

# HET NIEUW STATION VAN BRUGGE

**M**EER dan eenig ander net, ondervond het Belgisch spoorwegnet de droevige gevolgen van den wereldoorlog 1914-1918.

Gedurende de twee en vijftig maanden bezetting, werden het materieel en de installaties in een jammerlijken staat gebracht. Voorgenomen in uitvoering zijnde belangrijke werken moesten voor langen tijd worden uitgesteld of stopgezet.

Van uitstel komt afstel, wordt wel eens gezegd.

De Directie van de Belgische Staatsspoorwegen en later de Raad van Beheer van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen lieten zich echter niet afschrikken door de taak die hun te beurt viel... Zij zorgden voor een flinke logograffing van dit spreekwoordelijk gezegde. Zij begonnen met het aller noodzakelijkste: de herstelling van de schade; vervolgens werden de tijdelijk opgedoekte ontwerpen achtereenvolgens terug te berde gebracht en naargelang van de mogelijkheden sloeg men vastbeelden de hand aan het werk.

Wij zullen u vandaag onderhouden over een werk, waarvan de uitvoering lang vóór 1914 nodig geacht werd, en waarvan de voorbereidende fasen afgebroken werden door de onzekerheden: wij bedoelen de verlegging in het station Brugge.

\*\*\*

Thans werd dat werk in een recordtempo verzeenzijkt en zijn de inrichtingen voor de exploitatie opgesteld.

Het voormalig station bood tal van bezwaren: het telde slechts vier doorgangssporen, die een enkele bocht beschreven. De perrons, slechts 5 tot 6 meter breed, leverden op drukke uren gear op. Onmiddellijk bij den uitrit naar Oostende, liepen de sporen over den ongemeen veelvreden straatweg van Brugge naar Rijsel. Eindelijk beantwoordden de gebouwen, in een afzonderlichen bouwstijl, die van lucht en vooral

van licht verstoken bleven, niet meer aan de vereischten van een moderne exploitatie.

Al deze redenen pleitten voor het hervatten van dit omvangrijk werk, dat in 1914 een begin van uitvoering gekregen had. Inderdaad, op dat tijdstip was een gedeelte van het grondwerk uitgevoerd en waren verschillende kunstwerken voltooid. Men ging « den hoofdschotel » aanvatten, toen de oorlog uitbrak.

\*\*\*



BRUGGE. — De gevel van het nieuw stationsgebouw.

Pas in 1934 werd er met het plan voor den nieuwen aanleg een aanvang gemaakt: men legde twee doorgaande sporen die om het buiten dienst te stellen station heenliepen en men richtte te Brugge-Sint-Andries, op eenigen afstand van het nieuw station, in de richting van Oostende, een voorloopige stopplaats op. Zoo kon een gedeelte van het verkeer omgeleid worden en werden de bestaande inrichtingen ontlast.

De eerste studiën werden inmiddels herzien en in overeenstemming gebracht, zoowel met de toekomstige als met de huidige noodwendigheden van den dienst; en in 1937 werd de eigenlijke verplaatsing van de inrichtingen aangevat.

Het nieuw station werd buiten de agglomeratie, in de richting van Gent opgericht.

De voltooiing van het baanlichaam der sporen heeft 250.000 m<sup>3</sup> aanaardingsgrond vereischt; ze werd in economische voorwaarden uitgevoerd, door middel van grond afkomende van de werken tot verbetering van het kanaal Gent-Brugge. De sporen liggen 6 meter hoger dan het stationsplein; dit was noodig om geen overwegen te hebben die het wegverkeer belemmerden.

Het station omvat 10 doorgangssporen en twee uitwijkbundels, samen 26 km. spoor.

De door parapluschuilroken beschutte perrons strekken zich over een gemiddelde lengte van 275 meter uit en zijn 8 tot 10 meter breed. Ze zijn onderling verbonden door twee onder-



BRUGGE. — De drankzaal.

grondsche gangen, de eene voor den reizigersdienst en de andere voor bagage en postcolli.

Met het oog op de oprichting van de nieuwe lokalen, werd een openbare wedstrijd uitgeschreven met betrekking tot de architectonische studie van de gebouwen en de artistieke leiding van de werken.

De Jury van den wedstrijd — samengesteld uit leden van den Raad van Beheer en ambtenaren van de N. M. B. S., uit afgevaardigden van den Staat, van de Stad Brugge en van de mededingers — liet haar keus eenparig vallen op de plans van de architecten Josse en Maurice Kriekinge, uit Brussel.

Er werd geen middel ongebruikt gelaten om de studiën te verhaasten en de ruwbouw kon

begin 1938 openbaar worden aanbesteed. Di werken werden den Gebroeders Goetinck uit Brugge opgedragen.

Aangevat op 1 Maart 1938, konden de installaties zonder ongelukken op 1 April 1939 voor het verkeer worden opengesteld.

Het snel verloop van de onderneming is, grootendeels, te danken aan de verstandige, werksame en toegewijde medewerking van allen, zo architecten als aannemers.

\*\*\*

De N. M. B. S. is thans in bezit van een gebouw, dat zoowel in esthetisch opzicht als in het oogpunt van het comfort der reizigers algeheel voldoening schenkt.

Het nieuw gebouw, sober en sierlijk van lijn, is opgetrokken uit helder getinte materialen (baksteen van de kust, hardsteen van Zinnik, buitenmuurvlakken van baksteen in lagen van verschillende dikte die origineel aandoen) en opgevat in een stijl die beslist afwijkt van het middeleeuwsch karakter van het oud gebouw. Zijn emplacement, op een grooten afstand van het stadscentrum, in een nieuwe wijk, maakte de toepassing mogelijk van een modernen bouwstijl, die aan de huidige vereisten van het verkeer voldoet.

Het gebouw, dat zich winkehaakvormig aan beide kanten van het stationsplein uitstrekt, herbergt, evenwijdig aan de sporen, de diensten van het reizigersstation en een postkantoor; de zijvleugel bestaat uit een overdekte autogarage en lokalen voor de telegraafdienst.

Achter dien vleugel komen de sporen van het goederenpark, die aldus aan den kant van het stationsplein aan het gezicht zullen onttrokken zijn.

Een breede laan zal, na slooping van de oude inrichtingen, dit plein met het oud stationsplein verbinden.

Dank zij allerlei versieringen en plantsoenen zal het station in een prettige omgeving van water en groen liggen.

Vakkundigheid en smaak beslisten bij

keuze en de kleur der in het gebouw te verwerken materialen. Het schrijnwerk is buitengewoon verzorgd. Er werden vooral Congoleesche houtsoorten gebruikt: Wengé-palissanderhout en Kam-bala-teakhout.

De meeste lokalen zijn voorzien van wandbekleedingen van verglaasde grès-tegels; de bevoering is van grès-cérame.

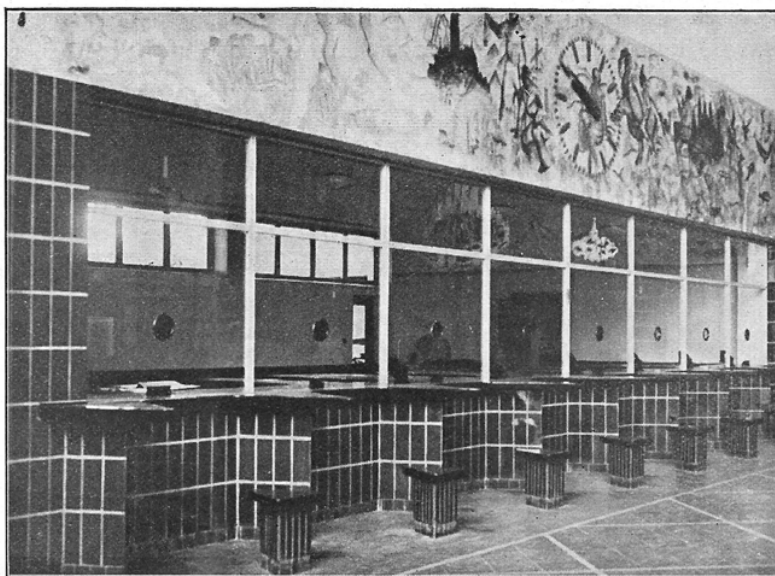
Brede glasramen laten overvloedig licht binnen en zijn, bovendien, voorzien van speciale glasruiten daar waar last van de zon te duchten is. De kunstmatige verlichting vooral maakt een mooien indruk.

Het middeldeel van het gebouw is hoger opgetrokken en wordt neelemaal door de vertrekhal ingenomen. Rondom die hal zijn de loketten gegroepeerd, alsmede de wachtkamers met belendend buffetlokaal, een inlichtingskantoor, een boekwinkel, telefoontoestelen en lavatories.

De hal staat in directe verbinding met de bagagezaal, die links gelegen is tusschen den hoofdingang en den uitgang. Deze laatste ligt in de hartlijn van de gang onder de sporen. Het verkeer werd zoo bestudeerd dat de vertrekkende en aankomende reizigers zooveel mogelijk worden gescheiden.

De gangen onder de sporen bestaan uit betonnen ramen. Die voor de bagage is 4 meter breed. De personengang is 8 m. 50 breed, met een middelrij van zuilen van 0 m. 50; de beschikbare breedte is dus overal ten minste 8 meter.

De seininrichting van het gansche reizigersstation wordt bediend door een electrisch seinhuis dat boven in het nieuw ontvangstgebouw is geïnstalleerd. Om zich een denkbeeld te vormen van de belangrijkheid van die installatie, vermelden wij haar uitrusting, bestaande uit ongeveer 20 km. geïsoleerd draad, en dat 80 km. kabels (waarvan sommige tot 37 geleidraden hebben) aangelegd zijn in de



BRUGGE. — De loketten.

sporen, voor de bediening van wissels en seinen.

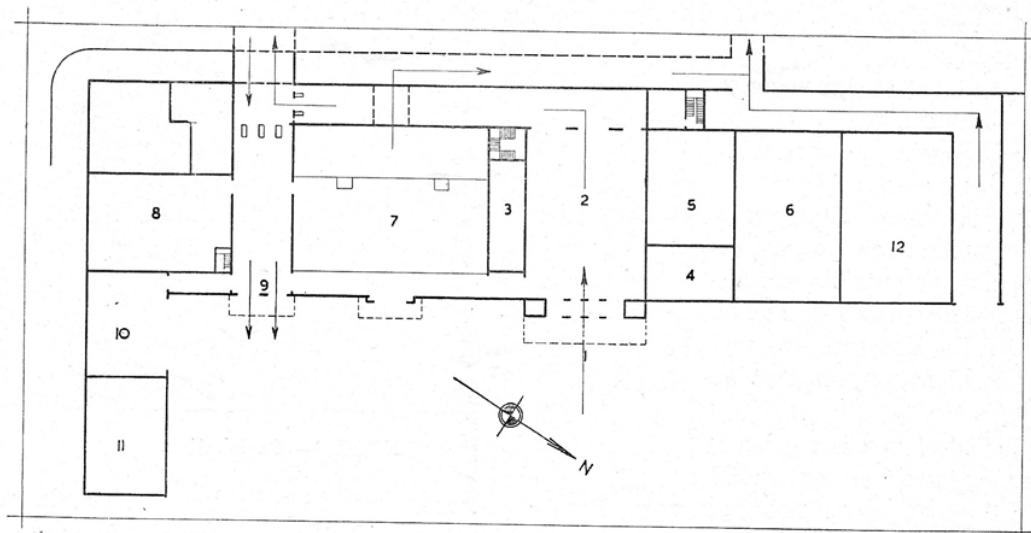
Om te eindigen mogen wij de prachtige versiering van de vertrekhal van de hand van den Brugschen kunstschilder René De Pauw niet onvermeld laten. Dit werk stelt een groote wandkaart voor (18 meter lengte bij 4 m. 80 hoogte), waarop de gansche streek tusschen Brugge en de Kust afgebeeld staat. Elke gemeente van eenig belang werd schematisch voorgesteld met de silhouetten van haar voornaamste monumenten of gebouwen; Brugge werd als knooppunt van verkeer met die verschillende agglomeraties



BRUGGE. — Doorgang onder de sporen.

gekozen. Dit fresco is des te sprekender doordat de kunstenaar er personages uit de streek heeft in opgenomen waarvan in de geschiedenis, in legenden en in de folklore gewag wordt gemaakt.

Naar het woord van den reporter van een groot Brusselsch blad, mogen wij zeggen dat » De versiering van het nieuw station van Brugge een prachtig excuus zijn zal voor reizigers die hun trein gemist hebben. »



BRUGGE. — Schematisch plan van het ontvangegebouw.

1) Ingang. — 2) Hal. — 3) Ontvangkantoor. — 4) Wachtkamer 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> klasse. — 5) Wachtkamer 3<sup>e</sup> klasse. — 6) Buffet. — 7) Bagage. — 8) Fietsen. — 9) Uitgang. — 10) Autopark. — 11) Telegraaf. — 12) Posterijen.

## VREDE OP DEN RIJN

door R. HENNING

**K**LINKT deze titel niet al te plechtig en zelfs een beetje gezocht? Best mogelijk, maar toch staat het vast dat het accoord, dat op 28 April 1939 te Parijs ondertekend werd, al de elementen bevat voor een duurzamen vrede tusschen de spoorwegvervoerders en de Rijntransportondernemers, wat de betrekkingen van de Westersche havens met Basel betreft.

Het is niet zonder belang even te herinneren aan de verschillende episodes uit een strijd die lange jaren gevoerd werd, zoowel ten nadeele van de spoorwegvervoerders als van de Rijntransportondernemers, zonder dat er iemand werkelijk baat bij vond.

Bij vertrek uit Antwerpen, hielden de Rijntransportondernemers een waakzaam oog op den spoorweg, terwijl laatstgenoemde zijn geduchte mededingers ook gestadig in de gaten had. Den cliënten van beide vervoermiddelen was die wedijver bekend en zij wisten er behendig munt uit te slaan, door nu bij het eene, dan bij het andere eenig tariefvoordeel los te maken.

En de strijd woedde ongenadig voort, door heel al maar verlagen van de vrachten en invoeren van bijzondere tarieven en uitzonderingstarieven.

Maar, zooals het vaak in oorlogen gebeurt, kon het geschil niet beperkt worden. Als de Belgische Spoorwegen hun tarieven verlaagden met het doel het verkeer te behouden dat de Rijn hun trachtte afhandig te maken, rekenden de vreemde netten het zich tot een plicht aan hun havens dezelfde voordeelen als te Antwerpen toe te staan en breidde de prijsdaling zich meteen uit tot al de havens van Caen tot Hamburg.

Het omlaag halen of « kelderen » van de vrachten werd algemeen.

Eenige kortzichtige, of geïnteresseerde, lieden hebben beweerd dat die keldering aan den spoorweg moest worden toegeschreven. Dat is onwaar. De spoorweg trachtte het verkeer te behouden dat de Rijntransportondernemers hem met geweld wilden ontrukken. Dit louter zelfverweer kan hem niet ten kwade geduid worden.