

De dorpsdoortocht

Nieuwe gegevens, vaststellingen en hypothesen omtrent de wegeninfrastructuur op het einde van de negentiende eeuw tot het interbellum

Luc Haeghebaert & Benedict Wydooghe

De wegeninfrastructuur verandert in Lichtervelde de laatste decennia grondig. Eerst was er de aanleg van de autostrade in 1981 en van de omvoerweg in 1995, waarbij het doel was de verkeersdrukke uit het centrum weg te houden. Een kleine eeuw geleden was de doelstelling precies omgekeerd: het centrum was mogelijk bereikbaar en de doortocht van Lichtervelde moest met alle mogelijke middelen vergemakkelijkt worden. Het is dus niet toevallig dat in deze periode van drukke werken in de dorpskom er vanuit heemkundige hoek interesse bestaat voor het onderwerp.

1 Inleiding

Het onderwerp wegeninfrastructuur kwam in een vorig jaarboek uitgebreid aan de orde¹. De momenteel aan gang zijnde werken in het centrum leken de ideale aanleiding om een tweede artikel te wijden aan het Lichtervelds wegenet. Komt daar bij dat we over nieuw onbestudeerd bronnenmateriaal beschikken aangaande de wegeninfrastructuur. Vooreerst gaat het om een document uit het Brugse rijksarchief aangaande het herstel van de Theresiaanse wegen². Verder beschikken we over een pak documentatie met Het Eiland als onderwerp. Onderwijzeres Celine Delefortrie gaf het, toen zij Lichtervelde verliet, aan haar oud - leerling Edwin Vandeveld. Er steken foto's in van de huizensloop bij de bouw van villa Het Eiland en didactische tekeningen die de aanleg van de Astridlaan belichten. Ze zijn gemaakt door Celines broer, schoolhoofd Guido Delefortrie. Verder deden we beroep op het gemeentearchief en allerhande privé - verzamelingen waarvan het recent vrijgekomen materiaal uit de erfenis Sintobin misschien het belangrijkste is. In zijn geheel betreft het een uitzonderlijk rijk gedocumenteerd pak bronnen dat de studie over de doortocht in tijd en ruimte toelaat: van de kronkelende aardewegen en de Theresiaanse wegen van het Ancien Regime, over de aanleg van Marktstraat aan de vooravond van de eerste wereldbrand tot aan de aanleg van de Astridlaan tijdens het interbellum. We pogen om, in aansluiting op het eerste deel, een gulzig geïllustreerd overzicht te geven van de Lichterveldse doortochtgeschiedenis.

¹ DEBAETS Lieven & WYDOOGHE Benedict. Lichtervelde ontsloten. Nieuwe gegevens, vaststellingen en hypothesen omtrent de wegeninfrastructuur in de Oostenrijkse en Franse periode in Vijftiende Jaarboek van de Heemkundige Kring Karel Van de Poele, Lichtervelde, 1999.

² RAB, Oud Archief Lichtervelde nr. 36, nr. 301. Met dank aan Frans Vanzieleghem.

2 Van Pourbus tot Ferraris

De Pourbuskaart (1571), de Ferrariskaart (1771 - 1778) en de kaart van het Heerelycke Rentenbouck (1780) hebben minstens één ding gemeen. Ze tonen hoe ingewikkeld het wegennet in Lichtervelde in elkaar steekt. Wat tegenwoordig niet meer zichtbaar is, vormt tot diep in de negentiende eeuw een determinerend landschapselement, met name: de waterhuishouding. Die speelt een essentiële rol bij het tot stand komen van de wegeninfrastructuur. Vooral het gedrag van de Drielindenbeek, de Huwynsbeek en de Waterhoensbeek die één voor een samenvloeien in de Zwanebeek speelt in het laaggelegen dorp een niet te onderschatten rol.

In deze context is het niet verwonderlijk dat het onderhoud van de wegen en het onderhoud van de waterlopen vrijwel steeds in één adem genoemd worden. Een beeld van dat wegen - en waternet krijgen we via de straatschouwingen. Op 21 mei 1770 organiseren burgemeester Johannes Goddyn en zijn schepenen Johannes de Cock samen met de baljuw van Lichtervelde, Jacobus de Cuypere, een wettelijke schouwvindinghe ende visitatie vande straeten ront 't dorp ende andere weghe. Het inspectieverslag beklemtoont: de grachten langhts de straeten liggende behoorelyck te delven ende alle andere daer doore het waeter vande straete moet suëren alsmede de genne vervuyt zijnde te vervaeghen mitsgaeders de menegaeten open te delven ofwel behoorelycke goren of buysen te leggen. Het document laat er geen twijfel over bestaan: het is verboden om in de duyckers langhts de groote weghe of in de beken of in de publicque waeterloopen vlaschvoren te leggen.

De Ferrariskaart toont hoe de Zwanebeek in het centrum (ter hoogte van de huidige Astridlaan) een rechthoekige bocht maakt, (richting Neerstraat) om daarna (achter brouwerij Cloet) weer een bocht te nemen van negentig graden om richting Callewaertlaan te stromen. De merkwaardige dubbele bocht bepaalt de positie van het dorpscentrum (burg en kerk) en haar bestrating. Ook de Atlas der Buurtwegen toont dat chemin 52 afbuigt omwille van de Zwanebeek en het hoogteverschil.

Tot vlak voor de eerste wereldoorlog is er één enkele oversteekplaats over die Zwanebeek: in de Neerstraat. Het bruggetje (nu tussen cinema De Keizer en Dr. Vandebussche) vormt eeuwenlang het hart en misschien wel de bestaansreden van Lichtervelde: het is de enige verbinding tussen laag en hoog, tussen nat en droog, tussen buiten en binnen. Op het hoger gelegen gebied vinden we kerk, burg (die een natuurlijke bescherming geniet) en markt.

In het jaarboek 1999 vermeldden we zonder veel toelichting een minder bekende kaart uit het Ancien Regime. Laat ons hier even op ingaan. Ze is gemaakt door P. Van de Walle en G. de Meulenaere in 1774 en is om vele redenen bijzonder interessant. Het betreft de baan die de steenweg Torhout - Roeselare³ verbindt met de steenweg Brugge - Kortrijk. De verbinding van deze twee belangrijke steenwegen loopt via Lichtervelde. Het is de tweede kalsijde die Lichtervelde aandoet. Ze komt

³ De Oostenrijkse weg van Brugge naar Menen is de eerste kalsijde die over Lichtervelds grondgebied loopt. Ze is opengesteld sinds 10 oktober 1754.

tussen 1773 en 1776 tot stand en loopt via de Voerman en de Koolskampstraat, via de Potteriestraat en de Markt naar de Neerstraat.

De cartograaf brengt de voornaamste hindernis in kaart: de Zwanebeek. De beek noemde in oude tijden Lei, zo lezen we bij Sintobin. In de Droogenbroodstraat (de huidige Neerstraat) zien we het enige punt waar het verkeer kan oversteken: de Lei-brug⁴. Tot begin achttiende eeuw gaat het om een houten constructie. In 1711 raakt die in zulke slechte staat of *totaliter gheruwyneert* (...) dat peerden er waren verongelukt. De amman P. Berlamont dagvaardt de vier aanpalende eigenaars om de brug op hun kosten te herstellen, zoals het Reglement der respectieve Schauwingen van ouden tijden gheploghen bepaalt. Ze weigeren. Er volgt proces dat de gemeente verliest. Nadien vraagt het middenbestuur de permissie een stenen brug op te trekken met een lening van 150 pond. In de argumentatie wijst men op een bloeiende zaterdagmarkt en op de grote passage van wagens en peerden. De trafiek betreft graan en andere goederen afkomstig uit Gits, Hooglede, Handzame en Werken. Op 22 september 1722 volgt een octrooi uit Brussel met de toelating een stenen brug op te trekken. Bovendien mag men tien jaar lang tolgeld vragen aan vreemden met paard of wagen. Ingezetenen van Lichtervelde genieten vrijstelling.

Op de Neerstraat na, blinken alle andere wegen en weggetjes dus uit in het ontwijken van de waterlopen en de drassige gebieden er rond. Tot in de eerste helft van de achttiende eeuw is dit niet verwonderlijk. Tot dan ontbreekt de techniek die brede beken, drassige gebieden en hoogteverschillen overbrugt. Vraag is echter: waarom duurt het tot de eerste helft van de twintigste eeuw vooraleer essentiële wegen zoals de Marktstraat en de Astridlaan worden aangelegd? Dat het om moeilijke terreinen gaat is duidelijk: de Marktstraat overwint een behoorlijk hoogteverschil in een onmiskenbaar drassig gebied. Bij de Astridlaan is dat niet anders: eronder stroomt gedeeltelijk een diep uitgesneden beek en het omliggende terrein is zompig tot moerassig. Deze hindernissen zijn technisch en theoretisch oplosbaar in de achttiende eeuw⁵. Waarom duurt het dan respectievelijk tot 1913 en 1937 voor de Marktstraat en de Astridlaan het levenslicht zien?

3 Wegenonderhoud volstaat

De Napoleontische veroveringsdrang (tot 1815), de dalende Kondratieff (1815 - 1848) en de aandacht voor de aanleg van de spoorweg (1848 ev.) zorgen voor weinig beweging op het vlak van de wegenbouw. Zelfs van het reguliere onderhoud is in deze periode nauwelijks sprake. Als, dank zij de economische heropleving, de verkeerstrafiek in de tweede helft van de eeuw toeneemt, groeit het besef dat de infrastructuur grondiger en dwingender onderhoud verdient, wil men het verkeer aankun-

⁴ SINTOBIN C.: Bijdragen tot de geschiedenis van Lichtervelde. Verschenen in weekblad De Oude Thouroutenaar, 1952.

⁵ Het is niet omdat de mogelijkheden zich in de achttiende eeuw aandienen, dat men ze automatisch gebruikt. Over de aanleg van de Astridlaan weten we vrijwel niets over technische moeilijkheden. Bij de aanleg van de Marktstraat zijn we beter gedocumenteerd: de werken verliepen moeizaam. Ook nu zorgen de werken in de Marktstraat en de Neerstraat omwille van de waterhuishouding voor vertraging.

nen. *Het onderhoud der wegen moet vroegtydig in den zomer gebeuren, om een goed werk te kunnen doen*, zo bepaalt het politiereglement uit 1863. Evenwel worden geen nieuwe wegen aangelegd en beperken de interventies zich tot het onderhoud van de bestaande infrastructuur.

Dat de waterhuishouding nog een factor van belang is, bewijst het Politiereglement in 1863. Daar staat niet alleen de vlotte doorgang van het verkeer centraal, ook de afloop van de beken en grachten behoren tot het wegenonderhoud. Zo bepaalt artikel 12: *Men mag noch den vryen doorgang, van wie het ook zy, noch den vryen afloop der waters, op publieke plaetsen of langs publieke straten of wegen, onder voorwendsel van werken uit te voeren aen huizen en andere gebouwen, of onder welkdanig voorwendsel ook, beletten of verhinderen, ten zy in onvoorziene gevallen, en mits schriftelyke toestemming van den Burgemeester of van die hem vervangt, toestemming die ook vereischt wordt om op de publieke wegen of plaetsen, voor welke reden het zy moge, daer te stellen of te behouden staken, leuning, tuinen of dergelyke; zullende alle welkdanige belemmeringen, in overtreding aen dit artikel daergesteld, dadelyk, van amtswege, ten koste der overtreders worden geweerd.*

Verder bepaalt artikel 19 dat iedereen binnen de dorpskom voor zyn huis en eigendom, den zaterdag van elke week, en indien de zaterdag een heiligdag is, den vrijdag de straet en grippel (...) te kuisschen, altijd voor zonsondergang. Twee regt op elkander woonende geburen zullen elk de helft der strate moeten kuisschen. De daarvan voortkomende modder of vagelingen zullen weggenomen worden, door die het aengaet, in het oogenblik der kuissching.

Om de wegen in de dooitijd niet te belasten bepaalt artikel 29 dat *de circulatie van geladene rytuigen, gedurende den dooitijd, is verboden, evenals voor de Ryks - en Provintiale wegen is vastgesteld*⁶.

4 Eindeloze discussies

Petities uit 1874, 1877, 1900, 1908 en 1909 tonen overduidelijk dat de Lichterveldse bevolking beseft dat het loutere wegenonderhoud onvoldoende is om het toenemende verkeer (zowel in aantal voertuigen als in tonnenmaat) op te vangen⁷.

Verkeer uit Roeselare, Diksmuide of Torhout rijdt Lichtervelde binnen via de Kortemark - en de Statiestraat. Aan het Gildhofplein moet het de smalle Neerstraat in om de Markt te bereiken. Wie uit Zwevezele of Koolskamp komt, bereikt de markt probleemloos via de Hoog - en Potteriestraat⁸. Wil men zijn weg echter verder zetten richting station, dan moet men door de gevaarlijke Neerstraat. De straat is smal, de

⁶ Gemeente Lichtervelde. *Algemeen Politie - Reglement*, 1863. Korte herinnering van al wat, byzonderlyk, de landbouwers en alle andere inwoners, -onverminderd de voorenstaende reglementaire bepalingen- als goed burgers, weten, doen of laten moeten, p. 29.

⁷ De verkeerstoename heeft onder meer te maken met het feit dat het station een aantrekkingspool wordt, de toegenomen postverbindingen de opbloei van de lokale economie. HAELEWIJN R. *Oostenrijkse wegen in West-Vlaanderen*. West-Vlaams Verbond van Kringen voor Heemkunde, Brugge, 1971.

brug weinig comfortabel en de helling tussen Gildhof en Burg te groot voor de toemende gewichten. Het is duidelijk: het probleem situeert zich in de Neerstraat. Een tweede oversteekplaats kan de brug in de Neerstraat ontlasten. Maar waar zal deze oversteek komen? De aanleg van een nieuwe weg impliceert immers een herschikking van de plaatselijke handel en nering. Zoveel is zeker, deze ingreep is niet eenduidig of eenvoudig: ze port in zekerheden en belangen van buurtbewoners, ze is in staat om die te herschikken en ze is bedreigend voor de bestaande machtsverhoudingen. Kortom, er is medewerking van de bevolking en dus ook van de lokale handelaars nodig. Welk effect zal de oversteek hebben op de lokale economie? Dit is de vraag die voorafgaat aan de plaatsbepaling van een nieuwe straat.

Er zijn twee mogelijke oversteekplaatsen waarover men discussieert: een doorsteek door het Gildhofplein, via Het Eiland naar de Koolkampstraat ofwel dwars door het Marktpllein naar het Iepershoekje (nu Marktstraat). De aanleg van de weg zal jarenlang voorwerp van discussie zijn tussen de Markt- en de Gildhofbewoners. De lokale pers spreekt van een gewichtige zaak. Beiden groepen geloven dat ze fel nadeel zullen lijden bij de aanleg van één weg. Dit touwgetrek verklaart waarom het zo lang duurt eer de wegen er definitief komen.

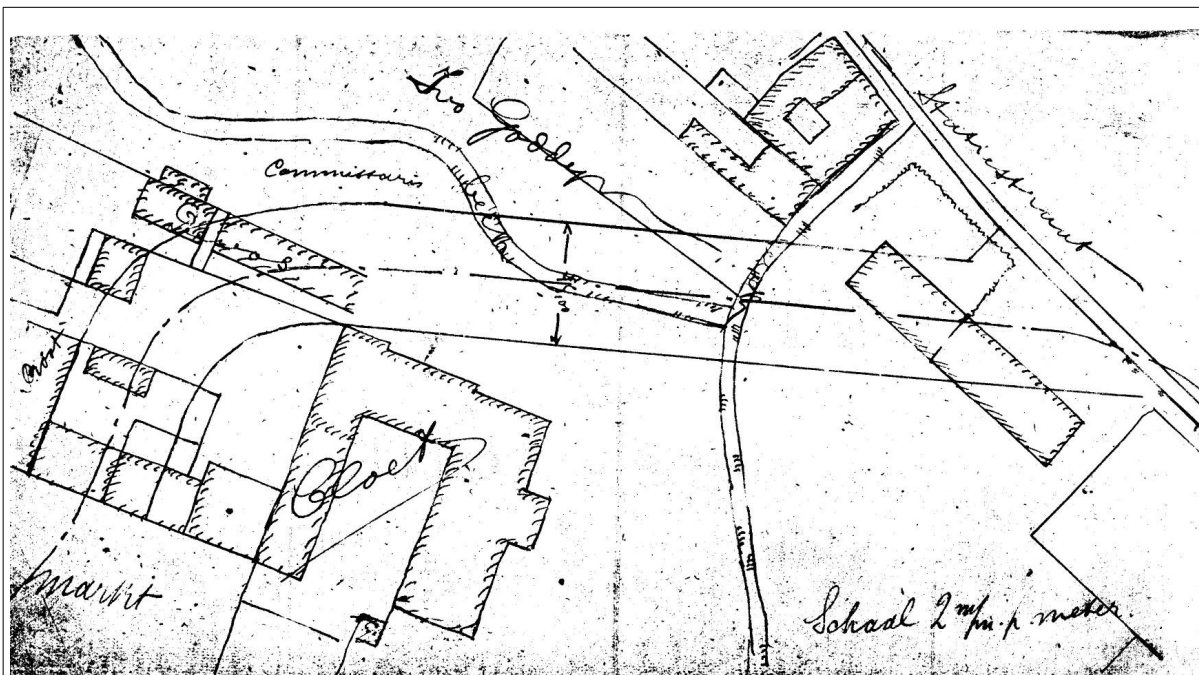
In 1874 dienen 29 mensen een petitie in bij het gemeentebestuur. Ze bepleiten de aanleg van een straat door het Gildhof naar de Koolkampstraat. Bij de ondertekenaars vinden we voermannen en enkele bewoners van de Statiestraat. Maar wat is de zeggingskracht van een petitie met nog geen dertig handtekeningen als die onmiddellijk gevolgd wordt door een felle tegenpetitie met 179 signaturen? Komt daar bij dat een aantal personen (uit opportunisme of omdat ze 't niet durfden laten?) beide petities ondertekenen! Moeiteloos keldert de petitie van de marktbewoners het eerste initiatief. De gemeenteraad neemt het ontwerp zelfs niet in overweging. De weg door het Gildhof is de doodsteek voor de (commercie op de) markt, redeneert men. Immers de wijze voor den transport van alle koopwaren in den doortocht dezer gemeente behoeft geene verandering, waarom dan deze straat? In 1877 grijpen de voorstanders van de weg door het Gildhof opnieuw hun kans. Naar aanleiding van de bouw van de nieuwe kerk stellen ze voor het puin te gebruiken voor de weg. Men heeft blijkbaar geleerd uit het verleden en de initiatiefnemers Felix Depuydt - Sabbe en Evrard Tanghe - Boucquet, twee handelaars uit de Statiestraat, verzamelen meer dan zestig handtekeningen. Het gemeentebestuur gaat er niet op in en het blijft stil rond het project tot in 1900. Dan ontvangt de gemeenteraad een derde petitie van een groot aantal voermannen, die vragen om de rooilijn aan te passen bij de bouw van een nieuw huis, in functie van de eventuele aanleg van een weg van door het Gildhof. De meerderheid stemt toe en past de rooilijn aan.

Een onderdeel van de staatsbaan van Gent naar Oostende...

Als in 1906 de staatsbaan Gent - Oostende verbeterd wordt, laat de overheid weten dat het gevaarlijk deel der Staatskalsijde, de Neerstraat, vermeden moet worden. Dit

⁸ De Zwanebeek vormde ter hoogte van de Koolkampstraat waarschijnlijk geen hindernis meer vanwege de achttiende-eeuwse *duiker* onder het wegdek.

kan door het traject recht te trekken. De staat stelt een weg voor tussen brouwerij Cloet tot aan de herberg Het Nieuw Kanon (thans R. D'Hulster).



De straat vertrekt tussen het huidige BBL - filiaal en café Den Gouden Appel, overbruggt de samenvloeiing van de Zwanebeek en de Waterhoensbeek en mondt uit in de Statiestraat ter hoogte van de huidige woningen nrs 29 en 30.

De gemeenteraad krijgt het laatste woord, verwerpt het voorstel omdat de weg niet recht genoeg is en laat het schepencollege een tegenvoorstel formuleren. De bevolking verwacht de doortrekking van de Statiestraat over het Gildhof maar tot ieders verwondering kiest de raad een straat door het marktplein. Het huis van dokter Wackens en de helft van herberg De Zwaan dienen te verdwijnen. Door de kloostereigendommen zal de straat recht naar het lepershoekje lopen⁹.

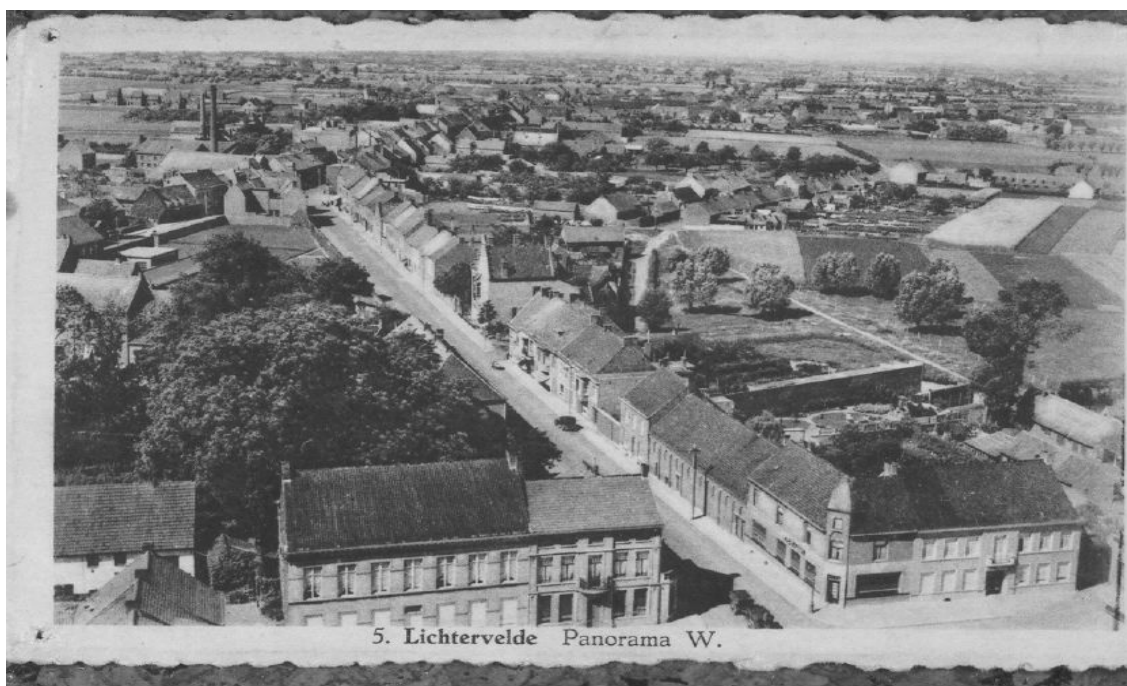
⁹ De gemeenteraad verwerpt het voorstel van de staat op 19.07.1906, tegenvoorstel op 30.08.1906. Het traject wordt eenparig gestemd op 20.12.1906.



Hierboven: De Marktstraat is er niet. Het hoge huis is dat van Dokter Wackens. Herberg De Zwaan is dubbel zo breed als nu. Bemerkt de kiosk in de tuin van de familie Kerkhofs.
 Hieronder een fotopostkaart uitgegeven door de Duitse bezetter in 1917. Het huis op de hoek van de Statie - en de Marktstraat is oorspronkelijk café De Zon, later filiaal BBL en nu een krantenwinkel. Er is vrij veel verkeer langs de nieuwe straat. In de Statiestraat zijn militaire voertuigen gestationeerd. Bemerkt de wegwijzer langs de nieuwe weg naar Tiel en Gent.

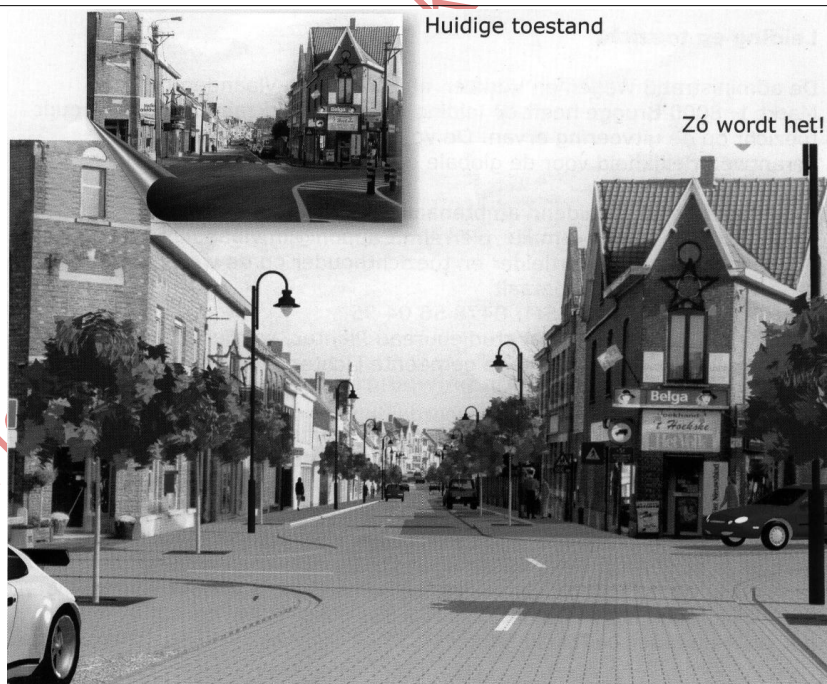


Lichtervelde. Husladepunkt (Okt. 17)



Hierboven de Marktstraat vlak na de aanleg. Je ziet de nieuwe zaal van De Zwaan en de villa van dokter Colpaert. Bemerkt het tracé van de Kleine Statiesstraat dat afbuigt naar de Marktstraat. Op het einde zie je dat De Gilde nog niet gebouwd is.

Hieronder een toekomstfoto van de Marktstraat. Zo zou het uitzicht moeten worden na de werken die nu aan gang zijn.



Tegelijk probeert het schepencollege het ten dele verkrotte huizenblok voor de kerk te slopen. Dit zou de verkeerstrafiek ten goede komen, maar de hogere overheid keurt het voorstel af. De huisjes blijven. Voor de rest verloopt de planning tergend traag. In 1908 legt de overheid de goedgekeurde plannen voor betreffende het on-

derzoek de commodo en incommodo. Op 7 januari 1910 wordt het Koninklijk Besluit omtrent de Marktstraat gestemd, op 24 augustus 1911 meldt een lezersbrief in de Veldbloem het bezoek van de Minister van Openbare Werken Delbeke in Lichtervelde (de werken zijn niet begonnen) en de aanbesteding te Brugge volgt op 18 mei 1912.

Ondertussen zitten de voorstanders van een weg doorheen het Gildhof niet stil. In mei 1908 pogen zij die tussen het Gildhof en de aan te leggen Marktstraat wonen de aanleg van de Marktstraat te verhinderen. Meer dan tweehonderd mensen tekenen een verzoekschrift dat met talrijke argumenten (van esthetische aard: *onze schoone marktplaats zou ongeschonden blijven en van medische aard: een tuin voor de gezondheid van onze zusters*) de doortrekking van de Statiestraat bepleit. *Doorslaggevend zijn de argumenten van economische aard. De beweging in het dorp situeert zich vooral in de Statiestraat, zo klinkt het. Dit is de verbindingsweg tussen de twee middelpunten van het dorp: kerk en markt enerzijds en het station anderzijds. Als er tussen die twee punten een kortere weg aangelegd wordt, dan zal het verkeer langs de nieuwe weg geschieden en een deel van de Statiestraat een verloren hoek worden waar alle nering te niet gaat.* Voor de bewoners en vooral voor de neringdoeners is dat de reden om tegen het plan op te komen. Tussen het Gildhof en het lepershoekse bloeien inderdaad de nering en de handel. Een idee van die bedrijvige economie krijgen we op basis van de petitie. In de Statiestraat vinden we een breukbandmaker, een likeur -, een hout -, een vlas - en ijzerhandel, een kleermaker, een fabrikant van regenschermen, een brouwer, een beenhouwer, drie bakkers en evenveel slagers, verschillende winkeliers... Er is een kunstschilder gevestigd, een ijzerwinkel, een fabrikant van accordeons, een juwelier, een apotheker, een rijtuigmaker en een notaris. Verder weten we dat er in de Statiestraat meer dan twintig herbergen zijn.

Opmerkelijk is dat vier raadsleden van de Keizer - meerderheid de petitie ondertekenen: schepen Emiel Dewaele en de raadsleden Ch. De Cock, F. Denolf, Aloïs Missinne. De onafhankelijken A. Vanden Berghe en H. Lannoy steunen hen hierin. Met andere woorden, het komt erop neer dat een meerderheid van zes van de elf raadsleden tegen het oorspronkelijk ontwerp van de gemeenteraad is!?! Allerhande trucjes zorgen dat de omstreden petitie niet op de gemeenteraadsagenda komt. Dit wekt de woede van oppositieraadslid Theophiel Labens op die zijn ongenoegen uit in een brief aan de Gouverneur. Hij begrijpt niet dat de meerderheid unanieme beslissingen niet uitvoert en dat een petitie met meer dan tweehonderd handtekeningen niet behandeld wordt. Ook het klooster probeert de plannen alsnog te wijzigen om te vermijden dat de nieuwe straat haar eigendommen doormidden snijdt. Als er in 1909 in de blekerij (het weideland ten oosten van het Gildhof) opmetingen gebeuren, gelooft iedereen dat de weg langs daar komt, tot ongenoegen van de marktbewoners. Deze laatste argumenteren dat de verbinding van het Gildhof met de Koolskampstraat *niet alleen van het minste nut zou zijn, maar zelfs nadelig omdat het de beweging zou wegleiden van het center der gemeente en de zekere dood van de markt nu reeds zoo beproefd en die toch in alle steden en gemeenten het levendigste punt moet wezen als gemeentplaats, waar het gemeentehuis gebouwd is.*

5 ... is de Marktstraat

Desalniettemin wordt de Marktstraat een feit. Het bestek wordt bepaald op 54.921,50 Fr. Twee aannemers dingen mee: Labens uit Aarsele voor 69.900 Fr. en De Vriese uit Koolskamp voor 63.809 Fr. Logisch gezien zouden de werken aan De-vriese moeten toegewezen zijn. We vonden daar geen bevestiging van terug.

Bij de aanvang van de werken is De Zwaan een beetje in rouw aldus Sintobin. In De Veldbloem wordt de afbraak van De Zwaan uitvoerig beschreven:

Dysendag, 3 september 1912, zal geboekt staan in de archieven der maatschappij. Het lokaal dat weg moet voor de nieuwe straat, was men Dysendag beginnen afbreken. Het Zwaantje stond daar met een vlerke af en de pluimen uit zijnen steert. Het muziek kwam 's avonds toegesnel om een laatste groet te geven aan 't Zwaantje van de markt, dat nu zoo deerlijk aan 't muiten was. Om wat moed in te geven, werd er gemuizikt, gezongen, geklonken, verlichtin-

ge gehouden en den toer gedaan bij al de gebeurs herbergiers van de markt. Het was geheel den avond Vlaamsche kermis. Maar 't Zwaantje stond daar voort te treuren, en 't is maar als het weder zal verrijzen in nieuwen pluimen dat het zijn moed zal hernemen. En dan zal nogmaals de refrein weerklinken van: En 't en moste maar geen kerremesse zijn, kerremesse zijn, kerremesse zijn!



In de meers van de familie Kerkhofs, achter café De Zwaan, stond een houten kiosk, bouwjaar 1890. De muzikanten van de Fanfare Sint - Cecilia repeteerden er tijdens de warme zomeravonden. De kiosk verdwijnt bij de aanleg van de Marktstraat.

Op maandag 2 september 1912 is er nog een laatste cinemavertoning de laatste maal voor de afbraak. Op dinsdag 3 september gaat de zaal na een plechtigheid tegen de vlakte.

De Nieuwe Straat door de Markt.

Gisteren 1 Juli 1910, hebben verscheidene eigenaars verwittiging ontvangen over het onteigenen van hunne eigendommen noodig voor het rechtekken der Staatsbaan alhier. Men weet dat de werken toegestaan wierden bij koninklijk besluit van 7 Januari laatstleden volgens de plannen door het gemeentebestier voorgesteld en gestemd. De onteigeningen die in der minne niet kunnen geschieden, zullen rechterlijk gebeuren en 6 maanden na verwittiging moeten de eigendommen ontruimd worden. Wij zullen dus op de markt zien verdwijnen, het huis van Mr Doktor Wackens en de helft der « Zwaan » met de zaal van 't tooneel en muziek Ste-Cecilia. Verders doordweerscht de nieuwe baan den hof van 't klooster en snijdt een hoek af van den hof van Ed. Vandekandelaere. De kosten worden geheel en gansch afgedragen door den Staat. Het nieuw rechtekkingsplan door de gemeente gestemd, en waarvan wij in ons laatste nummer spraken, zal samen met de nieuwe straat, ons Lichtervelde een geheel nieuw uitzicht geven : bijgevolg : *Lichtervelde-extensions !*

GROOTE Cinemavertooning

in het lokaal de ZWAAN

Voor de laatste maal vóór de afbraak:
op Zondag 1 September

om 8 ure 's avonds zeer stipt.

en idem den Maandag avond. Den Dinsdag de afbraak van de zaal. De vertooning duurt 3 uren.

PRIJZEN DER PLAATSEN :

0,50 — 0,40 — 0,30 fr.

De Nieuwe Straat door de Markt

De Moniteur of Staatsblad van 16 Februari 1910, deelt eene reeks uittreksels van koninklijke besluiten mede geteekend op 31 December en lot op heden over werken van openbaar nut. Daarin is begrepen het koninklijk besluit van 7 Januari 1910, betrek hebbende de werken aan de Staatsbaan te Lichtervelde, zooals wij het vroeger medegedeeld hebben.

Dit besluit zegt dat de werken op het grondgebied van Lichtervelde zullen uitgevoerd worden, gelijkvormig met de plannen door den gemeenteraad gestemd.

Ziehier dit uittreksel zooals het de Moniteur geeft :

Un arrêté royal du 7 janvier 1910, déclare qu'il y a utilité publique à exproprier les immeubles nécessaires à la construction de la route de Thourout à Thielt sur le territoire de la commune de Lichtervelde.

Een koninklijk besluit van 7 januari 1910, verklaart dat het algemeen nut de onteigening vordert van de onroerende goederen, noodig tot het aanleggen der baan van Thourout naar Thielt, op het grondgebied der gemeente Lichtervelde.

Men vraagt zich nu af wanneer de nieuwe baan zou beginnen of voltooid wezen ? Volgens de nieuwe voorschriften over werken van openbaar nut, heeft het bestuur van bruggen en wegen de macht om, na verwittiging der betrokkene eigenaars van onroerende goederen, zes maanden na date, de werken te beginnen, en gelijk het hier maar een klein werk betreft zou alles op het einde van den zomer gemakkelijk kunnen voltooid zijn.

Krantenknipsels uit De Veldbloem jaargang 1910, met betrekking tot de aanleg van de Marktstraat.

De wegeniswerken zelf lopen niet van een leien dakje. De confrontatie met het water



Toen na de stortregens op 1 mei de Zwanebeek stroomafwaarts (aldaar Krekebeek genoemd) haar water niet meer kwijt kon in de Bethoosterse Broeken (wegens ook al overstroomd), steeg het waterpeil in de lager gelegen delen van Lichtervelde tot op ramphoogte.

en de stroming van de brede Zwanebeek zorgt voor problemen bij de bouw van de duiker en het hoogteverschil blijkt moeilijk te overbruggen: er dient heel wat aarde aangevoerd te worden om de helling minder steil te maken. Om de aanvoer van de aarde te vergemakkelijken, gebruikt de aannemer wagonnetjes op Decauvillespoor. Spelende kinderen veroorzaken er zelfs een accident mee. In de loop van 1913 wordt de straat zonder festiviteiten in gebruik genomen. Was het onderwerp te gevoelig? Vreesde men tegenkanting? Was een serene sfeer aangewezen na het ongeluk met de kinderen?

6 En opnieuw de staatsbaan...

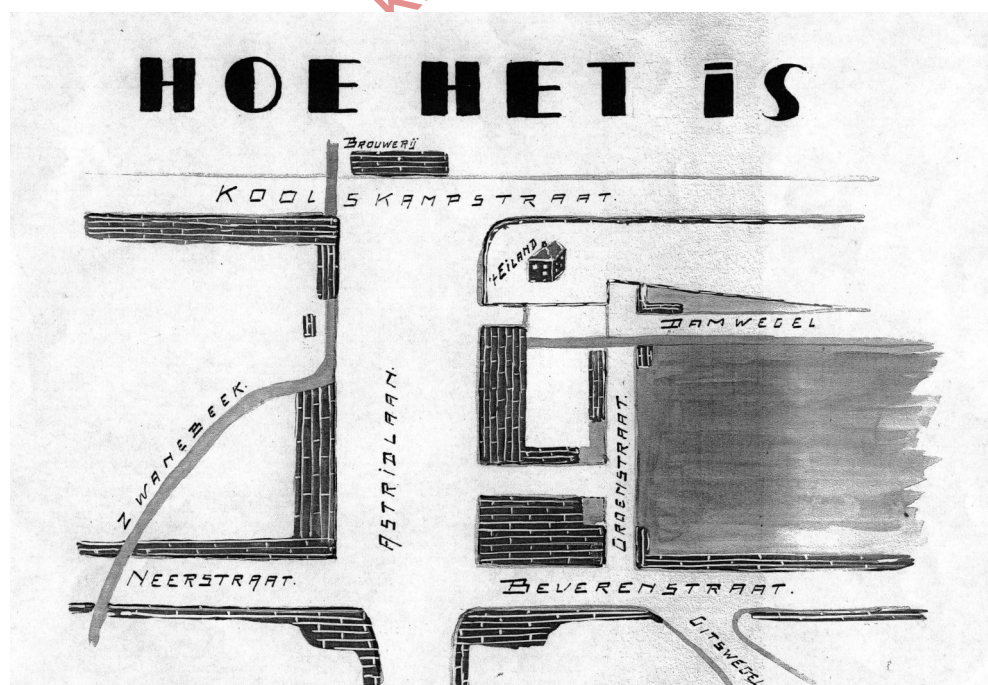
Ondertussen blijft men ijveren voor een rechtekking door het Gildhof. Op 30 juli 1913 dringt de gemeente aan bij de Minister van Openbare Werken. De rechtekking is niet alleen van belang voor het verkeer, ook de waterhuishouding kan meteen geregeld worden. Felix Masselis, grondeigenaar op De Blekerij wijst er in 1913 op dat de Drielindenbeek en de Huwysbeek regelmatig uit hun oevers treden en dat er maatregelen moeten komen¹⁰. Op 30 mei 1914 worden de plannen neergelegd voor de tweede rechtekking der staatsbaan door het Gildhof. Bezwaren kunnen ingediend worden tot 16 juni en nog diezelfde maand stemt de gemeenteraad een motie

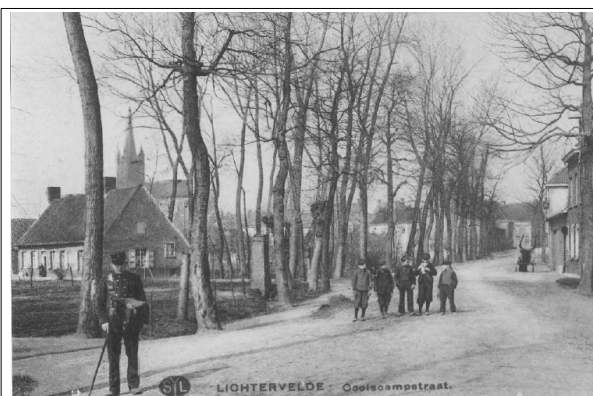
¹⁰ Brief van Felix Masselis in het dossier van de Astridlaan (gemeentearchief)

ten gunste van de doortrekking van de Statiestraat door het Gildhof. De bewoners zouden normaliter aan hun trekken komen, ware het niet dat de gebeurtenissen tijdens de zomermaanden van 1914 en de daaropvolgende vier jaar roet in het eten strooien.

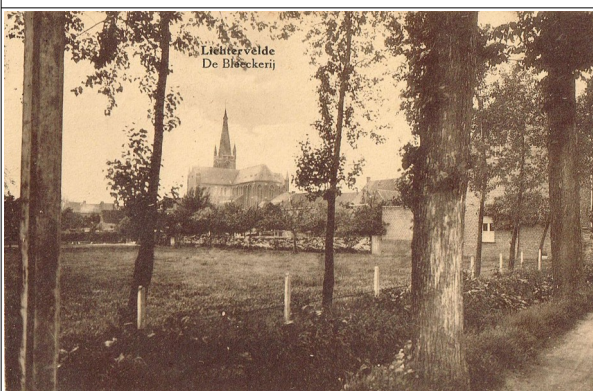


Situatieschetsen van de hand van Guido Delefortrie: vóór en na de aanleg van de Astridlaan.





Voor en na de aanleg van de Astridlaan.



Na 1918 staat de oorlogsschade prioritair op de gemeentagenda. In 1920 keurt een Koninklijk Besluit de weg goed, maar daar blijft het bij. 't Is te zeggen, tot men in mei 1925 nog eens met de feiten op de neus wordt gedrukt als een zware regenstorm de dorpskern blank zet. Die dag komt het water snel en overvloedig van de Voerman en de Lege Bergen die zo'n 25 meter hoger liggen, naar de dorpskom gestroomd. De beken slikken het overvloedige water niet. Het Eiland, de Neerstraat en het klooster overstromen onontkoombaar. Het gebied tussen de Koolskampstraat, de Potteriestraat en de Statiestraat staat blank. Op sommige plaatsen staat het water op tafelhoogte¹¹.

Victor Ketels, geboren in één van de huisjes die op Het Eiland staan, herinnert zich de geregelde waterlast. 'De overstromingen vonden regelmatig plaats. Onze geit loeerde dan op zolder'.

De gemeenteraad rept geen woord over de overstroming! Het duurt tot wanneer in de jaren dertig de crisis uitbreekt, vooraleer het dossier weer ter sprake komt. En opnieuw functioneert een ingreep van de hogere overheid –net zoals bij de aanleg van de Marktstraat– als katalysator. Dan beslist de overheid een baan van Gent naar de Westkust aan te leggen. Rijksweg 66 van Tielt naar Torhout wordt hierbij rechtgetrokken. Hector Desender die altijd volle voldoening geeft bij het uitvoeren van werken wordt aangezocht om het project in Lichtervelde uit te voeren. Projecten zoals

¹¹ Zie hierover ook WERBROUCK, M.: De Krekevallei: Een overgangsgebied in Jaarboek Heemkundige Kring 'Crekel Beke', Kortemark, 1989

deze scheppen werkgelegenheid. De gemeente heeft Desender het volle vertrouwen en rekent erop dat hij Lichterveldsche werklozen bij die werken zal gebruiken en zoo den gemeentelast inzake werklozensteun zal helpen verminderen. Na onderhandelingen tussen schepencollege en Departement Openbare Wegen, besluiten men de staatsbaan op staatskosten in orde brengen tussen Gildhof en station. Voorwaarde is dat de gemeente de Neerstraat aan haar eigen wegen toevoegt, omdat de straat haar staatsbelang verliest. Immers, tussen de Koolskampstraat en het Gildhof wordt nu de rechte trekking doorgevoerd, dwars door de oude herberg, het pleintje en de openbare waterpomp langs de ene kant, en de blekerij langs de andere kant. Vier maanden lang wordt het verkeer verboden tussen de Potteriestraat en Koolskamp. Omrijden moet via Zwevezele. In januari 1936 wordt de Astridlaan samen met de staatsbaan tussen Lichtervelde en Koolskamp, in perfecte staat opengesteld voor het verkeer. *Van de Stationsstraat tot aan den steenweg op Coolskamp is in 't center der gemeente 900 meter nieuwe baan ingericht, voorzien van riolen en van de kantsteenen voor de voetpaden in Zweedse steen.*

Een naam voor de weg is snel gevonden als de dertigjarige koningin Astrid in Küsnacht op 29 augustus 1935 na een verkeersongeval om het leven komt. Het gruwelijke feit dat de weg een naam geeft, blijkt merkwaardig symbolisch gekozen, want de Astridlaan blijft gevaarlijk. De moderne verkeersinfrastructuur vraagt vlotte en snelle passages. Dat de straten degelijk geplaveid en vooral recht moeten zijn, is de gemeenteraad niet ontgaan. Vanaf nu stelt men dat wie langs de openbare weg bouwt de rechte lijnrichting of de rooilijn van de straat moet volgen, een regel die geldt niet voor al wie minder dan zes meter van de openbare weg woont. Het verkeer wordt steeds minder geconfronteerd met scherpe bochten of onverwachte hindernissen in het wegdek die de snelheid remmen. De Astridlaan is niet goed open of de 17-jarige bakkersgast Marcel Bulckaert wordt aangereden door de camion van Prudent Wilaert uit Koekelaere. Het is zaterdagmorgen rond zes uur en de bakkersknecht wil de staatsbaan aan het Gildhof kruisen met zijn fiets. Het rijwiel wordt vernield en de vrachtwagen met 3000 kilo eieren mist zijn afspraak in de haven van Antwerpen. Als de gemeenteraad het gevaarlijk kruispunt bespreekt, wordt er vijftig meter voor het kruispunt een signalisatie met de wettelijke waarschuwingen aangebracht, voorlopig zonder openbare verlichting.

De Kortemarkstraat ten westen van de Kruiskalsijde wordt in zelfde jaar als de Astridlaan opengesteld. Nu Lichtervelde over een rechtstreekse verbinding met Diksmuide beschikt, organiseert het IJzerbedevaartcomité een verzamelpunt voor de bedevaart in Lichtervelde. De oude vrees van de marktbewoners steekt opnieuw de kop op. Men is verontrust dat de bedevaarders via de Astridlaan en de Statiestraat de markt links zullen laten liggen. Gemeenteraadslid, marktbewoner en zelfstandige Cleophas Sintobin ijvert voor een duidelijke signalisatie richting markt. Kennelijk met succes. In De Toerist schrijft hij achteraf:

Hier Lichtervelde! was de uitroep van de IJzerbedevaarders, die op 23 augustus 1936, per fiets en per auto bij geheele trossen, uren lang het dorp binnenzwermden, komende uit de verste hoeken van het land. Deze intocht gold als inhuldiging van de nieuwe prachtige rijksbaan, die door Lichtervelde naar Diksmuide

loopt. Lichtervelde, met zijn geschikt marktplein, was immers aangeduid als verzamelpaats. Voor velen was de gemeente een ontdekking en de nieuwe baan een verrassing. De bevolking heeft daarenboven de Bedevaarders aangenaam verwelkomt met een goedbedachte versiering en algemeene bevestiging.

7 Van Canneyts dreve tot Villa Het Eiland

Er wordt gebouwd in de Astridlaan. Nog voor de oorlog uitbreekt, zijn er in de Astridlaan drie herbergen: Het Gildhof uitgebaat door Adolf Fiems, café De Garage van Cyriel Vanhoutteghem en Het Schuttershof van Arthur Goddyn. Ter vergelijking: op dat moment zijn er in de Marktstraat, die toch een stuk langer is, slechts twee herbergen. Op een groot weiland, tussen de nieuwe baan en de Groenstraat, wordt het mogelijk geacht een openluchtzwembad te bouwen, zoals in Roeselare en Izegem. De voortvarende promotoren, die willen beginnen met de putboringen voor het badwater en het aanstellen van een bouwmeester, stuiten op verzet in de gemeenteraad¹².

Ten zuiden van en parallel met de Astridlaan lopen de onverharde Groenstraat en voetweg nummer 55. Deze naamloze weg begint in de Koolskampstraat nabij de woning van Felix Vanpoucke (thans drukkerij Coussement) tot aan de Beverenstraat. Het gebied tussen de onverharde weg en de nieuwe baan is bebouwd: dicht bij de Groenstraat staat een vierwoonst en langs de kant van de Astridlaan een tweewoonst. Het is een eigendom van Cyrille Feys - Callewaert uit Beveren. De huizen worden onder meer bewoond door de families Ketels en Vanhoutteghem. Behalve de bewoners gebruiken Margaretha - bedevaarders en schooljongens de Groenstraat: hier passeert de ommegang en de weg komt pal uit op de gemeenteschool. In de volksmond spreken sommigen van Canneyts dreve, verwijzend naar de verdwenen omwalde hofstede van Ignatius Vancanneyt. In 1936 verzoeken de bewoners van de Groenstraat hun straat te verharderen en te verbreden. De gemeente is geneigd op de vraag in te gaan, maar de familie Debaillie doorkruist de plannen. De Debaillies laten hun oog vallen op het terrein Het Eiland om er een villa met domein te bouwen. In vrij korte tijd verwerft de familie het gebied en in de loop van 1939 worden de zes huizen afgebroken. De familie slaagt er echter niet in om voetweg nummer 55, die dwars door het domein loopt, te laten afschaffen. Heel wat buurtbewoners, waaronder Aimé Lefever die op de hoek van de Groenstraat en de Damwegel woont, zien dit niet zitten. Hun protest zorgt dat de hogere overheid de afschaffing van de weg schorst. Begin jaren veertig – in volle oorlog - wordt de grootste villa in Lichtervelde opgetrokken en palmt een schitterend domein de voetweg stilletjes in. Tijdens de oorlog blijft het dossier onafgewerkt. De voetweg is herleid tot een erf-dienstbaarheid¹³.

¹² Zie Kroniek van Lichtervelde in de 20ste eeuw, p. 177.

¹³ De familie Debaillie zou er wonen tot in de jaren 90, maar nu staat het geheel al enkele jaren leeg. Desondanks wordt het domein goed onderhouden. Wat er in de toekomst zal mee gebeuren is een vraag die de Lichterveldse bevolking bezighoudt.



Voor café In 't Eiland (bij 'Beer' Vanhoutteghem) poseren Mathilde Brackx, Theophiel Delaere, Hortense Bruynooghe met Walter en Palmer Vanhoutteghem.

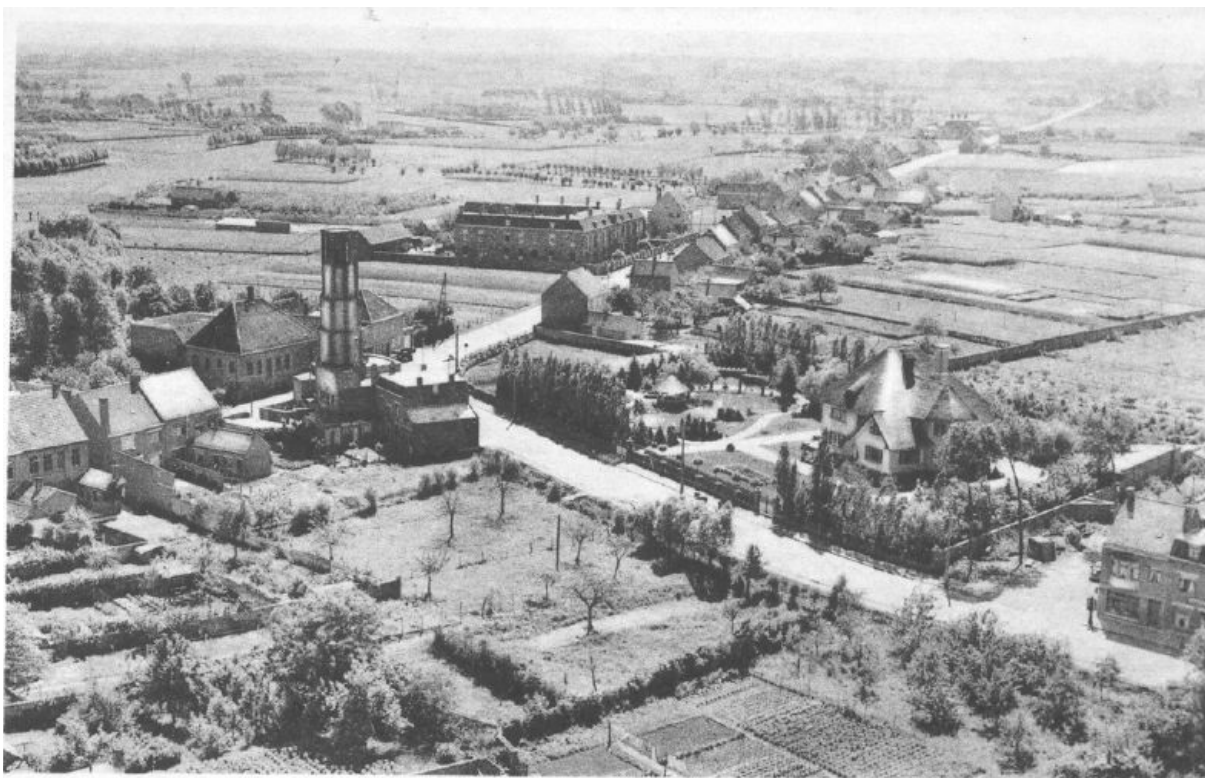


De woningen langs voetweg 55, in het verlengde van de Groenstraat. Foto's van voor ...



... en tijdens de sloop in 1939.





Winterzicht de Astridlaan en villa 't Eiland omstreeks 1950.



8 Besluit en nader onderzoek

Planning veronderstelt een organisator, een doelstelling met een zeker perspectief op succes of rendement, en de centen om de plannen te realiseren. Zo vergaat het ook de wegeninfrastructuur in Lichtervelde.

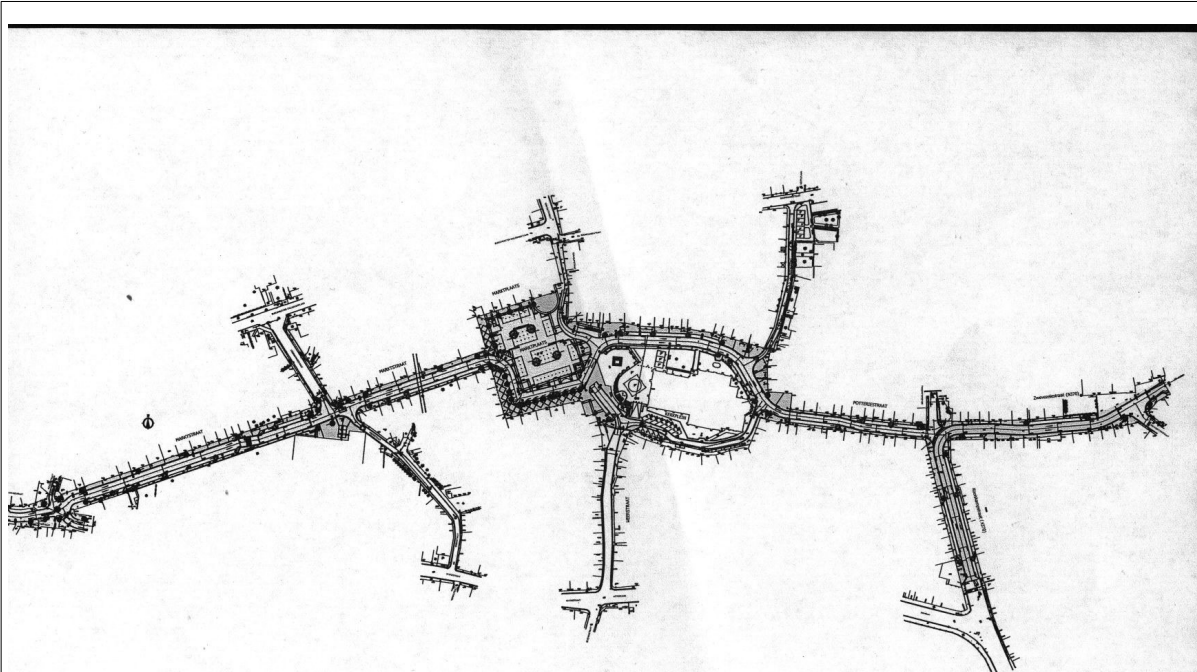
Uit deze nota's blijkt dat deze historiek niet puur te beschouwen valt als een onderdeel van de historische economie. Toch is het opvallend dat eind negentiende eeuw bij de wegenaanleg economische argumenten de boventoon voeren. Zo speelt de aanleg van de Marktstraat in het voordeel van de commercie op de Markt. Handelaars in de Statiestraat zijn tussen 1911 en 1936 verstoken van alle doorgaand verkeer. Wat waren hiervan de gevolgen?

De aanleg van de Astridlaan is, in tegenstelling tot die van de Marktstraat, vooral een sociaal gegeven: in volle crisis is het belangrijk om Lichterveldenaren werk te verschaffen, niet alleen met de aanleg van de Astridlaan, ook de bouwprojecten langs de weg slorpen mankracht op. Toch is de aanleg van de Astridlaan niet los te bekijken van de aanleg van de Marktstraat. Beide straten hebben dan ook heel wat gemeenschappelijk: ze overbruggen de eeuwenoude scheidingslijn van het water en brengen aldus zekerheden en bestaande machtsverhoudingen in het gedrang. Bovendien is het opmerkelijk dat in de beide gevallen een initiatief van de hogere overheid de discussie en de werkzaamheden versnelt.

De twee verkeersaders zullen het toenemend verkeer een kleine halve eeuw adequaat opvangen, tot het in de jaren zeventig glashelder wordt dat zij ontoereikend zijn. Reeds verschillende malen werd het aanleggen van het tracé van de autosnelweg A17 in Lichtervelde een discussiepunt schrijft burgemeester Muys op 28 november 1979. De noodzaak van deze autosnelweg wordt zeker niet in twijfel getrokken als men weet dat een groot deel van midden West - Vlaanderen ontsloten wordt en dat ook de aan- en afvoer van Zeebrugge in de toekomst een rol zal spelen. De aanleg van de A17 zal uiteindelijk de dichtslibbende oude Theresiaanse wegen ontlasten.

Maar er blijft een probleem en misschien is het goed het vraagstuk eens van een andere kant te bekijken. De weigering van Torhout om de afrit aldaar open te stellen, creëert in Lichtervelde een nodeloze verkeerstrafiek tussen de afrit Lichtervelde, via de Koolkampstraat en de Astridlaan, naar de Statie- en de Kortemarkstraat. In de Statiestraat staan soms kilometers auto's en vrachtwagens richting Torhout en Roeselarebaan te wachten aan de altijd gesloten slagbomen. Eind jaren tachtig is het klaar dat het zo niet verder kan. Een studie van WITAB kaart het probleem onomwonden aan: ...de aanleg van de ring biedt perspectieven in die richting. Door het aanleggen van deze alternatieve ontsluitingsweg – met bijzondere aandacht voor de verkeersveiligheid ter hoogte van de kruispunten van de ring met de landelijke invalswegen – wordt de kans geboden het doorgaand verkeer op dwingende wijze uit de dorpskern te weren¹⁴.

¹⁴ WITAB. *Structuurschets stationsomgeving. Fase 1: Probleemstelling en Visievorming*. Assebroek, sd., p. 19. De studie verwijst hier naar TANGHE JAN. Doortochten Door-



Planning veronderstelt een organisator, een doelstelling met een zeker perspectief op succes of rendement, en de centen om de plannen te realiseren. Zo vergaat het ook de wegeninfrastructuur in Lichtervelde. Nu het centrum van Lichtervelde, dat tot in de jaren '90 dreigde dicht te slibben, weer leefbaar wordt, is het moment gekomen om de centrumstraten en het marktplein in het nieuw te steken. Hetgeen nu ook gebeurt.

We besluiten dit artikel met een hypothese die uiteraard nader onderzoek vraagt. De stelling klinkt als volgt: De ingrijpende infrastructuurwerken van de ringweg en de uit-eenlopende verbeteringen in de dorpskom die recent de ruimtelijke kwaliteit veranderen, zouden nooit in die mate nodig geweest zijn indien A17 - afrit Torhout van meet af aan opengesteld was geweest.

gelicht. Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur, Brussel, sd. p. 8.

9 BIJLAGEN

9.1 Petities en briefwisseling

9.1.1 Petitie 1874

Aanvraag van 29 Lichterveldenaren om de gemeente te steunen in haar ijver om een doortrekking te bekomen van de Statiestraat naar de Koolskampstraat.

Aen den gemeenteraad van Lichtervelde

Mijnheeren,

Gehoord hebbende dat U van voornemen zijt aen de overheid te vragen dat zij de staatsbaan zou brengen in regte der statiestraet tot op de kalsijde van Coolskamp, wij ondergeteekenden ingezien het overgroot nut dat daer uyt zou spruyten, nemen de eerbiedige vryheyd U aan te moedigen om alles wat mogelijk is te doen opdat dit ten spoedigsten zou verwezenlijkt worden.

Lichtervelde den 15 October 1874

Joseph de la fontaine

V. de la fontaine - de vos

V. Demunster

L. Bekaert

H. Verhaeghe

E. Fiers (voor vader)

H. Cloet (voor vader)

F. Fiers - Depuydt

J. Van Slambrouck

J. Vandenbulcke

B. Vanslambrouck

Fr. Depuydt - Jonckheere

P. Vanden Bulcke

F. Depuydt - Sabbe

Tanghe - Bouquet

Vandecasteele - Labens

D. Devisschere - Martens

F. de la Fontaine

Carel Lanckriet

J. Tommelien

Pieter Devos

A. Maeseele

D. v d Kerckhove

Felix D'Heedene

Francois Van Coillie

Alouis De Smet

Al. Devos

Bruno Sijs

P. Matte

9.1.2 1.2. Reactie op de petitie

Als reactie komt een tegenpetitie die door 173 inwoners, vooral woonachtig rond de markt, ondertekend wordt. De overweldigende tegenkanting schuift het plan op de lange baan. Opvallend is dat bepaalde figuren beide petitie's tekenen. Victor Demunster bijvoorbeeld ondertekent voor én tegen, waaruit blijkt dat de thematiek hem vrij onverschillig laat en dat hij vooral niemand voor het hoofd wil stoten.

Aan de Heeren Burgemeester van Schepenen en Leden van de Gemeenteraad Lichtervelde

Mijnheeren,

Wij hebben vernomen dat eenigte ingezetenen dezer gemeente U eene vraag ingezonden hebben strekkende om eene nieuwe straat van op de Gildhofplaats tot de Coolscampstraat in rechte lijn te bekomen. Wij allen ondergeteekende verzetten zich tegen dit ontworpen werk, als hetzelfde van weinig belang en als onnoodig aanschouwende. Immers de wijze voor den transport van alle koopwaren in den doortocht dezer gemeente behoeft geene verandering, waarom dan deze straat? De gemeente zegt men, zou den te onteigenen grond zelfs aankopen en hem vervolgens voor bouwgrond voorts verkoopen; maar is de gemeente wel zeker zich van dien grond te ontmaken? Dit is eene vraag die wij onopgelost laten, alhoewel wij de onzekerheid ervan gevoelen. Wij rekenen het ten plicht, Mijnheeren, deze gewichtige zaak voor uwe oogen te leggen en verzoeken U deselve grondig en neerstiglijk te onderzoeken zulks doende zijn wij overtuigd dat gij ons gevoelen zult mededeelen en dat gij zult bekennen dat de daarstelling dezer straat ver van voordeelig maar nadeelig voor de belangen van het middenpunt der gemeente wezen moet en dat de werken ervan moeilijker zouden zijn dan velen het zich inbeelden. Aanveerd Mijnheeren, de gevoelens van eerbied uwer toegenegen en gehoorzame onderdanen.

- | | |
|---------------------------|--------------------------------------|
| 1. P. Vergote | 27. Charles Labens |
| 2. Ed. Van Wallegghem | 28. Joseph Delafontaine - Callewaert |
| 3. August Van Wallegghem | 29. Joannes Olivier |
| 4. Al. Devos | 30. Gustave Léautaud |
| 5. Charles Vermeersch | 31. J. Debaeke |
| 6. Am. Devos - Looghe | 32. Vervaeke |
| 7. Jules Devos | 33. D. Vanderougstraete |
| 8. L. Vanden Bussche | 34. Francois D'heedene |
| 9. Jan Denys | 35. Lenaerd Bonte |
| 10. V. Demunster | 36. Charles Verstraete |
| 11. Onleesbaar | 37. R. Delafontaine |
| 12. Bossuyt - Labens | 38. Aloïs Cloet |
| 13. E. Bossuyt | 39. Aug. Coussée |
| 14. Conrard Devisschere | 40. E. Vandermeersch |
| 15. Dewaele - Wankele | 41. Leopold Sinnaeve |
| 16. Chs Vandermeersch | 42. Louis Missinne |
| 17. X. Kerkhofs | 43. Ivo Goddyn |
| 18. P. Goddijn - Gadeijne | 44. Ivon Descheemaeker |
| 19. Charles Deurinck | 45. Louis Nollet |
| 20. J. Tempelaere | 46. Pieter Carpentier |
| 21. Louis Lannoy | 47. Leon Delecluyse - Everaert |
| 22. A. Van de Velde | 48. Livin Verbeke |
| 23. L. Lootens | 49. Edmond Dejonckheere |
| 24. Jan Vergote | 50. Charles Vergote |
| 25. A. Callewaert | 51. D. Baert |
| 26. Jan De Baillie | 52. Ed. Cambier |

- | | |
|--------------------------------------|------------------------------------|
| 53. A. Vanoverschelde - Nieuwenhuyse | 93. Ivo Maes |
| 54. C. Moreels | 94. A. Missiaen |
| 55. Pieter Vereecke | 95. Ed. Werbrouck |
| 56. J. Bouckaert | 96. Desiré Maesseele |
| 57. Chas. Goddyn, rentier | 97. E. De Busschere |
| 58. J. Osaert | 98. August Dewulf |
| 59. J. Van dermeersch | 99. Th. Lippens |
| 60. Felix Vancoppenolle | 100. B. Vanslambrouck |
| 61. J. Vanderhaeghe | 101. F. Deschryvere |
| 62. Frederic Viaene | 102. M. Surmont |
| 63. Louis Van Coillie | 103. V. Delafontaine - Devos |
| 64. Carolus Lavens | 104. J. Vanslambrouck |
| 65. Eduard Vereecke | 105. P. Callewaert |
| 66. Petrus De Ritmeer | 106. J. Vergote |
| 67. F. De Nol | 107. Felix Maertens - Demeyer |
| 68. Felix Maertens | 108. Henri Vercruysse |
| 69. Pieter Maatkan | 109. Chs Haspeslagh |
| 70. Pieter Baert | 110. Felix Goddyn, negociant |
| 71. Carel Mille | 111. Ed. Delafontaine, koopman |
| 72. Charles De Witte | 112. J. Werbrouck |
| 73. J. Mulle | 113. Leo Catteeuw |
| 74. F. De Witte | 114. Felix Kesteloot |
| 75. Frs. Depuydt | 115. Felix Carpentier (voor vader) |
| 76. Jan Denys | 116. Louis Strubbe |
| 77. J. Vancanneyt | 117. P. Labens, landbouwer |
| 78. Bruno De Keyzer | 118. Petrus Demaré, landbouwer |
| 79. Joannes Willaert | 119. Petrus Hoste, landbouwer |
| 80. Henri Depuydt | 120. L. De Cuypere |
| 81. J. Verlinde | 121. C. Pape |
| 82. Ignatius Carpentier | 122. Jan Denolf |
| 83. Pieter Dejonghe | 123. Karel Tempelaere - Delodder |
| 84. F. Vanden Berghe | 124. Bernardus Vereenoooghe |
| 85. L. Hanseeuw | 125. Antonius Vereenoooghe |
| 86. Jan Goddyn | 126. P. Seys |
| 87. F. Verduyn | 127. F. Maertens |
| 88. A. Teetaert | 128. C. Labens |
| 89. C. Sauer | 129. H. Beernaert |
| 90. Leo Vanderper | 130. R. Vogels |
| 91. F. Beessaert | 131. R. Debaeke |
| 92. P. Vanderhaeghe | 132. A. Seurinck |

133. Désiré Seurinck - Labens
134. Amandus Van Canneijt
135. Richardus Van Canneijt
136. B. Dejonghe
137. J. Dejonghe
138. J. Vandecaveye
139. B. Hillewaere
140. Felix van den brande
141. Stephanus Gryspeerd
142. De Meyere
143. Pieter Claeys
144. Josephus Tempelaere
145. C. Mesuere
146. Felix Van Canneyt
147. J. Denoo
148. Carel Deurinck
149. Ch. Coornaert
150. L. Vandecasteele
151. J. Cappelle
152. J. Lamsens
153. Aug. Van Coppenolle

154. R. Vergote
155. C. Vergote
156. P. Depuydt
157. J. Missiaen
158. C. Verlinde
159. P. Vanderhaeghe
160. P. Matte
161. Karel Van Coppenolle
162. Jan Vancoppenolle
163. P. Bouquoy
164. F. Delafontaine
165. V. Herpelinck
166. L. Beernaert
167. A. Vergote
168. Ivo Debaillie
169. Jacobus Van Coppenolle
170. Josep Billiet, slagter
171. Joannes De puydt, grondeigenaar
172. J. Van de Wiele
173. Felix Maes, grondeigenaar.

9.1.3 Petitie 1877

Aanvraag van 63 Lichterveldenaren om naar aanleiding van het bouwen van de nieuwe kerk de doortrekking van de Statiestraat langs het Gildhof naar de Koolskampstraat te overwegen. Bij de 63 ondertekenaars zijn een groot aantal personen die reeds in 1874 de petitie voor hetzelfde doel ondertekenden.

Aen den gemeenteraad van Lichtervelde

Mijnheeren,

Ingezien, door het vernieuwen der kerk een goede gelegenheid zoude wezen om, met den afval, de ontworpenen straat van aan het Gildhof tot op de kalsijde van Coolskamp op te hoogen de ondergeteekende nemen de eerbiedige vrijheid U aan te moedigen deze zaak te verhaasten.

Lichtervelde, een february 1877

63 Ondertekenaars van de petitie uit 1877

De onderlijnde namen zijn deze die reeds in 1874 de petitie tekenden

Jules Callewaert

Felix D'Heedene

Aluis De Smet

F. Delafontaine

F. Van Coillie
 A. De Jonghe
 Louis De Cuypere
 J. Denolf
 P. Goddyn
V. Demunster
 Hypolite Kimpe
J. Tommelien
 Aug. Verbrugge
E. Fiers
J. V. Slambrouck
 H. Lootens
F. Depuydt
F. Depuydt - Sabbe
 Tanghe - Bouquet
Joseph de la Fontaine
 Devisschere - Martens
C. Lanckriet
 Aug. Bekaert
 Ivo Maes
 Jean Denys
 F. Goddyn
 C. Rosselle
H. Cloet
 J. Cloet
P. Vanden Bulcke
 J. Vervaeke
 C. Vervaeke
 Charles Vermeersch

D. Vervaeke
 R. De Cuypere
 C. Puype
 V. Verhelle
 R. De Baeke
 A. Van de Velde
 L. Vanden Broucke
 S. Beernaert
 L. Van Antwerpen
 J. Vancanneyt
 C. Van De Caveye
 P. Deschrijvere
 Louis Lannoy
 Désiré Maesele
 Leonard Lebrun
 Ch. Lippens
 F. Fiers
 P. De Ceuninck
 V. Biltris
 F. Billiet
 August Dewulf
 Jean Tempelaere (voor vader)
 Karel Tempelaere
 C. Vergote
 Ch. Ollevier
 Van Clooster - Denolf
 ? Labens
 Felix Tempelaere
 J. Vankeersbilck

9.1.4 Petitie 1900

In 1900 wordt een huis gebouwd op het Gildhof. Verschillende inwoners pleiten om rekening te houden met een toekomstige weg van Statie- naar Koolskampstraat door het Gildhof. De politieke meerderheid zou er inderdaad rekening mee houden en de rooilijn aanpassen.

Aan den heeren Voorzitter en leden van den Gemeenteraad.

Mijne Heeren,

De ondergeteekenden nemen de vrijheid de aandacht van den gemeenteraad te roepen over het bouwen van een nieuw huis aan het Gildhof alhier. Gelijk men zien kan, zou dit huis zeer ver vooruit komen en maken:

- 1) dat het Gildhof als openbare plaats niet meer kan vermeerderd worden, tenzij met groote onkosten.
- 2) dat, wilde men de Statiestraat met de Coolschampsche Calsijde verbinden er daar eene nieuwe hinderpaal zou bestaan.

Langs daar alleen immers kan de plaats van Lichtervelde vermeerderd en verschoonderd worden. De kleine onkost welke het aankopen van den grond alleen nu zou vergen, zou onder die twee opzichten rijkelijk verrechtvaardigd zijn.

Alle voerlieden vooral zouden er groot nut uit trekken.

De ondergeteekenden hopen dat de raad daar zal rekening van houden en de noodige besluiten nemen.

Lichtervelde, den 15 October 1900.

Geteekend

B. Compernol (?)	P. Delbeke
Joseph Delafontaine	Aloijs Declercq
Delafontaine	Hector Vereecke
Desmet - Goossens	Celest Callewaert
S. Vandamme	Charles Callewaert
L. Debaeke	J. Dewulf - Kimpe
Aloise Debaeke	P. Denys
Ed. Vereecke	P. Demaré - Verhelle
V. Deckmyn	Désiré Vandewiele - Colpaert
A. Vandewalle	F. Vanacker
J. Vangheluwe	E. Gyselinck
onleesbaar	Jules Delbeke
Felix Labens	Victor Devos
Teophiel Labens	A. Vandekendelaere
A. Cloedt - Vanwalleghem	Jules Coussée
Weduwe Tanghe - Delodder	Richard Vogels
F. Depuydt - Sabbe	Werbrouck
Eduard Devos	Henri Vanwalleghem
Pieter Dedeurwaerder	Eugène Vanoverschelde
Hector Vandekerckhove	E. Van Coillie
Louis Desmet	Ed. Vancoppenolle
Charles Verstraete	E. Debaillie

9.1.5 Petitie 1908

In 1908 pogen de Gildhofbewoners en zij die in het eerste deel van de Statiestraat wonen, de aanleg van de Marktstraat te verhinderen. Men bepleit de doortrekking van de Statiestraat over Het Gildhof. Opmerkelijk zijn de vier raadsleden van de (Keizer)meerderheid die de petitie ondertekenen. Ook het klooster probeert de plannen te beïnvloeden om te vermijden dat de straat haar eigendommen doorsnijdt.

Aan het College van Burgemeester en Schepenen te Lichtervelde.

Mijnheeren,

Wij ondergeteekenden nemen de vrijheid eenige opmerkingen te maken tegen de uitvoering van het plan dat ter inzage ligt wegens de rechtekking van de Staatsbaan van Thourout naar Thielt.

De reden daarvan ligt hierin: De twee groote (de eenige) middenpunten van verkeer en beweging op one gemeente zijn de kerk en markt van den eenen kant, de statie van den ijzeren weg van den anderen kant. De weg die deze twee punten verbindt en daarenboven de toegangsweg naar de plaats is van een derde deel onzer bevolking, is de huidige Statiestraat, langs welke daaruit een groot verkeer ontstaat. Moet nu tusschen die twee punten eenen korteren rechteren weg aangelegd worden (hetgene met het bedoelde plan het geval is) dan zal onvermijdelijk alle verkeer in beweging langs den nieuwen weg geschieden en het verlaten deel der huidige staatsbaan zal eene doode straat, eenen verloren hoek worden waar alle nering moet te niet gaan.

Voor de eigenaars der huizen in die straat gelegen en voor de neringdoeners die daar hun bestaan hebben, is dat wel een ernstige reden om uit al hunne macht tegen zulk plan op te komen, zooveel meer omdat er eene rechtekking kan geschieden die schooner en beter zou zijn voor de staatsbaan en die de verworvene toestand zou vrijwaren.

Wij bevelen het doortrekken van de Statiestraat door het Gildhof om weder op de Staatsbaan te komen een weinig rechts van den kilometerpaal nr. 7, volgens schets hierbij.

Wij zeggen dat het schooner zou zijn, voor de Staatsbaan: 1) Het ware geheel recht en eene verkorting van den weg; 2) In plaats van twee draaien en evenveel zwenkingen zou er maar eenen draai zijn met de noodige ruimte om hem aan te leggen naar liefste en dat ware geheel overeenstemmend met het doel der rechtekking namelijk de autobelbaan [sic] Brussel - Oostende. 3) De uitvoering van het werk ware gemakkelijker en beter omdat er aldaar enkel geringe ophoogingen zouden te doen zijn en geene zijwegen zouden ongebruikbaar worden, hetgene wel zoude bestaan met het huidig plan dat opvoeringen tot 2m 90 noodig maakt.

Wij zeggen ook dat zulks de verworvene toestanden zou vrijwaren. Immers de middenpunten der beweging evenals de wegen die er naartoe leiden zouden dezelfde blijven bestaan waar het is. Enkel het gerij dat de staatsbaan volgt zou van richting veranderen, en dit kan geenzins van aard zijn om merkbaar nadeel te berokkenen aan de bewoners der straten die van de staatsbaan zouden afvallen; het kan in alle geval niet opwegen, op verre na niet, tegen de vernietiging van alle verkeer, langs de helft der huidige statiestraat hetgene noodzakelijk moet volgen uit het bestaande plan. Te meer onze schoone marktplaats zou ongeschonden blijven. Ook het klooster met zijne vijf scholen, dat wel eene der voornaamste inrichtingen onzer gemeente is, zou in 't bezit blijven van zijnen hof, die onontbeerlijk is voor de gezondheid der onderwijzeressen; het zou ook zijn stille eenzaamheid behouden die niet te vergoeden is met het geld dat voor den hof zou gegeven worden.

Men zal misschien zeggen dat er van het center niet mag afgeweken worden. Maar dat komt hier niet te pas omdat men, alhoewel eenigzins van kerk en markt afwijkende toch in 't volle center der gemeente zou blijven; en deze kleine afwijking ware ten volle gewettigd omdat men met anders te doen, van twee ontwerpen het schoonste het

doelmatigsten zou moeten laten varen alsook een vornaam deel van het center zou afzonderen zonder profijt voor het ander deel, dat toch weinig of geene schade kan ondergaan door zulke afwijking.

Wij zijn overtuigd, Mijnheeren, dat het algemeen belang een voorkeur van onzen voorstel vereischt en wij durven hopen dat gij dezen zult gelieven te ondersteunen, zooveel te meer omdat wij alle redens hebben om te gelooven dat de Gemeenteraad niet zou aarzelen terug te keeren op zijnen beslissingen van 30 Oogst en 20 december 1906 betreffende die zaak.

Lichtervelde, 3 mei 1908

Onderteekend

J. Desmet, breukbandmaker
M. Goddyn, liqueurhandel
Jos. Coussée, ijzerhandel
A. Mattan, fabrikant van regenschermen
Aloïs Missinne, vlashandelaar (raads-lid)
J. Desmet, pastoor (bestuurder van 't klooster)
Julie Devos (voor moeder), brouwerij
Alb. Demunster, (voor mamma) zaak-handelaar
Ch. Verhelst, slachter
W. Cloet, winkelierster
Th. Ameel, kleermaker
L. Sinnaeve, bakker
F. Delafontaine, houthandel
Const. Buyse, bakker
Ch. & Désiré Denolf, winkeliers
H. Kerkhofs, overste van 't klooster

J. Defoer, eigenaarster van 't klooster
Am. Goddyn, kunstschilder
P. Debeuckelaere, eigenaar
Aug. Depuydt, handelaar
Jules Strobbe, slachter
Aimé Moreels, koster & winkelier
Désiré Vandekerckhove, beenhouwer
H. Claerbout, ijzerwinkel
Alf. Missinne, winkelier
F. Callewaert, fabrikant van accordeons en juwelier
H. Vandeputte, apotheker
Paul Denys, bakker
Driesens, rijtuigmaker
E. De Saegher, notaris
Emiel Dewaele, schepen
A. Vanden Berghe, gemeenteraadslid
H. Lannoy, gemeenteraadslid
Ch. De Cock, gemeenteraadslid
F. Denolf, gemeenteraadslid

9.1.6 Petitie van de Marktbewoners uit 1909

Er wordt op aangedrongen dat het gemeentebestuur zijn beslissing om de Markstraat aan te leggen, zou uitvoeren.

Aan de Heeren Burgemeester, Schepenen en Gemeenteraadsleden van Lichtervelde.

Mijne Heeren,

Wij ondergeteekende, nijveraars, handelaars en ingezetenen der gemeente nemen de eerbiedige vrijheid U het volgende verzoekschrift aan te bieden nopens de nieuwe straat met bede er uwe ondersteuning aan te geven en over te sturen naar hooger hand.

Hetgeen aanleiding gegeven heeft tot de rechtekking der Staatsbaan is het vermijden der gevaarlijke Neerstraat en begin der Statiestraat.

De eenige oplossing om die gevaarlijke deelen te ontgaan was de rechtekking langs de markt, alzoo meteen, eene rechtstreeksche verbinding makende met het center der gemeente en de statie, de twee belangrijkste middenpunten van onzen handel.

Die straat zou aan onze groote markt eenen uitweg geven waarvan deze nu ongelukkiglijk beroofd is.

Al die beweegredens hebben U Mijnheeren ongetwijfeld aangezet om na rijp overleg, en, na andere plannen verworpen te hebben, de rechtekking langs de markt voor te stellen en eenparig te stemmen waarvoor wij U hier openlijk bedanken.

Wij vragen dus, Mijnheeren, dat gij alle middels zoudt gebruiken bij hooger hand om de spoedige uitvoering van uw gestemd voorstel te bekomen, dat door den staat aanveerd is, waarvan de plannen gemaakt zijn en al de noodige formaliteiten van verveeld zijn sedert april 1908.

Wij begrijpen geheel goed dat een klein getal ingezetenen pogingen aangewend hebben om eene andere richting te bekomen - zulke reklamatien zijn onvermijdelijk gelijk alwaar eene straat komt - Die ingezetenen vragen namentlijk de verbinding der Statiestraat met de Coolscampsche kalsyde; dat deze verbinding persoonlijke voordeelen zou bijbrengen voor de aanvragers is zeker, maar mag dit wel in aanmerking komen tegenover de algemeene belangen der bevolking?

Die verbinding ware voor Lichtervelde niet alleen van geen het minste nut, maar grootelijks nadeelig omdat het zou de beweging wegleiden zijn van het center der gemeente en de zekere dood zijn van de markt nu reeds zoo beproefd en die toch in alle steden en gemeenten het levendigste punt moet wezen als gemeenteplaats, waar het gemeentehuis gebouwd.

De Lichterveldsche handelaars en nijveraars hebben geen belang eene rechtekking langs het gildhof te zien geschieden, want langs Coolscamp zijn de belangen en de beweging bitter klein in vergelijking met het gestadig vervoer, dat den dag door plaats grijpt tusschen den middenkom der gemeente en de statie. Men mag zeggen dat die beweging voor Lichtervelde alleen de 9/10 uitmaakt, en alles zou langs de neerstraat voort moeten geschieden; en 't was juist deze straat die men zocht te vermijden. Dat alles hebben die aanvragers waarschijnlijk uit het oog verloren.

In 1874 vroegen 29 inwoners aan het gemeentebestuur de Statiestraat met de Coolscampsche Kalsyde te verbinden; maar nauwelijks was zulks gekend of het bracht eene algemeene opschudding te weeg, want een tegenverzoekschrift met 72 handtekens bekleed bekam er de verwerping van. Het tegenwoordige smeekschrift getuigt dat de gevoelens der bevolking heden nog de zelfde gebleven zijn als in 1874.

Tijdens het aanleggen van den ijzerenweg alhier en het bouwen der statie, weet men hier nog te spreken, hoe dan ook, het algemeen belang geweken heeft voor persoonlijke belangen van invloed hebbende hetgeen gemaakt

heeft dat onze statie niet dichtbij de plaats komt zooals eerst uitgemeten was, maar op meer dan een kilometer afstand van het center¹⁵.

Zulks heeft misschien groot voordeel bijgebracht aan wijlent Burgemeester Surmont, maar voor Lichtervelde zal het voor eeuwig een groot ongemak blijven.

Moesten dergelijke betreurensweerdigheden voorvallen in de tegenwoordige rechtekking der staatsbaan, zekerlijk zou zulks onze gemeente in opschudding brengen.

Daarom durven wij op U rekenen, Mijnheeren, dat gij de ware belangen van Lichtervelde zult weten te handhaven met bij hoogerhand aan te dringen om uw gestemd en aanveerd voorstel van nut en verfraaiing der gemeente te doen bespoedigen, om nu en later van de ingezetenen de welverdiende bekentenis te genieten.

Gelief te aanveerden, Mijnheeren, met onzen voorafgaanden dank, onze betuiging van hoogachting.

Lichtervelde dan 1 Maart 1909.

H. Cloet - Ampe brouwer

Arthur Cloet

F. Proot

E. Cooremans

Leon Dejonghe koopman

J. Deurinck

J. Vervaeke

Ch. Van Wallegghem

Gustave Vanoverschelde

H. Pollet

Henri Vandevelde

Camille Demeyere

Victor Delameilleure

Louis Callewaert

Joannes Vergote

L. Vergote

T. Bruneel

D. Maertens

Ch. Tempelaere

M. Beernaert

H. Vansteelandt

R. Vansteelandt

C. Vansteelandt

P. Bohez

H. Decroix

B. Delecluyse

F. D'Heedene

H. Van(onleesbaar)

J. Maeseele

De Jonckheere

Ed. Dewaele

G. Léautaud

F. Masselis

Onleesbaar

C. Samyn

Hollebeke

Felix Vancoppenolle

Ivo Vervaeke

J. Sinnaeve

L. Roose

L. Van Houtteghem

H. Tampere

Emile Vanderougstraete

Ed. Reijnaert

A. Vanwallegghem

R. Vanwallegghem

J. Vanwallegem

C. Mussche

¹⁵ Wij hebben twijfels over het waarheidsgehalte van deze bewering. De spoorweg zou aanvankelijk via de Schuddebeurze (Kruiskalsijde) Lichtervelde doorsnijden. Het is juist burgemeester Surmont die de afbuiging naar het centrum realiseerde. Zie jaarboek Heemkundige Kring 1997 p. 14.

Wullaert
A. Naert
G. Vervaele
J. Vervaele
Charles Vandewalle
Cam. Volckaert
Arthur Volckaert
A. Demeijere
H. Vansteelandt
Mortagne
B. Wostyn
R. Wostyn
R. Van Renterghem
A. Van Renthergem
H. Boutte
H. Strobbe
Felix Demeier
F. Clays
C. Vanantwerpen
Cyrille Vandewalle
Alphons De....
Popelier
Victor Delecluyse
C. Verstraete
A. Hoet
E. Van Walleghe
L. Maeseele
A. Vangheluwe
H. Govaere
Ed. Dejaeghere
E. Tampere
P. Vanzieleghe
A. Vankeirsbulck
H. Lerion
J. Delameilleure
A. Deriemaeker
Vic. Verstraete (?)
Georges Werbrouck
J. Dejaeghere
Jules Vandermeersch

Leopold Van Roose
Cyriel Priem
G. Vanroose
Pol Van Gierdegom
V. Van Roose
Leopol Vens
Petrus Van Roose
Henri Priem
R. D'Hulster
August Vergote
Frederick Dely
E. Desmet
H. Missinne
H. De....
D. Tampere
J. Denys
Adolf Allemeersch
U.
Leonard Vanzieleghe
Oscar Vanzieleghe
A. Houwen
Deceuninck
L. Delameilleure
Ed. Vankeirsbulck
G. Werbrouck
V. Staelens
A. Benoot
A. Maeseele
P. Galley
P. Devestele
V. Wittoek
Henri Maenhout
P. Demaré
J. Depuydt
H. Wostyn
J. Jochem
B. Derij
Emeri Maenhout
D. Braem
F. Volckaert

Debaene
R. Vande Velde
K. Vandeveld
Hector Deceuninck
J. Deurinck
Ach. Depuydt
C. Vanwalleghem
Em. Delecluyse
Ch. Allemeersch
Eug. Vanoverschelde
Ed. Vancoppenolle
Achille Vancoppenolle
Jules Beeusaert
Alb. Ramboer - Stael
Camille Steen
Werbrouck
H. Goddyn
A. Van Wijnsberghe
A. Bossuyt
H. David
J. Boussouw
E. Kindt
G. Vanlerberghe
J. Vermandele
L. Galley
O. Coussement
Leonard Boussauw
E. Bogaert
E. Lootens
H. Van Canneijt
A. Deurinck
W. Ch. Deurinck
Alb. Delafontaine
F. Vanantwerpen
C. Mechelaere
F. Vanderper
L. Vanderper
C. Sintobin - Yperman

Henri Vanderper
Vereecke
E. Vanlerberghe
Aloys De....
F. Denolf
Weduwe Vandermeersch
R. Vandermeersch
E. Van Beselaere
V. Vermander
J. Vandecaveye
D. Galley
C. Dezitter
V. Vanmoerkerke
R. Crombez
Ch. Van Walleghem
Wed. R. Vogels
Ach. Vogels
Achille Vanwalleghem
G. Vandermeersch
V. Vandermeersch
A. Volcke
H. Carpentier
Aug. Deriemaeker
P. Tempelaere
H. Deriemaeker
Vanacker
Eugène Vergote
Fransois Staelens
Henri Callens
Richard Berghman
Charles Popelier
P. Lannoo
F. Olivier
A. Sercu
L. Haspeslagh
Aloïs Tommelein
D. Maes

9.1.7 Klachtenbrief van Theophiel Labens

Op 5 mei 1909 dient oppositieraadslid Theophiel Labens een klachtenbrief in bij de gouverneur waarin hij zijn ongenoegen uit over de unaniem goedgekeurde weg die er maar niet komt. Het getalm van het gemeentebestuur en de petitie met meer dan tweehonderd handtekeningen zitten hem hoog. Op 3 december beantwoordt het gemeentebestuur de brief. Op 24 december komt er opnieuw een reactie van Labens:

Mijnheer de Gouverneur, Brugge.

Na kennisneming van het antwoord dat ons gemeentebestuur U overgemaakt heeft den 3den november 1909, op mijne klacht van 5 mei l.l., heb ik de eer U daarover de volgende opmerkingen te maken. (...) Wat aangaat de belangrijke petitie der inwoners met meer dan 200 handteekens bekleed van meerderjarigen, gericht naar den gemeenteraad den 18 maart l.l., de brief van het gemeentebestuur zegt dat het te laat was om deze mede te deelen den dag zelve der openbare zitting. Doch in de eerstvolgende gemeenteraadzitting van 29 april was er wederom geen gewag van gemaakt op het dagorde. Het schepencollege had nu nochtans eene maand tijd gehad om kennis van dit stuk te nemen. De Burgemeester voorzitter op het einde dezer zelfde zitting heeft aan de leden niet gevraagd of er nog iemand bemerkings te doen had. Integendeel de zitting werd haastig gesloten te midden der besprekingen, alsof de Burgemeester - Voorzitter alzo wilde beletten aan de leden bemerkings te maken. Zulks is ten anderen meermaals voorgevallen.

De brief van den 3 november, die dit punt aanhaalt, verdraait moedwillig de zaken. De echtheid zooals het gebeurd is kan bewezen worden door menigvuldige getuigen die het publiek uitmiekten, dat de openbare zitting bijwoonde. Ik ben bereid met den Heer Burgemeester door getuigen te laten oplossen op wat voor manier hij de zitting gesloten heeft. Het was slechts den 24 juni dat de petitie medegedeeld werd in den raad, en zulks nog in geheime zitting.

De petitie der bevolking, 'beweert de brief van 3 november heeft voor doel een ontwerp van hoogere overheid uit te baten ten voordeele mijner plaatselijke politiek'. Dit is weeral een hatelijkheid mij toe geschreven.

Immers die petitie gaat uit, niet van mij maar van gansch de bevolking van het center zonder onderscheid van denkwijze. Die petitie vraagt dat het gemeentebestier zou aandringen bij den Heer Minister om de uitvoering der werken te bekomen van rechtekking der staatsbaan.

De plannen dezer werken zijn opgemaakt volgens het advies en ontwerp voorgesteld door het schepencollegie, en gestemd in den gemeenteraad. En zie hier op welke manier : Eerst stelde de staat een ontwerp van rechtekking voor dat in zitting van den gemeenteraad van 19 juli 1906 eenparig verworpen were. Het schepencollegie bestaande uit MM. Vermeesch - Dochy wijlen Farasyn en Storme werd alsdan gelast een nieuw ontwerp voor te stellen. Dit ontwerp van 't schepencollegie werd alsdan tweemaal eenparig door de gemeenteraad gestemd bij beraadslagingen van 30 oogst en 20 december 1906. De staat dit aanveerd hebbende, heeft na mededeeling der plannen, het onderzoek commodo en incommodo bevolen dat gesloten werd voor het schepencollegie den 4 mei 1908.

De petitie waarvan hier spraak is, dient dus niet om mijn ontwerp maar wel dit der gemeente in 't bijzonder van den Heer Burgemeester zelf te zien uitvoeren.

Maar zie hier wat aanleiding tot de petitie der bevolking gegeven heeft. Een groepje bewoners van de wijk Gildhof die misnoegd zijn en liever de staatsbaan langs hunnen kant zouden zien verbeteren in plaats van door de markt, komt tegen het gestemd ontwerp op, in eene petitie naar het schepencollegie en de Minister gericht. Uit vrees van die eenige kiezers te misdoen, die dreigen scheuring te maken, heeft het schepencollegie nu zijn eigen ontwerp niet meer durven ondersteunen.

Vandaar dat de bevoking haren toevlucht neemt tot petitionneeren. Gij kunt nu zelf oordeelen, Mijnheer de Gouverneur, of dit nu mijne persoonlijke politiek kan bevorderen.

Integendeel blijkt het uit deze zaak niet dat de hoofdzaak voor ons betsier is geene kiezers te misdoen al moest het welzijn van Lichtervelde er aan geslachtofferd worden. Daarbij legt het bestier op mij waaraan het zelf plichtig is.

Ik heb aldus voor doel het algemeen weldoen voor te staan en de misbruiken in het bestier te bestrijden ; wel is waar als enkel lid der minderheid, zooals die brief het al zegt, maar Ued. is genoegzaam bekend met de omstandigheden en uitval der Lichterveldsche "overeenkomst" waarbij de leden der vorige meerderheid op 1 man gesmolten zijn.

Om te eindigen kom ik Ued. eerbiedig den wensch uitdrukken:

1° dat de leden der minderheid niet in hunne rechten zouden gekrenkt worden en belet worden door willekeurig sluiten der zittingen onder vragingen of bemerkingen te doen.

2° dat als voorheen alle stukken naar den gemeenteraad gericht, publiek zouden afgelezen worden.

Gelief te aanveerden, Mijnheer de Gouverneur, de uitdrukking, mijner bijzondere hoogachting.

Th. Labens, gemeenteraadslid

Lichtervelde, 24 december 1909

10 Bronnen

- GAL: Diverse enquêtes en brief F. Masselis in dossier Astridlaan
- Algemeen Politie - Reglement, 1863.
Korte herinnering van al wat, byzonderlyk, de landbouwers en alle andere inwoners, -onverminderd de voorestaende reglementaire bepalingen- als goed burgers, weten, doen of laten moeten, p. 29.
- Pak documentatie over Het Eiland als onderwerp, afkomstig van Celine Delefortrie in bezit bij Edwin Vandevelde.
- RAB Oud Archief Lichtervelde nr. 36, nr. 301. Met dank aan Frans Vanzieleghem.
- WITAB Structuurschets stationsomgeving. Fase 1: Probleemstelling en Visievorming. Assebroek, sd., p. 19. De studie verwijst naar p. 8.

11 Bibliografie

- ART, J.: Hoe schrijf ik de geschiedenis van mijn gemeente? Deel III, Stichting Mens en Cultuur, Centrum voor Geschiedenis, Gent, 1993 - 1999.
- DEBAETS, L. & WYDOOGHE, B.:
Lichtervelde ontsloten. Nieuwe gegevens, vaststellingen en hypothesen omtrent de wegeninfrastructuur in de Oostenrijkse en Franse periode in Vijftiende Jaarboek van de Heemkundige Kring Karel Van de Poele, Lichtervelde, 1999.
- DIVERSE AUTEURS: Kroniek van Lichtervelde in de Twintigste Eeuw Zestiende Jaarboek van de Heemkundige Kring Karel Van de Poele, Lichtervelde, 2001.
- HAELEWIJN, R.: Oostenrijkse wegen in West Vlaanderen. Westvlaams Verbond van Kringen voor Heemkunde, Brugge, 1971.
- HOORNAERT, G.: Post - en verkeerswezen te Roeselare door de tijden heen 1500 - 1913. Emiel Decock, Aartrijke, 1995.
- SCHMOOK, G.: Geografie van het Zuiden 1480 - 1780 in Algemene Geschiedenis Der Nederlanden, Deel X, Fibula Van Dishoek, Haarlem, 1980;
- SINTOBIN, C.: Bijdragen tot de geschiedenis van Lichtervelde Verschenen in Weekblad 'De Oude Thouroutnaar', 1952.
- STABEL, P.: Dwarfs among Giants. The Flemish Urban Network in the Late Middle Ages, Garant, Leuven, 1997.
- TANGHE, Jan: Doortochten Doorgelicht. Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur, Brussel, sd.