

Lijn 66: Brugge - Kortrijk

Opening:

- Brugge - Torhout: 4 oktober 1846
- Torhout - Lichtervelde: 28 februari 1847
- Lichtervelde - Roeselare: 31 maart 1847
- Roeselare - Izegem: 1 mei 1847
- Izegem - Ingelmunster: 28 mei 1847
- Ingelmunster - Kortrijk: 14 juli 1847

Concessiehouders:

- Compagnie des chemins de fer de la Flandre occidentale: 1845-1906
- Belgische Staat: 1907-1926
- NMBS: 1926 - 2005
- Infrabel: 2005 -

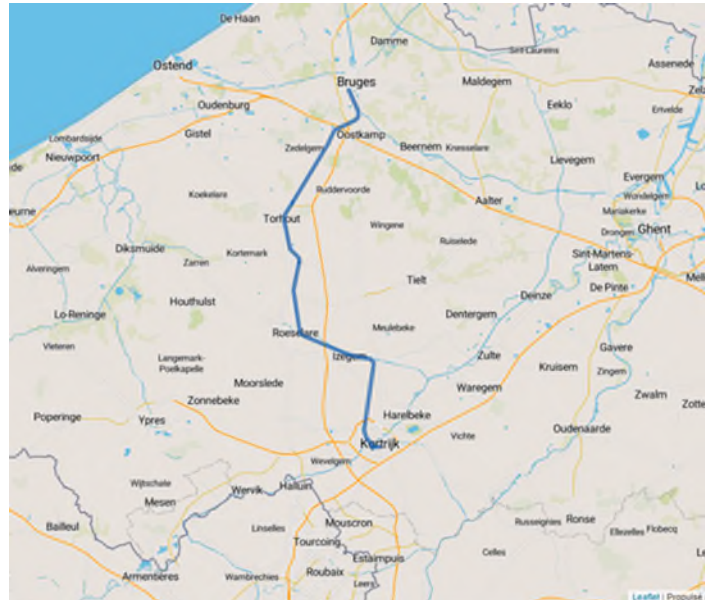
Elektrificatie: 1986

Totale lengte: 52,8 km

Kunstwerken:

Brug over de Leie

Stations: Brugge, Zedelgem, Torhout, Lichtervelde, Roeselare, Izegem, Ingelmunster, Kortrijk



Kaart van lijn 66 © wikipedia

Historiek

Het is midden 19e eeuw. In die tijd was West-Vlaanderen zeer dichtbevolkt en was de economie voornamelijk gericht op landbouw en industrie. Het ontbrak echter aan snelle en efficiënte communicatiemiddelen om de broodnodige handelsrelaties uit te bouwen tussen de Vlaamse provincies en Henegouwen. Een Engels bedrijf dat in 1845 werd opgericht, zag dit als een opportuniteit en nam de taak op zich om binnen de drie jaar, d.w.z. tegen 1848, alle spoorlijnen aan te leggen die door de staat in concessie werden gegeven in West-Vlaanderen. Deze concessie werd verleend bij Koninklijk Besluit van 21 mei 1845 en de statuten van deze naamloze vennootschap werden goedgekeurd bij Koninklijk Besluit van 04 juni 1845. Daarmee is de oprichting van de *Société des chemins de fer de la Flandre occidentale* een feit. De verschillende baanvakken werden aangelegd in de loop van 1846 en 1847: op 4 oktober 1846 werd het eerste baanvak van deze lijn aangelegd als enkelspoor tussen Brugge



Spoorbrug over de Leie in Kortrijk (Ref. Z07928)

en Torhout. In de loop van 1847 werd de lijn verder uitgebreid naar Lichtervelde, Roeselare, Izegem, Ingelmunster en Kortrijk.

Op 14 juli 1847 werd de volledige lijn Brugge - Kortrijk plechtig ingehuldigd.

De linnenstreek (Tielt, Lichtervelde, Roeselare en Kortrijk) had zwaar te lijden onder de sociaaleconomische crisis die heel Europa trof. De nieuwe spoorlijnen brachten echter langzaam verbetering in de situatie. De aanleg van een spoorweg in West-Vlaanderen zorgde voor snelle verbindingen met grote steden als Brugge en Kortrijk, met de haven van Oostende en met Frankrijk.

Daarnaast bevorderden deze nieuwe

spoorlijnen de mobiliteit van de bevolking en zwengelden ze de handel en industrie aan. Het project creëerde banen en de lijn kreeg al snel de bijnaam *Droogbroodroute*, een verwijzing naar het inkomen dat de gemiddelde persoon er elke dag verdiende, namelijk genoeg om een droog brood te kopen.

Bij Koninklijk Besluit van 26 augustus 1864 droeg de *Société des chemins de fer de la Flandre occidentale* de exploitatie van haar hele net over aan de *Société anonyme de construction de Tubize*. Bij Koninklijk Besluit van 14 november 1864 werd deze maatschappij opgeslorpt door een nieuwe maatschappij om zo de exploitatie van verschillende lijnen onder één bestuur te brengen. Het betekende de start van de *Société Anonyme d'Exploitation de Chemins de Fer*. Maar deze maatschappij, die beheerd werd door een groep Belgische privépromotoren, ging in 1873 in vereffening, waarop de *Société des chemins de fer de la Flandre occidentale* de rechten op onder andere de lijn Brugge - Kortrijk weer overnam.

Terugkoop van de concessie door de staat

In 1906 was het West-Vlaamse spoorwegnet 181 km lang, waarvan 14,7 km in Frankrijk. Het bestond uit vijf concessies, waaronder die van Brugge tot Kortrijk.

Aan het begin van de concessieperiode juichte de Belgische staat de inbreng van privékapitaal toe om verschillende grote werken van openbaar belang uit te voeren. Vanaf 1870 herzag de staat echter zijn concessiebeleid. Er werden minder concessies toegekend en sommige andere werden terug overgenomen, afhankelijk van de belangen. De lijn tussen Brugge en Kortrijk bestond uit baanvakken die ingesloten zaten in lijnen van de Staat. Daarom besliste de Staat dat de lijn moest worden opgenomen in het staatsnet.¹

¹ Kamer van Volksvertegenwoordigers, zitting van 9 mei 1906.

Dubbelspoor

In 1910 wilde de staat het baanvak Torhout - Kortrijk, dat beschouwd werd als een verlengstuk van de lijn Oostende - Torhout, op dubbelspoor brengen, net als de rest van de lijn.

Door de snel ontwikkelende internationale betrekkingen tussen Frankrijk en de Belgische kust drong een overschakeling naar dubbelspoor zich op om de exprestreinen tussen Parijs en Rijsel enerzijds en tussen Oostende, Blankenberge en Heist anderzijds veilig te laten rijden.

Hoewel er in 1914 al plannen bestonden voor een tweede spoor tussen Brugge en

Torhout, werd dit baanvak, dat het oudste is van de hele lijn, pas in mei 1984 op dubbelspoor gebracht.



Spoorlijn 66 in Kuurne, richting Roeselare, 1981 (Ref. MZ18851)

De oorlogen

De twee wereldoorlogen lieten een spoor van vernieling achter op het West-Vlaamse net. De bombardementen op de spoorweginstallaties waren ronduit verwoestend.

In 1940 bombardeerden Duitse vliegtuigen onder andere Kortrijk en Roeselare. In de jaren die volgden, confisqueerden de Duitse bezetters massaal transportmiddelen en andere goederen, waaronder gebouwen. In 1943 en 1944 troffen geallieerde luchtbombardementen het Kortrijkse vormingsstation, dat volledig vernield werd, net als de locomotiefstelplaats en het overlaadperron voor stukgoederen. Hun bedding werd letterlijk opengereten door de bommen en het opruimen ervan had zoveel voeten in de aarde dat dit pas eind 1945 afgerond kon worden.

Ook het reizigersstation kreeg regelmatig af te rekenen met ernstige schade, maar dankzij spoedherstellingen kon het verkeer op de hoofdsporen telkens snel worden hervat en kon er ook telkens een noodoplossing voor de reizigers worden voorzien.

Elektrificatie van de lijn

Sinds 20 mei 1986 is de hele lijn geëlektrificeerd met een bovenleidingspanning van 3 kV.

NMBS had de elektrificatie van de lijn ook aangegrepen om grote infrastructuurwerken uit te voeren. Het seinrichtingssysteem werd gemoderniseerd, een aantal overwegen werden afgeschaft en dankzij verbeteringswerken aan het tracé van het spoor kon de commerciële snelheid worden opgetrokken: tot 120 km/u in de stations van Torhout (ervoor 40 km/u) en Izegem (ervoor 90 km/u), tot 90 km/u in het station van Ingelmunster (ervoor 60 km/u) en tot 80 km/u in het station van Lichtervelde (ervoor 40 km/u).

Door de elektrificatie van lijn 66 en het op dubbelspoor brengen van het baanvak Torhout - Brugge moesten de brugdekken van de brug uit 1911 vervangen worden, waardoor het mogelijk werd om in Oostkamp de lijn Brussel - Oostende te kruisen.

Er vonden ook werkzaamheden plaats in de zes tussenstations met het oog op een betere intermodale integratie van het openbaar vervoer. Er werden niet alleen parkings en fietsenstallingen aangelegd, maar ook busstations, zodat er vlot van het ene op het andere vervoersmiddel kon worden overgestapt. Daarnaast werden er ook spoorwegovergangen gecreëerd om de toegang tot de stations en perrons te vergemakkelijken en zo meer comfort te bieden.

Torhout: inrichting van een voetgangerstunnel, installatie van luifels op de perrons, inrichting van nieuwe fietsenstallingen, renovatie van een brug.

Zedelgem: aanleg van een parking en een fietsenstalling.

Brugge: uitbreiding van de parking en de fietsenstalling.

Lichtervelde: bouw van een fietsenstalling.

Roeselare: volledige modernisering en ophoging van het station in 1979, uitbreiding van de fietsenstalling.

Izegem: bouw van een ondergrondse doorgang voor de reizigers, bouw van een parking en fietsruimte, bouw van een busstation.

Ingelmunster: bouw van een fietsenstalling.

Het laatste seinhuis op de lijn, in Izegem, werd afgeschaft in 2015 en het verkeer wordt sindsdien opgevolgd vanuit Brugge.

Lijntracé in Brugge

Oorspronkelijk liep de lijn pal ten zuiden van Brugge. Het eerste station van Brugge bevond zich namelijk vlak bij het stadscentrum, aan het Zand. In 1939 werd een nieuw station gebouwd buiten de stadsmuren, in Sint-Michiels, en werd lijn 66 iets omgeleid naar het oosten.

De stations

Tijdens de aanleg van de lijn werden er geleidelijk stations opgetrokken langs de route. Enkel de stations Brugge en Kortrijk bestonden al.

Na de Tweede Wereldoorlog werden verschillende stations gemoderniseerd.

Station Brugge



Postkaart van het oude station Brugge (Ref. Z00432)

Het eerste voorlopige station Brugge werd door de Belgische Staatsspoorwegen in gebruik genomen op 12 augustus 1838, wanneer ze de sectie van Gent naar Brugge openstelden voor exploitatie. Het station was gebouwd op de site die bekend staat als 'Het Zand', binnen de muren van de oude stad.

Het eerste echte stationsgebouw werd pas in 1844 voltooid. Het ging om een ontwerp van Auguste Payen, die als architect werkte voor de Belgische Spoorwegen. Dat station werd een vertakkingsstation wanneer de

Société des chemins de fer de la Flandre-Occidentale op 4 oktober 1846 het baanvak tussen Brugge en Torhout in dienst stelde, als eerste baanvak van lijn 66.

Door het toenemende verkeer, met name door de aanleg van de nieuwe lijnen, werd het oude station te krap om er alle diensten in onder te brengen. Omstreeks 1876 werd dan ook besloten een nieuw station te bouwen. Het gebouw van Auguste Payen werd zorgvuldig afgebroken en terug opgebouwd als station in Ronse, om plaats te maken voor het nieuwe station dat gebouwd werd tussen 1879 en 1886.

In de jaren 1930 werden de sporen opgehoogd en in 1939 werd er een nieuw station gebouwd op een gewijzigd tracé.

Het oude station aan 'Het Zand' zou na de oorlog gesloopt worden.

In 2009 werd het station grondig gerenoveerd en werd er een nieuw, ultramodern station geopend aan de andere kant van de sporen, waarbij het gebouw uit 1939 behouden bleef.

Station Zedelgem

Station Zedelgem werd op 4 oktober 1846 in dienst genomen door de *Société des chemins de fer de la Flandre-Occidentale*. Het station is sinds 5 juli 2013 opgenomen op de erfgoedlijst. Het is een stopplaats geworden en het loket is definitief gesloten.

Station Torhout



Station Torhout, 1963 (Ref. Z02839A)

Station Torhout werd op 4 oktober 1846 in dienst genomen door de *Société des chemins de fer de la Flandre-Occidentale*, met de start van de exploitatie van het baanvak Brugge - Torhout op lijn 66. Met de opening van het volgende baanvak van Torhout naar Lichtervelde werd het een doorrijstation. Tijdens de Eerste Wereldoorlog werd het gebouw volledig verwoest. Het huidige station werd gebouwd in 1961-'63. Het gaat om een modern gebouw in de geest van Expo 58, ontworpen door architect Gustave Hendrickx. Het station doet nog steeds dienst en beschikt over een reizigersgebouw met loket, dat elke dag open is.

Station Lichtervelde

Station Lichtervelde werd op 28 februari 1847 in dienst genomen door de *Société des chemins de fer de la Flandre-Occidentale*. Met de opening van het baanvak van Lichtervelde naar Roeselare werd het een doorrijstation. De goederendienst in het station Lichtervelde werd in 1992 stopgezet. Het station beschikt over een reizigersgebouw met loket, en is geopend van maandag tot zaterdag.

Station Roeselare

Station Roeselare werd op 31 maart 1847 in dienst genomen door de *Société des chemins de fer de la Flandre-Occidentale*, met de start van de exploitatie van het baanvak van Lichtervelde naar Roeselare op lijn 66. Met de opening van het volgende baanvak van Roeselare naar Izegem werd het een doorrijstation. Het station beschikt over een reizigersgebouw met loket, en is elke dag open.

Station Izegem

Station Izegem werd op 28 mei 1847 in dienst genomen door de *Société des chemins de fer de la Flandre-Occidentale*, met de start van de exploitatie van het baanvak van Roeselare naar Izegem op lijn 66. Met de opening van het volgende baanvak van Izegem naar Ingelmunster werd het een doorrijstation. Het station beschikt over een reizigersgebouw met loket, en is elke dag open.

Station Ingelmunster

Station Lichtervelde werd op 28 mei 1847 in dienst genomen door de *Société des chemins de fer de la Flandre-Occidentale*. Sinds 28 juni 2013 is het een onbewaakte stopplaats die vrij toegankelijk is.

Station Kortrijk



Postkaart van het station Kortrijk (Ref. Z00783) Collectie Paul Pastiels

Station Kortrijk werd in de loop der jaren een aantal keren aangepast en uitgebreid. In 1840 werd er een tijdelijk station opgetrokken. Het tweede station, ontworpen door spoorwegarchitect Auguste Payen, werd ingehuldigd in 1857. Dat gebouw werd vervolgens in 1876 uitgebreid. Tot 1944 had het station een grote glazen overkapping over de sporen.

In 1956 werd een nieuw station in gebruik genomen, dit keer zonder glazen overkapping. Het station beschikt over een reizigersgebouw met loketten.

Catherine Walravens
Juli 2023

Beknopte bibliografie

- Artikels:** WAEYAERT F. Lijn 66 Brugge - Kortrijk 150 jaar. De westvlaamse spoorwegoorlog (I), *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, 01-09-1997, p.24-27, K19099
- WAEYAERT F. Lijn 66 Brugge-Kortrijk 150 jaar. Engelse maatschappij legt lijn aan tegen hongerlonen (II), *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, 01-10-1997, p.22-25, K19721
- WAEYAERT F. Lijn 66 Brugge - Kortrijk 150 jaar. Een mengelmoes van maatschappijen (III), *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, 01-11-1997, p.20-24, K19722

- Boeken:** LOISEL F. *Annuaire spécial des chemins de fer belges (période de 1835 à 1865 inclus)*. Publié sous la direction du Cercle de la conférence des chemins de fer belges, Bruxelles : Comptoir univ. d'imprimerie et de librairie, Victor Devaux et Cie, Propriétaires-Editeurs, 1867, 829 p. C574686
- WAEYAERT F., LERMYTE J-M. *De droogenbroodroute (1847-1997). De spoorlijn 66 Brugge-Kortrijk*. Aartrijke : Uitg. Emiel Decock/West-Vlaams Verbond van Kringen voor Heemkunde, 1997, 223 p. C4321

Internet : [Chemins de Fer de la Flandre Occidentale \(FO\) – Belgique](http://cheminsdeferdelaflandreoccidentale.be) | [Patrimoine Industriel de Tubize \(museedelaporte.be\)](http://patrimoineindustrielde Tubize.museedelaporte.be)

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

Bibliotheekcatalogus: Lijn 66 Brugge - Lichtervelde - Kortrijk

Museumcollectie : Lijn 66 Brugge - Lichtervelde - Kortrijk