

LIJN 66

BRUGGE-KORTRIJK 150 JAAR (III)

NIMESIL GOOSSEVAERTS



EEN MENGELMOES VAN MAATSCHAPPIJEN

F. WAEYAERT

In dit derde en laatste deel over de geschiedenis van lijn 66 Brugge-Kortrijk, verhaalt F. Waeyaert hoe vanaf 1864 de verschillende spoorwegmaatschappijen zich gingen groeperen. Dit gebeurde niet alleen om financieel sterker te staan, maar eveneens om een machtspositie tegenover de staatsspoorwegen in te nemen. Daar kwam verandering in toen de regering vreesde voor denationalisatie, nadat de Compagnie de l'Est de la France door fusie met de Grande Compagnie de Luxembourg in het bezit kwam van de lijnen van Aarlen naar Brussel en naar Luik. Een nieuwe wet (1869) werd gestemd en private maatschappijen konden zonder toelating van de regering geen spoorlijnen, waarvan zij concessiehouder waren, meer afstaan. De Belgische staat begon vanaf 1870 zelf de geconcedeerde lijnen terug te kopen. Doch het duurde tot 1907 vooraleer de Société Anonyme des chemins de fer de la Flandre Occidentale, die o.a. de lijn Brugge-Kortrijk uitbaatte, door de staat werd overgenomen.

Met het Koninklijk Besluit

van 26 augustus 1864 werd de uitbating van het ganse Flandre Occidentale-net, inbegrepen de twee in 1864 verworven concessies, overgedragen aan de Société Anonyme de Construction de Tubize. Alle verplichtingen afgesproken tussen de Flandre Occidentale en de staat bleven gelden voor de nieuwe beherende maatschappij. De S.A. de Construction de Tubize was een bekend constructeur van spoorwegmaterieel, vooral van locomotieven.

De Société Anonyme de Construction de Tubize

nam het initiatief om de uitbating van meerdere reeds aangelegde spoorlijnen en recente in concessie verleende lijnen te pachten. De vereniging van al deze lijnen onder één administratie vormde de Société Anonyme d'Exploitation de Chemins de fer. Het inbrengen van de bezittingen van de Société de Tubize bood de nodige financiële slagkracht. Er werden onderhandelingen gevoerd om een uitgestrekt spoorwegnet, dat zich hoofdzakelijk in West-België situeerde en aansloot op het net van Noord-Frankrijk en uitmondde in meerdere havens, te bouwen en uit baten. Haar statuten boden die mogelijkheid want er was voorzien dat de maatschappij verdragen mocht afsluiten in alle domeinen die de bouw, de uitbating en het onderhoud van spoorwegen, de bouw van materieel voor spoorwegen, kanalen, rivieren en wegen betrof. De maatschappij startte haar activiteiten op 1 januari 1865 in gunstige voorwaarden. De vereniging van meerdere spoorwegmaatschappijen vormde een exploitatiegebied van groot belang.

Het fenomeen van samenvoeging

van spoorwegmaatschappijen zette zich door op grond van financiële overwegingen, maar ook om tegenover de Staatsspoorwegen een machtspositie in te nemen. De Société d'Exploitation fuseerde met een aantal maatschappijen uit Wallonië, waaronder de machtige Compagnie des Chemins de fer des Bassins Houillers du Hainaut, en vormde vanaf 1867 de Société Générale d'Exploitation des Chemins de fer (SGE). De Bank van België bracht de nodige financiën bij. In 1870 was er een spoorwegadministratie ontstaan die meer dan 1000 km sporen beheerde.

In de concessieperiode hadden we dus twee grote perioden gekend : de Engelse periode van ±1845 tot rond 1852, gekenmerkt door de inbreng van Engelse kapitaalkrachtige ondernemingen. In deze periode breidde het spoorwegnet het meest uit. Het Belgisch tijdperk brak aan in 1852 en liep tot de Belgische staat de geconcedeerde lijnen terugkocht. Tijdens deze periode verwierven

ingenieurs als A.J. Belpaire (1820-1893) en E. Walschaerts (1820-1901) bekendheid door hun revolutionaire verbeteringen aan de stoomlocomotieven. Het aantal concessies liep zo hoog op dat in 1870 de staat nog slechts 869 km lijnen uitbaatte, terwijl het totale spoorwegnet 3136 km lang was.

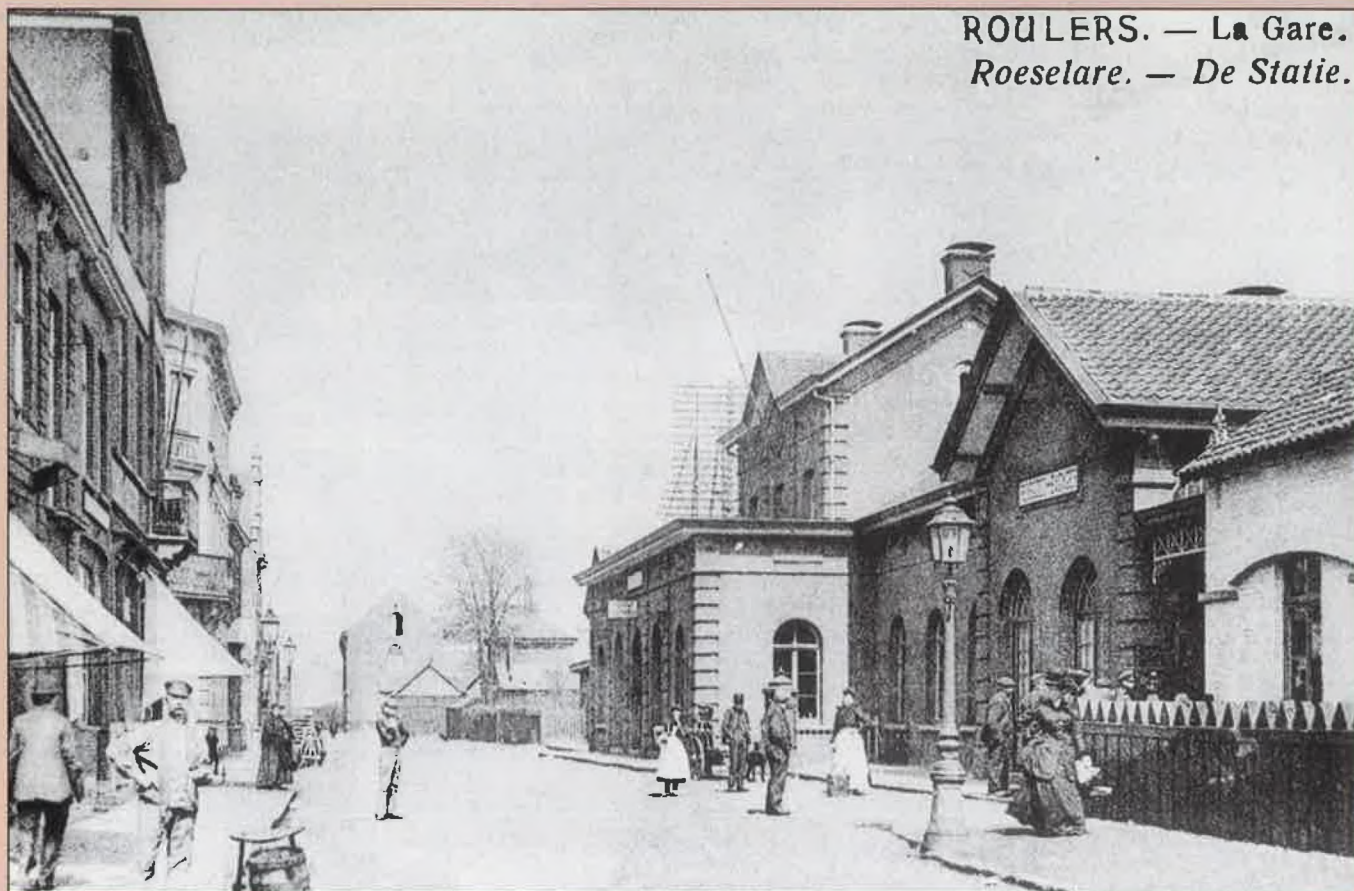
Op 23 februari 1869 werd een belangrijke wet uitgevaardigd als gevolg van het feit dat de Compagnie de l'Est de la France door fusie met de Grande Compagnie de Luxembourg in het bezit kwam van de lijnen van Aarlen naar Brussel en naar Luik. De regering vreesde een denationalisatie van het net. De wet bepaalde dat de private maatschappijen voortaan de toelating van de regering moesten krijgen om spoorlijnen, waarvan ze concessiehouder waren, af te staan. De staat schakelde vanaf 1870 over op het systeem van rechtstreekse exploitatie, zoals ze dat deed vóór 1844 en kocht systematisch de geconcedeerde lijnen terug. Niet alleen politieke overwegingen, maar ook economische factoren speelden een rol. Daar het net verdeeld was onder een groot aantal exploitanten, kreeg het publiek niet de voordelen die het van een eengemaakt net kon verwachten. Daar elke Compagnie een degressief tarief volgens de afstand toepaste, had dit tot gevolg dat de vervoerprijs telkens weer de hoogte insprong als de goederen van de ene naar de andere exploitant overgingen. Door het feit dat er ook verschillende vervoerwegen mogelijk waren, zag de staat zich in bepaalde gevallen benadeeld door verkeer dat «via een omweg» naar particuliere maatschappijen werd afgeleid.

De Belgische Staat nam op 1 januari 1871 een net van meer dan 600 km over van de Société des Chemins de fer des Bassins Houillers du Hainaut. Deze overname ging gepaard met een overdracht van 156 locomotieven uit de vier meest productieve reeksen van de Société Générale d'Exploitation des Chemins de fer. Er bleef aldus een net over van iets meer dan 400 km met lijnen met laag rendement en dat gesitueerd was in Vlaanderen.

Door opsorping van de Société Générale d'Exploitation des Chemins de fer bekwam de Compagnie des Chemins de fer des Bassins Houillers du Hainaut ipso facto het uitbatingsrecht van de West-Vlaamse spoorlijnen. Het Koninklijk Besluit van 14 juli 1873 regelde deze overname. De Bassins Houillers ofte «steenkolencompagnie» zoals de West-Vlamingen de maatschappij noemden, startte haar activiteiten al vanaf 1 januari 1873. De aandeelhouders van de Société Générale d'Exploitation des Chemins de fer wisselden hun titels van 500 fr. in tegen titels van de Bassins

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.

**ROULERS. — La Gare.
Roeselare. — De Statie.**



HET STATION VAN ROESELARE ROND 1900.
IN DE VERTE STAAT HET GOEDERENSTATION. LET OP DE ENORME TELEFOONTOREN,
DE HOUTEN AFSLUITING EN DE GASVERLICHTING.

Houillers, ook van 500 fr. en met een rente van 25 fr. per jaar. De aandelen konden uitgewisseld worden vanaf 15 juli 1873 aan de kassa van de maatschappij. Meteen werd ook de Société Générale d'Exploitation de Chemins de fer ontbonden. De West-Vlaamse spoorlijnen hadden een nieuwe baas, maar het beheer was een korte duur beschoren. De Compagnie des Chemins de fer des Bassins Houillers du Hainaut ging in 1875 op de fles wegens het nemen van te grote financiële risico's.

De oude concessiemaatschappijen, die door de ontbinding van de Compagnie des Chemins de fer des Bassins Houillers du Hainaut opeens vrij, maar in geldnood kwamen, verenigden zich in een syndicaat dat belast was met het laten functioneren van hun lijn in afwachting dat ze door de staat werden overgenomen of tot er een andere oplossing opdook. Tussen 1875 en 1878 handelde het syndicaat de lopende zaken af en onderhield het de installaties en het materieel met een minimum aan uitgaven. De staat, reeds ontevreden na de overname van een deel van de Bassins Houillers op 1 januari 1871, stond opnieuw voor een dilemma. Het resterende net van meer dan 400 km was weinig rendabel en was aangelegd als enkelspoorlijnen, terwijl de

concessionarissen soms oneerlijke bedoelingen hadden. In 1878 viel het syndicaat uiteen.

Door de wet van 31 mei 1878 kon de staat de lijnen van de maatschappijen Oostende-Armentières, Veurne-Lichtervelde, Brugge-Blankenberge-Heist, Veurne-Duinkerke en enkele kleine zijtakken terugkopen. De Société Anonyme des chemins de fer de la Flandre Occidentale (F.O.) verwierf opnieuw haar zelfstandigheid doordat er geen overeenkomst kon worden gesloten met de staat. Gedurende bijna 30 jaar – de langste periode in haar bestaan – bleef de F.O. opnieuw autonoom functioneren. De maatschappij stelde alles in het werk om het hoofd boven water te houden. Eén van de meest markante bewijzen ervan is de organisatie van de treindienst bij middel van stoomrijtuigen. Door het inzetten van deze «lichte» treinen werden de kosten gedrukt op de verkeersarme lijnen. De maatschappij opende op de lijn Brugge – Kortrijk een aantal bijkomende stopplaatsen : Veldegem (1891), Sint-Michiels (1892), Kachtern (1892) en Sint-Katharina-Kapelle (1894). Het rijcomfort werd verbeterd door de geleidelijke vervanging van de rails

op het eind van de vergunning van de concessie 21 fr. zouden opbrengen en aan 700 fr. uitgekeerd. Er was sprake van een bedrag van 63 miljoen. Op 9 mei 1906 legde minister Liebaert daartoe een wetsontwerp neer. De wet van 10 juli 1907 waarbij de overname van de Société Anonyme des chemins de fer de la Flandre Occidentale door de staat werd geregeld verscheen in het *Staatsblad* van 31 oktober 1907.

Het baanvak Torhout-Brugge moest het met zijn enkelspoor blijven stellen terwijl er tussen Torhout en Kortrijk in 1910



reeds twee sporen waren aangelegd. Het deel Torhout-Kortrijk van de lijn werd immers aanzien als het verlengde van de internationale lijn van Oostende naar Frankrijk. De lijn Brugge-Kortrijk onderging tussen het einde van de concessieperiode en 1984 geen noemenswaardige wijzigingen. Op het vlak van de uitbating van de lijn is één belangrijk feit zeker het vermelden waard, al is het negatief voor de spoorwegen. Op 22 mei 1955 werden op de lijn 66 enkel nog semi-directe treinen ingelegd. De overige diensten werden vervangen door vervangingsautobussen : de buslijnen 66a en 66b, die heden nog steeds bestaan.

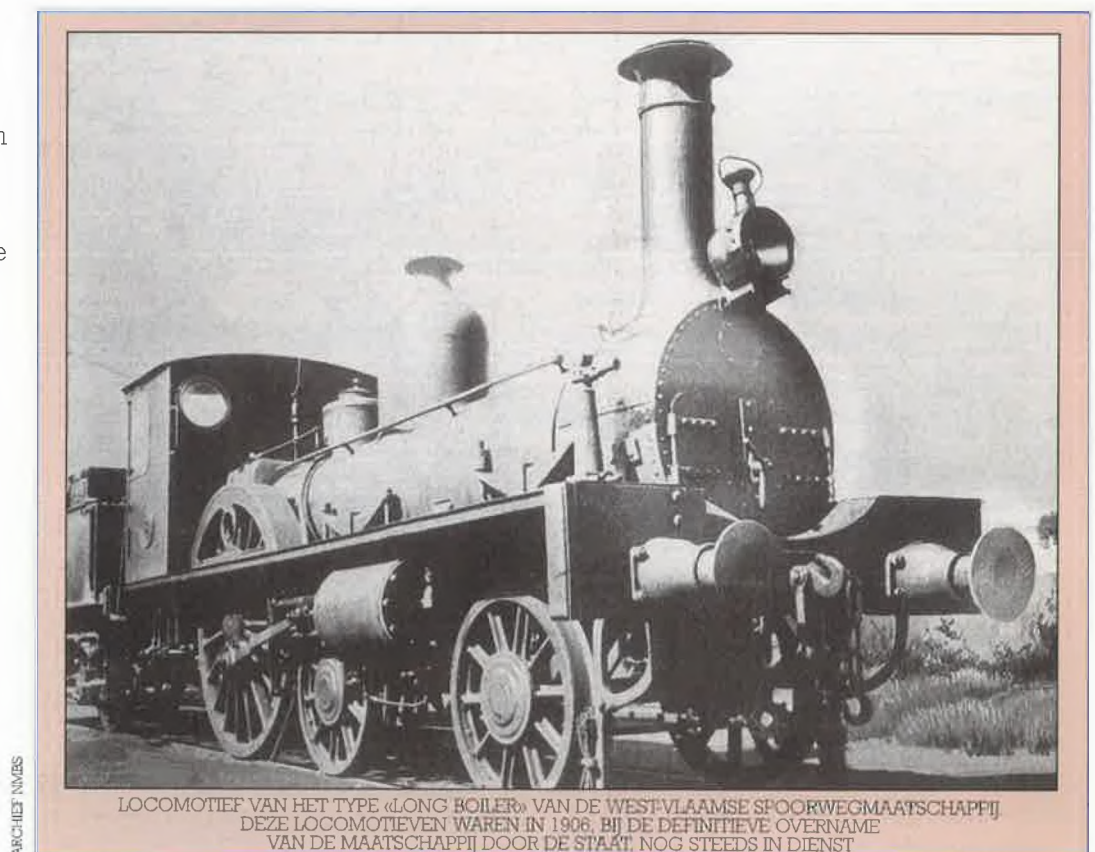
Tegen de zomerdienst van 1984 werd de lijn grondig gemoderniseerd. Als voornaamste werkzaamheden vermelden we het aanleggen van een tweede spoor tussen Brugge en Torhout en de elektrificatie van de ganse lijn. In de verschillende stations op de lijn werden werken uitgevoerd om de verkeersintegratie te verbeteren. Hiertoe behoort niet alleen de aanleg van autoparkings en fietsenstallingen, maar ook van een autobusstation, met het oog op vlotte overstapmogelijkheden, en van spooronderdoorgangen die de toegang tot de stations en de perrons vergemakkelijken en daardoor bijdragen tot een beter reiscomfort. Vanaf mei 1984 werd het mogelijk om de volledige Intercity «G» – verbinding Brussel-Kortrijk-Oostende met nieuw materieel te rijden zonder overstap te

Kortrijk. Op het volledige parcours werden 12 minuten tijdwinst geboekt. Ook de stoptreinen tussen Brugge en Kortrijk zagen hun rijtijd ingekort met 10 minuten. Het comfort voor de reizigers ging erop vooruit, niet alleen de rijtijden werden korter maar ook de aangeboden zitplaatsen verbeterden. De oude dieseltreinen verdwenen en werden vervangen door de klassieke «tweetjes» voor de stoptreinen, terwijl de IC «G» met elektrische trek- en duwstellen, samengesteld uit de bordeaux-kleurige M4-rijtuigen, werden gereden. Een modern interieur en nieuwe technieken inzake verlichting, verluchting en verwarming waren een welgekomen afwisseling voor de oudmodische diesels.

De vernieuwde lijn werd plechtig ingereden door Verkeersminister Herman Decroo op 26 mei 1984. De werken eindigden op 25 juni 1986, toen het laatste spoorgedeelte te Brugge elektrisch in dienst werd genomen.

Het internationale allure van de spoorlijn 66 kwam na de elektrificatie opnieuw tot uiting toen de lijn meer en meer gebruikt werd voor internationale goederentreinen van en naar de haven van Zeebrugge. Containertreinen uit en naar Italië, Spanje en Frankrijk, bloem- en suikertreinen uit Frankrijk, kolen- en ertstreinen naar de Belgische en Luxemburgse staalindustrie denderden vanaf de zomer van 1984 over de «West-Vlaamse spoorweg».

Op 2 juni 1996 werd het allure van de lijn nog meer opgeblonden toen er dagelijks drie treinen op en af pendelden tussen Oostende en de Noord-Franse metropool Rijsel. Parijs kwam op twee en een half uur van Brugge te liggen dank zij een overstap te Rijsel op de Franse supersnelle TGV-treinen. Europese snelheden op deze belangrijke spoorlijn! □



LOCOMOTIEF VAN HET TYPE «LONG BOILER» VAN DE WEST-VLAAMSE SPOORWEGMAATSCHAPPIJ. DEZE LOCOMOTIEVEN WAREN IN 1906, BIJ DE DEFINITIEVE OVERNAME VAN DE MAATSCHAPPIJ DOOR DE STAAT, NOG STEEDS IN DIENST