MEDEDELINGEN

HEEMKRING OKEGEM



25ste Jaargang, 2000, nr. 1
VERSCHIJNT DRIEMAANDELIJKS
Afgiftekantoor Ninove 1
1e trimester 2000

BESTUURSLEDEN

Voorzitter: Herman Van Isterdael, Idevoordelaan 27, Okegem
(054/32.23.02)
Secretaris: Patrick Praet, Kievitlaan 25, Ninove
(054/32.71.58)
Penningmeester: Suzanne Van der Speeten, Hazeleerstraat 19, Okegem
(053/66.76.89)
Bestuursleden:
Jozef Van der Speeten, Guldenboom 12, Okegem
(054/33.55.75)
Godelieve De Deyn, Kouterbaan 34, Okegem
(054/33.48.70)
André Segers, Idevoordelaan 25, Okegem
(054/33.65.68)
Herman Brantegem, Hazeleerstraat 24, Okegem
(053/68.04.51)

Uitgegeven met de steun van het stadsbestuur van Ninove.

Verantwoordelijke uitgever: Herman Van Isterdael
Idevoordelaan 27, 9400 Okegem-Ninove
Elke auteur is verantwoordelijk voor de inhoud van zijn artikel.

Een jaarabonnement op Mededelingen Heemkring Okegem kost 150 frank. Erelid wordt men vanaf 250 frank. Lid worden kan door de som te storten op rekeningnummer 001-1565869-74 van Heemkring Okegem.

Voorzijde: De kasseien van de Kattestraat in de vijftiger jaren

Provincie
Oost-Vlaanderen
Centrale Bibliotheek

BIJDRAGE TOT DE BESTRATINGSGESCHIEDENIS VAN OKEGEM

J. Van der Speeten

I. Inleiding

Okegem beschikt over een uitgebreid en goed onderhouden wegennet. Dit is niet altijd zo geweest. Als aanloop naar dit artikel in elk geval het foto-album "Herinneringen aan Okegem I" een aanrader. Men krijgt er een goed beeld van de wegen te Okegem in het begin van deze eeuw. In deze en volgende bijdragen willen we een tochtje maken door de geschiedenis van de wegenaanleg en vooral de aandacht vestigen op de bestrating te Okegem in de 19e en 20e eeuw. We vertrekken hiervoor van het basisdocument dat elk gemeentebestuur zo dikwijls ter hand moet nemen namelijk de **Atlas van de Buurtwegen**.

De wet van 10 april 1841 verplichtte iedere gemeente een Atlas van de Buurt en Waterwegen aan te leggen. We vermoeden dat dit werk ook te Okegem in de daaropvolgende jaren opgemaakt werd. De Atlas wordt vandaag nog zorgvuldig bewaard én gebruikt op het stadhuis van Ninove bij de dienst Openbare Werken. Ook voor historici en heemkundigen is hij een uitstekende bron. Hij geeft immers een algemene kijk op de vroegere perceelsgewijze grondverdeling, hij somt de namen op van de straten, wegen en paadjes, rangschikt de wegen volgens belangrijkheid door de breedte aan te geven, benoemt kouters, velden, gehuchten, herbergen, beken, bruggetjes en goten, geeft de lengte van elke straat en weg, geeft een beeld van de oorspronkelijke vorming van gehuchten en wijken.

De Atlas, een stevig ingebonden register, bevat vooraan een overzichtskaart van de gemeente. Alle straten, wegen en veldwegels staan aangetekend met een rangnummer. Deze kaart is in dit nummer bijgevoegd.

In totaal werden 21 nummers gegeven, maar één nr. werd tweemaal gebruikt zodat er in feite 22 wegen zijn. Op de overzichtskaart werd Okegem opgedeeld in vier genummerde secties. Van elke sectie volgt in het register dan een detailplan. Daarop zijn alle aanpalende percelen afgelijnd en genummerd. Die nummering van percelen verwijst naar een lijst van eigenaars met aanduiding van de aard van ieder perceel (huis of erf, landbouwgrond, weide, boomgaard, bos, hopland,...). Minitieus omschrijven welk gebied elk van deze vier detailplans afbakent, gaat niet[1].

Zoals veel ambtelijke stukken uit die periode is de Atlas in het Frans opgemaakt. Men kent er slechts twee woorden voor de specifieke aard van de wegen: *chemin* (straat, weg) en *sentier* (veldwegje, paadje). Twaalf wegen zijn als "chemin" geboekt. Hun breedte varieert: 2 wegen van 6 meter breed, 2 wegen van 4 meter breed en 8 wegen van 3 meter. De "sentiers" hebben een breedte van 1,5 en 1 meter. Sommige wegen eindigen in een wegje. De kleine wegen zijn op de kaart in stippellijn aangeduid.

Nu volgt een opsomming van de wegen volgens de oorspronkelijke nummering van de Atlas. Na de naam volgen de breedte, de lengte, de totale oppervlakte die de weg inneemt en een beknopte beschrijving van de loop van de weg.

---

[1] VAN HERREWEGHEN G., *Kennismaking met de Atlas van de Buurtwegen*, in: *Davidsfondsklokje Roosdaal*, 9, 1977, nr. 1-2, p. 31-38.

1. **Ninofsestraat**: 6 meter breed, 880 meter lang, oppervlakte 62 a 64 ca. Weg van Okegem-dorp naar Ninove waartoe ook de "Plaats" werd gerekend.

2. **Rattenbergstraat**: 6 meter breed, 1334 meter lang, oppervlakte 76 a 54 ca. Weg van Okegem-dorp naar de Steenweg Ninove-Aalst. Op deze weg is er een bruggetje in metselwerk over de Neerbeek.
3. **Fonteynstraat**: 4 meter breed, 2254 meter lang, oppervlakte 1 ha 14 a 20 ca. Weg van Okegem-dorp naar het gehucht Bakergem.

4. **Kaeybaan**: 4 meter breed, 254 meter lang, oppervlakte 14 a 85 ca. Weg van Okegem-dorp naar de Dender.

5. **Broekstraat**: 3 meter breed, 599 meter lang, oppervlakte 24 a 09 ca. Weg van Okegem-dorp naar de velden van het Hof te Rief.

6. **Riefstraat**: van 3 tot 1 meter breed, 653 meter lang, oppervlakte 17 a 36 ca. Weg van de molen op de Phenixberg naar de weiden van de Groten Meersch.

7. **Boschweg**: 3 meter breed, 631 meter lang, oppervlakte 13 a 55 ca. Weg van de Rattenbergstraat naar de steenweg Ninove-Aalst.

8. **Neerbeekweg**: van 3 tot 1 meter breed, 640 meter lang, oppervlakte 9 a 53 ca. Van het gehucht Rattenberg naar de velden van de Neerbeek.

9. **Dorpkouterlos**: 3 meter breed, 431 meter lang, oppervlakte 8 a 53 ca. Van Okegem-dorp naar het gehucht Eversem.

10. **Spoelstraatje**: 3 meter breed, 41 meter lang, oppervlakte 1 a 37 ca. Van de Fonteynstraat naar herberg "spoeltje".

10 bis. **Eversemstraatje**: van 3 tot 1 meter breed, 721 meter lang.

11. **Hazeleerslos**: 3 meter breed, 1245 meter lang. Van Everschem naar de baan Ninove-Aalst.

12. **Veldekensweg**: 1 meter breed, 227 meter lang, oppervlakte 2 a 27 ca. Wegje van Rattenberg naar Ninove.

13. **Brabandersweg**: 1 meter breed, 184 meter lang, oppervlakte 1 a 84 ca. Wegje van Rattenberg naar Ninove.

14. **Beekweg**: 1 meter breed, 634 meter lang, oppervlakte 6 a 34 ca. Wegje van Rattenberg naar Ninove.

15. **Molenweg**: 1 meter breed, 161 meter lang, oppervlakte 1 a 61 ca. Van de Phenixmolen naar de Triepen.

16. **Boschveldweg**: 1 meter breed, 730 meter lang, oppervlakte 7 a 30 ca. Van de Ninofsestraat naar de steenweg Ninove-Aalst.

17. **Luypaertweg**: 1 meter breed, 1574 meter lang, oppervlakte 15 a 74 ca. Van de Fonteynstraat naar het gehucht Bakergem.

18. **Bruggeweg**: 1,5 meter breed, 322 meter lang, oppervlakte 4 a 83 ca. Van Eversem naar de Dender.

19. **Borreweg**: 1 meter breed, 651 meter lang, oppervlakte 6 a 51 ca. Van de Fonteinstraat naar de steenweg Ninove-Aalst.

20. **Holstraatweg**: 1 meter breed, 367 meter lang, oppervlakte 3 a 67 ca. Van de Fonteinstraat naar de steenweg Ninove-Aalst.

21. **Kruysweg**: 1 meter breed, 367 meter lang, oppervlakte 3 a 67 ca. Van de Rattenberg naar Eversem.

Na 1830 werden de gemeentelijke wegen, die voordien sterk verwaarloosd waren, ernstig aangepakt[2]. De verplichting, in 1841, tot het opstellen van een Atlas der Buurtwegen speelde een stimulerende rol. Tussen 1851 en 1900 werden 26000 km gemeentelijke wegen verhard.

Omstreeks de eeuwwisseling spitste men zich bijzonder toe op het verbeteren van bestaande straten. Men gebruikte kasseien in het duurzame porfier, men introduceerde de langwerpige straatstenen wat het comfort ten goede kwam en men verbreedde het wegdek. Tegelijk werd men geconfronteerd met een nieuw probleem: de auto en vrachtwagen. Dit transportmiddel vroeg rechte, minder hobbelige, maar vooral steviger wegen. Meteen zocht men niet alleen naar een verbetering van de traditionele wegbedekking maar

---

[2] De navolgende tekst is gebaseerd op: LAMARCQ D., *Over de keien van Vlaanderen. Een bijdrage tot de bestratingsgeschiedenis*, in: *Handelingen van het Zottegems Genootschap voor Geschiedenis en Oudheidkunde*, VI, 1993, p. 35-45.

werden er stilaan modernere materialen gebruikt: beton en later asfalt begonnen aan hun opmars. In Oost-Vlaanderen deed men in 1923 een eerste proef met cementbeton over een lengte van 400 meter op de weg Ertvelde-Lembeke. Dit was het begin van het einde van de kasseiweg.

De betekenis van het woord "kassei" verwijst naar kalksteen. Toch werden voor kasseien totaal andere gesteenten gebruikt. Een kasseilegger verhandelt Zweedse graniet-steen, rode, vierkante en rechthoekige porfier, boerenkassei en kassei in gres, plattinen, dallen en klinkers.

Op het einde van de 19e eeuw gebruikte men een vijftal gesteenten bij de aanleg van de provinciale en lokale wegen: porfier, kwartsiet, kalksteen, zandsteen en silex. Kalksteen werd vooral gebruikt in de provincies Henegouwen, Luik en Namen. Het grote nadeel van zo'n wegdek was dat het snel verbrokkelde en verpulverde. Kwartsiet was enkel geschikt om fijngebroken als grintlaag te dienen en silex breekt als glas onder de karrenwielen.

De keuze van de ingenieurs die de wegen ontwierpen ging uit naar porfier. Door zijn buitengewone hardheid worden de kasseien gepolijst wanneer ze bereden worden en zijn dus spiegelglad. Bovendien zijn ze onverslijtbaar, ze kunnen wel verzakken maar de stenen blijven steeds herbruikbaar. De opmars van porfier als straatsteen is van recente datum en valt samen met de heropleving van de bestrating in de 18e eeuw. De belangrijkste groeven ter wereld liggen in België, met name in Lessen, Quenast en Bierghes. In Lessen werd de eerste groeve geopend in 1707. Vanaf 1738 leverde men grote hoeveelheden stenen aan de Verenigde Provinciën (Nederland) waar men ze gebruikte bij het onderhoud van de dijken. De bloeiperiode begon pas in de 19e eeuw met de introductie van de stoommachine die de exploitatie van de harde rots op grote schaal mogelijk maakte. In Lessen waren er in 1890 acht bedrijven actief, in 1914

waren ze al met 14 verspreid over 24 groeven. Na de Eerste Wereldoorlog ging het met de fabricage van kasseiwegen snel bergaf. Concurrentie van kasseien uit Zweden, Noorwegen, Italië en Portugal en de overschakeling in de wegenbouw op cementbeton gaven aan de kasseigroeven de doodsteek. Na 1950 kapte men te Lessen geen kasseien meer, de produktie van steenslag nam het roer over.

De kasseisteen is heden ten dage bijna overal verdwenen onder een asfaltlaag of vervangen door beton. In het straatbeeld is hij in Vlaanderen nog alom tegenwoordig. Men herbruikte de stenen bij de aanleg van opritten van privéwoningen, pleintjes en terrasjes.

II. De Ninovestraat-Kattestraat

Vooreerst willen we het hebben over de dubbele benaming van deze buurtweg die in de Atlas nr. 1 meekreeg. In het Landboek van Okegem van 1695 noemde men ze *strate naer Ninove*, begin 19e eeuw is het *Ninovestraet* geworden tot *Ninofse Straet* in de Atlas der Buurtwegen. In het bevolkingsregister van 1846 gebruikte men de dubbele benaming: het benedendeel van de straat vanaf de Plaats tot de Brabandersweg, dit is het bewoonde deel, wordt Kattestraat genoemd. Hogerop waar slechts twee huizen staan namelijk het molenhuis en de herberg *In den hert* wordt nog Ninovestraat genoemd.

De naam Kattestraat is van vrij recente oorsprong en komt een eerste maal voor in een tekst uit het jaar 1777[3].
In de volksmond wordt de naam Kattestraat verklaard met een verwijzing naar en als tegenstelling tot de Rattenberg.

---

[3] VAN ISTERDAEL H., *Okegemse plaatsnamen: namen van wegen en waterlopen*, in: *Mededelingen Heemkring Okegem*, 24, 1999, p. 72.

Waar ratten zijn moeten immers katten zijn. F. Courteaux geeft ons een andere verklaring voor de naam. Een "catte" was een omheining tussen twee poorten. Deze bestond uit palen die in de bodem werden geheid om het onderste deel van de talud te verstevigen. In de opworp was een vlechtwerk van rijshout dat het afkalven van de wal moest voorkomen. In het bovenste gedeelte waren nog enkele palen voorhanden om de aangedamde massa aarde te bevestigen. Het is dergelijke omheining die haar naam gaf aan de Kattestraat te Aalst[4]. De Kattestraat te Okegem ligt tegen de top van een vrij sterke helling zodat afdamming van de kant naar het bos vrijwel onvermijdelijk was.

Hoe was nu de toestand van deze straat die in 1844 een lengte van 880 meter had en een breedte van 6 meter. De wegenkaart in de Atlas der Buurtwegen vermeldt dat het benedendeel van de straat gekasseid was vóór 1844 over een lengte van 311,5 meter. Nadat het gemeentebestuur in de veertiger jaren van vorige eeuw kasseiingswerken had laten uitvoeren aan de Fonteinstraat en de Beekstraat kwam eind de jaren vijftig van vorige eeuw de Ninovestraat aan de beurt. In de gemeenteraad van 2 april 1857 "beraamden" de leden zich over de zeer slechte (schabouwelijke) toestand van deze straat die eigenlijk van zeer groot belang was voor de inwoners. Secretaris De Deyn noteerde in het notulenregister onder meer: "De Ninovestraat is de enige verbinding langs waar de ingezetenen zich rechtstreeks naar de stad Ninove kunnen begeven - het ongekasseide deel is dikwijls onberijdbaar. Het is hoogst nodig de Ninovestraat helemaal te kalseiden om zowel in de winter als in de zomer nuttig te wezen voor het bemesten der landen, het vervoeren van de land-

---

[4] COURTEAUX Frits, *Over de Schoolstraat ofte het Puytenvoetwegsken en omgeving*, Aalst, V.V.A.K., 1973, 24 p.

bouwvoortbrengselen en voor het afhalen in het station van Ninove van bouwstoffen, kalk, houillekolen. Door het verbeteren van de gemeenschapswegen zal de handel en nijverheid zich te Ninove uitbreiden en het bezoek aan de wekelijkse markt zal toenemen. Het is te hopen dat de stad zal voorzien in het kalseiden van de Okegemse baan. Dit zal ten goede komen, niet alleen aan de Okegemnaren, maar ook aan de inwoners van Brabant die zo kunnen profiteren van de voordelen".

In het verslag van de gemeenteraad staat verder dat de te bestraten lengte 472 meter bedraagt en een oppervlakte heeft van 1416 m². De kostprijs van dit werk schatte men op 5000 frank. De gemeenteraad zocht naar middelen om deze uitgave te dekken, in de begroting was slechts 600 frank voorzien. Er waren ook hulpbiedingen in "natura" door de inwoners van Okegem wat berekend werd op 1079,73 frank. Er bleef echter een tekort van 3320,27 frank en de gemeente deed een beroep op hulpgelden (subsidies) van de provinciale overheid (1400 frank) en op het Rijksfonds (1920,27 frank). Hierna volgt de brief die vanuit Okegem gestuurd werd naar de minister van het "inwendig" dit is de Minister van Binnenlandse Zaken.

Aen mynheer den Minister van het Inwendig van België
Hoogachtbare heer,
De gemeenteraad van Okegem, administratief arrondissement Aalst, provincie Oost-Vlaanderen neemt de eerbiedige vrijheid te vertoonen zoo volgt:
De Ninovestraet breed 6 meters, bekend op den atlas der buertwegen onder het nr 1 is de voornaemste der gemeente zoo wel in het nut van den landbouw, het vervoeren van produkten, halen van brand- en bouwstoffen enz., terwijl ze in het midden der gemeente oorsprong neemt en langs den westen over het grondgebied van Ninove zich uitstrekt op den provincialen steenweg van die stad naar Aalst. De gemeente

Okegem is slechts 4 kilometers van de statie des ijzeren wegs te Ninove verwijderd, de ninovestraet is de eenigste die rechtstreeks daer heen loopt en terwijl ze slechts gedeeltelijk is geplaveid daerdoor dikmaels onberijdbaer.
Men stelt zich voor bij beraming van den 2 april 1857 nr. 122 in het teenemael kalseiden derselve te voorzien; de stad Ninove is ook voornemens te kalseiden de Okegemsche baen, breed 6 meters, nr. 5 van den atlas; en de lengte voor Okegem beloopt 472 meters of 1416 vierkante meters, waervan de uitvoering is begroot op 5000 frs. Om de uitgaven te bestrijden bezit de gemeente de volgende middelen:
Fondsen in de begroting van 1857 gebracht 600 fr
Hulpbiedingen in natura 1079,73 fr.
Te samen 1679,73 fr.
Blijft te kort 3320,27 frank
Ten einde in de opgegevene werken te helpen voorzien smeekt de gemeenteraad van Okegem om dat het mijnheer den Minister zou gewaerdigen op 's Rijks fondsen van 1857 aen de zelve gemeente eene subside van 1920,27 fr. te vergunnen; eene subsidie van 1400 fr. is verzocht op de penningen der provincie.
Tot staeving der vraeg neemt de raed de vrijheid hiernevens te voegen: 1) de staet van inlichtingen der ontworpen werken; 2) de begrooting der te dekken uitgaven 3) de afteekening volgens den atlas der buertwegen van Okegem van de te kalseiden straet 4) de inschrijvingslijst der vrijwillige prestatien en 5) afschrift der beroepene beraedslaging.
De gemeenteraed koestert de zoete hoop, hoog achtbare heer, dat men aen zijn billijke vraeg zal gewaerdigen te beantwoorden. Het is de Gunst! Okegem den 9 april 1857
Bij bevel de secretaris De Deyn
De Burgemeester J.P. Vandenberghe

Op 29 april 1858 werd de vraag om subsidies bij het Provinciebestuur en het Rijksfonds opnieuw gesteld en werd nogmaals beklemtoond hoe noodzakelijk en nuttig deze werken waren. Pas in de loop van 1859 werden de vragen om subsidies ingewilligd. De Rijkstoelage bedroeg 1660 frank en de provincieraad kende 1000 frank toe.

In de gemeenteraad van 10 november 1859 werd beslist de uitvoering van de kalseidingswerken bij "daghuren" te doen in plaats van bij aanbesteding omdat "de ingezetenen kosteloos mede arbeiden, mondbehoeften voor de arbeiders verleenen, en dergelijke meer". De raad wou zo spoedig mogelijk met de werken starten. Zo kon men gedurende het strengste jaargetijde werk aan de noodlijdenden verschaffen. Onder toezicht van burgemeester en schepenen en bijgestaan door deskundigen werd met de uitvoering van de werken begonnen. In 1860 was de Kattestraat-Ninovestraat over de hele lengte op een breedte van 3 meter gekasseid.

HERAANLEG IN HET JAAR 1900

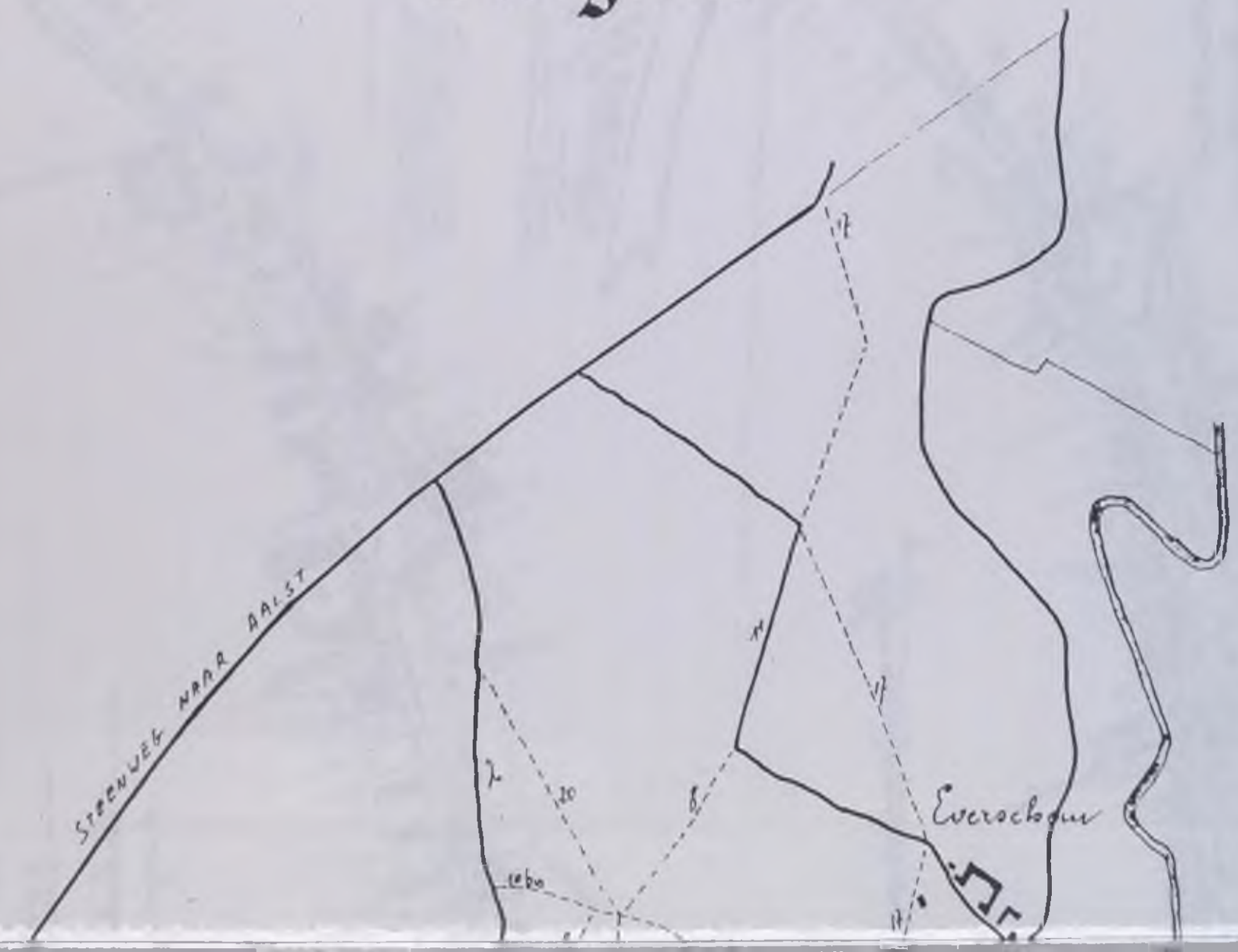
Vermoedelijk was Jan Van den Berghe in 1892 bij het begin van zijn ambtsperiode als burgemeester zich ervan bewust dat hij heel wat werk voor de boeg had. De gekasseide straten waren immers aan een goede opknapbeurt toe. Vooral de Kattestraat en Dorp (nr. 1) en de Kaaibaan (nr. 4) vroegen dringend om herstellingen.

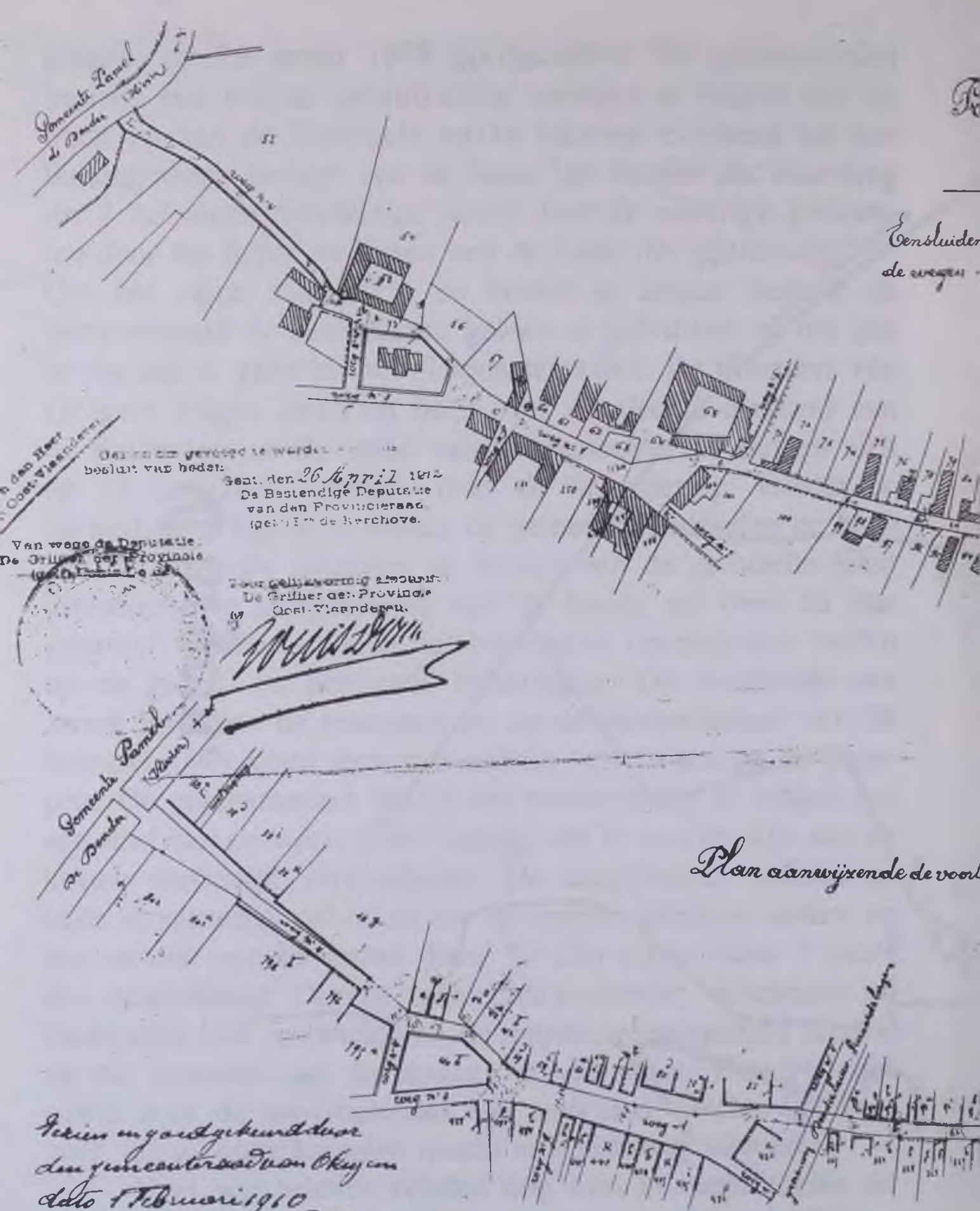
De gemeenteraad vroeg begin 1898 aan de technische dienst van de provincie Oost-Vlaanderen om een plan en een lastenboek op te maken. Op 19 maart 1898 heeft hoofdingenieur Galland een ontwerp klaar. Er moet 1092 meter gekasseid worden met kasseien van 12/14 cm en de kosten worden op 26560 frank geraamd. In de Okegemse gemeenteraad wordt dit ontwerp, op voorbehoud van enkele kleine wijzi-

gingen, op 26 maart 1898 goedgekeurd. De gemeenteraad besliste ook om de gebruikelijke toelagen te vragen aan de Staat en aan de Provincie en ze rekenen eveneens op een buitengewone toelage van de Staat "*uit hoofde dat buurtweg nr. 1 het meest beschadigd wordt door de naburige gemeenten door het laden en lossen aan de statie des ijzerenwegs*". Om het eigen aandeel in de kosten te dragen besliste de gemeenteraad de beschikbare gelden te gebruiken en om een lening aan te gaan bij het Gemeentekrediet. De inwoners van Okegem klagen steen en been over de slechte toestand van de Kattestraat en de leden van de gemeenteraad buigen zich op 13 mei 1898 opnieuw over de financiering. Omdat de herstelling dringend is willen de gemeenteraadsleden de helft van de geplande uitgaven op kosten van de gemeente laten uitvoeren. De terugbetaling van de lening zal over 66 jaar gespreid worden en men zal bijzondere opcentiemen heffen op de grond- en personele belastingen. Dit betekende een zware last voor de inwoners en op de gemeenteraad van 26 februari 1899 komt men met andere voorstellen op de proppen. De gemeenteraad beslist om toestemming te vragen om een deel van de werken in "karwei" uit te voeren. Dit zou de kosten merkelijk verminderen. De aangelanden zouden de oude straatstenen opbreken en vervoeren, greppels steken en het vervoer van de grond doen. Er zijn echter maar 7 paarden beschikbaar. Daarop willen burgemeester, schepenen en raadsleden hun jaarwedde en de aanwezigheidsgelden afstaan en die besteden aan de aanleg van de straat. Hun voorstel wordt door de provincieraad niet aanvaard, slechts het vervoer van de oude kasseien mocht men zelf nog uitvoeren.

Heel wat brieven reisden nog over en weer tussen de provincie, de arrondissementscommissaris en het gemmentebestuur. Op 25 augustus 1899 keurde de Bestendige Deputatie van Oost-Vlaanderen het plan en het lastenboek goed. Daarop volgde dan de aanbesteding van de werken. Affiches

Okegem.





Tensluiten
de wegen

Plan aanwijzende de voor

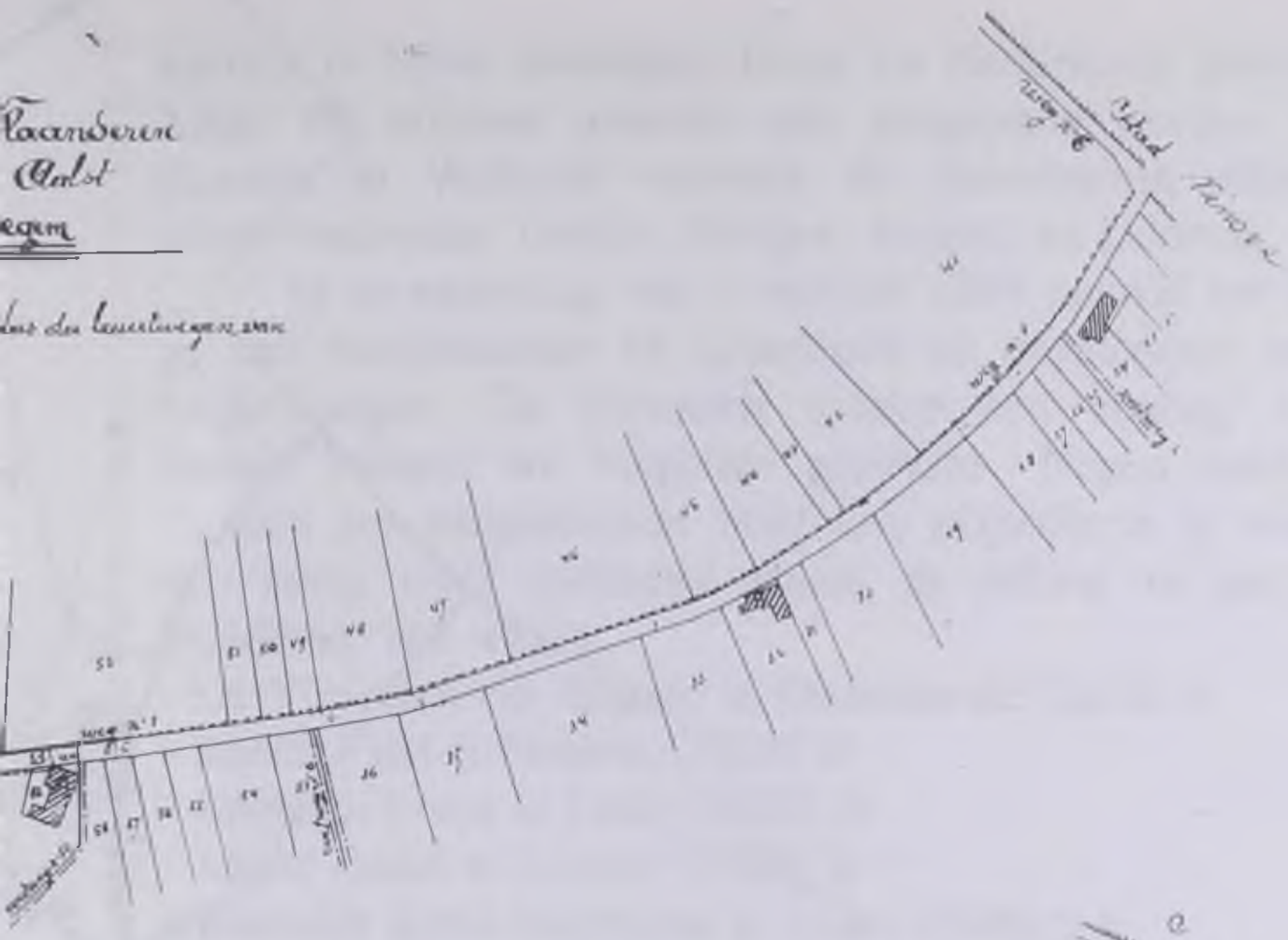
Gezien en goedgekeurd door
den gemeenteraad van Okegem
dato 1 Februari 1910
Okegem
De secretaris
A. Van Damme

De Burgemeester
J. Vandenberghe

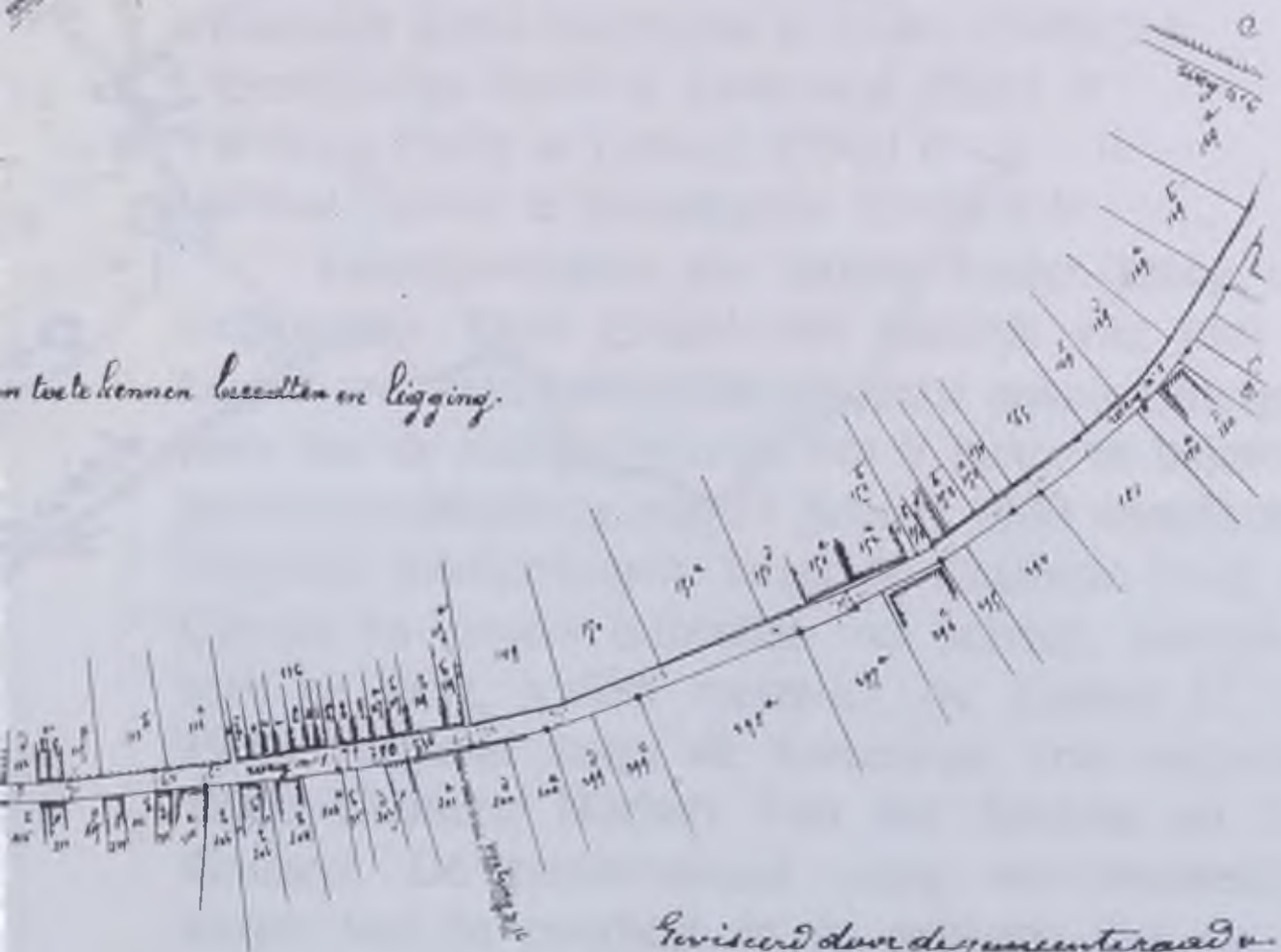
Opgemaakt in d
van grens scheiding der wegen

Vlaanderen
Aalst
egem

...lus der leuertwegen van



...n toete kennen breedten en ligging.



...komstiglijk als plan en proces verbaal

...mber 1909
...ndmeter
...ttho.

Geviseerd door de gemeenteraad v...
...bij zijne beraadslaging gevoeg...
Opregem 21 Oct...
Opbevel
De Secretaris
H. Van Dunem
De B...


Glattenburg
BENDER

werden in beide landstalen Frans en Nederlands gedrukt te Aalst. De affiches moesten ook aangeplakt worden in 17 plaatsen in Wallonië vanwaar de kasseistenen afkomstig waren waaronder Lessen, Bierges, Dinant, en Doornik.

In de namiddag van 3 oktober 1899 opende het College van burgemeester en schepenen de enveloppen met de inschrijvingen. De secretaris maakte een verslag[5] op en daaruit plukten we volgende gegevens. Negen aannemers dienden per aangetekende brief een prijsofferte in waarvan één nietig werd verklaard omdat de offerte te laat werd ingediend. Het waren:

- De Vleeschouwer Eduard te Oudenaarde: 26100 fr
- Sterck Vital te Ninove: 27284 fr
- Roelandt Frans te Lede: 25832 fr
- Jouret Emiel te Lessen: 27890 fr
- Roelandt Karel-hortensius te Lede: 25486,5 fr
- Verschraege Emiel te Ledeberg: 23211 fr
- Willocq Philip te Lessen: 23900 fr
- Brihet Camiel te Erondegem: 23103,8 fr

Laatstgenoemde als laagste bieder kreeg de werken toegewezen. Deze gingen niet dadelijk van start omdat de hogere overheid voorstelde om eerst enkele onteigeningen te doen om de nodige breedte van 6 meter te bekomen. In de gemeenteraadszitting van 31 januari 1900 stemde men in met volgende onteigeningen: langs de Kaaibaan (weg nr. 4) Jan Covens en zusters (afbreken van schuur, uitroeien fruitbomen en haag, vullen mestput), de Zusters H. Harten en Pieter Baeyens; langs de Kattestraat drie aangelanden: De Rijcke-Goubert, Norbert Van der Speeten en Straetmans-Goubert. De gemeenteraad vroeg een evenredige tussenkomst van de overheid in de aankoop van de onteigende

---

[5] Stadsarchief Ninove, gemeente Okegem nr. 473.

percelen. Pas op 13 juli 1900 keurde de Bestendige Deputatie de onteigeningen goed. De aanvaarding van de werken gebeurde op 25 augustus 1900. De Staat betaalde 11551,90 fr, de Provincie 3101 fr, voor de gemeente bleef nog slechts circa 10000 fr te betalen.

Slechts op 15 februari 1912 gebeurde de afpaling van de wegen 1 en 4 door gezworen landmeter Amedé De Moor van Ninove. Deze maakte een proces-verbaal op dat door de aangelanden werd ondertekend.

Iedere kandidaat-aannemer had aan zijn offerte een lijst van de minimumlonen toegevoegd. Wat betaalde de aannemer toen per uur (in frank) aan zijn werklui?

	werkman	halve gast
kasseier	0,40	0,25
metser	0,35	0,20
steenkapper	0,40	0,25
helper-steenkapper	0,25	0,20
voerman	0,30	0,15
aardewerker	0,25	0,15
stamper	0,25	0,20

VERBETERINGSWERKEN NA WERELDOORLOG II

Na de strenge winter van 1944-1945 stelde het gemeentebestuur heel wat schade vast aan de wegen te Okegem. Het druk verkeer van het gealliëerd leger had geen rekening gehouden met "dooibarelen"[6] en had de kasseiwegen bijna

[6] Wegen werden met kettingen afgesloten wanneer na strenge vorst de dooiperiode intrad. Dit gebeurde om te vermijden dat de kasseien werden losgereden op de harde ondergrond. In januari-februari 1945 was het plots beginnen dooien.

onberijdbaar gemaakt. Er moest dus snel gehandeld worden. Op de gemeenteraad van 30 juli 1945 besprak men de situatie. Volgens een eerste opmeting moest minstens 400 meter kasseien van 3 meter breed heraangelegd worden. Men raamde de kostprijs op ongeveer 35000 frank.

In oktober 1940 had het toenmalig Schepencollege van Okegem een contract gesloten met architect J. Van der Cruyssen, bestuurder van de wegeniswerken te Dendermonde, om een ontwerp voor verbetreingswerken aan de wegen op te maken. Het Schepencollege liet in het contract inschrijven dat geen vergoeding zou betaald worden indien de werken niet werden uitgevoerd. Deze architect werd na de oorlog terug aangezocht om een plan te tekenen voor herstellingswerken aan de buurtwegen nr. 1 (Kattestraat), 2 (Leopoldstraat), 7 (Bosstraat) en Astridbaan. Op 22 februari 1946 leverde de architect zijn plannen te Okegem af. Eén jaar later (19 februari 1947) besprak de gemeenteraad de plannen en werd er opnieuw gewezen op de slechte toestand van de wegen. Weer waren dringend "buitengewone verbeteringswerken en gezondmakingen (riolering)" nodig. Men besliste de hoogst mogelijke toelage aan de Staat aan te vragen. Het bestek voorzag immers rioleringswerken (1976 meter rioolbuizen-ontvangers en 49 schouwen) en een wegverharding in kasseien over een lengte van 2060,5 meter (oppervlakte 2093,98 m²) en 4229,60 meter boordstenen. De oude kasseien zou men hergebruiken maar er waren weer onteigeningen voorzien. De totale kostprijs raamde men op 3.660.376,8 frank. De plannen en het bestek verstuurde men op 8 april naar het Provinciebestuur ter goedkeuring. De brief met vraag om toelagen aan de Staat ging eveneens de deur uit.
De goedkeuring van de werken liet op zich wachten. De gevraagde toelage van de Staat werd ter beschikking van de gemeente gesteld. Volgens het "Bulletin van vragen en antwoorden" van 8 februari 1949 had het Ministerie van

Openbare Werken een toelage voorzien van 1.707.000 frank voor het aanleggen en vernieuwen van de Kattestraat, Leopoldstraat en Astridbaan. Deze werken konden en mochten hetzelfde jaar uitgevoerd worden. Om onverklaarbare reden profiteerde het toenmalig Schepencollege in 1949 niet van deze bijzondere staatstoelage[7]. begin februari 1950 verstuurde architect Van der Cruyssen een factuur van 92616 frank voor zijn ereloon. Deze factuur schudde het Schepencollege wakker want op 8 februari 1950 schreven ze een brief aan de Bestendige Deputatie met vraag om inlichtingen over de voortgang van het dossier (verstuurd op 8 april 1947) betreffende de verbeteringswerken aan de buurtwegen 1, 2 en 7. In de brief dringen ze aan op een spoedige afhandeling. De provincie Brabant was immers van plan een provinciebaan aan te leggen op het grondgebied van Pamel van de steenweg Ninove-Brussel naar de Denderbrug te Okegem. Zo zou een rechtstreekse verbinding ontstaan naar de steenweg Ninove-Aalst op het grondgebied van Okegem. Het verkeer zou te Okegem dus fors toenemen en de bestaande buurtwegen te Okegem waren daarop niet voorzien. De verbeteringswerken moesten dus dringend uitgevoerd worden. Een tweede brief vertrok vanuit Okegem naar de Minister van Openbare Werken opnieuw om aan te dringen op een spoedige behandeling van het dossier.

De gemeenteraadsverkiezingen van oktober 1952 brachten een ommekeer teweeg in de politieke verhoudingen. De CVP won de verkiezingen en erfde het dossier over de verbetering van het wegennet. Een eerste en grote stap die diende gezet worden was het bekomen van de herklassering van onze wegen tot buurtwegen van groot verkeer. Dit

---

[7] Manifest "Okegem ontwaakt - Strijdblad van de gemeenteraadsverkiezingen (1952) van de C.V.P."

gebeurde vooral om financiële redenen. De staatstoelagen voor het verbeteren van een weg van groot verkeer bedroegen 60 tot 65 % van de kostprijs. De nieuwe aanvraag voor staatstoelage voor de wegen 1 en 4 vertrok op 6 september 1956. Het bestuur van Okegem beriep zich op de wet van 10 april 1841 alinea 2: "*wanneer een buurtweg verschillende gemeenten zal aanbelangen kan de Koning, na advies van de gemeenteraden en van de Bestendige Deputatie te hebben ingewonnen hem tot buurtweg van groot verkeer verklaren en er een nummer aan geven dat hetzelfde zal zijn voor gans het tracé van de weg*". De burgemeester beklemtoonde in zijn brief verder dat de buurtwegen nummers 1 en 4 aan vermelde voorwaarden voldeden "omdat zij een rechtstreekse verbinding daarstellen tussen de gemeenten Pamel en Liedekerke langs Okegem naar de stad Ninove". Beide toegangswegen komende van Pamel en Liedekerke zijn op dat ogenblik reeds wegen van 12 meter breedte waarvan 6 tot 7 meter rijvak in beton met 1,5 meter brede fietspaden in betondallen. Ninove is voornemens de Okegembaan ook op 12 meter te brengen en heeft reeds een aanvraag ingediend om deze weg tot "weg van groot verkeer" te laten verklaren. De burgemeester wees erop dat de gemeente reeds in 1947 een aanvraag deed om buurtweg nr. 1 te verbeteren door rioleringswerken en wegverharding van 6 meter breedte waar het kan en breder waar er geen gebouwen staan. Buurtwegen nr. 1 (Plaats en Kattestraat) en nr. 4 (Van de Perrekaai) werden bij Koninklijk Besluit van 16 september 1957 tot weg van groot verkeer verklaard en ingeschreven op de lijst der geclasseerde wegen onder het nummer 566. De Okegembaan (nr. 5 op de Atlas der Buurtwegen van Ninove) werd tegelijkertijd ook weg van groot verkeer verklaard.

Op 19 november 1957 schreef het Schepencollege van Okegem een brief aan de gouverneur om de aandacht te trekken op het feit dat het stadsbestuur van Ninove de her-

stelling van de Okegembaan in aanbesteding ging geven. Na de uitvoering van dit werk zal er te Okegem over een afstand van ongeveer 1100 meter een weg overblijven die onmogelijk in zijn toestand het drukke verkeer zal kunnen dragen.

In hun manifest van de verkiezingen van 1958 beloofde de CVP dat het wegdek van de Kattestraat binnenkort zou vernieuwd worden evenals het wegdek van de Leopoldstraat en Stationsplein.

Vermeldenswaard is de brief die Georges Couck, voorzitter van de Liberale partij van Okegem, op 31 mei 1961 schreef aan de voorzitters van de CVP en KVP (Katholieke Volkspartij) van Okegem. Hierin wijst hij beide heren op hun plichten. Wij citeren:" *Het wegverkeer neemt in onze gemeente voortdurend toe. De verbetering van het wegennet is daarom een absolute noodzakelijkheid geworden. Lever een dringende inspanning om de wegen in onze gemeente geschikt te maken en te verbeteren. Span U in, onafgezien van de politieke verhouding om mee te werken aan een taak die van kapitaal belang is voor de toekomst van ons allen".*

Op 24 oktober 1962 gaf het Schepencollege aan het studiebureel Van der Cruyssen N.V. te Buggenhout de opdracht een plan en bestek op te maken voor heraanleg van de buurtwegen 1 en 4 en Broekstraat (nr. 5) en om verder een onteigeningsplan en een rooiplan te tekenen. Het bestek voorzag voor de Kattestraat een wegverharding in betonstenen van 13 cm op een breedte van 6 meter opgesloten tussen betongoten van 30 cm en opstaande betonsponden. Voor de Van de Perrekaai was een betonverharding voorzien. De riolering wordt helemaal vernieuwd, evenals de duiker onder de spoorweg en de betonnen trap aan de Denderbrug. De oude kerkhofmuur moest worden afgebroken en opnieuw opgebouwd. De Broekstraat krijgt volgens het bestek een laag asfalt tussen betonkantstroken van 30 cm. De geraamde

kosten bedroegen 4.688.304 frank zonder bijkomende kosten als vergoeding van de ontwerper, kunstwerken, onteigeningen, toezicht en aanbestedingskosten. In totaal rekende men op een bedrag van 5.298.306 frank voor alle kosten. Het bestek werd goedgekeurd door de gemeenteraad op 2 mei 1963, de subsidies van de Staat zouden 65 % bedragen.

Op 6 augustus 1964 gebeurde de aanbesteding. Vier aannemers hadden een prijsofferte ingediend namelijk:
- Gebroeders Brondeel van Lede
- PVBA Ondernemingen De Vuyst te Lede
- De Vuyst Emiel te Lede
- Raes Maurits Omer te Erembodegem.

De gebroers Brondeel hadden de laagste aanbieding (4.789.468 fr) en de opdracht toegewezen. In het voorjaar 1965 startten de werken en begin 1966 waren ze voltooid.

Voor de bewoners en aangelanden van de Kattestraat volgde nog een onaangename verrassing. De gemeenteraad stemde op 23 december 1965 een verhaalbelasting op de straatbeddingen en riolering met een afbetalingsplan van 20 jaar. Op 13 januari 1965 verscheen het eerste nummer van de Krant van de Partij (KVP) waarin heftig geprotesteerd werd tegen dit besluit. De Klaroen (krantje van de CVP) gaf in het eerste nummer van 1965 daarop een repliek.

AANPASSINGSWERKEN NA 1980

In de jaren zeventig werden de bewoners van de nieuw aangelegde wegen geconfronteerd met een ernstig probleem: grote en zwaar beladen vrachtwagens raasden door de straten en werden een gevaar voor voetgangers en fietsers. De bewoners van deze straten keken uit naar hulp bij de overheid, maar die kwam niet direct.

In 1977 werd een actiegroep opgericht, met als hoofdrolspeler Dirk Van de Perre, de "Werkgroep leefmilieu

Groot-Ninove". Te Okegem was deze groep zeer actief. In april 1978 maakte de werkgroep een actieplan op voor Okegem en in september 1978 stichtte de werkgroep het comité "stop de verkeershinder te Okegem en op de Okegembaan te Ninove". Stephan Mertens en Paul De Clercq namen de verantwoordelijkheid van dit comité op zich. Er kwam een petitielijst met meer dan 300 handtekeningen tot stand, een protestaffiche verscheen aan alle vensters van de Kattestraat en er werden grote borden geplaatst waarop het verzoek stond: VERKEER, MATIG UW SNELHEID. Op 17 november volgde een voorlichtingsvergadering met 130 aanwezigen. Nadien werd een schadedossier opgesteld waarvoor de nodige formulieren waren verspreid. Een zestigtal ondertekende klachten werden ingeleverd en dit dossier vormde de basis voor de acties.

Het comité vroeg een omleidingsweg Liedekerke-Ninove via het industriepark van Ninove ter ontlasting van de Okegemse wegen met een nieuwe brug over de Dender of een andere aansluiting op de bestaande brug. Voor de coordinatie van alle acties werd een bijzonder comité voorzien, het Comité Okegem, waarvoor Stephan Mertens als verantwoordelijke optrad.

Op 6 mei 1979 trad dit Comité voor het eerst naar buiten met een protestwandeling waaraan ongeveer 150 personen deelnamen. Nadien werd een persnota opgesteld die aan alle journalisten van de streek werd overhandigd. Deze nota vond echter weinig weerklank in de pers.

Het Comité deed ook een geluidscontrole: een voorbijrijdende vrachtwagen bracht bij het oversteken van de spoorweg 125 decibels voort. Op 11 mei 1979 kwamen er 24 zware vrachtwagens door de Kattestraat tussen 4 en 5 uur in de morgen, allen geladen met grondstoffen voor de firma Denderbeton.

De burgemeester beloofde een verbod op zwaar nachtelijk verkeer voor te leggen aan de gemeenteraad evenals het invoeren van een snelheidsbeperking tot 40 km uit te breiden tot de Leopoldstraat. Deze maatregelen werden goedgekeurd op de gemeenteraad van 17 mei 1979[8].

In het dagblad Het Volk van 11 oktober 1979 maakte het artikel "Okegem maakt een vuist naar betonbedrijf" ophef. Het was een keihard en correct artikel dat de acties van het Comité samenvatte.

- Ninove is genoodzaakt miljoenen uit te geven voor het herstel van de wegen te Okegem. Ook Roosdaal lijdt schade.
- Het Comité maakte een dossier op van schade aan woningen. Vele bewoners lijden aan slapeloosheid en zenuwoverspanning.
- Een verbod van zwaar vervoer door Okegem werd door Verkeerswezen afgewezen. Een nieuw voorstel van de Ninoofse gemeenteraad om tussen 10 uur 's avonds en 6 uur 's morgens zwaar vervoer te verbieden is door Brussel nog niet goedgekeurd.

Het geviseerde bedrijf Denderbeton werd in januari 1967 gesticht door een vijftal personen en koos Liedekerke als vestigingsplaats om zijn centrale ligging in de driehoek Aalst-Brussel-Ninove en gelegen aan de Dender, wat de aanvoer van grondstoffen per schip mogelijk maakte. Begonnen met twee betonmixers en 3 personeelsleden werd in april 1967 het eerste stortklare beton geleverd. Eind 1967 bereikte men reeds een capaciteit van 250 m^3 per dag. Dit bedrijf, dat geprangd ligt tussen drie woonkernen, is ingeplant midden een natuurgebied.

---

[8] *Mededelingenblad van Werkgroep Leefmilieu Groot-Ninove*, jaargangen 1979-1987.

Denderbeton bracht niet alleen verkeershinder maar ook geluidshinder mee. De inwoners van Eversem, een wijk op amper 100 meter in vogelvlucht van dit bedrijf, hoorden bij dag en nacht een hels lawaai van af- en aanrijdende vrachtwagens, bulldozers, transportbanden. Reeds in 1974 kwam hiertegen protest, evenwel zonder gehoor te vinden. De bewoners van Eversem vroegen een geluidskerende muur. Eind 1979 trad de BOB in actie tegen Denderbeton naar aanleiding van het klachtendossier opgesteld door het Comité. Toen Denderbeton aan "bijbouwen" was werden er bezwaarschriften ingediend bij de gouverneur en de minister.

Begin de jaren tachtig werd gestart met de aanleg van de nieuwe rijksweg Ninove-Aalst die het nr. 731 meekreeg. Na de voltooiing van in 1984 kwam er nog meer verkeer door Okegem. De Kattestraat werd de drukst bereden en minst daartoe aangepaste weg in Groot-Ninove. Eind 1984 werd ter gelegenheid van de elektrificatie van de spoorlijn ook de spoorwegovergang naar de Leopoldstraat definitief gesloten. Er moest dringend iets gebeuren.

Eind 1987 was het vuur dat het Comité bezielde op een lager pitje gaan branden, vooral door de vele ontgoochelingen die de actievoerders hadden meegemaakt. De KWB (Kristelijke werklieden bond) van Okegem nam de fakkel over en organiseerde in oktober 1987 een informatieavond over de verkeersveiligheid in Okegem. Als deskundigen waren adjunct-politiecommissaris Marchand en rijkswachter De Bisschop uitgenodigd om de behoorlijk gevulde kloosterzaal te woord te staan. Ook schepen L. Durant was van de partij als vertegenwoordiger van het stadsbestuur.

We moeten nog wachten tot eind 1992 vooraleer het stadsbestuur besluit maatregelen te nemen. Op de gemeenteraad van 19 november 1992 werd beslist een "verkeersveilige infrastructuur" aan te brengen in de Kattestraat om het autoverkeer langzamer te doen rijden. De stad stelde een

ontwerper aan. De plannen opgemaakt door studiebureau Van de Sype te Haaltert werden reeds op 6 mei 1993 goedgekeurd door de gemeenteraad. De kosten werden geraamd op 3,2 miljoen frank.

Midden 1993 werd de Kattestraat voor het groot verkeer afgesloten en konden de werken aanvangen. Voor het aanleggen van verkeersdrempels moest rekening gehouden worden met de lijnbussen die door de Kattestraat rijden. Drie verkeersdrempels werden aangelegd. Vanuit de richting Ninove kwam er een poorteffect aan de Riefstraat. De inloopstrook werd versmald tot twee keer 2,5 meter breedte gescheiden door lichtkegels. Honderd vijftig meter verder de straat in kwam er een tweede verkeersplateau afgezet met houten palen. Errond was een voetpad aangelegd in grijze betonstenen. ter hoogte van de Brabandersweg was er dan een derde hindernis aangelegd in gekleurde dolomiet ook afgezoomd met paaltjes. Het wegdek werd versmald door paaltjes in te planten zodat de voetgangers zich veiliger konden bewegen[9].

Deze werken misten echter hun doel, de veiligheid van de zwakke weggebruiker was helemaal niet verzekerd omdat bijvoorbeeld de voetgangers door geparkeerde wagens nog steeds verplicht werden de rijweg te gebruiken. Het Schepencollege zocht naar oplossingen en betrok de inwoners van de Kattestraat bij die zoektocht. Eind maart 1998 belegde het stadsbestuur een hoorzitting waar de nieuwe plannen besproken werden. Tijdens de hoorzitting opteerde de meerderheid voor het behoud van dubbel richtingsverkeer. Het plan werd verfijnd en aangepast. De herinrichting van de Kattestraat werd uitgevoerd door de aannemers Pevenage en

---

[9] W.D.N. *Kattestraat Okegem wordt veiliger*, in: *Het Nieuwsblad*, 19.03.1993.

Zonen te Zottegem die de werken eind september 1999 beëindigden.

* * *

Het bestuur wenst alle leden van harte een voorspoedig jaar 2000. We wensen allen een jaar zonder grote problemen op professioneel en familiaal vlak, en een jaar waarin we allen van een uitstekende gezondheid mogen genieten. Gezondheid blijkt immers de belangrijkste bekommernis van de Vlamingen.

INHOUD

Bijdrage tot de bestratingsgeschiedenis van Okegem 1
J. Van der Speeten