132 ISSN 0772-6384
45e jaargang - 2

Ten Mandere

Heemkundige periodiek voor Izegem, Emelgem en Kachtem



MACHINES BOUCHERIE

Machines Boucherie nv
Stuivenbergstraat 106
8870 Izegem
Tel. 051 31 21 41 - Fax 051 30 54 46

Drukkerij
STROBBE
opgericht in 1890

BRENGT KLEUR IN DRUK
EN PAPIER

www.strobbe.be

tm TEN MANDERE

heemkundige periodiek voor Izegem en omgeving

BESTUUR:
Voorzitter :
Dr. JEAN-MARIE LERMYTE
Kortrijksestraat 323, 8870 Izegem
tel./fax. 051/30 39 99

Ondervoorzitter :
ANTOON VANDROMME
Blauwhuisstraat 52, 8870 Izegem
tel. 051/30 31 35

Secretaris : ROBERT LEROY
Boomforeeststraat 49, 8870 Izegem
tel. 051/30 10 56

Penningmeester : ANDRE MISTIAEN
Hondekensmolenstr. 24, 8870 Izegem
tel. 051/30 36 69

Archivaris : ANDRE DEMEURISSE
Baronielaan 33, 8870 Izegem
tel. 051/30 46 58

Hoofdredacteur en webmaster :
BART BLOMME
Europastraat 13, 8770 Ingelmunster
tel./fax. 051/30 03 67
bart.blomme@tiscali.be

Leden :
FREDDY SEYNAEVE
Elegastlaan 14, 8870 Izegem
tel. 051/30 58 31

RAF VANDENBERGHE
Meensesteenweg 77, 8870 Izegem
tel. 051/30 46 23

KURT HIMPE
Baronstraat 4, 8870 Izegem
tel. 0486/63 46 13

BERTRAND NOLF
Zevekotestraat 27, 8770 Izegem
tel. 051/30 74 30

ANDRE BOURGEOIS
Sint-Tillostraat 9, 8870 Izegem
tel. 051/30 19 06

JACQUES VIAENE
Bremstraat 7, 8870 Izegem
tel. 051/30 20 56

REDACTIE :
Bart Blomme
Jean-Marie Lermyte
Antoon Vandromme
Raf Vandenberghe
e-mail: Tenmandere@hotmail.com
URL: www.tenmandere.tk

José DESMET. De Izegemse post 3

Bart BLOMME. Weerbare mannen uit Izegem in 1638 30

Jean-Marie LERMYTE. Het Izegemse stadsbeeld, circa 1840 - 1940 32

Antoon VANDROMME. De Guldenberg-abdij en Izegem 50

Werkten mee aan dit nummer:
José Desmet, Ter Wallenstraat 14, 8870 Izegem
Bart Blomme, Europastraat 13, 8700 Ingelmunster
Jean-Marie Lermyte, Kortrijksestraat 323, 8870 Izegem
Antoon Vandromme, Blauwhuisstraat 52, 8870 Izegem

Verantwoordelijke uitgever : Jean-Marie LERMYTE, Kortrijksestraat 323, 8870 Izegem.
Elke auteur is verantwoordelijk voor de inhoud van zijn bijdrage en ontvangt 15 overdrukken.
Voor gehele en gedeeltelijke overname is de voorafgaandelijke toestemming van de heemkundige kring en de auteur vereist.
Bankrekeningnummer : 472-4353811-45.
Wie het lidmaatschap betaalt (leden 15 •, ereleden 20 •) ontvangt 3 nummers.

ALG. NUMMER **132**, 45te JG. NR. 2 (september 2005)

LIJST ERELEDEN 2005

de lijst werd op 01/09/2005 afgesloten

In Izegem :

Allewaert, Luc, Nieuwstraat 27 bus 2
Allosserie, Luc, Roeselaarsestraat 327
Architectenburo AW, Vijfwegenstraat 25/1
Artekom, Roeselaarsestraat 594
Basisschool Sint-Pieter, Prinsessestraat 15
Berlamont, Paul, Kasteelstraat 38
Billiouw, Carlos, Vuurkruiserslaan 2
Bogaert, Jan, O.-L.-Vrouwestraat 20
Boucherie, Christiane, Abelestraat 61
Boucherie, N.V., Stuivenbergstraat 106
Bourgeois, André, Sint-Tillostraat 9
Bourgeois-Hoste, Geert, Baronielaan 12
Bral-Dejonghe, Rudi, Ardooisestraat 62
Bruyneel, Roger, Ingelmunsterstraat 57
Cappelle, Nicolas, Vuurkruiserslaan 7
Carette, Adhémar, Sint-Jorisstraat 59
Christiaens, Marc, Karel de Goedelaan 24
Christiaens, Roselin, Grote Markt 17
Claeys, Jozef, Manegemstraat 39
Compernolle-Devlieghere, Etienne, Heibrugstraat 17
Cornillie, Ann, Kruisstraat 4
Debosschere, Jean-Pierre, Reperstraat 65
Deceuninck, Flor, Baronielaan 26
Decoene, Pierre, Kortrijksestraat 319
Deforce, Marie-Claire, Nederweg 55
De Forche, Christiaan, Nieuwstraat 27 bus 6
Degezelle, Lucien, Nieuwstraat 4
Demey, Johny, Kortrijksestraat 321
Deprez, André, Wolvestraat 6 bus 3
Derluyn, Jan, Meensesteenweg 83
Derolez, Jacques, Bellevuestraat 45
De Smedt, Dirk, Boomforeeststraat 3
Desmet, Georges, Visschersdreef 3
De Vlieghere, Luc, Melkmarktstraat 1-3
Devoldere, Gaspard, De Plataan, Meensesteenweg 74
Dewitte, Bart, Reperstraat 53
Dewitte, Erik, Lendeleedsestraat 42
Drukhuis Raphaello, Lendeleedsestraat 115
Dubaere, Ludwig, E.H., Ter Beursplein 1
Duhamel, Frank, Merelstraat 4
Dumoulin, Christiaan, Kerelstraat 4
Dupont, Jim, B. de Pélichystraat 34
Dupont, Johan, Lendeleedsestraat 20
Duyck, André, Sint-Jorisstraat 55
Duyvejonck, Paul, Pieter Baesstraat 23
Eeckhout, André, Gentsestraat 40 bus 3
Eeckhout, Gabriël, H.-Hartstraat 7 bus 5
Eeckhout, Geert, Baronielaan 2
Flamez, José, Bosbeekstraat 3
Gevaert-Tant, Filip, Rode Poortstraat 19
Guillemyn, Antoon, Meensesteenweg 88
Gyselinck, Wouter, Baronielaan 56
Handsaeme, Roland, Gentseheerweg 82
Herman, Jerome, Sint-Crispijnstraat 47/1
Herman, Raphaël, Stijn Streuvelsstraat 26
Herreman, Danny, Sint-Jansstraat 35
Himpe, Kurt, Baronstraat 4
Hotel-Restaurant Royal, Stationsstraat 3
Houthoofd-Feys, Antoon, Steenovenstraat 4
KBC-bank, Gentsestraat 46
Kemp, Marc, Gentseheerweg 45
Kints-Verhaeghe, Jean-Pierre, St.-Crispijnstraat 50
Lannoo, Luc, Vlietmanstraat 2
Lecluyse, Eddy, Abelestraat 25
Madou, Chris, Kokelarestraat 89
Maertens, Erik, Kerelsstraat 13
Maes, Bernard, Gentseheerweg 102
Malfait, Luc, Schoolstraat 32
Mallisse, Jerome, Populierenstraat 4
Marannes, Valere, Ingelmunstersestraat 70
Mattan, Erik, Henri Dunantstraat 45
Mylle, Gerda, Hondekensmolenstraat 12
Naessens, Maurice, Ingelmunstersestraat 50
Nollet-Vanneste, Tony, Kardinaal Cardijnlaan 1
Notariaat Loontjens, A&L, Nieuwstraat 22
Notariaat Sagon, Luc, Gentsestraat 19
Notariskantoor Laga, Stefaan, Gentseheerweg 44
Orgaer, Geert, Krommestraat 12
Parochie H.-Hart, Roeselaarsestraat 53
Parochie Sint-Jan-de-Doper, Hogestraat 12
Rommel, Bart, Baronielaan 52
Ronse, Chris, Vlietmanstraat 6
Rosseel, Luc, Roeselaarsestraat 95
Sagon-Vanden Avenne, Fernand, Gentsestraat 17
Seynaeve, Jozef, Burg.V.d. Bogaerdelaan 93
Seynaeve, Paul, Meensesteenweg 191
Sintobin, Pol, Meensesteenweg 89
Sintobin, Stefaan, Kerkplein 8 bus 6
Spriet, Aurel, Nieuwstraat 20
Spriet, Leon, Kortrijksestraat 86
Spriet, Noël, Sint-Antoniusstraat 17
Spriet, Christophe, Rumbeeksestraat 47
Strobbe, Luc, Vredestraat 1
Strobbe, Firma, Kasteelstraat 1
Strobbe, Michaël, Groenstraat 5
Strobbe-Cardoen, Dirk, Gentseheerweg 98
Strobbe-Hochepied, Marc, Wallemotestraat 77
Strobbe-Vanlauwe, Johan, Sint-Jorisstraat 37
Taeymans, Wilfried, Pieter Baesstraat 11
Terryn-Declercq, Rik, Melkmarkt 2 bus 5
Thibau, Eric, Rozenlaan 75
Vanacker, Robert, Steenovenstraat 10
Vanackere, Herwig, Prinsdomlaan 39
Vanbeckevoort, Jaak, Meensestraat 133
Vanden Avenne, Zeno, Populierenstraat 3
Vandenbroucke, Guido, Leenstraat 135

DE IZEGEMSE POST

José Desmet

Het woord "post" vindt men in alle landstalen, enigszins aangepast, terug. Het woord is afkomstig van het latijnse woord "posita". Het verwijst echter steeds naar de uitgebreide dienst van het briefverkeer.
Toen de Romeinen onze streken veroverden, richtten zij voor het onderhouden van de contacten tussen Rome en hun leger goed georganiseerde diensten in.
Op bepaalde afstanden werden standplaatsen opgericht. Dag en nacht stonden opgeleide jongelui klaar om de briefmail, lopend, van de ene standplaats naar de andere te brengen.
Aangekomen bij de standplaats, kon de renbode (koerier) de nodige rust nemen om daarna, met of zonder nieuwe zending, terug te keren naar het vertrekpunt.
De afstand tussen twee standplaatsen werd een "post" genoemd en bedroeg vier zeemijl of één geografische mijl. Dit was ongeveer 7 408 m.
Dat deze dienst uitstekend werkte, bleek uit het feit dat 28 dagen volstonden om een brief, door Ceasar in Bretagne geschreven aan Cicero, die in Rome verbleef, te bezorgen.
Een groot deel van deze organisatie ging verloren na de tijd van Karel de Grote.
Het zou duren tot de opkomst van de gemeenten, eer men opnieuw van een zekere organisatie in de brievenpost kon spreken.
Later, door de verbeterde wegen en het plaveien van de hoofdbanen, werd de renbode vervangen door de ruiter te paard en door de koets. De standplaatsen verdwenen en werden een "relais".
De afstand tussen twee relais werd in posten uitgedrukt. Zo bedroeg de afstand van Brugge naar Ruddervoorde, van Ruddervoorde naar Pittem en van Pittem naar Roeselare, telkens 1 ½ post of m.a.w. van Brugge naar Roeselare was het 4 ½ post, ongeveer 33 km.
Door het invoeren van het metriek stelsel in 1821 werd de afstand van een post 7500 m. Deze afstand werd in 45 minuten afgelegd.
In onze streek is lange tijd het relais van Pittem bekend gebleven. Men kon het aantreffen op de weg van Ingelmunster naar Brugge (N 50), een paar honderd meter over de Ryselendemolen, op de hoek met de straat naar Pittem. Het was een alleenstaand huis.
Ouderen herinneren zich nog het opschrift "*De Posterie*", op de gevel en boven de voordeur. Vroeger prijkte er ook nog de tekst "*Hier logeert men te voet en te paard*" boven de ingangspoort en waren er voederbakken voor het gebouw.
Rond 1836 verschenen de koetsen met tweespan, vier paarden twee aan twee naast elkaar.
Een post werd toen in 30 minuten afgelegd.
De "post", oorspronkelijk een standplaats, later een afstand, is nu een wereldorganisatie geworden en onmisbaar in de moderne maatschappij.

Het schuchtere begin

In 1701 bracht Philips van Anjou (1683 - 1746) een regeringsnet van postverbindingen in onze provinciën tot stand. Het voorzag een aantal "paardenposten" en een aantal "relais". Izegem, toen geen dorp van betekenis, kwam nooit in aanmerking voor een "post" of "relais", omdat er geen knooppunt van wegen was of omdat we niet gelegen waren langsheen grote verkeerswegen.
E. D'Huart (1800 - 1884), minister van Financiën gaf in 1836 met volgend schrijven het bevel tot het oprichten van een uitreikingskantoor in Izegem.

Bruxelles, le 29-06-1836

Ministère des Finances

Monsieur,

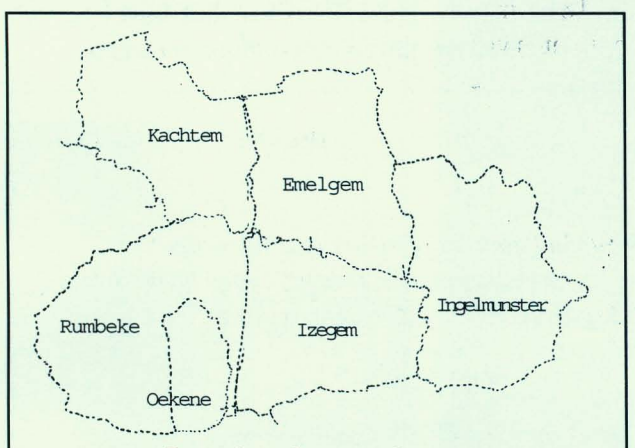
J'ai l'honneur de vos transmettre, ci-joint, un tableau indiquant les dristributions nouvellement créées ainsi que les bureaux de postes auquels elles ressortent quant à la taxe et je vous invite à vous y conformer pour l'application du port sur les lettres provenant ou à distribution de ces distributions.

Iseghem, taxe Roulers.

le ministre
E. D'Huart

De vroegste vermelding (1817) van een Izegems postkantoor vinden we terug in *"Geschiedenis van Iseghem"* van E.H. Kan. Tanghe[1]. Het was echter geen officieel kantoor, wel - wat toen gebruikelijk was - een gesalarieerde uitreikingsdienst.
Deze dienst werd toevertrouwd aan een bode of aan een voerman, die de post in Roeselare of in Kortrijk ophaalde. Hij kreeg voor elk aankomend of vertrekkend poststuk een provisie of een premie. Voor elke spoedbestelling, besteld buiten het centrum van de gemeente, ontving hij daarenboven een bestelloon, afhankelijk van de afgelegde afstand.
Gewone brieven werden alleen in het centrum van de gemeente besteld. Andere post werd alleen uitgereikt op de marktdag of werd door de betrokkene opgehaald in het postkantoor.
Een volgende vermelding van Izegem vinden we terug op een kaart van 1833. Op deze kaart, waar de uitgebate lijnen door de Belgische staat weergegeven zijn, vinden we voor Izegem: *"Klein stadje zonder relais"*. Het lag buiten de door de postkoetsen gevolgde trajecten.
In 1836 werd in Izegem dan het eerste officiële postkantoor geopend. De leiding kwam in handen van August Berlamont (° Izegem, 25/11/1810 - + Borgerhout, 30/06/1877), 26 jaar en zoon van Louis Berlamont. Hij was lijnwaadfabrikant in de Brugstraat.

Hoe werkte een uitreikingskantoor ?
Het uitreikingskantoor Izegem bevatte, naast de stad zelf, ook de gemeenten Emelgem, Kachtem, Ingelmunster, Lendelede en Sint-Eloois-Winkel. Twee- of driemaal per week bracht de diligence uit Kortrijk of uit Roeselare de brieven mee. Deze werden door het hoofd van het kantoor aan huis (d.i. in het centrum) besteld of opgehaald door de nijveraars.
De brieven werden door de postmeester ook 's zaterdags op de markt aan de man gebracht. Handelaars en landbouwers maakten er toen een gewoonte van om op zaterdag naar de Izegemse markt te gaan.
De gemeentebesturen die tot het kantoor behoorden, stuurden een bode om de officiële briefwisseling op te halen. Deze namen soms ook wel eens brieven mee, bestemd voor inwoners van hun gemeente, wanneer zij zeker waren van de terugbetaling van het port, dat zij vooraf aan de postmeester moesten betalen.
In die tijd werd het port gewoonlijk door de bestemmeling betaald.



Distributiekantoor Izegem
Situatie op 26 oktober 1836


BID VOOR DE ZIEL
VAN MIJNHEER
CAROLUS, AUGUSTINUS, CONSTANTINUS
BERLAMONT,
ONTVANGER VAN DEN BRIEVENPOST,
Weduwenaar van Mejufvrouw
MARIA LOUISA DOORME,
Echtgenoot van Mejufvrouw
MELANIA VANSTEENKISTE,
geboren te Iseghem den 25 November 1810 en godvruchtig overleden te Borgerhout (Antwerpen) 30 Juni 1877, na ontvangen te hebben het H. Olijsel.
Elendige maanden heb ik beleefd en slaaplooze nachten geteld, benauwdheden en pijnen ondergaan, maar ik heb gezwegen en mijnen mond niet geopend om te klagen vermits gij het waart o Heer, die mij beproefdet. Jon VII.
Ik heb den goeden strijd gestreden; mijn loop is ten einde, ik heb het geloof bewaard; nu verwacht ik niets anders meer dan de kroon der rechtveerdigen. H. Paulus.
en wij, vertaten wij hem niet, voorzeker wij hem door onze gebeden gebracht hebben in het huis des Heeren. (H. Augs.), waar de Almachtige aan deze die Hem getrouw zijn gebleven een geluk bereidt dat nooit oog heeft gezien, oor gehoord, noch hert gevoeld.
De verdiensten dergenen die voor de opvoeding hunner kinderen gezorgd hebben, zullen groot zijn bij den Heer. H. Bern.
De godsvrucht tot Maria is een paud van zaligheid. H Joan. Damasc.
Bemind van God en van de menschen, zijne gedachtenis is in zegening.
R. I. P.
Drukk. H. Janssens, Steenweg Borgerhout, 185.

Bidprentje Carolus Augustinus Berlamont
(ATM)

Een voorbeeld van het port, (1836) voor brieven tot 10 gram
van Izegem naar:

Antwerpen (of omgekeerd):	*40 centiem*
Aarlen:	*70 centiem*
Brugge:	*30 centiem*
Kortrijk:	*20 centiem*
Gent:	*30 centiem*
Roeselare:	*20 centiem*

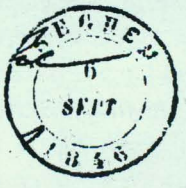
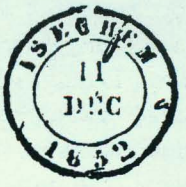
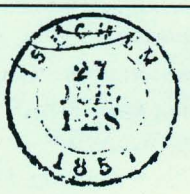
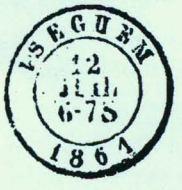
voor brieven tot 20 g werd het port verdubbeld en voor 20 tot 50 g moest men driemaal zoveel betalen.

Izegemse voermannen in de 19de eeuw

In de 19de eeuw was het postverkeer niet alleen het werk van postbodes. Heel wat voermannen en kruiers ("brouetteurs") zorgden voor verspreiding van de schaarse brieven. Maar ook heel wat pakjes en groter materiaal werden meegenomen. Hier volgt een lijst van Izegemse voermannen. We baseerden ons op de Izegemse bevolkingsregisters en de burgerstand.

Belaen, Aloysius (° Ingelmunster, 1865)
Binket, Augustin (° Rumbeke, 1776)
Bouliau, Jean Baptiste (° Izegem, 1762)
Braet, Ferdinand, (° Tielt, 1831)
Claerhout, Julianus (° Izegem, 1784)
De Clerck, Desiderius (° Pittem, 1838)
Defoort, Jan Baptiste (° Izegem, 1816)
Defoort, Joannes Baptista (° Izegem, 1783)
De Muijnck, Fidelius, (° Izegem, 1795)
Demuijnck, Gabriël (° Izegem, 1789)
Demuijnck, Pierre Joseph (° Izegem, 1783)
De Muynck, Bruno (° Izegem, 1801)
Demuynck, Petrus (° Izegem, 1826)
Demuynck, Pieter Joseph (° Izegem, 1783)
Denys, François (° Izegem, 1745)
De Scheemaeker, Joseph (° Waregem, 1764)
De Smet, François (° Izegem, 1759)
Desmet, Leo (° Kachtem, 1778)
Desmet, Petrus Franciscus (° Izegem, 1785)
De Vos, François (° Izegem, 1770)
De Vos, Jean Baptiste (° Izegem, 1754)
Devos, Joannes Franciscus (° Izegem, 1766)
De Vos, Josse (° Izegem, 1769)
Devos, Petrus (° Izegem, 1828)
Devos, Petrus (° Izegem, 1788)
D'hont, Franciscus (° Izegem, 1841)
Eeckhout, Adolf (° Izegem, 1859)
Eeckhout, Emile (° Izegem, 1856)
Eeckhout, Francis (° Izegem, 1829)
Eeckhout, Jacobus (° Izegem, 1795)
Eeckhout, Josephus Ignatius (° Izegem, 1792)
Eeckhout, Pierre Joseph (° Izegem, 1766)
Flips, Florent (° Brussel, 1863)
Geldhof, Joannes Vitalis (°Izegem, 1785)
Herman, Joannes Franciscus (° Izegem, 1786)
Herman, Petrus Josephus (° Izegem, 1794)
Hoornaert, Petrus (° Izegem, 1822)
Kesteloot, Ludovicus (° Izegem, 1790)
Lafaut, Jean François (° Izegem, 1774)
Lannoo, Pieter (° Rumbeke, 1789)
Lefere, François (° Izegem, 1762)
Muylier, Pierre Joseph (° Izegem, 1769)
Nollet, Eugenius Albertus (° Izegem, 1798)
Nyffels, Petrus Joannes (° Izegem, 1788)
Robait, Franciscus (° Ardooie, 1798)
Robait, Joannes Franciscus (° Izegem, 1800)
Rousseau, Petrus Josephus (° Izegem, 1825)
Samyn, Jean Ignace (° Oekene, 1768)
Seijnaeve, Carolus Ludovicus (° Izegem, 1802)
Sette, Petrus Constantinus (°Izegem, 1828)
Sevenoo, Theodorus (° Heule, 1813)
Seynaeve, Josse Albert (° Izegem, 1780)
Strijnckx, Pierre (° Izegem, 1765)
Vandaele, Louis François (° Izegem, 1765)
Van Damme, Pierre François (° Izegem, ?)
Vande Capelle, Thomas Joseph (° Izegem, 1767)
Van Haverbeke, Eugene (° Izegem, 1765)
Vanmoen, Emilius (° Izegem, 1864)
Vanmoen, Francis (° Izegem, 1823)
Vanmoen, Joannes Franciscus (° Izegem, 1837)
Van Moen, Petrus Jacobus (° Izegem, 1784)
Vanneste, Petrus (° Izegem, 1777)
Van Steenkiste, François (° Izegem, 1785)
Van Steenkiste, Petrus (° Izegem, 1775)
Vansteenkiste, Petrus (° Izegem, 1783)
Vantomme, Pierre Joseph (° Izegem, 1775)
Verbeke, Joannes Franciscus (° Izegem, 1778)
Verbe(e)ke, Louis (° Deerlijk, 1773)
Ver Eecke, Josse (° Izegem, 1769)
Ver Eecke, Judocus (° Izegem, 1770)
Verhaest, Josephus (° Emelgem, 1794)
Verhamme, Augustinus Josephus (° Izegem, 1837)
Verhamme, Joannes Baptiste (° Izegem, 1773)
Verhouve, Eugene François (° Moorslede, 1745)
Vermaut, Petrus Josephus (° Izegem, 1834)
Verschaeve, Joseph (° Izegem, 1860)
Viaene, Henri (° Kachtem, 1837)
Willemijns, Petrus (° Izegem, 1812)

Izegemse stempeltypes I

	beschrijving	diameter	type stempel	kleur van de stempelinkt	uiterste gebruiksdata		
1	met vleugeltje	17	18	zwart	13/12/1836	31/07/1841	
2	maand in schuine letters	22,5	B2	rood	04/02/1845	15/10/1847	
3	iets kleiner letter-type, letters meer gespreid	22,5	B2a	rood	02/08/1844	15/12/1851	
4	idem als nr. 3	22,5	B3	rood	25/10/1852	18/10/1854	
5	idem als nr. 2	22,5	B3a	rood	14/01/1853	22/01/1853	
6	idem als nr. 5	22,5	B4	rood	01/11/1855	27/07/1857	
7	idem als nr. 5	22,5	B4a	zwart	18/05/1858	28/12/1863	

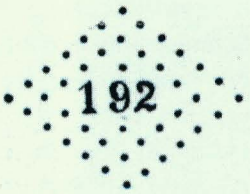
Werd het port echter betaald door de afzender, dan plaatste men de letters "PP" op de omslag.
Het port werd berekend aan de hand van lijsten en afhankelijk van de af te leggen afstand.



Izegemse stempel, 17 horizontale fijne strepen
(gebruikt tussen 01/07/1849 en 01/01/1857)



Izegemse stempel, 8 horizontale dikke strepen
(gebruikt tussen01/01/1857 en 15/04/1864)

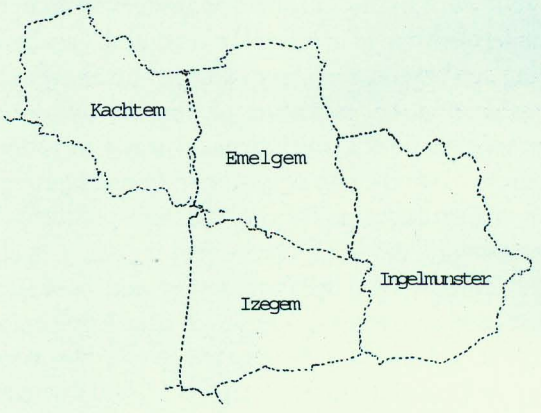


Izegemse puntstempel
(gebruikt tussen10/03/1873 en 15/04/1864)

De eerste brievenbestellers

In 1836 werd beslist om over te gaan tot de landelijke postbedeling. Voordien waren er, volgens de registratie van de geboorteakten, reeds drie bodes of "messagers" bekend: Josse Brisou (° Gent, 1764), Pierre Joseph De Smet (° Izegem, 1749) en Jean-Baptiste Vandeputte (° 1761). We weten ook met zekerheid dat 3 generaties Vanbelles onder één of andere vorm post bedeelden te Izegem. Franciscus Vanbelle († Izegem, 6 november 1776) werd opgevolgd door zijn zoon Ignace Franciscus. Deze overleed op 86-jarige leeftijd in 1827. Zijn zoon, Ignace, had de karwei al een tijdje op zich genomen.
Deze laatste, Ignace Vanbelle, vermeldde in een brief[2], van 26 oktober 1836, gericht aan de gouverneur, iets meer over de oprichting van een distributiecentrum en zijn landelijke bestelronde van vijf gemeenten: *"par suite de l'organisation des postes rurales, un bureau de distribution se trouve établi à Iseghem, dont dépendent, entre cette ville et sa banlieu, les communes d'Ingelmunstre, Emelghem, Cachtem, Rumbeke et Ouckene.* " Wegens de grote afstanden en de slechte wegen, vooral in de winter, vond hij deze opdracht bijna niet uitvoerbaar. Hij stelde voor om zijn ronde op te splitsen en om slechts een deel van Ingelmunster te bestellen. Hij sprak in dit verband over de verdiensten die zijn vader en grootvader sinds 1740 hadden. Hij eindigde zijn brief met: "*L'exposant ne croit pas inutile, de vous faire connaître, Monsieur le Gouverneur, que jusqu'à l'époque de l'établissement des postes rurales au 1er Juin dernier, il a rempli longtemps et à la satisfaction générale du public, les fonctions de messager-piéton chargé du service de la poste entre jseghem et Courtrai.*" Dit betekent dus dat in Izegem wellicht op 1 juni precies de inrichting plaats vond. Wellicht gaat hier over een proefperiode, want officiële gegevens over het inrichten van de landelijke postbedeling in West-Vlaanderen spreken van de maand oktober 1836.

Uit de statistieken van 1 juli tot 30 september 1840 haalden we volgende cijfers:
- ontvangsten:
getaxeerde zendingen: 769 fr.
gefrankeerde zendingen: 79 fr.
- verzendingen:
gefrankeerd: 1984 fr.
dienststukken: 694 fr.



Distributiekantoor Izegem
Situatie in 1838 en in 1840

Na zijn overlijden in 1839 werd I. Vanbelle opgevolgd door Constant Deblauwe. Hij woonde in de Zwijnsmarktstraat 1 (huidige Melkmarktstraat). Hij was mandenmaker en winkelier van beroep. Zijn jaarloon bedroeg, net als van I. Vanbelle, 480 fr.[3]
De postuitreiking in Izegem gebeurde, net zoals in andere landelijke gemeenten, om de andere dag.
Eén brievenbesteller voor dit gebied lijkt onmogelijk, maar er dient opgemerkt te worden dat er slechts om de andere dag post werd uitgereikt en de brievenbesteller over 6 dagen en de marktdag beschikte om deze klus te klaren. Verder was het zo, dat, in een periode met 75 % ongeletterden, de uit te reiken briefwisseling niet erg groot was.
Al bij al legde de postbode een behoorlijk aantal kilometer af, te meer daar de uitreiking van kranten ook tot dit takenpakket behoorde.
Het overgrote aantal stukken was voor Izegem zelf en werd ofwel in het kantoor opgehaald ofwel thuis bezorgd door de postmeester.
Nadat in 1841 besloten werd om de landelijke uitreiking uit te breiden over het ganse land, kreeg Constantin Deblauwe in Izegem versterking van Petrus Duthoy, dienstknecht bij de familie Van Haverbeke.

Een stap vooruit

Drie jaar na de oprichting van een uitreikingskantoor in Izegem werd er in de gemeenteraad van 19 december 1839 beslist te schrijven naar de minister van Openbare Werken, toen bevoegd voor de postdiensten. In dit schrijven vroeg men om het uitreikingskantoor om te vormen tot een ontvangerij. De reden die men opgaf was de volgende: "*de belangrijke linnenhandel in de stad en in de omgeving en het probleem om geld te versturen of te innen*".
Het geld werd immers in speciën afgegeven en in een bijzondere omslag of in een zakje verstuurd. De afgever ontving een bewijs, een assignatie, de ontvanger kreeg de omslag, telde het geld na en tekende "*ter ontlasting*" in een speciaal boekje. Dit kon enkel in een ontvangerij gebeuren. Voor Izegem was Kortrijk de aangewezen plaats en daardoor was dit voor handelaars tijdrovend en een tamelijk dure aangelegenheid.
Op 24 februari 1841 herinnerde het stadsbestuur de minister aan het schrijven van 1839. Men legde er toen de nadruk op dat de huidige toestand een slechte invloed had op de handel in een stad van 9 à 10 000 inwoners. Dit getal is vermoedelijk het bevolkingscijfer van een gedeelte van het kanton, want in 1839 telde stad Izegem slechts 8 780 inwoners[4].
Verder wees men er in dit schrijven ook op dat minder belangrijke plaatsen, zoals Harelbeke, Avelgem en Torhout, wel over een ontvangerij beschikten.
Het Izegemse gemeentebestuur kreeg op 2 juni 1841 het volgende antwoord: "*Het budget beschikt niet over de nodige fondsen om nieuwe ontvangerijen te starten, maar....men zal nieuwe fondsen aanvragen in het dienstjaar 1842*".
Nadat het stadsbestuur op 19 september 1843 nogmaals had aangedrongen, liet de gouverneur op 31 juli 1844 namens de minister weten dat er op 1 augustus 1844 (Kon. Besluit 10.06.1844) een ontvangerij of perceptiekantoor te Izegem opgericht zou worden.
De omvorming tot een ontvangerij had tot gevolg dat men alle verrichtingen kon afhandelen. Een kennisgeving van dit bericht moest door de openbare omroeper voorgelezen worden aan de ingang van de kerk.
De eerste Izegemse postontvanger werd Charles Auguste Constant Berlamont. Petrus Duthoy, de stadsbesteller, droeg voortaan tweemaal per dag de briefwisseling rond in het centrum van de stad en stond daarnaast in voor de postpaketten. Lieven Crommelynck, knecht bij de broer van de postonvanger, werd aangeworven als landelijke besteller.

Enkele gegevens uit het proces-verbaal van 31 december 1849:
Kastoestand postontvanger : 193,09 fr.

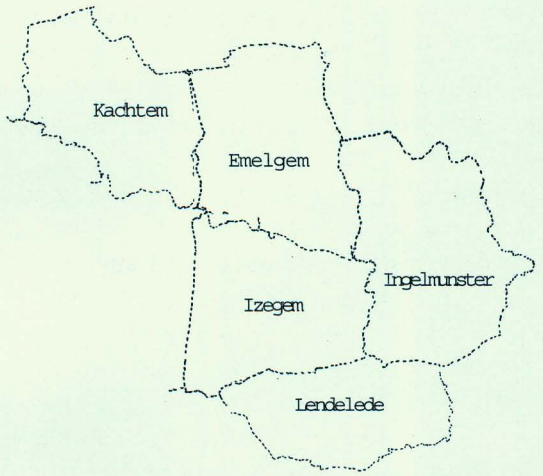
- *speciën* — *19,72 fr.*
- *kwijtbrieven in portefeuille:*
  - *wedde december postontvanger* — *71,14 fr.*
  - *wedde december Deblauwe* — *43,43 fr.*
  - *wedde december Duthoy* — *40,10 fr.*
- *staat 36* — *0,80 fr.*
- *uit te reiken brieven (2)* — *0,60 fr.*
- *onbestelbare stukken* — *17,30 fr.*

De postpaketten werd als volgt verzonden:
- voor Roeselare om 7.30 u en om 14 uur
- voor Kortrijk om 8 uur en om 17 uur.

Door de overname, in 1842, van de dienst der abonnementen op de nieuwsbladen kon men een abonnement nemen op alle bladen. Voordien namen de postontvangers de dienst voor eigen rekening.

Intrede van de postzegel

De grootste hervorming in het postwezen was de intrede van de postzegel in 1 juli 1849. Vroeger betaalde de bestemmeling het port, nu moest de afzender de brief frankeren.



Distributiekantoor Izegem
Situatie in 1845 en in 1846

Nieuwe tarieven kwamen in voege:

10 g tot een afstand van 30 km	10 ct.
10 g tot boven de 30 km	20 ct.
20 g tot 30 km	20 ct.
20 g boven de 30 km	40 ct.
boven de 20 g	2 ct. per 40 g

Op bijzondere locaties werden er brievenbussen geïnstalleerd. Ook aan de woningen nam het aantal bussen snel toe.
De ingewikkelde boekhouding werd afgeschaft en de inschrijving op naam verdween. Ieder jaar werd de boekhouding afgesloten met een proces-verbaal. Dit was een opdracht voor de burgemeester. Maar in 1853 kwam er een nieuwe hervorming en de burgemeester werd bedankt voor bewezen diensten.

De ontvangsten voor het jaar

1849 bedroegen	4161,52 fr.
1850	6210,08 fr.
1851	6563,61 fr
1852	6830,62 fr.

De sterke verhoging in 1850 kwam door de opname van de sommen ontvangen door de in 1850 opgerichte dienst voor de postwissels. Het versturen van geld, per brief, werd ook afgeschaft.
Het geld voortkomende van de abonnementen op nieuwsbladen (eindejaarsvernieuwing) werd niet meegerekend. Dit werd in een afzonderlijk proces-verbaal vermeld.
De overschotten op de ontvangsten werden gestort bij de agent van de *Société Générale* op rekening van het postbeheer (opgericht tijdens het bewind van Willem I)
Uit een schrijven van het stadsbestuur aan de minister van Openbare Werken op 6 september 1850, bleek dat er een grote toename was van de briefwisseling bij de vergelijking van de cijfers uit 1840 met deze van 1849. Daar de stadsbesteller, door die toename en door het feit dat hij tot 9 maal per dag postpakketten moest afhalen van of brengen naar de trein of diligence, niet meer in staat was zijn opdracht naar behoren te vervullen, vroeg hij in dit schrijven ook de toelating om een hulpbesteller voor de stadsuitreiking aan te werven.
De kandidatuur van Henry Wallays - zijn vader bracht de postpakketten naar het station - werd voorgedragen. Eind 1850 vertrok Petrus Duthoy naar het nieuwe uitreikingskantoor te Kuurne en hij werd vervangen door Jos Vergote uit Ieper. Henry werd aangeworven als versterking voor de stadsdienst en de landelijke dienst.
In 1851 hadden we vier brievenbestellers: Constant Deblauwe, Livinus Crommelynck, Jos Vergote en Henry Wallays. Hetzelfde jaar vertrok Vergote naar Avelgem en werd hij vervangen door Henri Biebuyck.
In een schrijven van het stadsbestuur aan de minister op 1 november 1852 werd erop gewezen dat de verbinding voor de reizigers en de versturing van de postpakketten zeer slecht was. Op 15 maart 1853 antwoordde de minister dat, tegemoetkomend aan de wensen van het stadsbestuur en de bevolking, hij een nieuwe dienst voorgeschreven had vanaf 15 maart. Het werd een tweespankoets (4 paarden, 2 aan 2 naast elkaar) van Roeselare over Izegem (Kortrijksestraat, de Ast, de Oude Kortrijksestraat) tot Sinte-Katherine en verder naar Heule en Kortrijk. Men vertrok uit Roeselare om aan te komen in Kortrijk vóór het vertrek van de eerste koets naar Gent, Doornik, Rijsel en Wervik. De reis van Kortrijk naar Roeselare werd aangevat na aankomst van de laatste koets uit Gent of Doornik en na aankomst van de voorlaatste trein uit Rijsel.
In 1853 werd Jan Baptist Vandommele als brievenbesteller aangeworven. Men had nu twee stadsbestellers en drie landelijke bestellers in Izegem.

Verkleining van het postkanton

Door de toename van de briefwisseling kreeg Ingelmunster in 1858 een eigen uitreikingsdienst met taxatiebureau Izegem. Eduard Verbeke uit Izegem werd de eerste landelijke besteller in Ingelmunster.

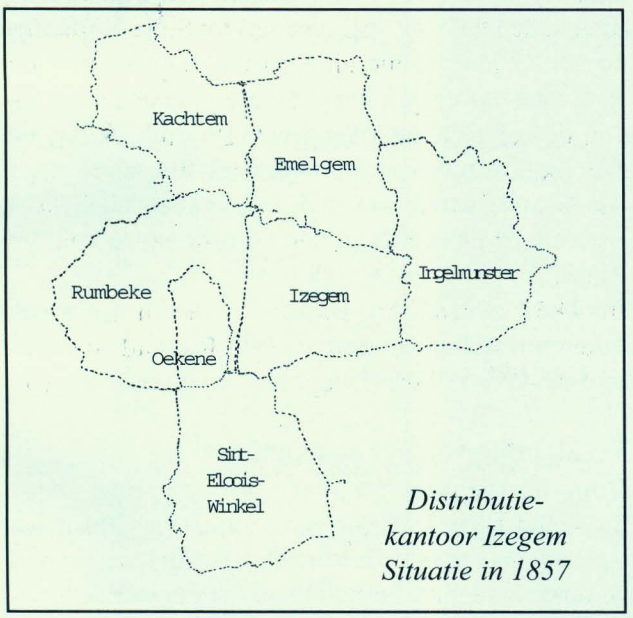
Op 17 mei 1858 vertrok L. Crommelynck naar Ledegem en hij werd vervangen door Jan Musschoot uit Zomergem. Deze deed hier al enkele maanden dienst als plaatsvervanger.
Nieuw aangeworven brievenbestellers waren Henri Nollet (kleermaker) en zijn schoonbroer Aloïs Thyvaert (mandenmaker). Beiden woonden op de Grote Markt.
In 1858 werd de dienst voor het incasseren van de kwijtbrieven en handelseffecten opgericht; vroeger werden alleen kwijtbrieven voor abonnementen op nieuwsbladen ingevorderd.
Door de aanleg van spoorlijnen en het inleggen van spoorwegpostkantoren werden de relais van Pittem en Ruddervoorde afgeschaft.
Na 13 jaar dienst verliet H. Wallays in 1863 Izegem en vestigde zich in Roubaix.
Op 20 mei 1866 werd postontvanger A. Berlamont, na 30 jaar dienst, benoemd in Lier.



Het postkantoor was gelegen op de westelijke hoek van de Kerkstraat en Gentsestraat. Nadien kwam daar de slagerij Jerome Christiaens.
(foto ATM)

Op de sukkel

De plaatsvervanger van A. Berlamont, Charles Delabrassinne (uit Laken) vestigde zich in de Gentsestraat 18 (nu Konvert Interim). Dit huis bleek niet geschikt voor woonhuis en postkantoor.
Eind 1866 kwam het huis in de Marktstraat 55 vrij en de postontvanger vroeg aan de stad een toelage van 100 fr. om de huur te betalen. Hij motiveerde zijn vraag dat de post beter in het centrum van de stad gelegen was.



Distributie-kantoor Izegem Situatie in 1857

De vraag werd afgewimpeld en de postontvanger vroeg en bekwam zijn overplaatsing naar Herentals.
De opvolger, Alfons Dupont (° Retie), kwam van Hasselt en nam zijn intrek in de Marktstraat 45. Hij vroeg op zijn beurt een toelage van 75 fr. als tussenkomst in de huur. Zelf moest hij er nog 400 fr. bijpassen. De hoge huur kwam door het feit dat het huis bewoond was door Gotschalk, een huidevetter. Het huis werd later aangekocht en verbouwd door Jules Vanwtberghe, lijnwaadfabrikant.
Nergens werd er hier gesproken over een mogelijke tussenkomst door de posterijen. Nochtans verkreeg postontvanger Berlamont een vergoeding van 10 fr. per maand voor het deel van het huis dat door de posterijen gebruikt werd[5]. Op 4 april liet het stadsbestuur weten met een toelage van 75 fr. tussen te komen in de huur en dit voor de periode van 1 mei 1867 tot 1 mei 1868.
Op een vraag voor een verlenging van de vergoeding, d.d. 14 april 1868, kwam een negatief antwoord.
In een brief (31 mei 1868) vroeg de postontvanger het stadsbestuur om het kantoor over te brengen naar de Kastanjedreef (huidige Stationsstraat), dicht bij het station, in een eigendom van Jozef Ameye-Thyvaert. De huurprijs in de Marktstraat was te hoog. Jozef was de eerste stationschef te Izegem en was gehuwd met de zuster van brievenbesteller Joannes Thyvaert.
Omdat het stadsbestuur niet antwoordde, kreeg het op 4 juni een nieuw schrijven. De postmeester stelde meteen een ultimatum: hij zou binnen de 48 uur verhuizen. In een antwoord op 6 juni 1868 verwees het stadsbestuur hem naar zijn overheid !
Daarop bracht A. Dupont het postkantoor over naar de Stationsstraat.
De groei van de post zette zich verder. In een schrijven

van 2 juni 1866 vroeg het stadsbestuur aan de minister van Openbare Werken om twee postbussen te mogen plaatsen: de eerste aan het station, de tweede achter de kerk (aan het huis van brouwer Rosseel, Sint-Pieterstraat). Het antwoord van de minister was duidelijk: "*Volgens een onlangs genomen beslissing worden enkel nog brievenbussen toegestaan aan de kantoren van 1ste en 2de klasse*". Izegem was toen een kantoor van 5de klasse !

De gemeenten konden evenwel op eigen kosten postbussen aankopen. Ze werden geleverd en geplaatst door de firma Vandenbroucke uit Schaarbeek. Ze kostten 140 fr (met enkel compartiment) en 198 fr. (met dubbel compartiment).

Vanaf 1 juli 1868 kon men ook geld opsturen naar Frankrijk en omgekeerd. De "internationale postwissel" was geboren.

In 1869 werd het uitreikingskantoor Ingelmunster een ontvangerij van 6de klasse. Izegem werd voor een deel van de boekhouding ontlast.

Izegem telde toen 5 bestellers: H. Deblauwe, J. Vandommele, F. Nollet, J. Thyvaert en nieuwkomer Désiré Demeyer uit Brugge. De postbedeling gebeurde tweemaal per dag in het centrum, éénmaal in de buitenwijken en in de gemeenten Emelgem, Kachtem, Lendelede en Sint-Eloois-Winkel.

Met de invoering van een nieuw, eenvormig tarief voor gans België in 1870, deed ook de briefkaart of postkaart haar intrede.

De nieuwe tarieven:

brief	10 ct. per 10 g
postkaart	binnen het postkanton: 5 ct.
	buiten het postkanton: 10 ct.

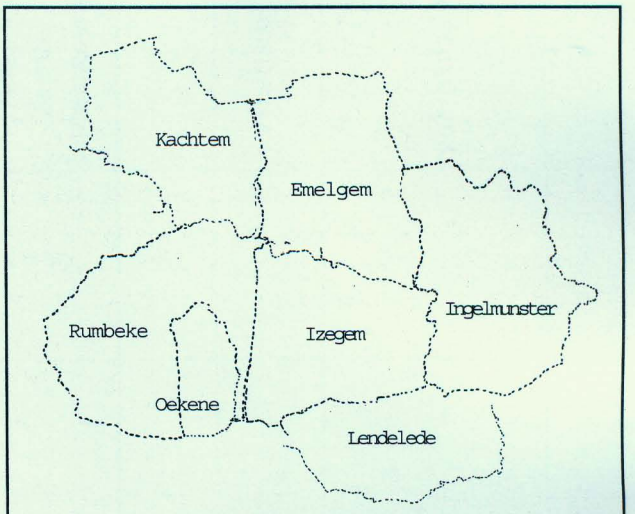
Dit laatste verdween in 1871 en werd 5 ct. voor gans het koninkrijk.

In 1870 werd ook de "spaarkas" opgericht. In 1880 werden er in Izegem 500 spaarboekjes uitgereikt. In 1890 was dit 1700. Het aantal groeide aan tot 3400 in 1900.

Een tweede agentschap van de spaarkas was in de Gilde gevestigd. Dit kantoor werd enkele jaren na de Eerste Wereldoorlog overgeheveld naar het postkantoor.

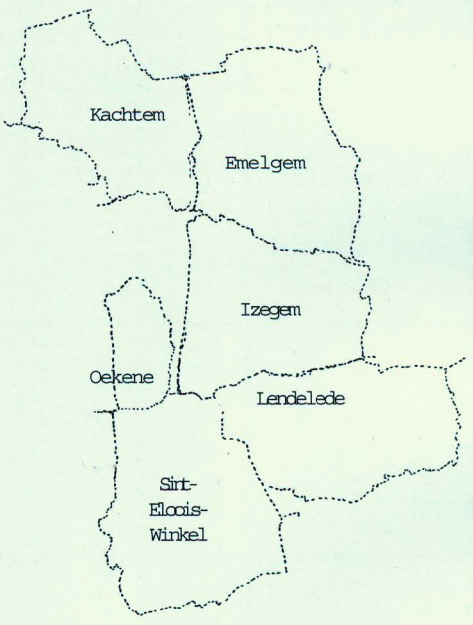
Laten we even terugkeren naar de gebouwenhistorie. Begin 1870 liet postontvanger Dupon het stadsbestuur weten, dat hij op 1 februari het huis in de Stationsstraat moest verlaten en hij dacht eraan om te verhuizen naar de Brugstraat (huis toen bewoond door Gustaaf Pareit, nu L. Lefevere).

De gemeenteraad ging hier op 17 januari 1870 mee akkoord. Volgens het advies van de postontvanger zou het huis in de Kerkstraat, bewoond door Seynaeve-



Distributiekantoor Izegem
Situatie op 1 januari 1858

Maes, een ideale plaats zijn voor het postkantoor. Maar de bewoner kon het huis niet tijdig leegmaken en eiste een som van 200 fr. van het stadsbestuur. De herstellingswerken aan het huis, geraamd op 50 fr., zouden ook ten laste vallen van het bestuur. Na een verblijf van 30 jaar in de Marktstraat, zou de post nu in 4 jaar tijd op 4 verschillende locaties gevestigd zijn. Niemand was met deze gang van zaken tevreden.



Distributiekantoor Izegem
Situatie in 1859

	beschrijving	diameter		kleur van de stempelinkt	*Izegemse stempeltypes II* uiterste gebruiksdata		
8		20	C6	zwart	25/02/1862		
9	Iseghem = 130° Breuk in buiten-cirkel boven "IS"	22	D7	zwart	09/04/1865	03/04/1880	
10	Iseghem = 135° letters staan verder van buiten-cirkel	23	D7	zwart	30/05/1867	21/11/1872	
11	Iseghem = 140° grotere afstand tussen de letters	23	D7	zwart	08/06/1873	25/09/1874	
12	Iseghem = 125° De letters staan ver van de buiten-cirkel	23,5	D7	zwart	24/08/1875	08/11/1876	
13	Zonder midden-cirkel	23	D7	zwart	26/05/1877		
14	Kleinere letters dan bij type 13 behalve de "I"	23	D7	zwart	26/07/1877	06/11/1879	

De post krijgt een vaste zetel

Het stadsbestuur besloot het huis Nieuwstraat 3 (nu huis Clarysse), bewoond door Bruno Clement (stadsomroeper) en behorende aan het armbestuur, aan te kopen.

Tijdens de zitting van 29 januari 1870 werd kennis gegeven van het feit dat het armbestuur het huis wou verkopen voor de som van 5000 fr. Hiermee was de gemeenteraad akkoord. Het voorlopige postkantoor werd overgebracht naar de Nieuwstraat, het café Royal (nu Video-Palace). Uit het verslag van de gemeenteraad van 16 maart 1870 citeren we: "*Overwegend dat het postbureel sedert enige jaren verschillende malen verplaatst, den eene keer gelegen is in het midden der stad en den anderen al den eenen of den anderen kant ten einden de stad en dat, zonder de belofte van zelf een te bouwen en op stadskosten eenen provisoiren bureau te verschaffen, het postbureel opieuw te midden de Brugstraat zou zijn geweest, alwaar den toegang voor verre het meeste gedeelte der inwoners der stad voor het passeren en dikwijls blijven staan der treins van den ijzeren spoorweg geheel gevaarlijk is of ten minste geheel moeilijk en dat de interesten van het algemeen vragen dat den bureau in het midden der stad geplaatst blijve.*"

In de zitting van 16 november werd de aanbesteding voor de verbouwing goedgekeurd.

Lijst van de prijsofferten:

- Isidoor Mulier en C. Vanhaverbeke 6750 fr.
- Louis D'Artois en Jacques Alleman 6875 fr.
- Jean Opsomer en V. Ronse 6897,57 fr.
- F. Verhelle en Parisse-Goemaere 6999 fr.
- gebroeders Hoet en Bouckaert-Clarysse 6999,93 fr.
- Jean Buysse en P. Verstraete 7389 fr.

De opdracht werd aan Isidoor Mulier en C. Vanhaverbeke toegewezen.

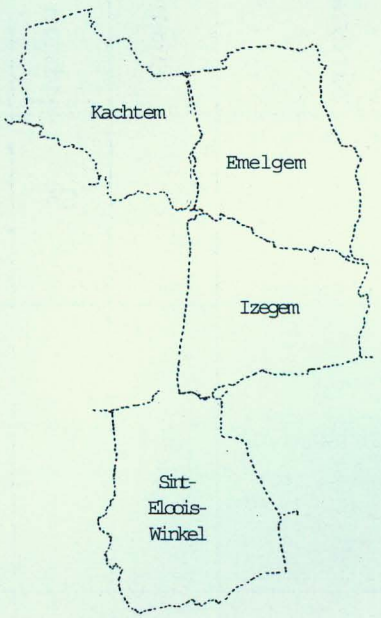
31 augustus 1871 liet het stadsbestuur aan de directeur-generaal der Posterijen weten dat het postkantoor op 1 oktober 1871 officieel geopend kon worden.

Een nieuwe start in eigen huis

Eind augustus 1873 verliet postontvanger Joannes Dupont Izegem. Zijn vervanger, Emiel Auguste Nevejan (° Elverdinge) huwde in 1875 met Ernestine Lahousse.[6]

In datzelfde jaar 1873 waren er reeds 6 brievenbestellers: Constant Deblauwe, Henri Nollet, Aloys Thyvaert, Jean Vandommele, Louis Steculorum (kwam uit Brugge en verving Désiré Demeyere) en Adolf Vansteenkiste (kwam over uit Brussel).

In de stad waren er vier ronden, in de voormiddag om 7 en om 10 uur en in de namiddag om 14 en om 16 uur.



Distributiekantoor Izegem
Situatie in 1884, 1896 en 1900

Izegem werd in 1873 een ontvangerij 4de klasse, Roeselare werd 3de klasse en Ingelmunster en Ardooie 6de klasse.

Een jaar later werd de "Algemene Postvereniging" omgevormd tot "Wereldpostvereniging". Voor internationale poststukken werden er eenvormige tarieven ingevoerd: 25 ct. per 15 g voor brieven en 10 ct. voor een briefkaart. Er kwam in 1876 een tariefherziening: 50 ct. voor een brief en 25 ct. voor een briefkaart en de incassering werd ingevoerd.

Twee jaar later werd er eenheid gebracht in de "Dienst Internationale Postwissels" en nog een jaar later werd de postwetgeving opnieuw gewijzigd. Alle wetten over de paardenpost werden afgeschaft. De post verleende haar medewerking aan de dienst "kleine pakjes", de verkoop van gezegeld papier en plakzegels en nam de te accepteren wissels aan.

Hetzelfde jaar werd Lendelede een onderontvangerij met een eigen uitreikingsdienst, maar bleef afhankelijk van Izegem.

E. Nevejan verliet Izegem en werd in Ninove postontvanger 3de klasse. A. Vansteenkiste werd op eigen verzoek overgeplaatst naar Kortrijk en François Dejan[7] kwam uit Ingelmunster naar hier.

Izegemse stempeltypes III

	beschrijving	diameter	type stempel	kleur van de stempelinkt	uiterste gebruiksdata		
15	letters dicht bijeen	23,5	E9	zwart	27/07/1880	03/09/1888	
16	groot lettertype	24,5	E9	zwart	04/01/1883	19/12/1894	
17	zoals nr. 15, maar letters "E" en "G" verschillen	22,5	E9	zwart	21/11/1888	03/09/1896	
18	zoals nr. 15, maar "H" is gebroken	23,5	E11	zwart	14/05/1897	26/01/1904	
19	zoals nr. 16, maar "E" en "G" verschillend	24,5	E11	zwart	06/10/1898	10/12/1906	
20	klein en breed lettertype	23	E11	zwart	25/01/1900	31/12/1907	
21	gewijzig lettertype (zie "S" en "G")	22,5	E11	zwart	13/07/1907	17/11/1910	

De perikelen van een postontvanger.

De nieuwe postontvanger werd Aflred Deshayes, 41 jaar. Hij was geboren in Sint-Niklaas en werd van Zelzate naar hier overgeplaatst. Hij zou geschiedenis schrijven.

In het kantoor was het geen gemakkelijke, erbuiten leidde hij echter een vrolijk leventje. Dit zou zijn ongeluk worden.

Een staaltje van zijn handelswijze ten opzichte van het personeel: kandidaat-besteller Henri D'hondt was een verwoed jager en bezorgde de postmeester af en toe een haasje. Dit werd dan in café "De Arend" (Roeselaarsestraat) samen met enkele vrienden opgepeuzeld.

Tijdens één van die maaltijden kwam Henri D'hondt het café binnen. De postontvanger, niet opgezet met dit bezoek, maakte zijn personeelslid er op attent dat hij niet paste in dit gezelschap. Er ontstond een discuccie en D'hondt liet het gezelschap weten dat het zopas opgegeten haasje en dat van de vorige maaltijd nog niet betaald was. De besteller werd uit het café gezet en nog geen maand later ontslagen.

Nollet en Thyvaert, beide met meer dan 20 dienstjaren, verlieten om onbekende redenen de post en namen hun beroep van resp. kleermaker en mandenmaker weer op. Beiden vestigden zich op de Grote Markt.

Edouard Vanoverbeke nam ontslag in 1882 en vestigde zich in Rijsel, Constant Deblauwe, 1ste besteller, ging met pensioen.

Vermoedelijk leefde de postontvanger boven zijn stand en verwaarloosde hij zijn opdracht. Waren er klachten of had men bepaalde vermoedens ? Begin 1886 kwam er een inspecteur uit Brussel de boekhouding controleren. Het bleek zo een warboel dat de inspecteur bevel gaf alles naar Brussel op te sturen voor een grondig onderzoek.

In het bijzijn van één bediende en twee bestellers werd alles ingepakt om aangetekend te versturen. De zending werd echter nooit verstuurd: de postontvanger verbrandde alles, zodat elk spoor van gesjoemel verdwenen was.

Een streng onderzoek werd ingesteld naar "de verdwenen zending". De postontvanger voelde nattigheid, ging een paar bestellers midden in de nacht opzoeken en smeekte hen te getuigen dat die zending wel degelijk verstuurd was. Wat zij, voor ontslag vrezende, ook deden. Het Beheer der Posterijen hield echter een oogje in het zeil en enkele maanden later werd de ontvanger op heterdaad betrapt.

Hij werd gedegradeerd tot de laatste categorie en naar Baconfoy Tenneville, bij Bastogne, overgeplaatst.

Zijn opvolger werd Ferdinand Delbeke, geboren te Staden en postontvanger te Hooglede.

Nieuwe bestellers kwamen er ook: de gebroeders Franciscus en Rudolf Bourgeois, Constant Callens, Jozef Rousseau en Emiel Demuynck.

Het posthotel

In 1896 nam een inspecteur van het Beheer der Posterijen contact op met de burgemeester. De burgervader liet verstaan dat: "*Het stadsbestuur misschien kosteloos een stuk grond ter beschikking wilde stellen voor de oprichting van een nieuw postkantoor*".

Het Beheer rekende op een oppervlakte van 300 m² met een voorgevel van 12 m. In de zitting van stadsbestuur werd op 7 november 1896 het gedeelte van de Gemeenteschool in de Roeselaarsestraat, op de hoek van de Pélichystraat, vooropgesteld als bouwplaats en dit met volgend motivatie: "*Overwegend dat het thans bestaande postbureel te klein geworden is om te beantwoorden aan alle noodwendigheden van de dienst. Overwegende dat er een gedeelte van de gebouwen en de grond van de Gemeenteschool, thans ongebruikt, uiterst wel gelegen is om aldaar een posthotel op te richten...*"

Op 8 maart 1897 werd er een onderzoek "commodo en incommodo" ingesteld. Daar er geen bezwaren waren, besloot het stadsbestuur, in zitting van 20 maart, het provinciaal bestuur de toelating te vragen om bedoelde grond te mogen afstaan. Men voegde er nog het volgende aan toe: "*Overwegende dat ingevolge de schoolwetgeving van 1879 in de gebouwen der Gemeenteschool een knechten- en een meisjesschool werden geïnstalleerd, bevolkt door slechts een zestigtal leerlingen. Dat na de wet van 1884, de meisjesschool geschrapt werd en de ander is behouden als gemengde school, dewelke nooit door meer dan twintig leerlingen gevolgd werd. Overwegende dat gedurende het schooljaar 1895-96, het middelmatig getal der kinderen die deze school bijwoonden belopen heeft tot 16, dat het getal leerlingen ingeschreven op 1 oktober voor het schooljaar 1896-97 beliep tot 18 en dat het getal nu nog ingeschreven leerlingen slechts beloopt tot 15. Overwegende dat de ondervinding leert dat dit getal nog eerder zal verminderen...*"

De bestendige deputatie keurde in zitting van 14 mei 1897 de afstand van de grond goed en het contract werd op 26 juni ondertekend door de minister, burgemeester De Mûelenaere en de schepenen Jules Vandekerckhove en Valère Vandenbogaerde. De Brusselse architect Van Houcke tekende het plan dat al op 8 juli door minister Vandepeereboom werd goedgekeurd.



Het postkantoor op de hoek van de Roeselaarsestraat en de Baron de Pélichystraat rond de eeuwwisseling
(foto ATM)

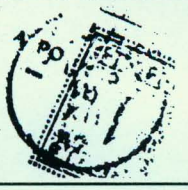
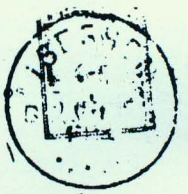
Het bestek bedroeg 45 100, 45 fr.
Na de aanbesteding op 11 januari 1898 werd de offerte van Jules Vercoutere (41 970 fr.) weerhouden en hij kreeg op 1 februari de opdracht toegewezen.
Begin 1899 konden volgende personen hun intrek nemen in het nieuwe gebouw: postontvanger Fernand Delbeke, bedienden Romain Depoortere en Alfons Lacante en de bestellers François Dejan, François Bourgeois, Rudolf Bourgeois, Constant Callens, Joseph en Edouard Rousseau.
Het oude postkantoor werd op 8 februari 1899 verhuurd aan Laurent Clarysse-Dejonghe voor 425 fr. per jaar. In 1904 kocht hij dit gebouw dan voor 12 000 fr.

In het posthotel

Door de uitbreiding van het spoorwegennet werden de mensen minder honkvast. Vooral de handel en de nijverheid profiteerden van deze verbeterde transportmogelijkheid. Dit en de uitbreiding van de financiële diensten zorgden voor een toename van de loketverrichtingen.
In 1902 kwam Jean Mathey, als derde bediende het personeel versterken. Jules Verhelle nam de plaats in van de naar Elsene vertrokken Alfons Lacante en Adhemar Lemeire werd als waarnemend aangesteld.
In 1904 werd het postkantoor aangesloten op het elektriciteitsnet. Voorheen beschikte het kantoor over petroleumlampen. Nu bestond de verlichting uit 8 lampen van 16 kaarsen op een netspanning van 280 volt. De aansluiting kostte het Beheer der Posterijen 65 fr.
De Dienst Spaarkas, opgericht op 1 januari 1870, nam voortdurend uitbreiding. De 3500 boekjes van 1900 groeiden aan tot 5000 in 1910.
In 1913 werd de "Postchequedienst" opgericht. Jammer genoeg zou W.O. I de groei van deze dienst fel beïnvloeden. Bij het stopzetten van de postactiviteiten in Izegem, tengevolge van de bezetting, was er nog niemand bij deze dienst aangesloten. Intussen was de op 23 april 1912 opgerichte onderontvangerij in Sint-Eloois-Winkel, bij de ontvangerij van Wevelgem



Brievenbestellers rond de eeuwwisseling van links naar rechts: Julien Vens, Alberic Vandommele, Constant Callens, Rudolf Bourgeois, Edward Rousseau
(foto ATM)

			Izegemse stempeltypes IV		
		type stempel	**uiterste gebruiksdata**		
22	Iseghem / M 2	E18	31/12/1910	22/05/1914	
23	Iseghem / M 2	E18	13/11/1918		
24	A Iseghem A /M 2	E18	08/08/1922		
25	A Iseghem A /M 2	E19	17/09/1925		
26	A Iseghem A / 7 p.	G15	07/03/1935		
27	B Iseghem B / 7 p.	G16	27/06/1914	27/09/1914	

gevoegd. De Izegemse besteller Edouard Rousseau werd naar deze ontvangerij overgeplaatst. Daarnaast hadden we nog volgende verschuivingen in Izegem: postontvanger Fernand Delbeke, met 15 dienstjaren, muteerde op 18 augustus 1911 naar Gent-Rabot. Hij werd, op 8 september 1911, vervangen door Frans Schouppe (° Sint-Jans-Molenbeek). Voordien was hij postmeester in Borgerhout. Hij overleed echter te

In 1909 werd het briefport verlaagd en kreeg men de volgende tarieven:
- voor het binnenland :
- brief : 10 centiem per 20 g
- postkaart: 5 centiem
- krant: 1 centiem
- boek en periodieke uitgiften: 1 centiem per nummer en per 75 g. per bijkomende trap van 50 g 2 ct meer.
- drukwerk onder open omslag: 5 centiem
- stalen: 5 centiem tot 100 g
10 centiem tot 200 g
15 centiem tot 350 g
- aangetekende zending: briefport + 25 centiem
- spoedbestelling: briefport + 25 centiem
- voor het buitenland:
- brief: 25 centiem tot 20 g, per bijkomende trap van 20 g 15 centiem meer
- postkaart: 10 centiem

Izegem op 18 december 1913.
Ernest Gustaaf Bentein, postmeester in Denderleeuw en geboren in Luigne op 21 oktober 1867, werd zijn opvolger. Hij was weduwnaar en had een ongehuwde dochter.
We mogen aannemen dat, sinds 1881, de ontvanger een bediende ter zijner beschikking had om hem bij het uitvoeren van zijn functie te helpen. Daar dit ofwel stagiairs ofwel jongelui waren uit de omgeving, was het praktisch onmogelijk hun naam te achterhalen. Nochtans zijn er enkelen die een zekere bekendheid verwierven.
Zo hadden we van 1 augustus 1883 tot 22 augustus 1884 Oostendenaar Alfons Malfaison. Hij logeerde bij de familie Henri Sintobin-Lezy (ouders van burgemeester Jules Sintobin) in de Brugstraat 9.
In 1893 kwam Romain Depoortere uit Esen (Diksmuide). Hij huwde in 1896 met Cecilia Thibau en vestigde zich op de Korenmarkt 21. Romain, een goede muzikant, werd medestichter en dirigent van de Peter Benoitkring. Onder zijn leiding behaalde de maatschappij te Parijs in 1902 een gouden medaille. Romain werd postontvanger te Roesbrugge-Haringe in 1906 en sloot zijn actieve loopbaan af in Waregem.
In 1896 was het de beurt aan Alfons Lacante. Die logeerde bij de familie J. Tras op de Korenmarkt. Niettegenstaande zijn benoeming te Elsene, in 1899, trouwde hij in 1903 met Herminie Blanche Driessens, de tweede dochter van Joannes Justinus Driessens.
Op 24 maart 1902 kregen we de Waal Jean Matthey uit Bonnert, bij Aarlen. Daar het Frans, tot 1921, de officiële taal was in de administratie, kon men het geen uitzondering noemen dat een Nederlandsonkundige landgenoot postontvanger of bediende werd in Vlaanderen.
Dat zijn zeer gebrekkige kennis van het Nederlands vaak tot hilarische toestanden leidde zal niemand verwonderen en zeker niet wanneer het ging over "de kopkens", "de dikken" (muntstuk van 10 centiem) en "de kluiten" (5 centiem).
Matthey werd op 14 mei 1905 benoemd in Sint-Joost-ten-Node.
Een zeer bekende figuur was Adhemar Lemeire, schoonbroer van Alfons Dejan. Adhemar kwam bij de post te Waasten in 1898. Van april 1902 tot in 1920 was hij werkzaam in Izegem. Daarna werd hij postontvanger in Oudenburg en in Langemark deed hij tenslotte dienst tot op de pensioengerechtigde leeftijd.
Een andere Izegemnaar was Jules Verhelle[8]. De familie Verhelle waren schoenmakers en woonden in de Kasteelstraat, vlakbij de kasteelpoort. Jules was van de klasse 1898 en zwaaide af als sergeant na 5 jaar dienst. Hij kwam in dienst in Izegem in 1903. In 1907 werd hij overgeplaatst naar Kortrijk en hij ging in 1944 te Ingelmunster met pensioen. Hij overleed te Oostende in 1966.
Dan kregen we Jules Neirynck en R. Van Waas. Deze werd in 1913 overgeplaatst naar Brugge. In 1905 hadden we Louis Verhaeghe en in 1910 Leon Janssens, schoonvader van Noël Sintobin.
Hierna volgden Oscar Tavenier (1912) en Pascal Odeyn (1913).
Bij het uitbreken van W.O. I bestond het postpersoneel

uit:

postontvanger	Ernest Bentein
bedienden	Adhemar Lemeire
	Leon Janssens
	Oscar Tavenier
algemene dienst	Pascal Odeyn
bestellers	François Dejan
	Joseph Rousseau
	François Bourgeois
	Henri Pattyn
	Jules Corteville
	Jozef Vanfleteren
	Julien Vens
	Alfons Oosterlynck
	Camille Vanbelle
	Cyriel Lagae

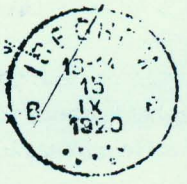
Volgens het jaarboek van het ministerie, d.d. 1906, had:
François Dejan, met 26 jaar dienst, een jaarwedde van 1400 fr.;
stadsbesteller Rudolf Bourgeois, 1200 fr. met 20 dienstjaren;
stadsbesteller François Bourgeois, 1100 fr. met 18 dienstjaren;
stadsbesteller Joseph Rousseau, 1200 fr. met 19 dienstjaren;
landelijke besteller Constant Callens, 1000 fr. met 18 dienstjaren.
De lonen van de stadsbestellers lagen gemiddeld 100 fr. hoger dan die van de landelijke bestellers.
Na de Eerste Wereldoorlog werd de weddeschaal voor beide functies gelijkgesteld.

Wereldoorlog I

Volgende personeelsleden werden onder de wapens geroepen: bediende Pascal Odeyn, bestellers Henri Pattyn en Alfons Oosterlynck en plaatsvervangende bestellers Jean Vandromme en Henri Vandendriessche.
Het oprukkende Duitse leger had een aanzienlijke daling van het aantal postverrichtingen tot gevolg, en wanneer begin oktober 1914 Izegem bezet werd, vielen de diensten zelfs helemaal stil. Vooraf waren de postwaarden en het geld in veiligheid gebracht. De postmeester kon met een gerust geweten de sleutels van de brandkast aan de bezetter overhandigen.
Het kantoor werd door de Duitse veldpost bezet en een militaire postmeester nam zijn intrek bij Ernest Bentein.
Een deel van het werkloos geworden personeel werd te werk gesteld bij het "Hulp-en Voedingscomité".
Toen eind 1915 een langdurige bezetting te verwachten was, werd door de Duitsers de brievenpost voor de burgerbevolking opnieuw opengesteld.
De "open" brieven werden in het postkantoor afgegeven en er gefrankeerd met Duitse postzegels waarop een opdruk "Belgiën" was aangebracht. Iedere dag moesten de bestellers Dejan en Bourgeois zich in het kantoor aanbieden om de briefwisseling voor de burgers uit te reiken. Maar door de censuur was het aantal stukken zo gering, dat beide bestellers meestal werkloos naar huis konden.

Naar een normale postwerking

Toen er in oktober 1918 een einde kwam aan de bezetting, hervatte de post zijn activiteiten.
Van de personeelsleden was, met uitzondering van de onder de wapens geroepen jongens, alleen Leon Janssens niet terug. Die verhuisde uit vrees voor de intenser wordende krijgsverrichtingen in november 1917 naar Destelbergen.
Dan hadden we nog Henry Pattyn. Bij de val van Antwerpen en de ineenstorting van het Belgische leger kwam die nog vlug even de familie groeten. Maar toen hij de volgende dag zijn eenheid wilde vervoegen stelde hij vast dat die reeds vertrokken was en dat het gebied tussen Antwerpen en de Nederlandse grens onder de Duitse bezetting stond.
Terug thuis had hij twee mogelijkheden: ofwel zich overgeven aan de Duitsers ofwel zich verstoppen. Hij koos voor het laatste, niet vermoedend natuurlijk dat de oorlog 4 jaar zou duren. Enkel 's nachts verliet hij zijn schuilplaats in het ouderlijke huis. De opsluiting en de vrees ontdekt te worden hadden zijn gezondheid zo ondermijnd, dat hij enkele weken na de bevrijding, op 20 november 1918, overleed.
Bij de benoeming op 26 november 1919 van Ernest Bentein in Schaarbeek werd Adhemar Lemeire de tijdelijke postmeester tot de aanstelling van Alfons Warloquier op 27 januari 1920. Op 24 juni 1920 verliet Adhemar, na meer dan 20 jaar dienst Izegem en werd postmeester te Eernegem.
De werking van de postdienst was intussen genormaliseerd en de gunstige evolutie van handel en nijverheid in de stad zorgden voor een gevoelige vermeerdering van het aantal postverrichtingen.
In 1922 kwam de wet op het taalgebruik in de administratie in voege. Tot dan was het Frans de officiële taal. Dit zorgde voor de nodige problemen. De postmeesters en de bedienden hadden meestal Franstalig onderwijs genoten en kenden enkel de Franstalige administratie. Zelfs voor de fanatieke Vlaming zorgde de overgang voor de nodige hindernissen. Het woordenboek moest veel geraadpleegd worden. Doch de grootste slachtoffers van deze wetswijziging waren de eentalige Franse landgenoten. Ook Warloquier, die de meeste tijd van

	beschrijving	type stempel	*Izegemse stempeltypes V* uiterste gebruiksdata		
28	B Iseghem B/ 7p.	G17	24/05/1919	16/12/19	
29	B Iseghem B/ 7p.	G16	11/05/1920	06/02/1923	
30	B Iseghem B /7p.	G15	01/09/1923	10/10/1935	
31	C Iseghem C/7p.	G15	25/09/1935	30/09/1938	
32	Iseghem/borstels-schoenen-linnen/ brosses-chausures-toiles	G15	19/09/1931	29/04/1935	

zijn dienst op de algemene directie in Brussel doorbracht, werd geconfronteerd met die taalwijziging. Om die overgang enigszins vlot te laten verlopen kregen de bedienden de opdracht de administratie te verzorgen.
In 1922 kwam de factuurtaks in voege en kreeg de post de verkoop van fiscale zegels toegewezen.
Het invoeren van de achturenwet bracht een grondige omwenteling bij de postdiensten teweeg. De achturendag was theoretisch al in voege, maar praktisch nam men het niet zo nauw. Om overuren te beperken wierf men personeel aan. Daarnaast voerde men een drastische vermindering in bij de dienstverlening.
Het aantal postuitreikingen werd van vijf op vier en later op drie teruggebracht. De loketten sloten om 17 uur in plaats van 18 uur en 's middags was er een pauze van 12.30 u. tot 14 uur.
Na de goedkeuring van de pensioenwet kreeg de post in 1925 de verkoop van pensioenzegels en -kaarten

toegewezen. Voortaan kreeg de post bij het in voege treden van nieuwe sociale maatregelen zijn deel van de koek. De door de gunstige conjunctuur verbeterde financiële toestand van de werkende klasse en het invoeren van het schoolsparen had een gevoelige uitbreiding van het sparen tot gevolg. Het aantal spaarboekjes steeg van 3400 in het jaar 1900 tot meer 10 000 in 1926.
Dit alles betekende dat personeelsuitbreiding niet kon uitblijven en een eerst aanwijzende onderrekenplichtige werd aangeworven. Deze job was voor de Ingelmunsternaar Emiel Delhaye. Toen hij bevorderd werd tot onderbureelhoofd kwam Leopold Deleu, tot dan waarnemend postontvanger van Diksmuide, deze betrekking invullen. Na enkele maanden werd Deleu postmeester te Wenduine, daarna in Ieper en vervolgens in Leuven, waar hij in 1945 overleed.

Een goed postmeester gaat heen

Op 18 oktober 1928 werd postmeester Warloquier op rust gesteld[9], tal van goede herinneringen achterlatend bij het personeel en de bevolking. Hij was een volksvriend. Door zijn taak bij het hoofdbestuur, had hij weinig kennis van de uitvoerende diensten. Hierdoor was hij afhankelijk van zijn bedienden, iets wat hij nooit vergeten heeft. Met zijn scherpe pen verdedigde hij zijn personeel en bij het jaarlijks rapport bleven de lofbetuigingen voor zijn medewerkers niet achterwege. Hij was lid van verschillende maatschappijen en werd zelfs koning bij de Sint-Sebastiaansgilde. Mevrouw Warloquier kon zich echter niet aanpassen aan de Izegemse leefgewoonten. Om aan de grillen van zijn vrouw te voldoen, verhuisde Alfons Warloquier naar Nederbrakel. Hij overleed er drie jaar later, op 68-jarige leeftijd.

En de post werkt verder

Daar Izegem nu een postkantoor 1ste klasse B was, vond men niet onmiddellijk een opvolger. Emiel Delhaye nam aanvankelijk dan maar de dienst waar.
Enige tijd later werd hij opgevolgd door de Gentenaar Gaston Impe. Door een overgangsmaatregel, uitgevaardigd door het Bestuur der Posterijen, werd Georges Ghijs, tot dan postmeester in Beernem, in februari 1930 de nieuwe postmeester.
Dat het postverkeer een grote vooruitgang boekte, blijkt uit de volgende cijfers: in 1931 werden er 514 904 brieven en 230 620 postkaarten bedeeld. Hierin zijn de portvrije zendingen van de verschillende officiële diensten niet inbegrepen. Ten gevolge van de economische crisis in 1939 vielen deze cijfers terug op respectievelijk 415 376 en 221 884.

In juli 1930 verliet Oscar Tavernier Izegem om, vooraleer op pensioen te gaan, de functie van postmeester uit te oefenen in Moorslede en Torhout. In 1934 werd Emiel Delhaye postmeester te Geraardsbergen. Eind augustus 1936 verliet Georges Ghys Izegem en werd postmeester te Sint-Joost-ten-Node.
Eudoor Gheysen, postmeester in Lichtervelde, volgde hem op. Als weduwnaar zonder kinderen, nam hij zijn intrek bij de zusters Blondeel in de Sint-Pieterstraat. Hij overnachtte wel in het postkantoor. Na enige tijd nam hij een huishoudster in dienst en verhuisde hij naar de ambtswoning.
In 1937 verliet Michel Timperman, in dienst sedert 1919, het kantoor en werd onderbureelhoofd in Kortrijk. Vooraleer met pensioen te gaan deed hij nog dienst als postontvanger in Harelbeke.

Een te klein geworden postkantoor

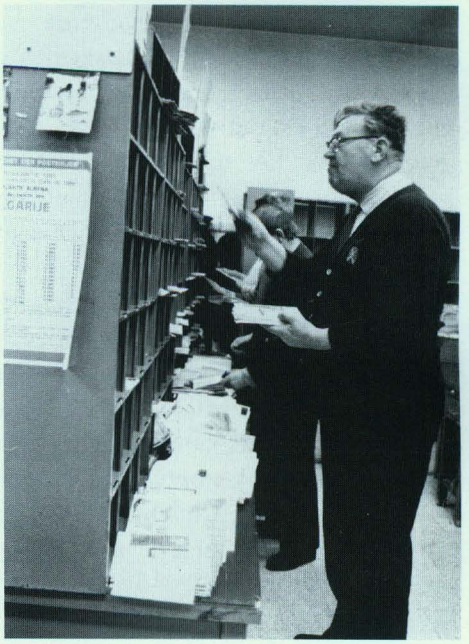
De toenmalige Izegemnaren waren verbaasd over de "grootsheid" van het postkantoor bij de ingebruikname in 1899.
Veertig jaar later, bij een inspectieronde door de gewestelijke directeur, stelde men vast dat het kantoor uit zijn voegen barstte. Vooral de lokettenzaal was veel te klein. Vanuit Brussel werd door "De dienst der gebouwen" een architect gestuurd om de mogelijkheid tot uitbreiding te onderzoeken. Deze constateerde dat niets behoorlijk kon verwezenlijkt worden zonder de ambtswoning in te palmen. Dit was niet naar de zin van de postmeester.
Dan maar een noodoplossing. Men voegde een deel van het kantoor bij de loketten met het gevolg natuurlijk dat de personeelsleden als haringen in een ton zaten.

Wereldoorlog II

De onzekere toestand in de internationale politiek had tot gevolg dat België in 1939 de algemene mobilisatie afkondigde. Nagenoeg alle jonge bedienden en bestellers werden onder de wapens geroepen. Tijdelijken namen de vrijgekomen plaatsen in.
Op 10 mei 1940 was het zover. De Duitse troepen vielen België binnen en naarmate ze vorderden werden de postdiensten stopgezet. In Izegem vielen op 25 mei alle postverrichtingen stil.
Na de capitulatie van België op 28 mei kwamen de postdiensten terug op gang. Vanaf 29 juni 1940 werd de binnenlandse post opnieuw uitgereikt. De postchequediensten, uitgeweken naar Poitiers, hervatten hun werkzaamheden op 22 juli. Op 5 augustus van hetzelfde jaar kon de post al zijn diensten, zij het in beperkte mate, opnieuw aanbieden aan het



Binnenzicht postkantoor hoek Roeselaarsestraat en Baron de Pélichystraat (1968) (foto ATM)



Achter de schermen: de sorteerkasten (1968) (foto ATM)

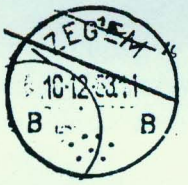
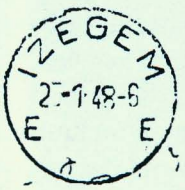


Het personeel van de Izegemse post (1968) (foto ATM)

publiek.
Vanaf mei 1944 hinderden bombardementen op het wegverkeer fel de activiteiten van de post. Dankzij het snelle oprukken van de geallieerden werd de postbedeling maar enkele dagen onderbroken. Vanaf half september verliep alles terug normaal. Enkel de internationale postbedeling ondervond nog problemen tot op het einde van het jaar.

Na Wereldoorlog II

De post profiteerde van de heropbloei van de handel en de nijverheid. Toen in november 1946 postmeester

A Izegem A 29/08/1941 - 19/03/1954		A Izegem A/7 p. 19/05/1954 - 04/11/1964	
B Izegem B 15/12/1938 - 15/04/1958		B Izegem B/7 p. 19/01/1959 - 15/02/1967	
C Izegem C 01/12/1941 - 20/01/1958		C Izegem C/7 p. 28/09/1958 - 25/03/1964	
D Izegem D 06/12/1938 - 17/04/1946		D Izegem D/7 p. 07/10/1950 - 17/05/1963	
E Izegem E 21/11/1947 - 12/08/1956		E Izegem E/7 p. 19/04/1960 - 08/05/1964	
F Izegem F/7 p. 27/04/1950 - 05/01/1965		G Izegem G/7 p.	
Izegem rolstempel 21/05/1973 - 04/07/1975		*Izegemse stempeltypes VI*	

Eudoor Gheysen de pensioengerechtigde leeftijd bereikte en zich te Brugge vestigde, was er opnieuw geen opvolger beschikbaar. Remi Vandevoorde uit Kortrijk nam het ambt waar tot August Calcoen, postontvanger te Hemiksem, hier in 1947 benoemd werd.
Bij een inspectie stelde de Gewestelijke Directie nogmaals vast dat de lokalen ontoereikend waren... en verzette de postmeester zich nu ook tegen het inpalmen van een gedeelte van de ambtswoning. Men koos dan maar de eenvoudigste oplossing: de zaak klasseren!
Door de verdere toename van het postverkeer werd de toestand onhoudbaar.

Naar een oplossing voor het plaatsgebrek ?

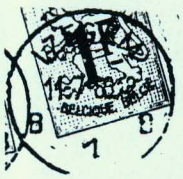
In november 1956 ging postmeester August Calcoen op rust en nam Jozef Bourgeois het commando over. Een jaar later werd het comité "Veiligheid en gezondheid" opgericht. Daar lag volgens J. Bourgeois de mogelijkheid om de aandacht van de hogere overheid te vestigen op de wantoestanden in het kantoor. Het plaatselijke comité moest een uitvoerig verslag opstellen over de toestand van de lokalen wat betreft de veiligheid en de gezondheid van het personeel. Men diende vooral de nadruk te leggen op het gebrek aan ruimte en de ontoereikendheid van de sanitaire voorzieningen. Dit verslag werd door de centrale dienst overgemaakt aan de Algemene Directie. Deze, de toestand kennende, reageerde onmiddellijk en vroeg welke maatregelen men voorstelde om een einde te maken aan deze trieste werkomstandigheden. Het voorstel luidde: het inpalmen van het gelijkvloers van de ambtswoning. Het personeel kreeg de indruk dat men ging scoren en wanneer de minister der Posterijen A. Degryse dan nog zijn steun toezegde aan het project was de wagen aan het rollen.
In oktober 1958 kwam de minister samen met de inspecteur-generaal naar Izegem om de toestand ter plaatse te evalueren. In aanwezigheid van burgemeester Jules Sintobin werden twee mogelijkheden weerhouden: een verbouwing (raming 3 450 000 fr.) of een afbraak van het gebouw en een nieuwbouw in moderne stijl met een kostenplaatje van 2 850 000 fr. De architect had volgende verklaring voor dit prijsverschil: "*Het gebouw is opgetrokken in niet meer beschikbare dure materialen. De heden ten dage gebruikte bouwstoffen zijn goedkoper, maar even duurzaam.*"
Men koos voor de tweede mogelijkheid.
Vanaf 1 juli 1959 zou men de post overbrengen naar de gebouwen van de stadsschool. Als einddatum van de werken werd 1 september 1960 vastgelegd.
Nu alles in kannen en kruiken was en men de nodige maatregelen getroffen had voor de verhuis, kwam het teleurstellende bericht uit Brussel dat de zaak afgeblazen werd. Men zou uitkijken naar een grotere oppervlakte waar men zowel de posterijen als de dienst financiën kon onderbrengen.
Enige tijd later vernam men dat het huis Declerck in de Sint-Amandsstraat met een oppervlakte van 1700m² te koop was. De bevoegde diensten werden hiervan op de hoogte gesteld. Men schoof allerlei drogredenen naar voor om het pand niet aan te kopen en ... tot overmaat van ramp werd de grote bezieler van het project, A. Degryse, niet meer aangesteld als minister. De zaak verdween andermaal in de koelkast.
Op een bepaald ogenblik zag het beheer der posterijen toch in dat het zo niet verder kon en men besloot het gelijkvloers van de ambtswoning in te richten als lokaal voor de bestellers. Na de in gebruikname stelde men zeer vlug vast dat dit een maat voor niets was !

En de dienst zelf ?

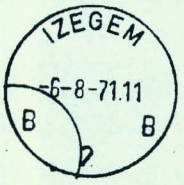
In 1958 ging Aloïs Vansteenkiste, in dienst als bediende sinds 1919, op rust.
In 1960 zette de motorisering van de postdiensten het schrijnende plaatsgebrek nog duidelijker in de kijker. Private garages werden gehuurd in de Krekelstraat om de dienstwagens te stallen. Een heelkundige ingreep stelde in mei 1963 een einde aan de loopbaan van Jozef Bourgeois. Hij werd in september 1963 opgevolgd door de Leuvenaar Louis Van Craesbeek. Na een koloniaal verleden was hij bij de onafhankelijkheid in 1960 teruggekeerd naar België.
Dat er sinds de opening van het kantoor in 1836 een serieuze vermeerdering van personeel en een toename van de verrichtingen had plaatsgevonden, bewijzen de cijfers van het dienstjaar 1965 op pagina 27.

En de toekomst ?

Alle noodveranderingen ten spijt was het probleem niet van de baan. Men zocht naar een passende oplossing. Allerlei berichten werden verspreid: "*Men had een stuk grond aangekocht in de Heilig-Hartstraat. Daar het postkantoor tot op heden steeds in het centrum van de stad lag, was dit een afwijking op de algemene regel die voor problemen kon zorgen. Kon men deze straat tot het centrum van de stad rekenen? Welke vreemdeling zou daar een postkantoor zoeken? De oprichting van een volwaardig kantoor in het centrum zou een must zijn, met bijkantoren (dit was al 10 jaar in het vooruitzicht gesteld) op de Paterswijk en de Bosmolens. Het huidig postgebouw zou een centraal bijkantoor worden. Dit was een streep door de rekening van de voorstanders die wilden dat het*

A Izegem A/1 29/03/1965 - 09/09/1968		A Izegem A/1 23/02/1968 - 22/04/1975	
1 Izegem I/A/8700 05/05/1973 - 16/03/1984		Izegem 1/A/8700 08/01/1985 - 20/10/1987	
B Izegem B/1 11/07/1966		B Izegem B/1 Voetstempel 12/08/1971 - 23/05/1986	
C Izegem C/1 Voetstempel 09/09/1966 - 26/05/1986		D Izegem D/1 24/06/1965	
D Izegem D/1 Voetstempel 12/09/1966 - 03/12/1987		E Izegem E/1 27/03/1972 - 29/12/1976	
1 Izegem 1/E/8700 31/01/1977 - 28/09/1983		Izegem 1/E/8700 22/01/1986	
F Izegem F/1 02/04/1965 - 12/04/1966		F Izegem F/1 Voetstempel 18/01/1967 - 29/10/1983	

Izegemse stempeltypes VII

1 Izegem 1/FF/8700 04/08/1978 - 20/10/1987		G Izegem G/1 18/11/1971 - 19/10/1987	
H Izegem H/1		Izegem 1/H/8700 18/10/1985 - 02/06/1987	
I Izegem I/1 Voetstempel 11/10/1973 - 22/10/1987		J Izegem J/1 Voetstempel 29/04/1974 - 28/09/1987	
1 Izegem 1/K/8700 Rolstempel 13/01/1983		Izegem 1/V/8700 14/09/1985 - 17/10/1987	
1 Izegem 1/8700 Rolstempel 05/08/1977 - 22/03/1983		1 Izegem 1/8700 25/08/1984 - 28/09/1987	
B Izegem B/2 Voetstempel 18/09/1968 - 22/01/1986		B Izegem B/2 25/01/1977 - 29/08/1980	
* 3 Izegem 3 */8700 08/05/1974 - 09/10/1987		* 4 Izegem 4 */8700 08/05/1974 - 20/10/1987	

Izegemse stempeltypes VIII

stadsbestuur het gebouw zou overnemen met het oog op de uitbreiding van de Nijverheidsschool, de academie en de modernisering van de Gemeenteschool. Terzelfder tijd kon men het kruispunt moderniseren."

Alle speculaties ten spijt moest er dringend uitgekeken worden voor een nieuwbouw. Het was dan ook jammer te moeten vaststellen dat de aankoop van de eigendom

Izegem 1/A (geschrapte postcode) 01/10/1990 - 05/12/1990		Izegem 1/A/8870 (nieuwe postcode) 05/12/1990 - in gebruik	
Izegem 1/B/8870 (nieuwe postcode) 05/12/1990 - in gebruik		Izegem 1/C/8870 (nieuwe postcode) 05/12/1990 - in gebruik	
Izegem 1/D/8870 (nieuwe postcode) 05/12/1990 - in gebruik		Izegem 1/E/8870 (nieuwe postcode) 05/12/1990	
Izegem 1/E (geschrapte postcode) 01/10/1990 - 04/12/1990		1 Izegem 1/FF (geschrapte postcode) 01/10/1990 - 05/12/1990	
Izegem 1/F/8870 (nieuwe postcode) 05/12/1990 - in gebruik		*Izegemse stempeltypes IX*	

Situatie 1965:
Postontvangerij 1ste klas met:
2 onderontvangerijen zonder uitreiking: Emelgem en Kachtem
1 onderontvangerij met uitreiking: Sint-Eloois-Winkel
Personeel

- *1 postontvanger*
- *10 bedienden*
- *35 bestellers en plaatsvervangende bestellers*

Verkoop van postzegels	*4 931 253 fr. (de frankeermachines niet inbegrepen)*
Verkoop van fiscale zegels:	*37 959 303 fr.*
Bedrag der ontvangsten:	*840 399 905 fr.*
Bedrag der uitgaven:	*833 545 155 fr.*
Aantal stortingen op rekening:	*63 321*
Aantal uitbetaalde assignaties:	*86 968*
Aantal stortingen op de spaarkas:	*12 127*



Het postkantoor in de Dirk Martenslaan (foto ATM)



Binnenzicht tijdens het openingsfeest op 26 juni 1981 (foto ATM)



Het postpersoneel in 1981 (foto ATM)

Izegem 1/G/8870 (nieuwe postcode) 07/02/1991		Izegem 1/H (geschrapte postcode) 01/10/1990 - 05/12/1990	
Izegem 1/H/8870 (nieuwe postcode) 10/10/1991 - in gebruik		Izegem 1/J/8870 (nieuwe postcode) 26/09/1991 - in gebruik	
Izegem 1/K/8870 (nieuwe postcode) 26/01/1991 - in gebruik		Izegem/L/8870 (nieuwe postcode) 09/10/1993 - in gebruik	
Izegem 1/M/8870 (nieuwe postcode) 10/07/1991 - in gebruik		Izegem 1/N/8870 (nieuwe postcode) 09/09/1994 - in gebruik rolstempel	
Izegem 3/A/8870 (nieuwe postcode) 07/10/1991 - 30/09/1992		Izegem 4/A/8870 (nieuwe postcode) 14/10/1991 - 30/09/1992	

Izegemse stempeltypes X

in de Sint-Amandsstraat of het voorstel voor de oprichting van een administratief centrum tussen de Grote Markt en de Wolvestraat niet doorging.

De post op het administratief centrum

Eindelijk een oplossing.

Op 1 april 1979 (na een openbare aanbesteding op 21 december 1978) startten de bouwwerken voor het nieuwe postgebouw in het administratieve centrum, gelegen aan de Kasteelstraat en de Dirk Martenslaan. Het kreeg zijn plaats bij het politiebureau, het vredegerecht, het financiële gebouw en de rijkswachtkazerne.

De kostprijs raamde men op 24 miljoen frank. De plannen waren van de Izegemse architect Emiel Allewaert jr. en de bouw werd toegewezen aan de Meulebeekse firma Vuylsteke, die de klus in 250 werkdagen moest klaren.

Het gebouw heeft een opp. van 1 300 m² en is volledig gelijkvloers. Het werd een sobere, moderne constructie in harmonie met de overige gebouwen. Op 26 juni 1981 konden de postontvanger Henri Buyse en het personeel in aanwezigheid van de gewestelijke directeur Buys, burgemeester Florent Vandenberghe en tal van prominenten het gebouw feestelijk in gebruik nemen.

En het oude postgebouw ?

Dit kwam op 10 februari 1981 op de lijst van de beschermde monumenten terecht. Na heel wat perikelen in verband met "wie zal dat betalen?", werd een gedeelte

als taverne "De oude post" ingericht. Dit initiatief was geen lang leven beschoren. Vandaag de dag staat "het posthotel" er als een vervallen geheel bij en wordt het over enkele jaren wellicht de zoveelste ruïne die men met gemeenschapsgeld zal renoveren.

De Izegemse post anno 2005.

Op die datum had huidig postmeester Koen Verfaillie 13 bedienden, 10 loketbedienden, 27 postbodes met 1 teamcoach en 13 stagiairs of contractuelen onder zijn hoede. Het postkantoor in Kachtem moest op 1 mei 1999 zijn deuren sluiten omdat het niet rendabel genoeg was.
Sinds de invoering van het geo-postsysteem (10 november 2003) beschikt men over 13 fietsen en 5 reservefietsen, 9 bromfietsen en 3 in reserve.
De gebruikers van de bromfietsen hebben een rijvaardigheidscursus, hun opgelegd door het Bestuur der Posterijen, gevolgd. Daarnaast rijden er 5 dienstwagens. Ze zijn allemaal uitgerust met het gekende symbool op rode achtergrond.
Sinds 23 juli 2004 heeft men ook de distributie over Lendelede
Sinds halfweg 2005 tenslotte kan men voor enkele postverrichtingen ook terecht in de supermarkt "Delhaize", Kortrijksestraat. Zo speelt de post in op nieuwe noden van deze eeuw.

Voetnoten

Een gedeelte van de tekst is gebaseerd op documentatie van Jozef Bourgeois en zijn artikel **De post te Izegem**, Ten Mandere nr. 22, 8/3, 1968, p. 3-43.

[1] G.F. TANGHE, **Parochieboek van Iseghem, gevolgd door de levensbeschryving des Heiligen Hilonius, patroon, eersten apostel en pastor dezer plaets**, Brugge, Wed. De Schryver-Van Haecke, 1862-1863, heruitgave Familia et Patria 1975 p. 123

[2] R.A.B., Prov. Bestuur, 3de afdeling nr. 554.

[3] R.A.B., Prov. Bestuur, 3de afdeling nr. 555

[4] Antoon VANDROMME, [naar gegevens van L. SLOSSE], **Izegem in cijfers [1803-1965]**, Ten Mandere nr. 13, 5/3, 1965, p. 97-100

[5] Proces-verbaal van 1850.

[6] De familie Lahousse was een bekende familie in Izegem. Emiel Nevejan was de schoonbroer van Jules Lafaut-Lahousse. Vader Louis Lahousse (gehuwd met Amelia Cantaert) was een linnenkoopman. Zoon Ernest Nevejan stierf als pastoor van Wulpen.

[7] François of Franciscus Dejan (gehuwd met Barbara Dewulf) was de vader van Alfons Dejan, vakleraar aan de Vrije Vakschool en eminent heemkundige. Zie over hem Rafaël VERHOLLE, **In memoriam heer Alfons De Jan**, in Ten Mandere nr. 11, 5/1, 1965, p. 44.
François Dejan kreeg in 1880 een jaarwedde van 850 fr. In 1916 kreeg hij 1600 fr. Na meer dan 40 jaar dienst, ging hij in 1920 met pensioen. Zie **De Mandelbode**, 30/07/1932, p. 2.

[8] Zie over hem Bart BLOMME, **60 jaar Davidsfonds Ingelmunster, 1930-1990** p. 9-17.

[9] In 1925 werd hij benoemd tot ridder in de Kroonorde. Zie **De Mandelbode** 01/08/1925 p.2. Over zijn ontslag na 48 jaar dienst zie **De Mandelbode** 27/10/1928, p. 2.

Rolstempel: Aan een handvat bevestigde stalen rol, waarin meestal twee plaatsnaamdatumstempels voorkomen: in de ruimte tussen beide stempels komen strepen of golvende lijnen voor.
Voetstempel: Deze stempel is vervat in een metalen frame. Het inktkussen zit bovenaan en door het drukken, keert de stempel zich om en komt op het papier terecht.

WEERBARE MANNEN UIT IZEGEM IN 1638

Bart Blomme

In 1633 wordt kardinaal Don Ferdinand, zoon van Filips III, aangesteld als landvoogd van de Spaanse Nederlanden. Twee jaar later zit hij al volop in oorlog met in het zuiden Frankrijk en in het noorden de Verenigde Provinciën. De landweg over Elzas-Lotharingen werd vanaf februari 1638 afgesloten door de Fransen. Om extra manschappen in te zetten, moest hij dus een beroep doen op onze regio. Ferdinand vroeg op 30 mei 1638 hulp aan de Raad van Vlaanderen. Alle weerbare mannen tussen 20 en 50 jaar moesten opgeroepen worden. In het totaal ging het om 3596 mensen. Griffier J. Heindrix noteerde deze namen op

10 juni 1638.
Guido Demuynck uit Deinze, kopieerde in zijn werk **Weerbare mannen in de kasselrij Ieper, anno 1638,** (1989, 78 blz.) deze lijst. Voor Izegem waren er 16 mannen, voor Emelgem 8, maar het leeuwenaandeel kwam uit Kachtem met 42 mannen.

Het origineel document berust in het rijksarchief te Gent, bundel "Archief van de Raad van Vlaanderen", nr. 947.

Laetschip in Iseghem

1. Marcus Vande Pytte, pycke ende rapiere
2. Passchier Hoorne, roer ende rapiere
3. Boudewyn Reynier, roer ende rapiere
4. Frans Syx, debet pycke habet roer
5. Leynaert Veraes, debet roer habet roer
6. Gillis De Busschere, roer ende roer
7. Pieter Doem, roer ende roer
8. Joos Brouckaert, roer ende rapiere
9. Leynaert De Joncheere, pycke ende roer
10. Jan De Joncheere, roer ende roer
11. Jan Veraes filius Leynnaert, absent
12. Jan Veraes filius Maerten, roer ende rapiere
13. Jan Van Moerkercke filius Matheus, absent
14. Pieter Thomas, absent
15. Pieter Willem, debet pycke habet roer
16. Victoor De Munck, absent

Laetschip in Emelghem

1. Adriaen De Bouvere, absent
2. Adriaen Messelier, roer ende roer
3. Pieter Terryer, debet roer habet rapiere
4. Heindrick Sap roer ende rapiere
5. Guilliames Coussement, roer ende roer
6. Joos Eechout, roer ende rapiere
7. Staesen Vande Maelle ,pycke ende rapiere
8. Joos Jansen, roer ende rapiere

Laetschip in Cachtem

1. Guilliames beheyt, pycke ende rapiere
2. Jan Wortelman, roer ende rapiere
3. Jan Vermersch, pycke ende roer
4. Pieter Van Rolleghem, debet pycke habet rapiere
5. Pieter Hoernaert, roer ende rapiere
6. Lucas Van Duyfhuys, debet roer habet rapiere
7. Gillis Braye, pycke ende rapiere
8. Pieter Masselys, debet pycke habet rapiere
9. Lauwereyns Mene, roer ende rapiere
10. Andries Tavernier, absent
11. Jan Maers, pycke ende rapiere
12. Anthonis Domyn, roer ende rapiere
13. Anthonis Gotelaere, absent
14. Joos Becelaere, absent
15. Jacques Beselaere filius Jacques, absent
16. Jan Beselare, absent
17. Louys Gotelaere, pycke ende roer
18. Gillis Abeel, pycke ende roer
19. Robert Cornille, absent
20. Phylippe Mahieu filius Phlyppe, roer ende rapiere
21. Jan Seynave dict bysschop, absent
22. Jan De Voldere, debet pycke habet rapiere
23. Jan Dusotoor, debet roer habet rapiere
24. Anthonis De Voldere, absent
25. Joos Vermersch, roer ende roer
26. Jan Goormachtich filius Pieter, roer ende roer
27. Rougier Van Eechoudt, roer ende rapiere
28. Steven Ostyn, debet pycke habet rapiere
29. Jan Saige, roer ende roer
30. Pieter Roose, pycke ende roer
31. Joos Eechoudt, roer ende rapiere
32. Joos Seynaeve, absent
33. Guilliames De Vroe, debet pycke habet rapiere
34. Clays Verreus, pycke ende roer
35. Michiel Bouckaert, pycke ende roer
36. Pieter Verrues, roer ende roer
37. Jan Verlinde filius Carel, roer ende roer
38. Lauwers Vermersch, pycke ende roer
39. Jan Hoernaert, absent
40. Pieter Kerckhof filius Pieter, absent
41. Pieter Buyse, debet roer habet roer
42. Pieter Van Eechout filius Willem, absent

10 juny 1638 door J. Heindrix
fo 83 recto tot en met fo 84 verso

absent: afwezig
debet : afwezig van wapen
habet: dient aan te schaffen
pycke: lans met platte ijzeren punt
rapiere: lange degen
roer: geweer

HET IZEGEMSE STADSBEELD, CIRCA 1840-1940[1]

Jean-Marie Lermyte

Hoe kon de Izegemnaar vroeger in zijn stad leven? Hoe evolueerden het straatbeeld, het verkeer, het comfort door de nutsvoorzieningen? Het zijn maar enkele van de vragen die we in dit artikel wilden behandelen. We gaan dat na voor grosso modo de periode 1840-1940, met de klemtoon op de 19e eeuw.

Verbindingswegen - Bareelrechten

Tegenwoordig zijn er zoveel wegen, dat we ons nauwelijks kunnen voorstellen hoe afgesloten onze dorpen vroeger waren. We moeten denken aan ontwikkelingslanden of aan ingesneeuwde bergdorpen. Zo lezen we in het stadsverslag van 1837: *Lors de la visite générale des chemins nous avons rémarqué* (sic) *que dans quelques endroits les chemins sont presque impraticables pendant l'Hiver.*

Tot in de Franse tijd had Izegem nog geen steenwegen. De eerste steenweg werd in 1811 aangelegd. Het was die naar Ingelmunster.[2]

Van de kasseiweg Roeselare-Izegem was op 14 maart 1837 voor het eerst sprake in de notulen van de gemeenteraad. De aanleg ervan werd bij Koninklijk Besluit van 23 mei 1838 goedgekeurd.[3] De weg kwam in 1840 klaar. Hij kaderde in een grotere structuur, nl. de wegen Torhout-Menen en Brugge-Kortrijk.

De steenweg van Izegem naar Sint-Eloois-Winkel kwam in 1864 tot stand. Ook die moet in een breder verband bekeken worden: de verbinding Sint-Eloois-Winkel-Gullegem, via Moorsele met Kortrijk. Het ontwerp dateerde al van 1796! In de jaren 1820 wilde de provincieraad subsidies uittrekken, maar Sint-Eloois-Winkel, Moorslede, Gullegem en Heule hadden de eigen financiële middelen niet. In de notulen van de gemeenteraad van Izegem merken we dat het plan vanaf 1850 weer boven gehaald werd. De Izegemnaar ging in die tijd via de Meensestraat naar Sint-Eloois-Winkel. Daarom moest de Meensestraat gekasseid worden. Izegem vond het normaal dat de betrokken gemeenten ook hier wat in de kosten zouden delen. Opnieuw beweerden die dit niet aan te kunnen. Hun benarde financiële toestand was vooral te wijten aan het verval van de linnennijverheid en aan besmettelijke ziekten. De Meensestraat verkeerde inderdaad in een slechte toestand. *Overwegende dat door den slechten staet der straten en overstroomingen, de communicatie tusschen deze stad en de gemeenten Wynkel St Eloi, Gulleghem en Moorseele in den winter dikwils is onderbroken* (...) *En eindelijk overwegende dat de straten genaemd Priesterstraet en de Meenenstraet die merkelijk te leeg liggen om het water te kunnen afloopen en voor de publieke gezondheid zeer schadelijk zijn.* De Priesterstraat is de Papestraat. In 1855 vroeg de minister van Binnenlandse Zaken via de gouverneur om maatregelen te nemen *à l'effet d'atténuer les effets de la cherté des denrées alimentaires*. De Izegemse gemeenteraad profiteerde van de gelegenheid en wees erop dat veel armen zouden kunnen meewerken aan de aanleg van de steenweg naar Sint-Eloois-Winkel. Pas op 29 augustus 1861 kon de gemeenteraad de aanbesteding goedkeuren. Voor 124.850 frank werd het werk toegewezen, maar de aannemers stelden de werkzaamheden zolang uit, dat de stad in mei 1863 tegen hen een proces aanspande, maar verloor. In 1864 was de weg af. Eind 1865 werden bomen geplaatst door de Izegemnaar Joseph Demeurisse; bomen langs de wegen behoorden toen nog tot het vertrouwde landschapsbeeld[4].

De vierde steenweg zorgde voor de verbinding met de enige nog ontbrekende windstreek, het noorden. Over de



kanaal Roeselare - Ooigem
(foto Infodienst, verzameling J. Maes)

steenweg naar Ardooie, via Emelgem, wordt in 1862 voor het eerst genotuleerd in de verslagen van de gemeenteraad. De aanbesteding vond op 30 augustus 1873 plaats. In de loop van 1874 kwam het werk klaar[5].
In 1890 werd een steenweg van Izegem naar Lendelede opengesteld, zestien jaar nadat de gemeenteraad van Izegem er voor het eerst over sprak. Het betrof de verbinding Izegem-Lendelede-Sinte-Catherina-Heule. Over het tracé was er nogal wat te doen in Izegem. De enen wilden dat die langs de Kortrijksestraat tot aan de Ondank zou lopen. Anderen wilden de richting Kortrijksestraat, Winkelhoek en verder langs de oude Lendeleedsestraat, wijk Kotje. Een tijdlang dacht de gemeenteraad er zelfs aan de twee tracés aan te leggen. Uiteindelijk werd, in 1887, beslist dat *den steenweg zijnen oorsprong zal nemen aan den knok scheidspaal der kortrijk en meenenstraat en voor richting zal volgen de kortrijkstraat al de kestelootbrugge tot over den suikerijast van sieur franciscus Dejonckheere en van daar de straat verlaten om dwars door de landen te vallen op het grondgebied van Lendelede in de Kotjesstraat aan de dreef van Wed^e Lammertijn*[6].

Zoals nu op sommige buitenlandse autostrades tol moet worden betaald, gebeurde dat tot een heel stuk in de 19^e eeuw ook op de Belgische wegen. Zo was er op de weg Kortrijk-Brugge een bareel aan de herberg De Drie Koningen, ten westen van de stad, in de Roeselaarsestraat. Ook o.a. in de Gentstraat was er een bareel[7]. De bareel op de weg Izegem-Sint-Eloois-Winkel kwam bij Koninklijk Besluit van 28 december 1864 te liggen in de omgeving van de herberg De Zwingel, op de Bosmolens. In 1867 wilde de gemeenteraad van Izegem het barrièrerecht op deze intercommunale weg afschaffen, omdat inmiddels de barrièrerechten op de rijks- en provinciewegen waren afgeschaft. Sint-Eloois-Winkel weigerde en vroeg in 1874 een nieuwe concessie voor tien jaar aan. Een Koninklijk Besluit van 7 januari 1875 stond drie jaar toe. In 1877 besloot de Izegemse gemeenteraad andermaal geen verlenging aan te vragen, *overwegende dat den steenweg van Iseghem naar Wijnkel St Eloy de eenige is, in het arrondissement Rousselare, alwaar nog een barrierrecht geheven wordt.* Weer wilde Sint-Eloois-Winkel verlenging en moet gelijk hebben gekregen, want in 1891 wilde het opnieuw verlenging en Izegem alweer niet[8].

Trein[9]

Sedert april 1847 spoort de trein door Izegem, maar over de aanleg van de spoorweg werd al in 1836 ernstig gesproken, want de latere burgemeester François Lefebvre-Maes werd afgevaardigd naar een vergadering in Roeselare[10]. Eind 1839 vroeg het stadsbestuur van Tielt de spoorweg tussen Gent en Brugge te laten lopen over Deinze en Tielt, voorstel dat de gemeenteraad van Izegem steunde[11]. Daarna bleef het vijf jaar stil, tot in 1844 in de gemeenteraad een brief van het stadsbestuur van Brugge werd voorgelezen. Een naamloze maatschappij wilde de lijn Brugge-Kortrijk aanlegggen via Oostkamp, Waardamme,Wingene, Meulebeke, Ingelmunster en Lendelede. Vanuit Ingelmunster plande men de verbinding met Ieper, via Emelgem, Izegem, Kachtem, Rumbeke, Roeselare, Oostnieuwkerke, Westrozebeke, Passendale, Poelkapelle, Langemark en Sint-Jan. Het stadsbestuur van Brugge vroeg om te petitioneren bij de Bestendige Deputatie en de gemeenteraad van Izegem ging daarop in[12]. Uiteindelijk zou een heel ander plan worden gerealiseerd.
De spoorlijn Brugge-Kortrijk werd aangelegd vanaf 1845. Landeigenaars en pachters waren er geweldig tegen: grote partijen landbouwgrond zouden ongenadig geschonden worden en tegen het einde van de eeuw zou het paardenras uitgestorven zijn. De aardappelplaag die hetzelfde jaar toesloeg, werd door vele mensen toegeschreven aan 'de vuurduivel'.
De arbeiders die meehielpen aan de aanleg kregen een hongerloon uitbetaald. Dat kon want er was geen sociale wetgeving en door de economische crisis was de werkloosheid bijzonder groot. Een paar generaties lang werd de spoorlijn Brugge-Kortrijk vooral in het zuiden van de provincie de droogenbroodroute geheten. *Het aardewerk van den ijzerenweg, het bijhalen der materialen, wierd meest gedaan door werklieden uit onzer streek. De loonen die men betaalde waren uiterst laag, zoodanig dat men heden nog van de oude menschen hoort vertellen dat den ijzerenweg van Brugge naar Kortrijk met droogen brood geleid wierd.* Over het bedrag van de lonen spreken latere bronnen elkaar soms tegen, maar het loon was hoe dan ook gering. *Zo is ook het geval bekend van de "droogenbroodijzerenweg" (Brugge-Kortrijk) waar de consessiemaatschappij een roggebrood als dagloon uitkeerde*[13]. Ook volgens de *Gazette van Iseghem* van 31 mei 1913 zouden sommige mensen maar 38 centiem per dag verdiend hebben, nagenoeg de prijs van één brood. Door de mislukking van de rogge-oogst in 1846 was het brood toen abnormaal duur en tarwebrood was voor een arbeider al helemaal onbetaalbaar.
Het gevolg was dat er werkstakingen uitbraken in Lendelede en in Ingelmunster. We citeren priesterhistoricus Pieter Declercq[14]: *De eerste werkstaking in West-Vlaanderen brak los, begin Januari 1847, te Lendelede, waar 150 arbeiders de berg doorsneden*

voor het leggen van het eerste spoor. Ondanks de sneeuw en het gure jaargetijde werkten ze daar als slaven voor een mager dagloon dat schommelde van 60 à 115 centimes. Ingelmunster volgde en op Vrijdagavond 15 Januari 1847, weigerden een vijftigtal arbeiders verder door te werken omdat de Engelse maatschappij ze bedreigd had het loon te verminderen op 33 à 60 centimes per dag. Opnieuw brak de werkstaking uit te Lendelede op 29 Maart 1847 aan de werken van het spoor. Drie à vier honderd arbeiders eisten dat het dagloon zou verhoogd worden op 1,50 fr. Een peleton soldaten van het garnizoen van Kortrijk, bijna geheel de gendarmerie van het arrondissement en de politie-agenten van de omtrek kwamen ter plaats. Toen eindelijk aan de rechtmatige eis van de werklieden voldoening werd geschonken, kwam alles weer in orde.



Zicht op de Stationsstraat (foto Infodienst, verzameling J. Maes)

De mensen zegden onder mekaar dat die "ijzerweg geleid was met drogen brood en ze heten (sic) *de spoorweg: "drogenbroodroute" en jarenlang bleef die benaming voortleven in de volksmond.*

In 1846 wist men dat het Izegemse station zou komen te liggen *in de moeshoven tegen het wulvestraatje*[15]. Het eerste stationsgebouw lag in de (latere) Stationsstraat, iets meer westwaarts dan het huidige gebouw. In 1847 werden elf woonhuisjes met erf afgekocht van Amandus Fontier. De meeste zouden worden afgebroken *om er eene nieuwe straet te openen die lijnregt over de Koornmarkt met de Nieuwstraet zou uitkomen*[16]. Met het oog op verdere gezondmaking en verfraaiing van het stationsplein werden enkele jaren later, in juli 1850, drie huisjes van brouwer Carpentier afgekocht[17].

Op 17 april 1847 deelde de burgemeester aan de gemeenteraadsleden mee *dat de eerste locomotief op Woensdag dezer ten tien uren voormiddag op den spoorweg te Izegem in de statie is aengekomen en dat de openbare dienst vier dagen daerna is ingerigt geweest.* Hij stelde voor om in samenwerking met Ingelmunster een banket te houden voor de concessionnarissen van de spoorweg en de notabelen van die twee gemeenten. Beide gemeenten zouden de helft van de kosten dragen. Wegens de financiële toestand en om geen ergernis te geven, want de fameuze hongerjaren waren bezig, moest het wel een eenvoudig feest worden. De raadsleden waren het met hem eens en de plechtige opening van de spoorweg Brugge-Izegem-Ingelmunster had plaats op 9 mei 1847[18]. Het erekonvooi vertrok om 11.30 uur uit Brugge en nam onderweg de notabelen op. Twee uur later kwam de trein in Izegem aan, om vandaar eventjes heen en weer naar Ingelmunster te sporen. Ter gelegenheid van het banket, dat in Izegem werd gehouden, werden er brooddelingen gedaan aan de armen[19].

Aanvankelijk liepen er vier treinen van Izegem naar Brugge en vier van Izegem naar Kortrijk. Enkele tarieven uit 1848? Naar Brugge 3,20 fr. in eerste klasse, 2,40 fr. in tweede en 1,60 fr. in derde klasse en 2,40 fr. voor 100 kg bagage. Naar Kortrijk bedroegen die sommen respectievelijk 1,20, 0,90, 0,60 en 0,90 frank[20]. In 1866 liepen er vanuit Izegem vijf treinen naar Brugge en zeven naar Kortrijk. Naar Brugge sporen duurde toen gemiddeld twee uur en tien minuten en naar Kortrijk zo'n 35 minuten[21]. Rijden met de trein was toen zeker nog meer dan 'een beetje avontuur', al veranderde dat lichtjes op het einde van de 19e eeuw:

IJZEREN WEG VAN WESTVLAANDEREN

Er is herhaalde malen gevraagd geweest dat de maatschappij Westvlaanderen zou geweerdigen de wagens van 3e klas te verdeelen gelijk de tweede en eerste, in 3 afzondelijke beluiken, voor vrouwen, rookers en niet rookers. Met genoegen mogen wij laten weten dat nu in 3e klas zulk geheel afgescheiden beluiken bestaan. De reizigers van 3e klas, die afschrik hebben

van smoor- en speekwagens, kunnen nu, als zij willen een beluik kiezen van 8 of 10 plaatsen, waar men niet meer zal stikken van den rook, en waar de vrouwen gerust hunne kleederen zullen mogen laten op den vloer hangen[22].

In 1900 waren er twaalf treinen naar Brugge en dertien naar Kortrijk, en de maandag in beide richtingen nog een bijkomende trein. Een directe trein deed toen nog 1 uur en 15 minuten over het hele traject, een boemeltrein 35 minuten meer[23].

De spoorlijn werd aangelegd en zestig jaar lang ook beheerd door een Engelse maatschappij. Eind 1907 werden de spoorwegen in West-Vlaanderen door de Staat overgenomen. De *Gazette van Iseghem* had dat eerder al goed nieuws genoemd. *Immers in de toekomst zal men verbeteringen mogen verwachten, die men tot heden van de uitbatingsmaatschappij niet kon bekomen.* Onder andere. was een tweede spoor op de lijn Brugge-Kortrijk nodig[24]. Dat dubbel spoor lag er in mei 1909 tussen Torhout en Roeselare en medio 1910 ook tussen Roeselare en Kortrijk[25].

Wie eertijds de trein miste, moet werkelijk doof zijn geweest. *Ten tijde dat de Compagnie der "Vlaanders" het beheer van het spoor nog in uitbating hield, werd er gebeld voor de kaartjes een kwartier voor het treinuur en als de trein in aantocht was kwam Stantje Leenknecht terug de bel hanteren om de dorstigen in de cafés te vermanen hun glas te ledigen*[26].

Door de toenemende industrie, vooral de borstelnijverheid, nam het goederenverkeer aanzienlijk toe. De laatste twee maanden werden meer dan 300 wagons met boomstammen gelost, schreef de *Gazette van Iseghem* begin 1909 en twee jaar later heette het: *Dagelijks worden er, dooreen genomen, 65 à 75 waggons goederen gelost en geladen*[27].

Het eerste *koopwaren magazijn der statie* werd in 1883-1884 aangelegd en gaf uit op de Kastanjedreef, die later de Stationsstraat werd. Al omstreeks 1900 voldeed het goederenstation niet meer. Iedereen wist dat de loskaaien *veel te klein en bijna ongenaakbaar zijn* en *ten slechtsten mogelijk geplaatst om op eene onverdragelijke wijze het verkeer te verhinderen op den ijzerenweg en in de Brugstraat*[28]. Maar pas nadat de Staat eigenaar was geworden van de spoorweg kon aan een nieuw goederenstation gedacht worden. Geregeld lichtte de *Gazette van Iseghem* haar lezers in over de stand van zaken. We wijzen hier slechts op een petitie van 1909, *met honderden handteekens bekleed*, ten voordele van de inplanting aan het Baertshof. In mei 1911 was men volop met de uitvoering bezig, maar om verder te kunnen uitbreiden, moesten 36 huisjes van het Baertshof verdwijnen. De aanbesteding voor de afbraak vond plaats op 28 augustus 1912 en eiste dat al die huisjes binnen de 25 dagen gesloopt moesten worden en de aalputten en fondaties opgevuld met goede aarde. Wat gebeurde[29].

Enkele jaren voor de Eerste Wereldoorlog werd ook beslist te zorgen voor een nieuw reizigersstation. Eind 1912 had de *Gazette van Iseghem* in een cynisch artikel heel ander nieuws. *Om rechtuit te spreken wij zullen nu geene reden van klagen meer hebben, en de moeilijkste zelf zullen voldaan zijn. Binnen eenige dagen zal er binnen het statieplein eenen ouden waggon geplaatst worden die zal dienen voor lampisterie, anders gezeid om den lampen en den voorraad petrole te plaatsen ten dienste der bureelen en wachtzalen.* En zeggen dat men enkele maanden geleden nog sprak van een nieuw stationsgebouw! *Die oude waggon zal nu in de plaats komen, onnodig erbij te voegen dat de Iseghemnaren met recht en reden daarmede hoogst vereerd zijn. Het Kortrijksche Volk* beaamde



Korenmarkt en Stationsplein (foto Infodienst, verzameling J. Maes)



De Grote Markt (foto Infodienst, verzameling J. Maes)

het bericht: *Onze Statie.* (...) *En nu! Men is aan 't bouwen en veranderen! Wat ze doen weet ik niet. Er is een oude wagon te midden der openen plaats gezet! Wat beteekent dit?* (...) *De Burgersbond heeft eene petitie opgezonden met een 150tal handteekens plus een drietal gezichten van onze statie. Goed zoo! 't moest al lange met vuile voeten erdoor gegaan zijn* (...). Ook de heropgerichte Reizigerbond 'Spoed en Moed' protesteerde. Bijna onmiddellijk liet minister de Brocqueville de burgemeester evenwel weten dat hij besloten had de stukken in verband met een nieuw stationsgebouw opnieuw ter studie voor te leggen. Negen dagen later werd Alois Vandevyvere de nieuwe minister van Spoorwegen, Post en Telegrafie. Het duurde echt niet lang voor hij meedeelde dat onmiddellijk met de bouw van het nieuwe station zou worden begonnen[30].

Onmiddellijk? Dertien jaar later! Op 9 april 1930 werd het plan van G. Duchâteau en R. Nouille goedgekeurd. Op 27 mei 1930 ging in Brussel de aanbesteding door voor *het bouwen van het ontvanggebouw met paviljoen en bureelen van telegraaf en telefoon ter statie van Iseghem.* De plechtige opening gebeurde op 20 september 1931[31].

Kanaal[32]

Nadat er al meer dan 30 jaar sprake van was[33], werd tussen 1863 en 1871 het kanaal Roeselare-Leie tussen de Rodenbachstad en Ooigem gegraven. Het ging gedeeltelijk om de kanalisatie van de Mandelbeek. Het 16,618 km lange kanaal werd op 1 januari 1872 door de minister van Openbare Werken opengesteld. In 1881 werd langs het kanaal 36.765 ton gelost, in 1890 85.028 en in 1910 176.681ton[34]. In Izegem zelf was de '*beweging der scheepvaart*' vóór de Eerste Wereldoorlog de volgende: 270 schepen met 32.238 ton in 1911 en 311 schepen met 48.456 ton in 1912[35]. Omdat de cijfers voortdurend stegen – alleen de oorlogsjaren vormden een uitzondering - werd al in de jaren 1930 aan verbreding gedacht, maar het zou nog tot 1980 duren voor het helemaal zover was[36].

Tram

Van 1909 tot einde 1952 liep de tram door Izegem, maar al vanaf 1880 zou daarvan sprake geweest zijn[37]. We vonden de eerste sporen in de *Gazette van Iseghem* van 1896, toen het blad schreef dat het aanleggen van de buurtspoorweg Ardooie-Moeskroen, over Izegem, het onderwerp was van bijna elk dagdagelijks gesprek. Dank zij de tram zou Izegem verbonden zijn met de bevolkingsrijke gemeenten Ardooie, Sint-Eloois-Winkel en Gullegem en zou het niet meer nodig zijn eerst de trein naar Kortrijk te nemen om in Wevelgem, Lauwe en Moeskroen te geraken. *Onze stad, wij aarzelen niet van het te zeggen, zoude als herleven en herschapen worden door dien tram en van langs om meer zouden belangrijk en machtig worden onze handel en nijverheid, die sedert eenige jaren van hier zulke verbazende uitbreiding genomen hebben en nog dagelijks nemen*[38]. Dat de tram economisch voordelig zou zijn, wordt dui-

delijk als we weten wie de organisatoren waren van de grote meeting die op 16 maart 1896 plaats vond in De Nieuwe Sint-Pieter: François Bral-Donego, Cyrille Declercq, Theophile Defauw, Emile Gheysens, dokter Jules Gits, Edouard Holvoet, Jules Messiaen, notaris Alfred Roose, Jules Vandekerckhove-Laleman, dokter Cyrille Vandewalle, dokter Cyriel Van Eecke en Leander Vercruysse-Rosseel. De meesten waren industriëel en/of bestuurslid van de Katholieke Burgersbond. Dokter Gits argumenteerde dat, in tegenstelling tot vroeger, nog zelden Ardooienaars in Izegem te zien waren, omdat noordelijk gelegen gemeenten als Pittem, Koolskamp en Ardooie nu op Roeselare gericht waren. Dat kwam door de tram, want Roeselare beschikte over twee tramlijnen: naar Hooglede en naar Tielt. Het achterland van Moeskroen - de eindbestemming van de geplande tramroute - was Frankrijk. Hoeveel zou een tram ook dié handel niet vergemakkelijken. De vergadering eindigde met het ondertekenen van een petitie naar de gemeenteraad en het college van burgemeester en schepenen. De gemeenteraad stond eenparig achter het verzoekschrift en benoemde een 'tramcomité', bestaande uit burgemeester Henri De Mûelenaere, schepen Valère Vanden Bogaerde, de raadsleden Albert Ameye en Henri Paret, plus drie initiatiefnemers van de petitie, met name de dokters Gits en Vandewalle en Jules Messiaen. Dat comité moest een ontwerp maken voor die buurtspoorweg[39]. Nog op 1 augustus 1896 meldde de *Gazette van Iseghem*: *De zaken van onzen buurtspoorweg staan dus op goede voeten, en thans mogen wij bijna met zekerheid zeggen dat Iseghem zijnen tram zal hebben*. Jawel, dertien jaar later. Slechts heel af en toe werd er ondertussen in de gemeenteraad en in de pers nog over gesproken of geschreven.

In 1904-1905 was er een hernieuwde belangstelling. In dezelfde krant stippelden lezers toen verscheidene tracés uit[40]. Via de Meensestraat of de nog aan te leggen 'boulevard' (de Burgemeester Vandenbogaerdelaan), daar kwam het meestal op neer. In de gemeenteraad stelde Eugène Carpentier voor *teneinde den volkrijken wijk van achter de kerk voldoening te geven, den tram te doen rijden al door de Marktstraat, Gentsstraat, Priesterstraat en Meenenstraat*. Na onderzoek van het college van burgemeester en schepenen, waren in de volgende zitting acht raadsleden voor het voorstel van Carpentier[41]. Negen maanden later verwierp de gemeenteraad dat voorstel dan toch, *overwegende dat het blijkt uit het gedaan onderzoek, dat deze richting geheel en al onuitvoerbaar is, tenware er groote onteigeningen [ge]daan wierden die buitengewone groote uitgaven zouden vragen*. De tram moest dus door de aan te leggen Vandenbogaerdelaan lopen[42].

Nadat vanaf begin oktober tot half november 1905 in elk nummer van de *Gazette van Iseghem* brieven i.v.m. de tramroute werden afgedrukt, deelde het blad in zijn nummer van 17 februari 1906 mee: *De Tram Ardoye-*



De Nieuwstraat (foto Infodienst, verzameling J. Maes)

Wevelghem is aanveerd[43]. Deze zin werd uitgesmeerd over de hele paginabreedte, net onder de krantenhoofding. In de rubriek Stadsnieuws kon de lezer vernemen dat er twee tramlijnen zouden komen. De noordlijn zou lopen van aan de Posthoorn via de Brugstraat en Emelgem-Dam tot het centrum van Ardooie, en de zuidlijn van aan het Stationsplein, via de Vandenbogaerdelaan naar Sint-Eloois-Winkel, Gullegem en Wevelgem. Het ministerie van Spoorwegen stond namelijk niet toe dat de tramlijn de spoorweg zou dwarsen, vandaar dat er van de ene lijn op de andere overgestapt moest worden. Van economisch standpunt was dat te betreuren. *Ongetwijfeld zal het vervoer der reizigers daardoor veel verliezen en het vervoer van koopwaren zal gansch onmogelijk zijn*[44]. Op 1 april 1907 kon met de werkzaamheden voor de zuidlijn gestart worden. Op 29 september 1910 had de officiële opening plaats van de lijn Izegem-Ardooie, de zgn. noordlijn; er liepen vanaf dan zes trams in beide richtingen. Vanaf 6 april 1911 liep de eerste stoomtram op de lijn Izegem-Wevelgem; op dat traject liepen vijf trammen in beide richtingen en een zesde tussen Sint-Eloois-Winkel en Wevelgem tijdens de weekdagen[45].

Tijdens de Eerste Wereldoorlog liep de tram wél over de spoorlijn[46]. Pas op 2 februari 1922 reed de tram Ardooie-Izegem voor het eerst sedert de oorlog. Voor het herleggen van de tramlijn Wevelgem-Izegem vond de aanbesteding plaats op 21 september 1921 en in de loop van 1922 kon dit traject weer in gebruik worden genomen. *De Iseghemnaar* hoopte dat de twee lijnen met elkaar verbonden zouden worden. De Katholieke Burgersbond, met 350 leden die 2/3 van de handelaars en neringdoeners vertegenwoordigden, petitioneerde ervoor. Toch kon pas op 5 oktober 1930 voor het eerst zonder overstappen van Wevelgem naar Ardooie gespoord worden. Op 3 september 1932 berichtte *De Mandelbode* dat op deze lijn een motortram (mazout) liep, eraan toevoegend dat deze modernisering een van de eerste van het land was[47].



De Burgemeester Vandenbogaerdelaan ter hoogte van de Meiboomstraat
(foto Infodienst, verzameling J. Maes)

Bus

Vanaf 6 april 1952 werd de mazouttram vervangen door een busdienst, nl. de NMBS-lijn Brugge-Zwevezele-Ardooie-Izegem-Kortrijk[48]. De omschakeling was ook verklaarbaar doordat de tram zijn oorspronkelijke economische betekenis, nl. het vervoer van goederen, had verloren, dat door het toenemende autoverkeer. Het ging zeker niet om de eerste buslijn door Izegem. In 1929 al had het stadsbestuur de gouverneur gunstig geadviseerd toen de firma Parmentier en Verleye een openbare en regelmatige autobusdienst wilde inrichten tussen Roeselare en Ingelmunster via Izegem en Rumbeke[49]. In 1932 kreeg de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen een gunstig advies voor een autobusdienst tussen Menen en Izegem. Twee maanden later was het advies voor Georges Vermeulen van Heule gunstig. Hier ging het om een autobusdienst tussen Kortrijk en Izegem via Heule, Sinte-Catharina en Lendelede[50].

Het verkeer

In verband met het vervoer is het nuttig om nog eens een artikel van 7 juni 1913 van de *Gazette van Iseghem* op te diepen. Het beschrijft de aanleg van de spoorlijn Brugge-Kortrijk tussen 1845 en 1847, maar met een gelukkige uitweiding i.v.m. de toenmalige voermannen. J. Defoort en Emile Verbrugge, bijgenaamd 'Melen Boodje', reden elke dag naar Kortrijk. De weduwe Devos en Pieter Willemyns deden elke dag Roeselare aan. B. Demuynck had verscheidene bestemmingen: de maandag Kortrijk, de dinsdag Roeselare en Kortrijk, de donderdag Kortrijk en Tielt en de zaterdag Tielt. De voermannen hadden gevreesd dat de trein hen overbodig zou maken, maar die vrees bleek ongegrond. De vrachten vermeerderden zelfs, *zoodanig dat deze die met kordewagen of met kar te lijve voerden, welhaast een ezel of peerd gebruikten.* De familie Eeckhout had de langste staat van dienst. Jacobus Eeckhout-Vandenbussche reed elke dag met 'de kordewagen' naar Kortrijk over 'St.-Catherina-Kapelle'. Hij was zo gewoon de kruiwagen te voeren dat hij er zonder bijna niet kon gaan. Zijn zoon



De Gentsestraat (foto Infodienst, verzameling J. Maes)

François reed tot in 1858 met de kruiwagen, daarna met kar en ezel. Voerman Jantje Verhamme reed elke week met de kruiwagen naar Ieper en Poperinge. Hij gebruikte zijn zoon als trekker. Ze vertrokken de vrijdagmorgen uit Izegem en waren de zaterdagnacht of de zondagmorgen terug. Om niet zonder keervracht te zijn, brachten ze uit Ieper drie zakken zaaitarwe mee, goed voor elk 110 kilogram!

In 1903 had de *Gazette van Iseghem* het over het eigentijdse drukke verkeer. De dag van vandaag om mee te lachen!

Automobilen en motocycletten.

't Is wonder dat er deze week geen ongelukken gebeurd zijn in de Rousselarestraat. Meer dan ooit komen er gestadig automobilen en motocycles voorbij, die op eene ongehoorde snelheid rijden. Op vele plaatsen is de straat in den kom der stad niet al te breed; zwaar geladen wagens, rijtuigen en gespannen van allen aard, komen gedurig voorbij, zonder van de hondekarren te spreken door vrouwen en kinders geleid, die naar de borstelfabrieken het werk halen of dragen; en door al dat gedoe komen de automobilen en motocycles als een pijl voorbij. Bijzonderlijk bij den ingang der zij- en kruisstraten moet iedereen op zijn hoede zijn, wil hij niet onverwachts gevat worden. De politie zou wel doen op die dulle rijders een waakzaam oog te houden, om alle ongelukken te voorkomen.

Tien jaar later vroeg het blad *De Middenstand* dat het snelle verkeer zou worden beteugeld. Stel je voor: *Dagelijks doorkruisen zware autos de bijzonderste straten van stad met lasten van zeven tot dien* (sic, tien) *duizend kilos ineens en dit met eene snelheid van tien tot vijftien kilometers per uur*[51].

Ondertussen schreef *De Iseghemnaar*, op 4 september 1920, dat men over enkele jaren *meer motoorgerij (zal) zien dan paardengespannen.*

Op 31 oktober 1924 keurde de gemeenteraad een politiereglement op het verkeer goed. Daarin was het verboden in de stadskom *met eene meerdere snelheid te rijden dan: 1° 5 kilometers per uur of stapvoets, met geladen of ongeladen vrachtwagens, vrachtkarren en boomezels. 2° 8 kilometers per uur met geladen autovrachtwagens. 3° 15 kilometers per uur met welkdanig andere voer of rijtuigen.* En sommigen nu maar klagen als men anno 2005 de snelheid tot 30 kilometer per uur wil beperken!

De Brugstraat is heden ten dage een dode straat. De lezer kan er zich nauwelijks de vroegere drukte voorstellen. Tussen 15 en 30 juni 1908 kwamen er per dag gemiddeld 6828 voetgangers en fietsers, 588 rijtuigen en 625 dieren voorbij. Van 18 tot 24 februari 1908 waren de daggemiddelden respectievelijk 6451, 589 en 635. De telling gebeurde door spoorwegpersoneel en alleen wie de spoorbarrière voorbijging werd geteld[52].

Straten (tot 1914)

De toestand van de straten in de 19e eeuw was weinig rooskleurig. Enkele voorbeelden. In 1852 vroegen verscheidene inwoners van de Brugstraat dat het Wulvestraatje, tussen de Brugstraat en het station, geplaveid zou worden, want het was 's winters onbruik-

baar[53]. In 1858 kwam er vanuit dezelfde straat een nieuwe petitie. Men wilde de Brugstraat tussen het Wit Peerd en het station verhoogd zien en dat er een afwatering van de beek naar de duiker kwam. Er werd aangevoerd *dat het 's winters op verscheide plaetsen dier straet somtijds zoo vuil is, dat zij voor de menschen en beesten onbruikbaar is*. Verscheidene notabelen waren bereid elk drie dagen met paard en kar de nodige aarde aan te voeren[54]. In 1867 drongen werkzaamheden aan een stuk van de Gentsestraat zich op. *Overwegende dat de gentsche straat zijnde de gouvernementale route alleen veel te wenschen laat, aangezien deze straat van aan de Marktstraat tot aan de Paepestraat, maar op de helft harer breedte is gekasseyd. Overwegende insgelijks dat de brug liggende over de gouvernementele route aan het huis van Goddeeris 't einde der gentstraat in stad, door hare nauwte reeds veel onheilen heeft te wege gebragt en zij oorzaak zoude konnen zijn dat men den een of den anderen keer nog grooter te betreuren heeft*, werd besloten de weg tussen de Marktstraat en de Papestraat tot vier à vijf meter te verbreden; bij de verbreding van de brug zou men ervoor zorgen *dat de vleugels in rechte lijn zouden staan met de huizen der straat*[55]. In 1868 vroegen de inwoners van de Kortrijksestraat om zand, en dat *om de straat die een groot deel van het jaar een waere modderpoel is, te verzanden*[56].

In 1862 besloot de gemeenteraad de belangrijkste straten van de binnenstad opnieuw te kasseien, over een breedte van drie meter. Voor het eerst zouden tezelfdertijd trottoirs worden aangelegd. Omdat er niet genoeg geld beschikbaar was, zou worden gewerkt in fases: eerst de Brugstraat, dan de Nieuwstraat en tenslotte de Marktstraat. In de notulen van de gemeenteraad lezen we, op talrijke plaatsen, over het kasseien of het aanleggen van trottoirs in deze drie straten (1863-'64), de Sint-Pietersstraat, Kortrijksestraat en de Korenmarkt aan beide zijden van de huizen (1864), de Kasteel- en Kloosterstraat (1868), Gentsestraat, Roeselaarsestraat en Hondstraat (1871), Kastanjedreef (1873) en Hondstraat (1876)[57]. In 1864 werd door het gemeentebestuur ook beslist: *het water komende van de daken of komende van de huizen zal door ijzere gooten na de grep geleid worden*[58]. In 1883 werd ook beslist de Krekelstraat te kasseien van de Krekelmotestraat tot aan de Bellevuestraat, wat in 1885 gebeurde[59]. Dat laatste jaar werd ook ingegaan op het verzoekschrift om de Wijngaardstraat en de Zwijnsmarkt (nu de Melkmarkt) te kasseien en van trottoirs te voorzien[60].

Nog een voorbeeld. In 1894 besloot het college van burgemeester en schepenen in de Roeselaarsestraat trottoirs met borduren te leggen tot aan het kerkhof, omdat daar de laatste tijd zoveel werd gebouwd. De gemeenteraad was het daarmee eens, *overwegende dat de staatsbaan aldaar zeer slecht en smal is; dat in regentijd de bery door zijne modderachtigheid bijna ongebruikbaar is; dat nu dit gedeelte is begrepen in de kom der stad; overwegende dat deze straat de eenige toegang is naar het gemeentekerkhof; dat bijna dagelijks begravingen plaats hebben; dat tengevolge der groote beweging van rijtuigen op deze baan, de lijkstoeten verplicht zijn den steenweg te verlaten en bij regentijd, alzoo dragers familieleden en andere verplicht zijn door den slijk te gaan*[61].

In verband met de Beiaardstraat, die de scheiding vormde tussen Izegem en Lendelede, schreef een landbouwer: *Die straat is de vuilste en de slechtste van gansch de streek; een peerd is niet in staat er eene kar door te trekken die slechts met 200 kilos gewicht geladen is; en wanneer het slecht en regenachtig weder is verkiezen de voetgangers eenen ommeweg te doen van 5 à 10 minuten verte, liever dan tot over de knoesels in het slijk en het moeras te zinken*[62].



De Krekelstraat (foto Infodienst, verzameling J. Maes)



De Brugstraat tussen Grote Markt en overweg (foto Infodienst, verzameling J. Maes)

Vanaf de jaren 1890 werd meer aandacht geschonken aan riolering- en draineringwerken in de binnenstad[63]. Nu er steeds meer riolen werden gelegd, stelde schepen Valère Vanden Bogaerde in de gemeenteraadszitting van 9 juni 1898 voor dat de aanpalende eigenaars verplicht zouden worden *hunne huizelijke waters in deze riolen te storten.* Het college van burgemeester en schepenen werd met het opstellen van een reglement belast.

Het was ook vanaf de jaren 1890 dat de belangrijkste landelijke straten van grint ('gravier') werden voorzien. Het begon met de Oude Ieperstraat, waardoor de wijk de Bosmolens verbonden werd met de steenweg Rumbeke-Oekene-Sint-Eloois-Winkel[64]. Daarna volgden de Krekelstraat, Lendeleedsestraat en Slabbaardstraat, waarvan we weten dat de laatste in 1898 nog *niet berijdbaar is zelfs niet met kleine vrachten*[65]. Eerst was aan kasseien gedacht, maar door tussenkomst van de regering werd de andere oplossing veel goedkoper, *nu dat de Heer Minister der IJzeren wegen onlangs in eene der zittingen van de Kamer van volksvertegenwoordigers verklaard heeft dat de vervoer van den afval van steengroeven bestemd voor de verbetering der buurtwegen onvergeld zal geschieden, afval die slechts 15 fr. kost per 10.000 k^s, dit eene groote spaarzaamheid zal daarstellen voor de verbeteringswerken aan de buurtwegen toe te brengen*[66]. Omdat ook de Molstraat en de Oekensestraat niet berijdbaar waren met een kleine last, kregen ook die landelijke wegen een laag grint[67].

De laatste twintig jaar van de 19e eeuw nam de Izegemse bevolking sterk toe. Dus waren er woningen en dus straten nodig. Vanaf 1878 was sprake van het aanleggen van de wijk Het Nieuw Kwartier, zijnde de straten vóór de Sint-Tillokerk en de huidige de Pélichystraat. Burgemeester De Mûelenaere had daar grond liggen en zag die zo natuurlijk in waarde toenemen. Toch lijkt het een fabeltje te zijn dat de wijk enkel om die reden werd aangelegd[68]. De burgemeester kon aanvoeren dat zijn twee voorgangers al een plan hadden laten maken. De voorziene stadsschool, waarvoor men geen bouwgrond vond, zou daar haar plaats vinden. Er was een tekort aan bouwgrond en woonhuizen en de stad zou erdoor ook verfraaien. Dit werk *zou de kerk, die thans weggestoken is, gansch ontblooten en er den toegang van gemakkelijk maken.* De aanleg van deze straten zou ook niet te duur uitvallen, aangezien op de volle medewerking van de eigenaars kon worden gerekend. *Dit ontwerp ontmoet onder de leden van den Raad geene tegenkanters*, wordt na die interventie op 26 januari 1878 genotuleerd. Op 10 mei 1881 begon men de Nieuwstraat door te trekken tot aan de Krekelstraat en werd een verbinding gemaakt naar de kerk. In 1882 werden de nieuwe straten gekasseid. In 1883 kregen ze als namen: de Pélichystraat, Sint-Hiloniusstraat (nu Sint-Tillostraat), Kerkplaats en Sint-Amandsstraat[69].

In 1887 werd een van de eerste verbindingen gelegd tussen de Roeselaarsestraat en de Nederweg. Het ging om de Camille Ameyestraat die getrokken werd door de bezittingen van Aimé Ameye en Albert Ameye-Verhoost[70].

Op 12 oktober 1901 besloot de gemeenteraad de 'bouwtroep', d.i. de bebouwde kom, uit te breiden, omdat de binnenstad voortdurend aangroeide. De nieuwe grenzen werden het Kapucijnenklooster in de Roeselaarsestraat, de herberg Ma Campagne in de Gentsestraat, het Sint-Antoniuskapelletje in de Nederweg en de hofstede van Frederik Claeys-Tanghe in de Krekelstraat. Binnen die zone zouden overal trottoirs aangelegd worden. In 1908 werd de bebouwde kom verder uitgebreid[71].

In 1903 kwam de Onze-Lieve-Vrouwstraat tot stand[72]. In 1908 werd beslist de Ommegangstraat door te trekken tot aan de Krekelstraat en via een nieuwe straat, de H.-Hartstraat, de Ommegangstraat te verbinden met de Onze-Lieve-Vrouwestraat en de Bellevuestraat. Zo zou een betere verbinding met de nieuwe H.-Hartkerk tot stand komen[73]. In 1909 was de raad akkoord met de aanleg van een straat die *recht over het oud kasteelken* de Roeselaarsestraat met de Nederweg zou verbinden[74].

In 1906 vroegen Albert Ameye-Verhoost en baron Jean Gillès de Pélichy om een straat te mogen aanleggen tussen de spoorweg en de vaart[75]. Dat werd de Sint-Antoniusstraat. Geleidelijk aan zou het Noordkwartier tot stand komen. Begin 1906 schreef de *Gazette van Iseghem*: *M. Aimé Dupont heeft grond gekocht voor eene fabriek te bouwen nevens de weverij der HH. Desmet en Cie. Die grond geeft uitweg langs de vaart en den ijzerenweg. Een deel der gronden van de hofstede Tanghe zullen welhaast in straten getrokken worden*[76] *en zoo zal er daar in 't kort een geheel nieuwe wijk tot stand komen, uiterst wel geschikt voor het bouwen van werkhuizen en magazijnen door het groot gemak dat zij zullen vinden voor het lossen en laden der koopwaren aan de vaart. De loskaai zal immers langs dien kant gemaakt worden* (...) *Men ziet dat Iseghem zich van langs om meer op dien kant ontwikkelt, 't is een geheel nieuw dorp dat zich aldaar vormt*[77]. Net vóór de Eerste Wereldoorlog gingen er in de gemeenteraad stemmen op om zeven straten tussen het kanaal en de spoorweg aan te leggen. Bugemeester Carpentier was daar voorstander van, maar deelde mee dat er op dat moment daarvoor geen geld was. In zijn artikel van 7 december 1912 vond het oppositieblad *Boos Iseghem* de geplande zeven straten zeker niet nodig. *Men zegge ons wat men wil, maar dat kwartier zal ten allen tijde een afgezonderd, een dood kwartier zijn. Alle betrekkingen met het overige der Stad zullen immer door vaart en ijzerenweg belemmerd blijven. Een schoon en aangenaam bouwen zal het daar nooit wezen. Deze gronden kunnen zeer wel geschikt en gelegen zijn voor het oprichten van fabrieken, maar voor anders niet. Werkmanswoningen kan men er bouwen, burgershuizen zult gij er nooit in groot getal vinden.*

Ook in de omgeving van het Sint-Jozefscollege werden omstreeks 1910 een aantal straten getrokken. In 1910 werd eindelijk de aanbesteding voor de Vandenbogaerdelaan goedgekeurd en moest het schepencollege de nodige plannen laten maken voor de zijstraten. Over de Vandenbogaerdelaan was er jaren te doen[78]. Al in 1896 verschenen in de *Gazette van Iseghem* verscheidene polemieken. Niet iedereen was het eens met de aanleg van een weg die de dag van vandaag al lang niet meer weg te denken valt! Pas in 1907 nam de gemeenteraad het initiatief, *overwegende dat den gekassijden buurtweg van Iseghem naar Wynckel St Eloi op het grondgebied dezer stad tusschen het Blauw kappelleken en den hoek verbindende de Meenen en Kortrijkstraat, in sommige plaatsen zeer smal is en door het groot verkeer met peerden en rijtuigen langs het gedeelte van dezen weg, een standvastig gevaar oplevert voor de voorbijgangers en namentlijk voor de schoolkinderen die verplicht zijn meermaals daags dezen weg te moeten gebruiken.* Eind 1910 was de Vandenbogaerdelaan bijna af. Ondertussen waren de zijstraten rond het Sint-Jozefscollege – toen nog Sint-Jozefsgesticht, want er was geen Latijnse afdeling – ook af. En nog een paar jaar eerder waren nog enkele straten in de omgeving aangelegd. Begin 1907 had de gemeenteraad het akkoord goedgekeurd tussen de stad enerzijds en Aloys Verhamme en medegerechtigden anderzijds, voor het openen van een nieuwe straat tussen de Meiboom en Sint-Arnoldus[79], de Werkhuizenstraat Eind 1907 had de gemeenteraad ook het akkoord tussen het stadsbestuur en weduwe Vercruysse-Rosseel bekachtigd, waardoor een verbindingsstraat zou worden getrokken tussen de Meensestraat en de aan te leggen Vandenbogaerdelaan[80]. Dat werd de Dweersstraat.

Op rechttrekkingen van straten kunnen we hier niet ingaan. We vermelden alleen de gemeenteraadszitting van 11 december 1899. Toen werd het schepencollege belast met de kerkfabriek (van Sint-Tillo) tot een overeenkomst te komen om de kruiskapel af te breken, *overwegende dat den noordkant der kruisstraat te nauw is, en om ongelukken te vermijden, het wenschelijk zoude zijn, dezelve te verbreeden door het wegnemen der oude kruiskapel die aldaar eenen grooten uitsprong doet. Overwegende dat door het groot gerij die aldaar standvastig plaats heeft, de inwoners dezer straat en de voorbijgangers gedurig in gevaar verkeren.*

Slechts eventjes iets over de beken. Waterlopen binnen de stadskom zijn nu ondenkbaar. Toch zijn ze wel degelijk aanwezig: ingekokerd en onder de grond[81]. Ooit was dat anders. *Deze week heeft men den vuilen stinkenden gracht, in de Slabbaardtstraat in buizen toegeleid en zoo de straat merkelijk verbreed*, aldus *Boos Iseghem* in zijn nummer van 27 september 1913.

Markten

Op 29 mei 1839 stelde de gemeenteraad nieuwe tarieven op van weeg-, meet- en standrechten op de markten[82]. Daarin is sprake van *vlasch, vleesch van alle slach, boter, eyeren, visch, appels, peren, groensels, legumen en alle soorten van fruyt, aerdappels, rapen, appels, peren, hout van alle slach, fruytboomen, jonge elsen, ernten, doornen en andere plantingen, boonpeersen, erweetrys, kiekens, kalkoens, eendvogels, konynen, hazen &ª, duyvens, duyvejongens en al ander pluymgedierte, planten, zaed en alle andere hoverniersbehoeften, kramen van laken, kotting, lynwaed, koussen, gemaekte klederen, quincaillerie-waren, ijzer, brood, schoenen, &ª &ª, liedjeszangers en soortgelyke, koorddansers, kykkassen, zoettekoekkarren en al soortgelyke, beesem en solferstekverkoopers, fouragie, hooy, stroo, lentevruchten, tarwe, rogge, haver, geerste, boekweyt, peerdeboonen, houilliekolen en kalk, visch en garen.* Er waren drie jaarmarkten: de derde zaterdag van de vasten, de tweede zaterdag voor sinksen en de zaterdag voor allerheiligen. Er is voorts sprake van een jaarmarkt van *peerden, ossen, koeyen, ezels, kalveren, zwynen, schapen en geyten.*

De gemeenteraad nam op 11 december 1851 het besluit *het schepenkollegie te gelasten, ten einde eene proef te nemen, ter kennis te brengen van het publiek dat een ieder op den dag der aenstaende jaermarkt die zal plaets hebben op zaterdag 13 maerte 1852, zijn hoornvee zal mogen te koop aenbieden op de plaets gezeid de zwijnsmarkt zonder standplaets of eenige andere vergelding te moeten betalen. Indien zulks de gewenschte uitslag heeft zullen er alsdan maetregelen genomen worden, teneinde de noodige bemagtiging te bekomen tot het oprigten eener wekelijksche veemarkt.* Het experiment slaagde en een Koninklijk Besluit van 16 augustus 1852 ging in op de vraag van de gemeenteraad om elke zaterdag veemarkt te mogen houden. In de aanvraag lezen we o.a.: *overwegende dat er in deze stad sedert langen tijd twee mael 's jaers eene veemarkt bestaet, die tamelijk wel voorzien is*[83]. De eerste weekmarkt werd op 30 oktober 1852 gehouden, *zijnde den dag der jaer en peerdemarkt.* Op het te koop stellen van ossen, koeien, kalveren, zwijnen, schapen e.a. zou voortaan geen standgeld meer te betalen zijn. Er waren ook aanmoedigingsprijzen[84]. Eind 1860 werden er ook aanmoedigingen voorzien voor de verkoop van boter, tarwe, rogge, haver en bonen[85].

In 1866 werd een politiereglement afgekondigd. Daarin werd ook de markt gereglementeerd, o.a. in artikel 138. *Niemand zal vóór het luiden der klok voor de respectieve markten, 't is te zeggen voor de botermarkt van 1sten april tot laatsten september ten 7 uren 's morgens en van 1 october tot laatste maart ten 8 ure 's morgens, voor de Haver en Boonmarkt ten 11 uren en de Koornmarkt ten 12 uren, iets mogen te koop aanbieden, verkoopen of koopen uitgenomen de eijeren die voor het beginnen der botermarkt, zullen mogen verkocht worden. Elle goederen en diergelijke, vleesch en groenselen, mogen ten allen tijde verkocht worden*[86]

In 1870 vroegen meer dan 130 landlieden om de botermarkt elders te mogen houden, dus niet meer op de hoek van de Gentsestraat en de Marktstraat. De gemeenteraad weigerde dat en argumenteerde dat de botermarkt de enige was die goed draaide en dat de huizen er in waarde zouden dalen[87]. Eind 1878 werd dat nog eens geweigerd[88].

In 1882 werd beslist een jaarlijkse paardenmarkt te organiseren de zaterdag vóór de vasten, te beginnen op 3 februari 1883, *op de koornmarkt, gewone plaats der Paardenfeest.* Ook hiervoor moest men geen standgeld betalen en werden prijzen voorzien[89].

N.a.v. de herziening van het belastingsreglement op de stand-, meet- en weegrechten van 1839 besliste de gemeenteraad op 23 november 1911, *teneinde eene verbetering aan de botermarkt te brengen, ten titel van proef voor eenige weken, de botermarkt vrij te laten van standgeld gedurende het eerste kwartier uurs van de markt, binst hetwelk de burgerij maar alleen zal toegelaten zijn.*

Straatverlichting

De straten waren niet alleen soms erg modderig, ze waren ook vaak niet verlicht. De gemeenteraad besliste af en toe om een lantaarnpaal met petroleumlamp bij te zetten. Eind 1840 kwamen er zelfs vijf bij: in het midden van de Marktstraat, in de Wijngaardstraat en de Nieuwstraat, op de 'Graanmarkt' (de Korenmarkt) en wat toen het einde van de Roeselaarsestraat betekende, nl. het huis van Angillis, de huidige woonst van de pastoor van de H.-Hartparochie[90]. Het stadsverslag van 1861 vermeldt dat er 26 straatlantarens stonden.

Denk maar niet dat de verlichting elke nacht brandde. Eind 1859 besliste het college van burgemeester en schepenen *dat voortaen gedurende de wintermaenden de stadslanternen zullen ontsteken worden van twee dagen na de volle maen tot het eerste kwartier der nieuwe maen.* Spaarzaamheid was dus het devies van het gemeentebestuur. Het overdreef, vond drukker Fideel Vion die van 1866 tot 1875 in Izegem woonde. In zijn memoires schreef hij: *Iseghem was destijds een net steedje en 't was goê volk; maar de lanteernen voor de verlichting der straten 's avonds en gedurende den nacht waren schroomelijk dunne gezaaid en daarbij ontbrak nog een policiereglement, dat verbood in den nacht kortewagens en kisten of welkdanige voorwerpen op de voetpaden te laten staan, zoodanig dat gij bij het verlaten van een*

huis verplicht waart de breede straat te volgen, zoo gij geen gevaar wildet loopen hals en nekke te breken. In zijn weekblad *De Stad Iseghem*, dat van 1866 tot 1870 verscheen, had hij bij het stadsbestuur durven aandringen op een betere straatverlichting. Dat had volgens Vion als resultaat dat hij in een slecht blaadje kwam te staan bij de geestelijkheid, die het gemeentebestuur steunde[92].
In 1868 was er sprake van gasverlichting[93]. Op 16 september 1871 wees de gemeenteraad de concessie toe, maar de voorwaarde was dat het werk af zou zijn tegen 1 september 1872 en de aangeduide maatschappij is nooit aan de opdracht begonnen. Er is in Izegem nooit gasverlichting geweest[94].
Op 20 december 1873 besliste de gemeenteraad de lantarens van de Korenmarkt en het Stationsplein te vervangen door *lanternen abatjours in wit ijzer of blik*, die *veel meer verlichten dan de andere*[95]. Het experiment werd een succes en enkele maanden later werd de beslissing genomen om alle oude lantaarnpalen in Izegem door dergelijke te vervangen[96]. In 1881 werd beslist *dat de lanteernen in den omtrek der kerk en der statie van den ijzerenweg, des winters in de korte dagen, zullen voorzien zijn van dubbele maat van olie, opdat zij zouden branden tot 's anderdaags 's morgens tot na het begin der eerste diensten in de kerk en het vertrekken der eerste spoortreinen*[97]. We weten dat er in 1888 110 lantaarnpalen in Izegem stonden. Doordat dit 25 stuks meer waren sedert hij in dienst was gekomen, vroeg en verkreeg Emile Clement, *kuisscher, ontsteker en oppasser der stadslanteernen* toen loonsopslag. Hij zou nu per dag vijf i.p.v. vier frank krijgen *gedurende het saisoen dat de lanteernen branden*[98]. In 1897 werd aan de hoek bij en in de herberg de Gouden Leeuw door Raphaël Quatannes-Moens van Diksmuide een proef gedaan met acetyleen[99].
Aan de elektriciteit in Izegem besteedden we een volledig nummer van *Ten Mandere*. Hier slechts een paar notities i.v.m. de elektrische straatverlichting. Daarvoor werden aanvankelijk kooldraadlampen gebruikt, maar die verbruikten veel. Een grote verbetering was de uitvinding in 1907 van de Osramlamp die al in 1908 hier en daar in Izegem gebruikt werd, de eersten aan het stationsplein. *Allen die de nieuwe toestellen zagen waren het eens om hun klaar en aangenaam licht te waardeeren, die tegenwoordige lampen waren als echte oordje-keersjes daarbij*. Wat later waren ook de Gentsestraat, Roeselaarsestraat, Markt- en Nieuwstraat *zeer schoon en klaar verlicht*[100]. *Verleden Woensdag, voor de eerste maal was de nieuwe Boulevard, op zijne gansche lengte, electriek verlicht*, noteerde *Boos Iseghem* op 22 november 1913. In dat jaar werden ook de eerste buitenwijken elektrisch verlicht.

Post – telegrafie – telefoon

De geschiedenis van het postwezen in Izegem werd al geschreven[101]. We halen hier slechts enkele feiten aan. In 1836 kreeg ook Izegem een officieel postkantoor, maar tot 1844 ging het alleen om een uitreikingskantoor. Nadien werd een ontvangerij opgericht, zodat men voor bepaalde financiële verrichtingen niet langer naar Kortrijk moest.
Tot 1866 diende als postkantoor een huis in de Marktstraat. Tussen 1866 en 1870 werd verhuisd naar de Gentsestraat, de Marktstraat en de Kastanjedreef, nu de Stationsstraat. In 1871 werd verhuisd naar de Brugstraat, maar vanaf 1896 werd andermaal uitgekeken naar een nieuw onderkomen. De stad stelde een stuk grond ter beschikking op de hoek van de Roeselaarsestraat en de de Pélichystraat. Daar werd het gebouw opgericht dat van 1899 tot 1981 als postgebouw diende.
De telegraaf is veel ouder dan de telefoon. De telegraafdienst in Izegem werd in april 1863 ingericht in het spoorwegstation[102].
In 1885 werd in Kortrijk een vergadering belegd met het oog op het leggen van de telefoonlijn in Roeselare, Izegem, Kortrijk en Tielt. Op 6 april 1887 spande men in Izegem de draden van aan de vaart, over het ouderlingengesticht in de Gentstraat, naar Traskapel[103]. In 1893 waren er in Izegem nog maar drie telefoons: de Bank Delaere, het gemeentebestuur en de firma Jules Vanwtberghe. Op 15 juni 1896 werden de 16 abonnees overgeheveld van Roeselare naar de telefooncentrale van het postkantoor in Izegem[104]. De *Gazette van Iseghem* noteerde: *Dezer dagen heeft men op de gebouwen van het postkantoor een telefoon-stelsel geplaatst, en zoo zullen de nijveraars en bijzonderen bij middel der spreekdraden met de middenburelen der groote steden kunnen onderhandelen, zoodat de menigvuldige handelsbetrekkingen van langs om gemakkelijker zullen geschieden, het is een groote vooruitgang*[105]. Het is ook typisch dat het de Reizigersbond 'Spoed en Moed' was die aanvroeg om in het postgebouw een publieke telefoondienst te openen. Volgens de minister zou dat vanaf 20 november 1901 het geval zijn[106]. Later werd die dienst naast het spoorwegstation overgeheveld.
In 1910 besprak de gemeenteraad het nut van een publieke telefoon in de wijken Bosmolens en Abele. Besloten werd een subsidie goed te keuren *ten voordele van dezen die den telephone inricht ten dienste van het publiek*, en dit *zoolang er op gemelde wijken, maar een telephoon bestaat*[107]. Alleen voor de Bosmolens werd dit blijkbaar gerealiseerd[108]. In 1936 waren er ongeveer 700 Izegemse abonnees[109]. Het zou tot 1962 duren voor de dienst geautomatiseerd werd[110].



De Gentse Heirweg (vroeger Ingelmunsterstraat) (foto Infodienst, verzameling J. Maes)

Waterleiding

Water uit het kraantje, zoveel men wil en wanneer men wil, is nu (vooralsnog?) de doodeenvoudigste zaak van de wereld. Een paar generaties terug lag dat ook in Izegem nog anders. Ofwel moest men het doen met regen- of bronwater, ofwel moest men naar een van de openbare pompen. Van die laatste is er nog één restant: vóór café Klein Menen, op de hoek van de Slabbaardstraat-Noord en de Meensestraat. De pomp werd daar geplaatst in 1868. *De gemeente raad, na eenige tijd gesproken te hebben over de provisoire pompe staande op de groote markt en van het maken van nieuwe waterputten, besluit, van onmiddelijk de pompe thans staande in het midden van de markt te doen wegnemen en eene te zetten in ijzer langst den trottoir, recht over het gangschen loopende van de groote markt na de Koornmarkt, ten tweeden, van ook eenen put te maken en eene pompe te plaatsen achter de kerk of wel aan den knok recht over de bierbrouwerij van den heer Rosseel of wel op den knok tegen de herberg Kleen Meenen*[111].

Bij extreme droogte, o.a. in 1858, moest de gemeenteraad soms maatregelen nemen. Op 16 juni 1858 besliste het college van burgemeester en schepenen, *overwegende dat door de langdurige droogte, veele waterputten droog liggen, andere maer genoeg meer geven, om te voorzien in de behoeften der huysgezinnen*, de gemeenteraad drie dagen later samen te roepen *ten einde de noodige bemagtiging te bekomen om provisoire pompen, in eenige putten van particuliere te mogen plaetsen, in afwagting de nieuwe die door de stad zullen gemaekt worden*[112]. Iets meer daarover vernemen we in het stadsverslag over 1858: *De buitengewoone droogte en de schaersheid van waeter, zich van dezen zomer algemeenlijk doende gevoelen, achtten wij het ons eene plicht daer in zoo veel mogelijk te voorzien met het plaetsen ten dienste van 't publiek, van eene pompe te midden de merkt, de kosten voor het maken van den put en het plaetsen der zelve beloopen tot 1160,59 fr.*

In 1924 besloot de gemeenteraad een studie te laten maken door de Nationale Maatschappij der Waterleidingen, *gezien de inrichting van een plaatselijken dienst voor drinkwater verdeeling van groot belang zou zijn voor de gezondheid van de bevolking der gemeente, welke tegenwoordig 14.180 zielen telt*[113]. Pas in 1936 onderschreef Izegem de 'standregelen' van deze maatschappij. In maart 1939 werd begonnen met het leggen van de waterleiding. In 1941 werd de aanbesteding voor de bouw van de watertoren goedgekeurd[114].

Gas

Omstreeks 1870 was al sprake geweest van gas, maar de realisatie bleef uit. In 1922 deed de *N.V. gezegd Centrale gas en electriciteit van Brugge* voorstellen om *een gasdienst voor verwarming* in te richten in Izegem. Het ging om de Société Centrale pour l'Exploitation Intercommunale de l'Industrie du Gaz et de l'Electricité,

dite Centrale Gaz et Electricité, een naamloze vennootschap met als maatschappelijke zetel de Koninklijkestraat 68 in Brussel en als bestuurlijke zetel de Predikherenstraat 38b in Brugge. Op Robert Gits na keurde de gemeenteraad drie jaar later eenparig de overeenkomst met die maatschappij goed[115]. Ook in *De Middenstand*, zowat het lijfblad van Gits, was stelling genomen tegen de gasleiding en werd geopteerd voor de elektriciteit[116]. In mei 1927 werd met de werkzaamheden gestart en eind juli 1927 werden de eerste verbruikers aangesloten. Een jaar later waren er al meer dan 250 abonnees, nog eens een jaar later meer dan 500 en in mei 1930 nog eens honderd meer[117].

Reinigingsdienst

Tot in de eerste helft van de 19e eeuw waren er ook drie nachtroepers die tezelfdertijd straatvegers waren. De nachtroepers bleven in dienst tot 15 juni 1848[118]. Een echte reinigingsdienst kwam in 1884 tot stand. Jules Lafaut noteerde in zijn dagboek: *Stratekuischers. Den Zaterdag, 5 Januari [1884], gebruiken de stadkuiskers voor de eerste maal eene bel om hunne komst aan te kondigen. De klank der belle gelijkt veel aan de kerkebelle en vele menschen meenen dat de berechting komt. De bel is vastgemaakt aan de traam der karre. Zaterdag, 12 Januari, is de belle verwisseld met eene peerdebelle en vastgemaakt aan het voorberd der karre.* Daarvan maakt *De Mandelbode* zeventig jaar later: *Op 5 Januari 1884 kwam de vuilnisdienst te Izegem voor de eerste maal in voege. Pé Bo lag in de traamkarre en Nathalie stak aan 't achterberd. Ze klonken door de straten met een belle en de mensen dachten dat het een berechting was en kwamen in 't deuregat knielen.*[119]

In 1908 waren de bevolking en de stadskom zo uitgebreid, dat de gemeenteraad instemde met de burgemeester om *met het dienstjaar 1909, de straatvagers dagelijks te doen dienst doen, en aan deze bedienden elk eene jaarwedde te verleenen van frs 700-; van de tegenwoordige vuilkar te doen vervangen door eene ijzere gemakkelijke beweegbare vuilniskar en dezelve te doen voorttrekken door een paard*[120]. In het lastenkohier voor de aanbesteding in 1913 werd er iedere vrijdag een tweede paard voorzien[121].

I.v.m. het uitvoeren van de beer, vernemen we in 1910 het volgende. *Vrijdag heeft men het nieuw ruimingstelsel voor de eerste maal gebruikt. Geene reuk noch vuilnissen wierd men gewaar, in of rond het huis en straat waar de proef geschiedde*[122]. Het ging om *een wel ingerichte ruimdienst, bestaande uit een volmaakt toestel met alle benoodigheden, om zonder geur en in vollen dag te ruimen ten huize, gebreveteerd stelsel "TALARD"*. Tijdens de oorlog eiste de bezetter deze toestellen op[123] en het duurde tot 1926 voor de ruimdienst weer was ingericht[124].

In de gemeenteraadszitting van 28 november 1923 vond de socialist Henri Dewaele dat de vuilnisdienst minder verzorgd was sedert een private persoon daarvoor instond. De karren werden veel te hoog geladen, zodat er veel naast viel. *Over eenige dagen hebben de werklieden van den vuilnisdienst daardoor de voordeur en venster zijner woning bevuild*, lezen we in het gemeenteraadsverslag. Burgemeester Cyriel Staes liet echter opmerken *dat er hier kwestie is van een persoonlijk feit die in de bevoegdheid niet valt van den Gemeenteraad.* Hij kreeg gelijk van acht andere leden.

Voetnoten

[1]Gebruikte afkortingen:

DMB	*De Mandelbode*
FSI	Fonds Slosse Izegem (bewaard in de dekenij)
GvI	*Gazette van Iseghem*
Not. GR.	Notulen van de gemeenteraad
SAI	Stadsarchief Izegem
TM	*Ten Mandere*

[2]G.F. TANGHE, *Parochieboek van Iseghem, gevolgd door de levensbeschryving des Heiligen Hilonius, patroon, eersten apostel en pastor dezer plaets*, Brugge, Wed. De Schryver-Van Haecke, 1862-1863 (heruitgegeven in 1975 door Familia et Patria), p. 109 en 116.

[3]SAI, Not. GR., vnl. 14 maart en 3 mei 1837, 2 en 18 mei, 5 juni, 12 en 31 juli 1838.

[4] SAI, Not. GR., vnl. 19 oktober 1850, 7 december 1853, 31 mei 1854 (geciteerd), 15 februari, 28 april en 24 oktober 1855, 27 juli en 29 augustus 1861, 22 februari, 1 april en 29 november 1862, 2 juni en 25 juli 1863, 20 september en 22 oktober 1864, 29 maart 1865; Stadsverslag 1863.

[5]SAI, Not. GR., vnl. 2 augustus 1862, 9 en 19 april en 6 november 1867, 22 juni 1871, 9 juli en 30 augustus 1873; stads-

verslagen 1868, 1872 en 1875; FSI, IV, 83.
[6]SAI, Not. GR, vnl. 24 augustus 1874, 24 april, 31 juli en 25 augustus 1875, 18 maart, 7 oktober en 23 december 1876, 29 maart en 13 oktober 1877, 26 januari, 12 juni en 16 november 1878, 19 augustus 1882, 16 augustus 1884, 15 januari 1887 (geciteerd), 15 september 1888; dagboek Jules Lafaut, 1889/1890.
[7]Cf. SAI, Not. GR., 3 mei en 14 december 1837 en 7 maart 1840.
[8]SAI, Not. GR., 20 september en 22 oktober 1864, 6 november 1867, 24 oktober 1874, 2 mei en 21 juli 1877 en 29 augustus 1891.
[9]Voor een vollediger studie over de spoorweg Brugge-Kortrijk verwijzen we naar het boek dat uitgegeven werd n.a.v. het 150 jaar bestaan van de lijn: Frans WAYAERT en Jean-Marie LERMYTE (red.), *De Droogenbroodroute (1847-1997). De spoorlijn 66 Brugge-Kortrijk,* Aartrijke, Uitgeverij Emiel Decock en West-Vlaams Verbond van Kringen voor Heemkunde, 1997, 223 p. Voor Kachtem en Izegem zelf: Jean-Marie LERMYTE, p. 161-177.
[10]SAI, Not. GR., 26 maart 1836.
[11]SAI, Not. GR., 23 november 1839.
[12]SAI, Not. GR., 23 maart 1844.
[13]*De provincie vroeger en nu. West-Vlaanderen*, p. 63.
[14]Artikel in *De Mandelbode,* 2 juni 1951.
[15]SAI, Not. GR., 13 juni 1846.
[16]SAI, Not. GR., 31 maart en 24 juli 1847, 16 februari 1848.
[17]SAI, Not. GR., 28 november 1848, 16 en 20 juli en 17 augustus 1850.
[18]Pas op 15 juli 1847 kon de trein doorsporen tot in Kortrijk
[19]*Standaerd van Vlaenderen*, 12 januari en 11 mei 1847, verwerkt door P.D[eclercq] in *DMB*, 12 mei 1951. Zie ook *GvI*, 7 juni 1913, bijna woordelijk hernomen in *DMB*, 22 augustus 1931.
[20]*GvI*, 31 mei 1913.
[21]*DMB*, 20 februari 1937.
[22]*GvI*, 17 oktober 1896.
[23]*GvI*, 6 januari 1900, uurroosters.
[24]*GvI*, 28 april en 2 juni 1906, 9 november 1907.
[25]*GvI*, 15 mei 1909 en 2 juli 1910.
[26]P.D[ECLERCQ] in *DMB*, 20 maart 1954.
[27]*GvI*, 16 januari 1909 en 29 april 1911.
[28]*GvI*, 14 september 1907, 13 maart 1909 en 13 juni 1914.
[29]*GvI*, 13 maart en 23 oktober 1909, 12 maart, 26 november en 10 december 1910, 29 april en 13 mei 1911, 18 mei, 10, 17 en 31 augustus en 26 oktober 1912 en 13 juni 1914.
[30]*GvI*, 12 maart en 26 november 1910, 26 oktober, 2 (geciteerd) en 9 november en 14 december 1912, 29 juni 1913; *Boos Iseghem*, 28 juni 1913; *Het Kortrijksche Volk*, 10 november 1912 (geciteerd).
[31]*DMB*, 10 en 24 mei 1930, 29 augustus en 26 september 1931; SAI, Not. GR., 14 augustus 1931. Zie ook Pieternel VERBEKE, *Interbellumarchitectuur te Izegem*, - *TM*, nr. 115, jg. 39 nr. 3, p. 35-36.
[32]H. DERUYCK, *Een regionaal economische studie van de stad Izegem*, niet-gepubliceerde licentiaatsverhandeling, Antwerpen, Universitaire Faculteiten Sint-Ignatius, 1973, p. 16-18; L. DELDYCKE, *Nijverheidsexpo Izegem 8-16 nov. '80. Cataloog*, Izegem, 1980, p. 31-34.
[33]SAI, Not. GR., 26 juni en 14 juli 1841; stadsverslag 1841-'42 en 1855-'56.
[34]In 1960 was de geloste tonnenmaat 745.295; zie ook J. THEYS, O. VANNESTE en M. ZWAENEPOEL, *Het arrondissement Roeselare. Een regionaal-ekonomische studie.* (Westvlaams Ekonomisch Studiebureau, VII), Brugge, WER, 1963, p. 63-70.
[35]*GvI*, 4 januari 1913.
[36]In 1967 werd de modernisering aangevat van het kanaal, zodat i.p.v. 300 ton, vaartuigen van 1350 ton doorgang zouden kunnen vinden.
[37]A. VANDROMME, *25 jaar geleden verdween de tram*, - *TM*, nr. 48-49, jg. 17 nr. 2-3, 1977, p. 149. We hebben meer bronnen geraadpleegd dan A. Vandromme, maar zijn artikel is in essentie juist en volledig.
[38]*GvI*, 29 februari 1896.
[39]*GvI*, 14 en 21 maart en 6 juni 1896; SAI, Not. GR., 4 april 1896.
[40]*GvI*, 13, 20 en 27 februari, 5, 12 en 19 maart en 21 mei 1904. Enkele van die plannen werden opgenomen in A. VANDROMME, *o.c.*, p. 150-153.
[41]SAI, Not. GR., 5 maart en 3 april 1904. François Lefebve-Gryspeert was er tegen, Emiel Dierick onthield zich en Constant Gits was afwezig.
[42]SAI, Not. GR., 27 januari 1905. Joannes Tanghe was het met die nieuwe regeling niet eens en Henri Nuttens onthield zich;

GvI, 4 februari 1905.
[43]Bij Koninklijk Besluit werd aan de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen de vereiste toestemming gegeven.
[44]Petitie van het gemeentebestuur en van honderden Izegemnaren, afgedrukt in *GvI, 13 maart 1909.*
[45]*GvI*, 30 maart 1907, 1 oktober 1910 en 15 april 1911.
[46]*DMB*, 20 maart 1954, rubriek Snippers.
[47]*De Iseghemnaar*, 24 september 1921, 4 februari 1922, 3 maart 1923; *DMB*, 11 oktober 1930 en 3 september 1932.
[48]*DMB*, 5 april 1952.
[49]SAI, Not. GR., 15 februari 1929. Op 30 oktober 1936 was het advies gunstig om die dienst te mogen overdragen op de NMBS.
[50]SAI, Not. GR., 5 februari en 1 april 1932.
[51]*De Middenstand*, 11 augustus 1923.
[52]*GvI*, 4 juli 1908 en 27 februari 1909.
[53]SAI, Not. GR., 7 oktober 1852 en 28 april 1855.
[54]SAI, Not. GR., 27 mei 1858.
[55]SAI, Not. GR., 27 februari 1867.
[56]SAI, Not. GR., 31 maart 1868.
[57]Talrijke notities in SAI, Not. GR. Zie ook dagboek Lafaut. De data zijn benaderend.
[58]SAI, Not. GR., 16 april 1864.
[59]SAI, Not. GR., 27 januari 1883; dagboek Jules Lafaut.
[60]SAI, Not. GR., 3 oktober 1885.
[61]SAI, Not. GR., 14 februari 1894.
[62]*GvI*, 9 april 1898.
[63]Zie bv. SAI, Not. GR., 1 maart, 9 juni en 31 augustus 1898, 15 maart 1902 en 19 januari 1906.
[64]SAI, Not. GR., 31 mei 1893, 29 december 1895, 20 juli 1895 en 29 februari 1896.
[65]SAI, Not. GR., 24 juni en 19 december 1896, 8 mei 1897, 1 maart (geciteerd) en 23 april 1898.
[66]SAI, Not. GR., 24 juni 1896.
[67]SAI, Not. GR., 25 maart en 22 april 1899 en 14 april 1900.
[68]Zoals A. Vandromme wél beweert in *TM.*
[69]Vnl. SAI, Not. GR., 26 januari, 18 mei en 16 november 1878 en 10 maart 1883; dagboek Jules Lafaut, die verkeerdelijk ook de al bestaande Kloosterstraat vernoemt.
[70]SAI, Not. GR., 15 januari 1887. Vroeger heette de straat Ameyestraat. De huidige benaming Camille Ameyestraat is verkeerd. Er werd verward tussen François Ameye-De Gheus en zijn neef Camiel Ameye François Ameye-De Gheus, die in 1874 als burgemeester van Izegem overleed, was de vader van Aimé en Albert.
[71]SAI, Not. GR., 3 april 1908.
[72]SAI, Not. GR., 24 december 1901, 6 april en 28 november 1903.
[73]SAI, Not. GR., 3 april en 18 oktober 1908.
[74]SAI, Not. GR., 29 april 1909.
[75]*GvI*, 3 maart 1906.
[76]In 1900 had landbouwer Fr. Tanghe-Vancraeynest al een aanvraag gedaan om vier straten te mogen trekken tussen de spoorweg en de vaart. De gemeenteraad was daar toen niet willen op in gaan, omdat hij niet de eigenaar was van die grond; SAI, Not. GR., 6 februari 1900.
[77]*GvI*, 27 januari 1906.
[78]*GvI*, 15 en 29 februari 1896, 25 september, 23 oktober, 20 november en 11 december 1897, 11 januari, 29 februari en 7 maart 1908, 16 juli, 26 november en 17 december 1910; SAI, Not. GR., 29 maart 1907 en 14 april 1910.
[79]SAI, Not. GR., 8 februari 1907; cf. *GvI*, 23 juni 1906
[80]SAI, Not. GR., 20 december 1907. *GvI*, 3 maart 1906, schrijft dat er sprake was van de aan te leggen Dweersstraat door te trekken van de Meensestraat naar de Kortrijksestraat, ongeveer rechtover de ingang van de Maandagmarkt.
[81] Zie A. VANDROMME, *Dertig km natuurlijke waterlopen te Izegem. - TM*, jg. 9 nr. 1, 1969, p. 62-64.
[82] Pas op 12 december 1912 werd dit reglement herzien. Zie ook SAI, Not. GR., 18 april 1913.
[83]SAI, Not. GR., 3 april 1852.
[84]SAI, Not. GR., 7 oktober 1852.
[85]SAI, Not. GR., 24 december 1860. Premies voor wie het meest boter en graan aanboden op de markt, noteerden we ook al in de notulen van de gemeenteraad van 29 december 1848 en later voor boter op 29 december 1883 en 22 november 1884.
[86]SAI, Not. GR., 18 augustus 1866.
[87]SAI, Not. GR., 24 september 1870.
[88]SAI, Not. GR., 28 december 1878.
[89]SAI, Not. GR., 6 mei, 18 november en 16 december 1882. I.v.m. die prijzen: Not. Schepencollege, 9 januari 1884, 10 januari

1885, 20 januari 1887 – met verminderd bedrag – en 18 januari 1888.
[90]SAI, Not. GR., 30 december 1840.
[91]Not. Schepencollege, 11 december 1859.
[92] [Fideel] VION-VAN EECKHOUTTE, *Een droevig leven of 't geluk Opsteller en Uitgever te zijn van een Weekblad.* Roeselare, 1914, p. 7-9. P. DECLERCQ heeft het in *TM*, nr. 26, p. 46 ten onrechte over de *Gazette van Iseghem*.
[93]SAI, Stadsverslag 1868.
[94]J. BOURGEOIS in *TM*, nr. 30, p. 44, die het heeft over een vergadering van 8 juni 1871 i.p.v. 20 mei 1871; SAI, Not. GR., 21 juli 1877.
[95]Volledige tekst in BOURGEOIS, *Ibidem*.
[96]SAI, Not. GR., 6 maart 1874.
[97]SAI, Not. GR., 30 april 1881.
[98]SAI, Not. Schepencollege, 14 maart 1888.
[99]*GvI*, 6 februari 1897; *DMB*, 3 december 1953.
[100]*GvI*, 2 mei en 31 oktober 1908; zie ook 11 december 1909.
[101]J. BOURGEOIS, *De post te Izegem*, - *TM*, nr. 22, jg. 8 nr. 3, 1968, p. 3-43 en J. DESMET, *de Izegemse post*; - TM, nr. 132, 2005, p. 3-30.
[102]*DMB*, 22 augustus 1931.
[103]Dagboek Jules Lafaut, 4 mei 1885 en 6 april 1887.
[104]J. BOURGEOIS, *o.c.*, p. 24; SAI, Not. GR., 24 december 1887. Zie ook Not. GR., 22 juni 1892. Volgens *DMB*, 5 december 1936, was de Bank Delaere de eerste Izegemse abonnee.
[105]*GvI*, 20 juni 1896.
[106]*GvI*, 16 november 1901; *DMB*, 5 december 1936, geeft als datum voor deze realisatie 1908 op.
[107]SAI, Not. GR., 14 april 1910.
[108]Cf. *GvI*, 24 september 1910 en SAI, Not. GR., 7 november 1912.
[109]*DMB*, 5 december 1936.
[110]*TM*, nr. 7, p. 25, Actueeltjes.
[111]SAI, Not. GR., 12 september 1868.
[112]Zie ook SAI, Not. GR., 27 mei 1858. Inmiddels is dit notulenboek al enkele jaren uit het stadsarchief verdwenen!!!
[113]SAI, Not. GR., 31 oktober 1924.
[114]SAI, Not. GR., 5 juni 1936 en 4 juli 1941; *DMB*, 11 maart 1939.
[115]SAI, Not. GR., 5 mei 1922, 13 maart en 29 mei 1925.
[116]*De Middenstand*, 3, 10 en 24 juni, 1 juli en 19 augustus 1922. *De Iseghemnaar*, 21 april 1923 vond zowel voor het huishoudelijk verbruik als voor de nijverheid gas nuttig.
[117]*DMB*, 27 april en 6 augustus 1927, 2 juni 1928, 20 juli 1929 en 4 mei 1930.
[118]SAI, Not. GR., 9 juni 1848.
[119]*Ten Mandere*, nr. 26, p. 45, *Snipperlingen*, citaat uit *De Mandelbode* van 3 oktober 1953.
[120]SAI, Not. GR., 15 oktober 1908.
[121]SAI, Not. GR., 12 december 1912.
[122]*GvI*, 8 januari 1910. Het blad drukt daarbij ook het politiereglement van 11 november 1909 op de ruimingen af.
[123]SAI, Not. GR., 27 oktober 1922.
[124]*DMB*, 4 december 1926.

Bracht u reeds een bezoek aan ons archief ?

Openingsuren:
elke 1ste en 3de zaterdag van de maand (uitgezonderd juli en augustus)
van 9.30 u. tot 11.30 u.
Stadhuis - Pax Intrantibus Korenmarkt

www.tenmandere.tk

DE GULDENBERGABDIJ EN IZEGEM

Antoon Vandromme

De politieke toestand in Vlaanderen in de 12de en 13de eeuw

Boudewijn IX, graaf van Vlaanderen en Henegouwen was op 14-jarige leeftijd gehuwd met Maria van Champagne. Het echtpaar kreeg twee dochters:
- Johanna (1199/1200 -5.12.1244)
- Margaretha (juni/aug. 1202 - 10.02.1280)

Op Aswoensdag 1200 nam Boudewijn IX, samen met zijn gemalin het kruis aan van de nieuwe kruisvaart (de vierde) . Deze kruistocht stond onder leiding van Enrico Dandolo (1108 (?) - 01.06.1205), doge van Venetië. In 1204 werd de stad Constantinopel ingenomen en op 9 mei 1204 werd Boudewijn tot 1ste keizer van het Latijns Keizerrijk gekroond.
Na heel wat moeilijkheden trok hij met een klein leger van 8000 ridders te strijde tegen de Bulgaren. Hij kwam nooit terug en zijn lijk werd ook nooit teruggevonden.
Het regentschap, in naam van zijn vijfjarige dochter Johanna, werd door Philippe van Namen uitgeoefend. Dit was een oom van de twee adellijke weesjes. Met toelating van die oom, kwamen ze snel aan het hof van de koning van Frankrijk terecht. Op zeer jeugdige leeftijd werd Johanna uitgehuwelijkt aan Ferrante, de derde zoon van koning Sancho I van Portugal. Deze echtgenoot stierf in 1233. Haar enige dochter uit dit huwelijk overleefde haar vader slechts enkele jaren. Johanna hertrouwde met Thomas van Savoye maar dit huwelijk bleef kinderloos. Zij kwam zelf te sterven in 1244.

De stichting van de abdij

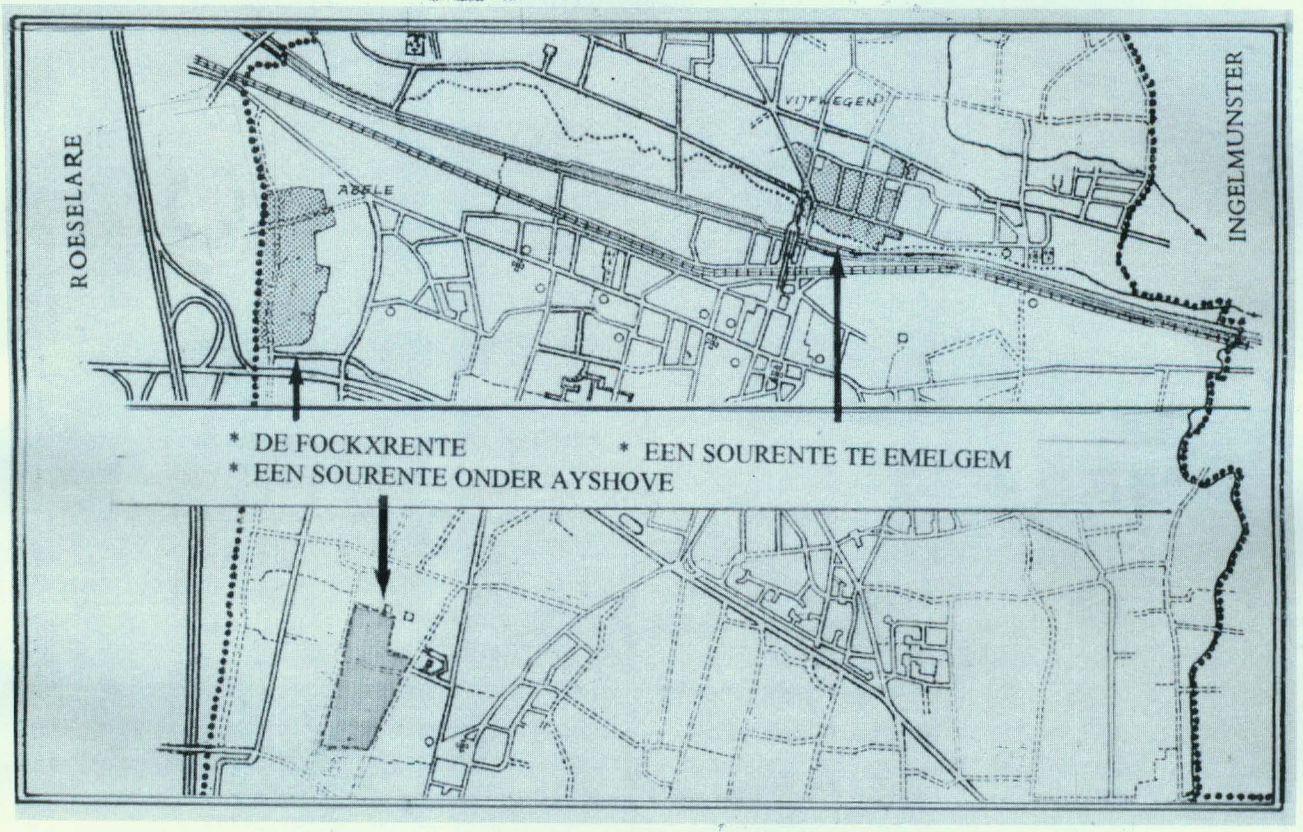
In 1214 stichtte de kasteelvrouw van Kortrijk, Margarethe van Guisnes, samen met de jonge gravin Johanna van Constantinopel, te Moorsele een vrouwenklooster van de cisterciënzerorde. Bij deze stichting schonk de Kortrijkse kasteelvrouw al haar domeinen die in Moorsele gelegen waren aan dit nieuw gestichte nonnenklooster.
De jonge gravin Johanna, die zelf zeer vroom was, begunstigde in die jaren vele kloosterorden, vooral cisterciënzers en cisterciënzerinnen, maar ook de minderbroeders en de dominicanen genoten mild van haar grote vrijgevigheid. Zo ontstonden heel wat kloosters en abdijen onder haar impuls.
De kloosterkerk in Moorsele kwam in 1221 klaar en werd ingewijd. In 1246 echter, twee jaar na het overlijden van gravin Johanna, verliet de kloostergemeenschap van de pas gestichte abdij de gemeente Moorsele, en ging zich voorgoed in Wevelgem vestigen.



De Guldenbergabdij naar een tekening van J.-B. De Jonghe
(uit Favorel: plaat XII)

Bloei van de abdij

De overgebrachte abdij kende een regelmatige groei en bereikte haar hoogtepunt in de eerste helft van de XVIe eeuw. De abdij droeg de naam "Muntdoornberg" maar werd ook wel "Guldenberg" genoemd.
Omtrent de naam "Guldenberg" zijn de meningen uiteenlopend. Sommigen beweren dat de abdij die naam reeds droeg toen ze nog in Moorsele gevestigd was, anderen zijn echter de mening toegedaan dat deze naam slechts ontstaan is in de bloeiperiode van de abdij (= eerste helft van de XVIe eeuw).
De abdis was "vrouwe" van Wevelgem, Marrem, Ter Elst, Gorselis, Oosthove, Couttere, Wynckele en Coelenberge. De abdij stond onder het toezicht van de abt van Loos-bij-Rijsel.
In 1561 zou de Guldenbergabdij een heel bijzondere reliek gekregen hebben. De heer Nicolaas de Pruis, ridder van Jerusalem, zou in dat jaar een doorn uit de doornenkroon van de Heer Jezus Christus aan de Guldenbergabdij geschonken hebben.



Verwoesting

De Guldenbergabdij werd meerdere malen geplunderd en verwoest. Tijdens het abatiaat van Elisabeth de la Tramerie (26e abdis), op één na de langst regerende abdis van Guldenberg (van 1554 tot 1594) werd de abdij fel geplunderd en door de geuzen verwoest.

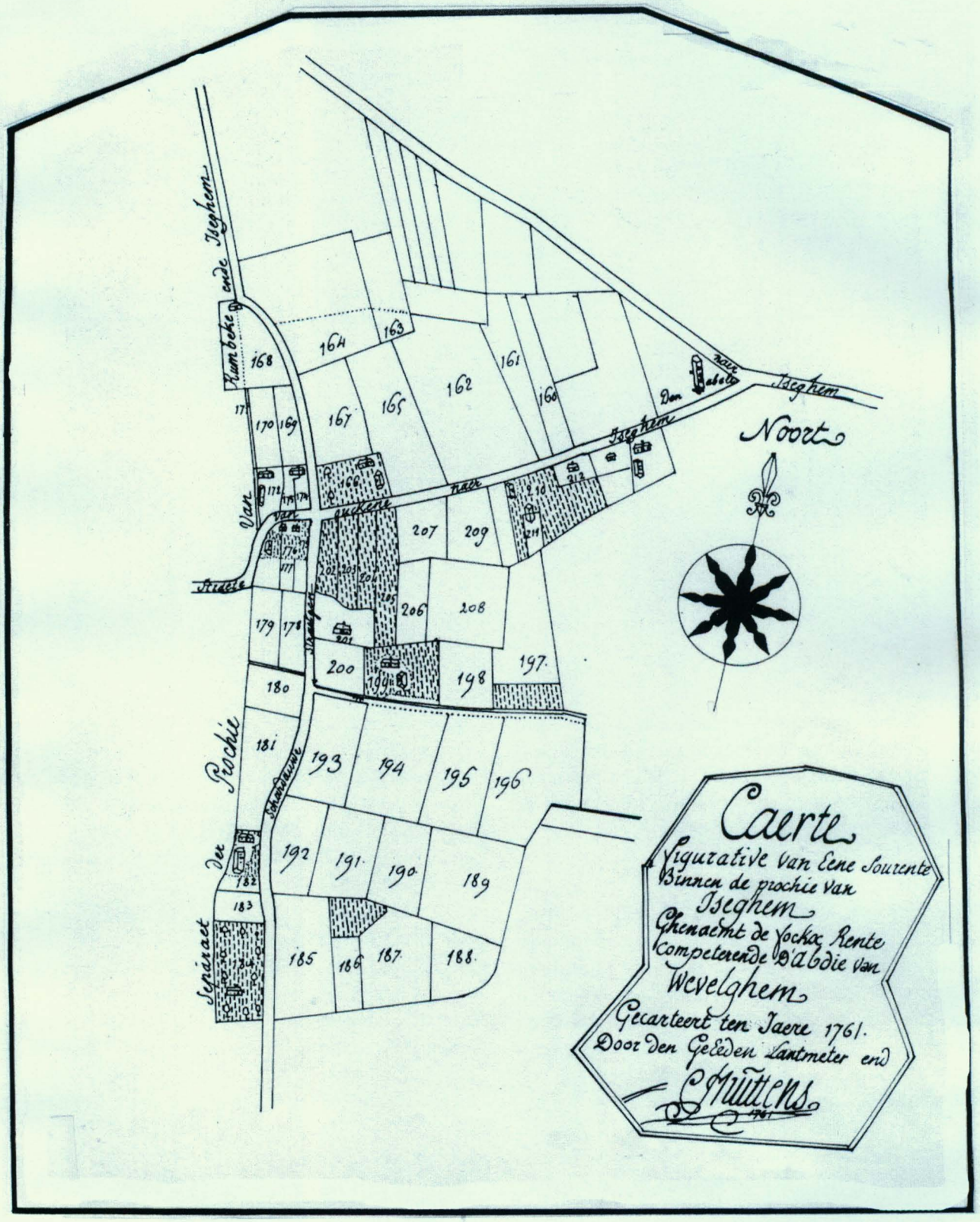
De bezittingen van de abdij

In de loop van hun vijf eeuwen durende bestaan, groeiden de bezittingen van de Guldenbergabdij gestadig aan. In West-Vlaanderen zijn er 32 plaatsen bekend waar de abdij een of meer eigendommen geregistreerd had. Oost-Vlaanderen kende op zijn beurt vijf gemeenten met eigendommen van de abdij, terwijl er slechts drie gemeenten in de provincie Henegouwen abdijgronden van "Guldenberg" hadden. Frans-Vlaanderen daarentegen kende meer dan 12 plaatsen met eigendommen van deze kloostergemeenschap.
Hierover wordt hier niet grondig uitgewijd. Er diende alleen aangetoond te worden hoe talrijk en hoe wijd verspreid deze abdijeigendommen wel waren. Zodoende kan er een beeld gevormd worden hoe groot de jaarlijkse inkomsten van die genoemde abdij wel geweest moeten zijn.
Ook dient hierbij gezegd te worden, dat alle plaatsen niet evenveel gronden en/of onroerende goederen hadden en dat dit ook niet allemaal ineens in eigendom verworven werd. Er gingen toch beslist vijf volle eeuwen over Guldenberg heen.
Onder die lange rij van gemeenten waar de abdij een of meerderen eigendommen bezat, is er één gemeente die ons heel bijzonder interesseert: Izegem. Zo stellen we ons hierbij de vraag: Wat had Guldenberg aan goederen en bezittingen op het grondgebied van onze eigen gemeente?

Abdijbezittingen te Izegem

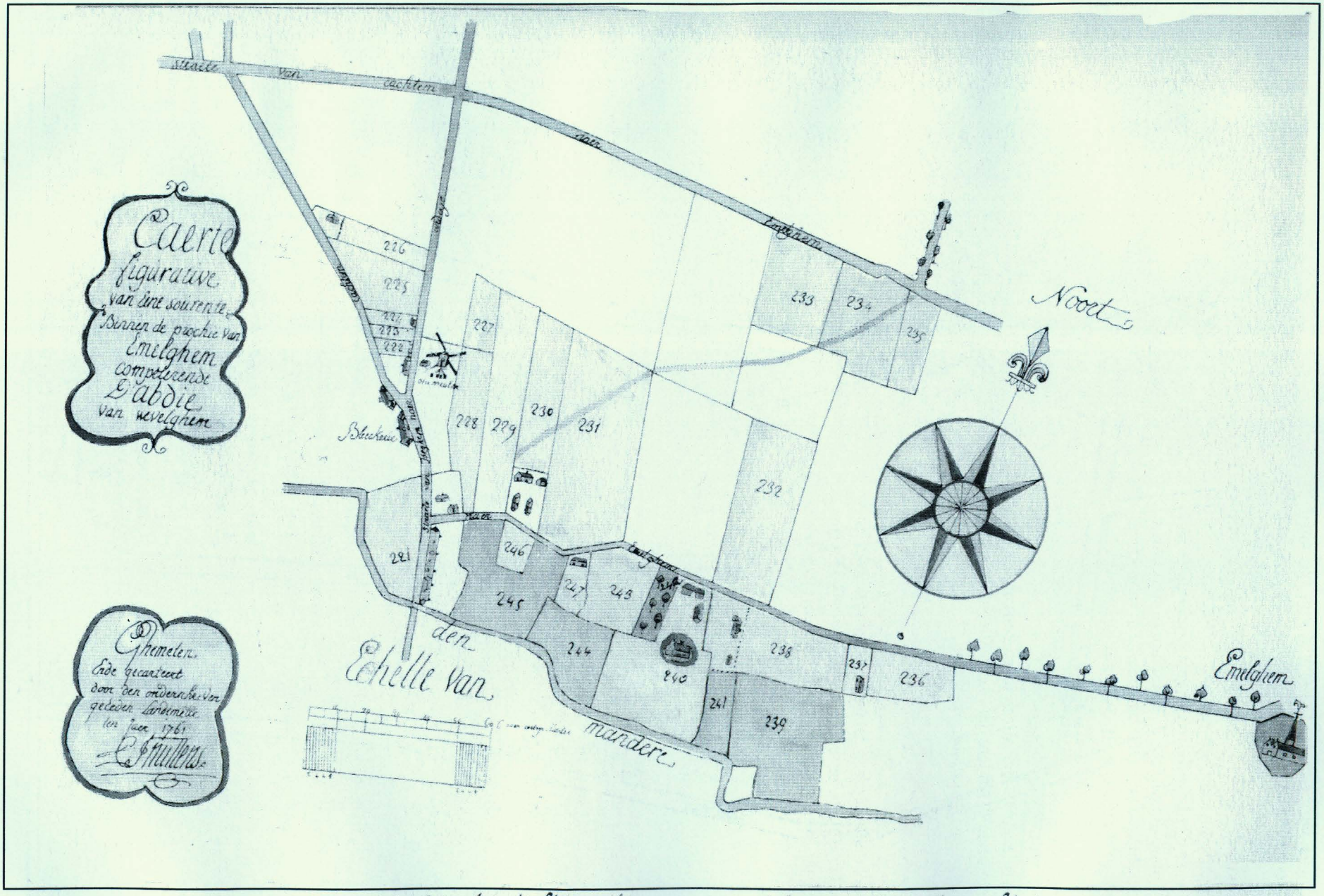
De abdijbezittingen die Guldenberg te Izegem in eigendom had, zijn op twee plaatsen duidelijk bekend, de andere kunnen moeilijker gelokaliseerd worden. We beschikken zelfs over twee kaarten van de hand van de beëdigde landmeter C.J. Nuttens , die zodoende de juiste locatie en grootte geven van de genoemde terreinen.

KAART 1 - *Caerte figurative van eene sourente binnen de prochie van Iseghem, genaemt de FOCKX Rente.*[1]
Deze gronden waren allemaal d'een aan d' ander gelegen in het noordwesten van Izegem, meer bepaald tussen de wijk Abele en de grens met Rumbeke
Ze omvatten de percelen 160 tot 212 en waren te vinden in de huidige Oekensestraat en Schardouwstraat.
Ze besloegen samen zo'n 14 bundern 6 honderd lands (ca. 33 ha 50 a). Deze rente 'ghehouden onder den

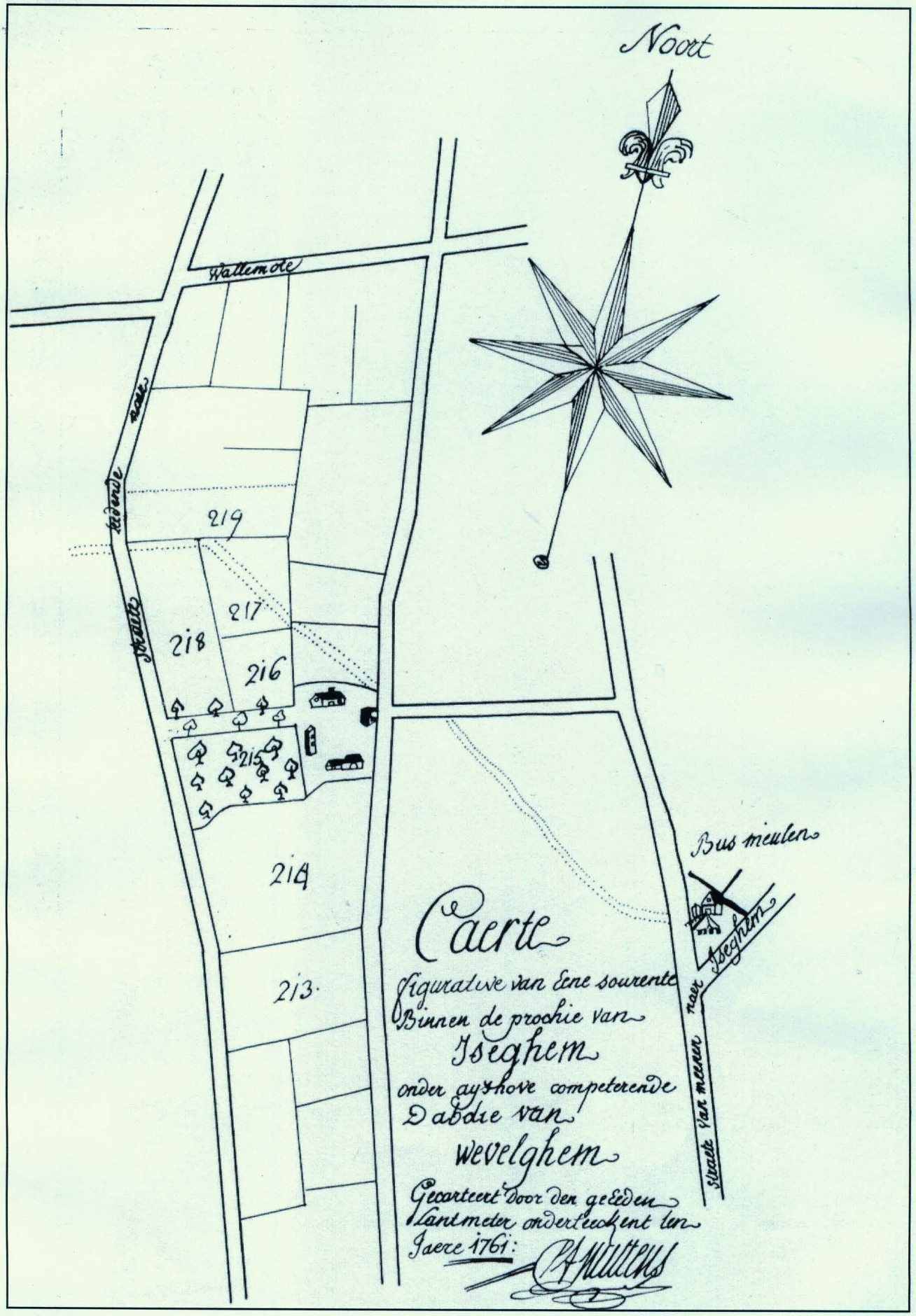


Kaart 1

Plan van de Fockxrente te Izegem competerende d'abdij van Wevelgem (1761)
(naar C.J. Nuttens)



1761 - Caerte figurative van Eene Sourente Binnen de prochie van Emelghem competerende d'Abdie van Wevelghem
Ghemeten ende gecarteerd door C.J. Nuttens.


Noort
Wallemole
219
217
218
216
215
214
213.
Bus meulen
Caerte
figurative van Eene sourente
Binnen de prochie van
Yseghem
onder ayshove competerende
Dabdie van
Wevelghem
Gecarteert door den geëeden
Landmeter onderteeckent ten
Jaere 1761:

Hazelt te Roeselare bracht jaarlijks 4 razieren rogge, 9 razieren haver en 2 kapoenen op.

KAART 2 - *Caerte figurative van eene Sourente binnen de prochie van Emelghem.*
Deze gronden waren gelegen:[2]

- deels op de Dam (221)
- deels tussen de huidige Vijfwegenstraat en Reperstraat (222 - 226)
- deels langs de Prinsessestraat (227- 232 - en 236-247)
- een klein deel van drie percelen lag iets meer noord op de zuidzijde van de huidige Baronstraat (233, 234 en 235)

Hier was er sprake van een "erfelijke sourente" ten belope van 6 razieren rogge, 6 3/4 razieren haver en 7 pond 15 schel. in penninck rente.

KAART 3 - *Caerte figurative van Eene sourente Binnen de prochie van Iseghem onder ayshove competerende D'abdie van wevelghem. Gecarteert door de GeEeden lantmeter onderteeckent ten jaere 1761 P. A. Nuttens*[3]
LXXc lants onder "Ayshove".
2 bunder 4c lants onder "'t Vry Eigen" (=Kortrijker Ambacht)[4]
Karel De Flou vermeldt dat "'t Vry Eigen" een heerlijkheid was te Izegem, gelegen zuid van de straat van Izegem naar Roeselare.

Het klooster wordt ontbonden

In 1797 werd de Guldenbergabdij, net als zoveel andere kloosters in de door Frankrijk bezette gebieden, door de Franse Republiek opgeheven en het volgende jaar vernield.
De laatste abdis, Alberica de Madre (37ste abdis) die het klooster geleid had van 1788 tot 1797, had een juiste voeling gehad van het heersende politiek klimaat. Zeer geleidelijk had ze de kloostereigendommen , gronden en roerende goederen van het klooster, ten gepasten tijde weten te verkopen. Dit bracht het bezit aan gelden heel wat hoger.
Wanneer in 1797 het klooster werd opgeheven, riep zij de hele kloosterbevolking bijeen. Zij bezorgde alle nonnen burgerkledij en verdeelde het kloostervermogen. Dan gingen de citerciënzerinnen uiteen, ruim verspreid maar zeker niet ongegoed. De waardevolle reliek van de H. Doorn werd overgemaakt aan de pastoor van Wevelgem en behoort sindsdien bij de zeldzame relieken die deze parochiekerk rijk is.
Alvorens haar zesendertig medezusters gegoed de wereld in te sturen, dienden ze allen van hun belofte van armoede ontslagen te worden. Abdis Alberica de Madre kon van Z.Em. Kardinaal Caprara, pauselijk legaat te Parijs, de opheffing van deze gelofte voor alle zusters bekomen.

Een flinke misrekening

In het begin van september 1796 werd op voorstel van de Directoire door het wetgevend lichaam beslist alle geestelijke gemeenschappen voortaan af te schaffen. Bij deze beslissing werd vast gehoopt dat er bij de verkoop van zoveel klooster-eigendommen, tegen volle prijzen, een overvloedige vulling van de staatskas zou volgen.
De verkoop begon in 1796 en liep tot december 1813. De grootste helft van de verkopingen geschiedde echter tussen januari 1797 en september 1798. De Kerk greep snel in. Ze vaardigde een kerkelijk verbod uit om deze kerk- en kloostergoederen te kopen. Aldus ontstond er een flinke rem en een totale misrekening voor de gedroomde vulling van de staatskas. Na 1798 werd het "zwart goed" tegen fel verminderde prijzen te koop gesteld. Er werden zelfs faciliteiten aangeboden om de betalingsmogelijkheden nog te vergemakkelijken en dat alles om toch maar enigszins die hongerige staatskas te spijzen.
Na 1801 werd aan Franse speculanten verkocht (Franse adel). Die kochten goederen tegen buitengewone spotprijzen en verkochten alles weer door voor merkelijk hogere bedragen.

Guldenberg nu

Op het einde van de XXste eeuw, kan ieder die dat wil, een bezoek brengen aan het vroegere klooster. Eigenlijk moeten we schrijven "een bezoek brengen aan datgene wat er van het oude klooster nog rest!" Het uitgestrekt terrein ligt er stil en verlaten bij. Enkele gebouwen zijn nog te zien, maar de sfeer straalt alleen verlatenheid uit. Van de intieme kloostersfeer is thans niets meer te merken.
Na twee volle eeuwen blijft er toch nog een gewijde waas hangen over de gronden en de resterende gebouwen die eens de glorie uitmaakten van de zo vermaarde Wevelgemse abdij van Guldenberg.

Bibliografie

FAVOREL, E.H. Noël: *Geschiedenis van de Guldenbergabdij te Wevelgem*, - 537 p.
COULOU, Alfons Marie: *Histoire de Wevelghem, de son ancienne abbaye et de la précieuse relique de la Sainte Epine d'après les documents authentiques,* Bruges, F. De Haene - Wante, 1890, 378 p. Impr. Brugis, 2 junii 1887 H. Lahousse, can libr.cens.
SANDERUS, Antonius: *Verheerlykt Vlaandre*, in drie delen vervat, deel III. In 't Latijn geschreven en in het Nederduytsch vertaald: Te Leyden by Jan Van der Deyster, Te Rotterdam by Jan Daniel Beman, In 's Gravenhage by Corn. en Fred. Boucquet, 1735, Anastatische druk: Familia et Patria, Handzame, 1968
RIETSTAP, J.B. : *Armorial Général.* Illustré par V & H Roland, Sauvegarde, Historique, Lyon, 2me édition, Paris - La Haye, 1938.
LERMYTE, J.M. e.a. : *Geschiedenis van Izegem*, Concordia, Roeselare, 1985. Lijst van de Izegemse heerlijkheden, p. 72-73.

Voetnoten

[1]De kaart van de Fockxrente werd gemaakt door C.P. Nuttens en afgesloten op 28.12.1761.De ware grootte van die gronden besloeg ongeveer 33 ha 50 a, R.A.K.. AANWINSTEN VI - nr. 2726 F° 51 - 64 en 66 - 67 en 76r (= nr 160 - 212). Daarbij hoorde nog een grote kaart op perkament (nrs 213 - 219) en ook nog een kleine op perkament.
[2]Kaart van een sourente van de abdij van Wevelgem, in Emelgem gelegen, R.A.K. AANWINSTEN VI - nr. 2726 F° 69 - 76 (nrs. 221 - 247).
[3]Kaart van de LXXc lants onder Ayshove, R.A.K. AANWINSTEN VI - nr. 2726.
[4]Van deze gronden die de abdij in Izegem bezat werd geen kaart teruggevonden. Alleen een kleine aanduiding bij K. De Flou kon een lichte opheldering brengen in verband met de plaats van deze gronden.

Ereleden in Izegem (vervolg)

Vandenbussche, Lieve, Nieuwstraat 9
Vandeputte, Didier, Nederweg 14/7
Vandeputte, Genoveva, Gentsestraat 84
Van der Haegen, Filip, Dam 38
Vanderheeren, Lucien, Zevekotestraat 15
Vandevoorde, Wilfried, Wilgenstraat 1
Vande Walle, Jos, Rozenlaan 70
Vandommele, Koenraad, Voetbalstraat 8
Vandommele, Kris, Mgr. Bouckaertstraat 1
Vandommele, Roger, Mevr., Roeselaarsestraat 93
Vandommele, Roger, Sint-Rafaëlstraat 17
Vandommele, Roel, Prinsessestraat 39
Vandorpe, Gerard, Ter Wallenstraat 34
Vandromme, Willy, Baronstraat 112
Vanfleteren, Jean-Paul, Kachtemsestraat 45
Vanhaverbeke Houthandel, Ambachtenstraat 22
Vanlerberghe, José, Hogestraat 41
Vanlerberghe, Myriam, Blekerijstraat 3
Vanneste, André, E.H., Emelgemseplein 3
Van Walleghem, Dirk, Slagmeersenstraat 41
Velghe, Joris, Kortrijksestraat 42-44
Verbanck, Frans, Roeselaarsestraat 82
Verbeke, Chris, Kruistraat 18
Verbeke, Jan, Abelestraat 36
Vercruysse-Colpaert, Hilde, Middenweg 11
Verduyn, Gaby, Wallemotestraat 65
Verhaeghe, Frits, Wijngaardstraat 11/1
Verhaeghe, Luc, Oekensestraat 29
Verhelst, Gezusters, Hogestraat 14
Verledens, Willy, Peter Benoitstraat 41
Vermeersch, Geert, Kachtemsestraat 61
Wybo, Monique, Kokelaarsestraat 107
Wylein, Freddy, 11-julistraat 11
Zusters van Liefde, Roeselaarsestraat 47
Zusters van Maria, Gentsestraat 31

Buiten Izegem :

Declercq, Drugo, Heulsestraat 24, 8860 Lendelede
Decock, Albert, Koebroekstraat 11, 8020 Oostkamp
Defauw-Verhoestraete, Leon, Zwinleen 7 app 1/13, 8300 Knokke-Heist
De Pélichy, Asbl.F.RMG., Loveldstraat 104, 9210 Heusden
Depoorter, Frans, Weggevoerdenlaan 2/21 8500 Kortrijk
Descheemaeker, Annemie, Schardauwstraat 17, 8880 Ledegem
Durant, Gerard, Arsenaalstraat 37, 8000 Brugge
Haspeslagh, Stefaan, Brandstraat 104, 9830 Sint-Martens-Latem
Maes, Willy, Dwarsstraat 33, 8531 Bavikhove
Matton, Eric, Resedastraat 2, 9920 Lovendegem
Meyfroidt, Armand, Vlasschaardstraat 12, 8770 Ingelmunster
Missiaen, Jan, Lijsbrugstraat 37, 8770 Ingelmunster
Priem, Jacques, Amede Brackestraat 10/2, 1950 Kraainem
Strynckx-Van Hassel, Jan, Rotsstraat 60, 9240 Zele
Vanantwerpen, Lucien, Korenstraat 19, 9800 Deinze
Vandewalle, Roger, Ingelmunstersestraat 13, 8860 Lendelede
Vanneste, Guido, Tarwestraat 10, 8770 Ingelmunster
Veranneman, André, Grote Markt 28/4 8800 Roeselare
Vermandere-Deputter, Geert, Beemd 6, 1654 Beersel

DRUKKERIJ JAN BOGAERT
8870 IZEGEM - (051) 30.26.59

drukkerij jan bogaert

extra verzorgd drukwerk
in één of meerdere kleuren
voor bedrijf / vereniging / familie

onze-lieve-vrouwestraat 20 • b-8870 izegem
tel. 051 30 26 59
fax 051 31 44 20
e-mail: bogaert.jan@skynet.be

KBC

Bank & Verzekering

vanhaverbeke houthandel

Alles voor de woningbouw

- Tuinhout, carports, speeltuigen
- Ruim assortiment aan laminaat, parket, plafond- en wandbekleding

HOUTHANDEL VANHAVERBEKE NV
Ambachtenstraat 22, 8870 Izegem
Tel. 051 30 02 27 - Fax 051 31 50 45
e-mail: offerte@hout-vanhaverbeke.be



HEEMKUNDIGE KRING
TEN MANDERE
IZEGEM

Vooraan is de globale kaart van de 'Prochie ende Prinsdomme van Iseghem afgedrukt.
Ze werd in 1746 opgemaakt door landmeter François De Bal uit Harelbeke en hangt in de gemeenteraadszaal van Izegem. Het is de oudste, meest volledige kaart van onze stad.

Aangesloten bij Heemkunde West-Vlaanderen

STROOBBE 2007 Fotografie: Kari Decock-Izegem