

LIJN 66

BRUGGE-KORTRIJK 150 JAAR (I)



DE WESTVLAAMSE SPOORWEGGOORLOG

F. WAEYAERT

Lijn 66 Brugge-Kortrijk viert deze maand zijn honderdvijftigste verjaardag. Tijdens het weekend van 20 en 21 september zullen in en rond de stations op deze lijn allerlei festiviteiten georganiseerd worden.

Een ideale gelegenheid om in ons tijdschrift de geschiedenis van deze lijn, van bij haar ontstaan tot op de dag van vandaag, te overlopen. Deze maand zet de auteur, de heer F. Waeyaert, voor ons in een eerste deel uiteen hoe er in West-Vlaanderen gebakkeleid werd halfweg vorige eeuw over welke steden met een spoorlijn zouden verbonden worden.

Het was de Staat die de eerste spoorlijnen (1) in ons land aanlegde en ook exploiteerde. Al vrij vlug bleken private ondernemers geïnteresseerd in die taak. Het succes van de Engelse lijnen had immers de mogelijkheid doen inzien dat er geld te verdienen was met het uitbaten van spoorwegen. Meer en meer vroegen en bekwamen Engelse financiers concessies voor spoorlijnen in ons land. Ook landgenoten deden dat.

Een zekere J.F. Maertens vroeg al in juli 1836 een vergunning om een spoorlijn aan te leggen van Kortrijk naar Roeselare. Het project verscheen op 3 september 1836 in het Staatsblad, alsook in de lokale pers. Het omvatte 21 000 m enkel spoor. Er was een bedrag vooropgesteld van 1,7 miljoen frank, de kapitaalsinteressen voor de aanleg inbegrepen. Dit eerste project werd echter niet aanvaard.

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

Toen de lijn Gent-Kortrijk op 22 september 1839 in gebruik werd genomen, opende dit meteen perspectieven voor een plan dat voorzag in het opbreken van het baanvak Gent-Oostkamp en de aanleg van een nieuwe spoorbaan van Petegem over Tielt naar Oostkamp.

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

perspectieven voorzag voor de Mandelstad. Tielt weerde zich als een duivel in een wijwatervat!

Aalter liet echter niet zomaar betijen.

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

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

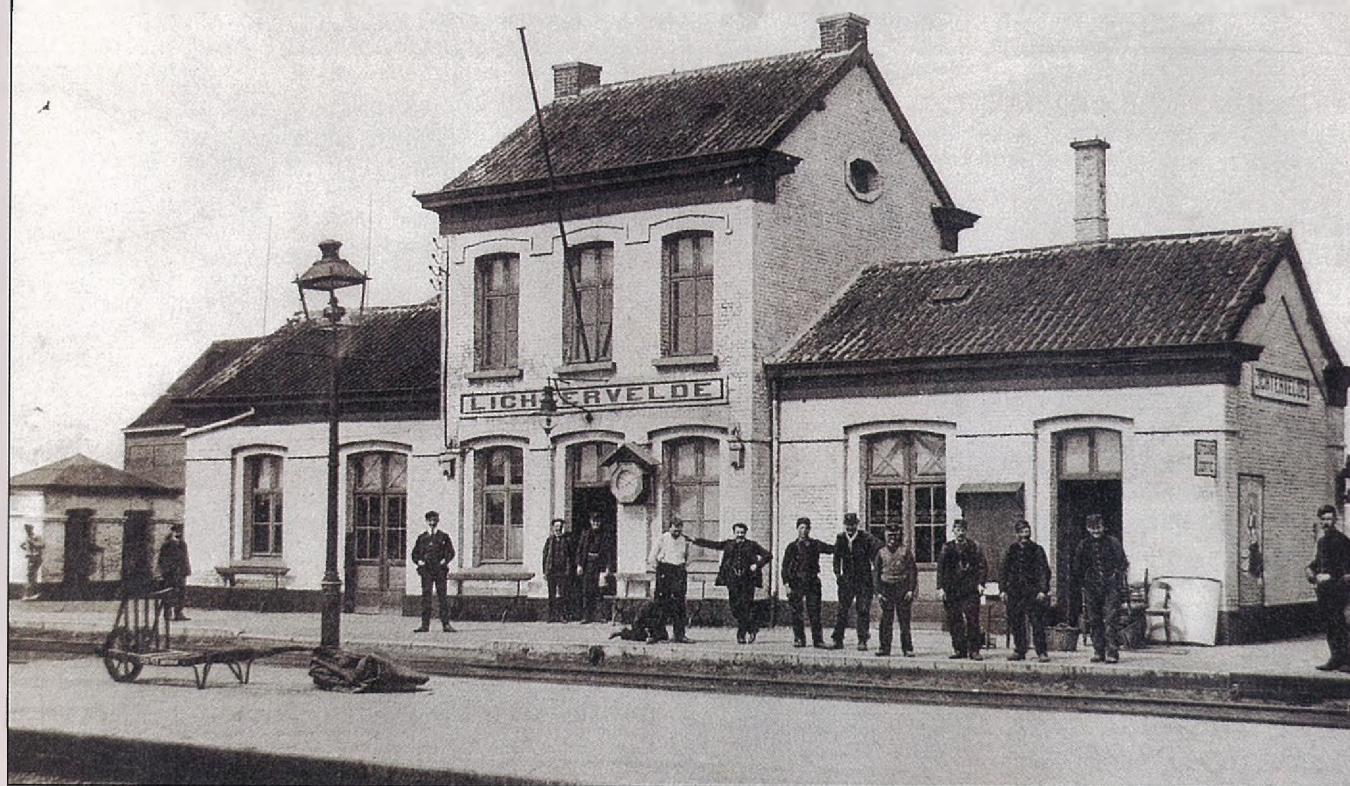
- ☐ de visie voorgesteld door Tielt in de *simples notes*;
- ☐ de lijn Gent-Brugge behouden, maar ook een lijn aanleggen van Brugge over Tielt naar Kortrijk, aangevuld met een verbinding Tielt-Petegem;
- ☐ de lijn Gent-Brugge behouden, maar aanvullen met een lijn Aalter-Tielt-Roeselare-Kortrijk die later ook kon worden verlengd met een verbinding Roeselare-Ieper.

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

Het bleef een paar jaren stil tot op 21 oktober 1843 Jean François Maertens, een geboren Bruggeling en stationschef te Aalter, een plan voorstelde van een door hem ontworpen spoorlijn Aalter-Ieper. De lijn was getekend vanuit Aalter via Tielt, over Ingelmunster en Roeselare naar Ieper. Er was tevens een aftakking voorzien vanuit Ingelmunster naar Kortrijk. Maertens verdedigde zijn plan met twee grote argumenten : enerzijds doorkruiste zijn spoorlijn één van de dichtstbevolkte gebieden van het land en anderzijds was er een vlotte aansluiting met de

Ter gelegenheid van de 150ste verjaardag van de spoorlijn 66 Brugge-Kortrijk werd een historisch werk uitgegeven, geschreven door medewerkers van de NMBS en het Westvlaams Verbond van Kringen voor Heemkunde. Het boek telt 200 blz. en 180 illustraties. Het kost 975 fr. en is te koop aan de loketten van de stations langs lijn 66 en in het Spoorwegmuseum van Brussel-Noord.

Lichtervelde. Statie.



HET EERSTE STATION TE LICHTERVELDE. HET PERSONEEL STELDE ALLE WERKZAAMHEDEN UIT OM TE POSEREN VOOR DE FOTOGRAAF. LET OP DE STATIONSACCOMODATIE, DE GASVERLICHTING EN DE IMPOSANTE WANDKLOK.

FEESTWEEKEND RUGGENGRAAT WEST

Over heel de lijn 66 wordt er gefeest tijdens het weekend van 20 en 21 september. Ieder station pakt uit met een eigen programma, teveel om op te noemen. Overal zal er iets te zien, te horen en te «doen» zijn. Er kan bovendien gratis met de trein tussen Brugge en Kortrijk gereden worden. Een voorsmaakje :

Zedelgem

- ☐ Doorlopend : tentoonstelling «Cultuur Expo - L 66»;
- ☐ 20/09 : wandeltocht;
- ☐ 21/09 : volksspelen, folkloremarkt, ballonwedstrijd.

Torhout

- ☐ Doorlopend : tentoonstellingen «150 jaar spoor te Torhout» en «Modern materieel»;
- ☐ 20/09 : milieuwandeling, kinderanimatie, Ruggengraatrock;
- ☐ 21/09 : aperitiefconcert, The Swan River Dixie Band, kinderanimatie, seniorenshow.

staatsspoorlijnen te Aalter en te Kortrijk, van waaruit Frankrijk gemakkelijk te bereiken was. Het argument van de goede aansluitingen op de normale spoorbreedte van de Staatsspoorwegen steunde op de negatieve ervaring die opgedaan was bij de concessie van de lijn Gent-Antwerpen die als smalspoor was aangelegd.

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

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

lastenkohier was ook de mogelijkheid voorzien om een verlengstuk Diksmuide-Veurme aan te leggen. De concessionarissen zouden een verbinding Tielt-Aalter of Tielt-Deinze moeten bouwen als de regering dat later besloot.

In de periode van 19 april 1845 tot begin mei 1845 werd er druk over en weer gereisd tussen de provinciesteden en Brussel, werden tientallen brieven geschreven en publiceerde de pers vele artikels over het tracé van het spoor. Stof genoeg dus om in de Kamers op 9 en 10 mei 1845 de discussie over de concessie van de West-Vlaamse spoorwegen te voeren. Het zeer vinnige debat draaide vooral op de soms harde tegenstellingen tussen Tielt en Brugge: de weigering van Brugge om een verbinding Tielt-Aalter of Deinze goed te keuren stond loodrecht tegenover de belangen van Tielt en Gent om die verbinding in de wet op te nemen. Het resultaat van de debatten stond in de krant van 14 mei 1845: *Verscheidene amendementen waren voorgedragen, betreffende de linie van Brugge naer Kortryk langs Thourout, en na eene genoegzaam verwarde beraedslaging is, op voorstel van den heer De Roo, beslist, dat er van Thielt eenen zytrak zoude worden gemaakt, om 's ryks spoorbaen te Aeltre of Deynze te vervoegen. De afgeveerdigden van Brugge en Oostende hebben zich niet onthouden mede te stemmen, omdat*

Brugge door deze schikking onder Gent wordt gesteld. De wet is in de zitting van zaterdag met 56 stemmen tegen 4 doorgedaen. De wet werd op 18 mei 1845 door de koning ondertekend. In artikel 1 staat de toelating om het in concessie geven van een spoorweg de Bruges à Courtray, Ypres et Poperinghe, par Thourout, Roulers et Menin, avec embranchements sur Thielt et sur Dixmude, et de Thielt sur Aeltre ou sur Deynze. Het volledige spoorwegnet werd voorzien om als enkelspoorlijn te worden aangelegd.

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

(1) De eerste concessie in ons land werd toegekend aan ingenieur De Ridder van de Staatsspoorwegen voor de aanleg van de spoorweg van Antwerpen (Vlaams Hoofd) naar Gent door het Waasland.

Lichtervelde

□ Doorlopend: tentoonstellingen «Materieel», «Station Lichtervelde van het prille begin tot...» en «Post- en spoorwegzegels», muziek; □ 20/09: zaterdagmarkt, ballonwedstrijd, demonstratie «lassen van spoorstaven», orgelmuziek, vrij podium, karaoke en vuurwerk; □ 21/09: aperitiefconcert, springkasteel, ponyrijden, paardenmarkt, voorstelling werken reizigersonderdoorgang, antiekmarkt, bezoek Harley Davidson Club, karate-demonstraties, optocht Koninklijke Fanfare St. Cecilia de Zwaan, orgelmuziek.

Kortrijk

□ Doorlopend: publiciteitsstand NMBS, tentoonstelling «Modern reizigersmaterieel», foto- en kunsttentoonstelling, expo-rijtuig, demonstratie EBP/PLP en treinwash-installatie, muziek.

Izegem

□ Doorlopend: tentoonstellingen «150 jaar spoorwegen» en «Kunst op en rond het spoor»; □ 20/09: fanfare «De Gilden», Fun-Party Lijn 66, kinderrommelmarkt; □ 21/09: fanfare, oldtimer-show, muziek.

Ingelmunster

□ Doorlopend: «Place du Tertre», tentoonstelling «Archieven en foto's» en «Kunst op en rond het spoor», infostand NMBS, kinderaanimatorie en fanfares.

Roeselare

□ Doorlopend: tentoonstellingen, voorstelling modern reizigersmaterieel, animatie in en rond het station; □ 20/09: kinderaanimatorie, muziek.

Brugge

□ Doorlopend: kunstproject «Object Reader», tentoonstelling modern reizigersmaterieel, fototentoonstelling «Het Spoor», Jacksons Jazz Band, Noordzee Brasband, Folkgroep Spoorloos, cartoonist; □ 20/09: optredens dansklas Conservatorium Brugge; □ 21/09: optredens muziekklass Conservatorium Brugge.



OP 12 AUGUSTUS 1838 REED DE EERSTE TREIN HET BRUGSE STATION BINNEN, VANAF 15 JULI 1847 KWAMEN DAARBIJ NOG DE WEST-VLAAMSE TREINEN UIT KORTRIJK EN WERD DE INFRASTRUCTUUR TE KLEIN

ARCHIEF NMBS