



ENGELSE MAATSCHAPPIJ LEGT LIJN AAN TEGEN HONGERLONEN

F. WAEYAERT

De kandidaat-concessionarissen waren door drie zaken aangetrokken toen de wet toelating verleende om het West-Vlaamse spoorwegnet te bouwen : de nabijheid van de zee, het vlakke land met een bodem waarop het gemakkelijk was om een spoorweg aan te leggen, en de grote bevolkingsdichtheid.

Op 24 mei 1845 werd te Londen, voor notaris John-Fise Venn, de akte getekend die de oprichting betekende van een maatschappij die voor ogen had om het spoorwegnet in onze provincie aan te leggen. De Société Anonyme des Chemins de fer de la Flandre Occidentale was geboren.

De maatschappij engageerde zich om de spoorwegen, voorzien in de wet van 18 mei 1845 aan te leggen. Ze werd opgericht voor een periode van 90 jaar, tellend vanaf de eerste dag waarop de werkzaamheden aanvatten. De administratieve zetel was gevestigd in de Morgatestreet te Londen.

Het maatschappelijk kapitaal van de Flandre Occidentale (FO) bedroeg 21 miljoen frank of 840 000 Engelse ponden, verdeeld in 42 000 aandelen van 500 frank of 20 pond. De beheerraad duidde William Chantrell aan als afgevaardigde-beheerder voor de duur van de werkzaamheden. Hij werd belast met het aanleggen van de spoorlijnen. Chantrell vestigde zich in een pand aan de Vrijdagsmarkt te Brugge.

In iets minder dan drie weken tijd waren alle administratieve formaliteiten vervuld. Zowel de wetgever als de concessionarissen wensten het spoorwegnet in een zo kort mogelijke periode aan te leggen en dit zonder staatstoelage. Deze plannen liepen echter niet van een leien dakje en moesten herhaaldelijk gewijzigd te worden. Van meet af aan concentreerde de maatschappij zich op het centrale gedeelte van de aan te leggen lijnen : de lijn van Brugge naar Kortrijk. Het was immers het deel waaruit het meeste rendement te verwachten was. William Chantrell betrok bij het opstellen van de plannen en de aanleg van de spoorlijnen vooral Engelse specialisten (zij waren immers de uitvinders van het spoorwegfenomeen) met klinkende namen : George Stephenson en zijn vleugeladjutant Henderson waren de voornaamste. De onteigeningen lieten enige tijd op zich wachten. Dat de bevolking uitzag naar de aanleg van de spoorlijn had in eerste instantie te maken met de armoede. De aannemers zouden de werklozen werk en brood verschaffen en dat was het parool. De crisis in de textielindustrie en het mislukken van oogsten zorgden voor een dieptepunt in de economie. De bevolking was arm. Honger was troef in die periode. De arbeiders verdienden slechts één brood per dag, zodat de spoorlijn ironisch de naam *Droogenbroodroute* meekreeg. De werken startten te Brugge in de lente van 1846 en vorderden gestaag richting Kortrijk.

Op dinsdag 15 september 1846 kon de eerste West-Vlaamse trein uit Brugge naar Torhout vertrekken. Of niet? Uit alle voorzorg werden vooraleer de inhuldigingstrein uit Brugge te verzenden, in de voormiddag twee proeffritten uitgevoerd op het baanvak. Het vertrek van de inhuldigingstrein was bepaald op 14 uur. De locomotief die de trein moest

slepen liep echter uit de sporen en enig lichtingswerk was nodig om de eerste West-Vlaamse treinvertraging te beperken tot één uur.

Naarmate de lijngedeelten in dienst werden genomen, kwam ook het treinverkeer op de spoorlijn op gang. Rond 9 oktober 1846 werd de spoorlijn Brugge-Torhout in gebruik genomen voor het reizigersverkeer. Het comfort werd door de reizigers als perfect bestempeld : *alle de reyzigers die zich van dien vervoermiddel bedienen, zyn eenparig om de administratie van den yzeren weg van West-Vlaenderen te pryzen. De rytuygen, in de werkplaetsen te Brugge gemaekt, mogen onder die betrekking voor model aen de rytuygen van den staet dienen.* Wat de reizigers nog het meest in de smaak viel was de buitengewone voorzichtigheid die de maatschappij aan de dag legde. De spoorbaan was op de meeste plaatsen reeds dermate stevig, doch de snelheid werd vooralsnog laag gehouden. Op de zwakkere plaatsen werd nog trager gereden zodat de reizigers geen enkel risico liepen. De kranten verwezen hierbij naar de Franse spoorwegmaatschappijen waar het enkel om de snelheid te doen was, doch waar er veel ongevallen gebeurden. Een zwaar ongeval op de lijn van Parijs naar Arras en Rijsel werd hieromtrent veelvuldig aangehaald. De reistijd : *den overtogt tusschen Brugge en Thorout geschied op heden in 35 minuten. Dien overtogt zou gemakkelyk in 25 minuten, en nog min konnen gedaen worden; maer wie verkiest er niet een kwartier uers later behouden te zyner bestemming te komen, dan snelder te gaen, zo als in Frankryk, en zich in gevaer te bevinden.* De eerste dienstregeling van de West-Vlaamse spoorweg vermeldde vier treinen per dag tussen Brugge en Torhout met stilstand te Loppem en Zedelgem.

Vanaf zondag 28 februari 1847 reden de treinen al tot in Lichtervelde. Op 6 april 1847 kon er al tot in Roeselare gespoord worden. Die dag vierde Lichtervelde uitbundig de plechtige opening van de spoorlijn en het station. Vanuit Brugge vertrok er een eretrein om 12.30 u. Na de festiviteiten keerden de genodigden 's avonds laat rond 22 u. in de stad terug. De werken vorderden zo vlot, dat op 21 mei 1847 Izegem en een week later, op 28 mei 1847, Ingelmunster vanuit Brugge bereikbaar was. Izegem en Ingelmunster vierden de komst van de trein op dezelfde dag.

Het centrale gedeelte van de West-Vlaamse spoorwegen, de lijn Brugge-Kortrijk was op woensdag 14 juli 1847 volledig klaar. In iets minder dan anderhalf jaar werden over 52 km gronden onteigend, een bedding gegraven, sporen gelegd en de eerste

De aanleg van de spoorlijn Brugge-Kortrijk zal aan de werklozen werk en brood verschaffen. De arbeiders verdienden slechts één brood per dag, zodat de spoorlijn ironisch de naam Droogenbroodroute meekreeg.



HET EERSTE STATION VAN KORTRIJK, GETEKEND DOOR ARCHITECT AUGUSTE PAYEN.
LET OP DE ENORME OVERKOEPELING DIE IN 1878-1879 WERD GEBOUWD. KORTRIJK WAS TOEN EEN
BELANGRIJK KNOOPPUNT VOOR HET VERKEER NAAR FRANKRIJK

halten gebouwd. Als op 15 juli 1847 de volledige hoofdstam van het West-Vlaams spoorwegnet in uitbating werd genomen, was er op geen enkele plaats sprake van verdere aanleg van lijnen bij de Flandre Occidentale. Met het Koninklijk Besluit van 26 november 1845 had de maatschappij ook de concessie verkregen voor de verlenging van de zijtak naar Diksmuide tot in Veurne. Echter, het enthousiasme luidde. De hogere overheid hield rekening met de gevolgen van de toen heersende financiële crisis en met de politieke situatie die een groots project als dit van de Flandre Occidentale beïnvloedden. Met de wet van 8 juni 1848 verkreeg de maatschappij uitstel tot 18 mei 1851 om de lijn verder tot Poperinge door te trekken en de zijtakken naar Veurne en naar Deinze aan te leggen. Dit uitstel mocht echter niet baten, de maatschappij kwam opnieuw haar verplichtingen niet na. Geen enkele werf werd opgestart. De aandeelhouders waren evenmin bereid om nog verdere stortingen op de aandelen uit te voeren. Daarbij bleken de exploitatieopbrengsten van de lijn Brugge-Kortrijk zeer gering. De regering vreesde voor de gevolgen die het verval zou teweeg brengen op de geïnvesteerde kapitalen. Na moeilijke onderhandelingen, waarin

William Chantrell de sputterende motor poogde draaiende te houden, leidden tot een overeenkomst. In de wet van 20 december 1851 werd bepaald dat :

- ☐ de maatschappij ontslagen werd van de aanleg van de zijtak van Torhout naar Diksmuide en Veurne;
- ☐ de aftakking van de zijtak naar Tielt en Deinze niet meer vanaf Torhout moest vertrekken;
- ☐ de staat garant stond om voor een periode van 50 jaar een minimum opbrengst van 400 000 fr. of 4 % op een kapitaal van 10 000 000 fr. te voorzien voor de sectie Kortrijk-Poperinge en de verbinding naar Tielt;
- ☐ de maatschappij toelating verkreeg om geprivilegieerde aandelen uit te geven of om een lening uit te schrijven voor de aanleg van de lijn naar Poperinge en de zijtak naar Tielt.

De Flandre Occidentale wijzigde met het K.B. van 2 april 1852 haar statuten met betrekking tot het maatschappelijk kapitaal. Met het Koninklijk Besluit van 22 juli 1854 werd het definitief bepaald als volgt :

- ☐ 26 757 gewone aandelen, goed voor 8 121 819 fr.;
- ☐ 14 000 geprivilegieerde aandelen van 250 fr. of 3 500 000 fr.;

□ 10 000 obligaties van 500 fr. aan 3 %, gewaarborgd door de staat gedurende de duur van de concessie.

Opmerkelijk was dat de maatschappij, ondanks alle financiële problemen, geen misbruik maakte van de uitgifte van obligaties. De bedragen, die op die wijze werden bekomen, overtroffen niet eens het zesde van het maatschappelijk kapitaal. Een deel van het kapitaal bestond uit **geprivilegieerde acties**, een soort titels die in ons land slechts door de Engelse maatschappijen van de West-Vlaamse en de Sambre-Meuse-spoorwegen werden uitgegeven.

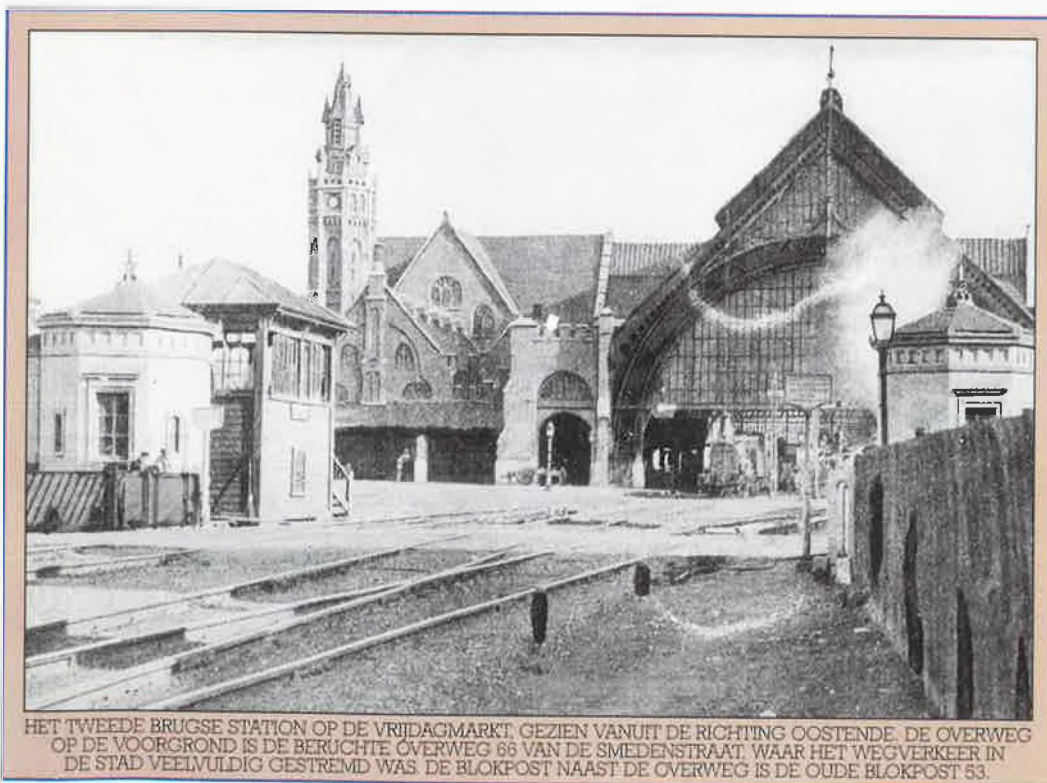
Spijts al de verleende faciliteiten, kon de onderneming haar verplichtingen tegen 18 mei 1851 niet waar maken. De regering verleende een tweede uitstel aan de Flandre Occidentale, liever dan de maatschappij te ontbinden. Als limiet werd 1 juli 1856 gesteld, datum waarop de laatste sectie van Deinze naar Tielt moest gereed zijn voor de exploitatie. Door het wegvallen van de verplichting om de zijtak naar Diksmuide en Veurne aan te leggen, kon zonder problemen een nieuwe en meer zuidelijke aansluiting van de Tieltse tak op de lijn Brugge-Kortrijk gebouwd worden. Deze verbinding zou te Ingelmunster op de hoofdlijn aansluiten. Op 30 november 1854 werd

Tielt-Ingelmunster voor het treinverkeer opengesteld. Het volledige net, dat 121 km enkelsporige lijnen omvatte, was klaar op 31 december 1855, ongeveer tien jaar en acht maanden na de goedkeuring van de concessie. In principe was drie jaar voorzien.

Eind 1854 werd, bij wijze van proef, het stelsel van Edmondson ingevoerd bij de Staatsspoorwegen. De primitieve reisbiljetten, de *briefkens* zoals ze genoemd werden in de volksmond, werden vervangen door een *brokje carton bij middel eener mekanieke drukpers gezegeld*. De ouderen kennen ze zeker nog, die roze kaartjes met rode en zwarte opdrukken die door de sterke arm van de loketbediende uit het **zilverkleurig druktoestel** werden geklopt. Het geklop van de drukpers, het harde slaan van de stempel. De reiziger was meteen gewaarschuwd als hij een biljet had bemachtigd.

De **West-Vlaamse** spoorwegen pasten, na de **proef door de staat**, het stelsel van Edmondson als eerste toe.

In het jaar 1864 verkreeg de Flandre Occidentale de concessie voor twee nieuwe lijnen : Poperinge – Franse grens en Roeselare – Ieper. De staat verleende geen enkele financiële bijdrage voor deze concessies. □



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.

ARCHIEF NMBS