

# West-Vlaanderen op de rails

Frans Waeyaert

Jaarboek 2023. Koninklijke West-Vlaamse Gidsenkring



## Voorwoord

Stel je voor dat we nog leven in het begin van de 19<sup>e</sup> eeuw. Auto's, fietsen en vliegtuigen zijn nog geen ontwikkeld gemeengoed. We moeten onze verplaatsingen te voet doen, op een paard rijden of met een postkoets meerijden. De rijke klasse kan zich met een eigen koets verplaatsen of per boot reizen. Zoals met de bargeschepen van Brugge naar Gent of Brugge naar Duinkerke bijvoorbeeld.

Hoe kwam het nieuw vervoersmiddel "de trein" in onze provincie terecht?

Het verhaal is er één om in te kaderen! Het is alvast het gevolg van politieke disputen, buitenlandse bemoeiingen en financiële miskleunen van jewelste. De aanleg van de eerste spoorlijnen betekenden evenwel de start van een ongekende vorm van mobiliteit onder de bevolking. Plots reisde men we in dik uur van Brugge naar Gent. De eerste internationale treinen brachten de eerste toeristen uit Parijs naar onze kust.

Het verhaal van de aanleg van de spoorwegen in onze provincie, de vele politieke bemoeiingen, de invloed van belangrijke figuren en de enorme problemen die de spoorwegen in onze regionen met zich meebrachten worden uit de doeken gedaan in dit 35<sup>e</sup> jaarboek. Het jaarboek wordt gestoffeerd met unieke archiefstukken en zeldzame foto's uit het archief van de auteur.

Wie is Frans Waeyaert?

Geboren in Diksmuide op 10 mei 1949. Werd in 1969 onderwijzer, doch het lesgeven kon hem niet bekoren. De trein was zijn grote liefde.

Al van kinds af aan was hij aangetrokken door de stoomlocomotieven die door zijn stad passeerden. Op zijn 18<sup>e</sup> ging hij in dienst bij de Compagnie Internationale des Wagons-Lits en leerde zodoende de belangrijkste spoorwegen in Europa kennen.

Het hoeft geen betoog dat we Frans op 21-jarige leeftijd in dienst zagen treden bij de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen. Hij werd van meet af aan ingezet in het organiseren van het treingebeuren. Hij werkte op grote seinhuizen en stations. Was 10 jaar stationschef-zonechef in Zeebrugge, waar hij intens meewerkte aan de uitbreiding van de haven. Na 39 jaar eindigde hij zijn gevarieerde loopbaan als afdelingschef bij Infrabel, de infrastructuurbeheerder van ons spoorwegnet.



Zijn liefde voor het spoor schreef hij neer in een aantal publicaties waaronder zijn boeken "Sporend door Noordwestvlaanderen" uit 1988 en "De Droogenbroodroute" uit 1997 in samenwerking met de Heemkundige Kringen tussen Brugge en Kortrijk. Hij publiceerde ook talrijke bijdragen in diverse tijdschriften.

Sinds 2007 is Frans stads- en havengids bij de Koninklijke Gidsenbond voor Brugge en West-Vlaanderen.

Mijn bijzondere dank gaat uit naar de auteur Frans Waeyaert, de correctoren Fernand Rambour en André Gysel, het bestuurslid Carine Huÿghe voor haar werk achter de schermen en Drukkerij Peter Verduyn uit Rumbeke die een prachtig werk afgeleverd heeft.

Dirk Verstraete

Voorzitter van de Koninklijke West-Vlaamse Gidsenkring vzw

## Inhoud

|   |     |
|---|-----|
| De geboorte van de trein: een Engels medium   | 5   |
| De eerste spoorlijnen in onze provincie   | 9   |
| De lijn 50A van Gent naar Brugge - Brugge   | 9   |
| West-Brugge vóór de aanleg van de spoorlijn   | 10  |
| Het plan van ingenieur De Ridder  | 11  |
| De alternatieve plannen   | 11  |
| De plechtige opening  | 13  |
| Het eerste Brugse station intramuros  | 14  |
| Het spoorverkeer breidt zich uit  | 15  |
| Het tweede Brugse station, een kasteel of een kathedraal  | 17  |
| Het derde en huidige station: extramuros  | 19  |
| Het wandschilderij in het station   | 19  |
| Station Brugge moderniseert   | 20  |
| Oostende  | 21  |
| De andere stations op de lijn 50A   | 26  |
| De tweede lijn in onze provincie was een verbinding met Frankrijk   | 31  |
| Kortrijk  | 31  |
| De inhuldiging  | 32  |
| De andere stations op de lijn 75  | 36  |
| Een spoorwegoorlog in onze provincie  | 44  |
| Reacties uit Brugge   | 44  |
| De periode van 1845 tot 26 augustus 1864: de Société Anonyme des Chemins de Fer de la Flandre Occidentale | 45  |
| De stations van de West-Vlaamse spoorwegmaatschappij  | 47  |
| De lijn 66 Brugge-Kortrijk  | 47  |
| De Société Anonyme des Chemins de Fer de la Flandre Occidentale zwaar in de problemen                     | 63  |
| De lijn 73A Tielt – Ingelmunster  | 63  |
| De lijn 69 Kortrijk – Abele   | 64  |
| Stations op de lijn 69 Kortrijk – Poperinge – Abele   | 64  |
| 4   |     |
| De Société Anonyme de Construction de Tubize van 26 augustus 1864 tot 14 november 1864                    | 71  |
| De Société Anonyme d'Exploitation des Chemins de Fer : van 14 november 1864 tot 1867                      | 71  |
| De Société Anonyme d'Exploitation des Chemins de Fer: van 1867 tot 1873                                   | 72  |
| De lijn 58 Brugge – Eeklo   | 72  |
| De stations op lijn 58  | 73  |
| De lijn 51 Brugge – Blankenberge  | 74  |
| De stations op de lijn 51   | 76  |
| De lijn 74 Diksmuide – Nieuwpoort-Stad – Nieuwpoort-Bad   | 79  |
| De stations op lijn 74  | 80  |
| De lijn 62 Oostende – Torhout   | 82  |
| De stations van lijn 62   | 84  |
| De spoorlijn 89 Denderleeuw – Kortrijk  | 86  |
| De stations op lijn 89  | 86  |
| De spoorlijn 64 Roeselare – Ieper   | 88  |
| De stations op de spoorlijn 64  | 89  |
| De spoorlijn 66A Ingelmunster – Anzegem   | 90  |
| De stations op lijn 66A   | 91  |
| De spoorlijn 83 Kortrijk – Ronse  | 93  |
| De stations op spoorlijn 83   | 94  |
| De lijn 63 Torhout – Ieper  | 96  |
| De stations op spoorlijn 63   | 96  |
| De spoorlijn 85 Leupegem – Herseaux grens   | 100 |
| De stations op lijn 85  | 100 |
| Opnieuw de Société Anonyme des Chemins de Fer de la Flandre Occidentale van 1878 tot 1907                 | 101 |
| De spoorlijn 65 Roeselare – Menen   | 101 |
| De lijnen, aangelegd voor militaire behoeften in de Eerste Wereldoorlog                                   | 103 |
| De lijn 76 Adinkerke-De Panne – Poperinge   | 103 |
| De lijn 69B Warneton (Waasten) – Nieuwkerke   | 104 |

|  |     |
|--|-----|
| Lijn aangelegd door de Belgische Staat, de spoorlijn 81A Vertakking Blauwe Toren – Zeebrugge | 105 |
| De stations op spoorlijn 51A   | 106 |
| Lijnen aangelegd door de NMBS  | 110 |
| De spoorlijn 51B Vertakking Dudzele – Knokke   | 110 |
| De stations op lijn 51B  | 110 |
| Het West-Vlaamse spoorwegnet in 2023   | 113 |
| De groene assen van de provincie   | 115 |



Kaart van West-Vlaanderen met de bestaande en de verdwenen spoor- en tramlijnen

## West-Vlaanderen op de rails...

### De geboorte van de trein, een Engels medium.

Water en vuur in combinatie met gietijzer zouden eind 18<sup>e</sup>, begin 19<sup>e</sup> eeuw, een enorme omwenteling teweeg brengen in onze beschaving.

Feit is dat iemand als James Watt (1736 – 1819) van grote betekenis was voor de aanwending van het nieuwe krachtmiddel. Zij het dan nog voor de toepassing op stationaire machines.

Voor de verbinding stoom – wiel zorgden, halfweg de 18<sup>e</sup> eeuw, ene Nicolas Cugnot in Frankrijk en een zekere William Murdock in Cornwall voor de eerste experimenten. Cugnot, die in 1770 zijn "fardier" bouwde als tractiemiddel voor de zware artilleriestukken van het Franse leger verging het slecht: het ding reed te plletter tegen een muur.

Het zou een Engelsman worden die wij als "vader van de lokomotief" mogen betitelen. In 1803 construeerde Richard Trevithick (1771 – 1833), bijgestaan door zijn neef Andrew Vivian, de eerste stoomlocomotief. Het zal de spoorwegman een brok in de keel zijn want de machine kreeg de naam "tram-engine". De finesse van Trevithicks locomotief bestond erin, de stoom onmiddellijk door de uitlaat te geleiden, wat de trek op de vuurhaard bevorderde. Op 21 februari 1804 trok de machine een konvooi van 10 ton ijzer en 70 personen van Pennydarron naar Albertcynon. De uitvinding leek geboren. doch de interesse ontbrak alvast nog.

Het grote belang van Trevithicks uitvinding was het bewijs dat de stoommachine geschikt was voor het vervoer van zowel goederen, als voor reizigers. Dit bracht in de 19<sup>e</sup> eeuw als het ware een revolutionaire ommekeer in het personenvervoer met zich mee. De mens, voorheen aangewezen om zich te voet of te paard te verplaatsen, werd plots veel mobieler.

Richard Trevithick, die in 1809 nog de locomotief "catch-me-who-can" deed rondtoeren op een cirkelvormig baantje op de Londense Euston Road, stierf in 1833 in zeer armzalige toestand. Het duurde tot 1812. Toen bouwde Matthew Murray voor John Blenkinsop een tandradmachine die een stel van 100 ton kolen kon trekken van Middleton naar Leeds. De eerste locomotieven waren dus onafscheidelijk verbonden met het mijnwezen en de basisindustrie in Engeland.

De problematiek van de adhesie van metaal op metaal, van wielband op de rail, bekoorde ook William Brunton. In 1813 reed hij heet "steam-horse" uit zijn stal. Het stoompaard kwam in beweging door een alternerende druk van een stoomcilinder op articulerende krukassen. Hetzelfde jaar testten Christopher Blackett en William Hedley in de mijnen van Wylam de "Puffing Billy". Twee jaar later deden zij dat nog eens over met de "Wylam Dilly", een machine met meerdere assen die zodoende het probleem van de te hoge asdruk op de gietijzeren rails oploste.

George Stephenson dreef in 1814 zijn "Blücher", genoemd naar een Pruisisch legerofficier, aan met gekoppelde assen die eerst met kettingen en later met drijfstangen verbonden waren. De "Locomotion" van

de Stockton and Darlington Railway blijft echter het boegbeeld van de locomotief, die stoom produceert in een ketel en daarmee zuigers aandrijft.



George Stephenson

Op 1 mei 1834, tekende de Koning de wet tot aanleg van de Belgische Spoorwegen.

Die wet omvatte zeven artikelen waarvan de eerste de intenties van de staatslieden van toen omschreef: *"Er zal in het Koninkrijk een stelsel van ijzeren wegen worden ingesteld hebbende Mechelen tot middenpunt en zich oostelijk rigtende naar de grenzen van Pruysen over Leuven, Luyk en Verviers; ten noorden door Antwerpen; ten westen naar Oostende over Dendermonde, Gend en Brugge, en ten zuyden over Brussel en naer de grenzen van Frankrijk door Henegouwen."*

Marc Seguin kon reeds in 1817 het rendement van de stoommachine verhogen door een groter contact tussen vlam en water te verwezenlijken. Hij leidde de hitte via een buizenstelsel doorheen de waterketel. Zijn principe werd in 1825 nog verbeterd door het geforceerd uitpersen van de afgewerkte stoom in de rookkast.

Aldus bereikte men een hogere trek, een hogere keteldruk en een beter rendement met minder brandstof. De man achter dit systeem was Timothy Hackworth.

De trein was voorgoed vertrokken. En wie kon die opmars nog doen stoppen?

Spoorwegmaatschappijen hadden weldra de keuze om zich locomotieven aan te schaffen bij diverse constructeurs. Zeer belangrijk was de fameuze Rainhill-race op 14 oktober 1829. Die dag organiseerden de Liverpool and Manchester Railway een koers voor locomotieven op het baanvak van

Stockton naar Darlington. Als grote overwinnaars stoomden vader George en zoon Robert Stephenson met hun "Rocket" over de eindmeet. De machine werd prompt door de organisatoren aangekocht.

Een zeer aandachtig toeschouwer van de race was niemand minder dan Leopold van Saksen-Coburg-Saalfeld, de man die een jaar later onze eerst Belgische koning zou worden.



*Leopold van Saksen-Coburg-Saalfeld*

Reeds in 1830 werd de eerste spoorlijn geopend in Amerika: de Baltimore – Ohio – lijn. Peter COOPER uit New-York zorgde met zijn "Tom Thumb" voor de eerste tractie van treinen.

De spoorwegkoorts steeg met de dag en weldra zou naast Engeland en Amerika ook het Europees continent erdoor overvallen worden.

De naam van vader en zoon Stephenson bleef nog vele jaren in de mond hangen van menig spoorwegingenieur. In hun fabrieken werden zowat alle prototypen voor de nieuwe Europese spoorwegmaatschappijen gebouwd. De hele wereld rond werd hen raad gevraagd voor de bouw van sporen, wissels en rollend materieel.

Reeds in 1816, onder de regering van Willem I, was er voor het eerst sprake van de aanleg van een spoorlijn die het industriebekken van Charleroi met Brussel zou verbinden.

Vijf jaar later, toen men het kanaal Brussel – Charleroi wou graven, stelde Thomas Gray, een in Brussel wonende Engelsman, voor om in plaats van een kanaal rails aan te leggen waarop spoorwagentjes konden rijden. Het kanaal kreeg de voorkeur.

John Cockerill, reeds aangesproken door Thomas Gray in 1821, diende in 1829 een project in bij Koning Willem om de Schelde met de Maas te verbinden met een spoorlijn. Ook die plannen werden genegeerd. John Cockerill bleef echter zijn stempel drukken op al wat maar enigszins met spoor in ons land te maken had. Nu nog is Cockerill niet weg te denken in ons moderne spoorwezen.

In mei 1830, dus nog voor onze onafhankelijkheid, werd te Saint-Ghislain een industriële spoorlijn geopend die de kolenmijn van Grand-Hornu aan het kanaal Mons-Condé koppelde. Meteen was er al felle tegenkanting tegen het "paardenspoor".

Arbeiders en voerlieden vreesden voor werkloosheid en rellen waarbij men de spoorweg vernielde waren de gevolgen. De magazijnen en de ateliers werden geplunderd en het verblijf van de directeur van de mijn, de heer Degorge-Le-Grand, moest het ontgelden.

Een paar maanden later, op 25 augustus 1830, ontstonden tumulten na de opvoering van "De stomme van Portici" in de Muntschouwburg te Brussel. De onlusten sloegen over in een omwenteling in het land. Meteen was ook de basis gelegd, zij het onrechtstreeks, van de spoorwegen. Immers, op het gebied van de scheepvaart waren wij volledig aangewezen op onze Noorderburen. De opstand van 1830, de gevechten tussen Noord en Zuid, de onafhankelijkheidsverklaring door het Voorlopig Bewind op 12 november 1830 en de bezetting van Antwerpen tot 22 december 1832 zorgden voor een gespannen atmosfeer tussen beide volkeren. De toegang tot Antwerpen vanaf de zee en de verbinding Schelde – Rijn, die over Nederlandse binnenwateren verliep konden door de Nederlanders moeiteloos worden verhinderd. Het is uit die vrees dat tegen eind 1830 het Comité d'Industrie et d'Agriculture van Luik een verzoek indiende bij het Voorlopig Bewind om tot de aanleg van een spoorwegnet over te gaan.

In juni 1831 stelde Inspecteur-Generaal van Bruggen en Wegen Teichmann aan de Minister van Binnenlandse Zaken een studie voor van een spoorweg tussen Antwerpen en Keulen. Het voorstel leidde tot het Ministerieel Besluit van 24 augustus 1831 waarbij de opdracht werd gegeven om een voorstudie te



*The Rocket van George Stephenson*

maken over de "Ijzeren Rijn". Gustaaf De Ridder en Peter Simons, beiden ingenieurs van Bruggen en Wegen, werden met deze studie belast.

Van meet af aan werden de spoorwegenthousiasten gesteund door Koning Leopold I. Hij had immers de opening bijgewoond van de Stockton – Darlington – lijn in 1825 en die van Manchester naar Liverpool in 1830. In zijn omgeving werd menig maal gesproken over heel grote verbindingen als Engeland – Indië (van Londen naar Calcutta), Marseille – Antwerpen (het plan de Lovely) en de Schelde – Rijn spoorlijn.

Al in oktober 1831 hadden Simons en De Ridder een project opgesteld voor een lijn die liep via Maastricht, een stad die men bij België hoopte te krijgen. Het project verdween in de prullenmand.

Uiteindelijk, op 10 februari 1832, waren beide ingenieurs klaar met hun ontwerpen en stelden het tracé van de spoorlijn Antwerpen – Luik als volgt voor: vertrekken van de Brouwerskade te Antwerpen, de Nete oversteken tussen Duffel en Lier, langs Diest over de Herkvlakte en Tongeren om te eindigen op de Quai Saint Léonard te Luik. De lijn zou met een lengte van 131 km. uitgevoerd worden op enkelspoor met om de 500 meter een uitwijkspoor van 90 meter lang. Op 23 maart 1832 werd aan de Minister van Binnenlandse Zaken bij Koninklijk Besluit machtiging verleend " *...om in openbare aanbesteding te leggen de eeuwige concessie van eenen weg met ijzeren slagen, tusschen Antwerpen en Luyk, bestemd om het eerste deel uyttemaeken van den ijzeren weg tusschen Antwerpen en Keulen.*"

Opnieuw echter moest de nog onstabiele natie echter toezien dat de vooropgestelde aanbesteding niet kon doorgaan. Er waren op dat ogenblik twee totaal uiteenlopende, doch even grote partijen. De één wilde dat de werken door private maatschappijen werden uitgevoerd, de andere hield het bij een staatsonderneming.

Ruim een jaar later, op 8 maart 1833, vaardigde de Hogere Commissie van Industrie en Handel een gedenkschrift uit waarin het nut en de haast voor de aanleg van een spoorweg tussen Antwerpen en Pruisen werd aangehaald. Het gedenkschrift verscheen al op 15 maart in het Staatsblad. Als reactie ontwierpen de ingenieurs Simons en De Ridder nieuwe plannen waarbij zij de uiteinden Antwerpen en Keulen behielden, doch een nieuwe reisweg over Mechelen, Leuven, Tienen, Luik en Aken voorstelden.

Financieel zou de aanleg geregeld worden door het oprichten van een naamloze vennootschap onder staatswaarborg. Het plan werd voorgelegd aan de Kamers van Koophandel, provincie- en gemeenteautoriteiten en werd sympathiek onthaald. Helaas, ook dit plan verdween net als alle voorgaanden. Op 17 mei 1833 besloot dan een commissie, samengesteld uit ingenieurs van Bruggen en Wegen en voorgezeten door de Minister van Binnenlandse Zaken met zes stemmen tegen één dat een reisweg van Mechelen, Leuven, Luik en Verviers de beste was voor de verbinding Antwerpen – Maas – Keulen en dat het aanleggen van de lijn door en op kosten van de Belgische Staat diende te geschieden.

In zijn openingsrede voor de tweede zitting van de Kamers op 9 juni 1833 vroeg Koning Leopold I aan de Kamerleden en Senatoren hun volle aandacht te willen besteden aan het ontwerp van een Noordzee – Schelde – Maas – Rijnverbinding. Zijn oproep had al tien dagen later een gevolg: Mr. Charles Rogiers,

Minister van Binnenlandse Zaken, stelde een wetsontwerp voor dat de bouw van een spoorwegnet omvatte met Mechelen als middelpunt en gaande naar Verviers, met aftakkingen naar Brussel, Antwerpen en Oostende.

Op 18 november 1833 werden de debatten over het wetsontwerp geopend in de Kamers. De discussies verliepen zeer geanimeerd, de tegenkantingen waren hevig en verhit. Men vreesde een omwenteling in de bestaanszekerheid van een massa gevestigde ondernemers zoals de paardenfokkers, de hoteliers, de voermannen, de postmeesters, de boeren... De debatten werden verlengd in 17 zittingen, gehouden tussen 11 en 28 maart 1834 tot een wetsgeheel werd aanvaard met 56 stemmen tegen 28. Eén centrale vraag uit de langdurige meningswisselingen richtte zich tot vele andere Europese spoorwegnetten in spe: "zou de Staat de aanleg bekostigen of een private onderneming?". Voor ons land bleek de Staat het meest aangewezen.

Een speciale commissie, aangesteld door de Senaat, publiceerde op 26 april 1834 een rapport dat door de Senatoren werd besproken en aanvaard op 30 april met 32 stemmen voor en 8 tegen.

's Anderendaags, op 1 mei 1834, tekende de Koning de wet tot aanleg van de Belgische Spoorwegen.

Die wet omvatte zeven artikelen waarvan de eerste de intenties van de staatslieden van toen omschreef:

*"Er zal in het Koninkrijk een stelsel van ijzeren wegen worden ingesteld hebbende Mechelen tot middenpunt en zich oostelijk rigtende naar de grenzen van Pruysen over Leuven, Luyk en Verviers; ten noorden door Antwerpen; ten westen naar Oostende over Dendermonde, Gend en Brugge, en ten zuyden over Brussel en naer de grenzen van Frankrijk door Henegouwen."*

De vijandigheden met onze Noorderburen waren dus nog niet vergeten. Een verbinding met Nederland ontbreekt in de wet en Antwerpen leek wel het meest noordelijke punt van onze beschaving.

Men liet geen gras groeien over de plannen en reeds in juni 1834 werden de werken tussen Brussel en Mechelen door aannemer Borguet uit Luik aangevat. Onteigeningen, aanleggen van een aardebaan, het plaatsen van dwarsliggers en sporen..... het vorderde allemaal zo snel dat we in het Staatsblad van 24 april 1835 lezen:

*" Het is op dinsdag den 5 mey, des middags, dat den Ijzeren weg zal geopend worden."*

#### État Belge 'Belgische staatsspoorwegen'

Actief van 1834 tot 1926

Aandeelhouder: Belgische Staat

De Belgische staatsspoorwegen, meer bekend onder de Franstalige benaming Chemins de fer de l'État belge was een Belgische spoorwegmaatschappij, uitgebaat door de staat. Hoewel het grootste deel van het Belgische net geëxploiteerd werd door de Belgische Staat (État Belge), werden verscheidene lijnen ook privaat aangelegd en uitgebaat.

België was het eerste land buiten het Verenigd Koninkrijk met een eigen spoorweg. Na de onafhankelijkheid in 1830 werd er naar nieuwe transportmogelijkheden uitgekeken, daar het door de

politieke spanningen niet mogelijk was om via de Nederlandse kanalen goederen te vervoeren. Aanvankelijk bestond het plan uit een IJzeren Rijn, zodat de Antwerpse haven terug in verbinding kon komen met de Duitse afzetmarkt.

Op 1 mei 1834 werd uiteindelijk een wet tot de aanleg van 380 km spoor uitgevaardigd. Hoewel deze wet de staatseigendom van de spoorwegen officieel bevestigde liet ze echter wel ruimte voor het verlenen van vergunningen aan de privé sector, wat bijgevolg ook meermaals gebeurde.

Het groeiende succes zorgde voor een erg snelle uitbreiding van het net. De eerste lijn van Brussel Groendreef tot Mechelen werd in 1836 doorgetrokken tot Antwerpen, in 1837 tot Dendermonde, in 1838 tot Oostende en in 1842 tot Luik. De verbinding met de Rijn werd in 1843 verwezenlijkt. Tot 1838 verzorgden de spoorwegen louter personenvervoer. Pas vanaf dat jaar werden er ook goederentreinen ingelegd.

Vanaf de jaren '40 van de 19e eeuw namen private maatschappijen het voortouw in het aanleggen van spoorlijnen. Tussen 1844 en 1870 legde de staat slechts 200 km spoor aan, terwijl de privé sector meer dan 2.545 km bijbouwde.

Een belangrijke nieuwe speler was de *Compagnie du Nord - Belge*, een dochtermaatschappij van de Franse *Compagnie des chemins de fer du Nord*.

Omstreeks het einde van de 19e eeuw kwam een einde aan de privatisering van de spoorwegen. Er ontstond een uitgebreide tendens naar nationalisering van de spoorwegen, zowel omwille van politieke als economische redenen. Het hanteren van verschillende tarieven was een bijkomend probleem. De nationalisering kende haar hoogtepunt in 1897, toen er maar liefst vijf grote spoorwegmaatschappijen in staatshanden kwamen.

In 1884 kregen de spoorwegen een afzonderlijk ministerie: het "Ministerie voor Spoorwegen, Post en

Telegraaf". Deze combinatie was niet vreemd omdat de spoorwegen, de post en de telegrafie sterk met elkaar vervlochten waren (telegraafpalen langs de spoorwegen en -kantoren in de stations, postvervoer per spoor...).

Na de eerste wereldoorlog herstelden de spoorwegen, ondanks het verkregen Duitse materieel slechts moeizaam. De staatspoorwegen hadden meermaals te kampen met structurele problemen, een moeizaam bestuur en politieke inmenging. Er ging een groot deel van het staatsbudget naar de spoorwegen, evenwel zonder voldoende toezicht. In deze periode deden zich ook enkele corruptieschandalen voor.

Daarom werd de *État Belge* in 1926 vervangen door de *Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen*.

De voorbereidingen op deze heugelijke dag vormden reeds het onderwerp van enige commentaar in onze Brugse kranten. Zo lezen wij in de *Gazette van Brugge* van 25 april 1835:

*" Het stoommachine werkt reeds alle dagen op den ijzeren weg om aerde en het zand aen te voeren, benodigd voor het geheel voltooyen van het gedeelte van de nabuertschap van Brussel. Eergisteren bestond den trein van het stoom-tuyg uyt negen wagens die het zelve voor stooten of trekken in beweging bragt. Het heeft in eenen dag 10 of 12 reyzen gedaen, zoo naar Vilvoorde als naar Montplaisir om er zand te halen 't welk aldaer door karren word aengevoerd. Men berekend dat de 9 wagens 45 karrevragten inhouden, aldus kan men oordeelen over de bezuiniging van tijd en geld die daer uyt spruyt."*

Het beloofde dus... al leek het stoten of trekken toch op een ruig gebeuren.

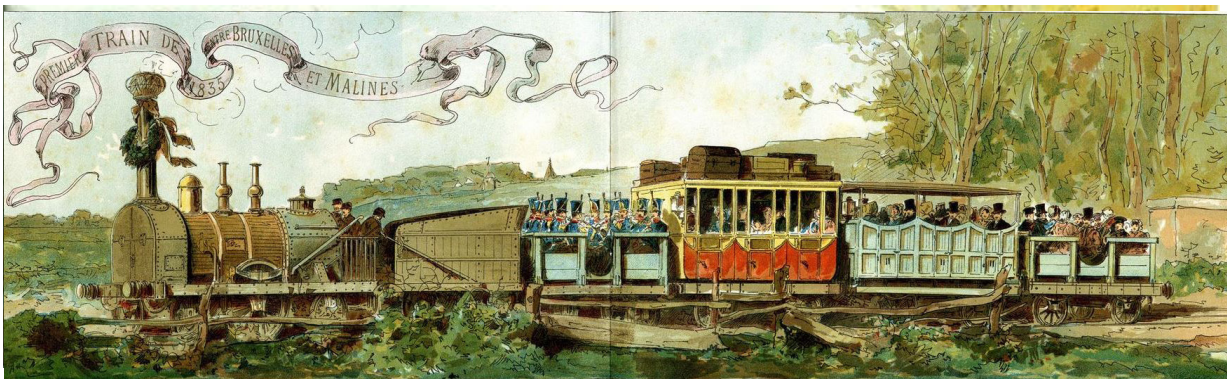
Geen nood echter, want een voorval toonde al de deugdelijkheid van het toekomstige vervoermiddel aan:

*" Geduerende eene dezer reyzen heeft zig eene merkweerdige omstandigheyd vertoond, die bewijst wat kragt het stoomtuyg heeft om daedelijk stil te houden. Het konvoy, ledig van Brussel voltrokken zijnde, naderde uyt alle zeynde snelheyd de tweede barrier op den steenweg van Laeken, welke barrier den steenweg afsloot. Het Stoom-machien was er omtrent 50 stappen af, toen omtrent op den zelfden afstand van de barrier een reytuyg van het hof van Laeken aenkwam: dit reytuyg zou dus hebben moeten wagten om de wagens te laeten doorreyden; maet het is tegendeel den stoomwagen die heeft stil gestaen, zoo dat men de barrier voor de hofkoets heeft geopend, waer naer de wagens getrokken door het stoomtuyg hunnen weg vervolgden."*

Het koper werd gepoetst, het linnen gestreken, de vlaggen werden gehesen, ..... België, als eerste land op het continent, maakte zich op voor de openingsdag van een nieuw tijdperk: dat van de 'IJzeren Weg".

De gebeurtenissen van die 5<sup>e</sup> mei 1835 werden stof voor talrijke geschiedschrijvers, tekenaars en kunstschilders. Onze dagbladen van die tijd beschreven in meerdere kolommen de triomfantelijke ritten van De Pijl, de Stephenson en de Olifant. Naderhand zouden ontelbare leerlingen uit het boekje van de vaderlandse geschiedenis over de feiten worden onderwezen.

Leopold I maakte de rit naar Mechelen niet mee. De man had die dag immers een druk gevulde agenda. Hij tekende onder andere twee Koninklijke Besluiten die betrekking hadden op de spoorweg. Het eerste handelde over de politie op de nieuwe verkeersweg:

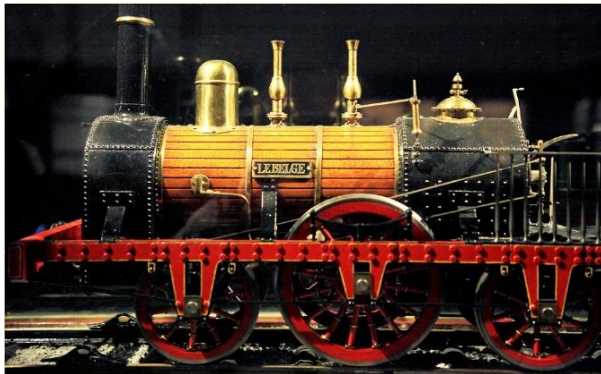




*"Allen omgang van andere als de stoom-machines en denzelver rijtuigen is op dien weg verboden; dit verbod zal op eene pael aen elken bareel te lezen staen; alle beschaedigin aen den weg toegebracht, alle belemmering van den omgang op den zelve, alle onderneming op den weg of zijne aenhoorigheden zal door de bareelwagters, ingenieurs of conducteurs beteugeld worden, en de overtreders zullen gestraft worden volgens de wet van 6 maart 1818."*

In zijn tweede K.B. van 5 mei 1835 stelde de wetgever de exploitatie van de spoorweg voorlopig onder de hoede van de Staat. Tevens werden in dit Koninklijk Besluit de tarieven en de vertrekuren, te rekenen vanaf 8 mei 1835, bepaald.

Nog diezelfde dag benoemde de koning de Engelse ingenieur Stephenson tot Ridder in de Leopold-Orde.



Twee dagen na de officiële opening van de eerste spoorlijn werd de exploitatie van het reizigersvervoer gestart. Het verkeer van goederentreinen, waarvoor de spoorweg aanvankelijk werd ontworpen, zou nog tot in februari 1838 op zich laten wachten. Met slechts drie locomotieven en veertig rijtuigen werd een zeer primitieve start genomen.

Het personeel was niet of toch onvoldoende geschoold om de grote massa reizigers, die de primeur wilden snuiven om met het "stoomtuig" mee te rijden, vlot te vervoeren.

Belangrijk was dat die eerste dagen een grote sociale verbetering werd gerealiseerd. De mens werd mobieler. En niemand zou de opmars van het spoor nog stoppen of enigszins vertragen.

Voor- en tegenstander lieten van zich horen. Zo predikte een pastoor: *"Na de dood van de rechtvaardige, mijn broeders, stoomt de locomotief van zijn ziel, gedreven door de kolen van zijn geloof en de stoom van zijn hoop, op de rails der liefde naar het bestendig station waar dat eeuwig symbool, God, vertoeft."* Voorwaar, de eerste spoorweg minnende pastoor in 't land...

Een jaar later, op 3 mei 1836, werd de eerste spoorlijn verlengd tot Antwerpen. De Sinjoren begroetten de eerste treinen zeer uitbundig en op zondag 8 mei 1836 reden ze met z'n 10.000 over en weer naar Brussel. De treindienst tussen hoofdstad en de metropool werd door zes treinverbindingen in beide richtingen onderhouden.

De reizigersstroom groeide gestaag. Er reden enorme treinen. Zo vonden we ondermeer dat op 11 september

1836 uit Antwerpen "het konvooy van de ijzeren weg dat om 4 uur naer Mechelen vertrok, samengesteld was uyt 85 rijtuigen gesleept door drie locomotieven".

De eerste spoorlijnen in onze provincie, aangelegd door de Staat

De lijn 50A van Gent naar Oostende

BRUGGE

Voor de eerste concrete gegevens over de spoorlijn die Mechelen met Oostende zou verbinden dienden te Bruggelingen te wachten tot 28 maart 1836. Die dag toonde de Minister van Binnenlandse Zaken de plannen van de westerlijn na een interpellatie van Senator Vanhoobrouck-De Mooreghem. Op de plannen was voor Brugge een doorgaand station getekend.

Gemeenteraadslid Van Coillie zag de belangen van een station in en stelde dat het stadsbestuur en de Kamer van Koophandel zich zouden moeten beraden over de bouw ervan. Hij deed dit in de zitting van 14 mei 1836. Een week later schreef burgemeester Coppieters 't Walland aan de Kamer van Koophandel en vroeg of het wel noodzakelijk was een station te bouwen. Op 28 mei stelde Brugge aan de Minister van Binnenlandse Zaken voor om een station te bouwen dat zo dicht mogelijk bij de muren van de stad zou liggen, bij voorkeur aan de Boeveriepoort.

In de krant van 24 juni 1836 lezen we dat in de gemeenten St. Michiels, Oostkamp, Beernem en St. Joris de plannen zullen worden voorgelegd waarop de te onteigenen percelen zijn getekend. Het bericht eindigde met een eerste aanduiding waar de lijn in Brugge was gepland: *"Den weg komt juyst aen de Bouverij-poort tusschen de brug en de Taerte-barriere."*

Op 13 augustus 1836 nodigde de Kamer van Koophandel de burgemeester en schepenen uit om de plannen van de spoorlijn te gaan inspecteren op het gemeentehuis te St. Michiels en tevens om de plaats aan te duiden voor het oprichten van een station. Waarom te Sint-Michiels? De lijn was door de staat geprojecteerd over de gemeente Sint-Michiels.

In haar brief stelde de Kamer voor dit station aan de Smedenpoort te bouwen en het te verbinden met de stapelplaats aan de Handelskom.

Het voorstel van de handelskamer werd vooral onder invloed van een aantal vooraanstaande handelaars opgesteld. Het stadsbestuur meldde op 24 augustus 1836 aan de Gouverneur dat het akkoord ging met het plan van de handelskamer. Een eerste compromis was gesloten, de uitvoering ervan zou nooit doorgaan.

Begin februari 1837 werden in Beernem en in St. Joris de landmeters aan het werk gezet om de kosten te kunnen bepalen voor de onteigening van de gronden, nodig voor de aanleg van de spoorlijn. Rond 10 maart 1837 waren de landmeters aan het meten tussen Brugge en Oostende om dit gedeelte van de lijn uit te zetten.

De stad, die na de machtige bloei tijdens de Middeleeuwen in verval verkeerde, was op de plannen van de spoorwegpioniers aangeduid als een doorgaand station, gelegen op de Westerlijn die Mechelen over Dendermonde en Gent met Oostende verbond.



*Het Zand zoals afgebeeld op de kaart van Marcus Gerards uit 1562*

Anno 1835 haalde de stad haar inkomsten grotendeels uit het "municipael octroy". Brugge was omweld en je kon enkel via de stadspoorten in en uit de stad. Daar betaalde men dan octrooirechten op zowel personen als op goederen.

De stad werd bestuurd door een coalitie van katholieken en liberalen. Na 1840 werd de Brugse politieke scène gekleurd door een ongekende strijd tussen beide partijen. Doorn in het oog van de liberalen was de Capucijnenkerk die aan de oostelijke kant van het Zand lag.

Het octrooi en de politieke strijd zouden de twee hoofdingrediënten worden in de eindeloze discussies omtrent de aanleg en de latere uitbreiding van het spoor te Brugge.

### West-Brugge vóór de aanleg van de spoorlijn

Het grote gebied, omringd door de zuidelijke stadswallen, de Westmeers, de Capucienerei en de Boeveriestraat was ingenomen door de blekerijen van het krankzinnigengesticht St. Juliaan en van Josephus Meyers. Op de hoek van de Capucienerei en de Boeveriestraat stond het Kapucijnenklooster. Het werd opgericht op het zuidelijke deel van de Vrijdagmarkt

nadat in 1617 de stad dit terrein schonk aan de paters Kapucijnen.

De Vrijdagmarkt bestond uit twee pleinen, van elkaar gescheiden door een weg in het verlengde van de Zuidzandstraat. Het zuidelijke, driehoekige plein, gelegen tegenover het Kapucijnenklooster, was afgezoomd met een enkele rij linden met binnenin twaalf olmen. Er was eveneens een fontein op dit plein.

Belangrijk en groter was echter het rechthoekige plein van de Vrijdagmarkt. Aan de Oostkant grensde dit plein aan de toen nog niet overwelfde Smedenrei. Tussen de Noordzand- en de Zuidzandbrug stond, ongeveer waar nu het Hotel de Londres is, de Corps de Garde. Het wachtlokaal van de Burgerwacht was opgetrokken in laat-barokke stijl en stond tegen de kaaimuur van de nog niet overwelfde Smedenrei. Het gebouw omvatte een gaanderij, de kamer van de officieren en twee keldertrappen of *prisons*.

Voor de eerste concrete gegevens over de spoorlijn die Mechelen met Oostende zou verbinden dienden te Bruggelingen te wachten tot 28 maart 1836. Die dag toonde de Minister van Binnenlandse Zaken de plannen van de westerlijn na een interpellatie van senator Vanhoobrouck-De Mooreghem. Op die plannen was voor Brugge een doorgaand station getekend. Dit is vrij normaal. Teken je een rechte lijn van Gent naar Oostende dan passeer je ten zuiden van Brugge, op het grondgebied van Sint-Michiels.

Gemeenteraadslid Van Coillie zag de belangen van een station in en stelde dat het stadsbestuur en de Kamer van Koophandel zich zouden moeten beraden over de bouw ervan. Hij deed dit in de gemeenteraadszitting van 14 mei 1836. Een week later schreef burgemeester Coppieters 't Walland aan de Kamer van Koophandel en vroeg of het wel noodzakelijk was een station te bouwen. Op 28 mei 1836 stelde Brugge aan de Minister van Binnenlandse Zaken voor om een station te bouwen dat zo dicht mogelijk bij de muren van de stad zou liggen, bij voorkeur aan de Boeveriepoort: "*Den weg komt juyst aen de Bouverij-poort tusschen de brug en de Taerte-barriere.*" . De spoorlijn was dus extra-muros getekend!

Op 13 augustus 1836 nodigde de Kamer van Koophandel de burgemeester en schepenen uit om de plannen van de spoorlijn te gaan inspecteren op het gemeentehuis te St. Michiels en tevens om de plaats aan te duiden voor het oprichten van een station. In haar brief stelde de Kamer voor dit station aan de Smedenpoort te bouwen en het te verbinden met de stapelplaats aan de Handelskom. Het voorstel van de handelskamer werd vooral onder invloed van een aantal vooraanstaande handelaars opgesteld. Een driedelige commissie onder leiding van Mr. J. Dujardin bepleitte het voorstel bij het stadsbestuur en bij de provinciale overheid.

Belangrijk was wel het element "verbinding met de handelskom".

Het uitgewerkte plan, getekend door de ingenieurs Simons en De Ridder, kwam pas in mei 1837 aan te Brugge. Al in de raadszitting van 20 mei 1837 sprak de gemeenteraad zich unaniem uit voor het plan. Ook de kamer van koophandel bevestigde enkele dagen later zijn akkoord.

In zijn brief van 3 juni 1837 aan de Minister van Openbare werken meldde de burgemeester dat de stad akkoord was met het plan Simons en De Ridder. Hij wees er op dat aan de lokale eisen – station aan de Smedenpoort nabij Café Petit-Paris en de verbinding met de haven – was voldaan.

Gemeenteraadslid baron de Peellaert – Steenmaere was de man die de turbulente discussies rondom het op te richten station op gang bracht. Op 30 juli 1837 stelde hij zich, in een schrijven aan de commissie van Handel en Nijverheid, de vraag of het niet beter zou zijn voor de stad als het station binnen de stadsmuren zou worden gebouwd.

Het idee om een station intra-muros te bouwen was voorgoed geboren. In de gemeenteraadszitting van 23 september 1837 drong de raad aan op een spoedige beslissing vanwege de commissie van Handel en Nijverheid. Drie dagen later informeerde het stadsbestuur, op aanraden van het raadslid Van Coillie, zich bij de stadsbesturen van Leuven en Mechelen over de inplanting van hun station.

In Leuven beklagde men er zich over dat het station buiten de stadsmuren lag niettegenstaande er binnen de stad ruimte genoeg was. Dat betekende dat het station ook moeilijker toegankelijk was voor de stedelingen. Men vreesde te Leuven ook dat een nieuwe woonkern zou ontstaan buiten de stadsmuren. Maar vooral de gemeenteontvanger was ongelukkig: de stad verloor immers een groot deel aan octrooirechten.

De spoorlijn in Mechelen eindigde aan de Leuvense vaart, buiten de stadsmuren dus. De Mechelaars vonden dit, net als de Leuvenaars, een goede zaak. Zij vreesden ook dat er een nieuwe stadswijk zou ontstaan met de gekende gevolgen. In Mechelen was de aanleg intra-muros echter niet mogelijk wegens plaatsgebrek

## Het plan van ingenieur De Ridder

Het antwoord van de commissie voor handel en industrie kwam er op 30 september 1837. Het werd voorgelezen in de gemeenteraadszitting. De argumenten om een station binnen de stadsmuren aan te leggen waren overtuigend. De vrees voor een nieuwe nederzetting extra-muros was bijzonder gevoelig. De reizigers op weg naar de kust zouden de hotels en restaurants in de stad niet meer aandoen omdat ze extra-muros ontsnapten aan de stadsrechten.

De aanleg van de spoorweg door de stad zou op geen technische problemen stuiten. De meerkosten zouden gecompenseerd worden door het ter beschikking stellen van eigen gronden waarop de sporen konden worden aangelegd. Men verwachtte wel een kleine tegemoetkoming van de regering tegenover de stad, die in vergelijking met andere steden niet overmatig bedeed werd.

Er ontstond een geanimeerde discussie waarbij de tegenstanders van het plan vreesden dat de regering door de meerkosten wel eens zou afzien van de aftakking naar de handelskom. Aan het eind van de zitting besloot men een delegatie naar Brussel te sturen om te pogen vooralsnog de spoorweg binnen de stad te krijgen. Zestien raadsleden stemden daarna vóór en vijf tegen het plan. François Perlau, voorzitter

van de commissie voor handel en industrie, en Isidoor Jullien, fervent voorstander voor een station intra-muros, vormden de delegatie. Zij brachten op 7 oktober 1837 verslag uit over hun onderhoud met de minister van Openbare Werken en ingenieur Simons. De minister was nogal verrast dat men terugkwam op een beslissing die door de kamer van koophandel, het stadsbestuur en de provinciale overheid goedgekeurd was. De minister toonde zich echter voorstander van het nieuwe Brugse voorstel. Hij stelde dat de staat de kosten voor het station zou dragen en dat er niet gevreesd moest worden voor de zijtak naar de haven. Ingenieur De Ridder werd opgedragen om een nieuw plan te tekenen.

Een tiental dagen later kwam ingenieur De Ridder zijn ontwerp presenteren te Brugge. De lijn uit Gent zou de stad binnen komen ten zuiden van de Boeveriepoort en haar verlaten ten noorden van de Smedenstraat. Het station werd voorzien op de Vrijdagmarkt. De Ridder drong aan op een spoedige beslissing. In de gemeenteraadszitting van 16 oktober 1837, in aanwezigheid van ingenieur De Ridder, peilden de raadslieden naar de kosten voor de stad. De Ridder formuleerde een voorstel naar analogie met de ontwikkelingen in de stad Gent: de stad zou 20.000 fr. per hectare tussenkomen in de onteigeningskosten en vier bruggen bouwen over de stadsomwallingen. De stad diende de overige kosten te dragen. Het terrein viel echter buiten het octrooigebied. Buiten het station was men wel onderworpen aan de stadstaksen. De stad diende te zorgen voor een degelijke afsluiting.

Twee dagen later legde De Ridder een voorstel neer voor een conventie tussen de stad en de staat met betrekking tot de inplanting van een station te Brugge. De raadslieden debatteerden in de zittingen van 18, 21 en 23 oktober 1837 over de voor- en de nadelen van de conventie.

Raadslid Vanderghote had zelfs een leidraad opgesteld voor de discussies.

De voorgestelde conventie werd op 21 oktober 1837 goedgekeurd nadat 21 raadsleden vóór en 1 tegen stemden. Opnieuw zou een delegatie naar Brussel worden gestuurd.

De inwoners van West-Brugge reageerden fel tegen deze beslissing en stelden een petitie op tegen het plan De Ridder. Bij het begin van de raadszitting van 23 oktober 1837 meldde de burgemeester echter dat 150 mensen tegen en 419 vóór het plan hadden getekend op de petitie. Na afloop van de debatten betoonde het publiek zich tevreden. Diezelfde avond werd flink gefeest in de stad. Raadslid Jullien werd als een held onthaald.

De kogel leek door de kerk, maar...

## De alternatieve plannen

Tijdens de laatste maanden van 1837 doken er in de stad verschillende alternatieve plannen op.

Een overzicht met de genomen beslissingen:

1. een terminusstation in de Hauwerstraat: plan ingediend door de gemeenteraadsliden Sinave en Vanderghote: te krappe bocht
2. Het plan van de bewoners van West-Brugge: station tussen Boeverie- en Smedenpoort: te ver van de stad en geen directe verbinding

3. Het plan "Bloedput" van het Journal de Bruges: de toegangsbochten zijn te krap
4. Het plan "Keersenboomgaard": minder prestigieus voor de stad en noodzaak om bijkomende toegangswegen aan te leggen.
5. Een alternatief op het plan van het Journal de Bruges: station aan de Bloedput. Resoluut afgewezen door De Ridder.

Aan het einde van de gemeenteraadszitting van 26 november 1837 werd aarzelend gestemd voor het plan De Ridder (13 voor - 8 tegen). Vooral de vrees dat de nationale overheid het geduld zou verliezen en alsnog een station extra-muros zou aanleggen, deed een deel van de raadsleden voor stemmen.

Uiteindelijk en na veel palaveren over centen, keurde de bestendige deputatie op 28 december 1837 met eenparigheid van stemmen de met ingenieur De Ridder afgesproken overeenkomst. Het station zou dus op de Vrijdagmarkt komen. Of toch niet.....?

In Brugge werden ondertussen allerhande geruchten verspreid als zou het station toch buiten de stadsmuren worden gebouwd. Onze burgemeester drukte zijn bezorgdheid daarover uit in een schrijven van 18 januari 1838 aan ingenieur De Ridder. In zijn antwoord schreef De Ridder dat de minister van Openbare werken een beslissing zou nemen in het voordeel van het plan intra-muros, maar dit pas na een bezoek aan de stad Brugge.

Tijdens de geheime zitting van de gemeenteraad op 19 maart 1838 gaf de burgemeester uitleg over het bezoek van de minister. Hij vertelde ondermeer dat de minister een beslissing zou nemen binnen de tien dagen. De minister beloofde tevens dat het af te breken ziekenhuis van de paters kapucijnen, elders in de stad en op aanwijzen van de kloosterlingen herbouwd zou worden.

Op 24 maart was alles definitief. Minister Nothomb tekende die dag het Koninklijk besluit waarin de voorwaarden van de op 23 oktober 1837 gesloten conventie tussen de stad en De Ridder werden bekrachtigd. Het Koninklijk besluit werd bekend gemaakt aan de stad tijdens de gemeenteraad van 28 maart 1838.

In de morgen van 20 mei 1838 vatten de werken aan op de Vrijdagmarkt. Grote hoeveelheden grond werden van het plein afgegraven en gestort in de meersen van de blekers

De winter 1837-1838 was zeer streng, zodat de werken aan de spoorlijn lange tijd werden stopgezet.

Minister van Openbare werken Nothomb en hoofdingenieur De Ridder arriveerden op 13 maart 1838 om zes uur 's avonds te Brugge. 's Anderendaags brachten zij, in gezelschap van de provinciegouverneur, de burgemeester, de schepenen en hoofdingenieur de Broch, een uitgebreid werkbezoek aan de plaats, aangewezen om het station op te richten, alsook aan de omliggende wijken.

Dezelfde namiddag vertrokken Nothomb en De Ridder om drie uur terug naar Brussel. Na hun vertrek werd het volgende verspreid: "Zoo wij vernemen is er beslist dat als den ijzeren weg door de stad komt de statie noodzaakelijk op de Vrijdagmarkt gevestigd moet zijn.... De toegang der zelve alsmede de bureaux zullen regt voor de Steenstraat geplaatst zijn, het gene deze straat veel moet verlevendigen; maer de bewoonders der Bouvery-sraet zullen eenen omweg van een paar honderd stappen moeten doen om binnenwaerts stad te komen."

Tijdens de geheime zitting van de gemeenteraad op 19 maart 1838 gaf de burgemeester uitleg over het bezoek van de

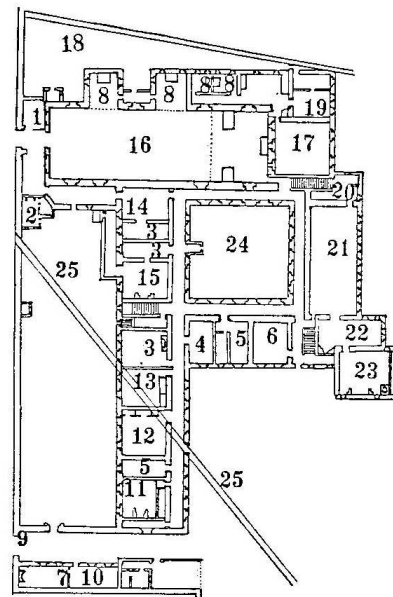
minister. Hij vertelde ondermeer dat de minister een beslissing zou nemen binnen de tien dagen. De minister beloofde tevens dat het af te breken ziekenhuis van de paters Kapucijnen, elders in de stad en op aanwijzen van de kloosterlingen herbouwd zou worden.

Op 24 maart was alles definitief. Minister Nothomb tekende die dag het Koninklijk besluit waarin de voorwaarden van de op 23 oktober 1837 gesloten conventie tussen de stad en De Ridder werden bekrachtigd. Het Koninklijk besluit werd bekend gemaakt aan de stad tijdens de gemeenteraad van 28 maart 1838.

In de week van 30 april tot 5 mei 1838 werden twee dammen aangelegd ter hoogte van het Speytje om de bruggen over de stadswallen te bouwen. Tevens werd een zijdelingse dam gelegd om de loop van het water in de wallen te herstellen "ten eynde de molens aan het water-huys en buyten de ezelpoorte te kunnen laeten werken, en de stadsfonteynen te kunnen spijzen."

De onteigeningscommissie, bestaande uit de drie leden van de bestendige deputatie: Massez, Dupont en De Neckere, burgemeester Coppieters 't Wallant en ingenieur De Ridder kwam op 2 mei 1838 een eerste maal bijeen. Alle ingediende klachten werden afgewezen, met uitzondering van het verzoek vanwege de paters Kapucijnen om de ingang van hun kerk te vrijwaren.

De commissie besloot dat de onteigening ter hoogte van het klooster, aan de stadskant, beperkt zou worden tot 8 meter van de as van de spoorlijn. 's Anderendaags besliste de gouverneur over de definitieve onteigeningen. De Staat zou voor 20.000 fr. per hectare tussenkomen. Een 20-tal eigendommen werden onteigend na een uitspraak van de rechtbank; dit bracht ongeveer 200.000 fr. op. De overige onteigeningen, eveneens een 20-tal, werden met de eigenaars zelf geregeld en brachten rond de 100.000 fr op. Gedurende de maand juli werden dan de gebouwen op de onteigende gronden openbaar verkocht.

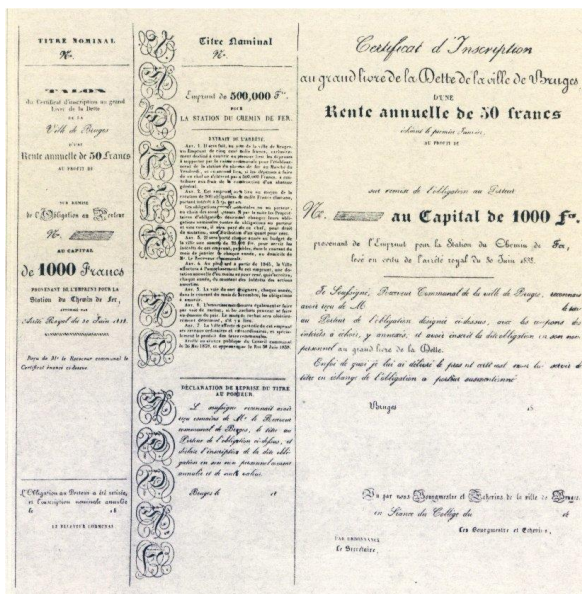


GRONDPLAN VAN HET KLOOSTER TE BRUGGE, in 1838  
(volgens L. LUCQ, R.A.B., Coll. *Mestdag*, n° 153).

- |                          |                              |                           |
|--------------------------|------------------------------|---------------------------|
| 1. Grot.                 | 10. Bergplaats.              | 18. Tuinje voor apotheek. |
| 2. Schoenmakerij.        | 11. Studiezaal.              | 19. Sakristie.            |
| 3. Spreekhuis.           | 12. Studiezaal.              | 20. « Spens ».            |
| 4. Kamer voor bezoekers. | 13. Kamer voor buitenlieden. | 21. Refter.               |
| 5. Kleermakerij.         | 14. Ingang.                  | 22. Keuken.               |
| 6. Washuis.              | 15. Buitenspreekhuis.        | 23. Bakkerij.             |
| 7. Houtstal.             | 16. Kerk.                    | 24. Paudhof.              |
| 8. Kapel.                | 17. Koor.                    | 25. Ontworpen spoorlijn.  |

Het hete hangijzer in de zaak van de onteigeningen bleef het klooster van de paters Kapucijnen.

Hun abt, pater Bonaventura, vertrok op 8 juli 1838 naar Brussel om de zaken aldaar te bespreken. Tien dagen later kwam de kwestie voor de zevende maal voor de rechtbank. De paters waren het nog steeds niet eens met de vergoeding voor de onteigende strook van 8 meter en evenmin met de prijs voor de bijkomende 7 meter die de ingenieurs nodig hadden. De paters vroegen immers 55.000 fr. voor de volledige strook van 15 meter. En die som verkregen ze ook. De kwestie werd geregeld in de bijkomende conventie tussen de stad en de staat van 18 juli 1838. In diezelfde conventie, die op 27 juli 1838 door de minister werd bekrachtigd, werd bepaald dat de stad 40.000 fr. schadevergoeding zou ontvangen voor de Corps de Garde, voor het verlagen van het gewelf van de Zuidzandbrug en voor het plaveien van de aanpalende straten. Raadslid P. Devaux, die als speciaal gezant de zaak te Brussel afhandelde, bracht in de gemeenteraad van 20 juli 1838 verslag uit over deze maatregelen. Hij verkondigde eveneens dat de opening van het station te Brugge halfweg augustus plaats zou hebben en dat er feest gevierd zou worden.



De grote vraag die menig raadslid bezighield, betrof de kostprijs voor de aanleg van de spoorlijn. Tijdens de gemeenteraadszitting van 26 mei 1838 werd besloten om een lening van 500.000 fr. uit te schrijven. Het geld zou in eerste plaats benut worden voor de kosten die de stad moest dragen voor de aanleg van het station op de Vrijdagmarkt. In de tweede plaats zou het geld, als de eerste kosten niet boven de 500.000 fr. uitkwamen, besteed worden aan de bouw van een stedelijk slachthuis. De lening werd samengesteld uit 500 obligaties van elk 1.000 fr. tegen een intrest van 5%. Het waren obligaties op naam of aan toonder. Jaarlijks zou de stad 25.000 fr. inschrijven op zijn budget voor de uitbetaling van de renten. Vanaf 1843 plande de stad de delging van de lening.

Op zaterdag 16 juli 1838 werden de obligaties van de lening van 500.000 fr. verkocht. Een Brugse bankier eigende zich niet minder dan 351 acties van 1.000 fr. toe

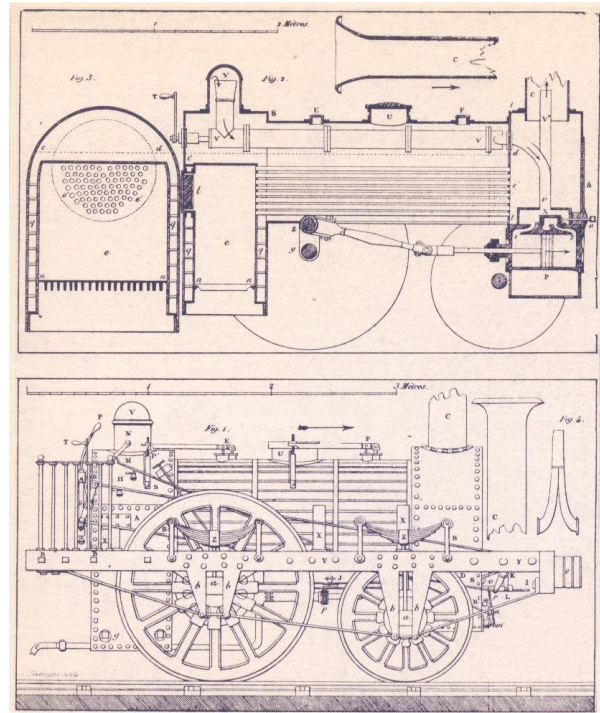
Tijdens de gemeenteraadszitting van 3 augustus 1838, waarin de delegatie die de Koning uitnodigde verslag uitbracht, werd tevens de affiche voor de inhuldigingsfeesten opgesteld. De stadsaanplakker zal wel de moeilijkste klus uit zijn loopbaan hebben beleefd, de affiche had namelijk de respectabele afmetingen van 75 cm op 2,40 meter. En dit boordevol goede bedoelingen. De feesten zouden drie dagen duren.

Dezelfde dag werd de naam van de eerste stationschef bekend. Of liever gezegd de eerste "ontvanger", want zo werd het opperhoofd van het station in die tijd genoemd. Het werd

de heer Gilissen-Doudan. Hij werd echter vermoedelijk maar tijdelijk aangesteld. Een maand later was de heer V. Huytens de Terbrug zijn opvolger.

## De plechtige inhuldiging

Zondag 12 augustus 1838: Koning Leopold I en Koningin Louise Marie stapten af aan het hotel van het Gouvernement en verbleven aldaar tot de inhuldigingstrein uit Gent terugkwam.



Schets van de eerste locomotieven in dienst bij de Staatsspoorwegen.

Rond twee uur in de namiddag vormde zich aan het stadhuis een stoet bestaande uit de burgerlijke en militaire overheden, alsook een aantal genodigde gezelschappen. Deze stoet begaf zich via de Breidelstraat, de Grote Markt, de Eiermarkt, de Geldmuntstraat en de Noordzandstraat naar de statie op de Vrijdagmarkt. De genodigden namen aldaar plaats in de grote tenten en... wachtten. Want hoe kon het anders! De eerste trein kwam met vertraging toe! En niet zomaar een paar minuutjes. Niet minder dan twee uur en drie kwartier te laat stoomde de eerste officiële trein het station binnen. Het was toen kwart voor zes. Best dat het zeer mooi weer was en dat de muzikanten van de verschillende maatschappijen hun beste deuntjes ten beste gaven om het wachten wat aangener te maken.

Wat was er dan toch gebeurd? We lazen het in geuren en kleuren in de Gazette van Brugge van 15 augustus 1838: "Het convoy voor Gend, ten 12 ueren uyt Brussel vertrokken, was de statie-plaets van Dendermonde aengekomen; men liet het locomotief los om water te haelen, het kwam weder om aen den treyn vastgehegt te worden, met dit met eene zoo groote snelheyt en zoo weynig voorzichtigheyt dat door den schok dry waggons, vijf chars-à-bancs en diligencien verbrijzeld wierden. Gelukkig dat alle de reyzigers nog op hunne plaets niet aengekomen waeren. Nogtans dertig personen zijn min of meer zwaerlijck gekwetst, het voorhoofd van eene dame is gansch doorkerft; anderen zijn omvergeworpen geworden, zonder leed te hebben."

De aankomst van de drie treinen in Brugge was een schitterend schouwspel. Al de rijtuigen -60 in totaal- waren versierd. In ieder rijtuig zaten zo'n dertig genodigden. Niet minder dan vier locomotieven werden voor de tractie ingezet.

De eerste trein werd door twee machines gesleept: de "Marie de Bourgogne" en de "Jean Van Eyck". Het was immers in de beginjaren van onze spoorwegen de gewoonte dat de locomotieven een naam kregen. Ter gelegenheid van de inhuldigingsfeesten te Brugge zou een andere locomotief de naam van "Charles-le Téméraire" (Karel de Stoute) krijgen. De naam van de vierde locomotief konden we niet terugvinden. Doch als we de tendens volgen, waarbij de naam werd toegekend bij de opening van een lijn, dan zou het ofwel de "Breydel" of de "La Toison d'Or" geweest zijn. In de lijst van de 44 machines die op 12 augustus 1838 in dienst waren, komen geen andere namen voor die aan onze stad doen herinneren.

De eerste dag werd afgesloten met een rijkelijk banket en een bal paré waarop de koningin danste. Ook de armen werden niet vergeten. Tijdens de drie dagen dat het feest duurde konden zij zich tegoed doen aan een rijk gevuld programma van gezonde ontspanning.

Al van maandag 13 augustus 1838 reden tussen Gent en Brugge vier treinen in elke richting.

## Het eerste Brugse stationsgebouw intramuros

In een brief van 16 juli 1838 stelde ingenieur Petitjean van Bruggen en Wegen de stad voor om het oud gebouw van de Corps de Garde als voorlopig ontvangstgebouw voor de spoorweg in te richten. Het gebouw werd in de bijkomende conventie van 18 juli 1838 door de stad afgestaan aan de staat. Het Corps de Garde was in 1714 opgetrokken als wachtlokaal voor de Spaanse soldaten. In 1838 deed het dienst als school voor de arme jongens.

De werken voor afwerking van het station werden aanbesteed op 30 juni 1841. Vermoedelijk was het stationsgebouw klaar op 1 mei 1844. In een krantenartikel van 24 maart 1844 lezen wij: *De verandering der uren van vertrek der convoyen van den ijzeren weg, zal beginnen met den eersten mey aenstaende, als wanneer zoo men zegt, ook de bureaux in het nieuwe gebouw der statie zullen overgebracht worden. De oude*

*gebouwen zullen alsdan worden geslegt en men zegt dat de portiek des oude corps-de-garde voor het kazern der ruytery in de Lange-straet, zal worden geplaatst.*

Het eerste Brugse stationsgebouw werd gebouwd door de architect Auguste-Jean-Joseph Payen. Payen was geboren te Brussel op 7 juni 1801 als zoon van Auguste Payen (1759-1812), een bekend architect die te Doornik had gestudeerd en zich later te Brussel vestigde. Vader Auguste was o.a. verantwoordelijk voor het ontwerp van het kasteel van Marche-les-Dames (1803). Andere leden van de familie waren ofwel architect ofwel schilder. Het zat de jonge Payen dus in het bloed. A.J.J. Payen studeerde aan de tekenacademie te Doornik en behaalde er diverse prijzen. Hij werd opzichter op de Openbare Werken van de stad Brussel op 6 september 1823 en volgde in 1831 zijn leermeester Roget op als stadsarchitect van de hoofdstad. In 1841 trad Payen in dienst bij de staatsspoorwegen, waar hij voor de bouw van de stationsgebouwen van o.m. Oostende, Brugge, Gent, Lier, Wetteren, Kortrijk, Manage, Leuven, Verviers, Pepinster en Brussel-Zuid in stond. Tijdens zijn rijke loopbaan signeerde Payen voor talrijke particuliere woningen, handelshuizen en ook voor het kursaal te Blankenberge. Hij overleed op 16 juli 1877 te Sint-Joost-ten-Node.

Het stationsgebouw van Brugge was opgetrokken in neoclassistische stijl en had een centraal blok en twee zijvleugels. De hoofdgevel, kant van de sporen, had een lengte van 38,8m. Net als het hoofdblok waren de zijgevels afgewerkt met een driehoekige topgevel. In de topgevel van het middelblok was het stationsuurwerk aangebracht. Opvallend waren de rondboogopeningen in de gevels. Het geheel was zeer symmetrisch opgebouwd. Voor de gevels werden naast bakstenen uit de steenbakkerijen langs het kanaal Brugge - Oostende, uit Nieuwpoort, Veurne en de Rupelstreek, ook wit- en blauwsteen aangewend. Het





eerste Brugse station straalde eenvoud en elegantie uit. Het interieur omvatte naast de loketenzaal ook de wachtzalen 1e, 2e en 3e klasse, het bureel van de stationschef en een magazijn. Vermoedelijk woonde de stationschef op de eerste verdieping.

Ook de spoorinfrastructuur was vrij simpel. Op de oudste pentekeningen van het station zien we een drietal perronsporen die aan beide kanten van het emplacement met een haakse spoorverbinding verbonden waren. Van spoor wisselen gebeurde ofwel via draaischijven, gelegen op de knooppunten van het primitieve spoornet, ofwel via *exentrieken*, een voorloper van onze huidige wissels.

Het eerste stationsgebouw verhuisde in 1879 naar Ronse. Daar was lange tijd onenigheid over bij de geschiedkundigen. Sommigen beweerden dat het station te Ronse een kopie was van dat van Brugge en het onverantwoord was een gebouw steen voor steen af te breken en elders opnieuw op te bouwen. We vonden echter de bewijzen terug in de vorm van de aankondiging en de uitslag van de aanbesteding van de werken. Op 21 mei 1878 werden die werken aanbesteed te Gent. Aannemer Charles Scheers uit Kortrijk kreeg de werken toegewezen met een inschrijving van 33.000 fr. Het station werd "gedemonteerd" en in Ronse weer opgebouwd. Ons stationnetje staat er nu nog steeds. De Ronsenaren hebben het echter gedraaid over 180°: de gevel die weleer naar de Zuidzandstraat keek, richt zich nu naar de sporen. In 1989-1990 werd het gebouw grondig gerestaureerd.

Op 13 januari 1879 werden de loketten "reizigers" en "bagage" van het oude station overgebracht naar een voorlopig stationsgebouwtje. Vermoedelijk werd het station kort daarop "gesloopt".

### Het spoorverkeer breidt zich uit

In de periode van 1847 tot 1863 verbonden drie private maatschappijen het Brugse station met Kortrijk, Blankenberge en Eeklo. Hoe dit verliep kan je lezen in het hoofdstuk over de private spoorwegen hierna.

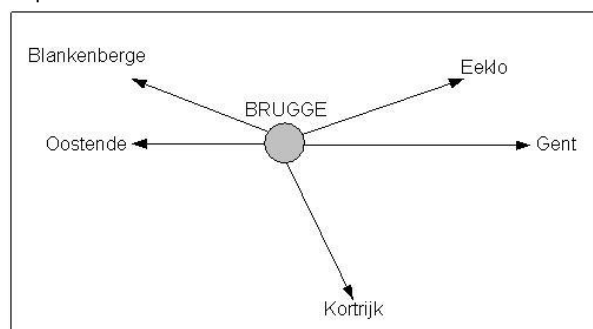
De aanleg van de nieuwe spoorlijnen in het station maakte van het Brugs station het centraal punt van een ster met vijf punten: Oostende, Blankenberge, Eeklo, Gent en Kortrijk. Het inleggen van de eerste toeristentreinen naar de kust, de *plaisirtreinen*, en het groeiend goederenverkeer naar Oostende en naar

Brugge-Kom waren bijkomende argumenten om de verkeersdrukte in het station te staven. Een uitbreiding drong zich op.

Rond 13 december 1862, nog voor de lijnen klaar waren, werd een petitie opgesteld met de vraag om een nieuw station te bouwen op het grondgebied van Sint-Andries. Hiervoor zou een terrein worden gecreëerd door het opvullen van de stadsgrachten tussen de Boeverie- en de Smedenpoort. Op het bestaande stationsplein zou meteen ruimte vrij komen voor een graan- en veemarkt.

Op de vergadering van de commissie van ingenieurs te Brussel op 27 februari 1863 werd door hoofdingenieur Vander Sweep van de Staatsspoorwegen een plan voorgesteld waarbij het reizigersstation op de Vrijdagmarkt bleef en een nieuwe *koopwarenstatie* werd voorzien in de blekerijen achter het klooster. Het plan werd op 14 maart 1863 aanvaard.

De raadszitting van 21 maart 1863 stond bol van de spoorwegzaken. Omtrent de uitbreiding van het station meldde de liberale burgemeester Boyaval dat ingenieur Vander Sweep alhier twee plannen had voorgesteld. Het eerste plan voorzag in een toegang via de Westmeers, doch door het te grote niveauverschil tussen het peil van de sporen en de Westmeers en de te hoge kosten, werd het afgevoerd. In het tweede plan werd een uitweg van het station voorzien op het Capucijnenreitje, dwars door de hof van het klooster. De liberale meerderheid stemde voor dit plan. Het leek erop dat de dagen van de paters geteld waren aan de Vrijdagmarkt. Raadslid Meyne hield op de raadszitting een opmerkelijk betoog om de afbraak van het klooster te bepleiten.



*Brugge, een ster met vijf pieken*

In een petitie, gericht aan de minister van Openbare Werken, en een reeks artikels in de *Journal de Bruges* werd geijverd om het station te verplaatsen naar de stadsvestingen tussen de Boeverie- en de Smedenstraat. Het plan, opgesteld door Mr. Seresia, had twee bedoelingen: enerzijds de last aan de overweg in de Smedenstraat te vermijden en anderzijds om West-Brugge opnieuw te annexeren aan de stad. Zijn ontwerp voorzag dat het station zou worden verplaatst naar een terrein ter hoogte van de Hauwerstraat op de gedempte omwallingen. De stad vreesde dat, door de aanwezigheid van het slachthuis in die buurt, er nooit een volwaardige toegang naar het centrum kon zijn. Spijts deze goede bedoelingen werd het plan op 18 juli 1863 afgewezen.

Burgemeester Boyaval meldde bij het begin van de gemeenteraadszitting van 20 augustus 1863 dat er nog steeds geen beslissing was genomen door de minister. Hij stelde nogmaals voor om het capucijnenklooster af te breken. Een uitlating die zorgde voor een geanimeerde vergadering. Er werd zelfs een nieuw plan voorgesteld. De talrijke scheldpartijen werden afgesloten met het aanvaarden van de tekst van een brief waarin bij de minister werd aangedrongen om het station intramuros te behouden.

Na een gerechtelijke procedure, met vonnis op 8 januari 1867, werd uiteindelijk op 24 mei 1867 aan de overste gemeld dat het klooster en de kerk tegen 15 juni 1867 ontruimd moesten zijn. De paters verlieten in processie op 10 juni 1867, om 17 uur, hun oord en vestigden zich in de Sint-Clarastraat. Jules Boyaval, de liberale burgemeester, en drijvende kracht achter de afbraak van het klooster, verloor daags nadien de gemeenteraadsverkiezingen. De katholieke J. Van Caloen volgde hem op. De kranten hadden meteen voer voor menig ludiek artikel en niet in het minst Guido Gezelle in zijn tijdschrift "Rond den Heerd".

Ondertussen werden meerdere plannen en oplossingen voorgesteld. Minister Beernaert was Brugge blijkbaar niet goed gezind en wimpelde alles weg. Hij hield er enkel aan om een nieuw stationsgebouw met overdekte sporen te voorzien.

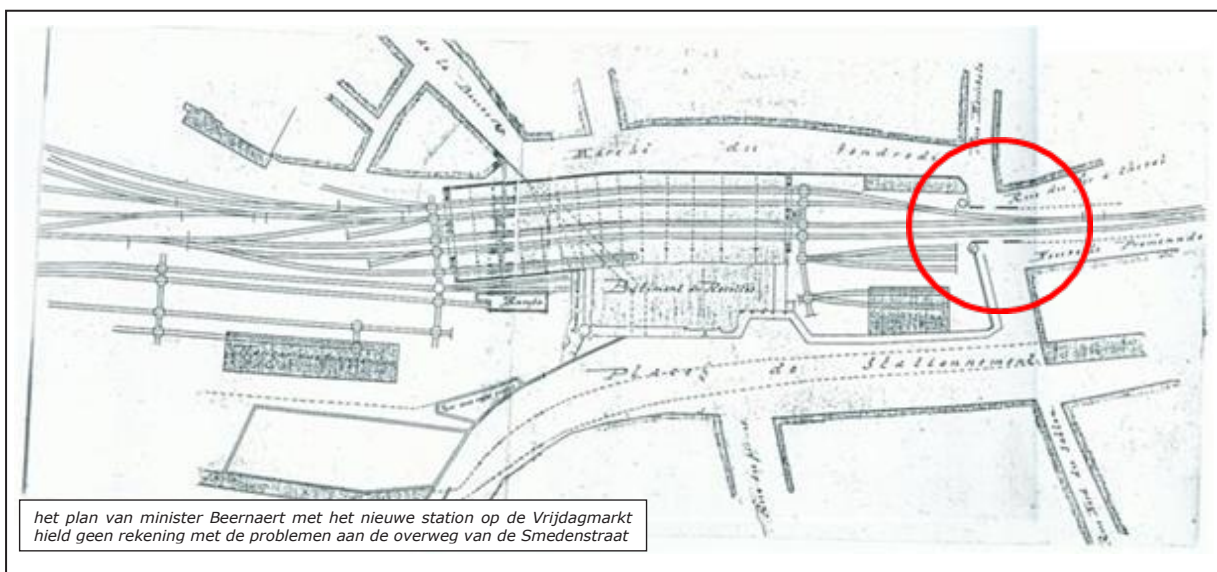
Er verstreken twee jaren tot minister A. Beernaert op 24 juni 1876 aan de stad liet weten dat het station op

haar plaats kon blijven en *dat het gebouw voor ontvangsten op het eind van de Steenstraat zal gemaekt worden. Het plan van dit gebouw, in vlaemschen styl, zal in konkoers uitgegeven worden.* Weer een belofte van holle woorden, want vooralsnog werd de Antwerpse architect Schadde aangesteld om de plannen te tekenen. De wedstrijd werd, onder het mom van tijd winnen, afgeschaft. Uiteraard betekende deze beslissing stof voor nieuwe discussies. *De onteigening werd gegeven aan Engelschen; het opbouwen aan een Antwerpenaer* riep raadslid Ronse uit in de raadszitting van 30 december 1876.

De aanbesteding van de bouwwerken van het tweede Brugse station werd rond 14 april 1879 gehouden. De werken dienden in 40 maanden af te zijn. Maar zover waren we nog niet ... Op 24 mei 1880 meldde de krant dat de bouwwerken reeds een stuk opgeschoten waren, doch enige tijd later werden ze stilgelegd omdat er nogal wat technische problemen waren gerezen. Het gebouw bood te weinig plaats voor de diensten die erin moesten worden ondergebracht en het was op veel plaatsen onstabiel. Architect Beyaert, aangesteld door het ministerie, diende samen met zijn collega M. Seulen van de Staatsspoorwegen de plannen te herzien. Na veel heibel en evenredig veel kosten werd de noordelijke gevel afgebroken, werden steunmuren gebouwd en werd de perronoverkapping met trekkers verstevigd. Men vreesde immers dat de *kappe* wel eens zou kunnen instorten.

Aannemers Oscar Lacroix uit Sint-Gillis en Bertaux uit Kuregem kregen de werken toegewezen. De werken aan het stationsgebouw werden in de loop van februari 1885 aan de ondernemer Lecapitaine uit Brussel toegewezen.

Op zondag 11 juli 1886, bijna 24 jaar na de petitie van de West-Bruggelingen, werd het nieuwe station ingehuldigd. Iets voor 11 uur kwam de eretrein aan. Minister Beernaert was niet mee, hij was weerhouden *door eene lichte onsteltenis*. Zijn collega Van den Peereboom nam de "honneurs" waar. Het programma was rijk gevuld en eindigde met een banket en een groot concert op de Grote Markt.





## Het tweede Brugse station, een kasteel of een kathedraal

Architect Joseph (Josse) - Henri - Martin Schadde was de bouwmeester van het tweede Brugse station op de Vrijdagmarkt. Hij was geboren te Antwerpen op 3 augustus 1818. Schadde kwam al op jeugdige leeftijd terecht in de Koninklijke Academie voor Schone Kunsten te Antwerpen en volgde er de lessen van de architecten Sauen en F. Berckmans. Schadde drong op die manier door in een wereld van nationale renovatie en werd de man van de renaissance van onze nationale kunst. In 1853 werd Schadde provinciaal architect benoemd. Hij bouwde of restaureerde in de periode van 1853 tot 1869 zo'n 16 kerken, 21 scholen en verschillende stedelijke gebouwen. Nadat hij in 1869 in zijn functies was ontheven bleef Schadde voortbouwen. Zo was hij de architect van kerken te Duffel, Roeselare en Ordange, de hospitalen van Borgerhout, Puurs en Bornem, de kloosters van de Ierse Dames te Ieper en van de Redemptoristen te Roeselare. Hij bouwde ook de stations te Trooz en te Brugge. Schadde was een geliefd bouwmeester bij talrijke vooraanstaande families en bouwde o.m. kastelen te Koolkerke, Woumen, Aartrijke (1869) en Ruddervoorde. De Antwerpse meester is vooral bekend om drie monumenten in de Belgische architectuurgeschiedenis: de Antwerpse beurs (1868-1872), het Brugse station (1879-1886) en het Antwerps douanegebouw (1896). Op 3 december 1894 werd hij door de koning commandeur in de Leopoldsorde benoemd maar diezelfde avond stierf hij aan een beroerte.

Het tweede Brugs station had iets van een kathedraal en een kasteel. Vanuit de Steenstraat had je een zicht op de majestueuze frontgevel, een puntgevel met een driebeukig raamwerk. Dit centrale gedeelte, waarachter de wandelzaal - "la salle des pas perdus" in het mooi Frans - zich bevond, was geflankeerd door twee torens. Het station had drie toegangsdeuren met er boven een raamwerk in twee verdiepingen, afgezoomd met een gemouleeerde hardsteen. In de topgevel was de zegel van de staat met de nationale spreuk "L' union fait la force" aangebracht. Rechts stond een indrukwekkende toren waarbij de architect zich door de in 1741 verdwenen spits van het belfort



liet inspireren. Deze toren fungeerde als uurwerktoeren en ... urinoir. Het opgaand torengedeelte was achthoekig en was versierd met talrijke ornamenten uit blauwe hardsteen en natuursteen. Aan de linkerkant was een spits torentje opgetrokken, dat refereerde naar het Brugse Vrije. Het torentje had twee schuinlopende versieringsbanden die overeenkwamen met de traplijn. De rechter- en de linkervleugel van het station waren als gevels van een kasteel, inclusief de kantelen. In de rechtervleugel was de wachtzaal 3e klasse ondergebracht. Ernaast was de uitgang van het station. Boven deze uitgang pronkte het wapen van de stad Brugge. Het toezichtsbureau sloot de rechtervleugel af. Typisch aan deze vleugel waren de in gedraaide vorm gemetselde schouwen op het dak. Aan de linkerkant van het centrale gedeelte was de

gevel voorzien van een terras, afgeboord met een borstwering in bewerkte hardsteen. De gevel achter dit terras was afgelijnd met een dakrand met kantelen. De drie boogvormige openingen op het straatniveau gaven toegang tot een hall van waaruit het postkantoor en de bagageafdeling bereikbaar was. De gevels van het postkantoor waren net als alle andere afgewerkt met gotische motieven. Aan de achterzijde, boven de sporen, was een indrukwekkende

spoorhalle aangebouwd. Een mastodont van glas en ijzeren spanten. De halle had een lengte van 131,70m en een breedte van 33,165m. Ze was gebouwd in een lichte knik zodat de treinen in een bocht stonden. Het dak van de halle werd ondersteund door zestien gebinten. Deze gebinten waren rijkelijk versierd met spiralen en bloemmotieven. De overdekte halle was afgesloten aan de uiteinden door twee prachtig beglaasde schermen.

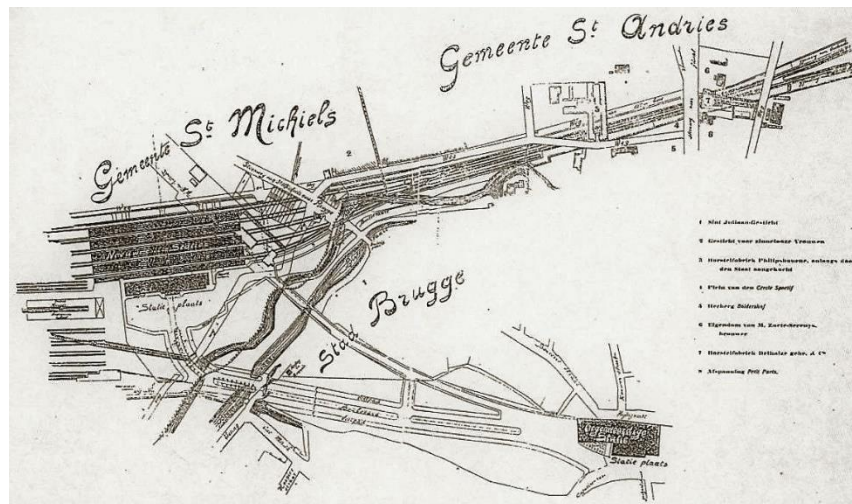
Het gebouw werd uiteindelijk in 1948 afgebroken. Een feit dat in onze hedendaagse tijd, waarin wij toch enig respect hebben voor de bouwkunst uit het verleden, utopisch lijkt.

Amper een jaar na de plechtige inhuldiging, op 8 december 1887, bleek dat het nieuwe station een miskleun was. De Vereniging van Kooplieden vroeg toen een bijkomende overweg binnen de stad. De toestand aan overweg 66 in de Smedenstraat was werkelijk erbarmelijk. In de winterperiode bijvoorbeeld reden 79 treinen het station binnen en buiten. Tijdens de zomer kwamen daar nog de toeristentreinen bij. Ook goederentreinen passeerden onder de spoorhalle. Het station had slechts vier sporen. Voor de lijnen naar Eeklo en naar Kortrijk werden in het station aparte stationnetjes aangelegd: *de statie voor Eeklo en de statie voor Kortrijk*. Twee stationnetjes waar de treinen op doodsporen aankwamen en vertrokken.

De problemen aan de overweg 66 en het toenemend treinverkeer deden de vraag naar een station buiten de stad opnieuw rijzen. Op 31 januari 1899 reden er dagelijks 79 treinen het station binnen en buiten. Daarnaast kwamen nog een aantal goederentreinen. Al op 31 mei 1899 bereikte de stad hierover een akkoord met de Staat en op 5 oktober van datzelfde jaar werd de opgestelde conventie bij wet goedgekeurd. Het nieuwe station werd gepland aan de rand van de stad op het grondgebied van de gemeente Sint-Michiels. Alle terreinen die door de verplaatsing van het station vrij kwamen dienden aan de stad overgedragen en mochten geen andere bestemming krijgen dan die voor openbare wegen. De staat diende alle gebouwen, sporen, voetpaden en omheiningen op te ruimen. De spoorweg werd van meet af aan gepland om op een berm te lopen zodat overwegen werden vermeden. Ruim 60 jaar na de beslissing om het station intramuros te bouwen zag men de fout in. Brugge echter was voor goed verminkt.

De problemen aan de overweg 66 en het toenemend treinverkeer deden de vraag naar een station buiten de stad opnieuw rijzen. Op 31 januari 1899 reden er dagelijks 79 treinen het station binnen en buiten. Daarnaast kwamen nog een aantal goederentreinen. Al op 31 mei 1899 bereikte de stad hierover een akkoord met de Staat en op 5 oktober van datzelfde jaar werd de opgestelde conventie bij wet goedgekeurd. Het nieuwe station werd gepland aan de rand van de stad op het grondgebied van de gemeente Sint-Michiels. Alle terreinen die door de verplaatsing van het station vrij kwamen dienden aan de stad overgedragen en

mochten geen andere bestemming krijgen dan die voor openbare wegen. De staat diende alle gebouwen, sporen, voetpaden en omheiningen op te ruimen. De spoorweg werd van meet af aan gepland om op een berm te lopen zodat overwegen werden vermeden. Ruim 60 jaar na de beslissing om het station intramuros te bouwen zag men de fout in. Brugge echter was voor goed verminkt.



Het Burgerwelzijn van 21 januari 1906 publiceerde een plan van de nieuwe spoorweginstallaties. De krant bood zelfs het plan, gedrukt op *schoon papier*, te koop aan voor de prijs van 10 ct.

De zomerdienst vanaf 1 juli 1906 bezorgde de Bruggelingen nog meer ellende: er reden vanaf toen niet minder dan 136 reizigerstreinen per dag door het station. Over het aantal goederentreinen vonden wij geen gegevens, doch wij weten uit statistieken dat er in de Brugse zeehaven per dag zowat 350 wagens kwamen.

Al in 1910 werden huizen en terreinen onteigend in Oostkamp, Sint-Michiels en Sint-Andries.

De werken moesten in 1912 klaar zijn. Op de onteigende terreinen werden hopen zand, gewonnen uit ter plaatse gegraven putten, aangevoerd. Hierdoor ontstonden de vijvers te Oostkamp (Lac Ona) en in Sint-Michiels (statieputten). Het water uit de vijver te Sint-Michiels werd lange tijd aangewend om de stoomlocomotieven van de stelplaats in Steenbrugge te voeden.

De oorlog van 1914-18 zette een domper op het enthousiasme van de plannenmakers. Alle werkzaamheden werden stilgelegd. Enkel de spoorwerken, uitgevoerd in opdracht van de "Generaldirektion der Eisenbahnen Brussel", werden uitgevoerd. In 1916 werd het vormingsstation uitgebreid met een aantal rangeersporen op het grondgebied Sint-Michiels.

Het duurde nog tot 1935 vooraleer er geld werd gevonden om aan de werken voor het verplaatsen van het station te herbeginnen. De werkzaamheden kaderden in de tussen de Staat en de NMBS afgesloten akkoorden voor het uitvoeren van grote werken met het oog de werkloosheid in te dijken. De berm van Oostkamp tot Sint-Andries werd afgewerkt, de

bruggen over de Rijselse en de Gistelse steenweg werden gebouwd.

Tussen de staat (Ministerie van Spoorwegen, Post en Telegraaf) en de gemeente Oostkamp werd op 28 november 1908 een conventie afgesloten waarin de overdracht van de nodige gronden voor de omleiding werd geregeld. Zo'n 250.000 m<sup>3</sup> grond was nodig. Die grond werd aangevoerd vanuit de omgeving van Aalter alwaar men het kanaal Gent-Brugge verbreedde.

De berm werd in 1936 in gebruik genomen door de sneldienst-, blok- en internationale treinen. Om het station op het Zand te ontlasten werden de "sneldienst-, blok- en internationale treinen omgeleid over de nieuwe opgehoogde bedding. Voor de bediening van Brugge werd een voorlopig station ingericht: "**Brugge St. Andries**". Het was gelegen aan het viaduct over de Gistelse Steenweg.

### Het derde en huidige Brugse station, extramuros

De NMBS schreef in maart 1937 een wedstrijd uit voor de uitwerking van de plannen voor de omgeving en de toegang van het nieuwe station extramuros, het ontvangstgebouw, de bijgebouwen, een goederenloods en een watertoren. Uit de 27 ingezonden projecten werd het werk van de gebroeders Josse en Maurice Van Krieking uit Brussel bekroond door een jury, samengesteld uit leden van de raad van Beheer en ambtenaren van de NMBS, uit afgevaardigden van de staat, van de stad Brugge en van de deelnemers.

In een eerste aanbesteding daterend van juni 1937 werden o.m. de werken voor de bouw van de reizigers- en goederentunnel van het nieuwe station aanbesteed. Ook de verbreding van de brug over de Rijselse steenweg (nu deel van de Koning Albertlaan) was in de aanbesteding begrepen. De werken werden toegewezen aan aannemer Van Coillie uit Oostende met een aanbod van 5.400.000 fr. De resultaten van deze werken zijn heden nog steeds te zien als je onder het viaduct van de Koning Albertlaan doorrijdt. Het eerste gedeelte van 1910 vind je kant Sint-Michiels, de verbreding van het viaduct uit 1937 situeert zich kant stad. Ook de omlegging van de buitenste stadswal, die deels op het platform van het nieuw station liep, en de bouw van

een steunmuur aan de Watermolen waren in de aanbesteding begrepen.

Begin 1938 werden tijdens twee openbare aanbestedingen de werken uitgeschreven voor de bouw van het stationsgebouw: één voor de ruwbouw en een tweede voor de afwerking. Aannemers Goetinck uit Brugge haalden beide aanbestedingen binnen. Het eerste werk beliep 4.170.000 fr, de afwerking bedroeg 2.233.807 fr. Op 1 maart 1938 werden de bouwwerken aangevat. De vrij ingewikkelde werkzaamheden duurden 13 maanden.

In de nacht van 31 maart op 1 april 1939 werd de oude lijn via de Vrijdagmarkt afgesneden en werd het nieuwe baanvak via de spoorberm over Sint-Andries aangekoppeld. De ellende was voorbij. En dat werd gevierd!

Het was groot feest op vrijdag 31 maart 1939 in West-Brugge. De huizen waren bevolgd. 's Avonds stond er een massa volk de laatste trein over 't Zand af te wachten. Om 22u57 snelde de exprestrein naar Brussel, gesleept door loc 118, aan de verdoemde overweg in de Smedenstraat voorbij. Kanonschoten, vreugdevuren, feestgejuich, plechtige toespraken, volgden op de rode eindseinen van de laatste hinderlijke trein. 's Anderendaags, zaterdag 1 april 1939, kwamen de treinen aan in het nieuwe Brugse station. In de nacht van 31 maart op 1 april werden de nodige sporen uitgebroken om de werklieden van de tram toe te laten de tramsporen van stadslijnen 0, 4 en 10 om te leiden naar het nieuwe station.

Aan de vooravond van de tweede wereldoorlog, op 5 augustus 1939, werd het derde en huidige station ingehuldigd. Het werd, in de geest van de moeilijke tijden, in mineur gevierd. De inhuldigingstrein arriveerde om 10u57 uit Brussel en had de hogere ambtenaren van de spoorwegen aan boord. Na de toespraken en een erewijn vertrokken de genodigden huiswaarts. Een banket kon er, gezien de financiële toestand, niet van af.

Het nieuwe gebouw, sober en sierlijk van lijn, werd opgetrokken uit helder getinte materialen zoals baksteen van de kust, hardsteen van Zinnik, buitenmuurvlakken van baksteen in lagen van verschillende dikte die origineel aandoen. Het was opgevat in een stijl die beslist afweek van het middeleeuwse karakter van het oud gebouw op de



Vrijdagmarkt. Zijn inplanting op grote afstand van het stadscentrum, in een nieuwe wijk, maakte de toepassing van een moderne bouwstijl, die aan de vereisten van het verkeer voldeed, mogelijk. Het gebouw, dat winkelhaakvormig aan beide kanten van het stationsplein werd ingeplant, omvatte de diensten van het reizigersstation en het postkantoor. In de zijvleugel was aanvankelijk een overdekte autogarage en de telegraafdienst ondergebracht. Achter die vleugel werden de sporen van het goederenpark en een goederenloods opgericht. Vakkundigheid en smaak waren determinerend voor de keuze van kleuren en materialen in het gebouw. Er werden vooral Congolese houtsoorten gebruikt zoals Wengé-palissanderhout en Kampala-teakhout. De meeste lokalen waren voorzien van wandbekledingen van verglaasde grès-tegels; de bevoeringen in grès-cérame.

Het middendeel werd hoger opgetrokken en werd helemaal toegeschreven aan de hall die de loketten, de wachtzalen, het buffet, een inlichtingskantoor, boekenwinkel, telefoontoestellen en toiletten omvatte. De hall stond in directe verbinding met de bagageafdeling. De uitgang werd recht op de gang onder de sporen getekend. Het verkeer was zo bestudeerd dat de vertrekkende en de aankomende reizigers zoveel mogelijk gescheiden waren. De gangen onder de sporen waren opgetrokken uit betonnen ramen. Die voor de bagage was 4m, de personengang 8,50m breed.

Het duurde nog tot 1948 vooraleer het oude neogotische stationsgebouw op het Zand werd afgebroken. Een doodzonde voor de stad!

### Het wandschilderij in het station

Het station te Brugge bezit alvast een eigenaardige en zeldzame merkwaardigheid: de grootse muurschilderij in de inkomhall. Het middentaferaal beslaat 56 panelen en is 18m op 4,80m groot. De twee zijpanelen strekken zich uit over de hele diepte van de hall. Het werk is van de hand van René De Pauw. De schilder werd geboren te Pittem in 1888 als zoon van een notaris. Hij liep school te Brugge in het Sint-Lodewijkscollege. René De Pauw studeerde vervolgens rechten te Gent, maar na de dood van zijn vader opteerde René definitief voor de schilderkunst en zette zijn studies verder aan de academie te Brugge. Na de eerste wereldoorlog vestigde René De Pauw zich te Brussel, doch hij keerde veel terug naar zijn geliefde streek. Hij woonde zelfs gedurende een vijftal jaren in Heist. Portretten, bloemstukken, landschappen, kerkinterieurs, visserstypen en -toneeltjes vooral, waren de geliefde onderwerpen die hij zowel in olieverf als in akwareltechniek op doek, papier of paneel bracht. Vertrokken vanuit een lief, charmerend, maar bevreemdend helder impressionisme werd De Pauws koloriet gaandeweg somberder en kregen ook de vormen van zijn figuren een hoekiger, robuuster uitzicht. Hij is de kunstschilder van het harde, ruwe, weinig lonende en te weinig gewaardeerde vissersleven.

Zijn meest merkwaardige werk is uiteraard het wandschilderij in het station te Brugge. De kunstenaar heeft meer dan een jaar gewerkt aan de 56 panelen die samen het panoramisch werk uitmaken.

René De Pauw overleed in Brussel op 26 januari 1946. In de lente van 1960 werden een veertigtal werken van de schilder bijeengebracht in het Concertgebouw van Brugge.

Nederig, in de rechter benedenhoek van het hoofdpaneel, midden het schone gewest van de West-Vlaamse polders, zit een eenvoudige landschapsschilder: René De Pauw, de schepper van dit gewrocht, onverpoosd te borstelen. "Mijn landeken ter eere".



René De Pauw 1888-1946

### Station Brugge moderniseert

onder druk van minister en Bruggeling Achiel Van Acker, werd het station volledig afgewerkt. Tegen de H. Bloeddag van 9 mei 1948 waren de perrons geplaveid. In 1945 werd het vormingsstation tijdelijk overgebracht naar Brugge-Zeehaven, maar kort nadien opnieuw ingericht aan de kant van Steenbrugge.

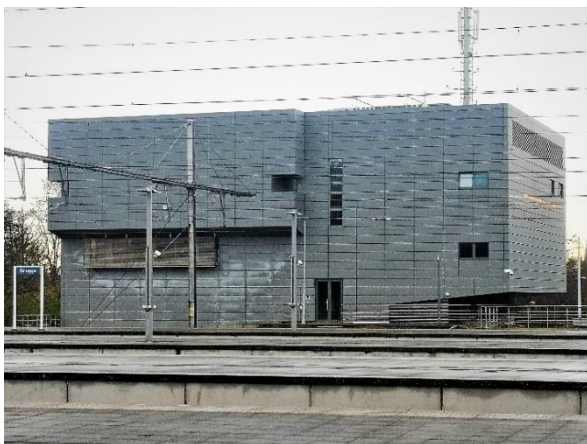
Met de elektrificatie in 1954-1955 en de opkomst van de dieselkrachtvoertuigen verdween langzaam de stoomtractie uit onze gewesten. De sporen werden uitgerust met een bovenleiding 3.000V gelijkstroom. Ook de seininrichting werd gemoderniseerd: de drie-standenseinen uit 1939 werden vervangen door de moderne dag- en nachtseinen.

Het station was in 2007 het tiende drukste in België en voor de komende jaren wordt een grote toename van het aantal reizigers verwacht. Vanaf september 2004 onderging het station daarom een grondige facelift en uitbreiding.

Om een vlotte doorgang onder de sporen te realiseren, werd tussen het najaar van 2005 en het voorjaar van 2008 de oorspronkelijke onderdoorgang stap voor stap gesloopt en vervangen door een 12 meter bredere onderdoorgang. Op die manier kwam er meer ruimte vrij voor de reizigers en was er ook meer plaats voor winkels. De volledig vernieuwde perrons werden toegankelijk gemaakt door middel van nieuwe trappen, roltrappen en liften. Op die manier kunnen personen met een beperkte mobiliteit of met kinderwagens en zware bagage gemakkelijker van en naar de perrons. Ook werden er zogenaamde intelligente camera's geïnstalleerd. Deze werken werden voltooid in mei 2009.

Aan de westkant (achterzijde) van het station werd een ondergrondse parking voor 800 wagens en 1000 fietsen gegraven en werd een groot 'kamgebouw' met kantoren en een tweede volwaardige stationstoegang met lokettenhal opgetrokken. Dit gebouw kreeg de naam "Jacob van Maerlantgebouw", en werd voltooid rond het einde van 2010 en doet onder meer dienst als administratief centrum van de Vlaamse Overheid.

Aan de oostkant (voorkant) van het station werd aan de zuidzijde van het Stationsplein een nieuw complex gerealiseerd. De sloopwerken van de zijvleugel van het stationsgebouw werden medio 2007 voltooid en de bouw van het nieuwe complex ging eind 2007 van start. Dit complex dat plaats biedt aan winkels, appartementen en een budgethotel, werd operationeel tegen het najaar van 2010. Tevens is er een fietsenstalling die plaats biedt aan 1.800 fietsen, waarvan er 350 worden bewaakt. Het was de eerste fase in de ontwikkeling van een nieuwe, multifunctionele stadswijk aan de zuidoostzijde van het station.



In Brugge werd in 2008 het eerste seinhuis van een nieuwe reeks seinhuizen van Infrabel officieel in gebruik genomen. Het sturen van het treinverkeer en het bedienen van de wissels en de seinen verloopt er volledig computergestuurd. Opvallend is het groot optisch controlebord waarop alle treinverkeer te volgen is. Van de 368 seinhuizen die er ooit in België waren, bleven er in 2012 nog 31 over, in 2023 nog 10. Het seinhuis in Brugge, de blokpost 7, beheert nu alle lijnen van de provincie West-Vlaanderen.

## OOSTENDE

In maart 1836 werden de plannen voor de aanleg van de spoorlijn Mechelen – Oostende in de Senaat

voorgelegd. Dendermonde, later ook Gent werden door de trein bereikt. Oostende als "hub" naar Engeland kwam in het zicht van het "stoomtuyg".

Rond 10 maart 1837 waren landmeters aan het meten tussen Brugge en Oostende om de loop van de spoorlijn uit te zetten. Weinig later startten de werken te Jabbeke voor de aanleg van de sporen en werd te Oudenburg de bouw van de spoorwegbrug over het kanaal Plassendale – Nieuwpoort aangevat.



Op 17 mei 1837 meldde de Gazette van Brugge: "Den ijzeren weg loopt in Oostende langs het nieuw verlengde kanael en de aanlegplaats komt uyt bij het koophandelsdok, aen den oesterput van de weduwe Van der Heyde".

De winter van 1837 – 1838 was bijzonder streng en de werken liepen vertraging op. Het duurde tot april 1838 vooraleer weer volop verder kon worden gebouwd.

Aannemer Borguet uit Luik liet enkele honderden werklieden aanrukken om de klus alsnog voor het badseizoen van 1838 te klaren. De nieuwe spoorlijn zou immers een nieuwe troef zijn in het ontluikend kusttoerisme. Op 26 april 1838 vertrokken burgemeester Henri Serruys, zijn schepen J. De Knuyt-Douwer en raadslid Devanderleep naar Brussel om bij koning Leopold I de *Het* bespoediging van de werken te vragen. Zijn kregen van het Hof de belofte dat de lijn in de loop van zomer klaar zou zijn.

Op zondag 5 augustus 1838 reed de eerste trein tot tegen Oostende. Het was een inspectierit die kon doorgaan omdat men de nacht voordien een dam had

geworpen nabij de Plassendale-vaart. Het gezelschap keerde in de namiddag terug richting Brussel.

De spoorlijn liep vanuit Brugge, bijna parallel met het kanaal Brugge-Oostende en doorkruiste de gemeenten Varsenare, Jabbeke, Ettelgem, Oudenburg en Zandvoorde om uiteindelijk uit te komen aan de zuidelijke dijk van het voormalig zaagmolencomplex. Doordat de militaire overheid vooralsnog geen toelating had gegeven om de vestingen te Oostende te doorbreken, strandde de spoorlijn buiten de vestingen op het grondgebied van de gemeente Stene. Een aantal houten gebouwtjes was het enige wat voor de reizigers en het stationspersoneel voorhanden waren.

Al op zaterdag 11 augustus kwamen de eerste reizigers aan te Oostende: koning Leopold I en Koningin Marie Louise met hun gevolg spoorden van Brussel naar Oostende. Ter hoogte van Plassendale stapten zij uit en vervolgden per koets hun reis tot Oostende. Ze waren op weg om 's anderendaags de feesten te Brugge bij te wonen.

In de week die de inhuldigingsfeesten voorafging waren in Oostende drukke activiteiten waargenomen. De Oostenaren wedijverden onder elkaar om hun gevels te versieren. Men plantte zelfs bomen. Guirlandes werden gevlochten om de straten een feestelijk uitzicht te geven. De feesten werden officieel aangekondigd door "losbrandingen van het kanon, het spelen van de beyaard en het geluyd der klokken". De volgende morgen werden de Oostenaren opnieuw gewekt met hetzelfde hels lawaai.

Op 28 augustus 1838 om 12u30 verzamelden de genodigden die mee reisden met de inhuldigingstrein aan het stadhuis. Om 13u30 vertrokken ze uit het station naar Brugge, alwaar ze om 14u30 aankwamen. Even later kwam te Brugge een trein uit Gent en één

uit Brussel met eregasten aan. Om 16u15 reden de treinen terug naar Oostende. Na een rit van 36 minuten werd stilgehouden. De locomotief



*Het station van Auguste Payen in Oostende*

werd losgekoppeld en reed alleen door naar Oostende om de aankomst van de eretrein te berichten. De Koning en de Koningin werden verwittigd zodat ze tijdig aanwezig waren als om 17u00 de eerste officiële trein statig het station binnenliep.

Toespraken, een banket en veel feestgedruis waren de logische gevolgen. Zij het dat de regen parten speelde en alle lampions gedoofd waren. Alvast was er op het bal in het stadhuis om 21 uur veel te veel volk om iedereen toe te laten. Oostende had zijn trein, Oostende was het eindpunt van de Westerlijn. Men vierde feest tot 9 september 1838..

Vanaf 2 september 1838 werd de lijn officieel in gebruik genomen voor het vervoer van reizigers. Er reden aanvankelijk twee treinen op en af op de lijn. Vanaf het zomerseizoen van 1839 werd het aantal verhoogd tot drie treinen en vanaf 10 juli 1839 zelfs tot vijf treinen in beide richtingen.

Te Oostende was men echter niet tevreden met het voorlopig station buiten de vestingen. Al in januari 1839 nam de Oostendse gemeenteraad, in samenwerking met hoofdingenieur Noël van de Staatsspoorwegen, een plan aan voor het inrichten en



bouwen van een station "intramuros". Twee molens, een huis en twee tot drie kleine magazijnen moesten worden onteigend. In de grachten werden dammen opgeworpen. In het midden van de grachten werden korte houten bruggen gebouwd die op eenvoudige wijze konden worden verwijderd of vernield. Het duurde uiteindelijk nog tot zondag 1 december 1839 vooraleer de eerste trein binnen de muren van Oostende aankwam in het tweede voorlopige station.

Ondertussen werden de definitieve plannen voor het station van Oostende opgemaakt. Het station zou gebouwd worden aan de zuidkant van het tweede handelsdok, parallel met de lijn van de dokken. Auguste Payen (1801-1877) werd de bouwmeester van het station. Hij had reeds op voortreffelijke wijze het eerste Brugse station gebouwd. Het neoclassicistische gebouw was symmetrisch opgevat en was in omvang groter dan dit in Brugge. Het was opgebouwd uit een centrale blok met verdieping en twee zijvleugels zonder verdieping. In de oostelijke vleugel werden de stationsdiensten ondergebracht, in de westelijke kwam later een telegraafkantoor. Naast het stationsgebouw werden ook twee octrooiengebouwtjes en een goederenloods opgericht. De sporen werden later overdekt met een dubbele luifel. Het station werd ingehuldigd op 1 juli 1844.

Al van 1815 was Oostende met een regelmatige pakketbotendienst met Engeland verbonden. Als ook de spoorlijn Dover - London in dienst werd gesteld, ontstond een dienst Duitsland - Engeland met Oostende als belangrijke draaischijf. Een positie die thans nog kenmerkend is voor Oostende.

De pakketboten legden aan in de havengeul ter hoogte van de Stoombotenkaai, een heel eind verwijderd van het station. De reizigers van of naar Engeland moesten met hun bagage per koets of te voet deze grote afstand af leggen. De noodzaak om ofwel de boten nabij het station te laten aanmeren ofwel om de treinen te doen rijden tot bij de aanlegplaats hield de Oostendse politici druk bezig. Een rechtstreekse verbinding tussen de lijn uit Brugge met een nieuw te bouwen zee station zou de oplossing bieden. Daarvoor werd druk geijverd om de stadsomwallingen te laten afbreken. Ze vormden niet alleen voor de spoorweg een hindernis, ook voor de ontwikkeling van Oostende als badplaats was het militair bolwerk een doorn in het oog. In mei 1865 werd een akkoord gesloten en kon de vesting worden afgebroken.

Eind 1866 werden de eerste werken voor het aanpassen van het spoortracé aangevat. De Amerikaanse kreek werd gedempt en een draaibare spoorwegbrug werd geworpen over het afleidingskanaal Oostende - Brugge. Er werd een nieuwe kaai gebouwd voor de pakketboten en daarop werd een houten stationsgebouw opgetrokken. Het nieuwe station werd als "Oostende-Kaai" gedoopt en verbonden met één van de drie sporen van het station Oostende-Stad. Het spoor liep over het plein op de kop van het station, dat later het stationsplein zou worden

en de naam "Vander Sweepplein" kreeg naar de toenmalige hoofdingenieur van de spoorwegen. Het verbindingsspoor en het zeestation werden in juni



*Het station van Laureys met het ingebouwde station van Payen*

1871 in gebruik genomen. De treinen kwamen toen aan op een tiental meter van de aansluitende pakketboten. De sporen werden in 1879 met een luifel overkapt.

Oostende kreeg in 1868 een nieuwe spoorverbinding: de lijn Armentières - Torhout - Oostende, aangelegd en uitgebaat door de private maatschappij "Société Anonyme du Chemin de fer d' Armentières à Ostende". De maatschappij zag vooral brood in een snelle verbinding van Parijs en Noord-Frankrijk met de Belgische kust. De lijn sloot aan op de lijn uit Brugge, net voor de vestingwerken, om dan met een wijde bocht recht naar Snaaskerke en Gistel te lopen.



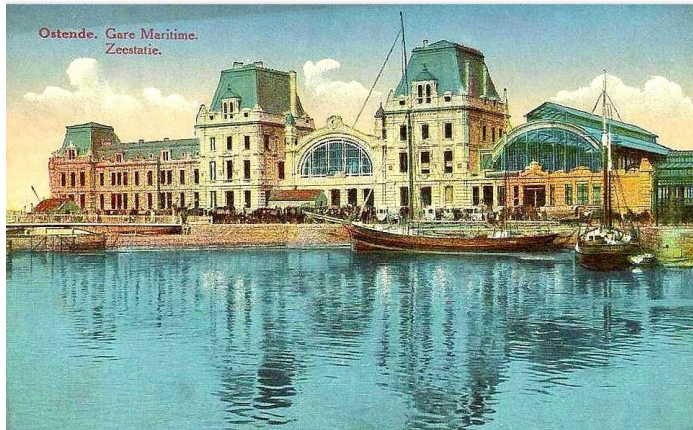
*Het eerste station Oostende-Kaai*

De bijkomende treinen zorgden voor overlast in het station en uitbreiding drong zich dus op. Rond 1870 werden de sporen heraangelegd in een ander tracé, het rangeeremplacement werd vergroot en er werd een nieuwe locomotievenloods opgericht. Hiertoe werd een deel van de bastions afgebroken en werden een aantal percelen grond onteigend. Na de werken waren ook de stationsspooren langer, wat toeliet om langere treinen te ontvangen. Dit was nodig omdat reeds vanaf 1873 internationale slaaptreinen, o.m. uit Berlijn, het station aandeden. Oostende werd een draaischijf in het internationale verkeer.

In 1871 verscheen een Koninklijk Besluit met betrekking tot het vergroten van het spoorwegstation. Twee jaar later keurde de Oostendse gemeenteraad de uitbreiding goed. Na tal van ontwerpen werd het plan van de Oostendse architect Felix Laureys aangenomen. Het palmde deels het eerste station van Payen in. De bouwwerken werden in 1880 aangevat. Op 30 juli 1882 werd het ingewijd.

In het station werd een spoor bijgelegd en de vier sporen werden met één overspanning overdekt. De ingang van het station was gelegen aan de Polderstraat, nu de Perronstraat. De uitgang lag aan de kant van het 2e Handelsdok ter hoogte van de Kapellebrug en was zo ontworpen dat de koetsiers hun reizigers konden oppikken binnen het station. Het station was afgewerkt met een 40 meter hoge uurwerktoren, waarop aan de vier zijden een verlichte horloge was aangebracht.

Alhoewel Oostende-Stad een kopstation was, liepen twee sporen doorheen het station naar Oostende-Kaai. Als een trein moest passeren over het stationsplein werden op de straat de draaihekken gesloten. Na doorrit sloten de hekkens het station opnieuw af.



het station Oostende-Kaai net voor de eerste wereldoorlog

Door de komst van steeds meer en grotere pakketboten werd de aanlegkaai te klein.

In 1893 werd het ontwerp van nieuwe, aangepaste, haveninstallaties goedgekeurd door de regering. Het plan zou de herinrichting van de haven als gevolg hebben en vooral voor het spoor nieuwe perspectieven.

Een gedeelte van de Franse spuikom werd gedempt zodat een rechtstreekse verbinding tussen het station Oostende-Kaai met de lijn naar Brugge kon worden gemaakt. Op 3 november 1896 werd dit traject in gebruik genomen. De internationale treinen reden van toen niet meer naar Oostende-Stad, doch direct naar de pakketbotenkaai.

Eind 1903 werd een voorlopig houten stationsgebouw opgetrokken aan de westelijke zijde van het stationemplacement. De verbinding met Oostende-Stad werd in 1904 verbroken.

In 1907 werd het oud zeestation gesloopt om plaats te maken voor een nieuw stationsgebouw, getekend door de spoorwegarchitecten Otten en Seulen. Het werd gebouwd in 1910 en op 1 augustus 1913 ingehuldigd. Oostende-Kaai en het aanpalend hotel "Terminus"

boden een algemeen verschijnsel dat dicht aanleunde bij de evolutie van het neoclassicisme. Het gebouw werd opgetrokken in de Belle-Epoquestijl, geïnspireerd op het barok classicisme van de 17<sup>e</sup>-eeuwse bouwmeester Mansart. Het omvatte elementen van de Louis XVI-stijl en had zelfs "art-nouveau"-details. Het nieuwe station werd in de lengterichting van de sporen geplaatst. Als we de voorgevel, gericht naar de stad, bekijken vallen onmiddellijk de twee imposante paviljoenen met hun drie verdiepingen en piramidevormige dakbedekking op. Tussen de twee torens zit de gietijzeren boogspant van de wachtzaal geklemd.



Deze koepel met glaswerk is versierd met twee pinakels. In het midden en afgewerkt met Jugendstilmotieven prijkt de stationsklok. Het uur van de trein, de boot en ... de Oostendenaren.

Naast de rechtse toren, boven de uitgang werd een quasi gelijkaardige koepel opgericht. Amper een jaar later werd deze koepel onherstelbaar vernield door het oorlogsgeweld. In de rechtervleugel werd een eerste rang restaurant ingericht, dat toegankelijk was vanuit de inkomhal. Daar het station een belangrijk internationaal kruispunt werd, kreeg het ook een luxueuze suite voor de opvang en onthaal van personen van koninklijke bloede en andere hoogwaardigheidsbekleders. Deze suite van de hand van ontwerper Clement werden als bureau door de stationschef gebruikt. De A-monogrammen in de gevel verwijzen naar de regeerperiode van koning Albert I.

Aan de zijde van de havengeul werd een in- en ontschepingshal gebouwd met beglaasde metalen constructie van drie scharnierende bogen. Deze bogen en de koepels aan de voorzijde van het station werden gebouwd door de S.A. des Ateliers de Construction d'Enghien-Saint-Eloi. De in- en ontschepingshal en de inkomhal van het station werden verbonden met de perrons met een identieke beglaasde dakconstructie.

### Hotel-Spijszaal Terminus-Maritime Statie Oostende Kaai

Tel. n° 27 - Tel. adres : HOTEL TERMINUS-MARITIME OOSTENDE

Een Hotel-Spijszaal met gemakkelijk ingerichte kamers voor reizigers is opgericht ter statie Oostende (Kaai).

Dit Hotel van eersten rang toebehoorende aan de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, wordt beheerd door de Internationale Maatschappij van de Slaapwagens en de Grootte Europeesche Sneltreinen. Dit Hotel, gelegen aan de aanlegkaai der pakketboten, behoort bij de statie en men kan er rechtstreeks binnentreden zonder uit de statie te gaan. Het bezit alle hedendaagsche comfort: lift, electrisch licht, centrale verwarming, badkamers, warm en koud stroomend water, leeszaal, rookzaal.

|  |                     |
|--|---------------------|
| Kamers met één bed voor één persoon . . . . .  | fr. 20,00 tot 50,00 |
| » met twee bedden voor één persoon . . . . .   | fr. 30,00 tot 60,00 |
| » met één groot bed voor één persoon . . . . . | fr. 35,00 tot 60,00 |
| » » badkamer . . . . .                         | fr. 50,00 tot 95,00 |

Voor elke door twee personen betrokken kamer met groot bed, wordt voor den tweeden persoon een opgeld geheven van : fr. 5 voor een gewone kamer, fr. 8 tot 10 voor een kamer met bad.



Ook de perrons waren op dezelfde wijze overdekt. Je kon dus van het schip naar de trein in het droge. In de linkervleugel van het station werd tussen 1907 en 1913 het hotel "Terminus" ingericht. Het was in het begin een groot succes. De treinen uit Centraal-Europa kwamen in die tijd vaak met veel vertraging aan waardoor de reizigers de aansluiting met de boot naar Engeland misten. Ze konden daarbij overnachten in het hotel om de volgende dag de boot te nemen. Het hotel bleef operationeel tot in de jaren zestig van de vorige eeuw, maar door meer afvaarten per dag bleef het niet meer rendabel en werd gesloten.

Het restaurant bleef tot de jaren zeventig wel in gebruik. Merkwaardig in dit hotel is de metalen lift van het merk Jaspar type GM504 waarmee de gasten zich naar hun vertrekken konden begeven. Op het uiteinde van de linkervleugel werden de kantoren van het Zeewezen ondergebracht.

Naast glas en gietijzer werd in het station ook heel wat natuursteen verwerkt: blauwe hardsteen uit Soignies, rode Schotse graniet, witte steen uit Euville.

Na Wereldoorlog I duurde het nog enkele jaren vooraleer het station hersteld was, zij het niet meer in zijn oorspronkelijke toestand. De spooroverkapping werd niet heropgebouwd, de resten van de metalen gebinten werden gesloopt en pas in de jaren 1930 kregen de perrons opnieuw een luifel. De uitgangshal werd, na het slopen van de resten van de metalen koepel, door een eenvoudig plat dak overdekt. De voormalige in- en ontschepingshal werd vervangen door een eenvoudige constructie. De "grandeur" van Oostende-Kaai was duidelijk gestorven in het oorlogsgeweld.



*Panorama van de twee stations en omgeving rond 1930 (foto Koninklijk Instituut voor het Kunstpatrimonium)*

In 1919 werd de gedachte geopperd om de twee stations te Oostende samen te smelten en alle verkeer in het zeestation te concentreren.



*De grandeur van het station Oostende: het vertrek van de grote exprestreinen*

Daardoor zouden merkelijke exploitatiekosten worden bespaard en kon Oostende het stadgedeelte rondom het stadsstation herinrichten. Het plan werd pas in 1934 opnieuw uit de kast gehaald en de eerste studies werden verricht. In oktober 1935 werden al de treinen van de lijn Brugge-Oostende omgeleid naar Oostende-Kaai. Het zeestation werd aangepast: het aantal sporen werd van zes op elf gebracht en naast de drie bestaande perrons werden er vier bijgelegd. De zeven perrons werden gebouwd volgens het "verhoogde type" wat het in- en uitstappen vergemakkelijkte.

Deze uitbreidingswerken vereisten ruimte. Daartoe werden één van de handelsdokken gelegen tussen de stations, het Brandarisdok, de verbindingskom en de verbindingsvaart langs het Maria Hendrikapark gedempt. Tussen de Van der Sweepplaats en Oostende-Kaai werd een brede laan aangelegd waardoor het verkeer tussen de stad en het station aanzienlijk verbeterde.

Naast het uitbreiden van het aantal sporen en perrons in het station was het tevens noodzakelijk om de overige spoorinstallaties te vergroten. Ten zuidoosten van de De Smet-De Naeyerbrug werden twee wijkbundels aangelegd, één met 17 sporen, de andere met 10.

De totale lengte van deze wijksporen bedroeg ongeveer 10 kilometer. Tussen het reizigersstation en het nieuwe depot te Oostende-Zeehaven werden 5 kilometer sporen gelegd voor het verkeer van locomotieven. Naast de De Smet-De Naeyerbrug werd een verhoogd elektrisch seinhuis met 80 krukken gebouwd, de huidige blokpost 63. Een nieuwe rijtuigwerkplaats werd opgericht binnen de aanhorigheden van Oostende-Zeehaven. Daarnaast werd een nieuwe loods voor locomotieven gebouwd,

dat het oude depot van Oostende-Stad verving. Oostende beschikte toen over 24 locomotieven.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd Oostende-Zeehaven voorbehouden als militair station, waardoor alle burgerlijke treindiensten tijdelijk opnieuw via Oostende-Stad liepen. Deze positie bleef het station houden tot april 1946, wanneer het kaaistation opnieuw werd geopend voor normaal verkeer.

Toen Oostende-Zeehaven op 4 april 1946 opnieuw in gebruik werd genomen en de nieuwe verbinding met Torhout klaar was, viel de spoorwegfunctie van Oostende-Stad onherroepelijk weg. De sporen werden niet lang hierna opgebroken en de monumentale stationsoverkapping werd nog enkele jaren gebruikt als evenementenhal, onder de naam 'Albert Hall'.

De Tweede Wereldoorlog vertraagde de werken, maar nadien werd met man en macht aan de concentratie verder gewerkt. Vanaf 5 april 1946 werd Oostende-Stad gesloten voor reizigersverkeer. Tussen Snaaskerke en Oostende-Kaai werd een nieuw tracé in gebruik genomen voor de lijn naar Torhout. Op het oude baanvak tussen Oostende-Stad en Snaaskerke reden enkel nog goederentreinen.

In 1951 werd het nieuwe goederenstation aan de Conterdamkaai in gebruik genomen, wat meteen betekende dat de concentratie voltooid was.

Op 26 juni 1954 werd de elektrificatie van de lijn Oostende-Brugge voltooid. Vanaf oktober 1954 werden alle treinen met een elektrische locomotief gereden.

In 1956 werd uiteindelijk besloten om het station Oostende-Stad te slopen om plaats te maken voor de uitbreiding van de Leopold III-laan. Het laatste deel van de afbraak bestond uit het dynamiteren van de monumentale 40 meter hoge klokkentoren op 12 januari 1956, een evenement dat door vele Oostendenaars werd gevolgd. Op de plaats van het voormalige station staan tegenwoordig appartementsgebouwen en een Delhaize-supermarkt

In 2007 gaf de NMBS het oude hotel Terminus in erfpacht aan een projectontwikkelaar. Maar omdat de plannen van de projectontwikkelaar op zich lieten wachten, werd de erfpachtovereenkomst in 2016 verbroken. Daarop zette de NMBS het gebouw te koop. Stad Oostende kocht het gebouw in 2018. De werken startten in maart 2023. Er is een bedrag van 2,2 miljoen euro mee gemoeid.

In 2012 is een groot renovatieproject, "station aan zee", gestart, dat de stationsomgeving heeft vernieuwd. Ook het naastliggende tram- en busstation is heraangelegd. De kleurrijke luifel van het station is



ontworpen door het Frans-Oostenrijkse bureau Dietmar Feichtinger Architectes.

De andere stations op de lijn 50A:

BEERNEM

Begin februari 1837 werden in Beernem en St. Joris de landmeters aan het werk gezet om de kosten te kunnen bepalen voor de onteigening van de gronden, nodig voor de aanleg van de spoorlijn.

Op 6 november 1837 waren de werken aan de spoorwegbedding tussen Gent en Brugge waren reeds gevorderd tot aan de wijk Bloemendale, nabij Beernem.

De lijn tot Brugge was klaar om op 12 augustus 1838 de drie inhuldigingstreinen naar Brugge te zien voorbij komen. Er stonden massa's volk langs de lijn.

Vier dagen later sloeg het onheil toe met de trein van 13 uur uit Gent. Toen het "convoy" nabij Bloemendale (Beernem) was gekomen, "is een stuk van de reyl afgesprongen en de wagens zijn uyt de sporen geraekt." Een aantal wagens ontspoorde en botsten op elkaar. Gelukkig brak de trekhaak van de locomotief, zodat de machine alleen voortliep op de sporen. Op die manier werd een groter onheil vermeden. Er waren geen gewonden. Met man en macht werden de rijtuigen opnieuw op de rails gezet en na twee uur oponthoud kon de trein verder rijden.



Het oude station Bloemendale in 1959 nu een landbouwbedrijf (foto Vrielinck).

De eerste dagen van september 1838 liep het immers nogal verkeerd met de treindienst. De treinen hadden uren vertraging. Meestal was het wachten geblazen op een kruisende trein. De lijn Gent-Brugge-Oostende was immers enkelsporig en kruisen kon aanvankelijk alleen in Gent, Aalter, Bloemendale (Beernem), Brugge en Oostende. Telefoonverbindingen bestonden nog niet.

De mededelingen werden overgedragen door de overwegwachters, die hiervoor te voet naar de volgende overweg moesten lopen om de boodschap

aan hun collega door te geven. Aldus ontstonden veel vertraging en misverstanden.

Op woensdag 12 september 1849 werd in het Ministerie van Openbare werken te Brussel de aanbesteding gehouden voor de bouw van een nieuw stationsgebouw te Bloemendale (Beernem). De laagste inschrijving kwam van aannemer Engelen uit Ledeberg. Het station werd gebouwd in de nabijheid van het kasteel Bloemendale zodat de adellijke bewoner Etienne ridder de Vrière niet te ver moest gaan om de trein naar Brussel te nemen.

Op 27, 28 en 29 juli 1856 werden te Brugge grootse feesten georganiseerd naar aanleiding van het 25 jaar regeren van Leopold I. De eerste feestdag, 27 juli 1856, vertrok om 12 uur een speciale trein naar Aalter, met aan boord de Gouverneur en de leden van de Bestendige Deputatie om de koning aan de grens van de provincie te verwelkomen. Om 13u30 kwam de koninklijke trein het station binnengestoomd. 's Anderdaags reisde de koninklijke familie naar Bloemendaele en bezocht van daaruit de hervormingsscholen van Beernem en Ruiselede. 's Avonds om 18 uur kwam het gezelschap terug. Op 29 juli 1856, de derde feestdag, reisden de koninklijke hoogheden om 13 uur terug naar Brussel.

In 1893 werd het oude station van Bloemendale, gelegen aan de overweg in de Wellingstraat, buiten gebruik gesteld. Het nieuwe station Beernem kwam in de plaats. op een paar honderd meter van het oude station in de richting van Gent.



Het station had twee hoofdsporen die met een voetgangerstunnel waren verbonden. Er lag ook een wijkspoor. De wissels en de seinen werden bediend vanaf de blokpost 47. Het station was open voor reizigers- als voor goederenverkeer.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog vielen er twee zware feiten te betreuren. Op zaterdag 26 augustus 1944 om



8u10 werd tussen Beernem en Oostkamp trein 6420 Merelbeke-Oostende beschoten. Lok 4128 ging verloren. De hoofdwachter van de trein, kwam om het leven. Om 18u33 kwamen er vijf vliegtuigen terug en beschoten opnieuw een trein nl. HKT 69408 Adinkerke-Essen in het station te Beernem. De trein werd zodanig onder vuur genomen dat locomotief 8286 vernietigd werd. De wagens stonden in brand en de begeleidende hoofdwachter uit Gent St. Pieters werd gedood.

Om de aanleg van een derde en vierde spoor tussen Gent en Brugge mogelijk te maken werd in november 2017 het stationsgebouw gesloopt. Sinds 1 juli 2015 waren de loketten al gesloten. De stopplaats voor de treinen blijft wel in dienst en de aankoop van reisbiljetten blijft mogelijk met een biljettenautomaat. Op 24 december 2021 was het station volledig afgewerkt. De sporen van de nieuwe lijn 50D (derde en vierde spoor) zijn nog niet in dienst.

## OOSTKAMP

De winter 1837-1838 was heel streng, zodat de werken aan de spoorlijn Gent – Brugge lange tijd werden stopgezet. Op woensdag 18 april 1838 werden de werken tussen Aalter en Brugge en tussen Brugge en Oostende opnieuw gestart. De heer Borguet, de Luikse aannemer van de spoorwerken, voorzag dat tegen eind juli de lijn tot Brugge en eind augustus tot Oostende af zou zijn. Op 25 april 1838 kwamen te Gent vier- tot vijfhonderd werklieden toe om de heer Borguet bij te staan. Op 8 juni 1838 waren de grondwerken vollop aan de gang in Oostkamp, St. Michiels en St. Andries. Al op 20 juli 1838 waren de rails geplaatst van Gent tot aan de stadsomwallingen aan het Speytje in Brugge. Op die dag kwam hoofdingenieur Noël op inspectieronde aan te Brugge. Hij verplaatste zich met een spoorrijtuig, voortgetrokken door paarden.

Op 30 juli 1838 waren de werkers reeds zo ver gevorderd dat ingenieur Noël liet weten dat, behoudens onvoorziene omstandigheden, de opening van de lijn Gent-Brugge op 12 augustus 1838 zou gebeuren.

Een tweede bewijs van de gevorderde stand van de werken was het feit dat een eerste locomotief uit Gent op 30 juli voorbij was gekomen: "een convoy-sleper (Remorqueur) of veurwagen, van Gend komende" reed tot tegen Brugge en terug.

Op 12 augustus 1838, de dag van de inhuldiging van de lijn, reed iets na 11u een trein, samengesteld uit acht met de nationale kleuren versierde rijtuigen voorbij richting Gent. Aan boord een groot aantal tot de festiviteiten uitgenodigde personen. In Gent werd die trein samengevoegd met treinen uit Brussel, Antwerpen en Mechelen. Met een vertraging van haast drie uur kwamen rond 17u30 de drie eretreinen uit Gent voorbij. Langs de spoorlijn stonden massa's mensen om de treinen te zien voorbijrijden. Een ooggetuige beschreef het als volgt: "Om dien stoet te zien voorbij snellen, die van verre tusschen het geboomte gezien, en verrukkend oogopslag opleverde." In Oostkamp lag er toen maar één spoor, een station ontbrak vooralsnog.

Daarop wachtte men tot 2 januari 1849. Toen werd er bij ministerieel besluit vastgelegd dat er op maandag

en vrijdag twee treinen uit Oostende (om 7u30 en 12u30) en twee treinen uit Gent (om 6u15 en om 13u00) zouden stoppen te Oostkamp. Kort nadien werden de halten op maandag vervangen door halten op vrijdag. Dit was nodig om de handelaars toe te laten met hun waren naar de vroegmarkten te gaan, de vrijdag naar Gent en de zaterdag naar Brugge. De stopplaats lag ter hoogte van de "barrière 54", de overweg aan de aardeweg van Oostkamp naar Moerbrugge.

| YZEREN WEGEN.                                     |  | YZEREN WEG VAN DEN STAET. |       | 'S morgens. |      | 'S namiddags. |                |
|---|--|---------------------------|-------|-------------|------|---------------|----------------|
| VAN OOSTENDE.                                     |  | VAN BRUGGE                |       |             |      |               |                |
| Voor Brugge en Gent.                              |  |                           |       | 6 15        | 7 15 | 11 20         | 5 00 6 45 8 00 |
| Voor Gent   |  | 6 55                      | 7 40  | 11 55       | 5 40 | 7 10          | 8 40           |
| Voor Oostende                                     |  | 7 35                      | 10 30 | 11 55       | 2 10 | 5 40          | 8 35           |
| Voor Dendermonde, Mechelen, Brussel en Antwerpen. |  | 6 35                      | 7 40  | 11 55       | 5 40 | 7 10          |                |
| Voor Lenven, Luik en Verviers.                    |  | 7 40                      | 11 55 |             | 7 10 |               |                |

*Tusschen Oostende en Gent.* — Te Aelter, Landeghem, Jabbeke, Bloemendaele en Plassendaele. blijven staen al de convooyen, behalve deze vertrekkende 1<sup>o</sup> van Gent ten 9 h. 35 m. 's morg. en ten 4 h. 45 m. namiddag; 2<sup>o</sup> van Oostende ten 7 u. 15 m. 's morg. en ten 6 u. 45 m. namid. — Te Oostcamp blijven staen, de vrydagen en zaterdagen, de convooyen vertrekkende van Oostende ten 6 u. 15 m. 's morg., 5 u. namidd. en 8 u. 's avonds; van Gent ten 6 u. 15 m., 10 u. 40 m. 's morg. en ten 7 u. 10 m. 's avonds.

#### Dienstregeling van augustus 1853

In de buurt van het station ontstond een kleine "stationswijk". Vrij snel daarna werd een petitie gericht aan de koning, opdat de halte van de treinen tussen Brugge en Gent zou veranderen in een werkelijk station voor reizigers en reisgoederen.

In 1859 werd er voor het eerst een stationsgebouwtje gebouwd, recht tegenover de halte. Het was een overwegwachterswoning, een bakstenen huis met twee traveeën en anderhalve bouwlaag onder een zadeldak.



Het eerste voorlopige station was een deel van de woning, links aan de overweg. Het nieuwe station van Henri Fouquet staat aan de overzijde van de sporen.

In 1865 verleende het Ministerie van Openbare Werken na jarenlang aandringen van het gemeentebestuur de toestemming om voortaan de treinen te laten stoppen in Oostkamp, met uitzondering van de exprestrein. Hetzelfde jaar werd het eerste, zij het voorlopige treinstation ingewijd. Tussen 27 augustus en 5 september 1865 werden grote feestelijkheden ingericht, maar het station was nog niet klaar. Het voorlopig station was een gebouw van één laag hoog met vijf traveeën onder een zadeldak en stond rechtover de woning van de bareelwachter. Het had de gestandaardiseerde afmetingen van twaalf bij vier meter. In het gebouw was er een wachtruimte, een bureel voor de stationschef en een magazijn. Later werd het gebouw het eerste postkantoor van

Oostkamp. Het station was vanaf 1866 ook open voor goederenverkeer.



Voorzijde van het station met de omgebouwde woning aan de overweg,

Al snel was er nood aan een groter station en ging men bouwen aan het huidige, neoclassicistische station waarin smeedwerk en gietijzer verwerkt zijn als een opmerkelijke industrieel archeologische component. Het werd opgericht tussen 1887 en 1889 naar een ontwerp van Henri Fouquet (Limbourg, 10 maart 1825 - Schaarbeek 14 oktober 1893). Het werd gebouwd naast het voorlopige station, richting Gent. Het ontwerpplan daterend van 1887 maakte ook gewag van een grotere afzonderlijke latrine en twee zijsporen met los- en laadperron voor goederen.

Naast het stationsgebouw met luifel is er ook een wachthuisje met een paravent. Er kon niet vastgesteld worden wanneer deze constructie gebouwd werd en of de paravent oorspronkelijk beglaasd was, maar de ranke gietijzeren profielen en het verzorgde smeedwerk geven een bijzondere uitstraling aan dit gebouwtje.

In de Eerste Wereldoorlog werd het station bezet door Duitse militairen van de Landesturm. Het waren reservetroepen op leeftijd. Ze hadden als opdracht de spoorinstellingen in stand te houden. Oostkamp werd in de oorlog uitgebouwd als logistiek centrum. Er werd vanaf de goederenkoer een aansluiting gebouwd naar een munitiedepot, gelegen in de akkers van Stuivenberge. Het depot had verschillende opslagplaatsen en was ook met de buurtspoorweg verbonden met de lijn Brugge-Zwevezele en Loppem.

Op de wijk Stuivenberge hadden de Duitsers ook een aansluiting naar het kanaal aangelegd voor de aanvoer van bouwmaterialen. Het geheel werd beheerd vanuit een Kleinbahnhof (klein station). Daar stond een gebouwtje en er lag een perron.

Na de oorlog werd het munitiedepot overgenomen door het Belgisch leger. In 1921 werd de aansluiting naar het kanaal ontmanteld en in 1924 verdween ook het munitiedepot.

Op 4 april 1997 werd het station, samen met de opvallende luifel en het wachthuisje, beschermd als monument. In 2006 werd het na een jarenlange verloedering, grondig gerenoveerd. Aanvankelijk zou het bouwwerk in 2012 in zijn geheel verplaatst worden, bij de verdubbeling van de spoorlijn tussen Gent en Brugge. De plannen rond de spoorverdubbeling werden echter uitgesteld tot de periode 2018-2021. Het gebouw werd in 2018 afgebroken en zorgvuldig opnieuw opgebouwd aan de

andere kant van het station waar het dienst zou doen als bibliotheek. Het station werd integraal toegankelijk gemaakt en het aantal sporen werd uitgebreid van 2 naar 4. Er kwam ook een nieuwe onderdoorgang met trappen en hellingen. Er is ook een nieuwe fietsenparking en een parking aangelegd.

Met een automaat kan de reiziger alle vervoerbewijzen van de NMBS aankopen.



*Het gerestaureerde en geklasseerde station, verplaatst naar de overzijde van het nieuwe station*

## VARSENARE



*Op het perron zie je nog reizigers van toen die wachtten op de trein naar Oostende. Let ook op de blokpost 48 (BLOCK 48) en de toen gespelde stationsnaam Varsenare met ss.*

Het station Varsenare werd geopend op 28 augustus 1838. Sinds de invoering van het IC/IR-plan in 1984 stoppen hier geen treinen meer.



*Het station Varsenare met rechts het oude K-rijtuig als uitbreiding van de gelagzaal*

Vandaag doet het station dienst als feest- en evenementenzaal. Een oud rijtuig 1<sup>e</sup> klasse werd in de jaren '80 naast het station geplaatst als uitbreiding van de gelagzaal. Het wordt nu nog gebruikt als opslagruimte.

## JABBEKE

Op 28 augustus 1838 wordt ook het station Jabbeke, gelegen aan de nieuwe lijn naar Oostende, geopend. De lijn is aanvankelijk aangelegd met één spoor, maar al in 1848 kunnen treinen kruisen te Jabbeke. Het stationsgebouw van Jabbeke dateert van 1850. In 1866 is het station ook open voor goederenvervoer. Voor de goederenklanten werd zelfs een weegbrug geïnstalleerd.

Rond 1880 ontstond er een noodzaak om in de bouw van de stationsgebouwen een standaardconcept in te voeren voor de kleinere stations. Het werden stations met een verdieping. Op de benedenverdieping was er meestal een gedeelte voor het gezin van de stationschef. Het overige gedeelte werd ingenomen als bureau en een loket. De hele bovenverdieping hoorde toe aan het gezin van de stationschef. In regel had de bovenverdieping drie traveeën. Zo ook in Jabbeke, waar het station in 1892 in die trant werd gebouwd. In het toenmalige gebouw had ook de Post een onderkomen.



Tijdens de Eerste Wereldoorlog werd het station door de bezetter gebruikt om het front met oorlogsmateriaal te bevoorraden.

Op de kaart van het goederennet van de NMBS van 10 oktober 1984 zien we nog de aanduiding van een spoor aansluiting naar de kazerne van het Belgisch



Leger. Deze kazerne werd later ingenomen door de Civiele Bescherming.

Het oude seinhuis, de blokpost 57, die o.m. de brug in Oudenburg bediende en beveiligde, werd op 1 februari 1984 definitief gesloten.

De reizigersdienst werd in Jabbeke opgeheven op 10 september 1993, het station werd op 26 september 1993 gesloten. Het gerenoveerde stationsgebouw is thans verhuurd als woning.

## OUDENBURG

Het station werd geopend op 28 augustus 1838 en was een van de eerste haltes op de pas aangelegde spoorlijn en telde 2 perrons. Het was gelegen ter hoogte van de kruising met het kanaal Plassendale-Nieuwpoort. De eerste benaming van het station is Plaschendael. Op 11 juni 1868 werd het aangepast als Plasschendaele. Twintig jaar later kreeg het station opnieuw een nieuwe naam: Oudenburg.



Op 5 juni 1839 werd door de Minister van Openbare Werken Nothomb toelating verleend om de eerste trein uit Gent naar Oostende en de laatste trein in omgekeerde richting te laten stilhouden ter hoogte van de voorlopige brug te Plassendale. Men rekende dezelfde prijs aan als tot Jabbeke. Plassendale werd voor het eerst vernoemd in de dienstregelingen op 15/02/1840.

Op dinsdag 3 november 1896 werd het nieuwe monumentale station Oostende (Kaai) in gebruik genomen evenals de directe verbinding vanaf Oudenburg.

De spoorwegbrug over het kanaal van Plassendale te Oudenburg bezorgde menig reiziger vertraging. Het gammele bruggetje was –door het toenemend

treinverkeer en de zwaardere lasten die het te verduren had- regelmatig defect. De brug te Oudenburg was voor de verkeersleiders dan ook regelmatig "een brug te ver". Af en toe werd zelfs een buurman landbouwer opgetrommeld om met de tractor de brug te helpen sluiten... Begin de jaren tachtig van de 20<sup>e</sup> eeuw werd besloten om een verhoogde vaste brug te bouwen naast de oude draaibrug. Het spoor werd omgeleid en Oudenburg kreeg een nieuwe stopplaats op de opgehoogde spoorberm.

Op 27 februari 1983 werd de verhoogde stopplaats in dienst genomen. De omnibustreinen tussen Brugge en Oostende hielden er halt tot de invoering van het IC-IR plan op 3 juni 1984. Van toen af stopten te Oudenburg enkel nog 's morgens in de richting van Brussel en 's avonds twee piekurtreinen in de richting van Oostende.

Voor de sluiting van alle stopplaatsen en de afschaffing van alle stoptreinen tussen Oostende en Brugge waren er twee redenen: het lage aantal reizigers en de wens van de NMBS om de capaciteit van het spoor te verhogen, voornamelijk voor IC-treinen.

## ZANDVOORDE

Zandvoorde kreeg op 1 juni 1890 een stopplaats, beheerd door Oudenburg. De halte lag aan de kruising met de Stationsstraat, vlak bij de scheikundige fabriek. De halte lag op circa 1,3 km van de dorpskern en bovendien aan de overzijde van de E10.

In 1901 werd een stationsgebouw opgericht. Het was gelegen aan het in 1896 aangelegde spoor naar het nieuwe zeestation in Oostende. Het was een gebouw, type 1893, zoals er tot 1914 zo'n 150 werden gebouwd. Het gebouw bestond uit drie delen: het centrale gedeelte met twee bouwlagen onder een

zadeldak en met vier traveeën, een lage vleugel onder een zadeldak (wachtsaal) en een L-vormige lage vleugel (magazijn). Er was een woning voor het gezin van de stationschef.

In 1903 werd de stopplaats een halte. Er was een goederenkoer en dus open voor wagenladingen.



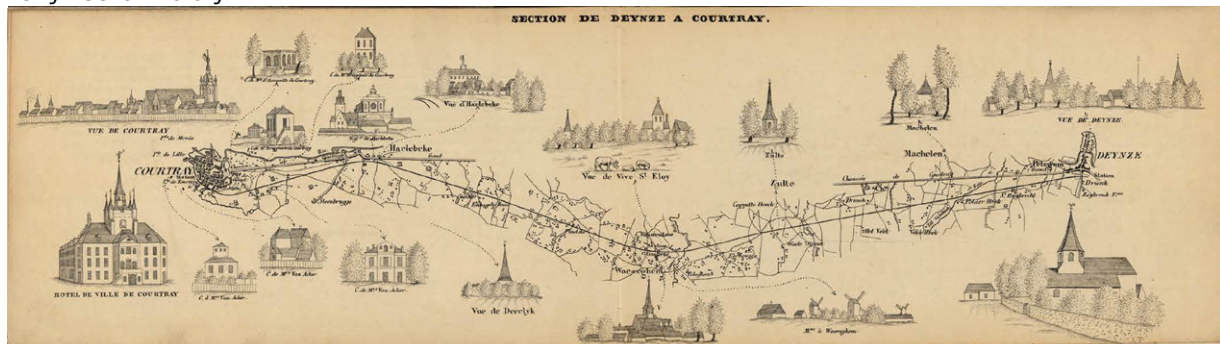
Ook Zandvoorde verdween van de spoorwegkaart na de invoering van het IC/IR-plan op 3 juni 1984. Het stationsgebouw is ondertussen ook verdwenen.

## De tweede lijn in onze provincie was een verbinding met buurland Frankrijk

In de wet 1 mei 1834 die de aanleg van een spoorwegnet in ons land toeliet, werd Kortrijk niet met een spoorlijn toebedeeld. Reeds bij de eerste besprekingen omtrent de uitbreiding van het oorspronkelijke spoorwegnet kwam een lijn over Kortrijk aan bod. Ondanks hevige parlementaire discussies en tegenstand, achtte de regering de bijkomende lijn noodzakelijk om de handel en de nijverheid in ons land nieuw leven in te blazen. Door middel van een concessievergunning voor de aanleg van de spoorlijn van Parijs naar Rijsel, waarvan Rijsel-Gent een normaal verlengstuk zou zijn, poogde men die tweede verbinding met Frankrijk te realiseren.

J.B. Nothomb, minister van Openbare Werken, diende op 8 mei 1837 een voor Kortrijk belangrijk wetsvoorstel in. In een soort bijvoegsel aan de wet van 1 mei 1834, stelde hij voor om een lijn te leggen van Gent naar de Franse grens via Kortrijk, met een vertakking naar Doornik. Het voorstel werd in het parlement eenparig aangenomen. Nadat alle betrokken politici hun grieven en die van hun kiezers hadden verdedigd, werd de wet op 26 mei 1837 met 62 stemmen voor, twee tegen en twee onthoudingen aangenomen.

### De lijn Gent - Kortrijk



Voor de aanleg van de spoorlijn Gent-Kortrijk werd een beroep gedaan op de bekende ingenieurs van de staatsspoorwegen, de heren De Ridder en Simons. Zij tekenden een tracé voor de lijn, waarbij het Leiebekken werd gevolgd. Andere plannenmakers stelden een tracé voor langs het Scheldebekken tot in Oudenaarde en vandaar naar Kortrijk. Met dit doel overhandigde het stadsbestuur van Oudenaarde een petitie aan minister van Openbare Werken Nothomb. De gemeenten uit het Leiebekken verdedigden het ontwerp van De Ridder en Simons met veel brio. Zij haalden argumenten aan waarin het voordeel van de ideale bodemgesteldheid, de economie en de bevolkingsdichtheid naar voor werd gebracht.

De gemeenteraad van Deinze reageerde heftig tegen de voorstanders van de lijn door het Scheldebekken. Indien de spoorlijn aangelegd zou worden langs Nazareth en Kruishoutem, vreesden de gemeenteraadsleden dat de bevolking de voorkeur zou geven aan de postkoets die regelmatig Gent met Kortrijk verbond. Werde de lijn via Deinze aangelegd, dan nam de gemeenteraad zich voor elke verbinding van de postkoets met die twee steden af te schaffen. Om de opgestelde petitie aan de *minister van Publyke Werken* te overhandigen, besliste de gemeenteraad om de burgemeester en een schepen af te vaardigen in Brussel.

Het tracé via het Leiebekken haalde het en werd ook uitgevoerd. Het bood de mogelijkheid om via korte verbindingen op goedkope manier Tielt, Roeselare en vooral Ieper te bereiken met het spoor. Het tracé via Oudenaarde werd afgewimpeld omdat er te veel hoogteverschillen waren. Nadat de definitieve plannen klaar waren kocht de staat de gronden aan. Hierna kreeg Basile Parent uit Mechelen in 1838 de aanbesteding toegewezen.

De lijn vertrok uit het toenmalige station Gent-Zuid en liep via Deinze, Waregem en Harelbeke naar Kortrijk. De enkelsporige lijn liep over 84 bruggen en 2 viaducten, en er waren 65 overwegen nodig.

## KORTRIJK

Belangrijk voor Kortrijk was vooral de inplanting van het station. De stad had er alle belang bij dat het zo dicht mogelijk bij het centrum werd gebouwd. Zinspelend op meningsverschillen die over het onderwerp van de inplanting van het stations waren gerezen, o.m. in Gent en vooral in Brugge, stelden de Kortrijkse raadslieden dat, rekening houdend met de belangrijke investeringen die noodzakelijk waren voor de aanleg van een spoorwegnet, het algemeen belang zwaarder moest doorwegen dan de privébelangen.

Bovendien sloegen zij het nut voor Kortrijk hoger aan dan dat van andere steden omdat bij het station ook een douanekantoor moest worden gebouwd voor het vervullen van de nodige formaliteiten bij in- en uitvoer over de grens. De reden, aldus de gemeenteraad, om het station nabij de stad te bouwen was om de reizigers die opgehouden werden door de douanediens in de onmiddellijke omgeving van het station overnachtingsmogelijkheden aan te bieden. Ook de vertrek- en aankomstplaats van de postkoetsen mochten niet ver verwijderd zijn van het stationsgebouw. Deze overwegingen golden overigens niet alleen voor het reizigers- maar ook voor het goederenvervoer.

De ingenieur Noël, directeur van de spoorlijn, stelde voor om de halte tussen de Doornikse en de Rijselse poort uit te bouwen. Dit voorstel werd door het stadsbestuur grondig onderzocht. De gemeenteraad zond hiertoe zijn burgemeester Félix de Béthune (1789-1880) en twee schepenen naar Brussel bij de minister van Openbare Werken. De delegatie aanvaardde in de hoofdstad het plan om het station te vestigen op een plaats juist buiten de stadswallen tussen de vestinggrachten, tussen de Doornikpoort en de Rijselpoort, dit ten zuiden van de stad. De afstand tot de Grote Markt bedroeg nauwelijks 250 meter.



Het nieuwe stationskwartier van Kortrijk

Men hoopte eveneens op het ontstaan van een nieuw kwartier tussen de Waterpoort en het station, samen met het aanleggen van vier nieuwe straten (o.a. de huidige Koning Albertstraat - vroeger de Frankrijkstraat - en de Stationstraat). De inplanting op die plaats leende zich bovendien uitstekend voor het doortrekken van de spoorlijn naar de Franse grens toe, een verbinding waar Kortrijk bijzonder naar uitzag.

Een half jaar na het bezoek aan Brussel door de delegatie van de Groeningestad, liet de minister van Openbare Werken aan de leden van de gemeenteraad weten dat hij de Kortrijkse argumenten aanvaardde en het station opgericht zou worden op de afgesproken plaats.

De gemeenteraad besliste meteen unaniem dat voor het station een standplaats voor koetsen zou worden aangelegd. Het memorandum, opgesteld op 28 april 1838 door de ingenieurs Vifquin, Noël en Demoor, onder leiding van ingenieur Noël, waarin de inplanting van het station was beschreven, was dus aangenomen. Na het afronden van de besprekingen konden Noël en de plaatselijke overheden op 13 november 1838 het akkoord ondertekenen. Vier dagen later bevestigde de regering de verbintenis, terwijl de gemeenteraad dit deed op 1839. Tenslotte volgde op 4 april 1839 de Koninklijke goedkeuring. Meteen konden de werken beginnen, maar een aantal onteigeningen en de afbraak van de Doorniksepoort naast de diverse aanaardingswerken en de aanleg van de nieuwe stadsgrachten vertraagden de werkzaamheden.

Het gebruikte terrein strekte zich uit over een lengte van 592 meter en een breedte van 48 meter. Als bijdrage diende de stad Kortrijk op haar kosten de gronden voor de halte te bezorgen, de Doornikse poort te slopen, de aanwezige grachten te dempen, een stationsplein en vier verbindingswegen naar de stadskern aan te leggen.

Eveneens werd bepaald dat het gehele stationsgebied vrijgesteld zou blijven van alle gemeentebelastingen. Tot in 1860 immers inden de octrooigemachtigden aan iedere stadspoort een belasting. Maar het aparte artikel vrijwaarde de staatsspoorwegen van deze financiële maatregel. Wel mocht het gemeentebestuur de spoorweg aan de stadzijde omheinen en voorzien van een octrooi- en politiebureel. Door die afbakening was het voor de reizigers onmogelijk om de geldelijke verplichting te ontwijken.

Het baanvak Gent-Zuid-Deinze werd al op 25 augustus 1839 in gebruik genomen. De trein naderde en zou op zondag 22 september 1839 onder veel vertoon Kortrijk binnenstomen. Kortrijk maakte zich op...

## De inhuldiging

De stad wilde van de inhuldiging van de spoorlijn dé gebeurtenis van 1839 maken. De feesten zouden een volle week duren: van zondag 22 september tot de volgende zondag 29 september 1839. Iedereen werd opgetrommeld, elke vereniging werd uitgenodigd om haar beste beentje voor te zetten, de muziekgezelschappen oefenden hun nieuwste stukken in... De gemeenteraad trof in haar zitting van 23 juli 1839 een unieke beslissing: *Kortryk kermesse*, gepland vanaf 18 augustus 1839, zou uitzonderlijk uitgesteld worden tot de inhuldiging van de spoorlijn Gent-Kortrijk. De raad besliste tevens om de koning en de koningin uit te nodigen. Een speciale stadsdelegatie werd naar Brussel gezonden om de invitatie af te geven op het paleis. Ook de staats-, provincie- en gemeente-functionarissen werden uitgenodigd. Een bedrag van 200.000 fr werd via een bijzondere lening ter beschikking gesteld.

Dat de plechtige inhuldiging met veel luister gevierd werd, blijkt uit een bewaard gebleven relaas.



Zondag 22 september 1839 werd de Kortrijkse bevolking al om 6 uur gewekt door kanonschoten, klokkengelui en beiaardmuziek.

als het koningspaar, de drie ministers en de hofhouding tussen Gent en Kortrijk met een stoomtrein.



De "plechtige opening" van de lijn.

De genodigden aan de stoet die van Gent naar Kortrijk zou rijden, vertrokken op de middag met een speciaal konvooi naar Gent. De schrijver van het relaas verhaalde dat twee versierde treinen met genodigden vanuit Brussel vertrokken. In Mechelen wachtten de konvooien op de aansluitingen uit Leuven en Antwerpen. Zodra die verzekerd was reden ze gezamenlijk naar Gent. In Dendermonde echter hield de plaatselijke overheid het gezelschap tegen, feliciteerde de aanwezige ministers en dronk met hen de erewijn. Enige tijd later bereikten ze Gent. Hier was zulk een volkstoeloop dat voor een ongeluk werd gevreesd. Gelukkig bleef het onheil achterwege. Wel dienden de passagiers te Gent lange tijd te wachten op de aankomst van de wagens uit Brugge. Nadat het West-Vlaamse konvooi met heel wat vertraging was toegekomen, vertrok om 15 uur de stoet uit de Arteveldestad, voorafgegaan door *eene locomotive, bestemd om den weg gade te slaen*. De reizigers waren zeer tevreden over de nieuwe lijn die getuigde van een degelijke constructie. Om de feestvierende te verwelkomen werd de inhuldiging onderweg door de lokale bevolking opgeluisterd. Zo begroette in Deinze de musicerende fanfare de voorbijrijdende treinen.

In Waregem daarentegen flankeerde een vlaggenversiering het spoor, terwijl in Harelbeke de locomotieven onder een triomfboog doorreden. Na een tocht van anderhalf uur arriveerde het feestkonvooi in Kortrijk. Het werd aangekondigd door klokkengelui en beiaardlieders. De gasten werden opgewacht door koning Leopold I die, omringd door zijn officieren, plaats had genomen in de koninklijke tent, die steeds voor zulke gelegenheden gebruikt werd. De koning begroette de gemeenteraadsleden en opende plechtig de spoorlijn. Over de aanwezigheid van de koningin waren de bronnen aanvankelijk verdeeld. Volgens sommigen kwam het vorstenpaar met de inhuldigings-treinen mee naar Kortrijk. Dit scenario werd aangehouden bij de plechtige herdenking van de 150<sup>e</sup> verjaardag van de spoorlijn op vrijdag 22 september 1989. Toen reisden amateur-toneelspelers, vermoemd

Helaas, het initiatief bleek historisch niet te kloppen. Een rechtzetting volgde. Feit is dat de koningin ziek was en te Oostende verbleef. Koning Leopold I kwam per koets aan te Kortrijk en woonde de plechtigheden bij. Hij overnachtte bij burgemeester Félix de Béthune. 's Anderendaags, 23 september 1839, vertrok hij opnieuw naar Oostende.

Zondag 22 september 1839 betekende merkwaardig genoeg onder meer dan één oogpunt een bijzondere dag voor Kortrijk. Naast de officiële inhuldiging van de spoorlijn, gebeurde die dag een wereldprimeur. Een voorloper van de moderne

fotografie, de daguerrotypie, was nog niet zo lang uitgevonden en in Kortrijk wilde men met die nieuwe techniek de plechtigheid voor de eerste trein op de gevoelige plaat vastleggen. Het weer moest natuurlijk goed zijn voor de belichting en de personaliteiten waaronder koning Leopold I en de ministers J.B. Nothomb van Openbare Werken, J. Raikem van Justitie en L. Desmazières van Financiën, dienden zeven seconden onbeweeglijk te blijven. Het begin van de opname werd aangekondigd door een kanonschot!



De spoorlijn van Gent-Zuid tot Kortrijk was aangelegd met één spoor en was 43 kilometer lang. Reizen per trein was toen nog een dure onderneming. Om van Kortrijk naar Brugge te reizen bijvoorbeeld betaalde de reiziger in 1<sup>e</sup> klasse 4 fr 80 ct, in 2<sup>e</sup> klasse 3 fr en de sukkels in 3<sup>e</sup> klasse legden nog 1 fr 70 ct om in open lucht te worden vervoerd. In Gent-Zuid moesten de reizigers overstappen op de trein naar Oostende.

De uitbreiding van de spoorlijnen vanuit Kortrijk ging onstuitbaar verder: op 23 oktober 1842 was de lijn Kortrijk – Moeskroen - Doornik geopend. Op 6 november 1842 werd de lijn van Kortrijk naar Tourcoing. Op 15 juli 1847 werd de lijn Brugge – Kortrijk in gebruik genomen en op 15 januari 1853 was het de beurt aan de lijn Kortrijk – Wervik. De lijn naar

Ieper was volledig klaar op 23 januari 1854. Deze naar Oudenaarde volgde op 12 april 1868. Uiteindelijk kwam ook de lijn Kortrijk – Ronse via Avelgem klaar op 1 juni 1869.

Het stationsgebouw was net als dat van Brugge een creatie van A.J. Payen, de huisarchitect van de staatsspoorwegen. Voor Kortrijk bouwde Payen een duidelijk groter gebouw dan in de provinciehoofdstad. Hij hield het bij de strenge classicistische esthetiek en vormen. De werken van Payen voelden koud en streng aan, vermits bijna alle versieringselementen bewust genegeerd werden. Payen handhaafde de klassieke indeling van een centraal blok en twee zijvleugels, afgewerkt met zuilen, pilasters en frontons. Het station werd evenwijdig met de sporen gebouwd en was gelegen aan de *Place des Eperons d'or*, zoals het stationsplein toen heette. De bouw van het station werd in drie fasen afgewerkt, telkens vooraf gegaan door een aanbesteding. De eerste openbare toewijzing had plaats in het Brusselse Noordstation en behelsde het metselwerk. Het schrijn-, glas-, schilder- en smeedwerk werd de 17de februari 1858 op dezelfde wijze aanbesteed, terwijl de laatste op 28 april van datzelfde jaar werd toegekend.

Het centraal paviljoen werd ontworpen en gebouwd in twee verdiepingen. De ingang van het station lag in het midden van het centraal blok. Via drie trappen kwam de reiziger door één van de drie boogvormige traveeën in de *salle des pas perdus*. Op het ontwerp treffen we vijf traveeën aan in het onderste deel van de gevel van het centraal gedeelte. Op de foto's tellen we zeven traveeën. De twee buitenste vormen een verbreding van het middenblok. Pilasters met inkepingen scheidden de deur- en vensterpartijen van mekaar. In de inkomhall - de *grand vestibule d'entrée* zoals vermeld op het ontwerp - liep de reiziger recht op de loketten. De sporen bereikte hij via een doorgang rechts van de balie. Een lokaal voor het wegen van de bagage en het bureel van de stationschef waren

eveneens ondergebracht in dit centrale gedeelte van het station. Via een trap kon de bovenverdieping worden bereikt. Hier woonde de stationschef. Bij de gevel van de bovenverdieping van het middenblok is er overeenstemming tussen het ontwerp en de gefotografeerde stationsgevels. De gevel telt vijf traveeën waarvan de twee buitenste afgewerkt zijn met rechthoekige vensteropeningen, de drie middelste zijn rondboogvormig. In de top van de gevel prijkt de stationsklok. Het uurwerk is met een rondboog afgewerkt. Het balkon op de eerste verdieping is versierd met balustrades die in de jaren 1930 verdwenen.

De rechtereuleug van het stationsgebouw, gelegen aan de kant Moeskroen, was ingenomen door de wachtzalen 1<sup>e</sup>/2<sup>e</sup> en de 3<sup>e</sup> klasse. De "standen" waren toen duidelijk gescheiden. Via een centraal ingebouwd keuken/toonbanksysteem konden zowel de buffetten en restaurants van de twee wachtkamers tegelijk bediend worden. Het rechtergedeelte van het station was getekend in het ontwerp met vijf traveeën, op de foto's tellen we er zeven. In het midden is een stompe puntgevel aangebracht, wat niet voorzien was in het ontwerpplan.

In de linkervleugel, die symmetrisch was gebouwd met de rechtereuleug, waren o.m. het telegraafkantoor, het bagagedepot en het postkantoor ingericht. Ook de onderstationschef en de treinwachters hadden er hun onderkomen. Hun burelen lagen aan de kant van de sporen. Aan het uiteinde van de linkervleugel, kant Harelbeke, lag de uitgang van het station.

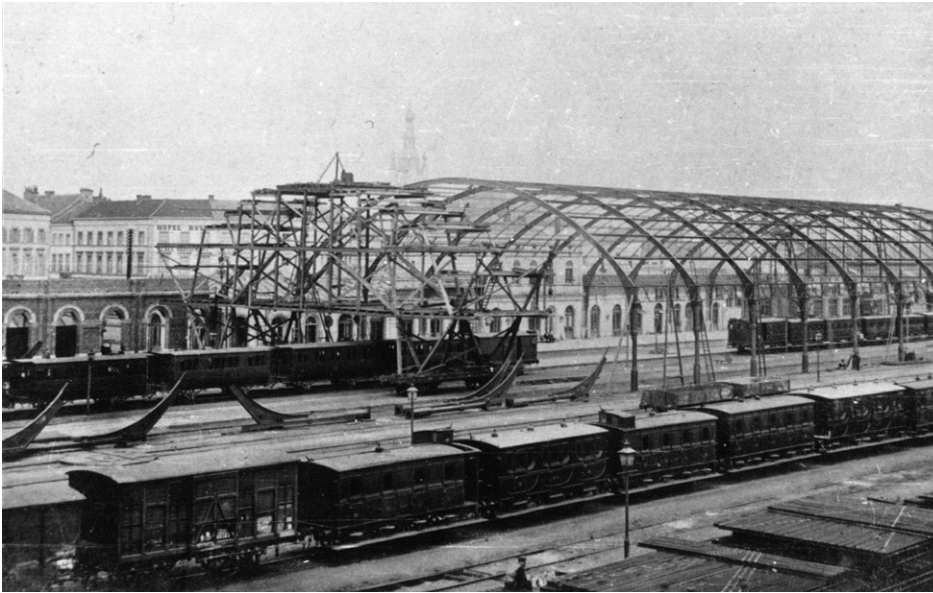
Aan beide zijden van het gebouw was een goederenstation gebouwd. Het goederenpark aan de kant Franse grens was bestemd voor goederen onder douanetoezicht.

Al in 1839 werd een werkplaats opgericht om de locomotieven te onderhouden en te bevoorraden. Uit



de inventaris van de locomotieven in dienst bij de Belgische Staatsspoorwegen in 1840 leren we dat Kortrijk over vier stoomlocomotieven beschikte.

Het uitgebreide spoorwegnet rondom het station en het toenemende reizigersverkeer waren de aanzet tot het smeden van plannen om het station te vergroten. De uitvoering van deze plannen werd door het stadsbestuur vertraagd. Verbouwingen en het verplaatsen van de omheiningsmuur van de gevangenis kregen voorrang. Het duurde uiteindelijk tot 6 augustus 1877 vooraleer een ontwerp voor een nieuw stationsgebouw door de gemeenteraad werd goedgekeurd. In het plan voorzag men de bouw van een overdekt reizigersstation van 140 meter lang, 40 meter breed en 16 meter hoog. De aanbesteding hiervoor had plaats op 24 april 1878.



De bouw van de overkapping

De bouw van de stalen markies was een bezienswaardige gebeurtenis. De stalen spanbogen werden gemonteerd met behulp van een mobiele stelling. Het treinverkeer kon gewoon verder doorgaan. De treinen reden onder de stelling door. De verticale doorsnede van de perronbedekking vertoonde een halfronde cirkel, waarboven als het ware een verhoogd fronton stond. Dit glazen geheel rustte op ijzeren pijlers, die van herbruikt materieel gemaakt waren. Aan weerszijden van de koepel was de boog voor een derde dichtgemaakt met een houten dakbedekking die aan de buitenkant afgewerkt was met zinken platen. De ontstane opening in de top van de koepel was afgedicht met een dakruiter waarin de beglazing was aangebracht. Via deze dakruiter kon de spoorhalle verlicht en verlucht worden. Dit laatste was een noodzaak bij de stoomtractie. Aan de beide kopzijden was de koepel afgesloten door een frontaal raamwerk. Het geheel oogde imposant. Het overdekt station werd in 1879 in gebruik genomen.

Tijdens de Eerste Wereldoorlog was de treindienst op de spoorlijnen sterk verstoord. De troepenbewegingen hadden op alles voorrang. De dienst van de spoorwegen viel onder de "Militär-Generaldirektion des Eisenbahn in Brüssel". Het spoorboekje kreeg de Duitse benaming *Amtliches Kursbuch für die Eisenbahnen des deutschen Militärbetriebes auf dem westlichen Kriegschauplatz*. Het kostte 0,40 frank en

was soms maar voor één maand geldig. De diensttabellen droegen allemaal het opschrift *Nur für Militärpersonal* en telden slechts enkele treinen per dag.

De oorlog bracht geweld en beschadigingen met zich. Kortrijk werd, in vergelijking met andere stations op lijn 66, redelijk gespaard. De brug *de Drie Duikers* over de Leie werd op 10 augustus 1917 door inslaande bommen geraakt. De glazen koepel van het station werd zwaar beschadigd (glasbreuk) door Engelse bommenwerpers tijdens de raid van 26 oktober 1917. Na de oorlog werd de koepel hersteld.

Kortrijk leed, kreunde en bibberde vooral tijdens de laatste jaren van de Tweede Wereldoorlog. De verwoestende bombardementen brachten enorm

mensenleed en materiële schade met zich. Het spoor speelde daarin een centrale rol. Om de Duitse bevoorrading van het Franse invasiegebied te verhinderen, poogden de geallieerden alle weg- en spoorwegknooppunten te vernielen.

In zes geallieerde luchtaanvallen op 18 en 26 maart, 10 en 15 mei, 21 juli en 5 september 1944 vielen er zowat 445 dodelijke slachtoffers. Voor de spoorweg waren de raids van 26 maart en vooral van 21 juli 1944 moorddadig en

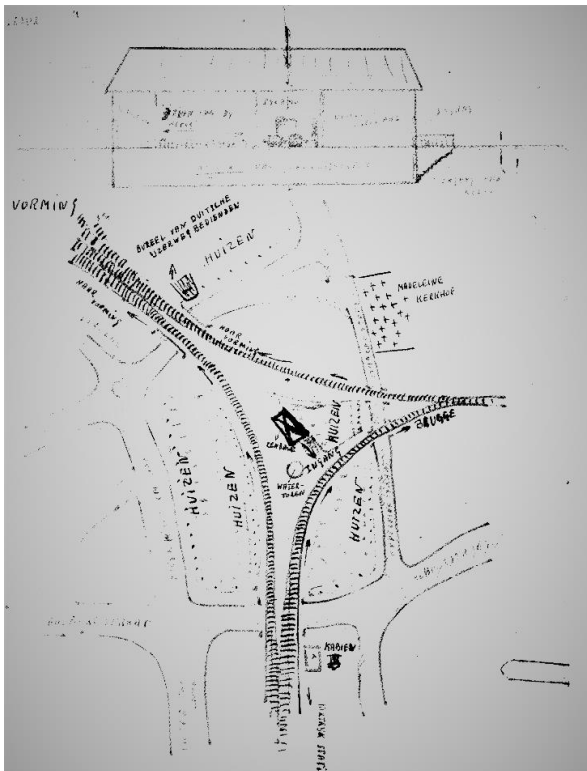
verwoestend. Tijdens het bombardement van 26 maart 1944 om 20u55 werd vooral het vormingsstation zwaar beschadigd.

Op woensdag 10 mei 1944 om 23u17 was het opnieuw prijs. Enkele minuten voordien hadden *pathfinders* het doel met rode fakkels afgebakend. De bommen veroorzaakten ook nu weer een enorme ravage in het vormingsstation.

In de nacht van donderdag 20 op vrijdag 21 1944 viel het ergste voor. Rond 0u45 ging het alarm af. De hemel was hel verlicht door neerddarrelende zwermotten en magnesiumfakkels. Iedereen vluchtte de schuilkelders in. In de verte naderde een onheilspellend gezoem.

Tien minuten later doken de eerste Lancasters op uit de donkere nacht. Fluitend vielen de bommen neer, krakende inslagen, ontelbare ontploffingen.

De spoorweg werd zowaar van de kaart geveegd. Van de Aalbeeksesteenweg tot aan de Markesteenweg vielen de bommen met een ongelooflijk dichte concentratie op het vormingsstation. Niet minder dan 358 kraters, waarvan de één aan de ander paalde, werden geteld. Verwongen spoorstaven. Locomotieven die onherstelbaar beschadigd waren lagen als gesneuvelde helden over elkaar.



Het doel van de aanval was duidelijk om de meest kwetsbare plaats van het spoorwegknooppunt tussen de Congoweg en de Markesteenweg in Kortrijk uit te schakelen. Dit punt stond bij de geallieerden bekend als de *triangle junction*. De brug in de Bethunelaan heette de *five track-bridge*. Een spoorwegaarbeider uit de locomotiefwerkplaats had hiervoor een gedetailleerd plannetje getekend. Dit werd gefotografeerd en per koerier naar Engeland overgebracht. Het diende als richtpunt bij de briefing van de piloten.

De militaire treinen konden al op zaterdag 22 juli 1944 naar Frankrijk rijden via een omweg. Ze reden via de lijn Kortrijk-Brugge tot achter het sportterrein in Heule, wisselden daar van richting en vertrokken via de lijn Kortrijk-Poperinge naar Frankrijk. Het overige treinverkeer werd opnieuw opgehouden aan de Passionistenstraat net voor het zwaar beschadigde reizigersstation. De herberg De Wapens van Zeeland werd als tijdelijke wachtzaal gebruikt. De kantoren van de NMBS werden ondergebracht in het Fort.

Vanaf maandag 31 juli 1944 konden de treinen naar Ronse, Oudenaarde en Gent opnieuw normaal rijden. Als gevolg van de beschadigingen aan de overdekte spoorhalle vertrokken ze aan de overweg van de Doornikstraat. De treinen naar Brugge reden via Waregem en Ingelmunster. Op 4 augustus 1944 kwam een eerste spoor vrij in het vormingsstation en konden de treinen opnieuw naar Moeskroen rijden. De locomotiefwerkplaats werd tijdens het bombardement zodanig geteisterd dat de machines er niet meer konden worden onderhouden. De werkplaats Moeskroen (FMC in het spoorwegjargon) fungeerde na de bevrijding tot 1951 als noodwerkplaats voor Kortrijk.



Verwongen materieel na het zwaar bombardement op Kortrijk-Vorming

Het college van burgemeester en schepenen en de NMBS wijdde op 14 februari 1949 een grondige studie aan de plannen voor het oprichten van een nieuw reizigersstation. Hetzelfde jaar nog werden ook plannen gemaakt voor de herinrichting van het vormingsstation en een nieuw goederenstation aan de Magdalenastraat (Weide). De plannen voor de nieuwe goederenloods in Kortrijk-Weide dateren van 10 januari 1950 en waren getekend door architect Pauwels. De werkzaamheden aan het locomotiefdepot startten al op 24 juni 1949. Op 1 oktober 1950 waren de spoorwerken aan de trierbundels, het bouwen van het dienstgebouw van Kortrijk-Vorming en de locomotiefloods al een flink stuk opgeschoten. Ook het nieuwe reizigersstation en het autobusstation waren in 1956 klaar.

Het nieuwe stationsgebouw van Kortrijk was voor zijn tijd een modern opgevat bouwwerk. Het was voor een station zeer klassiek van opvatting. Evenals Payen tekende architect Pauwels - de architect die o.m. de Ieperse hallen reconstrueerde - opnieuw een centrale blok met twee vleugels. De vleugels kregen, gezien de belangrijkheid van het station, twee niveaus. Het volledig symmetrische gebouw heeft aan beide vleugels elk elf rechthoekige vensterpartijen. Het geheel is opgetrokken in witte grèsstenen. In het centraal blok is rondom de vensters en in de kroonlijst blauwsteen verwerkt.

Het middengedeelte van het gebouw is gekenmerkt door zijn merkwaardige gevel, bestaande uit twee vooruitspringende kolommen en een centrale gebogen gevel. Deze gevel kreeg drie deur- en vensterpartijen die tot de top van de achterliggende inkomhall reiken. De zeven arduinen trap treden leiden de reiziger naar de ingang van het station. De inkomhall omvat naast de lokettenbalie en een informatiekantoor, ook een krantenwinkel. In de rechtere vleugel werden de diensten voor de ontvangsten, de politie en de beweging ondergebracht. De dienst van de beweging in het station omvatte naast de stationschef alle diensten die zich bezig houden met het dagdagelijkse beheer van het treinverkeer. Op het uiteinde van het gebouw, kant autobusstation, werd op de verdieping op 14 januari 1965 de blokpost 21 in dienst gesteld. Het werd een modern seinhuis van het type al-relais en het centraliseerde meteen alle elektrische en mechanische seinhuizen van het reizigersstation.



Het huidige station dateert van 1956

In de linkervleugel werd op de gelijkvloerse verdieping een buffetrestaurant ingericht. Op de eerste verdieping kregen de hoofdwachters en wachters hun onderkomen. De rest van de kantoren werden ingenomen door de technische diensten.

Het treinverkeer op de lijn Kortrijk-Ronse werd in 1959 volledig stilgelegd en vanaf 2 augustus 1959 vervangen door autobussen. De lijn werd buiten dienst gesteld tussen Zwevegem, Avelgem en Ronse. Het spoorgedeelte tot Zwevegem bleef in dienst voor de bevoorrading van de draadfabriek van Bekaert. De trajecten Avelgem-Ronse en Zwevegem-Avelgem werden respectievelijk in 1965 en 1966 opgebroken. Het goederenverkeer naar Zwevegem werd opgeschort vanaf 1 juni 1991. De staalraad werd vanaf die dag aangevoerd per trein tot Kortrijk en verder afgeleverd per vrachtwagen. De lijn Kortrijk-Zwevegem werd definitief gesloten vanaf 21 november 1991. Alhoewel de opbraak van de spoorlijn 83 bij Koninklijk Besluit werd bevolen, werden deze werkzaamheden voorlopig opgeschort en wordt de beslissing om de sporen te verwijderen in beraad gehouden.

Eind 1973 zette de Raad van Bestuur van de NMBS het licht op groen voor de elektrificatie van de spoorlijn Gent-Kortrijk (lijn 75). De lijn werd officieel "elektrisch ingereden" op 28 mei 1980. De elektrificatie werd voortgezet en op 5 januari 1986 volgde de lijn Kortrijk-Brussel (lijn 89). Kortrijk-Brugge (lijn 66) kwam op 27 mei 1986 onder draad, terwijl Kortrijk-Rijsel (lijn 75) op 23 september 1986 daarop volgde. Ten slotte was het de beurt aan de lijn Kortrijk-Poperinge (lijn 69) die op 31 mei 1987 door elektrische treinen kon worden bereden. Naast het plaatsen van een bovenleiding boven de sporen waarop een spanning van 3.000 Volt gelijkstroom wordt verdeeld om de elektrische

locomotieven en motorstellen te laten rijden, werden de diverse lijnen grondig aangepakt. Heel wat overwegen werden afgeschaft. De seininrichting werd gemoderniseerd. Het automatisch blokstelsel werd ingevoerd.

Na 2007 onderging het station een grondige facelift en uitbreiding. Dit in het kader van het grensoverschrijdende hst-project 'Connect', deels gesubsidieerd door de Europese Unie. De onmiddellijke omgeving van het station werd hierbij eveneens opgeknapt. De perrons en de twee voetgangerstunnels onder de sporen werden vernieuwd en gemoderniseerd. De twee bestaande onderdoorgangen werden op elkaar aangesloten. Er kwam een volledig nieuwe tweede stationshal aan de achterzijde van het station (Minister Tacklaan), de kant die nu als 'achterkant' werd beschouwd, maar dus een tweede 'voorkant' werd. Door het oplichten van het dak heeft de reiziger zicht op de straatkant en kan hij genieten van het daglicht. Dit moest het veiligheidsgevoel in de hand werken. Via de nieuwe stationshal werd er een directe verbinding gecreëerd tussen de westelijke onderdoorgang enerzijds en de bushaltes en de kiss-and-ride-zone in de Minister Tacklaan anderzijds.

Bovendien werd de westelijke onderdoorgang via een hellend platform ook toegankelijk gemaakt voor fietsers zodat een snelle en vlotte verbinding ontstond tussen de beide stadswijken voor zowel fietsers als voetgangers. De overdekte toegangshelling biedt hierbij ook plaats aan 300 fietsenrekken. Er kwam ook extra parkeerruimte voor 750 wagens.

Naast het reizigersstation bestaat er nog het goederenstation, gelegen tussen de Weggevoerdenlaan en de Markesteenweg. Het bestaat uit 4 sporenbundels die in totaal 46 sporen omvatten van ongeveer 650 meter lengte. Hier worden de

treinen bij aankomst getrieerd en goederentreinen bij vertrek gevormd voor de diverse goedereninstallaties in de bedieningszone van Kortrijk.

Het vormingsstation heeft tot het begin van de jaren '60 een uitzonderlijk belangrijke rol gespeeld in de economische bedrijvigheid van Kortrijk en omgeving. Ieder jaar kende het station het roemrijke *Vlasseizoen*. Tijdens de maanden augustus en september stond alles in het teken van de vlastransporten. Tot 2.000 wagens per dag werden hier getrieerd en overgebracht naar Wevelgem, Bissegem, Harelbeke, Desselgem, Beveren-Leie, Lendelede, Wielsbeke, Marke en Oostrozebeke, allen gemeenten die met het vlas een glorieperiode hebben gekend. Ook de suikerbietenooft leverde jaarlijks, tussen half oktober en half december, een vervoersstroom tussen Poperinge en de suikerfabriek van Moerbeke-Waas.

Vandaag is het Kortrijkse station een van de laatste wederopbouwstations die nog niet gesloopt zijn. Het is ongetwijfeld het meest indrukwekkende. Voor Kortrijk is het een symbool van de wederopbouw na de oorlog. Het is ook stedenbouwkundig bepalend in de stationswijk.

De NMBS wil het stationsgebouw volledig laten afbreken. Zo is het weinig toegankelijk voor mensen met een beperking of voor mensen die met bagage de trein op moeten. De tegenstanders van de afbraak willen alvast dat de gevel blijft staan.



Het Stationsproject Kortrijk is een samenwerkingsverband tussen de NMBS, Infrabel, De Lijn, de stad Kortrijk, het Agentschap Wegen en Verkeer en Parko. Eurostation is het ontwerp bureau. Het doel van het project is het optimaliseren van de mobiliteit in de stationsomgeving voor de verschillende weggebruikers en dit volgens het STOP-principe. Dat betekent dat er vooral wordt gekeken naar de noden van de zachte weggebruikers (voetgangers en fietsers). In de tweede plaats houdt men rekening met het openbaar vervoer. En in derde instantie kijkt men naar het privévervoer.



7 MOST ENDANGERED 2023

## HET SPOORWEGSTATION VAN KORTRIJK • BELGIË

werd opgenomen in de lijst van de 7 meest bedreigde erfgoedsites in Europa

Co-funded by the European Union

European Investment Bank



De partners willen van de stationsbuurt opnieuw een buurt maken waar het aangenaam vertoeven is. Dat allemaal binnen een regionale dimensie, die zowel inspeelt op de troeven van de Eurometropool als op de verbinding met toekomstige stedelijke projecten zoals Kortrijk Weide.

*Wordt dit het nieuwe station van Kortrijk? De plannen zijn blijkbaar al getekend!*

De andere stations op de lijn 75:

**BEVEREN-LEIE**

In 1839 werd de spoorweg Kortrijk-Gent aangelegd. Het station van Beveren-Leie bevond zich langs de spoorweg, op de plaats waar de huidige Leenakkerstraat eindigt. Hoewel de straat pas in het

begin van de 20ste eeuw werd aangelegd, werd de Leenakkerweg voor het eerst vermeld in 1846.

Tot de Tweede Wereldoorlog bevond zich aan de oostzijde van de Leenakkerstraat herberg "In de Weegbrug" met een bijhorende weegbrug vlakbij de losplaats van de spoorweg. Het spoorwegstation, op het einde van de huidige Leenakkerstraat, moest het stellen met een houten barak.

Wanneer er eindelijk een bakstenen stationsgebouw werd voorzien in plaats van de houten barak, wordt de halteplaats afgeschaft.

Het bakstenen stationsgebouw bij de spoorwegovergang werd in 1980 afgebroken. Ook het huis van de bareelwachter, dat bij de spoorweg staat, werd in 1980 afgebroken. Met de elektrificatie van de spoorlijn in 1981 verdween de spoorwegovergang en werd er een hoge spoordijk aangelegd, waardoor de straat vanaf dat moment eindigde tegen de spoorweg.

Het station werd in het jaar 1966 gesloten voor het reizigersvervoer.

## WAREGEM

Uit parlementaire bronnen blijkt dat voor het station van Waregem al vanaf 1838 een bestaande constructie wordt gemeld en dat vroeger dan om het even welke andere halteplaats op de lijn Gent-Kortrijk. Het was een in hout opgetrokken loods, die wellicht al voordien dienst deed als werkplaats voor een plaatselijke schrijnwerker. Na wat aanpassingswerken kon men in het station van "Waereghem" al een jaar na de inhuuldiging van de spoorweg beschikken over een ontvangstenloket, een wachtzaal, magazijn voor bagage, en twee zijsporen. De eerste trein kwam er voorbij op 22 september 1839.



Het eerste station van Waregem

Het eerste stenen gebouw was een vrij eenvoudige constructie met acht traveeën (zes vensters en twee deuren). De deur rechts gaf toegang tot de loketten. Op de kop van het gebouw kant Stationsstraat was een wachtzaal die toegankelijk was vanop het perron via een deur op de zijgevel. Het gebouw had op zijn fontgevels robuuste steunberen. Vermoedelijk was dit gebouw halfweg de 19e eeuw te klein geworden.

Het plan van het stationsgebouw van architect Robert dateert van 1887. Hij was in dienst van 1873 tot 1889 of 1899 bij de spoorwegen en tekende alleen het station van Waregem in West-Vlaanderen. Architect Robert maakte overvloedig gebruik van allerlei



Kadasterplan met ligging van het station in Waregem

decoratieve elementen. Hij bespeelde vooral de kleurcontrasten tussen materialen. Voor de plint gebruikte hij grijze natuursteen. Verder benutte hij maximaal het contrast van rode en gele baksteen, aangevuld met arduinen ornamenten? De zijgevel werd met een tuit uitgevoerd. Op de zijgevel van het centraal gedeelte, kant loketten en wachtzaal werd de stationsnaam "Waregem Waereghem". De korte kant met drie traveeën, kant Olmenstraat, en de verdieping van het centrale gedeelte waren de dienstwoning van de stationschef. In de zijgevel van het centraal gedeelte kant Olmenstraat was een gekoppelde venster aangebracht.

Op 20 december 1868 wordt Waregem aangesloten op een nieuwe spoorlijn, de lijn van Ingelmunster naar Anzegem, aangelegd als tussenschakel tussen de lijn Brussel-Kortrijk, Gent-Kortrijk en Gent-Deinze-Lichtervelde. De lijn was voornamelijk belangrijk voor het goederenvervoer en was hierdoor dan ook oorzaak van een toename van de goederentrafieken op de goederenkoer van Waregem.

De spoorweg en het station waren vorige eeuw een aantrekkingspool voor talrijke bedrijven en daardoor een belangrijke schakel die bijdroeg tot de welvaart van Waregem. Vanuit dit oogpunt is de komst van het nieuwe bedrijventercentrum Du Parc, gelegen langs de Noorderlaan, tegenover het station van Waregem een echte opsteker.



Het tweede station van architect Robert.

Na de Eerste Wereldoorlog moest de oorspronkelijke herberg Du Parc, die aan het einde van het toenmalige stationsplein dwars en loodrecht op de lijn van de

spoorweg en het stationsgebouw stond, wijkten om het Stationsplein uit te breiden. Zo werd doorgang verleend naar het goederenstation en naar de ingang aan de huidige Olmenstraat. De toenmalige herbergier was aardappelkoopman Emile Pauwels. Naast Hotel du Parc was er plaats voorzien om paarden te stallen. Aan deze zijde van het station was een goederenloods met luifel gebouwd.

De bezetter zag in de Eerste wereldoorlog Waregem als verkeerscentrum en breidde hWt station uit voor het goederenvervoer over het spoor. Waregem kreeg ook te maken met het oorlogsgeweld toen Desselgem zwaar beschoten werd. Na het station werd het centrum een tiental dagen zwaar beschoten. Bij de terugtrekking van de Duitsers, op 19 oktober 1918, werd het station opgeblazen.

Eind van de jaren 1970 werd de spoorbedding opgehoogd in het vooruitzicht van de elektrificatie en het optrekken van de snelheid. Hierdoor verdwenen een aantal belangrijke overwegen, wat de veiligheid voor het weg- en het spoorverkeer ten goede kwam. De lijn werd een dubbelsporige elektrische lijn met een toegelaten snelheid van 160 km/h vanaf 1 juni 1980.

Tussen 2021 en 2023 werd het station vernieuwd. Er kwamen nieuwe liften en roltrappen en daarna werden de perrons en alle installaties vernieuwd. Hierdoor is het station integraal toegankelijk voor personen met een beperking. Aan de achterkant van het station werd ook een nieuwe, technische ruimte voor de spoorwegdiensten gebouwd.



Zicht op het huidige station van Waregem

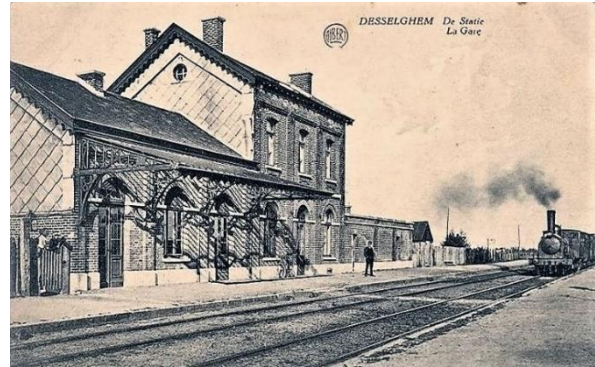
Spijts deze aanpassingen blijft de toegankelijkheid van het station een heikel punt. De lage perrons en de moeilijk begaanbare trappen voor sommige reizigers werden al meermaals aangekaart door de stad. Volgens de NMBS is er geen onmiddellijke oplossing want de NMBS maakt in samenspraak met de federale overheid keuzes tussen verschillende projecten, in functie van de financiële middelen die werden voorzien.

## DESSELGEM

Economisch was Desselgem tot de jaren 1950 belangrijk voor zijn vlasmarkt. De bloei van de vlasindustrie was een belangrijke drijfveer voor de aanleg omstreeks 1870 van de intergemeentelijke steenweg tussen Oostrozebeke en Deerlijk-St.Lodewijk met de aanleg van de Leiebrug tussen Desselgem en Ooigem als voornaamste bouwwerk. In diezelfde periode kreeg Desselgem ook zijn halteplaats langs de spoorlijn Gent-Kortrijk met goederenstation, dat in het vlasseizoen zorgde voor het transport van tientallen vlaswagons per week.

De spoorweg tussen Gent en Kortrijk wordt in 1838-1839 aangelegd (opening en registratie in het kadaster in 1839).

In 1869-1870 kreeg Desselgem een treinstation met loskaai voor kolen en vlas op de spoorlijn tussen Kortrijk en Gent, naast de spoorwegovergang aan de Sprietestraat.



Station Desselgem was een station van het type 1881, gebouwd door de Staatsspoorwegen.

Met de aanleg van de steenweg, de bloei van de vlasnijverheid, de bouw van de Leiebrug en het station, komt de wijk Spriete rondom het station en rondom het kruispunt van de Liebaardstraat/ steenweg Kortrijk-Gent tot ontwikkeling. Langs de steenweg zullen zich na verloop van tijd voornamelijk vlashandelaren en herbergiers vestigen.

Vermoedelijk in het begin van de jaren 1980 werden door de elektrificatie van de spoorlijn, bruggen over de spoorweg Kortrijk-Gent gebouwd (Spriete- en Leemputstraat).

Met de aanleg van de steenweg, de bloei van de vlasnijverheid, de bouw van de brug over de Leie tussen Ooigem (Wielsbeke) en Desselgem en de bouw van het station, komt een kleine buurt rondom het station tot ontwikkeling. De wijk Spriete kende aldus aan het begin van de toenmalige Sprietestraat een sterke uitbreiding. In de omgeving vestigen zich verscheidene handelaars in gezwingeld vlas (botekopers) en ontstaan enkele herbergen, zoals de in 1870 opgerichte herberg "In de Belle Vue" halverwege het station en De Knok (ter hoogte van nummer 238, afgebroken), de in 1877 opgerichte herberg "A la Salle d'Attente" (nummer 162) en de in 1878 opgerichte herberg "A la Station" of "In de Statie", beiden gelegen bij de spoorwegovergang. Tegenover herberg "A la Salle d'Attente" wordt in 1890 herberg "Hotel de l'Univers" gebouwd (nummer 170); bij de herberg is een weegbrug voor het afwegen van onder meer vlas en kolen.

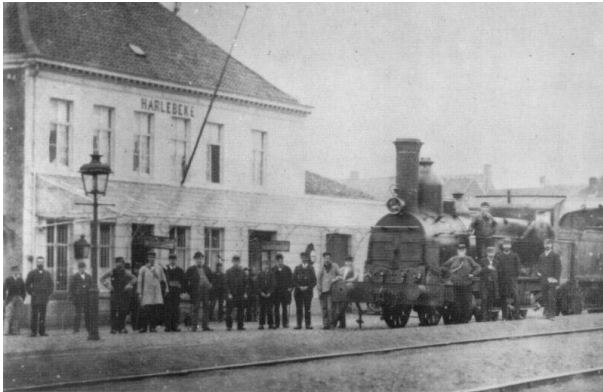
Desselgem was een station langs de spoorlijn Gent - Kortrijk - Fives (FR) (lijn 75). Het station werd afgebroken om de verbreding van de spoorlijn mogelijk te maken. Drie jaar na de sluiting en sloop van het station werden ook de goederenspooren opgebroken.

## HARELBEKE

Het station opende op 22 september 1839. Van meet af aan was Harelbeke een drukke halte op deze verkeerslijn. In de eerste helft van de 20e eeuw



kwamen vlashandelaars uit Kuurne, Bavikhove en Hulste hun goederen laden en lossen op de treinen. Daarnaast reisden veel grens- en seizoensarbeiders uit de streek naar Frankrijk voor hun werk.



Tot eind jaren 1950 was er een trein die 's morgens om 5:59 speciaal uit Harelbeke vertrok via Kortrijk met aankomst in Tourcoing om 6:27. Er was ook een mijnwerkerstrein die vertrok in Harelbeke om 19:15 met aankomst in Saint-Ghislain om 21:10. De mijnwerkers vertrokken er 's morgens en kwamen terug aan in Harelbeke om 8:42.

In 1861 wordt de nabijgelegen voormalige woning van Louis Frans Lefevre, brouwer te Harelbeke omgevormd tot stationsgebouw. Vanaf 10 november 1862 werd er ook een eerste telegraafkantoor geopend.

In 1890 maakte architect Henri Fouquet plannen voor een nieuw station in Vlaamse neorenaissance stijl. In 1896 werd het neorenaissance stationsgebouw in gebruik genomen. Het overleefde zowel Eerste en Tweede Wereldoorlog en transformeerde stilletjes aan van een goederenstation naar een station voor het reizigersverkeer.

Het gebouw bestond uit het eigenlijke station en de woning voor de stationschef. Deze laatste was veel soberder versierd. Het station werd ontworpen volgens het toenmalige vaste patroon. Het kende oorspronkelijk een lokettenzaal met een bureau der ontvangsten, een postkantoor, een telegraafkantoor en rechts de wachtzalen van de eerste, tweede en derde klasse.



Het station was van belang voor de lokale industrie. Rond 1950 telde het drie loskoeren, een laadperron en een goederenmagazijn. Er waren nog eens 7 rangeersporen en 3 spooransluitingen naar omliggende bedrijven (Verstraete, Schotte & Bossuyt-Dewitte). De vlasnijverheid zorgde tijdens de zomer voor veel activiteit rond het station.

In 1962 werden herstellingswerken verricht, waarbij de monumentale ingangsdur van de derde klasse werd heringericht tot fietsenstalling, terwijl het bureau van de stationschef als magazijn werd heringericht. Aan de voorgevel van het Stationsplein werden Japanse kerselaars geplant.

In 1976 werd de spoorweg geëlektrificeerd en verhoogd tot 6 meter. Het laatste om vijf lokale spooroverwegen af te schaffen. Het goederenstation en het sanitair gebouw werden afgebroken. Voor het stationsgebouw een nieuw ontwerp gemaakt. Omwille van dit nieuwe concept werd een groot deel van het interieur gedemonteerd. Vloeren en marmeren schouwen werden uitgebroken.

In 1980 werden de gevels en de bedaking beschermd als monument. In 1987 werden er door de NMBS restauratieplannen opgemaakt onder leiding van architect K. Heyneman. Hij voorzag stationsruimte in het station zelf en polyvalente ruimtes in de woning van de stationschef. Tegen 1987 was de aanbesteding al klaar. Door besparingen echter gingen de werken niet door. Het gebouw werd te koop aangeboden aan particulieren en werd aangekocht in juni 1993 door vzw Poort van de Stad met de intentie om het te restaureren. Uiteindelijk in 1999 kocht het stadsbestuur van Harelbeke het aan omdat het meer subsidies zou krijgen. De restauratie die erop gericht was het station in zijn oorspronkelijke staat terug te brengen, werd in 2004 voltooid. Zo werd de torenspits, die in 1935 bij een storm was omgewaaid, er weer bovenop gezet.

In 1993 werd het gekocht door vzw Poort van de Stad, een vzw opgericht met als enig doel de restauratie van het station van Harelbeke. In 1999 werd het stationsgebouw aangekocht door de stad Harelbeke. Restauratiewerken gingen van start in 1999 en raakten voltooid in 2004.

Bij de renovatie van het stationsgebouw in 2002 werd tevens een klein maar modern reizigersgebouw aangelegd, naar ontwerp van architecten Van Houtryve en A. Philips. Het is elke dag open. Eind 2021 is het loket niet meer bediend. Sindsdien vestigde Oxfam Wereldwinkel in het gebouw. Het bevat ook een wachtaal en openbare toiletten.



In 2004 werd het oude stationsgebouw een brasserie: *Track 75*. Op de verdieping wordt een onthaalruimte gecreëerd zogenaamd *d'Oude Statie*. Kunstenaar Bert Vanwynsberghe uit Heule schilderde op de muren van de nieuwe horecazaak enkele Delvaux-achtige schilderijen, met motieven van 19e eeuwse treinen, stations en naakte vrouwen.

In 2014 werd het station volledig vernieuwd. Er kwamen nieuwe verhoogde perrons, nieuwe verlichting, nieuwe luidsprekers, nieuwe banken, naamborden en blindegeleidetegels met noppen. Ook de onderdoorgang werd vernieuwd.

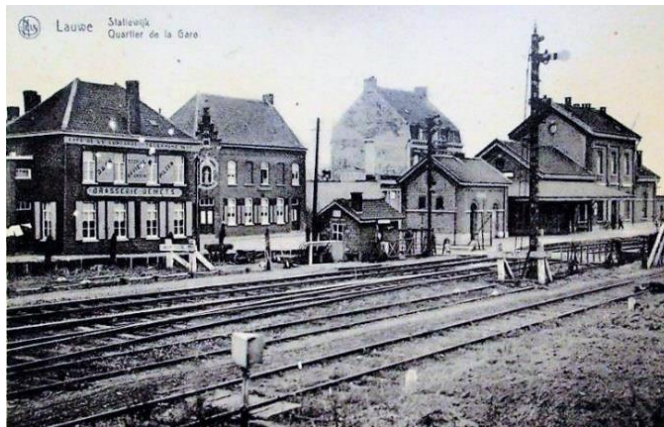
In de loop van 2021 sloot het loket hier de deuren.

Het station **Kortrijk** werd hiervoor beschreven.

## LAUWE

Lauwe was een station langs de spoorlijn Gent - Kortrijk - Fives (FR) (lijn 75). Het voormalige stationsgebouw, geopend in 1868, staat nog steeds aan de Spoorwegstraat.

Tijdens de 19e eeuw groeide de bevolking, mede door de industrialisatie. Het station moest daarom vergroot worden en minister Jules Vandepereboom besliste in 1891 om de gebouwen elders te bouwen. Dit tot groot ongenoegen van de inwoners van Marke en de omliggende gemeenten.



*Het station van Lauwe uit 1868, thans bouwkundig erfgoed*

Omstreeks 1900 ontwikkelde zich de vlas- en dakpannenindustrie. In 1898 kwam er een jacquardweverij, De Witte-Lietaer genaamd: oorspronkelijk een linnenweverij maar na 1900 werd ook katoen verwerkt. Het bedrijf groeide uit tot een der grootste weverijen van Europa, die vanaf de jaren '50 van de 20e eeuw meubelstoffen en autobekleding ging produceren.

In 1910 werd dakpannenfabriek Lauwberg opgericht, deze werd in 1965 gesloten.

De LAR is een industriegebied dat de West-Vlaamse dorpen Lauwe, Aalbeke en Rekkem met elkaar verbindt. Het gebied is vooral gebruikt voor het invoeren van voedingstransportvrachtwagens die op hun beurt tot in Ieper gaan om vleeswaren te vervoeren.

Het gebied heeft een oppervlakte van ong. 2,3 km<sup>2</sup> en wordt dagelijks door meer dan 72000 voertuigen doorkruist doordat de E17 er dwars doorloopt.

Naast die snelweg staat de legendarische "Sjouwer" dat een standbeeld is ter herdenking aan de Vlaamse arbeiders die in de jaren 1940 iedere dag kilometers

naar Frankrijk moesten lopen om te werken. Het standbeeld "wijst" hen de weg naar de Noord-Franse staalfabrieken.

Er is een plan de LAR uit te breiden in zuidelijke richting, maar bewoners in het betreffende gebied protesteren hier heftig tegen.

Het station werd in het jaar 1984 gesloten voor het reizigersvervoer. Station Lauwe is erkend als vastgesteld bouwkundig erfgoed sinds 24-09-2009 en gedocumenteerd als "Breedhuis van zeven traveeën en één tot twee bouwlagen. Lijstgevel van verankerde rode baksteen, verfraaid door muurtandfries en borstwering. Rondbogige en licht getoogde muuropeningen in spaarvelden met tandfries, toegemaakt aan de zijde van de sporen".

Na de opheffing van het reizigersvervoer werd het gebouw een jeugdcafé, La Gare. Na klachten door geluidsoverlast in 2007 kwam het gebouw leeg te staan. In 2011 werd het gebouw verkocht en volledig vernieuwd door Thomas Isebaert die het oud station van Lauwe opknapte. Op de gelijkvloerse verdieping bouwde hij een feestzaaltje waar plaats is voor honderd mensen en de bovenverdieping werd een mooi appartement

## MARKE

Op 26 mei 1837 werd de aanleg van de spoorverbinding van Gent over Kortrijk naar de Franse grens, met een aftakking naar Doornik, bij wet goedgekeurd. Op 22 september 1839 reed de eerste trein van Gent naar Kortrijk, meteen de geboorte van de spoorlijn 75.

Vóór de komst van het spoor gebeurde het goederenvervoer bijna uitsluitend per binnenschip en ook met paard en kar. De aanleg van de 'ijzeren weg' zou enorm bijdragen aan de ontplooiing van de handel. In het laatste kwart van de 19e eeuw waren al een heleboel gemeenten met de trein bereikbaar.

Begin 1840 begon men met de voorbereidingen voor de doortrekking van Kortrijk naar Moeskroen. In Marke moest een spoorgedeelte dwars over de oude weg Kortrijk-Rijsel (nu Markebeke- en Rekkemsestraat) lopen, zodat die verlegd moest worden. Er werd een brug gebouwd ter hoogte van de kruising Markt- en Markebekestraat, 'De IJzeren Poort' genaamd.

Op 14 februari 1840 werd in een brief uit Brugge aan Marke gevraagd, om zo vlug mogelijk het onteigeningsplan op te maken, met aanduiding van de eigenaars van de percelen, voor "de aanleg van de spoorlijn van Gent tot aan de grens met Frankrijk en naar Doornik, via Kortrijk". Terzelfder tijd werd een commissie opgericht die de klachten van de te onteigenen personen zorgvuldig moest onderzoeken.

De directie van de werken van de sectie Kortrijk-Moeskroen stuurde bedienden naar Marke om de afbakeningen aan te brengen rondom de te onteigenen goederen. De onteigeningsplannen waren gereed in juni 1840.



Station Marke met de pannenfabriek

Op 23 oktober 1842 was de spoorlijn Kortrijk-Moeskroen (als deel van de lijn Kortrijk-Doornik) klaar. Moeskroen- Franse grens (Tourcoing ) was voltooid op 6 november 1842.

Op 14 november 1842 werd de spoorlijn Kortrijk-Moeskroen zonder feestelijkheden ingereeden. Het was een regendag en veel vreugde was er niet. In de volgende jaren zagen de Markenaren dagelijks 5 treinen uit Kortrijk voorbijrijden, maar opstappen konden ze niet. In november 1863 waren er al 7. In 1866 waren er al 8. De aanvragen om de treinen te laten stoppen in Marke volgden elkaar snel op, maar tevergeefs. De Markenaren namen noodgedwongen hun toevlucht tot het station van Lauwe, dat er al stond sinds 1868.

Minister Vandenpeereboom liet op 21 januari 1896 weten aan de burgemeester van Kortrijk August Reynaert dat hij besloten had een stopplaats 'op proef' voor reizigers in te voeren in Marke.

Aan de stopplaats had de minister besloten om een "oude wagonbak" te installeren, als schuilplaats voor de wachtende passagiers. Aangezien het nodige materiaal nog niet voorhanden was, gebeurde dat pas later. De "wagonbak" werd geïnstalleerd rechts op de zuidkant van de spoorweg naast overweg 104.

Voor de talrijke arbeiders, die in de textiel fabrieken van Noord-Frankrijk werkten was het al een enorme verbetering. Het gemeentebestuur bleef hardnekkig aandringen om meer opstapmogelijkheden voor de reizigers. En dan was er nog het goederenstation! Er was echt nood aan beter transport, want het vervoer per binnenschip en met paard en kar voldeed niet meer.

Emiel De Bruyne, directeur van de gloednieuwe pannenfabriek van Marke, richtte op 2 januari 1900 een schrijven naar het gemeentebestuur met de vraag om een spoorlijn te mogen leggen dwars door het stationsplein met bestemming goederenstation. Na een eerste weigering werd op 5 januari een positief gevolg gegeven aan zijn vraag.

Het te bewerken vlas kwam aan uit Wallonië en Frankrijk in wagons van 5 ton, afgedekt met dekzeilen. Een fenomeen dat al in zwang was vanaf 1900. Vanaf het begin behoorden ook de pannenfabriek van Marke

en de weverij De Witte-Visage tot het belangrijkste cliënteel.

De firma Van De Wiele loste zand. Laadde ook weefgetouwen voor het Oostblok. Er kwam ook schroot toe voor de ijzergieterij. Hiervoor werden voornamelijk platte wagons gebruikt. Transport Gerard Nuyttens vervoerde ook veel voor Van De Wiele. Naast de gieterij in de Koedreef kwam een spooransluiting tot stand voor de aanvoer van wit zand uit Duitsland voor de vormen ('moules').

De pannenfabriek van Marke laadde zelf de pannen op haar "loskoer". Er arriveerden ook veel kolen (cokes) toe voor de ovens. Er liepen 2 sporen van het goederenstation naar de pannenfabriek, één ervan liep door het Stationsplein (Koekuitsplein). Het andere spoor, gelegd in 1911, liep wat meer zuidwaarts. Er werden pannen verstuurd naar aannemers, zelfs naar het buitenland.

Voor 'Céramiques de la Lys' was een spooransluiting voor de aanbreng van klei, gewoonlijk wagons van 30 ton, voornamelijk uit Duitsland. Er werden ook tegels verstuurd.

De firma De Witte-Visage bracht bijna dagelijks haar 'pakjes' en afgewerkte stoffen (weefsels) met de traditionele steekkar. Alles werd dan zorgvuldig geladen in de 'pakwagen' van de reizigerstrein, met bestemming binnen- en buitenland. Later kwamen de vrachtwagens van het wegcentrum Kortrijk de colli's ophalen.

In 1970 werd het station afgeschaft omdat het reizigers- en goederenvervoer wettelijk onvoldoende was om verder te functioneren. Het station was wel nog open voor het lossen en laden van goederen. Het station werd nu betiteld als een "onbewaakte stopplaats". Er werden vanaf 1970 dan ook geen treinbiljetten meer uitgereikt. Op 3 juni 1984 werd de stopplaats buiten dienst gesteld en stopten er geen treinen meer in Marke.

Het stationsgebouw werd met de grond gelijk gemaakt in maart-april 1985.



Aalbeke is een voormalig spoorwegstation langs de spoorlijn Gent - Kortrijk - Fives (FR) (lijn 75). Het station lag bij de overweg in de Gentssesteenweg.

Omstreeks 1850 begon de industrialisatie en in 1857 kreeg Aalbeke een station. De meeste inwoners van Aalbeke richtten echter nog huisarbeid. In 1907-1908 kwam de eerste fabriek, namelijk de dakpannenfabriek De Sterreberg waar in 1912 werkten ongeveer 150 mensen. In 1929 kwam de tapijtweverij Louis De Poortere in bedrijf. Het station werd op 3 juni 1984 gesloten voor het reizigersvervoer. Een deel werd afgebroken de rest werd ingepalmd door de firma De Poortere.

## Een spoorwegoorlog in onze provincie!

Op 21 juni 1837 werd een ontwerp voor *eenen yzeren weg van Yper naer Aeltre* aan de minister van Openbare Werken voorgelegd. Deze lijn die via Roeselare en Tielt was gepland zou te Aalter aansluiten op de lijn Gent-Brugge. Een aftakking vanuit Roeselare naar Kortrijk zou de aansluiting verzekeren naar de ontworpen lijn vanuit Gent over Kortrijk naar de Franse grens. Nadat de minister van Openbare Werken in december 1838 tijdens een debat over de spoorlijn naar Namen een vergelijking gaf met de lijn Gent-Oostende en hierbij Tielt een centrale rol toebedeelde, ontstond als het ware een spoorwegoorlog in de provincie.

Toen de lijn Gent-Kortrijk in gebruik werd genomen; opende dit meteen perspectieven voor een plan dat voorzag in het opbreken van het baanvak Gent-Oostkamp en de aanleg van een nieuwe spoorbaan van Petegem over Tielt naar Oostkamp.

De Tieltse politicus Jozef Ferdinand Toussaint publiceerde zelfs een brochure onder de titel *Simple notes à l'appui du project de déplacement du chemin de fer entre Bruges et Gand*. De brochure werd gedrukt op 400 exemplaren en verstuurd naar de koning, de gouverneur, het bisdom, het ministerie, alle belangrijke politici, de kamers van koophandel, de gemeentebesturen,.. Ook de kranten kregen een exemplaar. Toussaint verdedigde zijn stelling met brio, al verdoezelde hij soms de werkelijkheid. Hij stelde tot slot dat de voorgestelde lijn Petegem - Oostkamp 21 maal meer zou opbrengen dan de op te breken sporen via Aalter. De brochures werden verzonden, samen met een brief waarin Tielt haar standpunten specifiek argumenteerde. In het schrijven aan de stad Brugge werd gewezen op de dreigende concurrentie vanwege de stad Eeklo. Tegenover Gent verdedigde Tielt zich met argumenten dat de verbinding met Brugge en Oostende intact zou blijven en dat er een verbinding zou komen met de dichtstbevolkte streek van het land. Tegenover Roeselare, een stad die niet profiteerde van de nieuwe spoorlijn, werd een spoorverbinding in het vooruitzicht gesteld die gunstige perspectieven voorzag voor de Mandelstad. Tielt weerde zich als een duivel in een wijwatervat!

Aalter liet echter niet zomaar betijen. Twee auteurs, burgemeester Joseph Charles Soudan en dokter Joseph Jean Snoeck, stelden een 23 bladzijden tellende *Réfutation des simples notes à l'appui du project de déplacement du chemin de fer entre Bruges et Gand* op. De pers versloeg de strijd tussen Tielt en Aalter in uitgebreide en met statistieken voorziene artikels.

Op 7 december 1839 legde volksvertegenwoordiger J.H.C. Maertens in de Kamer een rapport neer over de spoorlijn Gent-Brugge. Drie voorstellen dienden volgens de Kamercommissie tegenover elkaar afgewogen:

1. de visie voorgesteld door Tielt in de *simples notes*;
2. de lijn Gent-Brugge behouden, maar ook een lijn aanleggen van Brugge over Tielt naar Kortrijk, aangevuld met een verbinding Tielt-Petegem;
3. de lijn Gent-Brugge behouden, maar aanvullen met een lijn Aalter-Tielt-Roeselare-Kortrijk die later ook kon worden verlengd met een verbinding Roeselare-Ieper. Dit voorstel was volgens Maertens het meest rendabel voor de schatkist.

Het rapport sloot af met het voornemen om verdere studie te verrichten. Sterk tegen de zin van volksvertegenwoordiger De Roo werd het rapport overgemaakt aan de minister van Openbare Werken. Hij eiste een stellingname van de minister alvorens de budgetten werden bepaald. De Roo moest daarop een grondig verslag voorbereiden tegen begin 1840, een verslag dat nooit werd gemaakt. De Tieltse plannen verdwenen daarna in het archief. Tielt schreef echter aan de stadsbesturen van Gent en Brugge dat het niet gelukkig was met de ingenomen standpunten. Brugge antwoordde er alle belang bij te hebben om de Tieltse plannen radicaal af te wijzen.

Het bleef een paar jaren stil tot op 21 oktober 1843 Jean François Maertens, een geboren Bruggeling en stationschef te Aalter, een plan voorstelde van een door hem ontworpen spoorlijn Aalter-Ieper. De lijn was getekend vanuit Aalter via Tielt, over Ingelmunster en Roeselare naar Ieper. Er was tevens een aftakking voorzien vanuit Ingelmunster naar Kortrijk. Maertens verdedigde zijn plan met twee grote argumenten: enerzijds doorkruiste zijn spoorlijn één van de dichtstbevolkte gebieden van het land en anderzijds was er een vlotte aansluiting met de staatspoorlijnen in Aalter en in Kortrijk, van waaruit Frankrijk gemakkelijk te bereiken was. Het argument van de goede aansluitingen op de normale spoorbreedte van de Staatsspoorwegen steunde op de negatieve ervaring die opgedaan waren bij de concessie van de lijn Gent-Antwerpen die als smalspoor was aangelegd.

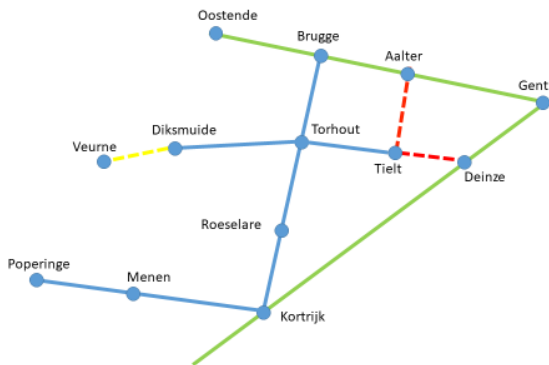
## Reacties uit Brugge...

Tielt startte meteen een tweede campagne om het spoor in het stadje te krijgen. Goede voornemens, die echter vrij spoedig tegenkanting kregen van de stad Brugge. In twee brieven van maart 1844 meldde het Brugse stadsbestuur aan de Tieltenaren dat het plan van de heer Maertens gewijzigd was en de lijn rechtstreeks van Brugge naar Tielt zou lopen en niet vanuit Aalter. Tielt was hierdoor duidelijk benadeeld en reageerde bij de minister van Openbare Werken en bij de Bestendige Deputatie van West-Vlaanderen. Al in de zomer van 1844 waren ingenieurs van Brugge en Wegen bezig met de studie van de nieuwe spoorlijn. Er werd van meet af aan rekening gehouden met de Brugse versie van het plan Maertens. Zeer tot het ongenoegen van Tielt, dat vooral zijn verbinding met Gent in de mist zag opgaan.

Op 14 april 1845 werd in de Kamer een wetsontwerp neergelegd waarin twee projecten werden verenigd: de lijn Kortrijk-Menen-Ieper en de lijn Brugge-Tielt-Roeselare-Ieper. Bijkomend werden twee zijtakken voorzien: Tielt-Aalter en Izegem-Kortrijk. Het voorgestelde spoorwegnet werd echter niet overal positief onthaald. Men verweet immers de ontwerpers dat het plan niet volledig was bestudeerd en het in feite een drukkingsmiddel was om de concessionarissen toe te laten zo vlug mogelijk te starten met de aanleg. De reacties van zowel de betrokken steden en gemeenten waren hevig en uiteenlopend van aard. Ook de concessionarissen poogden de plannen om te buigen. Het werd een kat-en-muisspel dat op vijf dagen een definitieve afloop kende. Op 19 april 1845 werd tussen de regering en de vertegenwoordigers van de concessionarissen een akkoord afgesloten waarin een nieuw West-Vlaams spoorwegnet was opgenomen: een hoofdlijn Brugge-Torhout-Roeselare-Kortrijk met twee zijtakken, één naar Diksmuide en één naar Tielt. Een

tweede lijn zou vanuit Kortrijk over Menen naar Poperinge lopen. In het lastenkohier was ook de mogelijkheid voorzien om een verlengstuk Diksmuide-Veurne aan te leggen. De concessionarissen zouden een verbinding Tielt-Aalter of Tielt-Deinze moeten bouwen als de regering dat later besloot.

In de periode van 19 april 1845 tot begin mei 1845 werd er druk over en weer gereisd tussen de provinciesteden en Brussel, werden tientallen brieven geschreven en publiceerde de pers vele artikels over het tracé van het spoor.



Stof genoeg dus om in de Kamer op 9 en 10 mei 1845 de discussie over de concessie van de West-Vlaamse spoorwegen te voeren. Het heel vinnige debat draaide vooral op de soms harde tegenstellingen tussen Tielt en Brugge: de weigering van Brugge om een verbinding Tielt-Aalter of Deinze goed te keuren stond loodrecht tegenover de belangen van Tielt en Gent om die verbinding in de wet op te nemen. De wet werd met 56 stemmen voor en 4 onthoudingen aanvaard en op 18 mei 1845 door de koning ondertekend. In artikel 1 staat de toelating om het in concessie geven van een spoorweg de *Bruges à Courtray, Ypres et Poperinghe, par Thourout, Roulers et Menin, avec embranchements sur Thielt et sur Dixmude, et de Thielt sur Aeltre ou sur Deynze*. Het volledige spoorwegnet werd voorzien om als enkelspoorlijn te worden aangelegd.

Tielt roerde zich nadien opnieuw en wel tegenover Aalter. De verbinding met Deinze betekende voor de Tieltenaren een kortere weg naar Gent. Aalter kon geen krachtige troeven bovenhalen en een plan voor een latere verbinding Aalter-Eeklo, waardoor het Meetjesland gebaat zou zijn, mocht niet baten bij de beslissingen die verwoord werden in het Koninklijk Besluit van 5 september 1845. Hierin werd bepaald dat Tielt met Deinze verbonden zou worden via het spoor.

### De periode van 1845 tot 26 augustus 1864: de Société Anonyme des Chemins de fer de la Flandre Occidentale

De kandidaat concessionarissen waren door drie zaken aangetrokken toen de wet toelating verleende om het West-Vlaamse spoorwegnet te bouwen: de nabijheid van de zee, het vlakke land met een bodem waarop het gemakkelijk was om een spoorweg aan te leggen, en de grote bevolkingsdichtheid.

Op 24 mei 1845 werd in Londen, voor notaris John-Fise Venn, de akte getekend die de oprichting betekende

van een maatschappij die voor ogen had om het spoorwegnet in onze provincie aan te leggen. De statuten werden bij koninklijk besluit van 4 juni 1845 goedgekeurd en verschenen in *Het Staatsblad* van 7 juni 1845.

De maatschappij engageerde zich om de spoorwegen, voorzien in de wet van 18 mei 1845 aan te leggen. Ze werd opgericht voor een periode van 90 jaar, tellend vanaf de eerste dag waarop de werkzaamheden aanvatten. De administratieve zetel was gevestigd in de Morgatestreet 61 in Londen.

Het maatschappelijk kapitaal van de Flandre Occidentale (FO) bedroeg 21 miljoen frank of 840.000 Engelse ponden, verdeeld in 42.000 aandelen van 500 frank of 20 pond. De maatschappij betaalde 3% rente per jaar op de bedragen gestort door de aandeelhouders en dit tot de indienststelling van de geconcedeerde lijnen.



De beheerraad duidde William Chantrell aan als afgevaardigd-beheerder voor de duur van de werkzaamheden. Hij werd belast met het aanleggen van de spoorlijnen. Chantrell vestigde zich in een pand aan de Vrijdagmarkt 11 in Brugge.

William Downsing Chantrell

In iets minder dan drie weken tijd waren alle administratieve formaliteiten vervuld. Zowel de wetgever als de concessionarissen wensten het spoorwegnet in een zo kort mogelijke periode aan te leggen en dit zonder staatstoelage. Deze plannen liepen echter niet van een leien dakje en moesten herhaaldelijk gewijzigd worden.

Van meet af aan concentreerde de maatschappij zich op het centrale gedeelte van de aan te leggen lijnen: de lijn van Brugge naar Kortrijk. Het was immers het deel waaruit het meeste rendement te verwachten was.

William Chantrell betrok bij het opstellen van de plannen en de aanleg van de spoorlijnen vooral Engelse specialisten (zij waren immers de uitvinders van het spoorwegfenomeen) met klinkende namen: George Stephenson en zijn vleugeladjutant Henderson waren de voornaamste. De onteigeningen lieten enige tijd op zich wachten.

De aanleg zelf van de spoorlijn echter verliep met grote spoed.

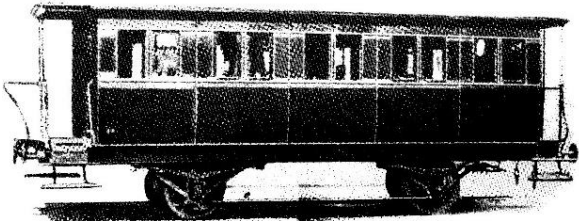
Dat de bevolking uitzag naar de aanleg van de spoorlijn had in eerste instantie te maken met de armoede. De aannemers zouden de werklozen werk en brood verschaffen en dat was het parool. De werken startten te Brugge in de lente van 1846 en vorderden gestaag

richting Kortrijk. De sectie Brugge – Torhout werd al op 4 oktober 1846 ingehuldigd.

De krant van 23 oktober 1846 meldde: *"Het is den heer Bouteiller, van Doornik, die de vereffeningswerken ondernomen heeft, op voorwaarde deze dadelyk te beginnen, en misschien ook de Zondagen en heyligdagen te doen werken, zoo als wy tot groote ergernis van allen alhier hebben gezien.."* Werken op zondag was toen nog heiligschennis!

Naarmate de lijngedeelten in dienst werden genomen, kwam ook het treinverkeer op de spoorlijn op gang. Rond 9 oktober 1846, vijf dagen na de inhuldiging, werd de spoorlijn Brugge-Torhout voor het reizigersverkeer in gebruik genomen. Het comfort werd door de reizigers als perfect bestempeld.

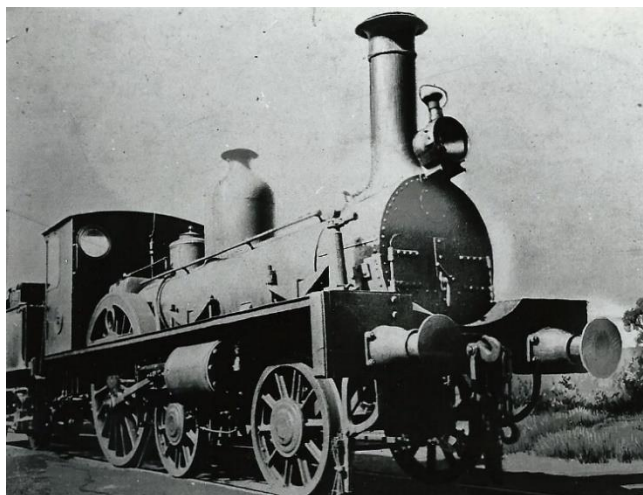
Wat de reizigers nog het meest in de smaak viel was de buitengewone voorzichtigheid die de maatschappij aan de dag legde. De spoorbaan was op de meeste plaatsen reeds dermate stevig, doch de snelheid werd vooralsnog laag gehouden. Op de zwakkere plaatsen werd nog trager gereden zodat de reizigers geen enkel risico liepen. De kranten verwezen hierbij naar de Franse spoorwegmaatschappijen waar het enkel om de snelheid te doen was, maar waar er veel ongevallen gebeurden. Een zwaar ongeval op de lijn van Parijs naar Arras en Rijsel werd hieromtrent veelvuldig aangehaald. De eerste dienstregeling van de West-Vlaamse spoorweg verscheen op 30 oktober 1846 in de *Gazette van Brugge*: vier treinen per dag tussen Brugge en Torhout met stilstand in Loppem en Zedelgem.



*De rijtuigen van de Flandre Occidentale werden als zeer comfortabel ervaren door de reizigers.*

Vanaf zondag 28 februari 1847 reden de treinen al tot in Lichtervelde. Op 6 april 1847 kon er al tot in Roeselare gespoord worden. Die dag vierde Lichtervelde de plechtige opening van de spoorlijn en hun station. Vanuit Brugge vertrok er een eretrein om 12u30. Na de festiviteiten keerden de genodigden 's avonds laat rond 22u00 in de stad terug. De werken vorderden zo vlot, dat op 21 mei 1847 Izegem en een week later, op 28 mei 1847, Ingelmunster vanuit Brugge bereikbaar was.

*Locomotief type Long Boiler nr 3 uit 1846 van de FO. Ze waren na 60 jaar nog steeds in dienst bij de overname in 1907 door de Belgische Staatsspoorwegen*



Een anekdote, daterend van 8 juni 1847, geeft het enthousiasme weer waarmee het nieuwe vervoermiddel werd onthaald: *Eene zending van den gemeenteraad dezer stad (Brugge) is langs den West-Vlaenderschen yzeren weg naer Iseghem vertrokken, om onzen achtbaren burgemeester, die zich oogenblikkelyk op zyn kasteel aldaer bevond, geluk te wenschen ter gelegenheid zynrer herverkiezing voor den senaet. Ondenkbaar zonder de trein! Ook de Brugse fanfare vergezelde de notabelen en gaf een serenade te Izegem. Uiteraard was baron Jean de Pélichy ten zeerste getroffen geweest over dit onverwacht bezoek, en heeft zyne hooge erkentelykheyd aan de leden die het samenstelden uytgedrukt.* Het gezelschap keerde 's avonds met de laatste trein terug.

**TREINEN WEGEN VAN WEST-VLAENDEREN.**  
**OPENING DER SECTIE**  
V A N  
**ISEGHEM NAER INGELMUNSTER.**

Het publiek wordt, verwtigd dat te rekenen van VRYDAG 21 MEI 1847, de dienst der convoijen op de volgende wys zal geschieden:

**VAN BRUGGE NAER INGELMUNSTER.**

| Vertrekken van Brugge. | Doortogt te Thourout. | Doortogt te Lichtervelde. | Doortogt te Rousseleare. | Doortogt te Iseghem. |
|------------------------|-----------------------|---------------------------|--------------------------|----------------------|
| 7 u. 40' 'smor.        | 8 u. 'smor.           | 8 u. 05' 'smor.           | 8 u. 25' 'smor.          | 8 u. 55' 'smor.      |
| 11 u. 'namiddag.       | 11 u. 20' 'nam.       | 11 u. 25' 'nam.           | 11 u. 50' 'nam.          | 12 u. 'nam.          |
| 5 u. 'savonds.         | 5 u. 20' 'sav.        | 3 u. 25' 'sav.            | 3 u. 50' 'sav.           | 4 u. 'sav.           |

**VAN INGELMUNSTER NAER BRUGGE.**

| Vertrekken van Ingelmunster. | Doortogt te Iseghem. | Doortogt te Rousseleare. | Doortogt te Lichtervelde. | Doortogt te Thourout. |
|------------------------------|----------------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------|
| 6 u. 'smorgens.              | 6 u. 05' 'smor.      | 6 u. 15' 'smor.          | 6 u. 30' 'smor.           | 6 u. 55' 'smor.       |
| 9 u. 20' *                   | 9 u. 25' *           | 9 u. 55' *               | 9 u. 30' *                | 9 u. 35' *            |
| 5 u. 40' 'namiddag.          | 5 u. 45' 'nam.       | 5 u. 55' 'nam.           | 4 u. 10' 'nam.            | 4 u. 15' 'nam.        |
| 6 u. 40' 'savonds.           | 6 u. 45' 'sav.       | 6 u. 55' 'sav.           | 7 u. 10' 'sav.            | 7 u. 15' 'sav.        |

*De Convoijen zullen stil houden in de tusschenstation van Lophem, Zedelghem, Gits, Beveren en Rambeke.*  
Brugge, den 20 Mei 1847.

DE DIRECTEUR GÉRANT,  
**W.-H. Chantrell.**

Het centrale gedeelte van de West-Vlaamse spoorwegen, de lijn Brugge-Kortrijk was dus op woensdag 14 juli 1847 volledig klaar. In iets minder dan anderhalf jaar werden over 52 km gronden onteigend, een bedding gegraven, sporen gelegd en de eerste halten gebouwd. Een topprestatie dank zij de medewerking van Engelsen!

Als op 14 juli 1847 de volledige hoofdstam van het West-Vlaams spoorwegnet in uitbating werd genomen, was er op geen enkele plaats sprake van verdere aanleg van lijnen bij de Flandre Occidentale Met het Koninklijk Besluit van 26 november 1845 (*Staatsblad* van 1 december 1845) had de maatschappij ook de concessie verkregen voor de verlenging van de zijtak naar Diksmuide tot in Veurne maar het enthousiasme luwde. De hogere overheid hield rekening met de gevolgen van de toen heersende financiële crisis en met de politieke situatie die een groots project als dit van de Flandre Occidentale beïnvloedden. Met de wet van 8 juni 1848 (*Staatsblad* van 11 juni 1845) verkreeg de maatschappij uitstel tot 18 mei 1851 om de lijn verder tot Poperinge door te trekken en de zijtakken naar Veurne en naar Deinze aan te leggen. Dit uitstel mocht echter niet baten, de maatschappij kwam opnieuw haar verplichtingen niet na. Geen enkele werf werd opgestart. De aandeelhouders waren evenmin bereid om nog verdere stortingen op de aandelen uit te voeren. Daarbij bleken de exploitatieopbrengsten van de lijn Brugge-Kortrijk heel gering. De regering vreesde voor de gevolgen die het verval teweeg zou brengen op de geïnvesteerde kapitalen. Na moeilijke onderhandelingen, waarin William Chantrell de sputterende motor draaiende poogde te houden, leidden tot een overeenkomst. In de wet van 20 december 1851 (*Staatsblad* van 7 februari 1852) werd bepaald dat:

- de maatschappij ontslagen werd van de aanleg van de zijtak van Torhout naar Diksmuide en Veurne;
- de aftakking van de zijtak naar Tielt en Deinze niet meer vanaf Torhout moest vertrekken;
- de staat garant stond om voor een periode van 50 jaar een minimum opbrengst van 400.000 fr. of 4% op een kapitaal van 10.000.000 fr. te voorzien voor de sectie Kortrijk-Poperinge en de verbinding naar Tielt;
- de maatschappij toelating verkreeg om geprivilegieerde aandelen uit te geven of om een lening uit te schrijven voor de aanleg van de lijn naar Poperinge en de zijtak naar Tielt.

Spijts al de verleende faciliteiten, kon de onderneming haar verplichtingen tegen 18 mei 1851 niet waar maken. De regering verleende een tweede uitstel aan de Flandre Occidentale, liever dan de maatschappij te ontbinden. Als limiet werd 1 juli 1856 gesteld, datum waarop de laatste sectie van Deinze naar Tielt moest gereed zijn voor de exploitatie. Door het wegvallen van de verplichting om de zijtak naar Diksmuide en Veurne aan te leggen, kon zonder problemen een nieuwe en meer zuidelijke aansluiting van de Tieltse tak op de lijn Brugge-Kortrijk gebouwd worden. Deze verbinding zou te Ingelmunster op de hoofdlijn aansluiten. Op 30 november 1854 werd Tielt-Ingelmunster voor het treinverkeer opengesteld.

Direkteur William Chantrell van de West-Vlaamse spoorwegmaatschappij werd zwaar gekwetst op 4 oktober 1853 toen hij tussen Komen en Ieper geplet raakte tussen twee wagons. Hij werd overgebracht naar Ieper en werd daar door zijn dokter verzorgd. W. Chantrell zou blijvende letsels overhouden aan dit ongeval.

Het volledige net, dat 121 km enkelsporige lijnen omvatte, was dus af op 31 december 1855, ongeveer tien jaar en acht maanden na de goedkeuring van de concessie. In principe was drie voorzien

## De stations van de West-Vlaamse spoorwegmaatschappij

### Op de lijn 66 Brugge-Kortrijk

#### BRUGGE-SINT-MICHEL

In de loop van 1892 werd te Sint-Michiels een stopplaats opgericht. Het eenvoudige stationnetje stond ongeveer ter hoogte van het gemeentehuis van Sint-Michiels. In een houten barak werden kaartjes verkocht door een bediende, die tevens bareelwachter van de overweg was. Het station heette: "Saint-Michel-lez-Bruges", in de gebruikelijke Franse taal bij de toenmalige spoorwegen.

De stopplaats heeft op twee verschillende plaatsen gelegen: toen spoorlijn 66 nog over de huidige Koning Albert I-laan liep, lag de stopplaats ter hoogte van de kruising met de Koningin Astridlaan. Toen de spoorlijn op 23 november 1933 naar de huidige bedding werd verlegd, verhuisde de stopplaats mee en kwam die te liggen ter hoogte van de brug over de Heidelbergstraat.



*De stopplaats Sint-Michiels op de oude lijn door het dorp met Clementine, de bareelwachter, bijgenaamd De Moesse. De reizigers konden schuilen in de houten barak. Er was gasverlichting. De bareelwachter was duidelijk klaar om de volgende trein te laten passeren: ze heeft de vlaggen en de toeter in aanslag.*

#### LOPPEM

Halfweg de 19<sup>e</sup> eeuw heerste er in de provincie een enorme werkloosheid, hongersnood, grote gezinnen... een gevaarlijke toestand waarvoor de overheid dringend een oplossing diende te vinden: tewerkstelling. Dat vonden ze bij de aanleg van de spoorlijn van Brugge naar Kortrijk.

Eind 1846 werden de nodige gronden onteigend en landmeters markeerden de loop van de lijn. Na de winter van 1846-1847 startten de werken voor de aanleg van de bedding en de sporen. Tussen de 30 en 170 arbeiders waren actief.

De Loppemnaren konden op 4 oktober 1847 de inhuldigingstrein alleen voorbij zien rijden. Stoppen deed hij niet.

In Loppem waren er maar eventjes 12 overwegen; 6 bewaakte en 6 onbewaakte. Vooral de overweg aan de Zeedijkweg wekte ergernis bij de boeren die met hun karren over de te smalle en te steile overweg moesten.



In het stationnetje van Loppem werden er kolen, aardappelen, vlas, stro en meststoffen (het nieuwe guano) geladen en gelost. De buurt van het station werd dan ook levendig, daarbij aangewakkerd door de komst van talrijke herbergen.

Een beeldje van het eerste station is niet meer te vinden. In 1883 werd het Loppems station echter vernieuwd. Het lage gebouw bestond uit een centraal gedeelte met vier traveeën onder een zadeldak met de nok parallel aan de sporen en aan beide zijden een aanbouw onder een zadeldak met de nok dwars op de sporen. Er waren twee wachtzalen; één voor de reizigers eerste en tweede klas en een andere voor de derde klas.

In de oktoberdagen van 1914 werden op het spoor in Loppem veel troepenbewegingen en materieeltransporten waargenomen. Om de Duitsers af te remmen in hun acties, dynamiteerde het Belgisch Leger op 14 oktober de sporen in Loppem. Er werd ook een telefoonpaal op de sporen gelegd.

Op 10 februari 1919 werd de spoorlijn opnieuw in dienst gesteld nadat er heel wat herstelwerken nodig bleken.

Vanaf de jaren dertig van de vorige eeuw was er geen stationschef meer in Loppem. Het station werd een aanhangende van het station Zedelghem.

Toen men te Brugge de verhuis van het station Van het Zand naar Sint-Michiels voorbereidde, lag het voor de hand dat het spoor vanaf Loppem naar Brugge niet meer rechtlijnig kon verlopen. In de vroege jaren startte men met de werken voor de omleiding van de spoorlijn. Bij de Lac van Loppem diende de trein vanaf de jaren 1933-1934 de beruchte bocht van Loppem te nemen om via de Steenbrugsestraat en de Wolgenbroeken naar Brugge te snellen. Het oude lijngedeelte tussen Loppem en het Brugse station op het Zand werd op 25 februari 1934 overgedragen aan de Regie van Bruggen en Wegen en in 1937 omgebouwd tot een brede autoweg. Meteen verdwenen ook de 20 overwegen tussen Brugge en Loppem. De gemeente Loppem profiteerde ervan om oude ballast van de verlaten bedding te kopen en herstelde hiermee diverse gemeentewegen.

Na de Tweede Wereldoorlog kreeg het spoor heel wat concurrentie van de lijnbus en koning auto. Vanaf 1955 stopten de omnibustreinen niet meer in Loppem. Het station werd gesloten. In 1968 werd het pittoreske stationnetje afgebroken door de firma Willaert uit Westrozebeke.

## ZEDELGEM

Net zoals te Loppem kwam de aanleg van de spoorweg als een geschenk uit de hemel vallen voor de arme bevolking van Zedelghem. De lijn werd in gemeente aangelegd parallel met de rechtlijnige Oude Yperweg. Voor dit project in 1846 ingehuldigd werd, was er al hard en vooral snel gewerkt.

De plechtige start van de werken die normaal met een banket plaats moesten hebben, werd vervangen door een "gift aen de armen der gemeente". Aannemer van de werken was de heer Bouteillier van Doornik. Het toezicht werd door William Chantrell en zijn ingenieurs Prisse en Claeyens van de Société Anonyme des Chemins de Fer de la Flandre Occidentale waargenomen.

Op 22 maart 1846 ontstond er al een staking wegens loonsverlaging: 1,10 fr per dag! Genoeg om een droog brood te kopen. Vandaar de bijnaam van de lijn: de "Droogenbroodroute".

Door het slechte weer liepen de werken vertraging op. Op 29 maart werd er slechts 40m vooruitgang geboekt in één week. De arbeiders had men ondertussen zoet gehouden met een dagvergoeding van 1,20 tot 1,35 ft per dag.

De dag van de inhuldiging van de lijn Brugge – Torhout, op 4 oktober 1846, stopte de eretrein gedurende 15 minuten te Zedelghem. In de Organe des Flandres lezen we: "A la station de Zedelghem, de jeunes demoiselles ont présenté le vin d'honneur, puis la musique de l'endroit s'est fait entendre". De genodigden zouden nooit zo'n vertrek uit hun station beleven.

Vanaf 9 oktober 1846 reden er vier treinen tussen Brugge en Torhout heen en terug. De eerste locomotief kreeg de naam van "Pieter De Coninck". Sommige buurtbewoners van de spoorlijn zullen het stoomtuig misschien geërgerd voorbij zien snellen omwille van het geschonden landschap, anderen verbaasd om het wonder van de techniek, niet meer voortgetrokken door paarden!

Ook in Zedelghem kreeg het station interesse van de herbergiers van die tijd. Rond 1900, toen er zich te Zedelghem bedrijven begonnen te vestigen (Léon Claeys), rezen de cafés als paddenstoelen uit de grond. Men telde er zo'n 20-tal.

In 1883 vernieuwde de Flandre Occidentale het station Zedelghem, identiek als dat van Loppem. Een foto van de eerste stationnetjes is niet gevonden.

Tijdens de Eerste Wereldoorlog liep er vanaf het station een tramlijn die in Zedelghem dorp aansloot op



de tramlijn Brugge-Leke. Het station speelde een rol in de ontwikkeling van de industrie in de omgeving, zoals de maaidorserfabrieken Claeys (later New Holland en tegenwoordig CNH), de groentenfabriek van de familie Martens (Leguma) in 1923, de ijzergieterij van Alidor Claeys in 1929 en het metaalbedrijf Matton in 1930.

Tijdens de 20ste eeuw kreeg het Vloethemveld een militaire bestemming, met o.a. een munitiedepot van het Belgisch leger (1924-1994) en een Brits krijgsgevangenenkamp (1944-1946), waar wellicht meer dan 100.000 krijgsgevangenen soldaten opeengepakt zaten. Het munitiedepot van Zedelgem werd met het Koninklijk Besluit van 24 september 1924 opgericht. Het werd aangesloten op het spoorwegnet met een spoorverbinding die aftakte ten noorden van het bedrijf CNH.



Sinds 5 juli 2013 zijn de loketten in dit station gesloten en is het een stopplaats geworden, zonder personeel. Voor de aankoop van allerlei vervoerbewijzen kan men terecht aan de biljettenautomaat. De wachttent bleef wel nog enige tijd toegankelijk. Het stationsgebouw met bijhorend dienstgebouw werd in 2017 te koop aangeboden.

De halte ligt aan een spoorwegovergang met de Ruddervoordestraat (N368). Tot in 2020 lagen de twee perrons aan dezelfde, zuidelijke kant van die straat, het station ten noorden. In 2020 werd het perron richting Brugge aan de andere kant van de overweg geplaatst, zodat de overweg sneller vrij kan komen.

## VELDEGEM

In 1885 werd in Veldegem een weg aangelegd die Ruddervoorde en het centrum van Veldegem verbond met de Torhoutsesteenweg. De weg kruiste bij de Lepemolen (toen nog een stenen windmolen) de spoorlijn Brugge-Kortrijk. Kort na de aanleg van deze weg kreeg Veldegem een halte. Een oude treinwagon, geplaatst kant Torhout van de overweg, zou er 50 jaar dienst doen als schuilhuisje voor de reizigers. Na de Tweede Wereldoorlog werd het vervangen door een betonnen gebouwtje met wachtkamertje en lokaal met loket. Een agent verkocht treinkaartjes en bediende de slagbomen van de overweg. Een volwaardig station met een stationschef kreeg Veldegem nooit.

Tijdens de Eerste Wereldoorlog werd aan de bestaande halte, richting Torhout, een station met laadkaai aangelegd. Tussen Brugge en Veldegem werden op



*Links staat de Lepemolen, rechts naast de fietser het bedieningslokaal voor de overweg en het houten schuilhuisje met de naam "Veldegem"*

bepaalde plaatsen vier of zelfs vijf sporen geïnstalleerd. Het was duidelijk dat de Duitsers de spoorlijn 66 nodig hadden voor de bevoorrading van het front.

In de Tweede Wereldoorlog werden regelmatig treinen aangevallen door Engelse vliegtuigen. Zo bestookten de RAF op 7 juli 1943 treinen te Veldegem en Torhout. Locomotief 4693 werd op 11 juli 1943 aangevallen tussen Veldegem en Torhout, waarbij de stoomketel van de machine werd doorboord. Spectaculair was de aanval van 9 vliegtuigen op een goederentrein te Veldegem op zondag 21 mei 1944 om 11u10. Twee wagons schoten in brand en de locomotief werd beschadigd. Hierbij ontsnapte machinist Albert Vanbelle aan de dood.

Vanaf 1955 stopten de omnibus treinen ook niet meer in Veldegem. De stopplaats Veldegem werd in 1955 gesloten samen met enkele andere kleinere stations langs de spoorlijn. Het schuilhuisje te Veldegem verdween dan ook uit het spoorbeeld.

## TORHOUT

Het gebakkelei tussen Tielt, Aalter, Brugge en Roeselare over inplanting van de spoorlijn naar het zuiden van de provincie was in Torhout niet onopgemerkt voorbijgegaan. Men wachtte het goede moment af. De wakkere Torhoutse politici, onder leiding van de gedreven burgemeester Louis-Benoit Moke, stelden een verzoek op om de lijn voorsnag via een ander traject te laten verlopen. Een traject dat onbetwistbaar nuttiger was voor Torhout, voor de Staat, de concessie maatschappij en het geheel van de provincie. Ook in Brugge, Roeselare en Ieper hield men hier rekening mee.

Hun argumenten:

- De kortste weg volgen om zoveel mogelijk burgers te laten genieten van het nieuw vervoermiddel en dat met zo weinig mogelijk uitgaven.
- Een commercieel en veilig voordeel: Henegouwen en Noord-Frankrijk in contact brengen met het centrum van de provincie en Veurne-Ambacht. En het

centrum, zuiden en westen van de provincie van de provincie verbinden met de hoofdplaats van West-Vlaanderen, waardoor de contacten van burgerlijke, rechterlijke, militaire en kerkelijke administraties sneller kunnen gebeuren.

- Het traject via Tielt zou teveel concurrentie bieden voor de staatsspoorweg Brussel-Oostende omdat de lijnen ongeveer parallel zouden lopen.
- Het traject via Tielt zou langer zijn dan via Torhout en dus meer kosten, zij het gering. Maar de verbinding van alle grote lokaliteiten van de provincie met de lijn van de Staat zou korter zijn.
- De stad stelde dan ook dat Torhout het reële centrum was van West-Vlaanderen van waaruit de meeste steenwegen liepen, dat de spoorweg het enige middel was om Torhout en omgeving zo uit de ellende te redden en meer werkgelegenheid zou verschaffen.

De heren Chantrell, directeur-beheerder en Henderson, ingenieur van de concessiemaatschappij kwamen verschillende keren naar Torhout om er de aanleg van de spoorweg en de ligging van het station te bespreken. In juli 1845 kwam zelfs Georges Stephenson het traject inspecteren.

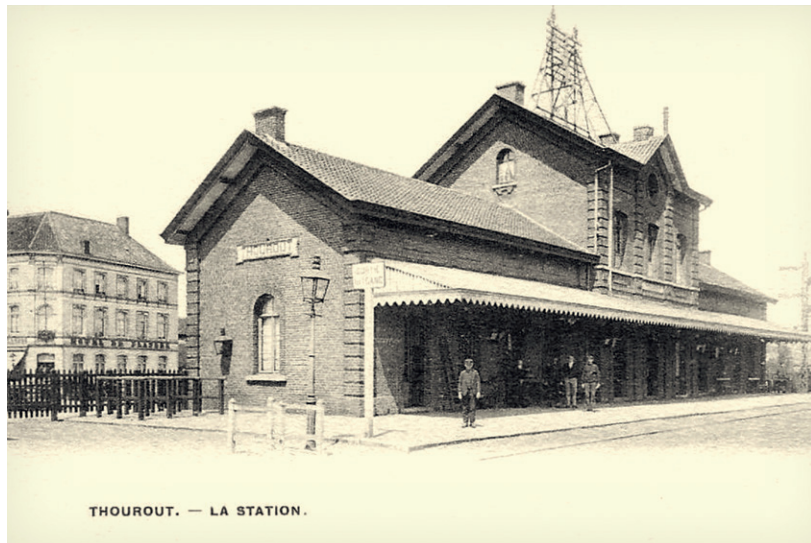
Begin augustus 1845 kreeg het Torhoutse stadsbestuur bezoek van een vertegenwoordiger van een Engelse maatschappij die plannen had om in Adinkerke een haven aan te leggen voor grote schepen en daarbij een spoorweg van de nieuwe haven naar Gent over Torhout als doel hadden. Torhout bleef op zijn hoede! Deze nieuw lijn zou wellicht groot nadeel berokkenen aan de haven van Oostende, aan Brugge en aan de staatsspoorlijn Oostende-Gent. De bedoeling van de maatschappij was om Engelse reizigers en handelswaren langs deze haven en weg te vervoeren. Het plan ging niet door.

Op 22 september 1845 schreef de heer Chantrell een brief aan het gemeentebestuur om aan te dringen op een snelle beslissing in verband met de conventie over enerzijds een station dicht bij de stad en anderzijds de aanleg van een straat van de markt naar het station. Zowel de maatschappij als de regering wilden zo snel mogelijk met de werken beginnen om aan de armoedige toestand van de werkende klasse, vooral tijdens het winterseizoen, te verhelpen.

Op 25 september 1845 werd in de gemeenteraad het voorstel van overeenkomst besproken. Torhout had verkregen dat het station dicht bij de bebouwde kom van de stad zou liggen. Dit was vrij voordelig voor de stad, maar noopte de maatschappij tot extra kosten (50 à 60.000 fr meer).

De raad hield zijn beslissing over de overeenkomst in beraad en vroeg nadere uitleg aan de maatschappij. Chantrell stelde een ultimatum: de raad moest binnen de vijf dagen met de conventie instemmen, zoniet verviel ze. De maatschappij dreigde ermee het station op een kwartier of meer van de stad te leggen, wat haar 50 à 60.000 fr. zou besparen. Weer legde

Chantrell er de nadruk op dat het lange talmen van de gemeenteraad nadelig was voor de werkende klasse, die met ongeduld het begin van de werken afwachtte.



*Het eerste station van Torhout met indrukwekkende luifel*

De burgemeester moest opnieuw contact zoeken met Chantrell en voorstellen om het eerste deel van de straat, van aan het station tot aan de hof van Mevr. de Brouckere, onmiddellijk aan te leggen en de rest naarmate de stadsfinanciën het toelieten. Indien de heer Chantrell daarop niet wilde ingaan, mocht de burgemeester de conventie niet aanvaarden. De burgemeester verkreeg een uitstel van drie jaar: de straat moest slechts voltooid zijn tegen september 1850.

Op 12 september 1846 besliste de gemeenteraad dat de eerste treinrit met de nodige festiviteiten gepaard zou gaan. Men stelde een programma op waarbij men aantal aanwezige vreemdelingen op meer dan 20.000 schatte.

De omgeving van het station bevond zich in een lamentabele toestand, die noch voor de maatschappij, noch voor de stad gunstig was en voor de reizigers heel teleurstellend. De stad probeerde echter de schuld op de spoorwegmaatschappij te schuiven: de ophoging van de statie was niet geschied. Pas in 1851 kwam er enigszins schot in de zaak. Burgemeester Vanhollebeke had een nieuw plan gemaakt en de nodige onteigeningen waren gebeurd, ook al waren niet alle onteigenden vergoed.

Erg vlug werd de nieuwe straat volgebouwd met woningen vooral herbergen. Wanneer in 1867 op de hoek van de Boeyaertstraat en Hofstraat de "Hof de Brouckere" te koop kwam, was dat de ideale gelegenheid om de hele omgeving verder te verfraaien. In 1868 rijpte een plan dat meerdere problemen tegelijk zou oplossen.

Men zou in de as van de Stationsstraat van het nieuw verworven terrein een pleintje maken en daarachter een monumentaal Vrederegerechtsgebouw optrekken, wat de stad zo dringend nodig had. Zo zou de reiziger die uit het station kwam, zicht krijgen op een monumentaal bouwwerk en een goede indruk krijgen van Torhout.

Ondertussen was ook de spoorlijn Oostende-Torhout-Ieper-Armentières klaargekomen. Oostende-Torhout werd zonder moeilijkheden aangelegd, maar het duurde tot 1873 vooraleer het stuk Torhout-Ieper kon gebruikt worden. Deze spoorlijn zou de pendelarbeid naar Noord-Frankrijk nog meer in de hand werken.

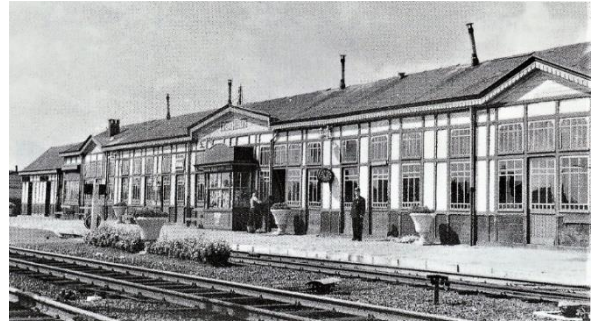
Een voor Torhout heel specifiek sociaal-economisch voordeel was verbonden met de paardenmarkt. De bloei van deze paardenmarkt is sterk in de hand gewerkt door de spoorweg. In sommige perioden heeft men zelfs tot drie paardenmarkten per jaar georganiseerd, met als voornaamste die van juni. Omwille van het succes van deze herinnering aan de middeleeuwse Torhoutse jaarmarkt, poogde men naast een veemarkt ook een graanmarkt en een vlammarkt te organiseren. Alleen de veemarkten kenden enig blijvend succes en tot ver in de 20e eeuw bleef de paardenmarkt een ook door buitenlanders druk bezochte activiteit. In het succes van deze paardenmarkten speelde het spoor een belangrijke rol; nu konden grote aantallen dieren tamelijk snel en op redelijk comfortabele manier naar Torhout vervoerd worden.

Torhout verkreeg van de maatschappij een station in de onmiddellijke omgeving van de stad op ongeveer 250m van de markt. Het oudste stationsgebouw (1846-1847) deed dienst tot 1917. Het werd in 1873 uitgebreid. Het station was een statig gebouw dat de stationswijk domineerde als tegenhanger van het Vredegerecht aan het andere einde van de Stationsstraat. Het middengebouw had een verdieping en daarboven een fronton boven een rond venster. Boven het dak stak dan zoals bij elk openbaar gebouw een wirwar van antennes en draden uit voor de telecommunicatie. Aan beide zijden van het centrale gebouw was er een lagere aanbouw. Aan de spoorzijde van het station was er over heel de breedte van het station een afdak gebouwd, dat de reizigers moest beschermen tegen al te slecht weer. Aan beide zijden van het gebouw had men dan op enige afstand ervan een seinhuis waar een "exentriekwagter" de wissels en seinen moest bedienen.

Gedurende heel de Eerste Wereldoorlog deed het station van Torhout, gelegen niet ver van maar buiten de gevechtszone, dienst als belangrijk aanvoerstation van gewonden naar andere Belgische steden of naar Duitsland.

In de zomer van 1917 kreeg het station af te rekenen met luchtaanvallen waarbij het volledig vernield werd. Na WOI werd het voor de bevoorrading in wapens, materiaal en manschappen maar ook als afvoerstation van de vele gebombardeerde en gedynamiseerde stations eerst vervangen door houten barakken en dan heropgebouwd met materiaal van het Antwerps Olympisch dorp (1920). Dit Olympisch station bestond uit een soort stenen geraamte met er tussen houten muren. Het was van het lange geveltype. Dat voorlopige station deed ongeveer 43 jaar dienst. 's Zomers was het er broeiend heet en 's winters kwam de kou door alle kieren. Toen men op een morgen kortsluiting vaststelde ten gevolge van barsten in de voorgevel, moest alles snel gaan. Dit eerder armoedig gebouw bleef in gebruik tot 1961-1962. In het begin van de Golden Sixties kreeg Torhout een nieuw stationsgebouw, eenvoudig en functioneel. Tijdens de afbraak- en opbouwwerken gebruikte men een vroegere houten opslagplaats als station. Het nieuwe

station kreeg een all-relaisseinpost, zodat de twee seinhuizen langs de sporen, van waaruit vroeger de wissels bediend werden, konden verdwijnen.



De lijn Oostende-Torhout-Ieper werd in 1963 voor reizigers gesloten en in 1967 ook voor goederenverkeer. Het uitbreken van de sporen en de overname van de gronden door de provincie maakte van de oude spoorlijn een wandelpad en van de bermen een uniek natuurgebied. Ondertussen werden de sporen in het station ondertunneld en werd de lijn0 geëlektrificeerd.



## LICHTERVELDE

De eerste trein stoomde op 28 februari 1847 het station binnen toen de sectie Torhout-Lichtervelde van de lijn Brugge-Kortrijk geopend werd. Er reden 4 treinen per dag tussen Brugge en Lichtervelde. De officiële feestelijke opening werd echter uitgesteld tot ook het traject naar Roeselare klaars was. Dat gebeurde op 31 maart 1847 en de festiviteiten volgden een week later op 6 april 1847.

Eén figuur heeft er ongetwijfeld toe bijgedragen dat de spoorweg ook Lichtervelde aandeed, namelijk burgemeester Michiel Surmont. Hij was burgemeester van Lichtervelde van 1817 tot 1830 en van 1846 tot 1866. Hij was tevens provincieraadslid. Bij het bezoek aan Brugge van koning Leopold I in 1853 voerde hij het woord in naam van de West-Vlaamse burgemeesters.

Wellicht werd onder invloed van Surmont, in laatste instantie, het traject van de lijn gewijzigd. Het station was dus oorspronkelijk veel verder van de dorpskern gepland door de ingenieurs van de Flandre Occidentale. Dat zou veel minder interessant geweest zijn.

Als met de trein van Torhout naar Lichtervelde reist dan bemerk je dat zeer goed. Net voor je het station van Lichtervelde binnen rijdt neemt de trein een bocht naar links. Eenmaal hij terug naar Roeselare vertrekt gaat het met een bocht naar rechts. Te danken aan burgemeester Surmont, die op de plaats waar het station werd gebouwd nogal wat gronden bezat. Hij deed vrij gemakkelijk afstand van die grond, zodat de onderhandelingen over het ombuigen van de lijn richting dorpskern vlot verliepen. Ook het stationsgebouw werd later opgetrokken op grond die de burgemeester voorheen toebehoorden.

In 1846 zat de gemeente heel slecht bij kas. Het was dan ook heel welgekomen dat Michiel Surmont het bedrag van 1000 frank voor de inhuldigingsfeesten voorschoot. Hij kreeg hier later enige gunsten voor terug. Zo werd zijn zoon Eduard de eerste stationschef van Lichtervelde.

Burgemeester Surmont ijverde er ook voor om een spoorlijn naar Veurne te krijgen. Die kwam er in 1858 en naar Tielt in 1880. Daar lees je verder meer over. De inhuldiging van het traject Torhout-Lichtervelde liep heel wat vertraging op door het slechte weer in de winter van 1846-1847. Het vroom heel hard en na de dooiperiode begin het fel te sneeuwen. De werken lagen langdurig stil. De werklieden bleven werkloos en hadden geen inkomen. Het feest werd uitgesteld. In samenspraak met de spoorwegmaatschappij werd toen beslist om een herinneringsmedaille te slaan waarvan de opbrengst van de verkoop ten behoeve van de armen zou zijn.

Uiteindelijk werd dinsdag 6 april 1847 geprikt als datum waarop de eerste officiële trein Lichtervelde zou aandoen. De kranten vonden het een prima datum omdat het dan lente zou zijn en de werken in het station achter de rug zouden zijn. Ook het lijngedeelte naar Roeselare was klaar. In de week van 28 maart 1847 reden een aantal bijzondere werktreinen voorbij.



Met z'n allen poseren voor het eerste station

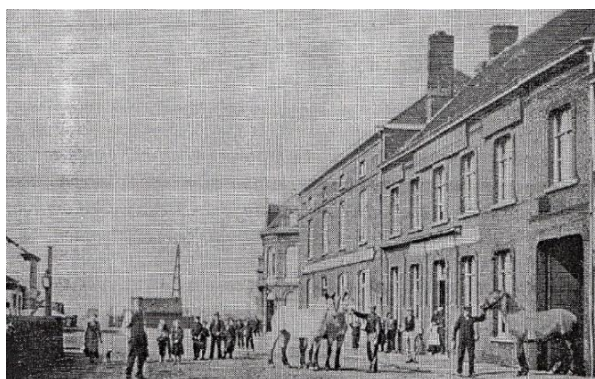


Directeur Chantrell deelde ook een premie uit van 1200fr aan de arme werklieden.

Over de verbindingen met Veurne en met Tielt lees je verder. Deze werden immers aangelegd door een andere maatschappij.

Op het kadastraal plan van Lichtervelde uit 1847 zien we het vermoedelijk eerste stationsgebouw getekend. Het gaat om een rechthoekig gebouw van 17,2 meter lang en 7,6 meter breed. Het gebouw stond alleen en er was geen weg naar toe. Het gebouw was wellicht niet meer dan een houten barak. In 1856 werd blijkbaar het stationsplein aangelegd en kwam er een weg naar het station. Twee jaar later werd er bij de indienstneming van het baanvak Lichtervelde-Veurne een nieuw gebouw opgericht. Het was 14,5 meter lang en 6 meter breed. Het oude gebouw bleef staan en werd tot WOI als magazijn gebruikt. Door de bouw van het nieuwe station werd ook het stationsplein iets vergroot.

Net voor de Eerste Wereldoorlog kwam er een nieuw stationsgebouw. De goedgekeurde plannen voor het



nieuwe station dateren van 23 januari 1912. De uitbreiding was meer dan noodzakelijk geworden onder meer door het grote succes van de paardenmarkt. Het station werd iets meer oostwaarts gebouwd en de woning meer naar de Statiestraat.

Het station speelde ongetwijfeld een grote rol voor de lokale nijverheid en in het bijzonder voor de paardenmarkt die jaarlijks vele buitenlanders naar de stationsbuurt lokte. In 1906 werden 92 wagons met 554 paarden naar Duitsland verzonden. De paardenmarkt had zo'n succes dat er vanaf 1911 een tweede dag georganiseerd werd. De Eerste Wereldoorlog betekende de aanzet van het einde van de hoogdagen. Vanaf 1922 verdwenen ze.

De spoorwegen brachten ter herinnering aan het succes van de paardenmarkten aan het heropgebouwde station van 1914 onder de kroonlijst enkele glazuurtegels, die de paardenmarkt voorstellen, aan.

Tijdens WOI werd het station zwaar beschadigd bij bombardementen op 6 september 1915, 18 augustus 1916 en 4 augustus 1917. Vooral dat laatste bombardement was hevig. Een Duitse munitietrein die in het station stond werd door twee Franse vliegtuigen onder vuur genomen. Een ontploffing volgde en zorgde voor een enorme ravage.

De Duitsers pasten in Lichtervelde een bijzondere truc toe door het aanleggen van een duidelijk verlicht nepstation om de vliegtuigpiloten te misleiden. In de zomer van 1917 werden de geallieerden op die manier beetgenomen en bombardeerden ze het verkeerde doelwit. Na het eerste bombardement van 1915 werd begonnen met de heropbouw van het station. Deze werken werden echter door volgende luchtaanvallen tenietgedaan. Na de oorlog moest het station zo goed als volledig heropgebouwd worden. Het is dit station dat nog steeds als station fungeert.



Het *Administratief Memoriaal van de provincie van 1857* vermeldt dat van april tot december 1857 in Gits 6.071 passagiers waren en 500 stuks bagage ingevoerd werden. Gits was daarmee het op een na kleinste station van de lijn, maar haalde toch omzetcijfers als stations Loppem, Zedelgem, Rumbekke, Lendeledede en Heule.

Het stationsgebouw was gebouwd volgens het standaardtype van de Flandre Occidentale. Het bestond op de benedenverdieping uit een loketzaal, een bureau voor de stationschef, een wachtzaal, een kleine keuken, een archiefkamer, een kolenhok en een hok voor het onderhoudsgerei. De stationschef woonde op de bovenverdieping, die een grote keuken, een living en slaapkamers telde. De toiletten bevonden zich in een apart gebouw. Aan de noordkant van het station (kant Torhout) was er een terrein met zijspoor dat diende als goederenkoer. Daar werden bieten, stro, kolen en andere goederen en ook vee geladen en gelost. Tijdens de Eerste Wereldoorlog werd het door de Duitsers gebruikt als munitiedepot; de Duitsers hadden daartoe ook grond van een aanpalende boer in gebruik genomen, grond die eigendom was van baron Charles Gillès de Pélichy. Aan de zuidkant (kant Roeselare) van het gebouw kweekte de stationschef groenten en bloemen. Ter hoogte van de bareel waren er vier cafés, waarvan twee heel specifiek naar het spoor verwezen: Bellevue, met weegschaal, Wachtzaal en de inmiddels afgebroken A la gare en De Duif.



Het spoorwegongeval van 1936: op dinsdag 18 augustus 1936 ontspoorde sneltrein Antwerpen-Adinkerke even voor de aankomst in het station. Er was een enorme ravage: het overwegwachtershuisje werd volledig verwoest en er vielen twee doden: de stoker van de trein en een passagier. Als gevolg van het ongeval werd de spoorlijn naar Gent heraangelegd met een minder scherpe bocht. Je kan de oude bedding nog goed zien op de Duifhoek.

De functie van goederenstation werd in 1992 stilgelegd. Het gebouw werd in 2015 beschermd.

Lichtervelde is op gebied van organisatie van de treindienst een heikel punt. Er zijn enerzijds de aansluitingen in het station zelf tussen de lijnen 66 en 73, anderzijds dienen de treinen ook in de eindstations Brugge, Kortrijk en Gent-Sint-Pieters verdere aansluitingen te halen om de reiziger op adequate manier te laten reizen.

## GITS

Na de harde winter vorderden de werken richting Kortrijk in de lente van 1847 zo snel dat op 25 maart 1847 een eerste werktrein kon rijden tussen Torhout en Roeselare. Een eerste reizigerstrein, die te Gits stopte, volgde op 31 maart 1847.

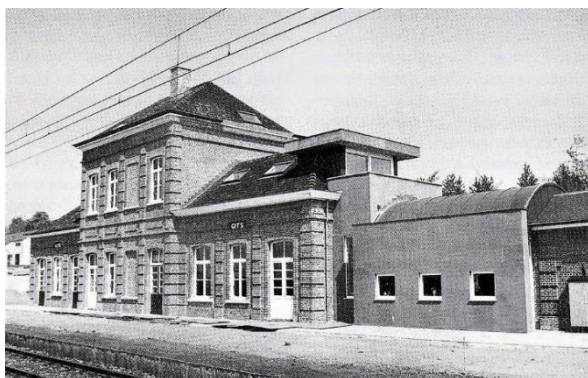


*De trein uit Brugge is net het station van Gits binnegelopen.*

Na 1955 hield de trein geen halt meer in Gits, op sporadische uitzonderingen na; heel wat stations en lijnen werden in die periode gesloten of afgeschaft. Nog enige keren stopte de trein één keer in het jaar om gehandicapt uit het Dominiek Savio-instituut met

hun begeleiders op te pikken toen die op Lourdesbedevaart gingen. Enkele keren ook kwamen Sinterklaas en Zwarte Piet nog met de trein in Gits toe. Op zondag 16 juli 1995 stopte de trein nog eens op aanvraag van Frank Lagrou en zijn Gitse Bietjes, dat omdat het wielerkampioenschap van België voor nieuwelingen en internationale dames er plaats vond.

Het stationsgebouw bleef evenwel tot september 1973 functioneren, want tot dan werden er blokverrichtingen gedaan. Dat betekent dat deze mensen de seinen openzetten, aanduidingen gaven per sectie van het ene station naar het andere. De seinen werden aanvankelijk met de hand bediend. Ze werden verlicht met olielantaarns en met petroleumlampen voordat er elektriciteit was. De bareel, met de hand bediend, was eerst een schuifbareel, later een slagboom.



*Het station van Gits als lokaal van Dominiek-Savio*

Op 9 juli 1986 werd het station door het Dominiek Savio-instituut aangekocht voor 9.310.000 BEF. Met leerlingen in opleiding bij de VDAB werd het door de VDAB begin 1994 gerenoveerd. Architect Rheinout Verfaillie zorgde ervoor dat daarbij het stuk nieuwbouw de vorm van een stoomlocomotief meekreeg. In zijn nieuwe vorm werd het gebouw, dat toen tot 't Stationnetje werd omgedoopt, eerst door de VDAB gebruikt om schildertechnieken aan te leren. Sinds 31 mei 1997 dient 't Stationnetje voor kinderopvang en vroeg begeleiding (dienst voor begeleiding van jonge kinderen met handicap).

## BEVEREN

Het station Beveren (Roeselare) was een voormalige stopplaats langs de spoorlijn Brugge-Kortrijk in Beveren, een deelgemeente van de stad Roeselare. Het station werd begin jaren 50 afgebroken. Nadat er een vestiging van MBL (nu Koramic Real Estate) was ingepland, werd voor het daar werkzame personeel een halte ingericht en afgestemd op de diensturen van het bedrijf. In 1984 werd deze halte gesloten.

## ROESELARE

De "ijzerweg" bereikte al op 31 maart 1847 Roeselare. Toezichter op de werkzaamheden was burgerlijk ingenieur Frits Ritter, een schoonzoon van De Brouckere en was van eind 1830 tot eind 1846



*Het eerste station van Roeselare*

burgemeester van Roeselare. De nieuwe burgemeester, Jacob Vermander, kon met zijn gemeenteraadsleden, met industriëlen en lokale notabelen op woensdag 31 maart 1847 de aankomst van de eerste trein in Roeselare vieren.

In volle crisistijd leek de trein een teken van hoop, en werd hij vooral gekoesterd door de industriëlen. Door de mechanisatie door te voeren, waren de textielbaronnen toen al volop bezig met de reconversie van hun ondernemingen. De vijf konvooien per dag zouden voor de economische evolutie van Roeselare een geprezen bijdrage leveren. Alexander Rodenbach stapte voortaan in Rumbeke op de trein naar Brussel.

Rond het spoor en nabij het eerste station, gebouwd omstreeks 1870, ontwikkelde zich een nieuwe wijk. Dat werd in 1873 zelfs de nieuwe parochie van Sint-Amand.

De telegraaf (in het station), de straatverlichting met gas (1869) en het vestigen van een eerste bankhuis (1864) maakten van het oude stadje een industriestad. De spoorlijn sneed echter de stad middendoor, wat meer dan honderd jaar lang zware kopzorgen zou meebrengen voor het stadsbestuur, de industriëlen en de aangroeiende bevolking. Bovendien werd weldra de strijd geopend om van Roeselare een ruimer spoorwegknooppunt te maken.

Burgemeester Mansueet Spillebout zette al in 1852 deze strijd in. Hij liet in naam van de stad politici in Brussel lobbyen voor de aanleg van een spoorlijn Tielt-Veurne over Roeselare. Eerst tien jaar later legde de West-Vlaamse spoorwegmaatschappij de lijn Roeselare-Ieper aan. Zij werd, na aandringen van burgemeester Constantijn Dubois en de Roeselaarse Handelskamer, in april 1868 in gebruik genomen. Ondertussen ijverden de stadsbesturen van Roeselare en Menen voor de aanleg van een spoorweg tussen beide steden. De Roeselaarse burgemeester-brouwer Jan Mahieu drong voortdurend op de aanleg ervan aan en stuurde, in naam van de gemeenteraad, op 23 februari 1882 een voorstel naar de regering.

In 1872 maakten 104.820 personen gebruik van de treinen in en uit het station van Roeselare en werden 50.853 ton goederen aangebracht. Voor het goederentransport verliep de concurrentie tussen de waterweg en de spoorweg weldra in het nadeel van de spoorweg.

Vanaf 1 juli 1889 vertrokken uit Roeselare dagelijks acht treinen naar Brugge, negen naar Kortrijk, acht naar Menen en zes naar Ieper.



*De perronzijde van het eerste station*

De broodnodige spoorverbinding met de vaartkaaien werd door de Roeselaarse gemeenteraad in februari 1904 beslist. De concessie maatschappij stelde echter als voorwaarde een ontdubbeling van het spoorgedeelte tussen Roeselare en Rumbeke voor, waarbij de onteigeningskosten voor rekening van de stad zouden zijn. In maart daarop verwierp de gemeenteraad deze te hoge voorwaarden. In 1905 en 1906 werd echter door de volksvertegenwoordigers Julius Delbeke en Charles Gillès de Pélichy op de overname aangedrongen. Minister Julien Liebaert diende daartoe een wetsontwerp in dat in juli 1906 door de Kamer werd goedgekeurd. De eerste stationschef van de Staatsspoorwegen te Roeselare was Jan Hendrik Vandeweghe.

Op zaterdag 31 augustus en zondag 1 september 1907 werd de "Overname der Yserwegen van West-Vlaanderen" in Roeselare uitbundig gevierd. Het uitgebreide feestprogramma vermeldt een muzikaal avondfeest, een gelegenheidskantate, verlichting en vuurwerk.

Tussen de staat en stad werd in oktober 1912 een akkoord gesloten om de kaaien van de vaart met een spoorlijn te verbinden. Deze verbinding werd in september 1913 in gebruik genomen door de enthousiaste industriëlen. De reeds lang gevraagde ophoging van de spoorwegberm en het bouwen van een nieuw station waren in de overeenkomst vermeld. De gevaarlijke overweg Stationsplein-Ardooisesteenweg bleef de kern van het probleem, evenals het urbanistisch onding dat de spoorweg de stad in twee delen splitste.

Eind augustus 1914 dynamiteerden Duitse ulanen de lijn Brugge-Kortrijk. In september spoorden talrijke vluchtelingen uit Lier, Aalst, Dendermonde en andere gemeenten naar de Mandelstad. Op 6 oktober 1914 sloegen de ulanen weer toe op de spoorlijn naar Ieper (Meenseheirweg). Op maandag 19 oktober lag de frontlijn in Roeselare op de lijn Roeselare-Brugge. De Duitsers raakten slaags met Franse dragonders aan de vaart en de stationsmagazijnen. Op 20 oktober

drongen de Duitsers over de spoorlijn door naar Ieper en de IJzer. De Ortskommandant, majoor Prasse, die op het stadhuis zijn intrek nam, bestrafte al op 6 november 1914 alle sabotagedaden aan wegen, telefoonlijnen en spoorwegen met collectieve verantwoordelijkheid en het nemen van gijzelaars. Eind 1914 was de spoorlijn naar Brugge en Kortrijk normaal in verkeer. In het Roeselaarse station waakte een Duitse militaire ambtenaar van de "Eisenbahndirektion". Burgers konden reizen als ze een "Transportschein", afgeleverd door de Ortskommandant, konden voorleggen.

De spoorlijnen Roeselare-Kortrijk en Roeselare-Lichtervelde-Tielt kregen een uitzonderlijke betekenis voor het Duitse troepentransport naar het IJzerfront. Meer en meer werd de lijn Roeselare-Ieper een militair doelwit voor de geallieerde artillerie en de vliegtuigen. Om de militaire functie van het Roeselaarse spoorwegknooppunt te verhogen, legden Duitse militairen nieuwe spoorverbindingen aan in de stad. In januari-maart 1917 legde de "Eisenbahnverwaltung" een nieuwe spoorafkapping aan nabij de overweg aan de Rumbeeksesteenweg op de lijn Menen-Ieper. Dat was een merkbare verbetering voor het rangeren van de treinen naar Ieper en Menen, want het rangeerstation in het station zelf werd uitgeschakeld.

Vanaf 1916 was de treininfrastructuur in Roeselare het doelwit van Engelse en Franse vliegtuigen. Er vielen Duitse en burgerlijke slachtoffers. Deze infrastructuur werd trouwens begin 1918 ingeschakeld in de Duitse verdedigingsgordel die in en rond de stad werd aangelegd. Op 10 oktober 1918 deden de Duitse genie-eenheden de mijnen rond de spoorlijn (overweg Ardooisesteenweg en rails) springen. Ze braken de kasseien op het stationsplein uit en dynamiteerden de stationsmagazijnen die ze aan de Stationsdreef hadden aangelegd.

Op 17 oktober 1918 bevrijdden Franse troepen de stad. Weldra zette de Engelse militaire transportoverheid Chinese werklieden in om rails, signalen en barenen in ijlt tempo te herstellen.

Met de geslaagde wederopbouw van de "dode stad" hernam onvermijdelijk, tussen 1920 en 1940, de actie voor de aanpassing en verbetering van lijn 66 in Roeselare.

Pas in 1924 werd tussen de stad en de staat een overeenkomst gesloten tot het verhogen der spoorbaan van het reizigersstation. Daarbij werden ook de financiële verplichtingen vastgelegd. De spoorwegwerken zouden ten laste van de staat blijven, maar het aanleggen van een nieuw stationsplein aan de Jules Lagaelaan zou op kosten van de stad gebeuren.

Het Roeselaarse station en spoor zouden opnieuw een rits bewogen gebeurtenissen meemaken tijdens de

Tweede Wereldoorlog. De gemobiliseerde soldaten vervoegden per trein hun eenheden. Al op 10 mei 1940 dropten Duitse vliegtuigen enkele bommen in de stationsbuurt en stapte een konvooi vluchtelingen uit de treinen. Nieuwe vluchtelingen stroomden toe op 11 en 12 mei en verdubbelden de stadsbevolking met 30.000 zielen. Wanneer de "opgeroepen weerbare jongelingen" op hun tocht naar Frankrijk in Roeselare uitstapten om de treinen naar Menen en Ieper te nemen, was de chaos in en rond het station enorm. De militaire dimensie van het spoorwegknooppunt Roeselare was angstwekkend. Tijdens de nacht van 24-25 mei werden op de lijn Roeselare-Ieper als antitankversperring tegen de snelle Duitse opmars 2.000 goederenwagons geplaatst. De versperring werd op 28 mei verwijderd door Belgische soldaten die onder Duits bevel stonden. Na enkele kleine herstellingen was de lijn 66 omstreeks 10 juni 1940 opnieuw voor het treinverkeer open. In het station organiseerde de "Deutsche Reichsbahnadministration" een militair "Ueberwachungsamt" met militaire "Reichsbahner". Het goederenverkeer liep ongestoord verder. De treinreizigers waren burgers (studenten, arbeiders) en Duitse militaire verlofgangers.

Vanaf 1942 werd, om sabotagedaden op het spoorwegnet te voorkomen, een vrijwillige "Spoorwegwacht" ingesteld. Vanaf maart 1943 vielen geallieerde vliegtuigen het spoor aan, o.a. in Beveren. In de nacht van 17-18 juni 1944 werd achter het goederenstation aan de Stationsdreef een sabotageaanval gepleegd op een trein naar Brugge. Rond september 1944 deden Duitse soldaten de watertoren voor de bevoorrading van de locomotieven nabij de Mandel springen. Ze poogden ook de centrale post op het rangeerstation in Rumbeke op te blazen.

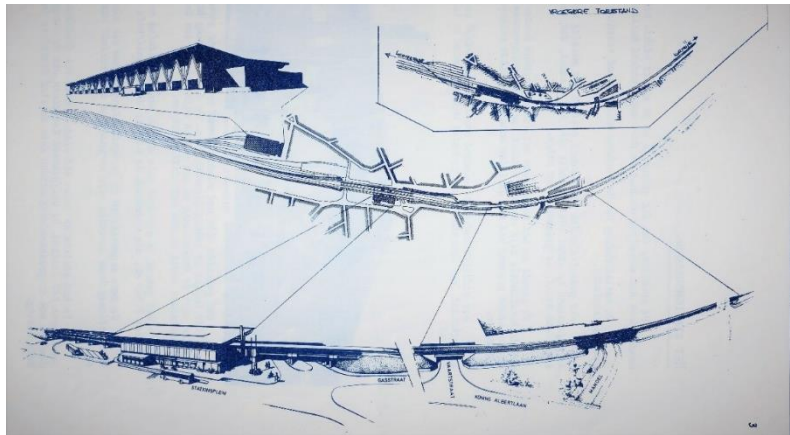
Leden van de Engelse "Railway Transport Office" (RTO) organiseerden vanaf september 1944 het militaire toezicht op het transport. Ze deden dat in goede verstandhouding met de stationsleiding.

Al vanaf 1944 kwam het Roeselaarse spoorwegprobleem weer in de belangstelling. Het fundamentele probleem was het urbanisatieplan van maart 1941, dat door de bestuurswet van 2 december 1946 voor Roeselare uitvoerbaar werd verklaard. Plannen van aanleg werden gemaakt en daarbij werd het stationsdossier van 1924 weer boven gehaald.

Burgemeester Jozef De Nolf had in oktober 1949 samen met stadssecretaris Robert De Man een onderhoud met Paul Willem Segers, de minister van Verkeerswezen. Het gesprek was hoofdzakelijk gewijd aan enerzijds een degelijk plan van wegenaanleg en stadsurbanisatie en anderzijds aan de oplossing van het "Roeselare-Station-dossier". Een plan werd prompt aan de minister bezorgd en al in februari 1950 kwamen de afgevaardigden van het stadsbestuur, de NMBS en het Ministerie van Openbare Werken bijeen. Het enige resultaat was voorlopig dat de NMBS in oktober 1950 besliste de spoorlijnen van Roeselare naar Ieper en naar Menen in een nabije toekomst af te schaffen. De ontgoocheling was verbijsterend bij de Roeselarenaars.

Tijdens het bestuur van burgemeester Robert De Man kregen trein en station een nieuw elan, met de steun van minister van Verkeerswezen Jos De Saeger.

In januari 1966 kwam de minister op bezoek bij het Roeselaarse schepencollege. De stadsplanontwikkeling (rijkswegen, postkantoor, industrieterreinen, insteekkaart) én het spoor werden toen besproken. De pers kondigde zelfs voorbarig aan: *Definitieve plannen voor ophoging van spoor en nieuw station te Roeselare goedgekeurd!* In januari-februari 1967 lagen de plannen voor deze werkzaamheden in het Roeselaarse stadhuis ter inzage van het publiek. Een Koninklijk Besluit van 16 augustus 1967 keurde de definitieve uitvoeringsplannen voor het ophogen van de sporen en de verplaatsing van het stationsgebouw goed. Na de nodige onteigeningen van grond en gebouwen, moesten de werkzaamheden in 1969 starten. Ze waren ten laste van de staat, met uitzondering van de aanpassingen aan de bestaande wegenis, die ten laste van de stad bleven. De werken werden begroot op 150 miljoen frank.



*de plannen voor de ophoging van de spoorlijn door Roeselare*

In april 1971 startte de onteigeningsprocedure. In juni 1971 keurde het *de plannen voor de "ophoging" van het Roeselaarse spoor* stadsbestuur de plannen goed voor het aanleggen van een openbaar entrepot (tol) en een Centrum voor Wegverkeer. Op 17 februari 1972 stelde de NMBS het stadsbestuur in het bezit van de plannen voor de herinrichting van de spoorinstallaties, met name het afschaffen van de overwegen 75, 78 en 79, het bouwen van een nieuw station, het uitvoeren van de urbanisatiewerken in de omgeving van het verhoogde spoor en het oprichten van een nieuw gebouwencomplex ten behoeve van de NMBS en de diensten der douane.

In december 1972 was de spoorwegbrug over de Veldstraat voltrokken. Langzaam boorde de verhoogde spoorlijn zich een weg door het hart van de Rodenbachstad. Het terrein waar de Duitse overheid na de Eerste Wereldoorlog materieel en grondstoffen had achtergelaten, werd door het spoorwegbestuur gebruikt als werkplaats voor de spoorwegen. Daaruit groeide een betoncentrale met betonmolen, die voor rekening van de NMBS voor heel het land beton fabriceerde. Begin 1974 werd deze centrale ondergebracht in een nieuw gebouw, met werkplaatsen, kantoren, sanitair en refter. Ondertussen was het vormingsstation voor goederentreinen aangelegd.



Een nieuw Centrum voor Wegvervoer (met tolkantoor) werd opgericht. Van hieruit werden met een vijftiental vrachtwagens de stukgoederen, aangebracht met goederentreinen, over een veertigtal gemeenten in West-Vlaanderen verdeeld. In november 1974 werd het openbaar depot in gebruik genomen.

In augustus 1974 startten de spectaculaire werken voor het lang verbeide "Nieuw Station" van Roeselare. In september was de onderdoorgang van de Veldstraat klaar en in oktober startte de aanleg van het goederenstation aan de Beverensesteenweg. In november keurde de gemengde bestuurscommissie (NMBS-stadsbestuur) het bijzonder reglement voor het Openbaar Depot goed en in december het reglement van het Centrum voor Wegverkeer.

Op 24 maart 1975 werd de dwarsligger voor het spoorwegviaduct over de Sint-Amandstraat en de Ardooisesteinweg door twee reuzenkranen op de enorme pijlers gelegd. Het was een historische gebeurtenis, want aan de uit 1847 stammende deling van de stad zou zo een einde komen. De afbraak van het oude goederenstation aan de Stationsdreef was ondertussen voltrokken. Op zondag 16 mei 1976 "vloog de trein naar Kortrijk voor de eerste maal in de lucht", op de verhoogde berm van 3 km lengte. Op 20 mei "vloog" de trein ook in de richting Brugge. De NMBS organiseerde in oktober 1976 opendeurdagen in de nieuwe stationsstructuur. Het oude, 19e-eeuwse station, dat verdoken door de nieuwe bouwwerken nog aan het stationsplein stond, werd in augustus 1978 afgebroken.

Op dinsdag 15 mei 1979 kwamen minister van Verkeerswezen Jos Chabert en burgemeester Albert Biesbrouck, in aanwezigheid van de Roeselaarse prominenten, het nieuwe stationscomplex openen.

Op donderdag 11 april 1996 sloeg het noodlot toe met een ongelooflijk treinongeval. De stoptrein Zeebrugge-Brugge-Roeselare ontspoorde om 17u.35 nabij de overweg aan de Leopold III-laan. Het inferno-ongeval werd veroorzaakt doordat een krukas op het spoor gevallen was. Ze was bij het oversteken van de overweg gevallen uit een voertuig dat een trucker aan het wegslepen was. Het eerste motorstel van de trein die met een snelheid van 110 km per uur aanstormde, ontspoorde. Het eerste rijtuig klapte volledig over en het tweede kwam op de zijde terecht. Het spoorwegpersoneel, het Rode en Vlaamse Kruis en de brandweer van Roeselare en Ommeland, samen met zes MUG-teams hielpen ter plekke. In de late avond

kwam zelfs kroonprins Filip naar de plaats van het ongeval.

## RUMBEKE

Bij de opening van het 7,9 km lange baanvak Roeselare-Izegem op 1 mei 1847 bouwde de Flandre Occidentale, zoals in de meeste stopplaatsen, een stationnetje te Rumbeke. Het had de typische eenvoudige bouwvorm van de maatschappij en telde 5 traveeën. Het station was gelegen ter hoogte van de dorpsplaats van Rumbeke en was amper 2,4 km van het station Roeselare.



Het station Rumbeke

Rumbeke werd op 3 juni 1984 bij de invoering van het IC/IR-plan gesloten. Het plan trof meer dan 200 stations.

## KACHTEM

In 1892 werd ook in Kachtem een treinhalte geopend. Eigenlijk ging het om een halte op Rumbeeks grondgebied, maar men gaf er de naam Kachtem aan omdat er elders een stopplaats gelegen was. In de volksmond sprak men van Kachtem-Brakske. Een stationsgebouw heeft Kachtem immers nooit gekend. In het huis bij de overweg dat de overwegwachter gewoonlijk van de spoorweg huurde kon men een treinkaartje kopen. Er stond ook een klein stenen gebouwtje voor de overwegwachter en op het perron een betonnen schuilhuisje voor de reizigers. In de omgeving waren twee cafés gelegen die naar de spoorweg verwezen: De Statie en De Wachtzaal. Zoals Rumbeke en Gits bleef Kachtem een treinhalte tot 21 mei 1955. Het wachthokje en het lokaal van de overwegwachter werden afgebroken, maar het woonhuis staat er nog altijd.



Men kon vroeger maar overwegwachster worden als je echtgenoot bij de spoorweg, post of telegraaf werkte. In vakantieperiodes, tijdens rustdagen of ziekte kon wel eens een man invallen. Soms draaide de echtgenoot de bareel open, maar volgens het boekje was dit niet toegelaten. De meeste overwegwachteressen combineerden het bedienen van de overweg met hun huishouden. Ze moesten per dag vier uur gratis werken in ruil voor gratis woonst. Ze werden verwittigd van de komst van een trein met een bel in haar huis en ging dan vlug, een paar minuten voor de trein aankwam, de bareel dicht draaien. Als de overwegwachster om de een of andere reden niet verwittigd werd – bv. bij vergetelheid of omdat er een technisch defect was – dan moest zij de dienstregelingstabel volgen en enkele minuten voor tijd op eigen initiatief de slagboom dichtdoen. Ze moest in geval dat de slagboom niet dicht kon het verkeer tegenhouden, of als er bv. Een voertuig geblokkeerd stond – de trein tegenhouden; hiervoor had ze een aantal hulpmiddelen.

## IZEGEM

De eerste vermelding over de spoorlijn in Izegem lezen we in de *Standaard van Vlaenderen* van 12 april 1847. Daar wordt bericht dat de aanstaande week een 50-tal werklieden aan de slag zullen gaan om de bedding van de lijn te maken. Er waren al twee bakwagens met materialen aangekomen en de politiecommissaris beschikte over een lijst van uitverkoren personen om in dienst te worden genomen voor de uitvoering van de werken.

Er werden wel hongerlonen uitbetaald. Dat kon want er was geen sociale wetgeving en door de economische crisis was de werkloosheid bijzonder groot. Door de mislukking van de roggeteelt in 1846 was het brood abnormaal duur. Met als gevolg dat er stakingen kwamen in Lendeledede en Ingelmunster.

De Bruggeling Joseph Laforce was toezienaar van de werkzaamheden, een functie die hij kreeg omdat hij Engels sprak. Hij bleef na de werken in Izegem werkzaam bij de borstelfabrikanten die zijn Engels apprecieerden om contacten te leggen met Engelse huizen waar borstelhaar werd aangekocht.

Op zondag 17 april 1847 deelde burgemeester François Lefèbvre-Maes aan de gemeenteraadsleden mee dat de eerste locomotief op woensdag 14 april om tien uur in de voormiddag was aangekomen. Het baanvak Roeselare-Izegem werd op zaterdag 1 mei 1847 in dienst genomen door de spoorwegconcessionaris. De raad stemde in met de burgemeester om op zondag 9 mei 1847 samen met Ingelmunster een banket te houden voor concessionarissen van de spoorweg en de notabelen van de twee gemeenten. Izegem en Ingelmunster zouden elk de helft betalen en omwille van de benarde financiële toestand moest het een eenvoudig feest zijn. De plechtige opening van de lijn Brugge-Izegem-Ingelmunster had plaats op zondag 9 mei 1847.



*Het eerste station van Izegem uit 1847*

Een ooggetuigenverslag:

*“Zondag heeft de plechtige inhuldiging van de statieplaatsen van Iseghem en Ingelmunster plaats gehad, met een gewenscht schoon weder dat talrijke nieuwsgierigen van alle omliggende gemeenten uitgenodigd had. Het convoy van eer om elf uren en half uyt Brugge vertrokken, na langs den weg de byzondere opgenomen te hebben, is om een uren en half te Iseghem aangekomen. Eene redevoering is er afgelezen geworden; daarna hebben de Iseghemsche maetschappijen van toonkunde en zang eenige stukken uytgevoerd. Het convoy is onmiddellijk naer Ingelmunster vertrokken, al waer de overheid en de notabelen vereenigd waren. Na eene redevoering van den heer Van Ooteghem, secretaris, is het convoy weder naer Iseghem terug gekeerd. De uytgenodigden hebben zich op rang gesteld en zijn in stoet naer het stadhuis getrokken alwaer het banket plaats had, terwijl brooddeelingen aen de armen gedaen geweest zijn te Iseghem, Ingelmunster, Cachtem en Rumbeke. In de namiddag hebben toonkundige genootschappen op eene estrade ter markt, verschillende muziekstukken uytgevoerd. Deze feest zal lang in het geheugen der inwoners blijven. Nooit heeft deze stad meer vreemdelingen in zijn beluyk bijeen verzameld gezien.”*

Het eerste station, geopend in 1847, was gelegen aan de huidige Stationsstraat, meer westwaarts dan het huidige. In 1883-184 werd dan het eerste “koopwarenmagazijn” gebouwd. Het gaf uit op de Kastanjedreef, die later Stationsstraat werd. Het werd gebouwd door aannemer Alfons Combes uit Lendeledede. Door toename van het goederenverkeer was deze al vlug te klein.

Eind 19<sup>e</sup> eeuw werd er door een aantal handelsreizigers van Izegem en omliggende een bond gesticht met de kenspreuk “Spoed en Moed”. Ze stelden zich tot doel om alle middelen die reizigers nodig hadden te onderzoeken. Elke laatste zaterdag van de maand werd er verzameld in café De Halve Maan, onder meer over het verkrijgen van abonnementskaarten en betere treinverbindingen.

Op een buitengewone vergadering van de bond op 10 april 1911 in café De Spoorhalle, op het stationsplein, waren de reizigers, fabrikanten en handelaars uitgenodigd. Men wilde niet alleen maatregelen voor het reizigers- en het goederenverkeer, maar ook een

nieuw reizigers- en goederenstation en een nieuwe loskaai. De bond was zeker nog actief in 1925.

Bij de aanleg van de spoorweg Brugge-Kortrijk werd aanvankelijk aan een ander traject gedacht: men zou de lijn vanuit Izegem naar Heule via "de plaats" van Lendeledede leggen en zo zou het station van Izegem gebouwd zijn waar nu het Sint-Jozefscollege staat. Door de tussenkomst van de kasteelheer van Ingelmunster, baron de Montblanc, stemde de Engelse maatschappij erin toe de lijn langs Ingelmunster te leggen. Zo kwam het Izegems station in de moestuinen van de huizen van de Wolfenstraat. Elf woonhuisjes met erf werden aangekocht om de Nieuwstraat te kunnen aanleggen.

In 1906 stelde baron Charles Gillès de Pélichy een parlementaire vraag aan de minister van Spoorwegen over de problemen rondom het goederenstation en het bereikbaarheid ervan. Enkele maanden later vernam hij van de maatschappij dat het plan goedgekeurd werd en er spoedig onteigeningen zouden gebeuren. Het zou echter nog verschillende jaren duren voor de eerste spade in de grond werd gestoken.

Op 26 maart 1910 keurde minister Helleputte het ontwerp goed voor de aanleg van een nieuw stationsgebouw, een ruim goederenstation en een loskaai met vijf sporen van de Brugstraat tot aan het Kasteelpark. Hiervoor dienden opnieuw huizen te worden onteigend.

Na nog maanden palaveren bleek dat in mei 1911 een eerste fase van de werken aan de gang was. De tweede fase volgde dan in 1912 en 1913, het ging om de loskaai langs het kanaal Roeselare-Leie. De nodige gronden werden aangeworven en niet minder dan 36 huizen van het Baertshof werden afgebroken.

Het nieuwe goederenstation was 58m lang en 8m breed en was opgetrokken in baksteen en had aan beide zijden vier zware ijzeren rolpoorten, één meter boven de straatstenen. De spoormannen beschikten over een houten huisje, voorzien van een kachel. Er was ook een goederenbureau en een lokaal voor de weger.



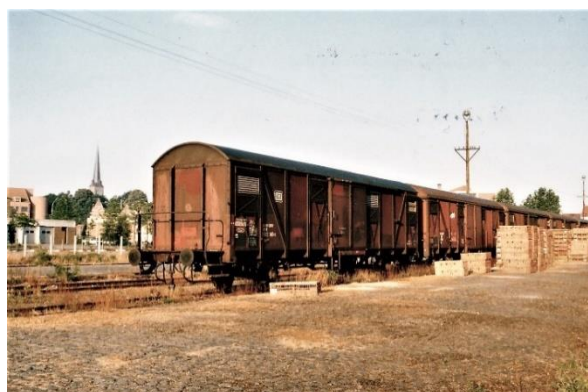
*Het station uit 1931 is nog in gebruik in Izegem*

Samen met dat goederenstation had er ook een nieuw stationsgebouw opgetrokken moeten worden. Dat was gepland rechtover de Koornmarkt, met een woning

voor de stationschef. De bouw ervan werd echter op de lange baan geschoven. Het kwam er een generatie later! Op 27 mei 1930 werd het in Brussel aanbesteed. De plannen waren getekend door architect P. Nouille en ingenieur—architect G. Duchateau, hogere ambtenaren van de NMBS. De werken werden uitgevoerd door aannemer Soete uit Ieper.

Op de plechtige inhuldiging van het gebouw op 20 september 1931 bekleemde minister Van Acker dat de stad Izegem was tussengekomen *de* voor een deel van de kosten. Schepen Jules Sintobin bekleemtoonde daarna ten aanzien van de 85 genodigden op het banket, dat Izegem een belangrijke speler was in het spoorweggebeuren. Vooral de vlas-, borstel- en schoennijverheid zorgden voor een sterk goederen- en reizigersvervoer voor de NMBS.

Het huidige, sterk aangepaste complex, van 1930-1931, omvatte vroeger naast het stationsgebouw ook nog in de rechtervleugel het telegrafiekantoor dat in 1974 is afgebroken voor de aanleg van de verbindingsbrug tussen Emelgem en Izegem.



*De duiventrein naar Frankrijk in 1991*

Op 31 augustus 1992 werd de collidienst naar Roeselare overgebracht wat meteen betekende dat het goederenstation werd gesloten. Het werd in 1993 volledig gehuurd door de drukkerij Strobbe, die er vanaf 21 oktober 1995 het Drukkerijmuseum Strobbe in onderbracht. De verzameling grafische apparatuur van wijlen drukker Alois Strobbe kan er nog steeds bezocht worden.

## INGELMUNSTER

Ingelmunster was er echt niet gerust in toen in de herfst van 1845 de werken aan de twee uiteinden van de spoorlijn Brugge en Kortrijk de werken aanvatten. Bij het inkijken op voorhand van de plannen had men vastgesteld dat de lijn over Kortrijk naar Lendeledede en verder naar Izegem zo lopen, zonder in Ingelmunster voorbij te komen.

Het gemeentebestuur betrok er Meulebeke en Oostrozebeke bij om aan te tonen dat een omweg via hun gemeente zeker de moeite waard was. De drie gemeenten bepleitten hartstochtelijk de aanleg van een station in Ingelmunster in een brief van 11 augustus 1845: " *De gemeenten Ingelmunster,*

Meulebeke en Oostrozebeke dringen aan, om te kunnen genieten van alle voordelen van een spoorweg, een bocht te maken vertrekkende van het station Izegem en dan in rechte lijn naar Kortrijk te lopen langs Lendeledede. Over Izegem naar Kortrijk bedraagt de afstand 11,5 km; over Ingelmunster zou dat 13,5 km zijn. Uitgerekend aan dezelfde werkprijs is dit een meerkost van 120.000 fr. Wat betekent die som tegen de voordelen die de maatschappij zou doen als ze ingaat op ons voorstel. Ingelmunster, kantonhoofdplaats met vredegerecht, telt 6065 inwoners. In alle richtingen vertrekken regelmatig diligences en dienstwagens die een toevloed van goederen en reizigers waarborgen voor de spoorweg. Meulebeke, eveneens kantonhoofdplaats, telt 9277 inwoners en is een centrum van olie en graan, met een wekelijkse markt en een bekende brouwerij. Oostrozebeke, ook een kantonhoofdplaats met vredegerecht, heeft 4702 inwoners en een bloeiende handel. Samengevat, met een bevolking van 20.044 zielen garanderen de drie gemeentebesturen aan de spoorweg een toenemend gebruik waarbij de voordelen de 120.000 fr meerprijs in korte tijd zullen herleiden tot nul."

Na nog meer concrete gegevens omtrent reizigers en vervoer sloten de drie gemeenten met een vurige oproep tot de minister om hun voorstel ernstig in overweging nemen. De brief was getekend door de burgemeester en de secretaris van elk van de drie gemeenten. De brief moet effect gehad hebben want in het najaar van 1845 werden de werken aangevat om, in Ingelmunster een stopplaats in te richten.



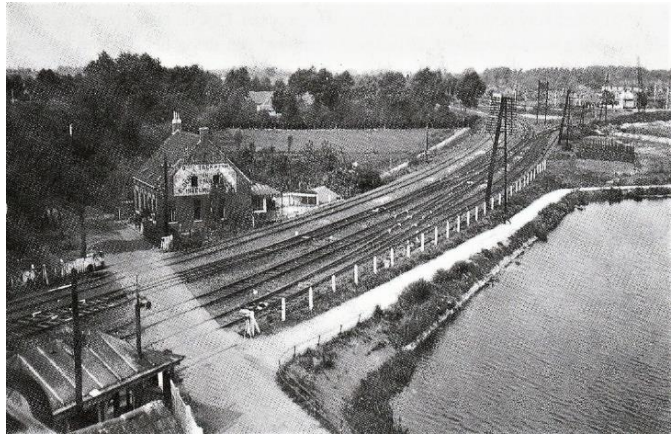
Eerste station van Ingelmunster

In januari 1847 werkte men aan de spoorweg in de omgeving an Izegem, Ingelmunster en Lendeledede. Hier zou de "droogbroodroute" haar naam krijgen. De arbeiders werkten, ondanks de gure winter, als slaven voor een loon van 1,15 fr tot 0,60 fr per dag. Een roggebrood kostte toen 34ct.

In Ingelmunster brak een spontane staking uit. "Vrijdag laatst zijn de werklieden bijeengekomen en zij hebben verklaard niet meer te willen werken voor zo een klein dagloon. Men had hen bericht dat zij maar 33 tot 60 ct zouden krijgen,"

De gemeenteraad van Izegem besliste op 17 april 1847 dat men samen met Ingelmunster de twee stations zou inhuldigen op 9 mei. Maar in Ingelmunster zou alles – "de spaerzaamheid aenbevelende" – soberder tewerkgaan dan in Lichtervelde waar zo luisterrijk gevierd werd bij de aankomst van de eerste trein.

Op 1 december 1854 was de beloofde lijn naar Tielt klaar. De eerste trein reed pas op het nieuwe baanvak op 1 januari 1856, omdat het baanvak Tielt-Deinze maar klaar was op 31 december 1855. Op 1 mei 1898 werd een stopplaats geopend te Ingelmunster aan de Zandberg, bij de kruising van de weg Brugge-Kortrijk.



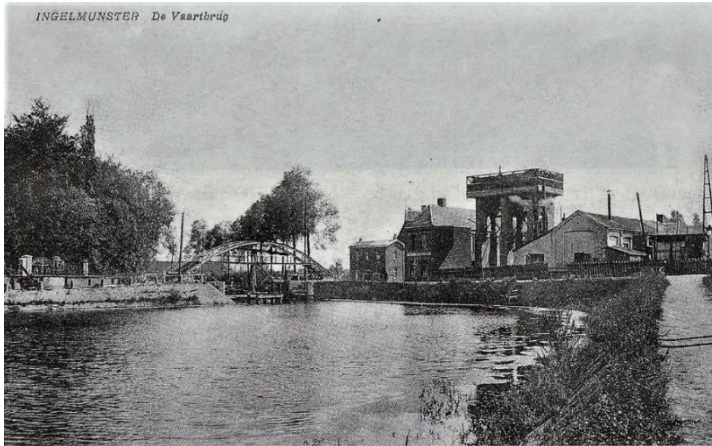
de vertakking kant Roeselare: links naar Roeselare, rechts naar Tielt

Een andere lijn werd door de Belgische Staat aangelegd tussen Ingelmunster en Anzegem, op de lijn van Gent naar Kortrijk. De lijn 69A, zoals die toen bekend was, werd in alle stilte op bevel van de toenmalige minister voor Spoorwegen aangelegd. Op het grondgebied van Ingelmunster werd op 1 oktober 1902 een stopplaats voorzien aan de Wante. De spoorlijn had voornamelijk nut voor het vervoer van vlas. Toen het met de vlasindustrie bergaf ging verdween ook spoorvervoer in deze sector. In 1973 werd de lijn naar Anzegem dan ook opgedoekt.

Ook in Ingelmunster deden trein en station het aanzicht van de omgeving veranderen. Handelaars en winkeliers

kwamen er zich vestigen. Het werd een nieuwe bevolking, afgescheiden van het dorp. Toen de wijk in 1872 ook nog door het graven van het kanaal werd afgezonderd, werd de binding nog losser. Het stationskwartier werd zelfs bekend, zeker tijdens de eerste wereldoorlog toen veel soldaten en vreemdelingen aan het station vertoefden: de rosse buurt was wijd en zijd bekend.

Op 14 oktober 1914 nam het Duits gezag het Ingelmunsters bestuur over. De gemeente was ingedeeld in het *etappengebied*, net buiten de frontzone. Tijdens de oorlogsperiode was het station een draaischijf van zowel goederen- als reizigers-



*Zicht op het kanaal met rechts de watertoren en het depot voor de locomotieven*

vervoer van en naar het front. Het station en omliggende herbergen werden in een hospitaal herschapen. Vier jaar lang bleven treinen komen en gaan met kanonnen, munitie, wagens en voorraad, paarden en mannen. Af en toe werd ze aangevallen en beschoten door vliegtuigen. In 1917 werden de luchtaanvallen intenser. De Duitsers hadden een in de Izegemstraat een vliegveld aangelegd, wat geregeld door vreemde vliegtuigen werd gebombardeerd? Zelfs 's nachts. Het station en het plein ervoor deelden menigmaal in de brokken.

In de late avond van 24 mei 1940 werden de Belgische rijdende kanonnen op de lijn tussen Oostrozebeke en Roeselare bestookt door Duitse vliegtuigen. De volgende avond werden in Ingelmunster alle bruggen opgeblazen. De spoorbrug over de vaart op de

lijn Ingelmunster-Tielt werd niet hersteld. De beschadigingen aan het station waren miniem en het duurde niet lang vooraleer de lijn Kortrijk-Brugge weer in dienst kon worden genomen.

Vier jaar later, op 28 mei 1944, werd het station echter serieus aangevallen. Engelse vliegtuigen vielen de spoorweg en de treinen aan. Gelukkig vielen daarbij geen slachtoffers. Op 20 juli 1944, in de late namiddag, kwamen ze terug. Ditmaal was het heel erg; de rails staken de lucht in. Er vielen toen ook zes doden.

Na de tweede wereldoorlog werd de lijn naar Tielt niet meer gebruikt vanuit Ingelmunster. Het lijngedeelte Tielt-Meulebeke werd voor reizigerstreinen gebruikt tot 8 oktober 1950. Goederentreinen reder er tot 28 oktober 1982. Daarna werden de sporen uitgebroken.

Het stationsgebouw uit 1847 is op enkele details na nog steeds hetzelfde. Het locomotiefdepot waar de stoomlocomotieven werden onderhouden, gestald en bevoorrad met kolen en water is verdwenen.

De beide perrons zijn gelegen tussen twee overwegen die de reizigers toegang geven tot de perrons. Er was

geen onderdoorgang voor de reizigers. De goederenkoer met twee opstelsporen bevond zich ten oosten van de doorgaande sporen. De buiten gebruik gestelde opstelsporen werden omstreeks 1992 verwijderd. De schuilhuisjes op de perrons werden gerenoveerd in 1997 ter gelegenheid van het 150-jarige bestaan van het station. Sinds 28 juni 2013 zijn de loketten van dit station gesloten en is Ingelmunster een stopplaats geworden. Van 2017 tot 2020 onderging de stationsomgeving grondige vernieuwingswerken. De perrons werden vernieuwd en verhoogd naar de nieuwe standaardhoogte (76 cm). Er kwam een onderdoorgang onder de sporen ter vervanging van de oude overweg.

De gemeente Ingelmunster greep naast het stationsgebouw toen dit door de NMBS te koop werd gesteld in 2023. Na drie biedingsrondes verkoopt de NMBS het pand en omliggende gronden aan een derde partij. De gemeente moet dus minstens voorlopig een streep trekken door de heraanleg van de stationsbuurt. De gemeente heeft het gebouw en omliggende parking nodig voor de heraanleg van de stationsbuurt waarvoor de plannen klaarliggen.



*Het opgefriste stationnetje van Ingelmunster, onderwerp voor heel wat discussie in de gemeente.*

## LENDELEDE

Het voormalige station Lendeledede is werd gebouwd bij de aanleg van de spoorlijn in 1846-1847

De aanleg van de spoorlijn was voor de toenmalige bevolking van Lendeledede een groot en spectaculair werk dat zonder twijfel met veel belangstelling werd gevolgd. De bouw van de spoorlijn verliep in een

heuvelachtig gebied. Het "Bergske" diende afgegraven. De aarde werd dan wat verder gebruikt om de bedding op te hogen. Alles gebeurde met de hand. De aarde werd met een spade en schop opgeschept en dan zo'n 200 tot 400 m verder vervoerd met kruiwagens.

Begin januari 1847 brak een staking uit in Lendeledede, waar zo'n 150 arbeiders, ondanks de sneeuw en het gure jaargetijde werkten als slaven voor een mager loon.

In april 1847 rezen er opnieuw moeilijkheden in Lendeledede. Soldaten van het Kortrijkse garnizoen en rijkswachters van het hele arrondissement bewaakten de 300 à 400 arbeiders die aan de lijn werkten. Toen het dagloon tot 1,50 fr werd opgetrokken keerde de rust weer.



*Het station van Lendeledede met links het rolbareel van de overweg in de Stationsstraat*

Lendeledede kreeg ook een ontvangstgebouw met een bureauruimte en wachtzaal. Er was een pakhuis, een seinhuis en een woonhuis voor de bareelwachter.

Bij de aanleg van de spoorweg werden enkele wegen onderbroken, onder meer de oude verbindingsweg tussen Harelbeke en Izegem. De Hulstsestraat kreeg vanaf 1847 de naam "Statiestraat". In 1978 werd ze aangepast en werd "Stationsstraat".

Na aanleg van de spoorlijn kwamen meer goederen toe per spoor en werd de tolbarrière van aan de herberg "De Hoogte" verplaatst naar het stationsplein. Het tolrecht bleef van kracht tot 1894.

Voor de bevolking van Lendeledede was de opening van de spoorlijn het begin van een baanbrekende evolutie in het vervoer van reizigers en goederen. Vooral economisch was dit van groot belang voor het agrarische dorp. Pas in 1908 werd de lijn van één op twee sporen gebracht. In 1916-1917 werden twee zijsporen aangelegd als laad- en lossporen voor goederen. Dit heeft enorm bijgedragen tot de ontwikkeling en expansie van de plaatselijke nijverheid en handel. Zo werd jute aangevoerd vanuit de haven van Antwerpen voor de fabrieken van Neiryndck en Combes, ruw vlas uit Frankrijk en Wallonië voor de vlasnijverheid, meststoffen voor de landbouw, kolen uit Wallonië, grint voor het gemeentebestuur, enz. Laden en verzenden gebeurde o.a. met geweven jute, suikerbieten, geslacht pluimvee, olie van de firma Dassonville, enz.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd het station meermaals door vliegtuigen aangevallen. In juni 1944 werd een locomotief nabij het station beschoten en vernield.

Op 22 mei 1955 werd het station gesloten voor reizigersverkeer. Het goederenverkeer bleef nog tot 1 februari 1971 bestaan. Pas in het derde kwart van de 20ste eeuw werd het stationsgebouw afgebroken. Bij de elektrificatie en modernisering van de spoorlijn in 1985 werden de perrons uitgetrokken.

## SINT-KATARINA

Station Sint-Katerine was een voormalige spoorweghalte in het dorp Sint-Katarina gelegen op de plaats waar de gemeenten Lendeledede, Kuurne en Heule (deelgemeente van Kortrijk) aa, elkaar grenzen. De stopplaats was gelegen op grondgebied van de gemeente Kuurne in de Sint-Katriensteenweg en werd in gebruik genomen op 14 juli 1847 toen de spoorlijn tussen Ingelmunster en Kortrijk werd geopend.

Er werd in Sint-Katerine geen stationsgebouw opgetrokken. De halte verdween op 22 mei 1955, toen er door de NMBS een saneringscampagne werd doorgevoerd. Dit als gevolg van de grote concurrentie van het autovervoer.

## HEULE

Van bij de opening van de lijn in 1847 werd te Heule een klein stationnetje gebouwd door de Flandre Occidentale. Het telde drie traveeën en had geen verdieping. Later werd het gebouw uitgebreid met een aanbouw. Het station is gelegen aan de overweg met de Zeger van Heulestraat. Vanaf 1849 was er goederenverkeer in Heule, er was echter geen laadhelling, noch een weegbrug. De goederenkoer werd op 22 mei 1855 gesloten. Er bleef wel een aansluiting naar de firma Dejager tot augustus 1987. Daarna verdwenen de spooractiviteiten in het station.

Vanaf 1 november 1993 werden ten noorden van de stopplaats Heule twee aansluitingen naar het industriepark Heule-Leiedal aangelegd voor trafieken van de firma's Essers en Hessenatie. De bediening gebeurde met goederentreinen vanuit Roeselare en *Het station herbergt nu de horecazaak Alvaro* Izegem. Deze spooransluitingen zijn ondertussen verdwenen.



## HEULE-LEIEAARDE

Heule-Leieaarde, ook gekend als Heule (Oude Leieaarde) was gelegen aan de overweg in de Kortrijksestraat in Heule. De onbewaakte stopplaats

werd geopend op 5 februari 1933 en was tijdelijk gesloten tijdens de Tweede Wereldoorlog. Vanaf 15 september 1944 werd deze halte heropend. Er werd geen afbeelding gevonden van deze stopplaats.

## De Société Anonyme des Chemins de fer de la Flandre Occidentale zwaar in de problemen

Als op 14 juli 1847 de volledige hoofdstam van het West-Vlaams spoorweganet in uitbating werd genomen, was er op geen enkele plaats sprake van verdere aanleg van lijnen bij de Flandre Occidentale. Met het Koninklijk Besluit van 26 november 1845 had de maatschappij ook de concessie verkregen voor de verlenging van de zijtak naar Diksmuide tot in Veurne. Echter, het enthousiasme luwde. De hogere overheid hield rekening met de gevolgen van de toen heersende financiële crisis en met de politieke situatie die een groots project als dit van de Flandre Occidentale beïnvloedden. Met de wet van 8 juni 1848 (Staatsblad van 11 juni 1845) verkreeg de maatschappij uitstel tot 18 mei 1851 om de lijn verder tot Poperinge door te trekken en de zijtakken naar Veurne en naar Deinze aan te leggen. Dit uitstel mocht echter niet baten, de maatschappij kwam opnieuw haar verplichtingen niet te na.

Na moeilijke onderhandelingen, waarin William Chantrell de sputterende motor poogde draaiende te houden, leidden tot een overeenkomst. In de wet van 20 december 1851 werd bepaald dat

- de maatschappij ontslagen werd van de aanleg van de zijtak van Torhout naar Diksmuide en Veurne;
- de aftakking van de zijtak naar Tielt en Deinze niet meer vanaf Torhout moest vertrekken;
- de staat garant stond om voor een periode van 50 jaar een minimum opbrengst van 400.000 fr. of 4% op een kapitaal van 10.000.000 fr. te voorzien voor de sectie Kortrijk-Poperinge en de verbinding naar Tielt;
- de maatschappij toelating verkreeg om geprivilegieerde aandelen uit te geven of om een lening uit te schrijven voor de aanleg van de lijn naar Poperinge en de zijtak naar Tielt.

Spijts al de verleende faciliteiten, kon de onderneming haar verplichtingen tegen 18 mei 1851 niet waar maken. De regering verleende een tweede uitstel aan de Flandre Occidentale, liever dan de maatschappij te ontbinden. Als limiet werd 1 juli 1856 gesteld, datum waarop de laatste sectie van Deinze naar Tielt moest gereed zijn voor de exploitatie. Door het wegvallen van de verplichting om de zijtak naar Diksmuide en Veurne aan te leggen, kon zonder problemen een nieuwe en meer zuidelijke aansluiting van de Tieltse tak op de lijn Brugge-Kortrijk gebouwd worden. Deze verbinding zou in Ingelmunster op de hoofdlijn aansluiten.

Op 30 november 1854 werd Tielt-Ingelmunster voor het treinverkeer opengesteld.

## De lijn 73a Tielt – Ingelmunster

De spoorlijn die Tielt met Ingelmunster verbond was 11 km lang. In december 1854 werd de lijn plechtig

ingereden door de spoorwegmaatschappij Société des chemins de fer de la Flandre-Occidentale.

Op 25 mei 1940 werden in Ingelmunster alle bruggen opgeblazen. De spoorbrug over de vaart op de lijn Ingelmunster-Tielt werd niet hersteld, waardoor de lijn enkel vanuit Tielt berijdbaar was.

Op 8 oktober 1950 werd het reizigersverkeer opgeheven. Op het einde van diezelfde maand reed de laatste goederentrein tussen Meulebeke en Ingelmunster. De sporen werden in 1953 opgebroken. Tussen Tielt en Meulebeke bleef nog goederenvervoer tot 28 oktober 1982. In 1984 werden ook hier de sporen opgebroken.

Station **Tielt** wordt besproken onder de lijn 73.

## MEULEBEKE

Meulebeke kreeg een station met perron en een loskade voor goederen. Het eenvoudige gebouw werd opgetrokken in de typische neoclassicistische stijl van de Flandre Occidentale en kreeg hierdoor een serene en deftige indruk. Het huidige gebouw met authentiek toilethuisje werd in de loop van de jaren aangepast maar bleef zijn oorspronkelijk uitzicht bewaren. Ook de gekalseide stationskoer uit de jaren 1900-1901 is nagenoeg intact. De spoorlijn was enkelsporig uitgevoerd.

Tijdens de Eerste Wereldoorlog kende het station een ongekende drukte. De Duitse bezetter bouwde het uit tot een logistieke draaischijf met tal van nieuwe opstelsporen. Over een lengte van een kilometer waren er maar liefst acht rangeersporen. Wapens, materieel, voedsel, vee en soldaten spoorden massaal en onophoudelijk naar en van het westfront.



*Stationsgebouw in Meulebeke en het sanitair gebouwtje bleven bewaard. De ladder staat tegen de seinpaal klaar om de seinlamp met petroleum op te vullen.*

Net voor de capitulatie van het Belgisch leger op 28 mei 1940 speelden er zich in de stationsbuurt dramatische taferelen al. De manschappen van het 8ste Belgische Linieregiment hadden zich ingegraven langs de spoorlijn in een vergeefse poging om de Duitse opmars richting kust en Duinkerke te verhinderen. Een bronzen gedenkplaat aan de zijgevel van het stationsgebouw herinnert aan de tientallen

Belgische soldaten die bij de hevige gevechten op en rond de spoorwegberm gesneuveld zijn.

De laatste goederentrein reed in 1984 Meulebeke binnen. Daarna werd de spoorlijn definitief opgeheven en de spoorwegbedding opgebroken.



Tegenwoordig wordt het stationsgebouw door oorlogsnostalgici gebruikt als klein 'museum' over WO II.

## ZANDBERG

Tussen Ingelmunster en Meulebeke werd op 1 met 1898 een nieuwe stopplaats geopend: Zandberg. Ze was gelegen aan de kruising met de weg Kortrijk – Brugge.

Tijdens de Eerste Wereldoorlog werd de halte een tijd lang niet gebruikt.

In 1923 werd de stopplaats definitief afgeschaft.

## De lijn 69 Kortrijk - Abele

De spoorlijn van Kortrijk tot Poperinge werd in volgende stappen afgewerkt en kreeg later het nummer 69:

|          |             |       |                 |
|----------|-------------|-------|-----------------|
| Kortrijk | - Wervik    | 17 km | 14 januari 1853 |
| Wervik   | - Komen     | 4 km  | 18 juni 1853    |
| Komen    | - Ieper     | 13 km | 18 maart 1854   |
| Ieper    | - Poperinge | 10 km | 20 maart 1854   |

In het jaar 1845 verkrijgt de Société des Chemins de Fer de la Flandre-Occidentale (West-Vlaamse spoorwegen) een vergunning om een spoorlijn aan te leggen tussen de Franse stad Hazebrouck en de Belgische stad Poperinge.

In het jaar 1864 verkreeg de Flandre Occidentale de concessie voor twee nieuwe lijnen: Poperinge - Franse grens (K.B. van 3 april 1864 - *Staatsblad* van 9 april 1864) en Roeselare - Ieper (K.B. van 25 augustus 1864 - *Staatsblad* van 30 augustus 1864). De staat verleende geen enkele financiële bijdrage voor deze concessies.

De spoorlijn Deinze - Ingelmunster werd in volgende stappen afgewerkt en kreeg later het nummer 73 tussen Deinze en Tielt en 73a tussen Tielt en Ingelmunster:

|              |          |       |                  |
|--------------|----------|-------|------------------|
| Ingelmunster | - Tielt  | 11 km | 30 november 1854 |
| Tielt        | - Deinze | 14 km | 31 december 1855 |

Vanaf 1 mei 1854, toen de spoorlijn Kortrijk-Poperinge klaar was, reden er vier treinen heen en terug tussen

de provinciehoofdstad en de hoppedstad. Je deed er welgeteld 2 uur en 45 minuten over om zo ver te reizen. De spoorlijn heeft een rijke geschiedenis, onder meer door het gebruik tijdens de Eerste Wereldoorlog. De lijn kreeg toen de bijnaam *Sporen tussen IJzer en Leie*. Getuige ook de talrijke militaire aansluitingen die dienden voor de bevoorrading van troepen vanuit de havens Calais en Dunkerque. De lijn 69 vanaf Ieper tot Kortrijk viel in handen van de Duitse bezetter, die het spoor benutte voor militair vervoer. Aanvankelijk konden de treinen nog rijden tussen Hazebrouck en Ieper, tot het station van Ieper begin november 1914 zwaar gebombardeerd werd.

De zware dagen in onze vaderlandse geschiedenis hadden zeer verscheiden gevolgen op het uitzicht en de exploitatie van de spoorlijn 69. Hiervoor verwijs ik graag naar het boek "Militaire lijnen in België" van Wim De Ridder, uitgegeven door TSP Edities Mons 2016 en de folder "Groote Beweging - Treinen rond Poperinge 14-18" van de stad Poperinge, uitgave in 2016.

De heuvel, die sinds de Eerste Wereldoorlog algemeen bekend geworden is als 'Hill 60' (60 verwijst naar de hoogtelijn), ontstond in de 19de eeuw tijdens de graafwerk-zaamheden voor de aanleg van de spoorlijn Ieper-Komen. Eigenlijk is deze heuvel opgebouwd uit grond die vrijkwam bij het graven van een sleuf waardoor het lijnprofiel minder steile hellingen kreeg ter hoogte van de Zwarteleenstraat in Zillebeke.

## Stations op de lijn 69 Kortrijk – Poperinge - Abele

### KORTRIJK-WEST

Deze stopplaats was gelegen net voorbij de afsplitsing van de lijn 66, richting Brugge. Het lag nabij het huidige Guldensporenstadion, tussen de Meensepoort en het station Bissegem. De halte werd geopend op 22 mei 1932 en werd beheerd door het station Kortrijk.. Vanaf 6 oktober 1935 kreeg ze de naam Kortrijk-West. Tijdens de Tweede Wereldoorlog (van 6 oktober 1940 tot 8 oktober 1945) stopten er geen treinen. De onbewaakte stopplaats werd definitief gesloten op 17 mei 1953.

### BISSEGEM

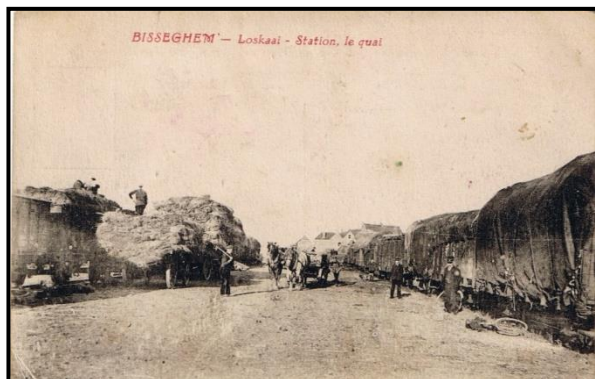
Al was het grotendeels de ligging langs de "Gouden Rivier" die dankzij de vlasnijverheid Bissegem deed groeien en bloeien; ook het spoor speelde in de industriële geschiedenis van het dorp een belangrijke rol.

Uiteindelijk zou het vanaf 15 januari 1853 zijn, met de aanleg van de spoorlijn Kortrijk – Wervik, dat de stoomlocomotief in het straatbeeld van Bissegem zou verschijnen. Vanaf 23 januari 1854 reed de trein al door tot Ieper.

De spoorlijn die het dorp middendoor snijdt, werd aangelegd in opdracht van de privémaatschappij *Société des Chemins de Fer de la Flandre Occidentale* en zorgde voor een sterk verbeterde mobiliteit van de lokale bevolking. Vooral het goederentransport van vlas, aardappelen en suikerbieten bracht een enorme economische stimulans in de regio en niet in het minst



voor Bissegem. Er ontstonden nieuwe wegen. De Stationsstraat en Gullegemsesteenweg werden pas omstreeks 1872 aangelegd, dus na de aanleg van de spoorlijn.



*Voermannen voeren het vlas aan en worden de wagons geladen. Rechts staan de wagons al vol geladen, met dekzeilen overspannen terwijl de stationsbedienden toekijken.*



Door de intens gestegen vlasbedrijvigheid drong ook de aanleg van een goederenstation zich op. Toch zouden we nog hiervoor moeten wachten tot in 1912. Niet alleen het Bissegemse vlas werd er verhandeld, maar ook dit uit andere gemeenten.

De plannen voor het nieuwe goederenstation werden in het gemeentehuis ter inzage gelegd van 14 tot 25 augustus 1909. Er volgde maar één bezwaar.

In het vlasseizoen heerste er een grote bedrijvigheid op de loskaaien van het Bissegemse goederenstation. Ze situeerden zich waar nu de parking is van het ontmoetingscentrum en op de terreinen voor de LVD-gebouwen. De vlaswagens werden er gewogen op twee weegbruggen: één op het plein voor het stationsgebouw (Hotel Moderne) en één op het plein kant goederenstation, tussen het brandweeraarsenaal en de Gullegemsesteenweg (Café à la Station later Den Dorn).

Samen met de stations van Wevelgem, Wervik, Komen en Vlamertinge, bepaalt dit station het eigen architecturale karakter van de lijn Kortrijk-Poperinge. Bij ministerieel besluit van 14 juni 2001 werd het Bissegemse spoorwegstation met inbegrip van de betonnen afsluiting opgenomen op de lijst van beschermde monumenten. Het gebouw opgetrokken in baksteen werd vooral gekenmerkt door het gebruik van "wolfseinden\*" op de dakeinden en dakvensters. De plinten werden met baksteen gemetseld en met arduin

afgelijnd. De muuropeningen met bovenlicht werden met twee of drie gekoppeld uitgevoerd. Voor de dorpels en de tussendorpels van de vensters werd van arduin gebruik gemaakt. Arduinen aanzetstenen ontsloten de segmentbogen van de muuropeningen. In Bissegem waren geen klimmende dakkapellen gebouwd, iets wat in de grotere gebouwen wel was voorzien.

\* het afgeschuinde gedeelte van het dak aan de uiteinden van de nok.



*Momenteel is er een horecazaak in gevestigd: Eva's Grand Café. Het station is sinds 1990 onbemand.*

## WEVELGEM

Wevelgem kreeg kort na de doorrit van de eerste trein in 1855 een eerste stationsgebouw van het type dat toen in zwang was bij de Flandre Occidentale, een neoclassicistisch gebouw met een zadeldak en slechts één bouwlaag. Het gebouw telde vijf traveeën. Het werd opgetrokken aan de Hoogstraat en tussen het gebouw en het hoofdspoor van de lijn lag ruimte om een goederenspoor aan te leggen. Zoals op de kaart te zien is konden trein ook kruisen te Wevelgem.



In 1912 werd ter vervanging van het oude gebouw door de Staatsspoorwegen een nieuw stationsgebouw opgetrokken. Het behoorde tot het type 1895. Het station vormde de aanzet voor de uitbreiding van de dorpskom van Wevelgem en had voorheen een grote regionale economische betekenis door het vervoer van kolen en vlas.

Hoofdgebouw bestaande uit een hoger gedeelte van twee bouwlagen en drie traveeën en twee lagere vleugels van respectievelijk acht traveeën aan de linkerzijde en één travee aan de rechterzijde. De gevels van rode baksteen zijn verfraaid door het gebruik van sierankers en gele baksteen voor de

horizontale lijsten en bogen en het gebruik van blauwe hardsteen voor plint, lijsten, sluitstenen en hoekblokken van raam- en deuropeningen. De zadeldaken hebben pannen, omlopende houten geprofileerde dakranden met sierdruiplijstjes. Op de rechterzijgevel is een opschrift WEVELGHEM (witte tegels met rode letters). De muuropeningen zijn rondbogig en getoogd \*, in de geveltop van de zijgevel is een oeil-de-boeuf ingewerkt.

*\*Een getoogd venster, portaal, enzovoorts, is een muuropening waarvan de bovenkant een gebogen vorm heeft, waarbij die opening aan de zijkanten van de boog overgaat met een knik in het verticale deel van de muuropening. Deze knik heeft een stompe hoek.*



In 2001 werd het stationsgebouw met het sanitair huisje, de goederenloods en de betonnen afsluiting beschermd.



Vanaf 28 juni 2013 zijn de loketten in station Wevelgem gesloten. Een treinkaartje kopen kan met de biljettenautomaat.

Bij de verkoop van het stationsgebouw kwam er een koffiezaak. In de goederenloods biedt de stad een feestzaal aan.

## MENEN

Reeds in 1842 was er in Menen vraag naar een spoorlijn. Na jarenlange onderhandelingen, kwam in januari 1853 de spoorlijn Kortrijk - Wervik tot stand. Ruim een jaar later werd de lijn doorgetrokken tot Poperinge. In Menen werd aan de rand van de stad, buiten de wallen, een eerste station gebouwd. Eigenlijk wilde men in Menen de aanleg van een station binnen

de stadsmuren. In die tijd moesten er nog octrooirechten betaald worden voor het verlaten van de stad, wat de kosten voor transport deed oplopen. In juli 1852 was de kogel door de kerk en werd het tracé definitief vastgelegd. Het station kwam net buiten de stad, in de omgeving van de begraafplaats. De sectie Kortrijk - Wervik werd ingereken op 15 januari 1853. Er reden dagelijks vier treinen in beide richtingen. In 1879 werd een spoorlijn naar Tourcoing aangelegd tussen Komen en Tourcoing via Armentières. Op die manier kregen de vele grensarbeiders een directe verbinding naar het industriegebied rond Rijsel. In 1889 kwam nog een nieuwe verbinding tot stand: Menen - Roeselare.



*Het eerste stations (wit gebouw) met ernaast de uitbreidingen van 1879 en 1890.*

Voor de in 1854-1855 in gebruik genomen lijnen bouwde de Flandre Occidentale een specifiek stationtype. De lengte van het gebouw varieerde volgens de behoefte van de dienst. Het was een eenvoudig neoclassicistisch gebouw onder een schilddak met slechts één verdieping. De witte bepleistering in geblokte horizontale lagengaven het gebouw een sober uitzicht. Alle muuropeningen werden met een rondboog uitgevoerd. Menen kreeg zo'n station en het had 6 traveeën.

Het eerste station dat gebouwd werd in 1853 voldeed niet meer. Het werd in 1879 fors uitgebreid en in 1890 opnieuw aangepast. Er kwam een nieuwe lage bakstenen vleugel. Zowel aan de straatzijde als aan de perronzijde bevond zich in het midden een enorm pseudo-fronton. Geblokte pilasters markeerden deuren en vensters.



*Perronkant van het Menense station.*

Tijdens de Eerste Wereldoorlog kreeg Menen het zwaar te verduren. Het station en de spoorlijn, die strategisch heel belangrijk waren, werden volledig vernield. Het

station verrees in de jaren 1920 uit zijn puin. Aanvankelijk herstelde men de toestand van voor de Eerste Wereldoorlog. Nadien werd er nog een stuk bijgebouwd. Ook tijdens de Tweede Wereldoorlog kwam het station van Menen niet ongehavend uit de strijd.

Luchtbombardementen in mei 1940 vernielden een groot deel van het ontvangstgebouw. In 1948 werd een nieuw blokvormig ontvangstgebouw opgetrokken. Een aantal andere gebouwen verdween in de tweede helft van de 20ste eeuw. Niet alleen het stationsgebouw is in die 150 jaar heel wat veranderd. Ook het goederenstation en het stationsplein zijn verschillende malen van uitzicht veranderd. Zo stond er voor de Eerste Wereldoorlog een hotel vlak voor het station.

In 1943 publiceerde de NMBS na drie jaar onderbreking een jaarverslag uit waarin ze de bouw van vier nieuwe stations vermelden, daar onder het station van Menen. Het gebouw dat we nu nog kennen. Het oude station te Menen werd met een moderne nieuwe vleugel aanzienlijk uitgebreid. Links behield men een ruim deel van het oude station van de Flandre Occidentale. In het midden van het gebouw bouwde de NMBS een kubistische lokettenzaal. De rechtervleugel werd met een gesnuit zadeldak uitgevoerd.

Het station van Menen beschikt over 3 sporen en 2 perrons, waarvan sinds 2016 slechts spoor 1 en 2 geëlektrificeerd zijn. Op spoor 1 stoppen treinen richting Poperinge, op spoor 2 die richting Kortrijk. Er is een ondergrondse tunnel om naar de perrons te gaan. Het station beschikt over een betalend toilet. Er is een gratis parking en een overdekte fietsenstalling.

In de loop van 2021 werden de loketten hier gesloten en is het station een stopplaats geworden.



In het station van Menen kunnen reizigers met een beperkte mobiliteit terecht om van de trein gebruik te maken.

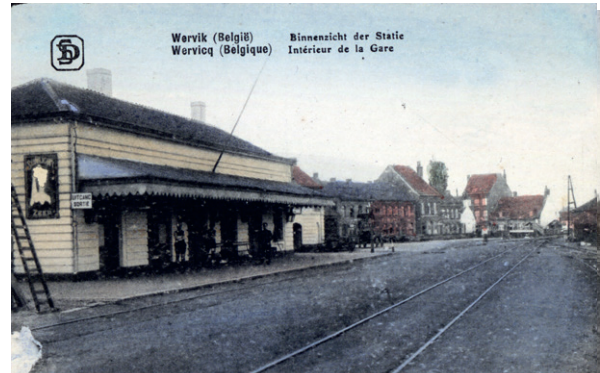
Bij het station is ook een redelijk grote bushalte van [De Lijn](#).

## MENEN-KOEKOEK

Meenen-Koekoek was een spoorweghalte in Menen op spoorlijn 69. De halte werd geopend op 22 mei 1932 en beheerd door het station Menen. Door de Tweede Wereldoorlog werd de halte niet bediend tussen 1940 en 1942. Vanaf 14 mei 1950 wordt de onbewaakte stopplaats "Menen (Koekoek)". Op 5 oktober 1952 sloot de halte definitief.

## WERVIK

Op 15 januari 1853 reed de eerste trein uit Kortrijk tot Wervik. Het eerste stationsgebouw werd zwaar beschadigd tijdens de [Eerste Wereldoorlog](#). Het was een typisch stationsgebouw van de Flandre Occidentale zoals te Wevelgem en Meulebeke. Het gebouw had vijf traveeën.



Het huidige stationsgebouw dateert van 1924 en is een model "wederopbouw" zoals te Bissegem, Boezinge en Kortemark.

In 2001 werd het volledig gerenoveerd en op de lijst van beschermde monumenten geplaatst. Het werd omschreven als volgt: "Klein station van het wederopbouwtype in baksteen met natuurstenen gevelelementen (hoekblokken, tussendorpels van de getoogde, vensters; kettingen; geprofileerde afboording plint; afboording spiegels plaatsnaam). Gevels: één bouwlaag, langsgevels zeven traveeën. Zadeldak afgewolfd, platte pannen. Ingangspartij geaccentueerd door afgewolfd insteekkap over drie traveeën. Interieur gerenoveerd. Sanitair huisje: twee traveeën rondom, met zadeldak.

Bij de overname van de FO door de Staat in 1907 ha Wervik volgende specificaties; "station Wervicq is geopend voor alle diensten: "voyageurs; bagages; marchandises des tarifs n°s 1, 2, 3 et 4; chevaux et bestiaux, équipages et tapisnières".

In 2004 werd naar aanleiding van het 150-jarige bestaan een gedenkplaat aangebracht. Op 1 oktober 2015 sloot de NMBS definitief de loketten. Het gebouw ging in 2016 opnieuw open voor reizigers als wachtruimte. In maart 2018 stelde de NMBS het stationsgebouw en het sanitair huisje te koop. Begin april 2019 werd het gebouw verkocht en ingericht als feestzaal.

De onbewaakte stopplaats **Comines-Hospice**, het station **Comines** en de halte **Houthem** behoren tot de provincie Henegouwen.

Comines-Hospice was een spoorweghalte langs de spoorlijn Kortrijk - Poperinge - Hazebrouck (FR) (lijn 69). Het werd niet bediend van 1940 tot 1942. Het station werd in het jaar 1955 gesloten voor het reizigersvervoer.

Station Comines is een spoorwegstation langs de lijn 69 (Kortrijk - Poperinge) in de stad Komen-Waasten. Ze heeft ook nog vertakkingen naar de voormalige spoorlijnen 67 en 68. Aan de Franse zijde van de stad Komen, was er tot 14 december 2019 op de spoorlijn 68 het TER-station "Comines". Tot 1963 liep er via een brug over de Leie een spoor naar het station van Komen (Frankrijk).

Sinds 28 juni 2013 zijn de loketten van dit station gesloten en is het een stopplaats geworden. Voor de aankoop van allerlei vervoerbewijzen kun je bij voorkeur terecht aan de biljettenautomaat die ter beschikking staat, of via andere verkoopkanalen.

Station Houthem was een spoorweghalte in Houthem in de Belgische provincie Henegouwen. De spoorweghalte langs spoorlijn 69 opende op 1 januari 1854 en werd gesloten op 3 juni 1984. Delen van het perron liggen er nog steeds.

Terug in onze provincie:

## ZILLEBEKE

Station Zillebeke was een spoorwegstation gelegen in Zillebeke, een deelgemeente van de stad Ieper. Het lag gelegen langs spoorlijn 69 (Kortrijk-Poperinge), ten westen van de Blauwepoortstraat. Het werd geopend op 11 oktober 1909.



Het gebouw werd opgetrokken in de jaren 1853 - 1854. Tijdens de Eerste Wereldoorlog werd het station vernietigd en na de oorlog terug heropgebouwd. De stopplaats was door WOI tijdelijk gesloten, tot 1922. In 1923 stopten er opnieuw treinen.

Tijdens de jaren 1960 werd het gebouw afgebroken. Enkel het perron bleef deels liggen, tot het uiteindelijk volledig verdween in de jaren 2000. Op 29 mei 1979 werd de stopplaats gesloten.

## HOLLEBEKE

De onbewaakte stopplaats Hollebeke kwam in gebruik op 22 mei 1933 en sloot op 31 mei 1981. De halte viel onder het beheer van Komen.

## IEPER

Het station werd gebouwd met de aanleg van spoorlijn 69 in 1854 en geopend op 1 maart 1854 als tijdelijk eindstation. Op 20 maart 1854 werd de spoorlijn naar Poperinge geopend. In 1863 werd de lijn naar Roeselare (lijn 64) geopend en in 1873 naar Torhout (lijn 63). Administratief was het station Ieper het gemeenschappelijk station Staat - Flandre Occidentale vanaf 1 januari 1873. Het station was open voor alle verkeer. Ieper beschikte over een laadhelling. De FO verdeelde de « dépenses au prorata du nombre de trains ». Dit systeem werd toegepast tot 1908 toen de FO werd overgenomen door de Staat.



*Het eerste Ieperse station van 1854 (perronzijde en kant stationsplein)*

Algauw bleek het stationsgebouw te klein te zijn. Aan het eind van de eeuw werd begonnen met de bouw van een nieuw station, dat op 1 mei 1900 in gebruik werd genomen. Lang zou het stationsgebouw niet bestaan. In 1914 brak de Eerste Wereldoorlog uit waarbij het stationsgebouw werd vernield. De gebouwen van het psychiatrische instelling langs de Poperingseweg namen de stationsfunctie over voor wat betreft logistieke opdrachten voor militaire doeleinden, zoals de aan- en afvoer van soldaten.

Na de oorlog, in 1920, werd een nieuw gebouw in gebruik genomen dat opvallend veel groter was dan het voorgaande gebouw. Het aantal toeristenreizigers nam sterk toe; vanwege het oorlogstoerisme werd zelfs besloten tot een opstapplaats voor taxi's. Vanaf 1 februari 1938 was er in Ieper een keerdriehoek aangelegd zodat stoomlocomotieven in het station konden worden gekeerd.

In 1940 was het voorzien om een nieuw station te bouwen. Helaas, de oorlogsprikelen gooiden roet hun het eten en de Ieperlingen konden wachten op hun



*Het tijdelijke station na WOI*

nieuwe station. Er was zelfs al een maquette gebouwd. Velen hadden verwacht dat dit zou oprijzen na 1945, maar ze hadden het verkeerd voor. Ieper moest wachten tot aannemer Delheim op 31 januari 1961 aan het werk ging. Eind 1961 opende het huidige stationsgebouw de deuren. De voorgevel is versierd met het beeld van de reus Goliath, die symbool staat voor de macht van Ieper en de trouw van het Ieperse volk.



*De reus Goliath op de voorgevel van het station te Ieper*

Na jarenlange vertraging werd op 4 maart 2013 begonnen met de vernieuwing van de omgeving van het station. Zo werden de toegangswegen gerenoveerd, werden de bushaltes opnieuw ingedeeld en kreeg het nabijgelegen cultuurcentrum "Het Perron" een eigen pleintje dat verbonden werd met het bus- en treinstation. De parking werd ook herzien en er werd een wandelpad aangelegd vanuit de uitgang van het station tot aan de

Maarschalk Fochlaan. Bovendien kreeg het station aan de achterkant een extra parking met een toegang vanuit de Tulpenlaan. Het aantal parkeerplaatsen vergrootte hiermee aanzienlijk. Het vierde spoor verdween, maar de vrijgekomen grond werd niet benut. Voor minder mobiele personen werd er een pad aangelegd van perron 2 naar de achterste parkeerplaats; hiervoor dient echter een omweg gemaakt te worden om de voorkant van het station te

bereiken. De perrons werden verhoogd naar een standaardhoogte van 76 centimeter en werden uitgerust met blindegeleidetegels met noppen. Hierbij verdween de toegang naar spoor 3, waardoor er nog 2 perrons overbleven.

Wat verderop richting Kortrijk lag een groot stuk grond van de NMBS met een bundel van twaalf sporen, het zogenaamde Ieperse goederenstation. Een aantal sporen kregen een bovenleiding, maar de meeste kregen dit niet en werden buiten dienst gesteld.

## VLAMERTINGE

Station Vlamertinge was een voormalig spoorwegstation in Vlamertinge, een deelgemeente van de stad Ieper. Het station opende zijn deuren op 20 maart 1854. Het kreeg net als de gemeenten Wevelgem, Wervik, Komen en Ieper een stationsgebouw van het type "Flandre Occidentale".



*Het vooroorlogse station van Vlamertinghe, ca. 1910, met rechts een hotel.*

Op 20 maart 1854 reed hier de eerste stoomtrein tussen Ieper en Poperinge. In 1870 werd de lijn verlengd tot het Franse Hazebrouck.

Tijdens de Eerste Wereldoorlog diende het als dichtste bevoorradingspunt voor de Britten aan het front. In de Eerste Wereldoorlog werd het hele dorp door bombardementen vernietigd.



*Rechts het station van Vlamertinge dat heropgebouwd werd in 1922. Enkele reizigers wachten op het perron op de trein die komt aantuffen. De benaming van het station is nog in verouderde spelling. Het goederenmagazijn bevindt zich langs de zijde van de Rodenbachstraat, links op de foto.*

Na de oorlog werd een nieuw station gebouwd. Het is van het wederopbouwtype dat het midden houdt tussen de stations in Bissegem en Wervik, opgetrokken circa 1924 in een baksteenarchitectuur die voorzien is van natuurstenen gevelelementen en waarrond een klein stationsplein is aangelegd; samen met de stations te Wervik, Wevelgem, Komen, Bissegem bepaalt dit station het eigen architecturale karakter van de lijn Kortrijk-Poperinge.

Victor Hoet, de grootvader van 'kunstpaus' Jan Hoet was voor en na de Eerste Wereldoorlog de stationschef in Vlamertinge. De heemkring heeft we Jan Hoet dan ook gevraagd om ereburger van Vlamertinge te worden. Hij aanvaardde die titel in 2000 op een heel sympathieke manier aanvaard.

Nog voor de elektrificatie van spoorlijn 69, sloot het station zijn deuren op 3 juni 1984. Na de laatste treinstop werd het erkend als beschermd monument, omdat het station volgens Vlaams agentschap Onroerend Erfgoed mee 'het eigen architecturale karakter bepaalt van de lijn Kortrijk-Poperinge. Na de laatste stop deed het gebouw dienst als lokaal voor de chiro, een tandartsenpraktijk en de horecazaak 'Halte 69'. Anno 2022 werd het ingericht als vakantiewoning.



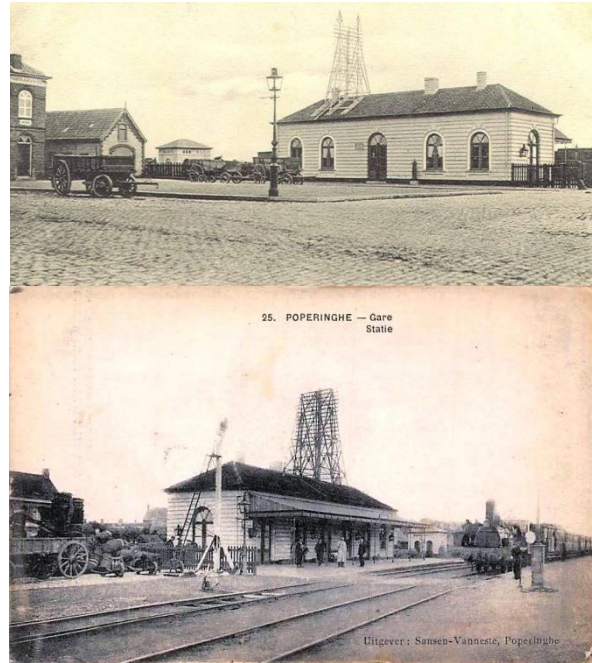
## BRANDHOEK

Deze onbewaakte stopplaats was gelegen in Brandhoek, een gehucht van de stad Ieper. De halte ging in gebruik op 3 oktober 1926 en viel onder het beheer van Vlamertinge. Vanaf 1 februari 1927 was de stopplaats enkel op zondag in de richting naar Poperinge bediend. Dat werd op 7 oktober 1928 gewijzigd en vanaf toen stopten alle reizigersreinen in de Brandhoek. De halte sloot definitief vanaf 3 juni 1984 bij de invoering van het IC/IR-plan.

## POPERINGE

Met de in dienststelling van het baanvak Ieper – Poperinge op 20 maart 1854 bereikte de Engelse maatschappij van de West-Vlaamse spoorwegen het voorlopige eindpunt van de lijn 69: het station Poperinge. Niet alleen het reizigersvervoer trok de maatschappij aan, maar vooral het vervoer van goederen van en naar deze dichtbevolkte streek viel bijzonder in trek. Er was enerzijds een grote vraag naar steenkolen uit Henegouwen en er was anderzijds een groot aanbod van landbouwproducten die vanuit het station werden vervoerd: aardappelen, suikerbieten, hop.

Net zoals de stations Wevelgem, Menen, Vlamertinge, kreeg Poperinge een neoclassicistisch gebouw met slechts één bouwlaag en een zadeldak. De witte gepleisterde gevels in geblokte horizontale lagen gaven het geheel een sober uitzicht. De lengte van het gebouw was aangepast aan de behoefte van de dienst. Het station telde aanvankelijk vijf traveeën, later werd het station duidelijk groter (nu negen).



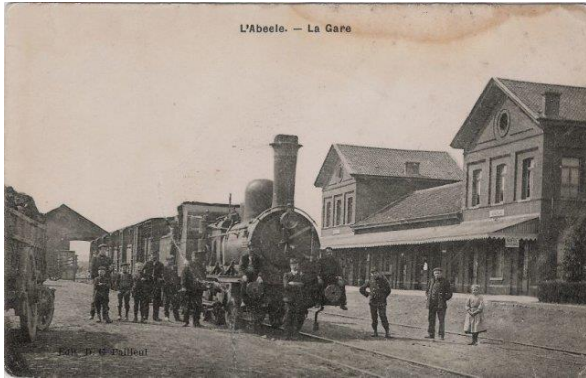
Naast reizigersvervoer was het station Poperinge lange tijd bekend om zijn trafieken van suikerbieten. Begin de jaren '1990 besliste B-Cargo, de toenmalige goederenafdeling van de NMBS, om alle transporten van suikerbieten naar de suikerfabriek van Moerbeke-Waas te concentreren op de goederenkoer van Poperinge. De landbouwers dienden vanaf toen hun suikerbieten naar Poperinge te brengen, waar ze met een heel ingenieuze machine, de "Silvermachine" ofte "sprinkhaan", geladen werden. Jaarlijks hoopte B-Cargo zo'n 100.000ton bieten te vervoeren. Dit was natuurlijk afhankelijk van de oogst. In december 2004 viel uiteindelijk de beslissing om de suikerbieten met vrachtwagens naar de suikerfabriek te voeren, omdat dit voordeliger was. Dit betekende het einde van het goederenverkeer in het Poperinge station. De goederenkoer werd ontmanteld en heringericht als woonzone.



*Poperinge in 2023, een terminusstation zonder personeel.*

## ABELE

In het jaar 1845 verkrijgt de Société des Chemins de Fer de la Flandre-Occidentale (West-Vlaamse spoorwegen) een vergunning om een spoorlijn aan te leggen tussen de Franse stad Hazebrouck en de Belgische stad Poperinge. Hoewel pas in 1870 de grens echt overschreden werd door de eerste trein, gingen in de tussentijdse jaren al delen van het traject open.



De totale lengte bedraagt 64 km spoor, maar het stukje tussen Hazebrouck en Poperinge had een lengte van 22,6 km. Op dit traject reden dagelijks 4 passagierstreinen en 1 goederentrein. In 1907 namen de Belgische Staatsspoorwegen de lijn over en bleef tot 1942 in handen van de Belgen.

Het deel van het traject, Hazebrouck – Poperinge, werd tijdens de Eerste Wereldoorlog veel gebruikt. Waar de treinen eerder doorreden tot Ieper, werd dit station na hevige bombardementen in 1914 verlaten en de treinen stopten vanaf dat moment in Poperinge.

Toen de Britten arriveerden begonnen ze meteen met de uitbreiding van het spoorwegennetwerk. Ze legden een dubbelspoor aan om de aanvoer van troepen en goederen sneller te laten verlopen. Tijdens de aanleg ontstonden er extra stations en rangeerstations in zowel België als Frankrijk aangelegd, waarbij elke station grensde aan een hospitaal, goederenopslag of barakken.

Na de oorlog werd het 2de spoor weer opgebroken en is lijn 69 sinds 1920 opnieuw enkelspoor. Uiteindelijk werd het gedeelte van lijn 69 in Frankrijk opgebroken en sinds 8 oktober 1950 is Poperinge het eindstation van lijn 69.

Het stationsgebouw van Abele lag op de spoorlijn Poperinge-Hazebrouck. Op deze foto zien we dat het pannendak te lijden heeft gehad van het oorlogsgeweld



van 1914-1918. Er moest een oorlogsbarak (een tent) worden gebouwd als tijdelijk onderkomen voor de stationschef. Aan de rechterkant is een kleine houten loods te zien, dat was tot 1923 het voorlopige douanekantoor. Het stationsgebouw van Abele, identiek aan dat van het Franse buurdorp Godewaersvelde, verdween uiteindelijk voor de aanleg van de Frans-Vlaanderenweg.

Het baanvak Poperinge – Abele sloot in oktober 1950. Voor het internationaal reizigersverkeer tussen Hazebrouck en Abele bleef het station Abele nog vier jaar open. Tot eind september 1970 was er nog grensoverschrijdend goederen vervoer. Enkele maanden later werd lijngedeelte Abele – Poperinge definitief buiten dienst gesteld en uitgebroken. Ook het station Abele werd afgebroken. Op de oude bedding ontstond tussen Poperinge en Abele de Frans-Vlaanderenweg N38 aangelegd, een autoweg richting Steenvoorde.



*Typisch voor een grensstation is de dubbele woning. Kant grens woonde de ontvanger van de douane, kant spoorwagennet de stationschef.*

### De Société Anonyme de Construction de Tubize : van 26 Augustus 1864 tot 14 november 1864

De uitbating van het gehele Flandre-Occidentale-net, inbegrepen de twee in 1864 verworven concessies, werd overgedragen aan de Société Anonyme de Construction de Tubize. Alle afspraken en verplichtingen afgesproken tussen de FO en de Staat bleven gelden voor de SA de Construction de Tubize, die een grote constructeur was van locomotieven en spoorwagennetmateriaal.

### De Société Anonyme d'Exploitation des Chemin de Fer : van 14 november 1864 tot 1867

De Société Anonyme de Construction de Tubize nam het initiatief om de uitbating van meerdere reeds aangelegde spoorlijnen te pachten. De vereniging van al deze lijnen onder één administratie vormde de Société Anonyme d'Exploitation des Chemin de Fer. Het inbrengen van de bezittingen van de Société de Tubize bood de nodige financiële slagkracht. De maatschappij startte haar activiteiten op 1 januari 1865 onder gunstige voorwaarden. Ze kende volgend exploitatiegebied:

- West-Vlaamse spoorwegen van de Flandre-Occidentale met de twee secties Roeselare-Ieper en Poperinge-Franse grens;

- de Compagnie de l'Ouest de Belgique: lijnen Kortrijk-Denderleeuw en Geraardsbergen-Nieuwpoort;  
 - de concessies van de lijnen Tielt-Lichtervelde, Veurne-Duinkerke eventueel Duinkerke-Calais.  
 De maatschappij vervolledigde haar net met de overname van de uitbating van de lijn Lichtervelde-Veurne vanaf 1 januari 1866.

### De Société Générale d'Exploitation des Chemin de Fer : van 1867 tot 1873

Het samenvoegen van spoorwegmaatschappijen zette zich door op grond van financiële overwegingen, maar ook om tegenover de Staatsspoorwegen een machtspositie in te nemen. De Bank van België bracht de nodige financiën in zo ontstond er een spoorwegadministratie die meer dan 1000 km sporen beheerde, waaronder in West-Vlaanderen:

- de Flandre-Occidentale met de lijn Brugge-Kortrijk, Kortrijk-Poperinge, Ingelmunster-Tielt-Deinze, Roeselare-Ieper en Poperinge - Hazebroek;
- Brugge-Blankenberge-Heist;
- Gent-Eeklo-Brugge;
- Veurne-Duinkerke;
- Lichtervelde-Veurne;
- Oostende-Armentières (lijnen Oostende-Torhout en Komen-Armentières)
- West-België met de lijnen Diksmuide-Nieuwpoort-Bad en Ingelmunster-Anzegem.

### De lijn 58 Brugge – Eeklo

Mr. Isidoor Neelemans, concessiehouder van de spoorlijn Gent-Eeklo, toen nog in aanleg, solliciteerde en verkreeg op 19 december 1860 van de Minister van Openbare Werken een voorlopig contract voor de bouw van de spoorweg tussen Eeklo en Brugge. Het nut van de geplande lijn werd in de krant van 21 december 1860 als volgt geargumenteed:

*"Deze spoorbaen zal eene voortzetting zijn van die van Gent naer Eecloo, waervan de werken reeds zeer verd gevorderd zijn en zal tot uitslag hebben de doelstelling van een nieuw gemeenschapsmiddel tussen Gent en Brugge, langs Eecloo, met de volkrijkste gemeenten van het noorderdeel der twee vlaemsche provindien in aanraking komende.*

*Bovendien zal de spoorbaen van Gent naer Brugge langs Eecloo, de meest regtstreekse en gemakkelijkste weg zijn tusschen Antwerpen, Sint-Nikolaes, Lokeren, enz...., en de steden van West-Vlaenderen; zij zal om zoo te zeggen, het vereenigingspunt zijn tusschen twee groote lijnen van het land: de spoorbaen van Antwerpen naer Gent, en die van West-Vlaenderen.*

*Haer belang zal niet minder zijn voor onze betrekkingen met het Koninkrijk der Nederlanden, vermits zij het vertrekpunt zal zijn eener ijzerbaen, zich rigtende naer den mond der Schelde, en bestemd om de handelbetrekkingen van Vlaenderen met de Zeeuwsche gewesten te heropen.*

Tijdens de zittingen van de kamers op 9 en 10 mei 1861 werd een wetsontwerp gestemd waarin onder andere de aanleg, in concessie, van een spoorlijn van Eeklo naar Brugge was voorzien. Met het Koninklijk Besluit van 14 juni 1861 werd de concessie toegekend aan de heer Isidoor Neelemans-Aernout uit Eeklo. Een kleine maand later waren de voorbereidende studies voor de bouw van de lijn reeds grotendeels afgewerkt.

In Eeklo lieten ze er geen gras over groeien. Reeds op 1 mei 1862 waren de werken gestart aan de spoorbrug over het Schipdonkkanaal te Balgerhoeke.

Halfweg september 1862 kwam de melding dat de werken aan de bruggen in Balgerhoeke en in Steenbrugge bijna waren voltooid.

Op zondag 16 november 1862 was het dan zo ver, de eerste sectie van de spoorlijn Eeklo-Brugge, tussen Eeklo en Maldegem, werd plechtig geopend. Een enorme menigte stroomde samen in de feestvierende gemeente Maldegem.

Op 24 januari 1863 was men op twee plaatsen tegelijk aan het werk, enerzijds tussen het kanaal Brugge-Gent en de spoorlijn van de staat, en anderzijds tussen Maldegem en Sijsele. Vijftig werklieden arbeidden op de eerste en 80 op de tweede werf. Er was op dat moment een groot tekort aan arbeidskrachten.

De werken vorderden dermate vlot dat op zondag 13 mei 1863 het baanvak Maldegem-Sijsele in dienst werd genomen. Op maandag 4 mei was er immers de jaarlijkse H. Bloedprocessie te Brugge. In die eerste fase, en dit in afwachting dat de lijn volledig klas was, reden er twee treinen per dag uit Gent over Eeklo naar Sijsele. Tussen het station van Sijsele, dat dicht bij het Maleveld lag, en Brugge werd een dienst met diligence georganiseerd.

Op vrijdag 24 mei 1863 kwam dan de eerste trein over de nieuwe lijn tot voor Brugge aan. Het was een speciale trein waarin de ingenieurs van de staat Gendebien, Petitjean, Van Moere en Belpaire hadden plaats genomen om de lijn te inspecteren. De trein werd gesleept door een locomotief die de naam droeg van wijlen Isidoor Neelemans, de grondlegger van de maatschappij. De werken om de lijn aan te sluiten op het staatsspoor waren die dag nog niet af, zodat de trein vanuit Steenbrugge achteruit moest terugkeren.

De spoorwerken vorderden zo snel dat de opening van de hele lijn verwacht werd op 21 juni 1863. En dat gebeurde ook, zij het met minder feestelijkheden als naar gewoonte.

In Brugge werd veel heil verwacht van deze nieuwe verbinding. Vooral de relatie met Antwerpen, die plots in twee uur kon worden afgelegd, betekende voor onze kooplieden een forse verbetering. De Gazette van Brugge voorspelde de onderneming een "schoone" toekomst en staafe hun zienswijze met de volgende argumenten:

1. de lijn van Gent over Eeklo naar Brugge was niet veel langer dan de staatsspoorlijn via Aalter. Immers, de afwijking, noordwaarts over Evergem en Eeklo kwam bijna overeen met de halve cirkel welke de Staatslijn beschreef uit het station van Gent, "rond den Dierentuin, het Strop en de Citadel."
2. de Staatsspoorweg doorkruiste een dun bevolkt gebied, "van Aeltre tot Brugge kreupelhout, magere sperrebossen en eene armzaligen landbouw". Daarentegen liep de lijn over Eeklo door de volkrijke gemeenten Evergem, Sleidingen en Waarschoot.
3. Tussen Eeklo en Brugge trok de lijn door Maldegem, een plaats die als "de sleutel van zeeland" werd bestempeld, om tenslotte in het station te Brugge toe te komen.



4. Te Gent waren de stations van de spoorweg van het land van Waas en dat van de Brugge-Eeklo-Gent lijn tegenover elkaar gelegen. Reizigers die uit Antwerpen te Gent aankwamen, zouden zeker niet naar het station van de Staatsspoorwegen gaan om de trein naar Brugge te nemen.

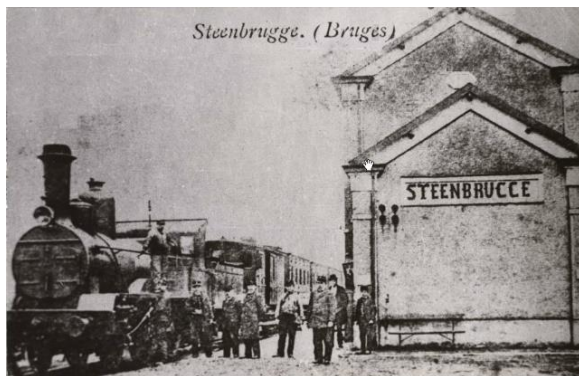
Om een idee te hebben van de belangrijkheid van de Spoorlijn Brugge-Gent via Eeklo: tussen 1 en 15 juli 1863 werden op het 20 km. lange baanvak Eeklo – Gent 11.526 reizigers vervoerd. Dat was gemiddeld 768 per dag.

Rond de eeuwwisseling namen de Staatsspoorwegen de lijn reeds over en degradeerde ze tot een lokale zijlijn. In het spoorboekje van 1904 wordt die lijn nog als lijn 57 genummerd. In het spoorboekje uit 1935 is de huidige nummering naar lijn 58 te zien. Samen met de opkomst van de auto luidde dit de neergang in. De laatste passagierstrein vertrok op 26 februari 1959 omstreeks 21.30 u. naar Brugge, waarna het reizigersverkeer werd overgenomen door autobussen. In datzelfde jaar werd het goederenvervoer tussen Sijsele en Assebroek stopgezet. In 1962 werden de sporen opgebroken. Vanuit de andere richting bleef tussen Donk en Sijsele nog enkel militair vervoer naar Sijsele, maar ook dit werd in 1962 stopgezet en kort daarna werden ook hier de sporen opgebroken. Tussen Brugge en Assebroek werd het goederenverkeer stopgezet op 1 augustus 1967. Een jaar later werden eveneens de sporen opgebroken.

## De stations op lijn 58

### STEENBRUGGE

Ook in de gemeente Assebroek kwam de trein voorbij. Er waren zelfs twee stations op de gemeente: Steenbrugge en de stopplaats Assebroek aan de Astridlaan.



*De trein uit Eeklo is aangekomen in Steenbrugge.*

Op 12 november 1862 was het eerste deel van zijn lijn al klaar en konden treinen rijden tussen Eeklo en Maldegem. Op 13 mei 1863 lag de lijn al in Sijsele en 11 dagen later konden treinen al tot Steenbrugge rijden. Er reden toen 3 treinen per dag op en af tussen Gent en Steenbrugge. De overweg over de "Steenbrugse Wandeling" zoals dat toen heette was nog niet klaar.

Aan de overweg in de "Steenbrugse Wandeling", nu Baron de Maerelaan, kruisten de sporen er de tramsporen van de lijn Brugge – Oostkamp. De

overweg had rolbarelen en bij doorrit van de trein werden in de tramsporen aan weerszijden ontriggelingsnaalden open gelegd zodat de tram nooit tegen een trein kon rijden. Er stonden ook armseinen die de tram moesten tegenhouden.

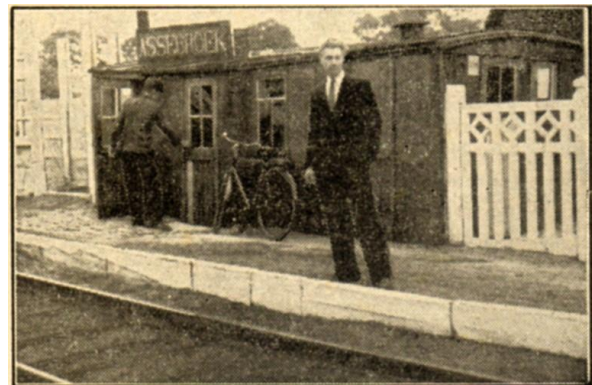
Vanaf 21 juni 1863 reden er treinen op de gehele lijn, ze stopten in Wondelgem, Evergem, Waarschoot, Eeklo, Balgerhoeke, Maldegem, Sijsele en Steenbrugge.

Steenbrugge had ook een goederenkoer, open voor wagenladingen.

De laatste trein op de lijn Brugge – Eeklo reed op 16 februari 1959. Op 3 januari 1962 werd de toelating verleend om de lijn tussen Assebroek en Sijsele uit te breken. De laatste trein op de rest van lijn was een goederentrein van Steenbrugge naar Brugge, een diesellocomotief met drie wagons. De echtgenote van de stationschef had als afscheid een boeket bloemen gehangen aan de laatste wagon die de lijn verliet.

### ASSEBROEK

Het eerste stationsgebouw was een afgedankte spoorwegwagon. De kranten hadden er het zoals alle Assebroekenaars moeilijk mee. Maar er was hoop...de palen voor een nieuw station waren reeds geheid.



Vijftig jaar nadat de eerste trein er voorbij kwam, werd een betonnen gebouwtje in gebruik genomen. Dat werd blijkbaar niet in dank aanvaard. Hoe zou het ook anders kunnen? Assebroek, een gemeente van 13.000 inwoners kreeg een betonnen hok. Geen mooie ruimte om op de trein te wachten, laat staan dat het esthetisch mooi oogde. En dit terwijl er in Maldegem 36 miljoen werd uitgegeven voor een middelbare school.

Een stationschef is er nooit geweest. De dienst werd er verzekerd door een overwegwachter of overwegwachteres die naast het sluiten van de overweg ook kaartjes verkocht.

### SIJSELE

In de 19de eeuw groeide Sijsele aanzienlijk. In 1862 werd de spoorlijn Brugge-Eeklo aangelegd, met station op grondgebied van Sijsele langs de voormalige Tronkedreef, de huidige Stationsstraat. Station Sijsele werd geopend op 22 juni 1863.

Tijdens het interbellum zet de verstedelijking van het dorp zich verder. De Bruggesteenweg-Dorpsstraat-Gentse Steenweg ontwikkelt zich tot een belangrijke verkeersader, langswaar de bebouwing sterk toeneemt; tevens is er druk treinverkeer waardoor in de Stationsstraat en omgeving openen vele herbergen. Station Sijsele had ook een goederenkoer open voor wagenladingen Er was geen laadhelling.

Na de oprichting van een militair kwartier aan de Dorpsstraat in 1951 (zie nummer 188), wordt een goederenspoor van en naar de kazerne voorzien. In februari 1959 gebeurt het laatste personenvervoer met het dieselbusje. In 1960 wordt de spoorweg Brugge-Maldegem opgebroken en in 1963 wordt de spoorverbinding met het militair kwartier afgeschaft.



*Nu rest naast de oude bedding, enkel nog het voormalige stationsgebouw en het huis van de stationschef in de Stationsstraat.*

## De lijn 51 Brugge – Blankenberge

Op 1 juli 1853 verscheen de wet, waarbij de concessie werd verleend voor de spoorweg van Brugge naar Blankenberge, in het Staatsblad. Een concessiehouder wordt echter niet onmiddellijk gevonden.

Zo'n goeie acht jaar na de machtiging tot het verlenen van een concessie voor de bouw en de uitbating van een spoorlijn van Brugge naar Blankenberge, werden op 21 december 1861 waardige concessionarissen gevonden: de heren Th. Dyson en Parent-Pêcher. Zij richtten de maatschappij van de spoorweg Brugge-Blankenberge op. De maatschappelijke zetel was gevestigd een de Speelmansrei te Brugge, de statuten werden bij KB van 27 april 1862 goedgekeurd.

De werken aan de spoorlijn van Brugge naar Blankenberge werden door de concessiehouders gepland na de oogst van 1862. Ze wilden blijkbaar de landbouwers gunstig gezind zijn.

Omtrent de loop van de spoorlijn Brugge-Blankenberge werden diverse plannen opgesteld. We vermoeden dat in een eerste plan, opgesteld door de Commissie van Bruggen en Wegen, de lijn via Scheepsdale zou lopen. In de raadszitting van 9 augustus 1862 bracht de heer Valckenare, in naam van de Commissie van Openbare Werken, verslag uit over een plan om de lijn aan te leggen over een nieuwe brug aan de Walweinsluis en niet over Scheepsdale zoals de Commissie van Bruggen en Wegen voorstelde.

Door de geconcedeerde maatschappij werd voorgesteld om de lijn te laten lopen over een beweegbare brug, te bouwen op de oude sashoofden van de vroegere sluis aan de handelskom. Desnoods zou een breder bruggenhoofd worden gebouwd op de rechteroever.

Het bestendig comité dacht aan een tracé over een nieuw te bouwen brug aan de Walweinsluis. De sluis zou buiten gebruik worden gesteld en een nieuwe waterverbinding zou gemaakt worden tussen het kanaal Brugge-Oostende en de stadswal.

Uiteindelijk werd dit laatste tracé aangelegd. De spoorlijn Brugge-Blankenberge liep dus vanaf de vertakking aan de Bloedput over het spoor naar de handelskom. Via een aftakking liep de lijn naar de nieuwe brug (huidige Warandeburg) over het kanaal naar Oostende. Van daaruit liep ze recht naar Blankenberge.

Rond 1 april 1863, en het was geen aprilgrap, waren de werken op de lijn naar Blankenberge zover gevorderd dat men voorspelde dat de lijn tegen 1 juli klaar zou zijn.

Op 25 mei 1863 was te Brugge een nieuwe locomotief aangekomen voor de spoorweg Brugge-Blankenberge. De werken aan die lijn waren eveneens ver gevorderd. Rond die tijd gebeurde de afwerking van de ijzeren brug over het kanaal naar Oostende.

Op 16 juli 1863 werden uit Marchienne de rijtuigen verzonden voor de spoorweg naar Blankenberge. Ze waren gebouwd in de werkhuizen van de heren Thévenet-Hansen en Co in Mont-sur-Marchienne. De wagons waren van een heel nieuw type in ons land. Het waren dubbeldekrijtuigen met op de benedenverdieping een eerste en een tweede klasafdeling. Daarboven stond een overdekte derde klascompartiment dat via draaitrappen op iedere hoek van het rijtuig bereikbaar was. Dit soort rijtuigen werd eveneens gebruikt op de spoorlijnen rond Parijs.

De lijn Brugge-Blankenberge werd de lijn ingereken op zondag 26 juli 1863. Omstreeks 12.00 u. vertrok die dag de eerste dubbeldektrein, samengesteld uit 3 of 4 rijtuigen, naar Blankenberge. De rit naar de kust verliep aan een slakkengangetje, vermoedelijk omdat op sommige plaatsen de werken nog niet volledig af waren.

Onderweg begroette een massa volk het konvooi: *"Zoo als aen alle wegen, welke voor het eerst worden overgevlogen door den stoomtrein, genoot men ook van af Brugge tot tegen de zee stad het aerdige schouwspel van de naïeve bewondering der landlieden, die aan de stukken hadden post gevat om het wonder der eeuw te zien voorbij draven, en die hunne verbaesdheid door een geduerig handenslaen, hunne tevredenheid door een luidruchtig en herhaeld bravo! uitdrukten."*

Na een kleine driekwartier kwam de eretrein, zonder enig voorval of oponthoud, in Blankenberge aan. Het gemeentebestuur ontving de genodigden aan het station. Vervolgens trok de hele siert naar het stadhuis, waar het orkest van het Kursaal het gezelschap muzikaal begroette.

De burgemeester sprak de genodigden toe. Hij hoopte dat de nieuwe onderneming succesvol zou worden. In

zijn antwoord bedankte de heer Delwart van de maatschappij van de spoorweg Brugge-Blankenberge voor de wensen van de burgemeester en hij bracht een heildronk uit op de voorspoed en de uitbreiding van de badstad. Na de toespraken en de erewijn volgde een wandeling op de zeedijk en een bezoek aan de werken aan de haven.

Om 15.30 u. had dan een banket plaats in een benedenzaal van het Kursaal. Zo'n 50 genodigden zaten aan. Bij het nagerecht werden aan diverse genodigden heildronken uitgebracht.

Vanaf dinsdag 6 augustus werd de spoorlijn van Brugge naar Blankenberge in exploitatie genomen. De treinen liepen als volgt: in de week drie treinen op en af tussen Brugge en Blankenberge, op zondag kwam er een vierde treinpaar bij.

Met de eerste treinen van 6 augustus 1863 reisden een groot aantal vreemdelingen en inwoners van Brugge naar de badstad. Op zondag 9 augustus 1863 was het meteen één der topdagen in het Brugse station. Treinen kwamen vanuit alle richtingen en voerden massa's volk af en aan. Nadat de laatste trein uit Blankenberge van 19.15 u. in Brugge was aangekomen, diende het treinstel om 20.30 u. nogmaals naar Blankenberge te rijden om de grote massa mensen, die wegens plaatsgebrek op trein N° 10 waren achtergebleven, op te halen.

Even over 22u kwam het stel met een volle lading terug. Volgens een Blankenbergse bron bracht de spoorweg zo'n 2.500 mensen naar de badstad. Sommige treinen waren uit 16 rijtuigen samengesteld.

Reeds kort na de inhuldiging van de spoorlijn Brugge-Blankenberge, werd het toenmalige vissersdorp Heist belangrijk voor het toeristenverkeer. Zij kwamen "er het gewoel ontvlugten en bij den boord der zee rust en stil genoegen zoeken." Er werd dan ook een diligenciedienst ingericht naar Heist.

In 1866 verkreeg de maatschappij de toelating om de spoorlijn Brugge-Blankenberge te verlengen tot Heist. De werken waren op 24 juni 1868 klaar. Ingenieur Régnier had het klaargespeeld om in een heel korte tijdspanne de sporen te leggen tussen Blankenberge en de sluizen in Heist. Het nieuw stuk spoor werd door een romantische ziel als volgt gezien:

"Nevens de zee, op de duinen te rijden, en het geruisch des stoomtuigs te hooren vermengen met het geklots der golven; aen den noordkant, de ontzaggelijke blauwe zee, ten zuiden de groene weiden vol huppelend vee te zien, en aen de uiteinden de twee badplaatsen de eene reeds prachtig, de andere oprijzende in al de sterkte en het zelfvertrouwen der jeugd."n Nieuwenhuyse eenpa

Het spoor liep in Blankenberge op de bedding waar nu de kusttram loopt door de J. de Troozlaan, verder langs de duinen door Zeebrugge tot Heist. Over het Leopoldkanaal, dat toen de "vaart van Zelzaete" werd genoemd, en het Schipdonkkanaal werden twee ijzeren bruggen geworpen. In Heist liep de lijn tot op de plaats waar thans nog het tramstation is. Heist was nu de terminus van de spoorweg.

De inhuldigingsfeesten werden op zondag 12 juli 1868 gehouden in Heist. Ei zo na konden die feesten echter niet doorgaan want op 10 juli 1868 omstreeks 9 uur 's

morgens stortte een nieuw gebouwde steunmuur nabij de sluizen te Heist in. Met man en macht werd gewerkt om het spoor berijdbaar te maken en op zondag 12 juli kon de eerste trein rijden.

Er was een massa volk, zowel in Blankenberge als in Heist. Om 11.00 u. werd verzamelen geblazen in Blankenberge en nadat alle genodigden aan boord plaats hadden genomen, vertrok rond het middaguur "de schoon versierde eerste trein."

De rit langsheen de duinen verliep zonder de minste voorvallen. In Heist werden de eerste treinreizigers, waaronder de Gouverneur van de Provincie en het bestuur van de spoorwegmaatschappij, door het gemeentebestuur van de nieuwe badplaats begroet.

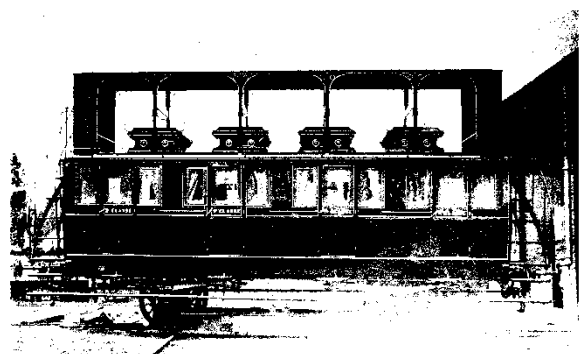
De secretaris sprak, in naam van het gemeentebestuur, de genodigden toe en bedankte iedereen voor de geboden voordelen die de trein voor Heist bracht.

Na de toespraken wandelden de genodigden langs het strand (de frisse zeelucht verscherpte waarschijnlijk de eetlust van de heren). Het Heistse gemeentebestuur nodigde daarna het gezelschap uit op een banket. Ook hier werden talrijke heildronken uitgebracht op de toekomst en de voorspoed van Blankenberge en Heist.

De dienst op het traject Blankenberge-Heist werd voor het publiek geopend vanaf 22 juli 1868.

Succes had de lijn van meet af aan. Zo werden bijv. op zondag 26 juli 1868 meer dan 5.000 biljetten verkocht te Brugge aan reizigers die naar Blankenberge of Heist spoorden. Belangrijk was vooral dat thans ook de werkende klasse de mogelijkheid had een plezierreisje te maken.

Op zondagavond, bij de terugkeer uit Blankenberge, was het aantal wagons ontoereikend om de massa mensen te vervoeren. Daarom zette de Brugge-Blankenberge regelmatig treinen in van 11 dubbeldekrijtuigen, wat een vervoerscapaciteit van 820 reizigers betekende. Dergelijke treinen werden met twee locomotieven gesleept.



In het begin van de jaren '20 van de vorige eeuw werd in het kader van de rage van de Pullman-treinen het spoorgedeelte tussen Blankenberge en Zeebrugge heraangelegd op een nieuwe bedding, een spoorboog tussen Uitkerke en Zeebrugge. Een treinverbinding Parijs - Oostende - Knokke was gepland. De luxe trein Pullman Express Paris Nord - Knokke was samengesteld uit Engelse rijtuigen 1ste klasse en uit Franse "Etoile du Nord"-rijtuigen 2de klas. In Doornik werd de trein gesplitst in een deel voor Oostende via Torhout en Gistel en een deel voor Knokke via Brugge en Blankenberge. De trein reed enkel in 1928. Het jaar

daarop eiste de Franse spoorwegmaatschappij "Chemin de Fer du Nord" een gewaarborgde ontvangst.

Tijdens de tweede wereldoorlog werden op het spoor tussen Blankenberge en Zeebrugge goederenwagens gestapeld om de opmars van de Duitsers te beletten. In juli 1944 werd één spoor uitgebroken tussen Brugge en Blankenberge.

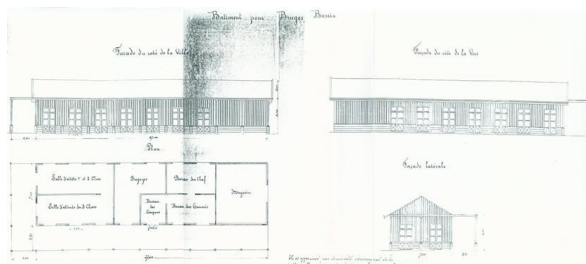
## De stations op de lijn 51

### BRUGGE-NOORD

Station Brugge-Noord is de voormalige halteplaats langs spoorlijn 51 (Brugge - Blankenberge) in Brugge. Ze lag aan de Komvest nabij de Warandeburg, op het eerste tracé van lijn 51. De lijn werd in gebruik genomen op 25 juli 1863, maar het is niet duidelijk of de halteplaats Brugge-Noord al meteen bestond. Op het kadastraal plan van P.C. Popp uit 1865 is de spoorlijn te zien, maar zonder perrons of gebouw. Op 25 juli 1874 besprak de Brugse gemeenteraad een plan tot het bouwen van een houten stationsgebouwtje op de plaats "nabij de Kom ... waar de trein Blankenberge-Brugge gewoonlijk halt houdt". In 1910 werd het nieuwe tracé van de lijn 51, via de Waggelwaterspoorbrug en het station Brugge-Sint-Pieters, in gebruik genomen, waarna geen passagierstreinen meer via Brugge-Noord reden. Enkel na de Eerste Wereldoorlog werd de oude lijn toch nog weer even gebruikt. Het terugtrekkende Duitse leger had namelijk op 18 oktober 1918 de Waggelwaterspoorbrug opgeblazen, waardoor het nieuwe tracé tijdelijk onbruikbaar was. Pas in november 1919 was de brug hersteld.

Bij het station Brugge-Noord was er een spoorvertakking: terwijl lijn 51 op deze plaats de stad verliet, liep een goederenspoor verder langs de Komvest tot aan de Handelskom.

Het station Brugge-Noord werd opgeheven vanaf 14 oktober 1910 toen de lijn naar Blankenberge werd omgeleid over het nieuwe Brugge-Sint-Pieters.



Schets van het stationnetje van Brugge-Noord

### BRUGGE-WEST

In de uurtabellen van de treindienst van 8 oktober 1933 tot 3 februari 1934 verscheen voor het eerst de vermelding van de stopplaats Brugge-West. Volgens diezelfde uurtabel was de stopplaats gelegen tussen de stations Brugge en Brugge-Sint-Pieters op de lijnen naar Blankenberge en Knokke. Er stopten enkel 's morgens en 's avonds een paar treinen, vermoedelijk dus voor pendelaars. De stopplaats was gelegen aan de Canadabrug, richting Waggelwater. De

vertrekkende treinen richting kust hadden daar steeds alle moeite om de brughelling naar de brug op te klimmen. Daarom was in de uurregeling één minuut extra voorzien. Brugge-West verdween vanaf 1 april 1939 op het ogenblik dat het huidige station in dienst kwam.

Er zijn geen afbeeldingen te vinden van deze stopplaats.

### BRUGGE-SINT-PIETERS

De grote verwachtingen van de haven te Zeebrugge verhoopden een grote bevolkingstoename in Brugge. Sommigen stelden 200.000 als richtcijfer voorop. De stadsuitbreiding zou vermoedelijk in de richting van Brugge Sint-Pieters –dus naar de haven toe– gebeuren. Meer mensen, meer reizen dachten de plannenmakers in 1906 en een nieuw, immens groot station werd ontworpen om de "verhoogde bevolkingsexplosie" op te vangen.



Het enorme station van Brugge-Sint-Pieters met zijn elegante versieringen was een toonbeeld van de neorenaissancestijl

De spoorlijn naar Blankenberge en Heist die via de Ezelpoort en de Krakelebrug liep, hinderde vooral het verkeer aan de stadsrand, doch ook het goederenverkeer in de Brugse zeehaven. De talrijke goederentreinen naar de haven volgden immers dezelfde weg via de Krakelebrug. Daarom werden plannen gemaakt om een nieuw rangeerstation te bouwen net voor de splitsing van de lijnen naar Blankenberge en Heist. De lijn naar de kust werd getekend vanaf de Bloedput, langs de afleidingsvaart tussen de buitengracht en het kanaal Brugge-Oostende, om ter hoogte van het Waggelwater het kanaal Brugge-Oostende over te steken.

De keuze van de inplantingsplaats van het nieuwe station Brugge Sint-Pieters viel op de kruising van de nieuwe lijn met de Oostendse steenweg. De bouwwerken duurden ruim twee jaar. St. -Pieters bezat in 1909 een nieuw kasteel! Het station werd op een platform gebouwd, toegankelijk met brede trappen. Dit platform kun je nog steeds zien. Het gebouw had een voorgevel van 51,70 m. lang, het hoogste punt van het station bereikte 21,30 m.

Het station zelf was door zijn ligging naast een verhoogde bedding, speciaal van exploitatieopvatting. Via één van de twee grote toegangsdeuren, rechts in de voorgevel, kwam je in de ontvangsthal. Deze plaats nam, naast de twee deuren, ook nog twee vensters in

beslag in het patroon van de gevel. Boven deze hal bevond zich de wachtzaal 3de klasse, die je kon bereiken via een trap en het perron "richting Brugge". Het centrale gevelgedeelte, drie vensters breed, sprong een beetje uit. Het had een typische trapgevel en was afgeboord met witte hardsteen. Op de benedenverdieping waren daar de loketten ondergebracht, erboven lag de wachtzaal 1ste en 2de klasse. Ook deze wachtzaal was, zoals die van de 3de klasse, bereikbaar vanaf het perron. Het linkergedeelte van de hoofdgevel omvatte op de benedenverdieping de bagageafdeling, van op het voetpad toegankelijk via een brede arduinen trap. Boven waren de burelen van de stationschef gevestigd. De goederenafdeling was via een tunnel onder de sporen met de perrons verbonden.

De beide zijanten van het hoofdgedeelte van het station waren afgezoomd met witte hardsteen. Deze steensoort werd eveneens aangewend voor het inwerken van horizontale sierbanden. Ter hoogte van de basis van het dak, in de gevel kant Oostendse steenweg, was tussen twee banden de stationsnaam "Brugge St. Pieters - Bruges St. Pierre" aangebracht. Vlaams en Frans waren gescheiden door de uitspringende schoorsteen van de wachtzaal 3de klasse.

Naast de hoofdgevel was links het huis van de stationschef gelegen. Het was gescheiden van het station door een insprong. De woning was eveneens afgewerkt met een Brugse trapgevel.

Op het uiteinde van het kolossale gebouw, en afgescheiden door een binnenkoertje, stond een magazijn. Op de bovenverdieping ervan waren de toiletten en de lampisterie ondergebracht.

De reizigers bereikten het perron "naar Blankenberge en Heist" onder de sporen via een tunnel, die thans nog in gebruik is. Op het perron stond een gebouwtje met twee wachtzalen en een opslagruimte. Ook hier vielen de horizontale witte hardstenen sierstrepen en de trapgevels op. Op beide perrons was aan de gebouwen een grote luifel vastgemaakt.

Het interieur van het station was net als zijn buitenkant prachtig te noemen. Gekleurde bovenramen, eiken plafondbalken, parket, keramiektegels... sierden het zo groots opgevatte "spoorwegkasteel".

Architecten van het station Brugge-Sint-Pieters waren Denys uit Brussel en Oscar De Breuck uit Brugge. Het werd gebouwd in neorenaissancestijl tussen 1904 en 1909. Het was groots opgevat omwille van de verwachte bevolkingsaan groei als gevolg van de bouw van de nieuwe Brugse zeehaven. Door de moeizame eerste havenontwikkelingen werd het station in het begin zchter minder gebruikt dan voorzien.

Op maandag 14 oktober 1910 reed 's morgens om 9.00 u. de eerste trein van Brugge naar Blankenberge via de nieuwe brug aan het Waggelwater door "de schoone statie van St. Pieters". Het station Brugge-Noord werd bijgevolg buiten dienst gesteld voor het reizigersverkeer. De spoorwegbedding aan de Krakele bleef in dienst voor het goederenverkeer van en naar de aanhorigheid "Brugge-Dok". De spoorlijn tussen de Gulden Vlieslaan en Brugge-Noord werd buiten gebruik gesteld. Voor de Kromvesting betekende dit een grote verbetering.

Door de moeizame eerste havenontwikkelingen werd het station in het begin minder gebruikt dan voorzien. In 1940 was het Belgisch leger er ingekwartierd en bij de capitulatie werd het gebouw geplunderd en fel geteisterd. Het gebouw werd ten slotte gesloopt in 1957. Enkel de reizigerstunnel bleef van de sloop gespaard en is nog steeds in gebruik. Het is het enige tastbare overblijfsel van het grootste station dat Brugge-Sint-Pieters eens had.

Met de aanleg van een derde spoor tussen Brugge en de vertakking Dudzele, werd het station vernieuwd.

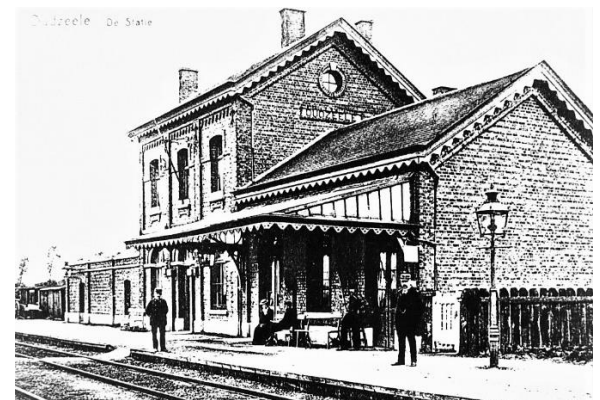


*Enkel de trap en de onderdoorgang herinneren nog aan het majestueuze station van 1909.*

Aan de vertakking van de nieuwe lijn naar Zeebrugge werd een goederenstation aangelegd van waaruit de haveninstallaties van Brugge-Zeehaven werden bediend. Dit station kreeg de naam van Brugge-Zeehaven (Vorming). Het werd met de Brugse binnenhaven verbonden met de industriële lijn 201.

## DUDZELE

Op de kruising van de spoorlijn naar Blankenberge en de weg naar Dudzele (huidige Stationsweg) opende op 5 augustus 1863 het station Dudzele geopend. Al vanaf 8 juni 1882 was er in het station een laadspoor open voor "grosses marchandises", vanaf 1 januari 1886 kon men er ook paarden en vee laden.



*De stationschef van Dudzele en zijn medewerker staan paraat op het perron.*

Het station Dudzele ging definitief dicht op 2 juni 1957.

## LISSEWEGE

## ZUYENKERKE

Toen de spoorlijn naar Blankenberghe werd geopend (26 juli 1863) ging ook de halte "Lisseweghe" open. Zoals dat toen de gewoonte was kregen belangrijke gemeenten naast een reizigersstation ook een goederenkeur. Op 14 augustus 1866 had het station een wijkspoor, maar geen laadbrug, noch weegbrug.

Vanaf 1 oktober 1908 kreeg het station de naam "Zuyenkerke" omdat op de nieuwe lijn van Brugge naar Zeebrugge een stopplaats werd geopend in het dorp van Lissewege en met de naam van het dorp uiteraard.

Ook van het eerste station van Lissewege zijn er weinig afbeeldingen gekend. Lissewege kreeg van de Staatsspoorwegen een nieuw station.

Zuyenkerke ging op 1 februari 1938 dicht voor alle verkeer.



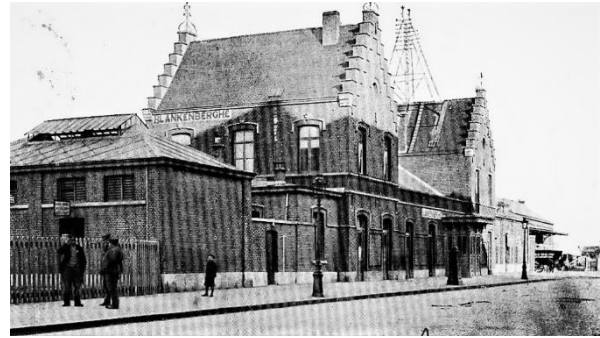
Het station van Zuyenkerke, gebouwd door de Staatsspoorwegen. Op de foto staan naast stationschef August Carette-Beirens ook zijn echtgenote, twee bedienden en drie reizigers.

## BLANKENBERGE

Het eerste station van Blankenberghe was gelegen in de Kerkstraat. Tot 1868 was dit een kopstation. Dat veranderde toen de maatschappij "Chemin de Fer de Bruges à Blankenberghe" de toelating kreeg om de lijn te verlengen tot Heist. Het gebouw bestond uit drie delen in Vlaamse neorenaissancestijl. Twee gebouwen met een verdieping onder een zadeldak en de nok haaks op de sporen waren verbonden door een laag gebouw met zadeldak parallel aan de sporen. De twee hoge bouwdelen hadden trapgevels.

Op 12 juli 1868 werd de verlenging tot Heist in gebruik genomen. In 1878 nam de Belgische staat de lijn over. De spoorlijn had vooral in de zomer met het vervoer van badgasten veel succes. Daarnaast werd ze het hele jaar door ook gebruikt voor het transport van verse vis naar het binnenland en van bouwmaterialen naar de in volle ontwikkeling verkerende badplaatsen.

Vanuit Blankenberghe volgde de trein de huidige Jules de Troozlaan en verder langs de duinenrij tot Heist.



Het eerste station van Blankenberghe (1863) stond evenwijdig met de sporen en de Kerkstraat

Tussen de stad en Zeebrugge-Bad is rechts van de rijweg nog de oude bedding zichtbaar.

Blankenberghe werd op 1 oktober 1908, met het afschaffen van de sectie Blankenberghe-Zeebrugge, een kopstation. In het kader van de uitbouw van de haven van Zeebrugge was immers een nieuwe spoorlijn van Brugge naar Zeebrugge aangelegd, waarop de bestaande spoorlijn naar Heist aangesloten werd. Voortaan reden de treinen naar Heist (en later, vanaf 1920, verder naar Knokke) dus niet langer via Blankenberghe, maar via Zeebrugge. Het voormalige (en intussen gesloopte) tweede stationsgebouw dateerde uit 1937 en bevatte invloeden van Henry Van de Velde: horizontaal-lineaire vormen en ronde hoeken. Kunsthistorici wijzen zelfs op bepaalde vormelijke gelijkenissen met het Kröller-Müller Museum in Otterlo, dat in dezelfde periode door Van de Velde ontworpen werd. In de gevel van het gebouw was het B-logo manifest aanwezig. Het station werd in L-vorm ontworpen en opgetrokken in gele baksteen.

Op 3 april 1937 werd het nieuwe stationsgebouw in gebruik genomen. Men wachtte met de officiële inhuizing echter tot 20 juli 1937.

In de loop der jaren hadden verbouwingen en toevoegingen de architecturale waarde van het gebouw enigszins aangetast, maar het bleef zijn waarde als getuigenis van de interbellum-architectuur behouden.



Het tweede station van Blankenberghe uit 1937 in "pakketbootstijl" met horizontale lineaire vormen en afgeronde hoeken.

Ondanks zijn erfgoedwaarde werd het station in november 2013 (nota bene tijdens het Henry Van de Velde-jaar) gesloopt. Het werd vervangen door een gloednieuw complex. Dit alles gebeurde in het kader van een oprisingsproject van de stationsomgeving.

Het nieuwe stationsgebouw werd opgeleverd in 2018. Boven het station zijn twee hotels gevestigd. In 2021 worden de perrons gerenoveerd. Er komt nieuwe bekleding met noppentegels, nieuwe schuilhuisjes,

nieuwe verlichting en nieuwe signalisatie. Hierdoor zal het station integraal toegankelijk zijn voor personen met een beperking.



Blankenberge vandaag...

## De spoorlijn 74 Diksmuide – Nieuwpoort-Stad – Nieuwpoort-Bad

Isidore Neelemans, de directeur van de Société Anonyme des Chemins de fer de Gand à Eecloo et d' Eecloo à Bruges, bekam op 1 december 1863 een concessie voor de aanleg van een lijn die de "Chemin de fer de Lichtervelde à Furnes" verbond met Nieuwpoort. Op 29 juni 1864 werd daartoe de "Société Anonyme des Chemins de fer de l' Ouest de la Belgique" gesticht. Nog geen drie weken later werd de aanlegvergunning aan de Maatschappij afgeleverd.

Van meet af aan werd grond genoeg onteigend om een dubbelspoor aan te leggen, doch de lijn bleef steeds een enkelspoorbaan. De vrijblijvende delen van de bedding werd verpacht aan de landbouwers. In Nieuwpoort liep de lijn over de ontmantelde stadsvestingen. Op 10 februari 1868 opende het baanvak tussen de vertakking Kaaskerke (op de lijn Diksmuide – Veurne) en Nieuwpoort geopend.

Onder impuls van grootgrondeigenaar Benjamin Crombez werd op 15 augustus 1869 de lijn verlengd tot tegen de zeedijk. Nieuwpoort Stad en Nieuwpoort Bad waren de twee stations die uit deze operatie ontstonden. B. Crombez was een fervent voorvechter voor zijn stad, hij wou er een exclusief vakantieoord van maken.

De exploiterende spoorwegmaatschappij werd, wegens financiële problemen, op 15 februari 1867 overgenomen door de "Société Générale d' Exploitation" (S.G.E.). De SGE werd op 1 januari 1878 ingevolge een nakend faillissement ontbonden en de lijn werd door de Belgische Staat overgenomen (KB van 31.05.1878 – BS van 31.05.1878 en 1.06.1878).

Het spoor takte ter hoogte van Kaaskerke (pas op 13.02.1882 wordt daar een bewaakte stopplaats ingericht), net over de provinciale weg Diksmuide – Veurne, af richting Nieuwpoort. Na 5,2 km bereikte de trein Pervijze, het enige tussenstation van belang. Pervijze had een goederenkoer en behandelde aldaar trafieken van landbouwproducten en lokale nijverheden. Aan de kruising met de weg van Bootshoeke naar Schoorbakke hield de trein halt in de onbewaakte stopplaats "Booishoeke". Ter hoogte van kilometerpaal 9,8 lag het station Ramskapelle. Net voor het binnenrijden van Nieuwpoort hielden de treinen een tijd halt in de onbewaakte stopplaats

"Arkebrug". Te Nieuwpoort lag het station in de huidige Astridlaan.

Na 15,4 km kwam de trein dan aan te Nieuwpoort-Bad, de terminus van de spoorlijn en meteen het station dat het dichtst bij de zee lag van de Belgische Kust. De bedding werd van meet af aan onteigend voor het aanleggen van een dubbelspoor. Dat is er nooit gekomen. Een deel van de bedding werd daarom verpacht aan de belendende landbouwers. Daar de spoorweg vooral in de polderstreek aangelegd werd, moest er een hoge dijk gebouwd worden voor het plaatsen van de sporen. Deze dijk zou van pas komen in 1914 om de vooruitgang van het Duitse leger te stuiten.

Na de "Grote Oorlog" waren de gouden jaren van de spoorweg voorbij. Na 1930 verminderde de NMBS het aantal treinen. In 1935 reden er nog in de week vijf treinen in elke richting met alleen rijtuigen 2de en 3de klasse voor de werklieden. De stoomtreinen werden in 1939 opgevolgd door dieselmotorwagens zodat er minder personeel nodig was. Maar de diesels waren vooral veel zuiniger in gebruik.

| 74 Diksmuide - Nieuport 74 |                      |            |            |            |            |            |            |            |            |       |
|----------------------------|----------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|-------|
| K                          |                      | 7A<br>0353 | 7A<br>0354 | 7A<br>0359 | 7A<br>0375 | 7A<br>0380 | 7A<br>0479 | 7A<br>0384 | 7A<br>0335 |       |
| Gand (St-Pierre) 73 U      |                      | —          | —          | 4.48       | —          | 9. 0       | 12.34      | 14.35      | —          | 18.11 |
| 0                          | Diksmuide ..... D.   | F.20       | 6.31       | 7.42       | 9. 8       | 10.43      | 14.35      | 16.54      | 18.53      | 19.47 |
| 3                          | Kaaskerke ..... D.   | 5.24       | 6.35       | 7.46       | 9.12       | 10.47      | 14.39      | 16.58      | 18.57      | 19.51 |
| 4                          | Pervijze ..... D.    | 5.31       | 6.42       | 7.53       | 9.19       | 10.54      | 14.46      | 17. 5      | 19. 4      | 19.58 |
| 18                         | Ramskapelle ....     | 5.37       | 6.48       | 7.59       | 9.25       | 11. 0      | 14.52      | 17.11      | 19.10      | 20. 4 |
| 15                         | Nieuport (Arkebr.)   | 5.43       | 6.54       | 8. 5       | 9.31       | 11. 6      | 14.58      | 17.17      | 19.16      | 20.10 |
| 15                         | Nieuport (Villo)..   | 5.46       | 6.57       | 8. 8       | 9.34       | 11. 9      | 15. 1      | 17.20      | 19.19      | 20.13 |
| 18                         | Nieuport (Bains A)   | —          | 7. 2       | 8.13       | 9.39       | 11.14      | 15. 6      | 17.25      | —          | —     |
| 0                          | Nieuport (Dains) D   | —          | 7. 8       | 8.16       | 10. 0      | 12.44      | 15.46      | 17.28      | —          | —     |
| 3                          | Nieuport (Villo).... | 6. 0       | 7.13       | 8.22       | 10. 5      | 12.50      | 15.52      | 17.33      | —          | —     |
| 4                          | Nieuport (Arkebr.)   | 6. 3       | 7.16       | 8.25       | 10. 9      | 12.53      | 15.55      | 17.36      | —          | —     |
| 6                          | Ramskapelle ....     | 6. 8       | 7.21       | 8.30       | 10.14      | 12.58      | 15. 0      | 17.41      | —          | —     |
| 11                         | Pervijze ..... D.    | 6.14       | 7.27       | 8.37       | 10.20      | 13. 5      | 16. 6      | 17.49      | —          | —     |
| 16                         | Kaaskerke ..... D.   | 6.21       | 7.34       | 8.44       | 10.27      | 13.12      | 16.13      | 17.54      | —          | —     |
| 18                         | Diksmuide ..... A.   | 6.25       | 7.38       | 8.48       | 10.32      | 13.16      | 16.17      | 17.58      | —          | —     |
| Gand (St-Pierre) 73 A.     |                      | 8. 0       | —          | 11. 9      | —          | —          | 18.16      | 20.26      | —          | —     |

Dienstregeling van 1950 met vermelding van de halte Arkebrug

De komst van koning auto leidde tot de afschaffing van de reizigersdienst op de lijn. Vanaf 18 mei 1952 werden de reizigers tussen Diksmuide en Nieuwpoort vervoerd met de typische groene vervangingsautobussen.

Op 22 maart 1965 (BS van 26.05.1965) verscheen het Koninklijk Besluit dat de afbraak van het baanvak Nieuwpoort-Stad naar Nieuwpoort-Bad beval.

De lijn takelde verder af. Het goederenvervoer was beperkt tot een bediening van drie keer per week, later tot een bediening bij noodzaak. In 1974 sleepte een loco-tractor de laatste goederentrein op lijn 74.

Het KB van 10 december 1976 (BS van 1.01.1977) verleende toelating om de spoorstaven en de dwarsliggers van lijn 74 tussen de vertakking Kaaskerke en Nieuwpoort-Stad weg te nemen.

Rond 1980 waren er plannen om op deze bedding een toeristische tramlijn aan te leggen, maar men is niet verder gekomen dan twee stootblokken en enkele korte stukken meterspoor op de goederenkoer van het station Ramskapelle. Nadien kwam op de spoorwegbedding een fiets- en wandelpad aangelegd. De Frontzate wordt nu als groene as beheerd door de provincie West-Vlaanderen. Het pad maakt zelfs deel

uit van het internationale fietspad LF1 Den Helder – Boulogne.

## De stations op lijn 74

### PERVIJZE

Daags na de officiële opening van de lijn opende het station Pervijze. De Chemin de Fer de l'Ouest de Belgique bouwde er een vrij somber gebouw op met een hoog middendeel onder een overstekend zadeldak, aan beide zijden geflankeerd door een lage vleugel met zadeldak.



*Het eerste station te Pervijze*

Het centrale deel had op de benedenverdieping drie muuropeningen met rondboog en op de verdieping getoogde vensters.

Het station was uitgerust met een wijkspoor en een spoor voor koplading. Vanaf 6 september 1888 was er ook een weegbrug.

Tijdens de Eerste Wereldoorlog werd het station zwaar vernield. Na de oorlog kreeg Pervijze, zoals zoveel West-Vlaamse stations een nieuw station van het standaardconcept "wederopbouw". Het station bleef in dienst als reizigersstation tot 18 mei 1952. In 1974 werd ook de goederendienst afgeschaft.

Het station en de pastorie van Pervijze speelden in het dorp een belangrijke rol als observatiepost. Via een telefoonverbinding werd de havenstad Duinkerke (op 35 k) verwittigd bij het afvuren van het kanon "de Lange Max" op het gehucht Leugenboom bij Koekelare zodat de bevolking van Duinkerke kon schuilen.



*Het station na de Eerste Wereldoorlog*

### BOOTSHOEKE

Bij wijze van proef werd op 1 mei 1893 ongeveer halweg tussen het station Pervijze en het station Ramskapelle een eenvoudige stopplaats geopend. Er heeft nooit een stationsgebouw gestaan. In WOI en tot 1922 was de halte door het oorlogsgeweld buiten gebruik. Vanaf 1923 verdween de stopplaats uit de treingidsen.

### RAMSKAPELLE

Nog geen drie maanden na de officiële opening van de spoorlijn werd in Ramskapelle een halte met een bescheiden gebouw opgericht (1 mei 1868) door de Chemin de Fer de l'Ouest de Belgique. Er was geen wijkspoor. Van die eerste halte is er geen afbeelding. Op 30 juni 1886 bouwden de Belgische staatsspoorwegen een nieuwe halte gebouwd, gelegen op 560 meter richting Pervijze van de eerste stopplaats. Dit station kreeg een hellend vlak en een spoor ten behoeve van het goederenverkeer. Per jaar werden 500 tot 600 wagons geladen. Het reizigersverkeer haalde een daggemiddelde van 100. De oude stopplaats werd vanaf 1 juli 1886 gesloten.

Ook van het tweede station is er geen toonbare afbeelding. We moeten ons verhelpen met een foto van de ruïnes van het station uit de Eerste Wereldoorlog.



*De ruïnes van station Ramskapelle*

In de omgeving van Ramskapelle werd eind oktober 1914 hevig gevochten. Het stationsgebouw werd in 1914 vernield en nadien tijdens de oorlog gebruikt als versterkte observatiepost. Op de kruising van de Hemmestraat en de Frontzate (fietspad op de oude





bedding) bevindt zich de ruïne van het station van Ramskapelle. Van hieruit had men een uitstekend zicht op de onder water gezette IJzervlakte. Bij de ruïne herinnert het kunstwerk Verbroedering 25-12-1914 van William Livermore aan het kerstbestand van 1914. Het stelt de verbroedering voor van een Engelse, een Franse en een Duitse soldaat op kerstavond in het eerste oorlogsjaar.

## ARKEBRUG

Na herhaald aandringen van het Nieuwpoorts stadsbestuur bij de NMBS na WOII, verkreeg de stad een bijkomende stopplaats. Het verzoek kwam er voornamelijk uit de hoek van de reizigers, die het te ver vonden tussen het centrum en het station. De stopplaats opende op 2 oktober 1949 en was gelegen aan de rand van het centrum in de Astridlaan bij de brug over de Oude Veurnevaart. De halte verdween al op 18 mei 1952 toen de trein door een bus werd vervangen. Er kwam geen gebouw.

## NIEUWPOORT-STAD

Het eerste eindstation van de spoorlijn was uiteraard Nieuwpoort. Het was gelegen pal te westen van de bebouwde kom. Het was uitgerust met een stationsgebouw, een locomotievenloods, een goederenloods met de nodige los- en laadsporen, een verhoogde laadkaai en een weegbrug. De goederenkoer te Nieuwpoort-Stad diende voor lokale trafieken van landbouwproducten, hout, stenen,... en was eveneens verbonden met het douanekantoor.

De eerste steen van het station werd gelegd op 23 mei 1867, onder het spelen van de beiaard. De inhuldiging vond plaats toen de eerste trein aankwam op zondag 9 februari 1868. Op die trein bevonden zich de gouverneur van West-Vlaanderen, de heer Vrambout, de ingenieurs die de spoorweg ontworpen hadden en andere vooraanstaande figuren.



*Nieuwpoort-Stad met locomotief en personeel vóór de "Grote Oorlog"*

Het station droeg bij aanvang de naam "NIEUPORT". In 1880, het jaar waarin het station van Nieuwpoort-Bad werd geopend, werd de benaming gewijzigd in "NIEPORT-VILLE" ten einde alle verwarring te voorkomen met het nieuwe station in Nieuwpoort-Bad.

Het station "Nieuwpoort-Stad" was opgetrokken in rode baksteen en was een gebouw van het standaardtype met vijf traveeën in het middendeel. Op de verdieping was een woonruimte voor de stationschef. De linkervleugel was merkkelijk korter dan

de rechtervleugel, waarin o.m. het telegraafkantoor en de bagageafdeling waren ondergebracht. Op het dak stond een reusachtige telegraafmast. De rechtervleugel behoorde tot de woont van de stationschef.

Sinds 1910 is de Franstalige benaming van het station vervangen door een Nederlandstalige benaming "NIEUWPOORT STAD". In de 'Grote Oorlog' raakte het gebouw volledig verwoest.



*Wat er nog overschoot na de beschietingen tijdens de "Grote Oorlog".*



*In afwachting van de bouw van een nieuw stationsgebouw werd een barak geplaatst in 1920.*

Na de Eerste Wereldoorlog werden overal houten barakken opgericht, ook voor het station Nieuwpoort-Stad. In 1929, gezien het Koerseplein nog altijd door tal van barakken ingenomen was, zag men zich genoodzaakt de spoorweg en het stationsgebouw buiten de stad aan te leggen, dit is op de westelijke oever van de Veurnevaart. Een moderne brug zorgde voor de verbinding met de stad. Er werd daarna een station opgetrokken in een stijl die ons doet denken aan het Olympisch station van Torhout.



Vanuit Nieuwpoort-Stad lagen ook sporen naar de oever van de IJzer (zone waar nu de Handelskaai en Vismijn liggen). De benaming was Nieuwpoort-Dok. Er kon overgeladen worden van schip op trein en vice-versa. De doksporen waren ook verbonden met de Buurtspoorwegen. Een voorbeeld van de trafiek: "In 1938 had men in het station van Nieuwpoort tussen 15 en 16.000 pakken verse vis verzonden naar binnen- en buitenland, sprout, haring en andere waren niet inbegrepen. In 1938 kwamen 7.800 geladen wagens in het station binnen met ongeveer 100.000 ton, van allerlei aard koopwaren, ongeveer de helft voor uitvoer".

## NIEUWPOORT-BAD

De verlenging van de spoorweg tot Nieuwpoort-Bad vond plaats in 1869 en dit nieuwe baanvak werd ingehuldigd op 15 augustus 1869.

Ook hier stond een stationsgebouw van dezelfde stijl als Nieuwpoort-Stad. Het gebouw was merkkelijk kleiner en omvatte slechts drie traveeën in het centrale blok. Het was gelegen nabij de IJzermonding, ten oosten van de "Avenue Française". Nieuwpoort-Bad had een draaischijf van 13 meter doorsnede en net als te Nieuwpoort-Stad konden de locomotieven er water nemen.



*Het eerste station Nieuwpoort-Bad was duidelijk kleiner dan dit van Nieuwpoort-Stad.*

Nieuwpoort-Bad was geen zelfstandig station, daar het afhing van Nieuwpoort-Stad. Aan het station was ook een telegraafkantoor verbonden. De lijn werd later nog doorgetrokken langs de zeedijk. Er kwamen twee losplaatsen op dat lijnvak: "Nieuport-Dique" (vóór 1894 en tot 1911) en "Nieuport-Dunes" (1891 tot na 1926). Deze raccordementen dienden om bouwmaterialen bestemd voor het bouwen van de villa's en andere gebouwen aan te brengen. Tijdens de wintermaanden werd de aansluiting "Nieuport-Dunes" aangewend om opgewaaid en overtollig zand af te voeren.

Het belang van Nieuwpoort-Bad nam steeds meer toe. Vandaar het ministerieel besluit van 24.10.1885 waarbij met ingang van 1 februari daaropvolgend Nieuwpoort-Bad een zelfstandig station werd.

In de Eerste Wereldoorlog werden alle gebouwen van Nieuwpoort-Bad volledig vernield. De dienst werd er gestaakt van 1919 tot 1922. In 1923 had Nieuwpoort-Bad een nieuw houten stationsgebouw en werd de

dienst hernomen. Van dit voorlopig station hebben we geen afbeelding.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog deed het gebouw dienst om de arbeiders die al dan niet verplicht ingezet waren bij de bouw van de "Atlantikwal" onder te brengen.

Na WOII kwam het spoorvervoer niet goed meer op gang. Op 17 mei 1952 reed de laatste trein tussen Nieuwpoort-Bad en Nieuwpoort-Stad. 's Anderendaags kon je er nog met een groene vervangingbus heen. Op 13 april 1953 werd ook het verkeer van goederentreinen afgeschaft. De gebouwen van Nieuwpoort-Bad werden in maart 1964 gesloopt, de sporen tussen Bad en Stad werden uitgebroken in het jaar 1966.

## De lijn 62 Oostende - Torhout

De spoorwegen waren bij wet van 1 mei 1834 als een staatsaangelegenheid bestempeld? De Staat legde de lijnen aan en exploiteerde ze ook. Engelse bankiers en industriëlen poogden al gauw voet te krijgen in het Belgisch spoorwegwereldje en richtten dan ook private maatschappijen op die nieuwe lijnen aanlegden en uitbaatten. De West-Vlaamse Spoorwegmaatschappij, die Brugge-Kortrijk-Poperinge beheerde, was er zo één. Rond 1860 kregen ook Belgische ondernemers zin in het spoorgebeuren en op hun beurt breidden zij het toen al drukke - spoorwegnet uit.

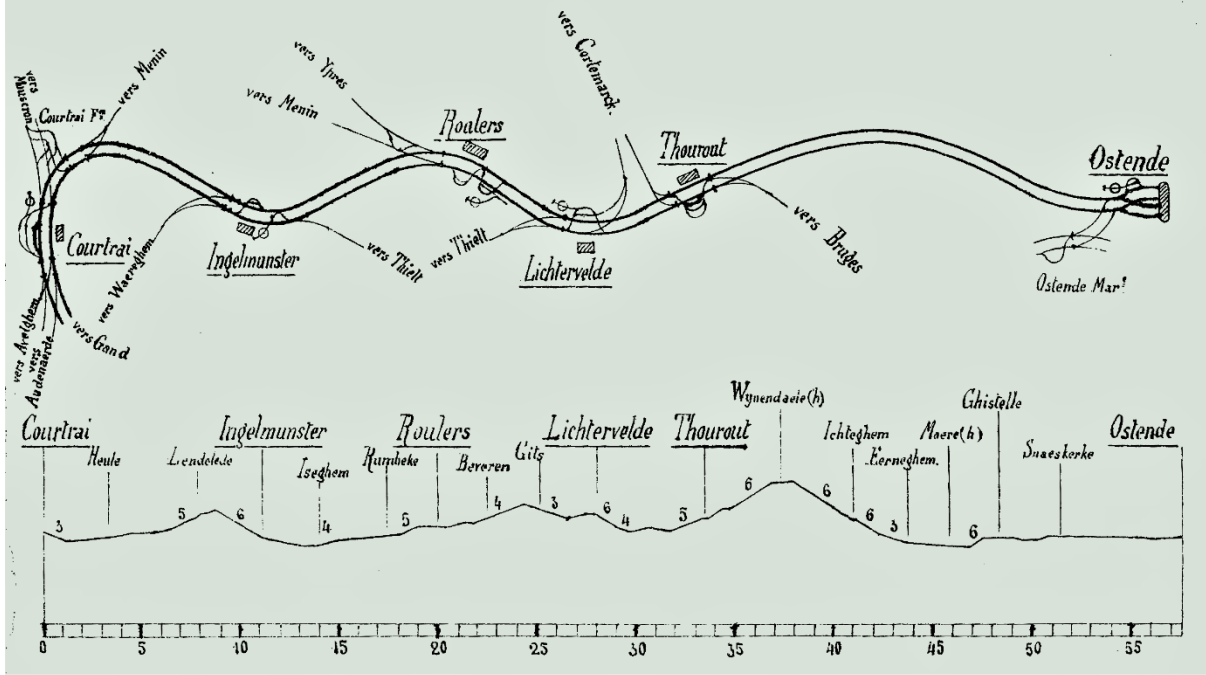
Twee Brusselaars, de heren Louis Herla en Desiré Maréchal, stichtten op 17 juni 1863 de Société Anonyme du Chemin de fer d'Ostende à Armentières. De heren mikten meteen op een snelle verbinding tussen de toen belangrijkste Engelandhaven Oostende, Noord-Frankrijk en Parijs.

Het Koninklijk Besluit van 21 april 1864 verleende de definitieve vergunning voor de concessie.

De aanleg van het eerste deel van de lijn, het baanvak Oostende-Torhout verliep bijzonder vlot. Een lijn bouwen doorheen het Polderlandschap was immers eenvoudig, enkel de "overwinning" van de heuvels rond Wijnendale vergde enig graafwerk. Aan arbeidskrachten was er dat ogenblik geen nood. De arme bevolking was zelfs gretig om zich te laten aanwerven. De concessiehouders profiteerden er zelfs van om wegens het hoge aanbod aan arbeiders de lonen sterk te drukken.

Uiteindelijk werd de lijn op 17 mei 1868 officieel geopend. In de krant van 8 juni 1868 verscheen de eerste dienstregeling. Dagelijks reden drie treinen tussen de sparrestede en de koningin der badsteden. Ze stopten onderweg te Ichtegem, Eernegem, Moere, Gistel en Snaaskerke. De afstand van 27 km werd in welgeteld 49 minuten afgelegd. Drie jaar later reden er al vier "konvoeien" in beide richtingen, twee 's morgens, één kort na de middag en één 's avonds. De lijn was met één spoor aangelegd en kruisen onderweg was toen nog niet nodig. Hetzelfde stel reed de ganse dag op en af. Van 1871 af stopten de treinen ook te Wijnendale.

# Courtrai à Roulers, Thourout, et Ostende



De lijnkaart en het profielverloop van de dubbelsporige verbinding Kortrijk – Oostende.

zoek waren naar spoorwegmaterialen om hun belangrijke stations en lijnen te herstellen.

Vanaf de jaren 1870 begon de Staat aan de terugkoop van de private spoorwegmaatschappijen. De Compagnie du Chemins de Fer d' Ostende à Armentières raakte in die optiek op 4 maart 1873 ontbonden, de sporen en de exploitatie ervan werden door de Staat overgenomen. De lijn 62 was belangrijk voor het toerisme en voor de verbinding met Engeland via Oostende.

Rond de eeuwwisseling 19de/20de eeuw reden tijdens de zomerdienst drie treinen tussen Oostende en Parijs via Torhout en Kortrijk in beide richtingen. Een proef, om ook in de winter met dergelijke treinen te rijden, gehouden van 1 oktober 1906 tot 31 januari 1907, werd wegens onvoldoende belangstelling vroegtijdig gestopt. In de zomer van 1908 echter werd dagelijks vier keer op en af gereden tussen Oostende en Parijs. De lichtstad werd in 5 uur en 25 minuten bereikt.

Het drukke verkeer leidde tot de aanleg van een tweede spoor tussen Oostende en Torhout in 1902. De lijn van Torhout naar Kortrijk, die toen als verlengde van de lijn 62 werd beschouwd kreeg in 1910 een dubbelspoor.

Na de Eerste Wereldoorlog bereikte de lijn 62 haar maximale reikwijdte en was het zelfs mogelijk de trein te nemen in Moere, over te stappen in Torhout en van daaruit met een rechtstreekse trein naar Parijs te sporen.

Het tweede spoor van Oostende naar Torhout werd door de Duitsers in juli 1944 uitgebroken toen zij op

| 63 |               | Yper - Thourout - Oostende |       |       |       |       |       |       |       |       |       | 63    |  |
|----|---------------|----------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--|
| K  |               | 329                        | 328   | 315   | 317   | 319   | 2077  | 3283  | 3113  | 2571  |       |       |  |
|    |               | 1-2-3                      | 1-2-3 | 1-2-3 | 1-2-3 | 1-2-3 | 1-2-3 | 1-2-3 | 1-2-3 | 1-2-3 |       |       |  |
| 0  | Yper          | V                          | 5.58  |       |       |       |       |       |       |       |       |       |  |
| 6  | Breda         |                            | 8.7   |       |       |       |       |       |       |       |       |       |  |
| 10 | Langemark     |                            | 8.15  |       |       |       |       |       |       |       |       |       |  |
| 13 | Voelapelle    |                            | 8.21  |       |       |       |       |       |       |       |       |       |  |
| 16 | Westroosebeke |                            | 8.27  |       |       |       |       |       |       |       |       |       |  |
| 20 | Staden        |                            | 8.30  |       |       |       |       |       |       |       |       |       |  |
| 23 | St-Jozef      |                            | 8.43  |       |       |       |       |       |       |       |       |       |  |
| 26 | Cortemarck    | V                          | 5.10  | 8.55  |       |       |       |       |       |       |       |       |  |
|    |               | A                          | 5.20  | 1.5   |       |       |       |       |       |       |       |       |  |
| 0  | Thourout      | V                          | 5.51  | 7.16  | 19.17 | 18.24 | 18.54 | 9.21  | 10.24 | 11.57 | 13.17 | 13.43 |  |
| 4  | Wynendale     | R                          | 3     | 7.25  |       |       |       |       |       |       |       |       |  |
| 8  | Ichlegem      |                            | 8.10  | 7.29  |       |       |       |       |       |       |       |       |  |
| 11 | Kortrijk      |                            | 8.16  | 7.34  |       |       |       |       |       |       |       |       |  |
| 13 | Moere         |                            | 8.21  | 7.38  |       |       |       |       |       |       |       |       |  |
| 16 | Tiel          |                            | 8.27  | 7.43  |       |       |       |       |       |       |       |       |  |
| 19 | Snaeskerke    |                            | 8.36  | 7.49  |       |       |       |       |       |       |       |       |  |
| 22 | Veene         |                            | 8.39  | 7.54  |       |       |       |       |       |       |       |       |  |
| 25 | Oostende      | A                          | 8.44  | 7.59  | 8.57  | 18.50 | 9.20  | 9.47  | 11.21 | 12.23 | 13.43 |       |  |
| K  |               | 307                        | 71    | 331   | 394   | 364   | 325   | 3303  | 3207  | 2545  |       |       |  |
|    |               | 1-2-3                      | 1-2   | 1-2-3 | 1-2-3 | 1-2-3 | 1-2-3 | 1-2-3 | 1-2-3 | 1-2-3 |       |       |  |
| 0  | Yper          | V                          | 12.13 |       |       | 18.36 |       |       |       |       |       |       |  |
| 6  | Breda         |                            | 12.22 |       |       | 18.45 |       |       |       |       |       |       |  |
| 10 | Langemark     |                            | 12.30 |       |       | 18.53 |       |       |       |       |       |       |  |
| 13 | Voelapelle    |                            | 12.36 |       |       | 19.00 |       |       |       |       |       |       |  |
| 16 | Westroosebeke |                            | 12.40 |       |       | 19.07 |       |       |       |       |       |       |  |
| 20 | Staden        |                            | 12.48 |       |       | 19.15 |       |       |       |       |       |       |  |
| 23 | St-Jozef      |                            | 12.54 |       |       | 19.22 |       |       |       |       |       |       |  |
| 26 | Cortemarck    | A                          | 12.59 |       |       | 19.29 |       |       |       |       |       |       |  |
|    |               | V                          | 13.11 |       |       | 19.36 |       |       |       |       |       |       |  |
| 0  | Thourout      | V                          | 13.25 |       |       | 19.49 |       |       |       |       |       |       |  |
| 4  | Wynendale     |                            | 13.43 |       |       | 19.55 |       |       |       |       |       |       |  |
| 8  | Ichlegem      |                            | 13.50 |       |       | 20.02 |       |       |       |       |       |       |  |
| 11 | Kortrijk      |                            | 13.58 |       |       | 20.10 |       |       |       |       |       |       |  |
| 13 | Moere         |                            | 14.2  |       |       | 20.18 |       |       |       |       |       |       |  |
| 16 | Tiel          |                            | 14.7  |       |       | 20.27 |       |       |       |       |       |       |  |
| 19 | Snaeskerke    |                            | 14.13 |       |       | 20.36 |       |       |       |       |       |       |  |
| 22 | Veene         |                            | 14.19 |       |       | 20.38 |       |       |       |       |       |       |  |
| 25 | Oostende      | A                          | 14.24 | 14.58 | 17.14 |       |       | 18.22 | 20.44 |       |       | 21.3  |  |

◆ Maandags, Zaterdag, Zondags en op feestdagen van 2-VII tot en met 29-VIII.  
 Rijdt niet op 21-VII en 21-VIII.  
 1-2-3 Tourcoing-Oostende, tr. 2521; Parijs-Oostende, tr. 2545.  
 1-2 Parijs-Oostende, tr. 71.

De concentratie van het stadsstation met het kaaistation had zijn invloed op de aansluiting van de lijn 62 met Oostende. Vanaf 1938 werden de werken aangevat van een nieuwe spoorboog tussen de lijn 62 en Oostende-Kaai. Het spoor werd aangelegd op een verhoogde berm en omvatte vijf overbruggingen. Door de oorlogsomstandigheden van de Tweede Wereldoorlog vertraagden de werken zodanig dat pas in 1946 de nieuwe aansluiting in dienst kon worden gesteld.

Vanaf mei 1946 werd het station Oostende-Stad gesloten voor reizigersverkeer. Van 1946 tot 1951 reden er nog de goederentreinen naar het goederenstation aan de Spoorwegstraat. Al in de jaren 1952-1954 werden de sporen uitgebroken en werd tevens de nieuwe autosnelweg Brussel – Oostende verbonden met het stadscentrum.

De opkomst van de autobussen en de auto als privaat vervoermiddel betekenden voor het reizigersverkeer bij de spoorweg een zware klap. In een eerste fase werden gesleepte treinen vervangen door goedkopere motorwagens. Later werden de treinen vervangen door de groene vervangingsautobussen. Op lijn 62 reden vanaf 22 mei 1955 enkel nog op werkdagen 's morgens en 's avonds treinen. De reizigersdienst verdween op 26 mei 1963 volledig.

Op 20 mei 1983 verscheen de beslissing om lijn 62 uit te breken in het Belgisch Staatsblad. Thans resten nog enkele stationnetjes en enkele straatnamen langs de "Groene 62", zoals het fiets- en wandelpad waarmee de bedding van de lijn werd bewaard.

## De stations van lijn 62

### MEIBOOM

Op 19 mei 1933 kreeg Oostende nog een stopplaats bij op lijn 62: Meiboom. De onbewaakte stopplaats lag op het grondgebied Oostende en situeerde zich ter hoogte van het kruispunt van de huidige Gistelsteenweg met de Frère Orbanstraat.

### STEENE

De onbewaakte stopplaats Steene opende op 1 mei 1900 en viel onder het beheer van Snaaskerke. Het eerste station was een houten barak, die later vervangen werd door een vast stenen gebouw. De halte werd tijdens de Eerste Wereldoorlog gesloten en heropend op 1 juli 1920.

Vanaf 6 oktober 1941 reden de treinen van de lijn 62 via het nieuwe omleidingsspoor naar Oostende-Kaai, waardoor Steene niet meer bediend werd. Het nieuwe spoor lag meer oostelijk.

Na de Tweede Wereldoorlog was Steene opnieuw open van 8 oktober 1945. Op 6 mei 1946 viel het doek definitief voor de stopplaats toen Oostende-Stad definitief dicht ging en alle treinen aankwamen en vertrokken te Oostende-Kaai. Het stenen

stationsgebouw werd verhuurd als gezinswoning en later afgebroken.



### SNAASKERKE

Het station Snaaskerke opende op 17 mei 1868. Het station had een goederenkoer en was open voor wagenladingen.



Op de foto zie je links een deel van de goederenkoer. De mensen op het perron hebben duidelijk meer oog voor de fotograaf dan voor de binnenrijdende trein.

### GISTEL

Ghistelle was op de lijn 62 het voornaamste station. Het werd net als de meeste stations op de lijn geopend op 17 mei 1868. Het station had wijksporen en was open voor alle verkeer. Er was geen weegbrug. Op 2 oktober veranderde de stationsnaam in "Gistel".



Het station van Gistel was van het type 1881.

Het eerste station, gebouwd door de maatschappij "Oostende à Armentiers", werd eind van de 19<sup>e</sup> eeuw

door de Staatsspoorwegen vervangen. Het concept was vrij eenvoudig: een hoog centraal gedeelte met drie traveeën onder zadeldak en aan beide zijden een lage vleugel onder zadeldak.

Het gebouw werd na uitbreken van de lijn gesloopt om ruimte te creëren in de stad. Enkel twee slagbomen in open stand op de aanpalende straat herinneren aan het station en het spoor van weleer.

## MOERE

Het station Moere werd op 17 mei 1868 geopend. Er waren wijksporen, maar geen laadhelling. Het station kreeg op 18 juni 1897 een halte onder het beheer van « Ghistelle ». Het bleef open voor wagenladingen.



De oorspronkelijke stations van de Société Anonyme du Chemin de fer d'Ostende à Armentières werden na de overname door de Staat vervangen door stations van het type 1881. Zo ook dit van Moere. Het gebouw is helemaal uit baksteen opgetrokken en bestaat uit drie delen met een centraal gedeelte met twee bouwlagen onder een zadeldak met de nok evenwijdig aan de sporen. Het gebouw werd geflankeerd aan de ene zijde door een lage vleugel onder een zadeldak en aan de andere kant een lage vleugel met een plat dak. Een oculus met sleutelsteen in de punt van de zijgevel zorgde voor licht op de zolder. Onder de oculus bracht men de stationsnaam aan in een gemetseld kader. Des scheiding van de bouwlagen werd gemarkeerd door een arduinen lijst. Het station bleef bewaard en is thans een woning.

## EERNEGEM

Naar aanleiding van de officiële opening van de spoorlijn op 17 mei 1868 werd te Eernegem een muziekfestival georganiseerd met 17 muziekkorpsen. 's Avonds was er tot besluit van de feesten een vuurwerk. Zo'n 1500 toeschouwers woonden het feest bij.

Op de foto is nog het oude station van de Société Anonyme du Chemin de fer d'Ostende à Armentières te zien. Het is het verste gebouw met bleke gevel. Locomotieven konden duidelijk hun dorst lessen in het station (waterkolom). Het station



had een goederenkoer en was open voor alle verkeer.

## ICHTEGEM

Ichtegem was gelegen aan de kruising van de tramspoorlijn Brugge – Leke met de spoorlijn Oostende – Torhout. Het station diende als stapel- en overlaadplaats tussen beide vervoerssystemen.



Het station had een goederenkoer met laadrampe voor paarden en vee. Vanaf 1 januari 1891 was er ook een weegbrug.

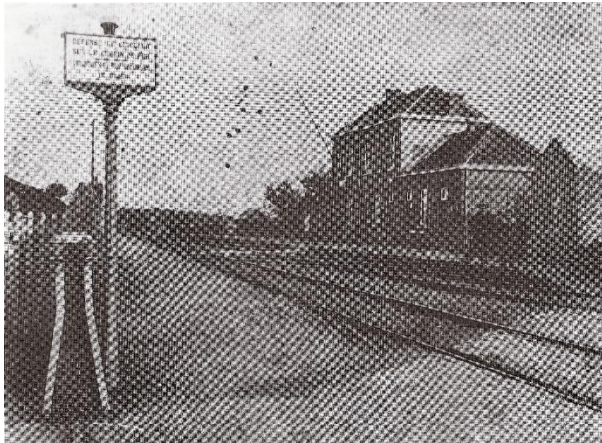
Het stationsgebouw is verdwenen. Een oud seinhuis werd recent als een ijssalon geopend.

## WIJNENDALE

Wynendale kreeg pas een station op 13 december 1880, bijna drie jaar na het indienststellen van de lijn. Een zekere mijnheer Matthieu, die goed bevriend was met de koning, zorgde voor de aanleg van de halte midden de velden. Rond 1909 ontstond er in de omgeving een zelfstandige parochie, die in 1928 een kerk kreeg.

Op 15 juni 1885 werd Wynendale een halte. Er was een laadhelling voor paarden en vee en treinen konden er kruisen. Wynendale viel onder het beheer van Ichtegem.

Na het verdwijnen van de spoorlijn werd het station een horecazaak, waar je nu als fietser of wandelaar nog altijd kunt verpozen tijdens een bezoek aan de "Groene 62".



Het station van Wijnendale uit 1880



Het station **Torhout**, eindstation van de lijn 62, hebben we besproken bij de beschrijving van de lijn 66 Brugge – Kortrijk.

### De spoorlijn 89 Denderleeuw - Kortrijk

De lijn is opgenomen in de concessie van de spoorwegen van Kortrijk tot Denderleeuw en van Geraardsbergen tot Nieuwpoort, toegeschreven aan Isidore Neelemans (industriële gedomicilieerd te Eeklo en tevens concessionaris van de lijn Gent – Eeklo - Brugge) bij Koninklijk Besluit van 1 december 1863. Het bestek specificeerde dat de spoorlijn van Geraardsbergen tot Nieuwpoort drie trajecten had, waarvan er een Kortrijk via Oudenaarde en Zottegem verbond met Denderleeuw. De concessiehouder richtte de *Société des chemins de fer de l'Ouest de la Belgique* (*Spoorwegmaatschappij van West-België*) op om haar concessie over te nemen, het werd goedgekeurd door het Koninklijk Besluit van 16 juli 1864.

Met het aanleggen van een spoorlijn tussen Kortrijk en Oudenaarde over het grondgebied van Harelbeke openden zich nieuwe perspectieven. In Harelbeke vroeg men om het oorspronkelijke traject om te leiden langs het station van Harelbeke. Dat idee werd door de spoorwegdirectie afgewezen.

Pas in 1871 kwam men op het idee om een station op te richten in Stasegem, waar de spoorlijn wél voorbijkwam. De notabelen van Harelbeke en Zwevegem trokken naar Brussel en kwamen terug met de belofte dat de gevraagde stopplaats zou worden opgericht. Het duurde nog tot 1885 vooraleer Stasegem een officiële stopplaats kreeg.

Op 12 april 1868 werd de lijn geopend tussen Kortrijk en Oudenaarde. In de daaropvolgende maanden werd de route verlengd tot Denderleeuw en opende die op 14 december 1868.

De Société des chemins de fer de l'Ouest de la Belgique werd gedeeltelijk genationaliseerd in 1870-1871.

Op 22 mei 1982 werd het traject Zottegem - Denderleeuw geëlektrificeerd met een bovenleidingspanning van 3 kV. Vanaf 5 januari 1986 werd ook de rest van de lijn tussen Zottegem en Kortrijk geëlektrificeerd op 3 kV.

De maximale snelheid is 120 km / u.

### De stations op lijn 89

#### ANZEGEM

Het station Anzegem werd geopend op 12 april 1868 toen de lijn van Kortrijk tot Oudenaarde in dienst werd genomen. Er werd door de Société anonyme d'exploitation de chemins de fer een eerste stationsgebouw opgericht. Hier is er geen afbeelding noch enige documentatie over.

Het tweede station te Anzegem is opgericht door de Staatsspoorwegen die de private maatschappij had overgenomen in 1895. Het stationscomplex bestaat uit het hoofdgebouw, een sanitair huisje, een kleine goederenloods en de typische betonnen afsluiting. Het is een goed bewaard voorbeeld van de tweede variant (type 1895-in uitvoering R3) van de stations gebouwd door de Staat.



Het Hoofdgebouw bestaat uit een hoger gedeelte met twee bouwlagen en drie traveeën en twee lagere vleugels van respectievelijk drie traveeën aan de linkerzijde en één travee met aangrenzend hok onder lessenaarsdak aan de rechterzijde. De gevels zijn opgetrokken in rode baksteen verfraaid met sierankers en het gebruik van blauwe hardsteen voor de plinten, waterlijsten en sluitstenen van de ronde vensteropeningen. In de geveltop van de zijgevels prijkt een oculus. Er rest nog een van de oorspronkelijke glazen perronluifels.

Ook de goederenloods met vier traveeën, gevormd door lisenen en één bouwlaag onder zadeldak, is goed bewaard en wijst op het belang van de goederenkoer van het station. De rondbogige muuropeningen hebben deels bewaard houtwerk. Het opschrift "GOEDEREN/..." (moeilijk leesbaar) staat in zijgevel.



Het stationnetje van Anzegem met geblindeerde vensters en deuren.

## STERHOEK

De onbewaakte stopplaats Sterhoek opende op 3 november 1888, onder het beheer van station Vichte. De lijn was toen nog in handen van de Société anonyme d'exploitation de chemins de fer.

Tijdens de Eerste Wereldoorlog werd de halte niet bediend. De treinen stopten er pas terug vanaf 6 oktober 1940. Op 3 juni 1984 sloot de stopplaats definitief.

## VICHTE

De eerste trein te Vichte, een reizigerstrein op de lijn Kortrijk-Denderleeuw, stopte in de gemeente op 12 april 1868. De staat nam in 1870 de lijn over, ze was tevens belangrijk voor het goederentransport.

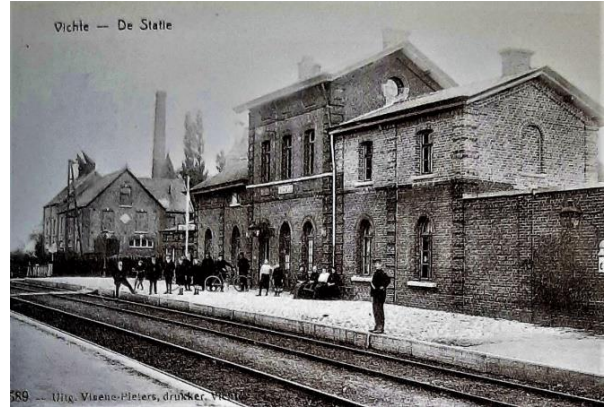
Het station was een vrij somber gebouw met een hoog middengedeelte onder een overstekend zadeldak, aan beide zijden geflankeerd van een lage vleugel onder een zadeldak. Het centrale deel van het gebouw had op de benedenverdieping drie muuropeningen met een rondboog en op de bovenverdieping getoogde vensters. Geblokte hoekpilasters markeerden het middengedeelte en de vleugels.



Het stationsgebouw in 1907. Een goederentrein is in aantocht. De lijn is op dubbelspoor. Uiterst links takt het spoor naar de goederenkoer af.

Het gebouw is opgetrokken met bakstenen van de Vichtse steenbakkerij, een open veldoven op het domein Veys. In 1867 en 1868 leverde deze steenbakkerij bijna 300.000 stenen aan de spoorwegmaatschappij Société Anonyme des Chemins de fer de l'Ouest de la Belgique.

Tussen 1907 en 1912 namen de activiteiten in het station toe en kreeg het stationsgebouw een gedeeltelijke verdieping bij, een toestand die nu nog bestaat.



Het station in 1912.



Tijdens de Eerste Wereldoorlog deed één van de wachtzalen van het station dienst als lokaal van de Bahnwache, die de spoorlijn moest bewaken. De foto is genomen ter gelegenheid van een afscheidsfeestje. (Duitse postkaart)

## DEERLIJK



Het voormalig stationsgebouw van Deerlijk is van het type 1881-1895 R5 gebouwd in 1892

De aanleg van de spoorweg in 1868, gevolgd door de bouw van een station in 1892, vormde de aanzet tot de aanleg van de huidige Stations- en Pladijsstraat en het ontstaan van het gelijknamige gehucht.

Het hoofdgebouw bestaat uit een hoger gedeelte van twee bouwlagen en drie traveeën en twee lagere vleugels van respectievelijk vijf traveeën aan de rechterzijde en drie traveeën aan de linkerzijde. De muren zijn gebouwd in rode bakstenen met sierankers onder een leien zadeldak met sierlijke houten dakranden. De linkervleugel heeft een plat dak. De rondbogige benedenvensters zijn ingebouwd onder een doorlopende driepijl in arduin. Getoogde De bovenvensters zijn getoogd. Tussen de twee bouwlagen is een arduinen lijst aangebracht. De deur in het hoofdgebouw gaf oorspronkelijk toegang tot de hal van de dienstwoning. De trap leidde naar de slaapvertrekken. De twee venstertraveeën dienden als loket en kantoor. In de lage vleugel bevonden zich de lokettenzaal voor de reizigers en ruimtes voor goederen en bagage.

Station Deerlijk werd geopend op 25 mei 1874 geopend. Op 14 oktober 1874 was er een wijkspoor en konden goederen via een helling op de kop van een wagon geladen worden. Vanaf 3 april 1880 had Deerlijk ook een weegbrug. De goederenkoer bleef in dienst tot in het jaar 1981. Nadien bleef er nog geruime tijd de bediening van het raccordement Casier voor aanvoer van schroot.

Het station was tijdens de Eerste Wereldoorlog gesloten tussen 1 maart 1916 en 10 maart 1919 en nog eens van 1 augustus 1918 tot 1 oktober 1918 wegens oorlogsactiviteiten.

Bij de invoering van het IC/IR-plan op 3 juni 1984 ging het station dicht voor reizigersverkeer.

## STASEGEM

Het stationsgebouw van Stasegem werd geopend op 1 juli 1885. In tegenstelling tot het station van Harelbeke was Stasegem een 'niet-autonoom' station en ondergeschikt aan dat van Kortrijk. De overwegwachter verkocht de kaartjes.

In 1968 vormde het station om tot een onbewaakte stopplaats, een stopplaats zonder toezicht op de perrons. Die perrons werden heraanlegd en kwamen



| COURTRAI—BRUXELLES. |   |      |       |       | BRUXELLES—COURTRAI. |      |           |        |        |       |       |      |      |
|---------------------|---|------|-------|-------|---------------------|------|-----------|--------|--------|-------|-------|------|------|
| Courtrai            | D | 6.16 | 10.38 | 12.10 | 3.30                | 6.17 | Bruxelles | D      | 4.52   | 8.14  | 12.04 | 5.16 | 6.31 |
| Staceghem           |   | 6.25 | 10.48 | —     | 3.37                | 6.25 | Denderlw. | A      | 5.46   | 8.40  | 12.39 | 5.52 | 7.01 |
| Deerlyk             |   | 6.30 | 10.53 | —     | 3.42                | 6.30 |           | 05.48  | 8.46   | 12.43 | 5.56  | 7.07 |      |
| Vichte              |   | 6.35 | 10.58 | —     | 3.44                | 6.35 | Sotteghem |        | 06.17  | 9.15  | 1.13  | 6.29 | 7.32 |
| Sterhoek            |   | 6.41 | —     | —     | —                   | 6.41 |           | 06.25  | 9.18   | 1.14  | 6.31  | 7.36 |      |
| Anseghem            |   | 6.48 | 11.07 | —     | 3.50                | 6.47 | Audenarde |        | A 6.55 | 9.48  | 1.44  | 7.01 | 7.57 |
| Peteghem            |   | 6.57 | 11.13 | —     | 4.02                | 6.56 |           | D 7.02 | 9.51   | 1.53  | 7.03  | 7.59 |      |
| Audenarde           | A | 7.02 | 11.18 | 12.43 | 4.07                | 7.01 | Peteghem  |        | 7.08   | 9.57  | 1.59  | 7.09 | —    |
|                     | D | 7.04 | 11.20 | 12.49 | 4.09                | 7.03 | Anseghem  |        | 7.17   | 10.06 | 2.06  | 7.19 | —    |
| Sotteghem           | A | 7.33 | 11.49 | 1.03  | 4.40                | 7.33 | Sterhoek  |        | 7.23   | —     | 2.12  | 7.25 | —    |
|                     | D | 7.35 | 11.51 | 1.14  | 4.43                | 7.34 | Vichte    |        | 7.29   | 10.17 | 2.19  | 7.31 | —    |
| Denderleeuw         | A | 8.02 | 12.18 | 1.30  | 5.13                | 8.01 | Deerlyk   |        | 7.33   | 10.21 | 2.23  | 7.35 | —    |
| Bruxelles           | D | 8.04 | 12.20 | 1.37  | 5.19                | 8.08 | Staceghem |        | 7.38   | 10.26 | 2.28  | 7.40 | —    |
|                     | A | 8.32 | 1.11  | 2.09  | 5.52                | 8.41 | Courtrai  |        | A 7.45 | 10.33 | 2.35  | 7.47 | 8.29 |

*Dienstregeling van de lijn 89 Kortrijk - Brussel, verschenen in "L' Echo De Courtrai" van 19 januari 1896. Er reden vier treinen per dag in elke richting en er was een speciale trein op maandag. Toen was het markttag in Kortrijk.*

asymmetrisch ten opzichte van de overweg 127 te liggen. In september 1968 werd er op ieder perron een schuilplaats voor reizigers voorzien. Het stationsgebouw werd afgebroken tussen 24 april en 18 juni 1973. De loskoer en de toegangswissel in hoofdspoor bleven nog liggen tot in 1983. Op 21 juni 1983 was de loskoer definitief buiten gebruik. In september 1984 werden de schuilplaatsen weggenomen en enkele maanden later verdwenen de perrons.

## De spoorlijn 64 Roeselare - Ieper

De lijn 64 was de voormalige Belgische spoorlijn die Roeselare met Ieper verbond. De lijn was 23 km lang. Het baanvak Roeselare-Y Meiboom liep samen met spoorlijn 65. Een deel van de voormalige spoorbedding is nu ingericht als fietsroute onder de naam Storroute.

De lijn Roeselare - Ieper kwam er door het Iepers stadsbestuur dat in 1864 een aanvraag indiende om de lijn aan te leggen. Het duurde dan nog vier jaar vooraleer de werken startten. Die vorderden eerder traag door het profiel van de geplande bedding. In de buurt van Zonnebeke en Passendale dienden veel hellingen afgegraven en laagten opgevuld. Dagelijks reed een werk naar de werf om materialen en spoorstaven aan te brengen.

De spoorlijn werd gebouwd door *Société Belge de chemins de fer* voor en vanaf 12 april 1868 uitgebaat door de private spoorwegmaatschappij *Société Anonyme des Chemins de fer de la Flandre Occidentale*. Tussen Ieper en Roeselare waren aanvankelijk alleen de stations Moorslede-Passendale, Zonnebeke en Zillebeke. Er reed dagelijks een trein met vier wagons op en af. De belangrijkste treinreizigers waren boeren uit de streek die naar de markt van Roeselare of Ieper reisden. Er was ook een druk goederenverkeer met landbouwproducten: bieten en stro. Vandaar ook de naam van het hedendaags wandel- en fietspad "de storroute". In het jaarverslag van de spoorwegen van 1886 lezen we dat er vier nieuwe stopplaatsen werden aangelegd door de Flandre Occidentale: Frezenberg, Keerselaarhoek, Vierkavenhoek en Zillebeke.

Op 1 januari 1906 namen de Staatspoorwegen de spoorlijn over. Vanaf 1 juli 1908 werden alle onbewaakte stopplaatsen ex-FO bewaakt.

Tijdens de Eerste Wereldoorlog had de spoorlijn een strategische rol en lag voortdurend onder vuur. De geallieerden maakten vooral gebruik van de



spoorlijn voor het aanvoeren van troepen en goederen afkomstig uit Ieper of uit Poperinge. De Duitsers maakten gebruik van de spoorlijn voor het aanvoeren van troepen en goederen afkomstig uit Roeselare. Hiervoor hadden de Duitsers talrijke bunkers geplaatst langs de spoorlijn tussen Roeselare en het front ter hoogte van Passendale. Op het slagveld werd de spoorlijn verdedigd door de zware Duitse "Stellungen".

Na de oorlog werd de spoorlijn opnieuw aangelegd. De Staatsspoorwegen bouwden twee nieuwe stations van het "wederopbouwtype" te Moorslede-Passendale en Zonnebeke.

Het reizigersverkeer werd opgeheven op 17 mei 1953, nadat er tussen 1932 en 1938 een proefperiode was met busvervoer. Het goederenverkeer bleef nog mogelijk tussen Moorslede en Ieper tot 1970. In 1955 werd het baanvak Roeselare-Moorslede opgebroken en in 1974 ook het baanvak Moorslede-Ieper.

Tussen Ieper en Zonnebeke werd op de spoorwegbedding de N37 Zonnebeke - Ieper aangelegd. Het station van Zonnebeke is op dit moment heringericht als jeugdhuis. Tussen Zonnebeke en de Passendalestraat, werd de spoorlijn een fietspad dat gekend staat als *The Road to Passchendaele*. Dit was een stuk spoorlijn dat gebruikt werd voor

de troepenmars tussen Zonnebeke en Passendale. Duizenden soldaten liepen over de spoorlijn, slechts weinigen kwamen levend terug. Langs dit klein stukje historische route, dat ongeveer 2 km lang is, staan twee Anzac-monumenten die de *Australian walk* van 4 oktober 1917 herdenken. En talrijke historische bezienswaardigheden, zoals een stuk bewaard gebleven spoorlijn bij de Keerselaarshoek, ruïnes van een MG-bunker (van de *Flandern I-Stellung*) bij Thames Farm en de welbekende Britse begraafplaats Tyne Cot Cemetery. De fietsroute tussen Zonnebeke en Roeselare is zo'n 10 km lang en draagt de naam Stroroute. Het is een van de groene assen in het beheer van de provincie West-Vlaanderen.

## De stations op de spoorlijn 64

### VIERKAVENHOEK

De onbewaakte stopplaats Vierkavenhoek werd aangelegd door de private maatschappij Flandre Occidentale. Ze was enkel geopend voor reizigersverkeer en beheerd door het station Moorslede-Passchendaele.

Ook bij Vierkaven werd tijdens het oorlogsgebeuren van '14-18 bijkomende logistieke infrastructuur

*Lijn 64 nabij Zonnebeke in oktober 1918 bij het herstellen van de lijn*



uitgebouwd. Ter hoogte van de kruising van de spoorlijn met de baan Moorslede-Roeselare, op Britse militaire stafkaarten aangeduid met *Snice Crossing*, waren er in augustus 1917 barakken opgetrokken. Toen liep er ten zuidwesten van de halte een spooraftakking in zuidoostelijke richting, waar het spoor ontdubbelde en eindigde ter hoogte van de huidige kruising van de Zilverbergstraat met Boomstraat. Ter hoogte van deze aftakking maar ook langs het treinspoor zelf werden depots uitgebouwd. In andere bronnen is er sprake van een *Pionierpark* bij Vierkavenhoek. In de omgeving werden militaire arbeiders ondergebracht. Tijdens de *Derde Slag bij Ieper* vormde de halte Vierkavenhoek het eindstation voor vele eenheden, die aan het Ieperfront gingen vechten. Veel manschappen werden er in de omgeving ingekwartierd. Bij Vierkaven lag eveneens een groot munitiedepot ingericht, dat in september 1917 ontplofte. Tijdens het *Bevrijdingsoffensief* (28 november - 11 november 1918) was er opnieuw een munitiedepot voorhanden bij Vierkaven.

Na WOI werd de stopplaats vanaf 1 oktober 1920 opnieuw geopend en verdween op 17 mei 1953.

### MOORSLEDE-PASSENDALE

Het eerste station Moorslede-Passendale werd gebouwd naar een model van de Est-Belge, het station Westmeerbeek op de lijn Leuven - Herentals. Een verklaring hiervoor ligt waarschijnlijk in het feit dat de Société Belge de chemins de fer een dochterfirma was van de Société Générale en de Nord de la Belgique was.

Het station was een vrij somber gebouw zoals in Vichte op lijn 89. In Moorslede waren de zijvleugels echter uitgerust met een travee.



*Het eerste station van Moorslede*

In 1907 bij de overname van de FO door de Staat was het station "Moorslede-Passchendaele" geopend voor alle diensten: "voyageurs; bagages; marchandises des tarifs n°s 1, 2, 3 et 4; chevaux et bestiaux, équipages et tapissières". Reizigers en goederen alom!



*Het tweede station van Moorslede-Passendale van het wederopbouwtype zoals er zoveel stonden in de provincie. Op alle postkaarten komt de naam "Moorslede" voor terwijl de officiële naam van het station wel degelijk "Moorslede-Passendale" was.*

Voor de Eerste Wereldoorlog stond het stationsgebouw links van de weg Passendale-Moorslede. Na de oorlog werd het heropgebouwd rechts van diezelfde weg. In beide gevallen stond het station op grondgebied Moorslede. Op 17 mei 1953 kwam hier de laatste reizigerstrein voorbij. De goederentrafiëken liepen nog door tot in 1970, vooral voor het vervoer van suikerbieten.

### KERSELAAR

Deze onbewaakte stopplaats kreeg aanvankelijk door de FO de naam "Keerselaarhoek". Het was een halte enkel open voor reizigersverkeer. Door de lage opkomst van reizigers werd de stopplaats na WO I van 1919 tot 1922 niet meer geopend en in 1923 zelfs definitief afgeschaft. In het spoorboekje van de NMBS van 9 mei 1948 werd de heropening van de stopplaats aangekondigd. Die zou officieel doorgaan op 8 oktober 1948, doch de heropening kwam er niet. De treinen werden door bussen vervangen.

### ZONNEBEKE



*Een goederentrein staat klaar om te vertrekken richting Ieper in het eerste station van Zonnebeke.*

Er reden net voor de Eerste Wereldoorlog dagelijks negen stoomtreinen heen en terug tussen Ieper en Roeselare. Dagelijks passeerden ook diverse goederentreinen en in het suikerbietenseizoen was het uitermate druk op de loskaai van het station (uiterst

links). Alle bieten vertrokken immers op treintransport naar de suikerfabrieken.

Het spoortraject bleef actief tot 1953 voor reizigersverkeer en tot 1970 voor goederenvervoer. Het station was open voor alle verkeer.



*Het station van Zonnebeke was de brandweerkazerne van de gemeente. Nu is het een jeughuis.*

### De spoorlijn 66A Ingelmunster – Anzegem

Met het Koninklijk Besluit van 16 juli 1864 werd de vergunning voor de spoorlijnen Oudenaarde – Kortrijk (lijn 89, zie hiervoor) en Ingelmunster – Anzegem (lijn 66A) afgeleverd aan de Société Anonyme des Chemins de Fer de l'Ouest de la Belgique. Drie jaar later, in december 1867, was men al druk bezig de nodige gronden te onteigenen. De spoorlijn was klaar voor de uitbating op 20 december 1868. Op 3 juni 1870 namen de Belgische Staatsspoorwegen de lijn over.

Hun directeur was Leon Wilmart. Hij was ook bij wet van 31 mei 1866 aangesteld als concessionaris van een nieuwe spoorlijn: Brugge – Waregem – Doornik. In het bijhorende lastenboek waren naast concrete clausules en voorwaarden voor constructie en exploitatie van de nieuwe lijn ook de uitvoeringsdatum op 6 maart 1870 bepaald. Het geplande tracé van de lijn liep van Brugge over Zwevezele, Wingene en Tielt rechtsreeks naar Waregem, waar de mogelijkheid bestond om aan te sluiten op de lijn van Gent naar Kortrijk.

De rechtstreekse verbinding naar Doornik bood voor deze regio gunstige afzetmogelijkheden voor kalksteen en kolen. De maatschappij zou zo beschikken op een transportaanbod van kolen en steen, niet alleen naar Brugge maar ook via Gent tot aan Waregem.

De lengte van de spoorlijn Brugge – Waregem – Doornik was uitgerekend 82 km lang, niet inbegrepen de nodige opstelsporen. Het moest een enkelspoor worden, maar de regering kon eisen dat de kunstwerken (bruggen) voor twee sporen zouden worden gebouwd. Aanvankelijk wou men de lijn aanleggen op het traject Waregem – Kruishoutem – Elsegem – Oudenaarde naar Doornik, doch de ingenieurs vonden de doortocht over Kruishoutem niet haalbaar wegens de te hoge stijgingsgraad om het hoogste punt tussen de Leie- en de Scheldevallei te overbruggen. Ze kozen voor de verbinding over Avelgem en Pecq.

Discussie alom dus! Wilmart had het voor het kiezen: Oudenaarde – Waregem over Kruishoutem of over Avelgem, Waregem- Brugge over Tielt of over Ingelmunster? Hij liet Avelgem vallen om de hoogte en Tielt om de omweg die de treinen zou maken.

Met de aanleg van de lijn 66A Oudenaarde – Anzegem – Waregem – Ingelmunster in 1868 viel het doek definitief over de rechtstreekse lijn Brugge – Waregem – Tielt, de 'spoorlijn die er nooit kwam'.

De realisatie van de spoorlijn Anzegem – Ingelmunster gebeurde in samenwerking van twee maatschappijen: de Société Belge de Chemin de Fer met de Chemin de Fer del'Ouest de la Belgique zorgde voor de aanleg van lijn en de Société Générale d'Exploitation de Chemin de Fer zette zich in voor de uitbating ervan. Eerstgenoemde vennootschap zorgde voor de bouw van 24,575 km spoor, de tweede voor de exploitatie van het traject dat het nummer 84 meekreeg. Eind 1867 vatte men de werken aan op het baanvak tussen Anzegem en Waregem.

De lijn 66A was van meet af aan een poging om op het vlak van het ontluikende kusttoerisme meer mensen aan te trekken om via Ingelmunster naar de Noordzee te sporen.

De lijn 66A opende op 20 december 1868. In het begin reden er drie treinen op en af per dag. Net voor de Eerste Wereldoorlog werden al vijf heen- en terugritten ingelegd. Het treintje deed er een goed uur over om van Avelgem naar Ingelmunster te sporen. Het konvooi was samengesteld uit een locomotief met tender, een wagon eerste klasse, een wagon tweede klasse en twee wagons derde klasse. Anzegem fungeerde al keerpunt en plaats voor waterinname, Ingelmunster had een locomotievendepot.

Naast de reizigerstreinen reden er dagelijks ook twee goederentreinen op de lijn en verschillende speciale homogene treinen met vooral vlas, sommige met 60 wagons. De lijn kreeg de naam van de vlasroute. Haar geschiedenis valt ook samen met de bloeiperiode en de teloorgang van het vlas in de Leiestreek. Erg decoratief en onderhoudend zijn dan ook de glazuren tegels, aangebracht aan de voor- en achtergevel van het station Sint-Eloois-Vijve.

De reizigersdienst werd in 1934 stopgezet tussen Anzegem en Waregem en vervangen door een busdienst. Op het baanvak Waregem – Ingelmunster bleven de reigerstreinen rijden tot 8 oktober 1950. De goederentreinen tussen Ingelmunster en Wielsbeke bleven rijden tot in de jaren 1970, op de baanvakken Sint-Eloois-Vijve – Waregem en Waregem – Gaverbeek als industriële lijn 206 tot in de jaren 1980.

De lijn is thans zo goed al helemaal uitgebroken. Enkel tussen Sint-Eloois-Vijve en Waregem, nu een natuurwandelpad, dienden de sporen te blijven liggen op vraag van Natuurpunt voor de stabiliteit van de bodemlaag.

## De stations op lijn 66A

### WANTE

Vanaf 1 oktober 1902 werd op 2,4 km van het station Ingelmunster de stopplaats Wante geopend, een halteplaats voor reizigerstreinen en een laadstation voor goederen, voornamelijk vlas.

Zoals veel stationnetjes werd Wante in WOI tussen 1919 en 1922 gesloten. De stopplaats verdween definitief uit het spoorboekje in 1923. De goederenkoer verdween bij de sluiting van de lijn in 1973.

## OOSTROZEBEKE

Het station Oostrozebeke opende op kerstdag 1868 als "Oostroozebeke" en veranderde in 1968 naar "Oostrozebeke" om in 1950 de huidige naam van de gemeente te krijgen: "Oostrozebeke".



*De overweg in de Stationsstraat en hert station Oostrozebeke*

Het stond nabij de overweg en is tot heden gespaard gebleven. Het is een vrij sober gebouw met een hoog middendeel onder een overstekend zadeldak, aan beide zijden geflankeerd door een lage vleugel onder zadeldak. Hert centrale gedeelte heeft op de benedenverdieping drie muuropeningen met rondboog en op de verdieping getoogde vensters. De zijgevel van het centraal deel heeft één rondboogvenster. In de punt van de kopgevel werd een gekoppeld rondboogvenster aangebracht. Geblokte hoekpilasters markeren het middendeel en de vleugels. Onder de kopvensters van de zijvleugel, kant Stationsstraat zie je duidelijk dat het station drie benamingen kreeg.

De reizigersdienst werd tijdens de Eerste Wereldoorlog opgeschort en definitief stopgezet 8 oktober 1950. Het station bleef in dienst voor goederentransporten tot bij de sluiting van de lijn in 1972. De goederenkoer was uitgerust voor alle wagenladingen. In 1974 werden de sporen uitgebroken en het station omgebouwd tot een gezinswoning.



*Het gerestaureerde en bewaarde stationsgebouw met de drie benamingen op de gevel.*

Een leuk weetje. Op 26 juli 1888 werd een nieuwe inwoner ingeschreven in de gemeente: Charles Xavier Mathieu Gerard Daufresne de la Chevalerie! Deze 39-jarige aristocraat uit Luik werd de nieuwe stationschef van Oostrozebeke. Hij vestigde er zich met zijn gezin, zijn Spaanse adellijke echtgenote en hun drie kinderen. Het echtpaar kreeg nog twee kinderen in het station. Op 29 oktober 1892 verhuisden ze naar Deerlijk waar de man stationschef en postmeester werd, twee



functies die onlosmakelijk met elkaar verbonden waren.

## WIELSBEKE

Het eerste station te Wielsbeke was een voorlopig gebouw, vermoedelijk in hout opgetrokken. Het stond waar nu de rotonde van het kruispunt N382-Ooigemstraat ligt. In 1894 bouwde de Belgische Staat een nieuw station. Type 1893 L4 met een centraal deel met vier muuropeningen onder zadeldak, een lagere vleugel lagere vleugel met vier muuropeningen (wachtzal en magazijn) en een L-vormige vleugel (koer en aanpalende lokalen). De stationschef woonde met zijn gezin op de verdieping.

Het station was vanaf 21 september 1896 uitgerust voor alle goederenladingen. Al was ook hier het vervoer van vlas het meest voorkomend.

In 1950 werd het reizigersverkeer over de ganse lijn afgeschaft. Goederentreinen in de richting Ingelmunster reden nog tot in 1972, richting Waregem was de verbinding reeds in 1962 opgeheven. De sporen werden uitgebrouken in 1974.



Station Wielsbeke

## SINT-ELOOIS-VIJVE

Deze spoorweglijn 66A Ingelmunster - Anzegem vervulde onder meer een belangrijke rol in het transport van vlas en werd van groot belang geacht door de gemeente Sint-Eloois-Vijve. In het verslag van de gemeenteraad van 18 augustus 1868 staat te lezen dat Sint-Eloois-Vijve omwille van de "koophandel en nijverheid" een halte wenst op de spoorweglijn. De vraag werd afgewezen, maar werd opnieuw gesteld door de gemeenteraad in 1880. Na een intensieve briefwisseling en hoogoplopende discussies met de hoofdingenieur van de spoorwegen werd Sint-Eloois-Vijve dan uiteindelijk een station beloofd. De halte in Vijve was een feit vanaf 3 november 1887, hoewel zij niet helemaal was afgewerkt. De inhuldiging had plaats op 15 oktober 1892 terwijl de bouwwerken nog duurden tot in 1889. Het was een bescheiden woning

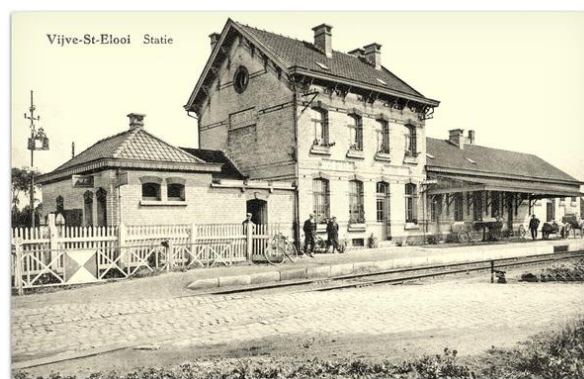
opgetrokken in baksteen met een woon- en slaapruiimte van waaruit men het loket bediende. Aan de buitenkant was er een kleine wachtzal, een magazijn en toiletten.



Het eerste station van Sint-Eloois-Vijve met de overweg en "estaminet Spiegelhof"

Het station werd een succesverhaal. In de jaren daarop groeide de vlasindustrie enorm. Het station kon de noden niet meer aan en had ook geen overkapping voor de bescherming van de reizigers tegen de regen. Het oude stationsgebouw deed tijdens de Eerste Wereldoorlog dienst als opslagplaats voor gasmaskers. Het werd erg beschadigd aan het einde van deze oorlog en werd afgebroken in 1920-1921.

Vanaf 1905 werden rond de stationsite van Vive-Saint-Eloi grondige wijzigingen voorgesteld. De Vijfse gemeenteraad zag het probleem en besliste in december 1906 om een nieuw station te bouwen op de linkerkant van de toenmalige Stationsstraat. De bouw werd voltooid in maart 1913. Tijdens WOI reden er geen reizigerstreinen meer. Een deel van het nieuwe gebouw (kolenhok en openbare toiletten) werd gebruikt als gevangenis.



Het tweede en huidige station met luifel en rolbareel

De plannen voor het nieuwe station werden getekend door architecten van de dienst Wegen en Werken van de Staatsspoorwegen en goedgekeurd door minister

Jean-Baptist Nothomb. Op 19 april 1912 legde aannemer F. Van Isterdael de eerste steen.

Het station werd een pareltje van de toen courante stationsarchitectuur, verrijkt met enkel uitzonderlijke decoratieve spitsvondigheden. Get centrale deel was voorbehouden als woning voor de stationschef en heeft vier traveeën en twee bouwlagen. Op de westelijke gevel staat de naam "St-Eloois-Vijve", op de oostelijke kant "Vive-St-Eloi". De westelijke korte vleugel omvat de toiletten, een magazijn en een koertje. De oostelijke vleugel telt tien traveeën en één bouwlaag. Hier waren de loketten, de wachtzaal en een bureel ingericht.

Het volledige gebouw werd opgetrokken in lichtbeige beschilderde baksteen, op een zwart gepekte plint. De zadeldaken zijn afgewerkt met zwarte stenen pannen. Het sanitair gebouwtje kreeg een tentdak. De lichtgekleurde gevel werd opgefleurd met rode bakstenen voor de dorpels en strekken. De bouwlagen van de stationswoning tekenden af met horizontale banden uit groen geglaazuurde steen. Het hoofdgedeelte kreeg een aparte houten kroonlijst, steunend op houten consoles en afgewerkte met lambrekijns. Tussen de consoles werden decoratieve tegeltableaus aangebracht waarop het verwerkingsproces van het vlas wordt voorgesteld. De mozaïeken zijn vermoedelijk van Italiaanse makelij. Er werd ook een luifel aangebracht, wat voor die tijd ongebruikelijk was.

Het spoorwegstation werd in 2002 beschermd omwille van het belang gevormd door de industrieel-archeologische waarde als voorbeeld van een spoorwegstation van de Belgische staat, gebouwd in de periode net voor Wereldoorlog I. Het wordt gekenmerkt door het vrij zeldzaam voorkomende materiaalgebruik, namelijk grijze baksteen verfraaid met rode baksteen. Onder de kroonlijst bevinden zich figuratieve tegeltableaus met taferelen uit de vlasnijverheid (zie boven). Ook de bareelwachterswoning, het stationsbordes en het gekasseide voorplein werden, als deel van de gehele stationsite beschermd



*Het geklasseerde station van Vijve, een parel.*

Het station **Waregem** is besproken in het hoofdstuk over de lijn 75 Gent – Kortrijk.

**HEIRWEG**

Het station Heirweg werd geopend op 25 december 1868 en werd beheerd door station Waregem. Het

station op de Heirweg (Vichtsesteenweg) was niet enkel een reizigersstation maar was vooral belangrijk voor het goederenvervoer. Niet minder dan vijf treinen kwamen tweemaal per dag voorbij. Dit station gaf de aanzet tot het ontstaan van de huidige kern van de Heirweg want op de kaart van P.C. Popp, rond 1860, telde het huidige centrum nauwelijks tien huizen. Met de spoorlijn verschenen de herbergen en winkels en ging de wijk sterk uitbreiden.

Op 1 mei 1905 werd een nieuwe laad- en loskaai in gebruik genomen. De goederenkoer was open voor alle wagenladingen en vooral voor de aanvoer van zand en as bestemd voor een bouwonderneming. Tussen Waregem en Heirweg bevonden zich vier private spooransluitingen.

De lijn voor 't Kamielken (bijnaam van de trein) was echter geen lang leven beschoren. In 1907 legden twee dertienjarige kwajongens stenen op de spoorlijn, wat leidde tot een ware ravage. Op 27 december 1908 was de trein opnieuw het mikpunt van vandalisme. Twee rijtuigen werden met stenen bekogeld. De barenen werden afgebroken en de beldraden afgerukt.



Reeds in 1934 werd het verkeer op de lijn stopgezet en in 1937 werden de sporen opgebroken. Dat het belang van de spoorlijn door de Heirwegnaren hoog ingeschat werd, blijkt uit het feit dat 't Kamielken opduikt in tal van stoeten.

Het stationsgebouw op de Heirweg bleef bewaard en werd omgevormd tot woning. Aan de overkant van de Vichtsesteenweg bleef ook nog een baanwachterswoning behouden.

Het station is een klassiek stations-gebouw uit die tijd, een type 1893 L6. Het bestaat uit een centraal gedeelte met één verdieping en een zadeldak, een lange vlakke met zes traveeën en een L-vormig aanbouwsel met zadeldak. Het gebouw is omgevormd tot een woning.

Het station **Anzegem** is besproken in het hoofdstuk over de lijn 89 Denderleeuw – Kortrijk.

## De spoorlijn 83 Kortrijk – Ronse

Reeds in 1856 werd er een concessie verleend om een spoorlijn aan te leggen van Braine-le-Comte naar Kortrijk. Omdat de oprichters hun verplichtingen niet nakwamen werd er een concessie verleend aan een andere maatschappij, de Société Anonyme du Chemin de Fer de Braine-le-Comte à Courtrai. In 1867 ging die

maatschappij op in de Société Générale d'Exploitation, een groepering van verschillende andere private maatschappijen. Hierin had de Société Anonyme des Bassins Houillers du Hainaut de grootste participatie. Hun directeur, Simon Phillipart uit Doornik, stelde alles in het werk om steenkool uit de Borinage te vervoeren en tevens mijnwerkers aan te trekken. De Bassins Houillers zorgde uiteindelijk voor de aanleg van de lijn Kortrijk-Ronse in 1869. In 1870 had de maatschappij bijna een derde van het Belgisch spoorweginet in handen. En dat werd teveel. Het bedrijf van Phillipart, maar ook de rest van de groepering van private spoorwegmaatschappijen kregen liquiditeitsproblemen. De Belgische Staat kocht in 1870 tegen een gunstige prijs 600 km spoorlijn van Phillipart. De spoorlijn 82 werd in 1872 Staatseigendom.

Op 1 juni 1869 werd de spoorlijn opengesteld door de spoorwegmaatschappij *Braine-le-Comte à Courtrai*. De lijn was enkelsporig. Tegelijk zorgde de spoorlijn voor een betere verbinding tussen de Waalse steenkoolbekkens en Kortrijk als groeiende industriestad. Langs de lijn waren verschillende spooransluitingen naar aanpalende bedrijven, zoals de dakpannenfabriek Littoral in Kortrijk, de staadraadproducent Bekaert en de elektriciteitscentrale in Zwevegem, de steenbakkerij van Moen en spinnerij Leurent in Avelgem. Zij konden via het spoor sneller bevoorrad worden.

De spoorlijn 83 bleef in werking tot na de Tweede Wereldoorlog. Tot dan werd het volledige traject uitgebaat als een niet-geëlektrificeerd enkel spoor. Het personenvervoer tussen Avelgem en Ronse werd vanaf 2 augustus 1959 stopgezet. Een jaar later, op 20 maart 1960, werd ook het personenvervoer tussen Kortrijk en Avelgem geschrapt. Het goederenvervoer tussen Kortrijk en Zwevegem-Knokke bleef tot 1966, terwijl tot 1991 goederentreinen reden tussen Kortrijk en de Bekaertfabriek in Zwevegem. De lijn werd opgebroken in de jaren 1962-1968, behalve op het baanvak Kortrijk - Zwevegem, waar de sporen bleven liggen tot in september 2003. Daarna werden de sporen opgebroken en vervangen door een fietspad, het Guldensporenpad.

## De stations op spoorlijn 83

### KORTRIJK-LUYPAERTBRUG

OP 13 september 1924 werd de onbewaakte stopplaats Kortrijk-Luypaerbrug geopend. De naam werd afgeleid van de nabijgelegen Luypaerbrug over het kanaal Bossuit-Kortrijk. Het doel van deze halte was het vlot aanbrengen van arbeiders voor de pannenfabriek Céramiques et Briquetteries Mécaniques du Littoral (nu Koramic) en het afvoeren van dakpannen. Er was ooit een privégoederenstation in de fabriek.

Gedurende twee maanden in het begin van de Tweede Wereldoorlog stopten de treinen niet meer in Kortrijk-Luypaerbrug, en dit vanaf 6 oktober 1940 tot 5 december 1940. Op 4 mei 1942 wijzigde de naam in *Luypaerbrug*, om vanaf 7 oktober 1950 officieel *Kortrijk-Luypaerbrug* te heten.

Bij de plaats van de stopplaats Luypaerbrug staat evenwel nog een plaatsnaambord in de oorspronkelijke spelling: "Luypaertbrug".

### ZWEVEGEM-BLOKKEN

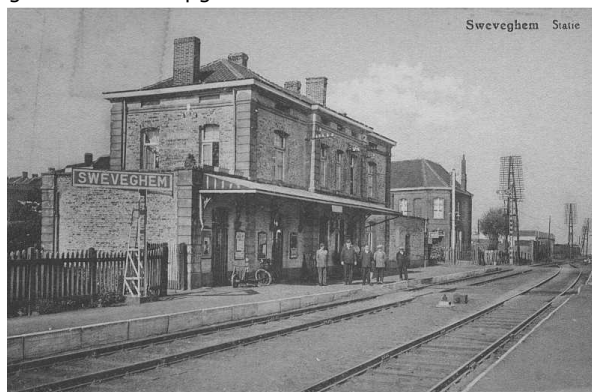
De onbewaakte stopplaats Zwevegem-Blokken lag ter hoogte van de draadtrekkerij Bekaert. Het was een los- en laadplaats en geen echt station. De halte was op 6 november 1911 in gebruik. Ook hier stopten geen treinen tijdens WOII en wel tussen 6 oktober 1940 en 4 mei 1941 en van 4 mei 1942 tot 2 november 1942. De stopplaats ging dicht op 8 oktober 1945.

### ZWEVEGEM

Het station van Zwevegem bevond zich in de Otegemstraat. Het werd in gebruik genomen op 20 mei 1869. Vanaf 15 oktober 1904 was Zwevegem open, voor alle goederenvervoer. Er was een laadrampe op de goederenkoer. In het begin van de 20ste eeuw bood het stationsgebouw ook onderdak aan het post- en telegraafkantoor.

Vroeger was er ter hoogte van het station een aftakking van het spoor naar de verderop gelegen elektriciteitscentrale (de huidige Transfosite). Zo was de aanvoer van kolen mogelijk die het ketelgebouw van de centrale als bestemming hadden. Tijdens de Tweede Wereldoorlog gingen heel wat mensen langs dat stukje treinspoor kolen oprapen die al dan niet opzettelijk van de trein waren gevallen. Er bestaan ook verhalen van mensen die tijdens de oorlog de goederenwagons uitveegden, die kolen hadden geleverd voor de centrale. In de hoeken van de wagons waren wel nog wat restjes kolen te vinden en die waren heel welkom in tijden van schaarste.

Het stationsgebouw van Zwevegem was een standaardgebouw van de oprichtende maatschappij en bestond uit een gedeelte met twee bouwlagen onder een schilddak met vijf traveeën. Drie ervan bevonden zich in het middenrisaliet. Links en rechts was er een lagere vleugel. Aan de perronzijde was een overkapping. Naast het stationsgebouw werd ook een goederenloods opgetrokken.



*Het station Zwevegem met perronluifel boven perron 1 en het plaatsnaambord "Sweveghem"*

Het eigenlijke station werd afgebroken. De voormalige goederenloods staat er wel nog en is nu een koffiefabar. In de onmiddellijke omgeving van dat gebouw heeft de

gemeente een onthardingsproject opgestart en doet er aan waterbeheer. De goederenkoer is dicht sinds augustus 1987



*Alleen de goederenloods werd bewaard.*

## KNOKKE (ZWEVEGEM)

In het dorp Knokke, nu deelgemeente van Zwevegem, was er een kleine stopplaats vanaf 1 april 1888. Er was ook een goederenkoer die vooral diende voor de pannenfabriek Briquetterie Moderne de Courtrai uit 1910 en de steenbakkerij van Valère Demeester.

## MOEN-HEESTERT

Moen-Heestert kreeg een identiek standaardstation zoals Zwevegem en Anzegem. Het station had naast een reizigersfunctie ook een goederenafdeling, voornamelijk voor de bevoorrading van de textielabriek Gratry uit 1895. Het werd geopend op 20 mei 1869. Vanaf 1 januari 1896 was het open voor alle vervoer. Er was een laadhelling voor koplading.

Het station werd na de sluiting van de spoorlijn omgevormd tot een woonhuis en is dusdanig nog steeds in gebruik.



*Het station Moen-Heestert was van het standaardtype van de Bassins Houillers.*

## AUTRIJVESTRAAT

Van de halte Autrijvestraat is te velde niets bewaard. Alleen is er een verhoging van de bedding. De halte ging open op 18 mei 1939 onder het beheer van het station Moen-Heestert. Tijdens WOI hielden de treinen er geen halt tijdens de perioden zoals in de andere stopplaatsen van de lijn. Op 1 februari 1938 werd de naam gewijzigd als "Outrijvestraat". Vanaf 8 oktober 1945 ging de halte dicht.

## AVELGEM

Het eerste stationsgebouw, een standaardtype van de spoorwegmaatschappij *Braine-le-Comte à Courtrai*, werd geopend op 20 mei 1869.

Het ontstaan in 1869 van de spoorwegverbindingen Kortrijk-Avelgem-Ronse en Avelgem-Moeskroen in 1881 was erg gunstig voor de ontsluiting en ontwikkeling van de gemeente



*Het eerste stationsgebouw van Avelgem*

In de omgeving van het station, vestigen zich verschillende Franse bedrijven. Een van die bedrijven is de spinnerij of "filature Leurent", opgericht in 1907. De opbloei wordt geremd door de Eerste Wereldoorlog. In oktober 1918 ondergaat Avelgem een Duitse beschieting en gasaanval die tientallen mensenlevens kost en zware schade aanbrengt in het dorpscentrum. Ook het station werd erg beschadigd. Het werd in 1924 vervangen door een groter gebouw, naar de plannen van architect P. Ongenae. Het tweede station was van het type "wederopbouw".



*Het station van Avelgem uit 1942*

Het zag er als en heel grotesk geheel uit. Het stationsgedeelte zat er centraal tussen en was een gebouw met een bouwlaag. Rechts daarvan was de stationswoning met twee bouwlagen opgetrokken. Aan

de linkerkant was er een bijgebouwtje met sanitair en lampisterij. Er werd een helrode baksteen gebruikt, geled door gebouchardeerde\* natuursteenbanden. De plint werd in dito blokken uitgevoerd.

Het stationsplein is thans een belangrijk knooppunt voor het busverkeer van De Lijn. Het gebouw zelf wordt door de gemeente als kunstacademie aangewend.

\* steen gehamerd met een specifieke hamerkop

## De lijn 63 Torhout - Ieper

De aanleg van het tweede lijngedeelte van Torhout over Ieper tot Armentières kende niet zo'n denderend verloop. Politiek verhinderde een vlotte start: de stad Diksmuide vond dat zij recht hadden op een spoorverbinding met Ieper en met Gistel in plaats van de geplande lijn Torhout-Staden-Langemark-Ieper.

Uiteindelijk - en vooral onder druk van Brugse politici - haalde de partij Torhout- Ieper het van de boterstad. Brugge-Torhout-Ieper-Noord-Frankrijk was vooral uit industrieel oogpunt belangrijker voor Brugge. Het traject van Torhout tot Ieper lag hoofdzakelijk in vlak land, enkel ter hoogte van Stadenberg werd er gegraven. Vanaf Boezinge tot Ieper liep het spoor ongeveer evenwijdig met de vaart Ieper - Ijzer.

De trein zorgde voor meer welstand in alle dorpen die hij tussen Torhout en Ieper aandeed. Hij bood goede verbindingen naar alle delen van België en naar Noord-Frankrijk. Dit laatste was belangrijk voor de seizoenarbeiders die op de velden of in de fabrieken in Frankrijk gingen werken.

De sectie Armentières-Waasten en de verbinding met Komen werden daadwerkelijk aangelegd door de spoorwegmaatschappij Oostende-Armentières als spoorlijn 67. Omdat de West-Vlaamse Spoorwegmaatschappij echter concurrentie vreesde, mocht het lijngedeelte Ieper-Waasten uiteindelijk niet aangelegd worden. Zodoende is de rechtstreekse verbinding Oostende-Armentières er nooit gekomen. Nochtans zou ze in die tijd zeker rendabel geweest zijn. Getuige daarvan de vele zomertreinen die Parijs rechtstreeks met Oostende verbonden. Door dit verbod van Ieper-Waasten werden die treinen dan omgelegd via Rijsel over Menen en Roeselare naar Oostende. Deze treinen - vier per dag - reden nog tot rond 1950 vooral voor het verplaatsen van seizoenarbeiders.

De opening van de lijn gebeurde in twee fases. Pas op 15 augustus 1873 was de ganse lijn open voor het verkeer. Vanaf 15 augustus 1873 reden de eerste treinen op de 32,3 km lange lijn. De maatschappij ging echter kort daarop failliet en vanaf 1880 was er de overname door de staatsspoorwegen.

De spoorlijn 63 tussen Kortemark en Ieper toont je nog de sporen van bloedige slagvelden tijdens de Eerste Wereldoorlog. In het gehucht Pilkem (nabij Ieper) sneed de spoorlijn dwars door het Britse front, waar in 1917 de Slag bij Pilkem plaatsvond.

Richting Langemark lag de spoorlijn langs de Duitse linies. Hier stond de wieg van de chemische oorlogsvoering, want op 22 april 1915 losten de Duitsers er voor het eerst chloorgas. Daardoor viel het gebied, waar nu de Duitse Militaire Begraafplaats van Langemark ligt, in Duitse handen.

De spoorlijn vormde tijdens de Eerste Wereldoorlog een belangrijke aanvoerlijn voor munitie en troepen naar het front rond Ieper. Na de Grote Oorlog verzilde de spoorweg in rustiger vaarwater. Het reizigersverkeer tussen Kortemark en Ieper daalde vanaf 1955 zienderogen.

Het baanvak Torhout - Kortemark werd in 1950 buiten dienst gesteld en in 1968 uitgebrouwen. OP 22 mei 1955 reed de laatste trein tussen Kortemark en Ieper. Op het ongeveer 10 kilometer lange traject tussen Kortemark en Westrozebeke reden tot 2003 goederentreinen, met als eindhalte het munitiedepot van Houthulst. Daarna werden de sporen en biels uitgebrouwen.

Spoorlijn 63 vormt sinds 2015 de **Vrijbosroute**, een fiets- en wandelpad. Op 25 oktober 2012 zette de provincie West-Vlaanderen het licht op groen om de spoorlijn aan te kopen. Het gaat om een "continue bedding". Ditt betekent dat er een wederinkoop voor de NMBS voorzien is indien de lijn ooit opnieuw in gebruik zouden genomen worden.

## De stations op spoorlijn 63

### SINT-JOZEF

Door toedoen van burggraaf De Jonghe d'Ardoye, volksvertegenwoordiger van het arrondissement Roeselare, werd op 1 juli 1885 de "stopplaats Hooglede" geopend. Vanaf 20 maart 1898 werd de stopplaats een "halte of statie voor reizigers, reisgoed, kleine en groote koopwaren". Op 30 juli 1898 kreeg de halte de naam "Saint-Joseph" of "Sint-Jozef" in het Vlaams.



Het stationsgebouw is van het type 1893 L4. Dergelijke gebouwen werden in gebruik genomen eind van de jaren '1880. Tot 1914 werden in België zo'n 150 stations van dit type gebouwd. Het gebouw bestond uit drie delen: in het midden een gedeelte met twee bouwlagen onder een zadeldak, een lage vleugel onder een zadeldak en een L-vormige lage vleugel. Het hoge gebouw had 4 muuropeningen en de lage vleugel vier.

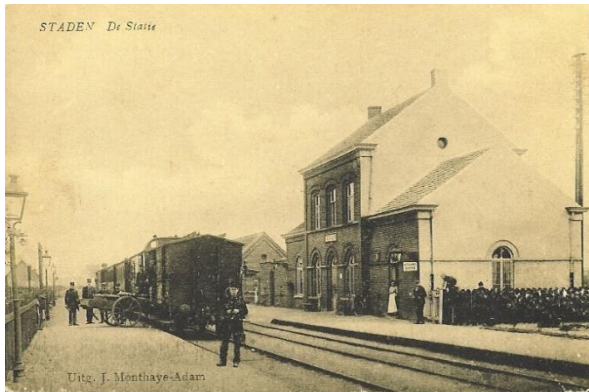
Tijdens de Eerste Wereldoorlog was het station van Sint-Jozef (De Geite) een belangrijke schakel in de aan- en afvoer van Duitse troepen en legermateriaal. Langs de spoorlijn werd een groot depot aangelegd van waaruit smalspoorlijnen vertrokken naar het pionierpark in Hooglede, het station Lichtervelde en een munitiedepot bij de wijk Haaszakhoek. In april 1915 vervoerde de lijn gasflessen naar het front. De daaropvolgende Duitse gasaanvallen van 22 april 1915 schokten de wereld.



Voor en tijdens het Britse zomeroffensief van 1917 stapten hier duizenden Duitse soldaten uit de trein, op weg naar het Houthulstfront. De Duitsers legden in 1917 langs de spoorlijn twee boogvormige sporen aan van ongeveer 250 meter om spoorweggeschut te posteren. Eén lag op de wijk "Hazewing", de tweede voorbij het station, richting Kortemark.

Het stationsgebouw zelf is nog bewaard, maar verkocht als woning sinds 1955.

## STADEN



*De laatste verrichtingen aan de trein naar Kortemark op spoor 2 te Staden*

Het concept van het station in Staden was vrij eenvoudig. Een hoog centraal gebouw met drie traveeën onder een zadeldak en aan beide zijden een vleugel met één travee. Typisch voor het station van Staden waren de rondbogige muuropeningen op de benedenverdieping.



*Het stationscomplex te Staden na de Eerste Wereldoorlog met het wederopbouw-station.*



Tegenwoordig is het gebouw eigendom van de gemeente Staden en wordt als polyvalente zaal verhuurd aan inwoners. Ter hoogte van het stationsgebouw is de Vrijbosroute onderbroken en zijn de originele rails nog te zien. Fietsers dienen een kleine omweg te maken om verder te kunnen fietsen.

Aan het station is nog een stukje spoor aangelegd. Een oude stoomlocomotief zou hier het spoordecor kunnen vervolledigen...

## WESTROZEBEKE



*Het voorlopige houten station na de Eerste Wereldoorlog*



Ook Westrozebeke kreeg na WOI een station van het "wederopbouwtype". Het station bestond uit twee delen. Het deel van het gebouw met wachtzaal en magazijn werd lager uitgevoerd en was langs de straatzijde smaller. Het dak langs de perronzijde werd over de twee delen heen in een vlak uitgevoerd.

Het station Westrozebeke ging al meer dan een halve eeuw geleden dicht voor reizigersverkeer, maar

goederenverkeer bleef mogelijk tot in 2003, dit was enkel ten behoeve van de kazerne in Houthulst. De militaire bevoorrading was de enige reden waarom het traject Kortemark-Vijfwegen niet opgebroken werd, zoals de rest van spoorlijn 63.

In 2005 werd dit stuk ten slotte ook opgebroken en omgevormd tot fietspad; de **Vrijbosroute**.

Tegenwoordig wordt het stationsgebouw door het gemeentebestuur verhuurd als polyvalente ruimte. Tegenover het station, aan de andere kant van de Vrijbosroute, is een eenvoudige betonnen rustplaats door de overheid geïnstalleerd voor fietsers en wandelaars.

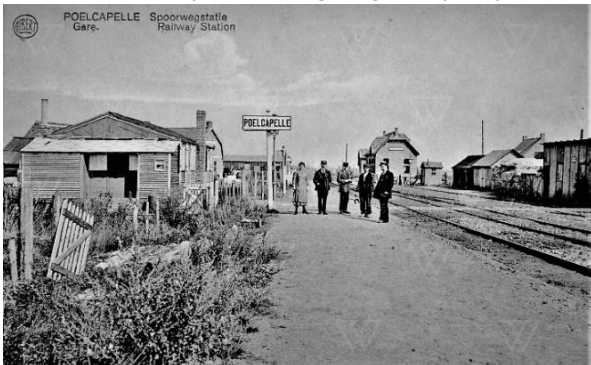


**POELKAPELLE**

Het eerste station van Poelkapelle had net als zijn buur Langemark een station met hoge gevel aan de zijvleugels.



*Het eerste station van "Poelkapelle. De trein is aan het binnenlopen, de burgers gaan op stap!*



*Het station na de Eerste Wereldoorlog. Links staan nog delen van de naoorlogse barakken en rechts een bunker*



*De trein uit Kortemark rijdt het station Poelkapelle binnen*



*Poelkapelle nu*

**LANGEMARK**



Langemark kreeg van bij de indienststelling van de lijn een stationsgebouw. Typisch was de hoge opbouw van de zijvleugel. Het was zowel reizigers- als goederenstation, waar steenkool, chicoreiwortels, bieten, ... werden gelost of geladen. Op het perron naast het station was een luifel met prachtig versierde steunpalen, zitbanken en gaslantaarns.

Tijdens WOI werd het station zwaar beschadigd. Het was verlaten en bood een desolate indruk. Van 22 april 1915 tot halfweg augustus 1917 was het bezet door Duitse troepen. De bezetter maakte van de lijn gebruik om troepen en materieel te vervoeren.

Na de oorlog kreeg Langemark, net zoals veel andere stations, een houten barak als dienstgebouw. In de winter werd gestookt in een staande kolomkachel van het type "Etat-Belge" en was het altijd snikheet. Dat

was in de zomer niet anders, want de barak was niet geïsoleerd.



*De barakkenstatie van na WOI*



*Langemark met de overweg in de Statiestraat. Let op de reuzenhoge telefoonpaal*

Op 21 december 1987 vertrok de laatste bietentrein uit Langemark. Daarna verdwenen alle spooractiviteiten.



*Nadien werd het stationsgebouw gebruikt door de brandweer van Langemark. Nu staat het te verkommeren.*

**BOEZINGE**

Het eerste station van Boezinge werd gebouwd door de "Ostende à Armentières", geopend op 15 augustus 1873 en na overname door de Staat vervangen. Door het oorlogsgeweld tijdens de Eerste Wereldoorlog werd het station zwaar beschadigd. Na de oorlog kreeg Boezinge een station van het "wederopbouwtype" met één bouwlaag en drie gekoppelde vensters. De stationschef woonde in een apart staand huis.

Boezinge was een station met goederenkoer. Er was een wijkspoor en vanaf 6 september 1888 ook een weegbrug. Vanaf 1896 stond het station open voor alle soorten ladingen. De goederenkoer werd, zoals in bijna alle andere stations op de lijn, gesloten in 1981.



*Het station, gebouwd door de Staat, voor WOI*



*Voormalig stationnetje daterend van de jaren 1920. In de nabijheid, aan spoorwegoverkant, voormalige stationschefwoning: bakstenen gebouwtje van twee bouwlagen op L-vormige plattegrond onder haakse pannen zadeldaken.*



*Het gebouw van Boezinge werd prachtig gerestaureerd en kreeg de naam "BOEI!"*

**BRIELEN (HOEKJE)**

Op lijn 63 lag er nabij Ieper een onbewaakte stopplaats "Brielen". Deze halte was slechts 1,3 km verwijderd van het station Ieper. We vonden geen afbeeldingen, noch enige informatie over deze halte. Vermoedelijk lag deze halte nabij de overweg in de Noordhofweg. Ze werd op 15 mei 1933 geopend en reeds op 16 april 1939 gesloten.

## De spoorlijn 85 Leupegem – Herseaux grens

De Belgische Staatsspoorwegen beslisten in 1877 om, zonder hulp van private ondernemingen, de lijn van Oudenaarde (Leupegem) naar Herseaux, aan te leggen. Het baanvak Avelgem – Herseaux werd in 1881 geopend en was 15,3 km lang. De verbinding Avelgem – Leupegem volgde pas tien jaar later in 1890. Nog eens negen jaar later werd het laatste deel van 2,5 km tussen Herseaux en de Frans grens afgewerkt. De lijn sloot in Frankrijk aan op de lijn naar Roubaix.

De lijn was bedoeld om pendelaars richting Wallonië en naar Noord-Frankrijk te vervoeren. Vooral in het laatste kwart van de 19de eeuw was in tijd van landbouwcrisis zochten arbeiders een uitweg naar Wallonië en Noord-Frankrijk om te werken.

Seizoenarbeiders werden ook "trimards" genoemd zodat de lijn al gauw de naam van de "trimaarzate" kreeg, een naam die thans aan het fiets- en wandelpad van Avelgem naar werd gegeven. Veel arbeiders hadden het land verlaten om in het Franse Département du Nord te gaan werken en te wonen. De komst van de nieuwe spoorlijn in 1881 bracht een nieuwe vorm van reizen: pendelen. Daarvoor konden de arbeiders beroep doen op de goedkope treinabonnementen die de spoorwegen aanboden.



Bij de terugtrekking van de geallieerden in 1940 tijdens WOII, werden alle brugovergangen van kanalen en rivieren opgeblazen. Zo ook de brug in Moen over het kanaal Kortrijk-Bossuit op 1 juni 1940. De brug was gelegen tussen de oude sluizen 4 en 5 en maakte deel uit van de lijn 85.

Het reizigersverkeer naar Frankrijk werd in 1932 opgeheven, maar goederentreinen bleven op lijn 85 rijden tot 1950. De sporen tussen Herseaux en Frankrijk werden in 1954 opgebroken. De laatste reizigerstrein tussen Leupegem en Herseaux reed op 1 augustus 1959.

Naast reizigerstreinen reden er ook goederentreinen op de lijn. Ze vervoerden voornamelijk steenkolen, bieten, afgewerkte producten van de Franse textiel fabrieken en suiker van de suikerfabriek van Helkijn. Vanaf 1928 vermoedelijk ook grondstoffen voor de eerste Belgische rubberfabriek in Spiere. De steenbakkerij van Bossuit werd via de lijn bevoorrad met Siciliaanse klei om gelige stenen te bakken.

De laatste goederenkoeren van Spiere en Sint-Denijs sloten definitief op 4 oktober 1959. OP 1 januari 1960 werd de dienst van de goederentreinen op lijn 85 opgeheven. In 1966 werden de sporen tussen Avelgem en Herseaux uitgebroken.

Tussen Spiere en Avelgem werd een fietspad op de bedding aangelegd. De route kreeg de naam **Trimaarzate**, wat verwijst naar de vroegere functie van de spoorlijn, namelijk het vervoeren van Vlaamse trimards. De route is een van de groene assen in beheer van de provincie West-Vlaanderen.

## De stations op lijn 85

### BOSSUIT

Het station Bossuit was van een ander type dan dat van Zwevegem, Heestert en Avelgem. Het werd immers gebouwd door de Belgische Staatsspoorwegen. Bossuit was van het "type 1893". Het bestond uit drie delen: een middengedeelte met vier traveeën en twee bouwlagen onder zadeldak, een lang gedeelte rechts met zes muuropeningen en links een korte L-vormige vleugel met een zadeldak. Dit alles gezien vanaf de straatzijde. De stationschef woonde boven het middengedeelte en had ook lokalen in de korte vleugel.

Het station is niet gesloopt, maar verbouwd als woonhuis.

### SINT-DENIJS-HELKIJN

Vanaf 1873 legde de Staat blijkbaar de private maatschappijen die voor hen stationsgebouwen bouwde een standaardtype op, het type "1873". De bouw werd gefinancierd door de Banque de Belgique. Het station van Sint-Denijs is hiervan een voorbeeld. Het leek goed op het later gebouwde station van Bossuit, met als verschil dat er geen L-vormige zijvleugel was maar een rechthoekige zonder muuropeningen.

Het station Sint-Denijs-Helkijn opende op 1 december 1881.



Recent werd de site rond het oude station heraangelegd. Het centrale, katalyserende element in het midden van het plein bestaat uit twee met baksteen beklede 'perrons' op zithoogte, die de lijn van het fietspad volgen. Ze vormen een abstracte herinnering aan het voormalige station en de vroegere perrons, en structureren tegelijk de hele ruimte.

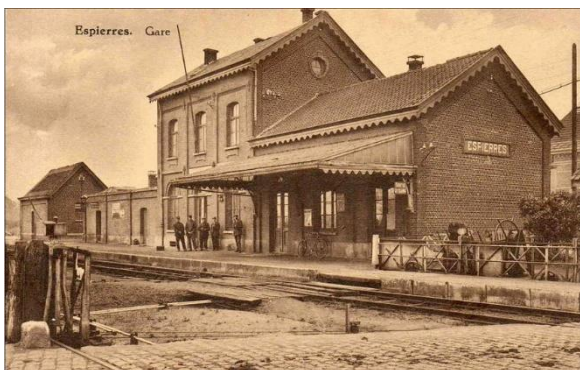
Het station werd gesloten voor reizigersverkeer op 2 augustus 1959. Op 1 januari 1960 volgde de sluiting van de goederenkoer.



Als herinnering aan de spoorweg en het station legde de gemeente Sint-Denijs-Helkijn twee perrons aan op de oude bedding van lijn 85.

## SPIERE

Het station in Spiere werd in 1881 gebouwd en was net klaar voor de ontvangst van de eerste trein op lijn 85. Het was een gebouw van het "type 1881". Hier had de rechtervleugel van het station een plat dak. Die vleugel deed dienst als woning voor de stationschef.



Het station had een goed uitgeruste goederenkoer met weegbrug en laadbrug voor koplading. Op 4 oktober 1959 was de concurrentie met het wegvervoer te fel en was de sluiting noodzakelijk.



In 1962 werd het station afgebroken.

Op 23 februari 1869 werd een belangrijke wet uitgevaardigd als gevolg van het feit dat de Compagnie de l'Est de la France door fusie met de Grande Compagnie de Luxembourg in het bezit kwam van de lijnen van Aarlen naar Brussel. De regering vreesde denationalisering van het net. De wet bepaalde dat de

private maatschappijen voortaan de toelating van de regering moesten hebben om spoorlijnen, waarvan ze concessiehouder waren, af te staan. De Staat schakelde vanaf 1870 over op het systeem van vóór 1844 en kocht systematisch de geconcedeerde lijnen terug.

De Belgische Staat nam op 1 januari 1871 een net over van meer dan 600 km van de Société des Chemins de Fer des Bassins Houillers du Hainaut. Er bleef aldus een net over van iets meer dan 400 km met lijnen van laag rendement en gesitueerd in Vlaanderen. De maatschappij bekwam ipso facto het uitbatingrecht van de West-Vlaamse spoorlijnen.

## Opnieuw de Société Anonyme des Chemins de Fer de la Flandre Occidentale van 1878 tot 1907

Door de wet van 31 mei 1878 kon de Staat de lijnen van de maatschappijen Oostende-Armentières, Veurne-Lichtervelde, Brugge-Blankenberge-Heist; Veurne-Duinkerke en enkele kleine zijtakken terugkopen. De Société Anonyme des Chemins de Fer de la Flandre Occidentale verwierf opnieuw haar zelfstandigheid omdat er met de Staat geen overeenkomst kon worden afgesloten.

## De spoorlijn 65 Roeselare - Menen

Spoorlijn 65 verbond Roeselare met Menen en verder via Halluin en Roncq naar Tourcoing. De lijn was ruim 20 km lang. Tussen Roeselare en *Vertakking Meiboom* liep die samen met spoorlijn 64. Ze werd op 14 oktober 1889 geopend door de private spoorwegmaatschappij *Flandre Occidentale*.

Enkel in Beitem en Ledegem werd een stationsgebouw opgetrokken.

Tijdens de Eerste Wereldoorlog was de lijn 65 belangrijk voor de aanvoer van Duitse troepen en materiaal naar het front. Zo vertrok er op 13 juli 1917 een Duitse compagnie per trein uit Roeselare. Een van de soldaten was Adolf Hitler. In Ledegem stapte het gezelschap uit de trein om zich te gaan voorbereiden op de Derde Slag van Ieper. Lijn 65 lag aan de Duitse zijde van het front.

Tot in 1948 reed een stoomtrein tussen Roeselare en Menen. Nadien werden de reizigers vervoerd met een "mazoutje", een dieselmotorwagen. Op 8 oktober 1950 werd het reizigersverkeer opgeheven. Tussen Roeselare en Beitem verdween het goederenverkeer in 1952; in 1955 werden de sporen opgebroken. Tussen Beitem en Menen bleef nog tot in 1975 goederen-

| 65 Roeselare - Meenen - Tourcoing 65 |                       |      |      |      |      |       |       |       |       |       |      |
|--------------------------------------|-----------------------|------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|------|
| K                                    | STATION               | TA   | TA   | TA   | TA   | TA    | TA    | TA    | TA    | TA    | TA   |
|                                      |                       | 8099 | 8099 | 8099 | 8099 | 8099  | 8099  | 8099  | 8099  | 8099  | 8099 |
| 0                                    | Roeselare             | —    | 5.45 | 7.12 | 9.40 | 12.15 | 16.01 | 17.15 | 18.41 | 20.11 | —    |
| 2                                    | Meiboom               | —    | 5.48 | 7.14 | 9.43 | 12.18 | 16.11 | 17.18 | 18.44 | 20.14 | —    |
| 4                                    | Zilverberg            | —    | 5.52 | 7.18 | 9.47 | 12.22 | 16.15 | 17.22 | 18.48 | 20.18 | —    |
| 6                                    | Beythen               | —    | 5.55 | 7.21 | 9.50 | 12.25 | 16.18 | 17.25 | 18.51 | 20.21 | —    |
| 11                                   | Ledegem-Dadizele      | —    | 6.2  | 7.28 | 9.57 | 12.32 | 16.25 | 17.32 | 18.58 | 20.28 | —    |
| 13                                   | Moorsele-Kezelberg    | —    | 6.9  | 7.34 | 10.3 | 12.38 | 16.31 | 17.38 | 19.4  | 20.34 | —    |
| 16                                   | Meenen (Bruggep.)     | —    | 6.15 | 7.39 | 10.8 | 12.43 | 16.36 | 17.43 | 19.10 | 20.39 | —    |
| 18                                   | Meenen (V.)           | —    | 6.12 | —    | —    | —     | —     | —     | —     | —     | —    |
| —                                    | Konijn 69             | —    | 6.43 | 8.11 | —    | 13.16 | 17.01 | —     | —     | —     | —    |
| 2                                    | Halluin               | —    | 6.17 | —    | —    | —     | —     | —     | —     | —     | —    |
| —                                    | Le Pollegrin          | —    | 6.45 | —    | —    | —     | —     | —     | —     | —     | —    |
| 6                                    | Roncq                 | —    | 6.52 | —    | —    | —     | —     | —     | —     | —     | —    |
| —                                    | Pied-de-Bouff         | —    | 7.9  | —    | —    | —     | —     | —     | —     | —     | —    |
| 10                                   | Tourcoing-les-Francis | —    | 7.11 | —    | —    | —     | —     | —     | —     | —     | —    |
| —                                    | Bianc-Séau            | —    | 7.16 | —    | —    | —     | —     | —     | —     | —     | —    |
| 14                                   | Tourcoing             | —    | 7.20 | —    | —    | —     | —     | —     | —     | —     | —    |

Uittreksel uit het spoorboekje van 1949.

verkeer mogelijk. In 1978 werden ook daar de sporen opgebroken.

In 2013 is ook het stuk tussen Menen en de Franse grens, gebruikt als industrieaansluiting naar schrootverwerker Galloo, opgebroken (het spoor eindigt enkele meter na de aftakking vanaf lijn 69).

Op de bedding van de verdwenen spoorlijn werd een fiets- en wandelpad aangelegd met de naam Kezelbergrouete. Het is een van de groene assen in beheer van de provincie West-Vlaanderen.

De spoorlijn was enkelsporig uitgevoerd.

## De stations op spoorlijn 65

### MEIBOOM

De onbewaakte stopplaats "Meyboom" werd op 1 juni 1891 geopend door de Flandre Occidentale. Het perron lag op amper 1781 meter van het station Roeselare.

Na WO I werd Meiboom heropend op 1 oktober 1920. De halte sloot op 14 juni 1924 en weer geopend vanaf 6 oktober 1940 als "Meiboom". Vanaf 4 mei 1942 werd de naam gewijzigd als "Meiboom-West" en was de halte een facultatieve stopplaats. Na 1 november 1943 werd Meiboom opnieuw een vaste stopplaats. Daar zijn Duitse bemoeiingen geweest.

### DEN AAP

### ZILVERBERG

In het Jaarverslag van de Spoorwegen van 1896 werd melding gemaakt van de "Création d'un point d'arrêt "den Aap" sur la ligne de Menin à Roulers", onder het beheer van Beitem. Als op 1 december 1908 het station Beitem degradeerde van station naar halte, viel "Den Aap" onder het toezicht van Roeselare.

Zoals veel stopplaatsen werd ook Den Aap gesloten voor reizigersverkeer tijdens WO I. De halte werd vanaf 1 oktober 1920 heropend. Niet voor lang, want vanaf 3 januari 1921 ging het slot weer op de halte. In 1923 werd de stopplaats zelfs definitief geschrapt.

Het dorpje Zilverberg ligt bijna een kilometer ten zuiden van het centrum van de stad Roeselare, op het grondgebied van de Roeselaarse deelgemeente Rumbeke. Het dorp is ontstaan uit twee voormalige gehuchten, namelijk *Den Aap* (naar de gelijknamige voormalige herberg van 1778) en *Zilverberg*, waaraan *Den Aap* werd vastgebouwd. Het Spoorboekje van 1932 meldt dat de stopplaats Zilverberg is heropend. Dit doet ons vragen stellen omtrent de naamgeving van deze twee stopplaatsen.

### BEITEM

Station Beitem is een voormalig spoorwegstation in het gehucht Beitem, dat op grondgebied ligt van Rumbeke, een deelgemeente van de stad Roeselare.

Het Jaarverslag van de Spoorwegen van 1889 maakt melding van de opening van de nieuwe halte "Beythem" op de lijn Roeselare – Menen. In 1896 wordt Beitem een station.

Bij de overname van de FO door de Staatsspoorwegen in 1907 werd gemeld dat het station Beythem open is voor alle diensten, behalve "équipages et tapissières". Er is geen laadrampe en geen weegbrug.

Het Amtliches Kursbuch van de Duitse bezetter meldt dat vanaf 1 maart 1916 Beythem bediend wordt door militaire treinen.



*Station van Beitem met daarachter herberg "In Beythem statie paardenstal".*

Omstreeks 1890 namen de Staatsspoorwegen een nieuw type stationsgebouw in gebruik. Het officieel plan vermeldt echter geen datum zodat het niet exact kan bepaald worden wanneer het eerste gebouw van dit type opgericht werd.

Het gebouw was erg bescheiden uitgevoerd in rode bakstenen. Het bestond uit een hoog middendeel met twee vensters aan de spoorzijde en één deur aan de straatkant. Aan de ene zijde was er een korte vleugel en aan de andere kant een langer gedeelte. Beide delen hadden een gesnuit zadeldak. Het centraal gedeelte was voorzien van een schilddak met de nok haaks op de sporen.

Enkel in Beitem, Ramskapelle en Wijnendale werd dergelijk gebouwd opgetrokken.

### LEDEGEM - DADIZELE

Het station Ledegem-Dadizele dateert van 1889 en ligt tussen de woonkernen Ledegem en Dadizele, vandaar de dubbele benaming. In de Eerste Wereldoorlog speelde het station een belangrijke rol in de bevoorrading van het front door de Duitse bezetter via een netwerk van smalspoorlijnen. Het station werd vanaf 1 oktober 1915 bediend door militaire treinen.



*De perronkant van het stationsgebouw van Ledegem-Dadizele met rechts de molen "De Grote Macht"*

Het stationsgebouw bestond uit drie delen: een centraal deel met twee bouwlagen onder een schilddak en aan beide zijden een lage vleugel met een gesnuit zadeldak. De gevels aan de straatzijde en de gevels aan de perronzijde waren niet identiek. Langs de straatkant telde het hoofdgebouw drie muuropeningen en langs de perronkant vijf. Ook de gevels van de lage vleugels waren verschillend met twee muuropeningen langs de straat en drie langs het perron. Het gebouw werd opgetrokken in rode baksteen. Het licht vooruitspringend hoofdgedeelte werd deels versierd met gecementeerde siervoegen. De vensters van de loketruimte werden beveiligd met tralies.



*De Straatgevel van station.*

Het station Ledegem-Dadizele werd gesloten in 1975. Het gebouw is omgevormd tot een woning met garages.

### MOORSELE-KEZELBERG

De onbewaakte stopplaats Moorsele-Kezelberg opende in 1893. De stopplaats werd genoemd naar de Kezelberg, een uitloper van de "rug van Westrozebeke". De naam 'Kezelberg' zou komen van de kiezels die je er in de ondergrond aantreft.

Nadat de reizigersdienst op de lijn was opgeheven (8 oktober 1950) werd de stopplaats gesloten.

### MENEN – BRUGGEPOORT

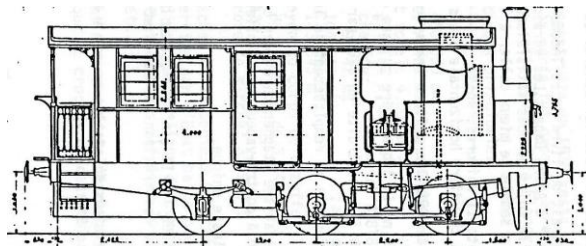
Net als de stopplaats "Menen-Koekoek" op de lijn 69 opende op de lijn 65 een onbewaakte stopplaats "Menen-Bruggepoort". Vermoedelijk had een en ander te maken met de bevolkingstoename van de stad Menen. De beide halten werden geopend op 22 mei 1932.

Gedurende bijna 30 jaar - de langste periode in haar bestaan - bleef de F.O. opnieuw autonoom fungeren. De maatschappij stelde alles in het werk om het hoofd boven water te houden. Eén van de meest markante bewijzen ervan is de organisatie van de treindienst bij middel van stoomrijtuigen. Door het inzetten van deze "lichte" treinen werden de kosten gedrukt op de verkeersarme lijnen. De maatschappij opende op de lijn Brugge - Kortrijk een aantal bijkomende stopplaatsen: Veldegem (1891), Sint-Michiels (1892), Kachtem (1892) en Sint-Katharina-Kapelle (1894). Het rijcomfort verbeterde door de geleidelijke vervanging van de rails door spoorstaven van 9 à 12m van 38 kg de lopende meter.

Op 31 december 1894 bezat de F.O. 38 locomotieven, 7 stoomrijtuigen, 144 rijtuigen en 518 goederenwagens. De maatschappij had toen 273 bedienden en 885 werklieden in dienst.

De Flandre Occidentale, die nog poogde de lijn Brugge-Kortrijk op dubbelspoor te brengen, moest afzien van haar plannen. Ze stond het lot van veel concessies te wachten: de overname door de Belgische Staat. In de voorwaarden die de overdracht regelden werd bepaald dat de aandelen op het eind van de vergunning van de concessie 21 fr. zouden opbrengen en aan 700 fr. uitgekeerd. Er was sprake van een bedrag van 63 miljoen. Op 9 mei 1906 legde minister Liebaert daartoe een wetsontwerp neer. De wet van 10 juli 1907 waarbij de overname van de Société Anonyme des chemins de fer de la Flandre Occidentale door de staat werd geregeld verscheen in het *Staatsblad* van 31 oktober 1907.

Het baanvak Torhout-Brugge moest het met zijn enkelspoor blijven stellen terwijl er tussen Torhout en Kortrijk in 1910 reeds twee sporen waren aangelegd. Het deel Torhout-Kortrijk van de lijn werd immers aangezien als het verlengde van de internationale lijn van Oostende naar Frankrijk.



*Een stoomrijtuig van de FO*

**De lijnen, aangelegd voor militaire behoeften in de Eerste Wereldoorlog**

**De lijn 76 Adinkerke-De Panne – Poperinge**

In 1915 stabiliseerde het oorlogsfont zich rond de onder water gezette IJzervallei, waarbij de spoorlijn van Diksmuide naar Nieuwpoort als waterdam fungeerde. De geallieerde troepen, Belgen, Frans en Britten verdedigden het restje van België vanuit het hart van de Westhoek. De bevoorrading gebeurde aanvankelijk via de spoorlijn 73 Diksmuide - Adinkerke vanuit een distributiecentrum dat ze hadden opgebouwd in de duinen van Adinkerke. Daar kwamen treinen met voeding, troepen, munitie en allerhande benodigheden aan uit de havens van Calais en Dunkerque.

De Duitse stellingen voor de IJzer waren bij machte de spoorlijn 73 te beschieten tot aan het station Veurne. Een groot gevaar dus voor de bevoorrading van onze troepen, die de enkelsporige lijn zelfs hadden ondubbeld tot Oostkerke. Om deze problemen op te lossen ontwierp de Belgische Genie eind 1915 een spoorlijn die vertrok vanuit Adinkerke-De Panne om dwars door de velden zuidwaarts de wijk Waayenburg, ongeveer 2 km ten zuiden van Beveren-aan-de-IJzer te bereiken.

De werken begonnen op 1 september 1915 vanuit Adinkerke en al op 16 juni 1916 konden de eerste treinen rijden tot Proven, waar de in 1916 aangelegde Britse spoorlijn uit Bergues werd bereikt. Het

aanleggen van de lijn gebeurde voornamelijk door “des civils militaires”, burgers die door het leger waren opgeëist en ingedeeld bij de 1ste brigade. Het laatste deel van de lijn, tussen Klein-Leisele en Poperinge werd in nauwe samenwerking tussen de Belgische en Franse Genie gebouwd. De lijn was 34 km lang.



Loop van de lijn 76

Het traject liep door de velden, elk dorpscentrum vermijdend. Dit had voor gevolg dat vooral landbouwers door de militaire overheid werden onteigend uit “tijdelijke noodzaak” zoals het in hun akten werd vermeld.

De strategische spoorlijn mondde niet uit in het station van Poperinge, maar wel zo’n 3 km te westen, nabij Proven. Ze sloot daar aan op de lijn Haezebrouck – Poperinge (lijn 69). In de loop van 1917 werd de lijn

op dubbelspoor uitgebouwd door de Fransen en de Britten, met het doel hun legers te bevoorraden.

Na de oorlog besliste de toenmalige directie van de NMBS om de lijn over te nemen en te exploiteren. De lijn werd aanvankelijk druk bereden door nieuwsgierige reizigers die een kijkje kwamen nemen in de verwoeste gewesten. Maar ook economische redenen lagen aan de basis van het officialiseren van de overname, die dateert van 30 september 1920. Deze datum gold dus als inhuldigingsdatum van de spoorlijn 76. De eerste dienstregelingen verschenen echter pas in het spoorboekje van 1923 terwijl de schets van de lijn al in dat van 1921 en 1922 was afgedrukt. De laatste vermelding in het spoorboekje dateert van de zomereditie van 1933.

Er reden dagelijks twee treinen in elke richting tussen Poperinge en Adinkerke-De Panne. Daarnaast reed er in het weekend in de zomermaanden een exprestrein komende van Kortrijk. De treinen bestonden uit houten rijtuigen gesleept door een locomotief type 11. Onderweg werd er aanvankelijk halt gehouden in acht stopplaatsen: Proven, Waayenburg, Klein Leisele, Kruiske, Izenberge, Elzentap, Moerhoek en Oosthoek. Later werden enkele haltes afgeschaft en kregen andere een nieuwe naam. Zo werd Elzentap gewijzigd in Houtem-Wulveringham, Izenberge werd Leisele-Izenberge en Klein Leisele werd Beveren. De stopplaatsen werden na de oorlog uitgerust met een schamele houten barak.

De NMBS wilde de gammele brug over de IJzer op de wijk Waayenburg niet meer vernieuwen en zo ontstonden twee goederenspoorlijnen: Adinkerke - Beveren en Roesbrugge - Poperinge, voornamelijk voor het vervoer van suikerbieten. Deze lijngedeelten bleven behouden tot eind 1941. Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd op bevel van de Duitsers het goederenverkeer stopgezet en werden de sporen uitgebroken. De bezetter gebruikte de rails in Frankrijk voor de aanleg van strategische spooraansluitingen aan de kust. In het landschap zijn nog verschillende restanten te vinden van de spoorlijn.

### De spoorlijn 69B Warneton (Waasten) - Nieuwkerke

Lijn 69B lag in Henegouwen en West-Vlaanderen. Ze begon in Waasten, waar de lijn afsplitste van spoorlijn 67 Komen - Le Touquet. Het eindpunt lag in Nieuwkerke.

De lijn is tijdens de Eerste Wereldoorlog door het Engelse leger vanuit Bailleul (Belle) in Frankrijk aangelegd ter bevoorrading van het IJzerfront. De spoorlijn liep ten zuiden van Dranouter, tussen Wulvergem en Nieuwkerke, tot aan de steenweg Mesen - Ploegsteert. Dit gedeelte werd geopend in de zomer van 1916 en in maart 1918 verlengd tot de artilleriestelling bij Mesen. Op 30 oktober werd de lijn verlengd tot Waasten.

Tijdens het Duitse voorjaarsoffensief in 1918 moest het Britse leger zich terugtrekken en werd de lijn opgebroken, maar na het succesvolle geallieerde tegenoffensief werd de lijn eind september, begin oktober heropend. De Britse legerleiding besliste vervolgens de lijn te verlengen tot Warneton, deze verlenging werd geopend op 30 oktober 1918, kort voor de wapenstilstand.

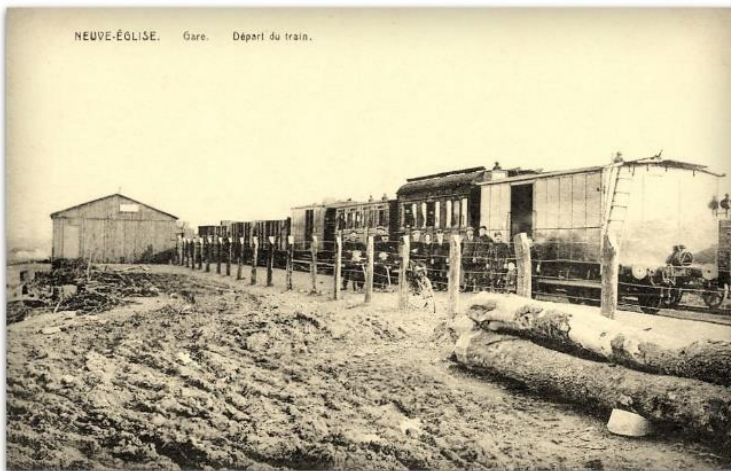


Na de oorlog werd het gedeelte van Waasten tot Nieuwkerke opgenomen in het net van de staatsspoorwegen. Reizigersverkeer was er van 30 september 1920 tot 6 oktober 1929. Tot 1962 is de lijn in gebruik geweest voor goederenverkeer en opgebroken in 1965.

Op het West-Vlaamse deel van de lijn waren er twee stations: [Mesen](#) en [Nieuwkerke](#). Er is geen afbeelding van de halte Mesen. Beide stations waren een tijd open voor wagenladingen, maar werden op 15 mei 1928 gesloten.

## Afbeeldingen

Van de beide spoorlijnen zijn er jammer genoeg weinig beelden beschikbaar. Het Koninklijk Legermuseum te



Brussel bezit een aantal foto's van de installaties langsheen deze lijnen. Ze vertonen in de meeste gevallen militaire objecten. Enkel van station Nieuwkerke hebben we een afbeelding.

## Lijn aangelegd door de Belgische Staat, De spoorlijn 51A Vertakking Blauwe Toren – Zeebrugge

In 1895 werd beslist om een haven te bouwen aan de kust tussen Blankenberge en Heist: Zee-Brugge was geboren. De werken werden met grote spoed aangevat. In 1904 reeds was de zeesluis klaar. Grootse plannen werden gesmeed. Naar verwachting zou Brugge een enorme bevolkingstoename zou kennen. En meer volk betekent meer vraag naar vervoer. De spoorwegen speelden daar dan ook gretig op in.

Al in 1902 werden voorbereidende werken uitgevoerd voor de aanleg van een rechtstreekse lijn van Brugge naar de nieuwe haven. Op 9 maart 1904 werd de lijn openbaar aanbesteed. Het bestek bedroeg 466.023 fr. 10 ct. Aannemer J. Van den Cloot uit Antwerpen haalde het werk binnen met een bod van 527.535 frank.

Ook het station in Brugge werd aangepast. Een deel van het rangerstation aan het Speytje werd uitgebreid.

De nieuwe lijn van Brugge naar Zee-Brugge werd op 1 mei 1906 in dienst gesteld. De lijn was 9 km 361 m. lang en omvatte daarnaast nog 8 km. 282 m. industrieel spoor. Het spoor naar de havendam (2 km. 166 m.) kwam op 3 juni 1906 in gebruik.

De Minister van Spoorwegen sloot op 30 april 1906 een contract af met de Lancashire en Yorkshire Railway uit Manchester, Engeland, om als proef vanaf 1 juni 1906 een wekelijkse dienst voor reizigers in te richten tussen Hull en Brussel, langs de nieuwe lijn Brugge-Zeebrugge. Op zondag 3 juni 1906 werd deze dienst ingehuldigd te Brugge met de komst van de eerste boot uit Hull, de "Duke of Clearance". Al gauw was de boot gedoopt in de streek: "den uulboat". De "Duke of Clearance" vertrok op zaterdag en woensdagen uit Hull om 18.00 u. en voer 's morgens om 7.00 u. te Zeebrugge binnen. Aan het zeestation, dat daartoe speciaal was opgericht aan de voet van de Havendam, vertrok om 8.00 u. op zondagen en donderdagen trein nr. 190 naar Brussel Noord. Te Brussel Noord waren onmiddellijke aansluitingen voorzien naar Köln en Luxemburg-Basel.

De maandagen en donderdagen kon je uit Brussel om 16.27 u. vertrekken met trein 191 naar Zeebrugge, waar de Duke of Clearance om 19.00 u. afvoer. Je bereikte Hull werd om 8.00 u. de volgende morgen.

Op 14 april 1906 werd een beperkte aanbesteding gehouden voor het bouwen van een voorlopig gebouw in hout in het station "Zee-Brugge". Het bestek bedroeg 2.360 fr. 41 ct. en de aanneming werd toegewezen aan M. Neutens uit Brugge voor 2.580 frank. Het gebouw was gelegen op de oude lijn van Blankenberge, langs de duinen, richting Heist. Het stond ongeveer ter hoogte van de huidige Strandwijk in Zeebrugge.

Op 1 oktober 1908 werden belangrijke wijzigingen aangebracht in het spoorwegverkeer naar de Oostkust. De sectie tussen de stations Blankenberge en Zeebrugge Midden werden afgeschaft. Blankenberge werd eindstation. De nieuwe lijn van Brugge naar Heist werd op volledige wijze uitgebaut voor zowel reizigers- als goederenverkeer. Lissewege kreeg een nieuw station, voorzien van een weegbrug en los- en laadkaai. Een nieuwe stopplaats "Dudzele-Vaart" werd in gebruik genomen. Deze stopplaats was gelegen aan de kruising met de weg naar Dudzele. Meteen werd de stationsnaam van het station Lissewege, dat op de lijn naar Blankenberge lag, omgedoopt in "Zuyenkerke".

Op de nieuwe spoorlijn werd het blokstelsel per telegraaf toegepast. De oude bedding tussen Blankenberge en Zeebrugge werd overgedragen aan de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, die er onmiddellijk een nieuw spoor legde. De tramlijn Oostende-Blankenberge werd aldus verlengd tot Heist.

Op de brug in Heist-Sluizen werd een verstrengeld spoor gelegd: tram- en treinsporen lagen naast elkaar op dezelfde dwarsligger. Uiteraard belette een veiligheidssysteem met seinen dat tram en trein elkaar ontmoetten op de brug.

Vanaf 1 oktober 1908 hielden de treinen naar Blankenberge halt te Brugge-Noord, Dudzele en Zuyenkerke. Er reden dagelijks 7 treinen in de beide richtingen. Tussen Brugge en "Heyst" ontmoette men de stationnetjes Brugge-Noord, Dudzele Vaart, Lisseweghe, Zee-Brugge West, Zee-Brugge Midden en Heyst Sluizen. Op deze lijn reden 8 treinen op en af per dag.

Je merkte op dat ik Zee-Brugge in twee woorden schreef. Dat was de schrijfwijze die werd gebruikt in de eerste jaren dat de haven werd aangelegd. Het is door de spoorweg dat de naam uiteindelijk veranderde in Zeebrugge. Zo stond het voor het eerst op het plaatsnaambord van het station.

Behalve voor goedertransport was de lijn ook bedoeld voor passagiersvervoer van en naar Zeebrugge en Heist. In Zeebrugge boog de lijn dan ook naar het oosten af, tot Heist (in 1920 doorgetrokken tot Knokke). Het baanvak Zeebrugge-Heist liep tot 1951 langs de kust. Na de omvormingswerken, die eigenlijk de verhuis inhielden van het station Heist, liep de lijn meer oostelijk op een spoorberm. In 1983 werd dit baanvak op zijn beurt weer vervangen door de nieuwe spoorlijn 51B als gevolg van de uitbreiding van de haven in Zeebrugge.

Een gedeelte van het oude tracé tot de Pierre Vandammesluis was tot 2011 in gebruik als industriële lijn 202 naar de Zweedse Kaai. Het grootste deel van de spoorinfrastructuur is er nog, maar de kruising met het traject van de Kusttram is opgebroken. Er kan dus momenteel geen trein meer rijden op deze lijn.

De beslissing voor de uitbreiding van de voor- en achterhaven van Zeebrugge, en de bouw van een nieuwe zeesluis tussen de bestaande achterhavenverbinding en de woonkern van Heist, betekende voor Knokke-Heist een bedreiging voor de spoorwegverbinding Brugge-Knokke. Twee oplossingen waren mogelijk: een tunnel onder de nieuwe sluis of een omlegging van het spoortraject rond de geplande havenuitbreiding. De tunnel bleek te duur en technisch moeilijk haalbaar. Het nieuwe baanvak kwam er wel.

De bestaande lijn 51A Brugge-Zeebrugge-Heist-Knokke vertakt ter hoogte van km-paal 100 richting Dudzele om via een nieuwe klapbrug met seinstation over het Boudewijnkanaal, ten noorden van deze dorpskern op de linkeroever van het Schipdonk kanaal uit te komen. De sporen volgden het kanaal om via een dubbele kokerbrug het Schipdonk- en Leopoldkanaal over te steken. Een km voor Heist kwam de lijn weer op het oude baanvak Zeebrugge-Knokke terecht. In de nacht van 15 op 16 mei 1983 werd de oude enkelsporige lijn Zeebrugge-Heist onderbroken en het intussen in dubbelspoor aangelegde baanvak Heist-Knokke aan het nieuwe baanvak gekoppeld. De laatste trein uit Knokke op 15 mei 1983 sloot het oude enkelspoor. Zeebrugge werd een terminusstation.

De vroegere gelijkgrondse vertakking Blauwe Toren (aftakking spoorlijn 51A van spoorlijn 51) is sedert 2015 omgevormd tot een ongelijkvloerse vertakking door de bouw van een viaduct voor het spoor richting Brugge van de lijn 51 (Brugge - Blankenberge) over de sporen van de lijn 51A (Y Blauwe Toren - Zeebrugge).

De dagcapaciteit van de sporen op dit baanvak was door de gelijkvloerse vertakking ernstig beperkt door de versnijdingen met andere treinbewegingen. Door de bouw van deze Engelse vertakking kon de

capaciteit van de spoorlijn onmiddellijk verhogen zonder de aanleg van nieuwe sporen.

## De stations op spoorlijn 51A

### DUDZELE-VAART

Bij de indienststelling van de nieuwe lijn naar Zeebrugge werd in de Stationsweg in Dudzele een nieuwe stopplaats "Dudzele-Vaart" in gebruik genomen. Deze stopplaats was gelegen in dezelfde straat als het station Dudzele op lijn 51 naar Blankenberge. De stopplaats werd geopend op 1 oktober 1908 als "Dudzele-Vaart". Later, bij de opening van het kanaal van Brugge naar Zeebrugge (het huidige Boudewijnkanaal) werd de naam gewijzigd als "Dudzele-Kanaal".

De halte werd na WO I tijdelijk opgeheven tussen 1919 en 1922. In 1923 werd het volledig afgeschaft.



*De onbewaakte stopplaats Dudzele-Vaart met de overweg in de Stationsweg.*

### LISSEWEGE

Station Lissewege is een spoorwegstation langs spoorlijn 51A in het dorp Lissewege in de gelijknamige Brugse deelgemeente. Voor de aanleg van spoorlijn 51A bevond er zich tot 1908 een halte "Lissewege" op de spoorlijn 51 op de plaats die later de halte



Zuienkerke werd. Het huidige station werd gebouwd in 1905-1906, tegelijk met de aanleg van de lijn 51A die de nieuwe haven van Zeebrugge moest ontsluiten. Het is opgetrokken volgens de standaardplannen die toen gebruikelijk waren bij de Belgische Staatsspoorwegen. Het station werd op 1 juni 1917 geopend. Tussen de opening van de lijn (1 oktober 1908) en het openen van het nieuwe station diende een houten barak als ontvangstgebouw.

Vanaf 24 september 1908 was Lissewege open voor alle diensten. Er was een laadhelling en een weegbrug. In 1926 werd Lissewege een gewone halte.

Het werd op 15 oktober 2003 als monument beschermd. In 2006 verkocht de NMBS het gebouw, dat al enige tijd niet meer in gebruik was, aan een Britse vastgoedmakelaar, die er evenwel verder niets mee aanving. In 2009 werd het inmiddels vervallen gebouw opnieuw verkocht aan een privépersoon uit De Haan. Hij liet het restaureren en opende er op 16 juli 2011 een tentoonstellingsruimte en kunstgalerij. Sinds januari 2014 zijn in het gebouw een brasserie, wijnwinkel, kunstgalerij en een vakantieappartement gevestigd.



Het station is van het standaardtype 1895. Vroeger had het station een luifel, zoals je hierboven kunt zien. Ook de woning van de overwegwachter is bewaard en als monument beschermd. Hierin woonde destijds overwegwachter. Dit witte gebouw staat naast de opslagloods aan de overkant van de spoorweg, recht tegenover de lagere school.

## ZWANKENDAMME

Op 5 oktober 1947 werd tussen het station Lissewege en het station Zeebrugge een onbewaakte stopplaats



geopend voor werklieden die in de Cokesfabriek en de glasfabriek van Glaverbel gingen werken. Het sluiten van de cokesfabriek en de twee glasovens bij Glaverbel waren de oorzaak van het grote verlies aan opstappende en afstappende reizigers.

Wegens de groei van de haven van Zeebrugge werden de bestaande sporen van het rangeerstation Zeebrugge-vorming gemoderniseerd langs beide kanten van het hoofdspoor van de spoorlijn 51A en werden ze omgevormd tot een enkel vormingscomplex dat grenst aan het hoofdspoor. De halte Zwankendamme bevond zich in het midden van het nieuwe aankomst- en vertrekcomplex en kon dus niet worden behouden.

De halte werd slechts door een beperkt aantal reizigers gebruikt. Het dorp Zwankendamme werd voldoende ontsloten, onder meer dankzij een fietspad naar Lissewege en voldoende parkeerplaatsen in Lissewege. Het geluid dat de nieuwe sporenbundel teweeg brengt werd afgeschermd met een geluidsberm

## ZEEBRUGGE-VORMING

Station Zeebrugge-Vorming (voorheen Zeebrugge-West) is een rangeerstation langs de spoorlijnen 51A en 51A/1 in de haven van Brugge-Zeebrugge. Het werd geopend op 1 mei 1906, enkel voor goederenverkeer en had twee aansluitingen: de cokesfabriek Rombacher Hüttewerke en de Société des Briquettes de Houille de Zeebrugge. Het station was ook open voor alle andere goederendiensten.

Het station telde twee bundels - A en B - met respectievelijk 9 en 19 sporen. In 1924 werd ook een bundel C (3 sporen) aangelegd voor de bediening van de treinferryterminal.

Vanaf 2009 werden de drie bundels omgevormd tot één vormingsbundel met 30 rangeersporen. In het verlengde van deze bundel is ter hoogte van het dorp Zwankendamme een nieuwe aankomst- en vertrekbundel met 10 sporen aangelegd, die in de toekomst tot 24 sporen zal uitgebreid worden.

In dit nieuwe vormingsstation worden enerzijds de wagons komende van de verschillende haventerminals aan elkaar gekoppeld al naargelang de bestemming van de treinen. Anderzijds worden de wagons komende van het hinterland gesplitst in functie van de terminals waarvoor hun lading bestemd is.



Een deel van de samengevoegde bundels A en B van Zeebrugge-Vorming

## Treinen reizen per boot!

Begin van de jaren '20 besloten de twee particuliere maatschappijen "Belgisch-Engelse Maatschappij der Ferry-Boats" (B.E.F.) en "Great Eastern Train Ferries Ltd" (G.E.T.F.) om een ferry-boatsdienst te organiseren tussen Zeebrugge en Harwich. Daarbij werden in beide havens speciale installaties gebouwd om de spoorwagens toe te laten de boot te nemen. Op 24 april 1924 werd de aanlegsteiger in de achterhaven te Zeebrugge ingehuldigd in aanwezigheid van prins Leopold.

De Engelse maatschappij GETF stelde drie boten ter beschikking, die in 1917 door het Engelse Ministerie van Oorlog werden gebouwd met het oog op het vervoer van het rollend spoorwegmaterieel en van zwaar legermaterieel bestemd voor de operaties van het Britse leger op Frans grondgebied. De boten kregen de benaming Ferry 1,2 en 3. Prins Leopold liet op 24 april 1924 de Ferry nr. 3 vertrekken met een lading van 100 ton aan boord.

Eén van de gevolgen van de ingebruikname van de trein-ferryverbinding was het oprichten in 1938 (M.B. van de sporaansluiting dateert van 23 oktober 1938) van een zeegrensslachterij, Z.A.M. Zeebrugge Abbatoir Maritime, in de nabijheid van de aanlegsteiger. Het bedrijf is ondertussen wegens faling opgedoekt.

De ferrydienst werd op 1 september 1939 opgeschort, datum waarop Engeland in oorlog kwam. De boten zouden opnieuw gaan varen vanaf 17 augustus 1946. Door de oorlog werd zware schade aangericht aan de bedrijfsmiddelen van de onderneming: twee van de drie boten gingen verloren, de haven van Zeebrugge was praktisch volledig vernield, de installaties van de B.E.F. gingen in de vlammen op en het rollend materieel was verspreid over Europa en deels vernield. Na vijf jaar was de schade hersteld. Een groot aantal Europese landen bouwden nieuwe wagens om hun trafieken met Engeland te hernemen.

Een grote verbetering kwam in zicht als begin van de 50-er jaren het Ministerie van Openbare Werken een nieuwe treinferry-terminal bouwde in de voorhaven. De N.M.B.S. legde een nieuwe sporenbundel aan en verhoogde haar aantal gespecialiseerde wagens.

Minister P.W. Sengers huldigde in 1953 de nieuwe ferryterminal in, waarbij een enorme besparing op de vaartijd kon gerealiseerd worden. In de voorhaven werden naast een aangepaste installatie, een nieuw zwaardok en een stalen los- en laadbrug van 50m lengte in gebruik genomen. De brug, met elektromechanische uitrusting, kon worden aangepast aan het getij.

De treinferry bleef als uitzonderlijk vervoermiddel een typisch beeld in de Zeebrugse haven. Het verkeer groeide gestaag en in het recordjaar 1985 werden 544.000 ton goederen verscheept. Helaas, rationalisatiemaatregelen stelden onverwacht een einde aan de onderneming. Op 31 januari 1987 rond 13 uur vertrok de laatste treinferry, de Speedlink Vanguard, uit de haven. Een traditie van 62 jaar ten spijt.



*Spoorwagens geladen op de Trainferry N°2 klaar voor vertrek naar Harwich*

### ZEEBRUGGE-WEST

Op 14 april 1906 werd een beperkte aanbesteding gehouden voor het bouwen van een voorlopig gebouw in hout in het station "Zee-Brugge". De aanneming werd toegewezen aan M. Neutens uit Brugge voor 2.580 fr. Vermoedelijk ging het hier om het toekomstige station "Zee-Brugge-West" dat stond op de plaats van het huidige vormingsstation langs de Baron de Maerelaan. In het "éOrdre de Service" van 25 juli 1908 lezen we dat "Cette halte est uniquement au service d'échange des voyageurs et bagages entre les trains de ou pour Zee-Brugge (Quai) et ceux de la ligne des voyageurs de Blankenberghe et Heyst. Elle ne possède pas de service local.»

De halte lag aan de kruising van het spoor naar de havendam (Zeebrugge-Kaai) en het oude spoor Blankenberghe - Heist. Op 24 september 1908 werd de dienst in Zeebrugge-West afgeschaft.

### ZEEBRUGGE-STRAND

Zaterdag 9 juni 2001 was er een primeur te beleven in de haven van Zeebrugge: het nieuwe station Zeebrugge-Strand werd in gebruik genomen. Het station Zeebrugge-strand ligt immers op amper 100 meter van de zeedijk en het strand. Voor Zeebrugge is het nieuwe station een bijkomende toeristische troef.

Vanaf 10 juni 2001 reden er regelmatig passagierstreinen naar Zeebrugge-strand. Dit echter alleen tijdens het weekend en op feestdagen. Tijdens de maanden juli en augustus rijden alle treinen naar Zeebrugge-Strand. Op andere momenten rijden de treinen nog altijd door naar het station Zeebrugge-Dorp. Dat station ligt immers dicht bij de bebouwing en de technische school Onze-Lieve-Vrouw ter Duinen.

Het nieuwe station is niet veel meer dan een voetgangerstunnel en een 300 meter lang perron. Er is een biljettenautomaat en de perronhoogte bedraagt 75 cm. Daardoor kunnen reizigers gemakkelijk op- en afstappen, ook met reiskoffers of kinderkoetsen. Op de trein wachten kan in enkele schuilhuisjes. De NMBS investeerde 14 miljoen frank in het nieuwe station.



Het station dat het dichtst bij de zee ligt: Zeebrugge-Strand

## ZEEBRUGGE-KAAI

Op 3 juni 1906 was de uitbouw van de voorhaven zo ver gevorderd dat het zeestation kon worden geopend. Het enkelspoor van Zeebrugge-Vorming naar de havendam kwam toen in dienst in het vooruitzicht de relatie met Engeland met de scheepvaartlijn van de Lancashire and Yorkshire Railway. Die scheepvaartlijn bracht naast passagiers ook vis mee! Die kon vanuit Zeebrugge-Kaai per trein verzonden worden.

Zeebrugge-Kaai werd vanaf 11 september 1938 gesloten.



Het station op spoorlijn 51A/1

## ZEEBRUGGE-DORP

Station Zeebrugge-Dorp is een spoorwegstation nabij de kern Zeebrugge, geopend op 22 augustus 1897. Het station heeft zowel *station Zee-Brugge* (zonder toevoeging) als *station Zeebrugge-Centrum* geheten. Vanaf 1 februari 1937 werd de halte een station met een stationschef, de heer H. Philips. Op 22 mei 1977 werd de naam Zeebrugge zonder toevoeging en op 9 juni 2001 kreeg het de naam Zeebrugge-Dorp.

Het station wordt enkel bediend op werkdagen buiten juli en augustus. Op andere dagen (zowel in het weekend als alle dagen in juli en augustus) stoppen de treinen in Zeebrugge-Strand.

Het reizigersverkeer maakt kop in Zeebrugge-Dorp. Enkel goederentreinen rijden verder over spoor 2 naar

de instellingen aan het Noordelijk Insteekdok. De reizigerstreinen vertrekken vanaf het spoor 1. Het perron op spoor 2 is buiten gebruik.

Sinds 14 januari 2005 zijn de loketten van dit station gesloten.

Op 21 maart 2009 werd het gerestaureerde stationsgebouw in gebruik genomen als buurtcentrum *d'Oude Stoasie*. Het OCMW en de Stad Brugge bieden in het gerenoveerde stationsgebouw dienstverlening aan de Zeebrugse bevolking, waaronder het aanbieden van warme maaltijden.



Het eerste houten station Zee-Brugge werd Zeebrugge-Midden, Zeebrugge-Centrum en nu Zeebrugge-Dorp.

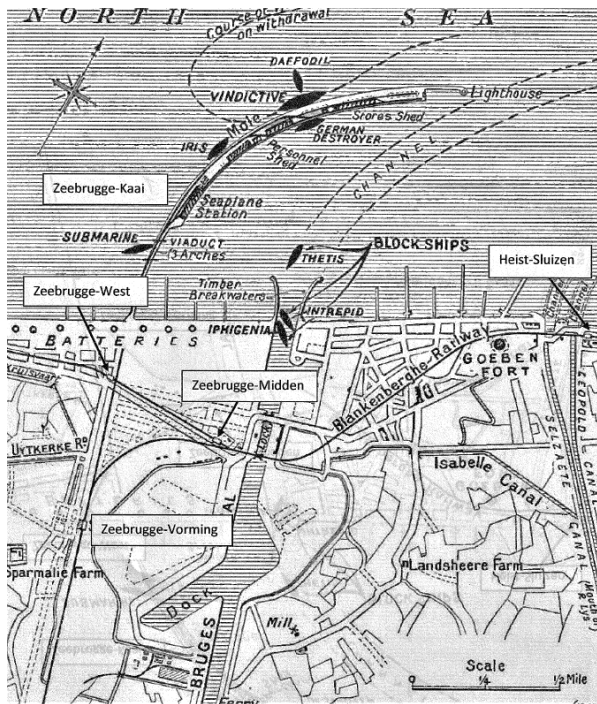


Het station van 1937 dat nu Zeebrugge-Dorp heet.

In 1914 exploiteerde de Staat reeds 4.786 km op een totaal van 5.061 km. Na 1926, toen de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen werd opgericht, werd de wederkoop verder gezet voor rekening van de staat.

België had in 1926 af te rekenen met een bijzonder zware financiële crisis en een aanhoudende waardevermindering van de Belgische frank. De regering van nationale eenheid die op 20 mei 1926 was gevormd, moest het hoofd bieden aan de snelle aflossing van de vlottende schuld die uit schatkistcertificaten op korte termijn bestond. Daarom lossen. Nieuwe belastingen om het fonds te spijzen waren echter onvoldoende zodat de regering besloot om het gedeelte spoorwegen van de staatsactiva te gelde te maken. Met dat doel werd bij wet van 23 juli 1926 de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen opgericht, die van de regering het recht richtte ze een fonds op om de openbare schuld af te kreeg om van 1 september 1926 af en voor een periode van 75 jaar het Staatsspoorwegnet te exploiteren. De

Staat bleef eigenaar van het net. De kapitaalwaarde van dit recht werd vastgesteld op 11 miljard frank.



Lijn aangelegd door de NMBS

De spoorlijn 51B Vertakking Dudzele - Knokke

Wegens de aanleg van een nieuwe achterhaven in Zeebrugge, werd de lijn tussen Zeebrugge en Heist in 1983 onderbroken en werd er een nieuwe, meer landinwaartse lijn aangelegd tussen Y Dudzele en Heist. Bij die gelegenheid werd het enkelsporige baanvak Heist - Knokke tevens dubbelsporig gemaakt. Maximumsnelheid: 120 km/u. Deze nieuwe lijn werd meteen geëlektrificeerd en in dienst genomen op 16 mei 1983.

In Dudzele kruist spoorlijn 51B het Boudewijnkanaal. De beide sporen lopen er over een basculebrug die geopend wordt voor het doorlaten van grotere (zee)schepen.

De verbinding vanuit de haven van Zeebrugge, gelegen ten oosten van het Boudewijnkanaal, naar het vormingsstation van Zeebrugge was anno 2010 niet optimaal, want men moest minstens tot het station van Brugge zelf rijden om vervolgens terug naar Zeebrugge te keren. Ter optimalisatie van deze toestand, rekening houdend met het Strategisch Plan voor de haven Zeebrugge-Brugge en rekening houdend met het te verwachten stijgend goederenvervoer vanuit de lijn 50A (Brugge - Gent), besliste Infrabel om een verbindingsbocht aan te leggen tussen de lijn 51A en de lijn 51B.

Op 3 maart 2010 begon Infrabel met de bouw van deze "Boog van Ter Doest". Die verbindingsboog tussen de lijn Brugge - Knokke (51B) en de lijn Brugge - Zeebrugge werd op 5 november 2012 als spoorlijn 51B/1 in dienst genomen. De aanleg van deze bocht maakt het nu mogelijk rechtstreekse

treinbewegingen uit te voeren tussen de linkeroever (Zeebrugge-Vorming) en spoorinstellingen gelegen op de rechteroever van het Boudewijnkanaal en omgekeerd. De boog is geëlektrificeerd en mag bereiden worden aan maximum 60 km/h.

De stations op lijn 51B

**HEIST-SLUIZEN**

Net voorbij de monding van de afwateringsvaarten Leopoldkanaal en Kanaal van Schipdonk lag een onbewaakte stopplaats die de naam van "Heyst-Ecluse" kreeg. Het was op nog geen twee kilometer voorbij het station Zeebrugge gelegen. De halte werd geopend op 1 juli 1879 en was enkel open tijdens het badseizoen. Vanaf 26 maart 1880 was de stopplaats het gehele jaar open en alle treinen hielden er halt. Heist-Sluisen werd niet bediend tijdens WOI. De stopplaats werd definitief afgeschaft in 1920.



Ligging van de stopplaats Heist-Sluisen

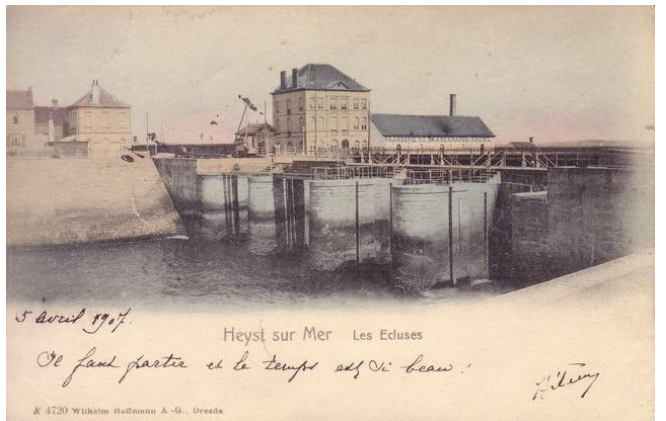
| BRUGES-BLANKENBERGHE |      |      |      |       |       |       |      |      |      | HEYST |      |      |      |      |       |       |  |  |  |
|----------------------|------|------|------|-------|-------|-------|------|------|------|-------|------|------|------|------|-------|-------|--|--|--|
| m                    |      |      |      |       | m (0) |       |      |      |      | s     |      |      |      |      | s (0) |       |  |  |  |
| Brugge               | 7.00 | 8.40 | 9.54 | 10.20 | 11.39 | 12.13 | 2.23 | 3.04 | 4.42 | 4.54  | 5.52 | 6.03 | 6.55 | 8.53 | 10.59 |       |  |  |  |
| Blankenberghe        | 7.20 | 9.04 | 9.16 | 10.12 | 10.52 | 12.05 | 2.49 | 3.26 | 5.02 | 5.29  | 6.16 | 6.29 | 8.31 | 9.19 | 11.19 |       |  |  |  |
| Heyst (Schouw)       | 7.30 | 9.05 | 9.18 | 10.18 | 10.59 | 12.09 | 2.41 | 3.22 | 5.06 | 5.29  | 6.18 | 6.32 | 8.35 | 9.23 | 11.21 |       |  |  |  |
| Heyst                | 7.44 | —    | —    | 10.20 | 11.13 | 12.25 | —    | —    | —    | —     | —    | —    | —    | —    | —     |       |  |  |  |
| Brugge               | 7.48 | 9.22 | 9.34 | 10.30 | 11.12 | 12.27 | 3.57 | 3.08 | 3.47 | 5.24  | 5.41 | 6.34 | 6.48 | 8.53 | 9.39  | 11.37 |  |  |  |

| HEYST          |      |      |      |       |       |       |       |      |      | BLANKENBERGHE-BRUGES |      |      |      |      |       |  |  |  |  |
|----------------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|------|------|----------------------|------|------|------|------|-------|--|--|--|--|
| m              |      |      |      |       | m (0) |       |       |      |      | s                    |      |      |      |      | s (0) |  |  |  |  |
| Heyst          | 3.34 | 5.09 | 6.41 | 9.34  | 10.00 | 10.43 | 11.20 | 2.05 | 3.08 | 4.43                 | 5.43 | 6.01 | 7.22 | 7.45 | 9.45  |  |  |  |  |
| Heyst (Schouw) | 3.26 | 5.14 | 6.46 | —     | 10.05 | —     | 11.22 | 2.10 | —    | 4.48                 | 5.47 | —    | 7.50 | —    | —     |  |  |  |  |
| Blankenberghe  | 4.52 | 6.27 | 6.59 | 9.50  | 10.16 | 10.59 | 11.36 | 2.23 | 3.24 | 5.01                 | 6.00 | 6.17 | 7.38 | 8.03 | 9.21  |  |  |  |  |
| Brugge         | 5.55 | 6.30 | 7.02 | 9.51  | 10.30 | 11.05 | 11.41 | 2.27 | 3.27 | 5.05                 | 6.04 | 6.29 | 7.42 | 8.07 | 9.25  |  |  |  |  |
| Heyst          | 6.21 | 6.52 | 7.25 | 10.11 | 10.57 | 11.25 | 12.07 | 2.30 | 3.47 | 5.33                 | 6.31 | 6.52 | 8.04 | 8.52 | 9.47  |  |  |  |  |

Dienstregeling van de lijn Brugge - Blankenberghe - Heyst uit 1893

Om het station te bereiken dienden de treinen en de kusttrams de smalle brug over de monding van beide afwateringsvaarten te kruisen. Daartoe werd op de brug een verstrengeld spoor aangelegd: drie spoorstaven waarvan één gemeenschappelijk voor trein en tram.



Net over de brug hield de trein halt in Heist-Sluisen.

## HEIST

Voor 1906 liep de spoorwegverbinding met Brugge nog langs spoorlijn 51 over station Blankenberge en niet verder dan Heist. Tussen 1920 en 1983 liep ze via spoorlijn 51A over Zeebrugge.

De inhuldigingsfeesten van de lijn van Blankenberge naar Heist opende op zondag 12 juli 1868 gehouden te Heist. De dienst op het traject Blankenberge - Heist werd voor het publiek geopend vanaf 22 juli 1868. Tot midden de 20ste eeuw lag het station van Heist nog steeds aan de achterkant van het Heldenplein, middenin de badplaats. Het stationsgebouw was een houten barak en daar was veel protest tegen. Ook het veelvuldig sluiten van de baren en de rook van



voorbijrijdende stoomlocomotieven waren een toeristisch oord onwaardig.

Heist had ook een goederenkoer met vanaf 6 september 1888 een weegbrug. Vanaf 1 januari 1896 was Heist open voor alle verkeer en het was tevens een overlaadstation met de Buurtspoorwegen. Het goederenspoor verdween bij de opening van de lijn 51B in 1983.

Op 9 maart 1937 interpeleerde volksvertegenwoordiger Frans Desmidt minister Marcel Henri Jaspard in het Parlement. Op 3 april beloofde de minister dat Heist een nieuw station zou krijgen aan de rand van de gemeente. Er werd al op 12 oktober 1937 een conventie gesloten tussen de Belgische Staat en de gemeente. De Tweede Wereldoorlog kwam echter ongelegen. Heist moest wachten tot 1951.

Om de toeristen de hinderlijke gevolgen van het verkeer te besparen werd in 1951 een nieuw station gebouwd op de plaats van het voormalige Koudekercke, waar Heist was ontstaan in de vroege middeleeuwen. Minister P.W. Segers kwam hiervoor de eerste steen leggen. Een arduinen steen de gevel van het station herinnert hier aan.

Omdat het nieuwe station op een verhoogde berm werd gebouwd had architect Dugardyn uit Brugge een gebouw ontworpen met aan de straatzijde twee bouwlagen en aan de perronzijde één bouwlagen. De gevel aan de straatzijde was doorbroken met vooruitspringende lokettenhal onder een zadeldak met de nok haaks op de sporen.

Het interieur werd smaakvol ingericht met een ruime lokettenzaal, een inlichtinglokaal en een wachtzaal met buffet en boekenstal. Via een ondergrondse gang kon je de trappen naar de perrons bereiken. Op de verdieping was er een dienstlokaal, het seinhuis en de woning van de stationschef. Het seinhuis, de blokpost

6, was een in ons land enig model van de firma Siemens. Ondertussen verplaatste men de spoorlijn tussen Zeebrugge over een lengte van vier kilometer.

Het was feest in Heist toen op zaterdag 15 december 1951 de nieuwe stationsinstallatie ingehuldigd werd. Om 10.59 u. kwam die dag een trein, geslept door een bevlagde locomotief type 16 het station binnen. Minister Segers mocht het traditionele lint knippen!

Op de vooravond van die heuglijke dag vertrok in de "barakkestatie" de laatste trein naar Brugge. Op het Heldenplein werd een maquette van het oude station verbrand.

Op de vrijgekomen plaats van het oude station werd in 1954 een tramstation opgetrokken.

In 2021 sloten de loketten hun deuren en werd het station een stopplaats.

In 2022 werd het station verkocht aan de gemeente Knokke-Heist.



*Het station van Heist uit 1951, thans eigendom van de gemeente Knokke-Heist. Het wordt gesloopt om plaats te maken voor de bouw van een nieuwe jeugdsite*

## DUINBERGEN

De halte Duinbergen opende op 4 juli 1920. Tot 8 oktober 1938 hielden de trein er enkel halt in het badseizoen. Daarna stopten ze er het gehele jaar door. Tot 23 juni 1993 werd het station door personeel bediend.



*Een modelvoorbeeld van een onbewaakte stopplaats!*

In 2014 werd het station volledig gerenoveerd. Het oud stationsgebouwtje werd afgebroken. De perrons werden verhoogd tot de standaardhoogte van 760 mm en voorzien van noppentegels voor blinden en

slechtzienden. Er kwamen een fietsenstalling, een nieuw omroepsysteem, een ticketautomaat, nieuwe verlichting in de onderdoorgang en er kwamen nieuwe schuilhokjes. Er werd een hellend vlak aangelegd om de perrons beter bereikbaar te maken voor mindervalide reizigers en mensen met koffers.

## KNOKKE

Voor het bevoorraden van de batterij Wilhelm II verlengde de Duitse bezetter tijdens de Eerste Wereldoorlog de spoorlijn Blankenberge – Heist tot Knokke. Op 1 juli 1920 nam de Staat dit stukje lijn van 2 km 600 in dienst vanaf Heist tot aan de weg van Knokke naar Westkapelle. Op zondag 4 juli 1920 werd de lijn plechtig ingereden. Plechtig, zij het met opgekropte wrevel. Knokke verweet de regering onverschilligheid. De aanleg van een spoorlijn moet niet alleen plaatselijke belangen behartigen, doch moet vooral gezien worden in het nationaal belang om buitenlandse toeristen aan te lokken, stelden de Knokkenaren.



*De voorlopige barakken als eerste station in het mondaine Knokke*

Het station Knocke-sur-Mer opende op 1 juli 1920. Vanaf 1926 was de goederenkoer op voor wagenladingen en kreeg het statuut van "contractuele koer zonder raccordement". Regelmatig werden er ketelwagons met mazout gelost voor de firma Slabbinck. Vanaf mei 1989 ging de koer dicht.

Het eerste station in Knokke was voorlopig en opgetrokken in hout. Het werd dwars op de sporen geplaatst, de voorgevel stond zo'n 50 m. voor het huidige stationsgebouw, kant Heist. Het gebouw was ongeveer 40 m. lang en 12 m. breed en bestond uit twee in de lengte naast elkaar geplaatste barakken. De ingang was aan de zijkant, de ontvangsthall was verlicht door twee grote opstaande dakluchters. Knokke vierde de komst van de eerste trein zoals het hoorde.

De Amerikaanse rijtuigbouwer George Pullman richtte zijn aandacht vooral op het reiscomfort van de groten van deze wereld. Hij bouwde echte rijdende salons. Zijn rage waaide over naar Europa en al gauw verschenen op onze lijnen ook Pullman-treinen. Ze stonden bekend voor hun snelheid en hun uitzonderlijk reiscomfort. Je moest boven de prijs van een biljet nog een extra toeslag betalen. Eén van die treinen was de Parijs-Belgische kust Pullman Express, die alleen in 1928 heeft gereden. De trein verbond Parijs met Oostende en Knokke en was deels samengesteld uit Engelse rijtuigen 1ste klasse en uit Franse "Etoile du Nord"-rijtuigen 2de klas. In Doornik werd de trein gesplitst in een deel voor Oostende via

Torhout-Gistel en in een deel voor Knokke via Brugge-Blankenberge.

De Pullman-trein naar Knokke reed via het na de eerste wereldoorlog nieuw aangelegde spoor tussen Blankenberge en Zeebrugge. De Franse maatschappij "Chemin de Fer du Nord" opperde serieuze bedenkingen tegen de trein en eiste voor 1929 een gewaarborgde ontvangst. Dat was voor de badplaatsen onbetaalbaar en de trein werd uit de uurtabelen geschrapt. De Engelse rijtuigen verhuisden opnieuw naar hun eiland.

Eén daarvan, de "Ibis" (de rijtuigen hadden allen een naam) bevindt zich thans nog in het Museum in Birmingham.



*Uit de plannen van het tweede Knokse station: de gevel kant Natiënlaan.*

In april 1931 werden de plannen getekend voor het tweede stationsgebouw te Knokke door eerstaanwendend ingenieur G. Duchateau en Architect Paulq Nouille. Deze plannen, op 33 afzonderlijke bladen, zijn bewaard in de archieven van de spoorwegen.

Het gebouw werd in L-vorm opgetrokken en had een hoofdgebouw, een gebouw met kantoren en een afzonderlijke goederenloods. In het hoofdgebouw, gelegen langs de Natiënlaan, waren de ontvangsthall, de loketten voor reizigers en bagage, een magazijn voor reisgoederen en een toldienst ondergebracht. Het bijgebouw, gelegen aan de Knokkestraat, herbergde de burelen van de stationschef, de onderstationschef, de kaartjesafnemer, de wachters, een verpleeglokaal, een lampenplaats en de toiletten.

Op de zolder waren een voorraadmagazijn en het archief. Reizigers in het bezit van een geldig vervoerbewijs, konden via een doorgang in het bijgebouw rechtstreeks naar de perrons. Hoofd- en bijgebouw waren met de overdekte uitgang aan elkaar verbonden. Links van het hoofdgebouw en evenwijdig met de sporen werd een goederenmagazijn met laadboord gebouwd. Dit magazijn is thans nog in gebruik.

Op zondag 10 juli 1932 werd het gebouw ingehuldigd en Knokke vierde uitbundig feest. Knokke was terecht fier op zijn nieuw spoorwegstation, "die door hare oorspronkelijkheid en bij uitstek praktische en ruime inrichtingen, langsom meer de bewondering onzer bezoekers maakt." Om zeker niet te laat te zijn ontving burgemeester Desmidt met de voltallige gemeenteraad om 10.00 u. die zondagvoormiddag al een aantal genodigden, waaronder de architect en de aannemer. Pas om 11.35 u. arriveerde met de eretrein uit Brussel, de heer Cartiaux, algemeen secretaris van de Minister van Verkeerswezen, die belet was. Het was een prachtige dag voor Knokke. Niet alleen het mooie weer, doch vooral de vele attracties zorgden voor een onvergetelijke dag. Op diverse plaatsen waren



concerten gehouden en zelfs miss België 1932 en haar gevolg fleurden het feest op.

In het hoofdgebouw, gelegen aan de intussen aangelegde Natiënlaan, waren de ontvangsthal, de loketten voor reizigers en bagage, een magazijn voor reisgoederen en een toldienst ondergebracht. In het bijgebouw, gelegen in de Knokkestraat, vond je de burelen van de stationschef, de onderstationschef, de kaartjesafnemer, de wachters, een verpleeglokaal, een lampisterij en de toiletten. OP de zolderverdieping was er plaats voor de voorraadstoffen en het archief.



*Het eerste stenen stationsgebouw straalde enige luxe uit. Zo had het een overdekte uitgang dat het ontvangstgebouw verbond aan het dienstgebouw en de woning van de stationschef. Als je een kaartje had op voorhand kon je langs die weg rechtstreeks naar het perron.*

Het mooie station te Knokke, waar de heer Villé stationschef was, zou echter geen tien jaar oud worden. Op 28 mei 1914 arriveerde de bezetter in Brugge en trok meteen door naar Knokke. De spoorlijn was een tijdje onderbroken, maar in oktober 1940 reden er opnieuw vier treinen per dag tussen Brugge en Knokke. Tijdens het bombardement van 12 mei 1940 werd vooral het hoofdgebouw zwaar beschadigd.

Vanaf 17 oktober werd het treinverkeer opnieuw tijdelijk geschorst. Een nieuwe tijdelijke exploitatieonderbreking kwam er in september 1944 tijdens het bevrijdingsoffensief. Vanaf 18 september 1944 reden er weer treinen, maar het spoordeel tussen



*Op 12 december 1949 reed locomotief 7.031 enkele meters te ver en eindigde op het perron.*

Duinbergen en Knokke kwam pas terug in dienst op 18 april 1946. Voor Knokke waren die treinen noodzakelijk voor de bevoorrading met levensmiddelen.

In 1944 werd het station door de bezetter en het verzet volledig opgeblazen.

In 1956 kreeg Knokke een derde nieuw station, getekend door architect F. Verbeemen. Het werd ingehuldigd op 21 juli 1956.

In de jaren '1990 werd het stationsgebouw gerenoveerd. De lokethal werd volledig vernieuwd. Zo verdween het krantenstalletje en werden er nieuwe sanitaire voorzieningen geïnstalleerd.



*Het derde station van Knokke met hoge puntige gevels refereren naar de hoevegebouwen in het polderlandchap.*

Tot de verbouwing in de jaren 2000 waren er, voor het reizigersvervoer 7 sporen waarvan er slechts 4 aankwamen op een perron (spoor 2, 3, 5 en 6). Na de werken waren er nog 4 sporen die allemaal op een perron aankomen. In 2016 werd ook spoor 1 opgebroken. Enkel de sporen 2, 3 en 4 blijven nog over. Tot 1987 was er ook goederenvervoer met een aparte loskade.

Ooit was er een stationsrestaurant in het station, maar die is gesloten.

In 1991 werd de NMBS een 'autonoom overheidsbedrijf'. Om tegemoet te komen aan de EU-regelgeving voor een vrije toegang voor alle vervoerders op het Europese spoorwegnet, werd de NMBS op 1 januari 2005 opgesplitst in drie delen: een beheerder van de infrastructuur (Infrabel), een exploitant van de treinen (NMBS) en een overkoepelende holding (NMBS-Holding). Zij vormden met hun drieën de NMBS-Groep. Deze driedelige structuur lag vaak onder vuur bij onder meer politici en vakbondslui.

Op 1 januari 2014 verdween de NMBS-groep. Infrabel werd een autonoom overheidsbedrijf. NMBS-Holding fuseerde met NMBS en veranderde haar naam in NMBS. Daarnaast werd de firma HR-Rail opgericht, als filiaal van zowel Infrabel als NMBS. HR-Rail zorgt voor het personeelsbeheer (werkgever en loonberekening) van de twee spoorbedrijven.

### Het West-Vlaamse spoorwegnet in 2023

In 2023 zijn de spoorlijnen van West-Vlaanderen allemaal gemoderniseerd. Op alle lijn zijn het automatisch blokstelsel van toepassing. Dat betekent dat er geen seinposten meer zijn langs de spoorbanen.

De lijnen zijn ingedeeld in stukken spoor, blokken genoemd. Het principe is dat slechts één trein in een blok kan rijden. Daarin wordt hij afgedekt tegen een opvolgende trein door een rood bloksein. Alle lijnen zijn uitgerust voor elektrisch verkeer met bovenleiding 3000 Volt gelijkstroom. De overwegen werken automatisch. Op de lijnen 50A en 75 kunnen treinen rijden tegen 160 km/h, de andere lijnen laten 120 km/h toe.

Eind 2022 werd de concentratie van de seinhuizen in België afgerond. Het Infrabel-netwerk telt nu nog 10 seinposten. Door ze samen te voegen in grotere controlecentra kan de opvolging van het treinverkeer beter geharmoniseerd en gemoderniseerd worden. Naast het samenvoegen van seinposten werd ook de volledige verkeersleiding gemoderniseerd. Zo worden nieuwe informaticasystemen ingevoerd en wordt een vooruitstrevende real-time computerondersteuning voor de seingevers aangewend. De seinposten in de provincie zijn allemaal overgenomen door de nieuwe blokpost 7 te Brugge. De blokpost is uitgerust met elektronische bedieningsposten die elk een zone van de provincie beheren.

De tractiewerkplaats van Oostende staat in voor het onderhoud van de elektrische locomotieven, motorrijtuigen en (dubbeldeks- en internationale) rijtuigen. In deze werkplaats moeten de interventies op



*De hypermoderne NMBS-werkplaats te Oostende*

de voertuigen snel en doeltreffend worden uitgevoerd. Dankzij de verhoogde sporen, een wielsteldaler en een ondervloerdraaibank beschikt de werkplaats over een systeem waarmee wielen supersnel vervangen en geherprofileerd kunnen worden.

De haven van Zeebrugge is één van de belangrijkste draaischijven voor de Belgische economie. Jaarlijks worden er ongeveer 50 miljoen ton goederen aan- en afgevoerd. Het treinverkeer is vandaag al een onmisbare bondgenoot voor het vervoer van containers en auto's richting het Europese binnenland. Een derde van alle Zeebrugse containers vertrekt vanuit de haven met de trein naar zijn eindbestemming. In de toekomst wil de overheid dit aantal nog optrekken. Dankzij de uitbreiding van de spoorinfrastructuur kan de haven verder groeien, terwijl het wegverkeer in Brugge afneemt.

Daarom is Infrabel bezig met de aanleg van twee extra sporen tussen Gent en Brugge. De twee bestaande sporen komen tussen de twee nieuwe te liggen. De nieuwe sporen zijn momenteel reeds in gebruik tussen Brugge en een eindje voorbij Oostkamp (vertakking Stuivenberg). De nieuwe lijn kreeg de naam lijn 50D.

Ook wordt een derde spoor tussen Brugge en Zeebrugge aangelegd dat zal zorgen voor de ontlasting van het traject tussen Brugge en de vertakking Blauwe Toren, een traject dat intensief wordt gebruikt voor zowel goederen- als reizigersverkeer. Om de oostelijke en westelijke havenzones van Zeebrugge te verbinden werd een spoorboog aangelegd tussen de spoorlijnen 51A en 51B: de boog van Ter Doest. Hierdoor boekt men een belangrijke tijdsinstroom en wordt het gemakkelijker om treinen te keren. Het traject tussen Dudzele en Brugge wordt zo van een aantal overbodige treinbewegingen ontlast.



*Zeebrugge-Vorming*

De sporenbundels te Zeebrugge-Vorming worden aangepast aan de noden van de haven en het treinverkeer. Nadat de stopplaats Zwankendamme werd opgeheven en verwijderd bouwde Infrabel een sporenbundel tussen Lissewege en Zwankendamme met sporen tot 800m lang. Momenteel zijn er 10 sporen in gebruik om de huidige treinen van soms maar dan 750m te kunnen ontvangen. De oude bundels A en B te Zeebrugge-Vorming worden eveneens herwerkt. Daar zijn reeds 8 sporen vernieuwd.

Het invoeren van de huidige informaticamogelijkheden en rationalisatie hebben de NMBS aangezet om het aantal bemande stationsloketten drastisch te verminderen. Het stationsloket werd vervangen door de automaat waar je de NMBS-producten kunt aankopen. De automaat vind je in alle stations en stopplaatsen en je kan er betalen met bankkaarten en contant geld.

Wil je nog meer weten over de spoorwegen in het algemeen, dan moet je zeker surfen op het internet. Je leert nog heel wat bij. Zowel NMBS, als Infrabel hebben heel wat op het internet geplaatst zodat je als reiziger heel wat informatie kunt inwinnen als je per trein op stap gaat.

*Het moderne biljettenautomaat tref je thans overal aan.*



## De groene assen van de provincie

Groene assen zijn voormalige spoorwegbeddingen. Net als de treinen vroeger, zorgen ze nu voor verbinding en voeren ze jou langs landschappen, dorpen, bezienswaardigheden... Vanaf 2008 kocht de Provincie West-Vlaanderen deze verlaten spoorwegbeddingen en vormde ze om tot **ecologisch waardevolle, recreatieve verbindingen**. De Provincie West-Vlaanderen beheert nu 9 groene assen, goed voor 110 km.

De **Groene 62**: Zandvoorde – Torhout was een deel van de spoorlijn 62 die Oostende met Armentières verbond, De laatste reizigerstrein reed er in 1963 en 4 jaar later was ook de goederendienst verdwenen. De sporen werden in 1984-1985 uitgebroken en nadien als fiets- en wandelroute ingericht.

De **Abdijenroute** ligt op de bedding van de voormalige lijn 58 van Eeklo naar Brugge. In het jaar 1959 werd de reizigersdienst opgedoekt. De laatste goederentrein tussen Steenbrugge en Brugge reed in 1967. Nu kan je fietsen vanaf Steenbrugge tot aan de grens met Oost-Vlaanderen.

De **Frontzate**, de oude spoorlijn 74 van Diksmuide naar Nieuwpoort is vandaag vooral bekend door haar belang tijdens de Eerste Wereldoorlog. Wanneer eind oktober-begin november 1914 het Belgische Leger er in slaagde om de IJzervallei onder water te zetten, diende de spoorweg als een soort keermuur voor het water. De lijn bleef in dienst tot 1952 voor reizigerstreinen en tot 1974 voor goederentreinen. De sporen werden in 1977 opgebroken en in 1983 werd gestart met de aanleg van een fietsroute.

De **Vrijbosroute**: een 20 km lange fietsroute van Kortemark tot Boezinge op de oude spoorlijn 63 Kortemark – Ieper, deel van de lijn Oostende – Armentières. Tijdens de Eerste Wereldoorlog kruiste de lijn het front. Een deel werd vernietigd, terwijl andere stukken door het Engelse en het Duitse leger werden gebruikt. Na de oorlog bleef de lijn nog tot 1955 in gebruik voor reizigerstreinen, Vanaf 1980 werden de sporen geleidelijk opgebroken en het fietspad aangelegd.

De **Stroroute**. De lijn 64, aanvankelijk aangelegd voor goederentreinen, kruiste eveneens het front. Ze werd door de Duitsers gebruikt voor het vervoer van soldaten en de bevoorrading van het front vanuit Roeselare. De geallieerden deden hetzelfde vanuit Ieper. In 1953 reden de laatste reizigerstreinen er, de laatste goederentreinen verdwenen in 1970. Nu is er een 10 km lang fietspad tussen Zonnebeke en Roeselare.

De **Kezelbergroute**: was destijds een onderdeel van de verbinding tussen Oostende, Roeselare en Noord-Frankrijk. In de jaren 1950 werd de lijn gesloten voor reizigerstreinen en in 1975 voor goederentreinen. De voormalige lijn 65 is vandaag een 8 km lang fietspad tussen Beitem en Menen.

Het **Guldensporenpad**: de lijn 83 werd indertijd druk gebruikt door mijnwerkers die in het Henegouwse steenkoolbekken gingen werken en door seizoenarbeiders die richting Noord-Frankrijk trokken. De lijn was ook belangrijk voor de aanvoer van steenkool naar de Kortrijkse regio. Langs deze lijn



lagen er heel wat aansluitingen naar fabrieken, Vanaf 2 augustus 1959 reden er geen reizigerstreinen meer en in 1966 verdween ook de goederendienst. Alleen tussen Kortrijk en de Bekaertfabriek in Zwevegem reden er nog goederentreinen tot in 1991. Delen van de lijn werden ingericht als fietspad. De fietsroute is tussen de Harelbekestraat in Zwevegem en de Stationsstraat in Heestert onderbroken, een gevolg van o.a. het verbreden van het kanaal Bossuit – Kortrijk.

De **Trimaarzate**: de lijn 85 verbond Oudenaarde met de Franse grens en was belangrijk voor het vervoer van seizoenarbeiders die tot midden de 20<sup>e</sup> eeuw richting Noord-Frankrijk trokken. De reizigersdienst werd in 1959 op de hele lijn stilgelegd, terwijl het goederenvervoer stelselmatig werd uitgebouwd. Delen van de spoorlijn werden vanaf 1980 ingericht als wandel- en fietspad.

De **Vloethemveldzate** ligt op de verbindingslijn tussen de door de Duitsers in de Eerste Wereldoorlog gebouwde militaire basis met munitiedepot en het station Zedelgem. Grote delen van het Vloethemveld waren vanaf de 13<sup>e</sup> eeuw eigendom van het Brugse Sint-Janshospitaal. In 1921 kocht het Ministerie van Landsverdediging een deel van het Vloethemveld om het verder voor militaire doeleinden te gebruiken. De Provincie kocht de 5,5 km lange spoorlijn in 200 en richtte ze in als wandel- en fietspad.

Langs de Kezelbergroute, de Vrijbosroute en de Stroroute kan je op diverse plaatsen luisterfragmenten horen over de plaats waar je op dat ogenblik bent.

## Bibliografie

- L. De Meyer, De aanleg van de spoorlijn en het eerste station te Brugge, in: *Van middeleeuwen tot heden. Bladeren door Brugse kunst en geschiedenis*, Brugge 1983, p. 148-157
- Frans Waeyaert, "Sporend door Noordwest-Vlaanderen", Uitgeverij Marc van de Wiele, Brugge, 1988
- Marc Ryckaert, *Brugge. Historische Stedenatlas van België*, Brussel 1991
- Hugo De Bot, Stationsarchitectuur in België, deel I, (1835-1914), Brepols, Turnhout, 2002
- Hugo De Bot, Stationsarchitectuur in België, deel II (1914-2003), Brepols, Turnhout, 2003
- Waeyaert Frans. & Lermyte Jean-Marie, *De droogenbroodroute (1847-1997), De spoorlijn 66 Brugge Kortrijk*, Emiel Decock, Aartrijke, 1997
- Wim De Ridder, Militaire lijnen in België, TSP Edities, Mons, 2016
- Luc Ervinck & Siegfried Debaecke, Het drama van Esen, De Klaproos, Koksijde
- Greet Draye, Trimaarzate en Guldenspoorpad, Inhoudelijk vooronderzoek, Centrum Agrarische Geschiedenis, Leuven 2014
- Renaat Dusauchoit, De geschiedenis van lijn 76 Poperinge – Adinkerke-De Panne, Wefis-Studie, Oostende 1989
- Roland Marganne, Station Poperinge, Spoorwegjournaal 250 en 251, Schellebelle, 2023
- Bernard Delange, IJzeren weg, een zegen voor Waregem, Jaarboek De Gaverstreke, Waregem, 2017
- Daniel Deschacht, De oude spoorweg 62, Heemkring 't Schorre Steene, Oostende, 2014
- Ferdinand Gevaert, Anderhalve eeuw spoor en stations te Oostende, Heemkring De Plate, Oostende, 1990
- Frans Waeyaert, Oostende, Terminus van de Westerlijn, Brochure Open Monumentendag, Oostende, 1999
- Christophe Soulliaert, Geschiedenis van het station Oostkamp, Heemkundige Kring Oostkamp, 2020
- Jean-Pierre Schenkel, Spoorweggeschiedenis.be, via internet