

# Vlotte bereikbaarheid van Knokke een feit in het Interbellum

Frieda Devinck



*Geveltekening van de 'Statie van Knocke'.*

Het is bijna niet te geloven dat het onvolprezen en mondaine Knokke pas in 1920 aansluiting kreeg met het spoorwagetrak.

Nog veel moeilijker te geloven is dat Knokke zelfs geen fatsoenlijke verbindingsweg had met het binnenland. 'Koning auto' begon in het interbellum aan een gestadige en niet te stuiten opmars. De aanleg in 1936 van een nieuwe baan vanuit Knokke naar Maldegem was dan ook een schot in de roos. Nu stond onze gemeente open voor alle verkeer!

Als we de bereikbaarheid van het oude Knokke rond 1880 even onder de loep nemen, stellen we vast dat het kleine dorp nog altijd zeer afgesloten lag van de buitenwereld. Het bevond zich aan het uiterste punt van de Oostkust, tegen de Zwinarm aangedrukt en was omgeven door kilometers duingebied. Het had in die tijd noch tram noch trein en het gezellige dorpsplein bij de kerk was toen nog een oase van rust. Het Dorpsplein ruimde later noodgedwongen plaats voor het Maurice Lippensplein waar nu de grote kluifrotonde ligt. Het is de draaischijf geworden voor alle openbaar vervoer en daar kan men nu alle richtingen uit.

## **Hoe zag de toegang tot Knokke er uit eind 19de eeuw?**

Het eerste beeld dat de bezoekers van Knokke in die tijd te zien kregen, was het Romaans kerkje, de molen van bakker Lievens die wat verder in de duinen de wacht hield en het gemoedelijke Dorpsplein waar een viertal oude wegen samenkwamen.

Een eerste weg was vroeger slechts een pad dat door de duinen naar zee leidde. In 1869 werd het tot vijf meter verbreed, met grote stenen gekasseid en kreeg het de naam 'Steenweg naar zee' (latere Lippenslaan). De kasseien kwamen al vlug los te liggen, puilden uit of vormden putten die onzichtbaar waren door het opgehoopte stuifzand dat eroverheen lag. Men moest soms halsbrekende toeren uithalen om zonder ongelukken de zee te bereiken. Het nu nog zichtbare bewijs daarvan is het mooie schilderij 'Weg naar de zee' van Willy Schlobach uit 1883 dat in de

raadzaal van het stadhuis hangt. In 1912 vond een 'modernisering' plaats van de Lippenslaan: de breedte werd op 25m gebracht met twee voetpaden en een lengte van 1800m.

De tweede weg was de 'Dorpsstraat' (Sebastiaan Nachtegaelestraat) die naar de wijk 'Het Kalf' en de Graaf Jansdijk leidde. Langs deze weg ontwikkelde zich het dorp Knokke en verschenen de eerste kleine hotels en winkels. Later ontstond daarlangs de 'Loskaai' voor de stoomtram uit Brugge.

De derde straat, de enige verbinding van Knokke met het binnenland en Brugge, was de 'Weg naar Westcapelle' (Smedenstraat) die in 1860 werd aangelegd en gedeeltelijk op de oude Knokkedijk liep. Tot laat in de negentiende eeuw was dit de belangrijkste verkeersader van en naar het dorp. Langs deze straat vestigden zich winkels, herbergen, een brouwerij en vier smissen vandaar de latere naam Smedenstraat.

De vierde weg was een moeilijk berijdbare zandweg die vanaf het Dorpsplein dwars door de duinen naar Heist liep. De toerist die toen naar Knokke wilde komen, moest eerst met de trein tot in Heist reizen. Daar werd hij opgewacht door een voerman met koets en paard die hem langs het strand, op het harde zand, naar zijn hotelletje of logies reed. Bij hoogwater of stormachtig en ruig weer, moest de voerman willens nillens langs Westkapelle omrijden om zo langs de Smedenstraat Knokke-dorp te bereiken. Wat een omweg!

Platte wagens die niet zwaar geladen waren, konden wel langs de zandweg Heist bereiken als ze minstens door een driespan getrokken werden. Pas in 1891 werd de zandweg gekasseid en kreeg de naam 'Heitse Kalsijde' (Knokkestraat).



*Beeld vanuit het noorden uit de vroege jaren '30. Links de Margaretakerk en toekomstige Paul Parmentierlaan. Rechts de molen van bakker Lievens bij de latere Koningslaan. Centraal twee woningen langs de 'latere' Fincenlaan. In tweede lijn huizen bij de Boudewijnlaan die nog niet is aangelegd. Tussen het groen ligt de Kerkstraat vóór de onteigening.*

### **Het oude dorp wordt ontsloten.**

In 1890 deed de stoomtram zijn intrede en kreeg Knokke eindelijk openbaar vervoer naar Brugge. De tramlijn liep vanaf Westkapelle, langs Driewegen, Knokke binnen en had aan de Loskaai (nu Gemeenteplein) een zestal tramsporen. Hier werden de goederen gelost en kolen en water opgeslagen. De sporen liepen verder dwars over het Dorpsplein heen en werden doorgetrokken tot in Heist. Nu was de hele kuststreek gemakkelijker bereikbaar met openbaar vervoer. Dit was van doorslaggevend belang voor de opkomst van het toerisme en had verregaande gevolgen voor de structuur en het stratenpatroon van het oude Knokke.

Bijna gelijktijdig werd een bouwmaatschappij gesticht door het driemanschap Verwee - Van Bunnan - Dumortier. Dit consortium had grond gekocht in de duinen ten noorden van het dorp. Ze stelden een groot en zeer rationeel verkavelingsplan op voor de uitbouw van het aankomend badstadje met daarop het tracé van toekomstige straten die door het duingebied zouden aangelegd worden. Die straten hadden nog geen naam maar kregen enkel een letter, zo was onder meer de huidige Leopoldlaan op het plan aangeduid als Rue V en de Bayauxlaan als Rue T.

De bouwwoede was zo groot in Knokke dat verschillende villa's al overal in en op de duinen verzezen voordat de straten er lagen. In het begin van de twintigste eeuw werd enkel het noordelijk gedeelte van De Paul Parmentierlaan, de Koninklijkelaan en de Leopoldlaan aangelegd. De rest kon pas in 1939 doorgetrokken worden tot aan het dorp omdat daar de Kerkstraat zich nog bevond (zie verder).

De eerste wereldoorlog was even een spelbreker in de verdere bloei van het nieuwe badplaatsje.

### **Duitsers leggen allereerste treinspoor naar Knokke aan!**

Knokke wilde absoluut een treinverbinding 'via Heist' met Brugge maar de Belgische Staat, die toen het spoorweginet in handen had, werkte niet echt mee.

De eerste plannen voor de aanleg van sporen uit 1907 stuitten op groot protest van de Knokkenaren omdat de Staat het treinspoor van Heist naar Knokke dwars door de prachtige duinen wou laten lopen tot waar nu ongeveer de kruising van de Elizabetlaan met de Parmentierlaan is. Daar zou een station verrijzen maar de dorpelingen waren absoluut niet akkoord en besloten een protestmeeting te houden in 'Le Cygne'. Er waren nog nooit zoveel 'echte' Knokkenaren samen te zien geweest! Ze vonden dat ze moesten 'samenspannen' om een station in het dorp zelf te krijgen en niet in de badstad. Slogans als '*Geen statie tussen zee en kerk*' werden geroepen en Louis Herreboudt van het 'Grand Hôtel de la Couronne' gaf zich over aan dichterlijke ontboezemingen met zinnen als: '*De schilderachtige duinen zullen worden geschonden door stinkende zwarte rook waar nu de lichte wazige weefsels van de zoele morgendamp zweven*'.

Knokke bleef echter aankloppen aan dovemansoren. In 1914 waren ze nog geen stap vooruit gekomen en toen stonden de Duitsers voor onze deur!

Gedurende de bezetting van '14-'18 kregen de spoorwegen in België een nieuw impuls want de Duitsers gebruikten de sporen om hun bevoorrading en hun troepen overal naartoe te brengen. In Knokke wilden ze de Batterij Wilhelm II bouwen ten zuiden van het Zegemeer maar hadden voor hun zwaar materiaal degelijk en snel vervoer nodig. Ze bleven niet bij de pakken zitten en hadden al vlug door dat de treinsporen die tot in Heist liepen, gemakkelijk tot in Knokke-dorp konden doorgetrokken worden. Ze staken de handen uit de mouwen en legden in een mum van tijd een enkelspoor aan. Lag de fameuze 'Deutsche Gründlichkeit' hier aan de basis van? Wat het ook was, langs dit enkelspoor reden nu al snel wagons met bouw materiaal en werden Duitse soldaten naar Knokke gebracht om er uit te rusten of van hun verwondingen te herstellen.

Na de oorlog bleef dit spoor dat eigenlijk als een soort Duits 'oorlogsgeschenk' kan aanzien worden, bestaan. Twee jaar na de oorlog kwam er eindelijk een keerpunt in de treinstory! Na enkele aanpassingen en een verdubbeling van het spoor door de Staat, was de treinlijn naar Knokke eindelijk klaar.

Er moest vlug een voorlopig station komen en er werd beslist om een houten barak van 40m op 12m 'dwars op de sporen' te zetten. Dit kon gemakkelijk want Knokke was immers een eindstation. De ingang was aan de zijkant en de ontvangsthal was verlicht door twee grote staande dakluchters.



De eerste trein werd in Knokke verwelkomd op zondag 4 juli 1920 en dit ging gepaard met grootse plechtigheden en toespraken waarin een 'wrevelige ondertoon' zeker niet ontbrak. Burgemeester Deklerck dankte iedereen maar drukte toch de hoop uit dat het definitieve station niet te lang op zich zou laten wachten. Na de lunch werden toespraken gehouden waarbij de heer Lantsoght eigenaar van hotel 'Continental' het woord nam en zijn opgekropte ergernis de vrije loop liet. *'We hebben de regering niets te danken, zeker niet voor haar schuchtere rol inzake een station voor Knokke'*. De heer Pagnot sprak in naam van de pers op dezelfde toon: *'De ijzeren weg hebben wij veel meer aan de gehate Duitsers te danken dan aan onze regering die ze thans zal uitbaten en alle eer naar zich toe zal trekken. Ze heeft zich zelfs vergenoegd een kleine statie aan het eind van de spoorweg te zetten'*. Dat in Knokke uiteindelijk nog tot tweemaal toe een station zou moeten gebouwd worden, kon toen nog niemand vermoeden.

Er werd na 12 jaar een nieuw station gebouwd tegenover de Margaretkerk, het was een der eerste stations in villastijl en werd ingehuldigd op 10 juli 1932. Burgemeester Frans Desmidt ontving de vele genodigden onder wie enkele senatoren, verschillende ingenieurs, architecten, de aannemer en de bestuurder van de NMBS. Maar de lijdensweg was nog niet ten einde!

Gedurende de tweede wereldoorlog bezetten de Duitsers het stationsgebouw en versterkten het met bunkers om zich tegen luchtaanvallen te beschermen. Het hoofdgebouw werd zwaar beschadigd gedurende de oorlog. Het duurde tot april 1946 vooraleer de spoorlijn werd hersteld en de Knokkenaren weer naar Brugge konden sporen. Er moest nog tien jaar gewacht worden op een nieuw station maar op de nationale feestdag van 1956 kon de inhuldiging van het derde station gevierd worden. En weer was het een mooi gebouw!

*Fotograaf Charles D'hont zat in een eendekker om deze opname van Knokke-Dorp te maken. Centraal de Kerkstraat en de twee ontworpen straten, links de Koningslaan, rechts de Parmentierlaan evenwijdig met de Lippenslaan. Op het plein de pastorij tegenover het Hotel Lievens en hotel 'Le Cygne' bij de Smedenstraat. Het station is in aanbouw, te zien op het onscherpe deel van de foto. Links boven het voetbalveld van F.C. Knocke en het Zegemeer.*



1933.  
*Prominenten bij het  
nieuwe stationsgebouw.*



*Burgemeester Frans  
Desmidt, de Minister van  
Verkeerswezen, schepen  
Marcel Vandenbroucke.  
Op de 2de rij raadslid Leon  
Verheye, schepen Camille  
Deckers, secretaris Jan  
Claeys,  
en rechts raadslid Adolf  
Tavernier.  
In de achtergrond hotel  
Lievens.*

*Het stijlvolle station van  
Knokke met vooraan de taxi's  
en de buurttram  
Knokke-Westkapelle-Brugge.*






## Natiënlaan brengt bruisend leven naar Knokke

Elk weekend zien we langs de Natiënlaan een gestadige stroom auto's Knokke binnenrijden. Die laan is de levensader die het bloed en de energie naar het kloppende hart van Knokke doet stromen.

Na wereldoorlog I werd de auto zeer belangrijk en veroverde onze wegen. Het werd zelfs behoorlijk druk! Er liep een degelijke baan langs de kust van Oostende naar Knokke maar met het binnenland was er voor de auto geen goede verbindingsweg. Het verkeer vanuit Brussel naar de kust kwam rond 1930 nog doorheen de stadskernen van Aalst, Gent, Eeklo en Maldegem. Van daar wurmden de auto's zich, langs smalle wegen vol putten en verzakkingen, doorheen kleine dorpjes richting Knokke. Iedereen zag in dat er een nieuwe baan moest komen tussen Knokke en Maldegem om later te kunnen aansluiten via Aalter op de toekomstige snelweg naar Brussel.

Over deze nieuwe verkeersader werd al voor het eerst gesproken in 1925 maar de zaak werd pas in 1927 ernstig aangepakt.

**BADSTAD  
KNOCKE-AAN-ZEE**



**VILLE BALNÉAIRE  
KNOCKE-SUR-MER**

**PROGRAMMA DER FEESTELIJKHEDEN**  
bij gelegenheid van de officiële opening  
der baan **MALDEGEM - KNOCKE**  
op 11 Juli 1936.

---

te 10 uur:	Aan de Verweeplaats (Stadhuis) Knokke a/Zee, vertrek der genoodigden uit Knokke; auto, ter beschikking, door het Gemeentebestuur.
te 10 <sup>o</sup> 20 u.:	Aankomst stationplein te Brugge;
te 10 <sup>o</sup> 30 u.:	Aan het station te Brugge (bij ingang goederenstation), verzamelplaats der genoodigden uit Brussel & Brugge en omgeving; waarna onmiddellijk het vertrek, richting Maldegem; (auto's ter beschikking der genoodigden).
te 11 uur:	Aan de Staatsbaan Gent-Brugge, te Maldegem, officiële opening van de baan "Maldegem-Knokke".
te 12 <sup>o</sup> 30 u.:	ten Stadhuisse: Knokke a/Zee, ontvangst der genoodigden, door de Gemeentelijke overheid.
te 13 <sup>o</sup> 30 u.:	Lunch in het "Central Hotel", Lippenslaan Knokke a/s.

-----

Uiteindelijk kon men in 1936 de Rijksweg 'Knocke-Maldegem' plechtig inhuldigen. Om dit grote gebeuren vast te leggen werd bij de opening een herinneringsmedaille uitgegeven met aan de voorzijde het wapenschild van Knokke op. Aan de keerzijde was een weg afgebeeld met aan het beginpunt een wegwijzer met 'Knocke' op en aan het eindpunt een met 'Maldegem' op.

De rijksweg, Natiënlaan genoemd, werd met veel pracht en praal geopend. Het driekleurig lint werd doorsneden in aanwezigheid van burgemeester Frans Desmidt, de schepenen en de voltallige gemeenteraad. Onder de prominenten bevonden zich: Dir. Generaal van Bruggen en Wegen dhr. De Heem, de vertegenwoordiger van de Minister van Openbare Werken dhr. De

Man, hoofdingenieur Goorickx van Bruggen en Wegen, hoofdingenieur directeur Devallée, Eerst aangewezen ingenieur Van Rysselberghe met dame (zie foto); de Senatoren Arthur Verbrugge uit St. Andries en Van Hoestenberghé, Hoofdingenieur B & W Emiel Claeys en echtgenote en de aannemers de gebroeders Bytebier uit Gent. Er waren 12 auto's met chauffeur nodig om alle prominenten te vervoeren.

In een rondschrijven aan de bevolking was gevraagd hun huizen te bevlagen want Knokke moest er 'feestelijk' uitzien. Het muziekkorps van Leers zorgde voor de muzikale noot.

Aan weerszijden van de nieuwe baan waren jonge boompjes aangeplant en aan hoge masten wapperden vlaggen van verschillende landen wat aan het geheel een feestelijke toets gaf. De lange rij wagens reed heel statig en plechtig de nieuwe baan in. Het was een schitterend beeld! Aan de kant van de weg stond een massa volk het gebeuren te bekijken, ze genoten ten volle en sommigen reden zelfs met hun fiets een eind mee. Bij de aankomst van de 'autokaravaan' aan de Nieuwstraat kregen de genodigden de herinneringsmedaille en werd met de harmonie in stoet naar het stadhuis getrokken. Twee politieagenten zorgden voor de begeleiding.



11 juli 1936.  
*In Maldegem wordt het lint doorgeknipt door mevrouw Van Rysselberghe met de hulp van secretaris Claeys terwijl Frans Desmidt toekijkt.*

*Mr. De Heem, Ir. Van Rysselberghe, burgemeester Desmidt en de genodigden wandelen een stukje van de nieuwe Staatsbaan in.*







..., Camille Deckers, Marcel Van de Broucke, Frans Desmidt, mevr. Van Rysselberghe, mevr. Claeys en afgevaardigden van de diverse departementen.



De 'autokaravaan' arriveert in Knokke.





*De herinneringsmedaille : voorzijde wapenschild van Knokke-aan-zee, keerzijde: twee naamborden met vermelding 'Knokke' en 'Maldeghem' met palm '1936'*

De nieuwe rijksweg mondde uit op het Maurice Lippensplein voor het station. De tramspoorlijn Knokke-Brugge kreeg een nieuwe bedding langs die weg van in Westkapelle tot vóór het station. Nu moest de tram niet meer omrijden via Driewegen en de Loskaai (Gemeenteplein) om Knokke te bereiken.

De Natiënlaan werd later nog verschillende malen aangepast, verbreed en ontubbeld, zodat het toenemende verkeer Knokke gemakkelijker kon bereiken.

### **Drastische ingrepen vanaf het interbellum tot heden**

Knokke had grootse plannen! In 1924 had de gemeente al een voorlopig project opgesteld om de Kerkstraat te onteigenen en de eerder geplande lanen door te trekken. (zie 'Knokke is hier', nr. 44 jaargang 2000, De Kerkstraat en de onteigening, blz. 31-38).

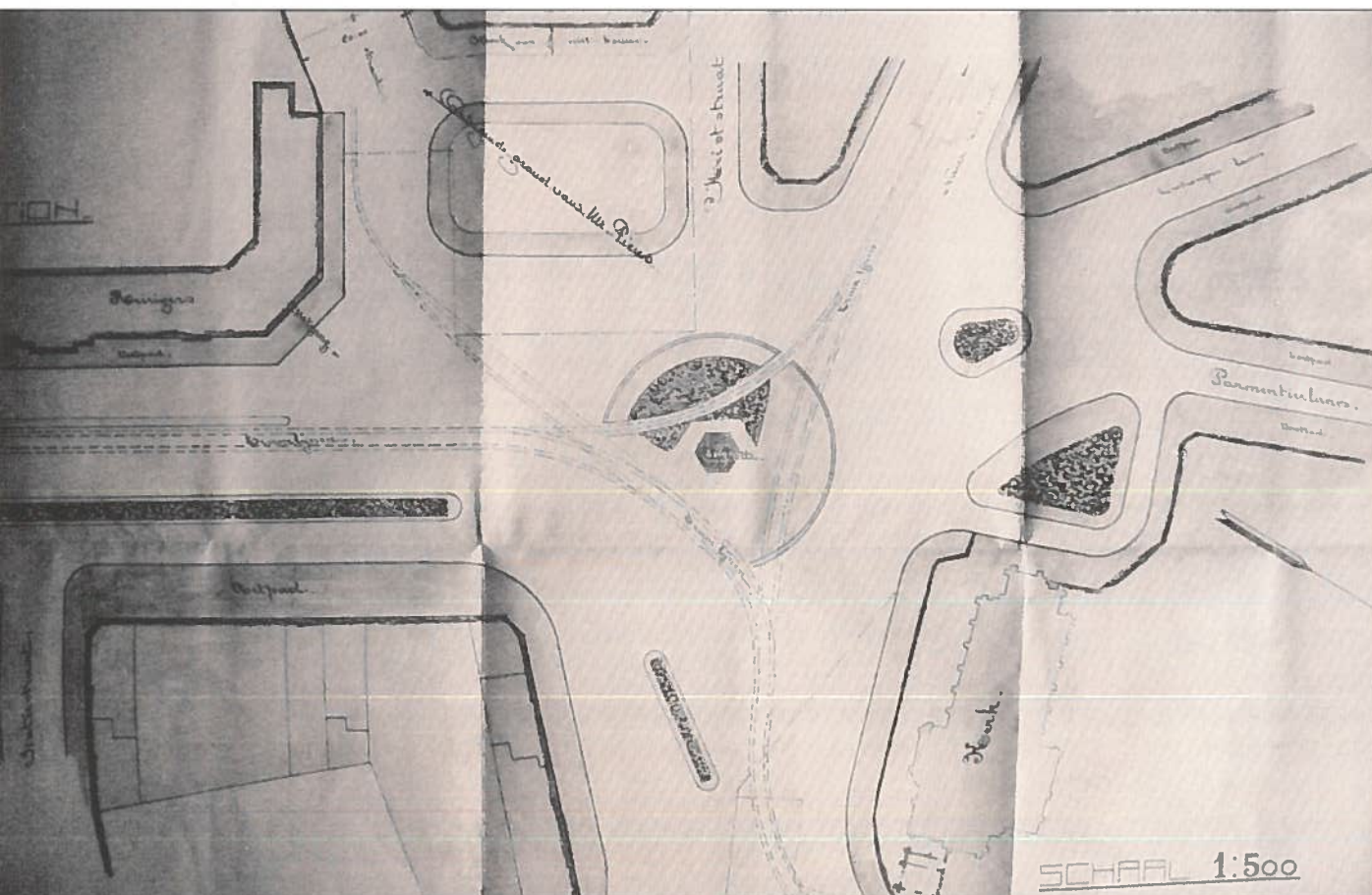
Het stratenpatroon rond de kerk veranderde volledig door die stedenbouwkundige aanpassingen. De Koningslaan en Parmentierlaan - nog deels zandstraten waarlangs de villa's vrij los in de duinen stonden - werden nu verder verlengd tot aan de kerk om het station beter te kunnen bereiken. De landelijke Kerkstraat met zijn lage witgekalkte huisjes met rode dakpannen - ooit het schilderachtigste straatje van het oude Knokke - liep dwars over het tracé van beide lanen heen en was dus gedoemd om te verdwijnen. De molen van bakker Lievens, vertrouwd beeld in de duinen, werd steen per steen afgebroken en herbouwd in de tuin van villa 'Le vieux moulin' van baron Snoy in het bos. De gemeenteschool op het plein werd gesloopt en het kerkhof rond de Sint-Margaretakerk werd ontruimd en kreeg een nieuwe plaats in de De Klerckstraat. Het pittoreske Dorpspleintje ruimde plaats voor het nieuwe veel grotere Maurice Lippensplein dat in 1932 werd aangelegd. De verschillende tramsporen van de lijnen Brugge, Oostende en het Zoute kruisten elkaar op dit plein. In het midden werd een rond oranjekleurig tramhuisje geplaatst met rondom grote ruiten en bovenop een houten mast. Het zag er heel speciaal uit en deed denken aan de potten mosterd van vroeger met houten deksel waar in het midden een lepel doorstak. De Knokkenaren die dit al vlug hadden opgemerkt, gaven het direct de zeer toepasselijke naam 'De mostaardpot'. Kleine, kleurige bloemperkjes en zitbanken fleurden het plein op en de toegang tot Knokke kreeg een nieuw aanzien.

Wegens het stopzetten van de tramlijn naar Brugge in 1956 en een tiental jaren later het verdwijnen van de tram uit het straatbeeld van Knokke, werden de tramsporen uitgebroken en was het Maurice Lippensplein weer aan vernieuwing toe. Het openbaar vervoer was nu volledig gecentraliseerd rond het plein en de eindterminus voor de kusttram kwam rechtover de kerk bij het Opeddrinckplein. Maar!...door het voortdurend toenemend verkeer, vooral op weekends en vakantiedagen, moest dit plein nog eens aangepast worden in 2005. Verkeersdeskundigen zijn meestal voorstanders van rotondes omdat dit gevaarlijke kruispunten wegwerkt. Zo werd voor het M. Lippensplein geopteerd voor een kluifrotonde, dit is een constructie van twee rotondes die door een kort, recht stuk weg met elkaar verbonden zijn. Vanuit de lucht gezien lijkt het geheel op de klui van een hond. De Nederlanders hebben er nog een ludieke woord voor, zij noemen het een 'hondenbot'. De ovale kluifrotonde is het zenuwpunt bij het binnenrijden van Knokke. Ze ligt er nu al een achttal jaren en heeft bewezen dat het toch nog niet de ideale constructie is om het verkeer vlotjes in en



*Het zwaar beschadigde stationsgebouw in 1944.*

*Plan van het Maurice Lippensplein met centraal de tramaubette.*







*Beeld van het Maurice Lippensplein in de richting van het stationsgebouw (postkaart verstuurd in 1949).*

uit Knokke te laten rijden. Ook de kleinere, aanpalende rotonde aan het begin van de Lippenslaan zorgt voor opstoppingen door de verkeerslichten om voetgangers veilig te laten oversteken. Maar de grootste oorzaak van de files op de kluifrotonde zelf, zijn de verkeerslichten aan de fiets- en voetpaden.

Het gemeentebestuur heeft zich over het probleem gebogen in 2011 en enkele moeilijkheden werden grondig geanalyseerd. Een tunnel onder het wegdek, gevolgd door een open tunnel met groene zijbermen op het plein zelf, zou een ideale oplossing zijn voor zowel fietsers als voetgangers.

Er zijn ook nog werken gepland aan de Natiënlaan. Voor een vlottere inrit naar de verkaveling Duinenwater komt er een rotonde aan de Nieuwstraat. Verder komen nog twee extra rotondes, een aan de kruising met de Kalvekeetdijk en een aan de inkom van Westkapelle.

Er werd nog niet bepaald wanneer de werken van start gaan.

Moesten de kunstschilders Verwee, Van Rysselberghe en de dichter Emile Verhaeren nog eens kunnen terugkomen om samen een schuimende kroes bier te drinken in herberg 'Le Cygne' aan het gezellige dorpspleintje van weleer, ze zouden hun ogen niet geloven... en misschien wel met pijn in het hart vertrekken.