

STAATSSPOORWEGEN

De grote rechte hoeken Deel 2

Type C

Antwerpen

Brussel - Bruxelles

Gent

Liège



R. Gevaert

D/2025/ Roland Gevaert / uitgever / editeur

ISBN-nummer: 9789082956436

Verantwoordelijke uitgever / Editeur responsable: Roland Gevaert

Vormgeving, lay-out en inhoudelijke aanvulling /

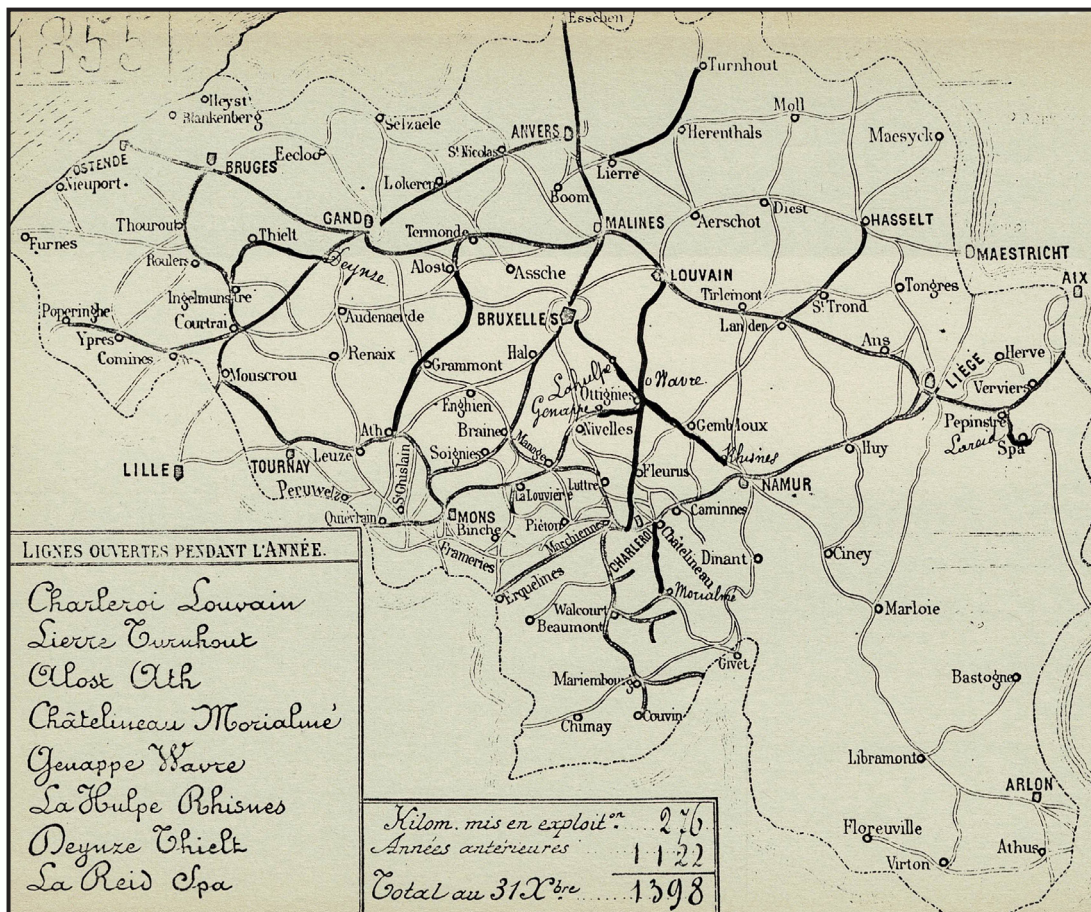
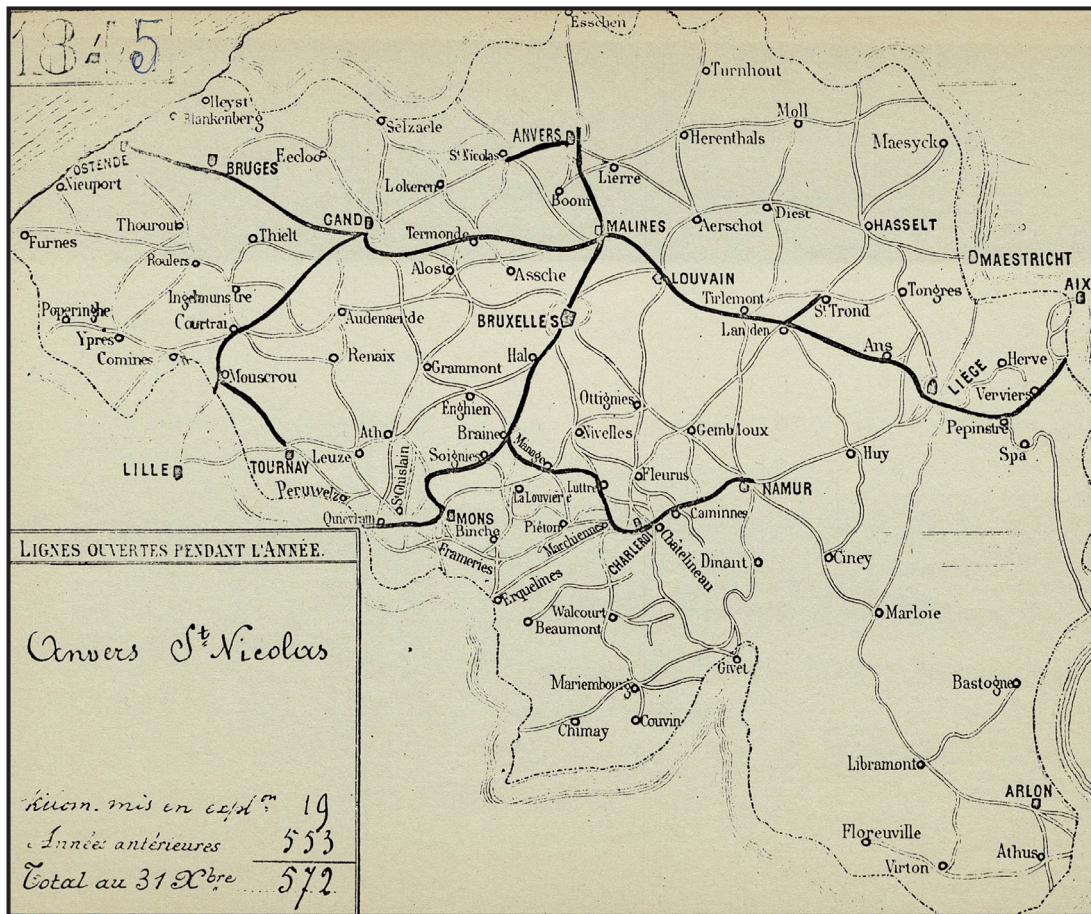
Mise en page, conception graphique et complément de contenu: Peter Willems

Drukkerij / Imprimerie: Gheysen Printing

© 2025 Roland Gevaert Alle rechten voorbehouden / Tous droits réservés

Inhoud

Voorwoord	5
Antwerpen	6
Brussel / Bruxelles	26
Gent	80
Liège	102
Bijlage 1: nieuwe of verbeterde afbeeldingen bij deel 1	118
Bijlage 2: bronnen	122
Bijlage 3: werken van dezelfde auteur	123



De groei van het Belgische spoorwegennet
in 1845: 10 jaar na de eerste treinrit (foto boven)
en in 1855: 20 jaar na de eerste treinrit (foto onder).

Uit: 'Développement du Réseau des Chemins de Fer Belges' door Henri Van Moorsel (1880).

De grote rechthoeken 1890-1914

deel 2:

Antwerpen, Brussel/Bruxelles, Gent en Liège

Deze studie vormt een aanvulling op het werk *De grote rechthoeken 1890-1914 en een overzicht van de privélijnen vanaf 1890*. Dit werk is opgesteld door de heren C. Poppe en R. Gevaert.

Voorwoord

In deze studie geef ik een overzicht van de afstempelingen van het type C, de grote rechthoek, en vermeld ik de oudste bekende datums van de grote steden. De keuze van de stempeltypes: de C-stempels hebben verschillende modellen, maar ik houd me aan dezelfde types als in de eerste studie.

Ik vermeld enkel de afstempelingen die beginnen met Anvers of Antwerpen, Bruxelles, Gand of Gent en Liège, aangezien de andere stations reeds besproken zijn in de eerdere studie over de C-stempels. De informatie en afbeeldingen worden toegevoegd ter aanvulling en om het geheel niet te eentonig te maken met uitsluitend zegels met stempels.

In deze studie wordt geen rekening gehouden met variaties in het datumblok, behalve wanneer de maand in Romeinse of Arabische cijfers wordt weergegeven, of als de maand voluit wordt geschreven. Kleine afwijkingen van de stempels worden vermeld indien deze niet meteen zichtbaar zijn.

De studie is samengesteld uit de verzameling van Chris Poppe, Harold Van Lier, Henri Herman en mijzelf.

Stempels die ik niet heb gezien, worden niet vermeld. Wat betreft de datums, worden enkel die vermeld die ik heb gezien. Er werd geen rekening gehouden met datums uit andere studies, die ik niet heb gezien, en die soms meerdere jaren verschillen. De stempels met dikke kaderlijnen worden afgebeeld in een dik kader.

Met deze studie hoop ik bij te dragen aan een beter begrip van de afstempelingen van de grote Belgische steden en de variatie in stempeltypes.

Graag bedank ik alle spoorwegverzamelaars die hebben bijgedragen aan deze studie.

Ik wens u veel leesplezier!

Het basiswerk is nog steeds verkrijgbaar bij Roland Gevaert.

Voor meer informatie kunt u terecht op postzegel@rolandgevaert.be.

Inhoud Antwerpen

Opening van de eerste stationsgebouwen	7
Overzichtskaart van Antwerpen en zijn spoorwegstations	8
1. Anvers - Bassins et Entrepots (Antwerpen - Dokken en Stapelplaatsen)	10
2. Anvers - Boulevard Léopold (Antwerpen - Leopoldlaan)	13
3. Anvers - Gare Centrale (Antwerpen - Centraal Station)	14
4. Anvers - Est (Antwerpen - Oost)	17
5. Anvers - Dam (Antwerpen - Dam)	18
6. Anvers - Stuyvenberg (Antwerpen - Stuivenberg)	19
7. Anvers - Kiel (Antwerpen - Kiel)	20
8. Antwerpen - Hauptgüterbahnhof	21
9. Anvers - Place Verte (Antwerpen - Groenplaats)	21
10. Anvers - Sud (Antwerpen - Zuid)	22
11. Anvers - Waes (Antwerpen - Waas)	24
12. Anvers - Zurenberg (Antwerpen - Zurenberg)	25

Antwerpen

Opening van de eerste stationsgebouwen

Het eerste Antwerpse station was het eindpunt van de op 3 juni 1836 geopende spoorlijn 'Mechelen-Antwerpen'. Het heette toen eenvoudigweg station 'Antwerpen' of 'Anvers'. De omgeving van het station was toen nog weinig bebouwd en ook de Spaanse omwalling van de stad was nog intact. In 1840 werd het spoor via de Rijnpoort verlengd tot het station 'Antwerpen-Dokken en Stapelplaatsen' aan de Oude Leeuwenrui. Om verwarring te voorkomen, werd de naam 'Antwerpen (Borgerhout)' geïntroduceerd. Het oorspronkelijke stationsgebouw was van hout en werd bij de opening van de nieuwe internationale verbinding naar Nederland in 1854-1855 vervangen door een nieuw en groter gebouw.

In 1873 werd het station opnieuw een kopstation. De gelijkvloerse doorgaande verbinding naar Nederland kon niet langer gehandhaafd blijven in de groeiende en drukker wordende stad. Voor de verbinding met Nederland en het station 'Antwerpen-Dokken en Stapelplaatsen' werd aan de oostzijde een verhoogd ringspoor om de stad aangelegd. In 1879 opende men aan dit ringspoor een nieuw goederenstation met de naam 'Borgerhout' en veranderde de benaming van het belangrijkste Antwerpse station naar 'Antwerpen-Oost'. Het beheer van het station gebeurde gezamenlijk met de 'Grand Central Belge'.

Toen in 1905 het nieuwe derde stationsgebouw feestelijk werd geopend, wijzigde de naam opnieuw naar het huidige 'Antwerpen-Centraal'.

De 'Grand Central Belge' was een belangrijke partner voor de haven van Antwerpen. De ruggengraat was de noord-zuid-as Rotterdam-Antwerpen-Aarschot-Leuven-Charleroi-Mariembourg-Vireux (FR). Bovendien had deze maatschappij verbindingen en samenwerkingsakkoorden met diverse maatschappijen in Duitsland en Frankrijk.

Op 1 januari 1864 nam ze de privémaatschappij Société Anonyme des chemins de fer d'Anvers à Rotterdam (Antwerpen-Rotterdamsche Spoorwegmaatschappij) over, hierna afgekort tot 'AR'. De AR werd op 18 november 1852 in Brussel opgericht met een kapitaal van 500.000 BEF. De AR exploiteerde de spoorlijn 'Antwerpen-Roosendaal-Moerdijk' (geopend in 1854) en de aansluitende bootdienst naar Rotterdam, evenals de lijn 'Roosendaal-Breda' (geopend in 1855). De Nederlandse spoorwegen namen op 1 juli 1880 het gedeelte van de lijn dat op Nederlands grondgebied liep over, terwijl het Belgische gedeelte werd overgenomen door de Belgische Staat.

BÉLIARD, CRIGHTON & Co
INGÉNIEURS-CONSTRUCTEURS
 RÉPARATIONS GÉNÉRALES DE NAVIRES

ENGINEERS-BOILERMAKERS
 GENERAL SHIP REPAIRERS

INGENIEURE-KESSELSCHMIEDE

7. RUE BATAVIA. 7.

ANVERS

ANTWERP

ANTWERPEN

VERS
 BRASSCHAET
 SCHOOTEN CAPPELEN

CHEMIN DE FER
 VERS LA HOLLANDE

HARBOUR DOCK (SIBÉRIE)
 BASSIN CANAL

LEFEBVRE DOCK
 AMERICA DOCK

BÉLIARD, CRIGHTON & Co
 ATELIERS & BUREAUX

ESCAUT

HOTEL DE VILLE

CATHÉDRA

Stadsplan spoorwegnet 1907-1914 getekend door Béliard, Crighton & Co.



Uit: 800 jaar Antwerpen.

ANVERS - BASSINS ET ENTREPOTS

ANTWERPEN - DOKKEN EN STAPELPLAATSEN

Op 17 augustus 1863 werd er een overeenkomst gesloten met de spoorlijnen van de 'Antwerpen-Rotterdam', de 'Est Belge' en de Staatslijn om op kosten van 'Antwerpen-Rotterdam' een gemeenschappelijk station 'Antwerpen-Dokken en Stapelplaatsen' te bouwen voor de vorming van de treinen en het vervoer van goederen. Bovendien werd er in een vergoeding voorzien voor de aanleg van spoorlijnen naar de maritieme inrichtingen in Antwerpen.



Het station 'Antwerpen-Dokken en Stapelplaatsen',
net voor het werd afgebroken.

Vanaf 1874 nam het station de taken over van 'Antwerpen-Hoofdstation', waarvan het hoofdgebouw zich op de Noorderplaats bevond. Het station bleef groeien en in 1910 werden er verbindingen aangelegd tussen de andere stations in Antwerpen. In maart 1973 werd de nieuwe containerterminal in gebruik genomen en in november 1987 werd de vierde fase van de uitbreidingswerken van de spoorweginstallaties aan de noordzijde van het Delwaidedok (nu het Bevrijdingsdok) beëindigd en de rechtstreekse verbinding met het vormingsstation van Antwerpen in dienst gesteld. Ook het nieuwe dienstgebouw aan de zuidzijde van het Delwaidedok werd voltooid, evenals de gebouwen van de schakelpost aan de vertakking 'Schijn' en het nieuwe tractie-onderstation 'Walenhoek'.

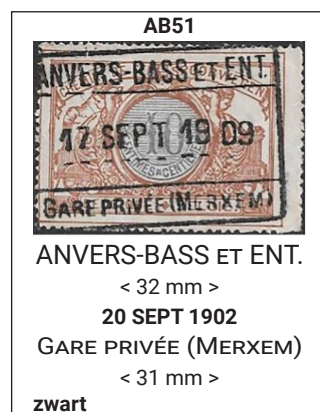
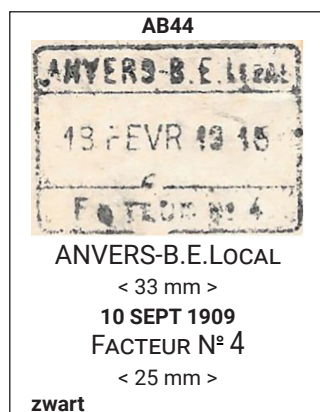
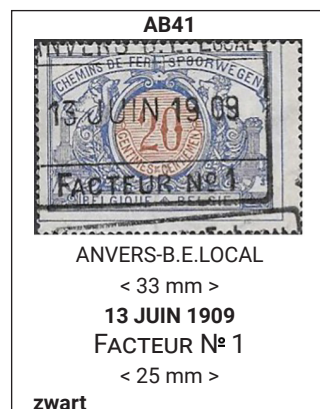
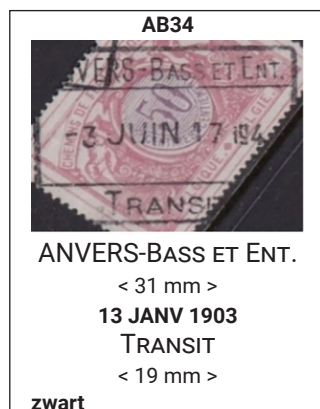
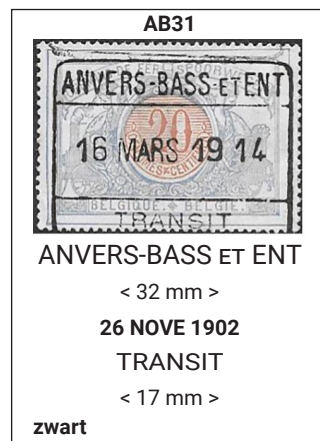
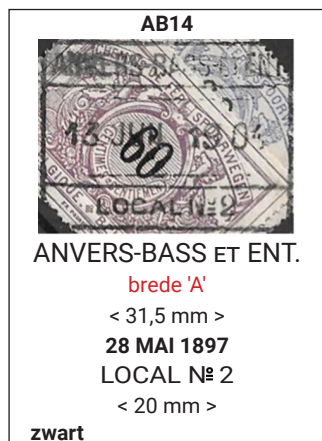
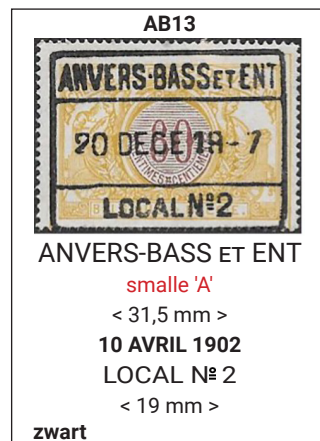
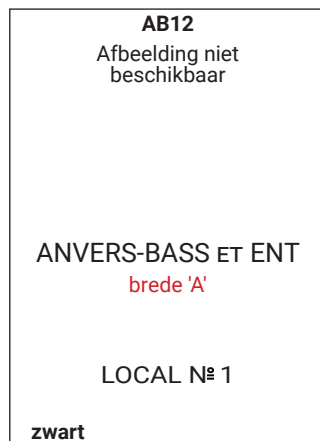
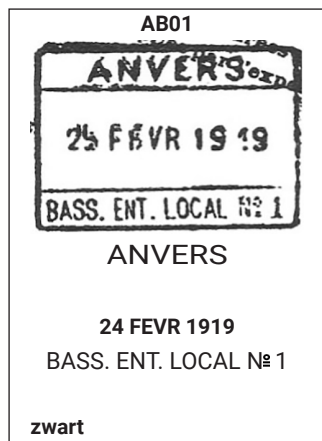
Het station 'Antwerpen-Dokken en Stapelplaatsen', afgekort als 'Antwerpen-Dokken' of 'Antwerpen D.S.', werd tussen 1840 en 1854 station 'Antwerpen' genoemd. Hoewel het station oorspronkelijk een reizigersstation moest worden, werd het uiteindelijk op 25 augustus 1840 ingehuldigd als *station commerciale* van Antwerpen. De eerste locatie van het station was aan de Oude Leeuwenrui, vlak bij de Brouwersvliet en de haveninstallaties. Aftakkingen bedienden het Koninklijke Entrepot en de havendokken. Via de Rijnpoort (en de huidige Rotterdamstraat) was het station met het toenmalige station 'Borgerhout' (nu 'Antwerpen-Centraal') en zo verder met spoorlijn 25 verbonden. Met de voltooiing van het Rijnspoor (naar Keulen via Mechelen-Leuven-Luik-Aken) op 13 oktober 1843 lag het station aan het begin van de IJzeren Rijn, een belangrijke internationale goederencorridor tussen de Antwerpse haven en het Duitse Ruhrgebied, wat het internationale belang van de haven deed toenemen.

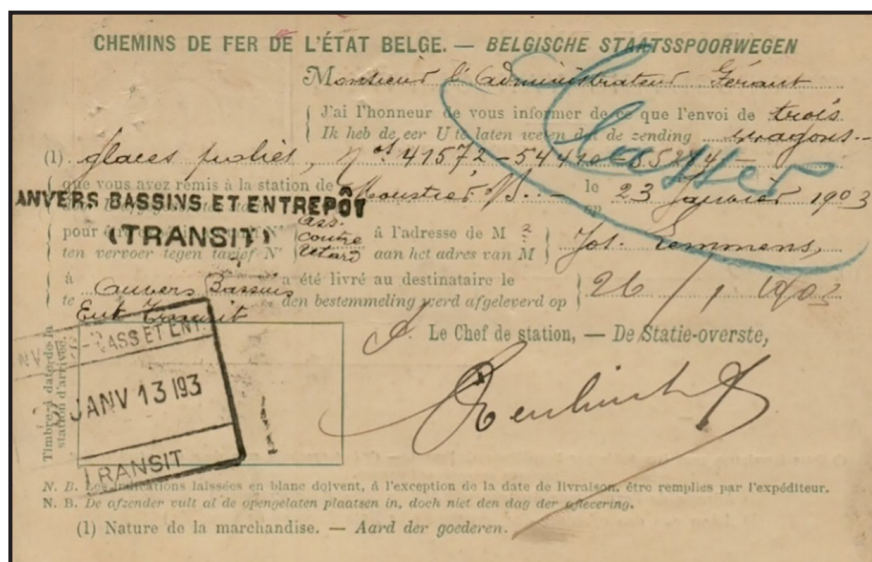
Toen in 1854 het station 'Antwerpen-Borgerhout' van naam veranderde in 'Antwerpen-Oost' ('Anvers-Gare de l'Est') werd de naam van het eindstation eerst in 'Antwerpen-Hoofdstation' ('Anvers-Gare Principale') veranderd en daarna, naar zijn ligging tussen het Willemdok en de Koninklijke Stapelplaatsen (op de latere Entrepotkaai), in station 'Antwerpen-Dokken en Stapelplaatsen' ('Anvers-Bassins et Entrepots') zoals het tot de sloop in 2008 nog heette. Het station werd in 1854 via het latere station 'Antwerpen-Dam' ook met de spoorlijn 12 verbonden.

In 1873 werd de rechtstreekse verbinding met het toenmalige station 'Antwerpen-Oost' verbroken en werd een nieuw stationsgebouw voor goederen met opschrift 'Goederenstation Antwerpen Dokken en Stapelplaatsen' en jaartal 'MDCCCLXXIII' aan de oostkant van de Noorderplaats geopend, dat via het oostelijk ringspoor te bereiken was. In 1877 werd het station via de Scheldekaaien en het station 'Antwerpen-Waas' met het nieuwe station 'Antwerpen-Zuid' verbonden. In 1990 werd het gedeelte aan de Koninklijke Stapelplaatsen aan de Entrepotkaai afgebroken. In 2000 werd het goederenstation samen met de goederenafdeling van het station 'Antwerpen-Dam' gesloten en in 2001 werden de sporen tussen de beide stations opgebroken. Het wordt nu als onderdeel van het park 'Spoor Noord' ingericht. Vanaf januari 2007 werd de vijfbeukige loods, met de karakteristieke beeldbepalende muur langs de Ellermanstraat, afgebroken in het kader van het plan van de Hogeschool Antwerpen om er een nieuwe campus, die tijdens het academiejaar 2013-2014 in gebruik werd genomen, te bouwen. Begin april 2008 werd met de sloop van het frontgebouw aan de Noorderplaats begonnen om er een fietsbrug over de leien te plaatsen. Zo ging met dit 'Noorderstation' het laatste stukje erfgoed aan de Noorderplaats verloren. Op 12 augustus 2008 stond enkel nog een deel van de voorgevel (poort met inschrift MDCCCLXXIII) nog recht. Op dinsdag 30 september 2008 werd de laatste rechtopstaande muur gesloopt en op donderdag 9 oktober 2008 moesten de laatste bovengrondse keldermuren eraan geloven. In augustus 2012 werd de plaats van het voormalige gebouw aan de Noorderplaats uitgegraven om de funderingen van de Artesis Campus Spoor Noord, te kunnen aanleggen.



Een overzicht van de locatie 'Antwerpen-Dokken en Stapelplaatsen'





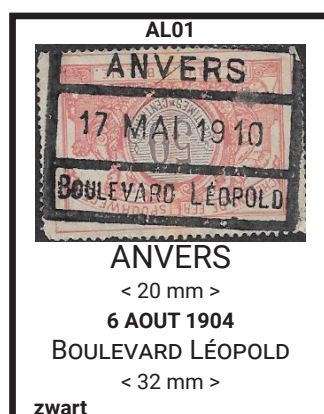
Type AB34

Bericht van ontvangst van 'Antwerpen-Dokken en Stapelplaatsen' van drie wagons met goederen.

ANVERS - BOULEVARD LÉOPOLD ANTWERPEN - LEOPOLDLAAN

Het stadskantoor 'Antwerpen-Leopoldlaan' opende op 21 maart 1881. Het werd een bijkantoor van 'Antwerpen-Oost' op 21 februari 1884 om later, op 14 december 1891, opnieuw een zelfstandig kantoor te worden.

In het jaarverslag van de spoorwegen van 1919-1922 wordt op pagina 66 vermeld dat het kantoor voorlopig wordt opgegeven, maar het werd uiteindelijk niet meer heropend.



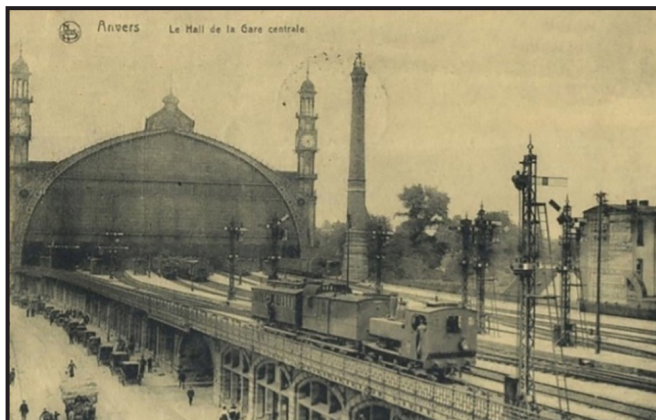
ANVERS - GARE CENTRALE

ANTWERPEN - CENTRAAL STATION

'Antwerpen-Centraal Station' is de benaming van het station van Antwerpen sinds 31 juli 1899. Het ontstond als 'Antwerpen-Borgerhout' op 7 mei 1836 en werd op 29 januari 1879 al eens hernoemd naar 'Antwerpen-Oost'. De omgeving van het station was nog weinig bebouwd toen het eerste station er opende.



Vooraanzicht van 'Antwerpen-Centraal Station'.



Binnenzicht van het kopstation.



De arcades langsij van het station 'Antwerpen-Centraal Station'.

'Antwerpen-Centraal Station' wordt door de Antwerpenaren ook wel 'Centraal Station', 'Middenstatie' of 'Spoorwegkathedraal' genoemd, en algemeen ook afgekort tot 'Antwerpen-Centraal'. Het is het centrale station gelegen aan het Koningin Astridplein in Antwerpen. Van 1873 tot begin 2007 was het een kopstation, waar alle treinen hun rijrichting moesten keren. Op 23 maart 2007 werd onder een deel van de stad en onder het station een tunnel met twee doorgaande sporen geopend.

Architectuur

Het huidige stationsgebouw 'Antwerpen-Centraal', dat inmiddels voor de derde keer is gerenoveerd, werd als kopstation gebouwd tussen 1899 en 1905. Het gebouw bestaat uit een stalen perronoverkapping en een natuurstenen stationsgebouw. De stalen perronoverkapping werd geconstrueerd, tussen 1895 en 1899, volgens de plannen van ingenieur Clément Van Bogaert door de Compagnie Centrale de Construction. De overkapping is 43 meter hoog. Deze enorme hoogte was nodig om de rook van de locomotieven op te vangen. Verder was het station 186 meter lang en 66 meter breed en bood het ruimte aan tien kopsporen.

Het stenen stationsgebouw, het ontvangstgebouw, werd gebouwd tussen 1899 en 1905 door Louis Delacenserie (bijgestaan door Charles Poupaert) in eclectische stijl (een combinatie van stijlelementen uit vroegere perioden). Zelf sprak Delacenserie van barok-middeleeuws eclecticisme. Hij liet zich inspireren door het oude stationsgebouw van Luzern uit 1896 en door het Pantheon in Rome. Na de eerstesteenlegging in 1895 vorderden de werken zo langzaam dat men in Antwerpen begon te spreken van een "station in stillekesaanstijl". Stilaan verrees dan toch het monumentale gebouw, met als hoogste punt de 75 meter hoge koepel. De rijkelijk aangebrachte symboliek omvatte onder meer het Antwerpse wapenschild, de Belgische Leeuw en de initialen van koning Leopold II. Op 11 augustus 1905 werd het station geopend.

In het midden van de twintigste eeuw verkeerde het gebouw in slechte staat. Een mogelijke afbraak werd echter afgewend toen het station omstreeks 1975 de status van beschermd monument kreeg. Door de erger wordende slechte staat van de overkapping, besloot de NMBS op 13 december 1985 dat 'Antwerpen-Centraal' op 31 januari 1986 om veiligheidsredenen zou sluiten als er geen besluit werd genomen over de restauratie van de perronoverkapping en gevels. Uiteindelijk werd op 20 december 1985 besloten dat de NMBS de nodige restauratiewerken zou uitvoeren. De renovatie begon op 24 maart 1986 en duurde tot kort voor de grote ombouw in 1998. Het glas van de overkapping werd vervangen door polycarbonaatplaten, opdat de veiligheid van de reizigers zou worden verzekerd. De fundering van de bogen werd hersteld en waar nodig heropgebouwd. Staal werd gereinigd en opnieuw geschilderd.

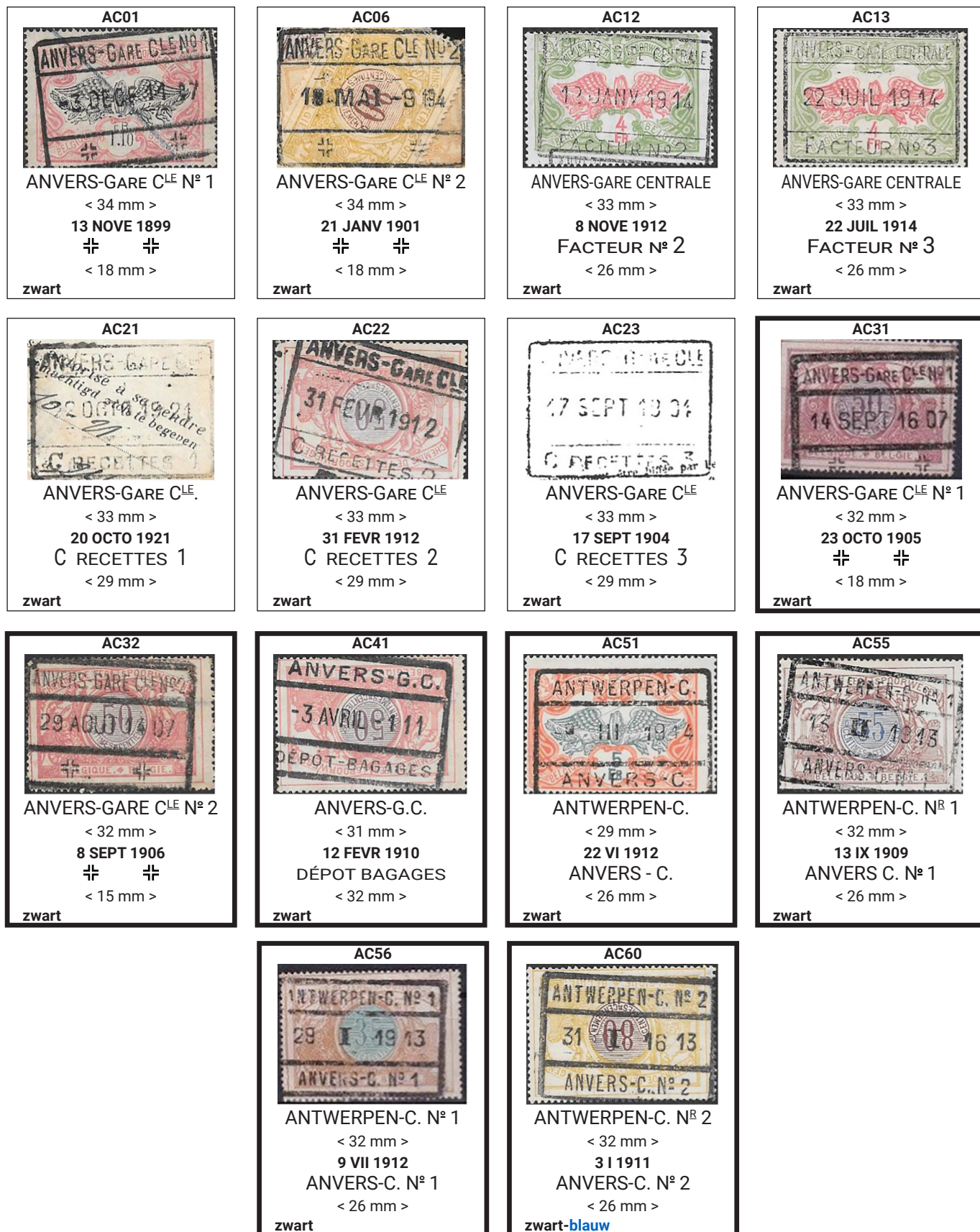
Direct bereikbaar vanuit de perrons werden twee hoge grote eetzaal ingericht. Deze aan de stadskant is overdadig gedecoreerd met spiegels en bladgoud en was ingericht als bar. Na een renovatie werd deze ruimte bar-restaurant 'Le Royal' met zaalbediening. De zaal aan de diertuin-zijde werd tot voor de verbouwing gebruikt als personeelskantine. Er zijn plannen om er een congres- en vergaderruimte van te maken. Het personeelsrestaurant is op vandaag ingericht in het nieuwe gedeelte op etage -0,5, en heeft een uitzicht op de sporen. In het bovendeel zijn er diverse kantoor- en personeelsruimtes die niet toegankelijk zijn voor het publiek. De grote voorzaal (kathedraal) met marmeren vloer wordt vaak gebruikt voor evenementen en optredens, waaronder dansdemonstraties. In een hoek aan de stadskant was een telegraaf- en telefoonkantoor ingericht. Dit is nog te zien in de teksten op de gevel.

Noord-Zuidverbinding

'Antwerpen-Centraal' kampte al enkele decennia met een te beperkte capaciteit. Zo waren er te weinig sporen en waren de perrons te kort. Ook het kopmaken van de treinen op het kopstation vergde veel capaciteit. Sinds mei 1998 werd er in Antwerpen gewerkt aan de noord-zuidverbinding, die in 2006 werd afgewerkt. Tussen 'Antwerpen-Luchtbal' en 'Antwerpen-Berchem' werd een 1200 meter lange tunnel geboord waardoor de hogesnelheidstreinen van o.a. de HSL 4 / HSL-Zuid door kunnen rijden zonder in Antwerpen te moeten keren. Dit hele spoorproject kostte ongeveer 1,6 miljard euro.

Het 'Centraal-Station' kreeg in 2007 perronsporen op drie niveaus, waarvan +1 het oorspronkelijke niveau was. Op dit oorspronkelijke niveau +1 werd daarbij het aantal sporen van tien tot zes teruggebracht. De perrons op niveau -2 zijn 400 meter lang en daarmee geschikt om twee gekoppelde Thalysstellen te laten halteren.

Op 23 maart 2007 werd het niveau -2 met de spoortunnel, twee tunnelkokers met elk één spoor, feestelijk officieel geopend o.a. in het bijzijn van Vlaams minister voor Mobiliteit Kathleen Van Brempt en Antwerps burgemeester Patrick Janssens. Op 6 december 2007 werd in aanwezigheid van Sinterklaas en de Antwerpse burgemeester ook niveau -1 geopend.

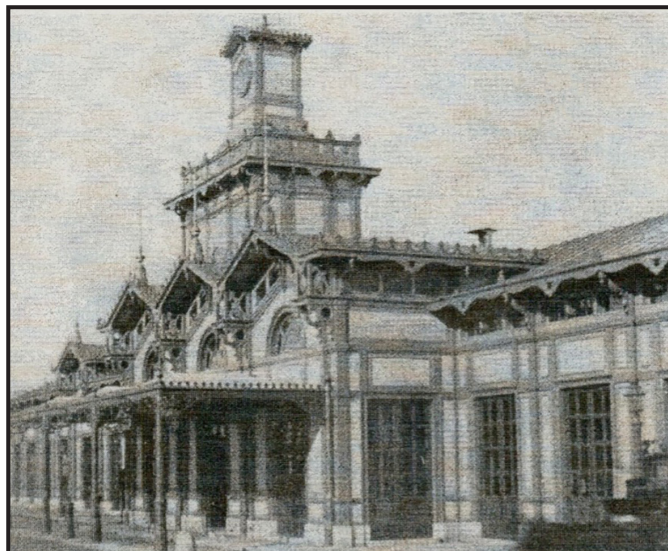


¹ "GCB" staat voor "Grand Central Belge", een consortium van Belgische privé-spoorwegmaatschappijen. Het werd opgericht in 1864 door een reeks fusies van bestaande spoorwegbedrijven. Het doel was om hun netwerken gezamenlijk te exploiteren en zo een efficiënter en groter spoorwegnet te creëren. Op haar hoogtepunt beheerde de Grand Central Belge meer dan 600 kilometer spoorlijnen in België. In 1897 werd de exploitatie van de Grand Central Belge door de Belgische Staat overgenomen, waarna het netwerk werd geïntegreerd in de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS).

ANVERS - EST

ANTWERPEN - OOST

Het station 'Borgerhout' werd op 7 mei 1836 geopend op de lijn 'Antwerpen-Borgerhout' naar 'Antwerpen-Stuivenberg' voor goederenvervoer en werd op 1 februari 1879 hernoemd tot 'Antwerpen-Oost'. Dit station was gemeenschappelijk met de GCB¹. Vanaf 1 augustus 1905 kreeg het de benaming 'Antwerpen-Centraal'.



Het houten station van 'Borgerhout' omstreeks 1855.

In 1959 werden de werken aangevat om het internationale spoorverkeer te kunnen verwerken, maar vanaf 1 juni 1975 stopten alle internationale treinen in het station van Berchem.

Volgens HSp (Schenkel Spoorweggeschiedenis) 05/1976 p. 26: "Antwerpen-Oost: Dit is op de eerste plaats de benaming van het station dat het huidige Antwerpen-Centraal voorafging. Op de tweede plaats is het de benaming die werd gegeven aan een station van de lijn 12, dat in gebruik werd genomen in 1898. Het huidige station 'Antwerpen-Oost' dateert van 1959.

AE01  ANVERS-EST < 31 mm > 10 OCTO 1892 * * < 16 mm > zwart	AE06  ANVERS-EST-N° 1 < 31 mm > 31 DECE 1897 * * < 16 mm > zwart	AE07  ANVERS-EST-N° 2 < 32 mm > 14 JUL 1892 * * < 16 mm > zwart	AE11  ANVERS-EST < 30 mm > 22 JANV 1892 ⚡ ⚡ < 17 mm > zwart
	AE12  ANVERS-EST < 30 mm > 26 FEVR 1896 ⚡ ⚡ < 19 mm > zwart	AE17  ANVERS-EST-N° 2 < 32 mm > 2 SEPT 1898 ⚡ ⚡ < 18 mm > zwart	

ANVERS - DAM

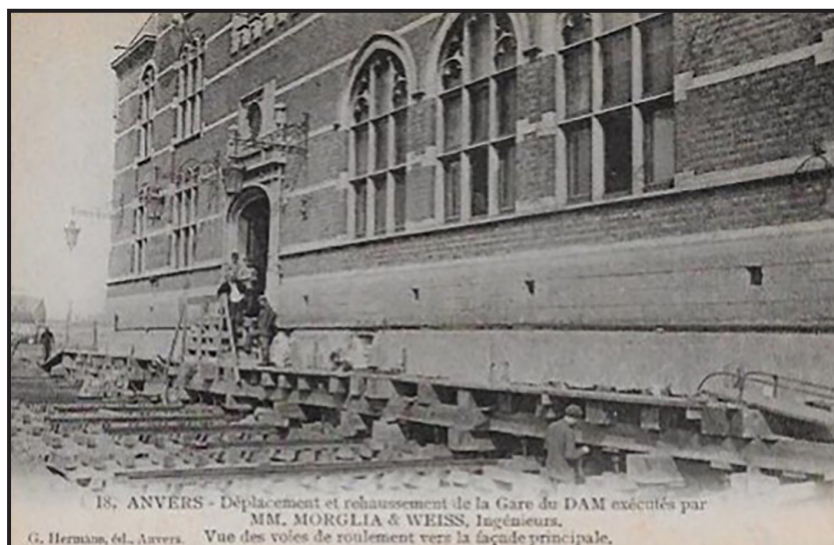
ANTWERPEN - DAM

Het station 'Antwerpen-Dam' opende in 1854 als station 'Stuivenberg'. Het bevindt zich op de plek waar in 1578 de buitenschans Dambrugge en het Fort Pereyra werd gebouwd. Het station kreeg zijn huidige naam in 1905. Teneinde de overweg nabij het station 'Antwerpe-Dam' door een onderdoorgang te kunnen vervangen, moest de spoorweg met dit station 2,20 m omhoog worden gebracht en enigszins worden omgelegd. De verplaatsing van het hele stationsgebouw van 'Antwerpen-Dam', over een afstand van ongeveer 36 meter in zuidwestelijke richting, vormde een goedkopere oplossing dan sloop en heropbouw. Alzo werd dit karwei in september en oktober 1907 geklaard. Vandaag staat het gebouw als het ware gekneld tussen de hoge berm van spoorlijn 12 en de klimmende tunnelkoker van de noord-zuidverbinding onder Antwerpen.

In 2000 werden de loodsen en werkplaatsen overgebracht naar het vormingsstation 'Antwerpen-Noord' in de haven. Het uit 1892 daterende neogotische stationsgebouw is nu een beschermd monument waarin het 'Centrum voor Communicatie, Informatie en Participatie' is gevestigd dat de renovatie en herinrichting van het 'Park Spoor Noord' en zijn omgeving beheert. Wegens werken op het Antwerpse ringspoor (spoorlijn 12 en spoorlijn 27A) werd het station op 10 december 2011 gesloten voor reizigersvervoer. Het station is na de werken echter niet meer heropend.



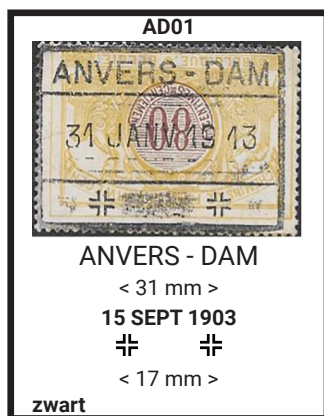
De voorkant van het station 'Antwerpen-Dam'.



De verhuis van het station op zijn geheel, 36 meter in zuidwestelijke richting en 1,6 meter hoger.



Detailbeeld van de verhuis.



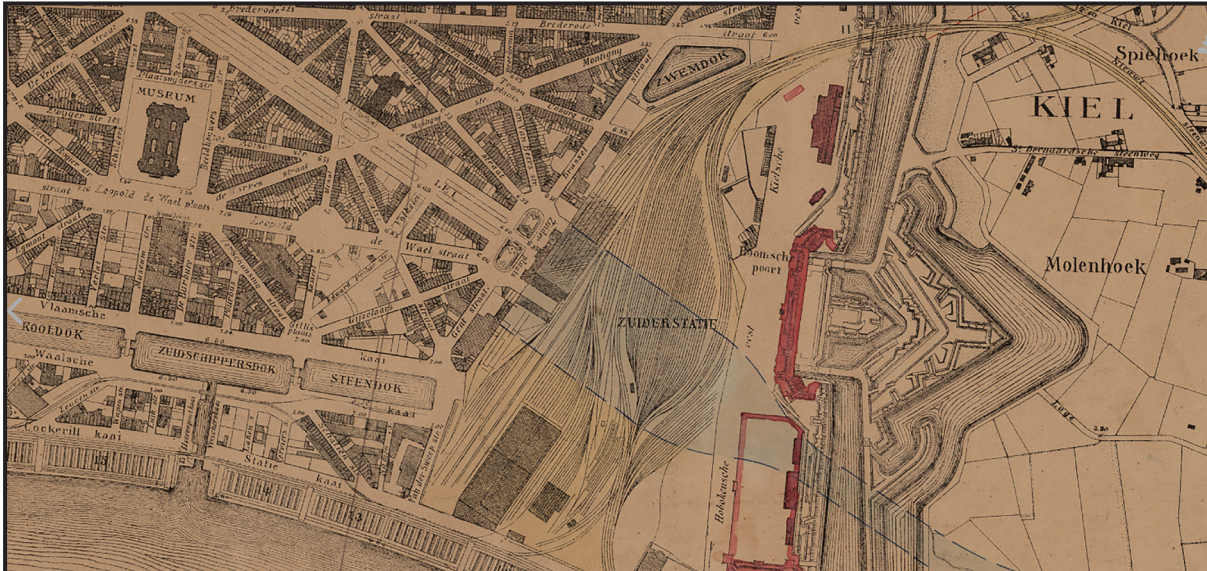
ANVERS - STUYVENBERG ANTWERPEN - STUIVENBERG

Bij de opening van de ringspoorweg op 1 januari 1873 kwam het station 'Antwerpen-Stuivenberg' in dienst voor zowel reizigers als goederen. Om een onderscheid te maken tussen de verschillende diensten, werd later voor het personenvervoer de benaming 'Antwerpen-Dam' gebruikt, terwijl het goederenstation gewoon 'Stuivenberg' bleef heten. In de volksmond werd het personenstation vaak 'Stuivenberg-reizigers' genoemd. Het station bleef operationeel tot het in 2000 werd gesloten. Gedurende zijn bestaan was het een belangrijk knooppunt voor zowel reizigers als goederen in de regio.



ANVERS - KIEL
ANTWERPEN - KIEL

Het station 'Antwerpen-Kiel' ligt aan spoorlijn 52 in het district Antwerpen, aan het Kielsbroek, ten noordwesten van de wijk Kiel. Het werd geopend op 2 juli 1903 om het station 'Antwerpen-Zuid' te ontlasten en voor de afvoer van producten van de toen in aanbouw zijnde olieraffinaderij.



Tekening van het rangeerstation 'Antwerpen-Zuid' en de verbinding met 'Antwerpen-Kiel'.



EXPÉDITEURS:
American Petroleum Company

(SOCIÉTÉ ANONYME)

ANVERS

Bordereau d'Expédition

DESTINATAIRE:

Tarif No. 3

*Nouveau C. Bergman
Van der Lier*

Lierre

Les marchandises ci-après détaillées sont expédiées par les soins de l'Administration du Chemin de Fer et aux conditions de ses Règlements.

MARQUES	NUMÉROS	NOUVEAU	ESPÈCES	DÉSIGNATION DES MARCHANDISES	POIDS		DÉSIGNATION DU TARIF ADOPTÉ
					probit	TOTAL	
APC	5599 B1 5602	4	PANIERES contenant 4 bidons de 50 litres	BENZINE bien conditionnée	B ¹ 168	K ¹	LIERRE 18 SEPT 1910 32 45 ANVERS 18 SEPT 1910 11 50 RECEVU AU CHEMIN DE FER ANVERS 18 SEPT 1910

Wag 52214

Anvers, le 16 Sept 1910
Les Expéditeurs,

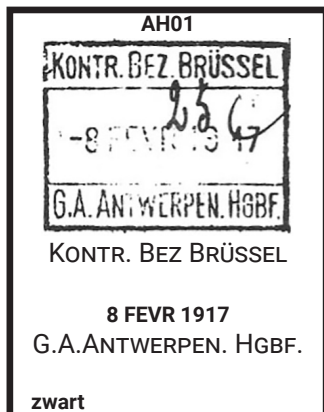
Américain Petroleum Company

Type AK02

Een verzendingsbulletijn voor 4 biddons benzine,
op 16 september 1905 verzonden uit 'Antwerpen-Kiel'
naar Lierre met weegstempel
'POIDS RECONNU AU DEPART'.

ANTWERPEN - HAUPTGÜTERBAHNHOF

De spoorwegstempel 'Antwerpen-Hauptgüterbahnhof' (hoofdgoederenstation) werd gebruikt door de Duitse bezetter gedurende de Eerste Wereldoorlog en werd eenmalig gevonden op een document.



ANVERS - PLACE VERTE ANTWERPEN - GROENPLAATS

'Antwerpen-Groenplaats' was een stadskantoor gelegen nabij de Groenplaats. In 1875 bevond het zich aan de Reyndersstraat 37 en in 1887 aan de Pandstraat 9. Het werd geopend in 1846 als hulpkantoor van 'Antwerpen-Oost' en opgewaardeerd tot een station op 4 juli 1866, maar enkel voor goederenvervoer. Het station werd uiteindelijk gesloten in 1919. Het station speelde een belangrijke rol in het goederenvervoer in de stad Antwerpen.



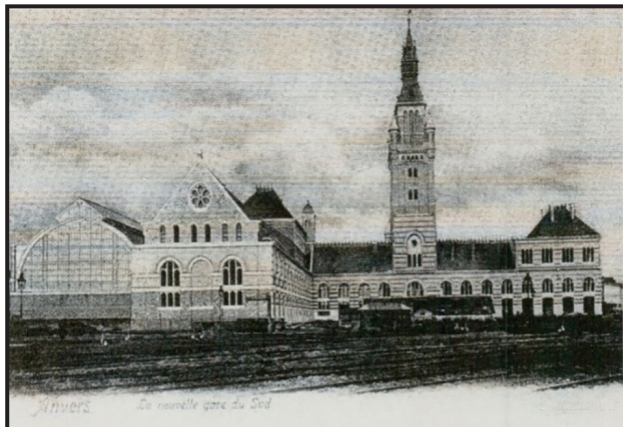
Zicht op de Groenplaats omstreeks de jaren 1900.



ANVERS - SUD

ANTWERPEN - ZUID

Het station 'Antwerpen-Zuid' opende in 1878, aanvankelijk alleen voor goederenvervoer. Op plannen uit 1881 is te zien dat het Zuidstation zich uitstrekte van de Brusselstraat westelijk tot aan de Nieuwe Kaai, langs de Rampstraat. In 1882 werden de goederensporen verbonden met de Scheldekaaien.



Zicht op het station 'Antwerpen-Zuid' aan de spoorzijde (links) en aan de straatzijde (rechts).

foto's: 'Antwerpen op het spoor'.

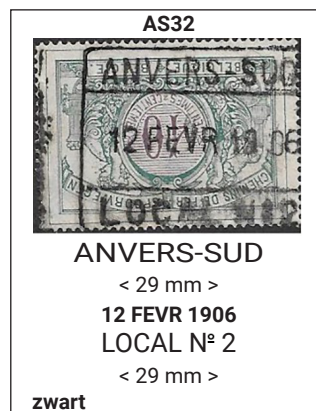
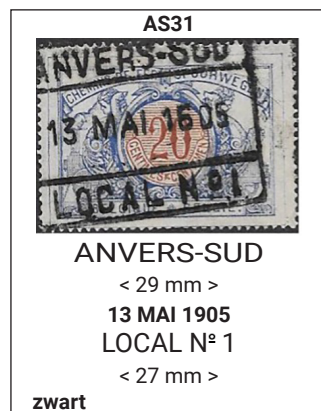
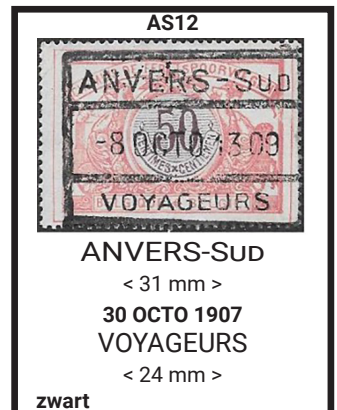
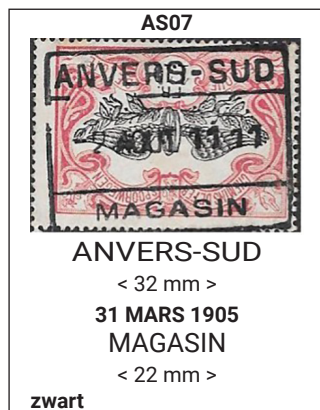
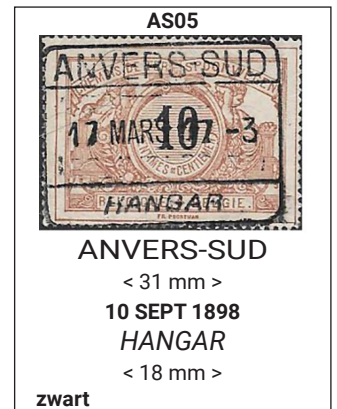
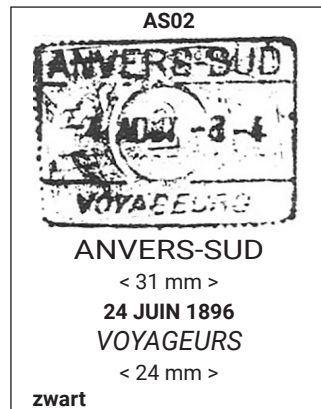
Begin januari 1898 werd het bouwdoossier voor een nieuw personenstation met aangrenzende parking en tweedelig plein ingediend. Dit nieuwe station zou liggen aan de Zuiderplaats, met diverse aankomende straten, waaronder de Brusselstraat in het oosten en de Gentstraat in het westen. Het personenstation werd in 1903 in gebruik genomen en bleef operationeel tot het in het najaar van 1965 werd gesloopt vanwege de werken aan de Kennedy-tunnel. Op de plaats van het vroegere station werd in 2006 het Antwerpse gerechtsgebouw, het Vlinderpaleis, geopend.

Het station was opgetrokken in donkere bakstenen met lichte speklagen en had twee bijna symmetrische vleugels en een centrale toren. Het werd vaak als een lineaire structuur getoond, maar had in werkelijkheid een L-vorm. De rechterzijde liep door in de diepte, waar deze vleugel aansluiting gaf met de reizigersperrons. De treininfrastructuur bestond uit negen sporen en vijf perrons, waarvan de voorste drie overkapt waren. Aan de rechterzijde was er ook een metalen overkapping die dienst deed als parkeer- en losplaats. Het gebouw had kantoren, loketten en een buffetzaal. De originele Antwerpse Zuidstatie was een combinatie van een goederenstation en een kenmerkend neoclassicistisch personenstation, ontworpen door architect Jules Jacques Van Ysendyck. Het eerste voorlopige station lag op dezelfde locatie aan de 19e-eeuwse Brusselstraat. Na de wereldtentoonstelling van 1894 werd de buurt heraangelegd en ontstond de Zuiderplaats.



Luchtfoto van het rangeerstation 'Antwerpen-Zuid'.

Anvers - Sud



Antwerpen - Zuid



ANVERS - WAES

ANTWERPEN - WAAS

Het station 'Antwerpen-Waas' was gelegen aan de Sint Michielskaai en werd geopend op 26 februari 1845. Het was een station van de lijn 'Compagnie du Chemin de Fer d'Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren'. Passagiers werden met een stoomboot en goederen met zeilboten en sloepen overgebracht naar de andere zijde van de Schelde om via het station van 'Tête-de-Flandre' hun reis verder te zetten. De lijn werd op 1 juni 1896 overgenomen door de staat en het station werd uiteindelijk afgebroken in 1935. Gedurende zijn operationele jaren speelde het station een cruciale rol in het verbinden van Antwerpen met andere steden en regio's.



Het oude station van 'Antwerpen-Waas' en het station in 1935 tijdens de afbraak.



De overzetboot tussen het station 'Antwerpen-Waas' en 'Tête-de-Flandre'.



ANVERS - ZURENBERG

ANTWERPEN - ZURENBERG

De eerste vermelding van het station 'Antwerpen-Zurenborg' vinden we in het jaarverslag van de spoorwegen van 1894, waar het als bijkantoor wordt genoemd. Pas in 1906 wordt er gesproken van het vormingsstation 'Antwerpen-Zurenborg'. Dit station werd op 1 juni 1917 gesloten en vervangen door 'Antwerpen-Dam'. Het vormingsstation was afhankelijk van 'Antwerpen-Dokken en Stapelplaatsen'.

Bemerkung: Die stark umratteten Teile sind durch die Eisenbahn, die übrigen durch den Absender auszufüllen. Bei U. Zoll- od. Steuerabf. auf Station

Kurswagen Nr. Abgefertigt nach *Esschen* über *Brüssel*

Abgangsbuch Nr.

Frachtbrief
(Für den Frachtvertrag gelten die Vorschriften der Militär-Generaldirektion der Eisenbahnen.)

An *Monsieur Van Ruten*
Expediteur
in *Esschen*
(Wohnung) *Esschen*
Bestimmungsstation *Esschen*
Bestimmungsort *Esschen*
(Vor angeben, wenn er ein anderer ist als die Bestimmungsstation.)

Nummer des Wagens *72068*
Eigentumsmerkmale
Ladegewicht (Ladehöhe) kg (qm)
Angelade in
Zulässige oder vorgeschriebene Erklärungen wie: bahnlagernd, Anschlußgleis, Zoll- oder Steuerabfertigung in mit Kleinbahn weiter nach n. dgl.

Adresse oder Zeichen	Nummer	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Wirkliches Rohgewicht kg
		<i>100</i>	<i>Stücke</i>	<i>gemahlene Mehl</i>	<i>10000</i>

Herwig, den *21* ten *12* 1915
Unterschrift des Absenders.
Verloughe

Wohnung

Stempel der Umlade- und Umbehandlungsstationen.

SCHAARBEEK
22 DECE 1915
B. MARCHANDISES

ANVERS-ZURENBERG
22 DECE 1915
3087



Type AZU01

Vrachtbrief verzonden op 22 december 1915 van Schaarbeek naar Esschen via 'ANVERS-ZURENBERG'.

Inhoud Brussel / Bruxelles

De eerste treinen in België	27
Overzichtskaart van Brussel en zijn spoorwegstations	28
1. Bruxelles - Allée Verte (Brussel - Groendreef)	30
2. Bruxelles - Boiteux (Brussel - Kreupelenstraat)	34
3. Bruxelles - Chartreux (Brussel - Karthuizerstraat)	36
4. Bruxelles - Saint-Josse-ten-Noode (Brussel - Sint-Joost-ten-Node)	38
5. Bruxelles - Gare de la Chaussée de Louvain (Brussel - Leuvenschen Steenweg)	39
6. Bruxelles - Duquesnoy (Brussel - Duquesnoy)	40
7. Bruxelles - Grand Hôtel	41
8. Bruxelles - Entrepôt (Brussel - Stapelplaats)	42
9. Bruxelles - Exposition (Brussel - Tentoonstelling)	44
10. Bruxelles (HB) Bijkantoor Bruxelles - QL op de Place Royale	45
11. Bruxelles - Ixelles (Brussel - Elsene)	46
12. Bruxelles - Midi (Brussel - Zuid)	48
13. Bruxelles - Nord (Brussel - Noord)	53
14. Bruxelles - Nord Service	57
15. Bruxelles - Place Liedts (Brussel - Liedtsplein)	57
16. Bruxelles - Pannenhuis (Brussel - Pannenhuis)	58
17. Bruxelles - Nord-Ouest (Brussel - Noordwest)	58
18. Bruxelles - Ouest (Brussel - West)	59
19. Bruxelles - Place De La Chapelle (Brussel - Kappellemarkt)	60
20. Bruxelles - Rue des Comédiens (Brussel - Komediantenstraat)	60
21. Bruxelles - Rue Arbre Benit (Brussel - Gewijde-Boomstraat)	61
22. Bruxelles - Porte De Flandre (Brussel - Vlaamsepoort)	62
23. Bruxelles - Rue Rogier (Brussel - Rogierstraat)	63
24. Bruxelles - Quartier Léopold (Brussel - Leopoldswijk)	64
25. Bruxelles - Rue du Frontispice (Brussel - Voorgevelstraat)	66
26. Bruxelles - Saint-Gilles (Brussel - Sint-Gillis)	68
27. Bruxelles - Rue de la Loi (Brussel - Wetstraat)	68
28. Bruxelles - Rue des Tanneurs (Brussel - Huidevettersstraat)	69
29. Bruxelles - SP.	70
30. Bruxelles - Tour et Taxis (Brussel - Thurn en Taxis)	71
31. Bruxelles - Dépôt (bijkantoor Tour et Taxis)	78

Brussel Bruxelles

De eerste treinen in België

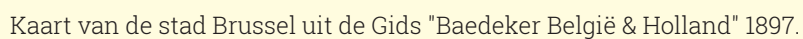
Weinigen weten dat de eerste personentrein op het Europese vasteland vertrok vanuit Sint-Jans-Molenbeek. Op 5 mei 1835 vertrokken drie locomotieven uit het station 'Bruxelles-Allée Verte' richting Mechelen. Deze historische gebeurtenis markeerde de opening van de spoorlijn tussen Brussel en Mechelen, en was de eerste treinrit op het Europese continent. Het konvooi bestond uit drie stoomlocomotieven van Britse makelij: De Pijl, Stephenson en De Olifant, met in totaal 900 genodigden aan boord. Deze rit luidde het begin in van de rijke geschiedenis van de Belgische spoorwegen en vormde de drijfveer van het industriële succes van België in de negentiende eeuw.

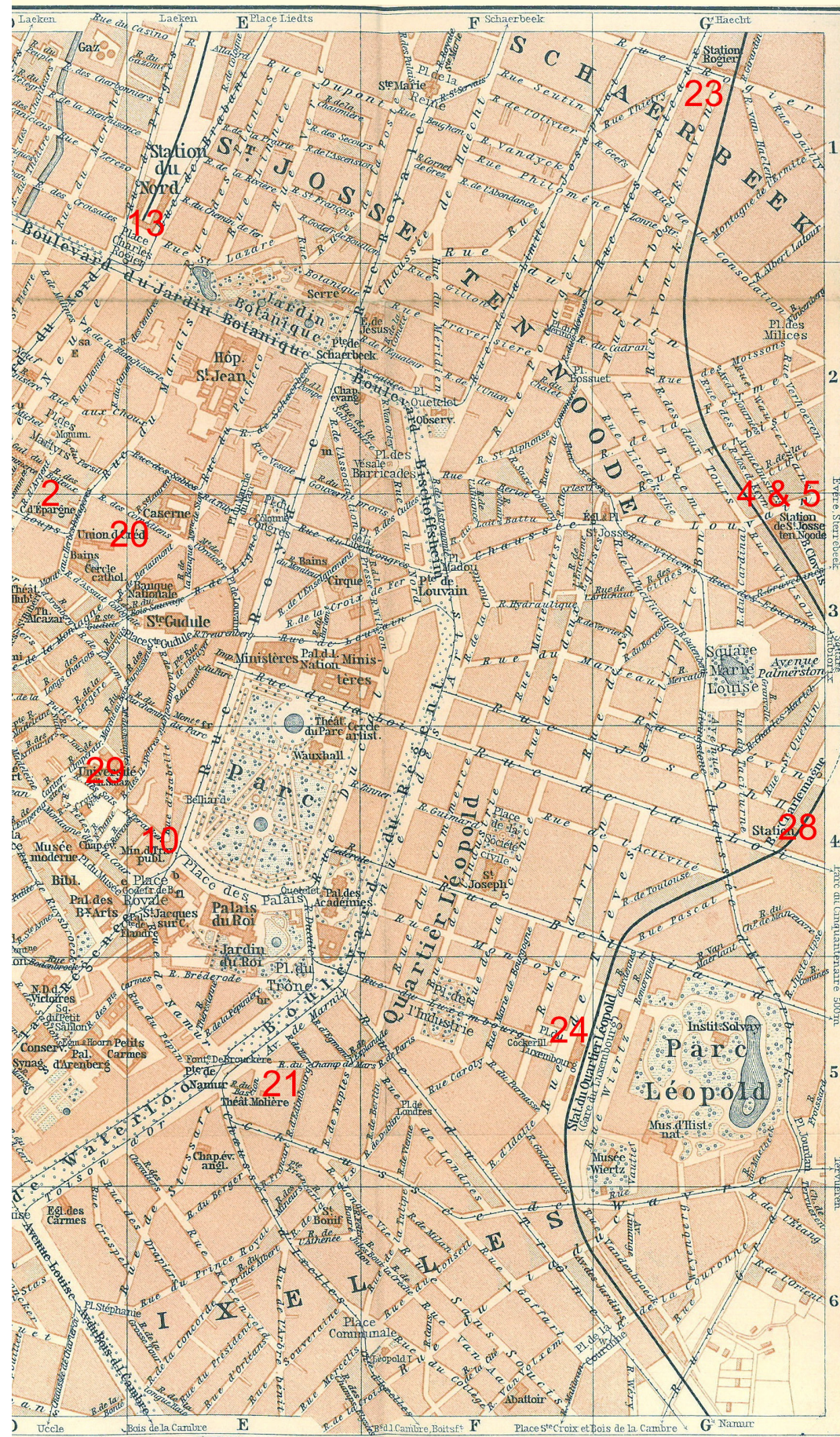
Na de afscheiding van Nederland in 1830, kampte België met transportproblemen. Zware transporten, essentieel voor de groeiende industrie, verliepen voornamelijk via rivieren en kanalen, die door de breuk met Nederland niet langer toegankelijk waren. Dit had negatieve gevolgen voor regio's zoals de Antwerpse haven en Wallonië, die een sterke industriële groei doormaakten. De haven van Antwerpen werd afgesneden van het Duitse achterland, wat economische spanningen veroorzaakte. Er moesten nieuwe transportmogelijkheden worden gevonden.

Koning Leopold I, een bewonderaar van de Engelse industrialisatie en de spoorwegontwikkelingen, mengde zich in het probleem. Geïnspireerd door Stephenson's stoomlocomotief en het groeiende Britse spoorwegnetwerk, ontstond het idee voor een Belgische spoorweg. Op 1 mei 1834 werd een wet uitgevaardigd voor de aanleg van 380 km spoor, goedgekeurd door de kamer en de senaat. Deze wet bood ook ruimte voor private spoorwegondernemingen. Kort daarna begon de bouw van de spoorlijn tussen Brussel en Mechelen, met Mechelen als centraal punt van het Belgische spoorwegnetwerk.

Op 5 mei 1835, iets meer dan een jaar na het goedkeuren van de wet, vertrokken drie treinen vanuit het Brusselse station 'Groendreef' (nu het Maximiliaanpark). Het evenement trok een grote menigte, waaronder koning Leopold I en George Stephenson. 900 genodigden, waaronder de auteur Victor Hugo, reisden mee op deze eerste treinen op het Europese vasteland. Hugo beschreef de rit als "Het graan op de akkers lijkt een wuivende, gouden haardos". Om veiligheidsredenen reed de koning zelf niet mee.

Het traject van 22 kilometer had één tussenstop in Vilvoorde. De treinen legden de rit af in respectievelijk 45, 50 en 55 minuten, wat vijf keer sneller was dan de gebruikelijke koetsen. Het succes van de rit deed 100.000 mensen de volgende maanden een retourticketje naar Mechelen kopen.





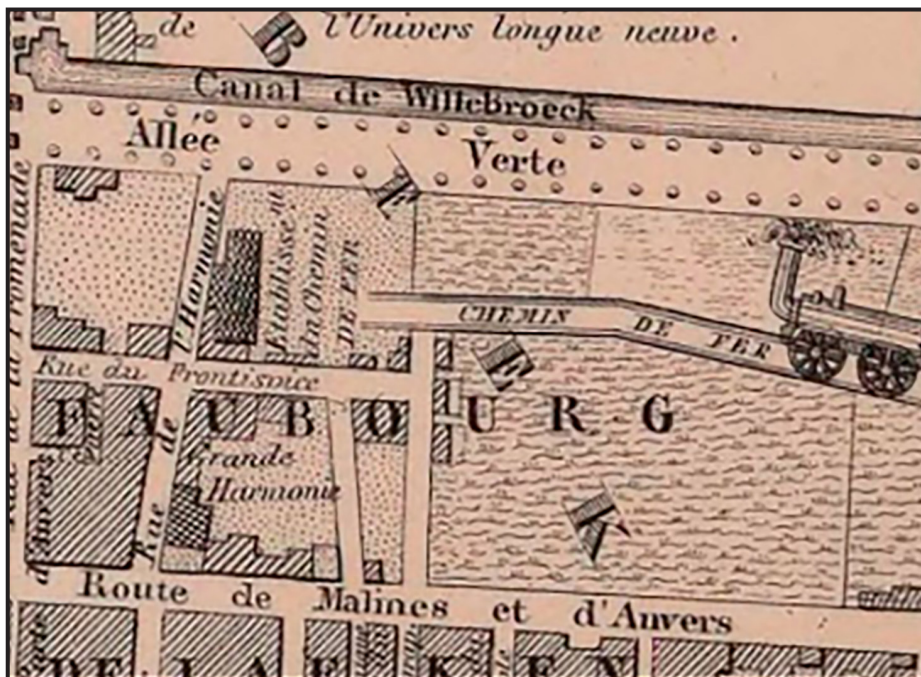
BRUXELLES - ALLÉE VERTE

BRUSSEL - GROENDREEF

Op het grondgebied van Molenbeek waren er twee stations gevestigd: het oudste, 'Bruxelles-Allée Verte', en het station 'Bruxelles-Ouest'. Wat weinigen weten, is dat de eerste personentrein op het Europese vasteland vertrok uit Sint-Jans-Molenbeek! Op 5 mei 1835 vertrokken drie locomotieven uit het station 'Bruxelles-Allée Verte' richting Mechelen.



Het station 'Bruxelles-Allée Verte' was aanvankelijk niet meer dan een houten loket.



De Groendreef was destijds de hipste plek van het negentiende-eeuwse Brussel en het was gelegen op een steenworp van de stad en de mondaine Brusselaar flaneerde daar heen en weer,

Het station 'Brussel-Groendreef' ('Bruxelles-Allée-Verte') of 'Brussel-Molenbeek' was het eerste Europese station buiten Groot-Brittannië. Het werd geopend op 5 mei 1835 en sloot definitief op 16 januari 1954. Men koos ervoor om het station te bouwen aan de oevers van de Willebroekse Vaart in Brussel, aan een weg genaamd de Groendreef. Voor de Brusselaars was dit destijds een zeer populair wandelpad en het verleende dan ook haar naam aan het nieuwe stationsgebouw. Brussel-Groendreef was een kopstation met drie sporen. Op de dag van de eerste Belgische treinrit stond op elk van deze sporen een trein klaar. Het gebouw zelf was echter nog een relatief bescheiden houten lokaal met een loket en een cabine voor de kaartjesknipper.



Een ingekleurde foto van station 'Groendreef' met de drie sporen.

Door het enorme succes van de spoorwegen werd dit stationnetje al snel te klein. De uitbreiding ervan vereiste massale en dure onteigeningen aangezien de omgeving ervan verstedelijkt was. Dergelijke kosten waren veel te hoog. Daarom besloot men een groter station voor reizigersvervoer te bouwen in het verlengde van de lange Nieuwstraat: het station zou 'Kruidtuin' ('Bruxelles-Botanique') heten. Het werd gebouwd vanaf 27 september 1841 en zou later het station 'Bruxelles-Nord' worden. Het reizigersverkeer werd vanaf 1 november 1841 naar dit nieuwe station overgebracht.

Het station 'Groendreef' behield het goederenverkeer dat met name bestemd was voor de haven van Brussel. Rond 1843 werd een groot pakhuis gebouwd dat twee gebouwblokken omvatte die parallel liepen met de kanalen van Charleroi en Willebroek. Deze waren verbonden met drie dwarsgebouwen rond drie binnenpleinen, die geleidelijk aan overdekt werden. In 1841 werd ook een spoorlijn geopend die door dit douanepakhuis liep om het station 'Groendreef' te verbinden met de Zuidlijn in de buurt van het Bogaardenstation (dat later het Zuidstation zou worden langs de kleine Ring). Deze lijn werd tot in 1871 gebruikt.

De niet-opgeslagen goederen werden gelost of verder verzonden vanaf het station 'Groendreef', dat later twee perrongehelen omvatte. Het perron dat aan de kant van het kanaal lag, was voorbehouden voor de inkomende producten en goederen, terwijl het andere, dat langs de Frontispiesstraat lag, de uitgaande goederen behandelde. De huidige boog van de Helihavenlaan suggereert nog altijd (met het oude wachthuis dat ook nu nog op de grens van de Antwerpse steenweg en de Helihavenlaan ligt) de vroegere verbinding van de Groendreef met het station Brussel-Noord.

Aan dit goederenverkeer naar de Brusselse haven kwam een einde toen het Brusselse station 'Thurn en Taxis' in 1907 werd ingehuldigd. Dit station nam de douanebehandelings- en opslagactiviteiten over. De bediening van privéaansluitingen zou evenwel blijven bestaan.

In 1920 werden er zes doodlopende sporen met perron gebouwd en kreeg het station 'Groendreef' een klein houten stationsgebouw dat op de straat uitgaf. Het station was opnieuw open voor reizigersverkeer vanaf 15 juli 1920. Op 16 januari 1954 verliet de allerlaatste trein het station rond 16 uur. In 1835 woonden duizenden mensen het vertrek van de eerste trein uit dit station bij, maar in 1954 waren enkel de directeur van de toenmalige halte en zijn chef, de directeur van 'Brussel-Noord', aanwezig bij het vertrek van de laatste trein uit het oudste station van continentaal Europa. Het station sloot officieel om middernacht, na bijna 120 jaar trouwe dienst.

De installaties werden afgebroken om meer plaats te maken voor de heliport van 'Brussel-Groendreef', ter voorbereiding op de wereldexpo van 1958. Vandaag bevinden zich daar het Maximiliaanpark en de kinderboerderij. De Sabena heliport werd geopend op 1 augustus 1953 door de Brusselse liberale burgemeester Baron Joseph Vandemeulebroek in aanwezigheid van helikopteruitvinder Igor Sikorsky.

Op 3 augustus 1953 werd ook de helikopterverbinding tussen het centrum van Brussel en Rotterdam geopend. Ook daar waren Igor Sikorsky en Belgische notabelen de eregasten en lieten zich met de Sikorsky S-55 vanop de Brusselse helihaven aan de Groendreef naar de helihaven aan de Rotterdamse Catshoek vliegen.

Op 5 oktober 1953 vloog een Sabena Sikorsky S-55 voor het eerst vanop de Heliport in Brussel naar Bonn, waar Sabena zijn helihaven had naast de Rijn aan het Römerbad. Op de Heizelvlakte werd in 1958 een heliport geopend om bezoekers aan de Expo '58 sneller ter plaatse te brengen.

De heliport van 'Brussel-Groendreef' speelde een belangrijke rol in de jaren 1950 en 1960, vooral tijdens de Expo '58, waar het diende als een snelle en efficiënte manier om bezoekers naar de tentoonstelling te vervoeren. Gedurende deze periode werden er verschillende uitbreidingen en verbeteringen aan de faciliteiten doorgevoerd om de groeiende vraag aan te kunnen. Echter, met de opkomst van snellere en goedkopere transportmiddelen, zoals hogesnelheidstreinen en commerciële vliegtuigen, verminderde de behoefte aan helikopterdiensten. Bovendien waren de operationele kosten van het onderhouden van een heliport hoog, en de vraag naar helikoptervluchten nam af. De laatste commerciële vlucht vond plaats in de late jaren 1960, en kort daarna werd besloten om de heliport te sluiten.

In de jaren 1970 werd het terrein snel herontwikkeld. De infrastructuur van de heliport werd verwijderd, en het gebied werd getransformeerd tot een openbaar park. Het Maximiliaanpark, dat nu op de locatie van de voormalige heliport ligt, biedt een groene oase in de stad en is een populaire plek voor recreatie en ontspanning. De kinderboerderij, die zich ook op het terrein bevindt, is een geliefde attractie voor gezinnen en kinderen.



De Jubelfeestbrug van Molenbeek, kort na de ingebruikname in 1905.



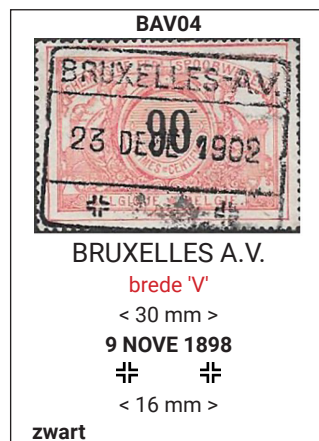
BRUXELLES-ALLÉE VERTE
< 31 mm >
23 JANV 1902
⚡ ⚡
< 19 mm >
zwart



BRUXELLES A.V.
bovenste kader 4 mm hoog
< 31 mm >
30AUG 1903
⚡ ⚡
< 18 mm >
zwart



BRUXELLES A.V.
 smalle 'V'
 < 30 mm >
 17 MARS 1904
 ‡ ‡
 < 17 mm >
 zwart



BRUXELLES A.V.
brede 'V'
< 30 mm >
9 NOVE 1898
⦚ ⦚
< 16 mm >
zwart



BRUXELLES-A.V.
 smalle 'V' en bovenste kade
 5 mm hoog
 < 31 mm >
9 JUL 1902

 < 15 mm >
zwart



BRUXELLES-A.V.
 smalle 'V' en bovenste kader
 4 mm hoog
 < 32 mm >
25 MAI 1903

 < 15 mm >
zwart



BRUXELLES-A.V.
 bovenste kader 6 mm hoog
 < 32 mm >
4 NOVE 1902

 < 16 mm >
zwart



BRUXELLES-A.V.
< 32 mm >
4 SEPT 1903
⚖ ⚖
< 17 mm >
zwart



BRUXELLES A.V.
< 30 mm >
16 FEVR 1903
⚡ ⚡
kleine kruisjes
< 16 mm >
zwart



BRUXELLES A.V.

6 MAI 1913

RECETTES

< 19 mm >

blauw

[illegible]

Type BAV05
Een vrachtbrief van 'Bruxelles-Allée Verte' met weegstempel
naar Moorslede via het station van Beythem (FO).

BRUXELLES - BOITEUX

BRUSSEL - KREUPELENSTRAAT

Het kantoor 'Bruxelles-Boiteux' was gevestigd in de toenmalige hoofdzetel van de ASLK (Algemene Spaar- en Lijfrentekas). Dit gebouw is inmiddels afgebroken. Het stadskantoor werd geopend op 1 februari 1898 en bevond zich voorheen aan de Rue des Comédiens.



Linker foto: het eerste ASLK gebouw aan de Wolvengracht 46b.
Rechter foto: het nieuwe ASLK gebouw op de hoek van de Zilverstraat en de Kreupelenstraat.

Het eerste gebouw van de ASLK werd gebouwd tussen 1889 en 1893 aan de Wolvengracht 46b door architect Henri Beyaert. Dit gebouw werd verder afgewerkt voor appartementen door Albert Chambon in de periode 1910-1918.

In de periode 1901-1904 werd er op de hoek van de Zilverstraat en de Kreupelenstraat een nieuw kantoor gebouwd door Henrie Van Dievoet. Dit gebouw werd in 1930-1934 verbouwd door Alban Chambon, de zoon van Albert Chambon.

De hoofdzetel van de ASLK kende verschillende locaties door de jaren heen. Het oorspronkelijke gebouw aan de Wolvengracht werd later uitgebreid met het kantoor aan de Zilverstraat en de Kreupelenstraat. Deze locaties speelden een belangrijke rol in de geschiedenis van de ASLK en de ontwikkeling van de financiële sector in Brussel.

Het gebouw aan de Kreupelenstraat werd uiteindelijk afgebroken, maar de exacte datum van afbraak is niet duidelijk. Het gebied is sindsdien herontwikkeld en het terrein werd omgevormd tot een modern stadsgebied met een mix van functies. Tegenwoordig vind je er onder andere commerciële ruimtes, kantoren en residentiële gebouwen. Deze herontwikkeling heeft bijgedragen aan de revitalisering van de buurt en biedt nu een levendige omgeving voor zowel werken als wonen.

Daarnaast zijn er ook groene zones en openbare ruimtes gecreëerd om de leefbaarheid van het gebied te verbeteren. Dit zorgt voor een aangename omgeving waar mensen kunnen ontspannen en genieten van de buitenlucht. De herontwikkeling van het terrein heeft dus niet alleen gezorgd voor nieuwe economische mogelijkheden, maar ook voor een verbetering van de levenskwaliteit in de buurt.



MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE
ET DES TRAVAUX PUBLICS
PONTES ET CHAUSSEES
ADMINISTRATION DES PONTS ET CHAUSSEES ET DES MINES.

Réquisitoire N°

Les objets ci-après détaillés sont expédiés, par les soins du chemin de fer de l'Etat, aux conditions de ses règlements et avec une réduction de 50 p. c. sur les prix fixés par les tarifs des marchandises.

Le soussigné reconnaît avoir reçu en bon état les objets désignés au présent réquisitoire.	COLIS.				DESIGNATION DES OBJETS. (Contenu et valeur.)	Tarif adopté.
	Désignation.	Nombre.	Marque.	Poids. par colis kilos. total kilos.		
Le 18 (Signature.)	Boite	1	70041		Un nouveau à biter vari avec l'ancien (160)	
	Boite	1				
	2 colis					

Bruxelles le 7 Septembre 1898
(Signature.)

BRUXELLES-BOITEUX
-7 SEPT 1898

Type BB003
Verzendingsformulier van 7 september 1898 van het Ministerie van Openbare Werken naar Oostende.

BRUXELLES - CHARTREUX

BRUSSEL - KARTHUIZERSTRAAT

Het voormalige station 'Bruxelles-Chartreux', gelegen aan de Kartuijerstraat nr. 70, diende als stadsontvangerij van de Staatsspoorwegen. Het station werd geopend op 1 november 1862 en werd voornamelijk gebruikt voor het vervoer van pakjes en militaire voorraden. Het station werd uitsluitend bediend door goederentreinen.

In de richting van de Pléinckxstraat bevond zich het hoofdgebouw, met kantoren aan de rechterkant en de woning van de stationschef aan de linkerkant. Aan de kant van de Rue des Chartreux, nr. 70, waren er loodsen met losperrons.

Er werden drie bouwaanvragen ingediend voor het station:

- Voor het hoofdgebouw, getekend in 1884-1885 door Wisselez (afdelingshoofd).
- Voor de linkerloods, ontworpen door H. Fouquet (hoofdarchitect) in 1886.
- Voor de rechterloods, ingediend in 1894-1895.

De gevels van het station waren ontworpen in een eclectische stijl, met baksteen als hoofdmateriaal en veelvuldig gebruik van arduin voor onder andere de plinten, strijklijnen, friezen en pilasters.

Kantoren:

Het kantoorgebouw had twee verdiepingen en vijf traveeën onder een zadeldak. De gevel was sterk gestructureerd en onderbroken door pilasters. Grote schietgaten met sleutel, uitstekende dorpels en gelambriseerde borstweringen in reliëf: laag en gelambriseerd op de begane grond, gewelfd op de verdiepingen. De deuren bevonden zich in de eindtraveeën, waarbij de rechterdeur was gewijzigd onder een I-vormige latei. De iets terugliggende centrale travee droeg de inscripties "CHEMINS DE FER DE L'ETAT / STAATSSPOORWEGEN" en werd bekroond door een driehoekig fronton.

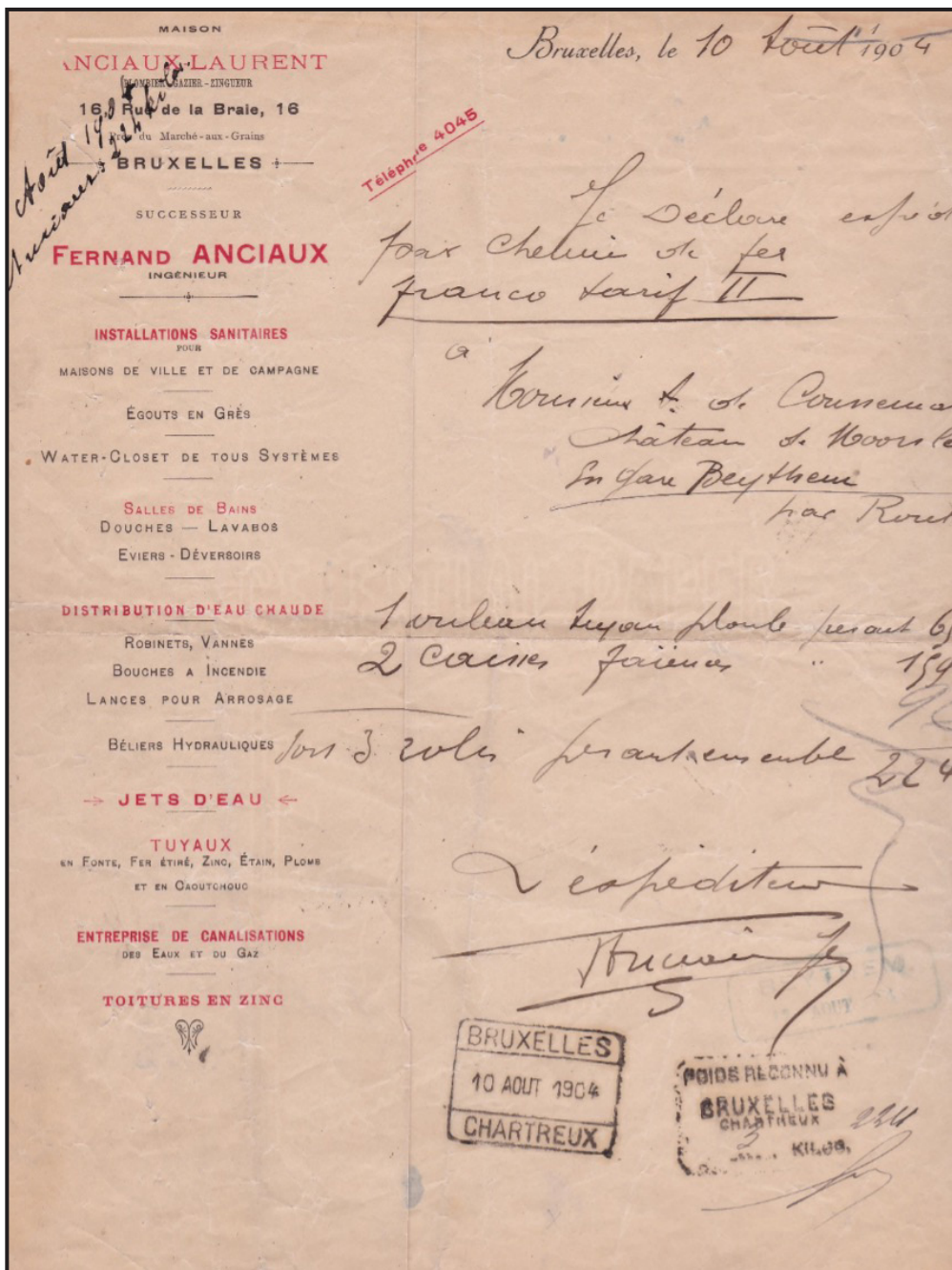
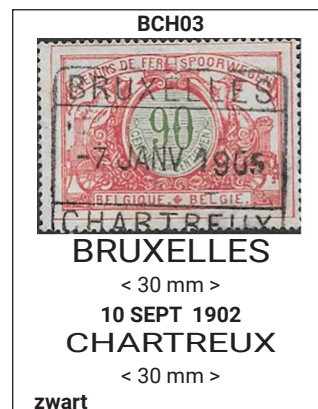
Stationschefwoning:

De woning van de stationschef had drie verdiepingen en twee ongelijke traveeën onder een met leien gedekt mansarddak. In de nis van de brede rechtertravee bevond zich een eerste verdieping met balkon op consoles en ijzeren hekwerk tussen dobbelstenen. De tweede verdieping werd geflankeerd door zware pilasters en verlicht door gemetselde ramen. Op de begane grond bevond zich links een deur onder een gebogen fronton en een laag venster. De verdiepingen hadden rechthoekige vensters: onder hoofdgestel op de eerste verdieping en onder doorlopende druiplijst op de tweede verdieping. De kroonlijst rustte op modillions met zijprojectie. Er was een stierenhoof links en een dakkapel rechts.

Loods:

De loods had één bouwlaag en acht traveeën, oorspronkelijk tien traveeën. De neoclassicistische hoekgevel had een hoge plint. De eindtraveeën en twee uitspringende centrale traveeën werden geflankeerd door Toscaanse pilasters. De loods had getoogde tralievensters en axiale portalen onder getoogde geprofileerde sierlijsten op bovendorpels. In de eindtravee bevond zich een grote koetspoort onder een I-vormige latei, ter vervanging van de oorspronkelijke deur en raam sinds 1925. De loods werd bekroond door een fries met opschriften (zie kantoren) en een blinde zolder. In het interieur waren er twee afzonderlijke loodsen met één gang onder een dakconstructie in Polonceaustijl (een type dakconstructie uit de 19e eeuw, ontwikkeld door de Franse ingenieur Camille Polonceau, waarbij met een lichte ijzeren of houten spant grote ruimtes overspannen konden worden, veel gebruikt in stations, fabrieken en markthallen) met dakramen en verhoogde laadperrons.

Het station werd in 1991 gesloopt, met uitzondering van de woning en de gevel aan de Rue des Chartreux. Het terrein werd herontwikkeld en kreeg een nieuwe bestemming, waarbij het gebied nu een mix van commerciële ruimtes, kantoren en residentiële gebouwen biedt. Deze herontwikkeling heeft bijgedragen aan de revitalisering van de buurt en biedt nu een levendige omgeving voor zowel werken als wonen.



BCH01

Verzendingsdocument van 10 augustus 1904 met weegstempel uit 'Bruxelles-Chartreux'.

BRUXELLES - SAINT-JOSSE-TEN-NOODE
BRUSSEL - SINT-JOOST-TEN-NODE

wordt 'Brussel Leuvenschen Steenweg' (zie volgende pagina)

Het stadskantoor en stationsontvangerij 'Bruxelles-Saint-Josse-ten-Noode' opende op 1 mei 1864. Vanaf 8 mei 1865 was het gevestigd in het station aan de Leuvense Steenweg.

Op de volgende pagina vindt u verdere details voor dit station op de Leuvense Steenweg.

BSJ01

BRUXELLES
< 28 mm >
28 MAI 1897
ST JOSSE-TEN-NOODE
hoogte letters onderste lijn:
3 mm
< 31 mm >
zwart

BSJ02

BRUXELLES
< 28 mm >
3 DECE 1904
ST JOSSE-TEN-NOODE
hoogte letters onderste lijn:
2 mm
< 32 mm >
zwart

BSJ03

BRUXELLES
< 28 mm >
8 OCTO 1903
ST JOSSE-TEN-NOODE
S, J en N grotere letters
< 32 mm >
zwart

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

TARIF N° (1) 2 — TARIF N° (1)

STATION D'EXPÉDITION. — Station van afzending. STATION DE DESTINATION. — Station van bestemming.

Bruxelles Beythem

M (2) Bureau de Courmayer
à son Château de Marsde
Bureau constant Beythem

31 OCTO 1897

ST JOSSE-TEN-NOODE

Vous recevrez les articles et après désignés aux conditions du tarif (4) et si nécessaire les pouvoirs nécessaires pour la courtoisie des colis.

Marques et numéros des colis.	Nombre de colis.	Nature de l'emballage.	NATURE DU CONTENU DES COLIS.	Poids brut en kilogrammes.	Poids à l'usage en kilogrammes.	Documents annexés.
Merken en nummers der colli.	Aantal colli.	Aard der verpakking.	AARD VAN DEN INHOUD DER COLLI.	Ruwe kilo grammen.	Ten bezoch ten gewicht in grammen.	Bijgevoegde bescheiden.
BF 1	2	Cayles	Vitrines			
2			fragiles			

DETAIL DES FRAIS. — OMSTANDIGE OPGAVE DER KOSTEN.

FR.	C.
Débours (Voorschot)	
Remboursement (Terugbetaling)	
Frais de retour d'argent (Kosten van terugzending van geld)	
Taxe supplémentaire pour débours (Bijkosten voor voorschot)	
Frais de transport (Vracht op 't goet)	
Taxe à la valeur (Taxe sur la valeur)	
Enregistrement (Inschrijving)	
Prise à domicile (Afhaal)	
Remise à domicile (Bestelling)	
Taxe de déclaration d'intérêt à la livraison (Prestie voor verklaring van belang bij de aflevering)	
Frais de désinfection (Kosten van ontsmetting)	
AUTRES FRAIS (Andere kosten)	
TOTAL (Totaal)	4/0

DECLARATION DE RESPONSABILITE. — Je soussigné, exonère le chemin de fer de toute responsabilité pour les conséquences résultant (S) de la responsabilité des colis.

SIGNATURE DE L'EXPÉDITEUR (Handtekening des afzenders):

Bruxelles, le 31 Octobre 1897

Chateau de Marsde

Mme Courmayer

132 KILOG.

(1) Indiquer à la main, selon le cas, « Tarif n° 1 (express) », « Tarif n° 2 (service accéléré) », « Tarif n° 4 », « Tarif n° 5 (grande vitesse) », ou « Tarif n° 6 (grande vitesse) ». — Pour les autres renseignements, voir au verso.

(1) Bijgeschrijven, volgens het geval, « Tarif n° 1 spoedverzendingen », « Tarif n° 2 (sneldient) », « Tarif n° 4 », « Tarif n° 5 (als ijlgood) » of « Tarif n° 6 (als ijlgood) ». — Andere verwijzingen, zie achterzijde.

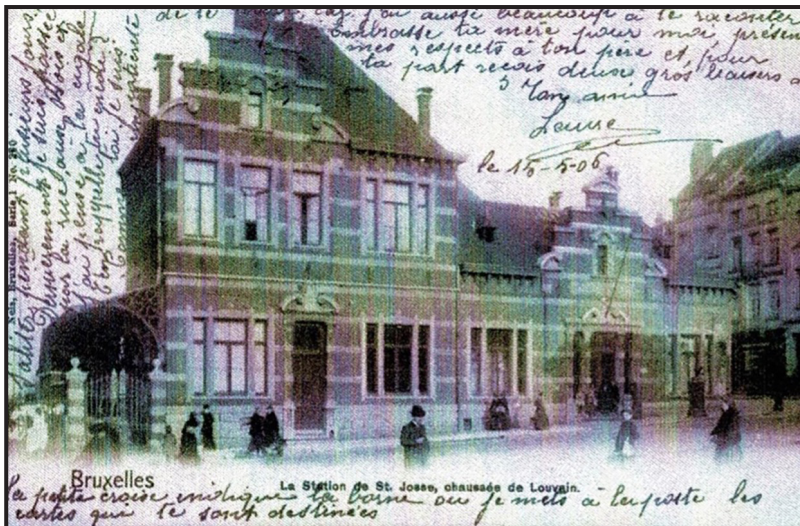
Type BSJ01

Vrachtbrief verzonden in 'Saint-Josse-ten-Noode' naar Moorslede met octagonale aankomststempel BEYTHEM, station van de private spoorwegmaatschappij de Flandre Occidentale (FO).

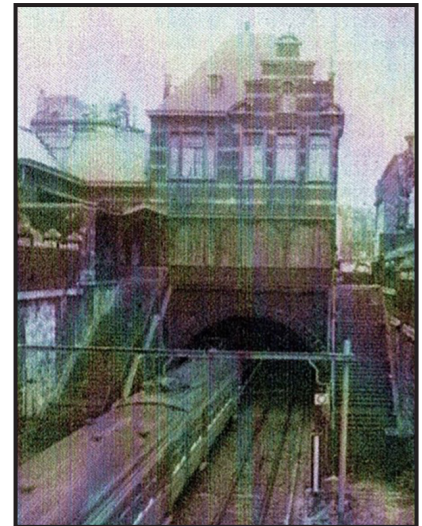
BRUXELLES - GARE DE LA CHAUSÉE DE LOUVAIN

BRUSSEL - LEUVENSCHEN STEENWEG

Het spoorwegstation 'Bruxelles-Gare de la Chaussée de Louvain' in St. Josse Ten Noode ter hoogte van de Taciturne straat opende op 8 mei 1865 als een spoorweghalte langs de steenweg van Brussel naar Leuven. Het stationsgebouw werd in 1885 opgericht op een voormalig schietterrein van het Belgische leger. Het werd beheerd door Rue Rogiers. Vanaf 1884 was de halte open voor goederen tot 50 kg en vanaf 5 september 1889 tot 200 kg. De halte werd opgeheven in 1919 en definitief gesloten in 1924. Hoewel het stationsgebouw al geruime tijd gesloten is, is het vrij intact bewaard gebleven.



De voorgevel van het station, circa 1900.



Zicht op de sporen, circa 1960.

Het gebouw bestaat uit twee vleugels en is gebouwd in eclectische stijl met elementen uit de Vlaamse neorenaissancestijl en de neobarok. In de linkervleugel, die over de spoorweg is gebouwd, bevonden zich de woning en het kantoor van de stationschef, samen met de wachtzaal voor de treinreizigers in derde klasse. In de rechtervleugel bevonden zich de inkomhal, de wachtzalen voor de eerste en tweede klasse, het post- en telegraafkantoor en een magazijn. De twee perrons, die in openlucht lagen, waren bereikbaar via trappen vanaf een overdekte loopbrug die over de spoorwegtunnel liep.

In 1924 werd het station gesloten en in 1975 werd de rechtervleugel van het stationsgebouw inwendig verbouwd, waarbij de toegang tot de sporen werd dichtgemaakt. Sinds 1996 is het stationsgebouw een beschermd monument. Tot het einde van de twintigste eeuw waren er handelszaken gevestigd. Na de restauratie van het gebouw door de gemeente, is er Jazz Station, een ontmoetingscentrum voor jazzmusici, gevestigd. Het gebouw werd ingehuldigd op 30 september 2005 door minister-president van het Brussels Gewest Charles Picqué en burgemeester Jean Demanhez.



BRUXELLES - DUQUESNOY

BRUSSEL - DUQUESNOY

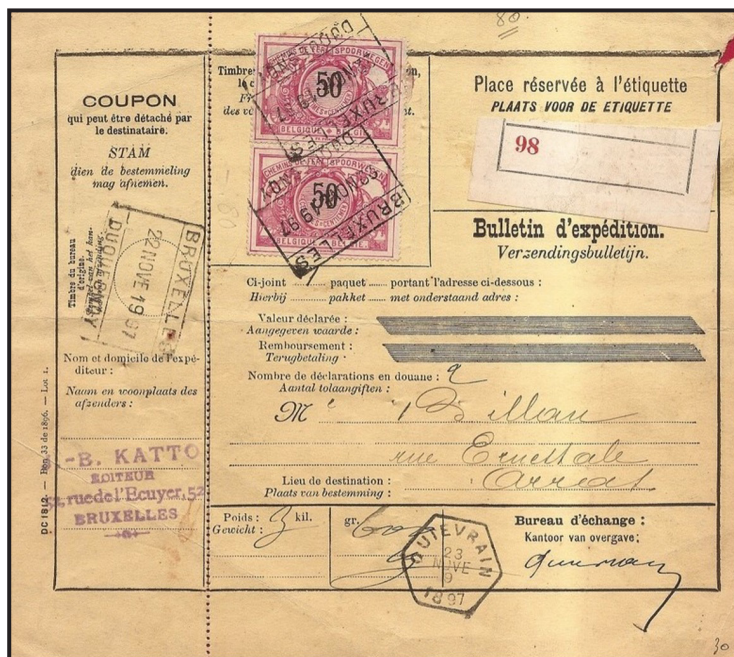
Het spoorwegstation 'Bruxelles-Duquesnoy' was een klein, relatief onbekend station in het centrum van Brussel. Het station werd geopend op 15 mei 1857 (volgens de lijst van Bellinghen), en speelde een belangrijke rol in de beginjaren van het spoorwegnetwerk in België.



Het station 'Brussel-Duquesnoy'.

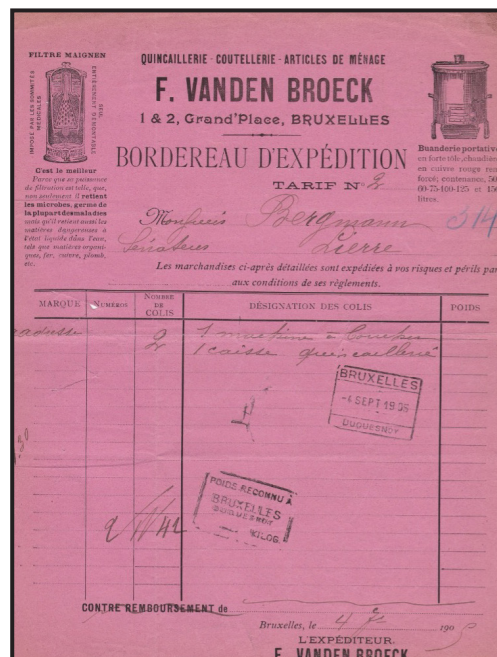
Het station bevond zich nabij de huidige Kunstberg (Mont des Arts), dicht bij het stadscentrum en andere belangrijke infrastructuur. Het station was bedoeld als een lokaal station voor passagiersverkeer, maar had ook een rol in het goederenvervoer. Door de herstructurering van het spoorwegnetwerk en de concentratie van treinverkeer op grotere stations zoals 'Brussel-Centraal', verloor het station geleidelijk aan belang. Het was strategisch gelegen nabij belangrijke culturele en administratieve gebouwen, wat het een cruciale rol gaf in de vroege ontwikkeling van het spoorwegnetwerk in Brussel. Ondanks zijn aanvankelijke belang, werd het station uiteindelijk overschaduwd door grotere en meer centraal gelegen stations, wat leidde tot zijn geleidelijke afname in gebruik en uiteindelijk sluiting.

BDQ01 BRUXELLES < 30 mm > 21 SEPT 8 994 DUQUESNOY < 30 mm > zwart	BDQ02 BRUXELLES < 30 mm > 18 OCTO 1893 DUQUESNOY < 26 mm > zwart	BDQ06 BRUXELLES < 30 mm > 7 JUN 1902 DUQUESNOY < 23 mm > zwart	BDQ07 BRUXELLES < 30 mm > 17 MAI 1904 DUQUESNOY < 21 mm > zwart
--	---	---	--



BDQ02

Pakket verzonden op 23 november 1897 van 'Bruxelles-Duquesnoy' via overdraagkantoor Quievrain naar Arras.



BBDQ03

Vrachtbrief met weegstempel verstuurd van 'Bruxelles-Duquesnoy' naar Lier.

BRUXELLES - GRAND HÔTEL

Volgens dienstorder nr. 14 van de spoorwegen, gedateerd 22 mei 1907, bestond er een bureau 'Bruxelles-Grand Hôtel' dat treinkaartjes afgaf en goederen bevrachtte. Dit bureau was gelegen aan de Boulevard Anspach en werd beschouwd als een aanvullend loket van 'Bruxelles-Nord'.



Zicht op 'Le Grand Hôtel' en de Boulevard Anspach.



Het bureau vergemakkelijkte het treinverkeer voor gasten van het Grand Hôtel en de omgeving. Het bood een handige service voor reizigers die in het hotel verbleven, waardoor ze gemakkelijk treinkaartjes konden kopen en hun goederen konden verzenden zonder naar het hoofdstation te hoeven gaan. Dit was vooral nuttig voor zakenreizigers en toeristen die in het centrum van Brussel verbleven.

Het 'Grand Hôtel' zelf was een luxueus hotel dat bekend stond om zijn elegante architectuur en uitstekende voorzieningen. Het was een populaire bestemming voor zowel binnenlandse als internationale gasten. Het bureau 'Bruxelles-Grand Hôtel' droeg bij aan de reputatie van het hotel door een naadloze reiservaring te bieden aan zijn gasten. De geschiedenis van het bureau 'Bruxelles-Grand Hôtel' herinnert ons aan een tijdperk waarin reizen en gastvrijheid nauw met elkaar verweven waren.

BRUXELLES - ENTREPÔT

BRUSSEL - STAPELPLAATS

Het spoorwegstation 'Bruxelles-Entrepôt' was een belangrijk knooppunt voor goederenverkeer in Brussel. Volgens het jaarverslag van de spoorwegen van 1866 was er in 'Bruxelles-Entrepôt' enkel goederenverkeer. Het station speelde een cruciale rol in het transport van goederen, vooral vanwege de strategische ligging in de nabijheid van de haven en andere belangrijke infrastructuur.



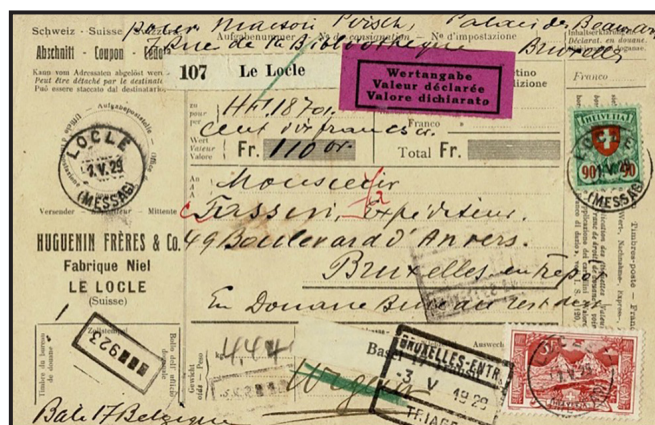
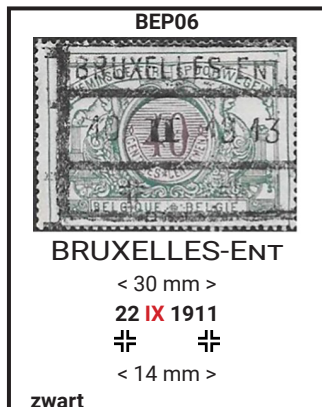
Het tweede station 'Bruxelles-Entrepôt' aan de Havenlaan.

Op 1 december 1907 werd er een geheel nieuw station 'Bruxelles-Entrepôt' geopend aan de Havenlaan, langs het kanaal van Brussel (ook bekend als het Kanaal Charleroi-Brussel), volgens dienstorder nr. 42 van de spoorwegen van 28 november 1907. Het werd gebouwd tussen 1904 en 1907 volgens de plannen van architect Ernest Van Humbeek. Het werd ontworpen in een neoklassieke bouwstijl, gekenmerkt door symmetrische vormen en een monumentale uitstraling. De gevels waren rijkelijk versierd met ornamenten en zuilen, wat het gebouw een statige en imposante uitstraling gaf. De ligging aan de Havenlaan, langs het kanaal van Brussel, was strategisch gekozen om de verbinding met de haven en andere transportinfrastructuur te optimaliseren.

Het oude Entrepot werd gefuseerd met 'Bruxelles-Bassin' en ging verder onder laatstgenoemde naam. Het nieuwe Entrepot was uitsluitend open voor goederen onder douaneversluiting, zowel bij aankomst als bij vertrek. Dit betekende dat alle goederen die via dit station werden vervoerd, onderworpen waren aan douanecontroles.

Het station 'Bruxelles-Entrepôt' speelde een belangrijke rol in de economische ontwikkeling van Brussel, vooral in de late 19e en vroege 20e eeuw. Het diende als een cruciaal knooppunt voor de distributie van goederen, zowel binnen België als internationaal. De fusie met 'Bruxelles-Bassin' en de opening van het nieuwe station in 1907 markeerden een belangrijke fase in de modernisering en uitbreiding van het spoorwegnetwerk in Brussel.

In het jaar 2000 werd het station gerestaureerd en kreeg het de naam 'Koninklijk Pakhuis'. Het gebouw, aan de oevers van het kanaal en in de nabijheid van het 'Noordstation', heeft een ideale ligging in het historische centrum van Brussel. De herbestemming omvatte niet alleen kantoorruimtes, maar ook ruimtes voor culturele evenementen. Deze evenementen variëren van kunsttentoonstellingen en muziekconcerten tot theaterproducties en literaire avonden, waardoor het gebouw een levendige en dynamische ontmoetingsplaats is geworden voor zowel lokale bewoners als bezoekers.



BEP16

Een vervoerdocument tegen terugbetaling vanuit Zwitserland naar "Bruxelles-Entrepôt".

BEP17

PAYS D'ORIGINE GRANDE BRETAGNE. C. CUSTOMS DECLARATION (DECLARATION EN DOUANE.) M.—No. 121

Name of Addressee—M. *menon moral muel*

Parcels (Civis postaux)		Contents (Description des contenus)	Value of Contents (Valeur)	Weight (Poids)	
Number (Nombre)	Description (Description)	To be described, if possible, in both French and English. The nature and value of the contents should be accurately stated. Understatement of the nature or failure to describe them fully, may result in the seizure of the parcel.	£ s. d.	Gross (brut)	Net (net)
				lb. oz.	lb. oz.
1	<i>1/20</i>	<i>1/20</i>	4	1	4
	<i>1 costume en laine pour homme</i>				

Date *my 26* 1911

Signature of Sender (Nom de l'expéditeur): *H. J. J. J.*

BEP17

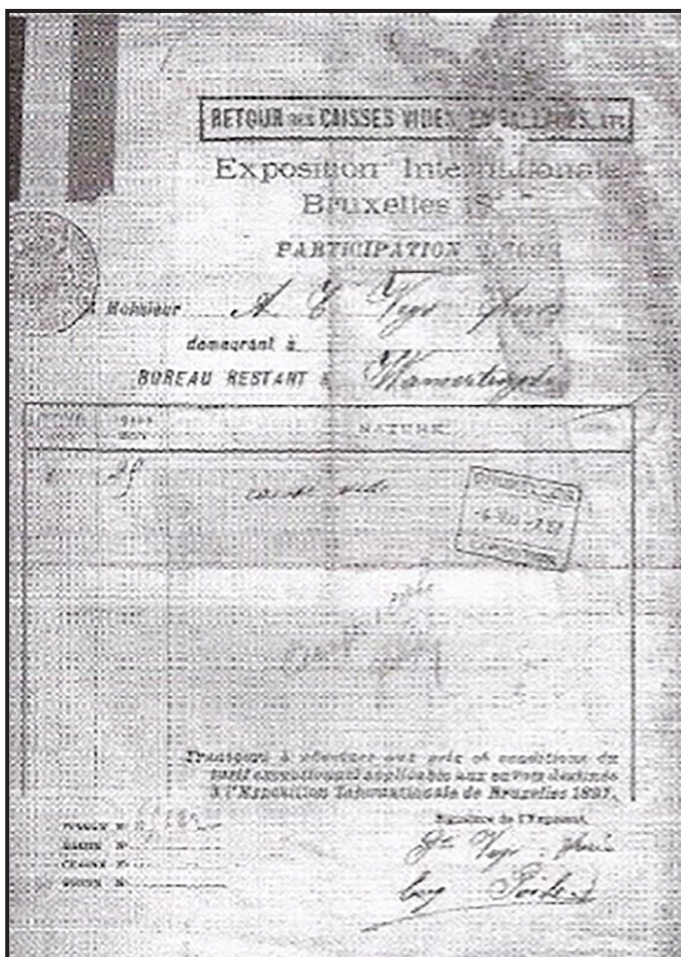
Een douanedocument voor invoer vanuit Groot-Brittannië naar 'Bruxelles-Entrepôt'.

BRUXELLES - EXPOSITION BRUSSEL - TENTOONSTELLING

Het station 'Bruxelles-Exposition' werd op 9 maart 1896 (Ods¹ 39 van 7 maart 1896) in gebruik genomen als een verbinding met het station Etterbeek naar de "Exposition au Parc du Cinquantaire à Bruxelles". Dit station was provisorisch en enkel open voor goederenverkeer voor de tentoonstelling. In Etterbeek werd daarnaast ook een tijdelijk station aangelegd voor de overgave van de wagons, genaamd 'Etterbeek-Formation'.

Op 21 maart 1898 (Ods 58 van 18 maart 1898) werd 'Bruxelles-Exposition' een tijdelijke halte onder Etterbeek. Het station 'Etterbeek-Formation' werd een dépendance van Etterbeek en werd gesloten op 16 juli 1898 (Ods 151 van 30 juni 1898). Het station speelde een belangrijke rol tijdens de "Brussels International Exposition" van 1897, ook bekend als de Wereldtentoonstelling te Brussel. Deze tentoonstelling vond plaats van 10 mei 1897 tot 8 november 1897 en trok ongeveer 7,8 miljoen bezoekers. De belangrijkste locaties van de tentoonstelling waren het Parc du Cinquantaire en een koloniale sectie in de voorstad Tervuren. Het station 'Bruxelles-Exposition' was essentieel voor het transport van goederen naar de tentoonstellingen, waardoor het een cruciale rol speelde in de logistiek en het succes van deze grote evenementen.

Voor deze wereldtentoonstelling werd de "Propagandautgifte voor de wereldtentoonstelling in Brussel" uitgegeven. (OCB-reeks nrs. 71 t.e.m. 73)



Type BEX01

Een vrachtbrief van 'Bruxelles-Exposition' voor het terugzenden van leeggoed naar Vlamertinghe.



zwart

¹ "Ods" staat voor "Ordre de Service", vrij vertaald als dienstorder. Dit zijn officiële documenten die door spoorwegmaatschappijen werden uitgegeven om wijzigingen in dienstregelingen, stationsoperaties of andere operationele zaken te communiceren.

BRUXELLES (HB)

BIJKANTOOR BRUXELLES - QL OP DE PLACE ROYALE

Het bijkantoor 'Bruxelles (HB)', vermoedelijk gelegen in het Hôtel de Belle-vue aan de Place Royale, diende als stadsontvangerij. Op een historische postkaart is te zien dat de spoorlijnen langs het hotel liepen. Voor het hotel stond een koets klaar om gasten van en naar het station te brengen, en een kruier stond vooraan om de bagage naar het station te vervoeren.



Het voormalige Hôtel Belle-Vue aan Paleizenplein 7 op de Kunstberg. Op de postkaart staat "Koningsplein", maar beide pleinen grenzen aan elkaar. Dat verklaart de verwarring over het adres.

Het bijkantoor speelde een belangrijke rol in het faciliteren van het vervoer van reizigers en hun bagage. Het bood een handige verbinding tussen het hotel en het station, wat vooral nuttig was voor gasten die met de trein reisden. De exacte openings- en sluitingsdatum van dit bijkantoor zijn niet duidelijk, maar het is waarschijnlijk dat het in gebruik was tijdens de hoogtijdagen van het spoorwegvervoer in Brussel.

Vandaag de dag bestaat het bijkantoor niet meer maar de omliggende infrastructuur is bewaard gebleven. In 1977 werd het voor het eerst een museum en vandaag speelt het BELvue Museum een belangrijke rol in het presenteren van de geschiedenis en cultuur van België. Het museum biedt een permanente tentoonstelling die inzicht geeft in de Belgische samenleving door middel van zeven sociale thema's: democratie, welvaart, solidariteit, pluralisme, migratie, taal en Europa. Deze thema's worden gepresenteerd met een moderne en interactieve opzet, waardoor bezoekers een beter begrip krijgen van België en de Belgische samenleving. Het BELvue Museum organiseert ook nog tijdelijke tentoonstellingen die verband houden met de geschiedenis, het erfgoed of de actualiteit van het land.



BRUXELLES - IXELLES BRUSSEL - ELSENE

Het spoorstation in Elsene, 'Bruxelles-Ixelles' werd geopend op 25 oktober 1855. In die tijd werd dit station voornamelijk gebruikt voor militaire doeleinden, vanwege de nabijheid van de artilleriekazerne en de paradeplaats. Na de Eerste Wereldoorlog werd deze kazene de Rolinkazerne genoemd naar de drie gesneubelde broers: Hippolyte, Louis en Gustave-Marc Rolin. Het was ook een aftakking van de lijn van Etterbeek naar Tervuren, die tussen 1881 en 1882 werd geopend.

Het station speelde oorspronkelijk een belangrijke rol in de Brusselse spoorverbindingen, maar werd in 1958 gesloten. Vandaag de dag is er geen operationeel treinstation meer in Elsene, hoewel het dichtstbijzijnde station, 'Germoir' / 'Mouterij', in 2015 werd geopend op lijn 161 als onderdeel van het Brussels voorstedelijk netwerk. Ook stations zoals 'Etterbeek' en 'Bruxelles-Luxembourg' liggen in de nabijheid en bieden goede verbindingen met het openbaar vervoer in en rond Elsene. Het station lag net op de gemeentegrens van Elsene en Etterbeek, en de stationsnaam werd 'Etterbeek' omdat dit toen belangrijker was vanwege de nabijgelegen kazene.

Het kleine, eclectische gebouw aan perron 4 is het allereerste station van Etterbeek en is tot op heden bewaard gebleven. Het werd gebouwd naar aanleiding van de opening van de lijn 'Brussel-Leopoldwijk' naar 'Tervuren' tussen 1877 en 1882. De plannen voor het station werden voorgesteld in Namen op 21 juni 1879 en goedgekeurd op 19 juli 1879. Het station werd opengesteld voor reizigers op 25 september 1880 en voor goederen op 15 oktober 1881 (studie Marc Moens).



Het eerste station van 'Etterbeek' aan perron 4,
Generaal Jacqueslaan 265.



De 'Gare de Bruxelles-Luxembourg' omstreeks 1900.

Volgens de lijst van Bellinghen was het een stadskantoor, geopend op 1 januari 1861 (Dienstorder 155 van 30 december 1861). Op 1 januari 1862 werd het postkantoor te Elsene, n° 14, Chaussée de Wavre, omgevormd tot stationsontvangerij. Ook in Molenbeek werd toen een goederenontvangstkantoor geopend. Het interne kantoor 'Bruxelles-Ixelles' werd per 1 december 1907 (Ods 41 van 21 november 1907) opgeheven. In de plaats daarvan kwam een nieuw hulpkantoor: 'Bruxelles Rue de la Régence'.

De uitbreiding van de stad Brussel en de aanleg van de lijn van 'Schaarbeek' naar 'Hal' leidden echter tot een uitbreiding van de stationsfaciliteiten en de bouw van een nieuw monumentaal gebouw, voltooid in 1906, in neo-Vlaamse renaissancestijl. Dit tweede station, naast de brug over de Ringlaan, had vier sporen en uitgebreide voorzieningen voor het lossen van goederen, aangezien het station van de Leopoldswijk verzadigd was. Het station staat dwars op de sporen, maar uiteraard op een hoger niveau. Een spoorwegkruising kwam uit op de kazernewijk. Een andere kruising met de lijn van Schaarbeek naar Hal gaf toegang tot het station 'Etterbeek-Cinquantenaire'. Dit station werd gebruikt als goederenstation voor de Wereldtentoonstelling van 1897. Er werd ook een spoorverbinding aangelegd vanuit Etterbeek voor de Wereldtentoonstelling van 1910.

Het tweede station werd tijdens een bombardement in 1943 beschadigd doch het bleef tot de jaren 1950 in gebruik. Toen werd besloten om het gebouw af te breken en te vervangen door de huidige lokkettenzaal.

Het station 'Etterbeek' was oorspronkelijk een belangrijk knooppunt in de Brusselse spoorverbindingen. De lijn van Etterbeek naar Tervueren was een aftakking van de spoorlijn die door het station 'Gare de Bruxelles-Luxembourg' liep. Dit station, gelegen in de Leopoldwijk, speelde een cruciale rol in het spoorwegnetwerk van Brussel. Door de verzadiging van 'Bruxelles-Luxembourg' werden de stationsfaciliteiten in Etterbeek uitgebreid, waardoor Etterbeek een belangrijkere rol kreeg in het goederenvervoer en de verbindingen met andere delen van Brussel.

In de onmiddellijke omgeving van het station vinden we vandaag de universiteitscampus van de VUB en die van de ULB terug. De aanwezigheid van het treinstation 'Etterbeek' is cruciaal voor het dagelijkse leven van veel studenten en medewerkers van de universiteit.



Het tweede station van 'Etterbeek' op de grens van 'Ixelles', gezien vanop de perrons.



Het tweede station van 'Etterbeek', gezien van de voorkant.



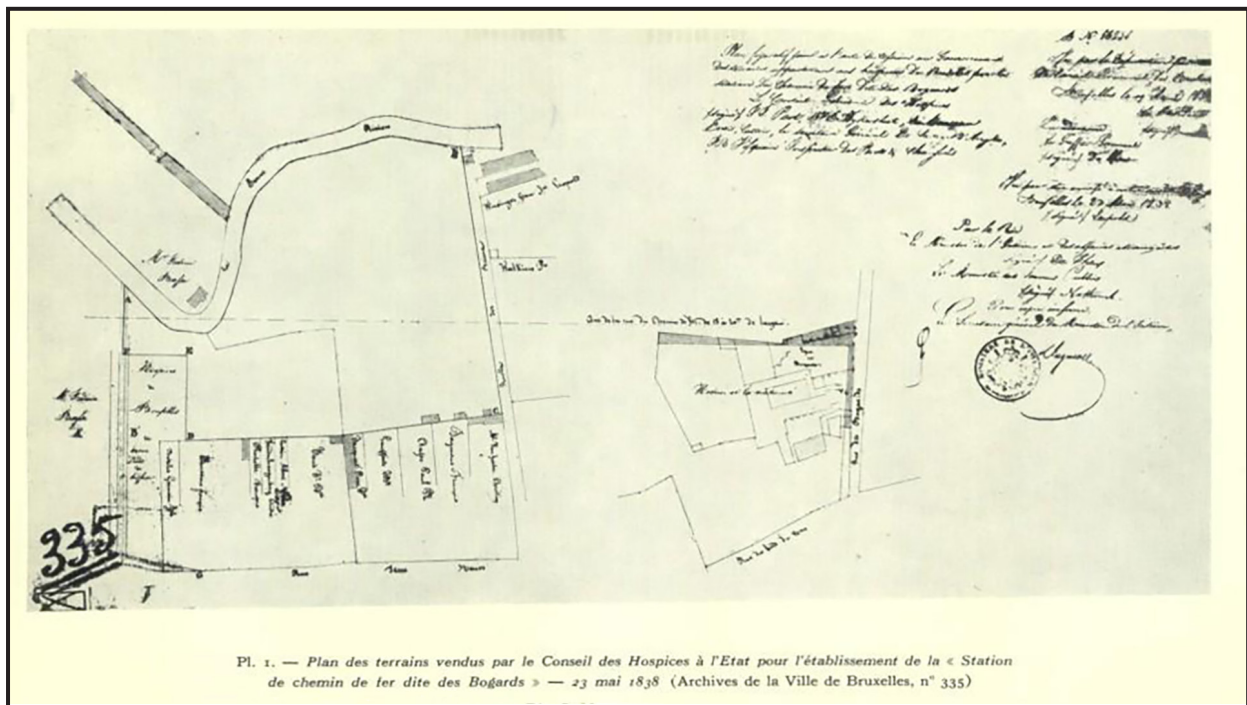
De reensporen in 'Ixelles' met het station 'Gare de Bruxelles-Luxembourg'.



BRUXELLES - MIDI

BRUSSEL - ZUID

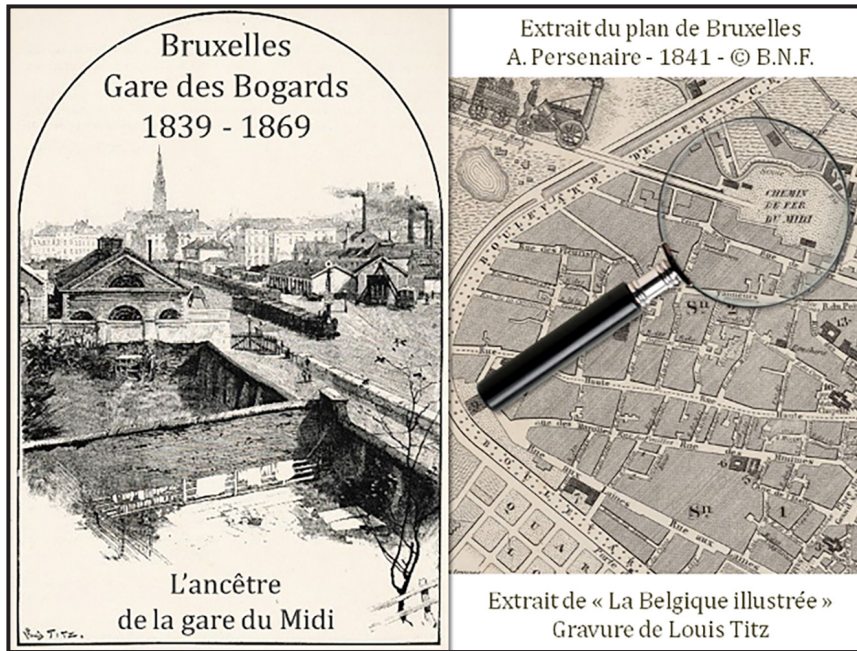
Op de plaats van de huidige Rouppeplein (Place Rouppe) lag een vierkant plein dat vanaf 1839 het vertrekpunt was van de eerste Belgische spoorlijn naar het zuiden (Lijn Brussel-Tubeke). Om precies te zijn werd het station op 18 mei 1840 geopend voor het publiek en werd het plein uiteindelijk ingehuldigd op 26 september 1841. Het werd toen 'Bogaardenstation' ('Station des Bogards') genoemd, naar een religieuze orde waarvan het klooster op deze plek stond.



Het plan van de gronden die verkocht werden voor de bouw van het 'Bogaardenstation'.



Het 'Bogaardenstation'.



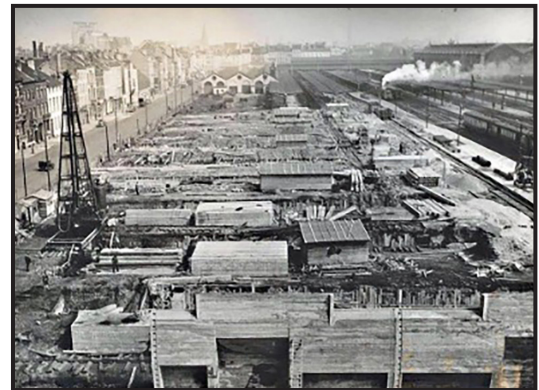
Door de toename van het treinverkeer werd besloten het station uit het centrum te verplaatsen naar de gemeente Sint-Gillis. De afbraak van het station bood de gelegenheid om de wijk, die vaak overstroomd werd door de rivier de Zenne, te saneren en een majestueuze omgeving te creëren.

Op de plaats van de in onbruik geraakte sporen werd een brede laan aangelegd, de Drève du Midi, de huidige Avenue de Stalingrad. De enige nog overgebleven naam die verwijst naar het oude station is de Rue des Bogards.

Het nieuwe station, omgedoopt tot 'Gare du Midi', bleef een eindstation en werd ingehuldigd op 6 november 1869. Het was een monumentaal gebouw in neoklassieke stijl, ontworpen door architect Auguste Payen (1801-1877), een van de eerste architecten die door de Belgische Spoorwegen werd aangesteld in 1841. (studie Marc Moens)



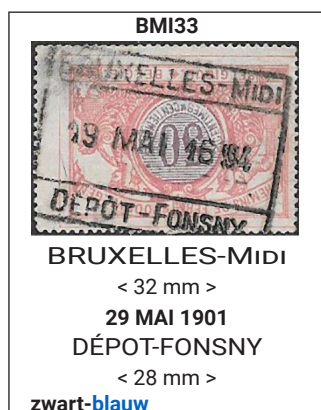
Het oude station 'Bruxelles-Midi' aan het Grondwetsplein.



Het 'Zuidstation' tijdens de werken voor de de aanleg van de noord-zuidverbinding in 1948.

Tot het begin van de 20e eeuw bleef 'Bruxelles-Midi' een kopstation. Door de groei van het treinverkeer en de wens om de noordelijke en zuidelijke stations van Brussel te verbinden, ontstond het idee van een noord-zuidverbinding dwars door het stadscentrum. De werken aan deze verbinding begonnen in 1911, maar werden door de twee wereldoorlogen pas in 1952 voltooid. Met de opening van de 'Jonction Nord-Midi' in 1952 werd 'Bruxelles-Midi' een doorgaand station: treinen konden nu rechtstreeks van het 'Noordstation' via het 'Centraal Station' naar het 'Zuidstation' rijden. Deze ingreep maakte van 'Bruxelles-Midi' het belangrijkste spoorwegknooppunt van België, met 22 sporen en een directe aansluiting op het internationale netwerk. In de jaren 1990 werd het station verder uitgebreid en gemoderniseerd, onder andere om de komst van hogesnelheidstreinen zoals Thalys (nu Eurostar) en ICE mogelijk te maken. Sinds 1994 beschikt 'Bruxelles-Midi' over een aparte internationale terminal, waar treinen naar onder andere Londen, Parijs, Amsterdam, Keulen en Frankfurt vertrekken.

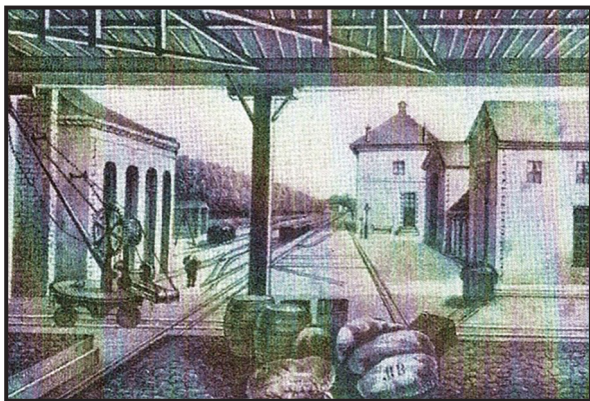




BRUXELLES - NORD

BRUSSEL - NOORD

Het eerste station 'Bruxelles-Nord' werd geopend op 5 mei 1835. Dit station speelde een cruciale rol in de vroege ontwikkeling van het Belgische spoorwegnetwerk. Het oorspronkelijke gebouw was ontworpen in een neoklassieke stijl, gekenmerkt door symmetrische vormen, zuilen en een imposante gevel die de grandeur van die tijd weerspiegelde. Het eerste station was een kopstation. In de beginjaren kwamen de treinen voornamelijk uit steden zoals Mechelen en Antwerpen.



Het station 'Bruxelles-Nord'.
(lithografie spoorwegmuseum)



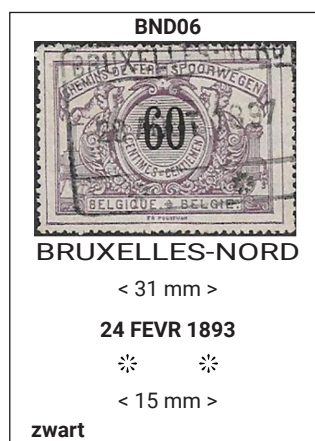
Het station 'Bruxelles-Nord' omstreeks 1900.



Een stoomtrein dwarst de Rue du Progrès.

Het station 'Bruxelles-Nord' was strategisch gelegen aan de Rue du Progrès, een brede verbindingsstraat, aangelegd in 1840 langs de westzijde van het oude Noordstation. Bij de afbraak ervan in 1956 en de gelijktijdige aanleg van het Noordplein tegenover het nieuwe station onderging de straat talrijke wijzigingen zowel aan haar oorspronkelijke bebouwing als aan haar tracé. In 1973 gebeurde er een hele reeks afbraakwerken om plaats te ruimen voor de bouw van de ondergrondse premetro.

Op 5 oktober 1952 werd een nieuw station geopend om te voldoen aan de groeiende behoeften van de stad en haar inwoners. Dit nieuwe station was geen kopstation meer, waardoor treinen door het station konden rijden. In het jaarverslag van de spoorwegen van 1957, op pagina 18, wordt vermeld: "In het station 'Bruxelles-Nord' zijn alle voor het publiek toegankelijke lokalen thans voltooid en in dienst genomen. Het restaurant werd in mei 1957 geopend; een administratief gebouw voor allerlei gebruik wordt nog opgetrokken."





BND26



BRUXELLES-NORD

< 32 mm >

18 OCTO 1920



< 18 mm >

zwart

BND33



BRUXELLES-NORD

< 32 mm >

20 FEVR 1915

C RECETTES 3

zwart

BND34



BRUXELLES-NORD

< 29 mm >

1 AUG 1907

C RECETTES 4

zwart

BND35



BRUXELLES-NORD

< 31 mm >

21 NOVE 1899

C RECETTES 5

zwart-blauw

BND38



BRUXELLES-NORD

< 31 mm >

11 JANV 1919

C RECETTES ???

schuine druk

blauw

BND42



BRUXELLES-NORD

< 31 mm >

28 DECE 1902

N° 2

zwart

BND45



BRUXELLES-NORD

< 31 mm >

27 MARS 1919

FACTEUR N° 1

< 26 mm >

zwart

BND46



BRUXELLES-NORD

< 31 mm >

27 MARS 1919

FACTEUR N° 2

< 26 mm >

zwart

BND47



BRUXELLES-NORD

< 31 mm >

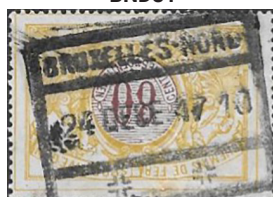
28 AVRIL 1919

FACTEUR N° 3

< 26 mm >

zwart

BND81



BRUXELLES-NORD

< 28 mm >

8 DECE 1910



< 13 mm >

zwart

BND82



BRUXELLES-NORD

< 30 mm >

15 DECE 1907



< 14 mm >

zwart

BND83



BRUXELLES-NORD

< 32 mm >

24 MAI 1910



< 20 mm >

zwart

BND84



BRUXELLES-NORD

< 29 mm >

27 SEPT 1910



< 17 mm >

zwart

BND91



BRUXELLES-NORD

< 30 mm >

25 SEPT 1912



< ? mm >

zwart

BND92



BRUXELLES-NORD

< 31 mm >

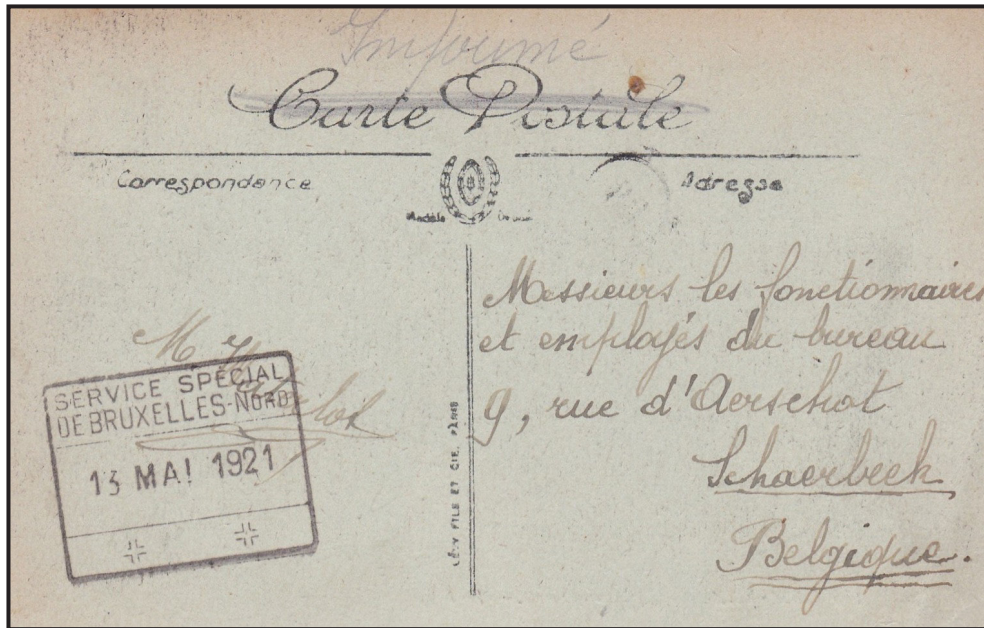
20 AUG 1908

RUE DU PROGRÈS

< 31 mm >

zwart

BRUXELLES - NORD SERVICE



Zichtkaart verzonden als drukwerk van een speciale dienst naar de bedienden van het station 'Schaarbeek'.

BRUXELLES - PLACE LIEDTS BRUSSEL - LIEDTSPLEIN

Station 'Bruxelles-Place Liedts' werd geopend op 1 maart 1899. Het station was gelegen op en rond het Liedtsplein, in de gemeente Schaarbeek, Brussel. Het lag dicht bij de spoorlijnen die via Schaarbeek naar andere delen van België gingen. Hoewel het station zelf nooit een hoofdspoorstation werd, bood het aansluiting op lokale transportmiddelen.

Het station 'Bruxelles-Place Liedts' is niet meer in gebruik als spoorweghalte. Het exacte sluitingsjaar is niet duidelijk, maar het station verloor geleidelijk aan zijn functie naarmate de spoorweginfrastructuur in Brussel werd gemoderniseerd en gecentraliseerd. Tegenwoordig is het Liedtsplein een belangrijk verkeersknooppunt en een geplande locatie voor een nieuw metrostation op lijn 3 van de Brusselse metro. Door technische en politieke problemen is de bouw van het station echter nog niet gestart, en wordt de opening pas na 2035 verwacht.



BRUXELLES - PANNENHUIS

BRUSSEL - PANNENHUIS

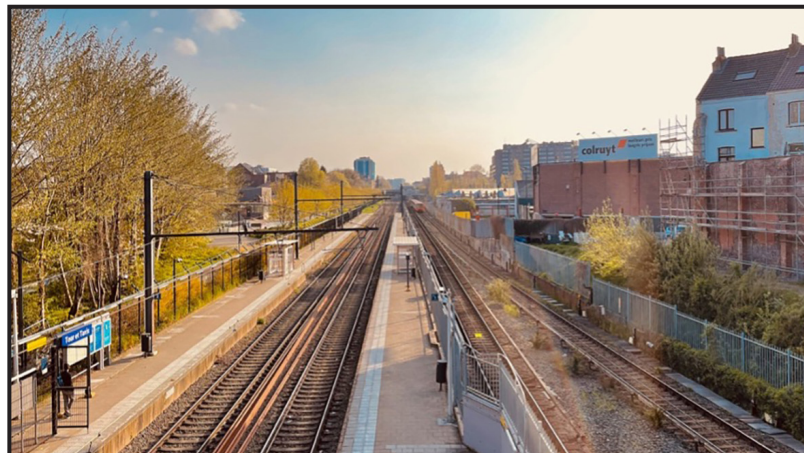
Het station 'Bruxelles-Pannenhuis' werd geopend voor reizigers en bagage op 1 mei 1883 en vanaf 26 april 1886 voor goederen tarief 1, 2 en 3. Met dienstorder 161 van 29 augustus 1895 werd de benaming van station Pannenhuis gewijzigd in 'Bruxelles-Nord-Ouest'. Er werd uitdrukkelijk aan toegevoegd dat ook de stationsborden aldaar moesten worden gewijzigd. Nadien, op 4 oktober 1931, werd het heropend met de oude benaming 'Bruxelles-Pannenhuis' en nog later, op 15 januari 1981, enkel 'Pannenhuis'. Het station werd gesloten voor reizigers in 1982 en voor goederen in 1983, en volledig gesloten in 1984.

Er waren al enige jaren plannen om dit station te heropenen in het kader van het Gewestelijk ExpresNet. Op 14 september 2015 werd bekend dat dit inderdaad op 13 december 2015 zou gaan gebeuren. Het 'nieuwe station' 'Bruxelles-Tour et Taxis' dient niet verward te worden met het nabijgelegen voormalige goederenstation. Dit goederenstation werd gesloten in 1994 en is anno 2020 omgevormd tot een evenementenlocatie, bedrijvencentrum, park en woonwijk.

BRUXELLES - NORD-OUEST

BRUSSEL - NOORDWEST

Het station werd geopend op 1 mei 1883 onder de naam 'Bruxelles-Pannenhuis'. Vanaf 29 augustus 1895 werd de naam gewijzigd in 'Bruxelles-Nord-Ouest'. Op 4 oktober 1931 werd de naam opnieuw veranderd naar 'Bruxelles-Pannenhuis'.

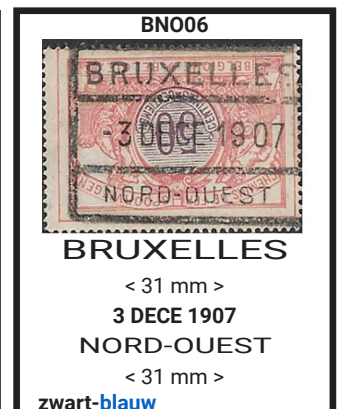


Een zicht op de sporen van het huidige station 'Bruxelles-Pannenhuis' met de nieuwe benaming 'Bruxelles-Nord-Ouest'.

'Bruxelles - Pannenhuis'



'Bruxelles - Nord-Ouest'



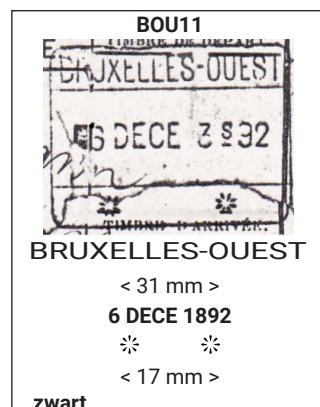
BRUXELLES - OUEST

BRUSSEL - WEST

Het station 'Bruxelles-Ouest' werd oorspronkelijk in gebruik genomen als goederenstation op 1 juni 1871 en op 1 juli 1873 werd het station geopend voor reizigers en bagage. Met dienstorder 1 van 1 januari 1896 werd het station geopend voor alle vervoer en kreeg het aansluiting met de buurtspoorwegen. Het stationsgebouw was gelegen ter hoogte van het huidige metrostation 'Beekkant' aan de oostzijde. Later werd het goederenemplacement gesloten en werd het reizigersperron zuidelijker op de huidige plaats aangelegd. In 1984 werd het treinstation gesloten.



Het station 'Bruxelles-Ouest'.



BRUXELLES - PLACE DE LA CHAPELLE

BRUSSEL - KAPPELLEMARKT

Het station 'Bruxelles-Place de la Chapelle' is een stadskantoor, geopend op 1 maart 1882. Op 20 oktober 1883 fuseerde het met het postkantoor R. Blaes en werd het een stationsontvangerij. De fusie met het postkantoor R. Blaes zorgde voor een efficiëntere afhandeling van post en goederen. Bij dienstorder 34 van de spoorwegen van 15 december 1910 werd het kantoor per 2 januari 1911 afgeschaft en vervangen door een zelfstandig stadskantoor aan de Ursulinenstraat nr. 27.

BPC01  BRUXELLES < 28 mm > 4 SEPT 1896 PLACE DE LA CHAPELLE < 31 mm > zwart	BPC02  BRUXELLES < 30 mm > 2 MAI 1898 PLACE DE LA CHAPELLE < 32 mm > zwart	BPC03  BRUXELLES < 30 mm > 22 JANV 1897 PL. DE LA CHAPELLE < 31 mm > zwart	BPC04  BRUXELLES < 30 mm > 7 MARS 1906 PL. DE LA CHAPELLE < 31 mm > zwart
---	--	---	---

BRUXELLES - RUE DES COMÉDIENS

BRUSSEL - KOMEDIANTENSTRAAT

Het station 'Bruxelles-Rue des Comédiens' was een stadskantoor dat werd geopend in 1895 en viel onder het beheer van 'Bruxelles-Duquesnoy'. Het kantoor werd gesloten op 1 februari 1898 en een nieuw stadskantoor werd geopend in de Rue Boiteux.

BRC01  BRUXELLES < 30 mm > 4 JUIN 1895 RUE DE COMEDIENS < 30 mm > zwart

BRUXELLES - RUE ARBRE BENIT

BRUSSEL - GEWIJDE-BOOMSTRAAT

Het station 'Bruxelles-Rue Arbre Benit' is een stadskantoor, geopend op 15 januari 1901. Het station bevindt zich in een zijstraat van de Chaussée d'Ixelles en was vermoedelijk afhankelijk van het station 'Gare d'Ixelles'. Volgens het jaarverslag van de spoorwegen van 1919-1922 werd het station voorlopig gesloten en er is geen melding gevonden van een heropening.



Noms. — Namen.	Adresse — Woonplaats	Somme
W. Deen	rue arbre benit	0.25
Hamrick A.	id.	0.25
Rochez A.	af wijk	0.50
	franc d'impôt	1.00
	Montant du loyer	0.85

Tous les dons doivent être envoyés à M. JULES DROESHOUT, Herzele
Secrétaire du Comité.
Alle giften moeten gestuurd worden aan M. JULES DROESHOUT,
Herzele, Secretaris van 't Comité.

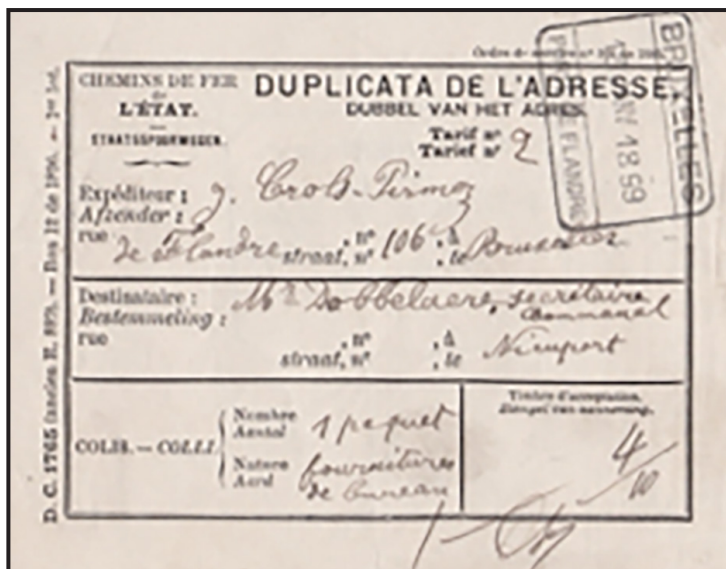
Type BRB01

Afrekeningsnota van 'Bruxelles-Rue Arbre Benit' voor giften voor de familie van een collega.

BRUXELLES - PORTE DE FLANDRE BRUSSEL - VLAAMSEPOORT

Het station, voorheen 'Molenbeek', werd geopend op 1 januari 1861 enkel voor goederenverkeer. Met dienstorder 40 van 27 april 1882 kreeg het de benaming 'Bruxelles-Porte De Flandre'. Volgens het jaarverslag van de spoorwegen van 1919-1922 is het voorlopig opgeheven.

BPF01  BRUXELLES < 32 mm > 6 SEPT 1904 PORTE DE FLANDRE 'P' en 'F' groter < 31 mm > zwart	BPF02  BRUXELLES < 28 mm > 13 JANV 1899 PORTE DE FLANDRE < 30 mm > zwart	BPF03  BRUXELLES < 28 mm > 10 JUIL 1902 PORTE DE FLANDRE 'P' en 'F' groter en ander lettertype < 30 mm > zwart	BPF04  BRUXELLES < 29 mm > 6 JUIL 1895 PORTE DE FLANDRE < 31 mm > zwart
BPF11  BRUXELLES < 29 mm > 8 NOVE 1909 PORTE DE FLANDRE 'P' en 'F' groter < 29 mm > zwart	BPF12  BRUXELLES < 31 mm > 13 MAI 1910 PORTE DE FLANDRE < 31 mm > zwart		



CHERMS DE FER
L'ÉTAT.
ÉTAATSPORWEGEN.

DUPLICATA DE L'ADRESSE
DUBBEL VAN HET ADRES

Tarif n° 2
Tarief n° 2

Expéditeur: J. Grob-Pirmez
Afsender: J. Grob-Pirmez
Rue: De Flandrestraat, n° 106, 1060 Brussel

Destinataire: M. Debbelaere, secrétaire communal
Bestemming: M. Debbelaere, secrétaire communal
Rue: straat, n° 4, 1000 Nieuwport

COLLE. — COLLE. { Nombre: 1 paquet, Nature: fournitures de bureau

Valeur d'expédition, Dinsgel van verzending: 4/10

D. C. 1765 (ancien R. 875). — Reg. 12 de 1896. — 2e Ind.

Type BPF02

Een formulier uit 'Bruxelles-Porte De Flandre', dienend als ontvangstbewijs voor de verzending van een pakje.

BRUXELLES - RUE ROGIER

BRUSSEL - ROGIERSTRAAT

De stationsontvangerij te Schaerbeek was gelegen aan de Rogierlaan 162, ter hoogte van de P. Deschanellaan. Het station werd geopend op 1 mei 1865 en vanaf 27 januari 1868 (volgens dienstorder 26) gemengd met de 'Grande Compagnie de Luxemburg' (G.C.L.) Het station werd definitief afgeschaft in 1921.



De oversteek van de spoorweg in de Rogierlaan ter hoogte van het huidige kruispunt met de Paul Deschanellaan.



Een recente foto van het oude postgebouw.



BRUXELLES - QUARTIER LÉOPOLD

BRUSSEL - LEOPOLDSWIJK

Aan de heren Closmann en consorten werd voor het eerst een concessie voor een spoorwegproject te Brussel verleend op 18 juni 1846 bij Koninklijk Besluit. Ze verkregen de exclusieve rechten om een spoorlijn aan te leggen tussen Brussel en het Groothertogdom Luxemburg via Namen en Aarlen. De Engelsen waren geïnteresseerd in dit project omdat het hen een spoorverbinding via de haven van Triëst zou opleveren. Triëst was destijds een belangrijke havenstad aan de Adriatische Zee. Een spoorverbinding via Triëst zou hen helpen om hun koloniale rijk sneller te bereiken.

Voor de bouw van het station 'Bruxelles-Quartier Léopold', nu bekend als 'Bruxelles-Luxembourg', kocht de Grande Compagnie de Luxembourg grond die toebehoorde aan het Hospice Sainte-Gertrude (Koninklijk Besluit van 2 november 1846). De werken begonnen op 30 november 1846. Het station lag in een vallei met uitzicht op de voormalige zoölogische tuinen, die nu zijn vervangen door het huidige Parc Léopold. Het station werd gebouwd in een eclectische stijl, wat typerend was voor de architectuur van die tijd. Het gebouw combineert elementen uit verschillende stijlen, waaronder neoklassieke en neogotische invloeden. De gevels zijn rijkelijk versierd met decoratieve elementen zoals pilasters, friezen en kroonlijsten. Het gebruik van natuursteen en baksteen geeft het gebouw een imposante uitstraling. Het bewerkte gebouw staat er vandaag de dag nog steeds en geeft nog steeds de indruk onvolledig te zijn. Het lijkt erop dat er twee vleugels moesten worden toegevoegd aan het gebouw zoals we dat nu kennen. De eerste fase van het spoortraject van 'Bruxelles-Quartier Léopold' naar 'Terhulpen' werd ingehuldigd op 12 augustus 1854.



Station geopend op 26-08-1854 als 'Quartier Léopold' en vanaf 07-01-1862 ook bekend als 'Gare de Luxembourg'.

Het station 'Bruxelles-Quartier Léopold' werd op 24 november 1866 aangesloten op het staatsnet. Het grootste deel van deze verbinding werd aangelegd in een tunnel onder de Dechanelaan en kwam bovengronds bij La Cage aux Ours in Schaarbeek. Er waren verschillende stations of stopplaatsen op deze lijn, waaronder: 'Koningsstraat', 'Sint-Mariastraat', 'Rogierstraat', 'Leuvensesteenweg' en 'Wetstraat', vlakbij het huidige Résidence Palace. Het station 'Brussel-Chaussée de Louvain' in Sint-Joost-ten-Node bestaat nog steeds, maar weinig mensen beseffen dit als ze kijken naar het noga-stijl gebouw onderaan de Leuvensesteenweg, op de hoek met de Wouwermaansstraat. Net als het station van Etterbeek werd de Leuvensesteenweg gebouwd als een zadel op de sporen. Twee luifels beschermden de passagiers die afdaalden naar de perrons.

Het station 'Bruxelles-Quartier Léopold' is tegenwoordig beter bekend als het station 'Bruxelles-Luxembourg'. De naamsverandering vond plaats om de belangrijke verbinding met Luxemburg te benadrukken. Het station speelde een cruciale rol in de spoorverbinding tussen Brussel en Luxemburg, wat de naamswijziging rechtvaardigde. De naam "Quartier Léopold" verwijst naar de Leopoldwijk, een wijk in Brussel die vernoemd is naar koning Leopold I van België.

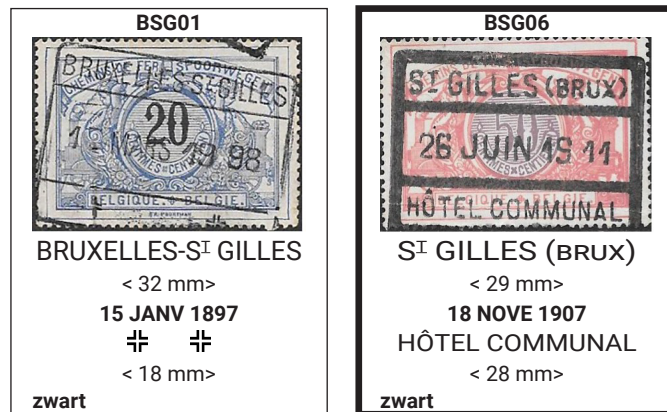


BRUXELLES - SAINT- GILLES

BRUSSEL - SINT-GILLIS

Op het grondgebied van Sint-Gillis werd, door het Koninklijk Besluit van 4 maart 1861, gestart met de bouw van het Zuidstation (Gare du Midi). Het station werd ingehuldigd op 6 november 1869 en ligt net op het grondgebied van Sint-Gillis. De stadsontvangerij van Sint-Gillis, ook bekend als 'Bruxelles-Saint-Gilles', was verantwoordelijk voor de administratie en het beheer van de spoorwegactiviteiten in de regio.

Voor alle verdere informatie zie 'Bruxelles-Midi' vanaf p. 48.



BRUXELLES - RUE DE LA LOI

BRUSSEL - WETSTRAAT

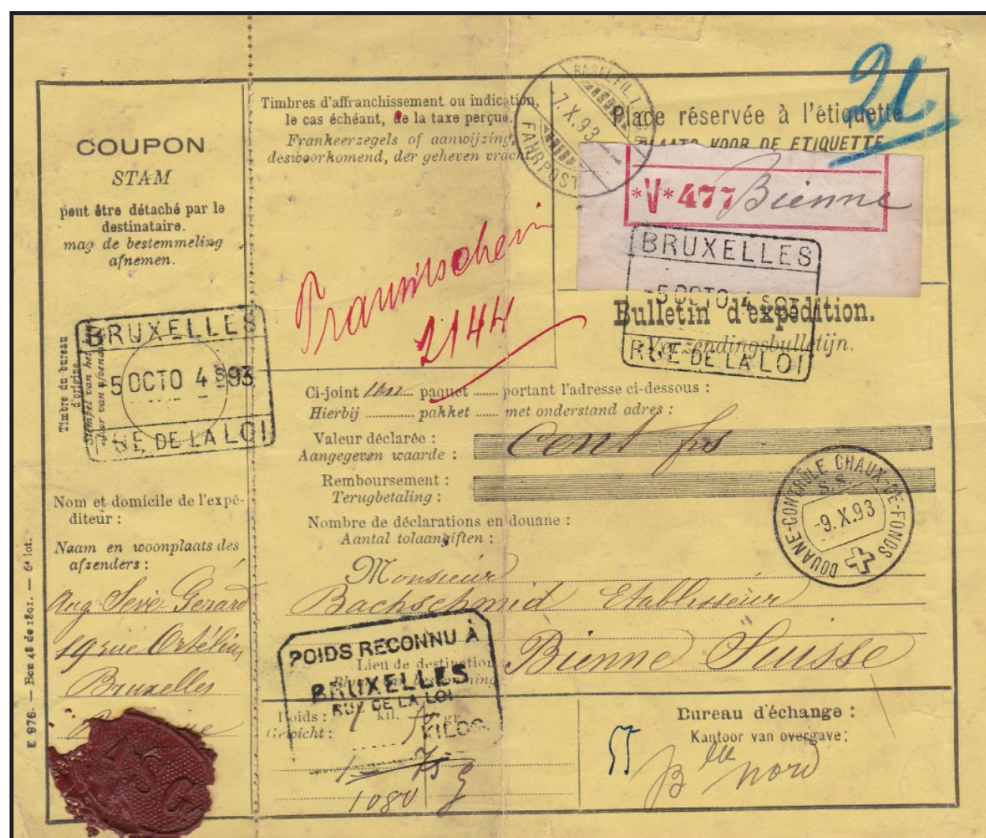
Het station 'Bruxelles-Rue de la Loi' was een halte ter hoogte van de Rue du Taciturne, die werd beheerd door het station 'Bruxelles-Rue Rogier'. Het station werd geopend op 8 mei 1865 voor reizigers- en goederenverkeer. Volgens het jaarverslag van de spoorwegen van 1873 (pagina 86-109) was het station toen enkel voor reizigers.



Het bescheiden stationneke 'Bruxelles-Rue de la Loi' rond 1900.

Op 14 mei 1884 werd in dienstorder 67 van de spoorwegen vermeld dat de halte 'Bruxelles-Rue de la Loi' vanaf 20 mei 1884 open was voor goederenverkeer, specifiek voor tarief 1 en 2 tot 50 kg. Volgens het jaarverslag van 1919-1922 (pagina 66) werd de halte 'Bruxelles (Rue de la Loi)' voorlopig opgeheven.

Het station lag op lijn 161, die Schaarbeek met Namen verbindt. Het station werd uiteindelijk gesloten in 1922.

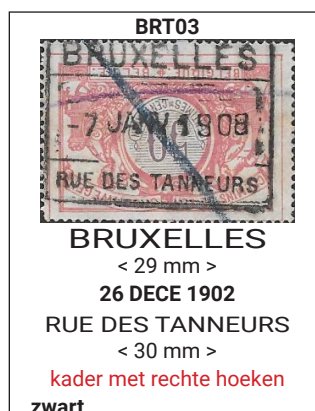


Type BRL01

Een vrachtbrief met weegstempel uit 'Bruxelles-Rue de la Loi' naar Zwitserland.

BRUXELLES - RUE DES TANNEURS BRUSSEL - HUIDEVETTERSSTRAAT

Het stadskantoor 'Bruxelles-Rue des Tanneurs' werd geopend op 1 oktober 1895 en viel onder het beheer van 'Bruxelles-Duquesnoy'. Volgens dienstorder 34 van de spoorwegen van 12 december 1910 werden de goederenbureaus van 'Bruxelles-Rue des Tanneurs' en 'Bruxelles-Place de la Chapelle' afgeschaft en vervangen door een zelfstandig bureau aan de Ursulinenstraat nr. 24.



BRUXELLES - SP.

Tot op heden heb ik nog geen uitleg gevonden voor de letters 'SP' in de stempel van het kantoor 'Bruxelles-SP' en ook niet door welk kantoor ze werden gebruikt. Ik heb een sterk vermoeden dat het een interne dienststempel is waarvan de betekenis zou kunnen zijn 'SERVICE PERSONNEL', maar een andere uitleg zou ook 'SERVICE POSTAL' of 'SERVICE PAQUETS' kunnen zijn.

BSP01  BRUXELLES SP. < 25 mm > 13 FEVR 1913 N° 1 zwart - lila	BSP02  BRUXELLES SP. < 25 mm > 25 FEVR 1913 N° 2 zwart - lila	BSP03  BRUXELLES SP. < 25 mm > 18 JANV 1913 N° 3 zwart - lila - rood	BSP04  BRUXELLES SP. < 25 mm > 26 FEVR 1913 N° 4 zwart - lila
BSP05  BRUXELLES SP. < 25 mm > 8 JANV 1913 N° 5 zwart - lila	BSP06  BRUXELLES SP. < 25 mm > 4 JANV 1913 N° 6 zwart - lila	BSP07  BRUXELLES SP. < 25 mm > 28 FEVR 1913 N° 7 zwart - lila	BSP08  BRUXELLES SP. < 25 mm > 7 JANV 1913 N° 8 zwart - lila
BSP09  BRUXELLES SP. < 25 mm > 3 FEVR 1913 N° 9 zwart - lila	BSP10  BRUXELLES SP. < 25 mm > 13 JANV 1913 N° 10 zwart - lila	BSP11  BRUXELLES SP. < 25 mm > 16 JANV 1913 N° 11 zwart - lila - blauw	BSP12  BRUXELLES SP. < 25 mm > ?? JANV 1913 N° 12 zwart - lila
BSP13  BRUXELLES SP. < 25 mm > 19 JANV 1913 N° 13 zwart - lila	BSP14  BRUXELLES SP. < 25 mm > 17 JANV 1913 N° 14 zwart - lila	BSP15  BRUXELLES SP. < 25 mm > 4 JANV 1913 N° 15 zwart - lila	BSP16  BRUXELLES SP. < 25 mm > 8 FEVR 1913 N° 16 zwart - lila



BRUXELLES - TOUR ET TAXIS

BRUSSEL - THURN EN TAXIS

Het station 'Bruxelles-Tour et Taxis' opende op 1 mei 1905 onder beheer van 'Bruxelles-Allée Verte'. Per dienstorder nr. 14 van 22 mei 1907 werd het een zelfstandig station, geopend op 3 juni 1907. Tegelijkertijd werd Allée-Verte een bijstation, onder beheer van 'Bruxelles-Tour et Taxis'. Dit station is nog steeds open voor reizigers met een werklidenabonnement en verder voor goederen tarief 2 en 3, conform dienstorder 3/1907.

Op initiatief van Antoine Dansaert werd in de zogeheten Thurn en Taxis-moerassen een nieuwe stapelplaats gebouwd. In 1907 werden deze entrepot en het nieuwe spoorwegstation 'Bruxelles-Tour et Taxis' officieel in gebruik genomen. Tegelijkertijd bleek dat de bestaande Brusselse stations de afhandeling van stukgoederen niet meer aankonden. Daarom besloten de Staatsspoorwegen in de nabijheid van het nieuwe entrepot ook een groot goederenstation aan te leggen, dat eveneens in 1907 werd geopend. Het ganse complex van 'Tour et Taxis' was al vanaf de opening in 1907 het grootste van Europa. De glazen daken overkaptten toen maar liefst twee kilometer treinsporen, goed voor dagelijks 1.400 wagons. Het station vormde de schakel tussen het spoorwegverkeer en de scheepvaart in de haven van Brussel. De moderne containerterminal die in 1976 werd toegevoegd, betekende een verdere modernisering van de goederenafhandeling.



Het station 'Bruxelles-Tour et Taxis'.



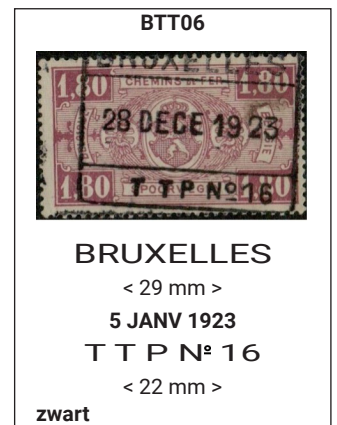
Het goederenoverslagstation van 'Tour et Taxis'.



De binnenzijde van de goederenloods van 'Tour et Taxis'.

Op onderstaande kaart zie je de loodsen aan de Steamerskaai (het Vergotedok) van 'Bruxelles - Tour et Taxis':

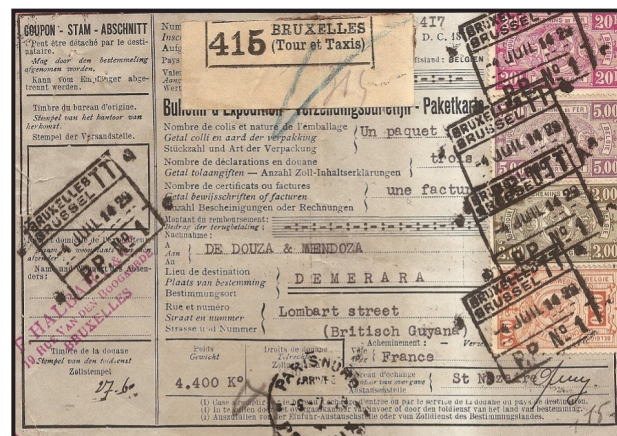
- A1: het goederenstation
- A2: de goederenloods
- A3: het speciaal magazijn
- B: het 'Entrepôt' (het Koninklijk Pakhuis)
- C: het TIR-station
- D en E: hangars





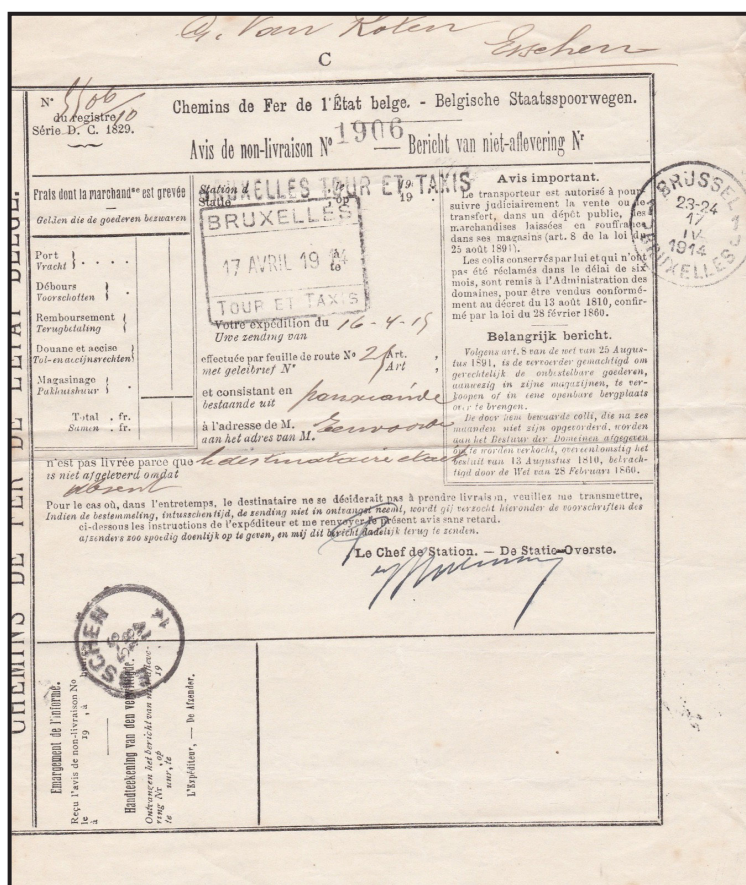
Type BTT03

Briefkaart met afstempeling
'BRUXELLES - TOUR ET TAXIS / CAMIONNAGE'.



Type BTT08

Een verzendingsbulletin naar Brits Guyana met
afstempeling 'BRUXELLES / BRUSSEL TT / P.P. N° 1'.



Type BTT02

Een melding van niet levering verzonden
vanuit Esschen naar 'Bruxelles-Tour et Taxis'.

BTTF01

?

BTTF02

?

BTTF03



BRUXELLES
TOUR ET TAXIS
15 DECE 1907
FACTEUR N° 3

zwart

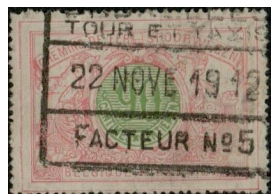
BTTF04



BRUXELLES
TOUR ET TAXIS
4 JANV 1913
FACTEUR N° 4

zwart

BTTF05



BRUXELLES
TOUR ET TAXIS
14 JUIL 1911
FACTEUR N° 5

zwart

BTTF06



BRUXELLES
TOUR ET TAXIS
5 SEPT 1912
FACTEUR N° 6

zwart

BTTF07

?

BTTF08



BRUXELLES
TOUR ET TAXIS
1 OCTO 1913
FACTEUR N° 8

zwart

BTTF09

?

BTTF10



BRUXELLES
TOUR ET TAXIS
29 MARS 1909
FACTEUR N° 10

zwart

BTTF11



BRUXELLES
TOUR ET TAXIS
4 JUIN 1919
FACTEUR N° 11

zwart

BTTF12

?

BTTF13

?

BTTF14



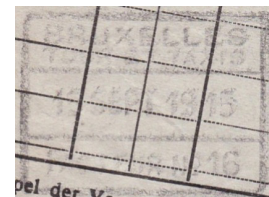
BRUXELLES
TOUR ET TAXIS
6 AVRIL 1910
FACTEUR N° 14

zwart

BTTF15

?

BTTF16



BRUXELLES
TOUR ET TAXIS
16 SEPT 1913
FACTEUR N° 16

zwart

BTTF17

?

BTTF18



BRUXELLES
TOUR ET TAXIS
6 JUIL 1919
FACTEUR N° 18

zwart

BTTF19



BRUXELLES
TOUR ET TAXIS
17 NOVE 1913
FACTEUR N° 19

zwart

BTTF20



BRUXELLES
TOUR ET TAXIS
29 MARS 1909
FACTEUR N° 20

zwart

BTTF21

?

BTTF22

?

BTTF23

?

BTTF24

?

BTTF25

?

BTTF26

?

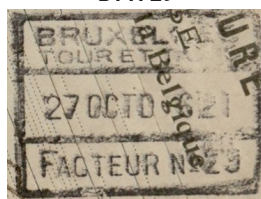
BTTF27

?

BTTF28

?

BTTF29



BRUXELLES
TOUR ET TAXIS
27 OCTO 1921
FACTEUR N° 29

zwart

BTTF30

?

BTTF31

?

BTTF32

?

BTTF33

?

BTTF34

?

BTTF35

?

BTTF36



BRUXELLES
TOUR ET TAXIS
12 FEVR 1920
FACTEUR N° 36

zwart

BTTF37

?

BTTF38

?

BTTF39

?

BTTF40

?



BRUXELLES
TOURET TAXIS
- 8 DECE - 9 26
FACTEUR N° 41

[illegible][illegible]

Ministère des Finances. — Ministerie van Financiën.

DECLARATION-PASSAVANT VISÉE.
GEUSEERDE AANGIFTE-GELEIPIJF.

N^o 33935
EUG. DUVIVIER-ROMAIN

Le soussigné
De ondergeteekende
declare vouloir expédier les marchandises ci-après énumérées, de (1)
verklaren te verzenden de goederen te volgendend omschreven (1)
à M. *E. Roux* de *Paris* par (2) *Ch. de fer*
au lieu de destination (3)
savoir: (4)
Te weten: (4)

André
N. 14133
Une caisse et un
Bois 41 1/2 h.
Bois 35 1/2 h.
Nature bois exotique

André Roux
1 rue de la République
Paris

Le Receveur soussigné, après s'être dûment assuré, par les pièces produites, que la circulation des marchandises
De ondergeteekende Ontvanger, na zich behoort te verzekerd te hebben, door de geproduceerde stukken, dat de circulatie der
détailées plus haut peut être autorisée, rend le présent document valable pour tenir lieu de passavant n^o 151
honger gemelde goederen maggevoerd worden. maakt het tegenwoordig verprijst geldig om te dienen als geleijpif n^o 151
Soort spoor de wettigheid van het tegenwoordig verprijst. waarden de goederen vervoerd en het verprijst aan het viza
con employés de l'Administration
der beambten van het bevoegd onderaanschen worden: 1^o
1^o Au lieu d'embarquement, au moment du départ: 2^o au lieu de passage (à 6)
1^o Ter plaats van vertrek, bij het vertrek: 2^o ter plaats van doorgang (à 6)
3^o au lieu de destination,
3^o ter plaats van bestemming;
à compter du visa au départ.
te rekenen van het viza bij het vertrek.

Le transport s'effectuera dans le délai de (7)
Het vervoer moet geschieden binnen de (7)
Le Den 192

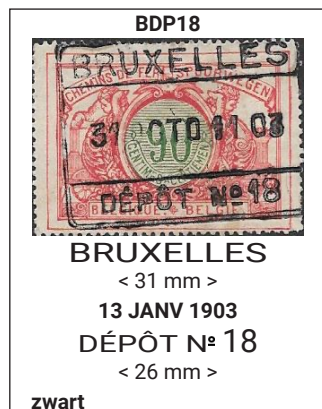
N^o 152

3-NOV-1925
Le Receveur,
De Ontvanger.

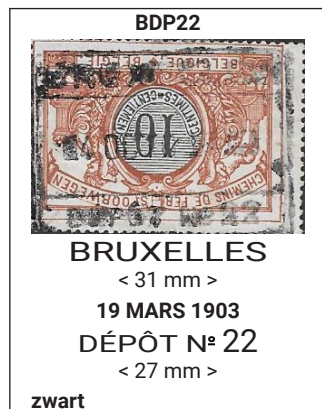
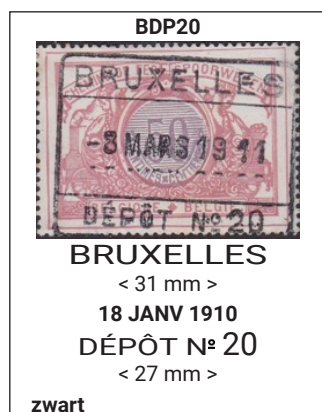
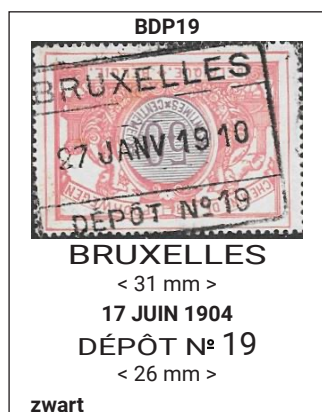
BTTP01 ?	BTTP02 ?	BTTP03 ?	BTTP04 ?
BTTP05  BRUXELLES TOUR ET TAXIS 28 DECE 1907 PESEUR N° 5 zwart	BTTP06 ?	BTTP07 ?	BTTP08 ?
BTTP09 ?	BTTP10  BRUXELLES TOUR ET TAXIS 6 AVRIL 1903 PESEUR N° 10 zwart	BTTP11 ?	BTTP12  BRUXELLES TOUR ET TAXIS 12 OCTO 1907 PESEUR N° 12 zwart
BTTP13 ?	BTTP14 ?	BTTP15 ?	BTTP16 ?
BTTP17  BRUXELLES TOUR ET TAXIS 13 SEPT 1907 PESEUR N° 17 zwart			

BRUXELLES - DÉPÔT (BIJKANTOOR TOUR ET TAXIS)

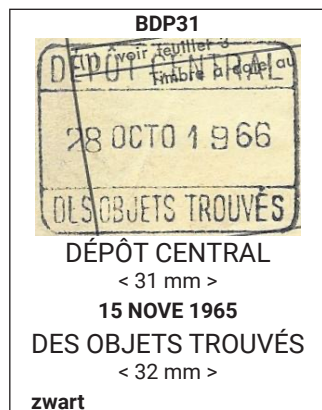
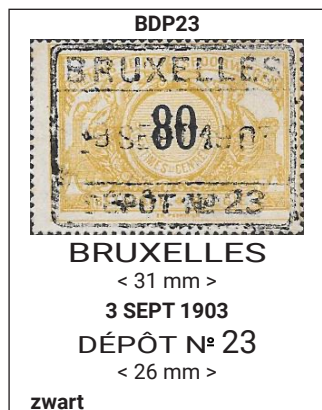
BDP01  BRUXELLES < 31 mm > 8 OCTO 1910 DÉPÔT N° 1 < 24 mm > zwart	BDP02 	BDP03 	BDP04  BRUXELLES < 31 mm > 7 DECE 1915 DÉPÔT N° 4 < 24 mm > zwart
BDP05 	BDP06  BRUXELLES < 31 mm > 8 JUN 1910 DÉPÔT N° 6 < 24 mm > zwart	BDP07  BRUXELLES < 31 mm > 12 FEVR 1903 DÉPÔT N° 7 < 24 mm > zwart	BDP08  BRUXELLES < 31 mm > 21 JANV 1910 DÉPÔT N° 8 < 24 mm > zwart
BDP09  BRUXELLES < 31 mm > 20 FEVR 1903 DÉPÔT N° 9 < 24 mm > zwart	BDP10  BRUXELLES < 31 mm > 28 SEPT 1905 DÉPÔT N° 10 < 27 mm > zwart	BDP11  BRUXELLES < 31 mm > 3 FEVR 1903 DÉPÔT N° 11 < 27 mm > zwart	BDP12  BRUXELLES < 31 mm > 13 MAI 1903 DÉPÔT N° 12 < 27 mm > zwart
BDP13  BRUXELLES < 31 mm > 17 MARS 1903 DÉPÔT N° 13 < 26 mm > zwart	BDP14  BRUXELLES < 31 mm > 17 AOUT 1903 DÉPÔT N° 14 < 27 mm > zwart	BDP15 	BDP16 



Type BDP04
Feldpostbrief naar 'München' afgegeven
in het station 'Bruxelles Dépôt N° 4'.



Type BDP31
Vrachtbrief naar 'Sleidinge' doch misgelopen en in de verloren
voorwerpen beland van 'Dépôt Central des Objets Trouvés'



Inhoud Gent

De start van Gent op de lijn Oostende - Brussel	81
Overzichtskaart van Gent en zijn spoorwegstations	82
1. Gand - Saint-Pierre (Gent - Sint-Pieters)	84
2. Gand - Champ des Manœuvres (Gent - Midden-Statie)	86
3. Gand - Sud (Gent - Zuid)	88
4. Gand - Entrepôt (Gent - Stapelplaatsen)	91
5. Gand - Maritime (Gent - Maritiem)	92
6. Gand - Nouveau Bassin (Gent - Nieuw Dok)	93
7. Gand - Canal de Terneuzen (Gent - Kanaal van Terneuzen)	94
Het kanaal Gent - Terneuzen	95
8. Gand - Est (Gent - Oost)	95
9. Gand - Rabot (Gent - Rabot)	97
10. Gand - Central (Gent - Centraal)	98
11. Gand - Waes (Gent - Waas)	99
12. Gand - Eecloo (Gent - Eeklo)	100

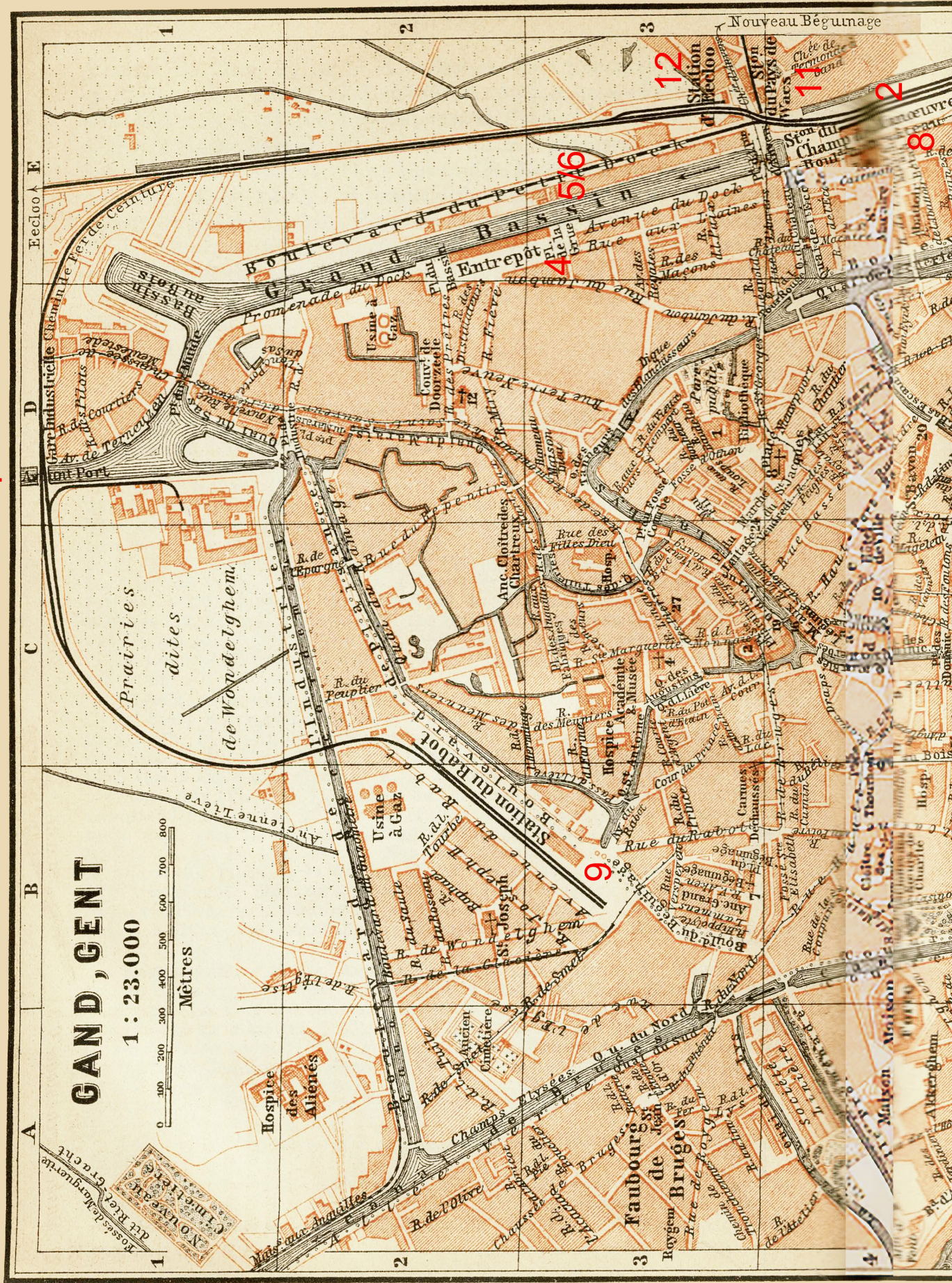
Gent

De start van Gent op de lijn 'Oostende - Brussel'

Aan het einde van de jaren 1830 werd het gebied ten zuiden van Gent in oost-westrichting doorsneden door de spoorlijn 'Brussel-Oostende', ook bekend als Spoorlijn 50A. Het traject Gent-Brugge werd geopend op 12 augustus 1838, en het traject Brugge-Oostende volgde op 28 augustus 1838. De lijn werd aangelegd door de Belgische Staat en is 114,3 km lang. De spoorlijn tussen Gent en Brussel, ook bekend als Spoorlijn 50, werd in verschillende fasen geopend. Het traject tussen 'Schellebelle' en 'Gent-Zuid' werd geopend op 28 september 1837. Dit was een belangrijke verbinding die later werd uitgebreid met een verbindingsboog naar 'Gent-Sint-Pieters' in 1838. De lijn werd verder uitgebreid tussen 'Brussel-Noord' en 'Denderleeuw' op 1 mei 1856.

Het eerste station in de stad werd 'Gent-Zuid', een kopstation in het stadscentrum. Op de lijn 'Brussel-Oostende' werd op 3 september 1881 een kleine halte ingericht ten zuiden van de stad. Deze halte stond bekend als het 'Klein Sint-Pietersstation'. Het was een doorgangstation, gelegen enkele honderden meters oostwaarts van het latere 'Gent-Sint-Pietersstation', ter hoogte van het huidige Parkplein.

Begin twintigste eeuw werden plannen gemaakt om dit gebied van de wijk Sint-Pieters-Aaigem ten zuiden van de historische stadskern te verstedelijken en ook een nieuw station werd hier gepland. Deze urbanisatiewerken werden wat vooruitgeschoven met het oog op de Gentse Wereldtentoonstelling van 1913, wat ook de ontwikkeling van het nieuwe station stimuleerde. De opdracht tot het ontwerpen van het station werd omstreeks 1908 toegekend aan ingenieur Louis Cloquet. Hij gaf het station een monumentaal voorkomen. Het station werd van 1910 tot 1912 in de lengterichting gebouwd langs de sporen. De voorgevel werd in noordelijke richting naar het nieuwe stationsplein, het Koningin Maria-Hendrikaplein, georiënteerd dat in 1912-1913 werd aangelegd. De sporen kwamen nu op een verhoogde berm om de waterwegen te overbruggen en overwegen te vermijden.



1. Athénée . . . D.3.
2. Château des Comtes . . . C.3.
- Eglises:
3. St Anne . . . E.5.
4. des Augustins . . . C.3.
5. St Baron (cathédrale) D.4.
6. St Barbe . . . C.5.
7. St Elisabeth . . . B.3.
8. St Jacques . . . D.4.
9. St Michel . . . C.4.
10. St Nicolas . . . C.4.
11. St Pierre . . . D.6.
12. St Sauveur . . . D.2.
13. Schreiboorn . . . C.6.
14. Abbaye d. St Bayon . . . E.4.
15. Temple protestant . . . D.5.
16. Grande Boucherie . . . C.4.
17. Hosp. d. Femmes Aliénées . . . C.4.
18. Maison des Bateliers . . . C.4.
19. Marché aux Poissons . . . C.4.
20. Palais Episcopal . . . D.4.
21. " de Justice . . . C.5.
22. Poste et Télégraphe . . . C.5.
23. Séminaire Episcopal . . . D.4.
24. Statue d'Arterde . . . D.3.
25. Théâtre Français . . . C.5.
26. " Flamand . . . C.D.4.
27. Musée d'archéologie . . . C.3.

Gravé et imprimé par

De Gentse spoorwegstations.

Bron: eigen scan en bewerking uit 'Baedeker's Belgium and Holland Handbook for Travellers 1901'.

GAND - SAINT-PIERRE GENT - SINT-PIETERS

Het eerste houten station, dat vanwege de nabijheid van de citadel en op bevel van het Belgisch leger in hout werd gebouwd, lag aan de Parklaan en stond bekend als het 'Klein Sint-Pietersstation'. In het begin, in 1885, was het enkel een halte en vanaf 1891 werd het een volwaardig station op de lijn 'Brussel-Oostende'. In aanloop naar de Wereldtentoonstelling van 1913 werd er gestart met het bouwen van een nieuw prestigieus station in een moderne omgeving met herenhuizen in art nouveau stijl. Men nam een voorbeeld aan de brede lanen en herenhuizen in Parijs. In 1905 werden de eerste ontwerpen van de hand van Louis Cloquet concreet voorgesteld en pas in 1910 werden de werken gestart voor de opbouw van het nieuwe station dat reeds op 19 november 1912 officieel werd geopend.

Hoewel het station al geopend was, reden de treinen pas vanaf eind april 1913 volgens de normale dienstregeling. In de beginperiode hield enkel de lijn 'Brussel-Oostende' er halt. Door de inzet van de toenmalige burgemeester Emile Braun werden er evenwel afspraken gemaakt met de spoorwegen om de lijn 'Gent-Kortrijk' vanuit het 'Sint-Pietersstation' te laten vertrekken en werd er een halte ingeplant voor de internationale treinen zoals 'Oostende-Keulen-Baden' en de luxe treinen 'Oostende-Wien Express' en 'Nord Express' naar Berlijn. Het station werd ontworpen in een eclectische stijl, waarin zowel neogotische als art-nouveau-elementen zichtbaar zijn, met een lange gang die toegang biedt tot diverse faciliteiten. Een tunnel, ontworpen door ingenieur P. Grondy, biedt toegang tot de twaalf perrons, wat het station zijn kruisvormige ontwerp geeft. De oorspronkelijke wachtkamers voor tweede- en derdeklaspasagiers dienen nu als buffet en restaurant.

In het kader van het Project 'Gent-Sint-Pieters' wordt het station momenteel volledig gerenoveerd. Het station heeft twaalf sporen en zes perrons, die tegen ten vroegste in 2027 integraal vernieuwd zullen zijn. Het station werd in 1995 geklasseerd en onderging renovaties in 1996 en 1998. Het station 'Gent-Sint-Pieters' is nu het belangrijkste station van Gent.



foto: Gent op het spoor

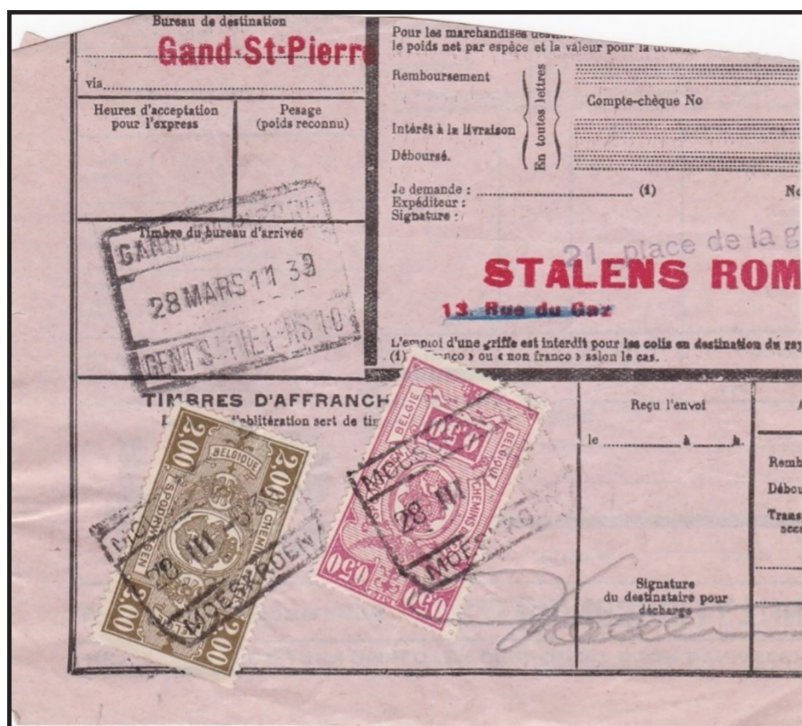
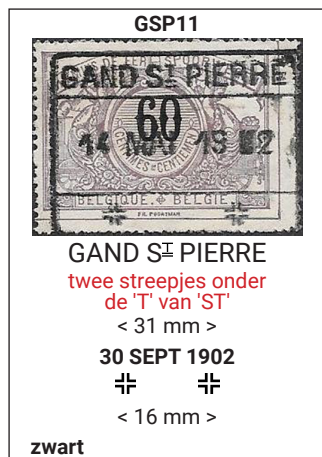
Het houten paviljoen ving de reizigers op van de spoorlijn 'Brussel - Oostende' en zou zijn nut bewijzen tot in 1912.



Het station 'Gent-Sint-Pieters' aan het Maria-Hendrikaplein in de beginperiode.

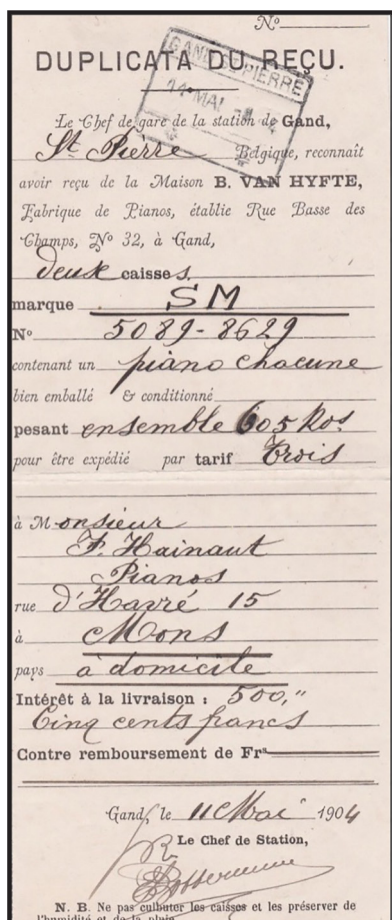


Het station 'Gent-Sint-Pieters' later na de Eerste Wereldoorlog.



Type GSP51

Een fragment van een vervoersdocument verstuurd op 28 maart 1939 uit 'Gent-Sint-Pieters'.



Type GSP12

Een fragment en ontvangstbewijs van een zending.

GAND - CHAMP DES MANŒUVRES GENT - MIDDEN-STATIE

Kort na 1865 lagen er bij de Dampoort in Gent twee aparte spoorwegstations: station 'Gent-Eeklo' (voor de lijn naar Eeklo) en station 'Gent-Waas' (voor de lijn naar Antwerpen). Deze stations lagen vlak bij elkaar en functioneerden steeds meer als één knooppunt, maar waren fysiek gescheiden. Reizigers moesten te voet overstappen via het Antwerpplein.

In deze periode werden de stations en het rangeerstation op het militaire domein aangesloten op het net van de Staatsspoorwegen. Het rangeerstation, ook wel 'Statie van het Oefenplein' of 'Midden-Statie' genoemd, lag centraal tussen de verschillende spoorlijnen en stations in het oosten van de stad en fungeerde als belangrijk knooppunt voor het goederenverkeer. 'Gent-Midden-Statie' fungeerde als een belangrijk rangeer- en overslagpunt voor goederenverkeer in de regio. Begin de jaren zeventig van de negentiende eeuw werd aan het oostelijk ringspoor een eerste goederenloods gebouwd, het latere station Gent-Oost'.

Op 1 januari 1874 werden de sporen van het station 'Gent-Klein-Dok' in gebruik genomen. Een aftakking van 'Gent-Middenstatie'. Het 'Klein-Dok' was een goederenstation/rangeerterrein en was bedoeld voor de overslag van goederen, vooral via het water en het spoor. Tevens waren er aansluitingen op de treinen van de 'Pays de Waes' en van de lijn 'Gent-Eeklo'. De lijn van 'Gent-Terneuzen' reed door tot 'Gent (Station)'.

De hele omgeving rond de Dampoort – met de stations 'Gent-Eeklo', 'Gent-Waas', 'de Midden-Statie' en het 'Klein-Dok' – groeide in de loop van de negentiende en vroege twintigste eeuw uit tot het huidige station 'Gent-Dampoort', dat vanaf 1911 het centrale spoorwegknooppunt in het oosten van Gent werd.



Het station 'Gent-Midden-Statie'.

foto: Gent op het spoor

GCM01

GAND (CH. MAN.)
'CH. MAN.': hoogte 2 mm
< 30 mm >
11 JUIN 1901
✱ ✱
< 16 mm >
zwart

GCM02

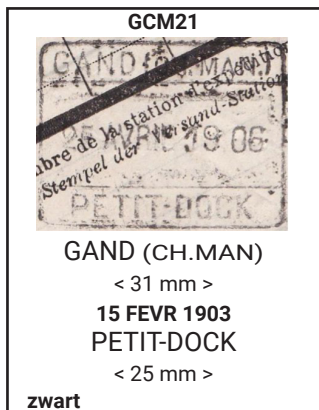
GAND (CH. MAN.)
'CH. MAN.': hoogte 3 mm
< 30 mm >
11 JUIL 1902
✱ ✱
< 16 mm >
zwart

GCM11

GAND - CH. MAN.
< 32 mm >
15 FEVR 1903
✱ ✱
< 15 mm >
zwart

GCM12

GAND-CH. MAN.
< 31 mm >
18 OCT 1901
✱ ✱
< 17 mm >
zwart



Type GCM21
 Fragment van een vrachtbrief verzonden uit
 'Gent-Midden-Statie'.

**Statie van het Oefeningsplein (Champ des Manœuvres).
 en KLEINE DOK (Petit Dok).**

Statie-Overste, F. Vandeveld, schoolkaai 15
Onder-statie-overste, E. Declercq, kasteelboulevard 217

De lijnen van den kleinen dok zijn uitsluitelijk bestemd aan het vervoer van koopwaren van of voor de nijverheids- en handelsgestichten die er aan verbonden zijn. De lijnen die den houtdok omringen zijn bestemd voor het vervoer van :

A. VERTREK. 1° Koopwaren van de schepen op wagons gelost.
2° Koopwaren van de schepen gelost op de kaaien of in de openbare hangars.
3° Voorloopig, koopwaren uit schepen gelost en in geveinsd entrepot gelegd op grond of onder hangars aan bijzonderen toebehoorende langs den spoorweg gelegen.

B. AANKOMST. De verzendingen bestemd om rechtstreeks op schepen te laden worden alleen toegelaten op de lijnen rond den houtdok. De verzendingen of aankomsten van den houtdok, zullen zoo wel als deze geladen of gelost op den Kleinen Dok getaxeerd worden volgens den afstand en de tarieven toepasselijk op de statie van Gent-Oefeningsplein en Kleinen Dok.

Tekst uit de 'Circulaires van de Spoorwegen'
 toen het station nog 'Statie van het Oefeningsplein' heette.

GAND - SUD GENT - ZUID

Het station 'Gent-Zuid' was het kopstation van spoorlijn 50. Het Zuidstation lag aan het Koning Albertpark, ('t Zuid) en had een oostelijke hoofdingang aan het Graaf van Vlaanderenplein. Het plein ten noorden ervan is het huidige Woodrow Wilsonplein. 'Gent-Zuid' was het eerste station in de stad Gent en werd aangelegd in de Muinkmeersen, een weidegebied van de monniken van de Sint-Pietersabdij. Het station werd op 28 september 1837 als kopstation van de spoorlijn 'Gent-Mechelen' geopend. Het jaar daarop werd via de latere De Pintelaan de spoorlijn doorgetrokken richting Oostende en Kortrijk. Het eerste stationsgebouw werd al snel te klein en werd in 1848 gesloopt.

Het nieuwe stationsgebouw, ontworpen door Auguste Payen, was in 1850 voltooid. Het bestond uit twee aparte gebouwen, verbonden door een glazen dak, met aan de westzijde de goederendienst en aan de oostzijde de reizigersdienst. Het ontwerp van Payen was vooruitstrevend voor zijn tijd. De combinatie van twee gebouwen met een glazen overkapping zorgde voor een lichte, open stationshal. De gevel was voorzien van Toscaanse zuilen en het station had een monumentale uitstraling en was een belangrijk herkenningspunt in Gent. Het werd bezocht door beroemde gasten, zoals Alexandre Dumas, Franz Liszt en Queen Victoria. Rond 1900 was er gebrek aan ruimte onder het glazen dak en werd het station naar het zuiden toe uitgebreid met perrons van 150 meter lang. Een transept of kruisboog verbond het oude en het nieuwe gedeelte. Door het gebruik van lichtdoorlatende elementen ontstond er een dromerige sfeer in de stationshal.

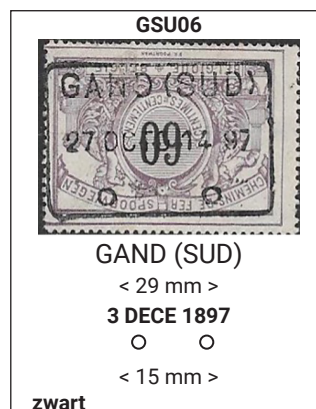
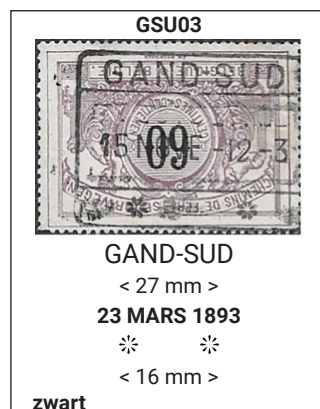
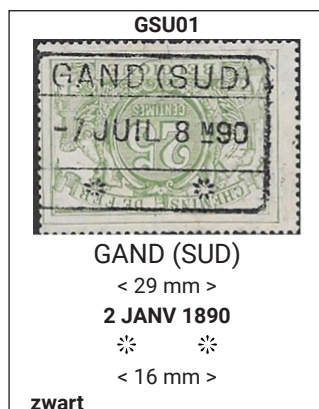


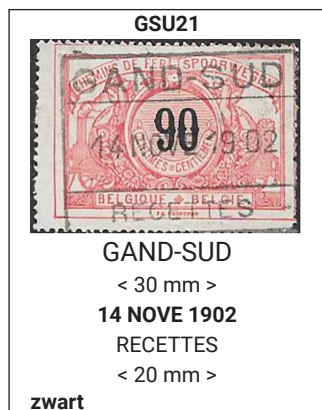
Zicht op de voorzijde van het neo-classicistische 'Zuidstation' in 1848 ontworpen door August Payen.



Binnenzicht van het station 'Gent-Zuid'.

In de loop van de twintigste eeuw verloor 'Gent-Zuid' echter zijn centrale rol. Door de bouw van het station 'Gent-Sint-Pieters' in het kader van de Wereldtentoonstelling van 1913, werd het 'Zuidstation' steeds minder gebruikt. In 1928 werd het station definitief gesloten en volgde de afbraak in 1929-1930. Een aantal Toscaanse zuilen en het beeld Vrouwe Belgica verhuisden naar het Koning Albertpark. Het gebied rond het voormalige station transformeerde tot een belangrijk stadsdeel. Het huidige Woodrow Wilsonplein en het winkelcentrum Shopping Zuid zijn op de plaats van het oude station gebouwd. De Zuidwijk ontwikkelde zich tot een levendige buurt met veel horeca, winkels en culturele voorzieningen.



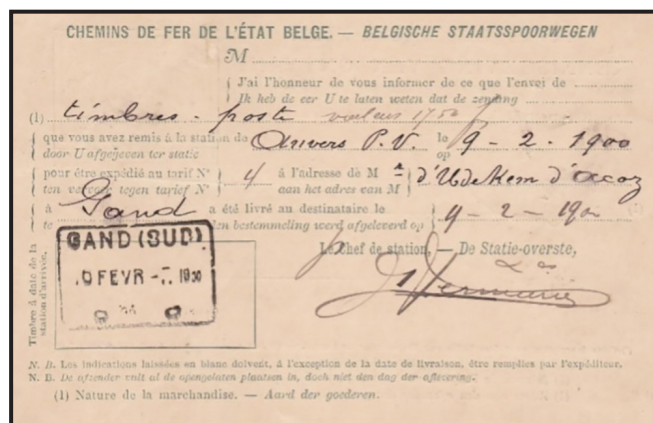


'Gent - Zuid'



Type GSU32

Bericht van niet levering uit 'Gent-Zuid'.



Type GSU06

Bericht van ontvangst uit 'Gent-Zuid'.

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT BELGE. — BELGISCHE STAATSSPOORWEGEN

Monsieur

J'ai l'honneur de vous informer de ce que l'envoi de *un paquet*

(1) *Carte postale neuve et oblitérée, valeur cinquante*

que vous avez remis à la station de *Belleu, quinz Leup* *18 mars 1907*

dont l'adresse ter statie

pour être expédié au tarif N° *IV* à l'adresse de M *T. Duerksen d'acoz*

ten verser tegen tarif N° *IV* aan het adres van M

à *Gand* a été livré au destinataire le *19 mars 07*

den bestemming werd afgeleverd op

Le Chef de station, — De Statie-overste,

[Stamp: GAND-SUD 18 MARS 07 07]

N. B. Les indications relatives à l'expédition, à l'exception de la date de livraison, être remplies par l'expéditeur.

N. B. De afzender vult al de opgegeven plaatsen in, doch niet den dag der aflevering.

(1) Nature de la marchandise. — Aard der goederen.

Type GSU33

Bericht van ontvangst uit 'Gent-Zuid'.

Chemins de fer de l'ÉTAT Bulletin d'expédition. - Tarif n° 1 (Express) Staatsspoorwegen Verzendingsbulletijn. - Tarif n° 1 (Spoedbestelling)

pour un seul colis franco et affranchi au moyen de timbres (*) voor een collo franco en met zegels gefrankeerd (*)

Timbre du bureau de départ: *GAND-SUD 19 NOVE 1913*

92

BUREAU DE DESTINATION: KANTOOR VAN BESTEMMING: *Bruxelles (Nord)*

Indication du n° du: Opgeve van het n° van:

C.C. DC 1669 CRM 1302

Timbre du bureau d'arrivée: *GAND-SUD 19 NOVE 1913*

PLACE réservée au TIMBRE D'AFFRANCHISSEMENT. PLAATS voor den FRANKKEERZEGEL.

PLACE réservée au TIMBRE D'AFFRANCHISSEMENT. PLAATS voor den FRANKKEERZEGEL.

PLACE réservée au TIMBRE D'AFFRANCHISSEMENT. PLAATS voor den FRANKKEERZEGEL.

NOM ET ADRESSE DE L'EXPÉDITEUR: | NAAM EN ADRES VAN DEN AFZENDER: *M. Stéphanie De Bondt, inspectrice, Gand, rue du Chantier, 11.*

NOM ET ADRESSE DU DESTINATAIRE: | NAAM EN ADRES VAN DEN BESTEMMING: *La Majesté, la Reine des Belges, Bruxelles.*

COLIS - COLLI: *UN* NATURE - AARD: *Un album en cuir* POIDS - GEWICHT: *brut 100 g net 100 g*

Valeur déclarée (1): *5 francs* Déclaration de responsabilité: *Je soussigné, Stéphanie De Bondt, déclare que le contenu de ce colis est conforme à la déclaration ci-dessus.*

Signature de l'expéditeur: (4) *Stéphanie De Bondt*

Signature du destinataire: *Stéphanie De Bondt*

Wagons (N° et marques): Trains: Dates: Datures:

Timbres des bureaux de passage.

Stempels der kantoren van overgave.

(1) Indiquer l'espèce et la quantité des marchandises. Pour les marchandises en destination du rayon réservé de la douane, indiquer leur quantité, poids net par espèce, et leur valeur (l'indication de la valeur doit être portée dans la colonne « Nature du contenu » et suivie de la mention pour la douane).

(2) Seulement pour les colis de 5 kg. et moins contenant des bijoux, des dentelles, des montres, de l'orfèvrerie, des objets précieux.

(3) Du manque d'emballage, de la détérioration de l'emballage, de la détérioration, etc.

(4) L'emploi d'une griffe est interdit pour les colis en destination du rayon réservé de la douane.

(1) Soort en hoeveelheid der goederen. Voor goederen naar plaatsen op voorbehouden toelgebied, de hoeveelheid, het zuiver gewicht per goederensoort, en de waarde aanduiden (de waarde moet opgegeven zijn in de kolom « Aard van den inhoud » gevolgd van de melding voor den toel dienst).

(2) Enkel voor colli van 5 kilogram, met juwelen, kanten, zilverwerken, fijn orfèvrerie-erfgoed of kostbaarheden.

(3) Niet-verpakking, onvoldoende verpakking, bederf, enz.

(4) Voor colli naar plaatsen op voorbehouden toelgebied is het gebruik van een naamstempel verboden.

Type GSU32

Een vrachtbrief van 19 november 1913 uit 'Gent-Zuid' voor een verzending van een lederalbum naar Hare Majesteit Koningin Elisabeth van België.

GAND - ENTREPÔT GENT - STAPELPLAATSEN

De haven van Gent bevindt zich ten noorden van de stad en strekt zich uit langs het kanaal Gent-Terneuzen. Dit kanaal verbindt Gent via Terneuzen met de Westerschelde en de Noordzee, waardoor zeeschepen tot diep in het binnenland kunnen varen. Het station 'Gent-Stapelplaatsen' lag strategisch aan de rand van de haven, nabij de handelsdokken en de belangrijkste opslagplaatsen. Het speelde een centrale rol in de overslag van goederen tussen water en spoor. In het begin was het station alleen geopend voor goederen en werd op 1 april 1857 uitgebreid met een verbindingsspoor naar 'Gent station'. Later werd het station ook toegankelijk voor personenvervoer. Op 1 januari 1865 kwam er een spoorverbinding met de lijn 'Gent-Eeklo-Brugge'.



De toegang naar het Gentse Entrepot met de brug en een schip langs de kade klaar om geladen te worden.

'Gent-Stapelplaatsen' en het handelsdok werden ontworpen door stadsarchitect Lodewijk Roelandt en in 1846 ingehuldigd. Het gebouw was functioneel en robuust, ontworpen om grote hoeveelheden goederen te verwerken en op te slaan. De architectuur kenmerkte zich door een combinatie van baksteen en natuursteen, met grote magazijnruimtes en laadplatforms. In 1919 brandde het volledig uit. Een nieuw stapelhuis naar ontwerp van architect Julius Van Volden werd in 1921 opgetrokken en doet momenteel nog dienst als postkantoor en kantorencentrum. Het nieuwe stapelhuis was opgetrokken in een sobere, industriële stijl, met aandacht voor duurzaamheid en efficiëntie. Het gebouw is tot op vandaag een herkenbaar element in het Gentse havengebied.



Deze afstempelingen zijn alleen gevonden op vrachtbrief.

Statie van den Entrepot op den Dok.
Statie-Overste, S. Legros, ham 51 Ontvanger, Dethise, dokstraat 7
Deze statie is ingericht voor de verzendingen door de douanen, voor den uitvoer der zeeschepen of van goederen bestemd voor gestichten aan den spoorweg verbonden.
Deze statie is uitsluitend bestemd voor het vervoer der hierna bepaalde goederen :
A. VERTREK. 1° koopwaren langs het water te Gent aankomende en onmiddellijk overgeladen op wagons.
2° Koopwaren langs het water te Gent aankomen en gelegd op de kaaien, den entrepot of de openbare hangars.
3° Koopwaren komende uit den entrepot der douanen of der succursaal.
4° Houtwaren herkomstig uit de stapelhuisen gevestigd in den bassin van den dok, op de kaaien, en in de bijzondere hangaars, als zij geene bewerking in het land ondergaan hebben
5° Verzendingen erkomstig van nijverheids- of koophandels-gestichten met den spoorweg verbonden.
B. AANKOMST. 1° Koopwaren op schepen voor het buitenland bestemd, geene verandering moettende ondergaan, vóór de lading.
2° Alle koopwaren van den vreemde aan de grens niet gedouaneerd.
3° Koopwaren van het binnenland naar het stapelhuis gezonden, met een douanestuk om nagezien of gestapeld te worden.
4° Koopwaren onmiddellijk op binnenschepen te laden om per water vervoerd te worden naar andere bestemmingen als Gent.
5° Koopwaren bestemd voor de nijverheids- of handelsge-

Tekst uit de 'Circulaires van de Spoorwegen'.

GAND - MARITIME GENT - MARITIEM

Het station 'Gent-Maritiem' werd op 23 januari 1905 geopend en maakte deel uit van het historische spoornetwerk van Gent. Het speelde een belangrijke rol in de stadsontwikkeling en handel in de 19e en 20e eeuw. Het station werd gebouwd om het transport van goederen en passagiers te vergemakkelijken, vooral door de nabijheid van waterwegen en havens. Het station kreeg een nieuwe benaming: 'Gent-Nieuw Dok' in 1910.



Treinverkeer aan het handelsdok van 'Gent-Maritiem'.

De architectuur van het station was opvallend, met een combinatie van industriële en decoratieve stijlen. Het gebouw was functioneel opgezet, met ruime laad- en losplaatsen, magazijnen en administratieve ruimtes. De gevels werden vaak verfraaid met baksteenornamenten en metalen constructies, wat typerend was voor stations uit deze periode. Door de jaren heen onderging het station verschillende renovaties en aanpassingen, waarbij de industriële uitstraling behouden bleef maar het comfort en de efficiëntie werden verbeterd.

In de loop van de twintigste eeuw verloor het station, mede door de opkomst van andere stations zoals 'Gent-Sint-Pieters' en de verschuiving van het goederenverkeer naar modernere logistieke centra, zijn functie als belangrijk knooppunt. Uiteindelijk werd het station 'Gent-Maritiem' gesloten. Veel later werd het terrein herontwikkeld als onderdeel van de grootschalige stadsvernieuwing in het havengebied van Gent. De voormalige maritieme en industriële zone rond de Oude Dokken kreeg een nieuwe bestemming als woon- en werkgebied, met veel aandacht voor groen, publieke ruimte en zachte mobiliteit. Oude havenloodsen en industriële gebouwen werden deels gesloopt, deels gerenoveerd en herbestemd. Er kwamen nieuwe wooncomplexen, kantoren, buurtvoorzieningen en parken. De kaaien werden heraangelegd als aantrekkelijke wandel- en fietspromenades. Het project Oude Dokken is een uitgesproken voorbeeld van stedelijke reconversie, waarbij het industriële verleden van de site wordt gecombineerd met hedendaagse stadsontwikkeling.



GAND - CANAL DE TERNEUZEN

GENT - KANAAL VAN TERNEUZEN

Het spoorwegstation 'Gent-Kanaal van Terneuzen' was een functioneel station dat diende voor de verbinding Gent-Terneuzen. Het maakte deel uit van de spoorlijn die vooral werd gebruikt voor goederenvervoer in het havengebied rond het kanaal Gent-Terneuzen. Hoewel de exacte openingsdatum van het station niet bekend is, werd de spoorlijn waarschijnlijk al in de negentiende eeuw ontwikkeld om de groeiende economische activiteit in de regio te ondersteunen. Over het uiterlijk van het station 'Gent-Kanaal van Terneuzen' is weinig gedetailleerde informatie bewaard. Het station was functioneel en bescheiden van omvang, met eenvoudige laad- en losplaatsen en magazijnen, typisch voor goederenstations uit die periode.



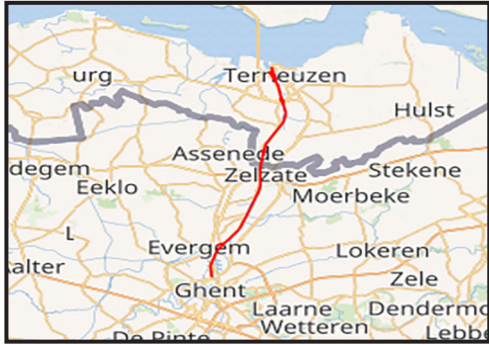
Duitse soldaten voor het station 'Gent-Kanaal van Terneuzen'.

Het station lag strategisch nabij het kanaal en de Gentse haven, waardoor het een belangrijk knooppunt was voor de overslag van goederen tussen spoor en water. 'Gent-Kanaal van Terneuzen' was vooral gericht op het faciliteren van industriële en handelsactiviteiten, en minder op reizigersverkeer.

Op 13 juli 1903, bij de opening van het station 'Wondelgem', kreeg 'Gent-Kanaal van Terneuzen' een directe aansluiting met de lijn 'Gent-Terneuzen'. Vanaf dat moment werd het station opgegeven en verloor het zijn functie als zelfstandig knooppunt. De goederenstromen werden voortaan via 'Wondelgem' en andere modernere stations geleid.



Het kanaal Gent - Terneuzen



Het kanaal Gent-Terneuzen is een 31 kilometer lange waterweg die de Gentse haven – de derde grootste van België – verbindt met de Westerschelde bij Terneuzen (Nederland). De aanleg begon in 1823 en het kanaal werd in 1827 geopend. Doorheen de 19e en 20e eeuw werd het kanaal systematisch verdiept, verbreed en rechtgetrokken om grotere schepen te kunnen ontvangen. In 1910 werd het kanaal opnieuw geopend na een grote modernisering, en tussen 1954 en 1968 volgde een nieuwe verbreding en verdieping, waardoor de haven van Gent schepen tot 80.000 ton kon ontvangen.

In de jaren 1990 werd de kanaalingang gebaggerd, zodat schepen tot 125.000 ton het kanaal konden bevaren. De meest ingrijpende vernieuwing vond plaats in 2024, met de opening van de Nieuwe Sluis in Terneuzen. Deze sluis, vergelijkbaar met de grootste sluisen van het Panamakanaal, maakt het mogelijk dat post-panamaxschepen tot 366 meter lang, 49 meter breed en met een diepgang van 14,5 meter tot diep in de haven van Gent kunnen varen. Hierdoor is de maximale tonnage van de toegelaten schepen gestegen tot ruim boven de 125.000 ton, met een potentieel tot circa 200.000 ton zodra alle aanpassingen aan het kanaal zijn voltooid.

Het sluisensysteem in Terneuzen zorgt voor doorgang tussen het kanaal en het estuarium, waarbij zeewater en zoet rivierwater elkaar ontmoeten. Naast de sluis worden delen van het kanaal verder verdiept en verbreed, en zijn er maatregelen genomen om het waterbeheer en de infrastructuur te optimaliseren voor de grotere scheepvaart en om verzilting tegen te gaan. Dankzij deze recente uitbreidingen kan de haven van Gent nu concurreren met de grootste havens van Europa en blijft het kanaal een motor voor economische groei en internationale handel in de regio.

GAND - EST GENT - OOST

Het station 'Gent-Oost', een bijkantoor van 'Gent-Midden-Statie', werd geopend in de tweede helft van de negentiende eeuw, vermoedelijk rond 1881, om de industriële activiteit in de regio te ondersteunen. Het diende als overslagpunt voor goederen en speelde een belangrijke rol in het transportnetwerk van Gent, dat nauw verbonden was met het havengebied en spoorlijnen zoals de verbinding naar Antwerpen en de omliggende industriële zones. Het station beschikte over faciliteiten voor de behandeling van diverse ladingen, zoals bulkgoederen en kleinere pakketten. Dankzij deze infrastructuur kon 'Gent-Oost' inspelen op de groeiende vraag naar efficiënte goederenafhandeling in het snel industrialiserende Gent.

'Gent-Oost' speelde decennialang een centrale rol in de logistiek van Gent, vooral voor de industrie en handel. In de loop van de twintigste eeuw begon de relevantie van het station echter af te nemen door veranderingen in transport en logistiek, zoals de opkomst van vrachtwagens en de verschuiving van economische activiteiten naar andere delen van de stad. Dit leidde uiteindelijk tot de sluiting van 'Gent-Oost' in 1990.

Na de sluiting bleef het terrein enige tijd braak liggen. Delen van het industriële erfgoed zijn bewaard gebleven of kregen een nieuwe invulling, bijvoorbeeld als tijdelijke locatie voor buurtprojecten, stadsontwikkeling of infrastructuurwerken. De stad Gent stimuleert het hergebruik van dergelijke terreinen, waarbij aandacht is voor het behoud van waardevolle relictten uit het industriële verleden. Hoewel het oorspronkelijke stationsgebouw verdwenen is, zijn er in de omgeving nog sporen van het industriële verleden zichtbaar, zoals oude spoorbeddingen, restanten van laadkaaien en infrastructuur, die herinneren aan de bloeiende industrie van 'Gent-Oost'.

GAND - RABOT

GENT - RABOT

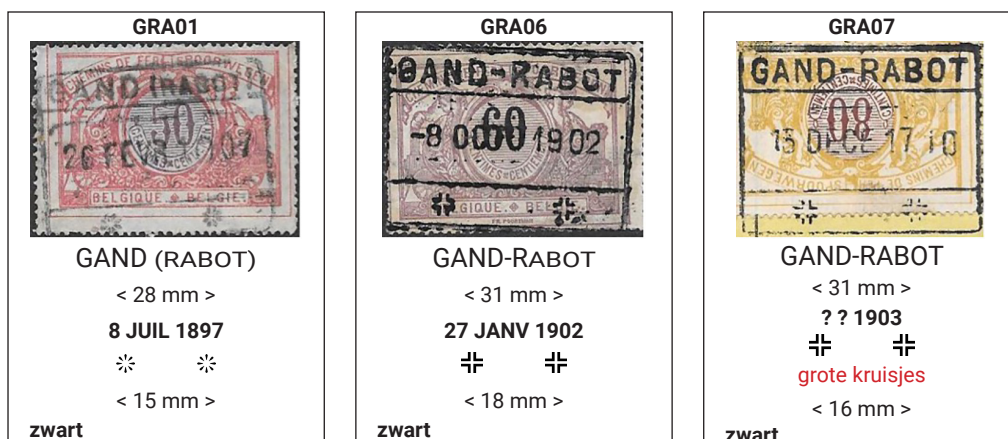
Het station 'Gent-Rabot' werd geopend op 1 december 1873 als eindstation van spoorlijn 58A, een aftakking van de lijn 'Gent-Zeehaven'. Het station was in het begin een goederenstation en speelde een belangrijke rol in de logistiek van de stad, vooral voor de aan- en afvoer van grondstoffen en producten voor de omliggende textielindustrie. Vanaf 1886 werd het station ook opengesteld voor reizigers. De Rabotwijk stond in de negentiende en vroege twintigste eeuw bekend als een centrum van textielproductie, met talrijke spinnerijen, fabrieken en arbeiderswoningen. Het station 'Gent-Rabot' was dan ook strategisch gelegen nabij het Verbindingskanaal en de fabrieken, waardoor het een knooppunt werd voor het goederenvervoer in deze industriële wijk.

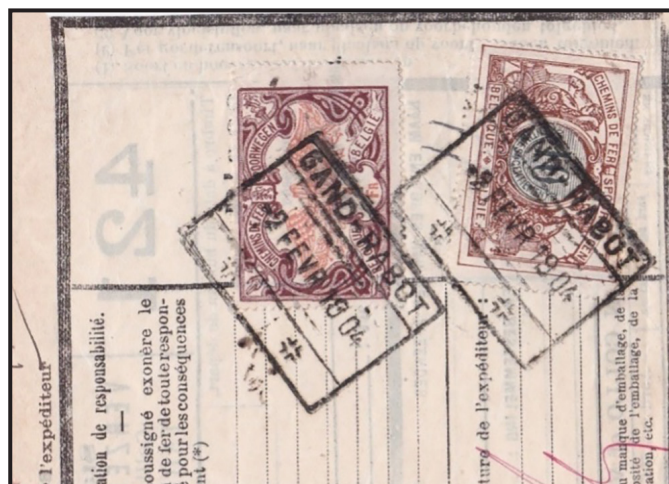


De oude goederenloods van de NMBS aan de Opgeëistenlaan.

Voor reizigersverkeer was het station slechts kort van belang. Al in 1925 werd deze functie stopgezet. Het goederenvervoer bleef echter belangrijk tot in de tweede helft van de 20e eeuw. Door de teloorgang van de textielindustrie in de Rabotwijk werd het station in 1985 gesloten en in de jaren daarna afgebroken. De goederenloods aan de Opgeëistenlaan werd later eveneens gesloopt.

Op de plaats van het vroegere station bevinden zich nu het nieuwe gerechtsgebouw van Gent en een omliggend park. In de wijk zijn nog steeds sporen van het industriële verleden zichtbaar, zoals oude fabrieksschoorstenen, restanten van het spooremlacement en typische arbeiderswoningen. Rondleidingen en erfgoedwandelingen in het Rabot brengen deze geschiedenis opnieuw tot leven en tonen hoe Gent zijn bijnaam 'Manchester van het vasteland' verwierf dankzij de textielreuzen en de bijhorende infrastructuur.

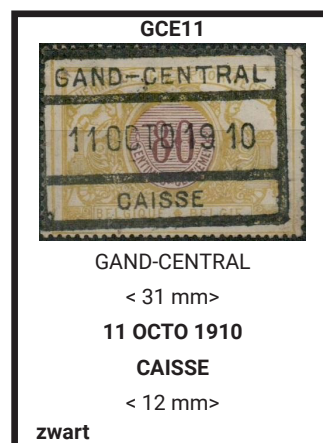
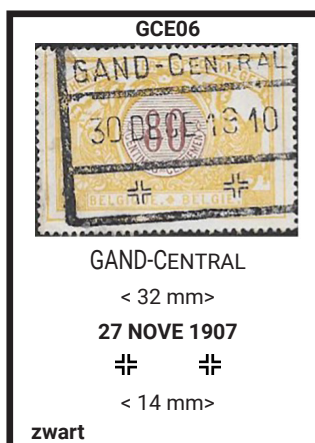




Type GRA07
 Fragment van een vrachtbrief uit 'Gent-Rabot'.

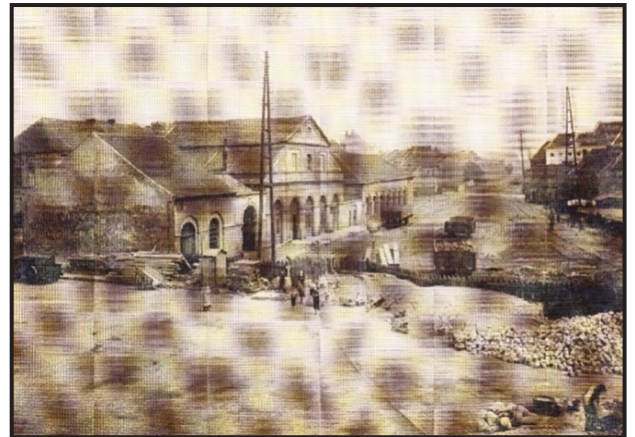
GAND - CENTRAL GENT - CENTRAAL

Het station 'Gent-Centraal' was gelegen nabij het gerechtsgebouw (Palais de Justice). Het werd vermoedelijk in 1846 geopend als 'Gand-Palais de Justice', een hulpkantoor. Vanaf 24 juli 1866 werd het een stadskantoor, enkel voor goederenverkeer. Ook veranderde de naam naar 'Gent-Centraal'. Er is weinig informatie over het station bewaard gebleven. Het station werd in 1923 gesloten. Na de sluiting werd het gebouw afgebroken of herbestemd, en verdween het uit het stadsbeeld.



GAND - WAES GENT - WAAS

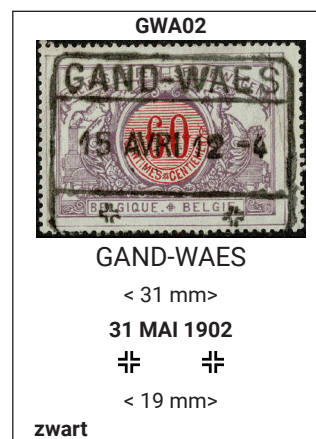
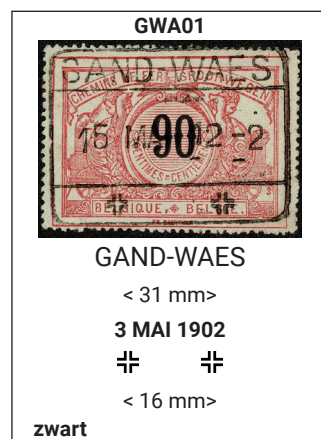
Het station 'Gent-Waas' werd geopend in november 1844 als eindpunt van de lijn 'Pays de Waes', die Antwerpen met Gent verbond. Gelegen in de buurt van de huidige Land van Waaslaan in Sint-Amandsberg, speelde 'Gent-Waas' een centrale rol in het regionale treinverkeer en was het een belangrijk knooppunt voor zowel passagiers- als goederenvervoer tussen Gent en de Waasland-regio. Door de ligging nabij industriële zones en het spoorwegnet droeg het station bij aan de aan- en afvoer van grondstoffen en producten, wat de economische ontwikkeling van Gent en de omliggende regio stimuleerde.



Het station 'Gent-Waas' aan het begin van de twintigste eeuw (links) en tijdens de afbraak in 1935 (rechts).

'Gent-Waas' was een typisch kopstation uit de negentiende eeuw, ontworpen om het treinverkeer tussen Antwerpen en Gent te faciliteren. De komst van het spoor zorgde voor een snelle en efficiënte uitwisseling van goederen en passagiers, waardoor Gent kon uitgroeien tot een belangrijke industriestad. Vooral de verbinding met het Waasland, een regio die bekend stond om zijn landbouw en opkomende industrie, was van groot belang voor de handel en industrie in Gent.

Met de verdere uitbouw van het spoorwegnet en de aanleg van nieuwe verbindingen verloor 'Gent-Waas' geleidelijk zijn centrale rol. In 1911 werd een verbindingsboog aangelegd tussen de spoorlijnen naar Antwerpen en Eeklo, waardoor treinen uit beide richtingen in hetzelfde station konden stoppen. In 1912 werd het station 'Gent-Waas' gesloten en nam het nabijgelegen station 'Gent-Dampoort', dat ontstond uit het voormalige station 'Gent-Eecloo', de centrale functie over als belangrijkste knooppunt in het oosten van de stad. De sloop van het oude station volgde in 1935. De naam 'Gent-Waas' leeft voort in de Land van Waaslaan en in de herinnering aan de spoorweggeschiedenis van Gent.



GAND - EECLOO GENT - EEKLO

Het station 'Gent-Eeklo' werd geopend in 1861 als kopstation op de spoorlijn die Gent verbond met Eeklo. Deze lijn maakte deel uit van de uitbreiding van het Belgische spoornetwerk in de negentiende eeuw en speelde een cruciale rol in de regionale connectiviteit, vooral voor passagiersvervoer tussen Gent en omliggende steden zoals Eeklo en Brugge. Het station lag ten noorden van de Antwerpsesteenweg en was aanvankelijk een belangrijk knooppunt voor reizigersverkeer.

In 1872 verviel de status van kopstation doordat de sporen ten westen van het station werden doorgetrokken naar Ledeberg, waar de aansluiting op spoorlijn 50 werd gemaakt. Hierdoor ontstond een betere verbinding met andere delen van Gent en het nationale spoorwegnet. In de directe nabijheid lag ook station 'Gent-Waas', het beginpunt van de spoorlijn naar Antwerpen. Beide stations waren eindstations, waardoor reizigers moesten overstappen via het Antwerpenplein.

Met de verdere uitbouw van het spoornetwerk en de aanleg van een verbindingsboog in 1911 tussen de lijnen naar Eeklo en Antwerpen, konden treinen uit beide richtingen in hetzelfde station stoppen. Op dat moment werd 'Gent-Eeklo' omgedoopt tot 'Gent-Dampoort' en nam het de centrale functie over als belangrijkste knooppunt in het oosten van de stad. 'Gent-Waas' werd gesloten en later gesloopt.

Naarmate de tijd vorderde, nam het gebruik van het station 'Gent-Eeklo' af, vooral door de opkomst van alternatieve vervoerswijzen zoals de auto. In 1959 werd het station gesloten voor passagiersvervoer richting Brugge, en het kreeg een bescheidener rol binnen het regionale netwerk. De lijn bleef echter nog voor goederenvervoer bestaan, maar uiteindelijk werden de stationfaciliteiten grotendeels verminderd.

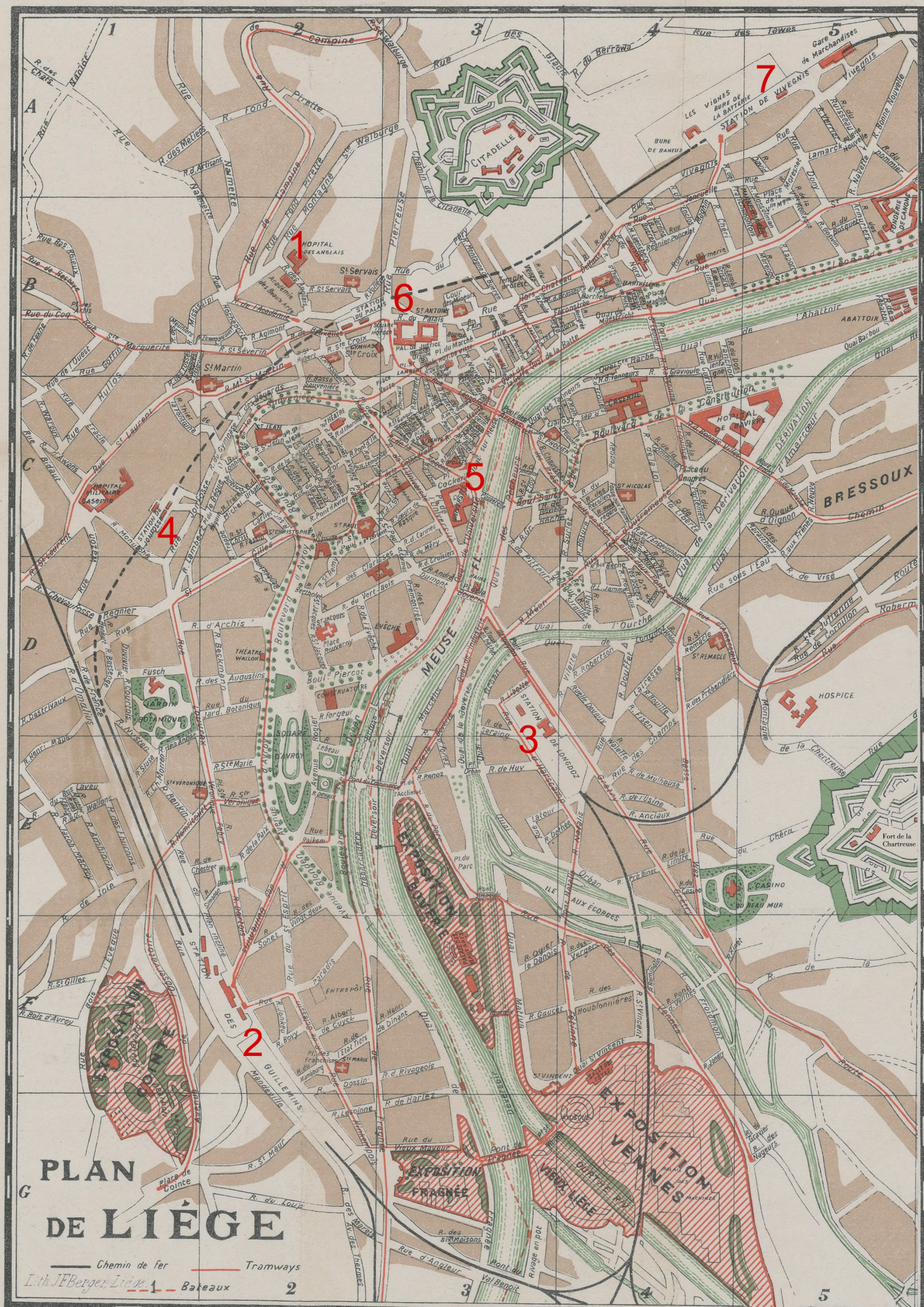


De twee stations aan de Dampoort. Links het station voor de lijn 'Gent-Eeklo', rechts het station voor de lijn 'Gent-Antwerpen', gelegen aan weerszijden van het Antwerpenplein.



Inhoud Liège

Overzichtskaart van Liège en zijn spoorwegstations	103
Een stukje geschiedenis	104
Technische realisatie van de hellende vlakken bij Liège-Haut-Pré	105
De stoommachines van Haut-Pré	105
1. Liège - Haut - Pré	106
2. Liège - Guillemins	107
3. Liège - Longdoz	111
4. Liège - Jonfosse	112
5. Liège - Sirène	113
6. Liège - Palais	115
7. Liège - Vivegnis (Liège - Vivegnies)	116



Berger, J. F. (lithographe)

Publiek domein. Bron: Wikimedia Commons.

Liège

Een stukje geschiedenis

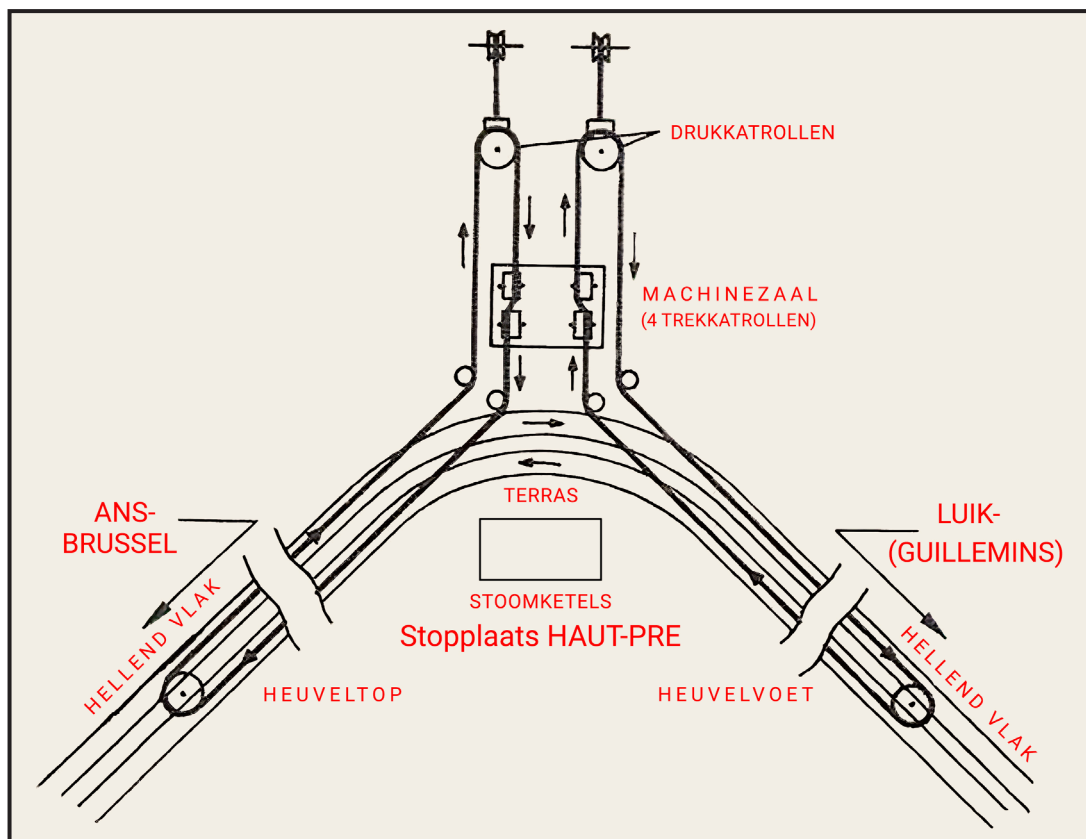
Al vanaf de eerste dagen van de Belgische staat in 1830 vormden binnen- en buitenlandse verbindingen één van de grote bekommernissen van de Belgische regering. Op 1 mei 1834 besloot men een spoorwegnet aan te leggen, met Mechelen als centrum, waaruit spoorlijnen vertrokken in de vier windrichtingen. Naar het oosten toe moest dit spoorwegnet de haven van Antwerpen verbinden met het industriebekken van Luik en met Duitsland, waarbij Nederland vermeden moest worden. Het eerste baanvak, 'Brussel-Mechelen', werd voltooid op 5 mei 1835. Het net ontwikkelde zich snel en op 2 april 1838 bereikte het spoor Ans, ook wel 'Liège-Supérieur' genoemd.

Maar dan zorgde het hoogteverschil van het terrein voor problemen! Het plateau van Ans ligt op ongeveer 177 meter hoogte en Luik met de Maas op 67 meter. De helling varieerde tussen 8% en 30% over een afstand van meer dan 4 km, wat voor enorme uitdagingen zorgde. De toenmalige locomotieven hadden onvoldoende grip en kracht om deze helling op te rijden. Na verschillende voorstellen voor alternatieve tracés werd uiteindelijk gekozen voor dat van Simons en De Ridder, die destijds belast waren met de aanleg van het Belgische spoorwegnet.

Om een oplossing te bedenken voor het netelige technische probleem schakelden ze Henri Maus (1808-1893) in, een jonge ingenieur die werkte als algemeen inspecteur van Bruggen en Wegen. Met de hulp van Hubert Brialmont, ingenieur bij de Cockerill-fabrieken, besloot Maus een kabeltractiesysteem toe te passen op basis van een vaste stoommachine. Deze machine, die in minder dan zeven minuten een trein met twaalf wagens kon optrekken en terug laten zakken, zou op het platform van Haut-Pré worden geïnstalleerd. Het was niet de eerste keer dat een dergelijke techniek werd gebruikt, maar deze keer ging het om twee hellende vlakken: Liège-Haut-Pré en Haut-Pré - Ans, verbonden door een zacht hellende bocht. De effecten van de helling waren merkbaar bij zowel de afdaling, waarbij langdurig en herhaaldelijk geremd moest worden, als bij de beklimming. De toegepaste techniek moest hiermee rekening houden.

Eind 1838 werd de bouw aangevat en op 18 april 1842 reden de eerste goederentreinen het hellend vlak op. Reizigerstreinen werden pas vanaf 1 mei 1842 toegelaten. In 1843 bereikte de lijn ten slotte Verviers en de Pruisische grens. Het kabelsysteem bleef tot 1871 in gebruik, waarna krachtigere locomotieven het werk overnamen. De hellende vlakken van Luik zijn tot op heden een bijzonderheid in het Belgische spoorwegnet.

Technische realisatie van de hellende vlakken bij Liège-Haut-Pré



Schematische tekening van de constructie in Liège-Haut-Pré..

Bron: Rixke Rail's Archives.

De stoommachines van Haut-Pré

Op het platform in Haut-Pré werden twee krachtige stoommachines geïnstalleerd, ontworpen en gebouwd door de firma John Cockerill uit Seraing. Deze machines waren gebaseerd op het ontwerp van stoommachines voor schepen, waarbij de schoepenwielen waren vervangen door grote katrollen. Het kabeltractiesysteem werkte als volgt: bij de afdaling werden de treinen door een locomotief op gang gebracht, waarna hun eigen gewicht het overnam en ze gecontroleerd afdaalden, met behulp van zorgvuldig geplaatste remmen. Voor de beklimming werden de treinen aan een kabel bevestigd, die door de vaste stoommachines in beweging werd gebracht. Zo konden treinen met twaalf wagens in minder dan zeven minuten het hoogteverschil overbruggen.

Aan de achterzijde van de trein werd een speciale wagon gekoppeld, uitgerust met krachtige remmen en een klauwmechanisme om de kabel vast te grijpen. De kabel was aanvankelijk van hennep, maar werd later vervangen door een stalen kabel voor meer duurzaamheid en veiligheid. De stoommachines hadden een vermogen van 160 pk, later verhoogd tot 248 pk. De maximale snelheid op het hellende vlak bedroeg ongeveer 20 km/u.

LIÈGE - HAUT - PRÉ

Het station 'Liège-Haut-Pré' werd geopend op 1 mei 1842 als technisch knooppunt op spoorlijn 36 tussen Brussel en Luik. Het lag aan het einde van de Rue du Haut-Pré in Luik, in de nabijheid van de hellende vlakken die destijds een grote technische uitdaging vormden voor het Belgische spoorwegnet. 'Liège-Haut-Pré' was aanvankelijk vooral bekend vanwege de imposante stoommachines en het kabeltractiesysteem, waarmee treinen het grote hoogteverschil tussen Ans en Luik konden overbruggen. Deze installaties werden in 1879 gesloopt, toen krachtigere locomotieven het werk overnamen.



Het station Haut-Pré.

Na het verdwijnen van de kabeltractie bleef 'Haut-Pré' een reguliere halte voor stoptreinen. Het station kreeg in de loop der jaren verschillende benamingen, waaronder 'Liège-Haut-Pré', en fungeerde tot in de jaren 1980 als stopplaats voor lokale treinen. Op 26 september 1993 werd het station definitief gesloten voor reizigersverkeer, en kort daarna werden de perrons afgebroken. Sindsdien herinnert enkel de naam van de Place du Haut-Pré nog aan het spoorwegverleden van deze plek.

Na de sluiting in 1993 is er geen spoorwegfunctie meer op deze locatie. De gebouwen zijn verdwenen en het terrein van het voormalige station is nu een geïntegreerd stadsdeel met een mix van woon-, winkel- en buurtvoorzieningen. De Place du Haut-Pré markeert vandaag de dag de plek waar het station ooit lag. Er zijn geen plannen bekend voor een nieuw station op deze locatie; de spoorlijn 36 wordt nu bediend door andere stations in de regio Luik, waaronder 'Liège-Guillemins' en 'Ans'. De geschiedenis van 'Haut-Pré' leeft voort in lokale herinneringen en in spoorwegarchieven.

LH01  HAUT-PRÉ < 27 mm > 28 OCTO 1892 * * < 15 mm > zwart	LH02  HAUT-PRÉ < 28 mm > 20 NOVE 1894 ⚬ ⚬ kleine kruisjes < 17 mm > zwart	LH03  HAUT-PRÉ < 28 mm > 18 JUL 1902 ⚬ ⚬ grote kruisjes < 16 mm > zwart	LH06  HAUT-PRÉ < 28 mm > 13 AOUT 1904 MAGASIN < 26 mm > zwart
---	---	--	---

LIÈGE - GUILLEMINS

Al in 1838, drie jaar na de opening van de allereerste Belgische spoorlijn van Brussel naar Mechelen, werd de spoorlijn 'Mechelen-Aken' doorgetrokken tot het station Ans, dat aanvankelijk 'Liège-Supérieur' heette. Na de voltooiing van de hellende vlakken van Luik bereikte de trein vanaf 1 mei 1842 de vallei van Luik zelf, waar een eerste houten station werd gebouwd op de plaats van een voormalig klooster van de Wilhelmiëten.



Het oude station 'Liège-Guillemins' in belle-époquestijl rond 1900.



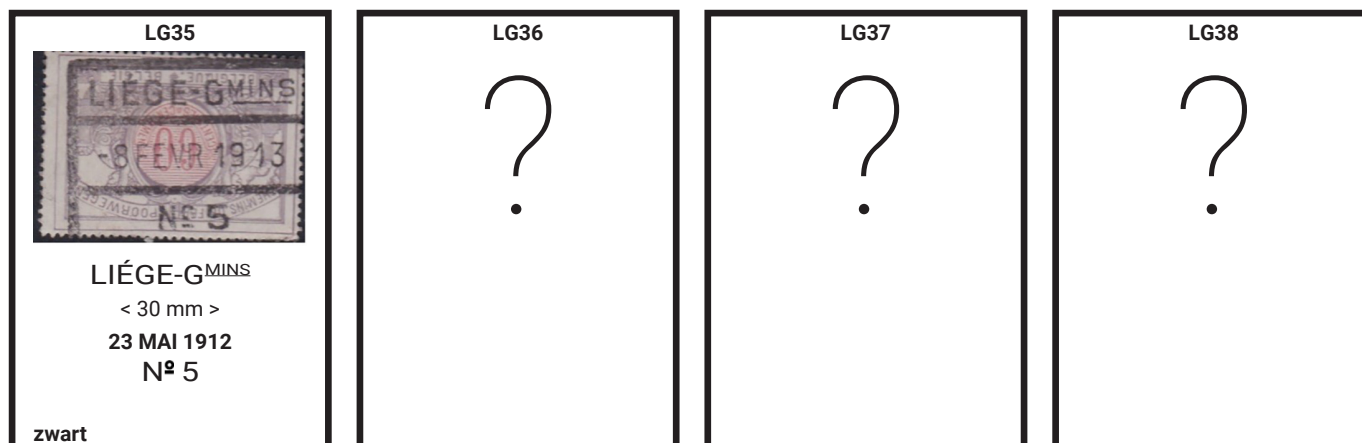
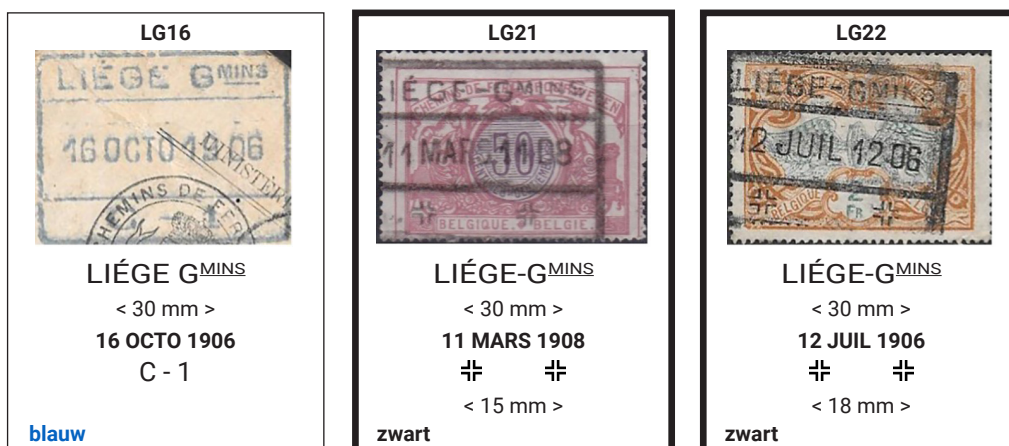
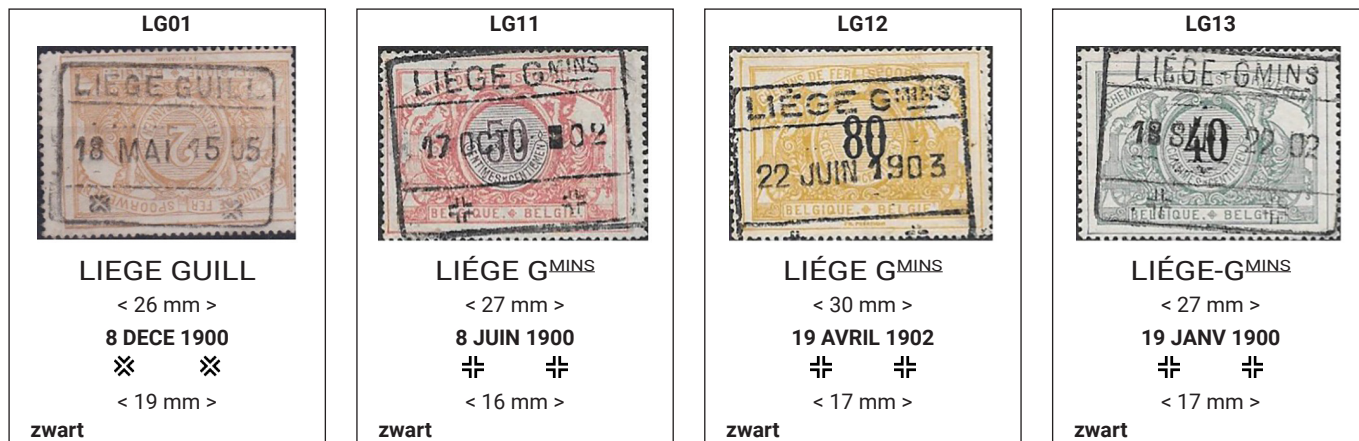
Het huidige station 'Liège-Guillemins'.

Op 9 maart 1855 werd er een overeenkomst gesloten voor samenwerking met de concessielijn 'Namur à Liège', en vanaf juni 1868 was het station ook open voor de 'Nord Belge' en de 'Grand Compagnie de Luxemburg'. Vanaf 27 augustus 1877 werden de treinen van de lijn 'Liège-Maastricht' van de Nederlandse staat eveneens toegelaten in het station.

In 1864 werd een nieuw station in belle-époquestijl geopend, ontworpen door A.P.J. Lambeau. Dit gebouw werd in 1881-1882 uitgebreid, en ter gelegenheid van de Wereldtentoonstelling in 1905 volgde nog een belangrijke uitbreiding. De site van Guillemins ligt enigszins buiten het stadscentrum, maar werd om technische redenen verkozen boven de lokaal geprefereerde locatie op de Place Saint-Lambert.

Het station 'Liège-Guillemins' onderging in de twintigste en eenentwintigste eeuw ingrijpende vernieuwingen, waardoor het uitgroeide tot een architecturaal icoon van Luik. In 1958 werd het station herbouwd, opnieuw naar aanleiding van Expo 58 in Brussel. Decennia later, in 1996, kreeg de Spaanse architect Santiago Calatrava de opdracht om een volledig nieuw station te ontwerpen dat het groeiende internationale treinverkeer en de komst van hogesnelheidstreinen kon faciliteren. De bouwwerken startten in 1999 en op 18 september 2009 werd het nieuwe station feestelijk geopend. Het resultaat is een indrukwekkend gebouw van 200 meter lang en 35 meter hoog, opgebouwd uit staal, glas en wit beton. De monumentale, transparante overkapping zonder klassieke gevels zorgt voor een open verbinding tussen de stad en de wijk Cointe. Het ontwerp van Calatrava heeft niet alleen het station, maar ook de omliggende wijk nieuw leven ingeblazen. Dankzij de grote glazen overkapping en het open karakter geldt 'Liège-Guillemins' als een van de meest gefotografeerde monumenten van Luik en als een symbool van moderniteit en vernieuwing.

Onder de sporen bevindt zich een ruime passage die toegang biedt tot de perrons, winkels en parkeergarages. De stationshal herbergt diverse voorzieningen voor reizigers, waaronder winkels, horeca en een reiscentrum. 'Liège-Guillemins' beschikt over vijf perrons en negen sporen, waarvan drie geschikt zijn voor hogesnelheidstreinen zoals Thalys en ICE, met directe verbindingen naar Duitsland, Frankrijk, Nederland en Luxemburg. Daarmee is het station niet alleen een functioneel knooppunt, maar ook een symbool van moderniteit en vernieuwing voor de stad Luik. Naast de treinverbindingen zijn er uitgebreide busverbindingen, parkeervoorzieningen en faciliteiten voor reizigers met beperkte mobiliteit.





Type LG40

Veldpostbrief naar Saksen verzonden vanuit het station 'Liège-Guillemins'.



Dienstpostkaart van de spoorwegen met de blauwe afstempeling (Type LG16) 'LIÈGE G^{mins}/ 16 OCTO 1906'. Franco verzonden op 17 oktober 1906 naar 'Tirlemont' met aankomststempel '17.10.1906' en doorgestuurd op 18 oktober 1906 naar 'Buxelles-Dépôt' met aankomststempel '18.10.1906'.

LIÈGE - LONGDOZ



Het station van 'Liège-Longdoz'.

Het station 'Liège-Longdoz' kende een bescheiden begin: in 1850 deed een eenvoudige barak dienst als station en in 1857 werd er een gebouw aan toegevoegd dat al snel te klein bleek. Pas in 1877 werd het definitieve station in gebruik genomen. Het gebouw was vrij imposant en nam bijna de volledige breedte van de beschikbare ruimte tussen de huizen aan de Rue Grétry in beslag. Het gebouw had een statige, symmetrische gevel, typerend voor de stations van de 'Nord Belge', met decoratieve elementen en een functionele indeling voor het drukke reizigersverkeer van die tijd. Tot 1940 werd het station beheerd door de 'Nord Belge' met de lijn 'Liège-Namur-Givet'. Vanaf 24

november 1861 was er ook een aansluiting op de lijn 'Visé-Maastricht', die later werd doorgetrokken tot in Luik en omgedoopt tot de lijn 'Luik-Maastricht'. Op 30 december 1898 werd deze lijn teruggekocht door de Belgische Staat. De 'Nord Belge' bleef bestaan tot in 1940.

Tijdens de Eerste Wereldoorlog werd het station een belangrijk knooppunt door de aanleg van een nieuwe spoorlijn door de Duitse bezetter in 1917 (inclusief de tunnel van Froidmont), zodat spoorlijn 125 ('Liège-Namur') rechtstreeks op spoorlijn 40 ('Liège-Maastricht') kon aansluiten. Dit verkortte de reistijd en maakte kopmaken overbodig.

Na de oorlog verloor het station geleidelijk aan belang, hoewel het nog tot 1960 in dienst bleef. In 1956 werd de aansluiting naar de spoorlijn naar Maastricht opgeheven, samen met de stoptreindienst op deze lijn. Op 30 september 1956 werd het station gesloten voor reizigersverkeer en vervangen door een autobusdienst.



Type LL07

Aangetekende brief verzonden vanuit het station 'Liège-Longdoz' naar 'Heure'.
Frankering: 10 centiem binnenlands port
+ 25 centiem aantekenrecht.*

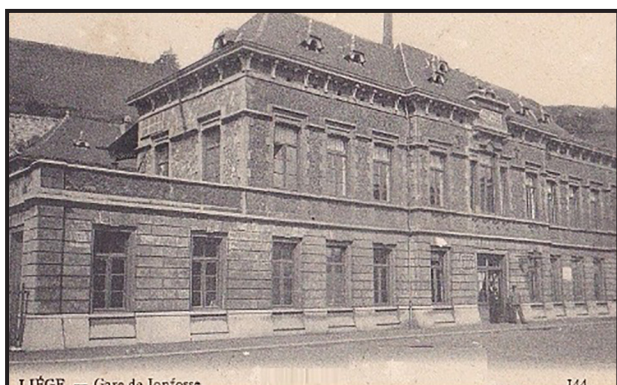
LIÈGE - JONFOSSE

Het station 'Liège-Jonfosse' opende op 15 september 1883 als onderdeel van de uitbreiding van het spoorweganet in Luik. Door de ligging nabij het centrum en tussen twee tunnels (Saint-Gilles en Saint-Martin) speelde het station een belangrijke rol in de lokale en regionale treinverbindingen. Tijdens de Eerste Wereldoorlog werd het station gesloten, maar op 1 mei 1920 heropend als stopplaats. De dienstregeling bleef echter wisselvallig: op 1 oktober 1921 volgde opnieuw een sluiting, waarna het station op 15 mei 1934 weer als stopplaats werd geopend. Aan het begin van de Tweede Wereldoorlog werd de halte opnieuw gesloten, en pas op 30 mei 1976 heropend voor reizigersverkeer.

Bij de reorganisatie van het spoorweganet in Luik werd het station op 3 september 2018 officieel hernoemd tot 'Liège-Carré', naar de wijk Le Carré waar het station ligt. Deze naamswijziging weerspiegelt de nauwe band tussen het station en de omliggende stadswijk.



Het station 'Liège-Carré' zoals het er vandaag uitziet, gezien in noordoostelijke richting met de tunnel van Saint-Martin op de achtergrond.



De straatzijde van het station 'Liège-Jonfosse' en de sporen, gezien in zuidwestelijke richting, met de tunnel van Saint-Gilles op de achtergrond (rechts).

Het oorspronkelijke neoklassieke stationsgebouw werd in 1930 gesloten en het bestaande gebouw is telkens herbestemd en intern aangepast, maar de buitenstructuur en het karakter van het oorspronkelijke gebouw zijn behouden gebleven. Direct na het station begint in het zuidwesten de tunnel van Saint-Gilles en in het noordoosten de tunnel van Saint-Martin. Deze tunnels zijn kenmerkend voor het spoortraject in het centrum van Luik. Het aanleggen van deze tunnels was noodzakelijk vanwege het geaccidenteerd terrein van Luik, met steile hellingen en dichtbebouwde stadswijken. De tunnels maken het mogelijk om het spoortraject efficiënt door het centrum te leiden, zonder hinder van het reliëf en de stedelijke bebouwing. Bij recente renovaties is gekozen voor innovatieve technieken, zoals het rechtstreeks bevestigen van de rails op een betonplaat en het gebruik van epoxyhars, wat uniek is in België. Dit zorgt voor extra stabiliteit en minder onderhoud

Tijdens de sluiting kende het voormalige stationsgebouw diverse nieuwe functies:

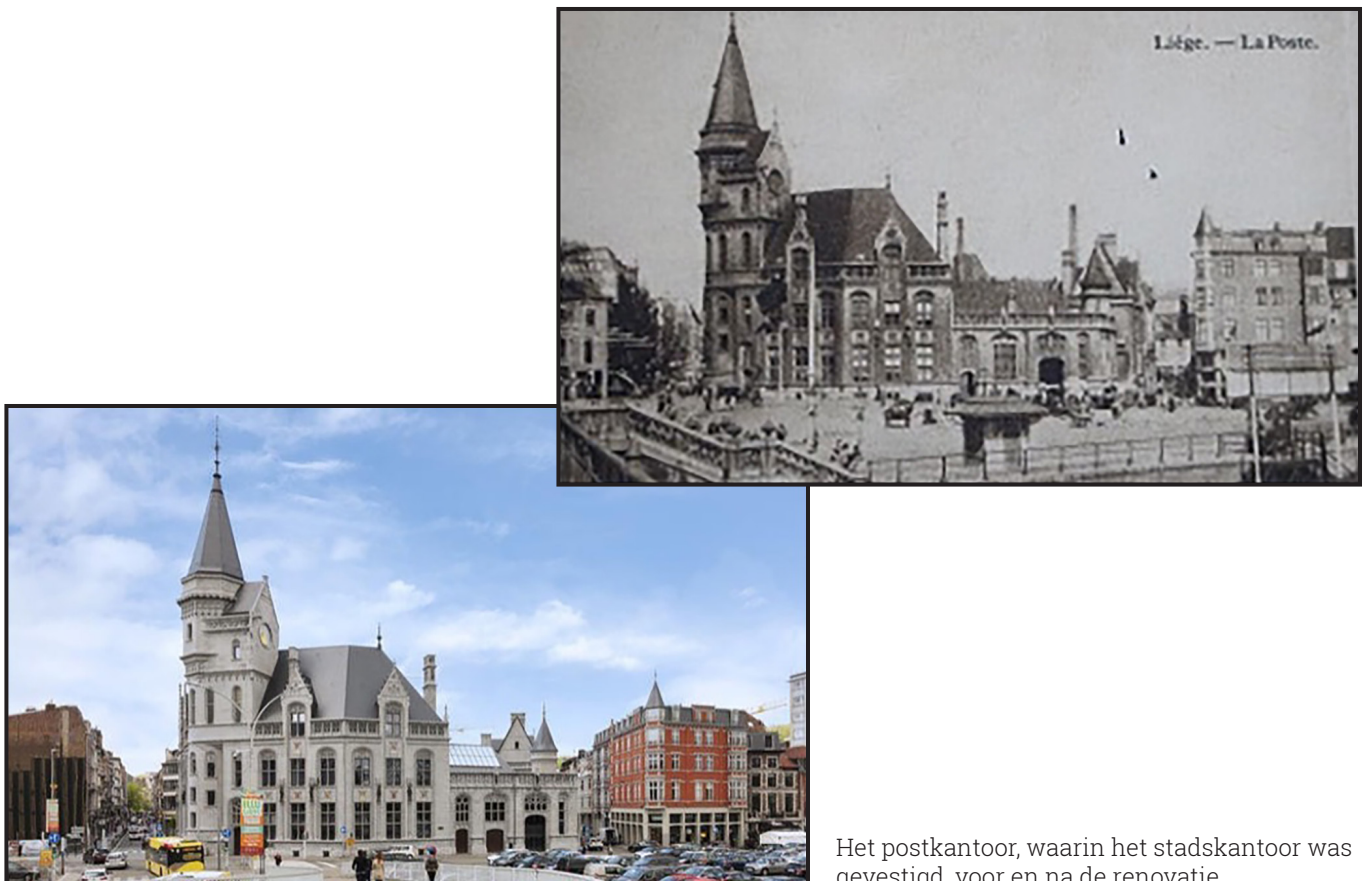
- 1931-1989: het gebouw huisvestte het Rijksarchief van Luik.
- 1996-2008: onder de naam Soundstation bood het ruimte aan een concertzaal, studio, restaurant en café, en werd zo een cultureel trefpunt.
- Sinds 2016: na renovatie werd het gebouw in gebruik genomen als studentenresidentie onder de naam 'Studentstation', waarmee het een nieuwe rol kreeg in het stadsleven.

Het station 'Liège-Jonfosse' is een voorbeeld van hoe spoorweginfrastructuur zich aanpast aan de veranderende behoeften van de stad. Door de verschillende functies van het gebouw en de naamswijziging blijft het station een herkenbaar punt in het stadsbeeld van Luik, met een rijke geschiedenis die teruggaat tot de 19e eeuw.



LIÈGE - SIRÈNE

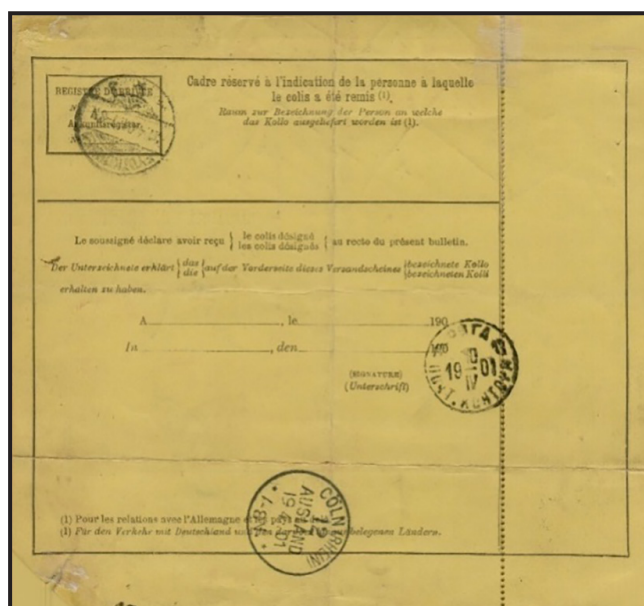
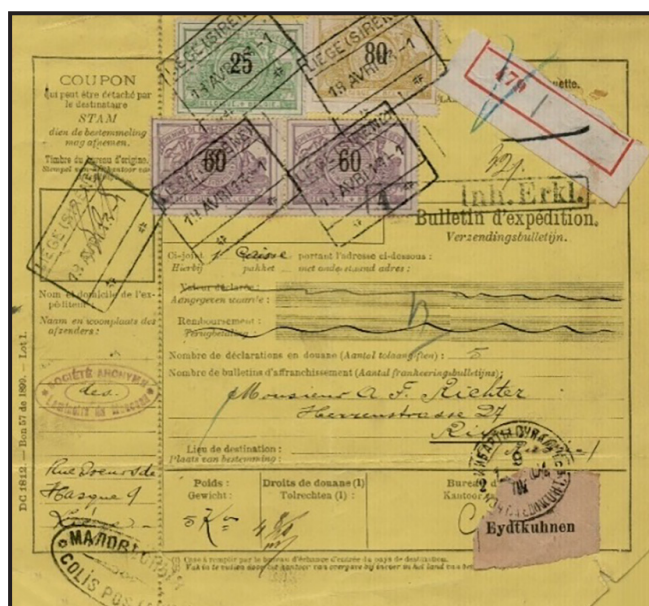
Het station 'Liège-Sirène' opende op 1 juli 1864 voor goederenvervoer. Vanaf 5 januari 1870 werd het een stadskantoor, gevestigd in het Postgebouw. Het stadskantoor werd definitief gesloten in 1926.



Het postkantoor, waarin het stadskantoor was gevestigd, voor en na de renovatie.

In de jaren 1890 werden de gebouwen op de hoek van de Regentessestraat en de Maaskaai met de grond gelijk gemaakt om een nieuw postgebouw op te richten, dat in 1901 werd geopend. Dit gebouw is een mooi voorbeeld van monumentale stadsarchitectuur uit het begin van de twintigste eeuw, met een statige gevel, grote vensters en decoratieve elementen die typerend zijn voor de neoclassicistische stijl van die periode. Kenmerkend zijn de symmetrische opbouw, het gebruik van natuursteen en de rijk uitgewerkte details zoals zuilen, frontons en sierlijke balustrades. De gevels en daken zijn beschermd als monument, wat bij de renovatie bijzondere aandacht vroeg voor het behoud van het historische karakter. Tijdens de verbouwing werd het interieur grondig gemoderniseerd en aangepast aan de nieuwe functies, met respect voor de originele architectuur. Zo werden onder meer de originele raampartijen en ornamenten gerestaureerd, terwijl moderne technieken en duurzame materialen werden geïntegreerd om het gebouw geschikt te maken voor hedendaags gebruik door de universiteit en diverse bedrijven.

Het gebouw dat in 2002 werd gesloten, werd geklasseerd als monument en in 2016 overgenomen door een investeringsmaatschappij. Een vastgoedontwikkelaar renoveerde en verbouwde het complex. In september 2021 werd het gebouw ingehuldigd voor de afdeling 'Media-cultuur en Communicatie' van de universiteit van Luik. Daarnaast zijn er bedrijven gevestigd die actief zijn in de sectoren gezondheidszorg en voeding (zoals Vie Et Santé en Vie & Santé sprl, gespecialiseerd in voedingsadvies en biologische producten) en telecommunicatie (zoals Proximus).



Type LS01

Vrachtbrief (5 kilogram) verzonden op 18 april 1901 uit 'Liège-Sirène' naar Riga.

LIÈGE - PALAIS

Het station 'Liège-Palais' opende op 1 september 1877 als onderdeel van de uitbreiding van het spoorwegnet in het centrum van Luik. Door de centrale ligging nabij het Sint-Lambertusplein en het Palais de Justice speelde het station een belangrijke rol in het stedelijke en regionale treinverkeer. Tijdens de Eerste Wereldoorlog werd het station gesloten, maar op 15 augustus 1918 heropend onder de naam 'Lüttich Palais'. Na de bevrijding kreeg het opnieuw de naam 'Liège-Palais', die het behield tot 2 juni 2018.



Het station vroeger als 'Liège-Palais' (links) en vandaag als 'Liège-Saint-Lambert' (rechts).

Op 3 september 2018 werd het station officieel hernoemd tot 'Liège-Saint-Lambert', naar het nabijgelegen Sint-Lambertusplein. Deze naamswijziging was gekoppeld aan een reeks investeringen in de infrastructuur en de herbenoeming van station 'Liège-Jonfosse' tot 'Liège-Carré'. Het station bevindt zich onder het grondniveau. De sporen met perrons liggen in een soort 'put' – een kort open stuk van de tunnel onder open hemel – terwijl de lokettenhal volledig ondergronds gelegen is. Dit ontwerp is typerend voor stedelijke stations die in dichtbebouwde gebieden zijn aangelegd. Sinds 1 maart 2021 zijn de loketten enkel op weekdays geopend tussen 7:00 en 14:15 uur. Direct na het station begint in het zuidwesten de tunnel van Saint-Martin en in het noordoosten de tunnel Sous Pierreuse.



LIÈGE - VIVEGNIS

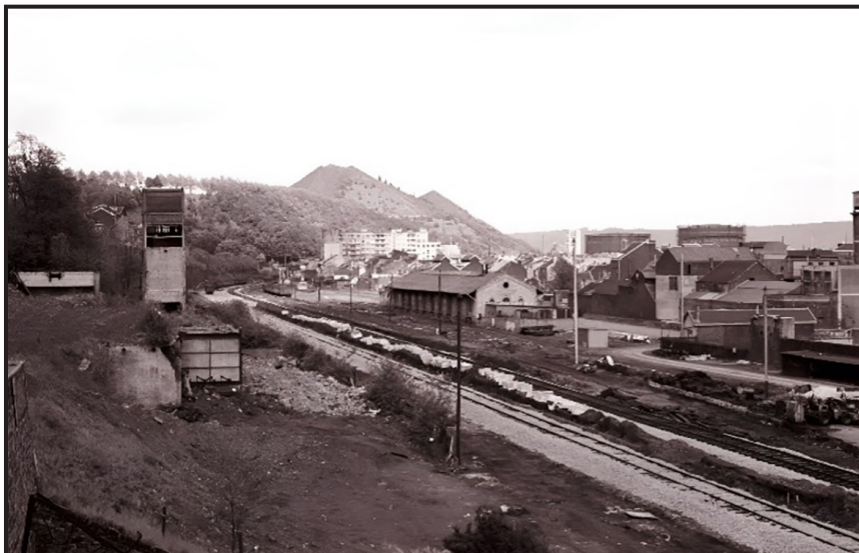
LIÈGE - VIVEGNIES

Het station 'Liège-Vivegnies' werd op 1 mei 1865 in gebruik genomen door de 'Compagnie du Chemin de fer Liégeois-Limbourgeois' (L.L.), als onderdeel van de spoorlijn die Luik verbond met Limburg en via Glons en Liers aansloot op de grensverbinding richting Nederland en Eindhoven. In de beginjaren was Vivegnies een doodlopend station, omdat de lijn nog niet doorgetrokken was naar het centrale station van Luik.

De L.L. was een Nederlandse maatschappij, wat verklaart waarom er zowel Nederlandstalige als Franstalige stempels voorkomen: 'Liège-Vivegnies' (Nederlandstalig) en 'Liège-Vivegnis' (Franstalig).



Straatzijde van het station 'Liège-Vivegnis'.



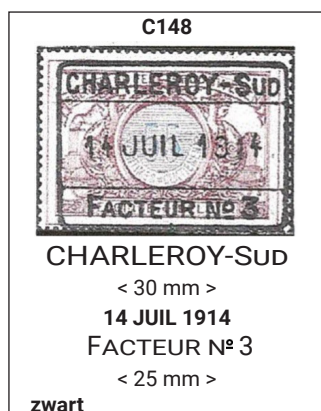
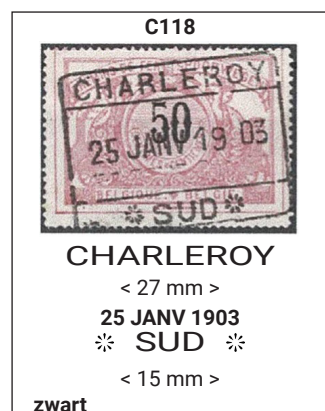
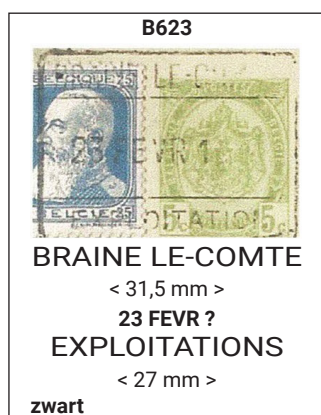
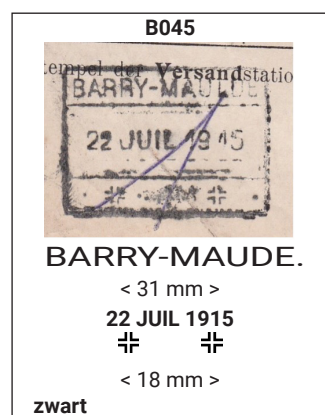
Spoorzijde van het station 'Liège-Vivegnis'

Het station kende een wisselend bestaan: het werd op 28 mei 1972 gesloten voor personenvervoer, maar op 30 september 1973 weer heropend. Uiteindelijk werd het station definitief gesloten in juni 1985. Rond 2020 is er nog geprobeerd om op deze locatie een nieuwe halte te openen, maar dit werd geweigerd door de toenmalige minister Georges Gilkinet (Ecolo). Hij was van oktober 2020 tot februari 2025 minister van Mobiliteit en vicepremier in de federale regering De Croo. In die functie was hij verantwoordelijk voor het beleid rond spoorwegen, openbaar vervoer en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS).

Bijlage 1: nieuwe of verbeterde afbeeldingen bij deel 1

Naar aanleiding van de uitgave van het vorige boek is er veel reactie gekomen. Daarvoor wil ik iedereen graag bedanken. Er zijn heel wat aanvullingen en correcties doorgegeven, vooral met betrekking tot zegels waarvan de datum van eerste gebruik ouder bleek te zijn dan eerst gedacht. Door het grote aantal nieuwe (oudere) datums is het niet mogelijk om deze allemaal in dit document op te nemen. Ze zijn verwerkt in mijn Excel-lijsten en kunnen op aanvraag per station worden doorgestuurd. Andere aanvullingen en verbeteringen zijn wél in dit document verwerkt. Hieronder volgt een overzicht van de nieuw aangetroffen en aangepaste zegels.

Ik hoop ook bij deze uitgave opnieuw op vele reacties. Alle aanvullingen, opmerkingen of correcties zijn van harte welkom via postzegel@rolandgevaert.be.



D079



DEYNZE

< 20 mm >

11 MARS 1894

* *

< 15,5 mm >

zwart

E012



ECAUSSINES

< 28 mm >

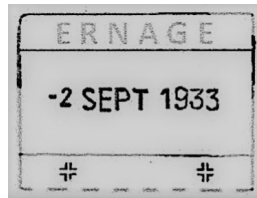
5 MARS 1903

twede datum

CARRIÈRES

zwart

E156



ERNAGE

< 23 mm >

2 SEPT 1933

† †

< 20,5 mm >

zwart

H025



HAINE SAINT-PIERRE

< 32 mm >

5 FEVR 1903

FACTEUR N° 3

< 19 mm >

zwart

H309



HERENTALS

12 JUIN 1925

N° 1

zwart

H399



HOBOKEN

22 III 1920

RACCORDEMENTS

zwart

H490



HOUSTHEM

3 AVRIL 1929

zwart

K028



KLEIN LEYSELE

< 28,5 mm >

20 DECE 1921

† †

< 15 mm >

zwart

L470



LODELINSART

< 28,5 mm >

25 SEPT 1902



< 14,5 mm >

zwart

M091



MARCHE-LEZ-ECAUSSINES

< 31 mm >

19 JUIN 1907

tweede datum



< 16 mm >

zwart

M188



MARLOIE

< 23,5 mm >

10 NOVE 1930

tweede datum

N° I ANNEXES

zwart

M536



MONTIGNIES S/S

< 31,5 mm >

1 MAI 1926

FACTEUR N° 1

zwart

M597



MORLANWELZ

10 OCTO 1902



zwart

O165



OSTENDE

? 1917

FACTEUR N° 6

zwart

O330



OVERPELT-USINES

13 JANV 1908



zwart

P075

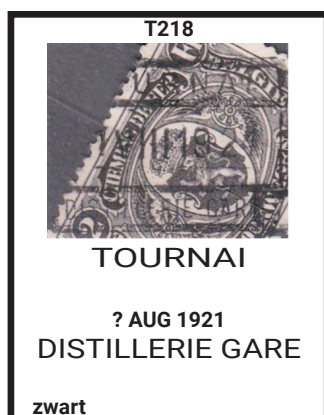
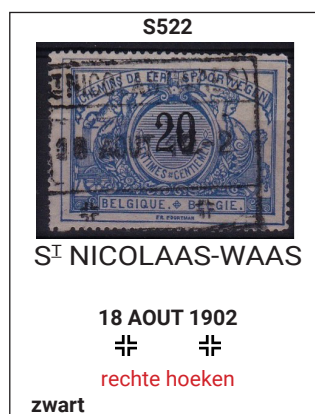


PEPINSTER

? 1909

FACTAGE N° 2

zwart



Bijlage 2: bronnen

- Antwerpen op het spoor (Marius Broos)
- 800 jaar Antwerpen
- Spoorwegfilatelie Antwerpen (Studiekring Filatelie Antwerpen)
- Sporen door Antwerpen (Herman Welter)
- Amicale Philatelique Nr. 516 / juni 2006 (dr. Roger Baurain en Raymond Deloose)
- Buitensporig Brussel 2002 (Michelangelo van Meerten, Greta Verbeurgt en Bart van der Herten)
- Les Cahiers de la Fonderie nr. 24 – Bruxelles entre en gare (1998)
- Archief stad Gent
- Gent op het spoor (Hugo de Bot en anderen)
- Een nooit uitgevoerd project om de hellende vlakken van Liège af te schaffen (Op de baan, vzw TSP nr. 113)
- Le rail passe par Liège (du remorqueur au TGV) Liège: Edition GTF, 1988. - 164 p. ill. ,C3684
- Stadsbibliotheek Luik
- Baedekers toeristische gidsen
- Circulaires van de Spoorwegen
- Développement du Réseau des Chemins de Fer Belges (Henri Van Moorsel)
- Jaarverslagen van de spoorwegen
- Les gares belges d'autrefois (Guy Demeulder)
- Lijst van de haltes en stations (Van Bellinghen)
- Ordre de Service (Belgische Spoorwegen)
- Publiek domein via Wikimedia Commons
- Schenkel Spoorweggeschiedenis (Jean-Pierre Schenkel)
- Stationsarchitectuur in België (Hugo De Bot)
- Studies Marc Moens
- Verzamelingen van Chris Poppe, Harold Van Lier, Henri Herman en Roland Gevaert
- Wikipedia

Afbeeldingen op cover en achterflap:

- Gent-Sint-Pieters railway station (Marco Crupi - stock.adobe.com - #121852961)
- Station Brussel-Zuid (Publiek domein. Bron: Wikimedia Commons)
- Antwerp Central interior with clock and glass ceiling (Aliaksandr - stock.adobe.com - #890747409)
- Inside the Liège Guillemain train station (Erik_AJV - stock.adobe.com - #913988477)

Bijlage 3: werken van dezelfde auteur

- *De grote rechthoeken 1890-1914 en een overzicht van de privélijnen vanaf 1890*
(C. Poppe en R. Gevaert)
- *De grote rechthoeken 1890-1914 - Deel 2: Antwerpen, Brussel/Bruxelles, Gent en Liège*
(R. Gevaert)
- *De achthoekige telegraafstempels*
(M. Moens en R. Gevaert)
- *Gent - Eeklo - Brugge*
(R. Gevaert)
- *Termonde à St. Nicolas*
(R. Gevaert)

In voorbereiding:

- *Hasselt - Maaseyck*
(R. Gevaert)
- *Luik - Maastricht*
(R. Gevaert)

