

Het Lichterveldse station heeft dit jaar de respectabele leeftijd van 150 jaar bereikt, is nog steeds functioneel en wordt dagelijks druk gebruikt. De hele lijn 66 (Brugge-Kortrijk) werd immers in 1847 aangelegd, zodat de 150ste verjaring de aanleiding was voor feestelijkheden in het weekeinde van 20 en 21 september.

Tevens werd het boek "De Droogenbroodroute" gepubliceerd waarin de geschiedenis van lijn 66 uitgebreid geschetst wordt. De bijdrage over Lichtervelde in dit boek moest qua omvang uiteraard in verhouding zijn tot de artikels over de andere stations op de lijn. Het opgespoorde materiaal was echter zo omvangrijk dat er voldoende stof was voor een uitgebreide studie over alles wat te maken heeft met "den yzeren weg" in Lichtervelde. Luc Haeghebaert, auteur van de bijdrage over Lichtervelde in "De Droogenbroodroute", doet voor ons één en ander "in extenso" uit de doeken.

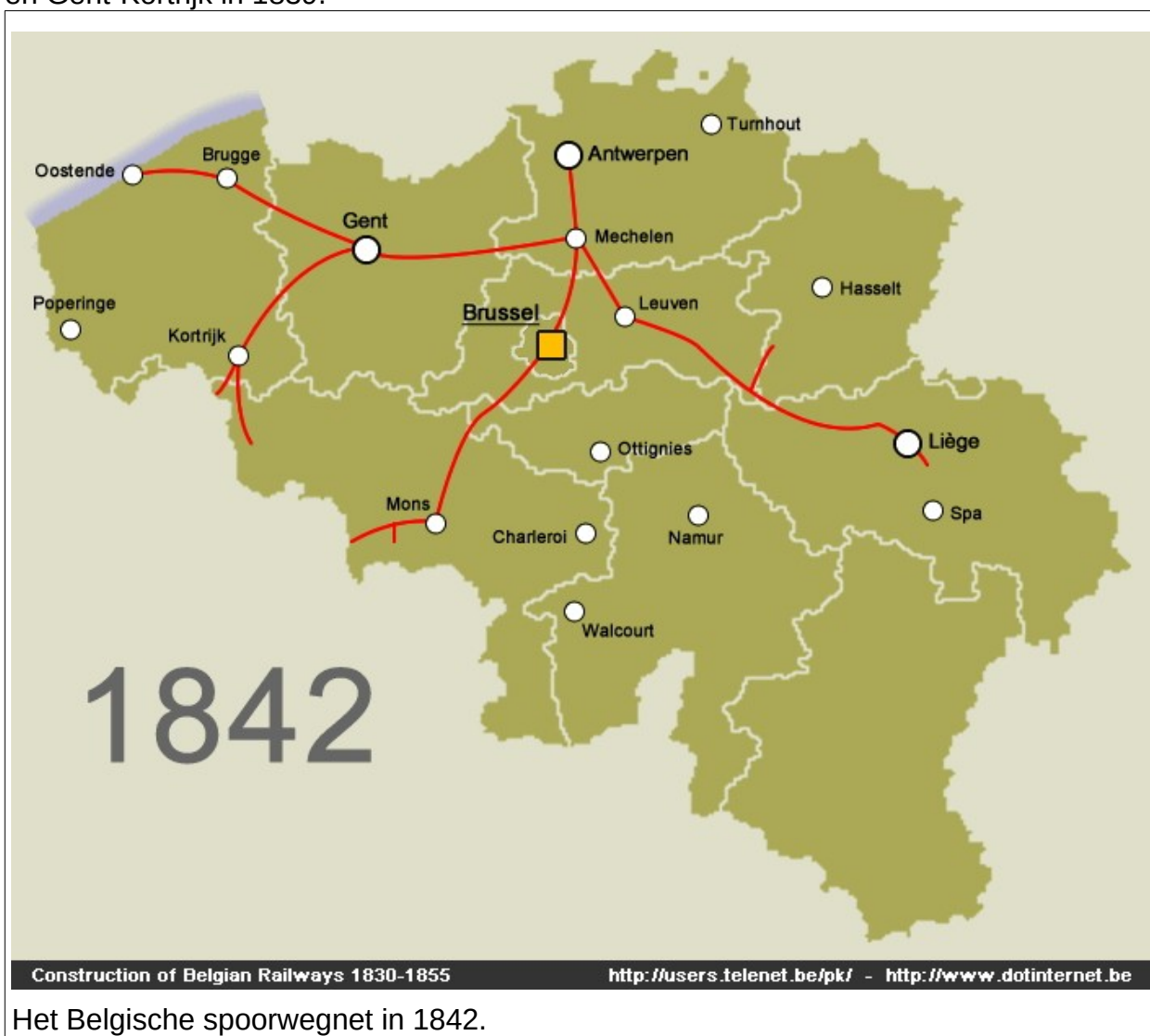
NB Voor de spoorfanaten en stoomnostalgici onder onze lezers: "De Droogenbroodroute" is nog te verkrijgen op het secretariaat van de kring.

Heemkundige kring Karel Van de Poelje

Het station van Lichtervelde anderhalve eeuw oud (1847-1997)

Luc Haeghebaert

De eerste spoorlijn in ons land werd aangelegd in 1835 en liep van Brussel naar Mechelen. België was daarmee één van de pioniers op spoorweggebied in West-Europa. Algauw volgden nog een aantal andere verbindingen: Gent-Brugge-Oostende in 1838 en Gent-Kortrijk in 1839.



Het Belgische spoorweganet in 1842.

De eerste spoorwegen werden door de Staat aangelegd, maar vanaf 1845 werden er concessies verleend aan privé-maatschappijen.

1 Inleiding: aanleg van de lijn Brugge-Kortrijk

Er was al snel sprake van een spoorlijn van Brugge naar Kortrijk maar er werd nogal

wat afgediscussieerd vooraleer het definitieve tracé er kwam. Zo was er eerst sprake van een spoorlijn van Brugge naar Kortrijk over Tielt. Uiteindelijk werd er, vooral onder druk van Torhout, voor het huidige tracé gekozen. Zo kreeg de "*Société Anonyme des chemins de fer de la Flandre Occidentale*" op 21/05/1845 de concessie voor de aanleg van een spoorlijn van Brugge naar Kortrijk over Torhout, Lichtervelde, Roeselare en Ingelmunster. Er waren twee aftakkingen voorzien: één naar Diksmuide en één naar Tielt. Oorspronkelijk zouden deze vertakkingen vertrekken uit Torhout, maar uiteindelijk zouden Lichtervelde en Ingelmunster de twee stations worden van waaruit een zijtak zou vertrekken. Directeur van de nieuwe spoorwegmaatschappij was William Chantrell die voorheen bij de Staatsspoorwegen gewerkt had. Chantrell was een Belg van Britse afkomst en woonde in Brugge.

Het eerste stuk van de lijn werd geopend op 15/09/1846 toen het station van Torhout ingehuldigd werd. Het zou nog enkele maanden duren vooraleer het volgende stuk klaar was, want er volgde een uitzonderlijk strenge winter waardoor de werken ernstige vertraging opliepen. De spoorweg zorgde ook voor werkgelegenheid in die moeilijke tijden. Zo werkten er meer dan 400 mensen aan de aanleg van de lijn van Brugge naar Torhout.

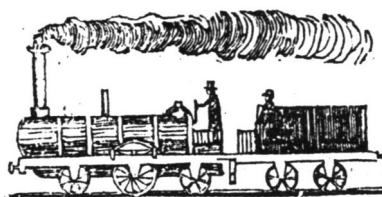
De eerste trein stoomde Lichtervelde binnen op 28/02/1847 toen de sectie Torhout - Lichtervelde geopend werd. Er reden toen 4 treinen per dag in beide richtingen tussen Brugge en Lichtervelde. De officiële feestelijke opening van het station werd echter uitgesteld tot ook het traject naar Roeselare klaar was. De eerste treinen op dit baanvak reden op 31/03/1847 en de feestelijke opening van het station gebeurde één week later, nl. op 6 april.

Op 1 mei reden de treinen reeds tot Izegem, en op 28 mei was Ingelmunster per spoor bereikbaar. Op 14 juli was de lijn volledig afgewerkt en kon men sporen tot in Kortrijk. De aanleg had weinig meer dan 2 jaar geduurd!

2 Burgemeester Michiel Surmont

Eén figuur heeft er ongetwijfeld toe bijgedragen dat de spoorweg ook Lichtervelde aan-deed, nl. Michiel Surmont¹. Hij was burgemeester van Lichtervelde van 1817 tot 1830

¹ Michiel Surmont: °Lichtervelde 27/09/1786 †Lichtervelde 02/12/1872; zie ook artikels



Y Z E R E N W E G E N

VAN WESTVLAENDEREN.

OPENING

der Middenstatie van Lichtervelde.

Het publiek wordt berigt dat te rekenen van den 28 February 1847 de dienst der convoijen vastgesteld is als volgt:

Van Brugge naer Lichtervelde.	Doortogt te Thourout.
5 u. 50 'smorgens.	6 u. 10 'smorgens.
8 u. " "	8 u. 40 " "
2 u. na middag.	2 u. 40 namiddag.
5 u. 50 's avonds.	6 u. 10 's avonds.
Van Lichtervelde naer Brugge.	Doortogt te Thourout.
6 u. 40 'smorgens	6 u. 50 'smorgens.
9 u. 50 " "	9 u. 40 " "
5 u. 50 namiddag	5 u. 40 namiddag.
6 u. 40 's avonds	6 u. 50 's avonds.

De convoijen zullen te Lophem en Zedelghem stilhouden.

Het vervoer der koopwaren is definiticelyk ingerigt.

Brugge, 25 February 1847.

DE DIRECTEUR GÉRANT,
W.-D. CHANTRELL.

De opening van de Lichterveldse "middenstatie" wordt in de pers aangekondigd.

en van 1843 tot 1872. Bovendien was hij ook provincieraadslid van 1823 tot 1836 en van 1848 tot 1866. Het was ongetwijfeld een man met veel aanzien. Toen koning Leopold I in 1853 naar Brugge kwam, was hij het die namens de West-Vlaamse burgemeesters het woord voerde.

Opmerkelijk is ook dat het traject, wellicht onder invloed van Surmont, in laatste instantie nog gewijzigd werd. In het verslag van de raad van bestuur van de gemeente Lichtervelde van 1846 lezen we:

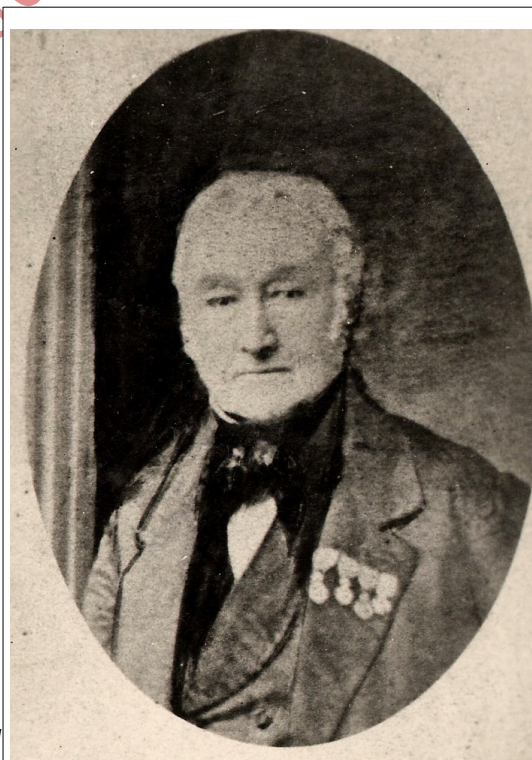
"Men bemerkt in dit laatste eene modificatie van aen het limiet van Thourout, loopende na het gehucht het Konijnhol alhier, in plaets van langst d'hofstede genoemd de Schuddebeurze, en van 't Hol voorts tot in d'eerst getrokken linie op den Gitsberg, welke modificatie voor ons dorp een onschattelijk voordeel en nut zal bijbrengen..."

De "Schuddebeurze" is te situeren nabij de gelijknamige weg in de omgeving van de Kruiskalsijde. Het station zou dus oorspronkelijk heel wat verder van de dorpskern gelegen hebben en voor het dorp dan ook veel minder interessant geweest zijn. Wie een kaart van Lichtervelde bekijkt, ziet inderdaad dat het spoorwegtraject in Lichtervelde niet rechtlijnig is. De spoorlijn buigt als het ware van haar oorspronkelijk gepland tracé af om het dorp aan te doen, en keert er dan weer naar terug. Surmont had nogal wat gronden in de omgeving waar het station moest komen. Hij deed vrij gemakkelijk afstand van die grond, zodat de onderhandelingen over het ombuigen van het tracé naar de dorpskern toe vlot verliepen.

Ook het stationsgebouw zou uiteindelijk opgetrokken worden op grond die hem vroeger toebehoord had.

In 1846 zat de gemeente zo slecht bij kas dat hij ook het bedrag van 1000 BEF. voor de inhuldigungsfeesten voorschoot. We lezen in het verslag van de gemeenteraad van 10/12/1846:

"art. 4 Aengezien er geene geldmiddelen bij de gemeentekas aanwezig zijn om de kosten van het feest af te dragen word door deze tegenwoordig door den Raed dankelyk aenveerd den offer aengeboden door den Heer Michiel Surmont Burgemeester om de benooidigde gelden, zonder kroysen te verschieten, geschat op een duyzend francs onder belofte van gemelde som te zullen restitueren gelyk bij het voorgaende artikel is bepaeld. Afschrift dezer zal aen den Heer Burgemeester Surmont voornoemd tot waerborg verleend worden".



Burgemeester Michiel Surmont

Surmont kreeg hier wel enige gunsten voor terug. Zo bijvoorbeeld werd zijn zoon Eduard de eerste stationschef van Lichtervelde.

verschenen in het eerste en het derde jaarboek van de heemkundige kring.

Hij ijverde er ook voor dat Lichtervelde later de aftakking (in spoorwegjargon “*de bifurcatie*”) naar Veurne zou krijgen, wat dan weer later tot gevolg had dat de verbinding naar Tielt en Gent vanuit Lichtervelde² aangelegd werd.

Toen de stationswijk tot volle ontplooiing kwam, werd er in 1873 een straat aangelegd van zijn villa, in de volksmond “*Het Kasteeltje*” genaamd, naar het station. Deze straat werd, passend, de Surmontstraat genoemd.

3 De inhuldiging

In de toenmalige kranten, “*De Standaard van Vlaanderen*”, “*Het Torhoutsch Blad*”, “*Le Journal de Bruges*” en “*Le Nouvelliste de Flandre*” verschenen verschillende artikels i.v.m. het inhuldigingsfeest van het nieuwe station.



Herinneringsmedaille geslagen bij de inhuldiging (archief Heemkundige Kring - fotografie E. Delameillieure).

Hierbij valt te noteren dat W. Chantrell zelf ook een krant financierde: “*l’Impartial de Bruges*” geheten. Ook daarin zullen ongetwijfeld artikels verschenen zijn, maar jammer genoeg zijn de nummers van die periode niet bewaard.

Vanaf het najaar van 1846 vinden we regelmatig artikels terug in diverse kranten. We hebben er hier een selectie uit gekozen.

We citeren eerst uit een septembernummer van 1846 van de “*Standaard*”, waarin we lezen dat er beslist werd om een medaille te slaan waarvan de opbrengst ten goede zou komen van de behoeftigen die zeer talrijk waren in de gemeente als gevolg van de

² Lichtervelde is nu trouwens, op Kortrijk en Brugge na, het enige station in West-Vlaanderen waar lijnen elkaar kruisen.

diepgaande crisis.

Den Bestuerraad van 't inhuldigungsfeest der centrale statie van de West Vlaendersche spoorbanen, gevestigd te Lichtervelde onder het voorzitterschap van den heer burgemeester der gemeente, heeft eenen lofwaardigen middel bewerkstelligd om het aendenken aan de belangrijke inhuldiging te vereeuwigen en tevens de talryke behoeftigen in het hert van ons zoo bitter geteisterde Vlaenderen behulpzaam te wezen. Die commissie heeft namelyk een groot getal gedenkmedaljen doen slaen tot herinnering van 't inhuldigungsfeest waervan zy bronzen exemplaren laet geworden aen de penning liefhebbers en menschen vrienden, met verzoek van eene offerande ten behoeve der beschaemde gebreklykenden der gemeente Lichtervelde, ten eynde hun

ysselyk lyden eenigzins te verzachten. Dezen maetregel, die andermael bewyst hoe vernuftig de liefdadigheyt is, verdient gewis veel byval te vinden. Mogt de commissie hare poogingen met goed gevolg zien bekroonen, de behoeftigen van Lichtervelde zouden gedurende den aenstaenden winter eene heylzame hulpe toegereykt worden. Iets dat zulks eenigzins waerborgt, dit is dat den beoogden penning, die de groote van een vyffrankstuk heeft, zeer wel gegraveerd is; den voornamen kant stelt eenen stoomsleeper met zynen tender voor, terwyl op de keerzyde de opgaef der inhuldiging prykt. Al de liefhebbers zullen er mede hunne verzameling willen verryken.

Op 15 november schreef het "*Torhoutsch Blad*":

De werken aen den yzeren weg worden met vlyt voortgezet; een groot aantal werklieden wordt gebezigd. By den nacht wordt de aarde van den berg langs den yzeren weg vervoerd; het is aen de aenwezigheid van vette aerde op de rails, door de vervoering veroorzaakt, dat de

moeijelyke voortgang van het convooi des morgens moet toegeschreven worden. Het materieel van eene uitmuntende hoedanigheyt zynde, voldoet, zoo wel als de bedienden, de begeerte der reizigers; ook ontvangen zy er dikwyls betuigingen van.

Op 29/11/1846 bericht dezelfde krant:

Men schryft uit Lichtervelde:

De regering van Lichtervelde, begint middelen in te spannen voor de plegtige inhuldiging in hare gemeente, der middenstatie van den ijzeren weg van West-Vlaenderen.

Indien men zich mag vertrouwen op den vuerigen iever die de overheden bezielde, men verwacht zich aen eene statige en luisterlyke feest die teenemaal beantwoorden aen de uitstekende voordeelen die de gemeente noodzaekelyk zal trekken

uit de inrichting der kruisstatie.

Men zegt dat by den heer Burgemeester Chevalier Surmont is vervoegd de heer Vandewalle tot het opstellen eener programma. Laten wij verhoopen dat het puik der omliggende steden en gemeenten zich zal tot de feest vereering naer Lichtervelde begeven en dat elken burger zal wedyveren om het zijne by te zetten ten einde met pracht en luister aen de heeren concessionarissen van den yzeren weg, hulde en herkenenis te betoonen.

Op 10 december wijdde ook "*Le Nouvelliste de Flandre*" een artikel aan de spoorweg (vertaald uit het Frans):

Men schrijft uit Lichtervelde:

De vooruitgang die te merken is in de

werken van de spoorweg is frappant; iedere dag ziet men beter en beter dat de standplaats bestemd voor het centraal

station, gelukkig gekozen is. Men moet hiervoor de eer laten aan de talenten van Mr. Prisse, hoofd-ingenieur en van Mr. Stockman, onderingenieur. Men heeft

zopas de inschrijving voor het plechtig banket geopend dat plaats zal hebben tijdens de inhuldiging waarvan de datum binnenkort zal vastgesteld worden.

Een week later verscheen in dezelfde krant inderdaad een uitvoerige aankondiging en een programma van de inhuldigingsfeesten van het station. Dit artikel bevat nagenoeg dezelfde informatie als die uit de andere kranten.

We citeren tussendoor nog enkele brieven die we terugvonden in de correspondentie (nu berustend in het Rijksarchief te Brugge) van het gemeentebestuur.

Op 12 december, 2 dagen na de gemeenteraadsbeslissing schreef het gemeentebestuur al een brief aan de Directeur van de "Compagnie des Chemins de Fer de la Flandre Occidentale" met haar wensen.

Op 24 januari kwam het volgende antwoord³ van William Chantrell (vrij vertaald uit het Frans):

Mijne Heren,

Ik heb de eer U de ontvangst te bevestigen van Uw brief van 14 december l. waarin U mij informeert over de gemeenteraadszitting van de tiende van dezelfde maand betreffende de opening van het station van Lichtervelde, evenals over Uw wens om de armen van de gemeente te laten deelnemen in de feesten ter dier gelegenheid georganiseerd.

De beheerraad van onze maatschappij heeft mij welwillend de toestemming gegeven om tussen te komen voor een bedrag van 500 frank in de hulpgoederen die verdeeld zullen worden aan de behoeftigen.

³ De ondertoon van al de aangehaalde tijdsdocumenten (persartikels, correspondentiestukken e.d.m.) is er een van armoede, werkloosheid en hongerlonen. De jaren 1840-1850 waren economisch en sociaal een zeer slechte periode voor ons land in het algemeen en voor West-Vlaanderen in het bijzonder. De vlasnijverheid geraakt vanaf 1840 in crisis door het verlies van de Franse markt. Vanaf 1845 kwamen er ook nog diverse crisissen in de landbouw. De lange strenge winter van 1845 vernielde een groot deel van de tarweoogst, zodat de boeren ter compensatie meer aardappelen gingen planten. Twee derde van de bevolking van West- en Oost-Vlaanderen leefde toen (letterlijk) van de aardappel. Toen kwam de aardappelplaag -voordien nog onbekend- in enkele weken tijds de aardappelvelden vernielen. In West-Vlaanderen ging in 1845 de aardappeloogst voor 92.4% verloren. Het jaar daarop werd de rogge door "brand" aangetast, zodat de opbrengst tot één derde terugviel. De ziekte tastte ook andere graansoorten aan en halveerde de opbrengst. Hongersnood, tyfus en cholera waren het gevolg. De sterftcijfers liegen er niet om: in 1847 waren er in België ca. 22.000 sterfgevallen méér dan het normale jaargemiddelde. West-Vlaanderen alleen verloor meer dan 17.000 inwoners tussen 1846 en 1848. Het aantal ingeschreven behoeftigen in het land was van 400.000 in 1840 gestegen tot 900.000 in 1850. In West-Vlaanderen was één derde van de bevolking behoeftig. Geen wonder dus dat de spoorwegwerken als een zegen werden beschouwd, want werk betekende inkomsten en dus eten. Geen wonder ook dat de liberaal denkende ondernemers geen hoge lonen uitbetaalden: er was overaanbod van arbeidskrachten. De lijn Brugge-Kortrijk, die vanaf het begin "De Droogbroodroute" gedoopt werd, had haar bijnaam niet gestolen (Nvdr).

Anderzijds, Mijne Heren, moet ik doen opmerken dat de administratie er zich niet toe verbonden heeft om het baanvak Torhout-Lichtervelde in de loop van de huidige maand januari te openen zoals blijkt uit de aanplakbrief waarvan U mij enkele exemplaren toegestuurd hebt.

U zult gemakkelijk verstaan, Mijne Heren, dat de Administratie al het mogelijke in het werk stelt om de opening te versnellen, gevolgd door nieuwe baanvakken, maar terzelfdertijd is zij machteloos tegen de gevallen van heirkracht, zoals de strenge vorst, die de laatste tijd de werken ernstig vertraagd hebben.

In "Le Journal de Bruges" van 22/12/1846 verscheen een artikel dat de feesten aankondigde en waarin de Compagnie geloofd wordt omwille van de snelheid waarmee ze de werken uitvoerde, wat de arme bevolking ten goede kwam. De staat kreeg een veeg uit de pan omdat ze dit niet doet (vertaald uit het Frans).

De gemeenteraad van Lichtervelde heeft zopas het programma gepubliceerd van de feesten die zullen plaats hebben naar aanleiding van de inhuldiging van de spoorweg. Niets zal ontbreken op deze plechtigheid met alle mogelijke luister. Dit is zo omdat het gemeentebestuur en de inwoners het enorme voordeel inzien dat Lichtervelde zal te beurt vallen door de vestiging van een kruisstation. Een toekomst van welvaart en rijkdom opent zich voor deze interessante plaats. Zij begrijpt het en voegt er zich naar, wat maar vanzelfsprekend is. Maar indien Lichtervelde zich gelukkig en erkentelijk moet tonen als gevolg van de weldaad die de nieuwe spoorweg haar zal brengen, dan zal ook geheel het gedeelte van de provincie dat de spoorweg zal doorklieven gelijkaardig zijn dank betuigen aan de menslievende geestesgesteldheid die de concessie-maatschappij aan de dag gelegd

heeft om met zoveel snelheid de werken uit te voeren. De talrijke werken die zijn toegewezen op alle punten, verzekeren het bestaan van vele arbeiders in een seizoen waar de werkloosheid de miserie nog vergroot. Indien de regering evenveel ijver zou aan de dag leggen om openbare werken uit te voeren, dan zou de winter zich niet zo ongunstig aankondigen. Maar in plaats van dit voorbeeld te volgen, heeft zij onder voorwendsel van de werken van de concessie-maatschappijen om op zich te laten wachten en ... om zich minder gehaast te voelen om haar eigen werken uit te voeren.

De concessie-maatschappij van de spoorweg van West-Vlaanderen heeft zich menselijker getoond dan de regering. Zij voert de werken uit met een snelheid die getuigt van het doorzettingsvermogen en van de menslievendheid van haar directeur.

Op 9 januari schreef dezelfde krant opnieuw een artikel met verwijzingen naar de armoede van die tijd (vertaald uit het Frans):

Men schrijft uit Lichtervelde:

Nu de dooi is aangebroken, die belette dat er grote vorderingen gemaakt werden aan de werken van de spoorweg, is er opnieuw volle bedrijvigheid ontstaan. Indien het weer gunstig blijft dan mogen we hopen

dat de inhuldiging zal plaats hebben in het begin van februari.

Iedereen, en wij op de eerste plaats, is het erover eens, dat in de huidige periode van grote armoede, deze werken welgekomen zijn om de grote nood waarin de

arbeidende klasse zich bevindt, enigszins te lenigen.

Toch is er één zaak die een pijnlijke indruk nalaat. Het is het geringe loon dat een toegewijd arbeider kan verdienen. Men kan het nauwelijks geloven, maar het volstaat niet eens om 2 roggebroden van 35 centiem het stuk te betalen. In ieder geval mag men ons niet misverstaan. Wij willen zeker de aannemers of hun aangestelden op geen enkele manier beledigen of verdachtmaken. Integendeel, we zijn ervan overtuigd dat dit euvel voorkomt uit de té scherpe concurrentie bij de aanbestedingen. De aangeboden prijzen zijn zo scherp dat de aannemer geen andere keus meer heeft dan -tegen wil en dank- te besparen op de loonkosten en bijna misbruik moet maken van de

nood waarin de arbeiders verkeren. Deze kwaal zou niet bestaan indien de openbare werken in regie uitgevoerd zouden worden. Een aantal praktische moeilijkheden zou natuurlijk uit de weg moeten geruimd worden, maar met de tussenkomst van de staat en met de keuze van rechtschape opzieners, lijkt het opzet niet zo moeilijk. Zo zou iedere gemeente haar werklozen kunnen tewerkstellen. De werkman zou een eerlijk loon kunnen verdienen en het volk zou de aannemers niet meer moeten verwijten dat zij de arbeider geen loon naar werken kunnen betalen. De administratie zou geen pijnlijke klachten meer moeten aanhoren en de staat zou zijn doel bereikt hebben: te voorzien in de zorg voor de armen.

Op 12 februari neemt de *“Journal de Bruges”* een artikel op van zijn Lichterveldse correspondent waarin deze het strenge winterweer betreurt dat voortgang aan de werken verhindert. Tegelijk laat hij opmerken dat de arbeiders nu dank zij een tussenkomst van de regering een eerlijk loon kunnen verdienen.

Lichtervelde 12 Februari 1847

Mijnheer de redacteur,

Het ziet er naar uit dat het inhuldigingsfeest nog verder zal moeten uitgesteld worden wegens het strenge winterweer. De enorme sneeuwval van de laatste dagen heeft de werken doen onderbreken en onze arbeiders werkloos gemaakt. Eigenlijk kan deze vertraging alleen maar goed uitkomen voor ons feest, want tegen dan zal het weer beter zijn zodat er des te meer vreemdelingen zullen kunnen aanwezig zijn. Het plaatselijk bestuur heeft trouwens in die zin een schrijven aan de heren concessiehouders gericht. Het

feest was voorlopig gepland op de 25e dezer, maar deze datum zal waarschijnlijk niet kunnen gehaald worden. Maar, op welke datum het feest ook zal doorgaan, het zal gevierd worden met al de luister die de gemeente kan opbrengen.

Graag wil ik U nog het volgende mededelen. Twee à drie weken terug heeft een blad uit Uw stad het nodig geacht van commentaar te leveren op een artikel over Lichtervelde. Weet dan dat de regering, in samenspraak met de concessieaanschappij en spijs alle bedenkingen en kritieken, zopas een loonsverhoging aan de arbeiders heeft toegekend, zodat deze laatste nu een eerlijk loon ontvangt.

Op 12 februari moet het gemeentebestuur een aanvraag ingediend hebben om de feesten uit te stellen omwille van de grote armoede. W. Chantrell antwoordde op 17 februari namens de Compagnie het volgende (vrij vertaald uit het Frans):

Mijne Heren,

De twaalfde dezer hebt U een vraag ingediend om de inhuldiging van het station van Lichtervelde voor enige tijd uit te stellen.

Deze vraag is gebaseerd op het onbetamelijke van een publiek feest op een moment dat de arme klassen overmand zijn door grote miserie.

Met alle begrip voor de gerechtvaardigheid van Uw bezwaren betreffende deze zaak, moet ik U informeren dat de opening van de nieuwe sectie plaats zal hebben op de 21ste of de 28ste dezer. Ernstige motieven verhinderen ons deze opening uit te stellen zodat ik U voorstel, Mijne Heren, om het feest dat U wilt organiseren, enkele weken te verplaatsen. Tegen dan zal het station volledig opgehoogd zijn, wat de omstandigheden veel gunstiger maakt om het inhuldigingsfeest te laten doorgaan.

De administratie betreurt, Mijne Heren, dat het onmogelijk is om de exploitatie van de nieuwe sectie uit te stellen, maar gaat er mee akkoord om het inhuldigingsfeest op een later tijdstip te laten plaatsvinden ...

In het "Torhoutsch Blad" van 24/01/1847 verscheen volgende tekst:

De inhuldiging van de middenstatie van den yzerenweg van West-Vlaenderen, te Lichtervelde, zal waarschijnlijk deze maend geen plaats hebben: de aardewerken door de vorst en de sneeuw vertraegd zynde. Het publiek verlangt het feest by te wonen, en oud en jong rekent

aldaer tegenwoordig te zyn. Wonder zal het zyn wanneer het feest ingevolge het programma zal uitgevoerd worden. Gilden die bestaen en niet bestaen, zullen van de cortège deel maken. Maer jammer is het, dat de aloude Lichterveldsche Gilde van den Beer er uitgesloten is.

Op 27 februari schreef "Le journal de Bruges":

Het inhuldigingsfeest van het spoorwegstation van Lichtervelde is met enkele weken uitgesteld geworden. Met M. Chantrell werd afgesproken de definitieve datum op derde Paasdag te stellen, zijnde dinsdag 6 april eerstkomende.

ons inderdaad in de lente belanden en bijgevolg in de mooie dagen. Het zijn verschillende overwegingen die ons deze maatregel tot gevolg gehad hebben. Tegen dan zal het station opgeruimd zijn, en er bij een eerste oogopslag veel mooier uitzien om aldus de vreemdelingen te charmeren die we in grote getalen verwachten en voor wie wij het mooiste onthaal reserveren.

Wij denken dat de keuze van die dag gelukkig is, en dat de vertraging gunstig zal zijn voor het feest. Deze vertraging doet

De werken schoten goed op, want op 28 maart kan "Het Torhoutsch Blad" het volgende aankondigen:

De ijzeren baen naer Rousselare is gansch opgedaen, en gaet in de eerste dagen aen de verbruiking overgeleverd worden.

De benamingen van de kantoorbedienden zijn gedaen, dus dat maer de toestemming van het staetsbestuur meer verwacht wordt om den dienst te beginnen.

Reeds zijn deze week verschillige byzondere treinen naer Rousselare gereden; de weg biedt de reizigers de grootste veiligheid aen.

De heer Directeur Chantrell heeft onder de werkliden ten tytel van gratificatie, uit eigene middelen, 1200 fr. uitgedeeld; dit zijn aalmoesen van bedied.

Hoe zag het programma van dit feest er nu juist uit? We beschikken over een aantal

persartikels die ons daar uitsluitel over geven.

De “*Standaard van Vlaanderen*” kondigt reeds op 22/12/1846 het programma van het feest aan :

Men schryft uit Lichtervelde:

De programma van het feest der inhuldiging van de middenstatie der yzere wegen van West-Vlaenderen te Lichtervelde, is reeds volslagen, zy zal onmiddelyk worden verzonden als den dag daer voor bestemd, zal gekend zijn.

Ziet hier een uyttreksel dier programma:

1. het feest sal 's avonds en des morgens om zeven uren aen gekondigd worden, door echt geluyd der klokken, het slaen der trommels en het losbranden van het kanon.

2. De onderscheydene genootschappen der gemeente zullen den dag van het feest des morgens om negen uren byeenkomen, in de gewoonde vergader zalen.

3. De vremde muzykgenootschappen, die tot verheffing van het feest zullen willen beantwoorden aen de hunne gedaene uyt noodiging, zullen op hunne aenkomst, door de daer toe aengestelde heeren, commissarissen, ontvangen worden, en tot de voor hen bestemde plaetsen worden vergezeld.

4. Daer zal aen elk vreemd genootschap een zilver eerteeken ten geschenke gegeven worden, in geheugenis der inhuldiging.

5. Om tien uren zullen de trommels en het kanon, het in rang stellen aenkondigen van den stoet op de Markt-plaets, om zich naer de Statie te begeven.

Den stoet zal samengesteld zyn in het volgende orde:

- a. eenen trompetter te peerde
- b. een detachement Kalmoucks te peerde
- c. de maetschappy der wapenbroeders van het keyzerryk
- d. de gilde van Sint-Sebastiaen

- e. het muzykgenootschap van Lichtervelde
- f. de muzykgenootschappen en choorzangers der vremde steden en gemeenten
- g. de gilde der Vinkeniers
- h. de gilde der hanekampers
- i. de gilde van den kleynen stalenboog
- j. de heeren inteekenaers voor het banket
- k. de heeren geestelyken
- l. de gemeente raed

Den stoet zal gesloten worden door een detachement kosakken van den Don, door de gendarmerie en door den commissaris en andere agenten van policie.

6. Het aenkomen van het eer-convooy zal door het geluyd der klokken, het slaen der trommels, het losbranden van het kanon, het vreugdegeroep van Lichterveldes volk weergalmende, begroet worden.

7. Den borgemeester zal de heeren concessionarissen der yzere wegen en de hooge ambtenaren verwelkomen. Den wyn van eer zal hun aangeboden worden.

Den heer pastoor zal gebeden worden om den zegen van God te vragen over de statie.

8. Na deze geestelyke plegtigheyd, zullen de heeren concessionarissen, de hooge ambtenaren, de gemeenteraad en verdere notabelen, in eene daer toe verveerdigde tent het proces-verbael teekenen van inhuldiging.

9. De muzyken zullen zich beurtelings en by tusschenpozen laten hooren.

10. De stoet zal vervolgens terugkeeren tot de Markt-plaets, alwaer ten raedhuyze aen de heeren concessionarissen en hooge amptenaren een voortreffelijk banket zal aangeboden worden.

11. Ter zelve tyd zal op de Statie-Plaets

eene uytdeeling gedaen worden van levensbehoefden aen de armen.

12. Na het banket zal den stoet in de zelve orde als hier vooren, de heeren deelmakende van het eer convooy, uytgeleyd doen tot de Statie-Plaets, alwaer door de wapenbroeders van het keyzerryk zal verbeeld worden de ysselyke aftogt van Moskou door de fransche legers.

13. By het vertrekken van het eerconvooy zullen de klokken, de trommels en het geroep van het volk, de herkentenis der gemeente bewyzen.

14. By de terugkomst tot de Markt plaets zullen alle de huizen fraey verlicht zyn.

Het vroegste verslag vonden we in "*Le Journal de Bruges*" van 7 april, één dag na het feest (vertaald uit het Frans):

Inhuldiging van het centraal station van de spoorweg van West-Vlaanderen.

De dag van gisteren was voor Lichtervelde een gebeurtenis die in haar annalen zal gegrift blijven, want het was het vertrekpunt van een tijd van welvaart. Binnen enkele jaren zal de spoorweg Lichtervelde omgevormd hebben tot een belangrijke handelsstad. Het voorgevoel van deze welvaart, van deze rijke toekomst, straalde gisteren af van zijn gelukkige bevolking.

Om halféén 's middags verliet het erekonvooy dat de provinciale autoriteiten, de genodigden en een detachement van de compagnie jagers-verkenners moest vervoeren, het station van Brugge. Om 1 uur kwam het aan in Lichtervelde waar de gemeentelijke overheid de aankomenden feliciteerde. Vervolgens nam ridder Surmont, burgemeester van de gemeente, het woord en in een heldere uiteenzetting heeft hij de voordelen van de nieuwe verbinding voor Lichtervelde uitgelegd en de belangrijkheid die deze localiteit ging verwerven door kruispunt te worden van verschillende spoorweglijnen in onze provincie. Mijnheer de burgemeester kon niet spreken van de welvaart die de gemeente wachtte zonder de erkentelijke spreekbuis van de inwoners van

15. Het feest zal eyndigen met een schoon vuerwerk.

16. Daer zal een zeker aental metalen gedenkstukken geslagen worden, die zullen verkocht worden in behoeve van den armen.

17. De inwoners zullen verzocht worden om tot meerderen luyster van het feest hunne wooningen met alle mogelijke pracht te versieren. We vonden een drietal verslagen terug van de feestelijkheden die wij alle drie weergeven omdat ze toch wat afwijken van elkaar en niet alle drie dezelfde aspecten belichten.

Lichtervelde te zijn ten opzichte van de concessie maatschappij die voor haar dit gelukkig spoor geopend heeft en vooral tegenover M. Chantrell die deze gunstige periode bespoedigd heeft door de snelheid, de activiteit die hij aan de dag gelegd heeft.

Er is geen Vlaams feest zonder erewijn. Deze werd onmiddellijk aangeboden aan de uitgenodigden na de uiteenzetting van de burgemeester. Daarna nam de clerus plaats op een hoog podium, dat de vergadering domineerde, om het station te zegenen. Na deze religieuze plechtigheid, is het proces-verbaal van de inhuldiging getekend en werd de stoet gevormd. Het detachement van de jagers-verkenners, voorafgegaan door het muiekkorps van Brugge, opende de stoet. In deze stoet stapte een peleton van ruiters op, waarvan vooral de kostuums in onze herinnering zullen blijven. Door dit origineel kostuum hebben de ruiters de invloed geschilderd die de spoorwegen zullen hebben om in de toekomst te worden tot één en hetzelfde volk, allemaal leden van dezelfde menselijke familie. Wij applaudisseerden voor deze filosofische gedachte.

De vereniging van de vinkensport onderscheidde zich eveneens in de stoet door haar kostuums en door haar attributen,

vooral hun honderden geweren; gelukkig waren ze van hout, dit detail had anders enkele naïeve genodigden kunnen verontrusten.

Tegenover het Godshuis gekomen, scheidde de clerus zich af van de stoet, na uitvoerig bedankt te zijn voor haar medewerking namens de gemeentelijke administratie door M. Vande Walle. Een priester heeft zich begeven naar M. Chantrell en hem bedankt namens de clerus voor de weldaden die de spoorwegen zouden veroorzaken voor de gemeente. M. de directeur van de spoorwegen heeft met enthousiasme geantwoord en de stoet heeft zijn weg verder gezet naar de markt en naar het gemeentehuis waar het banket plaats greep.

Lichtervelde heeft niet gefaald tegenover de oude Vlaamse gewoonte van publieke versieringen; er waren bewonderenswaardig mooi bebloemde erepoorten, spandoeken en vlaggen, guirlandes en triomfbogen waarvan de goede smaak Napoleon zeker zou bevallen hebben. De opschriften, de chronogrammen waren overtalrijk en drukten bijna allemaal de uitdrukking van erkentelijkheid uit vanwege de inwoners tegenover de concessie maatschappij, haar directeur M. Chantrell, M. de ingenieur Prisse en M. Cubitt. Enkele vielen op door hun primitieve naïviteit.

Om halfvijf begon het festival; bijna al de muziekkorpsen van de omliggende gemeenten namen er aan deel. Iedere vereniging heeft een herinneringsmedaille ontvangen. Volksspelen werden georganiseerd op verschillende plaatsen en

Ook in de "*Standaard van Vlaanderen*" van 8 april verscheen een zeer uitgebreid verslag van de feestelijkheden. Opvallend is wel dat men in het "*Torhoutsch Blad*" spreekt van 300 000 feestvierders en in "*De Standaard*" van 30 000, een immens verschil toch (of heeft de zetduivel bij één van beide kranten toegeslagen?). Ons lijkt het cijfer van 300 000 toch vrij onrealistisch over te komen. Hieronder de weergave van dit artikel dat in andere teksten al dikwijls geciteerd is, maar dat we de lezer niet willen onthouden omwille van ons streven naar volledigheid.

Plechtige inhuldiging der Middenstatie van LICHTERVELDE.

diverse verenigingen gaven grootse voorstellingen in de straten.

De jagers-verkenner, wiens opdracht vredelievend was, hebben niets moeten doen om de orde te handhaven. Ze konden zonder zorgen aan het feest deelnemen.

Helaas kwam er ook een einde aan het feest. Omstreeks halftien 's avonds, besloten de genodigden om Lichtervelde te verlaten en om tien uur vertrok het ereconvooi terug naar Brugge.

Waren de genodigden tevreden over de prachtige organisatie van het feest te Lichtervelde, dan waren ook de inwoners van deze gemeente niet minder tevreden over de genodigden. Lichtervelde kreeg al een voorsmaakje van de baten die het zou hebben van haar station.

Om te besluiten moeten wij op onze beurt de compagnie van den spoorweg van West-Vlaanderen feliciteren voor de activiteit die zij ontplooid heeft. Wij moeten haar vooral bedanken dat ze deze activiteit voortgezet heeft tijdens een seizoen waar het haar belang was ze te onderbreken en om zich gedurende de slechtste dagen ontfermd te hebben over een groot aantal arbeiders die anders zonder loon gebleven zouden zijn. Maar dit mirakel van inzet en weldadigheid was gemakkelijk te volbrengen. Een maatschappij kan doen wat ze wil indien ze geleid wordt door een man als M. Chantrell. De uitdrukkingen van erkentelijkheid die hij gisteren ontvangen heeft, moeten hem aanmoedigen om zijn inspanningen verder te zetten.

Eergisteren heeft de plechtige inhuldiging van de middenstatie van Lichtervelde

plaats gehad, om twaalf uren en half des middags is het eereconvooy van de statie van Brugge met de byzonderheden en uytgenoodigde vertrokken. Menigvuldige nieuwsgierigen hadden zich ter statie begeben om het zelve te zien vertrekken.

Hier zullen wy eenen inwoner van Lichtervelde het verhael dezer feest laten doen, en alhoewel wij ons ter plaats bevonden, den brief van onzen briefwisselaar letterlyk onze lezers mede deelen.

"De inhuldiging van onze middenstatie heeft gansch onze verwachting overtroffen; reeds verscheyde dagen te vooren hebben alle inwooners gewedyverd om hunne huizen te versieren, zegebogen op te regten, en den dag voor de inhuldiging was reeds aen eene groote feest gelykende, meer dan twee duyzend menschen waren van de naburige gemeenten toegevloeyd om die groote bereydingen te bewonderen. De feest wierd van 's avonds te vooren aangekondigd door het luyden der klokken en het losbranden van het kanon: des morgens, dag der inhuldiging, wierden de zelve vreugdeteekenen gehoord en de gansche gemeente was aen het werk om de versieringen te voltrekken: om tien uren was alles bereyd, en aenstonds zag men met verbazing, van alle kanten het volk toevloeyen, zoodanig dat alle straten, alle huizen, alle herbergen letterlyk met nieuwsgierigen vervuld waren; met den middag begon de stoet zich op de markt te vormen, volgens het order in de programma te vooren aan al de genootschappen medegedeeld; de gilden waren van vooren, gevolgd van de verschillende muziekgenootschappen, de inteekenaren van het banket hadden hunne plaets agter de muzieken, en waren gevolgd van den heer pastoor, zyne onderpastoors, den heer principael van het kollegie te Kortrijk en andere geestelyken, den burgemeester met den gemeenteraad kwamen agter de geestelyken, en den stoet wierd gesloten met een detachement mameluks. Als nu den ganschen stoet de ruyme statieplaats was binnen getreden, een stroom van volk

omringde welhaest de statie, en men rekent het getal op niet min als dertig duyzend. Eyndelyk het eer-convooy kwam om een uer aen, en na den wyn van eer aangeboden te hebben en een welgepast aanspraek van den burgemeester en den heer pastoor aen de concessionnarissen, begon de plegtige zegening der statieplaats; deze was inderdaad zeer treffend, eene diepe stilzwygendheid heerschte onder dertig duyzend personen, twee psalmen wierden plechtiglyk gezongen met bygeleiding van instrumenten op eene verhevene estrade, en toen de psalmen geeyndigd waren, den heer pastoor is gevolgd van de andere geestelyken, de estrade afgetreden om de oratie te zingen en den yzeren weg te zegenen, treffend was het eene locomotieve statiglyk te zien naderen, als om den zegen te vragen aen eenen priester; de gansche menigte was getroffen en men zegde eenpariglyk dat deze godsdienstige plechtigheid alleen het geheugen van deze feest voor altijd moest vereeuwigen. Een proces-verbaal wierd opgesteld, hetwelk den gemeenteraad, de concessionnarissen en vele uytgenoodigden geteekend hebben, benevens den heer pastoor en alle aanwezige geestelyken. Na dat dit alles geeyndigd was, is de stoet in het zelve order wedergekeerd naer de markt van waer hy vertrokken was. Het banket begon en de nieuwsgierigen kwamen met zoo verbaazende menigte op de markt te zamen dat men van menschen geheugen nooyt diergelyks gezien had.

Gedurende het banket hebben de verschillende muziekgenootschappen op den theater die ter markt geplaatst was verscheyde stukken uytgevoerd en dit zoo lang het banket duerde. Duyzende volkbenden belemmerden om zoo te zeggen de wandeling, noyt heeft Lichtervelde grooter toevloed gezien, elkeen doorwandelde de ryk versierde straten alwaer menigvuldige zegebogen gesteld waren. Duyzende jaerschriften en vaendelen versierden de huizen en overal zag men vreugd en feest op de gelaetstrekken

uytschitteren. Op het banket zijn verscheide toosten voorgesteld geworden, onder andre eenen van den heer Cubitz die den voorspoed van Vlaenderen voorgesteld heeft; den heer Chantrelle heeft in eene Vlaemsche redevoering dezen voorstel beantwoord.

Om acht uren is het gemeente eensklaps verlicht geworden: om 9 uren was het

We citeren uit het *"Torhoutsch Blad"* van 11/04/1847:

Feest van Lichtervelde

Het feest van inhuldiging der middenstatie van den West-Vlaenderschen spoorweg is met een schoon weder begunstigd geweest; ook was een ieder te vreden over de fraeye versieringen die tot eer strekken van het plaetselyk bestuur, die de zelve beleid heeft.

De uitgebreide programma had op Lichterveldes bodem eene menigte van 300.000 menschen uitgelokt; menigte die door de correspondent van den Standaard by misslag op 30.000 begroot wordt.

De cortège heeft zich in goed order ter statieplaets begeven, alwaer by het aenkomen van het eerconvooi de inwijding des wegs heeft plaets gehad.

Daerna is de stoet weder ter dorpsplaets getrokken, en heeft rond de markt gedefileerd tot dat de intekenaeren aen Tante Siska's kwamen, waer het banket heeft plaets gehad.

Verscheidene triomfbogen waren opge-

"Le journal de Bruges" wijdde op 16 april een uitgebreid artikel aan het banket dat plaatshad n.a.v. de inhuldiging van het station. Hieronder een vertaling van die tekst (met dank aan de vertaaldienst van de NMBS).

BRUGGE.

Alle kranten hebben een artikel gewijd aan het inhuldigingsfeest van het station Lichtervelde, maar nergens kwam het gastronomisch festijn, toch één van de hoogtepunten, aan bod. Wij hebben de indruk dat deze leemte werd veroorzaakt

banket geeyndigd, een vuerwerk had plaets, en de uytgenoodigden, wierden stoetsgewyze weder tot de statie geleyd, alwaer een nieuw vuurwerk plaets had; het convooy stelde zich op weg en duyzende vreugde geroepen weergalmden de lucht en de plechtigheid van de instelling van Lichtervelde's statie was prachtiglyk gevierd."

rigt. De opgeschriften van twee droegen de namen van eenige actionnarissen, één was den afwezigen heer Gouverneur toegewijd, en de andere waren met zinspelingen op het gemeentebestuer versierd.

Gedurende het banket welk zeer wel was, speelden de muziekgenootschappen beurtelings op eene daertoe bestemde en versierde verhoog, op de markt geplaetst. Elk deed er zijn best; doch men bewonderde den grooten voortgang door de genootschappen van Ghistel en Eerneghem gedaen. De menigvuldige aanwezige Bruggelingen hebben niet weinig bygedragen om het volk te verlustigen.

De verlichting des avonds was zeer fraei.

Het banket gedaen, is een mooi vuerwerk afgeschoten, waerna al het volk zich ter statieplaets begaf om de retraite van Moskou te bewonderen, die ongelukkiglyk geene plaets heeft gehad.

door de onmacht de culinaire wonderen van dit lucullusmaal op prijs te stellen. Het is immers niet te geloven dat het bij wie ervan zou geproefd hebben geen onuitwisbare herinnering zou achtergelaten hebben. De onderstaande brief uit Lichtervelde moet die leemte in ons ver-

slag over dit feest wegwerken. We moeten er onze correspondent evenwel op wijzen dat enkele passages van zijn verhaal meer thuishoren in een roman dan in een objectief verslag, tenzij hij de bedoeling had de spot te drijven; hij heeft het over levende pauwen en kalkoenen. Hij vertelt ons niet of deze interessante tweevoeters met hun veren stonden te pronken.

Het verhaal is wat lang, maar als Alexandre Dumas twintig feuilletonafleveringen nodig heeft om uit de doeken te doen hoe aardappelen worden gebakken en een omelet wordt klaargemaakt, mag men gewis een kolom wijden aan het verslag over een inhuldigingsbanket.

Lichtervelde, 13 april 1847

Geachte Heer uitgever van het Journal de Bruges,

Ik zal U vertellen over het feest; men hoeft zelfs niet zo intelligent als u te zijn om te begrijpen dat het hier alleen maar over het feest in Lichtervelde kan gaan. Ik zie voor mij duidelijk een opdringerige ijdelheit, die achter de schermen luid protesteert tegen de verwaandheid van mijn onderneming en tegen de kleingeestige zelfingenomenheid van de inwoners van Lichtervelde, die, tegen beter weten in, uitgebreid de luister van hun gemeente willen verkondigen. Er is evenwel een manier om me uit die moeilijke situatie te redden, om deze ondoordachte boze uitval af te weren en de persoon achter deze verpletterende bedenking van antwoord te dienen: dat deze mensenhater zich de moeite getrooste om naar mij te luisteren! Men heeft inderdaad veel gezegd en veel geschreven over ons onvergetelijk feest; weinig details ontsnapten aan de scherpzinnige censuur en beoordeling. Het ernstige deel, het belangrijke, filosofische en wezenlijke aspect werd echter over het hoofd gezien, en het is precies over dat deel dat ik het wil hebben. Op het banket kwam de geur van de lekkerste gerechten, de meest uitgelezen sausen en de voortreffelijkste wijnen (felicities voor de bedreven kok en aan

de keldermeester) je tegemoet. Bovendien boden de tafels -die in twee rijen waren opgesteld-, een verrukkelijk schouwspel: levende of dode pauwen die hun schitterende staart pronkend opzetten, goudfazanten, gebraden kalkoenen die hun ronde vormen tentoonspreidden; op houtskool geroosterde schapenbout-en, heerlijk geurende piekruiken-schotels; suikergoed in de vorm van locomotieven en tenders tot op plafondhoogte die zelfs bij de meest verwende smulpaap het water in de mond deden komen. De zaal, die eenvoudig maar smaakvol was versierd (felicities voor de behang) was ruim, want ze moest gedurende 5 uur plaats bieden aan 80 genodigden. Ik hou het hierbij, Ik ben geen meester in de gastronomie; ik hoop dat het me vergeven wordt dat me de juiste culinaire term niet altijd te binnen schiet. Ik kan helaas maar een kleine schets geven, een onvolledig overzicht, een onnauwkeurige weergave van de verrukkelijke gerechten van het feestelijk maal. Er stond hert, schildpad, ever, rund, schaap, haas, "wild" konijn op het menu; de bedreven kenners moeten zelf maar oordelen wat er goed was, mals, verfijnd, heerlijk, subliem, ik zei bijna goddelijk, op dit onvergetelijk banket. Ik maak geen grappen als ik deze lovende adjectieven gebruik, want deze maaltijd en de nasmaak ervan zal lang in het geheugen gegrift blijven van een groot aantal disgenoten, die, zonder acht te slaan op een antieke of moderne flesstop, de grootste flessen op een erg behendige manier ledigden en er zich niet voor schaamden deze uitgedronken weldaden te ruilen voor andere en betere. Men zal zich vooral de weldoende invloed herinneren van de sprankelende Nectar, waarvan het witte schuim als een waterval neerstortte en gezond en wel weer overeind kwam om zijn huppelende polka verder te dansen, maar deze keer erop bedacht het hoofd hoog te dragen (lof aan de mousserende champagne)!

Ik zou echter heus de vrolijke chasseurs van Brugge vergeten te vermelden. Zij zijn het die, met de bedoeling hun betiteling

eer aan te doen, het hele feest licht hebben gegeven, evenwel niet met de vuurkracht van hun artillerie, maar in die zin dat zij het voor een groot deel in gang hebben gestoken en er kleur hebben aan gegeven. Ik heb onlangs in een blad gelezen dat een zekere Jacob van Lichtervelde geschokt was door hun handelwijze en dat hun charmante tradities bij hem niet bepaald in goede aarde vielen. Wij, Lichterveldenaren, hopen dat aan zijn woorden niet veel belang zal worden gehecht. Deze Jacob is een vrij zelfgenomen en opgeschroefd individu dat door op enkele misbruiken te wijzen, denkt op de voorgrond te kunnen treden en hoopt zijn naam te afficheren op de reusachtige afbeelding van een stoomspuwend monster. Hij houdt zich ook gewoonlijk op in een zo hoge sfeer, dat hij minachtend neerkijkt op de particuliere trekjes van de arme stervelingen; het ligt dan ook voor de hand dat hij de Brugse verdedigers alleen maar met zulke ondoordachte kritiek bedacht, omdat hij hun faam niet kende: voor de rest kan die onwetendheid hem worden vergeven, want hij komt uit een vervlogen tijd. Lichtervelde dankt de brave Brugge-ingen voor hun aardig bezoek en kijkt uit naar een volgende gelegenheid om hen opnieuw gastvrij te ontvangen.

We nemen de draad weer op. Het banket ging verder met buitengewoon enthousiasme, Er was veel plezier en een grote eetlust toen het plechtige ogenblik aanbrak om enkele toosten uit te brengen. De burgemeester van de gemeente stond op en dronk op de koning, de koningin en hun verheven familie. Bij de 2de toost dronk hij op de gezondheid van de achtenswaardige concessiehouders en, kort samengevat, wenste hij hen eerst en vooral veel geluk voor henzelf, vervolgens heel wat miljoenen in hun beurs en tenslotte een grote dosis vrijgevigheid voor de armen van de gemeente. De derde toost werd uitgebracht door de heer Van Hee op de gouverneur van de provincie en de 4de door de heer Vande Walle op ingenieur Prisse. Dan volgden

reacties op elke toost. Ik vergat bijna de leukste te vermelden, die werd uitgebracht door een tafelgenoot die me erg nauw aan het hart ligt; ik maak er een erezaak van hem respect te betonen. Het was een toost op de heren concessionarissen, de gouverneur, de ingenieurs, de ondernemers en, in één woord gezegd, op iedereen. Omdat bij deze laatste toost over alle tafelgenoten de loftrumpet werd gestoken, werd die op het vurigste applaus onthaald.

Er werd een toespraak gehouden die werd ingegeven door de erkentelijkheid van de Lichterveldenaars.

Ik was nogal nieuwsgierig om te zien hoe alle tafelgenoten die het vuurwerk wilden aanschouwen van spijs en drank afscheid zouden nemen. Indien ik vaardig met de pen was, zou ik wonderen kunnen doen; ik zou de verwarring beschrijven van een vijftigtal hoofddeksels die niet op het hun toegewezen nummer hingen; ik zou u een tafereel voor de ogen toveren waarbij 80 tafelgenoten zich met elkaar onderhielden, elkaar aanmoedigden, samen vrolijk waren en zich als een wolk sprinkhanen midden op de markt neerstortten en naar lucht haptten. Het was negen uur 's avonds; het moment om afscheid van elkaar te nemen naderde. Ik heb de vrolijke meute niet tot aan het station gevolgd, maar ik heb later vernomen dat de voorstelling van de aftocht uit Moskou niet heeft kunnen plaatshebben door de onverwachte afwezigheid van Russen en Fransen die zich waarschijnlijk van voedsel waren gaan voorzien. Mijn taak is dus beëindigd. Ik wil op geen enkele manier beweren dat die feiten ook allemaal echt gebeurd zijn, omdat ik bijna alles heb van horen zeggen; ik geloof evenwel dat ik de lezers die het geduld opbrachten om mijn vervelende woordenvloed te doorworstelen precies de waarheid heb gezegd. Als dit niet zo zou zijn, vraag ik iedereen en uzelf, mijnheer de uitgever, mij mijn flauwe grappen te vergeven en te geloven dat ik hun trouwe dienaar ben.

Van de inhuldiging is nog een volledig financieel dossier bewaard in het gemeentearchief. We vinden het zeker de moeite waard om het hierbij integraal weer te geven. Het organiseren van een dergelijk evenement 150 jaar geleden was immers een heel grote opgave als je weet dat er toen nagenoeg nog geen snelle communicatie-en transportmiddelen bestonden. Dit dossier geeft ons een goed beeld van hoe men een dergelijke festiviteit aanpakte in die periode. Het dossier is in het Frans gesteld maar we geven het hier in vertaling weer.

Algemene staat van kosten, voorgeschoten door M. Michiel Surmont, burgemeester van de gemeente Lichtervelde, ter gelegenheid van het feest aangeboden aan de H.H. concessionarissen van de spoorweg van West-Vlaanderen, de zesde april 1847, dag van de inhuldiging van het centraal station, opgericht te Lichtervelde, opgedragen door het directiecomité van het vermelde feest, ingesteld door en na delibèratie van de gemeenteraad van het genoemde Lichtervelde, op datum van zes december 1846.

datum	gemaakte kosten	Bedrag
13/12/24	betaald in Torhout voor briefport aan de muziekverenigingen van het omliggende	4,5
19/12/24	betaald voor reiskosten van de commissie (naar Brugge) i.v.m. het feest	10,2
23/12/24	betaald voor reiskosten van de commissie idem	6,5
23/12/24	betaald aan Coussée, zijn reis naar Leffinge naar M. Verhulst voor zijn kanonnen	1,75
25/12/24	betaald aan boodschapper Amandus Billiet, zijn reis naar Brugge met 2 artikels voor de kranten	2,5
11/01/24	betaald voor reiskosten van de commissie naar Brugge i.v.m het feest	10,5
11/01/24	betaald voor het transport van de kanonnen van Mr. Chantrell	1,2
03/02/24	betaald aan Louis Gillis, zijn reis naar Zedelgem en Brugge	2
05/02/24	betaald aan Neels, voor baarden en snorren volgens kwitantie	3
20/02/24	betaald aan Louis Gillis, voor 4 reisdagen met de publicaties betreffende het feest	6
25/02/24	betaald aan dezelfde voor 2 reizen naar Roeselare voor de kanonnen en vuurwerk	2,5
09/03/24	betaald voor reiskosten van de commissie naar Brugge betreffende het feest	10
22/03/24	betaald voor de receptiekosten bij het bezoek van Mr. Chantrell en Grifs in "Het Hol"	12
29/03/24	betaald aan Louis Gillis, voor de reisdagen op 26, 27, 28 en 29 maart	6
30/03/24	betaald aan Pieter Pape voor drank aan de arbeiders	6,6
"	betaald aan de arbeiders van M. De Vestel die het podium geplaatst hebben	5
"	betaald aan de administratie van de spoorweg voor drie transporten van vlaggen	5,75
31/03/24	betaald aan de spoorwegadministratie voor transport van diverse zaken betreffende het feest	13,6
"	betaald aan de boodschapper voor het vervoer van versiersels voor het feest	3,7
04/04/24	betaald aan Viaene voor 3 werkdagen voor triomfbogen en voor 2000 staken	6,2
"	betaald aan Louis Nagels, arbeider bij M. De Vestel, voor 6 3/4 dagen werk aan de triomfbogen	12,37
"	betaald aan Charles Beausaert, voor zes dagen werk en levering van 3200 staken	11,35
"	betaald aan Bonni voor vijf dagen	5,45
"	betaald aan Paul Cool, vijf dagen	5,45
"	betaald aan Hoornaert, timmerman, voor 5 dagen	7,5
05/04/24	betaald aan Vandewalle, arbeider bij M. De Vestel, zeven dagen	15,23
"	betaald aan Van Ockerhout, 8 1/2 dagen	9,36
"	betaald aan F. Brouckaert voor honderd voet houten latten	1,5

"	betaald aan de arbeiders van het station die geholpen hebben de triomfboog te plaatsen	5
"	betaald voor spijs en drank van de molenaars belast met het verfraaien van de Holmolen aan vijf personen gedurende drie dagen	18
07/04/24	betaald voor het transport van kanonnen, kruit en vuurwerk van Gent naar Roeselare volgens kwitantie	15
09/04/24	betaald aan George Laforce, het bedrag van zijn factuur	107,42
"	betaald aan Charles Vergote voor het luiden der klokken	6
"	betaald aan Van Horenbeke voor inserties in "Le Nouvelliste"	30,75
10/04/24	betaald aan Louis Kindt voor kosten van de kanonnières	12,41
11/04/24	betaald aan Bonni 3 dagen voor vervoer van de triomfpoorten	3,24
"	betaald aan Paul Cool, drie dagen voor vervoer van de triomfpoorten	3,24
"	betaald aan Hoornaert, timmerman, vier dagen voor vervoer van de triomfpoorten	6
"	betaald aan Charles Beussaert 1 1/2 dag idem	2
"	betaald aan Van Ockerhout vier dagen idem	4,32
12/04/24	betaald aan Driessens voor de levering van koorden volgens kwitantie	13,35
13/04/24	betaald aan M. Horta-De Laere voor inserties in "De Thieltenaer" volgens kwitantie	15,15
"	betaald aan Messens voor de kledij van kalmukken en kozakken	39
14/04/24	betaald aan Francis De Busschere als loon voor de verhuur van glazen	10,71
17/04/24	betaald aan Billiet, bode, voor reiskosten volgens kwitantie	50,11
"	betaald aan Louis Coussée volgens kwitantie	6,52
"	betaald aan Louise Goddyn, voor drank voor de muzikanten van Lichtervelde	13,2
19/04/24	betaald aan M. Kerkhofs voor de uitgaven voor de constructie van het theater op de marktplaats	31,12
21/04/24	betaald aan de knechten van M. Chantrell die de vlaggen in het station geplaatst hebben	5
"	betaald voor de reiskosten van de Commissie naar Brugge betreffende het feest	13
22/04/24	betaald aan J. De Nolf, timmerman, het bedrag van zijn kwitantie	97,95
"	betaald aan M. Bogaert te Brugge voor inserties in "l'Impartial"	12,42
23/04/24	betaald aan J. Delafontaine voor latten en planken voor de triomfpoorten	20
24/04/24	betaald aan diversen voor kokarden en linten volgens kwitantie	6,05
27/04/24	betaald aan Amelie Vergote voor de levering van wieken voor de lantaarns	2,64
"	betaald aan bode Maes voor transport van diverse voorwerpen	4,4
"	betaald aan Jan Pape voor verteer van de wapenbroeders van het keizerrijk	7,5
03/05/24	betaald aan Felix Bossuyt voor verteer van de maatschappij van Sint-Elooi	4,4
"	betaald aan J. Werbrouck idem voor de hanenvereniging	4,4
"	betaald aan J. Labens voor voer voor de marechauseepaarden en voor eten voor één persoon gedurende 5 dagen, volgens kwitantie	11,94
04/05/24	betaald aan M. Stock, drukker te Roeselare het bedrag van zijn factuur	141
06/05/24	betaald aan Henri Vercruysse, voor levering van een zadel met dek voor de kalmukken	19
"	betaald aan F. Delafontaine en Leon Kindt voor verteer van de arbeiders	11,15
"	betaald aan Virginie Everaert voor levering van baalkatoen en gordijnen	30,32
07/05/24	betaald aan de politiecommissaris voor voedsel en logies van de gendarmes	19
08/05/24	betaald aan A. Montagne voor vuurwerk, kruit, patronen en lantaarns	345,56
10/05/24	betaald aan Benoit Delafontaine	11,6
15/05/24	betaald aan Van De Castele, voor transport van sparren	14,5
20/05/24	betaald aan Bavo Keirsbilck, timmerman	34,82
21/05/24	betaald aan Amand Goddyn, schilder, voor verf en werk	70,79
13/06/24	betaald de reiskosten van de commissie naar Brugge voor een onderhoud met voorzitter Richards	10

19/06/24	betaald aan M. Wyffels voor levering van nagels, olie, enz. volgens kwitantie	41,22
"	betaald aan Van Belle te Gent voor baarden, snorren en verhuring van de gordijnen	28,82
27/06/24	betaald aan vrouw Petitpas voor supplement op de uitgaven gedaan door de muziekmaatschappij van Brugge volgens kwijting	13
27/06/24	betaald aan Charles Vandewalle, het bedrag van zijn uitgaven	onleesbaar
"	betaald aan J. Van Hee voor levering van sparrentakken ter versiering van 300 fakkels	24
29/06/24	betaald aan M. Poppe, uitgever van "Le Journal de Bruges" zijn staat van 125 Fr. verminderd op zijn kwijting	95
"	betaald de vergoeding toegestaan aan de muziekmaatschappijen van Rumbeke, Kortemark en Eernegem	60
"	betaald aan Neerincx, herbergier op de Turfhauwe voor drank aan de vervoerders van sparren	4,47
18/07/24	betaald aan Billiet voor zijn uitgaven volgens kwijting	5,53
15/09/24	betaald aan J. Vervaeke, voor levering van latten voor het theater	21,84
"	betaald aan Wulf & Vermeersch voor transport van sparren	11,5
"	betaald voor portkosten voor brieven aangaande het feest (37 brieven)	15,2
"	betaald idem voor brieven aangaande het vuurwerk (12 brieven)	4,8
"	betaald idem voor brieven in het algemeen (21 brieven)	10,5
03/02/24	betaald voor de huur van koetsen voor de inhuldiging volgens kwijting	6
	Totaal van de uitgaven	1955,81
Inkomsten		
	voorschot van de gemeente volgens beslissing van de gemeenteraad van 18/121846	1000
	Vrijwillige giften, hierin begrepen de subsidie van de maatschappij	813,57
	deficit betaald door M. Surmont, burgemeester	142,24
	Totaal	1955,81

Vastgesteld de huidige staat door de leden van het directiecomité van het feest, ondergetekenden, waarvan de uitgaven oplopen tot de som van duizend negenhonderd vijfenvijftig frank eenentachtig centiemen, en de inkomsten eveneens 1955,81 centiemen.

Lichtervelde, de zesde april 1848

Charles Vandewalle M. Surmont

Voorenstaende rekening gezien en goedgekeurd door het collegie van Burgemeester & Schepenen van Lichtervelde die de kwitantien ingetrokken hebben.

In zitting, den 10 april 1848

De secretaris Burgemeester & Schepenen

Wyffels

F. X. Staes

We zien dus dat dat het feest een nuloperatie was, dank zij burgemeester Surmont die het tekort van BEF 142,24 te zijnen laste nam.

De feestvreugde werd na enkele weken al getemperd door een ongeval met dodelijke afloop dat zich in het station voordeed. Op 21/04/1847 deed een treinwachter een ongelukkige val. De pers rapporteerde (zeer beknopt) als volgt:

Eenen wachter de portelle geopend gebroken. Hij is ten gevolge van dien val in hebbende vooraleer het konvooy stil hield, den nacht overleden. is uyt het rijtuig gevallen en heeft zijn been

(Een parallel met de verleden jaar ingehuldigde omvoerweg dringt zich hier op: ook daar verongelukte een weggebruiker amper 8 dagen na de feestelijke opening.)

4 De verbinding naar Veurne, Adinkerke en Duinkerke

Op 09/05/1858 was het opnieuw feest, want toen werd de spoorlijn Lichtervelde-Veurne officieel geopend. Een inhuldigingstrein reed van Brugge naar Veurne. Het zwaartepunt van de feesten lag echter in Diksmuide. Burgemeester Surmont had zijn slag thuis gehaald en die belangrijke aftakking bekomen. We citeren uit "*Het Torhoutsch Blad*" van 16/05/1858:

Van Brugge reed de trein langs Thourout naer Lichtervelde. Daer bevonden zich aen de statie, de overheden en de byzonderen der gemeente, de muzieksocieteit en eene aenzienelyke menigte nieuwsgierigen, die de aenkomst den trein met luide juichkreten begroetten. M. de Burgemeester sprak eene redevoering uit

over de voordeelen welke de nieuwe spoorbaen zal leveren aen de zoo belangryke gemeenten welke zy doorsnydt.

M. Partoes [minister] beantwoordde die redevoering en eenige oogen-blikken nadien stoomde de trein voort. De eerste standplaets na Lichtervelde was Cortemarck.

De verbinding Lichtervelde-Veurne werd net zoals Brugge-Kortrijk uitgebaat door een privémaatschappij die echter al in 1878 overgenomen werd door de Belgische Staat omdat de inkomsten beneden de verwachtingen bleven. Het was van in het begin de bedoeling dat de spoorlijn zou doorgetrokken worden naar Duinkerke maar toch zou het nog duren tot 05/02/1870 eer men zover was.

5 De verbinding naar Tielt en Gent

Ondanks het feit dat deze verbinding al goedgekeurd werd in 1865 duurde het toch nog tot 25/03/1880 vooraleer ze er effectief kwam. Het was een lang verhaal dat in de "*Gazette van Thielt*" van 24 maart uitvoerig uit de doeken gedaan wordt.

Eerst zou er een dubbel spoor komen, dit besluit werd dan weer ingetrokken zodat het een enkel spoor zou worden. De "Maatschappij der Koolputten" kreeg de lijn in concessie, begon aan een heel traag tempo aan de lijn, maar ging uiteindelijk failliet waardoor de werken helemaal stil kwamen te liggen. Uiteindelijk nam de staat de concessie over en kon het baanvak voltooid worden. Opvallend is wel dat het openstellen van deze lijn niet gepaard ging met grote festiviteiten. Wellicht zat de politiek zeer gespannen situatie -de opening van de lijn situeert zich ten volle in de periode van de schoolstrijd- daar voor iets tussen.

De "konvooien" konden dus nu van Gent naar Duinkerke rijden en Lichtervelde was een volwaardig kruisstation geworden.

6 Verdere evolutie

Aan beide spoorlijnen die vanaf het midden van de negentiende eeuw Lichtervelde aandeden is tot op heden niets fundamenteels gewijzigd. Eén tracé werd een weinig ver-

legd na het ongeval in 1936, de verbinding Adinkerke-Duinkerke werd in 1958 voor reizigers geschrapt⁴ en verder werden beide lijnen geëlektrificeerd (wat het comfort van de reiziger aanzienlijk te goede kwam): Brugge-Kortrijk in 1986 en Gent-Adinkerke/De Panne in 1996.

Ondanks de verbeteringen op de lijn Gent-De Panne (er kwam een uurfrequentie van De Panne naar Geraardsbergen) was het IC/IR-plan van 1984 echter minder gunstig voor Lichtervelde. De IC-treinen tussen Brugge en Kortrijk stoppen niet meer ondanks het feit dat Lichtervelde een belangrijk overstapstation is. Enkel de L-treinen stoppen nog om het uur (tijdens de weekends van de winterperiode is er zelfs niet meer dan een twee-urenfrequentie). Het gemeentebestuur en een lokale werkgroep ijveren er nu voor om opnieuw tijdens de weekends een uurfrequentie te krijgen als binnenkort het IC-IR-plan opnieuw bekeken wordt.

Vanaf mei 1998 komt er ook een rechtstreekse verbinding tussen De Panne en de nationale luchthaven van Zaventem via Lichtervelde. Hierdoor zal het station ongetwijfeld nog aan belang winnen als overstapplaats.

7 Het stationsgebouw

Dankzij de plannen en gegevens uit het kadaster kunnen we ons een beeld vormen van de omgeving van het station. We zien dat er in 1847 een rechthoekig gebouw opgetrokken werd van 17,2 meter lang en 7,6 meter breed op perceelnummer 432. Het gebouw stond helemaal alleen en er liep geen verharde weg naar toe.



Het stationsplein zoals het er aan het einde van de negentiende eeuw uitzag. Bemerkt de houten barak, die waarschijnlijk het eerste stationsgebouw van Lichtervelde was (foto Fonds Openbare Bibliotheek).

Van een stationsplein was zeker nog geen sprake. Het gebouw was wellicht niet meer

⁴ Deze lijn, die er nog steeds ligt, staat in het structuurplan voor Vlaanderen ingeschreven als een kanshebber voor de verbinding van Gent met Calais.

dan een houten barak. De dichtstbijzijnde gebouwen waren de huizen op de wijk "Het Hol", waar de Hazelstraat uitmondde in de Kortemarkstraat. In 1856 werd blijkbaar het stationsplein aangelegd en kwam er een weg naar het station. In 1858 werd n.a.v. de opening van de lijn Lichtervelde-Veurne een nieuw kruisvormig stationsgebouw opgetrokken iets verder van de overweg verwijderd. Dit gebouw was ca. 14,5 meter lang en 6 meter breed. Het oude gebouw bleef staan zoals uit het kadasterplan blijkt en werd tot aan de Eerste Wereldoorlog als magazijn gebruikt. Door de bouw van het nieuwe station werd het stationsplein ook ietwat uitgebreid.

Het oude houten gebouwtje net ten zuiden van het nieuwe stenen stationsgebouw op bovenstaande foto, is waarschijnlijk het oorspronkelijke station van Lichtervelde.

Vanaf 1872 was er in het stationsgebouw ook een woning voor de stationsoverste. Waarom dit niet vanaf 1858 gebeurde, is niet duidelijk, want volgens de kadastragegevens bleef het stationsgebouw ongewijzigd van 1858 tot 1914. We weten immers dat tot 22/06/1872 de stationschef in een herberg op het stationsplein woonde. Overste François Fraeys woonde van 1857 tot 1872 bij Francis en Rosalia Delafontaine-Volckaert, herbergiers. Ook de onderontvanger van het station, Hector Anthone en de telegrafist, Theophile Gast, verbleven op dit adres. Zoals gezegd, vinden we Francis Fraeys vanaf 22/06/1872 terug op het adres Statieplaats 1, zijnde het stationsgebouw.

Tot 11/07/1981 zou de stationschef steeds op dit adres verblijven, enkele korte onderbrekingen niet te na gesproken. Daarna werd het gebouw verhuurd aan particulieren tot enkele jaren terug. Momenteel staat de stationswoning leeg.



Het oude station van de spoorzijde gezien, omstreeks de eeuwwisseling; het personeel poseert. (foto Fonds Openbare Bibliotheek).

Een nieuw station kwam er vlak voor de eerste wereldoorlog. Maar het had heel wat

voeten in de aarde vooraleer het er kwam. Zo lezen we in de "Gazette van Lichtervelde" van 17/07/1897 i.v.m. een tussenkomst van volksvertegenwoordiger de Jonghe d'Ardoye in het parlement.

In de Kamers....

De minister schreef mij dat zijn departement thans de noodige uitave niet kan doen voor de verbetering van de lokalen der statie van Lichtervelde. Dat is nochtans een werk dat zich opdringt. Het

lokaal voor de aflevering der reiskaartjes onder andere, is niet grooter dan een klein compartiment van 1ste klasse. Ik doe een beroep op de goedhartigheid van den minister om de verbetering te bekomen van een lokaal dat zoo ongezond is voor de beambten, die daarin moeten werken.

Een week later lezen we in dezelfde krant:

Nieuwe statie te LICHTERVELDE.

Wij hebben verleden week de redevoering medegedeeld welke M. de Jonghe d'Ardoye donderdag 15 dezer in de Kamers uitgesproken heeft ten voordeele van werken in de Stationen van Lichtervelde en Ardoye.

Ziethier nu het antwoord van den Heer Vandenpeereboom, minister van spoorwegen, posterijen en telegraphen, in de zitting van 's anderdaags:

De heer de Jonghe d'Ardoye heeft er over geklaagd dat ik geen datum wilde

vaststellen voor het uitvoeren der werken aan de statien Lichtervelde en Ardoye. Ik verbind er mij toe deze werken zoo spoedig mogelijk te doen uitvoeren, en dat zal, hoop ik, aanstaande jaar gebeuren.

Wij zeggen den Heer Minister en de Heeren Volksvertegenwoordigers van ons arrondissement hertelijk dank, en wenschen ons Collegie van Burgemeester en Schepenen geluk om de spoedige bekroning hunner pogingen. Als het alzo voortgaat zal Lichtervelde zeer veranderen.



Het oude station, gezien vanaf het stationsplein. —Met onze excuses voor de mindere kwaliteit. We moesten ons behelpen met een fotokopie uit een werkje van M. Vandepoele.

Of er inderdaad werken doorgingen aan het station konden we niet terugvinden maar als dit het geval was, dan was dit zeker niet voldoende want in de "Torhoutenaar" van 27/05/1905 lezen we:

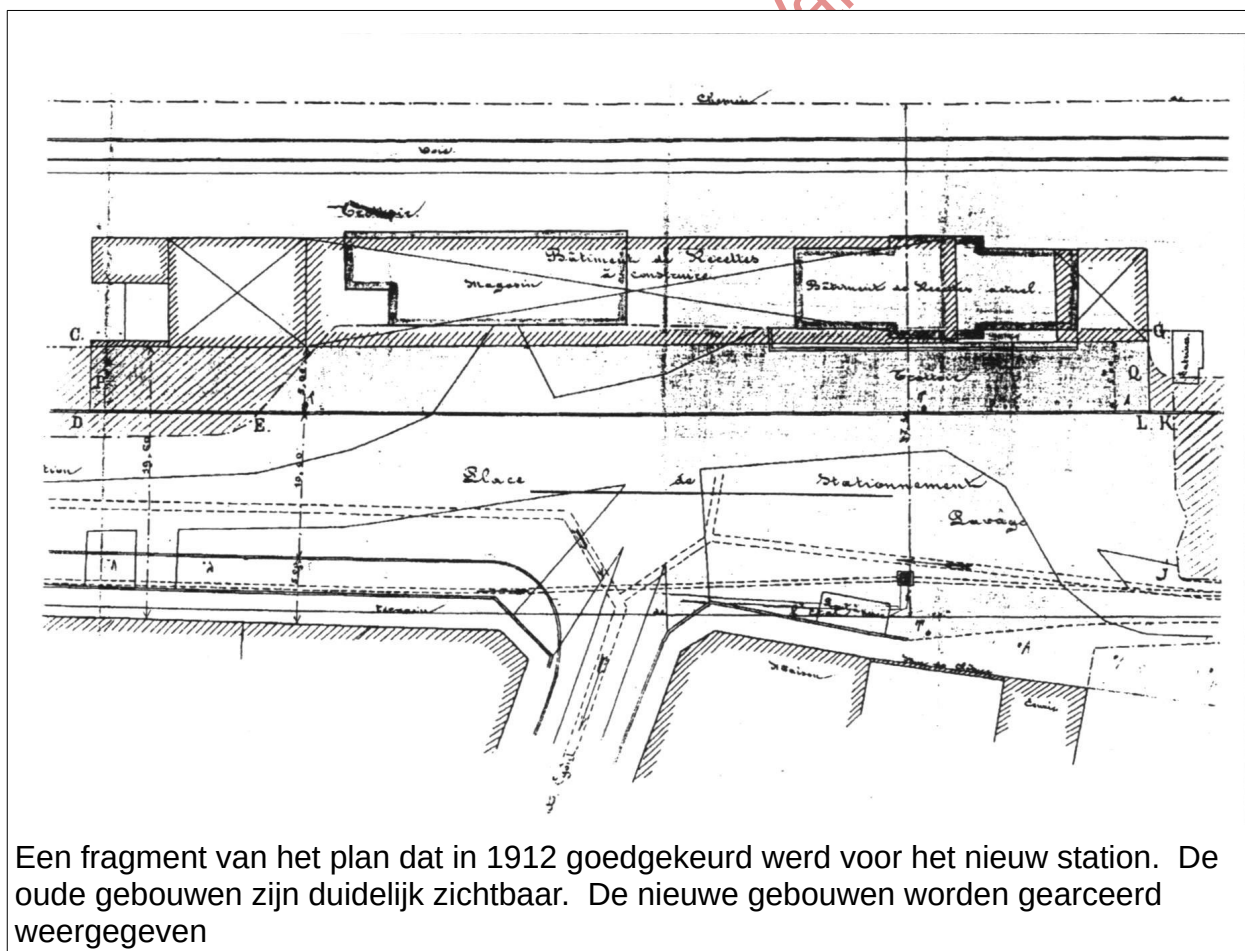
De Nieuwe Statie:

Lichtervelde zal welhaast een nieuwe statie hebben, beantwoordende aan de belangrijkheid der plaats. Men weet dat daar het kruispunt is der twee groote lij-

nen: Brugge-Kortrijk en Duinkerke-Gent. De reeds begonnen werken worden geschat op een half miljoen waarvan 200.000 frank bestemd voor de gebouwen. De kosten zijn af te dragen door de staat en de Maatschappij West-Vlaanderen.

De werken liepen wellicht vertraging op door de moeilijkheden die er waren bij de overname door de Belgische Staat van de spoorwegen van de "maatschappij van den Yzeren weg van West-Vlaanderen".

Uit de bevolkingsregisters blijkt dat de stationschef niet in het station woonde tussen 01/04/1909 en 25/02/1914. In 1909 zou een zekere Van Dooren chef geweest zijn. We vinden van hem geen spoor terug in de bevolkingsregisters. Op 05/04/1909 kwam stationsoverste Livin Tetaert in Lichtervelde wonen, maar dan wel op de wijk "De Pompoenhoek" in een huis, nieuw gebouwd in 1907. Op 15/07/1910 vertrok hij naar Torhout, maar volgens gegevens van de NMBS was hij in 1911 nog stationschef te Lichtervelde. Daarna volgde een zekere P. L. Claes die nooit in Lichtervelde woonde. Op 25/02/1914 komt Mathieu Bellen vanuit Tienen naar Lichtervelde en hij woont als chef opnieuw in het station.



Een fragment van het plan dat in 1912 goedgekeurd werd voor het nieuw station. De oude gebouwen zijn duidelijk zichtbaar. De nieuwe gebouwen worden gearceerd weergegeven

Uit opzoekingen in het gemeentearchief van Lichtervelde weten we dat de plannen voor het nieuw station pas op 23/01/1912 goedgekeurd werden. Een plausible hypothese is dat in het oude stationsgebouw de dienstverlening voor het publiek uitgebreid werd

ten nadele van de woning van de stationschef. Dit zou het feit kunnen verklaren dat de chef niet meer in het station woonde. Deze uitbreiding was meer dan noodzakelijk geworden onder meer door het grote succes van de paardenmarkt. Uit de plannen blijkt duidelijk dat het nieuwe station iets meer naar voren (oostwaarts) gebouwd werd, en de woning veel meer naar de Statiestraat. Het stationsplein werd ook volledig heringericht en uitgebreid.

Zo werd er een rechte lijn gecreëerd van de overweg naar het station terwijl er vroeger een duidelijke uitsprong was.

Toen het nieuwe station na 2 jaar werken uiteindelijk klaar was, brak de eerste wereldoorlog uit die er zware schade aan toebrengde. Het station was, als strategisch punt, herhaalde malen het doelwit van zware bombardementen. Deze beschietingen hadden plaats op 06/09/1915, 18/08/1916 en 04/08/1917. Vooral dit laatste bombardement was heel hevig. Een Duitse munitietrein die vertrekkensklaar stond, werd in het station onder vuur genomen door twee Franse vliegtuigen. Een enorme ontploffing volgde en veroorzaakte heel wat ravage.

Een truc die de Duitsers in Lichtervelde toepasten was het aanleggen van een duidelijk verlicht nepstation om de vliegtuigpiloten te misleiden. In de zomer van 1917 werden de geallieerden op die manier beetgenomen en bombardeerden ze het verkeerde doelwit. Na het eerste bombardement van 1915 werd al onmiddellijk begonnen met de heropbouw van het station. Deze herstellingswerken werden echter door de volgende luchtaanvallen te niet gedaan. Het station was ook belangrijk voor de aanvoer van materiaal naar het front. Zo legden de Duitsers ten westen van de overweg een smalspoorlijn aan die naar het front liep en bedoeld was voor de aanvoer van materiaal. Deze lijn vertrok in de Kortemarkstraat en liep naar de Kruiskalsijde alwaar ze zich splitste in een vertakking die naar Sint-Jozef-Hoogde liep en een andere die eindigde in Westrozebeke. Na de oorlog moest het station zo goed als volledig heropgebouwd worden. Het is dit gebouw dat nu nog altijd als station fungeert. Het is een niet onaardig bouwwerk dat wel dringend aan een grondige opknapping toe is. Een zekere architectonische waarde heeft het ook, mede omdat de meeste stationsgebouwen in de NMBS-stijl van de twintiger jaren verdwenen zijn.

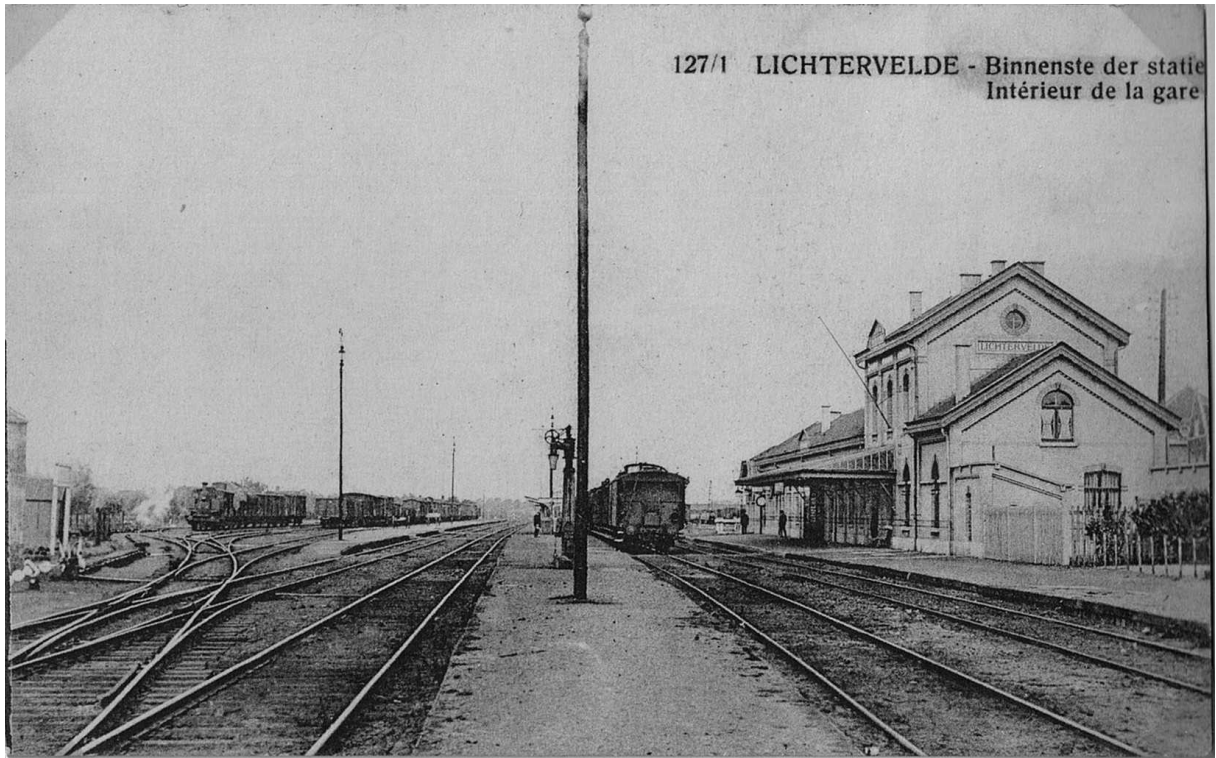




Na het bombardement van 04/08/1917. Van de Duitse munitietrein is niets meer heel gebleven.



De puinen van het station in oktober 1918.



Deze foto's, genomen van de kant der sporen, geven een beeld van het station in de periode tussen de twee oorlogen en in de jaren '50.





Het station in 1997 (foto's Roland Verduyn & Ronny Vergote)



8 Andere gebouwen behorend tot het station

Hierboven beschreven we de evolutie van het stationsgebouw maar er waren, en zijn, nog een aantal gebouwen die behoorden tot het station. Hieronder volgt een summier overzicht van deze gebouwen.

8.1 De magazijnen en werkplaatsen

De eerste magazijnen werden volgens het kadaster gebouwd in 1858 en lagen aan de westzijde van de spoorweg. Het oude station van 1847 deed tot aan de eerste wereldoorlog ook dienst als goederenmagazijn. In 1860 werden de magazijnen aan de overkant van het spoor uitgebreid. In 1869 volgde een serieuze uitbreiding van deze gebouwen en spreekt men ook van "werkplaatsen". Er was toen ook een gebouw dat men omschreef als "schuilplaats". Tot in 1910 waren er volgens het kadaster geen ingrijpende veranderingen in de stationsbuurt.

Toen werd de grote koopwarenlods gebouwd. Dit was het eerste gebouw dat de staatsspoorwegen bouwden in Lichtervelde. De inhuldiging ervan, op 11/09/1910, ging dan ook met grote feestelijkheden gepaard. Er werd een feestcomité opgericht onder voorzitterschap van burgemeester Emiel Vermeesch-Dochy. Secretaris was Emiel Te-taert, zoon van de toenmalige stationschef. Deze koopwarenlods staat er nog steeds en wordt als magazijn gebruikt.

De werkplaatsen moeten in de tussen-oorlogse periode verdwenen zijn; op het kadasterplan van 1946 zijn ze niet meer te zien. Ten westen van de spoorweg zien we dan nog enkel een betonfabriek, een seinhuis en een klein magazijn. Tijdens de tweede wereldoorlog werd het station wel enkele malen beschoten, maar van grote bombardementen, zoals in de oorlog 1914-1918, bleef het gespaard.

In "De Veldbloem" van 27/08/1910 verscheen een aankondiging van dit feest.

1910 Gemeente LICHTERVELDE 1910

Buitengewoon Feest
ter gelegenheid der

INHULDIGING
van de Nieuwe Koopwarenlods
ONZER STATIE
op 11 September 1910.

Beknopt programma der Feestelijkheden:
ZONDAG 11 SEPTEMBER

Om 8 uur 's morgens: Aankondiging der Feestelijkheden door kanongeschot.

Om 13 uur: Vorming van den Stoet der lokale Maatschappijen, Handelaars en Nijveraars der Gemeente met hun personeel en der bedienden van Staatsspoor, Posten en Telegrafien, in de volgende rangorde:

1. St Cecilia	9. Brandverzekering
2. Oude Wapenbroeders	10. Fanfaren van den Katholiek- ken Kring
3. Vrijwillig Pompierkorpe	11. Recht en Plicht Rousclere en personeel van Staatsspoor Posten en Telegrafien
4. Veesyndicaal	12. De Gemeenteoverheid (Col- legie van Burgemeester en Schepen en Gemeente- raadsleden.)
5. Melkerij St Margareta	
6. St Donatogilde, Onderlinge Braudverzekering	
7. Onderlingen Bijstano & Pen- sioenkas.	
8. Boerengilde St Eloi	

Om 13 1/2 uur: Vertrek van den Stoet die de volgende straten zal doortrekken: Statiestraat, Neerstraat, Grootte Markt.

Om 15 uur: a) Opstijging van den Luchtbal van Mr Verleyen van Brussel met twee reizigers. b) Rallyeballoon voor Wielrijders van Lichtervelde: inschrijving om 14 uur ten Gemeentehuize, waar de belanghebbende de noodige inlichtingen zullen bekomen. — 25 frank prijzen. — c) Concert op de Grootte Markt. — Programma hieronder.

Nota: De Wielrijders die begeeren deel te nemen aan de Rallye, zullen op het oogenblik hunner inschrijving ten Gemeentehuize, een nummer ontvangen. Dit nummer zullen zij, nadat zij den Luchtbal achterhaald hebben, moeten afgeven aan de luchtvaarders die hun een ander nummer zullen geven. De wielrijders moeten dit nummer opnieuw naar het Gemeentehuis brengen, om te kunnen prijs winnen.

Om 16 3/4 uur: Hervorming van den Stoet die naar de Statie langs dezelfde straten zal terugkeeren.

Om 17 1/4 uur: Inhuldiging van de Nieuwe Goederenlods, redevoering van den heer Burgemeester, aanbieding van den Eerewijn.

Om 18 uur: Afgifte der premien.
NAMENS DE FEESTCOMMISSIE.
De Voorzitter,
D^r E. Vermeesch-Dochy.

PROGRAMMA VAN HET CONCERT:

1 ^o DEEL.	2 ^o DEEL.
1. Première Halte, Marche militaire F. Rogister	1. Blaze Awny, marche militaire
2. Les Saltimbanques, ouverture de l'opéra Comique de Louis Ganne Arrangé par J. E. Strauwen	2. Le Retour au pays, fantaisie Gillon
3. La Huitaine, valse Espagnole Van Perck	3. Petit lapin, Polka Labit
4. Grande Marche triomphale M. Dagnelied	4. Grande Marche populaire Faget
5. Sobre las olas, Valse J. Rosas	

SCHELIJA
KATHOLIEK KRING

Lichtervelde: feesten van 11 september.

Deze feesten ingericht ter gelegenheid van de inhuldiging der ruime Koopwarenlods onzer Statie, hebben de algemeene bijtreding verworven.

Een groot getal Machinisten, Stokers, Remmers, en Treinwachters van Ledeberg, Meirelbeke, Schellebelle, Gent en Brugge hebben reeds hunne medewerking aangekondigd, alsmede de bedienden van Roesselaere, Thielt en der verschillende sectien die in onze Statie samenkomen.

Het is de eerste maal dat een Staatsgebouw voor spoordienst in onze gemeente wordt opgericht en het gansche personeel dezer machtige Administratie keurt de

feestinrichting goed en zal door zijne tegenwoordigheid het bewijs leveren hoeveel belang hij stelt in de degelijke inrichting onzer Statie-diensten, die zooveel voordeel voor handel en nijverheid onzer Gemeente moeten afwerpen.

Aan de bevolking in het algemeen is het eene plicht dat inhuldigungs-feest mee te vieren en het groot leger van bedienden en werklieden op waardige wijze welkom te heeten.

De Vreemdelingen moeten een gunstig herdenken van hun kortstondig verblijf te Lichtervelde meêdragen.

Medegedeeld.



De koopwarenlods anno 1997 (foto Ronny Vergote).

Ook in het nummer van 10 september verscheen nog een korte aankondiging:

Lichtervelde Statiefeest.

De gelegenheidsstoet van 11 september aanstaande, zal bestaan uit een twintigtal maatschappijen uit Gent, Brugge,

Roeselaere, Ledeberg, Meirelbeke en Lichtervelde.

De luchtbal van den luchtreiziger M. Verleyen van Brussel zal hier zaterdagavond

aankomen; het opzwellen zal aanvang nemen om 1 uur 's morgens zondag toekomende. Een prachtig Concert zal tijdens de bewerkingen om 2 ure 's namiddags ter groote Markt gegeven worden. Om 5 uur

inhuldiging van de nieuwe koopwarenstatie, na de opstijging van de luchtbal met twee reizigers. Alles laat voorzien dat de feestelijkheden ten volle zullen lukken.

In dezelfde krant verscheen op 17 september een verslag:

De feesten van zondag 11 september 1910 hebben waarlijk wel gelukt en veel volk bijgebracht. De groote aantrekkelijkheid van den dag was de luchtbol. Sedert 1852 had er hier geen meer opgelaten geweest. En dan was dat een ander paar mouwen van toebereidselen dan nu. Burgemeester Surmont had langs alle kanten de markt doen afberelen en alle rijtuigen moesten langs het Eiland weg. De gemeente stelde een koppel peerden ten dienste om de vrachtwagens bij te staan. De voorzienige burgemeester deed de menschen waarschuwen, gezien den grooten toeloop van volk van verre en bij, van de hofsteden niet alleen te laten uit vrees voor de deugnieten...! En de luchtbol van 1852 gevuld met rook van haverstrooi ging de lucht in onder het bravogeroep van eene ontzaggelijke toegestroomde menigte om eenige kilometers verder tenden asem neder te dalen.

Zondag was de luchtbol wat beter zijn buik gevuld met onze gaze, waarbij samengeperste gaze gemengeld was toegekomen uit Namen en de opvulling ge-

schiedde ook onder 't bestier van een ingenieur. In die voorwaarden moest M. Verleyen-Goddyn met zijn helper niet vreezen in de mande te stappen -ten andere het is zijn geliefkoosd sport. Omringd van zijne Lichterveldsche familie en vrienden steeg hij in de lucht ten 5 uren en dreef in de beste omstandigheden van stil schoon weder in de richting van Gits om rond 7 ure neder te dalen in de weide van landbouwer André Deconinck te Meessen.

3 wielrijders van Lichtervelde met Ivo Vandaele aan 't hoofd, mededingende in de achtervolging van den luchtbol en vertrokken zijnde op 't oogenblik der opstijging, vervoegden de luchtreizigers eenige minuten na hunne nederdaling en kwamen nog dezelfde avond met hunne bewijsstukken hier toe. Zij behaalden hunne welverdiende prijzen.

Binnen twee jaar inhuldiging der nieuwe statie per vliegmachien!

Aanveerd !

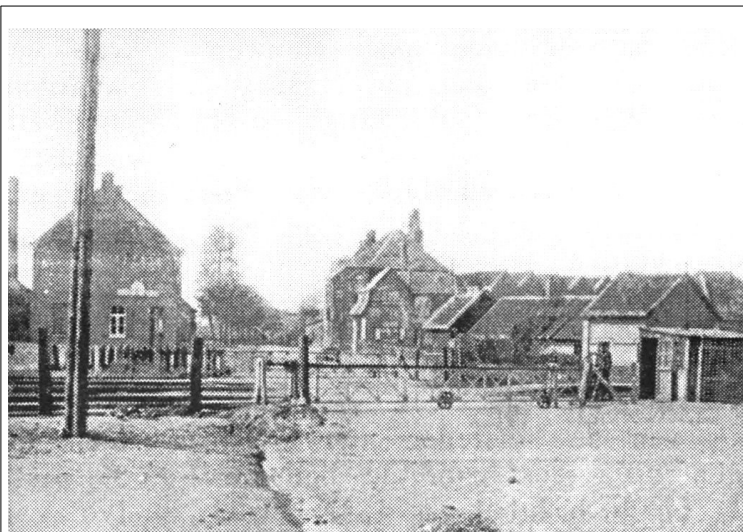
8.2 Het huis van de baanmeester

Dit huisje werd in de volksmond het huis van de "*piqueur*" (spoorwegjargon voor "ploegbaas der baanarbeiders"), genoemd. De plannen voor dit huis werden goedgekeurd in het schepencollege van 27/07/1920, zodat we mogen aannemen dat het nog in hetzelfde jaar gebouwd werd. Dit huis verschafte woonst aan de baanmeester, mees-tergast van de spoorwegarbeiders en verantwoordelijke voor een deeltje van de spoorbaan. Een gekende baanmeester was Germain Allaert. Dit huisje met vrij originele architectuur verdween enkele jaren geleden toen de parking van de Lichterveldse oliefabriek uitgebreid werd.

8.3 Het bareelhuisje aan de overweg (Statiestraat)

Oorspronkelijk werd het afsluiten van de spoorwegovergang manueel duidelijk gemaakt. Eerst gebeurde dit met het zwaaien van vlaggen die een naderend "konvooi" aan de weggebruikers aankondigden. Toen zowel treinen als wegverkeer drukker werden, installeerde men een rollende bareel die de spooroverweg voor weggebruikers hermetisch moest afsluiten zodra een trein in aantocht was.

Vermeldenswaard is ook het feit dat er tot in 1907 twee overwegen bestonden: één voor de Kortemarkstraat en één voor de Hazelstraat. Pas in 1907 werd daar één grote spoorwegovergang van gemaakt door het verbreden van de Kortemarkstraat. De bareelwachter van dienst beschikte over een kleine keet waar hij tijdens zijn dienst in kon verblijven. Oorspronkelijk stond dit gebouwtje ten westen van de overweg, links in de Kortemarkstraat. Op de plannen van 1912 is reeds duidelijk te zien dat het ten oosten van de spoorwegovergang stond, rechts in de Statiestraat. Een gekende bareelwachter was Petrus Vandewalle, wiens werkboekje nog steeds bewaard is bij de familie. Volgens het kadaster dateert het oudste bareelwachtershuisje van 1852.



De spooroverweg begin van de jaren '20. De woning van de baanmeester staat aan de noordkant van de Kortemarkstraat. Aan de oostzijde van de overweg staat een bareelwachtershuisje met schuilhok. De bareelwachter poseert. (foto Fonds Openbare Bibliotheek).

8.4 De bareelhuisjes en bareelwachterswoningen op de Duifhoek, Gitsevoetweg en Bras

Een dergelijke keet heeft er ook in de nabijheid van de Duifhoek gestaan. Bij het treinongeval in 1936 werd ze compleet vernield. Bareelwachtster Emma Lagae-Sagaert ontsnapte toen ternauwernood aan de dood. Tot in de jaren 70 stond er een bareelhuisje aan de overweg in de Duifhoekstraat en gebeurde de bediening van de overweg manueel.

Ook in de Gitsevoetweg was destijds een bareelwachtershuis toen de lijn naar Gent die



Ondanks de verbouwingen kan deze woning haar NMBS-afkomst niet loochenen.

straat nog kruiste. Deze overweg verdween toen na het ongeval van 1936 het tracé gewijzigd werd. De woning bleef echter bestaan, raakte naderhand in verval en werd in 1970 uiteindelijk verkocht aan de huidige bewoner. Aan de spooroverweg in de Beverenstraat (Bras) stond vroeger eveneens een dergelijk huis. Ooit woonde er de familie van huidig seingever Joseph Vandenbroucke. Van deze in 1968 gesloopte woning zijn geen foto's meer teruggevonden.

8.5 De seinhuizen

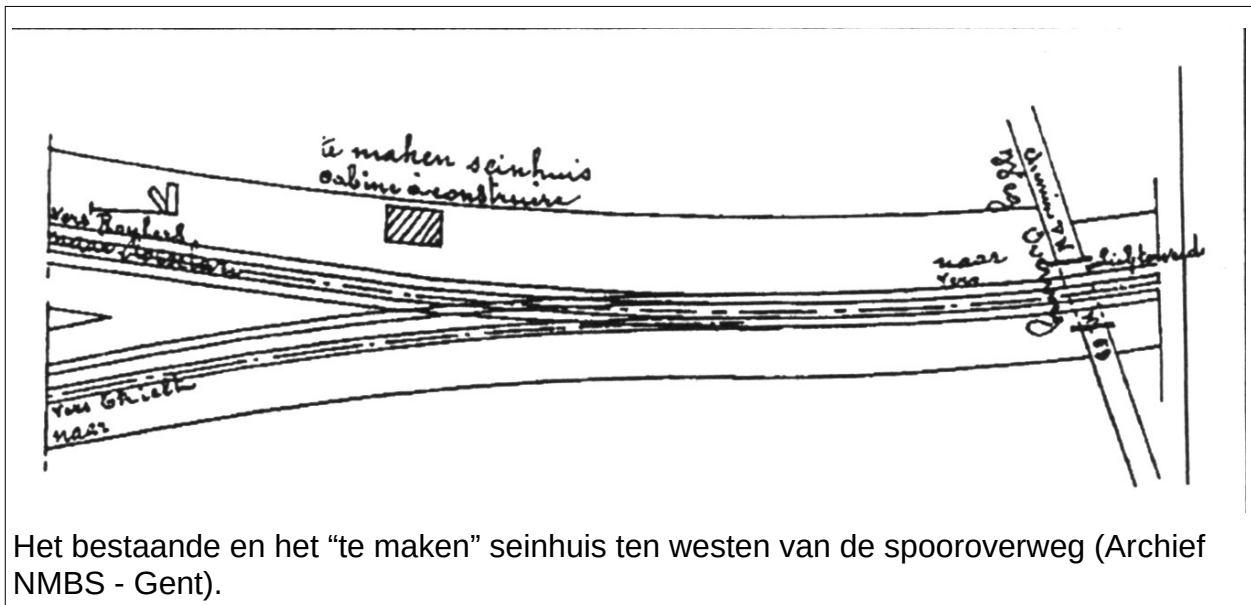
Op 15/09/1909 werden de plannen goedgekeurd om een seinhuis te bouwen ter hoogte van de splitsing van de spoorlijnen Lichtervelde-Gent en Lichtervelde-Kortrijk. Dit gebouw kwam aan de kant van de Spoorwegstraat te staan. Wanneer het precies verdween, konden we niet achterhalen, maar wellicht was dit in 1931 toen het nieuwe seinhuis in gebruik genomen werd.



Seinhuis 66/52 ten westen van de spooroverweg.



Seinhuis B8 bij de spoorafkapping naar Kortemark. De man links op het balkon is Maurice Callewaert, seingever. Dit seinhuis was in gebruik tot ca. 1960 (met dank aan Patrick Cornillie, achterneef van de seingever).



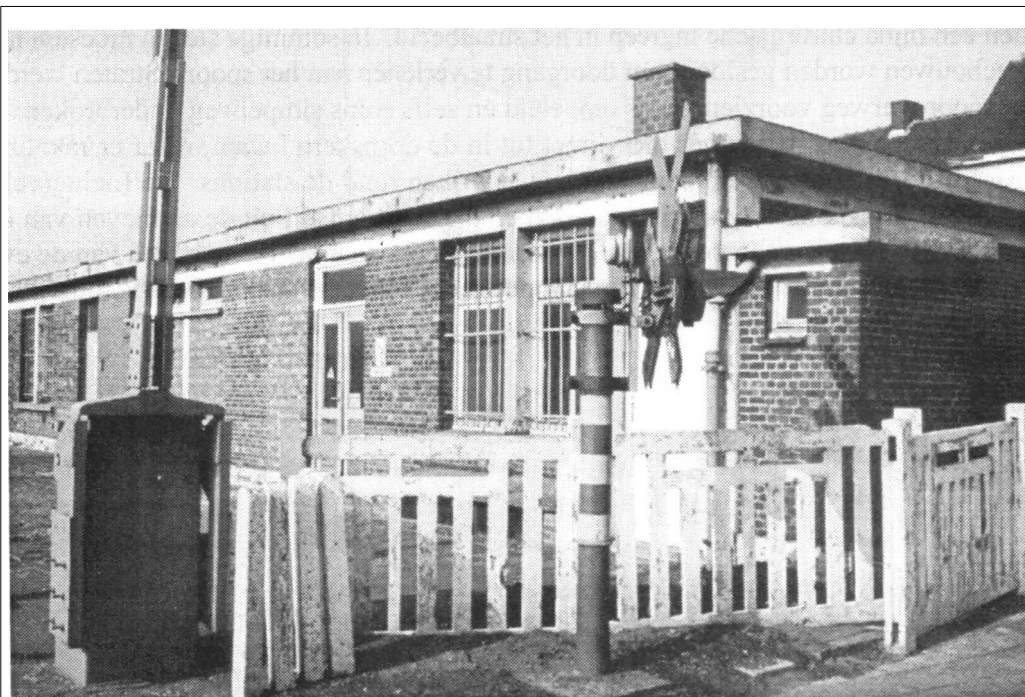
8.6 Het spoorweghuis ten westen van de overweg

Op oude postkaarten is te zien dat er ten westen van de spoorwegovergang een spoorweghuis stond, aan de rechterkant voor wie van Lichtervelde komt. Dit spoorweghuis verdween wellicht na de eerste wereldoorlog want op naoorlogse kaarten is het niet meer te zien. Volgens het kadaster betref het ook een magazijn. Het maakte deel uit van het geheel van spoorwegmagazijnen en -werkplaatsen dat tot in de jaren 30 bleef bestaan.



De spoorwegovergang omstreeks de eeuwwisseling. Links staat de spoorwegwoning afgebeeld, rechts de "Holmolen" of "Statiemolen" die bleef bestaan tot omstreeks 1905. (foto fonds Openbare Bibliotheek).

8.7 Het elektrisch onderstation



Het elektrisch onderstation. (foto Ronny Vergote).

Dit is het gebouw dat rechts van de overweg staat en dient voor de stroomvoorziening van de seinen. Het werd gebouwd in 1931.

8.8 Het ondertractiestation



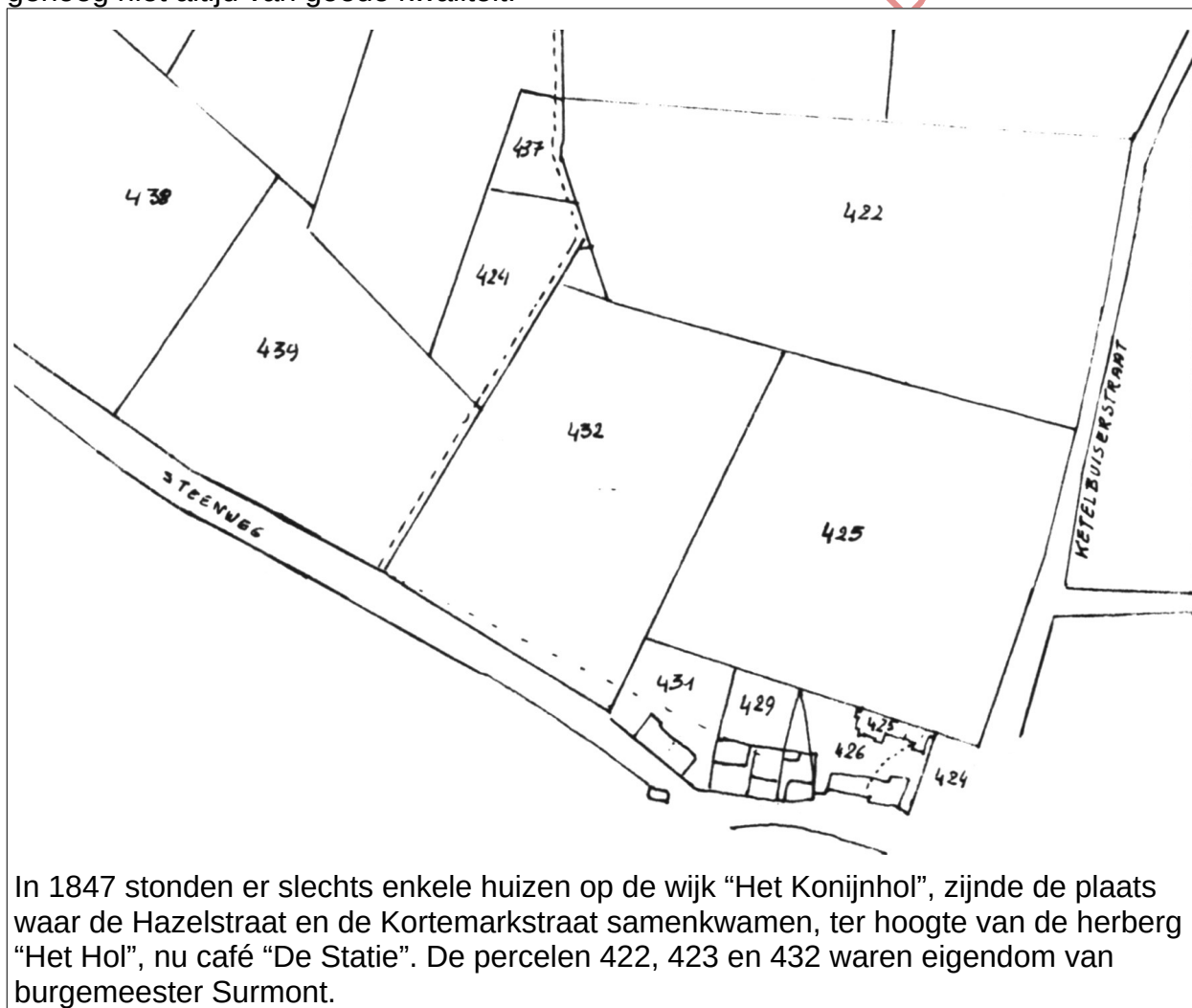
Het ondertractiestation (foto Roland Verduyn)

Toen de lijn Brugge-Kortrijk in 1986 geëlektrificeerd werd, was er een tractiestation nodig om de stroom te leveren. Dit station werd toen in Lichtervelde gebouwd en is zo-

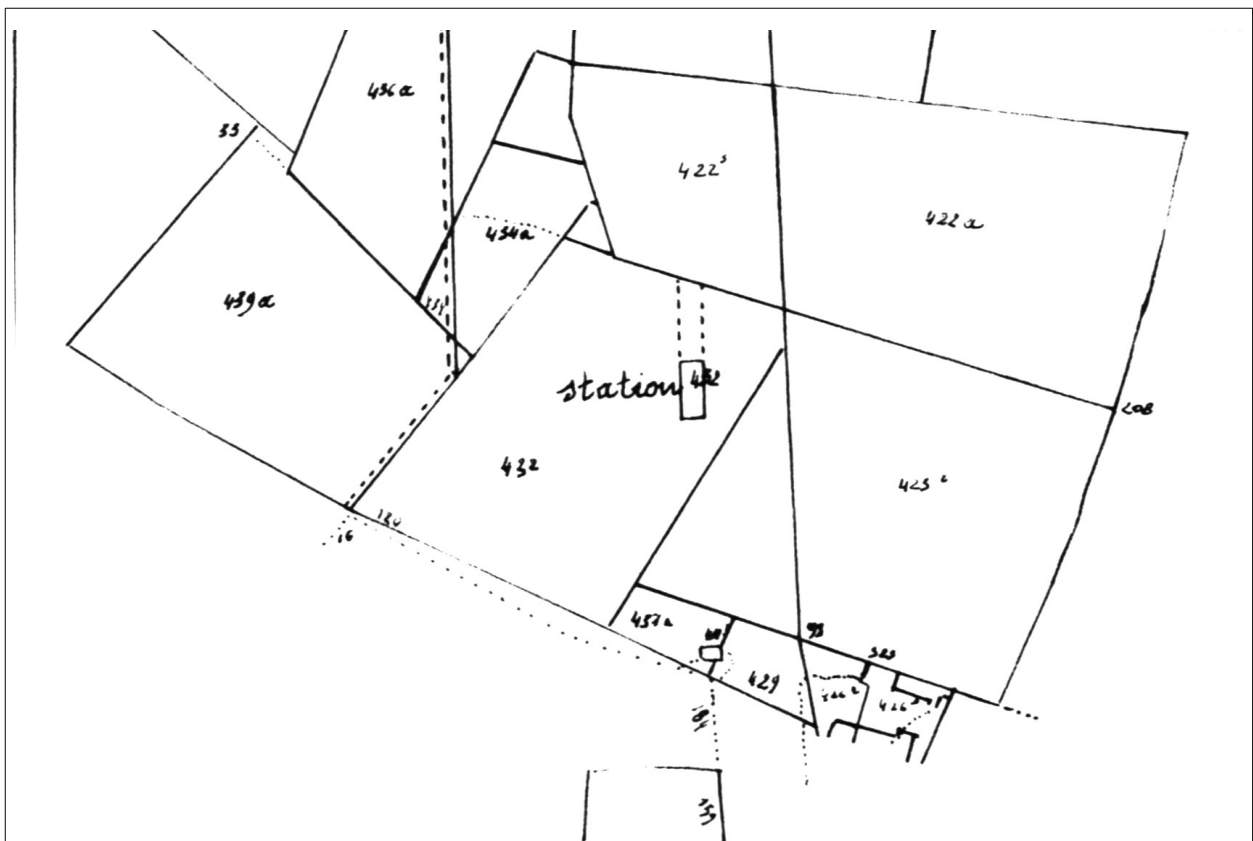
doende het modernste spoorweggebouw dat Lichtervelde rijk is. Het dient om de wisselstroom van het net om te zetten in gelijkstroom die nodig is voor de locomotieven.

9 De stationswijk, ontstaan en evolutie

Het aanleggen van de spoorwegen betekende voor alle steden en dorpen die de lijnen aandeden een bijna chirurgische ingreep in het straatbeeld. In sommige steden moesten huizen en gebouwen worden gesloopt om doorgang te verlenen aan het spoor. Straten werden van een spooroverweg voorzien, soms omgeleid en zelfs soms simpelweg onderbroken. In andere gemeenten waar het spoor niet direct tot in de dorpskern kwam, maar er rakelings langs passeerde, ontstonden er spontaan nieuwe wijken rond de stations. Te Lichtervelde was dat niet anders. Aan de hand van kaarten en plans afkomstig uit de archieven van kadaster en NMBS pogen we in de hiernavolgende bladzijden een beeld te geven van de evolutie van de stationsbuurt. De kopies zijn jammer genoeg niet altijd van goede kwaliteit.

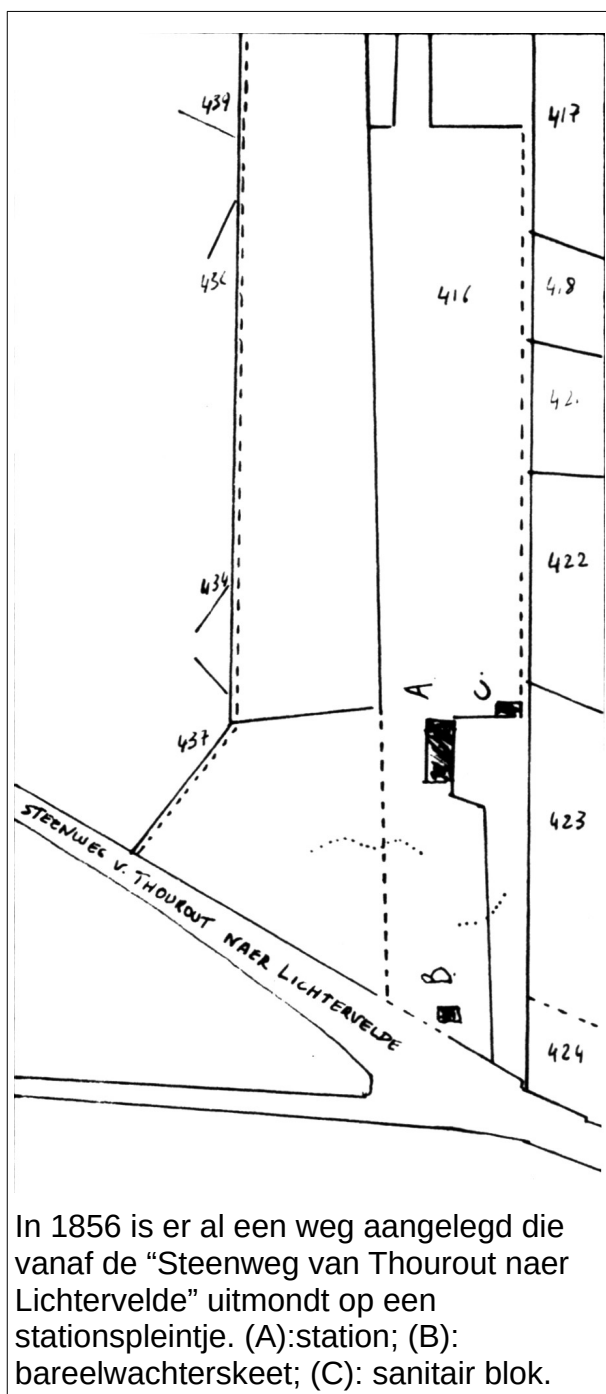


In 1847 stonden er slechts enkele huizen op de wijk "Het Konijnhol", zijnde de plaats waar de Hazelstraat en de Kortemarkstraat samenkwamen, ter hoogte van de herberg "Het Hol", nu café "De Statie". De percelen 422, 423 en 432 waren eigendom van burgemeester Surmont.

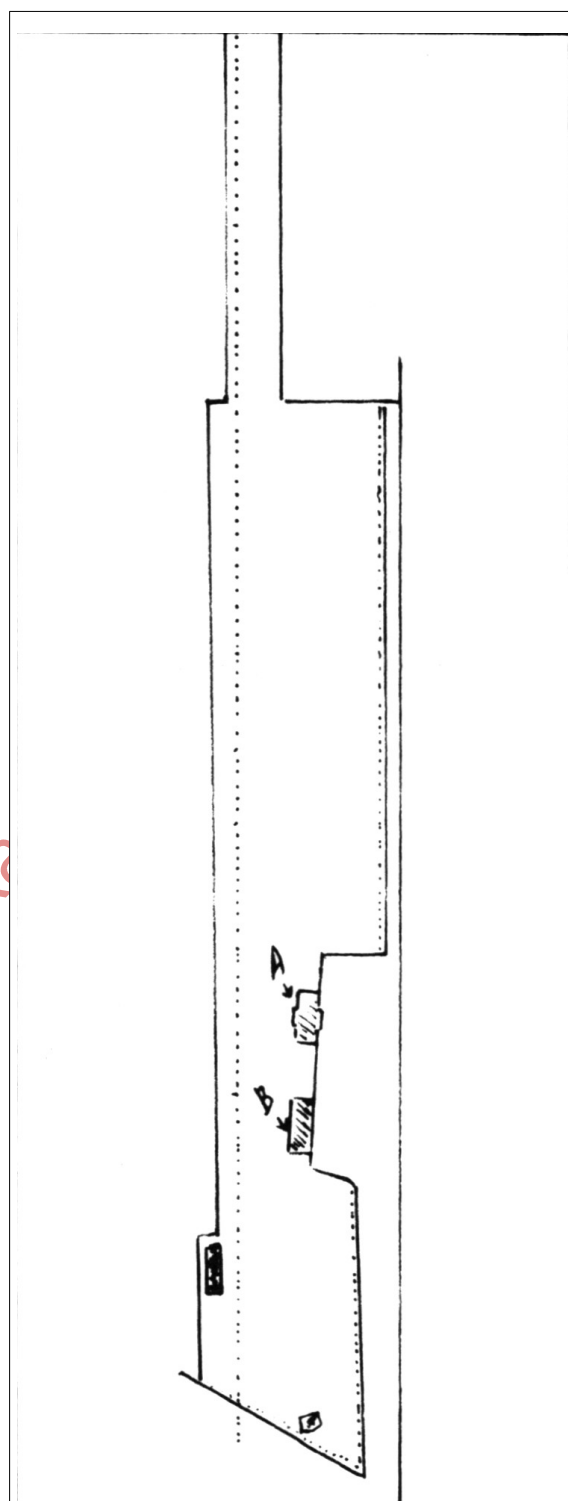


Het station is aangelegd op perceel 432. Er is nog geen weg naartoe en van een stationsplein is nog helemaal geen sprake. Er staat gewoon een houten barak midden in 't veld.

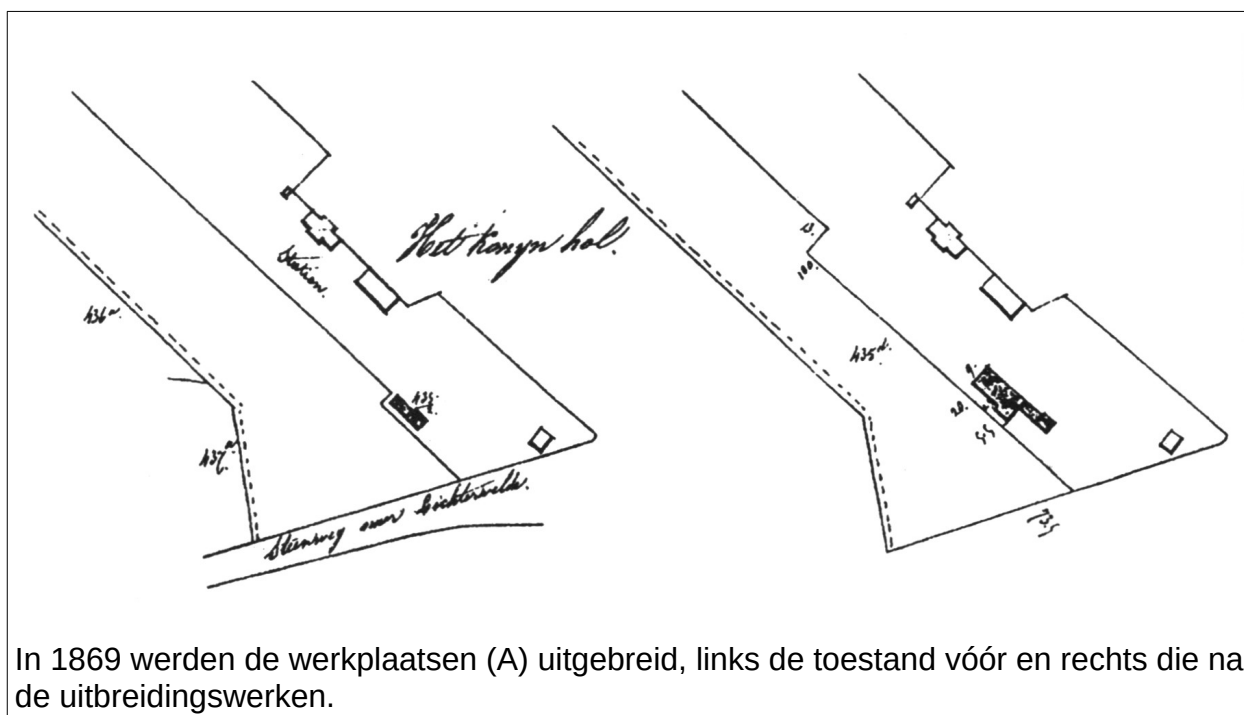
Heemkundige K



In 1856 is er al een weg aangelegd die vanaf de "Steenweg van Thourout naer Lichtervelde" uitmondt op een stationspleintje. (A):station; (B): bareelwachterskeet; (C): sanitair blok.



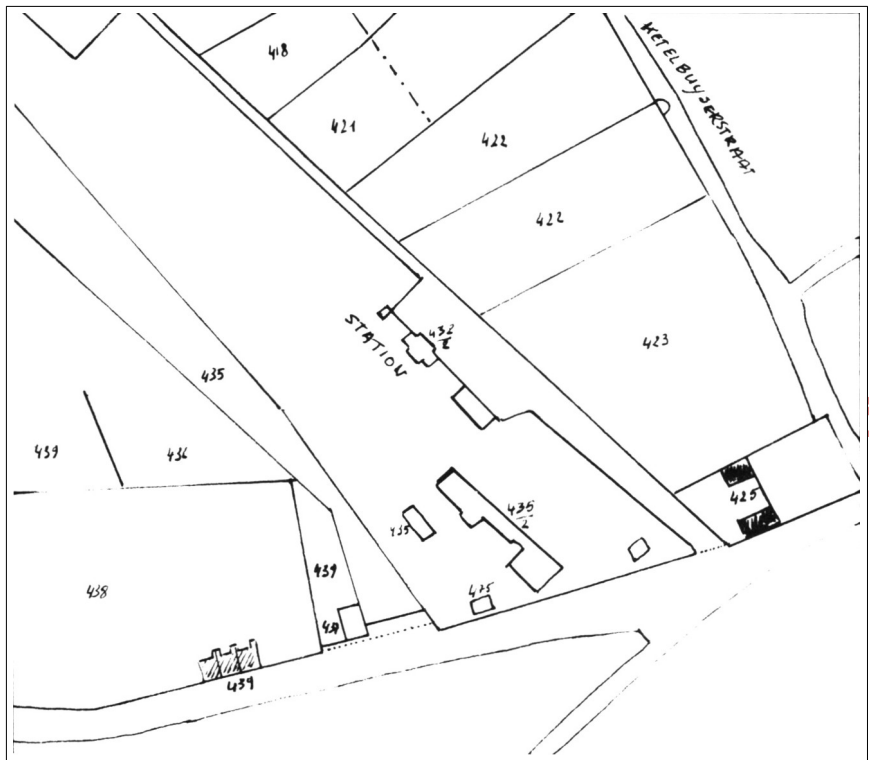
In 1858 werd een nieuw station (A) gebouwd omdat er een aftakking naar Veurne gekomen was. Het oude station (B) werd magazijn (tot 1912). Het stationsplein is uitgebreid in noordelijke richting en bijna verdubbeld in oppervlakte.



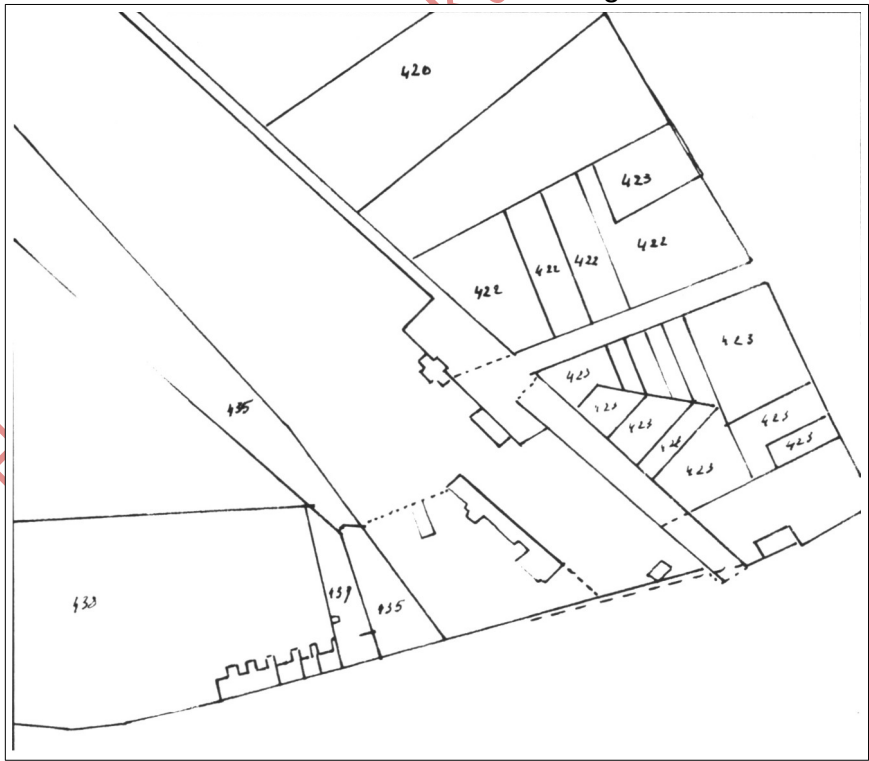
In 1869 werden de werkplaatsen (A) uitgebreid, links de toestand vóór en rechts die na de uitbreidingswerken.

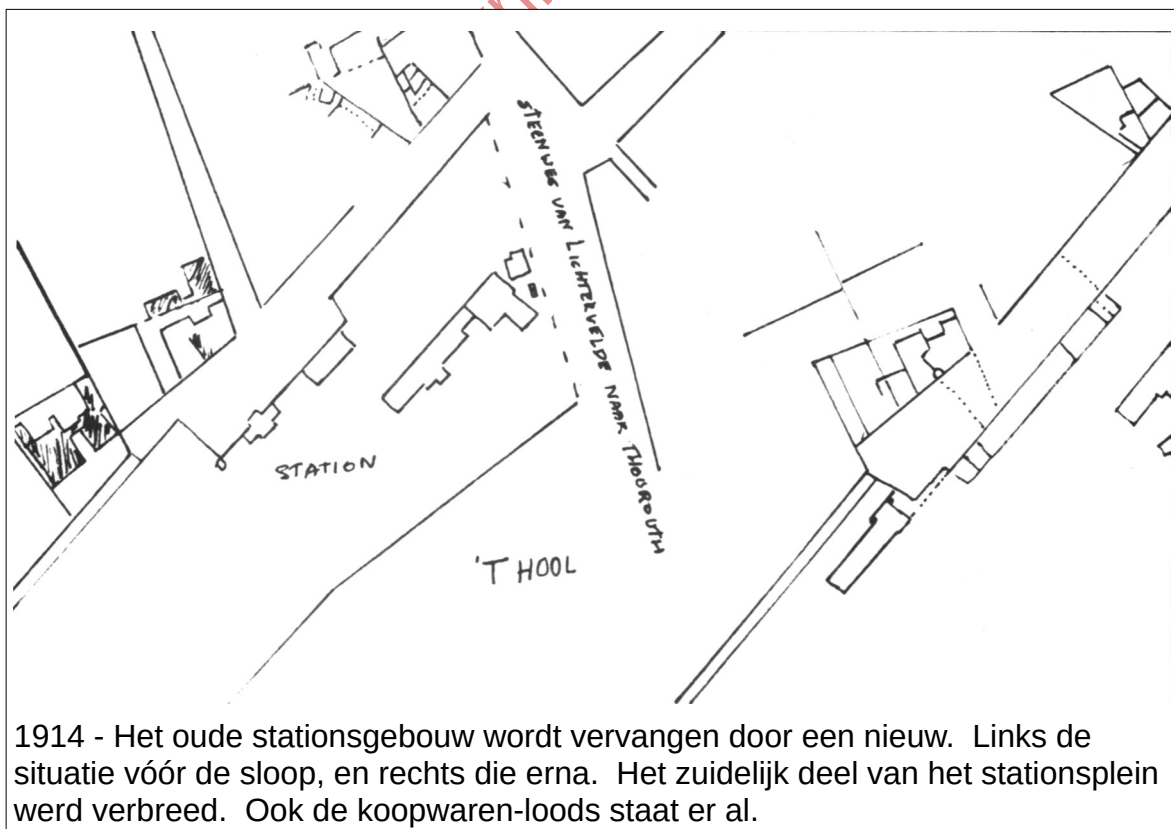
In 1873, één jaar na het overlijden van burgemeester Surmont wordt de doorsteek gerealiseerd van de Ketelbuiserstraat naar het stationsplein. De nieuwe straat kreeg een breedte van 10 meter en de aanpalende gronden werden verkaveld. Interessant is dat de Surmontstraat bijna 40 jaar in de administratieve illegaliteit bestond. Pas in 1909 werd de straat in de Atlas der Buurtwegen opgenomen na een gemeenteraadsbesluit van 18/03/1909:

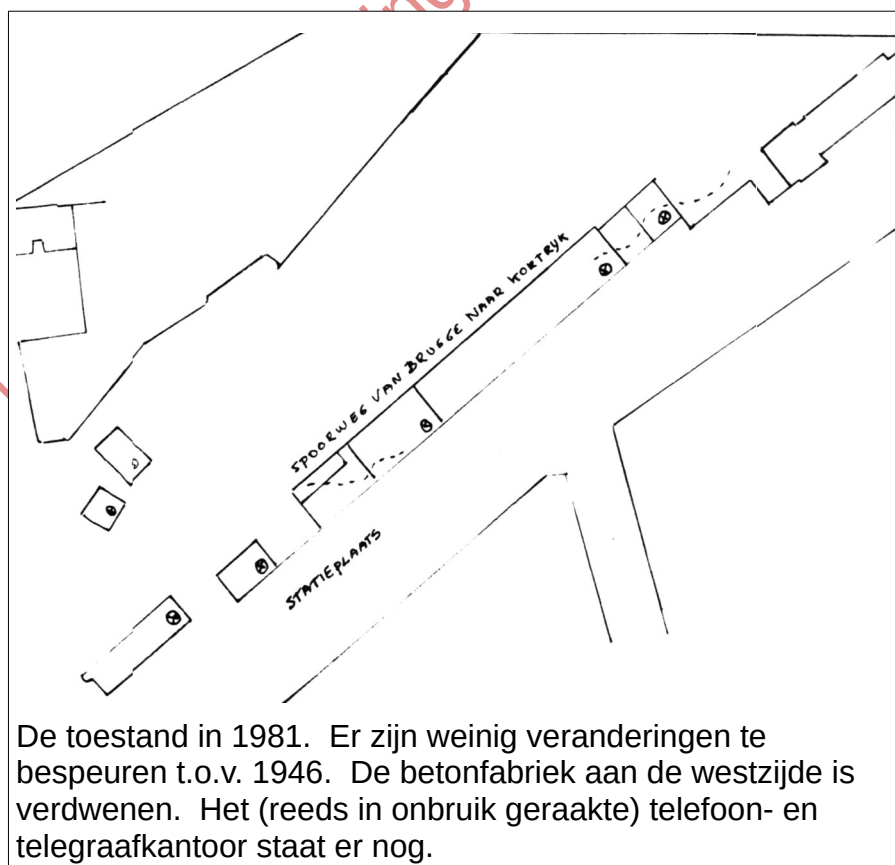
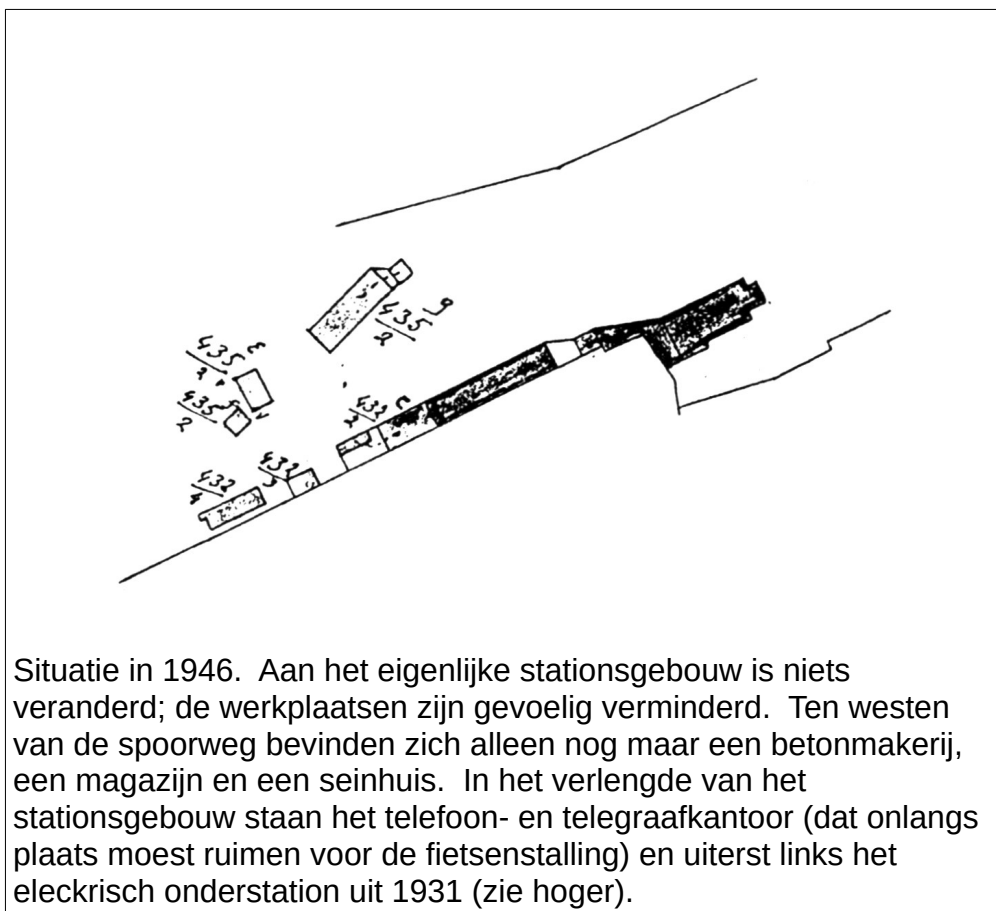
“Gezien het plan in 3-voud opgemaakt door den heer arrondissements-ingenieur te Thielt, in date 10 februarie 1909, van de Surmontstraat alhier, dewelke sedert omtrent 40 jaren geopend werd zonder vervulling der pleegvormen voorgeschreven door de wet van 20 mei 1863 vervangende het art. 28 der wet van 10 april 1841 op de buurtwegen, gezien die wet en art 77.6 der gemeenteraed, gezien het verslag van het onderzoek van het schepencollege den 17den dezer, dat geene bezwaren heeft doen kennen, en overwegende dat het noodig is de regelmatige erkenning van die straat als buurtweg te vragen, keurt het gemelde plan goed en vraagt de inschrijving van bedoelde straat op den atlas der buurtwegen”



Boven de situatie vóór, en onder de situatie na de aanleg van de Surmontstraat.







Voor de nabije toekomst zijn er niet zoveel grote veranderingen op til. Ooit was er sprake dat Lichtervelde een volledig nieuw stationsgebouw zou krijgen, maar deze plannen zouden opgeborgen zijn. Niet mis eigenlijk, want het huidige stationsgebouw straalt een zekere charme uit. Alleen dringt een grondige renovatie zich op. Het is precies dit wat de NMBS nu voor de komende jaren in petto heeft. Het gemeentebestuur zou overigens van plan zijn om in samenwerking met de NMBS de hele stationsbuurt te renoveren en nieuw leven in te blazen.

10 Exploitatiecijfers

Over het aantal reizigers zijn heel weinig gegevens beschikbaar. We vonden wel een heel mooi overzicht in de "Memoriaal Administratief van de Provincie West-Vlaanderen" uit 1867. Deze publicatie vermeldt de omzet van reizigers en bagagevervoer (zowel in aantallen als in BEF) voor elke spoorlijn in West-Vlaanderen. Wat Lichtervelde betreft, vinden we voor de periode april tot december 1867 de volgende cijfers terug:

Lijn Brugge-Kortrijk:

22 460 reizigers 17 852,81 Fr. inkomst. 5 850 bagagestukken 105,62 Fr. inkomst.

Lichtervelde kwam hier op de zevende plaats van de stations op deze lijn.

Lijn Lichtervelde-Veurne:

9 561 reizigers 6 491, 20 Fr. inkomst. 1 710 bagagestukken 27, 88 Fr. inkomst.

Lichtervelde kwam hier op de derde plaats na Diksmuide en Veurne.

Van 1983 tot 1995 zien de cijfers volgens tellingen van de NMBS, er als volgt uit:

jaar	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95
week	2283	1964	2102	1940	2059	2027	2005	1984	1599	1758	1604	1964	2028
zat.	597	388	542	463	466	472	578	653	860	710	539	496	465
zond	827	605	816	622	639	675	730	934	1024	1046	581	722	633

Momenteel maken dus op een gewone werkdag een goede 2000 mensen gebruik van het station, op zaterdagen is dit nog geen 500 en op zondagen iets meer dan 600. Opvallend is dat het aantal weekendreizigers gevoelig daalde vanaf 1993, het jaar waarin slechts een twee-urenfrequentie werd aangeboden. Hier geldt dus ook de wetmatigheid dat een verminderd aanbod onvermijdelijk leidt tot een vermindering van het aantal reizigers.

Volgens -niet officiële- berekeningen, gemaakt door de stationschef, zou het aantal reizigers per jaar gedaald zijn van zo'n 150 000 in 1976 naar iets meer dan 100 000 nu. Het dieptepunt schijnt echter voorbij te zijn en situeerde zich op het einde van de tachtiger jaren toen de kaap van de 100 000 reizigers niet meer gehaald werd.

11 Lokale nijverheid, tewerkstelling en paardenmarkt

Het station zelf zorgde voor een niet onaanzienlijke tewerkstelling. In de kiezerslijst van 1904 zijn een 40-tal mensen terug te vinden die bij de spoorweg tewerkgesteld waren: *“werkman by den yzerenweg, bareelwachter, bediende by den yzeren weg, treinwachter, smid in 't werkhuis der yzerenweg, statieoverste, ...”*

Het station speelde ongetwijfeld ook een grote rol voor de lokale nijverheid. Zo vestigden zich een aantal fabrikanten zich in de onmiddellijke omgeving van het station. We denken maar aan de duivenringenfabriek van Cyriel Debaillie, cichorei- en kunstmesthandel Jules Storme, bouwstoffen Tanghe, brouwerij Depuydt-Coussement, ... Voor de uitvoer van het bier *“La Blonde de Flandres”* van de brouwerij Labens was de spoorweg zeer belangrijk. Regelmatig werden grote hoeveelheden bier geëxporteerd naar Brussel. De overlevering vertelt trouwens dat een Brusselaar bij toeval het bier leerde kennen toen hij in Lichtervelde op een treinaansluiting moest wachten.

Het belangrijkste was ongetwijfeld de plaatselijke paardenmarkt die jaarlijks vele buitenlanders naar de stationsbuurt lokte. In de omgeving van het station vestigden zich een twaalftal *“peerdefacteurs”*. Het is niet de bedoeling hier dit feit, waaraan al een aparte studie gewijd werd, uitvoerig te beschrijven, maar we kunnen er zeker niet omheen. De paardenmarkt aan het station werd opgericht in 1905 en ging door op de eerste maandag van juni. We beperken ons tot een paar citaten uit de pers die illustratief bedoeld zijn. Voor meer informatie kunnen we verwijzen naar de brochure die Martin Goeghebeur destijds maakte over deze paardenmarkt.

De *“Torhoutenaar”* van 27/05/1905 schrijft:

Lichtervelde - Peerdenmarkt - Nieuwe Statie

Lichtervelde, dit belangrijk handelsmiddelpunt (het telt niet min dan 12 peerdenkooplieden) komt eene jaarlijkse foer voor peerden in te stellen op den eersten maandag van juni; dit jaar den 5.

De Duitsche kooplieden hebben reeds lang de voordeelen gewaardeerd die Lichtervelde aanbiedt voor het verzenden der peerden per spoorweg naar 't

Buitenland. Ook worden de verzendingen van het schoon West-Vlaamsch trekpeerdenras meer en meer talrijk in die statie.

De ladingen gedaan te Lichtervelde betalen 22 fr. min dan bv. te Thourout dat maar 4 kilometers verder ligt. Dat komt hierbij dat men te Lichtervelde rechtstreeks de staatslijn heeft, zonder de lijn der Maatschappij West-Vlaanderen te moeten gebruiken ...

Op de eerste paardenmarkt werden 17 wagenladingen naar het buitenland gestuurd. In 1906 waren er het al 22. In *“De Veldbloem”* van 13/01/1906 verscheen een artikel dat een goed overzicht gaf van de paardenhandel in onze gemeente en cijfers geeft die het oprichten van een paardenmarkt volledig rechtvaardigen.

De Lichterveldsche Peerdenhandel in 1905.

Dat Lichtervelde een belangrijk middenpunt van peerdenhandel geworden is, bewijzen de volgende cijfers:

In den loop van 1905 zijn in onze statie 281 wagons met 1701 peerden geladen geweest, meest allen in bestemming voor Duitschland.

De naburige stad Thourout verzond in hetzelfde jaar 2685 peerden naar 't Bui-

tenland.

Dat maakt dat Lichtervelde nagenoeg de 2/3 bereikt van 't gene Thourout naar den vreemde zendt.

Nog nooit heeft Thourout zooveel peerden verzonden als in 1905, want het verzond er 68 meer dan in 1904: dit is een sprekend bewijs dat de Lichterveldsche peerdefeeste ver van Thourout te benadeeligen, ter contrarie de algemeene handel bevoorreedigd heeft.

Ook in "De Veldbloem" van 03/03/1906 verschenen cijfers i.v.m. de paardenhandel. Zo waren er in januari en februari van dat jaar al 92 wagons met 554 paarden naar Duitsland gestuurd. De handel nam duidelijk nog toe.

Op 10/06/1907 schrijft de "Torhoutenaar":

Lichtervelde. Peerdenmarkt.

Dit peerdefeest heeft een grooten bijval genoten. 789 peerden waren ter markt gesteld. De Deutsche kooplieden deden groote aankopen en hadden 28 wagons te verzenden met 167 peerden. De uitslag bewijst dat Lichtervelde, die sedert jaren een belangrijk middenpunt van

- De waarheid is dat de gedurige vraag van Duitschland naar 't Vlaamsch peerdenras steeds aangroeit. Iedereen kan ook bestatigen dat jaar in jaar uit, onze statie nooit zonder Deutsche koopmans is, die hier hunne levering bij voorkeur doen geschieden.

Postkaarten van de Peerdefeesten zijn deze week ingekomen en kosten 5 centiem 't stuk.

peerdenhandel geworden is, noodig had zijne eigene voor te hebben. Dank aan de talrijke plaatselijke kooplieden, aan de toegekende premien en de Deutsche koopmans, belooft de feeste voor 't toekomstige eene groote uitbreiding te nemen en misschien eene der bijzonderste van 't land te worden.

En op 12/06/1909 bericht de "Gazette van Lichtervelde":

VIJF EN VEERTIG wagons zijn met peerden verzonden geweest.

Eene welgelukte feeste dus. Eere

aan deze die zulke feeste opgericht hebben tot groot voordeel onzer statie.

De paardenmarkt had een zodanig succes⁵ dat er vanaf 1911 een tweede dag georganiseerd werd, nl. de tweede maandag van september. De eerste wereldoorlog betekende het einde van de hoogdagen. De tweede maandag van september van 1919 ging men opnieuw van start maar in 1922 leest men al "Er wordt bestatigd dat de peerdefeesten alhier kwijnen". Wellicht verdwenen ze enkele jaren later.

De spoorwegen vonden de paardenmarkt ongetwijfeld ook belangrijk want in het nieuwe station van 1914 werden onder de kroonlijst enkele glazuurtegels met tafereelen die een paardenmarkt voorstellen, ingemetseld. Die zijn tot op heden nog steeds te zien al is er een verrekijker nodig voor de details.

Toch was men in Lichtervelde blijkbaar niet altijd even tevreden over de service die de spoorwegen boden aan de paardenhandelaars. Een brief aan de minister van spoorwegen op 14 /09/1912 is daar een mooie getuigenis van. We citeren:

⁵ Men kan zich niet van de indruk ontdoen dat al wat via het Lichtervelds station naar Duitsland geleverd werd, enige jaren later met minder vredelievende bedoelingen terugkwam. (Nvdr).

Mijnheer de Minister,

Onze gemeente is sedert eenige jaren een voornaam middenpunt van den vlaamschen peerdenhandel geworden. Dank zij de geldelijke opofferingen die het gemeentebestuur zich getroost heeft, zijn er nu jaarlijks 2 groote peerdemarkten opgericht, en de handel is zoo toegenomen dat er misschien wel 5000 peerden te jare verzonden worden uit de statie Lichtervelde.

Uw bestuur van Werken en Wegen heeft welwillend medegeholpen om ons toe te laten een deel der statieplaats tot eene behoorlijke marktplaats in te richten.

Doch van eenen anderen kant moeten wij betreuren dat de dienst van het Materieel, door zijne zorgeloosheid, groote klachten verwekt.

Reeds ter gelegenheid van de 1e jaarmarkt, op 3 juni laatst, waren de klachten algemeen.

Ditmaal ter gelegenheid van de 2e jaarmarkt, op 9 september, ging het echter nog erger.

In vooruitzicht der peerdefeeste van dien dag riep het gemeentebestuur 8 dagen voordien de aandacht van de statiebedienden op de noodzakelijkheid de noodige wagons ter beschikking van de kooplieden te kunnen zetten. Verscheidene dezer vroegen daarenboven in den loop der verledene week een zeker getal wagons.

En wat gebeurde er?

In de voorgaande feesten waren telkens een dertigtal wagons met peerden van hier verzonden.

En nu?

Den maandag namiddag, toen de kooplieden gereed stonden om hunne peerden te laden, waren er 8 wagons te krijgen in de statie! Wat later kwamen er nog 6 bij, en eindelijk wierden nog 3 gewone goederenwagens gelost en ook met peerden geladen, zover dat het ging.

Een wagon is vertrokken met 9 peerden. Andere wagons bevatten de peerden van verschillende eigenaars die met tegenzin zich gedwongen voelden hunne peerden samen te verzenden omdat zij 4 wagons te weinig hadden. Andere kooplieden gingen met hunne peerden naar Thourout en konden daar nog 5 wagons laden.

Op de vroegere jaarfeesten kon een bijzondere trein met peerden voor Duitschland ingericht worden, nu wierden, naarmate zij konden geladen worden, in alles 17 wagons in Lichtervelde en 5 wagons in Thourout met eene of andere gewone goederentrein verzonden die uren en uren vertraging ondergingen. De duur der zoo lastige reis naar Duitschland zal wel voor vele dezer dieren verdubbeld geweest zijn.

Sommige duitsche kooplieden konden niet anders dan hunne verzending tot 's anderdaags en zelfs de volgende dagen uitstellen, naarmate er materieel aankwam, hetgeen hun veel onkosten van verblijf veroorzaakt en den duur der reis verlengt.

Deze handelwijze van den Dienst van het Materieel heeft aan onze feeste veel schade berokkend,

en wij hopen, Mijnheer de Minister, dat het Ued. believeu zal deze klacht grondig te onderzoeken en de noodige maatregelen te nemen om de vernieuwing ervan te voorkomen. Laat ons nog deze gelegenheid te baat nemen om Uwe welwillende aandacht te vestigen op het feit dat de statie van Lichtervelde afhangt van den groep van Doornijk, waar de toestanden dezer streek niet gekend zijn en waarmede het verkeer zeer moeilijk is. Het ware wenschelijk kon onze statie opnieuw bij den groep van Gent gevoegd worden. Deze maatregel zou veel ongemakken voorkomen.

Het waren evenzoo wenschelijk dat er te Lichtervelde een depot van peerdewagens gemaakt wierde. Er waren hier vroeger eenige wagens waarop wij sazen "Onmiddellijke Terugkeer naar Lichtervelde" doch sedert eenigen tijd zijn zij zelden zichtbaar.

Onze Regeering doet veel -en wij zijn er haar dankbaar voor- om den belgischen peerdenkweek en handel te voordeelen en spijtig mag het heeten dat de gebrekkelijke inrichting van sommige diensten al die pogingen dwarsboomen. Wij zijn overtuigd dat verscheidene duitsche kooplieden die nog nooit onze markt bijgewoond hadden en nu voor de naaste feesten niet meer zullen te zien zijn.

Gelief te aanveerden, enz ...

Op 18 december kwam er een antwoord van het ministerie.

Mijne Heeren,

Als gevolg op uwen brief van 14 september ll., heb ik de eer U ter kennis te brengen dat aanbevelingen gedaan zijn, opdat de paardenwagens, welke de afzenders vragen voor zendingen paarden voortkomende uit de markten uwer gemeente, zoo geregeld mogelijk geleverd worden. Bovendien, zijn onderrichtingen gegeven om het vervoer van dergelijke zendingen met allen wenschelijken spoed te verzekeren.

Gij vraagt dat de statie Lichtervelde, welke thans van de exploitatiegroep Doornijk afhangt, in de groep Gent opgenomen worde; maar het geldt hier eenen maatregel van louter bestuurlijken aard, welke geenen invloed kan hebben op het leveren van wagens aan voormelde statie.

Met de meeste achting.



De paardenmarkt in volle glorie in de Statiesstraat. (fonds Openbare Bibliotheek).



Paardenhandel op het Stationsplein. Deze foto dateert van voor 1910 want de koopwarenloods is er nog niet op te zien. (fonds Openbare Bibliotheek).

12 De statiekermis

Waar er veel nering is, zoekt men ook mogelijkheden tot ontspanning. Dit was ook in de omgeving van het Lichtervelds station het geval. Zo ontstonden er de Statiefeesten. Wanneer ze precies ontstonden, konden we niet terugvinden, maar het is een feit dat ze gedurende vele jaren bestonden.

Oorspronkelijk werden ze gecombineerd met deze van kermisdinsdag die al heel lang bestonden en die zich vooral concentreerden rond het Gildhof. In 1869 is er op de bewuste datum al sprake van een "ezellooping" in de Statiestraat, namelijk van de herberg "Het Kanon" tot aan "den ijzeren weg". Men spreekt dan echter meer van de feesten van de Statiestraat dan van die van de Statiewijk.

Naderhand groeiden deze feesten uit tot echte "Statiefeesten". Het feestcomité, dat bestond uit Pieter Matte, August Verbrugge en Polydor Desmet, schrijft op 6 september 1880 een brief naar het schepencollege om een subsidie aan te vragen voor volksfeesten op de statiewijk n.a.v. de jaarlijkse kermis. Deze feesten gingen inderdaad door, net als in 1881.

GEMEENTE LICHTERVELDE

STATIEFEESTEN

welke zullen gegeven worden ter gelegenheid
der Jaarlijksche Kermis

Op DINSDAG 27 SEPTEMBER 1881, om 9 ure s morgens, Tentoonstelling van Vruchten, Fruiten, Groensels en Konijnen.

Om 3 ure namiddag, Ringsteking en Peerdenoostrijden, verdeeld als volgt :

1° Draf (handicap) : 1° prijs 15 fr.; 2° prijs 10 fr.; 3° prijs 5 fr. — Inleg 1 fr.

2° Draf (handicap) : 1° prijs 25 fr.; 2° prijs 10 fr.; 3° prijs 5 fr. — Inleg 2 fr.

3° Ringsteking, ingespannen : 1° prijs 40 fr.; 2° prijs 25 fr.; 3° prijs 10 fr.; 4° prijs 5 fr. — Inleg 2 fr.

Om 9 ure 's avonds, luisterrijk Vuurwerk, Concert door het muziekgenootschap *St Cecilia* en Bal partout.

Het programma van de Statiefeesten uit 1881 (bron: Torhoutenaar).

Gemeente Lichtervelde, Statie-kermis

Zondag 29 Mei 1892, groot Bal in de Café de Commerce.

Zondag 29 Mei 1892, in de Nieuwe Wandeling, bij Henri Viaene, prijskamp op den toptafel, 6 fr. prijzen gratis.

Zondag 29 Mei 1892, luisterrijke Paardenloopstrijden, 130 fr. prijzen.

Maandag 30 Mei, groote Loopstrijden met Velocipen, 33 fr. prijzen. Daarna groote Volksfeesten.

De Voorzitter,
ARTHUR BEER.

Statiekermis 1892

GEMEENTE LICHTERVELDE

STATIE-KERMIS

Zondag 23 en Maandag 24 Mei.

Allerhande spelen zullen plaats hebben aan al de herbergen.

Programma Statiefeesten 1897

In de jaren '80 vinden we verder niet veel gegevens meer i.v.m. deze feesten. We vermoeden dat ze vanaf 1884 niet meer zullen gesteund geweest zijn door het gemeentebestuur omwille van politieke redenen. Het is immers zo dat in de stationswijk heel wat liberalen woonden. Het gemeentebestuur dat in 1884 homogeen katholiek geworden was, zal wel niet meer zeer geneigd geweest zijn om de feesten te steunen. De drie personen die in 1880 een aanvraag indienden waren in ieder geval liberaal en ook

de voorzitter van 1892, Arthur Beer, behoorde tot deze strekking.

Arthur Beer was een vleeshandelaar van Engelse afkomst die woonde op de hoek van de Surmontstraat en de Ketelbuiserstraat (thans ACV). Het was voor het comité wellicht zoeken naar een geschikte datum en zo veranderde de datum naar eind mei.

In 1903 vinden we terug dat de feesten doorgingen op 8 november.

In de tussenoorlogse periode veranderde de datum opnieuw want toen gingen de Statiefeesten door op "koekezon­dag", zijnde de zondag na de septemberkermis. Deze datum zou behouden blijven.

Statiekermis 1919

Het programma van 03/10/1920 zag er als volgt uit (bron *De Torhoutenaar*):

Gemeente Lichtervelde: Luisterrijke statiekermis.

Op kermis-koekezon­dag 3 oktober om 1 1/2 uur stoet van versierde rijtuigen en inhaling der koninklijke fanfaren Ste Cecilia die de feesten komen opluisteren.

Om 2 ure stip Groote RINGSTEKING ingespannen met rijtuigen, 175 Fr. prijzen in geld.

Binst de ringstekening Japoneesch vierwerk. Inschrijving bij Paul Delafontaine-Feys, peerdenhandelaar.

's Avonds volksfeesten vermakelijkheden in al de herbergen van de statie. Prachtige VERLICHTING van de statiewijk.

Om 7 ure concert door de fanfaren.

Om 8 ure tot slot schitterend VIERWERK afgeschoten door M. Alfons Denys.

N.B. de commissie is niet verantwoordelijk voor d'ongevallen.

De commissie: Jules Tanghe, Leon Declercq, Henri Maesele, Emile Vallaey.

Vanaf 1922 werd een wielervedstrijd ingericht. Het feit dat wielervanaat Jules Tanghe secretaris (en later voorzitter) was van de organiserende commissie zal daar wel niet vreemd aan zijn. In 1933 zag de samenstelling van de commissie er als volgt uit: Maurice Storme (erevoorzitter), Jules Tanghe (voorzitter), Achiel Pape (ondervoorzitter), Remy Lesage (penningmeester), Camiel Jochem (schrijver), Georges Dewulf (commissaris).

Met toestemming der Gemeente-Overheid.

GEMEENTE LICHTERVELDE.

Luisterlijke Jaarlijksche

STATIE-KERMIS

Op Zondag 8 November 1903, om 2 u. nam.

Prijzen **fr. 300 fr.** Prijzen

1. Groote Velo-Ringsteking voor alle liefh.
om 2 uren stipt.

Prijzen : 12—10—8—6—4—2—1 fr.

Inleg 0,25 fr. per man bij Jules Vandermeersch herberg *De Vleeschhouwerij*.

2. Groote Velo-Cours (Handicap) v. a. liefh.

Prijzen : 9—7—5—3—2 fr.

Inleg 0,50 fr. per man bij Dejaeghere Eduard, *Au Boulevard*.

's Avonds om 8 ure, Groot Vuurwerk afgeschoten door M. Van Doorne van Ardoye, Verlichting van gansch het Statiekwartier en opstijging van eenen **Monsterluchtbal**.— De feesten zullen opgeluisterd worden door het Muziek der Burgersgilde, en gedurende het Vuurwerk Muziek oefeningen.

De MAANDAG Mosselkermis in alle herbergen der Statie.

Statiekermis 1903

KOEKEZONDAG 5 OCTOBER
Kermis op de Statie

Opgeluisterd door de Koninklijke Muziekmaatschappij Ste Cecilia.

Om 2 ure namiddag, RINGSTEKING INGESPANNEN. — Fr. 60 prijzen en premiën.

Onmiddelijk daarna, VELOKOERS VOOR DAMEN. — Fr. 25 prijzen en premiën.

's Avonds, Volksspelen en Vermakelijkheden in al de herbergen. — Schoone premiën.

Ten 8 ure, Schitterend Vuurwerk waaronder Muziekoefeningen

Aldus vastgesteld door het Schepencollege, te Lichtervelde den 12 September 1919.

Op Bevel:
De Secretaris,

X. BAERT.

De Burgemeester.

D^r E. VERMEESCH.

De wielervedstrijd bleef bestaan tot halfweg de jaren 60. In 1962 vinden we de koers nog vermeld op het kermisprogramma, in 1967 niet meer. Bij de herbergiers van het plein leeft momenteel de gedachte om de Statiefeesten nieuw leven in te blazen.

13 Het spoorwegongeval van 1936

Het station van Lichtervelde kende in zijn bestaan (gelukkig genoeg) niet veel ongevallen. Het ongeval van 1847 en vooral dit van 1936 zijn daar spijtige uitzonderingen op. Op dinsdag 18/08/1936 ontspoorde de sneltrein Antwerpen-Adinkerke even voor hij het station zou binnenrijden. Er was een enorme ravage: het bareelwachtershuisje werd volledig weggeveegd en er vielen twee doden: de stoker van de trein en een passagier. Als gevolg van dit ongeval werd de spoorlijn naar Gent herlegd met een minder scherpe bocht. De vroegere spoorwegberm was jarenlang nog zeer goed te zien in de buurt van de Duifhoek. Door de aanleg van de Lichterveldse ring is hier echter veel van verloren gegaan. In ons jaarboek 1996 verscheen een uitvoerig artikel over dit ongeval.



De gekantelde locomotief.

14 Het eeuwfeest in 1947

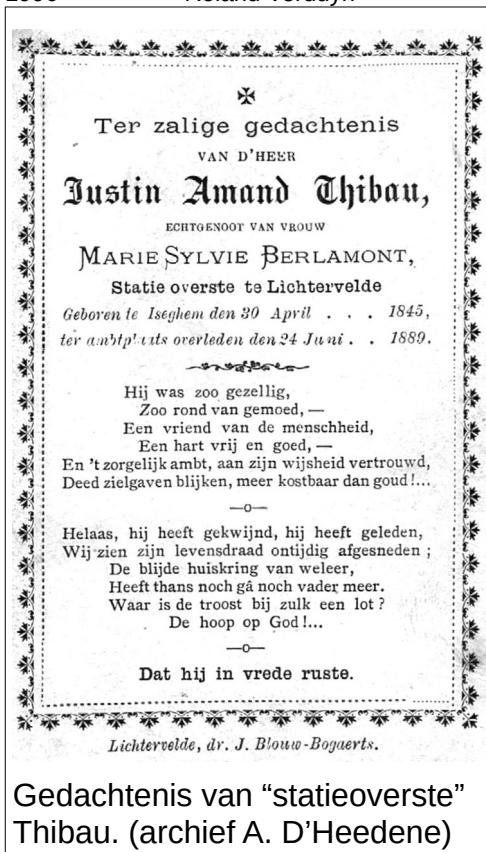
In 1947 was het dus precies 100 jaar geleden dat het station geopend werd. In de pers werd toen opgeroepen om dit gebeuren niet onopgemerkt te laten voorbijgaan. Vooral Cleophas Sintobin ijverde hiervoor. Blijkbaar was dit zonder resultaat want er gingen geen feestelijkheden door n.a.v. het eeuwfeest. Het feit dat de tweede wereldoorlog pas achter de rug was en dat het land in volle heropbouw was, zal daar wel een rol in gespeeld hebben.

15 Lijst van de stationschefs

De functie van stationschef bestond wellicht niet van in het begin. In 1856 vinden we Eduard Surmont terug als “*hoofdbediende van de statieplaats van den yzeren weg*”. In 1857 wordt Francis Fraeys “*ontvanger van de statie van den yzeren weg*” genoemd. In 1876 wordt hij als “*overste der statie*” vermeld.

1847-1857:	Eduard Surmont	°Hamburg, 1812	
1857-1879:	François Fraeys	°Roeselare, 1828	
1879-1881:	Theodore Pollin	°Ieper, 1829	
1881-1889:	Justin Thibau	°Izegem, 1845	†Lichtervelde, 1889
1889-1895:	Jan Vandeweghe	°Lendeledede, 1851	
1895-1895:	Eduard Dubois	°Komen, 1854	†Lichtervelde, 1895
1895-1903:	Joseph Fremaut	°Bredene, 1859	†Lichtervelde, 1903
1903-1909:	Cyriel Mullebrouck	°Menen, 1861	
1909-1909:	Van Dooren		
1909-191?:	L. E. Tetaert	°Gent, 1860	
191?-1914:	P. L. Claes		
1914-1921:	Mathieu Bellen	°Hasselt, 1864	
1921-1921:	Theodoor Kestens	°Leuven, 1866	

1921-1924:	Jean Snepvangers	°Kalmthout, 1870
1924-1929:	Jules Regaert	°Idegem, 1883
1929-1932:	Joris Capiou	°Gent, 1883
1932-1939:	G. Lammertyn	°Kortrijk, 1886
1939-1945:	Victor Lamote	°Middelkerke 1888
1945-1950:	Augustinus Demol	°Gent, 1900
1950-1954:	Jan B. Oscé	°St-Genesius-Rode, 1901
1954-1958:	Gaston Jansegers	°St-Gillis-Dendermonde, 1920
1959-1963:	Hubert Vanmoorter	°Erpe, 1922
1963-1967:	M. Germonpré	°Roeselare, 1924
1967-1974:	Gustaaf Wauters	°Antwerpen, 1933
1974-1988:	Roland Verduyn	°Roeselare, 1951
1989-1995:	Frank Deroo	°Veldegem, 1953
1996-	Roland Verduyn	°Roeselare, 1951



Gedachtenis van "statieoverste"
Thibau. (archief A. D'Heedene)



Bidprentje van "statieoverste"
Fremaut. (archief A. D'Heedene)

Er dient hier ook gesteld dat sedert enkele jaren de stations in zones onderverdeeld worden en dat er nog slechts één chef is per zone. De zone Lichtervelde omvat Lichtervelde, Kortemark en Torhout. De chef van Lichtervelde is dus ook de hiërarchische overste voor Torhout en Kortemark. In de toekomst zou de zone Lichtervelde zelfs uitgebreid worden tot de volledige lijn 73 (van Lichtervelde tot De Panne) en tot Zedelgem op de lijn 66.

Stations worden onderverdeeld in klassen. Lichtervelde zit waarschijnlijk zowat op de grens tussen de klassen 2 en 3 want het veranderde een paar keer van klasse. Zo was het tot in 1911 een station van derde klasse, daarna tot in 1926 tweede klasse, van 1926 tot 1948 werd het opnieuw derde klasse, en vervolgens tot op heden tweede klasse al was er enkele jaren geleden even sprake van dat het terug derde klasse zou worden.

16 Enkele petities i.v.m. het station uit diverse archieven

16.1 Een aanvraag uit 1879 voor openbare verlichting op het stationsplein

De stationswijk kende zijn grootste groei in de jaren 1870. Er kwamen heel wat huizen bij en de verkeersdruk nam toe. Een tiental inwoners bekloegen zich in een brief van 18 september 1879 bij het gemeentebestuur over het

Eeuwfeest van het station van Lichtervelde

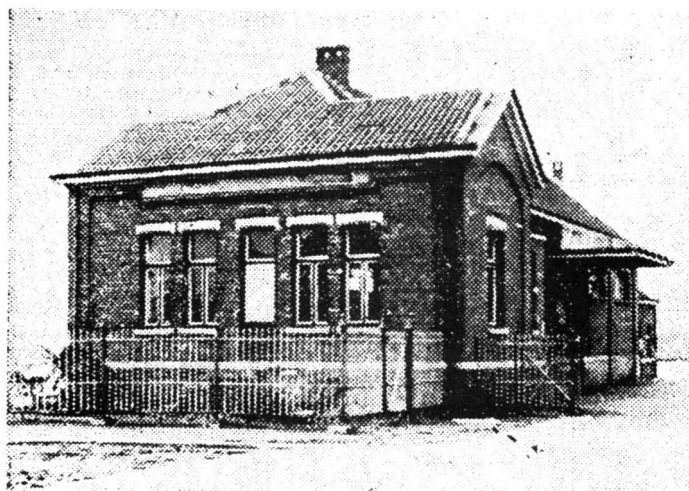
Op 6 April 1847 is Lichtervelde getuige geweest van grootse feestelijkheden. Op dezen dag namelijk kreeg Lichtervelde zijn spoorwegstation; wat voor deze niet onbelangrijke gemeente, met groote feestelijkheden gepaard ging. Aan heinde en verre waren duizenden en duizenden menschen toegestroomd, om getuigen te zijn van deze toenmaals zeer groote gebeurtenis. Geheel Lichtervelde was met bloemen en vlaggen versierd en twee muziekmaatschappijen luisterden de plechtigheid op, plechtigheid waarop benevens tal van officieele personen, ook de geestelijkheid tegenwoordig was.

Nog nooit had men te Lichtervelde of omliggende iets dergelijks meegemaakt. Vooral wanneer de eerste locomotief het station binnenstoomde was het enthousiasme bij de menigte onbeschrijflijk en een orkaan van

geestdriftige toejuichingen steeg ten hemel on.

Op Paasch-Zondag nu, zullen de Lichterveldenaars zeker en vast het pionierswerk hunner voorouders willen herdenken. Trouwens het is wel grootendeels aan den spoorweg, die een zeer belangrijk knooppunt is geworden, dat Lichtervelde zijn welvaart te danken heeft. Het is dan ook maar juist en billijk, dat men deze honderdjarige gebeurtenis zooniet luidruchtig viere, deze dan toch plechtig herdenke.

Het is zeker ook niet ongepast, hier tevens een eeregroet te brengen aan uitvinder Karel Vande Poel, inwoner van Lichtervelde, die in Amerika elektrische tractie op de trams uitvond. Dezen pionier, die hier verleden jaar op grootsche wijze werd herdacht, mag men zeker ook nu, bij het vieren van het honderdjarig bestaan van ons station, niet vergeten.



Het station van Lichtervelde zo als het 100 jaar geleden was en waarvan de gebouwen nu als magazijn worden gebruikt

Bovenstaand krantenartikel bevat een enorme blunder in de commentaar onder de foto. Het gebouw is natuurlijk niet het oude station uit 1847, maar wel degelijk de koopwarenlods die in 1910 ingehuldigd werd. Blijkbaar was men nog geen dertig jaar na de feiten niet meer op de hoogte van de juiste toedracht. (Archief Georges Vandewalle)

feit dat er nog steeds geen lantaarns geplaatst waren. We geven U hier deze brief integraal weer:

Mijnheeren,

De ondergetekenden allen ingezetenen der gemeente Lichtervelde en wonende in den omtrek der Statie-plaats komen U vriendelijk voor ogen leggen, dat, nu den winter aan de deur is gansch dit kwartier der statie 's avonds in de grootste duisternis gedompeld is. De nogal merkelijke beweging van reizigers en van rijtuigen die aldaar bestaat, zullen U zonder moeite laten overtuigen, Mijnheeren, dat het hoogst noodig is ten minste 2 lantaarns te laten plaatsen ten einde dit zoo belangrijk gedeelte der gemeente behoorlyk te verlichten.

De ondergetekende vol betrouwen in Uwe beslissing stellende, blijven voor U met den grootsten eerbied uwe dienstwillige dienaers.

Deze brief werd ondertekend door Francis Hurssel (herbergier), Joseph Delafontaine (herbergier), D. Balegeer, Jan Vanderplaetse, ? Delafontaine, Desiré Devisschere (handelaar), Theodor Pollin (stationschef), Joseph Dousselaere (smid bij de spoorwegen), Jean-Joseph Pirard (atelierchef van het station) en Pieter Matte (landbouwer).

16.2 Een aanvraag uit 1904 voor een doorgang van het station naar de Bollestraat

Heel wat handelaars bekloegen er zich over dat ze een grote omweg moesten maken om het station te bereiken. Zo moesten zij die uit de Bollestraat kwamen (huidige Weststraat) via de Pompoenhoek en de spoorwegovergang naar het station, wat een groot tijdsverlies betekende. De Bollestraat liep toen immers nog door tot de Kortemarkstraat en er was een spoorwegovergang ongeveer waar de Leeuwstraat haar vervoegde. Deze overweg is thans verdwenen en een deel van de Bollestraat is ingepalmd door de firma Claeys. Op 14/12/1904 schreven een 18-tal inwoners van Lichtervelde een brief naar het gemeentebestuur met de vraag deze doorgang te maken. Er bestond reeds een voetweggetje dat echter te smal was om met paard en kar te passeren. Het gemeentebestuur ondersteunde deze aanvraag in de gemeenteraad van 09/02/1905. Op 01/03/1905 werd deze vraag doorgestuurd naar de spoorwegen.

“Aan het Kolegie van Burgemeester en Schepenen te Lichtervelde.

Mijnheeren,

Daar er een ontwerp bestaat tot het bouwen eener nieuwe statie alhier in het veranderen en vergrooten der plaats welke tot het verkeer der treinen moet dienen, komen wij voor het volgende uw aandacht roepen en zelfdertijde uwe medehulp afvragen.

Hier is een belangrijke kant der Gemeente bezijden de Bollestraat die dicht de statie is gelegen, maar voor wat het vervoer aangaat er tamentlijk ver van verwijderd is. Wij moeten om tot daar te komen den omweg van den Pompoenhoek doen, hetgeen wel omtrent het dubbel van den waren afstand wezen moet.

Nu met het ontwerp van verandering en vermeerdering der plaats tot het verkeer der treinen

geschikt, is het nu misschien wel het gunstig oogenblik om ook voor ons eenen naderen weg van vervoer, toegankelijk aan de statie te openen.

Zulks zou kunnen ten kleinen koste gedaan worden en dit naar ons dunkens, om vier verschillende redens: 1° omdat de afstand klein is, misschien maar 450 tot 600 meters; 2° omdat er, waar wij dien weg van vervoer verlangen, van zelfs een voetwegel ligt en blijven moet, dus weinig bijvoeglijken grond ware daartoe benoodigd; 3° omdat zonder twijfel, de aangelanden ten kleinen koste, zoo niet voor nieten -gezien de verbetering van hunne goederen- den noodigen grond zouden afstaan; 4° omdat den weg besteeuen met gravier in plaats van met kasseien voldoende ware.

Gij hebt reeds verstaan, Mijnheeren, welken weg wij hier bedoelen: 't is de weg van oosten langst den ijzeren weg van aan de Barrier nr. 56 dicht de hoeve Auguste Goddyn gelegen tot aan de statie.

'T is reeds lang dat zoo een weg van vervoer daar allernoodzakelijkst is; maar wij hebben reeds de lang voorziene gelegenheid van wijziging der statie afgewacht om er de aanvraag van te doen.

En thans is het meer dan ooit noodig en dringend zelfs, omdat langs dezen kant van langs om meer handel en nijverheid wordt gedreven en door onze landbouwers van langs om meer nijverheidsvruchten tot vervoer bestemd, worden geteelt.

Wij twijfelen geenzins, Mijnheeren of gij, zult de gegrondheid onzer vrage erkennen en als dusdanig bij de maatschappij der ijzeren wegen van Westvlaanderen alle noodige pogingen aanwenden en desnoods uwe medehulp verleenen, om tot dit zoo gewenschte doel te geraken. In deze aangename verwachting blijven wij met alle achting uwe dinaeren:

C. Beernaert, Ch. Welvaert, R. Vanwalleghem, H. Van Slambrouck, Edm. Vergote, August Goddyn, Ch. Goormachtig, F. Vanclooster, L. Perneel, V. Gruyaert, H. Van Wallegghem, D. Pape, Joannes Aneca, P. Meerschaert, Aug. Devloo, Ch. Vandekerckhove, A. Welvaert, Desiré Demuyneck.

Op 17/03/1905 kwam er al een antwoord van de spoorwegen. Ze schreven dat het gebruik van het weggetje tussen het station en de Bollestraat zeker niet officieel was en enkel bestond omdat het getolereerd werd. Bovendien vonden ze dat het aanleggen van een dergelijke weg volledig ten laste van de gemeente kwam en zeker precedenten zou scheppen op andere plaatsen.

Op 22/02/1906 kwam dan de volgende brief:

Mijne Heren,

Ik heb de eer U ter kennis te brengen:

1) dat bij de wijzigingen aan de buurtweg van de overweg nr. 56 -Bollestraat-

naar het station van Lichtervelde, onze maatschappij van staatswege de werken uitgevoerd heeft in naam in plaats van de lokale overheid, dit ingevolge de wetten van 12 april 1835 en van 10 april 1841. De nieuwe delen van de weg, de terreinen inbegrepen, zijn gemeentelijke eigendom geworden, alsof de gemeente zelf de werken had uitgevoerd.

2) dat de gewijzigde stukken van de weg volledig afgewerkt zijn en dat de opdracht van de Maatschappij hiermee voltooid is en dat in de toekomst, het Uw administratie toekomt om te voorzien in het onderhoud van de gezegde delen, volgens toepassing van artikel 13 van de wet van 10 april 1841.

Met hoogachting

De spoorwegen hebben dus de werken uiteindelijk toch uitgevoerd maar het onderhoud van de weg zou voortaan ten laste van de gemeente komen. Deze situatie is ongewijzigd gebleven tot op de dag van vandaag. De grond waarop de Weststraat ligt is nog steeds eigendom van de Belgische Spoorwegen, maar de gemeente staat in voor het onderhoud.

Vanaf 1906 kon men dus het station rechtstreeks vanuit de Bollestraat bereiken wat voor veel handelaars een grote tijds winst betekende. Later verdween de oorspronkelijke weg via de Pompoenhoek volledig doordat de overweg van de Bollestraat afgeschaft werd. Hierdoor viel de Bollestraat in twee stukken uiteen. Het stuk naar Torhout kreeg een nieuwe naam: de Weststraat, terwijl het andere stuk haar oorspronkelijke naam behield. De spooroverweg in de Bollestraat werd tijdens de Eerste Wereldoorlog door de Duitse bezetter afgeschaft. Volgens Maurice Huyghe die sedert 1919 in de buurt woont, werd hij na 1918 nooit meer heropend, al kon men er te voet over.

16.3 Aanvraag uit 1911 voor een voetgangersbrug over de overweg

In 1998 krijgt Lichtervelde wellicht een tunnel voor voetgangers onder de spoorweg. Het frequent dicht zijn van de overweg was ook al in 1911 een probleem, temeer daar er veelvuldig gerangeerd werd, gebruik makend van de draaischijf die ten zuiden van de Hazelstraat lag. Toen vroegen een veertigtal inwoners aan het gemeentebestuur om een voetgangersbrug te maken. Onder hen vinden we natuurlijk vrij veel zelfstandigen die ten westen van de spoorweg woonden. De brief is opgesteld op 2 april 1911.

Aan de Heeren Burgemeester, Schepenen en Gemeenteraadsleden van Lichtervelde.

De ondergeteekenden, inwoners der gemeente Lichtervelde, hebben de eer Ued. te verzoeken bij het staatsbestuur te willen aandringen tot het plaatsen eener overgangsbrug aan den ijzerenwegbarreel der statie.

Het is een bekend feit dat bovenbedoelde barreel den omloop onzer bevolking belemmert, en daardoor onnoemlijk vele schade aan handel en nijverheid toebrengt en ook de rustige wandelaars hindert. Inderdaad, zonder de ontelbare treinen te rekenen, die hier dagelijks voorbijrijden. Zie men in dat den ganschen dag door, eene lokomotief in gang is voor het rangschikken der wagens in onze statie.

Ten einde de belangen onzer bevolking te vrijwaren, zijn zij van oordeel dat een tusschenkomst van ons gemeentebestuur in welke mate ook, ten volle noodzakelijk en gewettigd is.

Vanackere Victor, postbediende	Demeulenaere Désiré, koopman
Demeulenaere Victor, koopman	Van Eygen Lodewijk, koopman
Lannoo Pieter, herbergier	Demeester Karel, werkman
Desmet Lodewijk, rentenier	Dejonghe Alfons, hovenier
Djonghe Hector, hovenier	Vanderghinste-Dejonghe J., hovenier
Demeyere-Dejonghe, M., landbouwer	Maes Hendrik, koopman
Weduwe Lamsens, kloefkappers	Claeys Jozef, landbouwer
Fiers Eduard, landbouwer	Dejonghe Camiel, koopman
Kinders Verstraete, koopman	Deceuninck gebroeders, kooplieden
Vanderper Alidor, koopman	Tommeleyn, landbouwer
Deckmyn Julien, voerman	Dewulf Victor, koopman
Demunster Albrecht, zaakhandelaar	Bekaert Jules, kantonnier
Debaillie Cyriel, fabrikant	Dedeurwaerder H., paardenhandelaar
Vandekerckhove Hector,	Debaene Henri, koopman
Jochem Jan, koopman	Delbeke Jules, herbergier
Delie Camiel, klerk	Vandaele A., werkman
Demuyneck J., werkman	Edebau Th., werkman
Devriese, A., werkman	Maesele Th., werkman
Declodt A., werkman	Tommelein J., werkman
Vanwalleghem, werkman	Boussauw A., werkman
Boussauw E., werkman	Desender A., werkman
Devos Evarist, herbergier	Coussement Oscar, brouwer
Jodts August, barbier	

Het antwoord van het gemeentebestuur kwam er pas na acht maanden en was het volgende:

Burgemeester en Schepenen bevestigen de gegrondheid van vorenstaande opmerkingen, dringen aan opdat het aangevraagde werk uitgevoerd worde en nemen de vrijheid te wijzen op hetgene reeds vroeger daarover aangevraagd werd.

Lichtervelde, den 7 december 1911.

Zoals bekend kwam er tot op heden niets van in huis. 87 jaar na deze aanvraag zal er dan toch gevolg gegeven worden. Er komt geen voetgangersbrug maar wel een tunnel. Beter laat dan nooit!

oooooooooooo

17 Bibliografie

17.1 Archieven

Gemeentearchief Lichtervelde, secretariaat: gemeenteraadsverslagen 1840-1880.

Gemeentearchief Lichtervelde, secretariaat: verslagen schepencollege 1850-1880.

Gemeentearchief Lichtervelde, secretariaat: dossier spoorwegen.

Gemeentearchief Lichtervelde, bureau bevolking en burgerstand, akten van overlijden, geboorte en huwelijk.

Gemeentearchief Lichtervelde, archiefzolder: bevolkingsregisters 1846, 1866. Verslagen van de stand van bestuur 1830-1865

Kadasterarchief Brugge: gegevens i.v.m. het station Lichtervelde

NMBS-archief Gent: plans van het station Lichtervelde.

Rijksarchief Brugge, gemeentearchief Lichtervelde, modern, correspondentie gemeentebestuur, diverse jaren uit de periode 1840-1880.

17.2 Kranten en jaarboeken

De Gazette van Lichtervelde, Katholiek Weekblad, 1896-1914

De Gazette van Thielt, 1880.

De Memoriaal administratief van de Provincie West-Vlaanderen, 1847-1914

Torhoutsch Blad, 1845-1880

De Standaard van Vlaanderen, 1845-1880

De Torhoutenaar, 1860-1940

De Torhoutse Bode, 1936

De Veldbloem, Nieuws- en aenkondigingsblad voor Lichtervelde en omgeving, 1893-1914

17.3 Boeken en artikels

Coussement, Geert: Luchtaanvallen en bombardementen in Lichtervelde tijdens de eerste wereldoorlog, in: tweede jaarboek van de Heemkundige kring Karel van de Poele te Lichtervelde, 1986, pp. 37-44

Devolder, Daniël: Geschiedkundig overzicht van het openbaar vervoer in de provincie West-Vlaanderen vanaf 4 augustus 1914 tot 1918. Brugge: eigen beheer, 1981

Goegebeur, Martin: Jaermerk en Peerdefeest te Lichtervelde. Lichtervelde, Heemkundige Kring Karel van de Poele, 1986, s.p.

Haeghebaert, Luc: 60 jaar geleden ontspoorde de sneltrein Antwerpen-Adinkerke te

- Lichtervelde, in: twaalfde jaarboek van de Heemkundige Kring Karel van de Poele te Lichtervelde, pp. 65-70
- Haeghebaert, Luc: Aspecten uit de muziekgeschiedenis van Lichtervelde III: De fanfaren van Lichtervelde in de moeilijke periode 1837-1850, in: achtste jaarboek van de Heemkundige Kring Karel van de Poele te Lichtervelde, pp. 6 - 48.
- Haeghebaert, Luc: Het verhaal van de tram die er nooit kwam in Lichtervelde, in: vijfde jaarboek van de Heemkundige kring Karel van de Poele te Lichtervelde, pp. 24-53.
- Pastiels, P.: Stations van weleer. Brussel: NMBS, 1978, 143 p.
- Scholliers, E. Van de revolutie tot de inval. Antwerpen: Opdebeeck, 1955, 102 p.
- Vandepoele, Marnick: Lichtervelde: Het station. Oostakker: Norma, 1984, 71 p.
- Vandewalle, Georges: Lichtervelde in oude prentkaarten. Zaltbommel, 1973, s. p.
- Vandewalle, Georges: Lichtervelde in oude foto's. Eeklo: Aleaproducties, 1993, 192 p.
- Van Isacker, Karel: Mijn land in de kering 1830-1980. Antwerpen: De Nederlandsche Boekhandel, 1978
- Verduyn, Roland: Ontstaan van de spoorlijn Brugge-Kortrijk over Torhout, Lichtervelde, Roeselare en Ingelmunster, in: Eerste jaarboek van de heemkundige kring Karel van de Poele Lichtervelde, 1985, pp. 10-11.
- Waeyaert, Frans: Sporend door Noord-West-Vlaanderen. Brugge: Vandewiele, 1988, 125 p.
- Waeyaert, Frans & Lermytte dr. J.-M.: De Droogenbroodroute (1847-1997). Aartrijke: Uitgeverij Emiel Decock, 1997, 222 p.