

## Lijn 63: Torhout - Kortemark - Ieper

**Opening:** 15 augustus 1873

**Sluiting:**

- Torhout - Kortemark: 1950 voor reizigers en goederen

- Kortemark - Ieper: 1955 voor reizigers

- Kortemark - Westrozebeke: sluiting goederen in 2003

- Westrozebeke - Langemark: sluiting goederen in 1988

- Langemark - Ieper: sluiting goederen in 1984

**Concessiehouders:**

- Compagnie du chemin de fer

d'Ostende à Armentières: 1864 - 1880

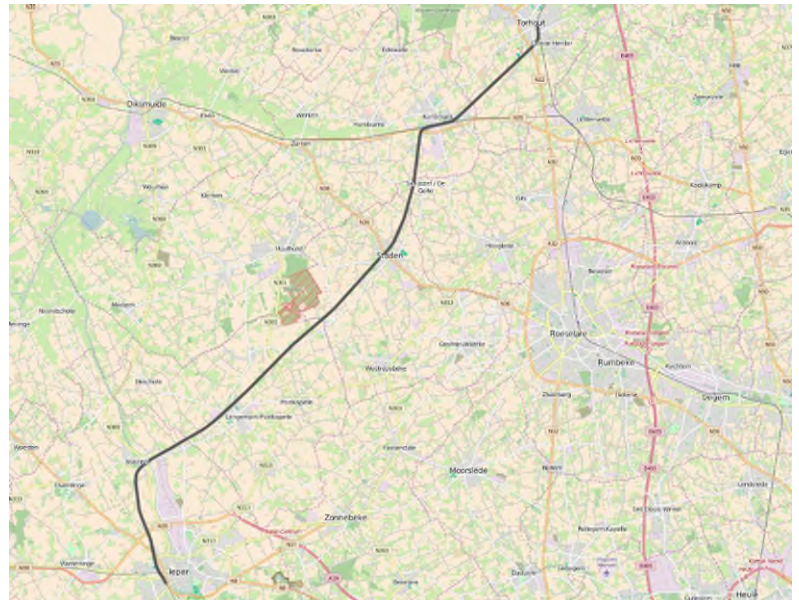
- Belgische Staat: 1880-1926

- NMBS: 1926-2003

**Lengte:** 32 km

**Stations :** Torhout, Kortemark, Sint-Jozef, Staden, Westrozebeke, Poelkapelle, Langemark, Boezinge, Ieper

**Beknopt:** Tussen Oostende en Armentières (F) werd een spoorlijn aangelegd door de *Compagnie du chemin de fer d'Ostende à Armentières*. Het eerste baanvak tussen Oostende en Torhout vormde lijn 62 en het baanvak tussen Torhout en Ieper stond bekend als lijn 63, waar we hier dieper op ingaan.



©Wikipedia

## Historiek

De aanleg van een spoorlijn van Oostende naar Armentières lag meermaals op tafel in het Belgisch parlement tijdens de bespreking van het wetsontwerp in mei 1863. In die tijd waren de kuststeden en -havens namelijk rechtstreeks verbonden met het Belgische spoorwegnet: Oostende, Veurne en Blankenberge hadden een rechtstreeks spoor naar het binnenland. Maar wat ontbrak, en dan vooral in Oostende, was een rechtstreekse verbinding naar Noord-Frankrijk.

Een jaar later was die verbinding een feit. Op 23 mei 1864 werd een concessie verleend aan twee Brusselaars voor een spoorweg van Oostende naar de Franse grens, richting Armentières, met een vertakking van Waasten naar Komen.

De twee richtten de naamloze vennootschap *Compagnie du chemin de fer d'Ostende à Armentières* op, die werd opgenomen in het handelsregister op 7 juli 1864.<sup>1</sup>

Op 11 mei 1870 werd in Parijs een overeenkomst getekend tussen België en Frankrijk voor de aanleg van een rechtstreekse spoorlijn van Oostende naar Armentières.<sup>2</sup>

Op 27 september 1881 publiceerde het Franse *Journal Officiel* de goedkeuring van de overeenkomst met de *Compagnie d'Ostende à Armentières* voor de terugkoop van het Franse gedeelte van deze lijn door de Franse staat, die dit gedeelte zou exploiteren.

Het oorspronkelijke plan voor een hoofdlijn via Waasten werd uiteindelijk van tafel geveegd, en er werd gekozen voor de goedkopere optie, namelijk om de lijn van Ieper naar Waasten te gebruiken die in 1855 was aangelegd door de *Société des chemins de fer de la Flandre-Occidentale*. Dankzij een in 1867 ondertekende overeenkomst tussen deze twee maatschappijen, die allebei lid waren van de *Société Générale d'Exploitation des Chemins de Fer* (SGE)<sup>3</sup>, kregen de goederentreinen van Oostende naar Armentières doorgangsrechten, in ruil voor een deel van de inkomsten op deze treinen.

Het zou echter tot de zomer van 1873 duren voor de laatste baanvakken van de spoorlijn naar Oostende in gebruik werden genomen, met het baanvak tussen Torhout en Ieper. De overeenkomst tussen de twee maatschappijen kon dan ten volle tot uitvoering worden gebracht en de treinen konden voortaan de volledige route van Oostende naar Armentières afleggen.

De concessie omvatte vier baanvakken: Oostende - Torhout (lijn 62), Torhout - Ieper (lijn 63, die verderop aan bod komt), het baanvak Ieper - Waasten (lijn 69)<sup>4</sup> en Komen - Le Touquet (grens) via Waasten (lijn 67)<sup>5</sup>.

Lijn 63 Torhout - Ieper werd op 15 augustus 1873 in exploitatie genomen.

In 1880 droeg de *Compagnie du Chemin de Fer d'Ostende à Armentières* de concessie over aan de Belgische staat.<sup>6</sup>

---

<sup>1</sup> BS van 13/07/1864.

<sup>2</sup> BS van 10/06/1870

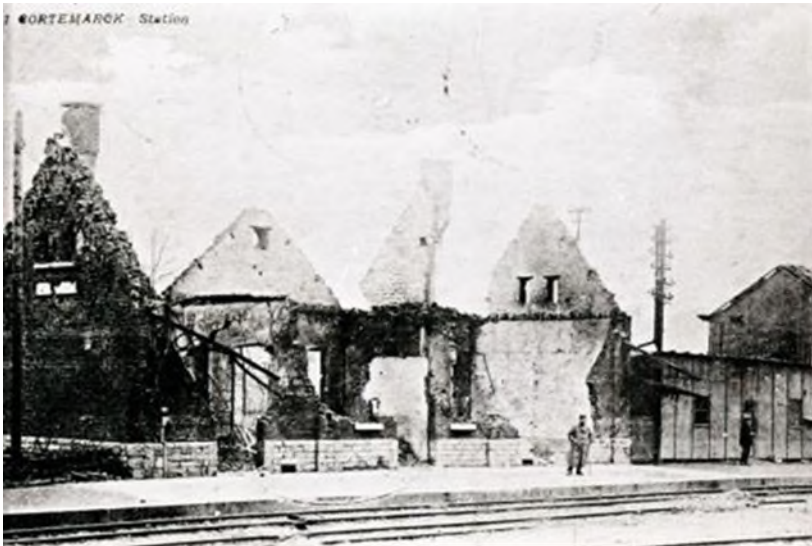
<sup>3</sup> De SGE was een Belgische naamloze vennootschap die werd opgericht in 1867 en die later fuseerde tot de *Compagnie des chemins de fer des bassins houillers du Hainaut*. In 1873 werd ze ontbonden. De SGE verenigde meerdere reeds bestaande privémaatschappijen die concessies uitbaatten in een groot deel van België. Met deze fusie wilden ze zichzelf beter positioneren, door elkaar te ondersteunen en een homogener blok te vormen voor hun diverse, uiteenlopende lijnen, die soms niet erg winstgevend waren.

<sup>4</sup> De lijn van Komen naar Ieper (12,845 km) werd op 23/01/1853 in exploitatie genomen.

<sup>5</sup> Lijn 67 (11,9 km) werd in 1991 gedeklasseerd.

<sup>6</sup> KB van 25/02/1880 (BS van 26/02/1880)

## De Eerste Wereldoorlog



Postkaart van de ruïnes van het station Kortemark na de Eerste Wereldoorlog (Ref. Z01366)



Postkaart van het tijdelijke houten station in Langemark na de Eerste Wereldoorlog (Ref. Z00786)



Ruïnes van het station Ieper (Ref. 10102)

Tijdens de Eerste Wereldoorlog, wanneer het front gestabiliseerd was, bevonden volledige baanvakken van de lijn Torhout - Ieper zich aan het front of in de onmiddellijke omgeving ervan.

Van Ieper tot Boezinge lag de spoorlijn pal aan het Britse front. Dit gold onder andere ook voor het gehucht Pilkem, waar in 1915 de eerste mosterdgasaanval plaatsvond. Duizenden Britse soldaten werden gedood tijdens de Slag bij de heuvelrug van Pilkem, die in het Engels de naam 'Pilkem Ridge' meekreeg.

Verderop, richting Langemark en Houthulst, kruiste de spoorweg het Duitse front. Langemark werd volledig verwoest. In het bos van Houthulst hadden de Duitsers een labyrint gemaakt van loopgraven en barricades, machinegeweren en kanonnen. De geallieerden hadden meermaals geprobeerd deze positie in te nemen. Pas eind september 1918 slaagden ze hierin.

Enkele maanden later, op 11 november, werd de wapenstilstand ondertekend die het einde van de Eerste Wereldoorlog inluidde.



## De naoorlogse periode

Na de verwoestingen tijdens de Eerste Wereldoorlog werd de spoorlijn hersteld en werden de stations en seinhuizen heropgebouwd. De glorie-dagen van de lijn Torhout – Ieper - Armentières zouden echter van korte duur zijn. De opkomst van de auto betekende namelijk het einde van deze spoorlijn. Beetje bij beetje werden de baanvakken buiten dienst gesteld en opgebroken.

In 1950, na de Tweede Wereldoorlog, werd alle verkeer op het baanvak Torhout - Kortemark stopgezet. In 1968 werd dit baanvak opgebroken.

Het reizigersverkeer op het baanvak Kortemark - Ieper werd stopgezet op 22 mei 1955.

Het goederenverkeer werd stapsgewijs stopgezet:

- Het baanvak Kortemark - Westrozebeke werd buiten dienst gesteld in 1990, maar bleef open voor militair verkeer naar het munitiedepot Houthulst tot 2 juni 2003. Daarna werd het baanvak volledig buiten dienst gesteld en in 2005 werd het uiteindelijk opgebroken;
- Het baanvak Westrozebeke - Langemark werd gesloten op 1 december 1988 en opgebroken in 1992;
- Het baanvak Langemark - Ieper werd gesloten op 5 maart 1984 en opgebroken in 1985.



Reizigerstrein getrokken door dieselloc 5930 tijdens een speciale rit in Kortemark in 1988 (Ref. M244\_011)

## Lijntracé en lokale economie

De spoorlijn liep oorspronkelijk helemaal door tot Armentières, een belangrijke industriestad.

De gemeenten waar de lijn doorheen liep, waren een belangrijke leverancier van de grondstof vlas. In de Noord-Franse regio werden dan weer voornamelijk producten als steenkool, graangewassen, zaden, veevoeding, boter en vee verhandeld, die afkomstig waren uit België.

De trein bracht ook welvaart naar de dorpen die hij doorkruiste tussen Torhout en Ieper. Hij zorgde voor een vlotte verbinding naar alle Belgische regio's en naar het noorden van Frankrijk, waar veel seizoenarbeiders op het land of in de fabrieken gingen werken.

## De stations



Tijdelijk station Torhout in 1960 (Ref. Z02838)

Het station **Torhout** (vroeger bekend als Thourout) werd in 1846 geopend door de *Société des chemins de fer de la Flandre-Occidentale* (FO) en is een station op spoorlijn 66 Brugge - Lichtervelde - Kortrijk. Het station is nog steeds in gebruik langs de huidige lijn 66 Brugge - Lichtervelde - Kortrijk en heeft een reizigersgebouw dat in 1963 werd opgetrokken. Het vormde het eindpunt van lijn 62 en het vertrekpunt van lijn 63.

Het eerste station werd gebouwd in 1846 en verwoest tijdens de Eerste Wereldoorlog. Enkele barakken uit het atletendorp van de Olympische Spelen in Antwerpen (1920) zorgden voor een voorlopige oplossing. Iets later werd een tijdelijk station gebouwd, dat later vervangen zou worden door het huidige.

Het station **Kortemark** (vroeger Cortermarck) is tegenwoordig een halte en het gebouw heeft een nieuwe bestemming gekregen. Het bedient spoorlijn 73 (Deinze - De Panne). Wanneer de Belgische Staat de concessie overnam en een nieuw stationsgebouw optrok, werd het oorspronkelijke station uit 1858 ingezet voor huisvesting. Dat nieuwe stationsgebouw raakte echter verwoest tijdens de Eerste Wereldoorlog en werd vervangen door een zogenaamd *wederopbouwstation*. Zo werden de stationsgebouwen genoemd die in België en Frankrijk werden opgetrokken ter vervanging van hun zwaar beschadigde of verwoeste voorgangers. Dat gebouw is tegenwoordig een beschermd monument.

De stopplaats **Sint-Jozef**. Oorspronkelijk stond deze stopplaats bekend als 'stopplaats Hooglede', maar in 1898 werd het een halte (of station) die openstond voor reizigers, bagage en goederen. Het ontvangstgebouw moet ook op dit moment gebouwd zijn. Het station Sint-Jozef zou een belangrijk knooppunt vormen voor de Duitse troepen. Tijdens de Eerste Wereldoorlog liep het station schade op, maar het bleef wel overeind.

De stationsgebouwen op de huidige Vrijbosroute (Sint-Jozef, Westrozebeke, Poelkapelle, Langemark en Boezinge) bestaan nog altijd.

Het station **Staden** wordt niet langer gebruikt. Het hoofdgebouw, dat beschadigd raakte tijdens de Eerste Wereldoorlog, werd hersteld en er werd een nieuwe goederenhal gebouwd. Het reizigersgebouw werd later gesloopt, maar de goederenhal bestaat nog steeds.

De halte **Westrozebeke** werd in 1955 buiten dienst gesteld. Het oorspronkelijke gebouw werd tijdens de Eerste Wereldoorlog verwoest en in 1920 werd er een nieuw gebouw opgetrokken. Dit ontvangstgebouw van het type 'wederopbouw' en het bijgebouw bestaan nog altijd.

Het stationsgebouw van **Poelcapelle** was hetzelfde lot beschoren als dat van Westrozebeke en werd in de jaren 1920 vervangen door het huidige gebouw. Het station werd in 1938 omgedoopt tot **Poelcapelle**. Het gebouw is tegenwoordig in privébezit.

**Langemark:** net zoals de naburige stations bleven ook dit stationsgebouw en het overwegwachtershuis niet gespaard tijdens de Eerste Wereldoorlog. Ook dit stationsgebouw zou vervangen worden door een tijdelijk station, en vervolgens in de jaren 1920 door een nieuw bakstenen gebouw. Het voormalige stationsgebouw wordt tegenwoordig gebruikt als brandweerkazerne.

Het station **Boesinghe** werd verwoest tijdens de gevechten in de Eerste Wereldoorlog en in de jaren 1920 vervangen door het huidige gebouw. Het werd in 1938 omgedoopt tot **Boezinge**. Het stationsgebouw wordt momenteel gebruikt door een jeugdvereniging.

Het huidige station **Ieper** dateert van 1962. Het eerste station werd vernietigd tijdens de Eerste Wereldoorlog, waarna het vervangen werd door een tijdelijk station. In 1962 werd een nieuw gebouw ingehuldigd.



Station Ieper: tijdelijke constructie ter vervanging van het eerste station dat verwoest werd tijdens de Eerste Wereldoorlog. Foto genomen in 1961 (Ref. Z08790)



Nieuw station van Ieper in 1963 (Ref. Z02765e)

## Nieuwe bestemming

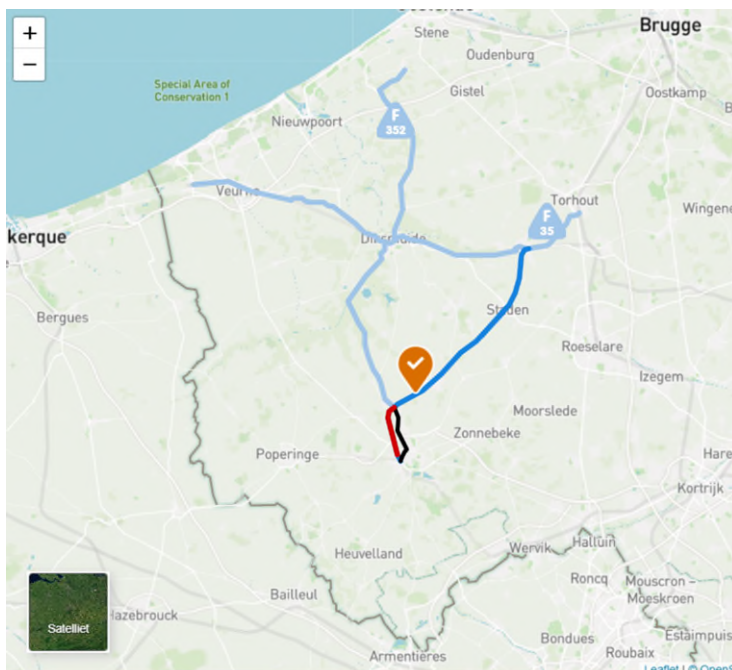
In de jaren 1990 werd op het baanvak Westrozebeke - Boezinge ('Vrijbosroute') een fiets- en wandelpad ingericht. In 2006 gebeurde hetzelfde op het baanvak Kortemark - Westrozebeke.

## De Vrijbosroute

Het oude baanvak Kortemark - Ieper werd omgevormd tot een fietspad dat bekend staat onder de naam 'de Vrijbosroute.' Het staat geregistreerd onder het nummer F351 en is 20 km lang.

Op 13 juli 2021 werd de eerste fase van dit project tussen Langemark en Ieper ingehuldigd.

Op 1 maart 2023 werd dan de nieuwe Vrijbosroute, die door Staden, Hooglede, Kortemark en Houthulst loopt, officieel ingehuldigd in Staden.



Kaart van <https://fietsnelwegen.be/fietsnelwegen/F351>

Catherine Walravens  
September 2023

## Beknopte bibliografie

**Artikels:** Langemark-Poelkapelle - Artrail brengt geschiedenis spoorlijn in beeld, *Laatste Nieuws (Het)*, 15-05-2018, J706035.

**Boeken:** BREYNE K. *Sporen van de eerste wereldoorlog in hartje West-Vlaanderen. Op verkenning langs de vrijbosroute, storoute en kezelbergrouete*. Brugge : Provincie West-Vlaanderen, 2016, 98 p. B700602

MAHIEU, J. *Wandel - en fietsgids. Vrijbosroute Ieper-Kortemark*. St-Andries : Provincie West-Vlaanderen, 2006. - 16 p., Z702761.

MARCHAL, D. ; HERLA, L. *Chemin de fer d'Ostende à Armentières avec embranchement sur Comines. Notes et Carte à l'appel du projet*. Bruxelles : Emm. Devroye, imprimeur du roi, 1864. - 21 p., Z702744

### Officiële documenten:

Recueil des lois et arrêtés royaux de la Belgique. Tome trente-cinquième. 1864. Bruxelles : Bruylant. 15-23 mai 1864. n°193-204. p. 229

Recueil des lois et arrêtés royaux de la Belgique. Tome cinquante et unième. 1880. Bruxelles : Bruylant. 23-25 février 1880, n°43-44. p.35

Annales du Sénat et de la Chambre des députés (Nouvelle série) Documents parlementaires, Session ordinaire de 1881, Tome II - du 26 mars au 29 juillet 1881, Deuxième partie – (Chambre), p. 872.

**Internet:** <https://www.west-vlaanderen.be/sites/default/files/2017-11/BrochureVrijbosroute.pdf>

**Voor een grondiger zoekopdracht kunt u onze database raadplegen met de volgende trefwoorden:**

**Bibliotheekcatalogus: Lijn 63 Torhout – Kortemark - Ieper**

**Museumcollectie: Lijn 63 Torhout - Kortemark - Ieper**