

130 jaar geleden...

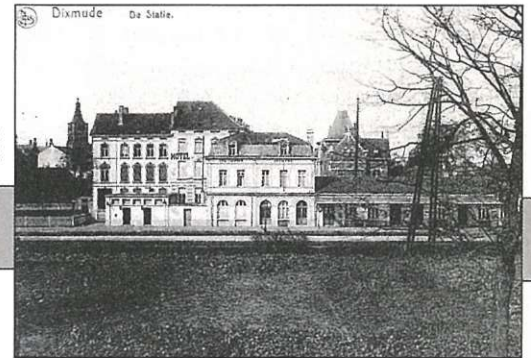
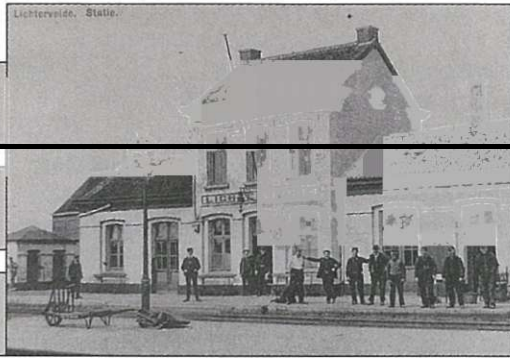
DE EERSTE

TREINREIN

TUSSEN

LICHTERVELDE EN

J. PLESIER - P. HUYS



Veurne, de kleine mooie stad net achter de kustlijn gelegen, viert feest op 14,15,16 en 17 mei omdat de trein er precies 130 jaar rijdt. Zo iets mag wel gevierd worden, want behalve bij de inhuldiging van de lijn in 1858 en de ingebruikname van het nieuwe station in 1895 werd er te Veume niet meer gefeest n.a.v. de «yzeren weg»

EEN BEWOGEN GESCHIEDENIS...

Hoewel er reeds in 1845 (staatsblad van 22 mei) een vergunning verleend werd voor het bouwen van een spoorlijn tussen Lichtervelde en Diksmuide (aftakking Brugge - Kortrijk - Ieper) en een paar maand later voor een lijn tussen Diksmuide en Veurne, zou er tien jaar later tussen deze steden nog geen trein rijden.

De slechte economische toestand was daar wellicht wel de oorzaak van.

In 1851 wou men de zaken toch wel wat bespoedigen en ging de overheid aankloppen bij de private industrie teneinde een spoor aan te leggen tussen Lichtervelde en Veume.

Hiertoe werd een kapitaal van 5 miljoen frank ter beschikking gesteld. Eind 1855 vraagt Thomas Green uit Londen de concessie aan die in januari 1856 toegekend wordt (staatsblad 18 januari 1856) en meteen ziet de « Compagnie du Chemin de Fer de Lichtervelde a Furnes » het daglicht. Begin 1857 wordt met de bouw gestart vanuit Lichtervelde.

Hoewel de trein pas in januari 1859 rijden moest, waren de werken in mei 1858 reeds voltooid, zodat op zondag 9 mei de locomotief « Bntannia » het konvooi met de vooraanstaanden van Brugge naar Veurne kon sporen via Lichtervelde, Cortemarck, Handzaeme, Zarren, Essen, Diksmuide en Oostkerke.

In elke halte werd het bonte gezelschap met veel luister begroet en hield elke burgervader een redevoering; telkens beantwoord door de minister van Openbare werken of Buitenlandse zaken. Het hoogtepunt was evenwel het feest te Veume en een tweedaags feest te Diksmuide. Aan de dis werd reeds gepraat over het internationale karakter van de spoorlijn.

De compagnie was blijkbaar vergeten dat ze het woord «internationaal» in haar naam niet mocht voeren, Zij had als voorwendsel dat het een internationale verbinding betrof, vermits het station van Veurne gelegen was nabij de aanlegplaats van de bootverbinding Veume-Duinkerke. Buitenlandse Zaken stelde immers dat «internationaal» pas gebruikt kon worden wanneer een rechtstreekse verbinding met Duinkerke tot stand kwam.

Vóór 1870 zou zulks evenwel niet gebeuren. Hoewel reeds in 1835 gesproken werd van een verbinding Duinkerke - Oostende, over Veume en Nieuwpoort, krijgt August Petyt van de Franse overheid pas in 1862, in 1863 van de Belgische, de toelating een spoorweg te bouwen tussen Duinkerke en Veume. Daarop wordt in 1864 de « Société Anonyme du Chemin de fer de Fumes a Dunkerque » opgericht. Hoewel de werken van start gingen in 1865, werd de verbinding pas ingerezen op 10 februari 1870. Voor Veume



VEURNE

betekende dit dat er heel wat Noordfransen van « over de schreve » er zich vestigden en zelfs een handelszaak begonnen.

In 1895 werd er n.a.v. de inhuldiging van het station, een gebouw in neogotische stijl, te Veume gefeest. In de concessie werd steeds over de aanleg van een enkelspoor gepraat, maar men had reeds een tweede voor ogen. Niemand vermoedde evenwel dat een machtsconfrontatie binnen Europa de aanleiding zou worden voor de bouw van een extra-spoor tussen Duinkerke en Diksmuide. Toen in 1914 de eerste wereldoorlog uitbrak, werd ons land, met uitzondering van het gebied ten westen van de Yzer en van de leperlee, door de Duitsers bezet. Nabij deze waterwegen werd bijna 4 jaar lang verwoed gevochten; de spoorwegverbinding Duinkerke - Veurne zorgde voor bevoorrading en aanvoer van troepen. Omdat het enkelspoor niet langer volstond, werd er in 1917 een spoor bijgelegd tussen Duinkerke en Veurne, zelfs tot net achter de linies te Avekapelle. Het spoor in de nabijheid van de IJzer was volledig verwoest maar de genietroepen hielden het dubbelspoor bij Veume intact. Zelfs het station van Veume bleef van de vernieling gevrijwaard, zodat het er thans nog ongeveer uitziet als weleer.

Toen het oorlogsgeweld in 1919 geluwd was, werden alle sporen volledig hersteld. Tussen Avekapelle en Kortemark werd het spoor

ontdubbeld; in 1927 het deel tussen Kortemark en Lichtervelde.

Daar de Duitsers in 1942 voor de fabricatie van oorlogstuig veel metaal nodig hadden, werd er opnieuw een spoor uitgebrouwen. Na 1945 werd het deel tussen Diksmuide en Duinkerke niet meer aangelegd.

Sindsdien ging het reizigersvervoer op de internationale verbinding Duinkerke en Adinkerke zo achteruit, dat er in 1958 besloten werd deze reizigersdienst te vervangen door een SNCF-busdienst. 27 september 1958 was het einde van een stukje spoorweggeschiedenis tussen Frankrijk en België. Toch bleef het spoor in dienst voor het goederenvervoer.

Bij wijze van proef wordt de reizigersdienst tussen Duinkerke en Adinkerke (thans De Panne) in juli en augustus op zondag opnieuw ingesteld. Uit Duinkerke komt er een trein te 10 u. 02 die naar de Franse havenstad vertrekt te 10 u.08. 's Avonds is de trein m Adinkerke terug om 18 u. 34 en vertrekt er opnieuw naar Duinkerke om 19 u.08.

1988 betekent dus met alleen herdenken van 130 jaar spoor te Veurne, maar ook het heropenen van de reizigersdienst tussen Adinkerke en Duinkerke na 30 jaar sluiting. •

OVERZICHT FEESTELIJKHEDEN

- stationsbezoeken van 14 tot 17 mei, 16 en 17 mei speciaal voor de jeugd;
- spoorwegtentoonstelling «treinen in België tussen 1835 en nu» en «130 jaar spoorwegen Lichtervelde - Veume »;
- bezoeken aan de stapelplaats van de buurtspoorwegen;
- tentoonstelling spoorwegmaterieel op de goederenkoer van het station;
- tentoonstelling door spoorwegkunstenaars;
- miniatuurspoor en modelbouw in de stadszaal;
- bezichtiging van historische gebouwen en rondrit per paardetram;
- op 15 mei (te 16 u.) concert in de Stenen Zaal van de Big Band van de spoorwegen.