

Voorwoord.

In 1835, nu 150 jaar geleden reed de eerste trein voor openbaar vervoer in België ; het was ook de eerste op het Europese vasteland. Ter herinnering hieraan wordt door de N.M.B.S. een ganse reeks tentoonstellingen en " open-deur-dagen " georganiseerd.

Onder meer zal een expo-trein verschillende stations aandoen, ook Brugge, van 20 tot en met 23 juni en van 1 tot en met 4 oktober. Deze trein zal het publiek vertrouwd maken met enkele bijzondere aspecten van de spoorweg.

Een elektrische trein uit 1935 zal ook enkele ritten maken :

6 en 7 juli : tussen Brugge en Knokke.

13 en 14 juli : tussen Brugge en Blankenberge.

20 en 21 juli : tussen Brugge en Oostende.

Wij dachten dat het nuttig was, bij deze gelegenheid, de geschiedenis van ons eigen station, Brugge en omgeving, eens na te gaan, een inventaris te maken van wat wij weten en dat ter beschikking te stellen van de belangstellenden, o.m. de bezoekende scholen.

De documentatie waarover we beschikken is zeer beperkt ; gelukkig zijn er enkele medewerkers die toch nog een en ander bezorgden en zijn er recente werken over Brugge waarin we ook foto's en feiten terugvonden. Wij maken op verre na geen aanspraak op volledigheid en zullen dan ook diegenen die ons bijkomende inlichtingen kunnen verschaffen zeer dankbaar zijn.

Hoe dan ook, wij deden ons best en wij danken van harte al diegenen die spontaan hun medewerking verleenden.

Wanneer we gebruik maakten van oude teksten hebben we die in moderner nederlands gezet, behalve wanneer ze door hun eigen taal - pittigheid een bijzondere kleur geven aan de tijdsmentaliteit.

D E E L I

Den " Yzeren Weg " , algemeen.

In 1821 vroeg Thomas Gray uit Nottingham (Engeland) aan Koning Willem I van de Nederlanden om het geplande kanaal Charleroi-Brussel-Schelde, te vervangen door een yzeren weg.

Op 27 september 1825 werd tussen Darlington en Stockton-on-Tees een 20 km lange spoorlijn geopend, oorspronkelijk voorzien voor het vervoer van steenkool maar zeer spoedig ook gebruikt voor reizigers.

De eerste trein op die lijn werd gesleept door een lokomotief van Stephenson die maar liefst 37 steenkoolwagens meezeulde.

In 1829 vraagt John Cockerill in naam van verscheidene Luikse industrielen, aan Willem I, een concessie voor de uitbating van een spoorlijn tussen Brussel en Antwerpen. Zowel de vraag van Thomas Gray als van John Cockerill werden geweigerd.

In 1830 werd België onafhankelijk, hetzelfde jaar stelde industrieel Telemarque Michiels voor een spoorweg aan te leggen van de Schelde naar de Rijn.

Op 24 aug. 1831 geeft de minister van Binnenlandse Zaken, Teichman, aan de ingenieurs Simons en De Ridder opdracht plannen te tekenen voor een spoorweg van de Schelde naar de Rijn. Op 25 okt. 1831 leggen ze een eerste rapport voor met een tracé: Antwerpen-Lier-Diest-Tongeren-de Voer, dit project ging niet door, ook alternatieve projecten werden niet aangenomen. Simons en De Ridder passen dan hun eerste project aan en stellen voor : Antwerpen-Mechelen-Leuven-Tienen-Luik-Verviers-Aken-Düren-Koln-; 284 km lang. De helling van Ans (naar Luik) zou overwonnen worden door een hellend vlak met vaste stoommachines. Vanuit Mechelen zou er een aftakking zijn naar Brussel.

Op 1 mei 1834 werd besloten:

" Er zal een net van spoorwegen ingericht worden in het Koninkrijk met als middelpunt Mechelen, en van daaruit richting Pruisen (Duitsland) over Leuven-Luik-Verviers, naar het noorden tot Antwerpen, naar het westen tot Oostende over Dendermonde-Gent en Brugge, naar het zuiden over Brussel naar de Franse grens door Henegouwen....."

De richting Nederland, verder dan Antwerpen, was niet voorzien, gezien we nog op oorlogsvoet leefden met de Nederlanders.

Op dinsdag 5 mei 1835 om 12u00 moest de eerste trein in België, en ook op het Europese vasteland, vertrekken uit Brussel-Groendreef naar Mechelen. Helaas, hij vertrok, toen reeds met 23 min. vertraging. De oorzaak lag, zoals meestal, niet bij de spoorweg; het kanon dat het startsein moest geven was defect. Misschien is het daarom dat deze manier van vertrekbevel geven nu afgeschaft is en vervangen door een fluitsignaal.

Koning Léopold I en zijn gevolg waren aanwezig, maar reden niet mee.

Als eerste vertrok: "La flèche" (de Pijl) met 7 rijtuigen.

Als tweede: "Le Stephenson" met 7 rijtuigen, en als laatste: "L'Elephant" (de Olifant) met 16 rijtuigen.

Van de zestien rijtuigen gesleept door de Olifant waren er negen voorzien van vlaggen met de wapens van de negen provincies. Ook een Bruggeling was van de partij: " Mr. le Président de la Chambre De Commerce de Bruges". Hij had een voorbehouden plaats in rijtuig nr 12 dat gesleept werd door de Pijl.

De Pijl reed in 45 min. van Brussel naar Mechelen, de Stephenson in 50 min. en de Olifant deed er 55 minuten over.

Het station Mechelen was nog niet klaar, (wie begint er nu met zijn middelpunt in orde te maken ?) evenmin als de brug over het kanaal Mechelen-Leuven, zodat het toenmalige eindpunt moet gelegen hebben juist voor het kanaal, dus ongeveer op de wijk Coloma.

Na de aankomst te Mechelen werden alle rijtuigen samengevoegd tot één enkele sleep (convoy) van 30 rijtuigen en de Olifant zou die sliert terug-slepen naar Brussel. In Vilvoorde, ongeveer halfweg viel het trouwe dier zonder stoom omdat hij te Mechelen te lang had moeten wachten tot alle genodigden hun glaasje(s) geledigd hadden. Hij werd dus losgehaakt en ging op zijn eentje in Vilvoorde water halen. Hij bracht alles veilig om 17u45 terug in Brussel-Groendreef.

Het station Brussel-Groendreef lag een tiental minuten te voet van het huidige Brussel-Noord, richting Koekelberg, bijna aan het kanaal Brussel - Charleroi. Rond 1958 ter gelegenheid van de " Expo " verdwenen de laatste sporen en werd er een Helicopter-haven gebouwd. Ook deze is nu verdwenen.

Mechelen werd toen beschouwd als het toekomstig centrum van ons spoorweg-net. Om dat centrum aan te duiden werd een obelisk-achtig monument opgericht dat zich nog steeds te Mechelen bevindt, echter niet meer op dezelfde plaats. Het werd zes maal verplaatst en bevindt zich nu voor de hoofdingang van het huidige moderne station. De oorspronkelijke plaats is wel aangeduid, in koper, in de vloer van het huidige station, in de wachtzaal, juist voor de toegang naar de perrons.

De normale spoorbreedte was toen 1,435m; waarom het gemakkelijk maken als moeilijk ook gaat ?

De eerste drie locomotieven werden gebouwd in Engeland en kostten 30.000fr per stuk. Ze hadden zoals toen de gewoonte was, franse namen. Ze kwamen uit de werkplaatsen van Robert Stephenson te Newcastle. Die leverde in juli en augustus ook nog : " L'Eclair " (de bliksem) en " La Rapide " (de snelle). De eerste locomotief van eigen bodem verliet de werkplaatsen van John Cockerill te Seraing op 30 december 1835: zijn naam " Le Belge " en hij koste 27.000 fr , woog 11,75 Ton , kracht 40 P.K. - snelheid : 60 km/uur.

Een locomotief verbruikte 200 kgr kolen per dag ; hoever hij daarmee kwam weten we niet.

De oorspronkelijke Olifant werd in 1943 (?) vernield tijdens een bombardement op de locomotiefstelplaats van Muizen; hij werd nadien gereconstrueerd aan de hand van foto's van het oorspronkelijke model.

Er waren vier soorten rijtuigen, vier klassen.

Berline : overdekt en met ruiten, banken met kussens, op elke hoek een lantaarn. Dit was 1e Klas-extra en werd afgeschaft in 1839. Prijs van de rit Brussel-Mechelen: 2,50 fr.

Diligence : overdekt, banken met kussens. 1e Klas. Een rijtuig Diligence kostte 6.400 fr.

Char à bancs (kar met banken); was open, met zitbanken. 2e Klas. Kostte 4.000 fr.

Wagons : open - geen zitbanken. 3e Klas. De rit Brussel-Mechelen kostte 0,50 fr.

Dezelfde rit met paardenkoets kostte toen 2,25 fr.

In een rijtuig waren maximaal 30 plaatsen en er mochten hoogstens 14 rijtuigen mee per trein, die men toen convoy noemde. Alleen in de " wagons " mocht men roken en waren honden toegelaten.

De verschillende klassen waren bedoeld voor een verschillend publiek, dit kwam ondermeer tot uiting in de uitspraak van een Engelse reiziger :
" in eerste klas beledigen de reizigers het personeel, in derde klas het personeel de reizigers en in tweede klas de reizigers elkaar ".

Uittreksel uit een rede gehouden op 27-01-1838 door Dhr. Nothomb , minister van openbare werken, in de senaat :
" Vervolgens bestaan er by de statieplaatsen geene geschikte lokaalen om de reyzigers te ontvangen. Daer waer eene wagtzael bestaet, worden alle reyzigers onder een opgenomen. Den Yzeren Weg is geene zaak van gelykheyd; volgens my zouden de staties volgens de klassen van rytuygen moeten ingerigt worden; daer zouden dry ingangen en dry wagtzaelen moetn zyn; ten eynde de personen der vermoogende klassen over te haelen zig by voorkeur van de beste rytuygen te bedienen. Het onder een mengen in de wagtzael is noodlottig; het is de reyzigers overhaelen de rytuygen van de eerste en tweede klas daer te laeten en tot de geene der derde klasse dryven; den werkman en den arme hebben alleen recht tot de zuynige wagens, "

De reiskaartjes werden in de trein afgeleverd en afgescheurd van een boekje, vandaar de naam " coupons " ; er werd van de reizigers verwacht dat ze ongeveer 30 min. voorhet voorziene vertrek uur ter plaatse waren. De prijs per km bedroeg, volgens klas, van 2,5 centiem tot 6,6 centiem.

In de bebouwde kom moest de trein voorafgegaan (gelopen) worden door een sportieve kerel die met een bel en een rode vlag het publiek uit de weg deed gaan. Dit was ondermeer het geval tussen de Brusselse stations Groendreef en Bogaerdenstraat. Dit was het eerste Brusselse Zuidstation en lag toendertijd ongeveer aan de Rouppe-plaats (dus * 500 m naar het centrum van de stad) en tussen 1841 en 1871 bestond er een eerste Noord-Zuid verbinding tussen deze twee stations. De sporen liepen langs de lanen van de stad en verdwenen bij de aanleg van de grote centrumlanen en de overdekking van de Zenne in de binnenstad.

De verschillende bedienden, van alle rangen, ook de Ingenieur-Directeur, droegen uniformen die eerder aan een legertje vechtjassen deden denken dan aan brave vervoerders. De hogere ambtenaren droegen een sabel.

In 1835 schreef de Deen : Hans Chritiaan Andersen zijn Sprookjes en vertellingen.

=====

Op 8 mei 1835 : dus drie dagen na de opening reed de Pijl in het kanaal te Mechelen. De Engelse Machinist was vergeten te stoppen. Daarbij werd het voorlopige houten stationnetje onderste boven gereden. De Pijl nam een modderbad.

Eens de eerste stap gezet werd er in snel tempo verder gewerkt. Hier volgen nu in cronologische volgorde de belangrijkste feiten die we konden samensprokkelen.

3 mei 1836 : Mechelen-Antwerpen in dienst, ondertussen zal dan wel de brug over het kanaal te Mechelen klaar gekomen zijn. Te Mechelen waren ook de eerste spoorwegwerkplaatsen in dienst. Deze werden gevestigd in voorheen militaire werkplaatsen, vandaar nu nog de naam : "Arsenaal".

2 januari 1837 : Mechelen - Dendermonde.

Omdat Dendermonde toen een belangrijke haven was, in 1843 werd het zelfs een zeehaven. Niet vergeten dat Antwerpen als haven toen nog moeilijkheden had met onze noorderburen die wij (onze voorouders dan) hier kort voordien buiten gesmeten hadden.

10 september 1837 : Mechelen - Leuven.

"Sedert eenige dagen heerscht er veel verwarring door het veranderen van rytuygen op Den Yzeren Weg te Mechelen. De reyzigers komende van Leuven weten niet welk convoy zy moeten neemen naer Antwerpen of naer Brussel en de conducteurs zelve weten er niet veel meer van (n.v.d.r. - er is niets nieuws onder de zon). Hierdoor loopt d'een over d'ander, de mannen verliezen hunne vrouwen en de vrouwen hunnen mannen. Voegt daer by het geschreeuw der kinderen, het gedommel der werkende smissen, den kletterende regen en den hevige wind die hoeden en vrouwendoeken wegrukt en men zal omtrent een denkbeeld van het dagelyks wanorde hebben".

22 september 1837 : Leuven - Tienen.

28 september 1837 : Dendermonde - Gent.

De verbinding Brussel-Gent-Brugge-Oostende zal nog lang over mechelen en Dendermonde gaan.

1837 : Samuel Morse contrueert de eerste Telegraaf en ontwikkelt de Morse tekens.

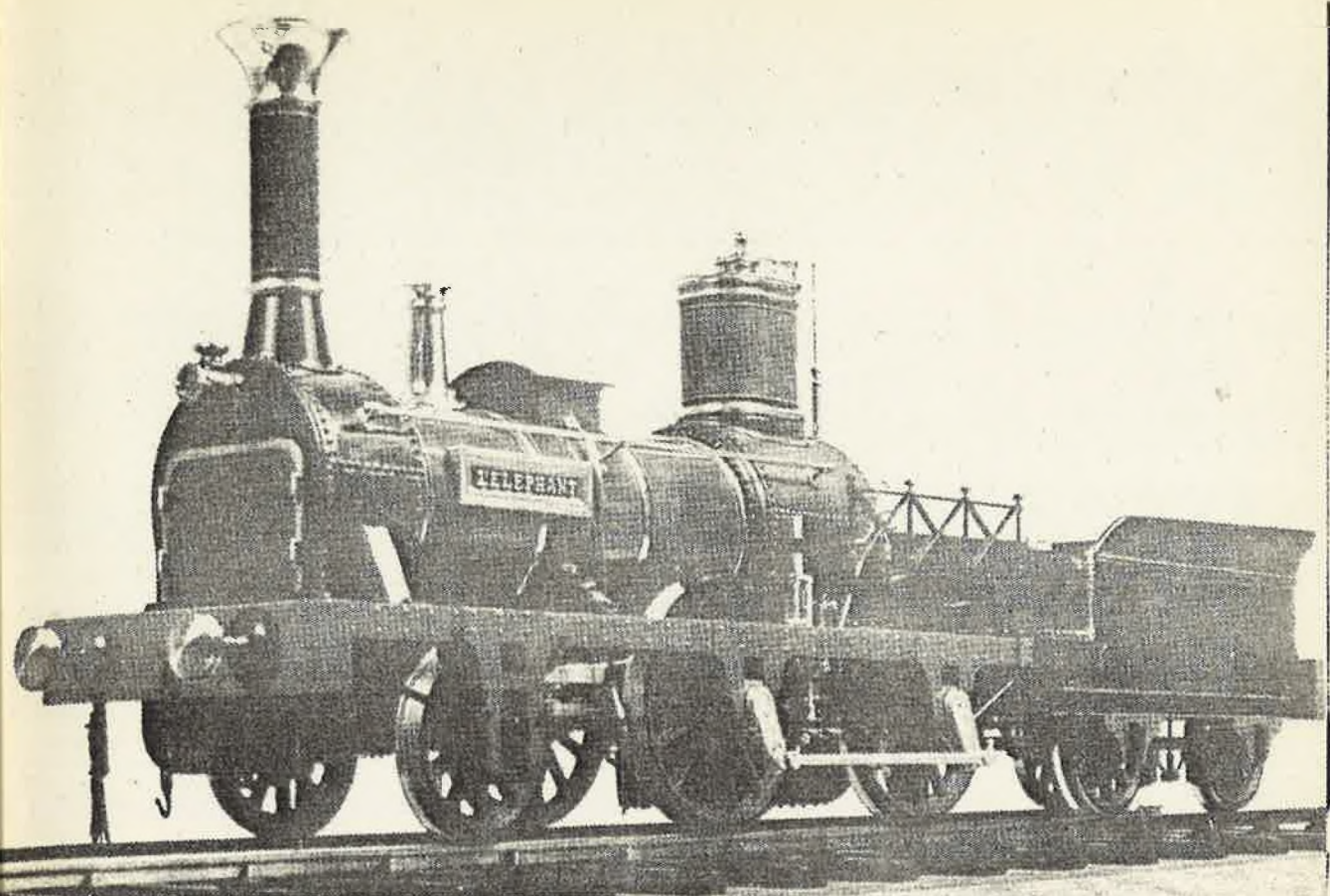
2 april 1838 : Tienen - Ans.

12 augustus 1838 : Gent - Brugge

28 augustus 1838 : Brugge - Oostende

Er reden tussen Mechelen en Oostende, in elke richting, drie treinen per dag. Te Mechelen was de treinrichting (bestemming) aangeduid met een gekleurde vlag, we mogen niet vergeten dat heel wat mensen niet konden lezen. Zo waren de treinen (convoyen) met bestemming Dendermonde-Gent-Brugge-Oostende aangeduid met een bruine vlag.

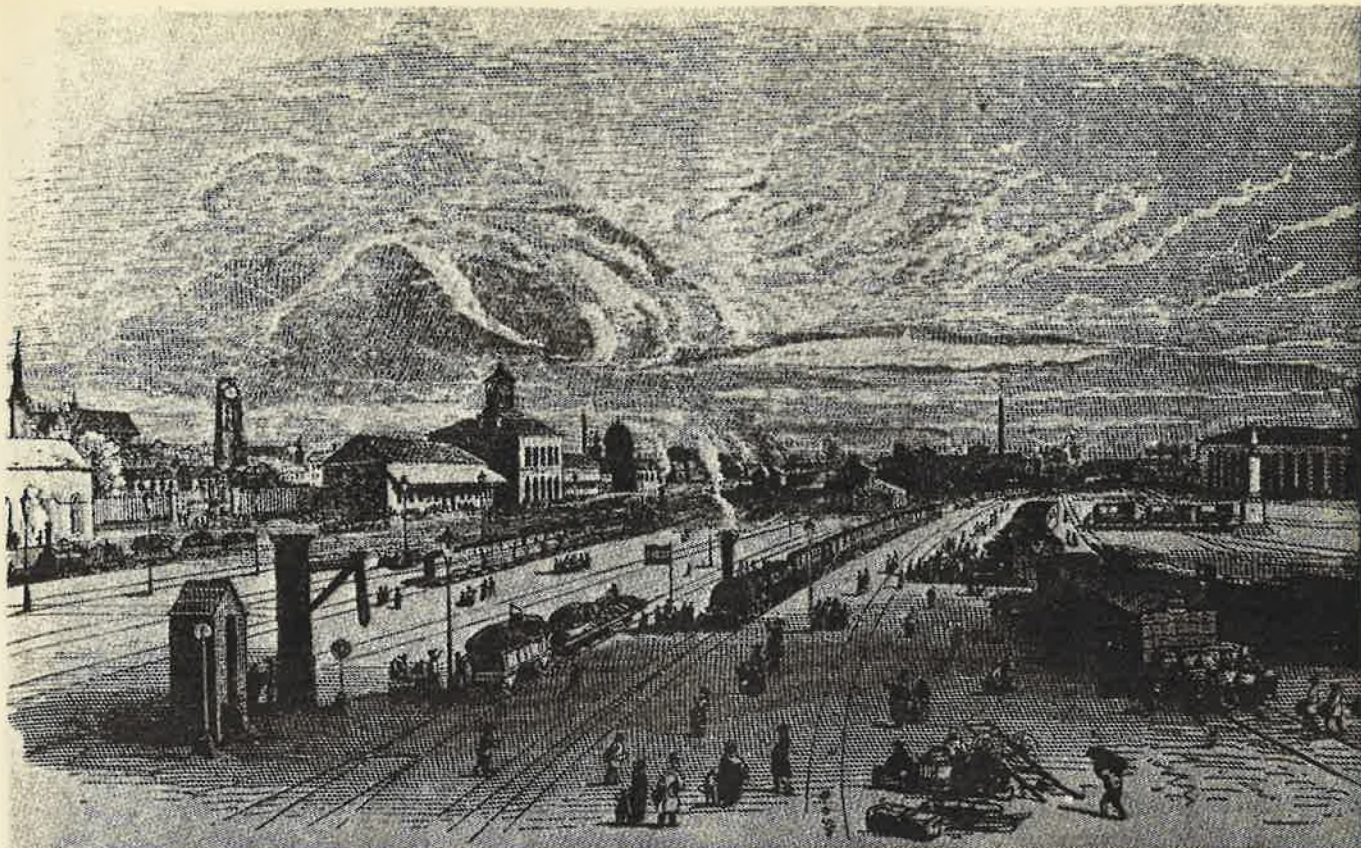
Het K.B. van 31-01-38 verdeelt het bestuur der spoorwegen (Yzeren Weg) in drie takken :



1835-

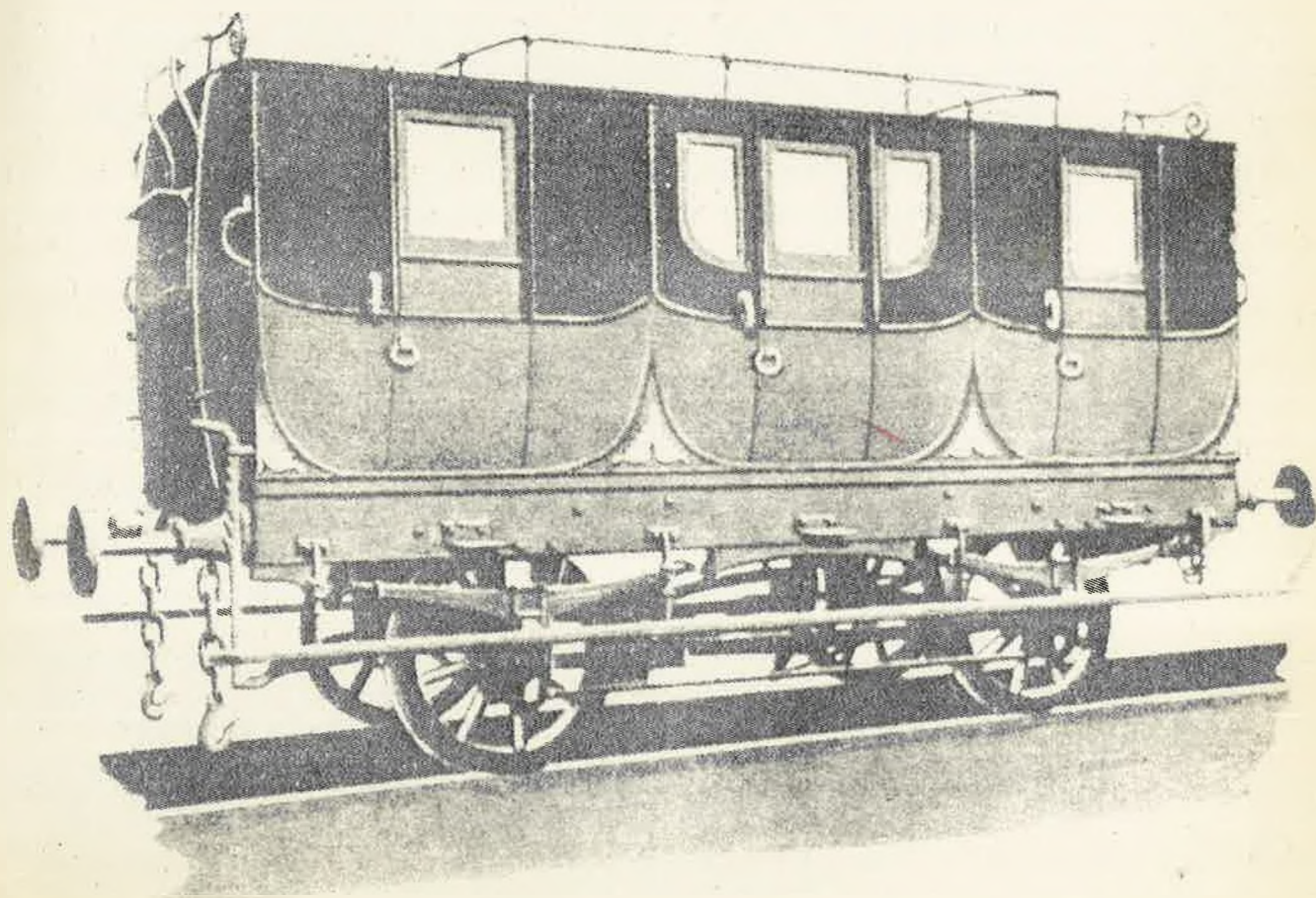
1985





Het eerste station van Mechelen.

De eerste rijtuigen waren kasten van koetsen op spoorwegwielen.



1. Het hoofdbestuur van het materieel der ontginning en onderhoud van den " Yzeren Weg " .
2. Het bestuur van de dienst der ontvangsten en van de convoyen.
3. Het bestuur van de dienst van de "statie-gebouwen".

Op 27-02-1838 bezat de Yzeren Weg 29 locomotieven en er waren reeds 12 Belgische machinisten, de andere waren Engelsen. Men begon de 3e Kl (wagons) te voorzien van een dak en van banken tegen de zijwanden.

Op 28-03-1838 begon men met goederenvervoer per wagen Max. gewicht 3000 kgr per wagen. Prijs per wagen van Mechelen naar Gent : 28 fr.

1839 : Hendrik Consience schrijft : " De Leeuw van Vlaanderen " en Daguerre ontwikkelt het eerst fotografisch procédé: Daguerreotypie.

6 oktober 1839 : Landen - St.Truiden.
Gent - Kortrijk (22/9/1839)

Bij de inhuldiging van de lijn Gent-Kortrijk werd de eerste officiële spoorwegfoto (daguerreotypie) genomen te Kortrijk. Het weder moest goed zijn, en , de personaliteiten moesten gedurende zeven seconden onbeweeglijk blijven. Daarom werd het begin van de opname aangekondigd met een kanonschot.

1840 : Brussel Zuid - Tubeke (Tubise)
De "Chars à bancs " (2e Kl) kregen zijramen.

In 1840 wordt in Engeland de eerste postzegel uitgegeven.

1841 : Begin van de aanleg Antwerpen (linkerover) - Gent ; dit was een lijn in concessie en was smalspoor (1m140) en was in 1843 klaar van Antwerpen linkerover tot Sint Niklaas.

Vanaf 1841 werden verschillende lijnen in Concessie gegeven, we zouden zeggen toevertrouwd, aan privé-maatschappijen. Deze werden later allen teruggenomen (gekocht) door de staat of de NMBS (na 1926). De laatste die als concessie bleven bestaan waren Mechelen-Terneuzen en Chimay die beiden in 1948 teruggenomen werden.

X-X-X-X-X

De grote organisatoren, studie-planning - uitwerking waren de twee staatsingenieurs De Ridder en Simons. Toen de eerste Directeur(generaal) van de toenmalige Staatsspoorwegen moest aangesteld worden was het geen van beide die de benoeming kreeg, maar wel Dhr. Masui. Deze moest zich in hoofdzaak bezig houden met de exploitatie terwijl het technisch gedeelte voor de beide ingenieurs bleef.

Ingenieur Simons bleef tot begin 1840. Toen werd er door België een poging gedaan, om naar de toen geldende mode, een kolonie te stichten. Men had daarvoor het oog laten vallen op Midden-Amerika (het huidige Guatamala)

Ingenieur Simons vertrok met de opdracht daar een spoorlijn aan te leggen maar overleed gedurende de zeereis. Toen wij jong waren(voor de tweede wereldoorlog) zongen wij in verband met deze kolonisatiepoging nog het volksliedje :

Wie gaat er mee naar Amerika
Daar moeten wij niet werken
Eten en drinken op ons gemak
Slapen gelijk een verken

waarschijnlijk een spotliedje op het ronselen van kolonisten.

1842 : Akkoorden tussen Nederland en België aangaande alle twistpunten betreffende de scheepvaart op de Schelde.

1844 : Eerste telegraaflijn tussen Washington en Baltimore.
Alexander Damas schrijft: De Drie Muskietiers

In 1845 werd een concessie verleend aan de Maatschappij : " De Spoorweg van West-Vlaanderen." Deze had betrekking op de verbinding Brugge met Kortrijk, Ieper en Poperinge over Torhout, Roeselare en Menen met vertakkingen naar Tielt en Diksmuide en van Tielt naar Aalter of Deinze. Tielt - Aalter kwam er niet, Tielt - Deinze wel, nl. in 1855

In 1846 begon men de studie voor het station Brussel-Noord, met de bedoeling van daaruit de verbinding te maken naar Gent over Denderleeuw-Aalst (oude lijn 50)

In 1846 werd in België de eerste Telegraaflijn gelegd tussen Brussel en Antwerpen.

In 1847 werd het Edmondson-biljet ingevoerd ; het bekende kartonnen kaartje, dit werd niet meer verkocht in de treinen zoals de " coupons " maar in de stations.

12-07-1847 : St.Truiden - Hasselt.

15-07-1847 : Kortrijk - Brugge.

4 Oktober 1847 : Brugge - Torhout
in concessie aan de Maatschappij West-Vlaanderen.

In 1849 werd de eerste Belgische postzegel uitgegeven.

Op 1 mei 1856 kwam de lijn klaar tussen Brussel en Schellebelle over Denderleeuw-Aalst, dus de lijn 50, later genoemd (na 1923) de oude lijn. Het was een concessie aan de Maatschappij " Dender-Waas."

9 en 10 mei 1858 : Lichtervelde - Veurne.

1860 : Multatuli (Edward Douwes Dekker) schrijft ; " Max Havelaar "

In 1860 : bouw van het eerste grote directiegebouw van de Staatsspoorwegen in de Fonsnijlaan aan Brussel Zuid.

1862 : Afschaffing van het slavenendom in de Verenigde Staten door president Abraham Lincoln.

22 juni 1863 : Brugge - Maldegem (concessie " Gent-Eeklo-Brugge ")

26 juli 1863 ; 12u30 Brugge - Blankenberge.

1867 : Alfred Nobel maakt voor het eerst dynamiet.

22 juli 1868 : Blankenberge - Heist.

1869 : - gebruik van de eerste gasverlichting.

- voltooiing van het Suezkanaal.

12-02-1870 : Invoeren van het week-abonnement voor zes verplaatsingen per week.

De invoering van het sociale-week-abonnement is van zeer grote invloed geweest op :

- de mobiliteit van de arbeiders
- de spectaculaire groei van de industrie in Wallonië en later de toevoer van arbeiders naar de Limburgse mijnen.
- beperking van de grauwe arbeiderscites in de industriegebieden
- heeft de concentratie van industrie bevorderd, dus voor veel mensen geen werk in eigen streek.

1872 : Pullman (V.S.) schakelt de eerste restauratiewagens in.
Westinghouse vindt de luchtdrukrem uit.

4 december 1876 : sticht Georges Nagelmakers, een Luikse bankier met een opleiding als mijnningenieur, de C.I.W.L. Compagnie internationale des wagons lits.

In 1883 legt deze C.I.W.L. de Orient-Express in. Deze speelde niet alleen de grote rol in romans in filmen maar ook in het mondaine leven van die tijd. De inrichting van deze trein, en de bediening in de trein waren buitengewoon luxueus, en aangepast aan het beoogde klienteel, waaronder zeer veel gekroonde hoofden.

1885 : Carl Benz bouwt de eerste auto's, en legt daarmee de grondslag van de grootste spoorwegconcurrent : wegvervoer.

1885 : Van 8 tot 15 augustus werd te Brussel het eerste " Internationaal Spoorwegcongres " gehouden, dit betekende meteen de oprichting van de U.I.C. (Internationale Spoorwegcongresvereniging.) Dus nu 100 jaar oud.

In 1890 werd begonnen met de bouw van een nieuwe zetel voor de verschillende Directies. Het monumentale gebouw aan de Leuvense Weg, werd opgetrokken volgens de plannen van de Kortrijkse architect Henri Bayaert . Deze gebouwen, met een nuttige vloeroppervlakte van 28.694 m² werden in 1984 overgegeven aan de diensten van het Parlement.

Januari 1896 : Invoering van het sociale weekabonnement voor één verplaatsing per week. Dit kwam vooral ten goede aan seizoenarbeiders, en aan diegenen die voor een ganse week naar de Industrie-centra trokken zoals naar de staalfabrieken in het Luikse en Luxemburg, en naar de mijnen.

1900 : De Noord-Zuid-Verbinding (N.Z.V) door het Brusselse Centrum wordt gestemd.

De Brit Lord Kitchener richt de eerste concentratiekampen in , in Zuid Afrika.

1904 : De gebroeders Lumière vinden de kleurfotografie uit.

1907 : De eerste proeven worden genomen om de treinen te verwarmen met doorgaande stoomleiding, gevoed door de locomotief.
Bij grote koude en voor langere reizen werden aan de reizigers van 1e Kl warmwaterkruiken uitgedeeld om op temperatuur te blijven.

Op 7-4-1907 : kwam een akkoord tot stand tussen de stad Brussel en de Staat voor de aanleg van de N.Z.V. De werken hieraan lagen stil gedurende de twee wereldoorlogen en gedurende de periode 1912-1935.

21

1923 : Opening van de nieuwe lijn 50 tussen Brussel Zuid en Gent. Deze lijn bedient de twee stations zonder tussenstations, maar wel de mogelijkheid Denderleeuw binnen te rijden.

In 1924 , nog steeds de staatsspoorwegen, zag de directie er uit als volgt.

- Hoofdbeheer : 1. Algemene dienst
2. Vier Besturen te weten :
- Weg en Werken
- Trekdienst en Materieel
- Exploitatie
- Toezicht over de Ontvangsten en de Stoffen.

In 1926 werd de N.M.B.S. opgericht.

Na de eerste spoorlijn Brussel-Mechelen werden er vanaf 1841 heel wat concessies toegestaan aan Privé maatschappijen. Vanaf 1880 begon de Staat deze Maatschappijen opnieuw over te nemen. In 1912 exploiteerde de Staat 4.786 km lijn, de privé maatschappijen nog 275 km. Bij haar oprichting in 1926 nam de N.M.B.S. al de lijnen van de Staat over. In 1930 werd de lijn Gent-Terneuzen teruggenomen.

Vanaf 10 mei 1940, onder druk van de Duitse bezetter werden ook de lijnen van de " Nord-Belge " teruggenomen.

De laatste privé lijnen, namelijk Mechelen-Terneuzen en Chimay werden overgenomen in 1948.

In 1926 reed ook de eerste elektrische trein in België, dit gebeurde tussen het station van Bernissart en de koolmijn Hensius-Pommeroeil. Het was een privé-lijn voor het personeel en de behoeften van de mijn.

In 1931 werd de lijn, in concessie, Brussel-Tervuren geëlectrificeerd en in 1932 plechtig geopend door de kroonprinsen Leopold en Astrid.

In 1932 : kwamen de eerste dieselmotorwagens - de Michelines - in dienst; in West-Vlaanderen kregen ze de bijnaam : " Kamielleke " een naam die ook gegeven werd aan de mazouttrams in het Brugse.

In 1935 : reed de eerste elektrische trein van de N.M.B.S. tussen Brussel en Antwerpen op de daartoe speciaal aangelegde lijn 25.

Om deze verhoogde lijn 25, zonder overwegen, te kunnen aanleggen werd er te Hofstade bij Mechelen een meer gegraven dat nu nog dient als zomerse uitstapplaats van de hoofdstedelingen. Uit dit meer betrok de N.M.B.S. via een grote pijplijn het water voor de diensten van het station Schaarbeek. Onder de oorlog (40-45) werd deze lijn tweemaal opgeblazen te Weerde.

Onder de rijdraden mochten geen stoomlocomotieven rijden, men vreesde immers dat langs de vochtige stoom de elektrische stroom op de locomotieven zou komen.

De treinen werden gereden met daartoe gebouwde stellen, langs weerszijden een stuurpostrijtuig, waartussen men 2 of 3 of 4 andere rijtuigen kon schakelen. De bovenste helft van de treinen was licht geel geschilderd, de onderste helft helder blauw. Ze waren elektrisch verwarmd en de deuren werkten electro-pneumatisch.

deze stellen (de twee aaneengekoppelde stuurrijtuigen) zijn nu (1985) nog steeds in dienst als autonome posttreinen, knalrood geschilderd. In 1939 werden de eerste tweeledige en onderling koppelbare elektrische motorstellen in dienst genomen. Koppelbaar door de Henricot-koppeling. Het was na de oorlog dat elektrificatie verder ging.

12 juni 1939 : De stoomlocomotief 1203 (type Atlantic) legde, met een sleep van 200 ton, de 92,4 km tussen Brussel Zuid en Brugge, af in 46 min. , tegen de snelheid van 165 km/u. Hierdoor behaalde België de " Blauwe Wimpel " , dit was een erewimpel voor het snelste record voor stoomtreinen. De drijfwielen van deze locomotief hadden een doormeter van 2m10 cm.

Samen met de type 1 een ander prachtige verwezenlijking van de Belgische Industrie, was de type 12 bestemd om in grote getale geproduceerd en uitgevoerd te worden naar andere landen. Een groot deel van de Waalse staalindustrie had zich daartoe ingericht. Met de tweede wereldoorlog viel het afzetgebied weg, en , na de oorlog was ook het tijdperk van de stoomtractie voorbij.

Dit betekende de doodsteek voor een deel van de Waalse industrie.

20 april 1948 : werd de laatste stoomlocomotief , nr 25.012, aan de N.M.B.S. geleverd.

In 1949 kwamen de eerste elektrische locomotieven .

Het stoomlocomotievenpark telde op dat ogenblik nog 2.810 eenheden , in mei 1964 was dat al geslonken tot 564.

Op 4 oktober 1952 werd de Noord-Zuid-Verbinding te Brussel-Centraal ingehuldigd in aanwezigheid van Z.M. koning Boudewijn.

Deze verbinding had dan 9 miljard gekost, en liep ongeveer 3 km ondergronds door het Brusselse stadscentrum.

De stoomtreinen mochten niet op eigen kracht door de NZV rijden. In Brussel Noord en Brussel Zuid waren elektrische locomotieven ter beschikking om de stoomtreinen door de NZV te slepen of te duwen.

De aanleg van de NZV vereiste eveneens de bouw van de volledige nieuwe en opgehoogde stations Brussel-Zuid en Brussel-Noord.

Het station Brussel-Noord moest daarvoor verplaatst worden van het Rogierplein in de gemeente St.Joost ten Noode, op de plaats waar nu een groot torengedouw staat, naar zijn huidige plaats in de gemeente Schaarbeek.

Er was zelfs een kandidaat burgemeester, Dhr. Guy Cudell, die een verkiezingsstrijd voerde onder het motto: " Cudell ne perd pas le Nord " (Cudell verliest het noorden niet).

In 1954 reed de eerste elektrische trein van Gent naar Oostende.

In 1955 invoeren van de dieseltractie.

29-9-1956 : laatste stoomrit op de lijn 162 tussen Aarlen en Brussel Zuid, met locomotief 10.018 (type Pacific)

1957 : de eerste automatische spoorremmen werden in gebruik genomen te St.Ghislain Hornu. Deze werden daarna ook geplaatst te Kortrijk - Kinkempois - Monceau - Châtelineau - Ronet - Montzen - Gent Zeehaven - Hasselt - Stockem.

1961 : eerste dedector voor het opsporen van warmgelopen draagpotten.

Op 20-12-66 reed de allerlaatste officiële stoomtrein in België. Deze rit ging tussen Aat en Denderleeuw, en werd gesleept door de locomotief 29013. De trein was de 8155.

De locomotieven type 29, noemde men de Canadezen. Ze werden gebouwd in 1945 door de " Montreal Locomotive Works " e.a. in Canada.

In totaal werden 300 machines van dit type geleverd ; ze waren goed voor alle werk en hielpen de N.M.B.S. door de moeilijke naoorlogse periode heen.

Een locomotief type 29 wordt door de werkplaatsen van Leuven in goede staat gehouden en sleept nu nog regelmatig toeristische treinen, ook nu, bij gelegenheid van het 150-jarig bestaan, is hij van de partij ; spijtig genoeg niet in Brugge.

In 1983 werden de nieuwe motorstellen type " break " in gebruik genomen, evenals de rijtuigen M.4. De naam " break " betekende dat men wilde breken met alle bestaande tradities.

Op 3 juni 1984 werd een herstructureringsplan uitgevoerd. Dit gebeurde door de invoering van het I.C.-I.R. net. (Intercity-Interregio). De basisregels hiervan waren :

- klokvastе dienstregeling.
- regelmaat.
- optimale aansluiting.
- hoge commerciële snelheid.

Ook het spoorboekje werd op een volledig nieuwe leest geschoeid, onder meer deed de rubriek " 1001 aansluitingen " zijn intrede.

In november 1985 verwacht men, uit de werkplaatsen van B.N. te Brugge, het eerste dubbeldekrijtuig. Van deze rijtuigen zijn volgende aantallen besteld :

- 45 rijtuigen 2e klas
- 10 rijtuigen 1e klas
- 10 rijtuigen 2e klas met pakwagens en stuurinrichting voor trek- en duwstellen.

X-X-X-X-X-X-X-X-X-X-X-X

Den " Yzeren Weg " in Brugge .
=====

Het eerste voorstel voor de aanleg van de spoorlijn tussen Gent en Brugge bracht reeds heel wat betwistingen mee tussen Tielt en Aalter. Tielt als gemeente agglomeratie had veel meer inwoners als Aalter en vroeg dat de spoorweg van Gent naar Tielt zou gaan en daar zou splitsen, respectievelijk naar Brugge - Oostende en Roeselare - Ieper. Aalter vroeg het huidige tracé en kreeg zijn zin. In Brugge zelf was voorzien dat de spoorweg zou voorbijgaan buiten de stad, ongeveer het huidige tracé ; dat viel niet bij iedereen in goede aarde. Enkele notabelen waaronder baron Peellaert de Steenmaere , gesteund door de middenstand vroegen de doorgang via het huidige Zand (+ Hoefijzerlaan), ook al moest de stad dan de kosten van de lokale installaties dragen. Ze kregen hun zin.

Op een kaart van Brugge van 1777 (Janssens) zien we dat de plaats die nu het Zand heet, toen " Place d'Arme " noemde ; ten zuiden ervan, en langs die kant het Zand (Place d'Arme) afsluitend bevond zich het Capucijnenklooster; dus waar zich nu het Albertpark bevindt. De tuin van dit klooster kwam tot tegen de reie die achter de Westmeers loopt, de Capucienenrei, en dit ongeveer tot aan het huidige ruitersstandsbeeld. Volgens dezelfde kaart bevond zich aan de noordkant van de " Place d'Arme " een gebouw, hoogstwaarschijnlijk is dat de Corps de Garde die in 1838 zal dienst doen als eerste wachtzaal. Het kerkje van het Capucijnenklooster stond recht tegenover de herberg 't Putje.

12-09-1837.

De afschetsing van den Yzeren weg van Gend op Brugge, voor goed aangenomen zynde, koesterd men de hoop dat den zelve in de loop van 1838 zal voltrokken zyn. Te Brussel, Antwerpen, Leuven en Gend loopt gedeeltelyk den Yzeren weg in de stad. Te Mechelen alwaer hy eerst werkzaam is geweest, ligt den Yzeren weg aen stadspaelen. De stedelyke regeering opmerkende dat zulks nadeel toebragt, doet tegenwoordig aanzienlyke onkosten om eene groote straet te openen ten eynde met alle gemak aen den Yzeren weg te kunnen aenpaelen. Volgens de afteekening, zal den Yzeren weg in de stad Brugge niet komen. Den zelve zal langs de buytenzyde de Boeverie en Smedespoorten loopen. Indien dit plan uytgevoerd word zullen meest alle reyzigers langs de stad voorby gaan. Alle beweegingen zullen buyten stad plaets hebben, om die redens heeft een achtbaer lid van de gemeenteraad der stad Brugge, een voorstel gedaen ten doel hebbende, dat er de noodige aenzoeekingien wierden gedaen om dat den Yzeren weg, al de zuydwestkant in de stad zoude passeren. Indien de station zig in de stad bevind, wat leven, wat gedeurige beweegingen en wat voordeel, zoude zulks niet te weeg brengen. Eene brug over de stadsvesting te bouwen, is immers geen overgroote kost, dewyl dat te Gent om dat den Yzeren weg in de stad zoude doortrekken heeft men niet ontzien van twee bruggen te bouwen over de Schelde en de Leye, het welk groote onkosten heeft gebaerd. Dezen voorstel tot onderzoek de kommissie van nyverheyd en koophandel gezonden zynde, noodigd men uytermaeten alle personen en wel byzonderlyk de brugsche nieuwsbladen uyt, om deswegens hunnen gevoelens openhertig te laeten kennen dewyl de zaek voor de stad Brugge zeer gewigtig is.

Te Brugge stelde men vast dat de meersen tussen de Katarinapoort en de Boeveriepoort niet moesten wijken voor de Muynck-meersen te Gent. De staat ging in het voorstel in.
(de Katarinapoort bevond zich tussen de baron Ruzette-laan en de Kathelijne straat).

.....
Zoo wy vernemen kan de vraag toegestaan worden, mits de stad eenige opoffering zoude doen. De statie zou op de Vrydag-markt komen. Een gedeelte der bleekeryen agter het Godshuis St. Julien en van het Capucynen-klooster zouden moeten onteygend worden. Indien dit plan uitgevoerd wierde schat men dat de stad het zoude ontstaen met 200000 fr.

Den spoorweg zou over stadswallen aen den westkant van den waeter-molen by 't Speytje, in de stad komen, over de bleekeryen, door de erve en de gebouwen van het Capucynen klooster, nevens de kerk op den Vrydag-markt aan de statie of aenlegplaats en van daer voortgetrokken worden door het huys genoemd het Hoefzyzer D11, nr 65 tot in de Laene en vaders tot stadswal, bij de vyfde molen te rekenen van de Smedepoort, om alzoo op de uytgesteken linie naer Oostende te komen

13-03-1838.

... de statie zal op de Vrydag-markt zijn. Den toegang der zelve alsmede de bureaux zullen regt voor de Steen-straete geplaetst zyn het gene deze straet veel moet verlevendigen, maer de bewooners der Bouvery-straet zullen eenen omweg van een paer honderd stappen moeten doen om binnenwaerts stad te komen.

Ondertussen waren de werken aan de lijn zelf, tussen Gent en Brugge en tussen Brugge en Oostende begonnen. Op 7/8/1837 verscheen een artikel in de kranten waarin gemeld werd dat er te weinig werklieden waren voor het binnenhalen van de oogst, omdat ze allemaal bezig waren de spoorweg aan te leggen.

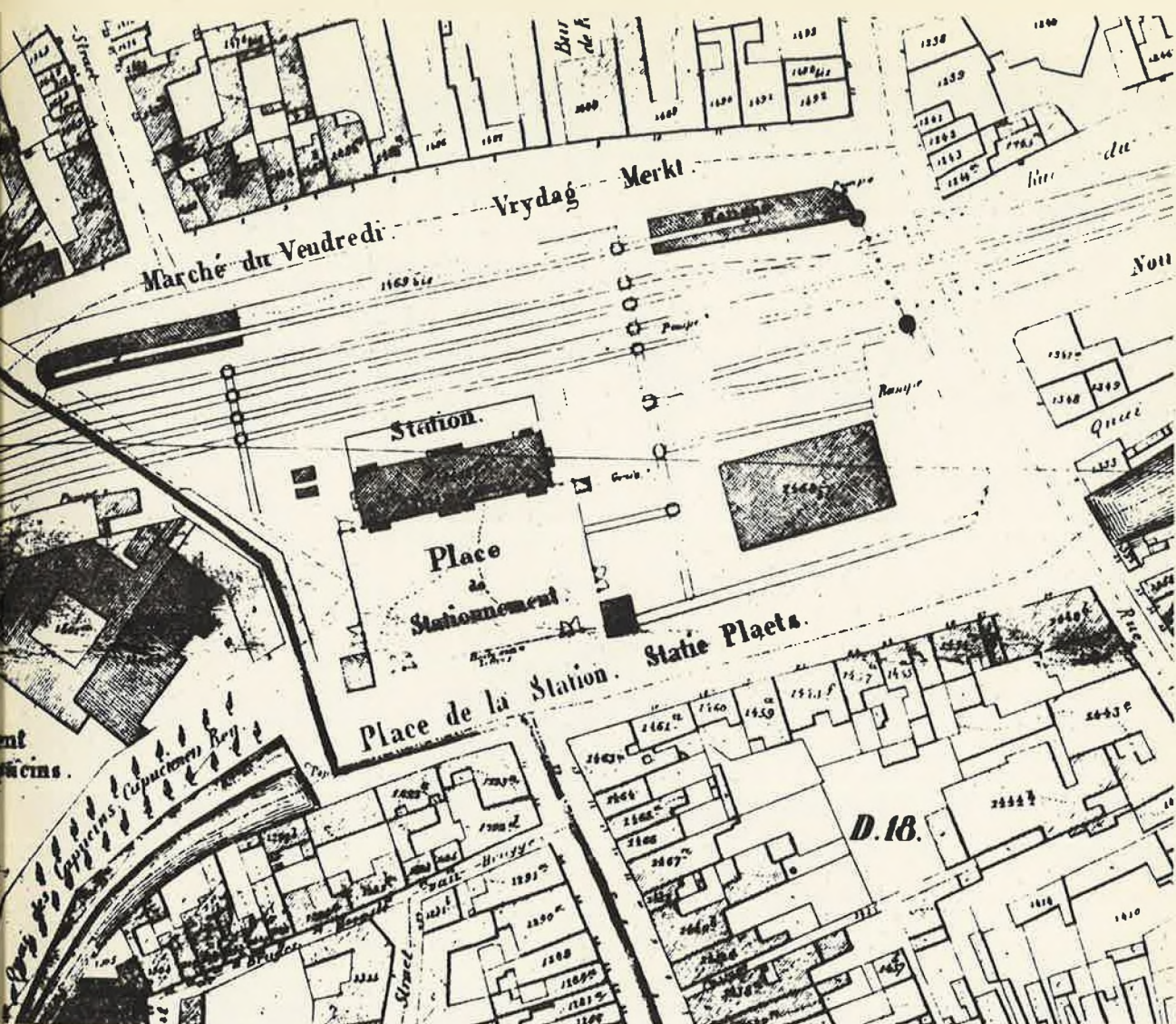
Tussen Gent en Oostende waren drie hoofdstations voorzien: Aalter - Brugge en Oostende (toen nog buiten de stad) en drie bijstations: Landegem - Bloemendael - Jabbeke. Bloemendael was het eerste station van Beernem, het bevond zich op het terrein van een domein met dezelfde naam. Het eerste station van Oostende lag op ongeveer 15 min. te voet van de stad. Nadien werd het verplaatst: " binnen de vesting Oostende alwaer zig het park, gemeentelyk Doolhof genaemd, bevind."

De werken aan de spoorweg in Brugge zelf, werden aangevangen in mei 1838.

Dat de werken niet altijd even gemakkelijk verliepen lazzen we in een krant van :

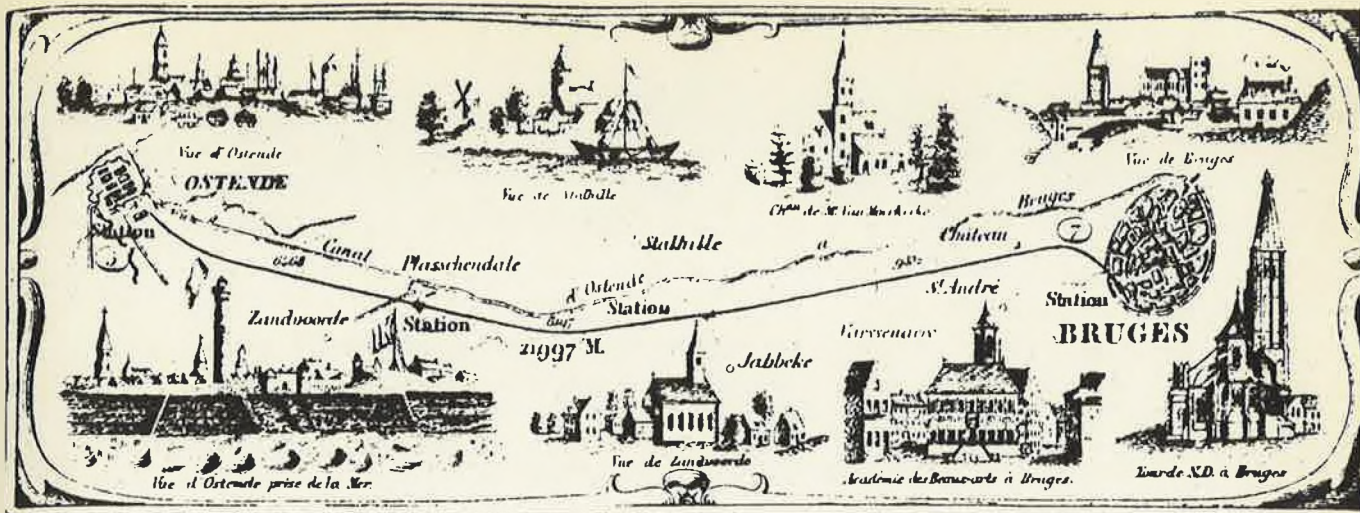
Gend. 14 mei 1838

Maendag des na middags heeft er eene muytery plaets gehad onder de werklieden die bij het Strop digt by deze stad, aen den Yzeren weg van Brugge arbeydende zyn. Eenige werklieden hadden hunnen medemakkers opgewekt om hooger en dagloon te eysschen, en zy beletten door hevige bedreygingen de goedwillende aen hun werk voor den tegenwoordigen dagloon voort te zetten. Mynheer den kommandant der plaets, met de militaire magt, en den procureur des Konings met de gendarmerie, hebben zig ter plaets begeven, en de eysschen der oproerige werklieden ongegrond bevonden hebbende, zyn de opstekers aangehouden geworden, en de andere werklieden hebben aanstonds het werk hervat.

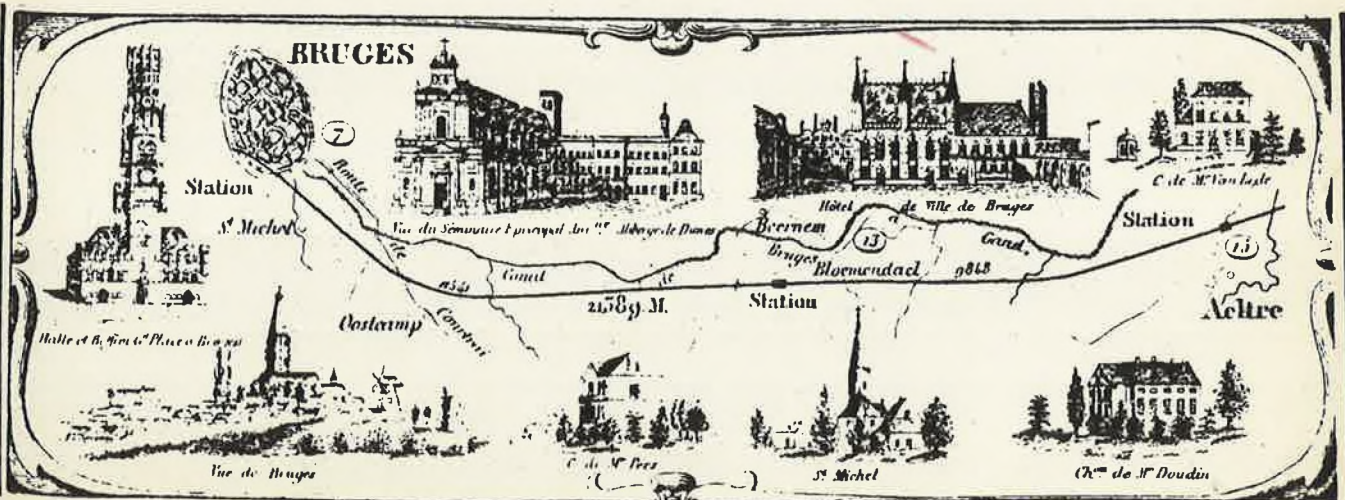


tekening van het eerste Brugse station op het zand.





Eerste Brugs station 1842.



23-07-1838 :

Heden namiddag wordt het gedeelte van het Capucijnenklooster dat voor de Yzeren weg is afgestaan, voor afbraak verkocht.
Niets staat nu de voltooiing van dit grote werk meer in de weg. Men zal spoedig overgaan tot de aanbesteding van het overwelfen van de Smeden-reie om tot voorplein van de statie te dienen.

30-07-1838.

Het gebouw van de "Corps-de-garde" op de Vrijdagmarkt, waar een der stadscholen gevestigd was, wordt voorlopig tot wachtzaal voor de reizigers ingericht.

Op 12 augustus 1838 werd het baanvak Gent-Brugge ingereden :

.....

Den algemeenen stoet, waer by de overheden van Gend zig zullen voegen, zal ten een uere en half na-middag uyt de statie dier stad vertrekken, om rond de dry ueren ter statie van Brugge aan te komen. De vertrekken en aankomsten der convoyen zullen door geschut-losbrandingen aangekondigd worden. Het grof geschut en het klokke-geluyd zullen de aankomst van den algemeenen stoet te Brugge aankondigen. Eene tent zal ter statie van Brugge voor de onthaeling van HH.MM. den Koning en de Koningin bereyd gemaekt worden. De programmen der plaetselyke feesten te Brugge zullen, voor zoveel zy met de inhuldiging van den Yzeren weg verband staen, in gemeen overleg met ons geregeld worden.
Brussel 4 augustus 1838. Nothomb.

Het was de gewoonte om bij de inhuldiging van een nieuwe lijn, de locomotieven een naam te geven in verband met de nieuw bereikte stad.

De dag van de inhuldiging werd het ere-convoy gesleept door twee locomotieven, de " Maria de Bourgogne " en de " Jean van Eyck " en kwamen toe te Brugge om 5u45 met 2u45 min. vertraging.
Ter gelegenheid van deze inhuldiging kreeg een andere locomotief de naam: " Karel den Onverzaegden " (Karel de Stoute ??)

Aankomst van het ere-convoy uit Gend.

.....

Deze aankomst was overheerlyk schoon. Dry convoyen uytmaekende te saemen 60 rytuygen alle cierlyk opgetooyd, al bevattende een dertigtal tot de feest uytgenoodigde personen, door vier stoomwagens voortgestuwd, kwamen staetig de statie binnen tot voor de tent alwaer zig HH.MM. bevonden. Langs den geheele weg van Gend tot Brugge bevond zig eene haege van menschen der byliggende gemeente om dien ryken stoet te zien voorbij snellen, die van verre tusschen het geboomte gezien, een verrukkend oogslag opleverde. Wat de statie op de Vrydag-markt betreft, de zelve leverde de vertoning op van een onmetelyk schouwburg, waer van alle de logien met opgetooyde dames vervuld zyn. Er is maer eene stem omtrent de welgeschiktheyd en de schoonheyd der statie, die nu nogtans maer voorlopig is ingerigt.

De stad die anders zoo stil is wemelt tegenwoordig van de menigvuldige vreemdelingen die toegevloeyd zyn om onze feesten by te wonen.

Alle hôtels en herbergen zyn opgepropt; na de aankomst der eer convoyen zag men niet anders dan vremdelingen rond sukkelen om logement te zoeken, dat was moeylyk om niet te zeggen, niet meer te vinden was, voor de gene die niet by vrienden genood waeren. Het banket aen hetwelk meer dan 200 personen genood waeren, heeft tot 9 ueren 's avonds gedeurd, aldaer zijn toasten toegebracht aan HH.MM. den Koning en de Koningin en verscheyde redevoeeringen zyn er gedaen geworden.

HH.MM. hebben zig om tien ueren naer het bal op staschal begeven en zyn er tot middernagt gebleven, het bal is geopend door HH.MM. de Koningin met de heer van Zuylen-Saeys, kolonel der burgerwagt. H.M. heeft vervolgens nog gedanst met den heer Pecsteen-De Lamprul en met den heer Adolphe Derrière, commissaris van het arrondissement

Uurregeling vanaf 13/8/1838 :

Gent naar Brugge : 5u45 - 9u10 - 12u25 - 17u00.

Brugge naar Gent : 6u25 - 8u35 - 13u05 - 20u05.

Ritduur 1u25 min.

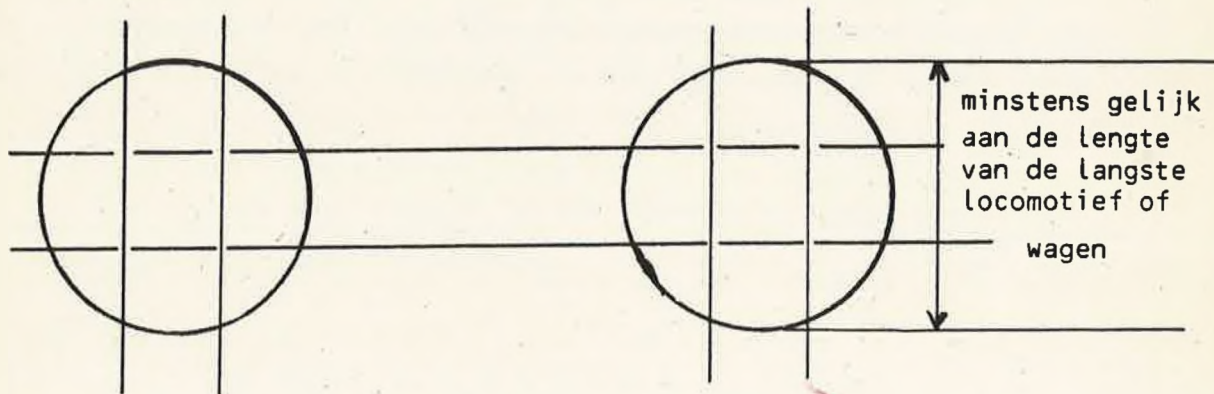
Prijzen : - in de Berline : 3,50 fr - deze Berlines 1e Kl. extra,
werden afgeschaft op 3/2/1839

- in de Diligence : 3,00 fr.

- in de Char à bancs : 2 fr

- in de wagon : 1,25 fr

In het eerste station van Brugge waren vier wissels. Volgens de tekening uit 1840 van het Brugse station waren deze wissels eerder een soort draaischijf waarbij men met behulp van een loodrecht op de sporen liggend hulpspoor, de rijtuigen van het enen spoor naar het andere kon brengen.



Tot de aanleg van de spoorweg was de belangrijkste straat van Brugge, de Vlamingstraat ; daarna waren het de Steenstraat en de Zuidzandstraat.

Op de hoek van de Smedestraat en de huidige Hoefijzerlaan liet een herbergier op het dak van zijn huis een Belvédère bouwen van waarop de gasten vanuit de hoogte de convoyen van ver konden zien afkomen. Het zou geen herberg zijn moest daar geen pint bier bij behoren. Dit had waarschijnlijk veel succes want op een foto van kortvoor de tweede wereldoorlog zien wij op het Zand, op het huidige Boudewijn I Hotel, een tweede Belvédère waarop we de woorden " Theo Michiels " kunnen lezen. De herberg aan de Smedestraat werd afgebroken in 1947 om van de Hoefijzerstraat een Hoefijzerlaan te maken.

Op 28 augustus 1838 werd de lijn Brugge - Oostende ingehuldigd. Het ere-convoy vertrok te Oostende om 14u30 en keerde terug uit Brugge naar Oostende om 16u15. De ritduur was 36 min.

Op 17 augustus 1838 gebeurde een eerste ongeval te Bloemendaal (Beer-
nem); er sprong een stuk ijzer van een rail (railbreuk) en de rij-
tuigen ontspoorde.

Op 20 augustus 's avonds keerde een convoy dat de koninklijke familie naar Oostende gebracht had, terug naar Brussel. Het convoy werd gesleept door de locomotief L'Eclair.

De brug over de Leie te Tronchiennes (Drongen) was opengebleven maar de brugdraaier was niet op zijn post en had het witte veiligheidslicht geplaatst, aanduidende dat alles in orde was. De locomotief en het eerste rijtuig reden in de Leie. Verloren hierbij het leven :

- Philippus Van Heusden - chef convoy wagter
- Van Peteghem - garde
- Meulemans - vierstoker

De opper-ingenieur werktuigkundige Cabry werd zwaar gewond. Was dit een Engelsman ? Bestuurde hij de trein ?

Mogelijk bijzondere treinen werden regelmatig bediend door ingenieurs.

De meeste machinisten waren Engelsen, zoals de machines zelf, en ze deden dienst op " hun " machine met een hoge hoed..

We moeten er rekening mee houden dat er toen geen telegraaf was. Na het ongeval te Drongen moest voor een draaibrug, de trein vertragen, de treinwachter afstappen en gaan kijken of alles in orde was en de brug goed gesloten.

Alle overgangen (overwegen) waren bewaakt.

Een reis naar Brussel kostte toen, volgens de klasse, tussen 3,00 fr en 8,75 fr ; naar Oostende tussen 0,60 fr en 1,75 fr. Een arbeider verdiende dan ongeveer 0,50 fr per dag, zodat de gewone mens te voet bleef gaan.

In den beginne werden de locomotieven gestookt met cokeskolen, deze gaven weinig rook en stof. Aangezien Brugge en Oostende te ver af lagen om een behoorlijke bevoorrading te verzekeren in cokes werden nadien goedkopere vette kolen gebruikt. Wegens de vele rook en stof waren er spoedig reclamaties o.m. vanwege de omwonende van het station (de Vrijdagmarkt), terwijl in de nabijgelegen meersen waarschijnlijk ook nog linnen gebleekt werd.

12/9/1838 Brugge

" stond uren lang den remorqueur ten inkomen der statie, waer in men geduerig stookte, en geheel der Vrydag-markt en de aenpaelende huizen waeren vervuld met een vuylen stinkende kooldamp door de dikke rook veroorzaakt "

Op 19/9/1838 vroeg de Bruggse gemeenteraad dat er meer treinen zouden rijden en dat er opnieuw met cokes zou gestookt worden. Aan de tweede wens werd in elk geval voldaan.

Op 5/11/1838

" heeft het convoy van Brussel op Oostende den weg in 4 uren 12 minuten afgelegd, het vertoef in de statien daer onder begrepen" (opgelet via Mechelen - Dendermonde).

Op 16/11/1838 waren volgende vertrekken voorzien :

Brugge - Oostende : 9u30 - 11u30 - 17u30

Brugge - Gent : 8u05 - 14u05 - 16u05

" De reyzigers van Brugge vertrekkende, worden verzogt een kwartier uer voor het bepaalde uer in de statie te zyn, derwyl de bepaelde ueren maer by gissing zyn vastgesteld en dat de convoyen er maer den tyd stil houden, die nodig is om zig van water te voorzien "

In januari 1839 waren de ontvangsten in het station Brugge :
12.936,86 fr. Het aantal rezigers 9.209 waarvan 1070 militairen.

X
Het eerste station van Brugge was klaar in 1841 naar een plan van architect August-Jean-Joseph Payen, die ook de stationsgebouwen ontwierp van Gent - Lier - Oostende - Wetteren - Verviers en Kortrijk. Het was een gebouw in neo-classicistische stijl. Het stond op het Zand, met de voorgevel naar de sporen, dus naar de Vrijdagmarkt. Het werd later steen voor steen afgebroken (+ 1875) en in Ronse wederopgebouwd, waar het nu nog staat en dus waarschijnlijk één van de oudste nog bestaande stationsgebouwen is.

Op 14-4-1845 was er een wetvoorstel van de Minister van Openbare Werken om een spoorlijn aan te leggen als volgt :

Brugge-Waardamme-Ruddervoorde-Tielt-Roeselare-Ieper, met een aftakking te Tielt naar Aalter en te Iseghem naar Kortrijk.

De Brugse gemeenteraad verzette zich hiertegen en vroeg :

1. - spoorlijn Brugge - Torhout - Kortrijk
2. - een vertakking, hetzij uit Torhout, hetzij uit Lichtervelde, naar Tielt waar de lijn zou doodlopen.

De lijn Kortrijk - Brugge kwam klaar in 1847.

Op 26 juli 1863, een zondag, om 12u30 reed de eerste trein tussen Brugge en Blankenberge. De lijn was eigendom van een " Maatschappij Spoorweg Brugge-Blankenberge " opgericht door de Brugse bankier de heer Parent-Pécher. Deze maatschappij werd in 1878 overgenomen door de Staatsspoorwegen.

Op 22 juli 1868 werd de lijn Blankenberge - Heist ingereden en het duurde tot 29 juni 1920 vooraleer het gedeelte Heist - Knokke in dienst kwam.

Op 19 december 1860 kreeg de heer Neelmans, concessiehouder van de lijn Gent - Eeklo, de toestemming om deze lijn door te trekken naar Brugge ; de werken begonnen in lente 1862, en het laatste stuk Maldegem Brugge werd ingereden op 22 juni 1863.

In 1863 werd beslist het Brugse station uit te breiden door het aanleggen van een afzonderlijk goederenstation tussen de spoorweg en het Kapucijnen-reitje. Daartoe werd het oude klooster van de Kapucijnen, dat in 1838 reeds een deel van zijn hovingen was afgenomen, nu volledig onteigend om afgebroken te worden. De paters besloten hun intrek te nemen in de gebouwen die nog overbleven van het in 1795 afgeschafte klooster van de Rijke Klaren-Urbanisten in de Sint-Klarastraat. Op 10 juni 1867 verlieten zij in processie en met het Heilig Sakrament, hun onteigend klooster. Over deze uittocht schreef Guido Gezelle in " Rond den Heerd " van 1867 een roerend verslag.

Er werd immers beweerd dat de liberale regering, uit plagerij, de Kapucijnen deed verhuizen, in de hoop dat zij aldus Brugge zouden verlaten. Zij bleven echter te Brugge en op aanvraag van de inwoners van Westbrugge bouwden zij in 1871 een nieuw klooster in de Boeveriestraat.

De Kapucijnen op het Zand waren vroeger immers, samen met de andere bedelorden, belast met de brandweerdienst tot in de 19e eeuw; wanneer de brandweer reeds een officiële stedelijke inrichting geworden was. Aldus bleef het kapucijnenklooster tot in de 19e eeuw één van de bewaarplaatsen van het brandweermaterieel. Nog in 1914 stond een stoombrandspuit in een klein gebouw langs de vesting, naast de overweg van de spoorlijn naar Kortrijk, als laatste herinnering aan de oude traditie van deze bewaarplaats van brandweermaterieel op het Zand.

In 1865 werd het station van Oostkamp ingehuldigd, in 1893 het huidige station van Beernem, in de plaats van Bloemendael.

In januari 1874 reden 10 treinen per dag tussen Brugge en Gent, waarvan 3 sneltreinen.

Onder het personeel dat de treinen bediende waren er veel die geen Nederlands verstonden, hetgeen soms aanleiding gaf tot kleine misverstanden. Een "Chef convoy wagter" ontving te Mechelen een omslag voor Brugge; daarop was in grote rode letters geschreven "Dringend". Hij nam hem mee tot in Oostende en ging daar bij de "aangestelde" om uitleg vragen. Onze Waalse broeder verklaarde, in 't frans, : "Drongen ken ik, maar Dringend ben ik niet tegengekomen."

In 1880 was Brugge een knooppuntstation met lijnen naar Gent over Aalter, naar Gent over Eeklo, naar Kortrijk, naar Oostende en naar Blankenberge (in 1868 tot Heist)

De lijn naar Kortrijk vertrok van het Zand, langs de Koning Albertlaan, de Boeveriepoort, langs de herberg "De Promenade" en zo langs St. Michiels (Centrum) langs de Torhoutse steenweg. In Sint Michiels was er een overweg en een stationnetje, op het kruispunt van de huidige Koning Albertlaan met de Koningin Astridlaan; het stationnetje was in hout en lag in de hoek waar zich het gemeentehuis bevindt.

De lijn naar Blankenberge liep samen met de lijn naar Oostende via de Hoefijzerlaan naar de Bloedput; rechtdoor ging het naar Oostende; rechts naar Blankenberge, via de Gulden Vlieslaan en de Elisabethlaan, naar de Krakelebrug, om daar om te buigen en via Zeveneken te St. Pieters op het huidige traject naar Blankenberge te komen. Op een foto van 1885 zien we dat het enkelspoor naar Blankenberge langs de Ezelpoort (kant stad) liep; daar was een overweg en een halte.

Toen in 1906 de rechtstreekse verbinding Brugge - Zeebrugge tot stand kwam, werd de verbinding Blankenberge - Heist opgebroken. Na de eerste wereldoorlog werd het echter gedeeltelijk hersteld, nl. tussen Zeebrugge en Blankenberge, om ten slotte in 1937 definitief te verdwijnen.. In 1937 werd ook het huidige station van Blankenberge volledig voltooid.

Op 17 juli 1954 werd de lijn Brugge - Blankenberge "Elektrisch" ingewijd.

De verbinding Brugge-Zeebrugge-Knokke werd elektrisch in 1955.

De verbinding tussen Brugge en Heist, en later naar Knokke, liep over Zeebrugge. Ingevolge het bouwen van een grote binnenhaven te Zeebrugge werd deze verbinding die evenwijdig met de kust liep, verplaatst. Vanuit Brugge Zeehaven splitste de lijn respectievelijk naar Blankenberge en naar Zeebrugge. Iets verder in Dudzele was er een nieuwe splitsing naar Zeebrugge en naar Knokke-Heist. Dit, het huidige tracé, kwam in dienst op 20/5/1983.

De lijn naar Eeklo liep te Steenbrugge over het kanaal Gent - Brugge, over de Baron Ruzettelaan juist voorbij het klooster van Steenbrugge. De bedding van deze lijn vanaf Steenbrugge bestaat nog en wordt nu gebruikt als wandel- en fietspad.

Omstreeks 1870 stelde men vast dat het stationsgebouw te klein geworden was en werden plannen gemaakt voor een nieuw station. Het werd opgericht volgens de plannen van de Antwerpse architect Joseph Schadde, in neogotische stijl. De hoofdingang bevond zich recht tegenover de Zuidzandstraat. Op de hoofdtoren prijkte een copie van de spits die vroeger, tot 1741 de Belforttoren van Brugge bekroonde. Het kleine torentje er naast was een namaak van de spits van het Brugse Vrije.

De bouwwerken vingen aan in 1879 en op 11 juli 1886 boden de ministers Beernaert en Van den Peereboom de notabelen van Brugge een rijkelijk banket aan ter gelegenheid van de inhuldiging van het nieuwe station. " Aux soins de C. Van den Bergh - Grand Hotel du Commerce "

De perronsporen waren overdekt met een constructie in metaal en glas; nu nog spreken de rangeerders als zij over het huidige reizigersstation spreken, van " de Kappe "

Dit gebouw werd verlaten in 1939; het werd afgebroken na de oorlog, de afbraak was voltooid op 23 okt. 1948. "Men" zegt dat het puin van het station (- het smeedwerk en - het arduin) te rusten ligt onder de heuvel tussen het ruiterstandbeeld en 't Putje.

De sporen van de oude lijn werden uitgebroken en de grond werd een halve wildernis, waardoor een weg liep naar het nieuwe station. Tijdens de oorlog werden talrijke mensen aldaar 's morgens vroeg of 's avonds laat aangerand en in de duisternis beroofd van geld, bovenkleren en schoenen. In de laatste weken van de bezetting was de gewezen spoorbaan ook een aangewezen plaats voor het landen van valschermspringers en zweefvliegtuigen. In juni en juli lag er een Duitse wachtpost, voorzien van twee kleine mijnenwerpers om, ingeval van luchtlandingen, terstond tegenmaatregelen te kunnen nemen.

Tijdens de oorlog bleef het gebouw van het oude station ten dele in gebruik, als burelen. Daar werd op een van de laatste dagen van de bezetting, wanneer het spoorwegverkeer reeds volledig stil lag, nog steeds het loon der spoormannen uitbetaald.

Sedert het in gebruik nemen van de spoorweg in 1838, was het kwartier van Brugge-West bijna volledig afgesloten van het overige stadsgebied. Alleen drie bewaakte overwegen aan de Boeverievesting, de Smedestraat en de Guido Gezellelaan, gaven toegang tot de stad.

Voor de voetgangers en de kleine karren werd, in de Lane, een doortocht aangelegd onder de spoorweg, het wel bekende "Gat van de Lane", dat is blijven voortbestaan tot in 1940. Later werd ook onder het station een doorgang voor voetgangers aangelegd, dicht bij het oude Kapucijnenklooster van het Zand, het "Kapucijnengat". Deze doorgang werd slechts verlicht door dansende papillonbranders, die overal bewegende schaduwen wierpen.

Inauguration de la gare

Monumentale de Bruges

Le 11 juillet

1886

BANQUET
offert à MM^{es} les Ministres
BEERNAERT & VANDEN PEEREBOOM

MENU

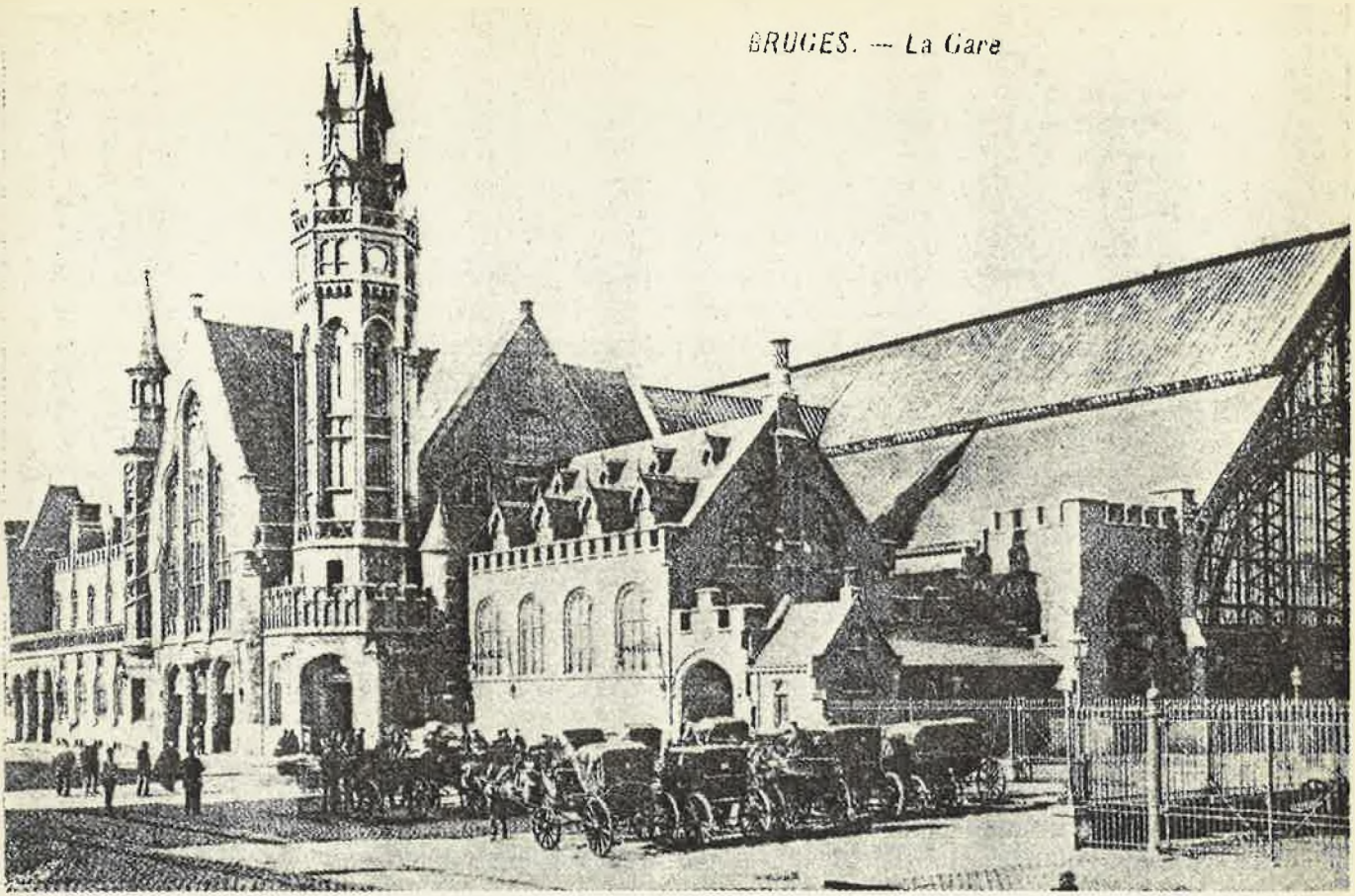
Potage Colbert
Hors d'œuvres
Petites timbales à la Biron
Relèves
Saumon, sauce vénitienne
Filet de bœuf à la bordelaise
Entrées
Suprêmes de volailles à la Villeroy
Crostades de ris-de-veau à la Portugaise
Canelons de Rouen aux petits pois
Aspic à la Provençale
SORBETS LOUIS XVI
Maricola verte
Warengs nouveaux d'Ecosse
Rots
Pindonneaux truffés
Homards, sauce Gloucester
Terrine de foie gras de Strasbourg
Entremets de douceurs
Charlotte Paradienne
Gâteau Condi
Faitesseries
Glaces panachées, Fruits, Desserts.

Les toasts sont limités
par la commission.

Aux soins de
C. VAN DEN BERGHE
Grand Hôtel du
Commerce



BRUGES. — La Gare



Tweede station van Brugge. Neo-gotisch. Architect J. Schadde 1886
(Beyens)

Stationnetje in St.-Michiels dorp.
Overwegwachster "de Moesse"



In 1903 werd deze doorgang afgeschaft en gebruikt als ondergrondse toegang tot de sporen. In de plaats werd, ten noorden van het stationsgebouw, een hoge brug voor voetgangers aangelegd, die een prachtig uitzicht gaf op de sporen in de richting van Oostende.

Voor de wandelaars langs de vesting, die te lang moesten wachten aan de overgang van het Speitje, waar niet alleen de gewone treinen voorbijreden, maar ook de uitwisselende locomotieven van het Vormingsstation, was ook daar een tweede hoge voetgangersbrug aangelegd.

De kinderen stonden er soms uren in bewondering te kijken naar het spoorwegverkeer. In 1918 werd deze brug afgebroken en werden de wandelaars langs de vesting dikwijls zeer lang opgehouden. Wat verder lag een tweede bewaakte overweg op de lijn naar Kortrijk. Tussen beide overwegen in lag, als in een oase van rust, de bekende herberg "La Promenade". Zij was gebouwd op cijnsgrond tegen de vesting, waarop ook haar voordeur uitgaf. Langs achter lag er een veel bezochte bolbaan, die drie meter onder het peil van de vesting lag. In de zomeravonden werd er toen veel gebold. Voor de herberg, op de vesting, stonden tafels en banken ter verpozing van de toen talrijke wandelaars. Dit was ongeveer ter hoogte van het huidige rond punt op de Koning Albertlaan.

De spoorlijnen liepen dwars door de stad, enkel gescheiden van de straat door eiken palen. Op nauwelijks twee meter van de voorbijgangers stoomden de zware locomotieven met groot geweld voorbij naar Oostende, Blankenberge of Knokke. In de zomermaanden was de overweg aan de Smedestraat zeer dikwijls gesloten. Het is dan ook niet te verwonderen dat de inwoners van Brugge-West op 31 maart 1939, wanneer de laatste trein om 18u aldaar was voorbijgereden, het verdwijnen van deze bareel vierden. De "Barriere" werd dan ook symbolisch verbrand.

In 1899 werd besloten het Brugse station buiten de stad te leggen. Voor de bouw van het nieuwe station werd een openbare wedstrijd uitgeschreven. Het plan van de architecten Josse en Maurice Van Kriekinghe werd aanvaard.

Rond 1910 begon men met het onteigenen van de huizen die juist buiten de Boeveriepoort lagen. Wanneer deze huizen gesloopt waren, lag tussen de Boeveriepoort en het Krankzinnigengesticht van Sint Michiels een soort onbewoonde wildernis, waardoor Sint-Michiels als door een gordel volledig afgesloten was van Brugge. Dit heeft er toe bijgedragen om jaren lang het bouwen van nieuwe huizen langs de Rijselse Steenweg ongunstig te beïnvloeden. Op de plaats waar het nieuwe station zou komen werd intussen zeer veel grond aangevoerd om een verhoogde bedding aan te leggen waarop nadien de sporen zouden komen, ten einde de tijdrovende en gevaarlijke spoorovergangen te vermijden. Deze ophoping, de "Bâterdeau" werd weldra het paradijs van de Brugse jeugd, die er een ideaal speelterrein vond. In 1913 werd de "viaduc" van de Torhoutse Steenweg aangelegd te Sint Andries.

Toen kwam de oorlog van 1914. Alle werken voor het nieuwe station vielen stil. De spoorweg kwam onder het beheer van de "Generaldirektion der Eisenbahnen Brüssel", die geheel het spoorwegnet van bezet België en Noord Frankrijk uitbaatte. In 1916 hebben de Duitsers het Brugse station uitgebreid door het aanleggen van rangeersporen te St. Michiels. Deze werden met het Brugse station verbonden door een derde spoorwegbrug over de vestingwal, gelegen tussen de bruggen van Speitje en de brug van de spoorweg naar Kortrijk. Op de "bâterdeau", van waaruit

men een zicht had op de stad, werd tijdens de oorlog een groot zoeklicht geplaatst met de erbij horende stoommachine en een installatie voor het oplaten van grote "draken" of vliegers, zoals die 's avonds overal rond de stad werden opgelaten, in de hoop dat de bommenwerpers der geallieerden in de staaldraden van deze draken zouden terechtkomen en neerstorten. Na enkele maanden werden, om soldaten uit te sparen, groepen minderjarige jongens belast met het oplaten van deze draken. Zoals echter maar al te dikwijls gebeurt met vliegers die door kinderen worden opgelaten, kwam soms ook één van deze grote draken naar beneden gestort. Zij waren verwaardigd uit lichte witte zijde, en waren bijgevolg in deze tijd van schaarste door de inwoners zeer gegeerd. Al de Duitse verordeningen, die onder straf de inwoners verplichtten de neergestorte draken terug te bezorgen aan de militaire overheid, bleven zonder gevolg, totdat de Duitsers een probaat middel gevonden hadden. Zij bestreken de draken zodanig met zwarte teer, dat zij als textiel volledig onbruikbaar werden.

De terugtocht van het Duitse leger op 18 oktober 1918 had voor gevolg dat de spoorwegbrug aan het Speitje, alsook de viaduct van de Torhoutse Steenweg, opgeblazen werden. Het brugdek van deze viaduct was op de straatstenen terechtgekomen. Om het verkeer niet te belemmeren werd het eerst langs de boord van de straat gesleept en nadien verkocht als oud ijzer. De werken aan het nieuwe station lagen stil. Eerst dienden de verwoeste gewesten te worden heropgebouwd. Rond het jaar 1935 was er pas opnieuw geld beschikbaar voor andere grote werken. De grondopvoeringen werden weer aangevuld, de viaduct van de Torhoutse Steenweg werd hersteld en er werd tevens een nieuwe viaduct gebouwd over de Rijsselse Steenweg.

Eindelijk kon men ook weer beginnen aan de gebouwen van het nieuwe station, dat reeds op datum van 1 april 1939 kon in dienst genomen worden. Na de oorlog werd de gewezen spoorbaan herschapen in een prachtig park. De bekroning volgde in de zomer van 1954, toen het ruitersstandbeeld van Koning Albert werd ingehuldigd. Dit feest was tevens het slot van een strijd die jarenlang had geduurd rond het monument van de gesneuvelde. Enkele oudstrijders wilden dit monument zien verrijzen op de oude statieplaats. Jaren lang immers stond daar, als voorloper van dit monument, een paal welke geschilderd was met de Belgische kleuren en bedekt met een helm van het Belgisch leger. Deze paal stond in het open plaatsje tussen het oude telegraafkantoor en het seinhuis van de spoorweg, dat de toegang tot het Brugse station regelde. Het monument voor de gesneuvelde kwam tenslotte in de krypte van de militaire kapel, en als tegemoetkoming kwam het beeld van Koning Albert op de Koning Albertlaan.

Na het leggen van deze laan werd de oude herberg " La Promenade " gesloopt en de laagte naast de vesting volledig opgevuld, bij zover dat het nu uiterst moeilijk is om de juiste ligging van deze befaamde herberg precies te bepalen, evenals de juiste plaats waar de twee "barrières" van de spoorlijn naar Gent en naar Kortrijk lagen.

Door het afbreken van het oude station verdween meteen ook één van de oudste herinneringen aan het aanleggen van de spoorweg door de stad.

Vooraleer het nieuwe station volledig in dienst was reden de directe treinen tussen Gent en Brugge reeds over het huidige baanvak.

Voor het op- en afstappen van de reizigers was er dan ook een voorlopig station voorzien : " Brugge St.Andries". Dit lag ter hoogte van de Cana-
dasquare. Ongeveer 50 m voor de brug over de Gistelse Steenweg is de
overwelving van de onderdoorgang nog zichtbaar, en op de brug, kant stad
staat langs weerszijden nog de tekst " Brugge St.Andries".

Op 28 juli 1939 werd volgende nota uitgegeven door de Publiciteitsdienst
van de N.M.B.S. en gericht o.m. aan

de heren : Rulot - Directeur Generaal
 Lemaire - Directeur dienst Baan
 Nachtegale - Directeur dienst Exploitatie
 Verkoyen - Directeur dienst Materieel.

Inwijding van het nieuw station Brugge.

Op Zaterdag 5 Augustus, te 11u15, zal de Directie onze Maatschap-
pij tot de inwijding van het nieuw station Brugge overgaan.

De provinciale en stedelijke overheden, de hogere officieren en
magistraten, de hogere ambtenaren alsook de voornaamste personaliteiten
van den Handel en van de Nijverheid en de Pers zullen aan deze ceremonie
door de Directie uitgenodigd worden.

Te 10u57 komen de H. Directeur Generaal, en de HH. Directeurs B.E.M.
te Brugge aan. Zij zullen de gasten in de groote halle van het station
Brugge ontvangen en daarna met hen een tochtje door het station doen.
M. Van Gijsel en M. Legiest zullen zich in de onmiddellijke nabijheid
van den H. Directeur Generaal ophouden om onze uitgenodigden aan te
melden.

Te 11u30 zal een toespraak door H. Lemaire, Directeur B, gehouden
worden.

Nadien zal een eerewijn aangeboden worden in de wachtzaal van 2e
klasse; op dit oogenblik, zullen agenten van het station overgaan tot
de uitreiking aan de aanwezigen van de verklaring der wandschilderijen
van de Pauw.

De gasten begeven zich terug naar de groote Halle en nemen afscheid.

DE CHEF VAN DEN PUBLICITEITSDIENST.

BOMANS.

Bij de inhuldiging waren onder meer aanwezig :

- de heer Marck - minister van vervoer.
- de heer Vanhoostenberghe - burgemeester van Brugge.

Een bezienswaardigheid in het nieuwe station is zeker de wandschildering
in de grote inkomhal, van kunstschilder De Pauw. Deze schilderij beslaat
drie muren, samen een lengte van meer dan 40m. De aandachtelijke toeschou-
wer die iets afweet van geschiedenis en folklore is met het bekijken en
ontpusselen van dit kunstwerk een heel tijdje zoet. De humor in de on-
dertoon van zekere taferelen zal hem niet ontgaan.

Rond 1900 verwachtte men in Brugge een bevolkingstoename ingevolge de uitbreiding van de haveninstellingen. Sommige schatten deze toename op 200.000 inwoners. Deze uitbreiding zou gaan in de richting van de zee, dus in de richting van Sint Pieters. In 1906 werden er dan ook plannen gemaakt en goedgekeurd om een nieuw station te bouwen, groot genoeg om de bevolkingsexplosie op te vangen. Het gebouw kwam klaar in 1909.

De voorgevel was juist 51,70 meter breed. Het hoogste punt kwam op 21,30 meter.

Rechts ziet men de brede trap die toegang geeft tot twee deuren en naast het gebouw naar de reizigerstunnel die nu nog bestaat. De twee deuren vormden de toegang tot de hall voor de reizigers. Deze hall lag achter beide deuren en nog twee vensters over gans de diepte van het gebouw. Daarboven over vier vensters was de wachtzaal derde klasse, die bereikbaar was van op het perron, via de nu nog bestaande trap.

Het centraal deel met bovenaan een mooie trapgevel en herkenbaar aan de twee verticale steunreien in witte hardsteen bevatten beneden de lokettenzaal en er boven de wachtzaal eerste en tweede klasse.

Meer naar links is er opnieuw een trap die toegang geeft tot een deur. Langs daar moesten de reisgoederen binnengebracht worden. Binnen trof men o.a. een goederenlift naar het perron, een goederentunnel onder de sporen met een tweede goederenlift naar het tweede perron en boven het goederenbureau een "bureel van de halte-overste".

Nu kwam het huis van de overste. Dit huis is 6,30 m breed en springt uit naar de straat. De toegangsdeur ligt achter, samen met de rest van het station zelf 3,5 m achteruit. De voordeur van de woning lag dus gans in de hoek.

Helemaal links stond, ietwat afzonderlijk een opslaghuis van 6,9 m breed. Hierin was ter hoogte van het perron een "lampenplaats en toiletten". Tussen dit opslaghuis en het huis van de halte-overste was er nog een binnenkoertje van 6 m breed.

Aan de overzijde van de sporen stond er nog een tweede gebouw met opnieuw de twee wachtzalen en een zaaltje voor hulpmaterieel.

De zalen waren overal kunstig versierd en overal was het beste materiaal gebruikt! Mooie gevelversieringen, mooi kleurige bovenramen, eiken plafond-balken, eiken parket of keramieken tegels enz. Een echt kasteelinterieur!

Maar in 1957 werd dit trotse gebouw met de grond gelijk gemaakt. Het had nooit als volwaardig station dienst gedaan.

x=x=x=x=x=x=x=x=x=

In 1954 reed de laatste elektrische tram aan het station te Brugge; het was tram 10, naar Knokke-Het Zoute. Hij is nu vervangen door de autobuslijn 788/1.

Het stationsplein onderging verschillende wijzigingen naargelang de verandering van de verkeerssituaties. In 1958 waren de plannen klaar voor de aanleg in zijn huidige vorm en in 1960 werd het ingelijfd in de kleine wegenis.

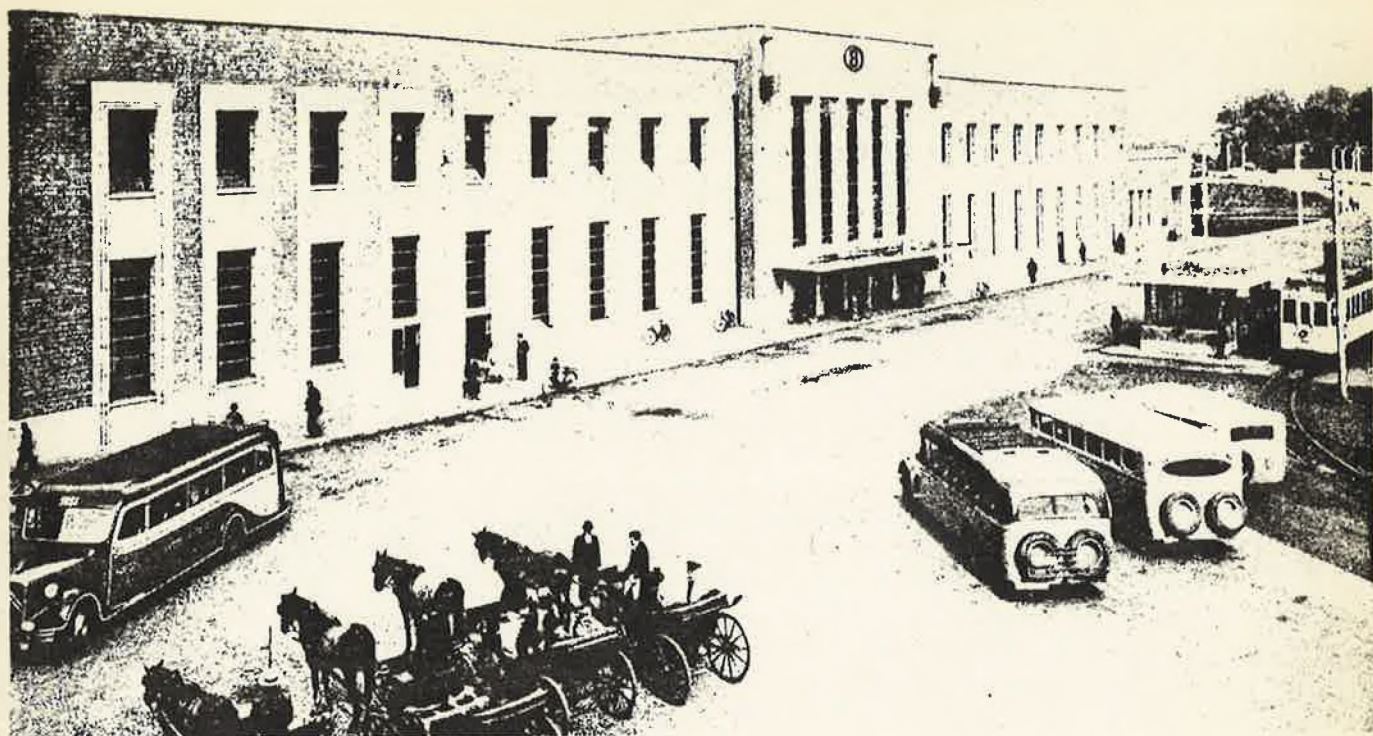
x-x-x-x-x-x-x-



Overweg aan de Ezelpoort, kant stad.
Tevens eerste halte op de lijn naar Blankenberge.

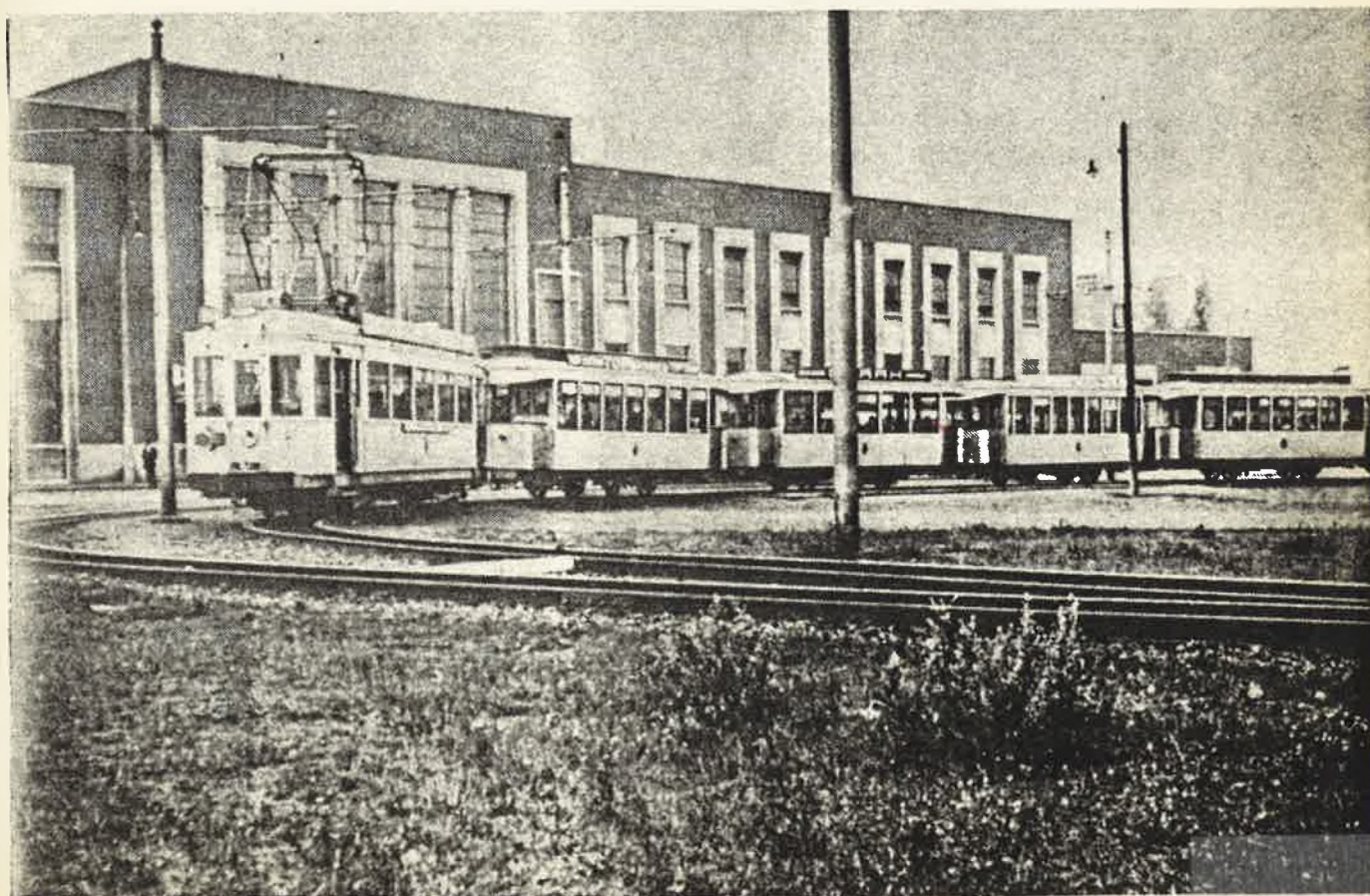
Met nooit als station gebruikte station van Brugge Sint Pieters.





Het nieuwe station omstreeks 1939.

Tot 1954 kwam de tramlijn Brugge-Knokke aan het station.



In 1956 brachten Z.M. De Koning en de Koningin een officieel bezoek aan Brugge. De reis gebeurde met de speciale Koninklijke trein. Het station lag toen nog volledig op het grondgebied van de autonome gemeente Sint. Michiels.

Aangaande dit bezoek doet volgend verhaal de ronde.

De burgemeester van Brugge, dhr. Pierre Van Damme, begaf zich naar het station, om zoals normaal, de Koning op het grondgebied van zijn stad te begroeten. Voor het station bevond zich echter dhr. Van Maele, burgemeester van St.-Michiels die eveneens aanwezig was om de Koning te begroeten; als geschenk voor de koning had hij een paard bij. Hij betwiste dhr. Van Damme het recht om de Koning af te halen, gezien de ligging van het station.

Hoe de "ruzie" afgelopen is, weten we niet, misschien is Ridder P. van Outryve-d'Ydewalle, gouverneur van de provincie opgetreden als scheidsrechter; in elk geval op de foto van de ontvangst van de Koning op het perron is het dhr. Van Damme die de Koning vergezeld. In het Staatsblad van 12 aug. 56 verscheen de wet van 2 juli 56 waarbij het station en zijn bijgebouwen bij het grondgebied van Brugge werden gevoegd.

x=x=x=x=x=x=x=

Op donderdag 6 oktober 1960 brachten de Koning en de Koningin van Thailand een bezoek aan de stad Brugge. Ze kwamen toe per auto en keerden terug naar Brussel per trein. Hierbij werden ze ontvangen in het station en naar de trein begeleid door dhr. Van Strythem R. stationschef. Bij deze gelegenheid ontving de stationschef, van de Koning van Thailand, de orde van " De Witte Olifant." Dhr. Van Strythem die een groot en stevig man was met spierwitte haren had dan ook meteen zijn bijnaam te pakken. De weg tussen de wachtzaal en zijn bureel werd ook tijdelijk en clandestien aangeduid als de " Witte-Olifant-straat."

x=x=x=x=x=x=x=x=x=x

Op vrijdag 13 mei 1966 bezochten Koningin Elizabeth II van Engeland en haar echtgenoot Prins Philips, Hertog van Edinburg, de stad Brugge. Ze kwamen in het station toe om 12u00, waar ze werden begroet door de Provinciegouverneur, de burgemeester en dhr. Sinnaeve R - stationschef. Bij deze gelegenheid ontving de stationschef het ereteken van :
" Member of the Victorian Order " M.V.O.

x=x=x=x=x=x=x=x=x=x

Het nieuwe station bezat oorspronkelijk geen uitgang kant St.Michiels. Wegens de toename van de bevolking van deze gemeente en omdat er mogelijkheid was langs die kant ruime parkings aan te leggen, werd op 10.2.67 een akkoord gesloten tussen de gemeente St.-Michiels en de N.M.B.S. de uitgang langs de kant van de gemeente.

met als gevolg

x=x=x=x=x=x=x=x=x=x

Op 16 mei 1976 brachten de Koning en de Koningin nogmaals een plechtig bezoek aan de provincie West-Vlaanderen. Ze kwamen toe met de trein om 10u57. In het station werden ze opgewacht door de stationschef dhr. Lejeune R en dhr. Van Maele , burgemeester van Brugge (ja, dezelfde van het paard van 1956, die ondertussen burgemeester geworden was van het ondertussen gefusioneerde Groot-Brugge). Een bloemenruiker werd vanwege de Provincie aangeboden aan H.M. de Koningin door het dochtertje van de stationschef.

x=x=x=x=x=x=x=x=x

In 1980 kreeg het station Brugge een nieuwe primeur. De met hand geplaatste treinaanduidingen in de inkomhal, in de onderdoorgang en op de perrons werden vervangen door elektronische met de computergestuurde aanduidingen, met bedieningslessenaar op het seinhuis.

Alle nodige gegevens worden bij elke dienstwijziging opgeslagen op een Floppy-disk die automatisch de bediening regelt. De aanduidingen worden weggenomen wanneer de hoofdwachter het bevel tot vertrek geeft. (verrichtingen gedaan).

De gekende wijzigingen voor de volgende dag worden ingevoerd 's nachts, de onverwachte wijzigingen worden manueel ingevoerd op het seinhuis.

Het geheel is geleverd door de Italiaanse firma Solari (Vdine) in België vertegenwoordigd door M.B.L.E.

x=x=x=x=x=x=x=x=x=

x=x=x=x=x=x=x

x=x=x=x=x

D E E L I I I

=====

Bijlagen .

1. Lijst der gekende stationschefs van het station Brugge.
2. De wandschildering in het station te Brugge
3. Oorlog 1949 - 1945
4. Station Brugge in 1985

1. Lijst der gekende stationscheefs van het station Brugge.

aanstelling:	naam:	geboren:
1899	SWENNEN B C	1843
1911	VAN DER MEUREN F M	1847
1918	DANCKAERT L J B	1856
06 12 1922	DE DEYNE E F	1871
24 01 1927	WAEGENAERE F L M	1877

nieuw station.

01 04 1939	DE COCK G A A	1885
06 02 1950	VAN ACKER M	1892
26 02 1952	WALLYN J A	1899
25 04 1956	VAN STRYTHEM R	1901
02 03 1965	SINNAEVE R F	1923
15 09 1972	LEJEUNE R	1926

hoofdstation.

03 09 1981	MAES J J	1931
------------	----------	------

2. - DE WANDSCHILDERING IN HET STATION BRUGGE.

Het station te Brugge, tijdens de lente van 1939 ingehuldigd, bezit alvast een eigenaardige en zeldzame merkwaardigheid; de grootse muurschildering in de inkomhal. Het midden tafereel beslaat 56 panelen en is 18m op 4m80 groot, terwijl de twee zijpanelen zich over de ganse diepte van de hal uitspreiden.

Dit kunstwerk tot nog toe éniġ in onze beeldende kunsten, uitgedacht en uitgevoerd door kunstschilder René DE PAUW, geeft op een typische, aanschouwelijke wijze, in détail de Vlaamse gouw en in bredere trekken het hele land weer. Bij het bekijken ervan kan men op een uiterst goedkope en weinig tijdrovende manier een even leerrijke en interessante als leuke een pittige reis maken door Vlaanderen en Wallonië.

Zwierig in al haar plastische schoonheid, uitbundig in al haar kernachtige soberheid, is deze wandschildering een gekleurde, sprekende film, die zich langzaam en statig voor onze begeesterde ogen afrolt en die men nimmer moe wordt te bekijken. Integendeel. Hoe aandachtiger men de beeldengroepen gadeslaat, des te inniger de details naar voren komen, hoe klaarder taal zij tot ons spreken.

Over de schilderij hangt de gultige geest van TIJL die huist met NELE in de schaduw van de stoersterke toren van het verzande stedeke, waar de vader van de Dietsche dichters gestandbeeld staat.

Als een Breughel, sprankelend-tintelend van leven en humor, als een Rubbens, breed-kloek, gelijk de bonkige zichten onzer West- en Oost-vlaamse polderstreek, ontrolt de schilderij zich over de wanden, zoals de heuvelachtige afwisselende landschappen van het Brabantse, wijl boven alles de mystieke geest van Memlinc zweeft.

Maar genoeg romantisme en bespiegelingen... Werkelijkheid !

Treden we dan de inkomhal binnen. Achter ons klapt één der weg en weer slaande deuren toe. Voor ons, midden het hoofdpaneel rijzen de indrukwekkende trostorens en de taaie vesting. De goede krans van haar roemrijke geschiedenis, de schitterende kunstprestatie en het vrijheids-lievende gildeleven. De statige gestalten van de poorters van de Brugse Metten, Diederick van de Elzas, Karel de Stoute, Maria van Bourgondië, Jan Breydel en Pieter de Coninck, wijl in bredere kring het volle volksleven uit het Brugse verzinnebeeld wordt in de melkdraagster, de speldewerkster, de bolders, de boogschutters, de schareslijpers, de duivenmelkers, een vriend paartje beloerd door een op een varken rijdende Cupido. De kunstschilder aan het werk, met klassieke breedgerande hoed. Een schijnbaar welbespraakt heerschap met monocle dat een hoogdravende rede uitspreekt bij één of ander gelegenheidmaal of banket waarop niet enkel de Bruggeling maar evenzeer elke Vlaming verlek-kerd is.

En rondom haar hoofdstad ontrolt zich de provincie. Naar links liggen: Roeselare met de bierdragers van de "Rodenbach", Diksmuide met het heldenhuldekruis en de vele dodenakkers waarop een schreiende moeder knielt en haar zoontje het graf wijst van zijn vader... één der velen. Ieper met het Belfort van de Hallen en de Menenpoort, Westvleteren (trappist) met de biertappende monnik aan een reuzevat, Veurne met de vermaarde boeteprocessie, het zo vruchtbare Veurne-Ambacht, het Blote, de wijde vergezichten, de paardenfokkerijen en de door de wet verboden hanekampen.

Nieuwpoort de miniatuurstad met het Koning Albertmuseum aan het strategische sluizencomplex. In de linkerbovenhoek de uiterste Westkust, Oostduinkerke, Koksijde, de Hoge Blekker, De Panne, de zeilsport en het strand.

Terug naar Brugge stappend ontwaren we de ranke toren van Gistel, de bedevaarten naar het Sinte Godelieve heiligdom, het "Putje" waarin het gewurgde lichaam van Vlaanderens zoete heilige geworpen werd en waarboven het tragische beeld opdoemt van Bertulf haar onwaardige echtgenoot. Enkele stappen verder komt de populaire "Coureur" Silvère Maes aan, Westende, Middelkerke en Mariakerke, de lieflijke strandgenoegens, de stoeiende kinderen en het verboden kamperen in de duinen. Oostende, de koningin der badsteden, kansspellen, dobbelstenen, wedrenplein, haven en vissers.

Naar rechts is het de veie polderstreek, de landman in een breed hoopvol gebaar vertrouwd het zaad aan de labeurgrond. Verder zetten boer en boerin de rijke korenschoven in stuiken. Op de vaart Brugge Sluis sliert met zwierige tred een schaatser met traditionele zaligmaker en gekruld gouwenaartje. Winter en zomer verbroederen.

Damme het verzande. Nele, vrouwelijk schoon zoekt stut en steun bij haar sterke Tijl. Lissewege het schilderachtige, met wiekende molens in verre einders. De heldenfiguur van de ridder-monnik: Willem van Saeftingh en de reuzenschuur, wijl de oogst zo groot was. Oostkerke het verlatene met de "syphon", het stille domein van de lijnvisser en van de schapenhoeder. Ramskapelle, het typische dorpje van de lage landen bij de zee, de jager stapt behoedzaam over de velden. Zal de buit de moeite lonen? Knokke, het mondaine, concerten en dancings, de golflinks van Het Zoute, het wafelijzer van Moeder Siska. Zeebrugge, de enige Belgische haven in volle zee, verbonden met Brugge-stad door een breed kanaal waarop bonte schepen varen. Blankenberge en Wenduine familiestranden bij uitstek.

Boven deze uiteenlopende en toch prachtige één-zijnde taferelen, de ongekunstelde ziel en het vlijtige leven van ons Westvlaamse volk, zo eenvoudig-treffend weergegeven, zingt de Noordzee haar eeuwig lied, en, op haar golvende schoot varen in kleurrijke schakeringen en afwisseling, twee- en driemasters, galjoenen, snekken, zeilschepen en visserssloepen, kapers en barken....

Op het linkerzijpaneel verschijnt Kortrijk, de stad van de gulden sporen. Koene ridders van 1302 wachten het franse heir af. Ondertussen dreunen de weefgetouwen lustig voort. Beschermt door Sint Eleutherius tekent Doornik zich nu af, de beroemde romaanse kathedraal met haar vijf torens "Choncq Clotiers" (Cinq clochers) die de roem van de stad ver over de grenzen brachten. Doorheen het prachtige domein van Beloeil, waar een jonkvrouw aan valkenjacht doet, komen we te Bergen. Juist is het Doudou spel aan gang, lustig en vrolijk springen de kornuiten rond het monster. De Citadel van Namen rijst indrukwekkend langs de machtige Maas, en midden het wegdoezelend bomenmasief priemt de scherpe torennaald van Aarlen. Een gütig détail, midden dat paneel, als intermezzo tussen de Waalse steden; boven het middenste der loketten prijkt het uurwerk. Een reiziger, immer tijd genoeg hebbende komt buiten adem aangedraafd, zijn vrouw loopt hem achterna en doet wanhopige pogingen om een jongetje mee te krijgen en tot overmaat van ramp, springt de slordig gesloten handkoffer open en de gevariëerde inhoud stort op het perron uit; ze komen juist tijdig genoeg aan om "hun" trein te zien vertrekken.

Nieuwpoort de miniatuurstad met het Koning Albertmuseum aan het strategische sluizencomplex. In de linkerbovenhoek de uiterste Westkust, Oostduinkerke, Koksijde, de Hoge Blekker, De Panne, de zeilsport en het strand.

Terug naar Brugge stappend ontwaren we de ranke toren van Gistel, de bedevaarten naar het Sinte Godelieve heiligdom, het "Putje" waarin het gewurgde lichaam van Vlaanderens zoete heilige geworpen werd en waarboven het tragische beeld opdoemt van Bertulf haar onwaardige echtgenoot. Enkele stappen verder komt de populaire "Coureur" Silvère Maes aan, Westende, Middelkerke en Mariakerke, de lieflijke strandgenoege, de stoeiende kinderen en het verboden kamperen in de duinen. Oostende, de koningin der badsteden, kansspellen, dobbelstenen, wedrenplein, haven en vissers.

Naar rechts is het de veie polderstreek, de landman in een breed hoopvol gebaar vertrouwd het zaad aan de labeurgrond. Verder zetten boer en boerin de rijke korenschoven in stuiken. Op de vaart Brugge Sluis sliert met zwierige tred een schaatser met traditionele zaligmaker en gekruld gouwenaartje. Winter en zomer verbroederen.

Damme het verzande. Nele, vrouwelijk schoon zoekt stut en steun bij haar sterke Tijl. Lissewege het schilderachtige, met wiekende molens in verre einders. De heldenfiguur van de ridder-monnik: Willem van Saeftingh en de reuzenschuur, wijl de oogst zo groot was. Oostkerke het verlatene met de "syphon", het stille domein van de lijnvisser en van de schapenhoeder. Ramskapelle, het typische dorpje van de lage landen bij de zee, de jager stapt behoedzaam over de velden. Zal de buit de moeite lonen? Knokke, het mondaine, concerten en dancings, de golf links van Het Zoute, het wafelijzer van Moeder Siska. Zeebrugge, de enige Belgische haven in volle zee, verbonden met Brugge-stad door een breed kanaal waarop bonte schepen varen. Blankenberge en Wenduine familiestranden bij uitstek.

Boven deze uiteenlopende en toch prachtige één-zijnde taferelen, de ongekunstelde ziel en het vlijtige leven van ons Westvlaamse volk, zo eenvoudig-treffend weergegeven, zingt de Noordzee haar eeuwig lied, en, op haar golvende schoot varen in kleurrijke schakeringen en afwisseling, twee- en driemasters, galjoenen, snekken, zeilschepen en visserssloepen, kapers en barken....

Op het linkerzijpaneel verschijnt Kortrijk, de stad van de gulden sporen. Koene ridders van 1302 wachten het franse heir af. Ondertussen dreunen de weefgetouwen lustig voort. Beschermt door Sint Eleutherius tekent Doornik zich nu af, de beroemde romaanse kathedraal met haar vijf torens "Choncq Clotiers" (Cinq clochers) die de roem van de stad ver over de grenzen brachten. Doorheen het prachtige domein van Beloeil, waar een jonkvrouw aan valkenjacht doet, komen we te Bergen. Juist is het Doudou spel aan gang, lustig en vrolijk springen de kornuiten rond het monster. De Citadel van Namen rijst indrukwekkend langs de machtige Maas, en midden het wegdoezelend bomenmasief priemt de scherpe torennaald van Aarlen. Een gütig détail, midden dat paneel, als intermezzo tussen de Waalse steden; boven het middenste der loketten prijkt het uurwerk. Een reiziger, immer tijd genoeg hebbende komt buiten adem aangedraafd, zijn vrouw loopt hem achterna en doet wanhopige pogingen om een jongetje mee te krijgen en tot overmaat van ramp, springt de slordig gesloten handkoffer open en de gevarieerde inhoud stort op het perron uit; ze komen juist tijdig genoeg aan om "hun" trein te zien vertrekken.

Aan de overzijde doemt Gent op, de trotse stede, die koningen deed beven, Jacob van Artevelde spreekt tot de menigte, rondom de kleurrijke weelde der bloeiende bloemenvelden, azalea's en vetplanten. Antwerpen: de tegenstrijdige en toch harmonieuze silhouetten van een ruwe bootlosser en een voorname dame; het brute havenleven en de verhandelde kostbaarheden, een schilderspalet doet aan Rubens en Van Dyck denken, wijl een arglistige jood een schitterende diamant beloert. Mechelen, door de straten van de aartsbissschoppelijke stad trekt de processie van O.L.V. van Hanswijck; op een aspergebundel als troon, met een handsput gewapend blust een mannetje met een slaapmuts op, het hem guitig toelachend maantje. Hier is volop de streek van de vroege groenten, erwtes en radijsen, bloemkolen en salade. Door zijn oudste burger, Manneke-Pis, besproeid is Brussel getypeerd door een lustig deunende accordeon (Marollenkwartier), een sterrenkijker, hemellichamen en een windroos (Weerkundig Instituut Ukkel) en een krassende luidspreker (BRT). Juist daarboven steken de graven van Egmont en Hoorn hun afgehakte hoofden uit.

Over de kuntmatige berg van Waterloo geraken wij te Leuven, de stad van de Petermannen met haar éinig stadhuis. Een student blokt en buigt al over zijne boeken, wijl boven zijn hoofd, als een zwaard van Damocles, de hoge hoed (buis) zweeft, maar ook de lauwerkrans (het behaald diploma). Onderussen denk hij reeds aan de lekkere pot bier.. hoog het glas.

Midden het kolenstort en de kabellifttorens van het nieuwe Limburg steekt de Hasseltse Sint Kwintenskerk haar nederige spitse toren uit, onder wiens beschutting de spoorachtige schaduwen der zwarte mijnwerkers de brandstof loshaken in de koolputten.

Meteen ook is de reis met de sprookjestrein ten einde....

En nederig, in het rechter-benedenhoekje van het hoofdpaneel, midden het schone gewest van de Wetsvlaamse polders, zit een eenvoudige landschapschilder, niemand minder dan René De Pauw, de schepper van het "Geweldige Gewrocht", onverpoosd te borstelen: "Mijn Landekijn ter Ere".

tekst van : MAURITS VAN COPPENOLLE

Sint Andries.

3. - OORLOG 1940 - 1945.

=====

Over de gebeurtenissen gedurende deze periode en de rol die de spoorwegmannen speelden gedurende die tijd, schreef dhr. Lokker een omvangrijk en belangrijk boek: " Stokken in de Wielen ". Uit dit boek haalde ik in chronologische volgorde, hetgeen Brugge of Bruggelingen betreft.

-o-o-o-o-o-o-

In de week van 20 tot 25 mei 1940 was gedurende korte tijd de Algemene Directie van de N.M.B.S. te Brugge gevestigd.

- 28 juni 1943 : een trein met ketelwagens, getrokken door locomotief 4174 wordt beschoten in Brugge St.Pieters, om 15u00.
- 6 juli 1943 : een vliegtuig met Belgische kentekens vernielt te Varsenare de locomotief 4192 van depot Oostende. Er zijn geen slachtoffers.
- R.V.J. (revolutionaire volksjeugd), opgericht eind 1941 en communistisch gezind, hield zich bezig met het drukken en verspreiden van vlugschriften in het Brugse. Ongeveer half september 1943 werd deze groep uitgeroeid door de aanhouding van 8 jongeren tussen 17 en 19 jaar, onder wie :
Norbert Van Beveren - leerjongen in C.V. Gentbrugge en zijn vriend Noël B (?) berichtenbesteller, allebei geboren op 21-03-1925 en allebei gefusilleerd te München op 27-10-1944.
- 8 oktober 1943 : 4 wagens met stro werden op de goederenkoer te Brugge, in brand gestoken, door het verzet.
- tussen 10 en 23 okt. 1943 werd Roger Himschoot - stoker in het locomotiefdepot van Brugge, aangehouden door de Duitsers. Hij was lid van het "Geheim leger" te Gent. Hij keerde nooit terug.
- Op 27/4/1944 vielen er bommen op St.-Michiels, bestemd voor de Brugse, twee bommen vielen op het N.M.B.S. depot. Zeven spoormannen werden gedood : Claerbout Camille - Clevers Louis - Dudal Charles - Formesijn Frans - Van Beveren Alfons - Van de Kerkhove Octave - Verbrughe Maurits.
- Op 24/5/44 om 12u35 werd de goederentrein Oostende - Langerbrugge aangevallen door vliegtuigen te Jabbeke, de locomotief werd vernield, het personeel bleef ongedeerd.
- Op 28/5/44 opnieuw bombardement op Brugge St.Michiels. Het doel was het radiostation van de Zeemacht in het kasteel Ter Linden. Het eerste bombardement was om 13u00 een tweede om 19u00. 2 bommen vielen op La Brugeoise. Ongeveer 250 Duitsers gedood.
- in juli 44 braken de Duitsers één spoor uit tussen Brugge en Blankenberge om aan het nodige herstellingsmaterieel te geraken.
- op 19/7/44 : Gustaaf De Decker, 43 jaar, machinist van depot Brugge, komt om te Waarschoot bij het bombarderen van zijn trein : 1587.
- Op 31/7/44 werd de verzetsman August Naeyaert, werkman in het locomotiefdepot te Brugge aangehouden. Hij overleed in september 1945 in Duitsland.

- Op 13/8/1944 : lijn 51bis - Brugge - Knokke, wordt vernield door sabotage tussen Duinbergen en Knokke.
- Op 04/9/1944 : Lionel Symoens, 41 jaar, machinist depot Brugge wordt tijdens de dienst gedood.
- Op 29/9/1944 : Louis Pauwels, 56 jaar, hulpdraaijer te Brugge wordt tijdens de dienst gedood.
- Op 10/3/1945 : overleed in het kamp van Mathausen : Hector Willems, 36 jaar, rangeerder te Brugge; hij was aangehouden op 10/8/1944 als lid van het gewapend verzet.

x=x=x=x=x=x=x=x=x

4. - STATION BRUGGE IN 1985.

=====

Reizigersstation: 10 perronsporen, samen 3 km lang
12 wijksporen voor reizigersmaterieel (4 km)
Per dag opstappende reizigers: weekdag 15972
zaterdag 7778
zondag 7730
Per dag afstappende reizigers: weekdag 17286
zaterdag 9094
zondag 9365

Per dag 242 reizigerstreinen buiten de vakantieperiode(dan + 30 meer)

1e trein naar		laatste trein :
Gent(omnibus	4u16	23u32
Kortrijk	4u55	22u30
Genk-Wezet	5u24	20u24 (Luik-Hasselt 21u24)
Blankenberge	6u26	22u26
Oostende	5u30	0u43
Brussel	4u16	22u51
Zeebrugge	5u56	21u56
Köln	5u51	18u51
Knokke	6u23	22u23
Roosendaal	6u03	22u03 (tot Antwerpen)

Internationale treinen, volgens seizoen, zie de rode aanduidingen op de gele uurtabellen. o.m. een trein (1 rijtuig naar Mouskou)

In binnenland, rechtstreeks te bereiken vanuit Brugge, zonder overstappen :

Oostende - Blankenberge - Brugge St.Pieters - Heist - Duinbergen - Knokke - Lissewege - Zwankendamme - Zeebrugge - Oostkamp - Beernem Maria Aalter - Aalter - Bellem - Hansbeke - Landegem - Drongen - Gent Lokeren - St.Niklaas - Berchem - Antwerpen - Essen - Roosendaal - Zedelgem - Torhout - Lichtervelde - Roeselare - Izegem - Ingelmunster Kortrijk - Oudenaarde - Zottegem - Denderleeuw - Brussel - Leuven - Tienen - Landen - Borgworm - Ans - Luik - Bressoux - Wezet - St.Truiden Hasselt - Bokrijk - Genk - Verviers - Aken - Köln - Welkenraedt - Eupen.

Belangrijkste reisbiljetten:

De prijs van een reis wordt berekend naar de afstand en volgens de klas waarin men plaats neemt.

Voor sommige zeer snelle of luxueuse treinen moet een toeslag betaald worden, o.a. de internationale I.C. treinen en T.E.E. treinen (trans-europa-express)

In sommige, meestal internationale treinen, kan men tegen betaling, bijkomende diensten ontvangen:

- snack-bar- of eetgelegenheid of restaurant in de trein;
 - ligplaatsen of slaapplekken;
 - meenemen van de auto met de trein;
 - dancing in de trein;
 - verzenden van telegrammen.
- gewoon spoorkaartje- eventueel met vermindering: - ouderdom.
- verminderingskaart.
- aankoop verminderingskaart 50% geldig gedurende 1 maand ;
opgelet : de vermindering van welke aard, slaat nooit, op het vast recht, zodat een biljet aan halve prijs meer kost dan de helft van 1 aan volle prijs.

- gewone abonnementen: - 1 maand - 3 maand - 6 maand - 1 jaar
- beperkte reisweg - gans het net.
- 16 daags netabonnement :
- sociaal weekabonnement : - arbeiders en leerjongens
- sociaal abonnement : - 1 of 3 maand : bedienden met beperkt inkomen
(625.000 fr per jaar in 1985)
- schoolabonnement : 1 verpl. per week , of dagelijks.
- toeristische kaarten : - week-end aan zee of in de Ardennen
- een mooie dag te
- minitrip.
- kaart : - 5 dagen op 10 en 8 dagen op 16

Verkoop per maand gemiddeld.

61.000	gewone kaartjes binnenverkeer
2.000	kaartjes internationaal verkeer
1.000	abonnementen (nieuwe)
1.600	verlengingen van abonnementen
1.800	sociale abonnementen
200	soc. abonnementen 1 of 3 maand
600	toeristische kaarten.

BAGAGE :

In station Brugge kan men ook bagage, fietsen, bromfietsen en dgl in bewaring geven en auto's parkeren. Voor het in-bewaring geven van voertuigen kan men ook een abonnement nemen.

Per dag te Brugge : Fietsen + bagage : abonnementen : + 220
betalend : + 20

Men kan ook bagage - fietsen en bromfietsen verzenden per trein.

GOEDERENSTATION :

25 sporen voor goederenwagens - samen + 15 km lang.

Er komen in Brugge per werkdag ongeveer 83 goederentreinen waarvan 30 facultatief. Veel hebben als bestemming Zeebrugge en Oostende. Vervoer van cokes - glas - scheikundige producten - munitie - containers. Dagelijks 3 à 5 treinen met grote rotsblokken uit Lessen en Quenast voor het bouwen van de dam in Zeebrugge.

Een goederentrein heeft een maximum samenstelling van : 60 wagens, 600m lang en een gewicht van meer dan 2000 Ton.

Uitzonderlijk mogen we zelfs treinen van 750 m lang verzenden o.a. naar Zeebrugge.

Een gedeelte van het goederenvervoer bestaat uit colli(pakje) die door camions bij de mensen thuis afgehaald worden of door de mensen naar de stations gebracht. Al deze colli worden in de belangrijkste station verzameld in de loop van de dag; 's nachts per wagen verzonden naar de bestemmingsstations en van daaruit opnieuw per camion bij de mensen thuis gebracht of door de mensen in het station afgehaald.

Voor station Brugge , dagelijks :

- aan huis besteld : + 1700 zendingen (3500 colli)
+ 58 Ton 22 camions
- aan huis afgehaald : + 400 zendingen
- naar het station gebracht : + 150 zendingen.

Werknemers in het station Brugge

Bedienden :	99	Werklieden :	80
Hoofdwachters :	100	Treinbestuurders :	100
Seingevers :	40		

Bronvermelding.

=====

Die stampende Stomende Locomotieven. o.s Nock.

Stations van weleer. P. Pastiels.

Brugse Randgemeenten in oude prentkaarten.

Brugge Straten en Pleinen. - Chris Caestecker-Urich Keppler.

Brugge, de memoires van een stad. Jaak A. Rau.

De reizigers worden verzocht van in te stappen. Johan Struye
Karel van Deuren

Tijdschrift " Het Spoor "

Tijdschrift " Spoornieuws "

Stokken in de Wielen. C. Lokker.