

Lijn 69 (Kortrijk) – Y Kortrijk-West – Komen – Poperinge – Abele – Franse grens

Opening:

- Kortrijk – Wervik: 14 januari 1853
- Wervik – Komen: 18 juni 1853
- Komen – Ieper: 18 maart 1854
- Ieper – Poperinge: 20 maart 1854
- Poperinge – Franse grens: 10 juni 1870

Sluiting: Poperinge – Franse grens:

- Reizigersdienst: 23 mei 1954
- Goederendienst: 26 september 1970
- Ontmanteling van het baanvak in 1972

Concessiehouders:

- Société anonyme des chemins de fer de la Flandre-Occidentale: 1845-1867
- SGE: 1867-1873
- Société anonyme des chemins de fer de la Flandre-Occidentale: 1873-1906
- Belgische Staat: 1906-1926
- NMBS: 1926-2005
- Infrabel: 2005-

Elektrificatie: 3 kV gelijkstroom sinds 3 mei 1987

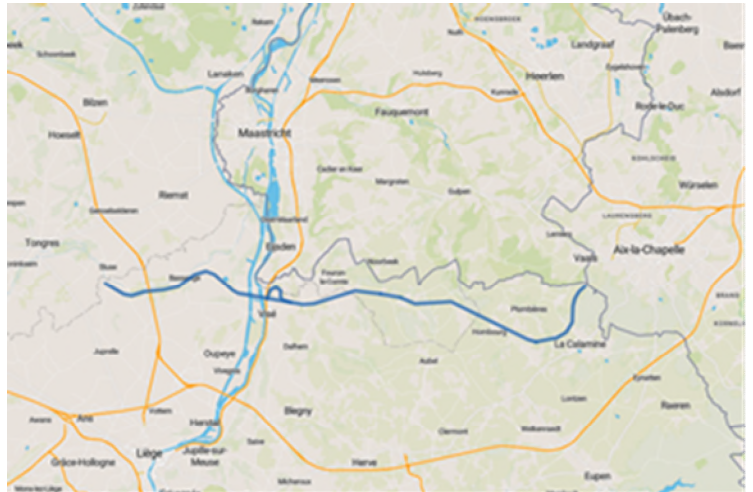
Totale lengte:

- Kortrijk – Poperinge: 42 km
- Poperinge – grens: 7,9 km

Maximumsnelheid: 120 km/u

Stations: Kortrijk, Bissegem, Wevelgem, Menen, Wervik, Komen, Ieper en Poperinge

In enkele woorden: Lijn 69 verbindt Kortrijk, Ieper en Poperinge. Het is een normaalspoorlijn met één of twee sporen en is over het hele tracé geëlektrificeerd, behalve uiteraard het gedeelte van Poperinge tot de Franse grens, waar de sporen verwijderd zijn.



© Infrabel

Historiek

Lijn 69 werd aangelegd door de *Société anonyme des chemins de fer de la Flandre-Occidentale*. Dit Engelse bedrijf, dat in 1845 werd opgericht, zag de mogelijkheden die de aanleg van een lijn in West-Vlaanderen bood.

Les Flandres étant très-peuplées et présentant de grandes facilités pour la construction de routes en fer, il n'est pas étonnant que l'attention des capitalistes anglais se soit dirigée vers ces provinces, lors de l'effervescence qui eut lieu en 1845, pour des demandes de concessions de chemins de fer. Ces contrées sont éminemment agricoles et industrielles. Les matériaux et combustibles pondéreux qui leur manquent ne pouvaient y arriver que par de longs détours ; il fallait donc absolument des communications rapides et économiques, afin de contribuer à la réciprocité des relations indispensables entre les provinces des Flandres et du Hainaut. Une Société anglaise, qui se constitua en 1845, s'était engagée à construire toutes les lignes concédées dans la Flandre occidentale, dans un délai de trois ans, c'est-à-dire pour 1848.¹



Uniformknoop van de *Chemin de fer de la Flandre Occidentale* (Ref. 4465)

De concessie, zoals die voortvloeide uit de wet van 18 mei 1845, omvatte een spoorweg van Brugge naar Kortrijk, Ieper en Poperinge, via Torhout, Roeselare en Menen, met verschillende aftakkingen. Het bedrijf werd opgericht op 4 juni 1845 en concentreerde zijn inspanningen op het stuk met het grootste potentieel, namelijk het deel tussen Brugge en Kortrijk. De werken gingen van start in 1845. Twee jaar later was de verbinding klaar tot in Kortrijk. Het zou nog 6 jaar duren, tot in 1853, voordat het baanvak Kortrijk - Komen was aangelegd. Poperinge werd het jaar daarop aangesloten op het net.

In 1870 werd de lijn doorgetrokken van Poperinge naar Abele, een dorp op de grens tussen België en Frankrijk, en verder naar Hazebroek waar ze werd aangesloten op het Franse net². De concessie voor de lijn op Frans grondgebied, van Hazebroek tot de Belgische grens in de richting van Poperinge, werd verleend door een overeenkomst tussen de twee landen. De twee regeringen kwamen ook overeen dat de grensvakken door één bedrijf zouden worden geëxploiteerd: de *Société des chemins de fer de la Flandre-Occidentale*. Er werden twee standaardgebouwen opgetrokken als grensstation, één in Frankrijk in Godewaarsvelde en één in België in Abele. Het internationale baanvak werd op 10 juni 1870 in dienst gesteld.

In 1867 werd de *Société des chemins de fer de la Flandre-Occidentale* overgenomen door de *Société anonyme Générale d'Exploitation de Chemins de Fer (SGE)* die de lijn uitbaatte tot 1873, toen de *SGE* failliet ging. De *Société anonyme des chemins de fer de la Flandre-Occidentale* nam vervolgens de exploitatie van de lijn over tot 1905. De Belgische Staat kocht dan de concessie over, maar gaf de toestemming om de oude lijnen voor rekening van de Belgische Staat te blijven exploiteren in 1906 en

¹ Loisel, *Annuaire spécial des chemins de fer belges (période de 1835 à 1865 inclus)*, 1867, p.342 (C574686).

² De lijn liep via Boeschepe, Godewaarsvelde en Kaaster. Deze gemeentes liggen in Frankrijk, maar ook in het Frans hebben ze een Vlaams klinkende naam (Boeschepe, Godewaarsvelde en Caëstre). Dat komt omdat ze tot 1713 (Vrede van Utrecht) bij Vlaanderen hoorden.

1907. Op 1 januari 1908 werden de spoorweginfrastructuur, het rollend materieel en het personeel definitief overgedragen aan de Staat.

Op Frans grondgebied werd de lijn tot in Hazebroek geëxploiteerd door de Belgische spoorwegen en vanaf 1926 door NMBS.

SNCF nam op 16 november 1942 de exploitatie en het onderhoud van de internationale lijn Abele – grens – Hazebroek over.

Enkelspoor, verdubbeld tijdens de Eerste Wereldoorlog

Destijds werden alle lijnen aangelegd op enkelspoor, op één uitzondering na.

Tijdens de Eerste Wereldoorlog (1914-1918) maakte de lijn tussen Poperinge en Hazebroek, die achter het front lag, het mogelijk om een verbinding te creëren tussen de Franse troepen en het hoofdkwartier van de Britse troepen in Poperinge. De lijn werd toen intensief gebruikt door militaire konvooien. Om de transportcapaciteit te vergroten, legde het leger een tweede spoor aan.

Na het conflict werd het tweede spoor ontmanteld. De lijn werd opnieuw een lijn met grensoverschrijdend, maar lokaal verkeer, met vijf treinen per dag: vier reizigerstreinen en één goederentrein.

Poperinge was in die tijd ook een belangrijk spoorwegknooppunt door zijn strategische ligging vlak bij de IJzer. Het Belgische leger besloot een normaalspoorlijn aan te leggen tussen Adinkerke en Poperinge³ langsheen de frontline om het IJzerfront te bevoorraden.

Het spoortracé

Lijn 69 is een normaalspoorlijn met twee sporen tussen de vertakking Kortrijk-West en Komen en één spoor van Komen naar Poperinge.



Diesellocomotief 6296 in Komen (Comines) (Ref. M319_039)

³ Adinkerke ligt op lijn 73 (Deinze – Lichtervelde – De Panne – Franse grens).

Opeenvolgende sluitingen



Motorwagen 4001 aan een overweg in Zillebeke (Ref. MZ00983)

De concurrentie van het wegvervoer leidde uiteindelijk tot de stopzetting van het reizigersverkeer tussen Poperinge en Abele op 08 oktober 1950.

Aan Franse zijde bleef SNCF tot 22 mei 1954 reizigersdiensten verzorgen op het baanvak Abele – Godewaarsvelde – Hazebroek.

Daarna zette SNCF het goederenverkeer tussen Hazebroek en Abele nog voort op het Franse grondgebied tot op 26

september 1970. Het baanvak werd ontmanteld in 1972.

Op Belgisch grondgebied, tussen Poperinge en Hazebroek, werd een klein deel van de spoorbedding omgevormd tot een wandelpromenade, de 'Quintens wandeling'. Voorbij Poperinge werd de spoorbedding mee opgenomen in de N38 tot in Steenvoorde.

De stations

Alle reizigersbouwen van de *Société des chemins de fer de la Flandre-Occidentale* (FO) op lijn 69 waren identiek: een neoclassicistisch paviljoen van één verdieping dat oorspronkelijk waarschijnlijk vijf traveeën telde. De meeste stations op de lijn 69 Kortrijk - Poperinge werden verwoest tijdens de Eerste Wereldoorlog.



Postkaart van de ruïnes van het station Wervik (Ref. Z01133)



Postkaart van de ruïnes van het station Ieper (Ref. 101021_)

Lijn 69B: Warneton – Nieuwkerke

Deze korte lijn van 8,6 km werd tijdens de Eerste Wereldoorlog aangelegd door het Britse leger en vanaf 1920 geëxploiteerd door de Belgische staat.

Tijdens de Eerste Wereldoorlog legde het Britse leger een bevoorradingslijn aan naar het front. Deze lijn liep van Belle (Frankrijk) ten zuiden van Dranouter naar Mesen. Ze werd geopend in de zomer van 1916 en verlengd in maart 1918. Tijdens het Duitse offensief in de lente van 1918 werd het Britse leger gedwongen om zich terug te trekken en sloot het de lijn, die heropend werd na het succesvolle tegenoffensief van de geallieerden eind september en begin oktober. De Britse legerleiding besloot vervolgens de lijn te verlengen tot Warneton. Deze uitbreiding werd geopend op 30 oktober 1918, kort voor Wapenstilstand.

Na de oorlog werd het baanvak Warneton – Nieuwkerke opgenomen in het net van de Staatsspoorwegen. Van 30 september 1920 tot 6 oktober 1929 was er reizigersverkeer op het baanvak. Vanaf 1925 stopten er ook treinen in Mesen. Tot eind 1962 was er ook wat goederenverkeer, vooral tijdens het suikerbietenseizoen. De lijn werd in 1965 ontmanteld.

De elektrificatie

De elektrificatiewerken op de lijn Poperinge - Kortrijk gingen van start in 1985 en het baanvak Kortrijk – Poperinge werd op 22 mei 1987 geëlektrificeerd met 3000 V gelijkstroom. Er kwam ook een nieuw tractieonderstation in Ieper.

De infrastructuur werd in 2016 volledig vernieuwd met een referentiesnelheid van 120 km/u. Tot in Komen werd het dubbelspoor behouden. Van daaruit gaat de lijn verder op enkelspoor met de mogelijkheid tot kruising in Ieper.

Vandaag

In februari 2016 werden grote renovatiewerken uitgevoerd op lijn 69 tussen Menen en Ieper, en in 2017 tussen Kortrijk en Komen.

In mei 2005 ondertekenden Infrabel en de vzw Natuurpunt een overeenkomst voor 8 jaar voor een proefproject voor ecologisch beheer van de spoorwegbermen. Dit proefproject situeert zich tussen Ieper en Komen.

De toenmalige minister van Overheidsbedrijven, Johan Vande Lanotte, wilde dat zoveel mogelijk spoorwegbermen op een milieuvriendelijkere manier zouden worden beheerd. Waardevolle bermen moesten in stand gehouden worden.

Die belangstelling voor de ecologische waarde van de spoorwegbermen ligt volledig in lijn met de doelstellingen van NMBS en Infrabel op het vlak van duurzaam beheer van de onderneming.

Deze lijn is uniek omdat ze over een afstand van ongeveer 8 km verschillende natuurgebieden of bosdomeinen doorkruist.

Catherine Walravens
Juni 2024

Beknopte bibliografie

- Artikels:** Electrification de la ligne Ypres-Poperinge, *Trans-Fer*, nr 54, 01-11-1987, p.27-28, K616788
- Kortrijk-Poperinge elektrisch, *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, nr 9, 01-09-1987, p.4-6, K574619
- BACELLE L. Geen centen voor dubbele spoorlijn. Uitbreiding Lijn 69 zou nochtans grote meerwaarde geven, *Laatste Nieuws (Het)*, 21-01-2016, J700654
- MARGANNE R. Komen Twee steden, twee stations, twee landen, *Spoorweg Journaal*, nr 235, 06/07-2020, p.58-67, K709699
- MARGANNE R. Station Poperinge ooit een internationaal militair en ... suikerbierenstation! Deel 1, *Spoorweg Journaal*, nr 250, 12-2022, p.20-27, K714201
- MARGANNE R. Poperinge (deel 2), *Spoorweg Journaal*, nr 251, 01-2023, p.36-43, K714464
- Boeken:** MARGANNE R. *Gares, lignes, nœuds ferroviaires belges oubliés tome 5. Poperingen ancien noeud international militaire, sucrier, Couvain une gare au bout des voies, Vireux-Molhain ancien noeud ferroviaire franco-belge*. Liège : 2023, 52 p. C702948
- PARMENTIER W., *150 jaar spoorgeschiedenis in het Ieperse*. Stedelijke Cultuurraad Ieper, Stad Ieper, 2003, 35 p. C566927
- PYNCKET M., DESMET W. *150 jaar spoorweg in Menen*. Menen : Heemkundige Kring Dr. Rembry-Barth, 't Wingheroen, 2003, 93 p. C5384

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

Bibliotheekcatalogus: Lijn 69 (Kortrijk) - Y Kortrijk-West - Komen - Poperinge - Abele - Franse grens, chemins de fer de la Flandre occidentale, Lijn 69B Waasten - Nieuwkerke

Museumcollectie: Lijn 69 (Kortrijk) - Y Kortrijk-West - Komen - Poperinge - Abele - Franse grens