

Comfort onder onze voeten...

Van aarde tot gruit, van kassei tot beton en tarmac, Knesselare kreeg wat onder de voeten geschoven. De verbetering van de wegen was in onze gemeente een nogal traag verhaal. Dat blijkt uit verhitte discussies die in verkiezingstijden over dat thema werden gevoerd. Maar we komen van ver.

De oudste wegen

De oudste wegen door Knesselare liepen niet via het huidige dorpsplein (De Plaats). Dat waren in oudheid en vroege middeleeuwen de Oude Brugseweg die via Ursel en de grens met Maldegem van Gent naar Brugge liep en de Aardenburgseheerweg die Aalter met Aardenburg verbond. Ook die oudste noordzuidverbinding (Maldegem-Aalter) liep niet door het huidige dorpscentrum, maar langs Bommelare, Westvoorde, de Kapellewijk en de Dries richting Aalter.

Met de ontwikkeling van het dorpscentrum kwam er een nieuwe Gentweg die van Brugge naar Gent en zelfs tot Keulen liep. In Knesselare werd die naam na de bouw

▼ De kaarsrechte, lange weg naar Sint-Joris staat voor het eerst vermeld op de kadasterkaarten van Popp, 1850. (Foto begin 20^{ste} eeuw).



van het klooster (1856) gewijzigd in Kloosterstraat, Veldstraat en Ursel(se)weg.

Een afsplitsing van de weg die Maldegem met Aalter verbond, passeerde een halve kilometer ten westen van het huidige dorpsplein. Dit traject droeg deels de naam Maldegemse Weg (ook Haringweg), deels Hoekestraat.

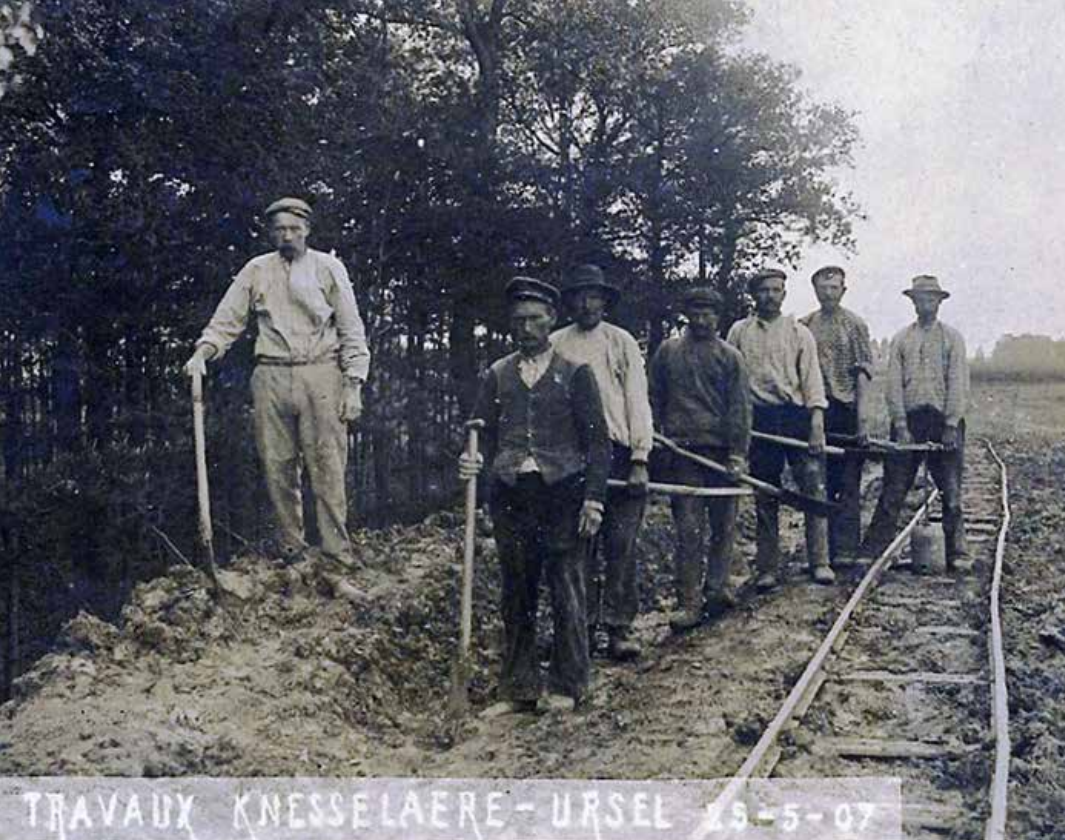
De weg naar Sint-Joris was tot halweg de 19^{de} eeuw een kronkelende weg, die eerst Winckel Straete, later Sacramentstraat werd genoemd. De rechte kasseiweg werd pas na 1850 aangelegd.

Van kalseide naar macadam...

Bij de toestand van de wegen in de gemeente moeten we ons niet te veel voorstellen. In een document uit 1571 was er al sprake van een wijk Kalseide, 'omtrent der kercken'. Vermoedelijk was dit de enige kasseiweg in de gemeente, een stukje van de Gentweg in de kern van het dorp.



▲ De Hoekestraat was een van de oudste wegen en ook eerste kasseiweg in de gemeente. Hier een beeld in noordelijke richting vanaf de Kruise. Bidden aan De Kruise, de hoek van de huidige Kerkstraat en Hoekestraat. In de verte de witte molen De Somer en nog verderop Maeyensmolen (Urselseweg).



◀ Hoe men vroeger wegen aanlegde...
Werken aan de Urselweg (1907).

Vanzelfsprekend waren het de hoger genoemde centrumstraten die vooral in de jaren 1800 voor het eerst werden verhard. En dan nog... De Potter en Brouckaert schreven omstreeks 1870: 'De gebrekkige toestand van verscheidene wegen in deze gemeente wekte in de vorige eeuw de bekommerning des magistraats op.' Knesselare wees de hogere overheid toen op 'de slechten staat des pontwegs, de Hoekstraat geheeten, leidende van Maldegem, dwars door Knesselare, naar de Brugsche Vaart. Deze weg, vroeger in de meerschen geopend, was in de wintermaanden vooral voor rijtuigen schier ontoegankelijk.'

Kasseien, gruit en aarde

Goed honderd jaar geleden pas begint het echte kasseiwerk, vooral onder impuls van burgemeester August De Jaeger (1908). Op zijn begrafenis heeft de spreker het over 'die schoone en grootsche openbare werken die de overledene heeft laten uitvoeren: de Nieuwstraat, de Smissestraat, het Drieselken, de Langendonkstraat en de Dorpsplaats zijn gekasseid geworden... De oude steenweg van Hoekstraat is gansch vernieuwd...'

En de rest? Diezelfde toespraak is duidelijk: 'De landbouwwegen zijn verbeterd of met gruit gemaakt zoo als de Kapellestraat, de Buntelaarstraat, de Kneukelstraat, de vaart langs twee kanten, de Eentveldstraat, de Westvoordsche straat, de Waterstraat, de Schapersbosstraat en een deel van Geuzestraat...' Andere wegen zijn niet meer dan aardewegen. Pas vanaf het midden van de jaren 1900 krijgen meer en meer kleinere wegen dan toch een degelijk wegdek.

'Verachterde gemeente'

Openbare werken en wegenis in het bijzonder zorgen in alle tijden voor politieke spanning. Die liep heel hoog op bij de eerste gemeenteraadsverkiezingen na de Tweede Wereldoorlog (1946). De toen nieuwe CVP spreekt harde taal: 'Het vroegere bestuur heeft van ons Knesselare de meest verachterde gemeente van Vlaanderen gemaakt wat betreft de wegen. Wij klagen hier openlijk aan dat het hunne schuld is dat de baan van Brugge niet doorgelegd is, zoodat nu viermaal daags 600 kinderen door het water moeten plassen om naar school te gaan; weer is het winter en altijd is er niets gedaan voor de menschen van Eentveld, teneinde droog op het dorp te geraken... komt daarbij nog de wraakroepende toestand die er heerscht aan de vaart en den overzet.'

▼ De gemeentepolitici hadden het vaak over de erbarmelijke toestand van de wegen. De Hoekstraat in de jaren 1950 bij voorbeeld...





▲ Begin de jaren 1960. Marcel Focquaert is met zijn ploeg aan het kasseien op De Plaats.

De CVP wint overtuigend de verkiezingen van 1946, 'maar krijgt zes jaar later flink weerwerk van de Vrije Katholieke Partij omdat de Kloosterstraat en Urselweg te laat en met veel te weinig subsidies zijn aangelegd, 'alleenlijk voor de Molenstraat... rap uitgevoerd zonder hulp te vragen aan de Staat.' Er werd 'gekermist' in plaats van Eentveld, Lijsterhoek en Geuzestraat in verbinding te brengen met de Kloosterstraat... Joseph Matthijs moest 'een peerd ter beschikking brengen om de sukkelaars met auto of gespan naar de goede weg te trekken', klaagde de oppositie. 'Dan hebben zij ook hier en daar een einde aardeweg gemaakt met steengruis van het vliegplein. Vroeger was er altijd aanbesteding voor vervoer van grint. Nu was het al voor hun vrienden zonder aanbesteding... Met dezelfde kosten konden al dezelfde wegen in nieuwe beton gelegd.'

Beton en tarmac

Het CVP-bestuur, dat 36 jaar aan de macht zal blijven, weet dat de tijden veranderen. In een pamflet als reactie op bovenvermelde kritiek geeft de partij toe dat het opvoeren van wegen met grint 'niet meer voldoet aan het modern verkeer' en dat ze 'een proef laten nemen in de Kluize met 1000 m2 tarmac'. Weer een nieuwigheid. Er worden wel nog kasseiwegen aangelegd, maar 't zijn de laatste.



▲ Bij slechte toestand van de wegen moest er getakeld worden... In dit geval langs de toen nog gekasseide oude Aalterseweg, waar de families De Jaegher en Martlé mekaar ontmoetten... (1958)

Op de toenmalige rijksweg Kloosterstraat en Urselseweg werd voor het eerst beton gegoten. Een grote vernieuwing, maar te duur voor de gemeenten.

Voor de "uithoeken" van de gemeente moesten nog lang wachten op degelijke wegen. 'Werden opgelapt, verhard en beter berijdbaar gemaakt: de Eentveldstraat, de Blaktestraten, de Westvoordestraat, de Schapersbosstraat,



◀ Zo zag de Urselseweg er vanaf de grens met Ursel uit vóór de komst van de betonbaan.

de Driesstraat, de Kapellestraat, de Hulhoek, de Buntelarestraat, de Stekelhoekhoek, de Vaart, de Malsem, de Langedonkstraat, de Hellestraat, de Kluijzestraat, de Geuzestraat, de Lijsterhoek, de Zandekens en de Waterstraat'. Talrijke kleinere wegen worden 'openbaar verklaard, teneinde er elektrische lijnen te kunnen plaatsen'...

Snee

De belangrijkste ingreep in het Knesselaarse wegenlandschap die in de jongste vijftig jaar werd uitgevoerd, was de aanleg door de Belgische staat van de Knokseweg, die Aalter met Maldegem verbindt. *Het Volk* meldde dit als volgt: 'Naar we vernamen zal dit jaar, teneinde een goede verbinding te verzekeren tussen de hoofdstad en de badplaatsen, de baan Aalter-Knesselare-Maldegem verbeterd en verbreed, alsook de talrijke en gevaarlijke bochten rechtgetrokken worden. Er zal ook een nieuwe baan met dubbele steenweg aangelegd

worden die de autosnelweg zal verlaten ten westen van Knesselare om in recht lijn dwars door Knesselare, de weg Maldegem-Knokke te bereiken. (13 april 1960). Een heel stuk later verbreedt men de weg van twee naar vier rijvakken. De afstand Aalter-Maldegem is drie kilometer korter. Er sneuvelen dertig huizen.

Verkaveling

Ook belangrijk voor de ontwikkeling van het wegenlandschap zijn de grote verkavelingen. De 55-plussers van vandaag herinneren zich nog de aanleg van de Bethunestraat, de eerste grote sociale woonwijkverkaveling.

Aansluitend daarbij komen er verkavelingen in de Laresstraat, de Beekstraat, de Hemelrijkstraat. Nog recenter zijn de grote verkavelingen in de Hooiestraat, de Hoogte, de Groene Vijvers, De Wijngaard, de Kouter, en zopas nog Nieuwendorpe.

▼ Voor de Knokseweg moeten dertig huizen weg. De afstand Aalter-Maldegem wordt drie kilometer korter.



Het is evident dat de minst bewoonde ► straten vrij laat werden aangelegd. In deze Kwawal staat één huis. Dat geldt ook voor de Waterloper. Ook in de Ameldondreef, de Diebekweg en Molenwegel (2), Kobhoutstraatje, Donkerstraat, Malsem en Pilorijnstraat (3) en Bergeland, Bommelare, Moerakkerstraat en Vijken (4) staan minder dan vijf huizen.



▲ Goed een halve eeuw geleden werd De Bethunestraat de eerste sociale woonwijk... Later volgde een gelijkaardig initiatief in de Hemelrijk.



▲ Overhoop gooien om mooi te maken. Wegenwerken zorgen altijd wel voor ongemakken. Zo was het vroeger (nieuw wegdek in de Veldstraat), zo is het vandaag (heraanleg van de Maldegemseweg, de H. Sacramentstraat en de Hoekestraat, 2013).

▼ Waar de auto regeert, komt de actie al snel om de hoek kijken. De Plant een boom-actie op De Plaats. De gemeente plantte in 1970 in de eerste grootschalige groenactie een 100 meidoorns in de Kloosterstraat en 100 lijsterbessen in Molenstraat en Aalterseweg.



Geklasseerd op de datum van de vergunning werden volgende verkavelingen door het College vergund:

1956 en 1958: De Béthunestraat

1966: Kloosterstraat en Prinsengoeddreef: 35 loten

1969: Spanjaardsstraat/Hooiestraat: 43 loten

1973: Larestraat en Beekstraat: 47 loten

1975: Hemelrijkstraat (een gemeenschappelijke bouwvergunning): 73 woningen

1977: Hemelrijkstraat, tweede deel: 27 woningen

1997: Hoogte

2002: Groene Vijvers: 26 loten

2005: Wijngaard: 43 loten

2008: Nieuwendorpe: 24 loten