



GENT DAMPOORT



WONDELGEM



EVERGEM



SLEIDINGE

GAND-



WAARSCHOOT



EKKLO



ADEGEM



BALGERHOEKE

EECLOO-



MALDEGEM



SIJSELE



DONK

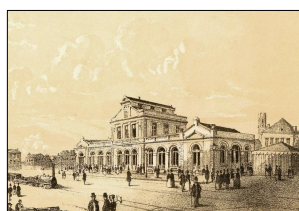


ASSEBROEK

BRUGES



STEENBRUGGE



BRUGGE

R. GEVAERT

D

ISBN

Verantwoordelijke uitgever / Editeur responsable: Roland Gevaert

Drukkerij / Imprimerie: Gheysen Printing



GENT DAMPOORT



WONDELGEM



EVERGEM



SLEIDINGE

GAND-



WAARSCHOOT



ADEGEM



BALGERHOEKE



EKLO

EECLOO-



MALDEGEM



SIJSELE



DONK

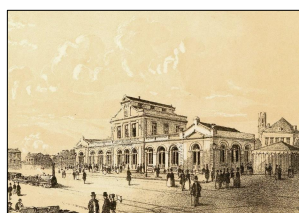


ASSEBROEK

BRUGES



STEENBRUGGE



BRUGGE

INHOUD

DEEL 1

1.	Inleiding	4
2.	De stations en hun stempels	7
2.1.	GAND (EECLOO)	7
2.2.	GENT DAMPOORT	10
2.3.	WONDELGHEM - WONDELGEM	13
2.4.	EVERGHEM - EVERGEM	17
2.5.	SLEYDINGE - SLEIDINGE	21
2.6.	WAERSCHOOT - WAARSCHOOT	25
2.7.	EECLOO - EEKLOO	29
2.8	BALGERHOEKE	46
2.9	ADEGEM	49
2.10	MALDEGHEM-MALDEGEM	52
2.11	SYSSEELE – SIJSSEELE – SIJSELE	61
2.12	DONCK – DONK	66
2.13	ASSEBROEK	69
2.14	STEENBRUGGE	70
2.15	BRUGGE	74
3.	Bronnen	81
4.	Dank	81

DE SPOORLIJN 'GAND-EECLOO-BRUGES'

In het begin de Lijn 57 en later de Lijn 58

Door Roland Gevaert

1. INLEIDING

De *'Société Anonyme de Chemin de fer d'Eeclo à Gand'* werd op 2 augustus 1859 (BS 14.08.1859) opgericht en startte met de bouw van het gedeelte van de spoorlijn gelegen tussen Gent en Eeklo. De uitbating begon op 25 juni 1861 en vanaf de start reden er tijdens de zomermaanden (mei tot oktober) vier treinen per dag en in de winterperiode (november tot april) drie. De volgende stations lagen op deze spoorlijn: Wondelgem, Evergem, Sleidinge en Waarschoot.

In deze periode werden zendingen tot en met 10 kg tegen een speciaal vast tarief van 25 centiemmen aan huis bezorgd in de gemeenten waar er een station was gevestigd. Voor andere en/of grotere zendingen diende de afzender zelf een vervoerdienst op te geven waaraan de zending moest worden overgemaakt.

Op 13 februari 1862 (BS 01.03.1862) werd de maatschappij *'Société Anonyme du Chemin de fer d'Eecloo à Bruges'* opgericht. Het eerste gedeelte van de spoorlijn 'Eeklo-Maldegem' werd op 16 november 1862 in dienst genomen. De volgende stations lagen op deze spoorlijn: Balgerhoeke en Adegem. Het traject 'Maldegem-Brugge', met de stations van Sijsele en Steenbrugge, werd pas op 22 juni 1863 in gebruik genomen.

Het station van Donk werd voor het eerst vermeld in een Duitse spoorweggids uit 1892. De halte van Assebroek werd pas op 1 mei 1903 in gebruik genomen. Op dat ogenblik was er in het station van Brugge een aansluiting met de Staatslijnen naar Gent en Oostende en met de spoorlijn van de 'Flandre Occidentale'.

Op 6 januari 1867 werd de spoorlijn 'Eecloo-Bruges' overgenomen door de *'Société Anonyme de Chemin de fer d'Eeclo à Gand'* en bij KB van 17 februari 1867 werden de spoorlijnen 'Gand-Eecloo' en 'Eecloo-Bruges' samengevoegd en verder onder de nieuwe benaming *'Société Générale d'Exploitation'* uitgebaat. Na de faling van deze maatschappij, die op 13 januari 1877 werd uitgesproken, werd de spoorlijn opnieuw uitgebaat door de *'Société Anonyme de Chemin de fer d'Eecloo a Gand'*. Deze maatschappij bleef onder deze benaming verder werken tot aan de voorlopige overname door de Staat eind 1896 (volgens andere bronnen 01.01.1897). Deze overname werd bekrachtigd bij de KB's van 28 mei 1904 en 13 juni 1904 (BS 5 en 23 juni 1904).

In tegenstelling met de andere private spoorlijnen kregen de stations van *Gand-Eecloo*, Sleidinge, Eeklo, Balgerhoeke en Maldegem in 1864 een telegraafkantoor. Brugge (Staatslijn) bezat al sinds 1 september 1851 een telegraafkantoor en in 1867 kwam daar Waarschoot nog bij. Vóór 1875 werden er geen telegraafkantoren meer toegevoegd. In een oude treingids uit 1906 en in de lijst van de *'Guide de la correspondance télégraphique'* van 1 juli 1911 staan de volgende stations met een telegraaf vermeld: Adegem, Donk, Evergem, Steenbrugge, Sijsele en Wondelgem.

Na de overname door de Staatsspoorwegen werd de spoorlijn 'Eecloo-Bruges' gedegradeerd tot een lokale zijlijn. In het spoorboekje van 1904 werd de spoorlijn nog als de Lijn 57 opgenomen. In het spoorboekje uit 1935 zien we reeds de huidige nummering, namelijk de Lijn 58. De opkomst van de auto luidde de neergang in van deze spoorlijn en de laatste passagierstrein vertrok op 26 februari 1959 omstreeks 21.30 uur naar Brugge. Hierna werd het reizigersverkeer overgenomen door autobussen. In datzelfde jaar werd eveneens het goederenvervoer tussen Sijsele en Assebroek stopgezet. In 1962 werden uiteindelijk de sporen opgebroken en bleef vanuit de andere richting tussen Donk en Sijsele nog enkel militair vervoer mogelijk naar Sijsele. Ook dit werd uiteindelijk 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 de sporen opgebroken.

De spoorverbinding (enkelspoor) 'Gent-Eeklo' heeft tot op heden nog een reguliere dienst die vanaf Gent Dampoort via dubbelspoor aansluiting heeft met Gent St. Pieters (Lijn 50).

Een (nooit uitgevoerde) heropstanding

De NMBS zocht destijds een middel om het steeds drukker wordende treinverkeer op de Lijn 50A (Brugge-Gent) te ontlasten. Het goederenverkeer 'Zeebrugge-Antwerpen' rechtstreeks via de Lijn 58 'Maldegem-Eeklo' versturen werd als plausibele oplossing naar voren geschoven. Daarvoor zou alles op een dubbelspoor met elektrificatie worden gebracht, met inclusief een nieuwe brug over het Schipdonkkanaal in Balgerhoeke. Het kanaal 'Gent-Brugge', gelegen in Assebroek en Steenbrugge, bleef echter een probleem. Deze inmiddels verdwenen brug moest stedenbouwkundig door een hoge vaste brug worden vervangen.

Ondertussen werden hiervoor in het Brugse spooreplacement al voorbereidingen getroffen. Het naar het noorden afwijkende Lijn 58-spoor, achter het huidige Bombardier richting Steenbrugge, werd op een verhoogde berm heraangelegd en alvast tijdelijk van een stootblok voorzien. Ondertussen verkreeg een AD-warenhuis langs de Baron Ruzettelaan een bouwvergunning om dwars op het tracé van de spoorlijn hun filiaal op te richten. De wakkere observator, echter, zal niet naast het eigenaardige dakgootprofiel kunnen kijken: een hoog gedeelte staat naast een ingezonken laag gedeelte. Het is juist daar, in het verlengde van dat lagere gedeelte, dat de spoorwegbrug was voorzien. De trein zou dus letterlijk over het warenhuis heen rijden.

Nu, tientallen jaren verder, ligt alles zoals het er toen ook al bij lag. 'Steenbrugge-Station' werd een nieuwe woonwijk, het verhoogde stootbloklijntje wacht nog steeds op een verdere voltooiing, het AD-warenhuis wordt nog steeds niet overreden en werd er een fietspad aangelegd op het spoortracé door Assebroek en Ryckveldebos. De fietsroute tussen Steenbrugge en Maldegem is zo'n 11 km lang en draagt de naam Abdijenroute, verwijzend naar de nabijgelegen Sint-Trudo-abdij en het klooster Engelandale. De route is een van de groene assen in beheer van de provincie West-Vlaanderen.

'Sijsele-station' staat er nog en wordt thans omgebouwd als nieuw jeugdhuis. De originele noodbrug uit de Tweede wereldoorlog over het Schipdonkkanaal in Balgerhoeke, de huidige brug dus, werd ondertussen als monument beschermd.

De plannen van de Lijn 58 werden opgeborgen en kon dus een museumlijn worden terwijl de Lijn 50A (Brugge-Aalter-Gent) nu toch definitief op vier sporen komt.



Het opgebroken gedeelte van de spoorlijn tussen Steenbrugge en Assebroek (Brugge) wordt tegenwoordig gebruikt als fietspad (Abdijenroute).

Enkele wetenswaardigheden

Trajet de Gand à Bruges.												
Arriv. à Gand de												
Sottegem	6.25	8.54	10.55	1.04	—	4.00	6.18	—	—	—	—	—
Mons, St. Ghislain	—	8.25	12.5	2.22	—	4.58	—	8.05	—	—	—	—
Lille, Tournai	—	7.55	11.10	1.55	—	4.30	—	7.55	—	—	—	—
Bruxelles, Anvers	—	8.25	11.44	1.17	—	4.14	6.04	7.42	—	—	—	—
Anvers (Waes)	6.55	8.55	12.50	—	5.50	—	—	8.55	—	—	—	—
Stations.	1 ^{er} cl.	2 ^e cl.	3 ^e cl.	4 ^e cl.	5 ^e cl.	6 ^e cl.	7 ^e cl.	8 ^e cl.	9 ^e cl.	10 ^e cl.	11 ^e cl.	12 ^e cl.
GAND. Dép.	7.00	9.15	12.55	2.50	5.10	5.50	6.50	9.10	10.10	—	—	—
Wondelgem	7.05	9.25	1.04	2.50	5.50	—	6.55	9.15	10.15	—	—	—
Evergem	7.10	9.30	1.05	2.50	5.50	—	7.00	9.20	10.20	—	—	—
Sleidinge	7.20	9.40	1.15	2.50	5.50	—	7.10	9.30	10.30	—	—	—
Waeschoot	7.30	9.50	1.25	2.50	5.50	—	7.20	9.40	10.40	—	—	—
EELC. O.	8.45	7.40	9.55	1.55	5.50	4.20	5.55	7.50	9.40	10.40	—	—
Balgerhoeke	8.55	7.50	10.00	1.55	4.10	—	—	7.40	—	—	—	—
Addegem	6.15	7.55	—	1.50	4.20	—	—	7.45	—	—	—	—
Maldegem	6.25	8.10	10.20	1.55	4.55	—	6.10	7.50	—	—	—	—
Sijsele	6.55	8.10	—	2.10	4.50	—	—	8.15	—	—	—	—
Steenbrugge	6.45	8.20	—	2.20	5.10	—	—	8.45	—	—	—	—
BRUGES Arr.	6.55	8.25	10.55	7.55	8.05	—	6.55	8.30	—	—	—	—
de Bruges p.	7.20	9.10	10.55	2.40	—	—	7.25	8.55	—	—	—	—
Blankenberge	—	—	—	—	—	—	6.40	—	—	—	—	—
Ostende	7.18	9.25	10.55	2.42	8.18	—	7.20	8.17	—	—	—	—
Trajet de Bruges à Gand.												
de Bruges p.	—	7.15	—	—	12.45	—	—	4.07	6.40	8.25	—	—
Ostende	—	—	—	—	12.45	—	—	2.25	6.57	8.50	—	—
Roulers	—	—	—	—	12.15	—	—	—	6.50	8.25	—	—
Blankenberge	—	7.00	—	—	12.15	—	—	—	—	—	—	—
Stations.	1 ^{er} cl.	2 ^e cl.	3 ^e cl.	4 ^e cl.	5 ^e cl.	6 ^e cl.	7 ^e cl.	8 ^e cl.	9 ^e cl.	10 ^e cl.	11 ^e cl.	12 ^e cl.
BRUGES D.	7.50	9.10	10.45	12.45	—	—	4.15	7.10	8.50	—	—	—
Steenbrugge	7.55	9.15	10.55	12.50	—	—	—	7.05	—	—	—	—
Sijsele	7.45	9.25	11.05	1.10	—	—	—	7.15	—	—	—	—
Maldegem	8.00	9.55	11.25	1.15	—	—	4.55	7.50	8.30	—	—	—
Addegem	8.05	9.40	11.55	1.20	—	—	—	7.55	—	—	—	—
Balgerhoeke	8.10	9.45	11.45	1.25	—	—	—	7.40	—	—	—	—
EELC. OO.	8.40	8.20	9.55	11.55	1.55	4.15	4.55	7.20	9.10	—	—	—
Waeschoot	6.10	8.55	10.15	—	1.4	2.55	4.55	—	8.00	9.45	—	—
Sleidinge	6.10	8.40	10.15	—	1.55	2.55	4.45	—	8.10	9.25	—	—
Evergem	6.20	8.45	10.20	—	2.00	2.45	4.50	—	8.15	9.55	—	—
Wondelgem	6.30	8.55	10.25	—	2.05	2.55	4.55	—	8.20	9.40	—	—
GAND Arr.	6.40	8.55	10.55	—	2.10	5.05	5.00	5.25	8.25	9.15	—	—
Part. de Gand	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Anvers	7.10	9.25	10.40	—	2.20	—	5.50	6.50	8.40	—	—	—
Bruxelles	7.15	—	11.15	—	—	4.37	—	8.05	—	—	—	—
Tournai	7.25	9.28	11.20	—	—	4.58	—	7.15	—	—	—	—
Mons	8.10	10.25	12.45	—	—	—	—	6.52	—	—	—	—
Sottegem	8.12	9.10	11.25	—	2.18	—	5.57	7.00	—	—	—	—

GAND-EECLOO-BRUGES.

1^{er} Août 1872.

Coupons de retour journaliers.

Les stations de Gand et Bruges distribuent des coupons de retour aux prix de :

DE GAND A BRUGES ET DE BRUGES A GAND.

1^{er} cl. 4-00, 2^e cl. 3-00, 3^e cl. 2-00.

Ces coupons sont valables pour le retour par tous les trains du jour et du lendemain de leur date.

Les voyageurs munis d'un coupon de retour de 3^e cl. seront admis en 2^e cl. aux trains express, moyennant un supplément de 30 cent.

Les coupons de retour ne seront pas admis dans les stations intermédiaires.

Prix des coupons ordinaires.

DE GAND A BRUGES ET VICE-VERSA.

1^{er} cl. 2-70, 2^e cl. 1-80, 3^e cl. 1-35.

Les militaires de tout grade en uniforme ou justifiant de leur qualité sont admis à moitié prix.

Correspondances :

à Eecloo, de Watervliet, Yzendyke, 7-40, 9-15, 7.
 de Capryck et Bassevelde, 9-53, 2-15.
 à Balgerhoeke, de St. Laurent, 7-40, 4-00.
 à Waerschoot, de Somergem, 7-20, 4-10.
 d'Eecloo, p^r Watervliet, Yzendyke, 7-40, 1-40, 1-30.
 p^r Capryck et Bassevelde, 10-15, 4-22.
 de Balgerhoeke, p^r St. Laurent, 8-20, 4-30.
 de Waerschoot p^r Somergem, 8-40, 4-40.

Correspondance directe entre Bruges et Anvers par le Pays de Waes.

Ligne la plus courte et la moins coûteuse d'Ostende, Blankenberge et Bruges à Anvers et la Hollande.

Les stations de Bruges et d'Anvers (Waes) délivrent des coupons d'aller et retour aux prix de :

1^{er} cl. 9-40, 2^e cl. 6-30, 3^e cl. 4-70.

Ces coupons sont valables pour le retour, le jour et le lendemain de leur date. Ils ne sont pas valables pour les stations intermédiaires.

Les trains n^{os} 19 et 20 n'auront lieu que du 1^{er} Août au 15 Septembre.

Gand, imp. L.-S. Van Doosselaere.

Uurrooster uit 1872 van de spoorlijn 'Brugge-Eecloo-Gent' en terug.

Openingsdata (maatschappijen Eeklo-Gent en Eeklo-Brugge):

- Gent-Eeklo: 25 juni 1861;
- Eeklo-Maldegem: 16 november 1862;
- Maldegem-Brugge: 22 juni 1863.

Op het baanvak Eeklo-Brugge werd het reizigersverkeer opgeheven op 26 februari 1959.

Opheffing goederenverkeer:

- Sijsele-Assebroek: 1959 of kort daarna;
- Donk-Sijsele (enkel militair vervoer naar Sijsele): omstreeks 1962;
- Assebroek-Brugge: 1 augustus 1967;
- Maldegem-Donk (meststoffenbedrijf Cherlet): 1970;
- Eeklo-Maldegem: 16 april 1988.

Opbreken van de sporen:

- Sijsele-Assebroek: 1962;
- Donk-Sijsele: 1962 of kort hierop;
- Assebroek-Brugge: 1968;
- Maldegem-Donk: 1970.

Hoe de afkortingen in de beschrijving van de stempels lezen...

DD	= dag	UU	= uur
MM	= maand in Arabische cijfers	YY	= jaar 2 cijfers
XX	= maand in Romeinse cijfers	YYYY	= jaar 4 cijfers

Voor de dag-uur of jaarafkortingen is er ook nog de combinatie met 1 cijfer die vervangen wordt door een platte streep of een ■ blokje, maar dit wordt niet meer vermeld na WO I.

2. DE STATIONS EN HUN STEMPELS

2.1. GAND (EECLOO)

Ooit stonden er zelfs twee stations aan de Dampoort (foto 1), zij het dat deze aan de andere kant van de huidige spoorwegbrug stonden. Links op de foto uit 1865 ziet u het toenmalige station voor de spoorlijn 'Gent-Eeklo', terwijl u aan de rechterkant het station ziet voor de spoorlijn 'Antwerpen-Gent'. Dit waren allebei *kopstations*, de trein stopte er en keerde terug, er was dus geen rechtstreekse spoorverbinding van Antwerpen naar Eeklo, daarvoor moesten de mensen uitstappen en te voet het Antwerpenplein oversteken. Aan deze situatie kwam in 1911 een einde toen er een spoorverbinding over de Dampoort werd gemaakt. Tussen 1909 en 1912 werd er over de Dampoort een spoorviaduct gebouwd. Dit viaduct ligt er nu nog altijd. Op dat ogenblik werd het station richting Antwerpen afgebroken en werd het station richting Eeklo uitgebreid tot het enige station Gent-Dampoort (foto 2).

Maar ook die situatie was niet voor eeuwig. In 1973 werd er namelijk beslist dat het Dampoortstation beter aan de andere kant van het spoorwegviaduct dicht bij het stadscentrum kon staan. Daarom werd toen het oude station afgebroken en werd het huidige station Dampoort gebouwd. Dit station kwam naast het goederenstation Gent-Dampoort te liggen dat inmiddels ook al is verdwenen (het werd gesloopt in het voorjaar van 2000). Het terrein van het oude station Gent-Dampoort maakte plaats voor bushaltes, die er nog altijd zijn.



Foto 1



Foto 2

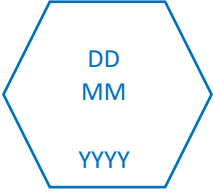
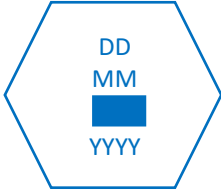
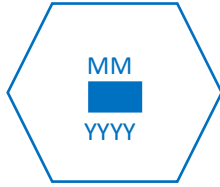
Het station 'Gent-Eeklo' werd op 1 september 1861 geopend en vanaf 20 december 1865 was er een verbinding via Wondelgem met de lijn Gent-Terneuzen en vanaf 1886 ook gemeenschappelijk met de Staatslijn. Er werd in 1910-1911 een nieuw station gebouwd waar ook het oude station van de Waaslandlijn (ondertussen ook een Staatslijn) deel van uit maakte.

De spoorlijn 'Gent-Eecloo-Brugge' werd op 29 juni 1897 en de spoorlijn 'Gent-Terneuzen' op 1 april 1930 overgenomen door de Staat. Vanaf 1910 kreeg het station een nieuwe benaming: **GAND PORTE D'ANVERS/ GENT DAMPOORT**

TYPE A GAND (EECLOO)

KADER ?? x 13 mm GAND (EECLOO) 34 x 3 mm GAND (EECLOO) DD MM YYYY U + S of M		KADER ?? x 13 mm GAND (EECLOO) 31 x 3 mm GAND (EECLOO) DD MM YYYY U + S of M	
KADER ?? x 13 mm GAND (EECLOO) 31 x 3 mm GAND (EECLOO) DD MM YYYY U + S of M		KADER 52 x 16 mm GAND (EECLOO) 48 x 5 mm GAND (EECLOO) DD MM U+S of M YYYY	

TYPE B GAND (EECLOO)

GAND (EECLOO) 		GAND (EECLOO) 	
GAND (EECLOO) 		GAND (EECLOO) 	
GAND (EECLOO) 		GAND (EECLOO) handgeschreven datum 	

TYPE C GAND-EECLOO/

KADER 34 x 26 mm GAND-EECLOO 28 x 3 mm <table><tr><td>GAND-EECLOO</td></tr><tr><td>DD MM UU YY</td></tr><tr><td>⚬ < 16 mm > ⚬</td></tr></table>	GAND-EECLOO	DD MM UU YY	⚬ < 16 mm > ⚬		KADER 34 x 26 mm GAND-EECLOO 28 x 3 mm <table><tr><td>GAND-EECLOO</td></tr><tr><td>■ DD MM UU YY</td></tr><tr><td>⚬ < 16 mm > ⚬</td></tr></table>	GAND-EECLOO	■ DD MM UU YY	⚬ < 16 mm > ⚬	
GAND-EECLOO									
DD MM UU YY									
⚬ < 16 mm > ⚬									
GAND-EECLOO									
■ DD MM UU YY									
⚬ < 16 mm > ⚬									
KADER 34 x 26 mm GAND-EECLOO 31 x 3 mm <table><tr><td>GAND-EECLOO</td></tr><tr><td>DD MM UU Y-</td></tr><tr><td>⚬ < 16 mm > ⚬</td></tr></table>	GAND-EECLOO	DD MM UU Y-	⚬ < 16 mm > ⚬		KADER 34 x 26 mm GAND-EECLOO 31 x 3 mm <table><tr><td>GAND-EECLOO</td></tr><tr><td>-D MM UU -Y</td></tr><tr><td>⚬ < 16 mm > ⚬</td></tr></table>	GAND-EECLOO	-D MM UU -Y	⚬ < 16 mm > ⚬	
GAND-EECLOO									
DD MM UU Y-									
⚬ < 16 mm > ⚬									
GAND-EECLOO									
-D MM UU -Y									
⚬ < 16 mm > ⚬									
KADER 34 x 26 mm GAND-EECLOO 31 x 3 mm <table><tr><td>GAND-EECLOO</td></tr><tr><td>DD MM -U -Y</td></tr><tr><td>⚬ < 16 mm > ⚬</td></tr></table>	GAND-EECLOO	DD MM -U -Y	⚬ < 16 mm > ⚬		KADER 34 x 26 mm GAND-EECLOO 31 x 3 mm <table><tr><td>GAND-EECLOO</td></tr><tr><td>DD MM UU --Y</td></tr><tr><td>⚬ < 16 mm > ⚬</td></tr></table>	GAND-EECLOO	DD MM UU --Y	⚬ < 16 mm > ⚬	
GAND-EECLOO									
DD MM -U -Y									
⚬ < 16 mm > ⚬									
GAND-EECLOO									
DD MM UU --Y									
⚬ < 16 mm > ⚬									

GAND-EECLOO/ FACTEUR N° 1

KADER 34 x 26 mm GAND-EECLOO 31 x 3 mm		KADER 34 x 26 mm GAND-EECLOO 31 x 3 mm	
GAND-EECLOO		GAND-EECLOO	
DD MM YYYY		-D MM YYYY	
FACTEUR N° 1		FACTEUR N° 1	

COUPON
qui peut être détaché
par le destinataire.
STAM
dien de bestemming
mag afnemen.
ABSCHNITT.
Kann vom Empfänger
abgetrennt werden.
Timbre du bureau d'origine.
Stempel von het kantoor van
afzending.
Stempel der Versand-Expe-
dition.

Bulletin d'expédition
Verzendingbulletijn

Numéros d'enregistrement
Pays d'origine : BELGIQUE

Ci-joint un paquet
Hierbij pakket
portant l'adresse ci-dessous :
met onderstaand adres :

Valeur déclarée :
Aangegeven waarde :
Montant du rembourse-
ment :
Bedrag der terugbetaling :
Nombre de déclarations de douane (Aantal toelaangiften) :
Nombre de bulletins d'affranchissement (Aantal frankeringbulletijns) :

Naam en woonplaats des
afzenders :
Name und Wohnort des
Absenders :
J. DIERMAN
Gand
Belgique

(Rue et numéro)
Lieu de destination
Plaats van bestemming :
Riga
Russie

Poids : **12 K. KILOG.**
Gewicht :
Droits de douane (1)
Bureau d'échange

(1) Case à remplir par le bureau d'échange d'entrée ou par le service de la douane du pays de destination.

Verzendingbulletijn voor de verzending van een pakket van 1.2 kg tegen terugbetaling.

Frankering: 2.25 BEF.

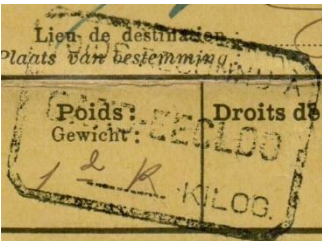
Het pakket werd op 26 mei 1910 uit 'GAND-EECLOO' verzonden naar Riga, toen nog gelegen in Rusland.

Op het formulier zien we naast de vertrekstempel 'GAND-EECLOO/ FACTEUR N° 1' een weegstempel 'POIDS RECONNU À/ GAND-EECLOO/ 1,2 KILOG' en een Russische grensovergangstempel 19-10-V (Gregoriaanse kalender).

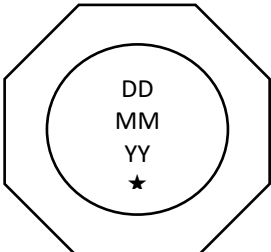
Op de achterkant zien we de ambulant 'COLN (RHEIN)/ 12 AUSLAND/ 25.5.10'.



POIDS RECONNU À/ GAND-EECLOO/ KILOG

KADER 38 x 25 mm GAND-EECLOO 31 x 3 mm	
POIDS RECONNU	
GAND-EECLOO	
..... KILOG	

TELEGRAAF/ GAND-EECLOO

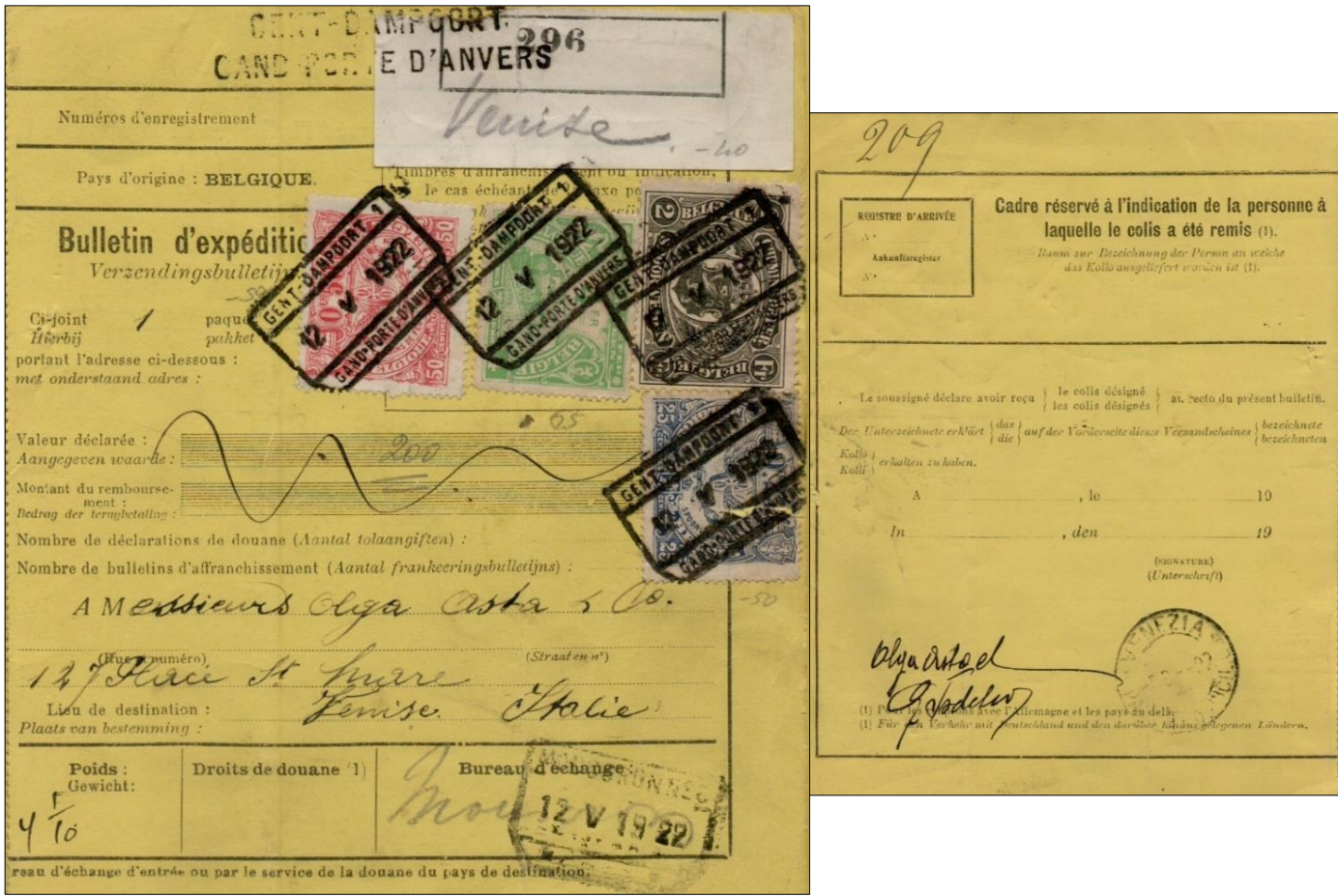
	
---	--

2.2. GENT DAMPOORT

GENT DAMPOORT/ TYPE D

GENT-DAMPOORT 1/ GAND-PORTE D'ANVERS

KADER 31 x 20 mm GENT-DAMPOORT 1 26 x 2 mm GENT DAMPOORT 1 DD XX YYYY GAND PORTE D'ANVERS		KADER 31 x 20 mm GENT-DAMPOORT 1 26 x 2 mm GENT DAMPOORT 1 -D XX YYYY GAND PORTE D'ANVERS	
---	---	---	---



Verzendingsbulletijn voor de verzending van een pakket van 4,10 kg.
 Frankering: 6,75 BEF.

Het pakket werd op 12 mei 1922 uit 'GENT DAMPOORT 1' verzonden naar Venetië in Italië.

Op het formulier zien we naast de vertrekstempel 'GENT DAMPOORT/ GAND PORTE D'ANVERS' een onduidelijke stempel van het uitwisselingskantoor in Mouscron. Op de achterkant zien we een Italiaanse aankomststempel van 'VENEZIA'.

GENT-DAMPOORT 2/GAND-PORTE D'ANVERS

KADER 31 x 20 mm GENT-DAMPOORT 2 26 x 2 mm GENT-DAMPOORT 2 DD XX YYYY GAND PORTE D'ANVERS

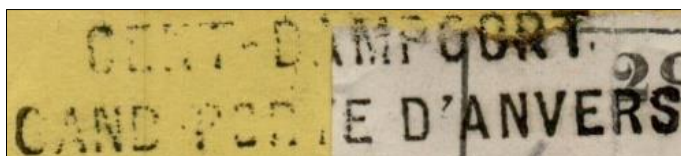
GENT-DAMPOORT 3/ GAND-PORTE D'ANVERS

KADER 31 x 20 mm GENT-DAMPOORT 3 26 x 2 mm GENT-DAMPOORT 3 DD XX YYYY GAND PORTE D'ANVERS		KADER 31 x 20 mm GENT-DAMPOORT 3 26 x 2 mm GENT-DAMPOORT 3 -D XX YYYY GAND PORTE D'ANVERS	
--	---	--	---

GENT-DAMPOORT 4/ GAND-PORTE D'ANVERS

KADER 31 x 20 mm GENT-DAMPOORT 4 26 x 2 mm <table><tr><td>GENT-DAMPOORT 4</td></tr><tr><td>DD XX YYYY</td></tr><tr><td>GAND PORTE D'ANVERS</td></tr></table>	GENT-DAMPOORT 4	DD XX YYYY	GAND PORTE D'ANVERS		KADER 31 x 20 mm GENT-DAMPOORT 4 26 x 2 mm <table><tr><td>GENT-DAMPOORT 4</td></tr><tr><td>-D XX YYYY</td></tr><tr><td>GAND PORTE D'ANVERS</td></tr></table>	GENT-DAMPOORT 4	-D XX YYYY	GAND PORTE D'ANVERS	
GENT-DAMPOORT 4									
DD XX YYYY									
GAND PORTE D'ANVERS									
GENT-DAMPOORT 4									
-D XX YYYY									
GAND PORTE D'ANVERS									

GENT-DAMPOORT/ GAND-PORTE D'ANVERS (Stationsnaamstempel)



GENT-DAMPOORT (43 x 3 mm)/ GAND-PORTE D'ANVERS (56 x 3 mm)
(Zie document GAND PORTE D'ANVERS 1)

GENT-DAMPOORT (1-3-5)/ GAND-PTE D'ANVERS

KADER 31 x 21 mm GENT-DAMPOORT 1 28 x 2 mm <table><tr><td>GENT-DAMPOORT 1</td></tr><tr><td>DD XX UU YY</td></tr><tr><td>GAND PTE D'ANVERS</td></tr></table>	GENT-DAMPOORT 1	DD XX UU YY	GAND PTE D'ANVERS		KADER 31 x 21 mm GENT-DAMPOORT 3 28 x 2 mm <table><tr><td>GENT-DAMPOORT 3</td></tr><tr><td>DD XX UU YY</td></tr><tr><td>GAND PTE D'ANVERS</td></tr></table>	GENT-DAMPOORT 3	DD XX UU YY	GAND PTE D'ANVERS	
GENT-DAMPOORT 1									
DD XX UU YY									
GAND PTE D'ANVERS									
GENT-DAMPOORT 3									
DD XX UU YY									
GAND PTE D'ANVERS									
KADER 31 x 21 mm GENT-DAMPOORT 5 28 x 2 mm <table><tr><td>GENT-DAMPOORT 5</td></tr><tr><td>DD XX UU YY</td></tr><tr><td>GAND PTE D'ANVERS</td></tr></table>	GENT-DAMPOORT 5	DD XX UU YY	GAND PTE D'ANVERS						
GENT-DAMPOORT 5									
DD XX UU YY									
GAND PTE D'ANVERS									

GENT-DAMPOORT (1-2)

(Tekst onderste segment geschrapt - eentalig Nederlands)

KADER 31 x 21 mm GENT-DAMPOORT 1 28 x 2 mm GENT-DAMPOORT 1 DD XX UU YY		KADER 31 x 21 mm GENT-DAMPOORT 2 28 x 2 mm GENT-DAMPOORT 2 DD XX UU YY	
--	---	--	---

GENT/ DAMPOORT

KADER 31 x 23 mm GENT 25 x 3 mm DAMPOORT 24 x 3 mm GENT DD XX YY UU DAMPOORT		KADER 31 x 23 mm GENT 20 x 3 mm DAMPOORT 24 x 3 mm GENT DD XX UU YY DAMPOORT	
--	---	--	---

GENT-DAMPOORT/ N° 3

KADER 31 x 22 mm GENT (DAMPOORT) 26 x 2 mm GENT (DAMPOORT) DD XX YY UU N° 3	
--	---

GENT-DAMP./ N° 1-2-3-4

KADER 31 x 27 mm GENT-DAMP. 28 x 2 mm GENT DAMP. DD XX YY UU N° 1	KADER 31 x 27 mm GENT-DAMP. 28 x 2 mm GENT DAMP. DD XX YY UU N° 2	KADER 31 x 27 mm GENT-DAMP. 28 x 2 mm GENT DAMP. DD XX YY UU N° 3	KADER 31 x 27 mm GENT-DAMP. 28 x 2 mm GENT DAMP. DD XX YY UU N° 4
---	---	---	---

Door de klant in te vullen

NAAM en voornaam (2): Verschaagen

Sabine

Straat en nr.: Hollenastraat 33

Woonplaats: 9040 Oostakker

Geboortedatum: 13.11.70



Door de klant in te vullen

NAAM en voornaam (2): Wouters Marc

NEKKERSVUURSTRAAT 13

Woonplaats: 9110 SINT-AMANDSBERG

Geboortedatum: 22.10.64



Door de klant in te vullen

NAAM en voornaam (2): Wouters Marc

NEKKERSVUURSTRAAT 13

Woonplaats: 9110 SINT-AMANDSBERG

Geboortedatum: 22.10.64



2.3. WONDELGHEM - WONDELGEM



Het station in Wondelgem werd op 1 september 1861 geopend en op 20 december 1865 werd het met de spoorlijn 'Wondelgem-Selzaete' een onderdeel van de spoorlijn 'Gent-Terneuzen'.

Op 1 augustus 1902 werd er een nieuw station gebouwd op de westelijke oever van het kanaal 'Gent-Terneuzen' en kreeg het oude station, dat in 1906 werd herbouwd, een nieuwe benaming 'Wondelgem-Raccordement'. Het nieuwe station werd een bak- en hardstenen gebouw in decoratieve verwerking met de neo-Vlaamse renaissancestijl. Het hoofdgebouw bestond uit een brede vleugel van negen traveeën en één bouwlaag onder een pannen zadeldak met dakkapelletjes en een zware vorstkam. Rechts ervan werd een woonhuis opgetrokken van twee bouwlagen onder een gelijkaardig dak en getoogde vensters met doorlopend waterlijstje. De zijpuntgevels waren afgewerkt met arduinen schouderstukken en een kroonlijst uitlopend in een topstuk. Links van het hoofdgebouw werd nog een kleiner alleenstaand dienstgebouwtje opgetrokken in dezelfde stijl.

De spoorlijn 'Gent-Terneuzen' werd op 1 april 1930 overgenomen door de Staat. Het traject 'Wondelgem-Zelzate' werd op 15 april 1939 gesloten voor passagiers. Ook het station op het traject 'Gent-Eekloo' werd op 3 juni 1984 voor reizigers gesloten maar op 29 mei 1988 opnieuw in gebruik genomen.

Het station van Wondelgem werd op 19 maart 2002 geklasseerd als beschermd monument en op 14 september 2009 als bouwkundig erfgoed.

TYPE A WONDELGHEM



WONDELGEM



TYPE C WONDELGEM/ $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{2}$

KADER 34 x 26 mm WONDELGEM 31 x 3 mm WONDELGEM DD MM UU YY $\frac{1}{2}$ < 16 mm > $\frac{1}{2}$		KADER 34 x 26 mm WONDELGEM 31 x 3 mm WONDELGEM DD MM UU -Y $\frac{1}{2}$ < 16 mm > $\frac{1}{2}$	
KADER 34 x 26 mm WONDELGEM 31 x 3 mm WONDELGEM -D MM UU -Y $\frac{1}{2}$ < 16 mm > $\frac{1}{2}$		KADER 34 x 26 mm WONDELGEM 31 x 3 mm WONDELGEM DD MM YYYY $\frac{1}{2}$ < 16 mm > $\frac{1}{2}$	
KADER 34 x 26 mm WONDELGEM 31 x 3 mm WONDELGEM DD MM YY YY $\frac{1}{2}$ < 16 mm > $\frac{1}{2}$			

ADMINISTRATION
DES TÉLÉGRAPHES ET DES TÉLÉPHONES
Beheer van Telegrafen en Telefonen

Réponse 1

TÉLÉGRAMME

TELEGRAM

Il est interdit aux
porteurs d'accepter
aucune gratification

De bestellers
geen geene belo-
hoe ook gena-
aanvaarden.

ARRIVÉ Aankomen
WONDELGEM
19 MARS 1920
à 16.48 h. (uur)

Indications de service les plus usitées inscrites éventuellement en tête de l'adresse, en toutes lettres ou en abrégé :
Meest voorkomende dienstaanwijzingen die, als er zijn, voluit of verkort vóór het adres worden geschreven :

D { Télég. urgent RP { Réponse payée XP { Exprès payé PC { Télég. avec accusé de réception postal PCP { Télég. met telegrafische kennisgeving van ontvangst per post

L'État n'est soumis à aucune responsabilité à raison du service de la correspondance privée par voie télégraphique (Loi du 1^{er} mars 1851, art. 6).
Luidens art. 6 der wet van 1^{er} Maart 1851, is de Staat geenszins verantwoordelijk voor den dienst der bijzondere telegrammen.

Déposé à Bruxelles à 15.31 N 8791

Ferai expédition demain que deviennent
Septuaginta 645

Colette

Série G, n° 7 — Bon 27.1914 — Ed. Broels S. A., Turnhout

Telegram uit Bruxelles verzonden naar Wondelgem.
Aankomststempel: WONDELGEM/ 19 MARS 19 20/ $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{2}$.

TYPE D

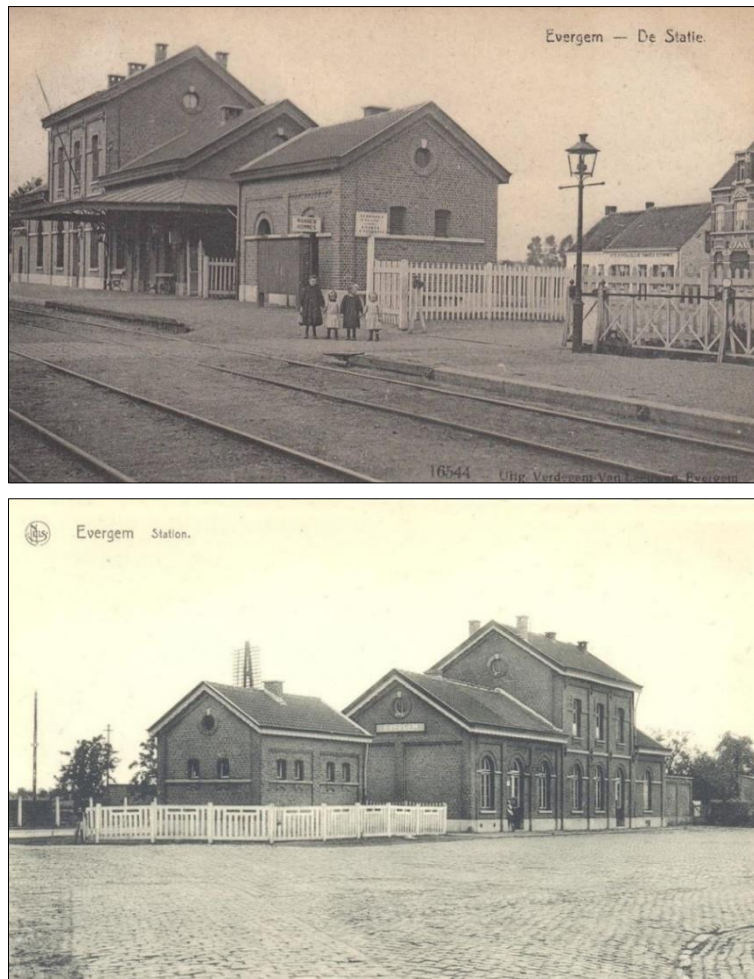
WONDELGEM N° 1 & WONDELGEM/

KADER 31 x 20 mm WONDELGEM N° 1 27 x 2 mm WONDELGEM N° 1 DD MM UU YY  < 13 mm > 		KADER 31 x 20 mm WONDELGEM N° 1 27 x 2 mm WONDELGEM N° 1 -D MM UU YY  < 13 mm > 	
KADER 31 x 20 mm WONDELGEM N° 1 27 x 2 mm WONDELGEM N° 1 DD MM -U YY  < 13 mm > 			
KADER 30 x 23 mm WONDELGEM 26 x 3 mm WONDELGEM DD XX UU YY  < 13 mm > 		KADER 31 x 20 mm WONDELGEM 28 x 3 mm WONDELGEM DD XX YY UU  < 13 mm > 	

DC 1809		1 VERZENDINGS-BULLETTIN		STATION VAN BESTEMMING		VERVOERVERDELING		ETIKETTEN - BEVACHTINGSPUNTEN		EXPRESOED	
				Brussel		R.A.S.		D885		9414 21 008	
De volgende delen moeten door de afzender worden ingevuld											
Geadresseerde : <i>Epischepel, Jozef</i>											
Straat : <i>34, Boulevard du Midi</i>											
to : <i>Brussel</i>											
Tel. N° :											
In het station (Voor kantoorliggende zendingen)											
Remboursement				Gehaven bij vertrek :				F			
Belang bij de aflev.				Te heffen bij aankomst :				F			
Voorschot				Remboursement :				F			
Aangegeven waarde				Voorschot :				F			
Verzekerde waarde				Vracht- en bijkosten :				F			
Ik vraag (met kruisje aangevinken) :											
☒ Aanhuishetelling ☐ Kantoorliggend											
☒ Franco ☐ De weging ☐ Niet Franco											
Datum : <i>21/IV/14</i>											
Door het station bevonden											
Niet volumineus :											
Volumineus :											
COLLI											
AARD											
Merken en Nrs											
Aantal											
Verpakking											
Goederen											
Niet volumineuze colli (meer dan 250 kg/m³) (1)											
Volumineuze colli (minder dan 250 kg/m³) (1)											
Bruto gewicht											
Kg/m³ (1)											
Verhogingscoëfficiënt											
Verhoogd gewicht											
Geadresseerde / Destinataire / Empfänger											
Boekhoudingsetiket											
(1) 1e blad (3)											
WONDELGEM											
21 IV 67 15											

Verzendingsformulier 1967 voor een pakje van 8.5 kg uit Wondelgem verzonden via GENT ST PIETERS naar BRUSSEL.
Frankering: 76 BEF. Vertrekstempel: 'WONDELGEM/ 21 IV 67 15/  .

2.4. EVERGHEM - EVERGEM



Spoor- en vooraanzicht van het station gebouwd in 1910.

Het station van Evergem werd op 25 juni 1861 geopend en werd gebouwd door de private spoorwegonderneming 'Chemin de fer Gand-Eecloo'. Spijtig genoeg zijn er hier geen afbeeldingen van bekend.

Met de nationalisering van de spoorlijn 'Gand-Eecloo' moest het oude station plaats ruimen en werd er door de Belgische staat (standaardtype 1895 R3, zie ansichtkaart) een nieuw station gebouwd. Dit station werd in 1958 omwille van ophogingswerken bij de aanleg van een brug over de ringvaart gesloopt. Aansluitend werd de spoorlijn gesloten.

In 2002 werd het spoorwegcomité 'Gent-Eeklo' opgericht, dat onmiddellijk het heropenen van station Evergem bepleitte. Nadat meerdere studies werden uitgevoerd, ging de N.M.B.S. uiteindelijk met dit voorstel akkoord. Op 15 januari 2007 werden de nodige bouwvergunningen afgeleverd en konden de eigenlijke werken beginnen. Oorspronkelijk werd 1 juni 2007 als openingsdatum voorop gesteld, maar omwille van vertragingen werd het uiteindelijk 10 juni 2007. Om 6u47 stopte er die dag voor het eerst sinds 49 jaar weer een trein in Evergem.

Men ambieerde 400 passagiers per dag gezien de oorspronkelijke prognoses van dat cijfer uitgingen. De eerste jaren bleef het cijfer onder de verwachtingen (volgens de tellingen van oktober 2007 slechts 103 per dag), maar de volgende jaren gingen de reizigers aantallen in stijgende lijn. Volgens de tellingen van 2009, die geheim gehouden werden maar toch uitgelekt zijn, waren het toen 174 reizigers per dag. Pendelaars en scholieren leken het station langzamerhand te ontdekken. Sinds het Instituut voor Muziek en Dans naar Evergem verhuisde werd het station onder andere door een groot deel van de leerlingen van deze school aangedaan.

Het station Evergem heeft echter geen stationsgebouw of loket. In de plaats daarvan kan men reisbewijzen aan een automaat bekomen. Het perron is 180 meter lang en uitgerust met 2 schuilhuisjes. Het perron heeft een hoogte van 76 centimeter, wat het in- en uitstappen gemakkelijker maakt. Er is eveneens een fietsenstalling voorzien met 56 overdekte plaatsen. Het station ligt bovengronds en is bereikbaar door middel van een trap, tevens is het via een oprijhelling toegankelijk voor gehandicapten en mensen met kinderwagens. De meerkosten hiervoor werden betaald door de gemeente Evergem, die hiervoor vragende partij was.

TYPE A EVERGHEM



Fragment verzendingsbulletijn PETITS PAQUETS (DU COLLIS POSTAUX: doorstreept)
uit Evergem verzonden naar Liège Guillemin.

TYPE C EVERGEM/

KADER 35 x 26 mm EVERGEM 29 x 3 mm EVERGEM DD MM YYYY &#x2666; < 18 mm > &#x2666;		KADER 35 x 26 mm EVERGEM 29 x 3 mm EVERGEM -D MM YYYY &#x2666; < 18 mm > &#x2666;	
KADER 35 x 26 mm EVERGEM 29 x 3 mm EVERGEM DD MM YY -Y &#x2666; < 18 mm > &#x2666;		KADER 35 x 26 mm EVERGEM 29 x 3 mm EVERGEM -D MM YY -Y &#x2666; < 18 mm > &#x2666;	
KADER 35 x 26 mm EVERGEM 29 x 3 mm EVERGEM DD MM -YY &#x2666; < 18 mm > &#x2666;		KADER 35 x 26 mm EVERGEM 25 X 3 mm EVERGEM DD MM YYYY &#x2666; < 16 mm > &#x2666;	
	KADER 35 x 26 mm EVERGEM 25 X 3 mm EVERGEM -D MM YYYY &#x2666; < 16 mm > &#x2666;		

TYPE D
EVERGEM/

KADER 30 x 22 mm EVERGEM 26 x 3 mm EVERGEM DD XX UU YY  < 14 mm > 		KADER 30 x 22 mm EVERGEM 26 x 3 mm EVERGEM DD XX YY UU  < 14 mm > 	
--	---	--	---

68W/1-39 Drukk. Rotary, De Graeve Gent

Etiketten

Vervoerverdeeling

FR

898

Bestemming : Izegem

Geadresseerde : Gernard Huetevelt
 Grote Markt 21
 Izegem

Remboursement

Fr. 2 Ct.

Postcheekrekening n°

Aangegeven waarde

Fr. 600 Kg.

Afzender : C. Huetevelt
Hoekste & Overgeng

Bij niet-aflevering, verzoeken :

Aard van het goed (voor BREEKBARE en BEDERFELIJKE waren) :

Collo ontvangen :
 Collis reçu :
 Kollo empfangen :
 den 07 om 14
 le 14
 am um

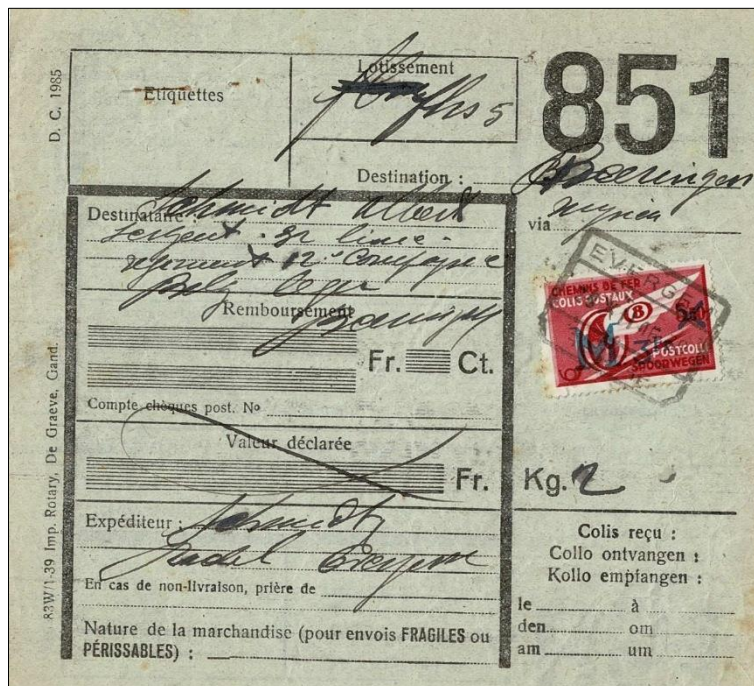
via Rapport



Verzendingsbulletin voor een pakje van 600 gram uit Evergem verzonden naar naar Izegem.
 Frankering: 11 BEF, het tarief voor een pakje tot 1 kg tussen 02.12.1949 en 30.04.1951.
 Vertrekstempel 'EVERGEM/ -6 X 51 15/  .

TYPE E EVERGEM/

KADER 32 x 24 mm EVERGEM 27 x 3 mm	
EVERGEM	
DD XX UU YY	
 < 13 mm > 	



851

Destination : *Beringen*

via *Wynen*

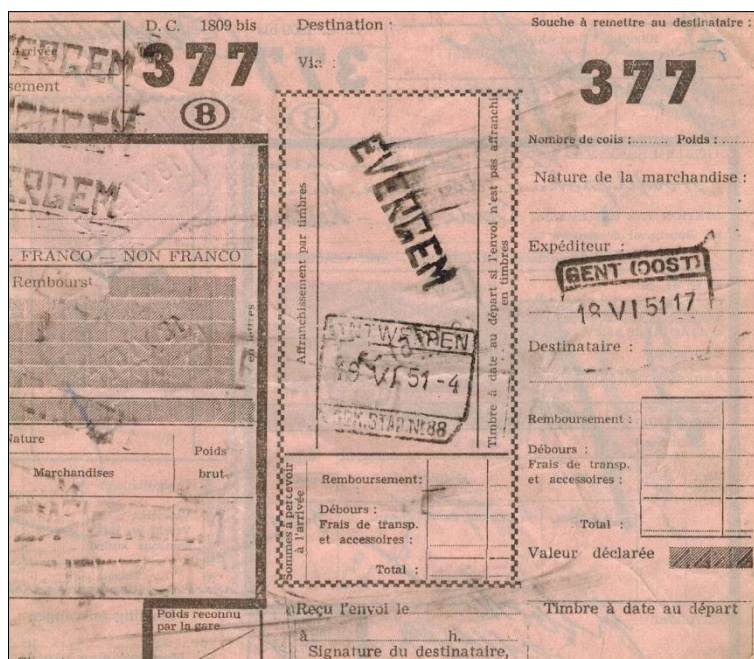
Expéditeur : *Adm. St. Beringen*

Nature de la marchandise (pour envois FRAGILES ou PÉRISABLES) :

Colis reçu : Collo ontvangen : Kollo empiangen :

Verzendingsbulletin voor een pakje van 2 kg uit Evergem verzonden naar Beringen.
 Frankering: 3 BEF, het tarief voor militaire postcolli 02.09.1939 en 27.05.1940.
 Vertrekstempel 'EVERGEM/ 20 XII 06 39/  .

STATIONSNAAMSTEMPEL



377

Destination : *Beringen*

Via : *Beringen*

Expéditeur : *BENT (POST)*

19 VI 5117

Destinataire :

Remboursement :

Débours : Frais de transp. et accessoires :

Total :

Valeur déclarée

Recu l'envoi le *19 VI 51* à *h.*

Signature du destinataire,

Stationsnaamstempel op de achterkant van een vrachtbrief.

2.5. SLEIDINGE - SLEIDINGE



Het station van Sleydinge werd op 1 september 1861 geopend en vervolgens op 3 juni 1984 gesloten voor reizigers. Het werd uiteindelijk op 29 mei 1988 heropend als onbewaakte stopplaats. Op 1 februari 1938 voerde men een naamsverandering in: Sleidinge. Het voormalig station met lokettenzaal en woning is tegenwoordig ingericht als café 'De Boemeltrein'.

Het station, dat nog alleen dienst doet als stopplaats van de trein, werd in 1861 aangelegd. Ter vervanging van een eerste houten stationnetje uit 1901 werd in 1911 in de typische stationsarchitectuur voor de spoorlijn 'Gent-Eeklo' het huidige stationsgebouw opgetrokken. Het is een gebouw van gele baksteen met een centraal gedeelte van drie traveeën en twee bouwlagen onder een pannen zadeldak geflankeerd door één bouwlaag hoge vleugels van respectievelijk één en vier traveeën onder zadeldak met omlopende gelobde houten kroonlijst. Travee-indeling door lisenen verbonden door een muizentand, rondboogvormige deuren en benedenvensters en getoogde bovenvensters. Oculi in zijtoppen. Perronzijde met luifel voor de lokettenzaal.

Het voormalige wachthuisje is bijna een exacte kopie van haar evenknie in Station Waarschoot. Doch in tegenstelling tot het genoemde wachthuisje in Waarschoot, dat nog in gebruik is en kort voor 2009 gerenoveerd werd, verkeert het wachthuisje van Sleidinge in slechte staat. Het is niet meer toegankelijk voor reizigers en de toegangsopeningen zijn dichtgemetseld. Het bevindt zich op het oude perron dat niet meer voor reizigers toegankelijk is.

Naar aanleiding van het IC/IR-plan, dat een algehele sluiting van niet rendabele stations vooropstelde, werden op 3 juni 1984 op de Lijn 58 de stations van Sleidinge, Waarschoot, Wondelgem en Gent-Muide gesloten. Vanwege hevige protesten van onder andere buurtbewoners werden deze stations, op Gent-Muide na, amper vier jaar later alweer heropend. In 2007 werd uiteindelijk ook het station van Evergem, dat eerder dan bovengenoemde werd gesloten, heropend.

TYPE A SLEYDINGE

KADER ?? x 13 mm SLEYDINGE 34 x 3 mm SLEYDINGE DD MM YYYY U + S of M		KADER ?? x 15 mm SLEIDYNGE 41 x 5 mm SLEYDINGE DD MM YYYY	
KADER ?? x 15 mm SLEYDINGE 41 x 5 mm SLEYDINGE DD MM U + S of M YYYY			

TYPE C SLEYDINGE/

KADER 35 x 26 mm SLEYDINGE 29 x 3 mm		KADER 35 x 26 mm SLEYDINGE 29 x 3 mm	
SLEYDINGE		SLEYDINGE	
DD MM YYYY		-D MM YYYY	
⌘ < 17 mm > ⌘		⌘ < 17 mm > ⌘	

TYPE D SLEYDINGE N° 2/

KADER 31 x 21 mm SLEYDINGE 26 x 3 mm <table><tr><td>SLEYDINGE N° 2</td></tr><tr><td>DD MM YYYY</td></tr><tr><td>≡ < 14 mm > ≡</td></tr></table>	SLEYDINGE N° 2	DD MM YYYY	≡ < 14 mm > ≡		KADER 3 x 21 mm EVERGEM 26 x 3 mm <table><tr><td>SLEYDINGE N° 2</td></tr><tr><td>-D MM YYYY</td></tr><tr><td>≡ < 14 mm > ≡</td></tr></table>	SLEYDINGE N° 2	-D MM YYYY	≡ < 14 mm > ≡	
SLEYDINGE N° 2									
DD MM YYYY									
≡ < 14 mm > ≡									
SLEYDINGE N° 2									
-D MM YYYY									
≡ < 14 mm > ≡									

TYPE D SLEIDINGE/ 11 11

KADER 30 x 23 mm
SLEIDINGE 26 x 3 mm

SLEIDINGE
DD XX UU YY
11 < 13 mm > 11

Vrachtbrief voor een pakket
van 4 kg uit Sleidinge
verzonden naar Braine
l'Alleud.

Frankering: 18 BEF
= tarief 3 tot 5 kg vanaf
01.05.51 tot 19.10.51.

D. C. 1985 296 600/10

Etiquettes Lotissement FBM 2 442

Destination: Braine l'Alleud

Destinataire: Maison MELON-HORLAN via
Rue Jules Haus-41
Braine l'Alleud.

Remboursement (1)

Compte chèques post. N°

Valeur déclarée (1)

Assurée par Cie Européenne (1)

(1) En toutes lettres.

Expéditeur: DE PAEPE & C^{IE}
SOCIÉTÉ EN NOM COLLECTIF
SLEIDINGE

En cas de non-livraison, prière de

Nature de la marchandise (pour envois FRAGILES ou PERIS-SABLES):

Danlinne, Strée 4222-10-49 (2.400.000)

Kg. 4

Colis reçu — Colli ontvangen

le à
de om

V. P. Melon

KADER 30 x 22 mm
SLEIDINGE 27 x 3 mm

SLEIDINGE
DD XX YY UU
11 < 13 mm > 11

Vrachtbrief voor een pakket
van 17 kg uit Sleidinge
(BAREMA II REKENING
COURANT) verzonden naar
Brussel.

Frankering: 168 BEF

C 702 b (DC 1809 bis) 1 VERZENDINGS-BULLETIN

De vetomlijnde delen moeten door de afzender (of zijn gevolmachtigde) worden ingevuld.

Gezondesende: 117 chaussée de Waterloo
117 chaussée de Waterloo
BRUXELLES

Tel. N°

In het station (Voor kantoorliggende zendingen)

Remboursement

Belang bij de aflev.

Voorschot

Aangegeven waarde

Verzekerde waarde

FRANCO

☒ Aanbesteding ☐ Kantoorliggend

☐ De weeg

Datum: 2-11-76

Algemeen totaal

Bruto gewicht: 17

Kg/m3 (l)

Verhoogd gewicht

N° aankomst: 149

Afzender: P. L'ARNEAU

Straat: SLEIDINGE

P.C.R. n°

Rekening-courant

Forfaitaire Coefficient

Aantal colli: 1 Bruto gewicht: 17 Kg

Zending ontvang./Reçu l'envoi/Sending Erhalt.

Op/Le/Am

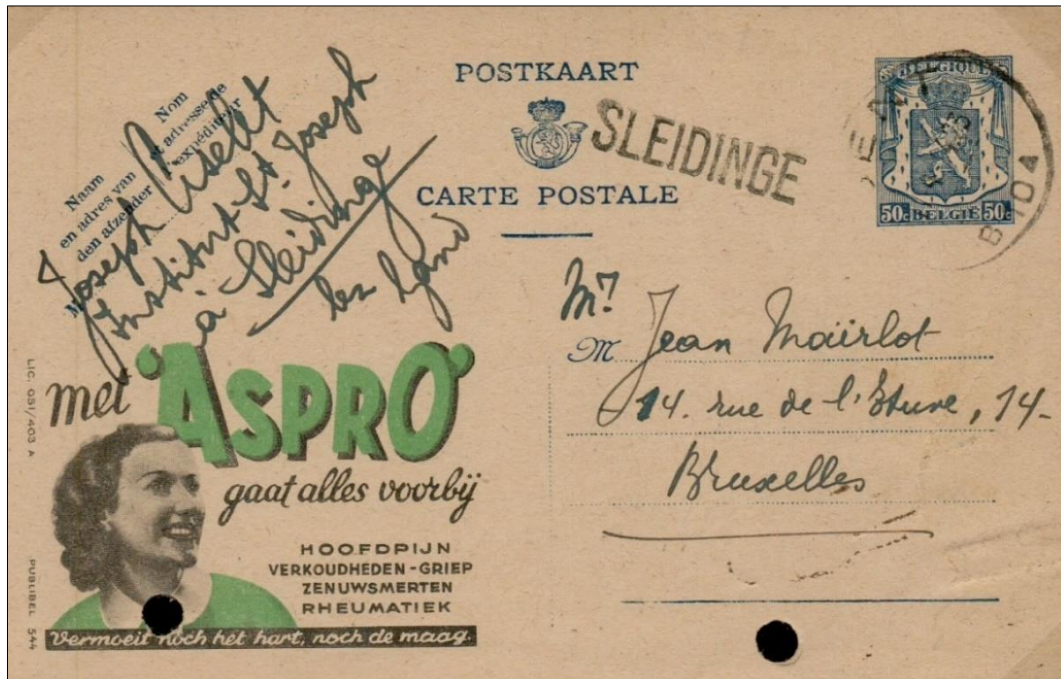
om uur

Gezondesende / Destinataire / Empfänger

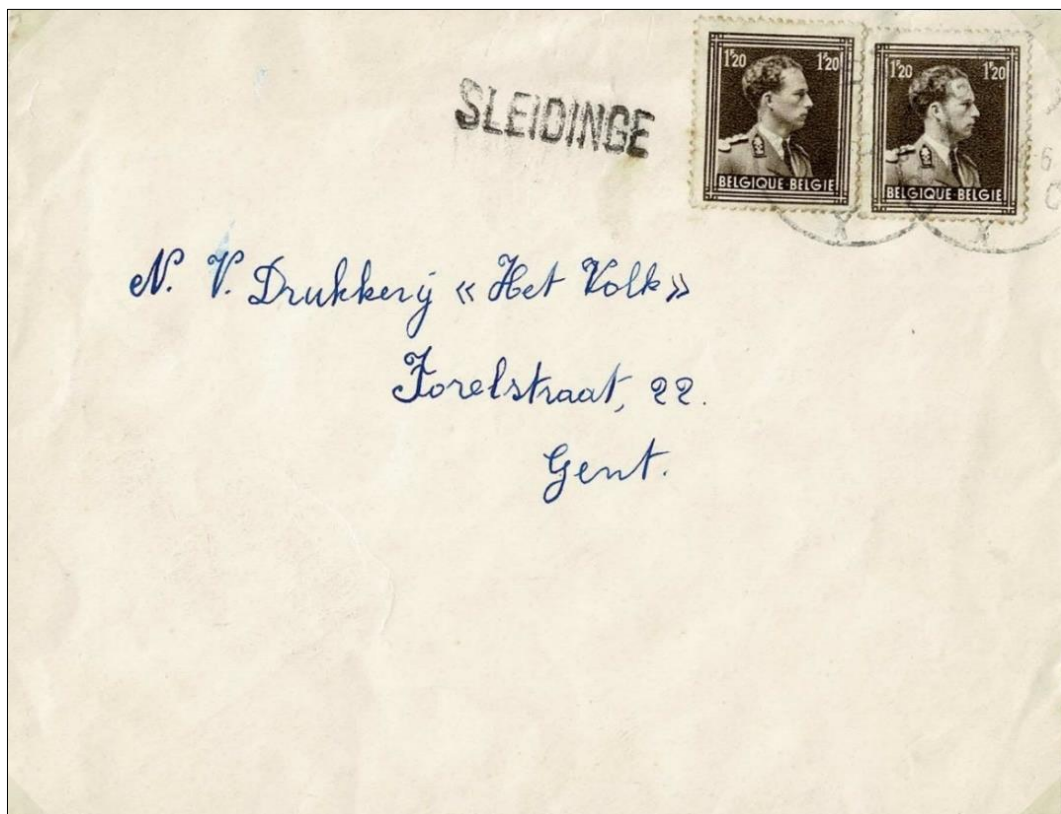
Boekhoudingsetiket

(1) 26 bis (2) 4

SLEIDINGE
(STATIONSNAAMSTEMPEL 28 x 6 mm)



11.04.1944 - Stationsnaamstempel 'SLEIDINGE' (28 x 6 mm) op briefkaart uit Sleidinge via Gent verzonden naar Brussel.



11.04.1944 - Stationsnaamstempel 'SLEIDINGE' (28 x 6 mm) op brief uit Lovendegem via het station van Sleidinge verzonden naar Gent.

2.6. WAERSCHOOT - WAARSCHOOT



Het station van Waarschoot werd op 1 september 1861 geopend en vervolgens op 3 juni 1984 gesloten voor reizigers. Het werd uiteindelijk op 29 mei 1988 heropend als onbewaakte stopplaats. Op 1 februari 1938 voerde men een naamsverandering in: Waarschoot.

Het typisch plattelandsstationnetje Waarschoot in zijn huidige vorm daterend uit 1903, ligt op de spoorlijn 'Gent-Eeklo'. Het hoofdgebouw bestaat uit één plus drie plus drie traveeën en respectievelijk één, twee en één bouwlagen onder lage verspringende zadeldaken (pannen, nok parallel met de straat). Baksteenbouw op arduinen plint, geritmeerd door pilasters, onder de gootlijn verbonden door baksteenfriezen. Rondboogvormige deuren en benedenvensters, onder booglijsten op imposten, getoogde bovenvensters en oculi in zijtopgevels. Rechter zijgevel met spiegel van vroegere gemeentenaam.

Gelijkaardige perronzijde, voorheen met luifel. Links van het hoofdgebouw, vroeger goederenmagazijn van drie en twee traveeën onder verspringend laag zadeldak in een identieke stijl, geritmeerd door getoogde vensters.

Rechts, gelijkaardig gebouwtje van twee traveeën met onder meer toiletten.



Het gerestaureerd wachthuisje.

TYPE A WAERSCHOOT

KADER ?? x 13 mm WAERSCHOOT 40 x 3 mm WAERSCHOOT DD MM YYYY U + S of M	KADER 49 x 15 mm WAERSCHOOT 40 x 3 mm WAERSCHOOT DD MM YYYY U + S of M	KADER 49 x 15 mm WAERSCHOOT 41 x 5 mm WAERSCHOOT DD MM U + S of M YYYY		
				

TYPE C WAERSCHOOT/

KADER 35 x 26 mm WAERSCHOOT 33 x 3 mm WAERSCHOOT DD MM YY YY  < 17 mm > 		KADER 35 x 26 mm WAERSCHOOT 33 x 3 mm WAERSCHOOT -D MM YY YY  < 17 mm > 	
KADER 35 x 26 mm WAERSCHOOT 33 x 3 mm WAERSCHOOT -D MM UU   < 17 mm > 		KADER 35 x 26 mm WAERSCHOOT 33 x 3 mm WAERSCHOOT DD MM UU -Y  < 17 mm > 	
KADER 35 x 26 mm WAERSCHOOT 33 x 3 mm WAERSCHOOT -D MM UU -Y  < 17 mm > 		KADER 35 x 26 mm WAERSCHOOT 33 x 3 mm WAERSCHOOT DD MM -U -Y  < 17 mm > 	



Briefkaart per expresse verzonden vanuit het station van WAERSCHOOT naar St. Nicolas. Met telegraafstempel ST NICOLAS/ ★ als aankomst-stempel.

Port: 5 centiem briefkaarttarief + 25 centiem expresse recht.

TYPE D WAERSCHOOT/

KADER 30 x 21 mm WAERSCHOOT 26 x 2 mm WAERSCHOOT DD XX YYYY  < 14 mm > 		KADER 30 x 21 mm WAERSCHOOT 26 x 3 mm WAERSCHOOT DD XX YY UU  < 14 mm > 	
---	---	--	---

KADER 30 x 21 mm WAERSCHOOT 26 x 2 mm WAERSCHOOT DD XX UU YY  < 14 mm > 	
--	--

TYPE E WAERSCHOOT/

KADER 32 x 21 mm WAERSCHOOT 28 x 3 mm WAERSCHOOT -D XX UU YY  < 14 mm > 	
--	---

NOODSTEMPEL 'stationsnaamstempel + handgeschreven datum'

STATIONSNAAMSTEMPEL GEBRUIKT ALS NOODSTEMPEL WAERSCHOOT ?? x ?? mm + handgeschreven datum	
---	--

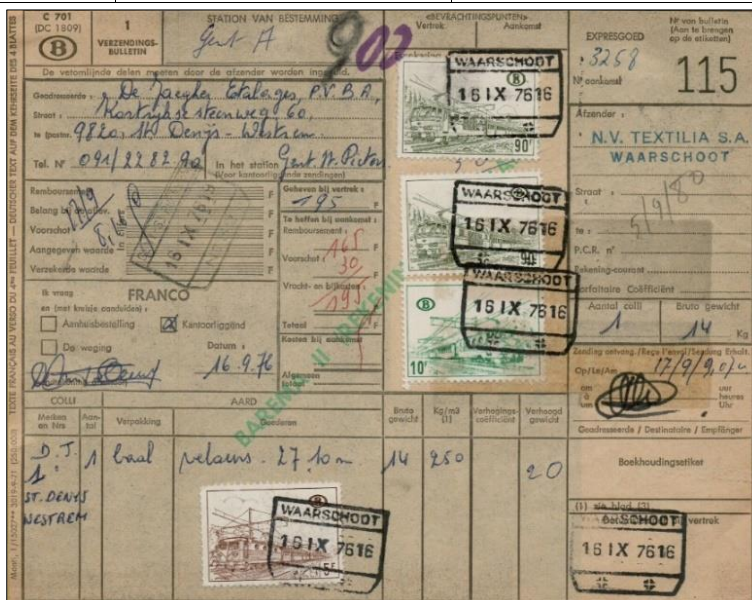
NOODSTEMPEL 'WAERSCHOT'

TELEGRAAFSTEMPEL GEBRUIKT ALS NOODSTEMPEL KADER ?? x ?? mm WAERSCHOT ?? x ?? mm WAERSCHOT DD MM YY X X X		
---	---	--

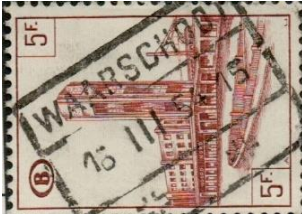
TYPE D - WAARSCHOOT/

KADER 31 x 23 mm WAARSCHOOT 27 x 3 mm WAARSCHOOT DD XX UU YY  < 14 mm > 		KADER 31 x 23 mm WAARSCHOOT 27 x 3 mm WAARSCHOOT DD XX YY UU  < 14 mm > 	
---	---	---	---

Verzendingsformulier voor een pakket van 14 kg
uit Sleidinge (BAREMA II REKENING
COURANT)
verzonden naar St. Denijs Westrem.
Frankering: 195 BEF



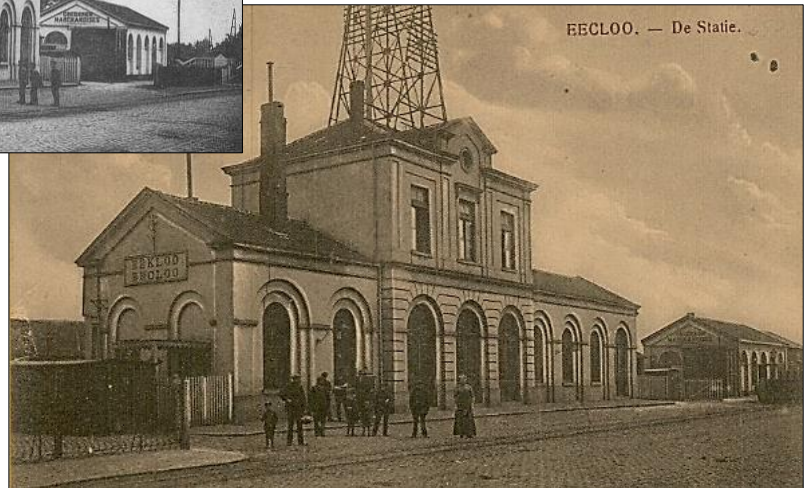
TYPE E - WAARSCHOOT/

KADER 32 x 24 mm WAARSCHOOT 29 x 3 mm WAARSCHOOT -D XX UU YY  < 14 mm > 		KADER 32 x 24 mm WAARSCHOOT 29 x 3 mm WAARSCHOOT DD XX YY UU  < 14 mm > 	
---	---	---	---



Verzendingsformulier voor een pakket van 47 kg
uit Sleidinge via het station van Ninove verzonden
naar Meerbeke.
Frankering: 29 BEF.

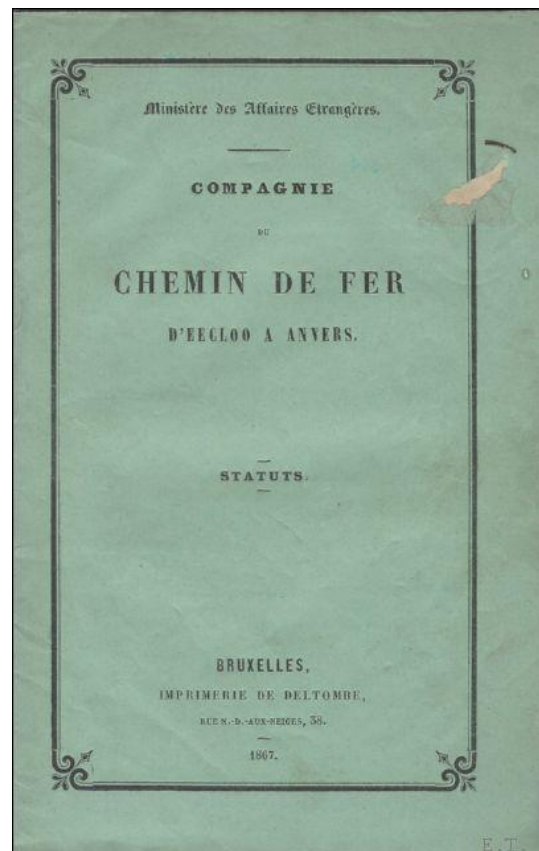
2.7. EECLOO - EEKLOO



Het station in Eekloo werd op 25 juni 1861 geopend voor de spoorlijn 'Gent-Eekloo'. De verbinding 'Eekloo-Maldegem' was sinds 16 november 1862 in gebruik en werd op 26 februari 1959 gesloten voor reizigers.

Niettemin was Eekloo een districtshoofdstad, werd het als één van de laatste gemeenten in ons land verbonden met het spoorwegnet. Dit was o.a. te wijten aan het conservatisme en de kortzichtigheid van de gemeentebestuurders, niet alleen van Eekloo maar ook van verschillende gemeenten. In Eekloo ging de discussie voornamelijk over de inplanting van het station. Er waren namelijk notabelen die het station in het centrum van de stad wilden. Uiteindelijk besliste burgemeester Edouard Neelemans dat het station aan de ingang en de rand van de stad gebouwd zou worden en in januari 1859 werden de werken gestart voor het bouwen van de *statiegebouwen van den ijzeren weg*.

In Eekloo werd er in 1867 een nieuwe maatschappij opgericht, de 'Eecloo à Anvers' die er voor zorgde dat er een spoorverbinding langs Assenede naar Zelzate kwam om zo aan te sluiten op de spoorlijn 'Gent-Terneuzen'. Deze lijn ging dan verder langs Moerbeke naar Sint Gillis en kreeg een aansluiting met de spoorlijn 'Dendermonde-Terneuzen'. Van hieruit ging het verder langs Sint Niklaas naar Antwerpen.



Statuten van de spoorlijn 'Eecloo à Anvers', uitgegeven in 1867 door het ministerie van buitenlandse zaken.



Deelbewijs van de maatschappij 'Chemin de Fer d'Eecloo à Anvers' in vereffening ter waarde van 500 BEF.
Inruil voor één aandeel ingetekend vóór 1 juli 1876 alsook vier afstempelingen voor de uitbetaling van vier dividenden.

CHEMIN DE FER D'EECLOO A ANVERS.

SIÈGE DE L'ADMINISTRATION : Rue Allard, 39, à Bruxelles.

MM. CONSEIL D'ADMINISTRATION. — COMMISSAIRES.

VAN DEN BECKEN DE LENDREKE (V.),	Conseiller provinc.,	Président,	Gand.
DELWANT (E.),	Avocat,	Administrat.,	Id.
VANDEMAELE-LANSEWEERT (C.),	Négociant,	Id.	Id.
BACLE (AUG.),	Banquier,	Id.	Id.
POUVIER (P.),	Id.	Id.	Id.
VAN RYSEN (F.),	Dir. gén. des ch. de fer Liég.-Limb.,	Id.	Bruxelles.
DU TOIT D'OTTENHEIM (V ^e A.),	Propriétaire,	Commissaire,	Id.
BLAES (L.),	Id.	Id.	Id.
DE GRAYE (O.),	Greffier provincial,	Id.	Gand.
DE BORGCHAVE (J.),	Propriétaire,	Id.	St-Gilles-Waes.
VAN DEN BULCKE-PIÉVÉ,	Industriel,	Id.	Gand.
DE PERRE (F.),	Secrét. du Conseil,		Bruxelles.

La longueur approximative de cette concession est de 65 kilomètres.

Date des ass. gén. ord. des actionnaires : 28 décembre 1867.

Sommaire d'arrêts divers.

1867. A. R. 2 mars, conv. 23 fév., Mon. 13 mars, loi 31 mai 1866. Conces. : Fr. de Perre.

Constr. et exploit. aux clauses et conditions du cahier des charges approuvé par A. M. du 20 février 1866 (voir page 7). Terme d'exécution, 2 mars 1870.

Établis. à simple voie.

Tracé. — Station d'Eecloo, et de là traverser les voies ferrées concédées de Gand à Terneuzen, de Lokeren à Zelzaete et de Malines à Terneuzen, pour aller aboutir à une station à établir au niveau de la digue de l'Escaut, soit à côté de la station de la Tête-de-Flandre du chemin de fer d'Anvers à Gand, soit à deux cents mètres en deçà du fossé du fort de Burgt.

Si la construction d'un pont sur l'Escaut était ultérieurement décidée, il pourra être établi une station commune à l'usage des chemins de fer d'Eecloo à Anvers et de Gand à Anvers.

Par dérogation à l'article 11, § 4, du cahier des charges, le ballast

II. — ANN. DES CHEM. DE FER.

40

158

EECLOO A ANVERS.

sera semblable à celui des chemins de fer de Gand à Zelzaete, de Lokeren à Zelzaete et du pays de Waes.

Art. 9. Si le concessionnaire cédait sa concession à une Société anonyme, le capital nominal à former pour la construction du chemin de fer et pour la fourniture du matériel fixe et roulant nécessaire à l'exploitation de la ligne ne pourra dépasser 130,000 fr. par kilomètre.

La somme à affecter annuellement aux intérêts et à l'amortissement des obligations à émettre éventuellement pour la formation d'une partie du capital ne pourra dépasser 4,200 fr. par an et par kilomètre.

Chemin de fer d'Eecloo à Anvers.

1867. A. R. 12 déc., acte 21 nov., Mon. 20 déc.

Établis. de la Soc. an. — Approb. des statuts.

Art. 5. La Société pourra construire ou exploiter d'autres lignes ou embranchements de chemins de fer, dont elle obtiendra la concession ou dont elle louera, acquerra ou obtiendra l'usage à tout autre titre légal; prendre un intérêt, tant en Belgique qu'en Hollande, dans des entreprises de même nature; faire rapport de ses concessions à une autre Société; en céder en tout ou en partie l'exploitation ou la propriété.

Elle pourra se fusionner avec d'autres Compagnies de chemins de fer. Art. 8. M. de Perre se réserve, à conditions égales, la préférence pour l'exécution des travaux du chemin de fer d'Eecloo à Anvers et ce pendant un mois, à dater de l'homologation royale des statuts.

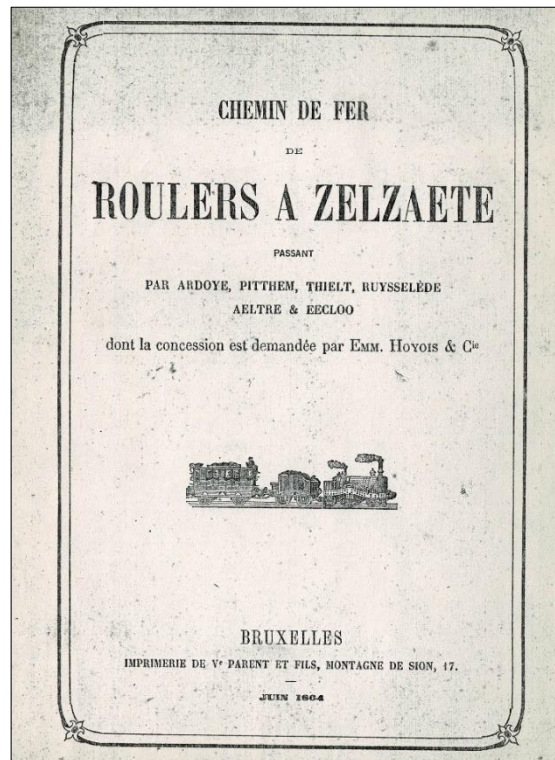
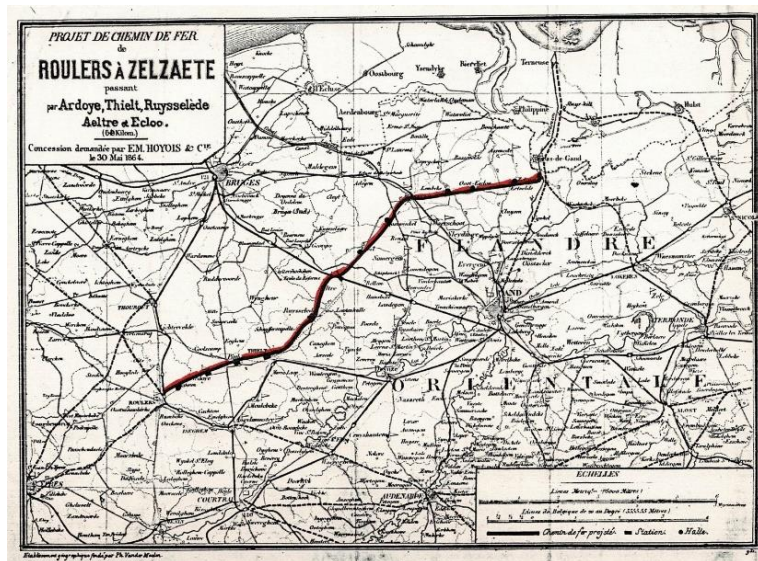
Art. 9. Capital social 3,900,000 fr., représentés par 7,800 actions de 500 fr. chacune. Il sera émis, en outre, 15,625 obligations rapportant 15 fr. d'intérêt annuel. Aucune action ne peut être émise au-dessous du pair.

Art. 10. Dans le cas prévu à l'article 5, les ressources sociales pourront être augmentées par l'émission de nouvelles actions et obligations en vertu d'une décision de l'Assemblée générale extraordinaire des actionnaires, qui fixera le taux d'émission des titres. Toutefois, les ressources à créer ne pourront, le cas échéant, dépasser le coût kilométrique à fixer par le gouvernement.

Art. 11. La somme totale effective des obligations émises ne pourra, dans aucun cas, excéder le montant versé ou libéré des actions.

Les administrateurs doivent posséder 20 actions et les commissaires 10 actions. L'assemblée générale se réunit régulièrement, au plus tard, dans la première quinzaine de juin; tout membre doit avoir 10 actions pour une voix et peut se faire représenter par un mandataire qui aura lui-même le droit de voter; nul ne peut réunir plus de 10 voix comme actionnaire et plus de 10 voix comme mandataire.

In 1864 werd er eveneens een concessie aangevraagd voor een nieuwe spoorlijn die vanuit Roeselare voorbij Eekloo naar Zelzate ging, doch deze werd uiteindelijk geweigerd.



NOTE A L'APPUI DU PROJET DE CHEMIN DE FER DE ROULERS A ZELZAETE

En examinant la carte de la Belgique sur laquelle sont tracés les chemins de fer de l'Etat, ceux exécutés par des sociétés, ceux en voie de construction et ceux projetés, on s'aperçoit qu'il existe encore bien des lacunes dans certains centres de nos riches provinces.

Aussi voyons-nous chaque jour surgir de nouvelles demandes en concessions et le Gouvernement encourager ces utiles entreprises, qui attirent les capitaux étrangers, répandent l'aisance et accroissent le bien-être dans tout le royaume.

La population si compacte de notre pays, ses établissements industriels si nombreux exigent un rapprochement entre ces voies rapides de communications. L'expérience a d'ailleurs prouvé que plus le nombre des chemins de fer augmente, plus les relations se multiplient. Il en est de même des autres routes qui relient entre elles les diverses localités.

L'activité de nos populations et la fertilité de notre territoire nous ont permis de devancer les autres nations du continent. C'est chez nous que le développement des voies ferrées a pris le plus d'extension; elles se vivifient mutuellement et se complètent en se ramifiant. Les lignes nouvelles profiteront ainsi de cette heureuse situation, qui viendra leur imprimer une activité toujours croissante.

Les sacrifices que fait l'Etat pour l'entretien de ses grandes routes; les subsides considérables qu'il accorde aux provinces et aux communes pour la réparation et la création de nouveaux chemins pavés et empierrés; le service si actif de diligences et de malles-poste qui facilite l'accès aux stations du railway: tous ces faits prouvent à l'évidence combien le Gouvernement sent la nécessité de créer, de multiplier des transports accélérés et économiques, ces instruments de travail et de progrès qui contribuent tant à enrichir un pays. — Plus il y a de chemins de fer, mieux cela vaut, disait l'honorable M^r Vanderstichelen, Ministre des Travaux publics. (Chambre des Représentants, séance du 17 mars 1864.)

UTILITÉ DU CHEMIN DE FER DE ROULERS A ZELZAETE.

Relier aux grandes artères du railway national des groupes de communes jusqu'à ce jour isolées, c'est, croyons-nous, augmenter la prospérité des deux provinces que notre projet traverse en partie.

Nous voulons parler des localités qui sont entre Roulers et Zelzate, l'une dans la Flandre occidentale; l'autre sur le territoire de la Flandre orientale.

C'est afin de rapprocher ces communes entre elles que, par notre demande du 30 mai dernier, nous avons prié M^r le Ministre des Travaux publics de nous accorder la concession d'un chemin de fer de ROULERS A ZELZAETE, dont les principaux points intermédiaires sont Ardoye, Pitthem, Thielt, Ruysselede, Aeltre et Eekloo.

Le caractère d'utilité publique de la ligne proposée démontre d'une manière frappante la nécessité de relier au réseau national une contrée fertile où la communication transversale manque complètement de voies ferrées. Nous pouvons même assurer, d'après les renseignements pris sur les lieux, que ce chemin de fer est vivement désiré par les populations, à cause des besoins incessants du commerce, et d'autant plus que tous les genres d'industries, les professions de toute espèce, les produits si variés de l'agriculture se rencontrent sur ce parcours transversal.

Nous allons donner quelques points de comparaison entre certaines communes qui sont actuellement desservies, soit par des chemins de fer, soit par des routes pavées, et celles qui le seront par notre projet.

En effet, pour se rendre de Roulers à Thielt, par Ingelmuinster, il y a 21,000 mètres. Notre tracé ne donne que 13,700 mètres décomposés ainsi :

2,200	mètres de Roulers à Beveren;
3,800	» de Beveren à Ardoye;
5,500	» d'Ardoye à Pitthem;
4,200	» de Pitthem à Thielt;

TOTAL 13,700 mètres, soit 3,300 mètres en moins, ou le quart.

De Thielt à Aeltre, par Ruysselede, on ne peut suivre que la route pavée, qui a, avec ses détours, 15 kilomètres. Par notre projet, tracé presque en ligne droite, nous n'avons que 13 kilomètres 400 mètres au plus.

Les produits pondéreux partant d'Aeltre, en destination pour Thielt, doivent suivre le chemin de fer par Gand et Deynze, et font un trajet de 54 kilomètres, au lieu de 13 kilomètres 400 mètres qu'il y a par notre projet.

La distance d'Aeltre à Eekloo est de 18 kilomètres par la grande route. Nous n'avons que 13 kilomètres 500 mètres par la voie projetée.

Eekloo et Zelzate ne sont distants entre eux que de 16 kilomètres 400 mètres. Le trajet est encore plus long par les chemins ordinaires; mais il est à remarquer qu'entre Zelzate et Eekloo, par Lembeke et Oost-Eekloo, il n'existe aucune grande route transversale. Quel immense avantage ne retirera pas ce canton, privé en partie de bons chemins vicinaux, quand notre ligne sera construite.

Un chemin de fer a été concédé de Gand à Terneuzen, passant par ZELZAETE et le Sas de Gand; un autre de Lokeren à ZELZAETE a aussi été accordé. Le canal de Gand à Terneuzen, qui conduit à la mer du Nord, passe à ZELZAETE.

Trois chemins de fer aboutiront en outre à Zelzate, qui, par sa position sur l'extrême frontière, deviendra un centre d'affaires très-important, surtout encore à cause de ses relations commerciales avec la Hollande.

Voilà donc un canal et un chemin de fer parallèles, se touchant pour ainsi dire et ne redoutant aucune concurrence.

Heureux pays que notre chère Belgique, qui possède, à côté d'un réseau de voies forcées des plus compactes, le réseau le plus complet de navigation naturelle et artificielle, sans que ces moyens de transports viennent se nuire, tant est considérable le mouvement commercial!

Pour se rendre du canton d'Eekloo à Courtrai, par Gand et Deynze, on compte 64 kilomètres; — par Aeltre et Thielt, le développement n'est que de 48 kilomètres 900 mètres!

De Thielt à Eekloo, par Deynze, il y a 51 kilomètres; — par Aeltre, il n'y en a que 27 au plus!

Pour aller de Gand à Ypres, notre ligne sera la plus courte, lorsque le chemin de fer de Roulers à Ypres sera exécuté.

De Zelzate à Roulers, par Gand, la distance est de 70 kilomètres; — par Aeltre elle n'est que de 59 kilomètres.

D'un autre côté, nous relient, par Aeltre, les cantons de Thielt et de Ruysselede à Bruges et Ostende.

Nous nous recordons par Roulers à Ypres, Poperinghe, Hazebrouck, Saint-Omer et Calais, qui est la voie la plus suivie pour se rendre en Angleterre. C'est encore une communication abrégée d'Anvers à Dunkerque et Calais, en passant par Saint-Nicolas, Gand, Aeltre à Roulers, Dixmude et Furnes.

On comprendra, en analysant la carte, qu'il était inutile de prolonger nos comparaisons, et que, nous arrêtant à une station principale, il suffisait de l'indiquer pour se rendre compte des mêmes avantages qu'en retirant les localités qui se trouvent dans les autres directions plus éloignées.

Nous croyons avoir suffisamment démontré l'utilité et l'importance de notre projet, qui facilite en outre nos relations avec la Hollande, la France et l'Angleterre; il se présente, sous tous les rapports, dans des conditions exceptionnelles, non-seulement pour le commerce intérieur, mais encore pour le commerce extérieur, dont les échanges se multiplient chaque jour.

EXAMEN DÉTAILLÉ DU PROJET.

Le développement total de la ligne ne mesure pas soixante kilomètres, sur lequel sont éparpillés huit stations et six haltes. En voici le tableau avec l'indication de la distance entre chacune d'elles.

* A l'appui de l'utilité de la ligne projetée, nous ne pouvons mieux faire que de reproduire quelques passages de la lettre adressée, le 26 décembre 1863, à l'Administration communale de Roulers par la Chambre de Commerce de cette ville; ils peuvent très-bien s'appliquer à quelques-unes des localités situées sur notre parcours.

« En thèse générale, Messieurs, nous estimons que toute nouvelle voie de communication doit être la bien venue au milieu d'une population de travailleurs et d'industriels, parce que la multiplicité des lignes de transport, les facilités et l'économie qu'elles offrent sont incontestablement de grands éléments de prospérité et naissent toujours sur le rapide développement des affaires. — Aujourd'hui surtout, Messieurs, que notre législation commerciale incline vers la liberté complète des échanges, dégrever la production nationale dans la plus large mesure est une urgente nécessité. — L'avenir est à ce prix. — Les transports faciles, multiples et économiques sont à la concurrence ce que les voies ferrées sont au vieux mode de locomotion. Messieurs, chaque fois que ces principes ont reçu leur application à Roulers, les faits ont immédiatement donné raison à la doctrine; toute nouvelle route pavée a augmenté la clientèle de notre marché hebdomadaire; l'existence industrielle de Roulers date de l'établissement du railway; la création des bassins et des canaux industriels ont donné un nouvel élan à l'activité de nos travailleurs, et, vous savez comme nous, Messieurs, que la construction d'importantes usines, dont le projet a été conçu à la suite des beaux travaux exécutés par la ville, est décidée en principe.

« Avant peu de temps, la ligne ferrée de Grammont à Neuport par Roulers, nous reliera à la mer. Le chemin de fer d'Ypres nous mettrait à deux pas de la France, pays, nous n'en avons pas besoin de vous l'expliquer, Messieurs, avec lequel nous opérons d'actifs échanges et qui n'a pas cessé d'être un débouché considérable. — De plus, la ligne d'Ypres développerait rapidement le trafic du canal de la Mandel et donnerait une importance considérable au réseau de la Flandre occidentale, qui, relié à la France, deviendrait la voie naturelle et économique d'un transit qui lui assurerait de fructueuses ressources. — Les communes de Rosseleke, Neukerke, Langemark, Indaule, fécondées par l'établissement de la ligne auxiliaire, en recevraient une impulsion décisive, et les industries qui y existent en germe et que l'isolement étouffe ne tarderaient pas à prendre racine. Avons-nous besoin d'ajouter, Messieurs, que la grande industrie de Roulers serait la première à profiter de cette extension d'activité, et que son commerce aurait tout à gagner à voir disparaître insensiblement toutes les distances, qui sont le plus sérieux obstacle au développement des échanges.

« A un autre point de vue, Messieurs, les terrains acquerraient immédiatement dans les diverses zones traversées par la nouvelle ligne une plus-value considérable, de telle sorte, Messieurs, que le bien-être général aurait, d'après nous, l'intérêt le plus direct à l'exécution des travaux projetés. Au reste, Messieurs, plus notre réseau des lignes de fer sera complet et plus nos industries grandiront. Et, il est évident que, par sa position, Roulers est appelé à devenir le centre du grand mouvement qui se prépare.

Roulers, point de départ (station).	
De Roulers à Beveren (halte).	il y a 2,200 mètres.
De Beveren à Ardoye (station).	3,800 »
D'Ardoye à Pitthem (station).	5,300 »
De Pitthem à Thielt (station).	4,200 »
De Thielt à Ruysselede (station).	6,900 »
De Ruysselede à Aeltre (station).	6,500 »
D'Aeltre à Ursel (halte).	5,300 »
D'Ursel à Oostwinkel (halte).	3,400 »
D'Oostwinkel à Eecloo (halte).	4,800 »
D'Eecloo à Lembeke (station).	4,800 »
De Lembeke à Oost-Eecloo (halte).	2,900 »
D'Oost-Eecloo à Ertevelde (halte).	4,900 »
D'Ertevelde à Zelzaete (station).	3,800 »

TOTAL... 59,000 mètres.

Supposons même 60 kilomètres.

Chose remarquable dans cette longueur de 59 kilomètres, c'est qu'en mesurant les distances qui séparent ces communes depuis les deux points extrêmes, c'est-à-dire depuis Roulers jusqu'à Zelzaete, on en obtient 64.

Cette différence en moins provient, extraordinairement, de ce que le terrain est peu accidenté et que le tracé se présente presque en ligne droite.

Le point de départ est la station de ROULERS (43,000 habitants); en sortant de la station, il décrit une légère courbe jusqu'au cabaret *Peelgoed* et se dirige en ligne droite au midi de BEVEREN (2,600 h.), où est établie une halte à 400 mètres du centre de cette commune. De Roulers à Beveren il y a 2,200 m.

De Beveren le tracé arrive en ligne droite au nord d'ARDOYE (6,400 h.), en passant près de la ferme nommée *Pré Delie*. La station est à la distance de 200 mètres du centre d'Ardoye, 3,800 mètres séparent ces deux localités.

De cette station le tracé se prolonge encore en ligne droite jusqu'au nord de PITTHEM (5,000 h.), où la station se trouve à 250 mètres de distance du centre et près du *Plan Molen*; il traverse la chaussée de Bruges à Courtrai entre les bornes nos 23 et 24. D'Ardoye à Pitthem on compte 5,300 mètres.

Il est essentiel de remarquer que, depuis le cabaret *Peelgoed* jusqu'à Pitthem, le terrain est presque de niveau.

De la station de Pitthem à THIELT (11,500 h.), le tracé comprend encore une ligne droite de 4,200 mètres; la station est située au nord-est, près du chemin qui conduit à Wyngheue et s'élève à 300 mètres de la Grand'Place.

En sortant de Thielt, le tracé suit en partie le ruisseau de Pouques, se dirige vers Tomme Hoek et de là sur Kruss Wege pour arriver par une légère courbe au nord-est de la station de RUYSSELEDE (6,900 h.), à 400 mètres du centre de la commune et à 350 mètres de la route d'Aeltre; la distance entre Thielt et Ruysselede est de 6,900 mètres, sur un terrain plat.

En partant de Ruysselede, le tracé traverse le ruisseau de Pouques, le Want Beke près de Coedi t' Axpoel, se dirige sur Sterrewyk et Stratem pour arriver par une courbe à la station de l'ETAT à AELTRE (6,500 h.); la distance entre Ruysselede et Aeltre est de 6,500 mètres.

Le tracé décrit une courbe en sortant de la station d'Aeltre, puis se dirige au midi d'URSEL (2,200 h.), au hameau de ROOSE, où est établie la halte, distante de 800 mètres du centre du village et de 3,200 de la station d'Aeltre; il traverse le canal de Bruges à Gand près de Oost-Meulen-Noord.

D'Ursel-Roose le tracé continue vers la halte d'OOSTWINKEL (1,000 h.), située au midi, près du hameau de *Most*, à 800 mètres du centre du village et à 3,400 mètres d'Ursel.

D'Oostwinkel-Most le tracé passe près de Saint-Langhen, traverse la Lys à Oostwinkel-Brug et la Lieve, on Burgrave-Struon, près de Coquey Brug, et fait une courbe pour entrer dans la station d'ECCLOO (9,000 h.), située à 800 mètres de la Grand'Place et à 4,800 mètres de la halte d'Oostwinkel.

De la courbe en sortant d'Aeltre jusqu'à 500 mètres d'Eecloo, le tracé est toujours en droite ligne.

D'Eecloo le tracé forme deux courbes jusqu'à Oost-Veld, passe près des

hameaux Heyken et Avechoot, traverse la rivière de Capryke-Vaerdeken pour arriver à la halte de *Gand Straetjen*, au midi et sous la dépendance de LEMBEKE (2,700 h.), distante de 1,000 mètres du centre et de 4,800 d'Eecloo.

De Lembeke à la halte d'OOST-ECCLOO (2,000 h.), située aussi au midi, on compte 2,000 mètres et 400 jusqu'au centre de la commune.

Le tracé va jusqu'à la halte d'ERTEVELDE (3,300 h.), au hameau de *Stoepje*, après avoir traversé les ruisseaux Isabelle et Albert. De la dernière halte jusqu'à celle-ci, il y a 4,900 mètres et 1,700 jusqu'au centre du village.

Enfin, le tracé continue de ce dernier point, sur un parcours de 3,800 mètres, jusqu'à la station de ZELZAE (3,400 h.), située à l'ouest, à l'angle de la route et d'un chemin vicinal qui conduisent à Assenède; près d'une fabrique de poterie et d'une brasserie; à 200 mètres du pont sur le canal de Gand à Terneuzen, à 700 mètres du centre de la commune, et devant en outre se raccorder au chemin de fer de Gand à Terneuzen et à celui de Lokeren à Zelzaete.

Par une situation tout à fait exceptionnelle, de la courbe d'Oost-Veld jusqu'à Zelzaete, le parcours de 15 mille mètres est en ligne droite.

On a dû remarquer que le parcours entre la plupart des stations et des haltes est à peu près égal. Comme on le verra ci-dessous, nous avons placé, ces points d'arrêt à la distance la plus rapprochée du centre des communes, et surtout près d'une bonne route. Ce sont là des avantages réels dont on ne se préoccupe pas assez dans le tracé des chemins de fer. On se soucie peu, il est vrai, du désagrément de faire faire aux habitants quelques kilomètres pour se rendre aux stations, et souvent même par de très-mauvais chemins.

De la halte de Beveren au point central de la commune, il y a	400 mètres.
De la station d'Ardoye,	200 »
— de Pitthem,	250 »
— de Thielt,	300 »
— de Ruysselede,	400 »
— d'Aeltre,	800 »
De la halte d'Ursel,	800 »
— d'Oostwinkel,	600 »
De la station d'Eecloo,	800 »
De la halte de Lembeke,	1,000 »
— d'Oost-Eecloo,	400 »
— d'Ertevelde, hameau de Stoepje,	1,700 »
De la station de Zelzaete, 700 mètres, et au pont-canal,	200 »

En résumé, en déduisant les courbes indispensables ci-dessus : en sortant des stations de Roulers, de Thielt, de Ruysselede, d'Aeltre et d'Eecloo, on se trouve en présence d'un tracé en ligne droite, dont le développement dépasse 53 kilomètres sur un sol presque à niveau!

A l'appui de cette assertion, nous citons les deux points extrêmes : La station de Roulers est située à 20 m. 33 au-dessus du niveau de la mer; La station de Zelzaete, près du pont-canal, est à 7 mètres 45; Soit une légère différence de niveau de 12 mètres 88 sur 59 mille mètres. Voici la hauteur du niveau de la mer pour les autres localités :

Beveren est à une hauteur de m.	22,82
Ardoye,	24,00
Pitthem,	25,00
Thielt,	31,30
Ruysselede,	17,20
La station d'Aeltre,	16,65
Ursel,	14,19
Oostwinkel,	11,74
La station d'Eecloo,	9,87
Lembeke,	7,97
Oost-Eecloo,	8,32
Ertevelde-Stoepje,	6,87

Il y a peu de chemins de fer qui offrent des conditions aussi favorables!

POPULATION, COMMERCE ET INDUSTRIE.

La Flandre orientale, qui possède 811,000 habitants, en contient 265 par kilomètre carré, et la Flandre occidentale, qui compte 664,000 habitants, en comprend 200 : soit 1,472,000 habitants pour ces deux provinces. Cette partie est la plus peuplée du royaume.

La population des arrondissements administratifs compris sur le parcours de la ligne se compose ainsi :

Arrondissement de Roulers,	63,200 habitants.
— de Thielt,	58,700 »
— d'Eecloo,	46,100 »
Moitié de l'arrondissement de Gand,	83,000 »
TOTAL,	249,000 habitants.

En ajoutant à ce chiffre la population des arrondissements qui touchent à ceux ci-dessus, on peut compter, sans exagération, sur un chiffre égal : ce qui donne 300,000 habitants qui profiteront des avantages de cette nouvelle voie ferrée.

80 communes sont situées dans les deux zones latérales sur une largeur de dix kilomètres. Menin, Courtrai, Deynze, Gand et Thourout sont en dehors, mais à proximité de ces zones.

Si la population de ces localités continue la marche ascendante qu'elle doit au développement des industries qui sont venues s'y établir depuis la construction des chemins de fer, on doit espérer que, dans un avenir peu éloigné, le nombre des habitants s'accroîtra dans des proportions considérables, comme nous en avons des exemples. Or, il est certain que la ligne projetée profitera la première de ce mouvement.

S'il fallait détailler les branches de commerce et d'industrie des quatre-vingts communes agglomérées dans la zone de dix kilomètres de chaque côté de la voie, nous devrions nous répéter trop souvent. Nous ne citerons que les principaux objets ouverts ou fabriqués, les articles de consommation et les diverses spécialités inhérentes à ces localités.

Il existe dans ces contrées de nombreuses manufactures de dentelles, de tissus de laine, de laine et coton, de coton, de cotonnettes, de coutil, de toile et de lin; d'étoffes à pantalon, de bonnets, de bas et de bretelles. Les fabriques de chocolat, de chicorée, de pains d'épice, de bougies et de chandelles, de cire et de pains à cacheter occupent une place distinguée dans l'industrie. On y trouve aussi des fabriques d'huile, de tabacs et de colle forte.

On y confectionne en gros les gants, les parapluies et les casquettes. Le commerce de clous, de lames, d'horloges, de sabots et d'arcs est assez suivi. Les poteries, les nattes et les écorces s'y traitent avantageusement, ainsi que le chlorure, la céruse et les couleurs.

On y rencontre beaucoup de distilleries, des brasseries, des tanneries et plusieurs sucreries.

Les tapis si renommés d'Ingelmuuster sont répandus partout.

Les ateliers d'apprentissage des écoles agricoles de réforme de Ruysselede et de Wyngheue occupent environ 600 colons, qui s'y forment au tissage de la toile, des coutils, toiles à matelas et nappes, et auxquels on apprend différents métiers.

Les toiles d'emballages, les étoupes et les sacs occupent un grand nombre

* La Chambre de Commerce de Roulers, dans son dernier Rapport, s'exprime en ces termes à l'égard de cette denrée : « Les racines sèches s'exportent notamment en Angleterre, en Amérique, en Suède, en Prusse et en France. Le chiffre de nos importations, dans ce dernier pays, depuis la réduction de deux tiers des droits d'entrée, augmente dans de grandes proportions; il a atteint, en 1862, trois millions de kilogrammes. » — « Les importations, en Angleterre, atteignent annuellement un chiffre minimum de six millions de kilogrammes. »

— 7 —

de bras. Plus de deux millions de sacs ont été confectionnés par une seule maison, qui emploie onze cents ouvriers et ouvrières.

Dans la Flandre occidentale, les peaux de veaux en poil; les peaux de putois, de chevreux et de lapins font constamment l'objet d'un commerce considérable. On a constaté qu'il a été vendu, en 1862, 78,120 kilogrammes de peaux.

On comprendra facilement que le trafic des charbons doit être très-actif dans un centre où les principales industries sont si multiples.

Toutes les professions s'exercent dans la plupart des localités, où des services de voitures, de messageries et de malles-poste sont organisés d'une façon intelligente pour relier entre elles les communes les plus peuplées et les rattacher aux stations des chemins de fer.

L'agriculture des Flandres est assez appréciée pour nous dispenser d'en faire ressortir la valeur, soit au point de vue de la variété et de la qualité des récoltes, soit en ce qui concerne l'élevage du bétail. L'industrie agricole fait l'objet de transactions journalières; elle sera donc une nouvelle source de produits pour notre ligne.

N'oublions pas de mentionner les marchés, dont quelques-uns sont très-suivis; ils concourent sensiblement à l'accroissement des affaires. Le bénéfice qu'en retirent les villageois de les approvisionner par eux-mêmes, lorsqu'ils pourront se servir de notre voie ferrée, sera en outre profitable au commerce de détail et augmentera la prospérité des communes. Les foires et les kermesses seront aussi plus fréquentes, eu égard à la facilité des communications.

Ce mouvement progressif influera certainement sur les recettes.

Nous ne pouvons entrer ici dans de plus grands détails; mais si l'on voulait se rendre un compte exact des affaires qui se traitent dans ces districts industriels, où la richesse minière, agricole et manufacturière est arrivée à un si haut degré, on peut consulter les Rapports des Chambres de Commerce de Bruges, de Gand et de Roulers.

DÉPENSES ET RECETTES PRÉSUMABLES.

Le chemin de fer de Roulers à Zelzate est calculé sur une longueur maximum de 60 kilomètres. Pour bien établir la dépense des travaux, nous donnerons le *coût officiel* de construction par kilomètre de quelques voies ferrées qui se trouvent dans les mêmes conditions que la nôtre. Ainsi :

Gand à Bruges a coûté	fr. 135,030
Gand à Deynze et à Courtray	430,361
Lierre à Turnhout	115,050
Flandre occidentale	124,172
Anvers à Gand	90,032
Chimay	112,329
Ensemble	fr. 715,974

Soit une moyenne de fr. 419,329, que nous pouvons réduire, à cause de la situation du parcours et vu la longueur réelle de notre ligne (59 kilomètres), à fr. 410,000

D'après le relevé statistique du Département des Travaux publics (fr. 39,171), pour stations, bâtiments, constructions diverses, dépendances des stations et des haltes, nous porterons 30,000

Dépenses générales pour personnel, frais de bureau, etc., etc., (fr. 9,134) 9,000

Matériel des transports (63,954) 51,000

TOTAL fr. 200,000

En multipliant la moyenne kilométrique des dépenses générales (200,000, soit un million par lieue kilométrique) par le nombre de kilomètres du tracé (60 kilomètres ou 12 lieues), nous obtenons une dépense totale de 12 millions,

qui est plus qu'en rapport avec le capital émis par les compagnies désignées plus haut.

Le mouvement des transports sur la ligne de Roulers à Zelzate réunit les circonstances les plus favorables pour assurer un service régulier; il produit des recettes qui permettront de l'assimiler aux voies ferrées les plus prospères. Le nombre des voyageurs sera nécessairement en progression avec la population de ces contrées; les articles dits de messageries, des finances et bestiaux promettent un résultat lucratif.

Les chiffres officiels établissent que le nombre des voyageurs et les quantités de marchandises transportées de Roulers surpassent de beaucoup les résultats obtenus ailleurs. Le bureau de cette ville a délivré, en 1862, 56,025 coupons de parcours. On a transporté 33,856,610 kilogrammes de grosses marchandises; le poids des petits colis a atteint 1,022,816 kilogrammes. — Le ressort de Roulers constituera donc une source lucrative de revenus pour la ligne projetée, d'où l'on doit conclure que les autres stations donneront les mêmes résultats.

Sous le rapport des recettes en général, nous pouvons espérer qu'elles seront au moins aussi productives que celles constatées sur les chemins de fer de l'Etat.

Comme on le voit, nous nous trouvons dans des conditions extrêmement fructueuses, relativement à la dépense d'établissement.

Voici un aperçu officiel des produits de l'exploitation obtenus, en 1861, par l'Etat et les sociétés ci-dessus :

La ligne de Gand à Bruges (l'Etat) a donné une recette nette de	7,312 p. %
de Gand à Courtray (l'Etat)	7,312 »
de Lierre à Turnhout	5,100 »
de la Flandre occidentale	5,370 »
d'Anvers à Gand	8,181 »

Nous ne possédons pas encore le document pour 1862, dans lequel se trouve la ligne de Gand à Bruges, par Eecloo qui a beaucoup d'analogie avec la nôtre; il doit indubitablement constater une nouvelle amélioration dans les recettes.

En effet, les chiffres ci-dessous en donnent la preuve dans la comparaison des recettes du premier trimestre des années :

1862	1863	1864
Francs. 6,337,820 40	6,773,110 36	7,373,770 35

Les recettes du télégraphe sont également plus élevées.

Il résulte des considérations que nous avons fait valoir, qu'on peut, sans exagération, prédire un brillant avenir à la société qui entreprendra la ligne de Roulers à Zelzate, comme devant produire un excédent net bien supérieur à celui des chemins de fer de l'Etat. Cet excédent de la recette sur la dépense était déjà en 1861 de fr. 23,203 48 par kilomètre exploité; il était en 1862 de 25,000 fr., et l'on espère qu'il sera de 28,000 en 1863; ce qui représenterait 43 francs par somme de 500 francs. — Si l'on admet que le capital soit composé moitié en obligations et moitié en actions, les capital-actions recevraient 10.30 p. %, ou 54 fr. 50 pour une action de 500 fr.

Ainsi, malgré l'existence des voies parallèles et concurrentes, nous croyons avoir suffisamment démontré les avantages incontestables qui résulteront pour le commerce, l'industrie, l'agriculture et la prospérité de notre pays, du chemin de fer dont nous demandons la concession et qui reliait heureusement ces contrées laborieuses aux grandes artères qui sillonnent la Belgique!

EMM. HOYOIS et C^{ie}

Saint-Josse-ten-Noode, le 5 juin 1864.

Typ. de V. PARANT et FILS, à BRUXELLES.

EECLOO TYPE A

KADER ?? x 13 mm EECLOO 28 x 3 mm EECLOO DD MM -U + S of M - YYYY		KADER 50 x 15 mm EECLOO 25 x 3 mm EECLOO DD MM -U + S of M	
--	---	---	---



Fragment 'petite vitesse', 50 centiem
voor een pakje naar Zelzate.

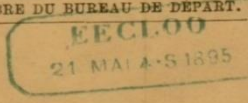


Fragment 'grande vitesse', 80 centiem
voor een pakje naar Luik.

Chemin de Fer Gand-Eecloo-Bruges. Série A, n° 12.

TRANSPORT EN SERVICE.

FEUILLE DE ROUTE N° 107

TIMBRE DU BUREAU DE DÉPART.	DESTINATION.	VIA.
	<i>Sijsele</i>	
Expéditeur <i>Chac</i>		
Destinataire		
NOMBRE de COLIS.	MARQUES et NUMÉROS.	POIDS RÉEL.
1		
NATURE DU TRANSPORT.		
<i>3 wagons vides</i>		
NUMÉROS et MARQUES.	Wagons <i>114-139 466 61263 cfla</i>	
ANNEXES.	Lettre de voiture	Autorisation N°
		du
		de
OBSERVATIONS et visa.		

'Chemin de Fer Gand-Eecloo-Bruges'
Transport en service van drie lege wagons vanuit Eeklo naar Sijsele.

TYPE C
EECLOO/

KADER 35 x 26 mm EECLOO 24 x 3 mm EECLOO DD MM UU YY  < 17 mm > 		KADER 35 x 26 mm EECLOO 24 x 3 mm EECLOO -D MM UU YY  < 17 mm > 	
KADER 35 x 26 mm EECLOO 24 x 3 mm EECLOO DD MM UU Y-  < 17 mm > 		KADER 35 x 26 mm EECLOO 24 x 3 mm EECLOO DD MM UU -Y  < 17 mm > 	
KADER 35 x 26 mm EECLOO 24 x 3 mm EECLOO -D MM UU Y-  < 17 mm > 		KADER 35 x 26 mm EECLOO 24 x 3 mm EECLOO DD MM -U -Y  < 17 mm > 	

TYPE D
EECLOO N° 1/

KADER 31 x 20 mm EECLOO N° 1 27 x 2 mm	
---	--

EECLOO N° 2/

KADER 31 x 20 mm EECLOO N° 2 27 x 2 mm		KADER 31 x 20 mm EECLOO N° 2 27 x 2 mm	
---	---	---	---

KADER 31 x 20 mm EECLOO N° 2 27 x 2 mm	
EECLOO N° 2	
DD MM -U YY	
$\frac{1}{2} < 14 \text{ mm} > \frac{1}{2}$	

258 BU
 259 BUD
 260 BUDAPES
 21
 22
 23
 24
 25
 26
 27
 28
 29
 30
 31
 32
 33
 34
 35
 36
 37
 38
 39
 40
 41
 42
 43
 44
 45
 46
 47
 48
 49
 50
 51
 52
 53
 54
 55
 56
 57
 58
 59
 60
 61
 62
 63
 64
 65
 66
 67
 68
 69
 70
 71
 72
 73
 74
 75
 76
 77
 78
 79
 80
 81
 82
 83
 84
 85
 86
 87
 88
 89
 90
 91
 92
 93
 94
 95
 96
 97
 98
 99
 100

REGISTRE D'ARRIVÉE N° Ankunftsregister N°	Cadre réservé à l'indication de la per- laquelle le colis a été remis (1)
Raum zur Bezeichnung der Person an wel- che das Kollo ausgeliefert worden ist. (1)	
Le soussigné déclare avoir reçu le colis désigné au recto du présent bu- der Unterzeichnete ertheilt les colis désignés (bei Kollo (die) auf der Vorderseite dieses Versandscheins Kollo erhalten zu haben.	
  GYUKITS ES TÁRSZ 191 BUDAPEST VII, Gizeia-ut 42 (SIGNATURE) (Unterchrift)	
   (1) Pour les envois par paquets recommandés en colis. (1) Für den Versand mit Deutsche Reichspost den dafür hinaus bedingten	

Vrachtbrief voor drie pakjes van 4 kilo 950 elk met de nummers 258-259 en 260 en *express* verzonden vanuit 'EECLOO N° 2' naar Boedapest (HU).

Met 4 keer tolaangiften namelijk: 'CÖLN/ 23.03.1912', 'WIEN/ 24.03.1912', 'BUDAPEST/ 25.03.1912 (aankomst) en 'BUDAPEST/ 25.03.1912 (vrijgave).

EECLOO N° 4/

KADER 31 x 20 mm EECLOO N° 4 27 x 2 mm <table><tr><td>EECLOO N° 4</td></tr><tr><td>DD MM UU YY</td></tr><tr><td> < 14 mm > </td></tr></table>	EECLOO N° 4	DD MM UU YY	 < 14 mm > 		KADER 31 x 20 mm EECLOO N° 4 27 x 2 mm <table><tr><td>EECLOO N° 4</td></tr><tr><td>-D MM UU YY</td></tr><tr><td> < 14 mm > </td></tr></table>	EECLOO N° 4	-D MM UU YY	 < 14 mm > 	
EECLOO N° 4									
DD MM UU YY									
 < 14 mm > 									
EECLOO N° 4									
-D MM UU YY									
 < 14 mm > 									
KADER 31 x 20 mm EECLOO N° 4 27 x 2 mm <table><tr><td>EECLOO N° 4</td></tr><tr><td>DD MM -U YY</td></tr><tr><td> < 14 mm > </td></tr></table>	EECLOO N° 4	DD MM -U YY	 < 14 mm > 						
EECLOO N° 4									
DD MM -U YY									
 < 14 mm > 									

EECLOO/ DEPART

KADER 31 x 20 mm EECLOO 23 x 3 mm <table><tr><td>EECLOO</td></tr><tr><td>DD XX YY YY</td></tr><tr><td>DEPART</td></tr></table>	EECLOO	DD XX YY YY	DEPART		KADER 31 x 20 mm EECLOO 23 x 3 mm <table><tr><td>EECLOO</td></tr><tr><td>DD XX UU YY</td></tr><tr><td>DEPART</td></tr></table>	EECLOO	DD XX UU YY	DEPART	
EECLOO									
DD XX YY YY									
DEPART									
EECLOO									
DD XX UU YY									
DEPART									

EECLOO/ FACTAGE

KADER 31 x 20 mm EECLOO 23 x 3 mm	
EECLOO	
DD XX UU YY	
FACTAGE	

EECLOO/ BAGAGES

KADER 31 x 20 mm EECLOO 23 x 3 mm <table><tr><td>EECLOO</td></tr><tr><td>DD XX YYYY</td></tr><tr><td>BAGAGES</td></tr></table>	EECLOO	DD XX YYYY	BAGAGES	
EECLOO				
DD XX YYYY				
BAGAGES				

EECLOO/ N° 2

KADER 30 x 22 mm EECLOO 25 x 2 mm	
---	--

EECLOO 2/

KADER 32 x 22 mm EECLOO 2 27 x 2 mm	
EECLOO 2	
DD XX UU YY	
 < 17 mm > 	

EECLOO K/

KADER 31 x 22 mm EECLOO K 27 x 2 mm		KADER 31 x 22 mm EECLOO K 27 x 2 mm	
EECLOO K		EECLOO K	
DD XX YY YY		DD XX YY YY	
 < 17 mm > 		 < 13 mm > 	

EECLOO R/

KADER 31 x 22 mm EECLOO R 27 x 2 mm	
EECLOO R	
DD XX UU YY	
 < 13 mm > 	

EECLOO B/

KADER 31 x 22 mm EECLOO B 27 x 2 mm	
EECLOO B	
DD XX UU YY	
 < 13 mm > 	

TYPE D b - EECLOO/ N° 1

KADER 31 x 23 mm EECLOO 20 x 2 mm	
EECLOO	
DD XX UU YY	
N° 1	

EECLOO/ N° 2

KADER 31 x 23 mm EECLOO 20 x 2 mm	
EECLOO	
-D XX UU YY	
N° 2	

EECLOO - POIDS RECONNU

860 195

Numéros d'...

PAYS D'ORIGINE Belgique

Bulletin d'expédition
Verzendingsbulletijn

Ci-joint 1 paquet 19

portant l'adresse ci-dessous:
met onderstaand adres:

Valeur déclarée: 0.00

Aangegeven waarde:

Montant du remboursement: 0.00

Bedrag d. vergoeding:

Nombre de déclarations de douane (Aantal toelaangiften):

Nombre de bulletins d'affranchissement (Aantal frankerbulletijns):

A M. omni La Berlucourt

(Rue et numéro) (Straat en nummer)

Lieu de destination: Trionville 7 km (Van Buisy) France

Plaats van bestemming:

Poids (Gewicht) 0.550

Droits de douane (1)

Bureau d'échange

bureau d'échange d'entrée ou par le service de la douane du pays de destination.

KADER 38 x 27 mm
EECLOO 27 x 3 mm

GEWICHT BEVONDEN TE
POIDS RECONNU À
EECLOO
..... KILOG

Poids (Gewicht) 0.550

Droits

EECLOO

KILOG

bureau d'échange d'entrée ou par le ser

EECLOO - NOODSTEMPELS

KADER 10 X 20 MM EECLO DD AA YY		ZONDER KADER EECLOO DD AA YY	
KADER ?? x ?? mm EECLOO DD MM YYYY N° _____			
KADER ?? x 27 mm [POI]DS RECON[NU À] EECLOO Kg		KADER ?? x 27 mm POIDS RECON[NU À] EECLOO	

'POIDS RECONNU'-stempel gebruikt als noodstempel.

EEKLOO



Poststempel gebruikt voor de verzending van kleine pakjes.

TYPE D

EEKLOO/ N° 2

KADER 31 x 23 mm EEKLOO 27 x 3 mm	
EEKLOO	
DD XX UU YY	
N° 2	

EEKLOO/ N° 3

KADER 31 x 23 mm EEKLOO 27 x 3 mm	
EEKLOO	
DD XX YY UU	
N° 3	

EEKLOO/ N° 4

KADER 31 x 23 mm EEKLOO 27 x 3 mm	
EEKLOO	
DD XX UU YY	
N° 4	

EEKLOO R/ ¶ ¶

KADER 31 x 23 mm EEKLOO R 27 x 2 mm	
EEKLOO R	
DD XX UU YY	
¶ < 13 mm > ¶	

EEKLOO K/ ¶ ¶

KADER 31 x 23 mm EEKLOO K 27 x 2 mm	
EEKLOO K	
DD XX YY UU	
¶ < 13 mm > ¶	

D. C. 1985

Etiquettes

Lotissement

364

Destination : *Leekloo*

Destinataire : *Mrs Kistat Notre Dame*
St Paul Leekloo

via

Remboursement

Fr. Ct.

Compte chèques post. No

Valeur déclarée

Fr. Kg.

Expéditeur : *België Leekloo*
4 DTH

En cas de non-livraison, prière de *admission*

Nature de la marchandise (pour envois FRAGILES ou PÉRISSEABLES) :

Colis reçu :
Collo ontvangen :
Kollo empfangen :

le à
den om
an um

L. Lionelle

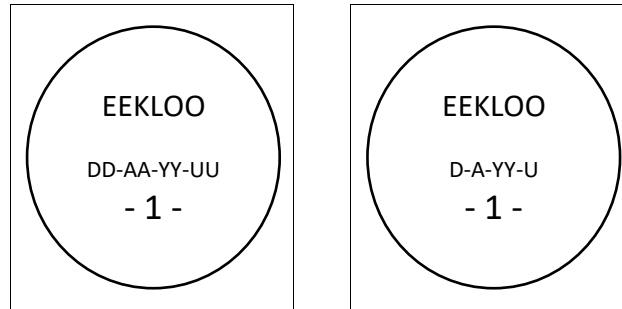
CHEMINS DE FER
COLIS POSTAUX
B
POSTCOLLI
SPOORWEGEN

Verzendingsformulier 'MILITAIRE POSTCOLLI', frankering 3 BEF, voor een pakket zonder vermelding van het gewicht vanuit Hasselt verzonden naar Eeklo (aankomststempel EEKLOO K/ 18 IV 1940).

TYPE E
EEKLOO/

KADER 32 x 24 mm EEKLOO 27 x 2 mm	
EEKLOO	
-D XX UU YY	
< 13 mm >	

EEKLOO TYPE F



Ontvangstbewijs voor afgifte van bagage van een reiziger, die niet mee mocht in het compartiment.

(Verzameling Harold van Lier)

EEKLO TYPE D

EEKLO /N^e 2 (Tweede 'o' weggekapt)



EEKLO/ N° 3 (Tweede 'o' weggekapt)

KADER 31 x 23 mm EEKLO 27 x 2 mm	
EEKLO	
DD XX YY UU N° 3	

D. C. 1985 *9/16* *4* **FBM 1**

Etiquettes *FBM* Lotissement **226**

Destination : *Bruxelles (nude)*

Destinataire : *M. L. Mugnot*
Fonderies d'allumini
37 Rue des Meuniers 37
Bruxelles (nude)

Remboursement (1)

Compte chèques post. N°

Valeur déclarée (1)

Valeur assurée à la Cie Européenne (1)

(1) En toutes lettres

Expéditeur : *De Cleen & Co*
Boekare 93
Behlo

En cas de non-livraison, prière de

Nature de la marchandise (pour envois FRAGILES ou PERIS-
SABLES) : *chapeau dames*

via

o gestort

Kg. 500g

le 5-4-51

de 14-51

clignot

Duitmans, Siree 4222-10-49 (2400.000)

Verzendingsformulier, frankering 11 frank (tarief tot en met 1 kg tussen 02.12.1949 en 30.04.1951)
voor een pakket van 500 gram vanuit Eeklo verzonden naar Brussel.

EEKLO/ REIZIGERS

KADER 31 x 23 mm EEKLO 27 x 2 mm	
EEKLO	
DD XX YY UU REIZIGERS	

Door de klz **280 172 675**

NAAM en voornaam (2):
VANCOILLIE FRANKY

Straat en nr.: *ERTVELDESTEENWEG 10*

Woonplaats: *9968 OOSTEKKW*

Geboortedatum: *31 / 01 / 54*

280 172 675

Studiebewijs voor abonnement en spoorabonnement.

EEKLO/ FACTAGE

KADER 31 x 23 mm
EEKLO 25 x 3 mm

EEKLO
DD XX YY UU
FACTAGE

Het stempel 'EEKLO/ FACTAGE' op een verzendingsbulletin (600 gram) uit Eeklo verzonden naar Wervik via het station van Kortrijk.

EEKLO/ GOEDEREN

KADER 31 x 23 mm
EEKLO 27 x 3 mm

EEKLO
DD XX YY UU
GOEDEREN

Het stempel 'EEKLO/ GOEDEREN' op een verzendingsbulletin (4,5 kg) uit Eeklo verzonden naar Aalter via Ichtegem.



EEKLO/ AANNEMING

KADER 31 x 23 mm
EEKLO 27 x 3 mm

EEKLO
DD XX YY UU
AANNEMING

C 703 (DC 1985) (B)	1 VERZENDINGS- BULLETIN BULLETIN D'EXPEDITION VERSANDSCHEIN	BESTEMMING DESTINATION BESTIMMUNGSTORT	VERVOERVERKLEINING LETTEN LETTEN	POSTCOLLO / COLIS POSTAL / POSTPAKET	Nr aan te brengen op het etiket N° à reproduire sur l'étiquette Nr auf dem Etikett zu vermerken
ETIKETTEN, ETIQUETTES - ETIKETTEN 61 Fr				FRANKERING / AFFRANCHISSEMENT / FRANKIERUNG	243
De vetomlijnde delen moeten door de afzender ingevuld worden. Les parties entourées d'un trait gras sont à remplir par l'expéditeur. Die mit fettem Strich umrahmten Teile sind vom Absender auszufüllen.				Afzender / Expéditeur / Absender Firma Vermeert	
Geadresseerde Destinataire Empfänger elle Binette De Baere				Straat / Rue : <u>Industrieweg 2</u> Strasse :	
rue : <u>Kortrijkse Steenweg 29</u> te (postnr) <u>2020</u> Oostkamp à (n° postal) <u>Oostkamp</u> in (Postleitzahl)				te / à <u>EEKLO</u> in Postr./CCP N° Psch.	
TEL.				Brutogewicht/Poids brut (1) <u>3 700</u> Kg. Rohgewicht	
In cijfers - En chiffres - In Ziffern				Bijkosten betaald door de geadresseerde Frais accessoires payés par le destinataire Vom Empfänger bezahlten Nebengebühr	
Remboursement Nachnahme				Aankomstn° N° d'arrivée Empfangsn°	
Aangegeven waarde Valeur déclarée Angegebener Wert				ZENDING ONTVANGEN / REÇU L'ENVOI SENDUNG ERHALTEN	
Verzekerde waarde Valeur assurée Versicherter Wert				op <u>17-9-11</u> le am om uur à heures vm Uhr	
Aard van het goed - Marchandise Art des Gutes <u>boucken</u>				[Handtekening geadresseerde / Signature destinataire / Unterschrift des Empfängers] <u>De Baer</u>	
Merken en n°s Marques et n°s Zeichen und Nm				EEKLO 15 IX 71 10 AANNEMING	
(1) Verplichte vermelding. Voor breekbare of bederfelijke goederen moet de aard van de goederen insgelijks op het collo vermeld worden. (1) Mention obligatoire. Pour les marchandises fragiles ou périssables la nature de la marchandise doit également être indiquée sur le colis. (1) Erforderliche Angabe. Für die zerbrechlichen bzw. leicht verderblichen Waren muss die Art des Gutes ebenfalls auf das Kolis angegeben werden.					

Het stempel 'EEKLO/ GOEDEREN' en 'EEKLO/ AANNEMING' op een verzendingsbulletin BAREMA III (NIET REKENING COURANT), frankering 61 BEF, voor een pakje van 3.700 kg, uit Eeklo verzonden via Brugge naar Oostkamp.

EECLOO TELEGRAAF

ACHTHOEK MET
BINNENCIRKEL

EECLOO

DD

MM

YY

★★★



ACHTHOEK MET
BINNENCIRKEL

EECLOO

DD

MM

YYYY

★★★



ACHTHOEK ZONDER
BINNENCIRKEL

EECLOO

DD

XX

YYYY

★★★



NEEDS GETELEFONEERS
BEVESTIGEND AFSCHRIFT
Déjà téléphoné

ADMINISTRATION
DES TÉLÉGRAPHES ET DES TÉLÉPHONES
BEHEER VAN TELEGRAFEN EN TELEFONEN
ARRIVÉ À 10-2-11

TELEGRAMME *f. lecomte* TELEGRAM
raamstraat
44 eeklo

L'Etat n'est soumis à aucune responsabilité à raison du service de la correspondance privée par voie télégraphique (Loi du 1^{er} mai 1851, art. 6)

Luidens art. 6 van de wet van 1 Maart 1851, is de Staat geenzins verantwoordelijk voor den dienst van de private telegrammen.

Indications de service les plus usitées : D | Télégr. urgent | RP | Réponse payée | XP | Express payé | PC | Tel. avec accusé de réception
Meest voorkomende dienstaanwijzingen : D | Dringend teleg. | RP | Antwoord betaald | XP | Bode betaald | PC | el. met kennis van ontg.

En cas d'erreur supposée, s'adresser au bureau télégraphique. Toute réclamation doit être accompagnée du télégramme.
In geval van veronderstelde misning, zich tot het telegraafkantoor wenden. Iedere nuwaag moet vergezeld zijn van het telegram.

Déposé à *Antwerpen* à *1450* N *1914*
Afgesloten te *te*

Julien gezol samen met
dat grys 8.50 in bruin-
-strijpje no 1022.
Madeleine

Série (Recht) G, n° 7, - Bon 736, - 1929, - Volledig afgeleverd, Caud.

Telegram verzonden vanuit Antwerpen met aankomststempel van het telegraafkantoor van Eeklo.

EEKLOO/ TELEGRAAF

EEKLOO/ TELEGRAAF

EEKLOO
T DD XX YYYY T
★ ★

CHEMIN DE FER SPOORWEGEN
25
BELGIQUE - BELGIE

2.8. BALGERHOEKE

Het station Balgerhoeke werd op 16 november 1862 geopend en op 2 juni 1959 gesloten. Het werd in 1965 gesloopt.

Onder impuls van ingenieur Isidoor Neelemans uit Eeklo werd de spoorlijn 'Eeklo-Maldegem' in 1862 aangelegd in het verlengde van de spoorlijn 'Eeklo-Gent' (uit 1861).

Op 1 mei 1862 startten de werken aan de brug van Balgerhoeke en de eerstesteenlegging vond plaats op 9 juni 1862. In september 1862 werd de brug uiteindelijk in gebruik genomen.



Bron: spoorpunt.nl

Tijdens WO II werd op 24 mei 1940 de brug vernietigd. De huidige is een reconstructie uit 1947.

De metalen spoorwegbrug is een typologisch goed bewaard voorbeeld van een hefbrug uit 1947 voor spoorwegverkeer op de spoorlijn 'Eeklo-Maldegem' aangelegd in 1862, namelijk met twee vaste oeververbindingen. Bruggenhoofden, landhoofden en middenpijler in baksteen-metselwerk. Middenpijler ook met natuursteen en/of beton. Val met bedieningspasserel, rijdek (hout) en treinsporen opgehangen aan de bovenbouw. Onderling gekoppelde heftorens bestaande uit lichte geklonken, gedeeltelijk gelaste, open vakwerkbalken op betonnen voeten en/of rechtstreeks op de pijlermassa. Boven op de heftorens zijn vrij zware kabelschijven opgesteld. Versterkte verbindingen tussen heftorens en kabelschijflageringen met geklonken hoekprofielen. De contragewichten bewegen buiten de heftorens. Een ijzeren bedieningsladder staat tegen één van de heftorens. Valconstructie met hoofdliggers met volle geklonken lijfplaten. De vaste rijdekken zijn voorzien van betonnen platen in plaats van houten planken (blokken).

TYPE A

KADER 50 x 13 mm BALGERHOEKE 36 x 3 mm BALGERHOEKE DD MM U + S of M YY	
---	--

TYPE C/

KADER 34 x 26 mm BALGERHOEKE 26 x 3 mm BALGERHOEKE DD MM YY YY < 18 mm >		KADER 35 x 26 mm BALGERHOEKE 26 x 3 mm BALGERHOEKE DD MM YY Y < 18 mm >	
KADER 34 x 26 mm BALGERHOEKE 26 x 3 mm BALGERHOEKE -D MM YY Y < 18 mm >			

TYPE D BALGERHOEKE/ N° 1

KADER 31 x 20 mm BALGERHOEKE 27 x 2 mm		KADER 31 x 20 mm BALGERHOEKE 27 x 2 mm							
<table border="1" style="margin: auto;"> <tr><td>BALGERHOEKE</td></tr> <tr><td>DD MM YYYY</td></tr> <tr><td>N° 1</td></tr> </table>	BALGERHOEKE	DD MM YYYY	N° 1		<table border="1" style="margin: auto;"> <tr><td>BALGERHOEKE</td></tr> <tr><td>-D MM YYYY</td></tr> <tr><td>N° 1</td></tr> </table>	BALGERHOEKE	-D MM YYYY	N° 1	
BALGERHOEKE									
DD MM YYYY									
N° 1									
BALGERHOEKE									
-D MM YYYY									
N° 1									

BALGERHOEKE/

KADER 31 x 20 mm BALGERHOEKE 28 x 2 mm				
<table border="1" style="margin: auto;"> <tr><td>BALGERHOEKE</td></tr> <tr><td>DD XX YY UU</td></tr> <tr><td> < 14 mm > </td></tr> </table>	BALGERHOEKE	DD XX YY UU	< 14 mm >	
BALGERHOEKE				
DD XX YY UU				
< 14 mm >				

KADER 31 x 23 mm
BALGERHOEKE 27 x 2 mm

BALGERHOEKE
DD XX UU YY
< 13 mm >

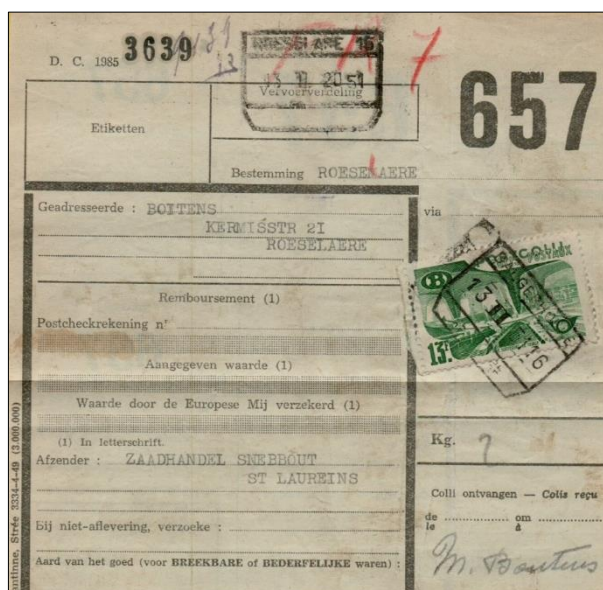


Brief uit 1947 als expres uit Balgerhoeke verzonden naar Gent
 Frankering in gewone postzegels 1.35 BEF (briefport) + 5.00 BEF (spoedbestelling).
 Afgestempeld met de spoorwegstempel 'BALGERHOEKE'.

(Verzameling Harold van Lier)

KADER 31 x 23 mm
BALGERHOEKE 27 x 2 mm

BALGERHOEKE
DD XX YY UU
< 13 mm >



Pakket van 2 kg uit Balgerhoeke verzonden naar Roeselaere.
 Frankering 13 BEF (tarief voor 1 tot en met 3 kg tussen 02.12.1949 en 01.05.1951).

BALGERHOEKE (TELEGRAAF)



Brief per EXPRESS op 24 augustus 1898 uit Nieuwpoort verzonden naar Balgerhoeke met een achthoekige telegraafstempel als aankomststempel.

BALGERHOEKE (STATIONSNAAMSTEMPEL)



Briefkaart uit Balgerhoeke verzonden naar Eeklo met de stationsnaamstempel 'BALGERHOEKE' (46 x 6 mm). De kaart werd gepost in de brievenbus van het spoorwegstation van Balgerhoeke en via 'BRUGES (STATION)' verder doorgestuurd.

2.9. ADEGEM



Op de rechtse foto bemerken we drie personen op het houten perron ("de duivel"), dat wanneer de trein vertrokken was telkens werd verwijderd. Het zou immers het verkeer naar het Broekelken onmogelijk hebben gemaakt.



De inhuldiging van de spoorweg op 16 november 1862 mocht niet onopgemerkt voorbijgaan. De gemeenteraadsleden machtigden de heren schepenen *"den heer Concessionaris met zijn gevolg te onthalen, hem den erewijn te schenken en de aankomst en vertrek van den trein met kanonschoten te laten begroeten"*.

Adegem was van 28 februari 1898 een halte. Op 26 februari 1959 werd het gesloten voor reizigers.

De laatste stationschef



Oscar Lateste, de laatste Adegemse stationschef, draait zijn bareel voor de laatste keer dicht.

De trein stoomde iets langer dan een eeuw doorheen Adegem, zonder noemenswaardige ongevallen te veroorzaken.

Zoals bij elk spoorwegman was ook bij de heer Lateste veiligheid de hoofdzaak en het is dan ook aan hem en aan zijn attente voorgangers te wijten dat het reizen per spoor het veiligste middel was om zich te verplaatsen.

TYPE C/ ADEGEM/

KADER 34,5 x 25,5 mm ADEGEM 26 x 3 mm ADEGEM DD MM YY YY < 17 mm > <td></td> <td> KADER 34,5 x 25,5 mm ADEGEM 26 x 3 mm ADEGEM DD MM YY -Y < 17 mm > <td></td></td>		KADER 34,5 x 25,5 mm ADEGEM 26 x 3 mm ADEGEM DD MM YY -Y < 17 mm > <td></td>	
KADER 34,5 x 25,5 mm ADEGEM 26 x 3 mm ADEGEM -D MM YY YY < 17 mm > <td></td> <td> KADER 34,5 x 25,5 mm ADEGEM 26 x 3 mm ADEGEM -D MM YY -Y < 17 mm > <td></td></td>		KADER 34,5 x 25,5 mm ADEGEM 26 x 3 mm ADEGEM -D MM YY -Y < 17 mm > <td></td>	
KADER 34,5 x 25,5 mm ADEGEM 26 x 3 mm ADEGEM DD MM YY Y■ < 17 mm > <td></td> <td> KADER 34,5 x 25,5 mm ADEGEM 26 x 3 mm ADEGEM DD MM Y■YY < 17 mm > <td></td></td>		KADER 34,5 x 25,5 mm ADEGEM 26 x 3 mm ADEGEM DD MM Y■YY < 17 mm > <td></td>	
Omgekeerde volgorde datumblok: jaartal staat voor de eeuw			

TYPE D ADEGEM/

	KADER 30 x 22 mm ADEGEM 27 x 32 mm <table><tr><td>ADEGEM</td></tr><tr><td>DD XX YYYY</td></tr><tr><td>$\text{ } < 13 \text{ mm} > \text{ }$</td></tr></table>	ADEGEM	DD XX YYYY	$\text{ } < 13 \text{ mm} > \text{ }$	
ADEGEM					
DD XX YYYY					
$\text{ } < 13 \text{ mm} > \text{ }$					
KADER 30 x 22 mm ADEGEM 27 x 2 mm <table><tr><td>ADEGEM</td></tr><tr><td>DD XX UU YY</td></tr><tr><td>$\text{ } < 13 \text{ mm} > \text{ }$</td></tr></table>	ADEGEM	DD XX UU YY	$\text{ } < 13 \text{ mm} > \text{ }$		
ADEGEM					
DD XX UU YY					
$\text{ } < 13 \text{ mm} > \text{ }$					

KADER 30 x 22 mm
ADEGEM 27 x 2 mm

ADEGEM
DD XX YY UU
$\frac{1}{2} < 13 \text{ mm} > \frac{1}{2}$

Etiketten « Bevrachte punten »
Vertrek | Aankomst
Aankomstnummer | Vervoerverdeling
D. C. 1809 bis
419
Door de spoorweg aan te tul-
den station van bestemming : *Brussel*

GEADRESSEERDE : *BEVELUX.*
95, CHEE DE HAELT
BRUSSEL
STATION VAN BESTEMMING :
per Buurtspoor doorzenden tot :

Ik vraag : VRACHTVRIJ — ~~NIE VRACHTVRIJ~~
AANHUISBESTELLING — KANTOORLIGGEND

P. C. R. N° | Rembours |

Belang bij de aflev. | ADEGEM 29 IV 57/4 |

Voorschot | ADEGEM 29 IV 57/4 |

Aangegeven waarde | ADEGEM 29 IV 57/4 |

Waarde door de Europese Mij verzek. | ADEGEM 29 IV 57/4 |

Coili | Aard | Bruto Gewicht |

Merk Aan- | Verpakking | Goederen |

en N° | tal |

1 | VESPA | 80 kg |

Afzender : *P. Delapierre*
16, E. Berthelme
57/4
Boekhoudingsetiket
Datum en Handtekening :
Door station erkend gew.
Bevracht gew.

Totaal :
Zending ontvangen op te u.
Handtekening van geadresseerde,
Bij aflevering te betalen :
komende kosten :
Totaal :
Dagstempel bij vertrek zo de zending niet het
zeggels getrouweerd wordt

Verzendingsbulletin voor een pakje van 80 kg uit Adegem verzonden naar Brussel.
Frankering 88 BEF.

(Verzameling Patrick Geysels)

KADER 30 x 22 mm
ADEGEM 27 x 2 mm

ADEGEM
DD MM UU YY
$\frac{1}{2} < 13 \text{ mm} > \frac{1}{2}$

DC 1985
Etiketten
Vervoerverdeling
EBM
Bestemming : *Brussel MIDI*
484

Geadresseerde : *Bellegat René*
34, Schelstrade
V. Couppez
Bellegat René
Remboursement
Fr. Ct.
Postcheckrekening n°
Aangegeven waarde
Fr. Kg.
Afzender : *Bellegat René*
Bij niet-aflevering, verzoeken : *Adegem*
Aard van het goed (voor BREEKBARE en BEDERFELIJKE
waren) :
Collo ontvangen :
Colis reçu :
Collo empfangen :
den om
le à
am um

83W/1-39 Druk. Rotary, De Graeve Gent

Pakket op 18 november 1939 verzonden naar het Belgische Leger te velde
zonder de vermelding van het gewicht.

Frankering 3 BEF.

(Tarief militaire postcollizegel tot en met 5 kg (02.09.1939-28.05.1940).

(Verzameling Harold Van Lier)

2.10. MALDEGHEM - MALDEGEM



De stationssite aan het huidige Stationsplein omvat verschillende spoorweggebouwen opgericht na de aanleg in 1862-63 van de spoorlijn 'Eeklo-Brugge' door de 'Société Anonyme du Chemin de Fer d'Eecloo à Bruges'. Dit gebeurde op initiatief van de Eeklose fabrikant Isidoor Neelemans als uitbreiding van de concessielijn 'Gent-Eeklo' uit 1861.

Het eerste tracé tot Maldegem met typisch plattelands-stationnetje werd op 16 november 1862 feestelijk ingehuldigd. De keuze van de locatie op de toen slechts sporadisch bebouwde Eelveldse akker ten zuiden van het dorpscentrum werd bepaald door de ruime expansiemogelijkheden. Van een stationsplein was toen nog geen sprake.

Sinds 1897 werd de spoorlijn voorlopig en vanaf 1904 definitief beheerd door de Belgische Staat.



Het voormalige station en telegraafgebouw.
Dit doet vandaag dienst als het Stoomcentrum Maldegem.

De eerste vergrotingsplannen en een plan voor de bouw van een schuilplaats voor reizigers dateren van 1923-24 en zijn een ontwerp van de Gentse architect August Desmet, werkzaam bij de spoorwegen in deze periode. Vermoedelijk werden ze slechts deels gerealiseerd. Een volgende uitbreiding gebeurde in 1931 met het dienstgebouw rechts van het stationsgebouw en een woning voor het personeel, Stationsplein 2.

De in 1926 opgerichte Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen liet in 1934 tussen het stationsgebouw en de personeelswoning een nieuwe goederenloods optrekken naar een ontwerp van de spoorwegarchitect Pol Nouille.

In 1959 werd beslist de spoorlijn tussen Brugge en Eeklo af te schaffen voor het reizigersverkeer. Tot april 1988 bleef er nog goederenverkeer toegestaan naar Eeklo.

Ondertussen werd er in 1985 in Maldegem een stoommuseum opgericht in de Bogaardestraat dat later als vzw Stoomcentrum Maldegem werd erkend. Sinds 1987 hebben ze locatie in het stationsgebouw en werd er tegenover het station een loods voor het spoormuseum met talrijke stoomtuigen, locomotieven en spoorvoertuigen opgericht. In 1990 kon het gebouw worden aangekocht en werd het intussen als museumspoorlijn erkende tracé opnieuw in gebruik genomen voor toeristische stoomtreinexcursies.

Heden witgeschilderd stationsgebouw op gepikte plint, representatief voor een met de overige stationnetjes op de spoorlijn 'Gent-Eeklo' die duidelijk in serie waren opgetrokken.

Kenmerkend voor dit typestation was de sobere baksteenarchitectuur met in oorsprong een volledig symmetrische en zeer herkenbare plattegrond en opstand. Dominerend centrale hoofdvolume van drie traveeën en twee bouwlagen onder pannen zadeldak en twee lage, licht terugwijkende vleugels van elk twee traveeën onder laag hellende zadeldaken. De lagere, rechtse aanbouw onder plat dak werd vermoedelijk in 1923 toegevoegd. Kenmerkende identieke straat- en perrongevels, hier wel met een verhoogd pseudo-frontonnetje met oculus aan de straatzijde, met een verzorgde plastische afwerking. Markerende hoekpilasters lijnen de spaarvelden af waarin de vensters gevat zijn. Begane grond sterk geritmeerd door rondboogvormige vensters en deuren in dito nissen en afgewerkt met een bakstenen booglijst op arduinen imposten. Licht getoogde bovenvensters in dito nissen, deuren en vensters in de zijvleugels met getoogde waterlijstjes op rechte aanzetten. Accentuerende doorgetrokken arduinen dorpels op de bovenverdieping en overstekende houten daklijsten. Gedrukte zijpuntgevel eveneens met spaarvelden afgewerkt. In de linkerzijgevel en aan de perronzijde vermelden spiegels de gemeentenaam met in wit geschilderde letters op de gebruikelijke blauwe achtergrond. Een emailplaat met opschrift 'Nat-le Maatschappij van Belgische Spoorwegen' werd naast de deur aan de perronzijde aangebracht.

Rechts van het stationsgebouw, voormalig telegraafgebouw, volgens het kadasterarchief gebouwd in 1931. Oranjerode bakstenen gebouw op gecementeerde plint, van zes traveeën en één bouwlaag onder een laag pannen zadeldak. De identieke straat- en perrongevel werden, analoog aan het stationsgebouw voorzien van spaarvelden waarin de getoogde, soms gekoppelde deuren en vensters gevat zijn. Bakstenen waterlijstjes bekronen hier ook de muuropeningen. Vernieuwd bruin houtwerk met behouden indeling. Recent gerestaureerd en herbestemd als lokettenruimte voor de toeristische treinreizen. Links en rechts van het stationsgebouw, typische geajoueerde betonnen afsluitingen, ontworpen en geplaatst door de spoorwegen. Links van het stationsgebouw, bewaarde bunker uit de Tweede Wereldoorlog. Betonnen, grotendeels ondergrondse constructie met gebogen dak, opgericht door de Duitsers in 1942.

Op 11 juni 1886 voerde men een naamswijziging door: MALDEGHEM werd MALDEGEM.

Deze wijziging gebeurde niet op alle stempels, het telegraafstempel en het stempel 'POIDS RECONNU' bleven verder met 'GH' geschreven.

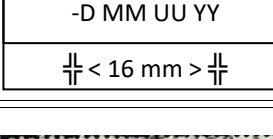
TYPE A MALDEGHEM/MALDEGEM

KADER ?? x 13 mm MALDEGHEM 36 x 3 mm MALDEGHEM DD MM YYYY + S of M		KADER 52 x 16 mm MALDEGEM 42 x 5 mm MALDEGEM DD MM YYYY U + S of M Y	
--	---	--	---

Fragment van een verzendingsformulier voor kleine pakjes met op de zegel als datumstempel de telegraafstempel MALDEGHEM 18 AVRIL 91 en ernaast de oblongstempel MALDEGEM groot formaat met dezelfde datum.



MALDEGEM/

KADER 34 x 26 mm MALDEGEM 28 x 3 mm <table border="1"> <tr><td>MALDEGEM</td></tr> <tr><td>DD MM UU YY</td></tr> <tr><td>≠ < 16 mm > ≠</td></tr> </table>	MALDEGEM	DD MM UU YY	≠ < 16 mm > ≠		KADER 34 x 26 mm MALDEGEM 28 x 3 mm <table border="1"> <tr><td>MALDEGEM</td></tr> <tr><td>DD MM UU -Y</td></tr> <tr><td>≠ < 16 mm > ≠</td></tr> </table>	MALDEGEM	DD MM UU -Y	≠ < 16 mm > ≠	
MALDEGEM									
DD MM UU YY									
≠ < 16 mm > ≠									
MALDEGEM									
DD MM UU -Y									
≠ < 16 mm > ≠									
KADER 34 x 26 mm MALDEGEM 28 x 3 mm <table border="1"> <tr><td>MALDEGEM</td></tr> <tr><td>DD MM -U -Y</td></tr> <tr><td>≠ < 16 mm > ≠</td></tr> </table>	MALDEGEM	DD MM -U -Y	≠ < 16 mm > ≠		KADER 34 x 26 mm MALDEGEM 28 x 3 mm <table border="1"> <tr><td>MALDEGEM</td></tr> <tr><td>-D MM UU YY</td></tr> <tr><td>≠ < 16 mm > ≠</td></tr> </table>	MALDEGEM	-D MM UU YY	≠ < 16 mm > ≠	
MALDEGEM									
DD MM -U -Y									
≠ < 16 mm > ≠									
MALDEGEM									
-D MM UU YY									
≠ < 16 mm > ≠									
	KADER 34 x 26 mm MALDEGEM 28 x 3 mm <table border="1"> <tr><td>MALDEGEM</td></tr> <tr><td>-D MM UU -Y</td></tr> <tr><td>≠ < 16 mm > ≠</td></tr> </table>	MALDEGEM	-D MM UU -Y	≠ < 16 mm > ≠					
MALDEGEM									
-D MM UU -Y									
≠ < 16 mm > ≠									

Lettre de voiture. — Transports à l'intérieur de la Belgique. — Vrachtbrief. — Vervoer binnen België.

TARIF N° (1) 11 — **TARIF N° (1)**

STATION D'ORIGINE. — Blasie van afzending.

STATION DE DESTINATION. — Stad en bestemming.

Objet de la lettre de voiture. Objet van het vrachtbrief. Objet van het vrachtbrief.	Préciser dans la lettre de voiture le contenu et l'adresse des objets. Specificeeren in het vrachtbrief de inhoud en de bestemming der goederen.
---	--

TARIF N° (1) 11 — **TARIF N° (1)**

STATION D'ORIGINE. — Blasie van afzending.

STATION DE DESTINATION. — Stad en bestemming.

Objet de la lettre de voiture. Objet van het vrachtbrief. Objet van het vrachtbrief.	Préciser dans la lettre de voiture le contenu et l'adresse des objets. Specificeeren in het vrachtbrief de inhoud en de bestemming der goederen.
---	--

TARIF N° (1) 11 — **TARIF N° (1)**

STATION D'ORIGINE. — Blasie van afzending.

STATION DE DESTINATION. — Stad en bestemming.

Objet de la lettre de voiture. Objet van het vrachtbrief. Objet van het vrachtbrief.	Préciser dans la lettre de voiture le contenu et l'adresse des objets. Specificeeren in het vrachtbrief de inhoud en de bestemming der goederen.
---	--

30.07.1908 - Vrachtbrief voor een FRANCO verzending uit **Maldegem** verzonden naar Roeselare met het stempel:
'POIDS RECONNU à/ **MALDEGHEM**/ ...30... KILOG'.

TYPE D MALDEGEM N° 1 / $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{2}$

KADER 30 x 20 mm
MALDEGEM N° 1 27 x 2 mm

MALDEGEM N° 1
DD XX YYYY
$\frac{1}{2}$ < 10 mm > $\frac{1}{2}$



KADER 31 x 20 mm
MALDEGEM N° 1 27 x 2 mm

MALDEGEM N° 1
-D XX YYYY
$\frac{1}{2}$ < 10 mm > $\frac{1}{2}$



KADER 30 x 22 mm
MALDEGEM N° 1 27 x 2 mm

MALDEGEM N° 1
DD XX YY UU
$\frac{1}{2}$ < 10 mm > $\frac{1}{2}$

ST 9101

D°C 1809 bis

94

A indiquer par le chemin de fer gare de destination
Door de spoorweg aan te duiden station van bestemming :

Stiquettes « Poids taxe » - Stiketten « Bevrachte punten »
Départ - Vertrek Arrivée - Aankomst

No à l'arrivée
Aankomstnummer

Lotissement - Vervoerverdeeling

DESTINATAIRE - GEADRESSEERDE

M^r Jean Lucas
15, Avenue de Montsaard
Bruxelles

Je demande : FRANCO — NON FRANCO
Ik vraag : VRACHTVRIJ — NIET VRACHTVRIJ

C. G. P. N°
P. C. R. N° 4261

Remboursement
Terugbetaling

Intéressé à la livraison
Bilang bij de aflevering

Débours
Voorschot

Valeur déclarée
Aangegeven waarde

Valeur assurée à la Cie Européenne
Waarde door de Europese Mij verzek.

Colis - Colli's Nature - Aard

Marques et Nos
M. en Nrs

Nombre
Aantal

Emballages
Verpakking

Marchandises - Goederen

Poids brut
Bruto gewicht

C. D. C. 1

Paniers
Bottles
Caisse
Boîtes
Boîtes
Boîtes

Plantes vivantes
(suscceptibles à la gelée et à la sécheresse)

9

12688

Expéditeur - Afzender

Grandes Pépinières et Roseraies
DE CONINCK-DEVAES & POMONA - S. P. R. L.
Suc. Ad. Hendrickx-De Coninck MALDEGEM

Date et signature :

Poids reconnu par la gare. Door het station erkend gewicht

Poids taxé

Reçu l'envoi le
Zending ontvangen de
à - te

Signature du destinataire
Handtekening van den geadresseerde

et accessoire
Vrachten bijkomende
kosten :

Total - Totaal

Timbre à date au départ si l'envoi n'est pas affranchi ou timbré
Dagstempel bij vertrek zo de zending niet met zegel geaffrancht wordt

21.11.1957 - Verzendingsbulletin voor een mand bloemen van 9 kg uit Maldegem verzonden naar Brussel.
Frankering 29 BEF.

MALDEGEM N° 2 / $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{2}$

KADER 30 x 20 mm
MALDEGEM N° 2 27 x 2 mm

MALDEGEM N° 2
DD XX YYYY
$\frac{1}{2}$ < 10 mm > $\frac{1}{2}$



KADER 31 x 20 mm
MALDEGEM N° 2 27 x 2 mm

MALDEGEM N° 2
-D XX YYYY
$\frac{1}{2}$ < 10 mm > $\frac{1}{2}$



MALDEGEM/ N° 1

KADER 31 x 21 mm
MALDEGEM 25 x 3 mm

MALDEGEM

DD XX UU YY

N° 1 (7 mm)



KADER 31 x 21 mm
MALDEGEM 25 x 3 mm

MALDEGEM

DD XX YY UU

N° 1 (9 mm)

C 703 e (DC 1955) (B)	VERZENDINGS- BULLETTIN BULLETIN D'EXPÉDITION VERANDSCHEIDEN	BESTEMMING DESTINATION BESTIMMUNGSSORT	VERVOERVER- LEIDUNG LEITUNGSART	POSTCOLLO / COLIS POSTAL / POSTPAKET	N° sur le livrable op het etiket N° à reproduire sur l'étiquette
ETIKETTEN - ETIQUETTES - ETIKETTEN		GEBEVEN BEDRAG MONTANT PERDU GEBODEN BEDRAG		598	
De vetontlijnde delen moeten door de afzender ingevuld worden. Les parties entourées d'un trait gris sont à remplir par l'expéditeur. Die mit fettem Strich umschriebenen Teile sind vom Absender auszufüllen.		N° sur l'étiquette Atzender / Expéditeur / Absender		30 IX 77 15	
Gedresseerde Destinataire Empfänger		to / à Post/CCP N° Pacht		9990 Maldegem	
in cijfers - En chiffres - In Ziffern		Brutogewicht/Poids brut Rohgewicht		3300	
Aangeprezen waarde Valeur déclarée Angegebener Wert		Bijkosten betaald door de gedresseerde Frais accessoires payés par le destinataire Vom Empfänger bezahlten Nebengebühren			
Aard van het goed - Marchandise Art des Gutes		ZEND- / ENVOI		30 IX 77 15	
(1) Verplichte vermelding. Voor te ... (1) Mention obligatoire. Pour les marchandises ... (1) Erforderliche Angabe. Für die nachschickenden Waren ...		Blanchet/Signature destinataire / Unterschrift des Empfängers		30 IX 77 15	

Pakje van 3.3 kg uit 'MALDEGEM/ N° 1 verzonden naar Brussel.

Frankering van 134 BEF.

Tarief BAREMA III niet rekening courant tarief voor
een pakketje van 3 tot en met 5 kg tussen 01.01.1971 en 10.11.1971.

(Verzameling Patrick Gheysels)

(B) STUKGOED-ENVOIS DE DETAIL - STÜCKGUT		Identificatie - Identification - Identifizierung		N° bulletin N° bulletin N° Verzeichn.	
Bad voor het verbruiken Plakblad pour le usage de client Brett für den Abgabekunden		67 85 91 009 14588		3 337	
Atzender - Expéditeur - Absender		POSTCOLLO / COLIS POSTAL / POSTPAKET		95	
ALU-DECOR PVSA Industrielaan 4 9990 MALDEGEM		N° bonif-contrat N° bonif-contrat N° bonif-contrat		7	
Gedresseerde - Destinataire - Empfänger		Belgische spoorwegen - Binnenverkeer Chemins de fer belges - Service intérieur Belgische Eisenbahnen - Binnenverkehr BTW - TVA - MWS - 403.430.622		8	
B. vesp - je déclare - ich bestätige		FRANCO		12	
En cas de non-livraison, prière de		Besp. gewicht Poids de base Grundgewicht		14	
Aantal Nombre Anzahl		2.800		15	
Totaal - Total - Gesamt		13		16	
Date et signature de l'expéditeur Datum und Unterschrift des Absenders		N° geadresseerd N° geadresseerd N° geadresseerd		17	
30 IX 77 15		30 IX 77 15		30 IX 77 15	

Vrachtbrief voor een vracht van 2.800 kg uit Maldegem verzonden naar Izegem. Frankering 110 BEF.

(Verzameling Patrick Gheysels)

MALDEGEM/ N° 2

KADER 31 x 21 mm
MALDEGEM 25 x 3 mm

MALDEGEM
DD XX YYYY
N° 2 (7 mm)

D. C. 1985

Etiquettes

Lotissement

FBN 7

822

Destination: *Bruxelles Nord*

Destinataire: *Soldaat De Paets Ruyben*

Stamen 91/08482-3^e cie

BPS 5

Remboursement (1) *B.B.L.*

Compte chèques post. N°

Valeur déclarée (1)

Valeur assurée à la Cie Européenne (1)

(1) En toutes lettres.

Expéditeur: *De Paets - Ruyben*

Maldegem - B.

En cas de non-livraison, prière de

Nature de la marchandise (pour envois FRAGILES ou PERIS-SABLES):

via

13

Kg. *2*

Colis reçu — Colli onteangen

le à

de om

Dantinne, Strée 5398-5-50 (3.000.000)

09.06.1951 - Pakketje van 2.00 kg verzonden uit Maldegem N° 2 naar Brussel Noord.
Frankering 13 BEF (Tarief voor pakje van 1 tot en met 3 kg van 02.12.1949 tot 30.04.1951.

MALDEGEM/ N° 2

KADER 31 x 23 mm
MALDEGEM 27 x 3 mm

MALDEGEM
DD XX UU YY
N° 2 (9 mm)



KADER 31 x 23 mm
MALDEGEM 25 x 3 mm

MALDEGEM
DD XX YY UU
N° 2 (9 mm)

VERZENDINGS-BULLETTIN / BULLETIN D'EXPEDITION / VERSANDSCHEIN

DESTINATION / BESTIMMUNGSCIT

LOTISSEMENT / LEITWEGZEIGER

POSTCOLLO / COLIS POSTAL / POSTPAKET

FRANKIERUNG / AFFRANCHEMENT / FRANKIERUNG

N° à reporter sur l'étiquette

N° auf dem Etikett zu vermerken

652

Afzender / Expéditeur / Absender

Etn.

Delille Fredine

Straat / Rue / Strasse

Maldegem

te / à / in

Postn./CCP N°

Règlement-courant

Compte courant

Règlement

Buflgewicht/Poids brut

Règlement

(1) *2.000* Kg.

Bijzaten betaald door de gezondende

Pris accessoires payés par le destinataire

Vom Empfänger beachten Nebengebühr

Aankomst

N° d'arrivée

Empfänger

ZENDING ONTVANGEN / L'ECU L'ENVOI

SENDUNG ERHALTEN

13-4-71

Handtekening gezondende / Signature destinataire / Unterschrift des Empfängers

42

ETIKETTES - ETIQUETTES - ETIKETTEN

De volgende delen moeten door de afzender ingevuld worden.

Les parties entourées d'un trait gras sont à remplir par l'expéditeur.

Die mit fettem Strich umrandeten Teile sind vom Absender auszufüllen.

Gedestineerde

Destinataire

Empfänger

Naam

te (postn.)

in (Postleitzahl)

TEL.

In cijfers - En chiffres - In Ziffern

Remboursement

Rechnung

Aangegeven waarde

Valeur déclarée

Aangegeven Wert

Verzekerde waarde

Valeur assurée

Verzekerd Wert

Aard van het goed - Marchandises

Art der Güter

(1)

Merken en n°

Marques et n°

Zuiden en n°

Zeichen und n°

(1) Verplichte vermelding. Voor brochures of beelddrukke goederen moet de aard van de goederen ingevuld op het colli vermeld worden.

(1) Mention obligatoire. Pour les brochures ou impressions, la nature de la marchandise doit également être indiquée sur le colli.

(1) Erforderliche Angabe. Für die angedruckten bzw. leicht verletzlichen Waren muss die Art des Gutes ebenfalls auf das Colli angegeben werden.

Bij niet aflevering, verzoeke

En cas de non-livraison, prière de

Kann die Sendung nicht abgeliefert werden, so bitte ich

06.04.1971 - Pakketje van 2,4 kg verzonden uit Maldegem N° 2 naar Brugge.
Frankering 42 BEF. BAREMA II (rekening courant).
Tarief van 1 tot en met 3 kg tussen 01.01.1971 en 01.11.1971.

[illegible][illegible]

KADER 31 x 23 mm
MALDEGEM 27 x 3 mm

MALDEGEM
DD XX UU YY
N° 2 (9 mm)

*Name
ou autre inscription
à l'adresse*

*Nom
et adresse de
l'expéditeur*

Hart G. Borwick
Hertfordshire
Noaledegen.

POSTKAART

CARTE POSTALE


N° 2



ESPRESSO

M^r L. Hermann
Prook Boekst.
29.
Brussel.

TYPE E MALDEGEM

KADER 31 x 24 mm MALDEGEM 27 x 3 mm	KADER 31 x 24 mm MALDEGEM 27 x 3 mm
MALDEGEM	MALDEGEM
DD XX UU YY	DD XX YY UU
$\frac{1}{11} < 11 \text{ mm} > \frac{1}{11}$	$\frac{1}{11} < 11 \text{ mm} > \frac{1}{11}$

Etiquettes « Poids taxes » - Etiketten « Bevrachte punten »
Départ - Vertrek | Arrivée - Aankomst

No à l'arrivée
Aankomstnummer

Lotissement - Vervoerverdeeling

D.C 1809 bis

865

A indiquer par le chemin de fer gare de destination
Door de spoorweg aan te duiden station van bestemming.

Brussel

DESTINATAIRE - GEADRESSEERDE

Mme Lydia Cremer
54, Rue Champ de l'Eglise,
Bruxelles II

Je demande : FRANCO - NON FRANCO
Ik vraag : VRACHTVRIJ - NIET VRACHTVRIJ

C. C. P. N°
P. C. R. N° 4261

Remboursement
Terugbetaling

Intérêt à la livraison
Belang bij de aflevering

Debours
Voorschot

Valeur déclarée
Aangegeven waarde

Valenre assurée à la Cie Européenne
Waarde door de Europese Mij verzek.

Colis - Colli's

Nature - Aard

Poids brut
Bruto gewicht

Marques et Nos
M en Nrs

Nombre
Aantal

Emballages
Verpakking

Marchandises - Goederen

C.D.C.
6061

Plantas vivantes
(susceptibles à la gelée et à la sécheresse)

Expéditeur - Afzender:
Grandes Pâpières et Roserales
DE CONINGK-DEVAES & POMONA - S. P. R. L.
Succ. Ad. Hendricks-De Coninck MALDEGEM

Date et signature:
Datum en handtekening:

Poids reconnu par la gare
Het station erkend gewicht

Poids taxé
Bevracht gewicht

Reçu l'envoi le
à h.

Signature du destinataire:

ST 9101

21.11.1957 - Verzendingsbulletin voor pakje van 9 kg uit Maldegem verzonden naar Brussel.
Frankering 29 BEF.

MALDEGEM/ NOODSTEMPEL

MALDEGEM NOODSTEMPEL 24 x 5 mm HANDGESCHREVEN DATUM	
--	--

MALDEGHEM/ POIDS RECONNU À/ MALDEGHEM/ KILOG

KADER 38 X 26 mm MALDEGHEM 33 x 3 mm Eentalig Frans - gewicht handmatig ingevuld.	
--	--

MALDEGHEM/ TELEGRAAFSTEMPEL

ACHTHOEK MET DUBBEL CIRKEL MALDEGHEM DD MM YY ††	
--	--

MALDEGEM/ TELEGRAAFSTEMPEL

KADER 39 X 22 mm MALDEGEM 27 X 3 mm MALDEGEM T DD XX YYYY T ★ ★	
--	--

REGIE van TELEGRAAF en TELEFOON					
Dienstaanwijzingen. D: Dringend teleg. RP: Antw. betaald. PC: Tel. met kennis- gev. van ontv.		TELEGRAM <i>Directeur Ryks middelbare School Maldegem</i>		Tegekoeten te: Datumstempel: MALDEGEM T 18 X 1949 T to <i>10.28</i>	
Kantoor van herkomst.	Nummer.	Woordental.	Datura.	Uur van afgifte.	
<i>Antwerpen 5501</i>	<i>20/10</i>			<i>10.28</i>	
<i>vergiest van trein kon veront- schuldigen 18 oktober Leroy Antoon</i>					

Telegram uit Antwerpen verzonden naar Maldegem. Aankomststempel 'MALDEGEM/ 18 X 1949'.

MALDEGEM



Poststempel gebruikt voor de verzending van kleine pakjes.

2.11. SYSSEELE - SIJSSEELE - SIJSELE



Op 13 februari 1862 werd de maatschappij '*Société Anonyme du Chemin de Fer d'Eeklo à Bruges*' opgericht.

Het 28 km-lange traject tussen Eeklo en Maldegem werd in november 1862 in gebruik genomen terwijl in juni 1863 de uitbating van het traject 'Maldegem-Brugge' volgde.

Vanaf 1 januari 1897 nam de Staat de exploitatie van de spoorlijn 'Gent-Eeklo-Brugge' over. Op 26 februari 1904 werd een definitieve overname ondertekend. Naast de stations gelegen tussen Eeklo en Brugge, met name in Balgerhoeke, Adegem, Maldegem, Sijsele en Steenbrugge, opende de maatschappij in 1878 nog een halte in het nabijgelegen Donk. Deze spoorlijn doorkruiste Sijsele volledig van oost naar west en dit tot in Assebroek.

Na de oprichting in 1951 van een militair kwartier in de Dorpsstraat werd een goederenspoor van en naar de kazerne voorzien. In februari 1959 gebeurde het laatste personenvervoer met het dieselbusje.

In 1960 werd de spoorlijn 'Brugge-Maldegem' opgebroken en in 1963 werd de spoorverbinding met het militair kwartier afgeschaft.

Thans rest enkel nog de oude bedding of het Oud Spoorwegpad. In de jaren 1980 ingericht als wandel-, fiets- en ruiterspad als onderdeel in enkele toeristische routes, langs het oude stationsgebouw, het voormalige huis van de stationschef en een overweghuisje in de Bolakkerstraat.

Sijsele had een eenvoudig stationsgebouw, dieper gelegen aan de westzijde van de Stationsstraat, ten noorden van het deels gekasseide Oud Spoorwegpad. Opengewerkte betonnen afsluiting aan oostzijde. Vrijstaand witgeschilderd, deels gecementeerd bakstenen volume op (deels) gecementeerde en zwart geschilderde plint. Centraal, licht vooruitspringend hoofdgebouw van drie traveeën en twee bouwlagen, aan beide zijden geflankeerd door een dienstvleugel van één travee, allen onder pannen zadeldaken (nok evenwijdig met Oud Spoorwegpad: mechanische pannen). Licht uitkragende baksteenfries in zijpuntgevels, arduinen onderdorpels en segmentbogige muuropeningen, op begane grond onder eenvoudig druiplijstje met gestrekte uiteinden. Vernieuwd houtwerk van vensters en deuren.

De naam van de halte 'SIJSELE' werd in de oost- en de noordgevel verwerkt.

TYPE A SYSSEELE



TYPE C

KADER 35.5 x 25.5 mm SYSSEELE 30 x 3 mm <table><tr><td>SYSSEELE</td></tr><tr><td>DD MM UU YY</td></tr><tr><td>⚡ < 17 mm > ⚡</td></tr></table>	SYSSEELE	DD MM UU YY	⚡ < 17 mm > ⚡		KADER 35.5 x 25.5 mm SYSSEELE 30 x 3 mm <table><tr><td>SYSSEELE</td></tr><tr><td>-D MM UU YY</td></tr><tr><td>⚡ < 17 mm > ⚡</td></tr></table>	SYSSEELE	-D MM UU YY	⚡ < 17 mm > ⚡	
SYSSEELE									
DD MM UU YY									
⚡ < 17 mm > ⚡									
SYSSEELE									
-D MM UU YY									
⚡ < 17 mm > ⚡									
KADER 35.5 x 25.5 mm SYSSEELE 30 x 3 mm <table><tr><td>SYSSEELE</td></tr><tr><td>DD MM -U YY</td></tr><tr><td>⚡ < 17 mm > ⚡</td></tr></table>	SYSSEELE	DD MM -U YY	⚡ < 17 mm > ⚡		KADER 35.5 x 25.5 mm SYSSEELE 30 x 3 mm <table><tr><td>SYSSEELE</td></tr><tr><td>-D MM UU -Y</td></tr><tr><td>⚡ < 17 mm > ⚡</td></tr></table>	SYSSEELE	-D MM UU -Y	⚡ < 17 mm > ⚡	
SYSSEELE									
DD MM -U YY									
⚡ < 17 mm > ⚡									
SYSSEELE									
-D MM UU -Y									
⚡ < 17 mm > ⚡									

KADER 35.5 x 25.5 mm SYSSEELE 30 x 3 mm <table border="1"> <tr><td>SYSSEELE</td></tr> <tr><td>DD MM UU -Y</td></tr> <tr><td>⚡ < 17 mm > ⚡</td></tr> </table>	SYSSEELE	DD MM UU -Y	⚡ < 17 mm > ⚡
SYSSEELE			
DD MM UU -Y			
⚡ < 17 mm > ⚡			



Zichtkaart 'PAR EXPRESS' verzonden.

Het kaartje werd afgegeven in het station en gefrankeerd met 2 x 5 ct en 2 x 10 ct.

Afgestempeld met de spoorwegstempel van 'SYSSEELE/ 22 AOUT 10-4 / ⚡ ⚡.

Portberekening: 5 ct = briefkaarttarief binnenland (vanaf 06.12.1900)
verhoogd met 25 ct expresserecht (vanaf 01.12.1887) binnen het plaatselijke rayon van
het postkantoor van bestemming.

SYSSEELE N° 1/ SYSSEELE N° 2

KADER 30 x 21.5 mm SYSSEELE N° 1 28 x 2 mm <table border="1"> <tr><td>SYSSEELE N° 1</td></tr> <tr><td>DD XX YY UU</td></tr> <tr><td>$\frac{1}{2} < 13 \text{ mm} > \frac{1}{2}$</td></tr> </table>	SYSSEELE N° 1	DD XX YY UU	$\frac{1}{2} < 13 \text{ mm} > \frac{1}{2}$	KADER 30 x 21.5 mm SYSSEELE N° 2 28 x 2 mm <table border="1"> <tr><td>SYSSEELE N° 2</td></tr> <tr><td>DD XX YY UU</td></tr> <tr><td>$\frac{1}{2} < 13 \text{ mm} > \frac{1}{2}$</td></tr> </table>	SYSSEELE N° 2	DD XX YY UU	$\frac{1}{2} < 13 \text{ mm} > \frac{1}{2}$	
SYSSEELE N° 1								
DD XX YY UU								
$\frac{1}{2} < 13 \text{ mm} > \frac{1}{2}$								
SYSSEELE N° 2								
DD XX YY UU								
$\frac{1}{2} < 13 \text{ mm} > \frac{1}{2}$								

SYSSEELE/ Noodstempel

(handgeschreven)

(zie WEFIS-studie 146)

GEWICHT BEVONDEN TE/ POIDS RECONNU A/ SYSSEELE/ KILOG

(zie WEFIS-studie 146)

TYPE D SIJSSEELE

KADER 30 x 21.5 mm SIJSSEELE 25 x 2 mm <table border="1"> <tr><td>SIJSSEELE</td></tr> <tr><td>DD XX YYYY</td></tr> <tr><td>$\frac{1}{2} < 13 \text{ mm} > \frac{1}{2}$</td></tr> </table>	SIJSSEELE	DD XX YYYY	$\frac{1}{2} < 13 \text{ mm} > \frac{1}{2}$	
SIJSSEELE				
DD XX YYYY				
$\frac{1}{2} < 13 \text{ mm} > \frac{1}{2}$				

TYPE D SIJSELE

KADER 30 x 22 mm
SIJSELE 27 x 3 mm

SIJSELE
DD XX UU YY
$\frac{1}{2} < 13 \text{ mm} > \frac{1}{2}$

Verzendingsdocument voor
een pakje van 48 kg uit Sijsele
verzonden naar Binche.
Frankering 115 BEF.

821
D. C. 11298
C. 14.40
Destination: Binche 3
Nom de la dépendance et du point comptable
Lotissement
DESTINATAIRE
Je demande: FRANCO - NON FRANCO
Compte-chèques n°
Remboursement
Intérêt à la livraison
Débours
Valeur déclarée
Valeur assurée à la Cie Européenne
Coûts Nature Poids brut
Marq. et N°s Nom-bre Emballages Marchandises
Expéditeur: VAN DEN BON & BLOMMER
Signature: SYSSEELE
Poids reconnu par la station
Reçu l'envoi de
à
Signature du destinataire

B No 26606 **19**

M Geysen Antoon

jonger dan 10 jaar tot 13-2-1940

te Sijsele

à 232 straat

Rue Dorp

De chef van het station van uitgifte.
Le chef de la station d'émission.

[Handwritten signature]



Handteekening van den houder (1)
Signature du titulaire (1)

(1) Voor een kind minder dan 7 jaar oud, stelt het gezinshoofd zijn handteekening.
(1) Le chef de famille signe quand le titulaire est un enfant de moins de 7 ans.

UITTREKSEL VAN HET REGLEMENT

Dit kaartje geeft recht op eene vermindering van 50 % op de gewone prijzen der biljetten. Deze vermindering is 75 % voor de kinderen van 4 tot 10 jaar oud.

Het kaartje dient vertoond op elk verzoek der ambtenaren en beambten van het spoor in de waarneming van hunnen dienst.

De titularis moet zijn handteeken stellen, telkens als hem dit gevraagd wordt.

Bij verlies van zijn kaart, moet hij daarvan onmiddellijk de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen verwittigen door tusschenkomst van den stationschef die ze hem heeft afgegeven.

Dit kaartje mag, in geen geval, gelden als plaatsbewijs en noch veranderd, noch aan derden afgestaan worden.

In geval van afstand of vastgesteld bedrog, wordt onverminderd rechtsvervolgning, deze kaart voor goed afgenomen.

Indien verschillende leden van de familie samen reizen, mag hun, op vraag, afgegeven worden :

- een biljet tegen vollen prijs, in plaats van twee biljetten tegen halven prijs of 4 biljetten tegen 1/4 prijs of nog een biljet tegen halven prijs en 2 biljetten tegen 1/4 prijs;
- een biljet tegen halven prijs, in plaats van twee biljetten tegen 1/4 prijs;
- een biljet tegen 3/4 prijs, in plaats van 3 biljetten tegen 1/4 prijs of een biljet tegen halven prijs en een biljet tegen 1/4 prijs.

Worden in die voorwaarden heen en terugbiljetten genomen dan kan de terugreis niet afzonderlijk geschieden.

BELANGRIJK BERICHT

Dit kaartje is geldig tot den 15^e Januari 19 40 en moet ten laatste op 16 dito teruggegeven worden aan het station die het heeft aangegeven.

Gezinnen die ten minste 4 niet gehuwde kinderen, minder dan 21 jaar oud, tellen

ERKENNINGSKAART
RECHT GEVENDE
op het vervoer tegen prijsvermindering

van **50 %**
op al de Belgische Spoorwegen
(Buurtspoorwegen inbegrepen)
en op de Staatspaketbooten
tusschen Oostende en Dover

1940-19

Familles comptant au minimum
4 enfants non mariés de moins de 21 ans

CARNET D'IDENTITE
DONNANT DROIT
au transport à prix réduit

de **50 %**
sur tous les Chemins de fer belges
(Vicinaux compris)
et sur les paquebots de l'Etat
entre Ostende et Douvres

C. R. 1546 — ® — 6858-8-39 (330.000).

Erkenningskaart (*carte d'identité*) voor een korting van 50% op alle Belgische spoorwegen, buurtspoorwegen inbegrepen, geldig voor 1 jaar voor een gezin van tenminste 4 kinderen jonger dan 21 jaar.

Deze kaart werd in het station van Sijsele afgegeven op 14 januari 1940.

SIJSELE

KADER 30 x 22 mm

SIJSELE 25 x 3 mm

SIJSELE

DD XX YY UU

≡ < 13 mm > ≡

(Mod. 701). — De met een zware lijn omraamde delen, dienen door de afzender vervuld.

D.C. 1809 bis, Etiketten « Bevrachte punten »		Station van bestemming : (Door de spoorweg aan te duiden.)	
Vertrek		Aankomst	
Aankomstn°		Vervoerverdeling	
421		BRUSSEL TT	
GEADRESSEERDE <i>M.M.O. Salenboomstr. 80 Waudrez</i>			
STATION VAN BESTEMMING : <i>BRUXELLES</i>			
per Buurtspoor doorzenden tot : <i>BRU</i>			
Ik vraag :		P.C.R. n°	
Vrachtvrij.		421	
Kantoorliggend (1). — Aankuisbestelling (1).			
(1) Doorhalen wat niet past.			
Rembours*		in letterschrift	
Belang bij de aflev.			
Voorschot			
Aangegeven waarde .			
Waarde door de Europese Mij verzek.			
Colli	Aard	Bruto gewicht	
Merk, en n°	Aantal	Verpakking	Gedruken
3155	1	BX	<i>Sabbé chertagne</i>
		16 kg	
Afrzender : <i>B</i>		Door het stat. erkend gew.	
Datum en plaats van afzending : <i>156 SCHOOLOO</i>		Zending ontvangen	
Boekhoudingsetiket		op Handtekening van geadresse.	
Boekhoudingsetiket		Bevracht gew.	

Vrachtbrief voor pakje van 16 kg vrachtvrij en aan huis besteld.

Het pakje werd uit Sijsele verzonden naar BRUSSEL TT.

Frankering 46 BEF.

SIJSELE (STATIONSNAAMSTEMPEL)



Zichtkaart uit Sijsele verzonden naar Waudrez met de stationsnaamstempel 'SIJSELE' (21 x 6 mm).

De kaart werd gepost in de brievenbus van het spoorwegstation van Sijsele en via 'BRUGES 3' verder doorgestuurd naar Waudrez.

2.12. DONCK - DONK



Het voormalig stationsgebouw Donk op de spoorlijn 'Maldegem-Brugge', werd in 1863 aangelegd als verlenging van de spoorlijn 'Eeklo-Maldegem' uit 1862 en 'Gent-Eeklo' uit 1861. Het eerste station van het gehucht Donk werd in 1878-79 gebouwd. Het lag aan de rijksweg 'Gent-Eeklo-Brugge' op het grondgebied van Sijsele in West-Vlaanderen even voorbij de grenspaal tussen Oost- en West-Vlaanderen.

Onder de leiding van architect August Desmet werd door de NMBS een volledig nieuw stationsgebouw gebouwd op Maldegem-Donk, net voor de provinciale grenspaal. Het bouwplan werd op 29 mei 1931 ingediend. Het station was een belangrijke halteplaats voor de bezoekers van het sanatorium in Sijsele. Deze spoorlijn bleef in gebruik tot 1959 waarna deze werd opgebroken. Het stationsgebouw in Donk bleef echter bewaard.

De NMBS verkocht in 1992 het verlaten stationsgebouw aan particulieren die het gebouw op een passende wijze renoveerden in functie van een nieuwe bestemming met woon- en kantoorruimten.

Het voormalige stationsgebouw met woning van Donk heeft nog altijd zijn oorspronkelijk aanzien uit 1932 behouden. Het opmerkelijke gebouw met een asymmetrische opbouw en sober gedecoreerde baksteengevels is van een kenmerkend stationstype in interbellumarchitectuur. Het gebouw werd ontworpen door architect August Desmet (1887-1967) en vormt een treffend voorbeeld van zijn zakelijk-expressionistisch oeuvre.

Herbestemd tot kantoor en woonfunctie vormt het gebouw een boeiend voorbeeld van hergebruik met de nodige bouwkundige ingrepen en aanpassingen, doch ook met respect voor de authenticiteit en kwaliteit van het originele gebouw. Zo is bijvoorbeeld alle houtwerk vervangen, maar volgens het originele ontwerp vernieuwd. Ook was het noodzakelijk enkele binnendeuren toe te voegen om de circulatie binnenshuis mogelijk te maken. Karakteristiek is de opbouw met verschillende blokvormige bouwvolumes van het lage bedrijfsgedeelte en de belendende woning met verdieping voor de stationsoverste. Het stationsgebouw is opgetrokken in een sterk versoberde baksteenarchitectuur onder zwarte pannendaken, met slechts beperkt decoratief metselverband en rechthoekige muuropeningen. Een vooruitspringend en hoger opgetrokken middengedeelte van het stationsgebouw bevat een portiek met de hoofdtoegang tot de 'wachtzaal 3e klas'. Ook aan de andere zijde is de toegang tot het perron geaccentueerd. Overhoeks geplaatste glazen bouwstenen als bovenlicht van de overluifelde deuren in de straat- en de perronzijde geven een duidelijk modern accent. De beredeneerde ruimte-indeling toont rechts van de wachtzaal een ontvangstbureel en links de kleinere 'wachtzaal 1e en 2e klas' en een kamer voor de voorraadartikelen. Links aangebouwd zijn nog kleine magazijnen en dienstruimten. Typerend detail voor de stationsarchitectuur uit die tijd is het gebruik van blauw-witte keramiektégels met de plaatsnaam van de halte.

Het nog goed bewaarde interieur is bijzonder in de beide voormalige wachtkamers door het eigentijdse karakter met een ongebruikelijke decoratieve vormgeving van kleurrijke lambriseringsen met effen wandtegels in zwart, blauw en rood. De vloeren zijn vernieuwd, met behoud van de oorspronkelijke kleuren en gelegd volgens de oude patronen. De vaste houten hoekbanken zijn deels bewaard, evenals de beglaasde deuren. Er zijn enkele deuropeningen toegevoegd in aangepaste stijl.

**DONCK
TYPE C**

KADER 35.5 x 25.5 mm DONCK 30 x 3 mm		KADER 35.5 x 25.5 mm DONCK 30 x 3 mm	
DONCK		DONCK	
DD MM UU -Y		-D MM UU YY	

TYPE D

KADER 30 x 22 mm DONCK 18 x 2 mm 	KADER 30 x 22 mm DONCK 18 x 2 mm 
DONCK DD XX UU YY ≡ < 10 mm > ≡	DONCK DD XX YY YY ≡ < 10 mm > ≡

DONCK - VL - FL
TYPE E

KADER 31 x 24 mm DONCK - VL - FL 28 x 3 mm DONCK - VL - FL -D XX YYYY ≠ < 13 mm > ≠		KADER 31 x 24 mm DONCK - VL - FL 28 x 3 mm DONCK - VL - FL -D XX UU YY ≠ < 13 mm > ≠	
--	---	---	---

KADER 30 x 22 mm

DONCK - VL - FL 28 x 3 mm

DONCK - VL - FL
DD XX UU YY
$\frac{1}{2} < 13 \text{ mm} > \frac{1}{2}$

4425/ 880

C. D. 1985

359

ROESELARE
Etiketten
- 1 II 18 57

Vervoerverdeeling

FR 7

Bestemming :

650

Roeselare

Geadresseerde *W. Schmitz de Broekman*
Lancklaan 104
Roeselare

via

Remboursement (1)

Postcheekrekening n°

Aangegeven waarde (1)

Waarde door de Europeesche Mij verzekerd (1)

(1) In letterschrift

Afzender : *W. Schmitz de Broekman*
Bank Nieuwpoort

Bij niet-aflevering, verzoeke :

Aard van het goed (voor BREEKBARE of BEDER-
FELIJKE waren) :

Donck - VL - FL

Kg. 2.

Colis ontvangen — Colis reçu

den 22.11.81 om 11.00

te *L. Baun*

Cl. Denia — 8219. — 4-47. — (2.030.000).

Pakket van 2 kg verzonden naar Roeselare.

Frankering 13 BEF.

(Tarief vanaf 02.12.1949 tot 30.04.1951 voor een pakket van 1 kg tot en met 3 kg)

(Verzameling Harold Van Lier)

**DONK
TYPE D**

KADER 30 x 22 mm DONK 23 x 3 mm 	KADER 30 x 22 mm DONK 23 x 3 mm 
--	--

DONK - STATIONSNAAMSTEMPEL

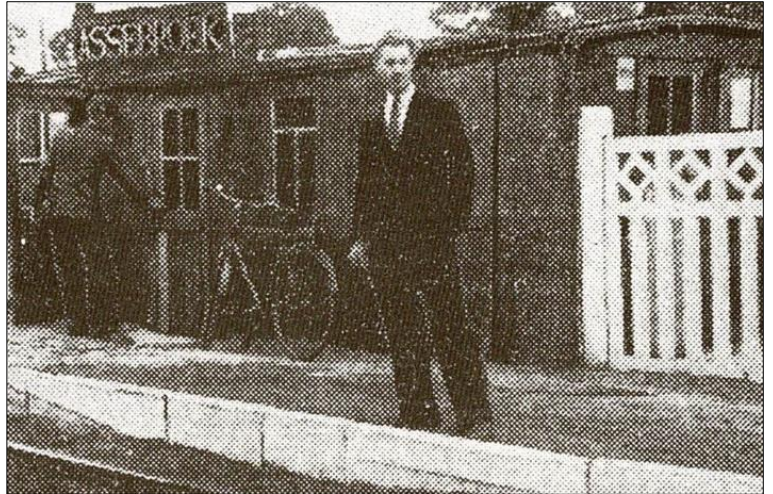


Ansichtkaart uit Donk verzonden naar Antwerpen met de stationsnaamstempel 'DONK' (15 x 7 mm).
De kaart werd gepost in de brievenbus van het spoorwegstation van Donk en
via 'BRUGES/ D X D' verder doorgestuurd naar Antwerpen.

(Verzameling Patrick Geysels)

2.13. ASSEBROEK

Assebroek werd pas een halte in 1903. Het eerste gebouwtje was slechts een afgedankte treinwagon. Na een artikeltje in een Brusselse krant over deze desolate toestand werd er kort hierop een nieuwe halte gebouwd.



Door de Gemene Weiden loopt een half verhard fietspad dat is aangelegd op het voormalig tracé van de spoorlijn 58 met traject Brugge-Maldegem-Eeklo. In 1863 besliste de Bestendige Deputatie van West-Vlaanderen de meersen als gemeentelijke secties te beschouwen waarbij de rechten van de aanborders volledig werden genegeerd. De gronden werden onmiddellijk door de gemeente in bezit genomen en verpacht.

Een deel werd gebruikt om de spoorlijn in te richten die ook dwars over het St.-Trudoledeke loopt zoals te zien is op de 19e-eeuwse kaarten. Deze enkelsporige lijn sloot aan op de spoorlijn vanuit Gent en werd later verlengd tot in Brugge.

De bedoeling was te concurreren met de huidige lijn 50A Brugge - Gent via Aalter, een lijn die in die tijd door dunbevolkt gebied liep. Rond de eeuwwisseling werd de lijn echter gedegradeerd tot lokale zijlijn. Samen met de opkomst van de auto leidde dit het einde in van deze spoorlijn.

In de jaren 1960 werd de lijn opgeheven en opgebroken waarna de bedding deels werd ingericht als recreatief pad.

Een deel van de lijn wordt thans uitgebaat als museumlijn door het Stoomcentrum Maldegem. Het deel dat ingericht werd als fietspad loopt grotendeels tussen uitgestrekte weilanden, rijen loofbomen en houtkanten met onder andere linde, meidoorn, esdoorn en elzenhakhout.



2.14. STEENBRUGGE



Het oude station in Steenbrugge en de brug over het kanaal van Brugge naar Gent, die de verbinding maakte met het station van Brugge.

Het station van Steenbrugge werd op 23 juni 1863 geopend, op 26 februari 1959 gesloten voor reizigers en vervolgens voor goederen op 1 augustus 1967.

In 1968 werden de sporen opgebroken en enkele jaren later verdween het station. Enkel de verhoogde stootbloklijn is nog zichtbaar. Op de oude spoorwegbedding staat nu een AD Delhaize. Verderop, richting Sijsele op de spoorwegbedding is er nu een fiets- en wandelpad. Het spoorwegmuseum van Leuven werd naar de oude stationssite overgebracht. Hier kregen de locomotieven een onderhoudsbeurt alvorens ze een definitieve standplaats kregen in 'Train World' in Schaarbeek.

TYPE A

KADER 48 x 14 mm STEENBRUGGE 40 x 3 mm STEENBRUGGE DD MM YYYY -U + S of M -		KADER 48 x 14 mm STEENBRUGGE 40 x 3 mm STEENBRUGGE DD MM YY	
---	---	---	---

TYPE C

KADER 34.5 x 25.5 mm STEENBRUGGE 32 x 3 mm STEENBRUGGE DD MM UU YY ‡ < 17 mm > ‡		KADER 34.5 x 25.5 mm STEENBRUGGE 32 x 3 mm STEENBRUGGE DD MM YYYY ‡ < 17 mm > ‡	
--	---	---	---

TYPE D

KADER 32 x 22 mm STEENBRUGGE 28 x 3 mm STEENBRUGGE DD XX UU YY ‡ < 18 mm > ‡
--

25.10.1947 - Pakketje van 1,500 kg uit Steenbrugge verzonden naar Roeselaere.

Normaal tarief 10 BEF vanaf 1 tot en met 3 kg tussen 09.07.1946 en 18.01.1948.

Onvoldoende gefrankeerd 8 BEF tarief tot en met 1 kg.

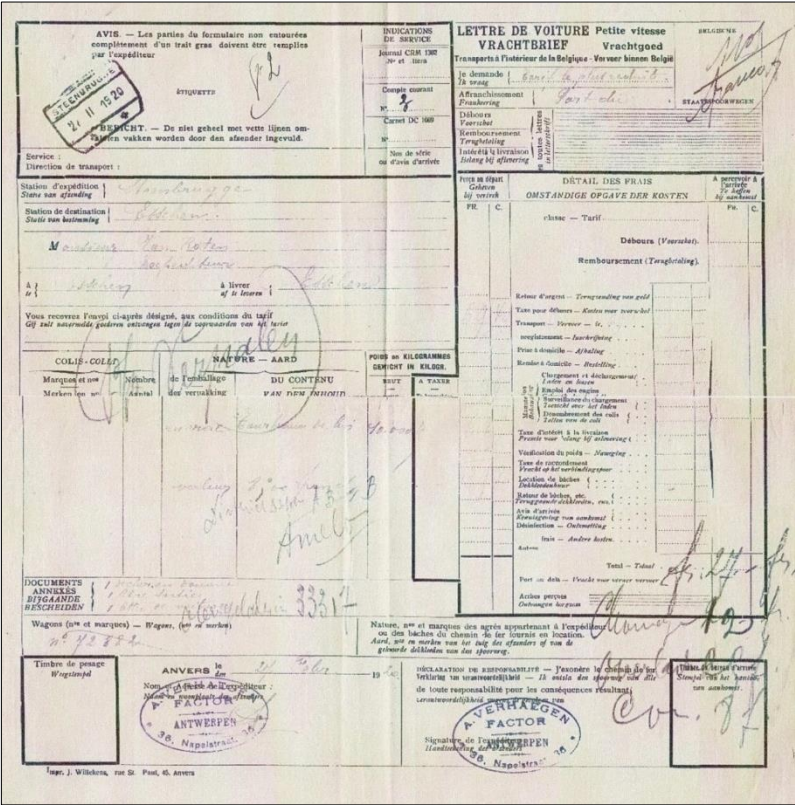


KADER 30 x 20 mm STEENBRUGGE 25 x 2 mm STEENBRUGGE DD XX YYYY ‡ < 13 mm > ‡

Vrachtbrief voor een vracht van 10.000 kg hout uit Steenbrugge verzonden naar Esschen.

Vrachtkosten 27 BEF.

(Verzameling Leo Derynck)



KADER 32 x 22 mm STEENBRUGGE 28 x 3 mm STEENBRUGGE DD XX UU YY $\pm < 18 \text{ mm} > \pm$	
---	--

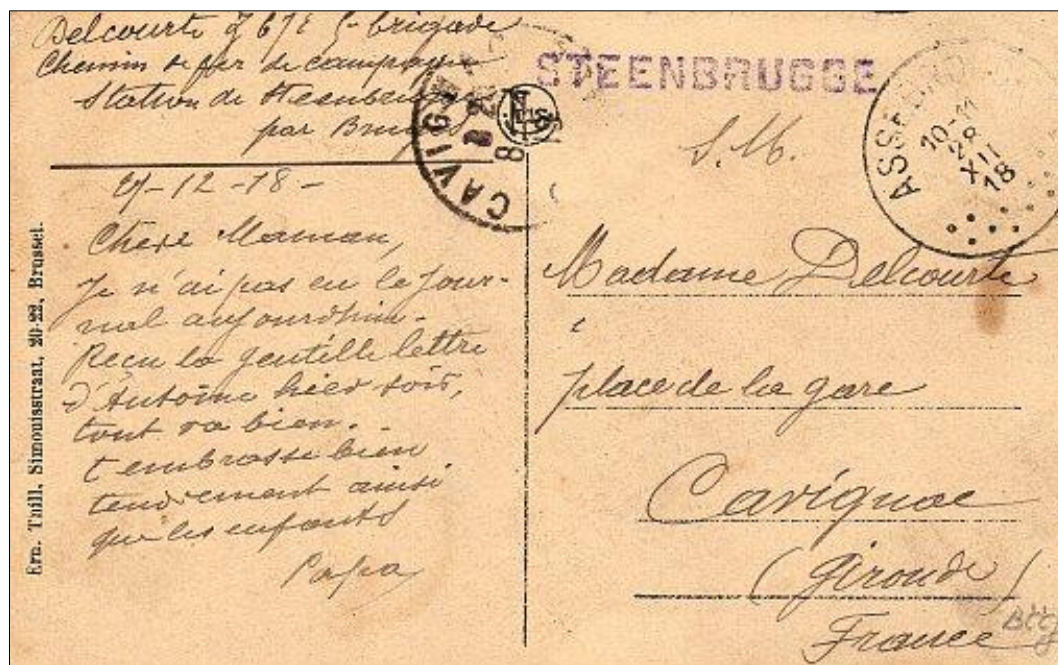
STEENBRUGGE
NOODSTEMPEL STEENBRUGGE/ ★ ★ ★



POIDS RECONNU À/ STEENBRUGGE/ KILOG

KADER ?? X ?? mm STEENBRUGGE 31 x 3 mm POIDS RECONNU À STEENBRUGGE KILOG	
--	---

STATIONSNAAMSTEMPEL



28.12.1918 - Briefkaart onder portvrijdom (SM) uit Steenbrugge verzonden naar Cavignac (FR) met de violette stationsnaamstempel 'STEENBRUGGE'.

De kaart werd gepost in de brievenbus van het spoorwegstation van Steenbrugge en via Assebroek verder doorgestuurd naar Cavignac (FR).

**POIDS NON VÉRIFIÉ
AU DÉPART**

**POIDS NON VÉRIFIÉ
AU DÉPART**

AVIS. — Les parties du formulaire non entourées complètement d'un trait gras doivent être remplies par l'expéditeur. STEENBRUGGE ÉTIQUETTE 23-10-19 BERICHT. — De niet geheel met vette lijnen omsloten vakken worden door den afzender ingevuld. Service : Direction de transport :		INDICATIONS DE SERVICE Journal CRM 1892 N° et lettre Compte courant N° Carnet DG 1669 N° N° de série ou d'avis d'arrivée	LETTRE DE VOITURE VRACHTBRIEF Petite vitesse Vrachtgoed Transports à l'intérieur de la Belgique. — Vervoer binnen België Je demande { Ik vraag { Affranchissement { Franktering { <i>franco</i> Débours { Voorschot { Remboursement { Terugbetaling { Intérêts à la livraison { Bilang bij aflevering {																																																																																																																																																																
Station d'expédition Statis van afzending : ANVERS Station de destination Statis van bestemming : <i>Esschen</i> M. J. SCHUTTER H21 à <i>Esschen</i> à livrer <i>à faire suivre à</i> af te leveren <i>Bergen op Zoom</i> Vous recevrez l'envoi ci-après désigné, aux conditions du tarif. Gij zult natervolde goederen ontvingen tegen de voorwaarden van het tarief.		DÉTAIL DES FRAIS. OMSTANDIGE OPGAVE DER KOSTEN. <table border="1"> <thead> <tr> <th>Fr.</th> <th>C.</th> <th>classe</th> <th>Tarif</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="4">Débours (Voorschot)</td> </tr> <tr> <td colspan="4">Remboursement (Terugbetaling)</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Retour d'argent</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Terugzending van geld</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Taxe pour débours</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Kosten voor voorschot</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Transport fr. par</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Vervoer</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Enregistrement</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Inschrijving</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Prise à domicile</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Afhaling</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Remise à domicile</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Bestelling</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Chargement et déchargement</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Laden en lossen</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Emploi des engins</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Gbruik der toestellen</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Surveillance du chargement</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Toezicht op het lading</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Dénombrement des colis</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Tellen der goederen</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Taxe d'intérêt à la livraison</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Premie voor bilang bij aflevering</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Vérification du poids</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Nauwging</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Taxe de rattachement</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Vracht op het rattachement</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Location de baches</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Dekkleidenhuur</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Retour de baches</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Teruggaande dekkleiden enz.</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Avis d'arrivée</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Kennisgeving van aankomst</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Désinfection (Ontsmetting)</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Autres frais (Andere kosten)</td> </tr> <tr> <td colspan="4">Total (Totaal).</td> </tr> <tr> <td colspan="4">Port au delà. (Vracht voor verder vervoer).</td> </tr> <tr> <td colspan="4">Arrhes perçues Ontvangsten bij graam</td> </tr> </tbody> </table>		Fr.	C.	classe	Tarif	Débours (Voorschot)				Remboursement (Terugbetaling)							Retour d'argent				Terugzending van geld				Taxe pour débours				Kosten voor voorschot				Transport fr. par				Vervoer				Enregistrement				Inschrijving				Prise à domicile				Afhaling				Remise à domicile				Bestelling				Chargement et déchargement				Laden en lossen				Emploi des engins				Gbruik der toestellen				Surveillance du chargement				Toezicht op het lading				Dénombrement des colis				Tellen der goederen				Taxe d'intérêt à la livraison				Premie voor bilang bij aflevering				Vérification du poids				Nauwging				Taxe de rattachement				Vracht op het rattachement				Location de baches				Dekkleidenhuur				Retour de baches				Teruggaande dekkleiden enz.				Avis d'arrivée				Kennisgeving van aankomst				Désinfection (Ontsmetting)				Autres frais (Andere kosten)	Total (Totaal).				Port au delà. (Vracht voor verder vervoer).				Arrhes perçues Ontvangsten bij graam			
Fr.	C.	classe	Tarif																																																																																																																																																																
Débours (Voorschot)																																																																																																																																																																			
Remboursement (Terugbetaling)																																																																																																																																																																			
			Retour d'argent																																																																																																																																																																
			Terugzending van geld																																																																																																																																																																
			Taxe pour débours																																																																																																																																																																
			Kosten voor voorschot																																																																																																																																																																
			Transport fr. par																																																																																																																																																																
			Vervoer																																																																																																																																																																
			Enregistrement																																																																																																																																																																
			Inschrijving																																																																																																																																																																
			Prise à domicile																																																																																																																																																																
			Afhaling																																																																																																																																																																
			Remise à domicile																																																																																																																																																																
			Bestelling																																																																																																																																																																
			Chargement et déchargement																																																																																																																																																																
			Laden en lossen																																																																																																																																																																
			Emploi des engins																																																																																																																																																																
			Gbruik der toestellen																																																																																																																																																																
			Surveillance du chargement																																																																																																																																																																
			Toezicht op het lading																																																																																																																																																																
			Dénombrement des colis																																																																																																																																																																
			Tellen der goederen																																																																																																																																																																
			Taxe d'intérêt à la livraison																																																																																																																																																																
			Premie voor bilang bij aflevering																																																																																																																																																																
			Vérification du poids																																																																																																																																																																
			Nauwging																																																																																																																																																																
			Taxe de rattachement																																																																																																																																																																
			Vracht op het rattachement																																																																																																																																																																
			Location de baches																																																																																																																																																																
			Dekkleidenhuur																																																																																																																																																																
			Retour de baches																																																																																																																																																																
			Teruggaande dekkleiden enz.																																																																																																																																																																
			Avis d'arrivée																																																																																																																																																																
			Kennisgeving van aankomst																																																																																																																																																																
			Désinfection (Ontsmetting)																																																																																																																																																																
			Autres frais (Andere kosten)																																																																																																																																																																
Total (Totaal).																																																																																																																																																																			
Port au delà. (Vracht voor verder vervoer).																																																																																																																																																																			
Arrhes perçues Ontvangsten bij graam																																																																																																																																																																			
COLIS — COLLI <table border="1"> <thead> <tr> <th>Marques et n° Merken en n°</th> <th>Nombre Aantal</th> <th>de l'emballage der verpakking</th> <th>DU CONTENU VAN DEN INHOUD</th> <th>Poids en kilogrammes Gewicht in kilogrammen</th> <th>BRUT RÜW</th> <th>A TAXER Te bezwaarten</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <i>Une partie saccharine de lin</i> <i>10000 kg</i> CHARGÉ SUR RACCORTEMENT POIDS NON VÉRIFIÉ AU DÉPART		Marques et n° Merken en n°	Nombre Aantal	de l'emballage der verpakking	DU CONTENU VAN DEN INHOUD	Poids en kilogrammes Gewicht in kilogrammen	BRUT RÜW	A TAXER Te bezwaarten								DOCUMENTS ANNEXÉS BIJGAANDE BESCHIEDEN <i>Pour faire suivre en Hollande</i>																																																																																																																																																			
Marques et n° Merken en n°	Nombre Aantal	de l'emballage der verpakking	DU CONTENU VAN DEN INHOUD	Poids en kilogrammes Gewicht in kilogrammen	BRUT RÜW	A TAXER Te bezwaarten																																																																																																																																																													
Wagons (n° et marques) — Wagons n° en merken <i>87072</i> Nature, n° et marques des aggrès appartenant à l'expéditeur ou des baches du chemin de fer fournies en location. Aard, n° en merken van het tuig des afzenders of van de gehuurde dekkleiden van den spoorweg.		DECLARATION DE RESPONSABILITÉ — l'exonère le chemin de Verklaring van verantwoordelijkheid. — Ik ontsla fer de toute responsabilité pour les conséquences résultant den spoorweg van alle verantwoordelijkheid wegens de gevolgen van tous risques d'expédition à ma charge Signature de l'expéditeur Handtekening des afzenders J. SCHUTTER H21																																																																																																																																																																	
Timbre de pesage Weegstempel A ANVERS, le <i>23-10-19</i> Signature de l'expéditeur Handtekening des afzenders Nom et adresse de l'expéditeur (Nom en adresse des afzenders)	Signature de l'expéditeur Handtekening des afzenders J. SCHUTTER H21																																																																																																																																																																		

Drukkerij Wed. BROUWERS ZOON, Prinsstraat, 9, Antwerpen. — Mod. 50

Stationsnaamstempel op vrachtbrief met vertrekstempel van Steenbrugge om via Antwerpen naar Esschen verzonden te worden en zo verder naar Bergen op Zoom.

STEENBRUGGE
QUETTE
23-10-19

2.15. BRUGES - BRUGGE



Bij de opstart van de staatslijn op 12 augustus 1838 was er nog geen station en werd het wachtlokaal van het politiecommissariaat, gelegen op de hoek van de Zuidzandstraat en het Stationsplein (het latere 't Zand) gebruikt als voorlopig station.

Het eerste station, werd in 1840-1841 gebouwd naar de plannen van architect A. Payen. Het werd gesloopt in 1879 en heropgebouwd in Ronse. Vanaf 5 augustus 1845 werd het station Brugge beheerd door de staatslijn en was de uitbating gemeenschappelijk met de 'Flandre Occidentale'. Nieuwe overeenkomsten van 30 maart 1864 met de vennootschap 'GAND À EECLOO' en 31 mei 1864 met de vennootschap 'BRUGES-EECLOO' zorgden voor het nieuw gedeelte 'Brugge-Steenbrugge'.



Het tweede treinstation werd van 1879 tot 1886 op 't Zand gebouwd, naar een ontwerp van architect J. Schadde. Het station werd buiten gebruik gesteld op 1 april 1939 en het werd gesloopt in 1948.



De werken voor het derde station startten in 1910, maar werden onderbroken tijdens de Eerste Wereldoorlog. Pas in 1935 werden zij hervat. In 1936 reden de eerste treinen over de nieuwe spoordijk. Twee jaar later was het nieuwe station zo goed als afgewerkt en in augustus 1938 kon het in gebruik genomen worden. De officiële inwijding vond plaats op 1 april 1939.

Dit derde Brugse station, dat nog altijd gebruikt wordt, werd ontworpen door de architecten Josse Van Kriekinghe en zijn zoon Maurice Van Kriekinghe, die een hiertoe uitgeschreven architectuurwedstrijd gewonnen hadden.

't Zand werd opnieuw een open plein, net zoals vóór 1838, en het spooreplacement ten zuiden van het plein werd omgevormd tot het Koning Albertpark. In 2001-2002 verrees er op een deel van het park het nieuwe Concertgebouw. Op de vroegere spoorbedding ten noorden van 't Zand werd de Hoefijzerlaan aangelegd.

Het station van Brugge werd in juli 2012 wettelijk beschermd als bouwkundig erfgoed.

Algemeen wordt aangenomen dat de door het station van Brugge gebruikte 3 stempels gemeenschappelijk zijn voor zowel de Staatslijn als de private spoorlijn. De oudste stempel 'BRUGES STATION' werd in eerste instantie gebruikt door de Staatslijn en daarna gemeenschappelijk met de 'Flandre Occidentale' (tot aan de overname in 1906). Later werd ook het stempel 'BRUGES CENTRAL' door beide lijnen gebruikt.

Het stempel 'BRUGES' werd voornamelijk gebruikt door de Staatslijn en de 'GAND-EECLOO-BRUGES' (tot aan de overname in 1896) doch de stempel van 'BRUGES STATION' werd ook gebruikt voor verdere verzending met de Staatslijn.

Formulier (ontvangstbewijs) van de 'CHEMIN DE FER GAND-EECLOO-BRUGES' met als afstempeling de zeshoek van de Staatslijn 'BRUGES STATION' van een zending om door te sturen naar Brussel.

BRUGES

STEMPEL GEBRUIKT DOOR DE STAATSLIJN EN DE LIJN 'GAND-EECLOO-BRUGGE' TOT AAN DE OVERNAME IN 1896

TYPE C BRUGES/

KADER 35 x 26 mm BRUGES 23 x 3 mm BRUGES DD MM YYYY ⚬ < 18 mm > ⚬ 	KADER 35 x 26 mm BRUGES 23 x 3 mm BRUGES -D MM YYYY ⚬ < 18 mm > ⚬ 
KADER 35 x 26 mm BRUGES 23 x 3 mm BRUGES ■ D MM YYYY ⚬ < 18 mm > ⚬ 	KADER 35 x 26 mm BRUGES 23 x 3 mm BRUGES ■ D MM YYYY ⚬ < 18 mm > ⚬ 
KADER 35 x 26 mm BRUGES 23 x 3 mm BRUGES DD MM YYYY ⚬ < 14 mm > ⚬ 	KADER 35 x 26 mm BRUGES 23 x 3 mm BRUGES -D MM YYYY ⚬ < 14 mm > ⚬ 

BRUGES/ (MARCHANDISES)

KADER 35 x 26 mm BRUGES 23 x 3 mm <table><tr><td>BRUGES</td></tr><tr><td>DD MM YYYY</td></tr><tr><td>(MARCHANDISES)</td></tr></table>	BRUGES	DD MM YYYY	(MARCHANDISES)		KADER 35 x 26 mm BRUGES 23 x 3 mm <table><tr><td>BRUGES</td></tr><tr><td>-D MM -U YY</td></tr><tr><td>(MARCHANDISES)</td></tr></table>	BRUGES	-D MM -U YY	(MARCHANDISES)	
BRUGES									
DD MM YYYY									
(MARCHANDISES)									
BRUGES									
-D MM -U YY									
(MARCHANDISES)									



07.12.1903 - Bericht van ontvangst voor een pakje met postzegels "bruges marchandises 07 dece-08 03", gepost en afgestempeld in Bruges Station.

Het pakje kwam op 8 december 1903 aan om 18.30 uur in Brussel.

TYPE D BRUGES/ N° 1

KADER 32 x 21 mm BRUGES 18 x 2 mm <table><tr><td>BRUGES</td></tr><tr><td>DD MM UU YY</td></tr><tr><td>N° 1</td></tr></table>	BRUGES	DD MM UU YY	N° 1		KADER 32 x 21 mm BRUGES 18 x 2 mm <table><tr><td>BRUGES</td></tr><tr><td>-D MM UU YY</td></tr><tr><td>N° 1</td></tr></table>	BRUGES	-D MM UU YY	N° 1	
BRUGES									
DD MM UU YY									
N° 1									
BRUGES									
-D MM UU YY									
N° 1									
KADER 32 x 21 mm BRUGES 18 x 2 mm <table><tr><td>BRUGES</td></tr><tr><td>DD MM UU Y</td></tr><tr><td>N° 1</td></tr></table>	BRUGES	DD MM UU Y	N° 1		KADER 32 x 21 mm BRUGES 18 x 2 mm <table><tr><td>BRUGES</td></tr><tr><td>-D MM -U Y</td></tr><tr><td>N° 1</td></tr></table>	BRUGES	-D MM -U Y	N° 1	
BRUGES									
DD MM UU Y									
N° 1									
BRUGES									
-D MM -U Y									
N° 1									
KADER 32 x 21 mm BRUGES 18 x 2 mm <table><tr><td>BRUGES</td></tr><tr><td>DD MM -U Y</td></tr><tr><td>N° 1</td></tr></table>	BRUGES	DD MM -U Y	N° 1		KADER 32 x 21 mm BRUGES 18 x 2 mm <table><tr><td>BRUGES</td></tr><tr><td>DD MM -U YY</td></tr><tr><td>N° 1</td></tr></table>	BRUGES	DD MM -U YY	N° 1	
BRUGES									
DD MM -U Y									
N° 1									
BRUGES									
DD MM -U YY									
N° 1									

BRUGES/ N° 2

KADER 32 x 21 mm BRUGES 18 x 2 mm BRUGES DD MM UU YY N° 2		KADER 32 x 21 mm BRUGES 18 x 2 mm BRUGES -D MM UU YY N° 2	
KADER 32 x 21 mm BRUGES 18 x 2 mm BRUGES D MM UU YY N° 2			

BRUGES/ N° 3

KADER 32 x 21 mm BRUGES 18 x 2 mm <table><tr><td>BRUGES</td></tr><tr><td>DD MM UU YY</td></tr><tr><td>N° 3</td></tr></table>	BRUGES	DD MM UU YY	N° 3		KADER 32 x 21 mm BRUGES 18 x 2 mm <table><tr><td>BRUGES</td></tr><tr><td>-D MM UU YY</td></tr><tr><td>N° 3</td></tr></table>	BRUGES	-D MM UU YY	N° 3	
BRUGES									
DD MM UU YY									
N° 3									
BRUGES									
-D MM UU YY									
N° 3									

BRUGES/ N° 5

KADER 32 x 21 mm BRUGES 18 x 2 mm <table><tr><td>BRUGES</td></tr><tr><td>DD MM UU YY</td></tr><tr><td>N° 5</td></tr></table>	BRUGES	DD MM UU YY	N° 5	
BRUGES				
DD MM UU YY				
N° 5				

BRUGES N° 6/

KADER 32 x 21 mm BRUGES N° 6 18 x 2 mm <table><tr><td>BRUGES N° 6</td></tr><tr><td>DD MM UU YY</td></tr></table> ⚡ < 12 mm > ⚡	BRUGES N° 6	DD MM UU YY		KADER 32 x 21 mm BRUGES N° 6 18 x 2 mm <table><tr><td>BRUGES N° 6</td></tr><tr><td>-D MM UU YY</td></tr></table> ⚡ < 12 mm > ⚡	BRUGES N° 6	-D MM UU YY	
BRUGES N° 6							
DD MM UU YY							
BRUGES N° 6							
-D MM UU YY							

BRUGGE N° 3/ BRUGES N° 3

KADER 32 x 21 mm BRUGGE N° 3 18 x 2 mm <table><tr><td>BRUGGE N° 3</td></tr><tr><td>DD XX UU YY</td></tr><tr><td>BRUGES N° 3</td></tr></table>	BRUGGE N° 3	DD XX UU YY	BRUGES N° 3	
BRUGGE N° 3				
DD XX UU YY				
BRUGES N° 3				

BRUGES (STATION)

STEMPEL GEBRUIKT DOOR DE STAATSLIJN EN DE FLANDRE OCCIDENTAL
TOT AAN DE OVERNAME IN 1906

TYPE A BRUGES (STATION)

KADER 41 x 13 mm BRUGES (STATION) 30 x 3 mm BRUGES (STATION) DD MM YY + S of M UU		KADER 41 x 13 mm BRUGES (STATION) 30 x 3 mm BRUGES (STATION) DD MM UU + S of M	
---	---	--	---

TYPE B BRUGES (STATION)

BRUGES (STATION) <table border="1"> <tr><td>DD MM U+S/M YYYY</td></tr> </table> Fragment van een verzendingsbulletin 'petite vitesse'	DD MM U+S/M YYYY
DD MM U+S/M YYYY	



TYPE B

BRUGES (STATION)		BRUGES (STATION)	
DD blanco U + S/M YYYY		DD MM UU YYYY	
BRUGES (STATION)		BRUGES (STATION)	
DD MM [REDACTED] YYYY		DD MM UU YY	
	BRUGES (STATION)		
	DD Cfr [REDACTED] YYYY		

TYPE B BRUGES - ST^{ON}

BRUGES ST ^{ON}		BRUGES ST ^{ON}	
DD MM U + S/M YYYY		DD Blanco U + S/M YYYY	
	BRUGES ST ^{ON}		
DD MM UU YYYY			

BRUGES (ST.)

BRUGES (ST.)	
DD MM UU 19..	

TYPE C

BRUGES (STATION)/

KADER 34.5 x 25.5 mm afgeronde hoeken BRUGES (STATION) 30 x 3 en 2 mm <table><tr><td>BRUGES (STATION)</td></tr><tr><td>DD MM U  YY</td></tr><tr><td> < 16 mm > </td></tr></table>	BRUGES (STATION)	DD MM U  YY	 < 16 mm > 		KADER 34.5 x 25.5 mm afgeronde hoeken BRUGES (STATION) 30 x 3 en 2 mm <table><tr><td>BRUGES (STATION)</td></tr><tr><td>DD MM YYYY</td></tr><tr><td>blanco</td></tr></table>	BRUGES (STATION)	DD MM YYYY	blanco	
BRUGES (STATION)									
DD MM U  YY									
 < 16 mm > 									
BRUGES (STATION)									
DD MM YYYY									
blanco									

BRUGES (STATION)/ * *

KADER 34.5 x 25.5 mm BRUGES (STATION) 30 x 3 en 2 mm	
BRUGES (STATION)	
DD MM YYYY	
* < 17 mm > *	

BRUGES-STATION/ C RECETTES 3

KADER 36 x 26 mm BRUGES-STATION 31 x 3 mm <table><tr><td>BRUGES-STATION</td></tr><tr><td>DD MM UU YY</td></tr><tr><td>C RECETTES 3</td></tr></table>	BRUGES-STATION	DD MM UU YY	C RECETTES 3		KADER 36 x 26 mm BRUGES-STATION 31 x 3 mm <table><tr><td>BRUGES-STATION</td></tr><tr><td>DD MM -U YY</td></tr><tr><td>C RECETTES 3</td></tr></table>	BRUGES-STATION	DD MM -U YY	C RECETTES 3	
BRUGES-STATION									
DD MM UU YY									
C RECETTES 3									
BRUGES-STATION									
DD MM -U YY									
C RECETTES 3									
KADER 36 x 26 mm BRUGES-STATION 31 x 3 mm <table><tr><td>BRUGES-STATION</td></tr><tr><td>-D MM UU YY</td></tr><tr><td>C RECETTES 3</td></tr></table>	BRUGES-STATION	-D MM UU YY	C RECETTES 3						
BRUGES-STATION									
-D MM UU YY									
C RECETTES 3									

BRUGES-CENTRAL

STEMPEL GEBRUIKT DOOR DE STAATSLIJN EN FLANDRE OCCIDENTALE
TOT AAN DE OVERNAME IN 1906, DAARNA ENKEL STAATSLIJN

TYPE C

BRUGES-CENTRAL/  

KADER 35 x 26 mm BRUGES-CENTRAL 33 x 3 mm <table><tr><td>BRUGES-CENTRAL</td></tr><tr><td>DD MM YYYY</td></tr><tr><td>⚡ < 20 mm > ⚡</td></tr></table>	BRUGES-CENTRAL	DD MM YYYY	⚡ < 20 mm > ⚡		KADER 35 x 26 mm BRUGES-CENTRAL 33 x 3 mm <table><tr><td>BRUGES-CENTRAL</td></tr><tr><td>-D MM YYYY</td></tr><tr><td>⚡ < 20 mm > ⚡</td></tr></table>	BRUGES-CENTRAL	-D MM YYYY	⚡ < 20 mm > ⚡	
BRUGES-CENTRAL									
DD MM YYYY									
⚡ < 20 mm > ⚡									
BRUGES-CENTRAL									
-D MM YYYY									
⚡ < 20 mm > ⚡									

TYPE D

BRUGGE (C) N^R 1/ BRUGES (C) N^O 1

KADER 32 x 21 mm BRUGES (C) N^R 1 23 x 2 mm <table><tr><td>BRUGES (C) N^R 1</td></tr><tr><td>DD XX YYYY</td></tr><tr><td>BRUGES (C) N^o 1</td></tr></table>	BRUGES (C) N ^R 1	DD XX YYYY	BRUGES (C) N ^o 1		KADER 32 x 21 mm BRUGES (C) N^R 1 23 x 2 mm <table><tr><td>BRUGES (C) N^R 1</td></tr><tr><td>-D XX YYYY</td></tr><tr><td>BRUGES (C) N^o 1</td></tr></table>	BRUGES (C) N ^R 1	-D XX YYYY	BRUGES (C) N ^o 1	
BRUGES (C) N ^R 1									
DD XX YYYY									
BRUGES (C) N ^o 1									
BRUGES (C) N ^R 1									
-D XX YYYY									
BRUGES (C) N ^o 1									

BRUGGE-CENTRAAL 2/ BRUGES-CENTRAL

KADER 32 x 21 mm BRUGGE-CENTRAAL 2 23 x 2 mm <table><tr><td>BRUGGE-CENTRAAL 2</td></tr><tr><td>DD XX YYYY</td></tr><tr><td>BRUGES-CENTRAL</td></tr></table>	BRUGGE-CENTRAAL 2	DD XX YYYY	BRUGES-CENTRAL		KADER 32 x 21 mm BRUGGE CENTRAAL 2 23 x 2 mm <table><tr><td>BRUGES-CENTRAAL 2</td></tr><tr><td>-D XX YYYY</td></tr><tr><td>BRUGES-CENTRAL</td></tr></table>	BRUGES-CENTRAAL 2	-D XX YYYY	BRUGES-CENTRAL	
BRUGGE-CENTRAAL 2									
DD XX YYYY									
BRUGES-CENTRAL									
BRUGES-CENTRAAL 2									
-D XX YYYY									
BRUGES-CENTRAL									

3. BRONNEN

- Atlas van de Buurtwegen, opgesteld naar aanleiding van de Wet op de buurtwegen van 10 april 1841, schaal 1:2.500 (overzichtsplannen schaal 1:10.000).
- Atlas Cadastral parcellaire de la Belgique, Philippe-Christian Popp van Schaalkwijk, uitgegeven in 1842-1879, schaal 1:5000.
- Inventarisatie wegen en gebouwen met erfgoedwaarde (thematische inventarisatie - geografische inventarisatie - van 2016 tot 2018).
- Geschiedenis van de Brugse rand.
- Inventaris van het bouwkundig erfgoed - Bogaert C. & Lanclus K., 2002.
- STATIONSARCHITECTUUR IN BELGIË - DEEL I - 1835-1914 - De Bot H., Turnhout, 2002, p. 195-196.
- HET DAMME VAN TOEN EN OMGEVING, Rau J., Brugge, 1981, p. 124.
- Treinmuseum in Maldegem.
 - Heemkundige Kring Het Ambacht - Maldegem 1986.
 - www.spoorpunt.nl.

4. DANK

- Met dank aan alle verzamelaars van spoorwegdocumenten en in het bijzonder aan Harold van Lier en Patrick Gheysels voor de mij bezorgde stukken.
- Tevens gaat mijn dank uit naar Luc Content voor de lay-out van deze studie.

