

Het verhaal van de tram die er nooit kwam in Lichtervelde

Luc Haeghebaert

Lichtervelde is al sedert jaren een belangrijk spoorwegknooppunt in West-Vlaanderen, gelegen langs de lijnen Brugge-Kortrijk en Gent- Adinkerke. Het station werd ingehuldigd in 1847. Ondanks de grote crisisperiode waarin ons tand zich toen bevond, ging dit gepaard met grote feestelijkheden waarop volgens "De Standaard van Vlaenderen" dertigduizend personen aanwezig waren¹. In 1857 kreeg Lichtervelde een verbinding naar Veurne en in 1877 naar Tielt.

Lichtervelde kon echter nog een belangrijker centrum van openbaar vervoer geworden zijn indien de pogingen om er een tramlijn te krijgen zouden geslaagd zijn. Door allerlei omstandigheden is die fel beoogde tramlijn er echter nooit gekomen.

In de jaren '80 van de vorige eeuw werd een nieuwe stoomtramlijn gepland met het volgende traject: Hooglede - Roeselare - Ardooie - Koolskamp - Zwevezele - Wingene - Tielt. Algauw groeide er in bepaalde kringen de vraag of er geen aftakking kon komen van deze lijn naar het Lichtervelds station. Op 20 april 1885 schreef het gemeentebestuur van Zwevezele aan dit van Lichtervelde² In zijne zitting van 10 dezer maand heeft onze gemeenteraad besloten te vragen, aan de gemeenteraden van Thielt, Wyngene en Lichtervelde indien er geen middel zou zijn de doortrekking te vragen van eenen tramweg tusschen Thielt en Lichtervelde langs Wyngene en Swevezele. Gelief zoo goed te zijn, Mijnheeren, dezen voorstel aan uw gemeenteraad kenbaar te maken en ons aldus de deswegens genomene beraadslaging te laten geworden".

Volgens "De Veldbloem" kwam deze vraag echter nooit voor de gemeenteraad. "En wat antwoordden onze verlichte bestierders van dien tijd? Deze diepzinnige antwoord: De jongen peerden zijn schuw van trams, en wij willen er geen. 't Was zelfs de moeite niet weerd het ontwerp van tram voor den gemeenteraad te brengen en Rouselaere nam met de handen op 't geen Lichtervelde met de voeten wegschoppte"³.

¹ Lichtervelde Gemeentebelangen, verkiezingspamfiet 1952.

² Gemeentearchief Lichtervelde (G.A.L.): zolder, fonds openbaar vervoer, buurtspoorwegen.

³ De Veldbloem, 23 maart 1907.

Volgens Cleophas Sintobin betekende deze handelswijze van het schepencollege het begin van de ondergang van de markt van Lichtervelde. De gemeenten die op Lichtervelde aangewezen waren, zouden nu naar Roeselare trekken omdat ze daarmee wel een rechtstreekse tramverbinding kregen⁴.

Het gevolg van de desinteresse in Lichtervelde was dat op 16 oktober 1886 het tracé van de buurtspoorweg Hooglede - Roeselare - Ardoorie- Koolskamp – Zwevezele - Wingene -Tielt werd goedgekeurd zonder dat er sprake was van een vertakking naar Lichtervelde. Gedurende een zestal jaren horen we niets meer over een tramverbinding naar Lichtervelde tot het dagblad “La Patrie” op 2 juni 1892 schrijft (vertaald uit het Frans)⁵ :

“Naar aanleiding van het bezoek van Minister Beernaert aan de stad Tielt sprak deze met een afvaardiging inwoners uit Wingene en Zwevezele die de bedoelingen van de regering wens-ten te kennen nopens de buurtspoorweg van Brugge naar Zwevezele. De eerbare minister heeft verklaard dat alle moeilijkheden uit de weg waren geruimd en dat niets nog langer de concessie van deze lijn zou tegenhouden. Iemand van de afvaardiging heeft gevraagd of deze verklaring mocht ter kennis gebracht worden aan de volksvertegenwoordigers van het arrondissement Brugge die zich zozeer interesseren voor de uitvoering van deze lijn als deze van Tielt. De minister heeft geantwoord zeker, mijn verklaring is formeel. U kunt de Brugse afgevaardigen inlichten.

Volgens inlichtingen uit andere bron zou het oorspronkelijk tracé van de buurtspoorweg gewijzigd worden in die zin dat er een aftakking zou komen: de lijn zou aansluiten op de spoorlijn van West-Vlaanderen aan het station van Lichtervelde. De belangen van de “Compagnie de la Flandre” zouden aldus gevrijwaard worden. Op een bepaald moment had deze compagnie de welwillendheid de lijn Brugge – Zwevezele - Lichtervelde zelf te exploiteren. Nu heeft zij daar echter van afgezien. De concessie zal aldus zijn oorspronkelijk tracé behouden”.

Pas was dit nieuws bekend of de inwoners van Lichtervelde reageerden heftig. Er werd een petitie opgesteld, ondertekend door zo'n 80 vooraanstaande personen⁶.

Lichtervelde 21 juni 1892.

Aan Heeren Burgemeester, Schepenen & Raadsleden van Lichtervelde,

Mijnheeren,

De ondergetzekende inwoners van Lichtervelde nemen de vrijheid om ondersteuning te vragen ten einde eenen regelmatigén stoomtramdienst te bekomen van Lichtervelde statie

⁴ Lichtervelde Gemeentebelangen, verkiezingspamflet 1952.

⁵ G.A.L., buurtspoorwegen, krantenartikel.

⁶ G.A.L., buurtspoorwegen, petitie.

naar den Hille, Swevezele in vertakking met die op Brugge, Wyngene en Ardoye-Rousselaere.

Het is u bekend dat de Heer minister Beernaert tijdens zijn laatste bezoek te Thielt, be-
looft heeft op stellige wijze dat er eenen tram zou afgeleit moeten van Brugge na den Hille
en op voorstel van de Maatschappij van West-Vlaanderen men dezen tram zou doen doorlo-
pen van den Hille na Lichtervelde. Onze statie behoorende aan gemelde maatschappij en
ook gebruikt door den Staat zou men dus den tusschenkomst benoodigen van deze maat-
schappij in het gouvernement. Ons denkens zou niemand kunnen betwisten dat dit voor ons
schoone en handelijverige Lichtervelde eene zeer voordelige gemeenschap zou bijbrengen met
Swevezele, den Hille, Wyngene, Ruddervoorde (Kruiskalsijde), Waardamme en verre ge-
meenten.

Onze bedrijvige statiebewoners die zooveel handel drijven zouden er onbetwistbaar veel
nut uit trekken. De markt- en plaatsbewoners zouden ongetwijfeld onze weekemarkt zien
verbeteren.

Dit werk zou maar geringe kosten aan de gemeente komen veroorzaken aangezien de
tram maar op 3 kilometers omtrent op Lichterveldsch grond loopt (van de Statie tot aan de
Muizebeke - Spriet).

Kortom, het ware voor de Lichterveldenaren eene der nuttigste, schoonste en voordeligste
werken welke er zouden kunnen verricht worden.

Verhopende dat gij met ijver en vlijt deze zaak zult betrachten, aanveert, Mijnheeren, de
betuigenis onzer hoogachting..."

Deze petitie was ondertekend door de volgende personen :

Jules Callewaert (brouwer), Aimé Goddyn (handelaar), Alois Devos (brouwer), Ca-
miel Declercq (débitant), Henri Verhaeghe (ontvanger), Felix Depuydt-Sabbe (han-
delaar), Theopiel Labens (brouwer), Charles Denolf (timmerman), H. Decock,
Arthur Beer, Dejonckheere, Tanghe- Bouquet (fabrikant), Pieter Debeuckelaere (win-
kelier), Jean Tommelein (herbergier), Amand Devos (herbergier), Paul Vanhee
(grondeigenaar), Narcis Bossuyt (huidevetter), Xavier Kerkhofs (brouwers), Eduard
Lannoy (herbergier), Pieter Denys (molenaar ?), Jacob Blouw-Bogaerts (drukker),
Alois Cloet-Deceuninck (handelaar), Victor Demunster (zaakhandelaar), Jules Wyf-
fels (gemeentesecretaris) , Peter Viaene (landbouwer), Désiré Seurinck (boterkoop-
man), Conrard Devisschere (huidevetter), ... Vermeersch, Hector Delafontaine
(koopman), Modest Goddyn (handelaar), Henri Vancauwenberghe (koopman), Poly-
dor Desmet (veearts), Richard Vogels (koopman), Henri Goddyn (herbergier), Henri
Schotte (timmerman), Désiré Vervaecke (molenaar), E. Tanghe, Petrus Scheldeman

(zeeldraaier), Felix Vergote- Debulcke (winkelier), J. Vergote, Henri Vancanneyt (juwelier), Edmond Termote (timmerman), Richard Delafontaine (herbergier), Jozef Deryckere, Charles Demeyere (vlaskoopman), August Wyffels (politiecommissaris), August Coussée (smid), Constant Buyse (broodbakker), Louis Degreef (turnleraar), Charles Vandewalle (winkelier), Charles Seurinck (boterkoopman), Edward Vereecke (steenbakker), Désiré Devisschere (huidevetter), Edward Dejonghe (varkenskoopman), Frantz Brogniez (brouwer), Henri Dekeyzer (herbergier), Alois Hillewaere, Joseph Delafontaine-Callewaert (herbergier), Pieter Dedeurwaarder (paardenkoopman), Henri Phlypo (vlaskoopman), Joseph Debaille-Saelen, Henri Vandeputte (apotheker), Felix Proot (meubelmaker), Charles Baeckelandt (herbergier), Emiel Vermeesch-Dochy (dokter), Louis Vergote (landbouwer), Henri Desloovere (landbouwer), J. Van den Bulcke (landbouwer), Ferdinand Vermeersch-Vancanneyt (dokter), Joseph Bouckaert (herbergier), August Vandewalle (landbouwer), Henri Debaene, Louis Hurssel (herbergier).

Het is overduidelijk dat het vooral de middenstand van de gemeente was die aandrang op het totstandkomen van de tramlijn. De landbouwers stonden blijkbaar veel minder positief tegenover de lijn, want slechts weinigen ondertekenden de petitie. De petitie werd behandeld op de gemeenteraadszitting van 29 oktober 1892⁷.

"Gezien de vraag gedaan door een groot getal inwoners dezer gemeente, de ondersteuning verzoekende om eenen regelmatig stoomtramdienst te mogen bekomen van Lichtervelde statie naar den Hille in vertakking met dezen op Brugge, Wyngene, Ardoye, Rousselare. Besluit eenpariglijk dat het nuttig is voor onze gemeente van eenen stoomtram te bekomen van Lichtervelde naar Den Hille, zonder diensaangaande eenige verbintenissen voor het oogenblik aan te gaan. Afschrift dezer zal aan de gouverneur dezer provincie gezonden worden, ten einde zijner ondersteuning bij hooger Overheid af te smeken. "

Op die gemeenteraadsvergadering waren de volgende personen aanwezig :

Eduard Farasyn (schepen-voorzitter), Pieter Tempelaere (schepen), Francis Vandembroucke, Felix Labens, Richard Vandecasteele, Pieter Vanderhaeghe, Charles Decock, Edmond Desaegher.

In het schrijven aan de gouverneur werd de petitie van de inwoners bijna letterlijk overgenomen.

Op drie december 1892 kwam er een antwoord van de provincie⁸. We geven een samenvatting van dit antwoord dat in het frans gesteld was.

⁷ G.A.L., secretariaat, gemeenteraadsverslagen 1885-1911.

⁸ G.A.L, buurtspoorwegen.

“... Elke aanvraag moet geadresseerd zijn aan de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen waarvan de zetel te Brussel gevestigd is. De volgende stukken dienen daarbij gevoegd te zijn :

- a) een nota die de bevolking van die te bedienen plaatsen weergeeft, cijfers i.v.m. de gevestigde industrieën, cijfers i.v.m. de industrie- en die voordeel kunnen halen uit de trafiek, de belangrijkheid van het reizigers- en goederen-transport, etc.
- b) een beschrijving met aanduiding op een kaart van het tracé voorgesteld door de aanvragers.
- c) het advies van de geïnteresseerde gemeentelijke overheden, betreffende de graad van nuttigheid van de lijn voor de gemeenten waarvan ze de belangen moeten verdedigen.
- d) in welke mate de gemeenten willen tussenkomen in de kosten.

De provincie draagt gewoonlijk voor een vierde bij in de vorming van kapitalen nodig voor de aanleg van een buurtspoorweg.

De Gouverneur”

Bij deze brief was reeds een modelantwoord gevoegd :

- a) Lichtervelde: ongeveer 7.000 inwoners
 - 2 olieslagerijen met stoom
 - 2 maalderijen met stoom
 - diverse industrieën aangedreven door stoom
 - zes brouwerijen waaronder meerdere belangrijk
 - een dertigtal cichorejasten
 - (speciale gemeente voor dit artikel: overzeese groothandel?)
 - spoorwegstation: bijna een belangrijk centrum voor goederen en reizigers
 - Er zijn slechts drie kilometer te trekken op ons grondgebied gemeente of bijna eerder een kleine welvarende stad.
- b) Het traject loopt op één spoor van het station tot aan de Muizebeke (Spriet)
- c) Het college en de gemeenteraad hebben met unanimité van de aanwezigheden een gunstig advies uitgesproken voor de aanleg van een tram van het station naar de Hille.
- d) De gemeente zal het deel op haar gebied zelf betalen. ”

Blijkbaar bleef alles weer zonder gevolg, want er volgde een stilte van bijna drie jaar.

Pas op 22 februari 1902 wordt er weer gesproken van een tramlijn van Lichtervelde naar Zwevezele en dit in een brief van de arrondissementscommissaris van Roeselare-Tielt aan het gemeentebestuur van Zwevezele (vertaald uit het Frans)⁹.

"Mijnheer de burgemeester, Ik ben er van overtuigd dat de aftakking van de buurtspoorweg naar Lichtervelde station een verbetering zou zijn aan ons project. Aldus heb ik in deze zin ook geschreven naar mijnheer Sengier, schepen van Zwevezele. Het is dringend dat U Uw raad zou bijeenroepen om haar dit project te doen stemmen en het gemeenteraadsverslag daarna naar de raad van Lichtervelde te sturen ..."

Op 23 februari 1902 schreef het gemeentebestuur van Zwevezele inderdaad een brief aan dit van Lichtervelde¹⁰. We nemen over :

"...

Onze gemeenteraad heeft in zijne zitting van heden den wensch uitgedrukt de linie in kwestie te zien verlengen tot aan Lichtervelde-statie-terminus. Eene konditie is gesteld deze is dat ingezien wij verzaken in voordeel van Lichtervelde aan het eindpunt die van groot belang is, deze leste gemeente alleen onkosten afdraagt der voorlopige studiën tusschen beide gemeenten in geval van non-executie, 't is te zeggen dat Lichtervelde alleen de kosten zal afdragen, zij omtrent 200 fr. per kilometer, indien de zaak mislukt; wordt het ontwerp aanvaard, zoo te wenschen is, dan vallen die kosten in het gemeene. Ziehier wat onze deliberatie omtrent zegt "de plus le conseil communal exprime le désir de voir prolonger cette ligne jusqu' à Lichtervelde-station- terminus; c' est à dire que la ligne projetée le prolongeant Swevezele- Hille-Garage-Place jusqu' à Lichtervelde Station, prolongueument qui peut de faire à petit frais et que donnerait à la ligne une beaucoup plus grande ressource d' exploitation.

La commune de Lichtervelde très importante exprime le désir de voir prolonger cette ligne jusqu' à la station et d' aprés et d' après qu'ii parait, serait prêt à intervenir seul pour les deux communes dans le premier frais d' études."

Stelt dus alles in het werk en met onze medehulp zal de zaak lukken. Deze week zal ik nog persoonlijk daarover kunnen spreken met M. Vandergracht, M. Boone, ...

Intusschen aanveerd de verzekering mijner achting,

De burgemeester d.d.,

SENGIER

Op 27 februari 1902 kwam bovenstaande vraag van Zwevezele aan bod in de Lichterveldse raad waarop volgende personen aanwezig waren¹¹:

⁹ G.A.L, buurtspoorwegen.

¹⁰ G.A.L., buurtspoorwegen.

Dr. F. Vermeersch-Vancanneyt (burgemeester), Em. Vermeersch-Dochy (schepen), Ed. Farasyn (schepen), Felix Masselis, Xavier Kerkhofs, Emiel Dewaele, Francis Vandenbroucke, Theophiel Labens, Jan Baptiste Storme. We nemen het verslag van die zitting over.

De gemeenteraad :

Gezien de wet van 24 juni 1885, betreffende de oprichting eener Nationale Maatschappij voor het leggen en exploiteren van buurtspoorwegen:

Overwegende dat een buurtspoorweg van Lichtervelde naar Wielsbeke (De Leie) langs Swevezele (plaats, Hille) Eeghem, Pitthem, Meulebeke en Oostroosebeke, diensten zou bewijzen aan de plaatsen welke hij doorloopt en voordeelig zou kunnen geëxploiteerd worden, zoals blijkt uit de inlichtingen geleverd in achterstaande tabel ;

Besluit :

1. De bovenvermelde Nationale Maatschappij te verzoeken om zoo spoedig mogelijk eenen buurtspoorweg van Lichtervelde naar Wielsbeke te bestuderen;
2. De Bestendige Deputatie en de Regeering te verzoeken om in te schrijven voor een gedeelte van het kapitaal benoodigd voor het leggen en het in gebruikstellen des buurtspoorwegs.
3. Een gedeelte te dragen van dezelfde lasten, billijk verdeeld onder de andere belanghebbende gemeenten;
4. Aan de Nationale Maatschappij het aandeel uit te keeren dat zij moet dragen in de studiekosten, door die Maatschappij betaald in geval de spoorweg niet gelegd wordt, zoo als het zal bepaald worden door den bestuurraad van gemelde maatschappij:

Gedaan in zitting, datum als hierboven.

De burgemeester

Getekend Dr. F. Vermeersch-Vancanneyt

Op Bevel:

De secretaris,

get. J. Wyffels "

Hierbij was een tabel met inlichtingen gevoegd "Inlichtingen door de gemeenten te leveren om gevoegd te worden bij de beraadslaging waarbij zij de Nationale Maatschappij verzoeken eenen buurtspoorweg te bestudeeren.

Gevraagde Inlichtingen

Antwoorden

¹¹ G.A.L., gemeenteraadsverslagen.

- 1) Bevolking der gemeente die het verzoek doet 6535 inwoners
- 2) Naam en bevolking der gemeenten die zonder rechtstreeksch op der lijn te liggen, er nochtans dicht genoeg aanpalen opdat men gerechtigd zij ze te beschouwen als belanghebbend bij het leggen der spoorbaan
1. Thourout: 10 146 inwoners
 2. Cortemarck: 4 791 id
 3. Gits: 3 246 id
 4. Ruddervoorde: 5 224 id (Westkant)
- 3) Opgave der nijverheids- en der voornaamste handelstakken uitgeoeffend in de gemeenten waarvan gesproken wordt onder de nummers 1 & 2 boven. Men geve daarover zooveel bijzonderheden op als mogelijk is, namelijk, de tonning (per 1000 il.) der goederen die 's voorwerp zijn van den handel of de nijverheid der gemeente, alsmede de raming van het nieuw vervoer van het leggen van den spoorweg zal aanbrengen.
- Lichtervelde:
Cichoreidrogerijen en fabrieken van Cichorei: 30
Fabrieken van Chemische vetten: 10
Brouwerijen :7
Olie slagerijen: 2
Verders: handel in vlas, in peerden, vee, verkens, enz.
Maandelijks worden op de statie alhier verschillende duizende ton koopwaren gelost en vervoerd.
Naar Swevezeele zouden vervoerd worden : Boomen (voor de usine Barbier), kolen, cokes, vetten, vlas, hooi, strooi, lijnmeel, enz. welke men zonder overdrijven, ook op 15 tot 20 ton wekelijks zou mogen schatten.
Thourout: Fabriceering van basculs en balancen, potte- en steenbakkerijen, schoenfabrieken, droogen en fabriceren van cichorei, brouwerijen, olieslagerijen, vermaarde peerdenmarkten.
Cortemarck, Gits en Ruddervoorde hebben geene bijzondere nijverheidstakken. Men treft er aan: brouwerijen, olieslagerijen, handel in vee, in meststoffen en veevoeder, in bouwstoffen, steenkolen, enz. naar belang der bevolking."

Dit verslag werd gestuurd naar de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen.

Pas was dit nieuws bekend of we lezen in "De Veldbloem" van 1 maart 1902 het volgende:

MEDEDEELING.

Lichtervelde krijgt 'nen Tram !

Wij hebben het genoegen het belangrijk nieuws mede te deelen van een officieel ontwerp van tram Lichtervelde-Swevezele-Eeghem-Kapelle-Eeghem-Pitthem-Meulebeke-Oost Roosebeke-Wielsebeke a/Leie.

Onze Gemeenteraad heeft Donderdag laatst de rechtstreeksche verbinding eenparig goedgekeurd van Lichtervelde statie met Swevezele, langs : de Spriet en Zeswege.

Hetzelfde plan is door de Gemeenteraad van Swevezele eenparig gestemd. Al de andere gemeenten hebben insgelijks den tram aanveerd.

Hoerah ! den tram ! !.

Te naaste week geven wij het volledig verslag van deze belangrijke zitting van den raad.

In de Veldbloem van 8 maart 1902 verscheen een uitvoerig verslag van de gemeenteraad en de discussies die er gevoerd waren :

De Tram naar Swevezele.

In 1888-89 wierd Lichtervelde gevraagd om mee te doen in eenen tram Hooglede – Gits – Lichtervelde – Swevezele – Wynghene - Bloemendaele. Het toenmalige schepencollegie bracht nooit de zaak voor den Raad.

In 1892, was er spraak van den tram te leggen van Brugge naar Swevezele-Hille langs Rudervoerde en gelijk "La Patrie" toen schreef eene verlenging langs Swevezele-Plaats naar Lichtervelde Statie. Wat gebeurde er? Men ging hier rond met eene petitie naar den Gemeenteraad ; alle man teekende. De zaak kwam voor den Gemeenteraad die eenparig stemde voor den tram. Verders hoorde men er nooit meer over spreken. En 't jaar nadien lei men den tram naar den Hille en Lichtervelde bleef afgezonderd. Deze inleiding was noodig om de volgende zitting te verstaan.

Gemeenteraad van Lichtervelde

Zitting van Donderdag 27 februari 1902, om 9 ure voormiddag. Al de leden waren tegenwoordig, uitgenomen MM R. Vandecasteele en J. Dewulf.

De voorzitter. - Alvorens over te gaan tot het eenig punt dat op de dagorde staat, ware het belangrijk, voor de leden van den raad, eens de lezing te hooren van de zitting van 29 oktober 1892 waar de zelfde zaak besproken werd.

M. Secretaris heeft lezing van dit verslag waar, na vele overwegingen hoe nuttig, hoe voordeelig deze tramlijn voor Lichtervelde zijn zou, men tot besluit kwam :

- a) Dat eenen tram van Swevezele naar Lichtervelde heel nuttig was.
- b) Dat men diensaangaande geen een verplichting wilde aangaan.

M. Labens. - Dat is sterk ! Men is overtuigd van het nut, maar men zou er niet willen voor doen.

M. Kerkhofs - Het is niet te verwonderen dat de tram er niet gekomen is. Wie geen verplichtingen wil aangaan, kan toch nooit niets bekomen.

De Voorzitter - Op deze beraadslaging heeft de Heer Gouverneur op 2 Dec. 1892 geantwoord, en doet in zijn antwoord punt voor punt uiteen, wat er aan de gemeenten te doen staat die willen eenen tram bekomen. "Verplichtingen van tusschen te komen in de studiekosten zelf zonder uitvoering, en dan van hun deel in de onkosten te doen voor het leggen.

Men zoekt in de volgende zittingen van den raad en nergens wordt er gewag gemaakt welke gevolgen aan dien brief gegeven wierden.

De Voorzitter - 't Was nochtans alsdan dat er diende gewrocht te worden.

M. Labens - Maar men wilde geen verplichtingen aangaan !

M. Kerkhofs - Men dook den brief want men wilde van geen tram. (Zelfs niet in princip) Gelach.

De Voorzitter - Ziehier nu hoe de zaak van den tram in spraak is gekomen. Ik had vernomen dat afgeveerdigden der gemeentebesturen van al de gemeenten van de toekomstige lijn te Thielt vergaderd hadden en wij waren er niet bijgevraagd. Ik heb mij dan tot den Heer Boone, burgemeester van Thielt gewend die mij antwoorde dat wij eerst eene overeenkomst met Swevezele moesten aangaan. Naar inlichtingen bij het gemeentebestuur van Swevezele genomen, blijkt dat dit volgeern de lijn zouden willen zien voltrekken tot aan Lichtervelde-Station. M. de Arrondissements-commissaris Baron van der Gracht ondersteunt ook dees plan. Enkel zou Swevezele

willen dat wij helpen de studiekosten dragen in geval van niet uitvoering.

M. Storme - Hoe groot zijn die studiekosten?

De Voorzitter - 200 Fr. per kilometer.

M. Labens - Dus min of voor de kalsijde naar den Bras

M. Storme - Is er geen sprake van dien tram langs Thourout te leggen?

De Voorzitter. - 'k Geloof dat Thourout daarvoor pogingen doet. Maar ongetwijfeld zal Swevezele verkiezen naar Lichtervelde te komen. Lichtervelde is maar 5 kilometers afgelegd. De statie is wel geschikt voor 't laden en lossen der koopwaren in alle richtingen. Er is veel plaats voor het op- en afstijgen der reizigers. - De kalsijde van Thourout naar Swevezele is meer als 10 kilom. lang en loopt door bosch en hei en is weinig bewoond; en te Thourout moet men over de lijn van den ijzerweg om aan de statie te komen.

M. Masselis - In welke voorwaarden wil Swevezele overeenkomen?

De Voorzitter - Swevezele heeft nu hare vraag ingediend gelijk wij; maar het vraagt dat wij de studiekosten van Swevezele plaats tot aan den Spriet zouden helpen afdragen. Vandaag nog heb ik een brief ontvangen in dezen zin, van M. Sengier, dd. burgemeester. Ik vind dat wij onderhandelingen mogen aangaan in gevat van niet uitvoering der gansche lijn.

M. Kerkhofs - Het zou kunnen aangenomen zijn als de gansche lijn er niet komt, dat wij de helft betalen der studiekosten van Swevezele plaats tot den Spriet. Maar wordt de lijn geleid en de verbinding met Lichtervelde niet, wij zouden dan enkel instaan voor ons deel. - Aanveerd.

De voorzitter legt dan in stemmen het besluit van de vraag te doen in den vorm ingeschreven.

M. Kerkhofs - Het is aangenaam als de zaken alzo enparig gaan !

De zitting wordt om 10 ure gesloten.

Dit wordt eenparig gestemd.

Op 11 maart 1902 werd het volgende schrijven gericht aan het Schepencollege van Zwevezele¹²:

Mijnheeren,

Gelijkvormig onze beraadslaging van 27 februari ll., hebben wij de eer U ter kennis te brengen dat wij bereid zijn tusschen te komen in de studiekosten van eene tramlijn van Swevezele naar Lichtervelde statie zelf voor het deel dat op Swevezeelschen grond loopt op de volgende voorwaarden :

Voor wat het deel betreft der linie van aan Swevezele plaats tot aan den Spriet zouden wij de helft der studiekosten betalen voor zooveel deze lijn zou lopen langs Zeswege (de kalsijde volgende) en voor zooveel er niets van de gansche lijn uitgevoerd worde zowel naar Eeghem als naar Lichtervelde.

Werd de lijn uitgevoerd zonder de verlenging naar Lichtervelde dan zou ieder gemeente betalen voor het deel der lijn dat moet op haar grondgebied gelegd worden en volgens de aanduidingen der nationale maatschappij.

Wij verzoeken U vriendelijk een akkoord in dezen zin voor te leggen in Uwen gemeenteraad en zoo het gesteund wordt het ons te willen zouden voor dat onzen raad er op zijne beurt zijne goedkeuring aan geve,"

Het antwoord van Zwevezele kwam er precies een maand later, nl. 11 april 1902¹³.

"Mijnheeren,

Als gevolg van uwen brief van 11 maart 1902 nr. 75596 hebben wij de eer U te laten weten dat onze gemeenteraad ten einde alle vertragingen in kwestie van den ontworpen tram te vermijden den voorstel door U gedaan bij brief van 11 maart lestieden, aanveert"

Op 27 maart 1902 kwam er een brief uit Meulebeke met de vraag het tracé licht te wijzigen¹⁴.

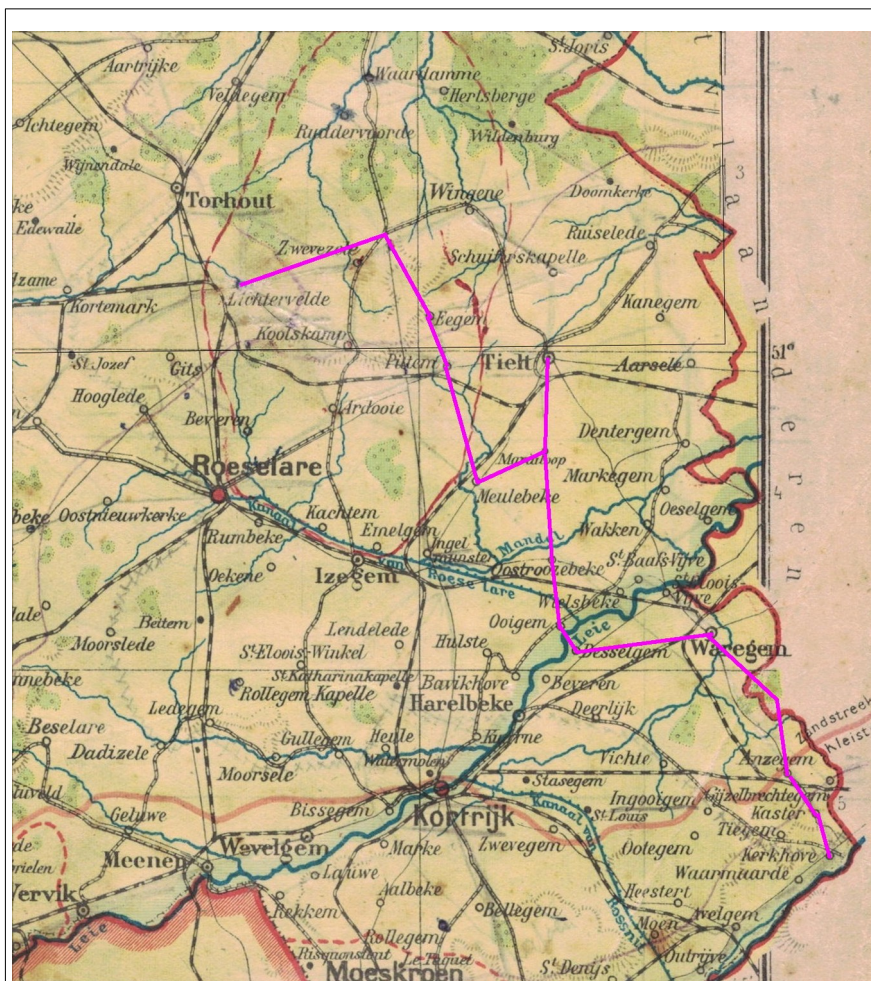
"Mijn heren, Wij hebben de eer U te laten komen dat onze gemeenteraad in zitting van heden, eene beraadslaging genomen heeft zich aansluitende bij de bestudeering van eene buurtspoorweg van Lichtervelde over Swevezele, Eeghem, Pitthem, Meulebeke naar Marialoop in verbinding met eene lijn van Thielt over Marialoop Oostroosebeke naar Oyghem (de Leie). Wij verzoeken U zeer beleefd uwe gemeenteraad uit te nodigen zelfde beraadslaging te willen

¹² G.A.L., buurtspoorwegen.

¹³ G.A.L., gemeenteraadsverslagen.

¹⁴ G.A.L., buurtspoorwegen.

nemen, en dezelve ten spoedigste te laten geworden aan den Heere Burge-meester te Thielt."



De voorgestelde tramlijn sluit in Marialoop aan op de lijn Tiel - Berchem.

Op de gemeenteraad van 5 april 1902 kwam deze Meulebeekse brief aan bod. De volgende personen waren hierop aanwezig¹⁵ :

F. Vermeersch-Vancanneyt (burgemeester), E. Farasyn (schepen), R. Vandecasteele, Emiel Dewaele, Felix Masselis, Xavier Kerkhofs, Jan Dewulf, Francis Vandembroucke, Theophiel Labens, Jan Baptiste Storme. Hier het verslag :

De Gemeenteraad:

1) Herzien zijne beraadslaging van 27 februari laatstleden waarbij de Nationale Maatschappij voor het leggen en exploiteren van buurtspoorwegen verzocht wordt zoo haast mogelijk eenen buurtspoorweg te bestuderen van Lichtervetde naar Wielsbeke (de Leie) langs Swevezele, Eeghem, Pitthem, Meulebeke en Oostroosebeke.

¹⁵ G.A.L., gemeenteraadsverslagen.

Gezien de brief van het gemeentebestuur van Meulebeke in dato 19 maart 1902, nr. 35 C.L. meldende dat zijnen gemeenteraad denzelfden dag zich aangesloten heeft bij de bestudeering van eenen tram van Lichtervelde over Swevezeete, Eeghem, Pitthem, Meulebeke naar Marialoop in verbinding met eene lijn van Thielt over Marialoop - Oostroosebeke naar Oyghem (de Leie).

Overwegende dat deze wijziging van de richting der tramlijn eene wijzelijke verbetering is van het ontwerp,

Besluit :

zijne voormelde beraadslaging van 27 februari ll. in dien zin te wijzigen en vraagt deersvolgens de bestudeering der tramlijn van Lichtervelde over Swevezeete, Eeghem, Pitthem en Meulebeke naar Marialoop in verbinding met eene lijn van Thielt over Marialoop en Oostroosebeke naar Oyghem (de Leie). Een nieuw afschrift der beraadslaging van 27 februari ll. gewijzigd als voormeld worde aan gemelde maatschappij gezonden in vervanging van het oorspronkelijke."

Op 5 april 1902 drong de arrondissementscommissaris er nogmaals op aan spoed te zetten achter de zaak¹⁶:

Mijnheeren,

Ik heb de eer U hiernevens eene formulier van beraadslaging te zenden betreffende het vragen der studie van eenen stoomtram tusschen Lichtervelde en Marialoop, langs Swevezeete, Eeghem, Pitthem en Meulebeke. Aangezien er slechts kwestie is van de studie is het volstrekt overbodig melding te maken van iets anders dan van het gene er gevraagd wordt. Ik vind dat de formulieren onmiddellijk kunnen ingevuld en teruggezonden worden, dewijl de studie reeds gestemd is door den gemeenteraad.

Wilt zoo goed zijn te zorgen, Mijnheeren, dat zulks gebeure zonder eenige vertraging,

De arrondissementscommissaris

Baron Van der Gracht"

Daarna vinden we bijna een jaar geen nieuws meer terug i.v.m. de geplande tramlijn tot er op 21 maart 1903 een brief toekomt uit Waregem¹⁷.

Mijnheeren,

Wij hebben de eer U kennis te geven van een afschrift van beraadslaging welke genomen is geweest door den gemeenteraad van Waereghem, waarbij in grondbeginsel het leggen van een buurtspoorweg van Lichtervelde naar Berchem op de Schelde, langs Swevezeete-Hille, Eeghem, Desselgem, Waereghem, Worteghem, Anseghem, Caster en Kerkhove aangenomen wordt. Wij verzoeken U vriendelijk zoo gauw mogelijk eene beraadslaging in denzelven zin te nemen

¹⁶ G.A.L, buurtspoorwegen.

¹⁷ G.A.L, buurtspoorwegen.

en ze ons behoorlijk geteekend terug te zenden. Daar er enkel kwestie is van openbaar nut, dat ook uwe gemeente aanbelangt, twijfelen wij geenszins of gij zult tegen dat ontwerp niets hebben in te brengen, te meer daar er enkel kwestie is der aanvraag ter studie, waardoor gij de zaak in grondbesinsel bijtreedt. Wij rekenen op Uwe krachtstadije medewerking en bieden U intusschen de verzekering onzer hoogachting,”

Op 24 maart kwam er een analoge brief uit Meulebeke. We zien dus dat de geplande lijn nu in een groter geheel opgenomen werd een tramlijn die zou lopen van Lichtervelde naar Berchem aan de Schelde.

Inmiddels had de gemeenteraad van Zwevezele op 9 april het tracé van de buurtspoorweg Berchem - Lichtervelde goedgekeurd. Op 18 april drong de gemeenteraad van Lichtervelde er nog eens op aan bij de gouverneur om de tramlijn er door te krijgen¹⁸.

“Mijnheer de Gouverneur,

Wij nemen de eerbiedige vrijheid bij U aan te dringen ten einde het Ontwerp van buurtspoorweg Lichtervelde-Swevezele-Eeghem-Pitthem- Meulebeke-Oostroosebeke-Waereghem te willen behouden om zoo rechtstreeks met de Leie verbonden te zijn. Wij zijn reeds rechtstreeks met Thielt verbonden door den staatsyzerweg en de nijverheid en koophandel onzer gemeente vraagt niets beter dan rechtstreeksche gemeenschap met bovengemelde plaatselijkheden, ...”

¹⁸ G.A.L, buurtspoorwegen.

ONS PROGRAMMA

1. De vrijheid van eenieder en den eerbied voor anders denkenden.
2. Onpartijdigheid in het uitvoeren der werken. Niets als het algemeen nut inzien.
3. Openbare aanbesteding van de werken van belang.
4. Nauwkeurig overzicht der Gemeentekas om altijd te sluiten met een boni of overschot. Nooit geene nieuwe belastingen leggen.
5. Gravier naar Scheidweg. — Verlenging van den Gravier der Turfhouwe en Breedensteeger. — Verbetering der mindere wegen met zinders.
6. Zoeken voor verbintenis van den tram naar Swevezele, zonder nieuwe lasten voor de Gemeente.
7. Verbetering der Verlichting, reiniging der straten.
8. Voor het Onderwijs en alle volkswerken, Hand in Hand met de Geestelijke Overheid. In woord en daad hunne richting volgen.

(Geteekend)

F. Vermeersch-Van Canneyt, burgmeester; **E. Farasyn**, schepen; **Depuydt Achiël**, kandidaat; **Dewulf Jan**, gemeenteraadslid; **Fiers Eduard**, kandidaat; **Kerkhofs Xaveer**, uittredend lid; **Kindt Karel**, kandidaat; **Labens Theofiel**, gemeenteraadslid; **Masselis F.** uittredend lid; **Vandenbroucke Francis**, gemeenteraadslid; **Vandecasteele R.** uittredend lid.

Dat het verwerven van een tramlijn belangrijk was voor Lichtervelde bleek ook uit het feit dat dit punt deel uitmaakte van het programma van één van de politieke partijen bij de verkiezingen van oktober 1903 (zie punt 6).

Daarna volgde echter weer een stilte van bijna drie jaar tot het gemeentebestuur van Meulebeke op 26 januari 1907 een brief richt aan de besturen van Lichtervelde, Zwevezele, Egem en Pittem¹⁹ :

Mijnheeren,

Ons gemeentebestuur heeft, na rijpe overwegingen, de noodzakelijkheid ingezien, eene rechtstreeksche verbinding te bekomen tusschen onze gemeenten.

Daarom heeft het besloten opnieuw het vroegere ontwerp ter bespreking te brengen, 't is te zeggen tramlijn van Lichtervelde- Swevezele-Eeghem-Pitthem-Meulebeke naar Marialoop-plaats, om aldaar in verbinding te komen met de lijn: Thielt-Marialoop- Oostroosebeke-Oyghem.

Misschien zult gij ons de vraag stellen waarom niet rechtstreeks van Meulebeke naar Oostroosebeke? Maar wel om de eenvoudige reden, U reeds zoo menig maal herhaald: Oostroosebeke wil vooruit en vooral rechtstreeks met Thielt verbonden zijn.

Wij moeten U daar bemerken dat, indien wij nu de eenige kans laten voorbijgaan de rechtstreeksche verbinding ons voor eeuwig zal ontbreken. De voordelen die men ons nog aanbiedt behoren grootelijks in acht genomen te worden, te weten algemeene uitbating der twee lijnen met versmelting der kapitalen.

Gelieft, Mijnheeren, het tegenwoordige aan een grondig onderzoek te onderwerpen, en ons zoo spoedig mogelijk te laten kennen indien uw bestuur geneigd is het voorgestelde ontwerp bij te treden.

Wij bieden U intusschen, Mijnheeren, de verzekering onzer hoogachting, ..."

Alvorens hierover een beslissing te nemen, schreef Lichtervelde eerst naar Waregem om te informeren of zij nog geïnteresseerd waren in de vroeger voorgestelde lijn²⁰.

Het gemeentebestuur van Meulebeke vraagt onze bijtreding voor een ontwerp van tram Lichtervelde-Swevezele-Eeghem-Pitthem-Marialoop in verbinding met de lijn Thielt-Marialoop-Oostroosebeke- Oyghem. Voor aleeer enig gevolg aan die zaak te geven ware het ons aangenaam te vernemen of gij niet geneigd zijt het vroeger ontwerp Lichtervelde-Swevezele-Meulebeke-Oostroosebeke-Waereghem her aan te vatten ..."

Op 14 maart werd het ontwerp behandeld in de gemeenteraad²¹.

¹⁹ G.A.L, buurtspoorwegen.

²⁰ G.A.L, buurtspoorwegen.

²¹ De Veldbloem, 23 maart 1907.

7. Mededeeling ontwerp Tram Lichtervelde-Marialoop (langs Swevezele, Eeghem, Pitthem, Meulebeke.)

De raad is er niet tegen, maar zou eerst willen weten hoe het staat met het ontwerp Lichtervelde-Waereghem.

M. Burgmeester denkt dat tot nu toe alle ontwerpen van trams mislukt zijn, omdat Thielt er tegen werkt om zelf te kunnen het center blijven.

(Dat is 't, en zoo is 't ook met Rousse-laere. Lees ons artikel van heden Lichtervelde in gevaar.)

Op 14 maart 1907 volgde het antwoord aan het gemeentebestuur van Meulebeke²²:

"Gezien den brief van 't gemeentebestier van Meulebeke in date van 26 januari 1907 meldende dat het na rijpe overwegingen de noodzakelijkheid ingezien heeft eene rechtstreekse verbinding te bekomen tusschen onze gemeenten door 't leggen van eene tramlijn van Lichtervelde langs Zwevezele, Eeghem, Pitthem en Meulebeke naar Marialoop in verbinding met de lijn van Thielt door Marialoop naar Oostroosebeke en Oyghem.

Herzien onze vorige beraadslaging van 5 april 1902 betreffende deze zaak.

Besluit :

Aan het gemeentebestuur van Meulebeke kenbaar te maken dat de gemeenteraad het ontwerp van tram tusschen die verschillende gemeenten genegen is. "

Daarna viel blijkbaar het doek over deze lijn want we vinden geen pogingen meer terug om ze alsnog te verkrijgen.

In de Veldbloem van 23 maart 1907 verscheen het volgende artikel.

"Lichtervelde in Gevaar.

Als men zijn oogen slaat op de kaart van West-Vlaanderen ziet men ten allen kante tramlijnen die het verkeer vergemakkelijken. In dezen tijden zijn nog menige nieuwe ontworpen lijnen ter studie.

Een tram brengt beweging en neringe bij. Dat wordt overal bestatigd. Gaat zien naar Rousse-laere. Welk verschil die stad bij over 20 jaar. - Vraagt aan de Rousselaarnaars, waarbij het komt dat hunnen stad met zulke reuzenschreden vooruitgegaan is. - Zij zullen menige oorzaken aangeven, maar op den eersten rang zullen ze noemen het aanleggen sedert dien tijd van 3 nieuwe spoorlijnen den ijzerweg naar Meenen, eene tramlijn naar Hooglede en deze naar Thielt. - Om u daarvan te overtuigen moet ge de beweging zien in Rousselaere statie en op de trams b.v. den marktdag Dijnsdag. Als ge dat ziet, ge zult bekennen "hier is er volk, hier is er neringe."

²² G.A.L, buurtspoorwegen.

Rousselaere zoekt zijne verkeermiddelen nog gestadig uit te breiden De tramlijn Oost-Nieuwkerke zal welhaast voltooid zijn gevolgd door eene andere lijn naar 't zuiden langs Wynckel St Eloy.

Wanneer die banen daar liggen, zegt Rousselaere, zal onze stad een nieuw tijdperk van groei zien aanbreken. En zoo is 't. Rousselaere zal dan hebben:

- 1) Eene lijn naar Brugge.
- 2) Eene lijn naar Kortrijk
- 3) Eene lijn naar Yper
- 4) Eene lijn naar Meenen
- 5) tramlijn naar Hooglede
- 6) tramlijn naar Thielt
- 7) tramlijn naar Oostnieuwkerke
- 8) tramlijn naar Wynckel St Eloy

En dan mag Rousselaere een belangrijk middenpunt van verkeer genoemd worden; maar het wilt nog verder ... en de Veldbloem verneemt het uit goede bron: er wordt hard gewrocht voor het bekomen van de lijn van Gent door Rousselaere te doen komen; daartoe zou de ijzerenweg van Pitthem langs Rousselaere, Staden en Dixmude doorgetrokken worden. De kruising en aansluiting der treins zou van Lichtervelde naar Rousselaere verhuizen.

En daar is het gevaar. Onze situatie zal vervallen tot een gewoon statietje. De lijnen Cortemarck en Pitthem zouden bediend worden door spouterreins of koffiemolens; de treins Gent-Duinkerke zouden langs Rousselaere lopen, dus die zouden we missen en de sneltreinen langs de lijn Kortrijk-Brugge zouden hier voorbij vliegen. En welke is nu de oorsprong van dat gevaar? Het is niet moeilijk om vinden.

Lichterveldenaars peist hoe in 1885-86 de maatschappij van Buurtspoorwegen bij de gemeenteverheden hier aandrang om de tramlijn te leggen door Lichtervelde. En wat antwoordden onze verlicht bestierders van dien tijd?

Deze diepzinnige antwoord: "De jonge peerden zijn schuw van trams, en wij willen er geen." 't Was zelfs de moeite niet wierd het ontwerp van tram voor de gemeenteraad te brengen en Rousselaere nam met de handen op 't geen Lichtervelde met de voeten wegschopte.

En sedert ... is er veel water naar de zee gelooopen; onze markt die dan 1200 fr. verpacht wierd, verviel gestadig tot beneden de 100 fr., het gras is er weelderig en ongedeed uit den grond beginnen schieten, Swevezele richtte zelf eene markt op, Ardoye kwam in bloei en Rousselaere plukte de overige vruchten.

Intusschen konden ... de jonge peerden in vrede over het doode Lichtervelde wandelen, terwijl te Rousselaere 10 verschillende stoomlijnen de jonge peerden op de vlucht zullen drijven, maar den rijkdom in de stad aanbrengen.

Nu staan wij voor het angstvol vraagstuk, wat zal er van Lichtervelde geworden?

Gevolg trekking. - Hadde Lichtervelde in 1885-86 den tram aanveerd, het was nu zekerlijk eene der bloeiendste gemeenten van West- Vlaanderen, met eene sterke markt, eene statie vol beweging, 't ware eene stad geworden. Rousselaere had zelf nu nog geenen tram gehad en kon dus geen aanspraak maken het middenpunt van verkeer te zijn, hetgeen 't nu al is en nog meer dreigt te worden. Lichtervelde had integendeel het eenige belangrijke middenpunt van al de correspondentien gebleven van 6 gewesten er provincie.

Nu komt er wel spraak van een nieuw ontwerp van tram naar Swevezele. Heel goed als hij er komt, maar wanneer? En wat kan het nog baten, voor Lichtervelde te redden? Hier komt het spreekwoord te pas "Het is te laat den put gevuld wanneer het kalf verdronken is."

In 1913 duikt er plots een ander plan op met een tracé naar het Noorden, maar waarin ook de verbinding Lichtervelde - Zwevezele voorzien is. Op 25 september van dat jaar schrijft het gemeentebestuur van Lichtervelde aan deze van Zwevezele, Wingene, Beernem, Oedelem en Maldegem een brief²³.

Mijnheren, wij zijn voornemens een ontwerp van tramlijn voor te stellen uitgaande van Lichtervelde (statie) langs Swevezele, Wyngene, Beernem en Oedelem naar Maldegem (statie). Wij hebben de eer U te verzoeken ons wel te willen laten weten of gij dat ontwerp zoudt bijtreden en of wij daartoe op Uwe medewerking mogen rekenen.

In afwachting van een spoedig antwoord, buigen wij U mijnheeren, onze volkomen achting, ..."

Op 26 september antwoordt Zwevezele reeds²⁴:

"Mijnheeren,

Als gevolg van uw geëerd schrijven van 25 september II. hebben wij d' eer U te laten kennen dat wij het ontwerp betreffende de tramlijn Lichtervelde (statie) langs Swevezele, Wyngene, Beernem, Oedelem naar Maldegem statie bijtreden alsmede dat gij ook moogt rekenen op onze medewerking, ..."

Het gemeentebestuur van Wingene antwoordt op 2 oktober 1913²⁵:

"Mijnheeren,

²³ GAL, buurtspoorwegen.

²⁴ GAL, buurtspoorwegen.

²⁵ GAL, buurtspoorwegen.

Wij hebben de eer U te laten weten dat wij kennis genomen hebben van uwen brief van 25 september ll. betreffende een ontwerp van tramlijn van Lichtervelde (statie) naar Maldegem (statie) en U te laten weten dat ingezien de gewichtigheid der zaak, wij uwen voorstel zullen onderwerpen aan het advies van den gemeenteraad, in zijne eerstkomende vergadering, ..."

Op 3 december kwam er een antwoord uit Maldegem²⁶:

"Wij hebben de eer U te laten kennen dat onze gemeenteraad in zitting van 25 november II., zich voor het ontwerp eener tramlijn Lichtervelde, Swevezele, Wyngene, Beernem, Oedelem, Maldegem geneigd verklaard heeft, maar alvorens eene verdere beslissing te nemen, verlangt hij zoo haast mogelijk de eraan verbundene voorwaarden bekend gemaakt worden, ..."

Op 23 december 1913 kwam er een schrijven van de Nationale maatschappij van buurtspoorwegen²⁷ (vertaald uit het Frans)

"Mijnheer de schepen,

Als antwoord op uw brief van 4 december hebben we de eer U te laten worden zes Vlaamse exemplaren van de te nemen gemeenteraadsbesluit inzake de eventuele financiering van een studie van een buurtspoorweg Lichtervelde-Maldegem."

De schepen in kwestie was Jules Storme.

Op de gemeenteraad van 18 juni werd de officiële aanvraag van de buurtspoorweg Lichtervelde-Maldegem beslist. Op die gemeenteraad waren aanwezig²⁸:

E. Vermeersch-Dochy (burgemeester), Jules Storme (schepen), Alois Missine (schepen), Charles Decock, Alfons Vandenberghe, Achiel Depuydt, Henri Lannoy, Emeri Maenhout, René Deceuninck, Alberic Delafontaine.

Een kopie van die officiële aanvraag ziet U op de volgende pagina. Hieronder een kaart met het traject van de lijn. Op 22 juli 1914 kwam er nog een schrijven uit Oedelem met de vraag het tracé te wijzigen via Oedelem-dorp en op 23 juli kwam er uit Maldegem het voorstel het tracé in de volgende zin te veranderen Maldegem - Cleyt - Knesselaere - Sint-Joris - Beernem - Wingene - Zwevezele - Lichtervelde. Er was dus zeker nog wat onenigheid over het te volgen traject. In augustus 1914 echter werd België betrokken in de Eerste Wereldoorlog en mocht Lichtervelde zijn plannen voor een tramverbinding met Maldegem vergeten. We hebben geen sporen van interesse meer teruggevonden na de oorlog.

²⁶ GAL, buurtspoorwegen.

²⁷ GAL, buurtspoorwegen.

²⁸ GAL, gemeenteraadsverslagen.

KONINKRIJK BELGIE



Voorgescreven vorm van beraadslaging te volgen door de gemeenten
om de Nationale Maatschappij van buurtspoorwegen te verzoeken
eenen buurtspoorweg te bestudeeren.

Uittreksel uit het register der beraadslagingen

van den gemeenteraad van LICHTERVELDE

Zitting van 18 Juni 1914.

De gemeenteraad van LICHTERVELDE

Gesien de wet van 24 Juni 1885, betreffende de oprichting eener Nationale
Maatschappij voor het leggen en exploiteeren van buurtspoorwegen ;
Overwegende dat een buurtspoorweg van Lichterwilde - Haldeghem
voor lange goede
diensten zou bewijzen aan de plaatsen welke hij doorloopt en voordeelig zou
kunnen geëxploiteerd worden, zoals blijkt uit de inlichtingen geleverd in
achterstaande tabel ;

BESLUIT :

1° De bovengemelde Nationale Maatschappij te verzoeken om zoo spoedig
mogelijk eenen buurtspoorweg van Lichterwilde - Haldeghem

te bestudeeren ;

2° De Bestendige Deputatie en de Regeering te verzoeken om in te
schrijven voor een gedeelte van het kapitaal benoodigd voor het leggen en het
in gebruik stellen des buurtspoorwegs ;

3° Een gedeelte te dragen van deselfde lasten, billijk verdeelt onder de
andere belanghebbende gemeenten ;

4° Aan de Nationale Maatschappij het aandeel uit te keeren dat zij moet
dragen in de studiekosten, door die Maatschappij betaald, in geval de
spoorweg niet gelegd wordt, zooals het sal bepaald worden door den
bestuurraad van gemelde Maatschappij.

Gedaan in sitting, datum als hierboven.

Op bevel :

De Gemeentesecretaris,
(Gede) X. Baert.

De Burgemeester,
(Gede) E. Vermeulen. Dorsly.

Voor gelijkvormig afschrift :

Het College van Burgemeester en Schepenen,

Op bevel :

De Secretaris,
(Gede) X. Baert.

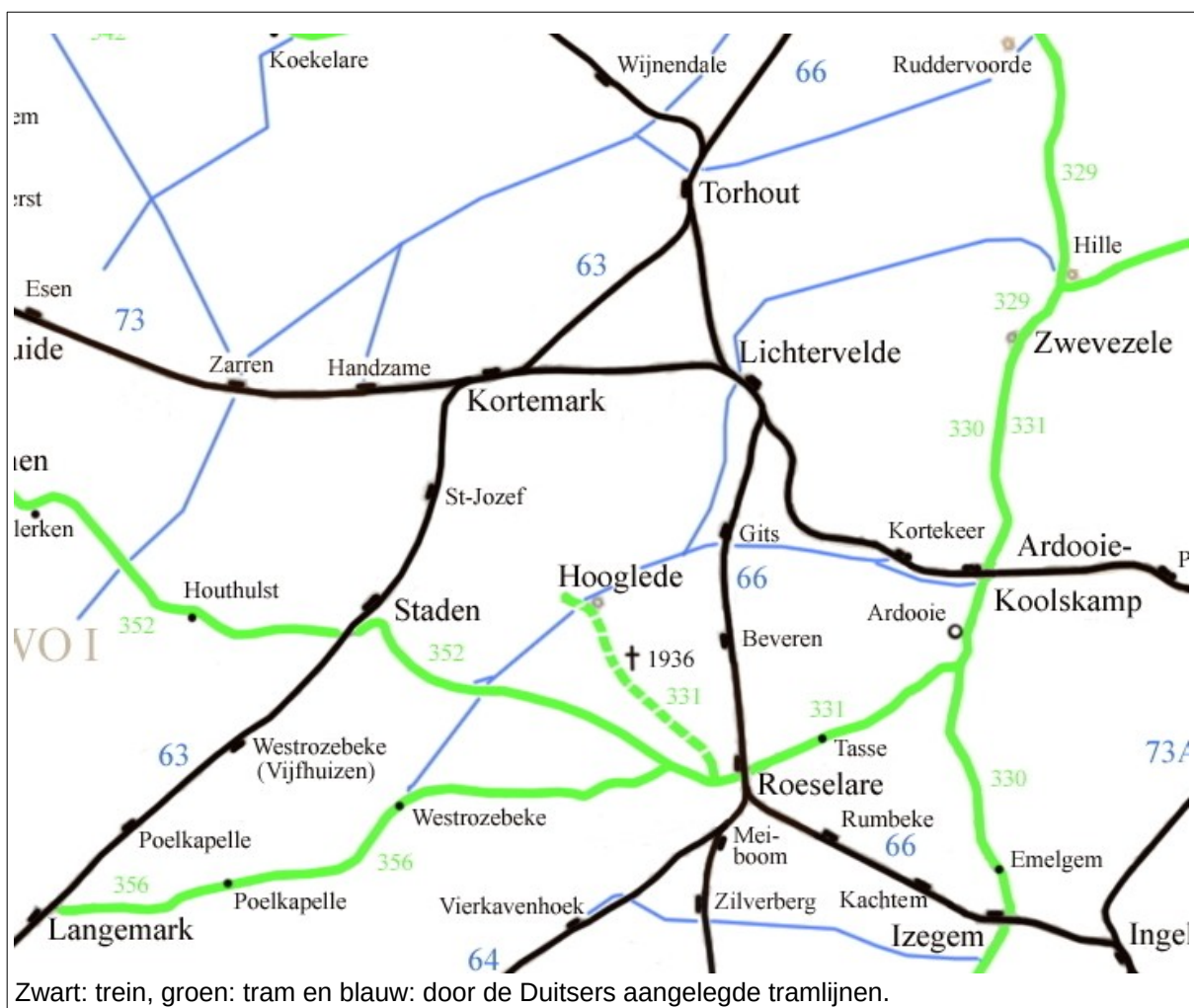


Tijdens de eerste wereldoorlog kreeg Lichtervelde dan toch een tramlijn, zij het helemaal niet in die omstandigheden zoals het gewild had. Gedurende de oorlog legden de Duitsers op talrijke plaatsen in West-Vlaanderen tramlijnen aan met militaire doeleinden. Ook in Lichtervelde was dit het geval.



Over het station, in de Kortemarkstraat, vertrok een militaire tramlijn naar de Kruiskalsijde. Tussen het station en de kruiskalsijde bevonden zich verschillende overlaadplaatsen voor vervoer tussen tram en trein. Hier lagen dan ook verschillende tram- en treinsporen. Voorbij de kruiskalsijde splitste deze lijn zich. Een vertakking liep naar Hooglede, via het land van Belofte en de Gitsberg. Van Hooglede liep deze lijn over Sleihage naar Westrozebeke waar ze in verbinding kwam met de lijn Westrozebeke - Roeselare. De andere vertakking liep naar Hooglede-Sint-Jozef via de Collegehoek (waar zich een vertakking bevond naar de Langenhoek), driewegen, Lokkedijze. Op Sint-Jozef gaf ze aansluiting op een lijn die kwam van Hooglede-centrum naar Handzame. Een andere lijn die door Lichtervelde passeerde, vertrok in Ruddervoorde-Munkendreef aan de tramlijn Brugge-Zwevezele liep daarna via Zwevezele-De Rik en Lichtervelde-Turfhouwe naar Torhout-De Sneppe waar ze stopte aan de spoorlijn Lichtervelde-Torhout. Mogelijks waren er plannen om deze lijn door te trekken naar Lichtervelde-Station. Al deze lijnen werden in de loop van 1917 gelegd²⁹.

²⁹ D. Devolder. Geschiedkundig overzicht van het openbaar vervoer in de provincie West-Vlaanderen.



Zwart: trein, groen: tram en blauw: door de Duitsers aangelegde tramlijnen.

Na de oorlog probeerde de gemeenteraad van Lichtervelde deze lijnen open te krijgen voor personenvervoer. Ze rekenden hiervoor op de medewerking van Gits en Hooglede. Deze gemeenten toonden echter om verschillende redenen geen interesse voor het openstellen van deze lijnen. Op 25 april 1919 schreef het gemeentebestuur van Lichtervelde³⁰.

“Mijnheeren,

Vroeger werd herhaaldelijk doch vruchteloos getracht eene verbinding met tram tusschen onze gemeente te bekomen Zoude gij niet goedvinden van de bestaande lijn door de Duitsers aangelegd, gebruik te maken om een nieuwe poging in dien zin te doen? Zoo gij zulks bijtreedt, zou ons dunkens zoo haast mogelijk eene gezamenlijke vraag moeten gedaan worden bij de Provinciale Kommissie van Herinzameling van den Oorlogsbuit, om die lijn te mogen overnemen. Gelief ons den spoedig uwe meening daarover te laten kennen ...”

Op 9 mei kwam het antwoord uit Hooglede³¹:

³⁰ GAL, buurtspoorwegen.

"Mijne Heeren,

In antwoord op uw geschiedschrijving van 25 april ll. berichten wij U dat de gemeenteraad alhier zitting van gisteren besloot Uw voorstel niet bij te treden. Immers, sinds jaren wendt ons bestuur pogingen aan bij het beheer der buurtspoorwegen om de verlenging tot Cortemarck te bekomen, hetgeen ontegensprekelijk voor onze gemeente groote voordelen opleveren zou. "Die teveel vraagt, bekommt gewoonlijk niets" daarom oordelen wij het voorzigt geene nieuwe lijn aan te vragen. Aanveerd, Mijne Heeren, met onze welgemeende dank, de uitdrukking onzer beste gevoelens, ..."

Op 10 mei antwoordde Gits:³²:

"Mijnheer de Burgemeester, In antwoord op uw geëerd schrijven van 25-4-1919 heb ik de eer U te laten weten dat indien deze tramlijn maar tot Lichtervelde statie gaan de opbrengst voor de gemeente heel klein en de kosten uitnemende groot zijn zouden. Daarbij nog indien de tramlijn niet door het dorp loopt, vind ik er geen belang bij dat die lijn liggen blijven, Met hoogachting, ..."

De tramsporen werden opgebroken in 1919-22 en hiermee kwam definitief een einde aan de pogingen om een tram te krijgen in Lichtervelde. Trouwens de glorieperiode van de tram was toen reeds voorbij en we zien dat er in de tussenoorlogse periode al een aantal lijnen opgedoekt werden. We zien dus dat er in Lichtervelde herhaaldelijk pogingen geweest zijn om een tramlijn te bekomen. Verschillende tracés werden voorgesteld maar steeds liepen de voorstellen om uiteenlopende redenen op niets uit. Ironisch dat de geboorteplaats van de uitvinder van de elektrische tram (Karel Vandepoele) zelf nooit een echte tram binnen haar grenzen heeft gekend.

³¹ GAL, buurtspoorwegen.

³² GAL, buurtspoorwegen.

Bibliografie

Publicaties

- DEVOLDER Daniël, Geschiedkundig Overzicht van het openbaar vervoer in de provincie West-Vlaanderen vanaf 4 augustus 1914 tot 1918, Brugge, 1981.
- DEVOLDER Daniël, Geschiedkundig Overzicht van het openbaar vervoer vanaf 1914 tot 1939 in de streek van Diksmuide + Ieper + Poperinge + Roeselare + Tielt, 1982.
- DEVOLDER Daniël, Geschiedkundig Overzicht van het openbaar vervoer vanaf 1847 tot 1914 in de streek van Roeselare, Izegem en Tielt, Brugge, 1980.
- VANDEPOELE Marnick, Lichtervelde - Het Station, Oostakker, 1984.
- WAEYAERT Frans, Sporend door Noordwest-Vlaanderen, Brugge, 1988.

Archiefmateriaal

Gemeentelijk Archief Lichtervelde

Zolder

- Fonds openbaar vervoer, buurtspoorwegen (1.812.3)

Secretariaat

- Gemeenteraadsverslagen 1857 – 1885
 1885 – 1911
 1911 – 1929
- Verslagen Schepencollege 1877 – 1926
- Haeghebaert Luc, persoonlijke collectie kiespamfletten.

Periodieken

- De Veldbloem - Nieuws- en aankondigingsblad voor Lichtervelde.