

De lijn 73 Deinze – De Panne

Aanleg van de spoorlijn van Deinze gebeurde in vier fazen:

1. het baanvak Deinze-Tielt werd aangelegd door de [Flandre Occidentale](#) en in dienst genomen op 31 december 1855. Het baanvak liep verder vanaf Tielt over Meulebeke naar Ingelmunster;
2. voor de aanleg van het baanvak Lichtervelde-Veurne kon geen beroep gedaan worden op de Flandre-Occidentale. Deze maatschappij verkeerde in financiële moeilijkheden. Daarom riep de Staat de private industrie op om de lijn aan te leggen. Er werd een kapitaal van vijf miljoen frank ter beschikking gesteld.

De concessie werd eind 1855 door Thoms Green uit Londen aangevraagd. Ze werd hem toegekend op 9 januari 1856. Hij stichtte daarna de "[Compagnie du Chemin de Fer de Lichtervelde à Furnes](#)" en begin 1857 startte hij de werken aan de lijn. Lichtervelde was de startplaats.

Bij de opening van de Lichtervelde à Furnes richtte de maatschappij nieuwe stations op te Lichtervelde, Kortemark, Handzame, Zarren, Esen, Diksmuide, Kaaskerke, Oostkerke, Avekapelle en Veurne. Er zijn slechts weinig afbeeldingen bekend? Na de overname verving de Staat de meeste stations.

Contractueel moest de trein in januari 1859 rijden. De werken schoten evenwel zo goed op, dat ze al in mei 1858 voltooid waren. Zo kwam het dat op zondag 9 mei de locomotief "[Britannia](#)" het erekonvooi met de vooraanstaanden vanuit Brugge naar Veurne over Lichtervelde, Kortemark, Handzame, Zarren, Esen, Diksmuide en Oostkerke bracht. In elk van de aangehaalde halten werden ze met veel luister begroet. De burgemeester van iedere gemeente hield een redevoering, die telkens ofwel door Partoes, Minister van Openbare Werken, of door Baron de Vrière, Minister van Buitenlandse Zaken, werd beantwoord.

Het hoogtepunt was het feest te Veurne en de tweedaagse manifestatie te Diksmuide. Ook werd toen aan feesttafels het internationaal karakter van de spoorlijn -indien ze zou verlengd worden tot Duinkerke- aangehaald. De "[Compagnie du Chemin de Fer de Lichtervelde à Furnes](#)" was blijkbaar ontevreden dat zij de naam "[Compagnie internationale](#)" niet mocht dragen. Vroeger had de maatschappij immers voorgewend dat het een internationale verbinding betrof, daar het station van Veurne gelegen was nabij het kanaal Veurne-Duinkerke. Maar buitenlandse zaken liet niet begaan en antwoordde gevat de naam "internationaal" pas kon gebruikt worden bij een rechtstreekse treinverbinding met Duinkerke. Doch voor 1870 zou die verbinding er niet komen.

3. reeds in 1835 was er gesproken over de spoorverbinding Duinkerke - Oostende die via Veurne en Nieuwpoort zou lopen, doch die er niet kwam. Toch kreeg Auguste Petyt uit Duinkerke in 1862 van de Franse regering en in 1863 van de Belgische overheid de toelating om een spoorweg

te bouwen tussen Duinkerke en Veurne. Hiertoe werd in oktober 1864 de "[Société Anonyme du chemin de fer de Gand à Dunkerque](#)" opgericht.

Alhoewel de werken in 1865 gestart waren kon de verbinding eerst op 10 februari 1870 ingereken worden. De uitvoeringstermijn, aanvankelijk bepaald op drie jaar, werd daarvoor in 1866 en in 1867 telkens een jaar verlengd. Voor Veurne betekende dit dat er heel wat Noordfransen van "Over de Schreve" zich in onze Vlaamse stad vestigden en er zelfs een handelszaak begonnen.

4. Op 23 maart 1880 werd de lijn door de [Belgische Staatsspoorwegen](#) compleet gemaakt door tussen Tielt en Lichtervelde een dubbelsporige spoorlijn aan te leggen.

Toen in 1914 de eerste wereldoorlog uitbrak, werd ons land, met uitzondering van het gebied ten westen van de Yzer en van de Ieperlee, door de Duitsers bezet.

Nabij deze waterwegen werd bijna 4 jaar lang verwoed gevochten. De spoorwegverbinding Duinkerke - Veurne zorgde voor bevoorrading en aanvoer van de 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 Veurne intact.

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 oorlogsmaterieel veel metaal nodig hadden, werd er opnieuw een spoor uitgebroken. Na 1945 werd het deel tussen Diksmuide en Duinkerke niet meer aangelegd.

Tussen Deinze en Diksmuide is de lijn op dubbelspoor, tussen Diksmuide en de Franse grens op enkelspoor (behalve het korte stukje tussen Koksijde en De Panne).

Het Franse deel van de spoorlijn werd geëxploiteerd door de [Compagnie des chemins de fer du Nord](#), tot deze maatschappij overgenomen werd door de SNCF in 1938. Voor internationale reizigers was de overstap in De Panne. Tussen 1958 en 1960 werd het reizigersverkeer tussen Duinkerke en de Franse grens opgeheven. Later reden sporadisch nog toeristentreinen over de lijn.

Op 28 mei 1996 werd de spoorlijn tussen Deinze en De Panne geëlektrificeerd met 3 kV. Tegelijkertijd werd een nieuw tracé tussen Diksmuide en Kaaskerke in gebruik genomen, waardoor een aantal gevaarlijke overwegen werden gesupprimeerd.

Op 7 december 1999 was er opnieuw internationaal goederenverkeer op de spoorlijn. Toen reed een vloeibaar-staaltrein van het staalbedrijf Sollac in Duinkerke naar de fabrieken van Cockerill-Sambre in Marcinelle bij Charleroi. Na een proeftijd zou het project in 2001 uitgebreid worden tot twee treinen per dag. Het project werd echter afgeblazen en op 16 maart 2003 werd alle spoorverkeer tussen De Panne en Bray-Dunes onmogelijk.

Sinds 16 maart 2003 is er echter voorlopig geen spoorverkeer meer mogelijk tussen De Panne en Bray-Dunes. Begin 2014 heeft Infrabel de sporen op Belgisch grondgebied aan de overweg in de Duinhoekstraat, vlak voor de Franse grens, over een afstand van ca. 20 meter uitgebroken.

West-Vlaamse stations op de lijn 73

AARSELE

Station Aarsele is geopend op 25 maart 1880. Er is in 1866 een reizigersloket en een goederenkoer zonder laadhelling. Vanaf 1885 wordt de halte gemeenschappelijk uitgebaat door de Flandre Occidentale en de Staatsspoorwegen. Bij de overname van de FO in 1907 is het station open voor alle diensten, reizigers en goederen.

Vanaf 27 mei 1990 is het loket er gesloten. DE onbewaakte stopplaats Aarsele werd vanaf 23 mei 1993 enkel bediend door piekurtreinen en enkel in de week.

Met gemiddelde 37 reizigers per dag is het één van de rustigste stations in Vlaanderen. Een biljet kan je kopen aan het automaat.



Het station Aarsele met de seinpost, het station van de Flandre Occidentale (vijf traveeën) en de goederenloods. Er was toen nog een goederenkoer.



De onbewaakte stopplaats nu.

TIELT

Station Tielt is geopend op 25 maart 1880 bij de indienststelling van het lijngedeelte Tielt-Lichtervelde

door de Belgische Staatsspoorwegen. Het lag op de splitsing van de lijn 73 Gent-Adinkerke en 73A Tielt-Ingelmunster.

Het station was meteen open voor alle verkeer: reizigers en goederen. Er was een laadhelling. Tot bij de overname van de Flandre-Occidentale in 1907 werd het station gemeenschappelijk uitgebaat door de FO en de Belgische Staatsspoorwegen. Op de goederenkoer werden voornamelijk landbouwproducten en bouwmaterialen verhandeld. Er waren ooit twee particuliere spooransluitingen.



Tijdens de Eerste Wereldoorlog was het hoofdkwartier van het Duitse vierde leger gevestigd in een aantal Tieltsse herenhuizen, die allemaal werden opgeëist door de Duitse bezetter. De staf van het commando bestond tot 400 medewerkers, soldaten en officieren. De Duitsers richtten zelfs twee stopplaatsen in naast Tielt Hbf: Tielt-Sud, kant Deinze en Tielt-West, kant Lichtervelde.



Het voorlopige station, gebouwd na de Tweede Wereldoorlog

Dit station werd volledig herschilderd en het sporentracé aangepast aan de nieuwe comforteisen. Een onderdoorgang voor de reizigers, een nieuwe fietsstalling (90 plaatsen) en een opknapbeurt van de oude (132 plaatsen) zorgden voor de rest. Voor een aantrekkelijk voor- en natransport werd het stationsplein in samenwerking met het stadsbestuur volledig heringericht.

ARDOOIE-KOOLSKAMP



Het huidige stationsgebouw te Tiel uit 1979 van architect Jacques Devincke.

PITTEM

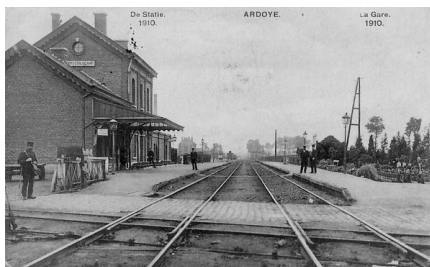
Op 25 maart 1880 werd het station geopend nabij de 18e-eeuwse steenweg Posterij - Tiel. Het gedeelte van deze steenweg tussen Pittem en het station werd in 1890 voor het eerst *Statiestraat* genoemd; later werd dit de Stationsstraat. Tot 1 oktober 1916 droeg het station nog de naam *Pitthem*.



Het stationsgebouw had drie traveeën en twee verdiepingen, met aan weerszijden lagere aanbouwen. Op 3 juni 1984 werd het station gesloten; het stationsgebouw is rond die tijd afgebroken.



Het station Pittem met de overweg in de Stationsstraat, de seinpost, het stationsgebouw met luifel en links in de verte de goederenkoer. Op spoor 2 staat een trein naar Gent.



Ardooye was het station van de gemeente Ardooye. Het bediende ook de nabijgelegen gemeente Koolskamp. In 1977 zijn de gemeenten gefusioneerd en kreeg het station de naam Ardooye-Koolskamp. Ardooye wordt van Koolskamp gescheiden door de spoorlijn Gent - De Panne. Tot midden de jaren 80 had Ardooye nog twee NMBS-stations: één in het noorden van de dorpskern en één op de wijk "De Kortekeer".



In het gerestaureerde station Ardooie-Koolskamp is thans een groenten- en fruithandel gevestigd.

KORTEKEER

Station Korteker is een voormalige spoorweghalte voor reizigersverkeer aan spoorlijn 73 (Deinze - De Panne) in de gemeente Ardooie, deelgemeente Koolskamp. Het stationsgebouw ligt aan de Oude Heirweg en is in gebruik bij een particulier. FR halte werd op 3 januari 1888 geopend. Vanaf 20 december 1901 is er ook een goederenkoer, open voor alle verkeer.

Het stationsgebouw dateert uit 1896 en is gebouwd conform het Type 1893. Het station bestond uit twee bouwlagen: beneden was het loket en boven lagen de woonvertrekken van de stationsoverste.



In 1902 werd het gebouw vergroot aan de westzijde met een éénlaagse wachtzaal onder zadeldak en de nu verdwenen L-vormige vleugel voor de pakjesdienst. Het gouv werd opgetrokken in rode bakstenen, het hoofdvolume kreeg twee bouwlagen en vier traveeën onder zadeldak. Aan de spoorzijde van de gevel is een centrale cartouche met het opschrift "KORTEKEER".

Korteker werd op 2 juni 1957 gesloten.

LICHTERVELDE

Zie beschrijving onder de lijn 66 Brugge-Kortrijk

KORTEMARK

Op 11 mei 1858 werd de private spoorlijn Lichtervelde-Veurne ingehuldigd, enkele dagen later werd het eerste, lage stationsgebouw opengesteld. In 1873 legde men een tweede spoorlijn aan, de lijn Oostende-Torhout-Ieper (-Armentières). Deze twee lijnen kruisten elkaar in Kortemark.

Kortemark is nu een belangrijk spoorwegknooppunt geworden, er wordt een nieuw station van twee bouwlagen gebouwd - de stationsarchitectuur is nu typisch voor de lijn Oostende-Ieper - en voor het station wordt een plein aangelegd. Kortemark is ook een zogenaamd 'depot', dit is een station van waaruit alle treinpersoneel vertrekt en aankomt. Dit personeel slaapt aanvankelijk in particuliere huizen en later in een afzonderlijk gebouw. Vele spoorwegbedienden huren of bouwen een huis in de buurt van het station. Ten hun behoeve wordt een huizenrij van twaalf gelijke woningen, zogenaamd "De twaalf apostelen" (westzijde van de Hoogledestraat, vernield tijdens de Eerste Wereldoorlog en in de jaren 1920 heropgebouwd, nu met een verbouwd karakter) gebouwd door een plaatselijke maatschappij. De stationsbuurt wordt een uitgangspunt waar veel reizigers vertoeven.

Kortemark krijgt ook een depot voor stoomlocomotieven.

Tijdens het zomeroffensief van de geallieerden in 1917 wordt het station hevig beschoten (zie iconografie). Na de oorlog wordt aanvankelijk een noodbarak gebouwd als station. Nadien wordt het station heropgebouwd door de staatsspoorwegen. Dit gebeurt volgens een standaardconcept in traditionalistische stijl, de stations uit deze periode zijn gelijkend doch niet dezelfde. De meeste stations zijn ontworpen door de architecten N. Richard en A. Desmet.

Na de Tweede Wereldoorlog wordt het station van Kortemark een gewone stopplaats, en hiermee verdwijnen heel wat inkomsten voor de plaatselijke middenstand in de stationsbuurt. Door de aanwezigheid van een station en een belangrijk spoorwegknooppunt voor vrachtvervoer werd deze West-Vlaamse gemeente het doelwit van heftige bombardementen. In de loop van de oorlog werden er meer dan vijftig luchtaanvallen uitgevoerd op het station van Kortemark. De zwaarste aanval was het bombardement op 20 juli 1944 om ongeveer 19 uur. De reizigers van de trein uit Adinkerke konden nog net op tijd bescherming vinden in de schuilkelders naast het station.

In 1955 sloot de lijn 63 Torhout-Ieper voor personenvervoer; de rails richting Torhout werden direct verwijderd. Het overblijvende stuk (Kortemark - Vijfwegen) werd tot 2003 behouden voor militair goederenverkeer. In 2005 werd dit stuk opgebroken en omgevormd tot fietspad en in 2011 tot een autoparking.

Sinds 2013 zijn de treinreizigers in Kortemark aangewezen op een ticketautomaat want toen sloot het stationgebouw zijn deuren. De gemeente heeft het

pand in concessie voor 25 jaar. Er is wel een dorpswinkeltje ingericht met fairtradeproducten.



Rechts van het station, nutsgebouwtje onder zadeldak (rode mechanische pannen), afluynende gootlijst en windborden. In de stationsomgeving, bewaarde witgeschilderde betonnen afsluitingen met geometrische motieven.

Hier werd het station opgefrist, een onderdoorgang gebouwd en een fietsstalling voor 130 fietsen en 15 bromfietsen aangelegd. Voor mindervaliden werd een toegang aangelegd naar perron 2 vanaf de overweg. Het stationsplein en omliggende straten werden door de gemeente verfraaid.



De ruïnes van station Kortemark van WOI



Het huidige station Kortemark, een wederopbouwtype zoals er een hele resem gebouwd werden na WOI

HANDZAME

Met de in dienststelling van de private spoorlijn Lichtervelde-Veurne door de maatschappij Flandre Occidentale op 11 mei 1858 kreeg Handzame een station. Tijdens de twee volgende jaren werd een houten barak gebruikt als stationsgebouw. In 1860 werd een volwaardig stationsgebouw gezet.

In 1878 werd de private spoorlijn genationaliseerd door de Belgische staat. Zestien jaar later bouwde men een nieuw stationsgebouw met postkantoor in de typische stijl van die periode. In 1906 werd er ook een telefooncentrale in ondergebracht die Handzame en de omliggende dorpen bediende.

Tijdens de Eerste Wereldoorlog werd het station door de Duitse bezetter gebruikt om het nabijegelegen vliegveld te bevoorraden. Er werden drie startbanen aangelegd door de eenheid Flieger Abteilung 19. Vanop dat vliegveld vertrokken vooral bommenwerpers en verkenningsvliegtuigen. Op 30 juli 1917 werd het station door de geallieerden onder vuur genomen.

Tot 1965 hielden goederentreinen halt aan het station. Niet veel later werd de loskaai afgebroken. Nu bevinden het containerpark en de speelterreinen van de jeugdbeweging zich waar de kaai vroeger was.

In 1981 sloot het stationsgebouw. Vier jaar later werd het opgekocht door het gemeentebestuur van Kortemark en kreeg het een nieuwe bestemming; voortaan deed het gebouw dienst als lokaal voor de plaatselijke jeugdbeweging. In 2011 - 2012 werd het gebouw grondig gerenoveerd.



Pieterskerk, in brand gestoken door Duitse troepen. Tijdens het verdere verloop van de Eerste Wereldoorlog werd de rest van het dorp verwoest. Na de oorlog werd zoals in veel plaatsen een voorlopig station opgebouwd, ook te Esen. Nu is het gebouw niet



meer bewaard. Esen werd als goederenstation gesloten op 2 juni 1957 en als onbewaakte stopplaats op 31 mei 1981.



De ruïnes van het oude station Esen in WO1

Hoewel station Diksmuide op het toenmalige grondgebied van Esen werd gebouwd, kreeg Esen ook

ESEN

haar eigen station ter hoogte van de Vladslostraat. De twee stations lagen op een tweetal kilometer afstand van elkaar. Het bakstenen stationsgebouw was in sobere neoclassicistische stijl opgebouwd. Het station werd op 11 mei 1858 geopend.

In oude dienstdocumenten lezen we dat Esen op 28 december 1878 een werkspoor had. Er was geen weegbrug en koplading (vanop een uitgerust doodspoor) was niet mogelijk. Het station degradeerde tot halte onder het beheer van Zarren van 19 september 1887.

Vanaf 18 juni 1897 werd Esen opnieuw gekwalificeerd als station. Het was toen open voor wagenladingen en er was een laadhelling.

Op 15 oktober 1914 werd Esen vroeg in de morgen gewekt door een aanzwellende vluchtelingenstroom. Inwoners uit Torhout, Kortemark, Handzame, Zarren en Werken trokken voorbij. De Duitsers waren op komst en iedereen wilde zich in veiligheid brengen. Om 10 uur kwam de laatste trein voorbij en nam het stationspersoneel en een grote groep vluchtelingen mee. Onderweg klauterden tientallen roekeloze mensen aan boord.

Op 20 oktober 1914 werd het stationsgebouw samen met enkele andere gebouwen, waaronder de Sint-



De Statiestraat in Esen. Het gebouw op het einde van de straat links is het voorlopige station gebouwd na de Eerste Wereldoorlog.

DIKSMUIDE

Het station van Diksmuide werd geopend op 11 mei 1858. De omvang van het spoorwegemplacement uit die tijd is onbekend. In 1879 telde het een ontvangstgebouw, een of meer uitwijksporen en een verhoogde laad- en losplaats met weegbrug. Nadien werd het ontvangstgebouw regelmatig uitgebreid met een verdieping en lage aanbouwen, alsook het emplacement. Nadat de werken voltooid waren, grepen op 9 en 10 mei 1858 de plechtige

openingsfeesten plaats te Diskmuide. Diksmuide was de aangewezen plaats daar burgemeester Pieter Debreyne-Peellaert de voorzitter van de Raad van Beheer was.

Ministers, volksvertegenwoordigers, senatoren, industriëlen, bankiers, grootgrondbezitters, magistraten, talrijke journalisten, ja zelfs de "fine fleur" van de Belgische high society ontmoetten elkaar twee dagen lang in het Diksmuide van weleer. Na de gebruikelijke ronkende redevoeringen volgden copieuze banketten waar het toasten regende. Schuilend achter het bevoogdend sociaal perspectief van het paternalisme had de bourgeoisie ook de lagere bevolgingsklassen niet vergeten. Voor één keer werd de dagelijkse sleur van de behoeftigen gelenigd in de vorm van maaltijden en giften in natura. Zelfs de Parijse bankier Millaud, "banquier dix fois millionnaire", verwaardigde zich af en toe een proleet de hand te drukken, zij het wel met een zekere reserve: "pourvu que celui-ci fut un honnête homme".

Heel de stad danste. De notabelen walsten tot het ochtendkrieken in de zalen van het stadhuis. Een scherp waarnemer van de Gentse pers, met een kritisch oog voor damestoiletten, stelde er tot zijn genoegen vast dat de boterstad niet enkel op de kwaliteiten van zijn zuivelprodukten kon bogen: "infiniment plus de jolies femmes qu'on ne pourrait s'y attendre dans une population moins restreinte". Brooddronken vanwege de plots opwellende bron van liefdadigheid fuifde ook het gewone volk tot in de kleine uurtjes.

De aanleg van een spoorweg in een afgelegen plattelandsstadje betekende heel wat meer dan het bevoordelen van het reizigersvervoer. Vooruitzichten op economische expansie; een spectaculaire daling van de vervoerprijzen van de landbouwprodukten; werk verschaffen aan arbeiders in een industrieel arme regio, zeker niet oninteressant in een ruraal gewest met seizoengebonden werkloosheid onder de landbouwarbeiders; ontsluiting van het geestelijk isolement door vruchtbaarstelling voor ideeën uit de buitenwereld enz.

Van 16 oktober tot 10 november 1914 vond de Slag om Diksmuide plaats, waarbij de stad werd beschoten. Nadat de stad op 10 november in Duitse handen was gevallen volgden Franse en Duitse beschietingen, waarbij de stad volledig werd verwoest. Ook het station werd grondig vernield.

Pas na 1920 kwam er een nieuw (tijdelijk) stationsgebouw tot stand. Het huidige stationsgebouw van Diksmuide dateert uit 1960, 40 jaar na de bouw van het voorlopig station. Het nieuwe station werd bovenop het oude voorlopige station, dat nog in dienst was, gebouwd. Wat het goederenvervoer betreft, was het station Diksmuide vele jaren lang een centraal punt in de streek, althans nog in 1984. Vijf jaar later begon de neergang en inmiddels is er niets meer van over. In 1996 kwam er een onderdoorgang tussen de perrons tot stand.

De lijn 73 (Deinze - Lichtervelde - Diksmuide - Veurne - De Panne) werd in 1995 vanaf de brug over de rivier de IJzer over een nieuw tracé aangelegd tot aan Oostkerke. Daardoor konden twee overwegen in de weg tussen Diksmuide en Nieuwpoort en één in het dorp van Kaaskerke worden afgeschaft.

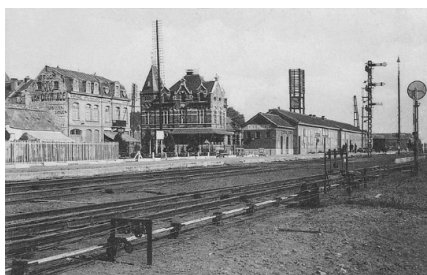
In Diksmuide werd een nieuwe onderdoorgang gebouwd en zoals alle andere onderdoorgangen op deze lijn viel de keuze hier op gemakkelijk te onderhouden en graffiti-werende materialen. De werken waren klaar in augustus 1996.



Het eerste station van Diksmuide, gebouwd door de Lichtervelde à Furnes in 1858



De puinresten na de Slag om Diksmuide in oktober 1914



Na de Eerste Wereldoorlog kreeg Diksmuide een voorlopig station dat nog tot 1960 in dienst bleef.



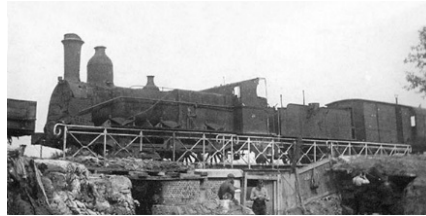
Het huidige station Diksmuide is niet meer bemand.



In de nacht van 3 op 4 september 1944 stopte in Diksmuide een trein met veewagens, volgestouwd met Belgische en Franse joden en politieke gevangenen, Russische gedeporteerden en bewaakt door een twintigtal NSKK'ers (Nationalsozialistisches Kraftfahrkops). De trein kwam uit Boulogne via Duinkerke en Adinkerke en was op weg naar de concentratiekampen in Duitsland. De trein kon niet verder daar in de nacht van 3 op 4 september het verzet de brug over de Zarrenbeek gedynamiteerd hadden. De gevangenen werden na onderhandelingen en onder druk van het nakende einde van de oorlog in Diksmuide berijdt en opgevangen door de bevolking. Een herdenkingsplaat aan deze verzetsdaad hangt aan het station.

KAASKERKE

Station Kaaskerke was een station langs spoorlijn 73 (Diksmuide-Adinkerke) open vanaf 13 februari 1888 als nieuwe stopplaats voor reizigers. In 1903 werd het station uitgebreid en was het open voor reigers en wagenladingen. In het station takte spoorlijn 74 naar Nieuwpoort af.



In oktober en november 1914 werd Diksmuide door Belgische militairen met hand en tand verdedigd om allerlei spoorwegmaterieel via Veurne naar Duinkerke te laten ontsnappen. Locomotief 122 van de voormalige 'S.A. des chemins de fer de la Flandre-Occidentale' kwam echter niet verder dan de brug over de Vlavaart tussen Diksmuide en Kaaskerke en bleef daar enkele jaren staan. Voor de Belgen vormde de locomotief een mooi uitkijkpunt. Daarom besloten de Duitsers hem uiteindelijk uit te schakelen. De locomotief werd beschoten. Totdat een bijna-voltreffer aan zijn rechterkant tegen de spoorwegberm tot ontploffing kwam. Door het geweld kantelde de locomotief.

De beschadigingen van dien aard dat het station voorlopig gesloten was van 1919 tot 1 februari 1924. Het station werd definitief gesloten op 22 mei 1955. Het perron was nog aanwezig tot einde jaren 80 en het werd jaarlijks gebruikt om bezoekers aan de IJzerbedevaart aan te voeren.

OOSTKERKE

Bij de aanleg van de spoorlijn in 1858 werd ook te Oostkerke een stationsgebouw opgericht. Van dat eerste station vonden we geen afbeelding. Na de overname verving de Staat de meeste stations. Ook dit in Oostkerke. Zo kreeg het dorp net voor de eeuwwisseling een station van het type "1895" met bijhorende stationswoning (1 travee met koertje en bovenverdieping van het centrale deel). De andere zijde van het gebouw had drie traveeën en diende voor de stationsdiensten. Aan de zijde van het perron was een luifel aangebouwd. Dit station werd ernstig beschadigd tijdens de Eerste Wereldoorlog.



Rond 1920 kreeg Oostkerke een nieuw station van het type "wederopbouw" zoals er o.a. te Kortemark, Zarren, Pervijze en Ramskapelle werd gebouwd. Het station bestond uit een laag gedeelte met wachtzaal,

loketten en magazijn. Het gedeelte met twee bouwlagen fungeerde als dienstwoning. Door de steile helling van het dak kon men nog een ruime zolderverdieping inrichten. Het station is opgenomen als beschermd monument.

Het station werd officieel geopend op 11 mei 1858. Vanaf 5 november 1884 had het station een wijkspoor met laadramp en weegbrug. Het werd gesloten tijdens de besparingscampagne als gevolg van de concurrentie van het wegverkeer op 22 mei 1955.



AVEKAPELLE

De halte Ave-Capelle werd geopend op hetzelfde ogenblik als zijn buur Oostkerke, 11 mei 1858. Het werd echter pas op 1 augustus 1888 als station aanzien. Het stond onder het beheer van Veurne. In 1895 kwam er een nieuw stationsgebouw van het type 1893 R4, onder het beheer van Oostkerke. Het station is van 21 september 1896 open voor alle verkeer. Er is zelfs een laadramp. Vanaf 1 februari wordt naam aangepast. Het station wordt Avekapelle. Het wordt op 22 mei 1955 gesloten.



Na de Eerste Wereldoorlog kreeg Avekapelle een station van het gekende type "wederopbouw". Het is thans een landbouwerswoning.

De spoorwegverbinding Duinkerke - Veurne zorgde in WOI voor de 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 Veurne intact.

Toen het oorlogsgeweld in 1919 geluwd was, werden alle sporen volledig hersteld. Tussen Avekapelle en Kortemark werd de lijn als dubbelspoor aangelegd.

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

VEURNE

Ook te Veurne bouwde de S.A. du Chemin de Fer de Lichtervelde à Furnes bij de opening van de lijn een stationsgebouw. Van dat eerste station vinden we geen afbeeldingen terug.

Stilaan voldeed het Veurnse station niet meer aan de behoeften en er werd, door toedoen van de Burgemeester Daniël De Haene, meer en meer aangedrongen in Kamer en Senaat, om een nieuw station te bouwen. Het huidige station Veurne dateert van 25 augustus 1895 (officiële opening) en werd door de Staatsspoorwegen gebouwd. In 1893 tekende de Brusselse Ingenieur-architect Wisselez de plannen en op 12 april 1893 werden de eerste werken aanbesteed. In 1894 werd het metselwerk aan aannemer Van Wassenhove uit Blankenberge toegewezen, dit voor 76660 frank, de voltooiingswerken gingen naar aannemer Gobin uit Oostende voor 61394,19 frank. Het gebouw is in neogotische stijl, zoals de meeste openbare gebouwen van Veurne.

Neogotisch stationsgebouw naar ontwerp van architect Wisselez (Brussel), gedateerd 1895 door middel van sierankers. Licht uitspringende, vierkante middenpartij van drie traveeën en twee bouwlagen onder hoog opgetrokken schilddak (leien), tussen twee zijvleugels van één bouwlaag, links van zes en rechts van zeven traveeën onder zadeldaken (leien) gecombineerd met schilddak links. Rechts, aanleunende woning voor de stationschef van twee bouwlagen onder zadeldak (leien) en rechts hoektoren. Links, alleenstaand nutsgebouwtje van één bouwlaag.

Baksteenbouw met gebruik van natuursteen voor sokkel, twee-, drie- en vierlichten, neogotisch tracerwerk.

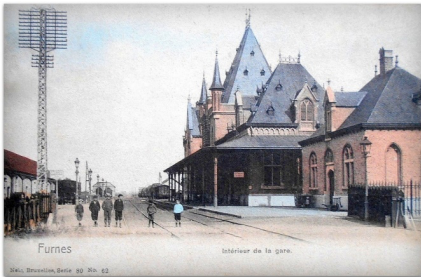
Middenpartij met vage reminiscenties aan het zogenaamd "Spaans Paviljoen" van 1448-1452 en 1530; hoektoren geïnspireerd op het middeleeuwse belforttype. Gedetailleerde toepassing van de neogotische vormtaal: zogenaamd Brugse travee voor middenpartij en stationschefswoning, gedrukte spitsboogvensters, tracerwerk op borstwering en in boogvelden, geajoueerde borstwering met hoektorentjes en centraal dakvenster met puntgevel tussen pinakels bij middenpartij, baksteenfries met uitkragende spitsboogjes onder gootlijst van zijvleugels. Analoge perronzevel met glazen luifel op gietijzeren bundelpijlers. Verdwenen: kleine dakkapellen, hoektorentjes bij achtergevel van middenpartij, analoge luifel van linker zijgevel. Nutsgebouwtje met gelijkaardige kenmerken. Merkwaardig neogotisch stationsinterieur: bakstenen kruisribgewelven, twee natuurstenen schouwen gesigneerd en gedateerd door Derdaale-Vanneste, Roeselare, 1895.

Met opmerkingen [FW1]:

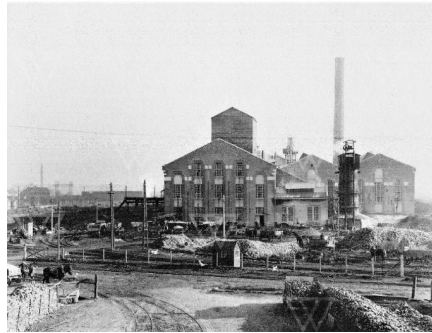
Het stationsgebouw werd geklasseerd als monument in 1992. Tien jaar later wilde de NMBS het verkopen. Na een lange zoektocht werd een koper gevonden in 2014. De koper wenst echter onbekend te blijven.

Ook het beschermde sanitaire gebouw en de eveneens beschermde goederenloods worden gerenoveerd en zijn in de verkoop betrokken.

Op zondag 25 augustus 1895 werd het nieuwe stationsgebouw, samen met de gerestaureerde stadsgebouwen, plechtig ingehuldigd. Omstreeks 11 uur waren tal van Ministers, de West-Vlaamse gouverneur en vertegenwoordigers van Ministers per trein aangekomen te Veurne. De ganse gemeenteraad, verschillende volksvertegenwoordigers en andere overheden ontvingen de prominenten, er werd gespeecht en de nieuwe "spoorhalle" werd ingehuldigd. In stoet trokken de verenigingen met de genodigden door de bevlagde straten van Veurne. Er had een groot banket plaats. Gans Veurne feestte, want in de namiddag was er een muziekfestival op verschillende kiosken en de pompierskorpsen hielden schieting. 's Avonds had nog een concert plaats, gegeven door de harmonie van Duinkerke, die nota bene, 's voormiddags reeds het Belgisch Volkslied had gespeeld bij de verwelcoming der prominenten.



Het station ligt op een stuk enkelspoor, dat begint na station Diksmuide en eindigt tussen de stations Koksijde en De Panne. In station Veurne is uitwijken mogelijk dankzij het tweede spoor. Aangezien de doorkomsten in de beide richtingen elkaar kort opvolgen gebeurt het vaak dat de trein richting De Panne al bij een vertraging van een paar minuten enige tijd moet wachten in station Veurne.



KOKSIJDE

Het oorspronkelijke station dateerde uit 1952 en is eigendom van de gemeente Koksijde (hoewel het zoals gezegd op het grondgebied van Veurne ligt). Er was een café in het stationsgebouw gevestigd. Dit café nam eigenlijk het merendeel van het gebouw in.

Gemeente Koksijde heeft het verouderde gebouw in 2011 vervangen door een modern station met een horecazaak voor de reizigers. Alles moest klaar zijn tegen het WK cyclocross dat eind januari 2012 plaatsvond in Koksijde. Bij de heraanleg werd rekening gehouden met een mogelijke ringweg tussen Veurne en Koksijde en met de doortrekking van de tram naar Veurne.



Het oude station Koksijde, eigendom van de gemeente. Een unicum op het spoorwegnet.

Doordat het station tijdens de werken open moest blijven werd eerst een nieuw perron aangelegd tot bijna tegen de Karpelstraat in Veurne. Hierdoor heeft het nieuwe perron een afstand van bijna 350 meter. Het perron kreeg op hetzelfde moment ook blindengeleidetegels en nieuwe verlichting. Het nieuwe perron heeft een hoogte van 76 centimeter, wat vandaag de nieuwe standaard is, en het in- en uitstappen vergemakkelijkt.

Het station zelf bestaat uit een inkomdeel waar diverse automaten geplaatst worden, een wachtruimte, stationsbuffet, loket en sanitaire voorzieningen. Daarnaast is er eveneens een locatie waar een

fietsverhuurpunt kan ingericht worden. Het stationsgebouw staat via een luifel in verbinding met een overdekte fietsstalling. Deze luifel is tevens de overkapping aan het perron.

Sinds 1 oktober 2015 zijn de loketten van dit station gesloten en is het een stopplaats geworden. Voor de aankoop van allerlei vervoerbewijzen kan men bij voorkeur terecht aan de biljettenautomaat die ter beschikking staat, of via andere verkoopkanalen.



Het huidige moderne stationsgebouw van Koksijde met aandelen aan de grote schilder uit de gemeente: Paul Delvaux.

DE PANNE

De spoorlijn Lichtervelde-Veurne werd doorgetrokken tot Adinkerke in 1870 en meteen werd het eerste station van Adinkerke in gebruik genomen. De exploitatie was in handen van de Société Générale d'Exploitation. Na het faillissement van de Bassins Houilliers du Hainaut werd de exploitatie door het Syndicat pour l'Exploitation des chemins de fer dans les Flandres voortgezet. De onderhandelingen met de Fransen over overname van de exploitatie verliepen niet zo vlot. Pas op 23 maart 1880 nam de Staat de exploitatie definitief over. De Compagnie du Nord nam het Franse deel over.

Op het Belgisch grondgebied had de maatschappij slecht één station, namelijk te Adinkerke. Langs de spoorzijde was het station helemaal symmetrisch opgebouwd, met centraal een gebouw met twee bouwlagen met een zadeldak met de nok haaks op de sporen, aan beide zijden geflankeerd door een lage vleugel met een zadeldak parallel aan de sporen. Op de benedenverdieping had het gebouw getoogde deuren, voorzien van een regenlijst. Zowel de centrale gevel als de zijgevels hadden in de punt een oculus. In 1913 werd het station vervangen door een nieuwbouw.

In 1913 werd het station naar een ontwerp van de Brugse architect Joseph Viérin in gebruik genomen. Eigenlijk behoorde het station niet meer tot de eclectische periode, maar eerder tot de modernistische periode die na de Eerste Wereldoorlog definitief doorbrak. Toch vinden we nog voldoende traditionele elementen terug. Het station werd symmetrisch opgetrokken met zandkleurige baksteen. In de gevel

van de zijvleugels werd een puntgevel verwerkt. In het steile dak bevinden zich diverse dakvensters met een afgewolfd klimmend dak. Centraal projecteerde Viérin langs de straatzijde een vooruitspringende ingang.

Op deze vooruitspringende ingang staat in banderollen, boven de deur, een wapenschild met het merkwaardige opschrift "Eendracht baart macht". Deze spreuk komt uit een adoratie van architect Joseph Viérin voor Guido Gezelle: "baren is maken, maar het zijn ook het West-Vlaams voor de golven op de nabijgelegen zee in De Panne. In de top zien we lauweren en de inscriptie "Tempus fugit" onder het uurwerk: "de tijd vliet heen". Ook de zon en de maan staan afgebeeld. Op zijgevels staan stenen wapenschilden. Ietwat soberder uitgewerkte zijvleugels, als tegenhangers van de inkomhal. Met typerend korbogig dakvenster onder wolfsdak met pseudovakwerk en windborden.

Dit tweede station van Adinkerke werd gebouwd door de gebroeders Follet uit De Panne

In de Eerste Wereldoorlog was het spoor erg belangrijk om grote afstanden snel te kunnen overbruggen. Eens de stellingenoorlog was begonnen bleven er in onbezet België maar twee grote spoorlijnen beschikbaar: de lijn Poperinge-Hazebroek en de lijn Veurne-Duinkerke. Deze spoorlijnen werden van vitaal belang voor de logistieke bevoorrading van de troepen en de bevolking, en voor het afvoeren van gewonden. Doordat het station van Veurne na 15 oktober 1914 onder vijandelijk vuur kwam te liggen, werd het station Adinkerke de draaischijf voor de bevoorrading van de troepen

Station De Panne is het laatste Belgische spoorwegstation langs spoorlijn 73 voor de grens met Frankrijk. Vroeger heette het station dan ook Station Adinkerke. Spoorlijn 73 loopt verder naar het Franse Duinkerke, maar deze grensverbinding wordt niet meer gebruikt. Vroeger vertrok in De Panne ook spoorlijn 76 naar Poperinge. Het is bovendien het eindpunt van de kusttram, die in Knokke start. Uniek is dat de trein en de tram aan een gemeenschappelijk perron aankomen en vertrekken.



het eerste station van Adinkerke gebouwd door de Chemin de Fer de Furnes à Dunkerque



Trein en tram aan het gemeenschappelijk perron in station De Panne



Eendracht baart macht! Althans in De Panne.

