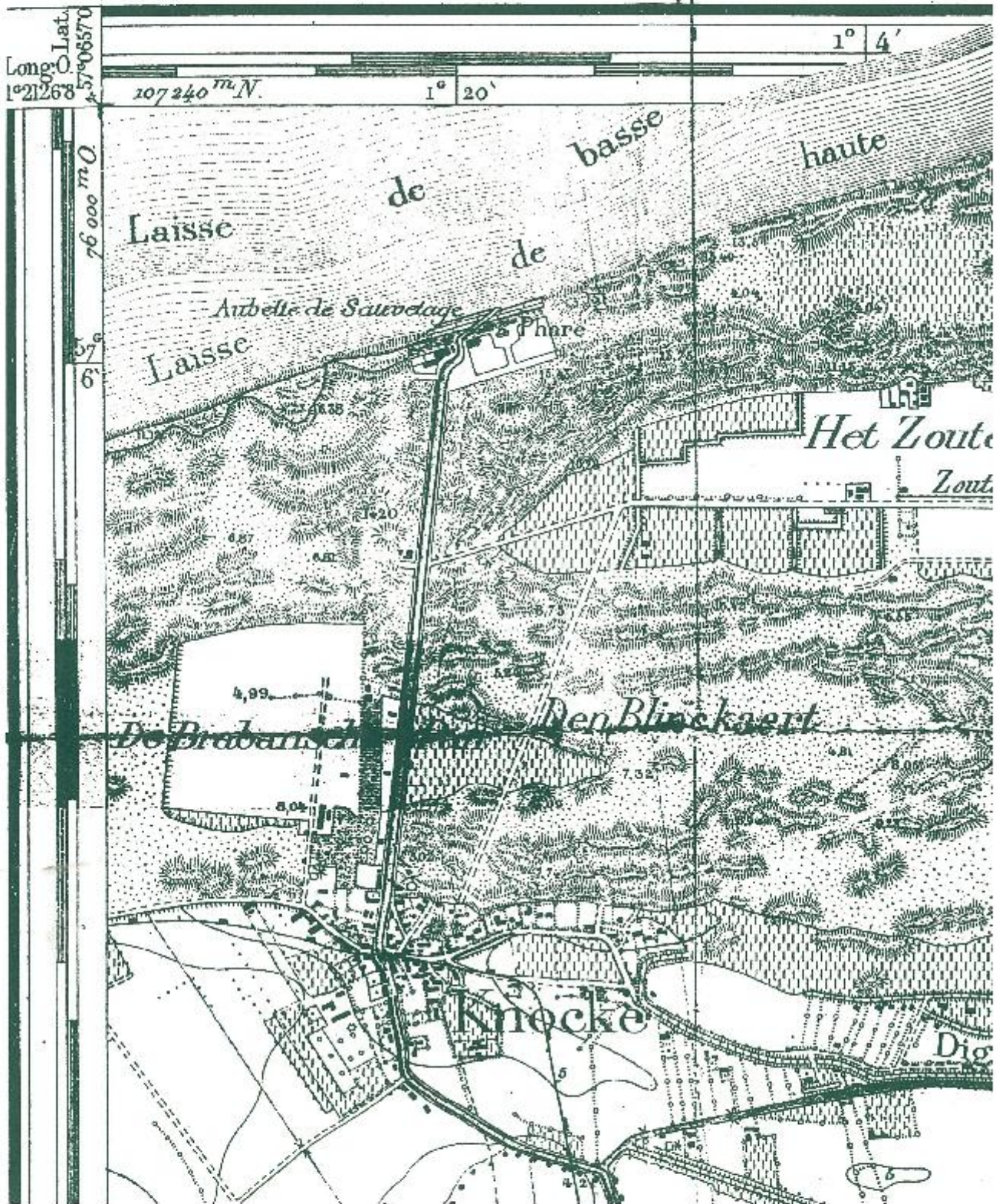


Van Zeeweg tot Lippenslaan

D. Lannoy



Fragment van een topografische kaart. Militaire kaart uit 1894 gedrukt en gekleurd in 1895. (Lévés et nivellements en 1862. Révision sur le terrain 1884.)

Schaal 1/20.000

«Bij het binnenkomen van Knokke staat de eerste windmolen als een echte schildwacht. Er zijn tal van lommerrijke wegen, het landelijke kerkje met zijn mooi torentje omringd door het kerkhof met zijn hoge bomen, een ideaal beeld van eeuwige rust... Een pleintje, de herberg op de hoek, vier wegen die er samenlopen; de onze loopt dwars door het dorp en loopt naar de Hazegraspolder, rechts de weg naar Westcapelle, links de weg naar de vuurtoren, die iets rechtsafzwenkt door de duinen naar zee...»

Toen Edgard Auguin in 1899 deze lijnen in het Frans neerpente voor zijn gids, had Knokke reeds zijn aanloop genomen als badplaats in de uithoek van de Belgische Oostkust.

Het landelijke Knokke, verblijfplaats van enkele artiesten was zich stilaan aan het ontwikkelen door de initiatieven van het Consortium Verwee-Van Bunnan-Dumortier. In de lokale archieven is voor het eerst sprake van de «Lippenslaan» in augustus 1859. In de notulen van de gemeenteraad lezen we : *«Opening van eenen beurtweg van het Dorp naer het zeestrand»*. De minister van Oorlog vroeg per brief dat er een *«beurtweg van 3 meters breedte zoude geopend worden in de duinen dezer gemeente, op de plaets langst welke de staken van den telegraef hebben gestaen»*.

In 1846 had men in de duinen bij het strand een stenen gebouwtje opgetrokken, het deed dienst als telegraafkantoor en was tevens een wachtpost voor het Belgisch leger met het doel de scheepvaart te controleren op de Noordzee en Scheldemonding. De telegraaflijn was verbonden via Brugge met Brussel en werd in gebruik genomen in 1851. In de nabijheid van dit gebouwtje kwam er een houten barak die de reddingsboot herbergde en die ook dienst deed als schuilhok voor de Douane-ambtenaren. Vanaf het telegraafstation tot in Knokke-Dorp werd door de Staat grond gekocht aan de Zoutepolder.

Het volgende voorstel van het Ministerie werd door de gemeenteraad gunstig onthaald ; de grond zou door de Staat kosteloos worden afgestaan mits Knokke de kosten zou dragen voor de steenweg. In de raad zetelden toen Burgemeester Philip Tavernier, schepenen Lodewijk Driessens en Bernard Galle, raadsleden Sebastiaan Nachtegaels, Frans Mengé, Emmanuel Beyne en Jan Boone ; Juliaan La Gravière was secretaris.

In een verslag daterend uit 1863 halen we volgende gegevens :

«Overwegende dat onze Gemeente van alle vereenigingswegen met het zeestrand beroofd is, dat echter, door den dagelijkschen toegang naer de zee, een diergelijke weg door de duinen, voor onze ingezetenen onontbeerlijk is, en het bijgevolg, voor ons eene pligt is te zorgen opdat eerlang het ontwerp doorga...»

De eigenaars van de Zoute-Schorre-Polder hadden geen bezwaar dat er een weg aangelegd zou worden. Ze stelden zelfs voor *«den grond der duinen af te staen ter breedte van zeven meters welke omstandigheden aen de Gemeente toelaten den erlangden weg, op eene breedte van 10 meters te openen.»* Meteen een vooruitziende blik op de toekomst.

Het bestek werd in eerste instantie opgemaakt en voorgelegd aan de gemeenteraad. *«Hoe bekrompen hare geldmiddels ook zijn»*, er werd verder gewerkt aan het plan. Men was zinnens een tussenkomst te vragen aan Staat en Provincie met als argument, dat regelmatig voorwerpen aanspoelden en dat bij schipbreuken het moeilijk bleek de bewuste goederen te vervoeren. Anderzijds was de bereikbaarheid van de reddingsdienst alles behalve optimaal. Voor het eerst ontdekten we de vermelding dat vreemdelingen jaarlijks onze strek en het zeestrand bezochten. Dit waren de vreemdelingen die reeds te Heist verbleven en zich oostwaarts begaven door de duinen in de richting van Knokke. De raming der werken in 1866 bedroeg 23.000 fr. waarvan de gemeente voor een derde zou tussenkomen, zijnde 7.666,67 fr.



De Zeeweg te Knokke.

Schilderij van Willy Schlobach (1864-1951).

De Knokse duinen in al hun pracht met de nog smalle kasseiweg in 1883.

Aan de horizon zien we Knokke-Dorp ; links de molen van Van Damme en rechts het kerktorentje omringd door de huizen van de Kerksstraat en omgeving.

Het gemeentebestuur richtte een vraag aan de Overheid om subsidiëring want in diezelfde periode waren nog diverse wegeniswerken gepland, onder meer de weg van het gehucht Het Kalf naar de herberg «De Vrede» (Graaf Jansdijk), de steenweg van Knokke-Dorp naar Westkapelle (Smedenstraat-Kragendijk) en de weg van Schapenbrugge naar het Hazegras.

Voor de diverse werken werd een gezamenlijke lening aangegaan van 30.000 fr. In januari 1868 werd de beslissing genomen gedurende 20 jaar, 20 opcentiemen te heffen op de grond- en de personenbelasting.

In maart van ditzelfde jaar was het lastenboek klaar voor de aanbesteding van de STEENWEG NAAR HET ZEESTRAND.

Op 28 april 1868 waren er drie aanbestedingen bij de aanbesteding, doch geen van de drie was in regel. Eén der aannemers was Jan Deckers uit Westkapelle. De raad vroeg de werken toe te vertrouwen aan een aannemer die een lagere prijs zou instellen.

In het najaar van 1869 greep de heraanbesteding plaats. De twee inschrijvers waren Pieter Anseeuw voor 32.700 fr. en Constant Vermeersch voor 32.850 fr., beiden merkkelijk boven de raming van 21.900 fr.

De burgemeester had aannemer Ketels uit Brugge gecontacteerd die voor 28.000 fr. de wegeniswerken wilde uitvoeren. Hij was van plan de kasseien met schepen aan te voeren tot bij het strand. Zo zou de *Weg van Westkapelle* niet belast worden met deze zware vrachten.



Zicht van de smalle Lippenslaan vóór de afbraak van de pastorie, uiterst links in beeld.

Het lastenboek werd aangepast en met goedkeuring van de Overheid werden in maart 1869 de werken aangevat die in september zouden voltooid worden. De toezichter was Victor Behacgel uit Brugge.

Vrij vlug bleken er moeilijkheden te rijzen tussen gemeente en aannemer. In 1871 tekende Ketels protest aan en dagvaardigde het gemeentebestuur voor de som van 24.295 fr.

De werken bleken niet uitgevoerd volgens «de regels der kunst». De gemeente richtte zich tot de Bestendig Algevaardigde om zich in rechte te verdedigen tegen de onwettelijke en onredelijke eisen van aannemer Ketels. Op 25 september 1873 werd er contact genomen met het Provinciaal Gouvernement en er bleek nog slechts 14.000 fr. verschuldigd. Bijkomend vroeg Ketels 4.795 fr., die hij zou verminderen tot 3.304 fr. mits de overname van 16.000 kasseien afkomstig uit Boulogne en 41.000 stuks uit Maffles. Er waren nog herstellingen uit te voeren ten belope van 750 fr. en nog interesten te betalen. Hoe dan ook, de raad bleef bij haar beslissing enkel de 14.000 fr. uit te betalen !

Ondertussen was er in 1871-72 een vuurtoren gebouwd aan het strand ten behoeve van de scheepvaart op de Noordzee. Dit bouwwerk werd ingeplant 100 meter ten oosten van de *Zeeveg* en 40 meter ten noordoosten van het telegraafkantoor. Andries Verheye zou in 1877 het gebouw aankopen en omvormen tot het eerste strandpaviljoen.

In 1872 was Sebastiaan Nachtegaale (1829-1895) burgemeester geworden. Verder zetelden in de raad, schepenen Pieter Jaxsens en Pieter Galle. Philippe Tavernier en Leopold Vlamincq waren raadsleden.

In juli 1879 vroeg de raad om twee verzoekschriften te richten aan de Staat, één voor de overname van de *Steenweg naar het Hazegras* met verlenging door de Willem-Loopoldpolder en een tweede voor de *Steenweg leidende van het Dorp van Knocke door de duinen naar het zeestrand*. De eigenaars van de Zouteschorre waren nog steeds bereid de weg in zijn totale lengte en 9 meter breedte, met vertakking naar de vuurtoren, kosteloos af te staan.

Eén van de belangrijkste omwentelingen in de uitbouw van het landelijke Knokke tot badplaats was heel zeker het initiatief van het driemanschap Verwee-Van Bunnan-Dumortier.

In oktober 1887 verkocht de Hazegraspolder een gebied van 34 ha 5 a 58 ca aan 1.000 fr. de hectare aan dit consortium. De gronden paalden aan de eigendom Serweytens en strekten zich uit ten westen van de Zeeweg van 't dorp tot aan de zee, alsook het gebied oostwaarts van de *Zeeweg* tussen de zee en de *Zoutestraat* (Zoutelaan) tot de huidige Nieuwpoortstraat-Duindistelstraat.

De reden dat eerst de westzijde van de *Zeeweg* bebouwd werd, was niet enkel om een schaduwrijk terras te hebben, maar was hoofdzakelijk omdat de gronden oostwaarts nog niet verkaveld werden op enkele uitzonderingen na. Pas bij de oprichting van de *Compagnie Immobilière le Zoute* in 1908 werd het voorbeeld van het consortium gevolgd.

Buiten enkele woningen in het dorp, stonden er geen stenen gebouwen. Halfweg de *Zeeweg* werd het verkoopbureau van het Consortium gebouwd (noordoosthoek Lippenslaan-Zoutelaan). Als voorbeeld voor de verkaveling bouwde Louis Van Bunnan in 1888 de eerste villa, in 1889 gevolgd door Verwee met zijn «Fleur des Dunes».

In de periode 1890-1891 werden enkele bouwpercelen aangekocht. Het eerste hotel, *Hôtel des Familles*, kwam er in 1891 op de hoek van de Lippenslaan met de latere Bayauxlaan. Het was eigendom van Achiel Croquson-Vandenabeele uit Kortrijk en werd uitgebaat door de familie Deckers. De villa's waren overwegend rijwoningen met kelderverdieping, bel-etages met overdekt terras en typische belle-epoquegevels.

Tussen 1892 en 1907 werden meer dan 200 woningen opgetrokken langs de *Steenweg naar Zee*.

Het *Station Balnéaire de Knocke-sur-mer* voerde heel wat briefwisseling met het bevoegd ministerie tot het bekomen van een zeedijk. Een zeedijk en golfbrekers waren een noodzaak om de toen reeds vastgestelde ontzanding tegen te gaan.

In het najaar van 1889 werd een eerste gedeelte van de zeedijk aangelegd. Het was een stuk van 200 m lang ter hoogte van het in aanbouw zijnde *Grand Hôtel de Knocke* van Louis Van Bunnan. De dijk zou stelselmatig worden verlengd in de loop der jaren mits tussenkomst van het Consortium.

In 1890 kwam een bericht van de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen met de vraag de bestaande tramlijn van Knokke door te trekken vanaf het dorp tot aan de zeedijk. Er waren echter tal van opmerkingen, enerzijds van de Zoutepolder, anderszijds van enkele ingezetenen. Het toenmalig bestuur was voorlopig geen voorstander uit oogpunt van de veiligheid.

De vraag werd nogmaals herhaald in maart 1891 doch er was geen overeenkomst betreffende de kapitaalsinvesteringen.

Ondertussen werd in 1892 voor het eerst gesproken over de «lijnstelling» of het bepalen van een rooilijn voor de straten in Knokke. In het gedeelte van de *Steenweg naar Zee* had men reeds af te rekenen met dergelijke problemen. Het baanvak kon onmogelijk worden uitgewerkt zonder afbraak of onteigening van enkele gebouwen.



Het kruispunt van de Zeeweg met de latere Bayauxlaan in 1900.
 Rechts Hôtel des Familles opgetrokken in 1891.
 Links de villa's van Lambert Bayaux uit 1895.
 Op de achtergrond in de duinen de villa van mevrouw Humbeck uit Etterbeek, gebouwd in 1895
 (huidig kantoor Morbee & Ballegeer).

Het eerste probleem was de pastorie die slechts een smalle doorgang vrijliet tot aan het *Hôtel de Bruges*. Het howuste gebouw belemmerde in hoofdzaak het beginpunt van de Zeekalsijde. Het algemeen belang had voorrang op de klachten van de kerkfabriek ! De heer Van Mol, Arrondissementsingenieur, werd aangesteld voor de opmaak van de lijnstelling. In dezelfde zitting kwam de openbare verlichting ter sprake. Er zouden 6 lantaarns geplaatst worden tussen het dorp en de zeedijk. De kosten werden gedekt door de gelden afkomstig van de belasting op de nieuwe gebouwen, toen blijkbaar geen probleem.

In de zitting van de gemeenteraad van 12 juni 1894 besliste men, op voorstel van schepen Parmentier, de Staatsweg of Steenweg naar Zee voortaan AVENUE-LIPPENS-LAAN te noemen uit erkentelijkheid tegenover de familie Lippens. De Zoutepolder, in handen van de familie Lippens, was van plan een perceel grond af te staan van 1 ha 40 ca groot, palende aan de Zeekalsijde, om te benutten als openbare markt. De akte werd verleden te Brugge op 13 november 1897.

Een commissie bestaande uit Burgemeester Nachtegalee, schepen Parmentier en raadslid Verheye, diende te onderhandelen met de Zoutepolder over het voorontwerp van de lijnstelling.

De Staat bleef inmiddels aandringen bij het gemeentebestuur om een boulevard van 25 meter breedte te verwezenlijken «van voorbij het Hôtel du Lion Belge bewoond door de heer Louis Tavernier tot aan de zee zou de boulevard bestaan uit :

- A. Twee voetpaden van twee meters breed.
- B. Eene weg van twee meters breed voor de ruiters.
- C. Eene weg van 1 m 50 breed voor de wielpaarden.
- D. De bestaande kalsijde op vier meters breedte.
- E. Een plate forme van 9 m 50 die later zou kunnen dienen voor tram met twee rijen boomen.
- F. Een nieuwe kalsijde van 4 meters breedte langs den westkant van den weg.

De raad vond dit ontwerp «overheerlijk» doch was geenszins akkoord voor wat het gedeelte betrof vanaf het huis van Tavernier tot aan de Dorpsplaats. De voorstellen van Ingenieur Vanderschueren, om het eerste gedeelte van de Lippenslaan op 13 meter te brengen, waren niet haalbaar. Zodoende werd volgend voorstel geformuleerd :

Langs de rechterkant :

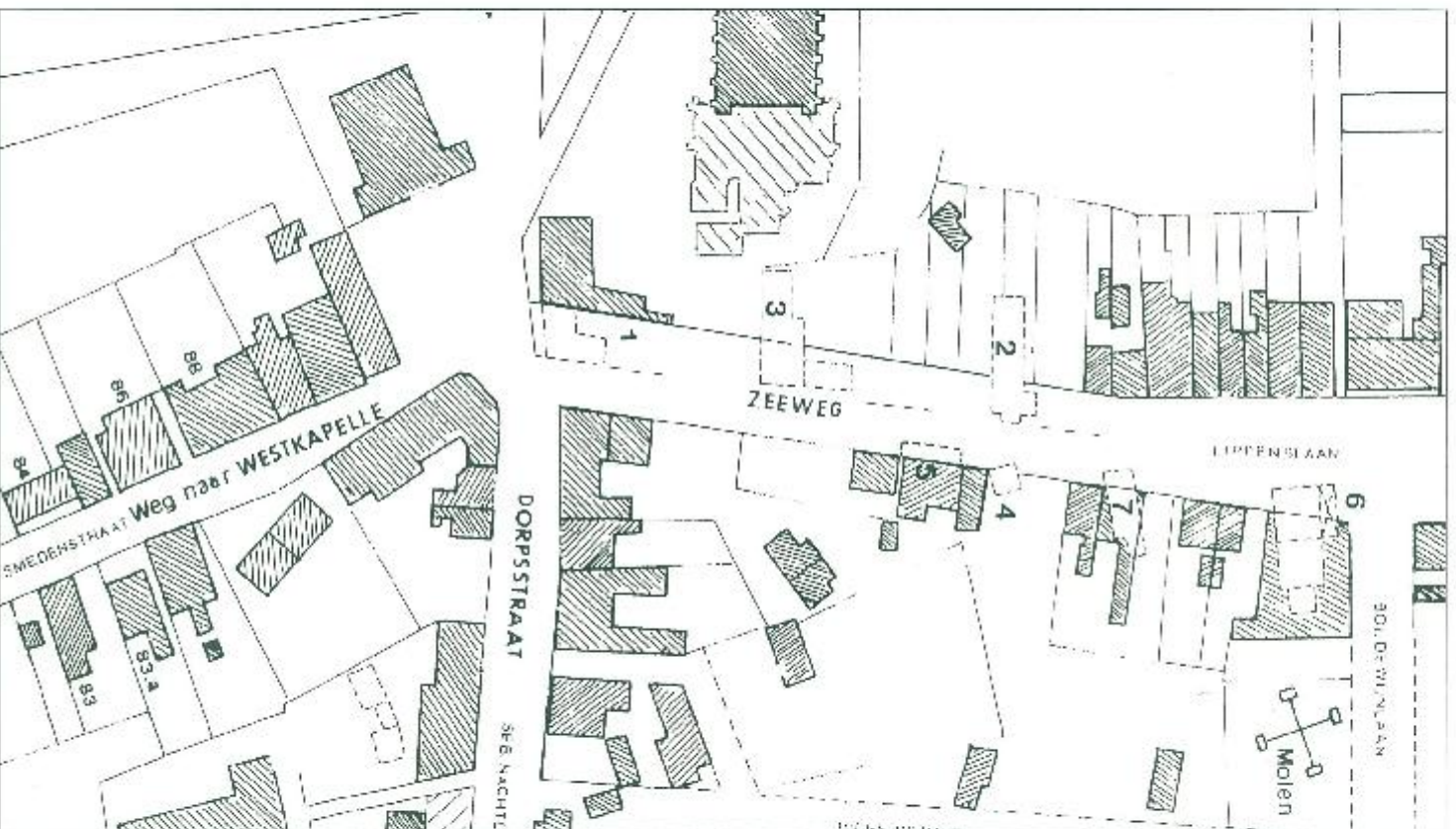
- A. De lijnstelling bestaande tusschen het Hôtel de Bruges en de Noordkant van de woonst der weduwe Gysel, moet behouden worden.
- B. Deze lijnstelling zal vervolgd worden tot rechtover het nieuw gebouw van Mr Philip Tavernier (zuidkant) en het uiteinde zal 17 m 50 verwijderd zijn van dit huis.
- C. Van dit punt recht naar den zuidkant van het hotel van Louis Tavernier dat kan behouden worden.

Voor wat de onteigening van het kerkhof betrof, zou een deskundige worden aangesteld om de eigendom te schatten. De kerkfabriek zou voor niet minder dan 30 fr. per m² verkopen, wat voor 281 m², 8.440 fr. zou bedragen zonder de waarde van het gebouw. Vanwege de Zoutepolder moest 920 m² onteigend worden. Er werd nogmaals op gewezen dat zonder staatstussenkomst het ontwerp van lijnstelling onuitvoerbaar was. Begin 1895 werd gemeld dat de burgemeester, schepenen Van Hecke en de secretaris gesprekken hadden gevoerd met Ingenieur Desomer betreffende het verbreden van de Steenweg naar zee. De tussenkomst van het gemeentebestuur zou zich beperken tot hetgeen hierboven geformuleerd.

Op voorstel van schepenen Van Hecke werd onder meer 20.000 fr. voorzien op de begroting 1897 voor het verbreden van de kalsijde naar zee.

In 1898 komt de tram opnieuw ter sprake. Raadslid Fincent was met Ingenieur Bonnevie ter plaatse geweest om de zaak te bestuderen. Schepenen Van Hecke dacht eraan zelf voor de exploitatie te zorgen, om de uurregeling in de hand te houden.

Ondertussen kwam de aanvraag om een paardentram in te leggen vanaf het gasthof *De Zwaan* tot aan zee.



Reconstruatiekaart van een gedeelte van de Lippenslaan in het dorp. De gebouwen in stippe lijn moesten gesloopt of verhouwd worden voor de lijnstelling. Volgende huizen en panden verbleven:

Aan westkant (1) een gedeelte van de Pastorie triel tuin.

(2) de hofstede van Joseph Baes.

(3) de woning van Francus Baes en

een leegstaand pand van Melanie D'yepondt (gesloopt in 1898).

Aan oostkant (4) een winkelpand van wed. Gyse Van Lee.

(5) de woning of gevel van weduwe Ch. Torrey-Verbanck.

(6) *Hôtel de Bruxelles* van Tavernier (nieuw hotel *Lion d'Or* in 1912).

(7) Winkel van Remard d'huut-l'haes (gesloopt in 1898).



De Lippenslaan na de afbraak van de oude pastorie.
Koetsen staan klaar om de klanten naar hun verblijf te voeren.



1910 - De Lippenslaan ter hoogte van de markt.
Naast de paardentram maakte ook de automobiel zijn intrede. Rechts het Hotel Meysman-Schepens uit 1901 (Café du Nord), de fietsenhandel van Cyriel Gysels uit 1900 (Café du Midi, nu 't Hapertje) Links de monumentale villa Diana uit 1889 en de eerste gebouwen van de Zeeweg



1908 - Opname van de paardentram «rijtuig 3» ter hoogte van de Place Publique (Van Bunneplein).
 We zien het hoektorentje van de Belle Epoque villa van Louis Van Bunnen uit 1895 (latere Cambridge).

De toeristen die met de tram Knokke bezochten, konden met paard en koets vervoerd worden tot aan de dijk. Er werd geklaagd over de prijs van 0.20 fr. voor één enkele rit. De vakantiegangers vonden 0.15 fr. reeds meer dan voldoende.

Hotel La Couronne uit 1897, eigendom van de familie Knockaert, werd uitgebaat door Louis Herreboudt-Clacys (uitgever Brugsch Handelsblad). Hij bleek geïnteresseerd in de uitbating van de paardentram. Na heel wat onderhandelen met het bestuur werd tenslotte een akkoord bereikt en in 1902 werd de *N.V. Paardentram van Knokke-aan-zee* gesticht. De duur van de vennootschap was er één van 50 jaar. Het kapitaal was bepaald op 60.000 fr. verdeeld over 100 aandelen van 500 fr. en 20 aktien van 500 fr., volledig ontlast. Op 17 juli 1903 liet Herreboudt weten dat er geen enkele aanbidding was voorgelegd op de openbare aanbesteding in het Provinciaal Gouvernement. Voor zijn concessie verscheen een Koninklijk Besluit op datum van 28.07.1903. Aandeelhouders vinden voor zijn onderneming bleek een probleem zodat Herreboudt zelf het grootste gedeelte voor zijn rekening nam.

Op 2 april 1904 reed de eerste paardentram door de Lippenslaan. Meteen sprak men van concurrentie met de *rijtuighouders*.

Eén enkele reis met de tram kostte 0.10 fr., met de koets 0.15 fr.

Enkele bewoners van aanpalende huizen hadden klachten over de toegankelijkheid van hun eigendommen, ondermeer Duysburg, Sebastiaan Meysman (hoek Marktplein) en G. De Groote (oostkant Lippenslaan - tweede handelshuis voorbij de markt). De *tramway* was geen lang leven beschoren. In 1910 kondigde men aan dat deze zou vervangen worden door moderne elektrische tramrijtuigen. In 1911 reed de legendarische paardentram voor het laatst ; hij had amper gedurende 7 jaar het stadsbeeld opgefleurd.

In oktober 1905 kreeg de gemeente bericht dat het Staatsbestuur de bewuste weg wilde *terren* mits een geldelijke tussenkomst begroot op 650 fr. Knokke was slechts bereid 250 fr. te betalen, maar in daaropvolgende zitting was raadslid E. Dhooghe niet gelukkig met het voorstel de Lippenslaan van een bestrijdingslaag te voorzien. Als aannemer vond hij dit waarschijnlijk maar een lapmiddel. De raad volgde hem en wenste een definitief niveau voor de Lippenslaan met boordstenen, greppels en «zimmerputten» (bezinkputten) om het regenwater op te vangen.



1908 - De legendarische paardentram in het dorpsbeeld van Knokke. Een drietal topgevels uit de Belle Epoque tegenover het Verweeplein, hebben de tand des tijds overleefd.

Links de Cassierstraat met het *Hôtel Lion d'Or* uit 1894.

Het juist dateren van foto's kunnen we via allerlei details, zoals de plaatsing van de openbare verlichtingspalen, de duur van de tramconcessie en vooral door de huizen en hotels. Dankzij de verbouwing van een woning in 1907 kunnen we deze opname dateren rond 1908 of 1909.

Knoeke, 22 — 7 — 1910.



CHASSE AU MARAIS

AVENUE LIPPENS, (route de l'état)

1910 - Een aanklacht tegen de Staat !

Ondanks de kermis is er geen vreugde in Knokke-Dorp.

Met deze prentbriefkaart werd aangetoond dat een rioleringsstelsel noodzakelijk was.

Een reiger is de centrale blikvanger !

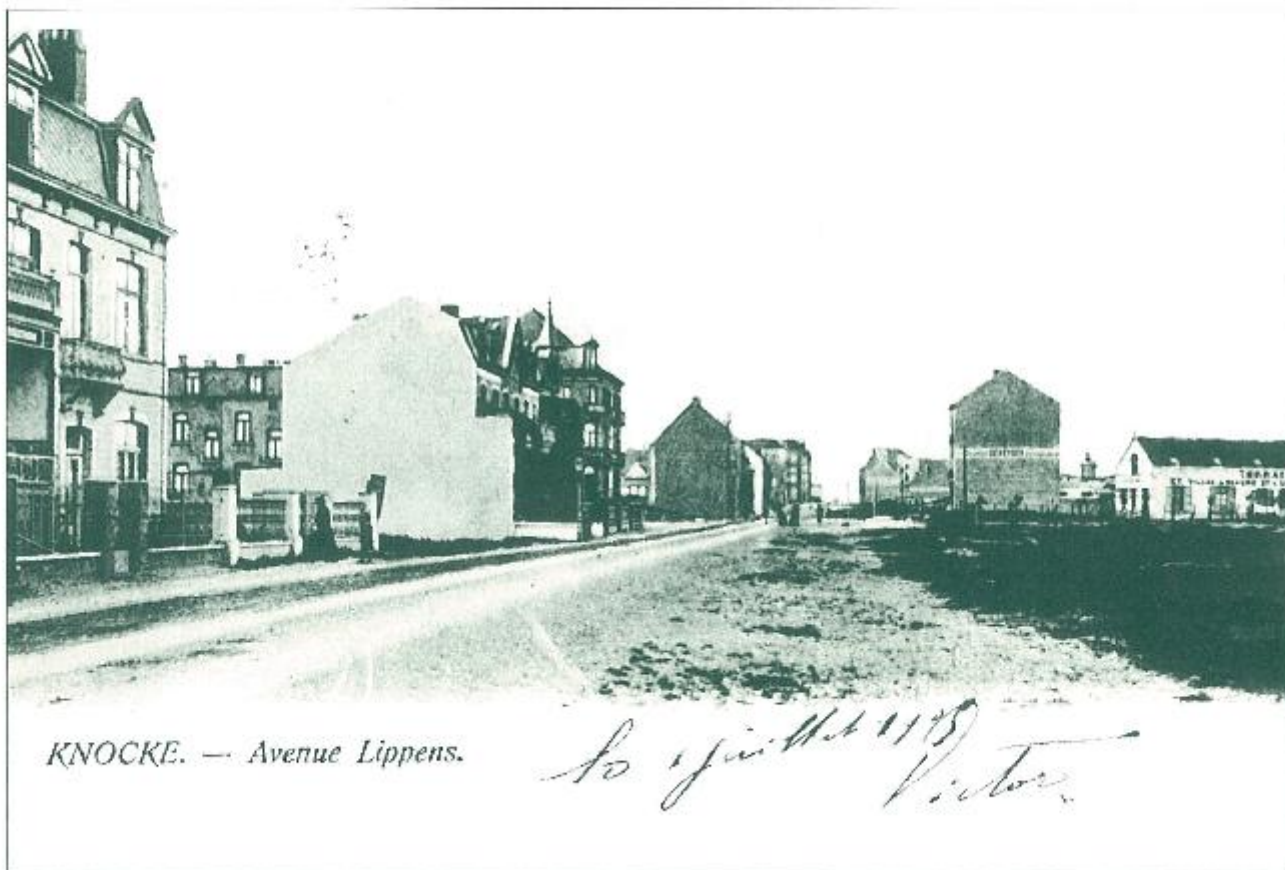
In 1908 bleven de klachten binnenlopen bij het gemeentebestuur over de toestand van de *Avenue Lippens*. Enkele bewoners hadden het initiatief genomen een tweetal postkaarten uit te geven waarop een grote waterplas duidelijk zichtbaar was, om crop te wijzen dat riolen dringend nodig waren.

Een verzoekschrift met dertig handtekeningen werd ingediend en Maurice Lippens zou aandringen bij het Ministerie om kantstenen te plaatsen en riolen te voorzien.

Hoofdingenieur Putseys kreeg de opdracht een studie op te maken ; zijn ereloon bedroeg 500 fr.

Op 8 oktober 1911 werd met zes stemmen tegen één (raadslid Demey) principieel goedkeuring verleend om «porfilie-dallen» van Nieuwpoort te kiezen voor de voetpaden van de Lippenslaan, mits goedkeuring van de hoofdingenieur van Bruggen en Wegen en de grootgelande eigenaars van de Zoutepolder. Jules Wassenhove, gemeentelijk bouwmeester, werd gelast een bestek en lastenboek op te maken.

Bij de aanbesteding van het dossier bleek de inschrijving van de lokale aannemer Frans De Cuyper de meest voordelige.



1910 - «Knokke-Centers»

Rechts *Café Hollandais*, verkoopskantoor voor de gronden van het consortium.

Hier aan de oostzijde, bevonden zich de traditionele voortuintjes met afsluitmuur en smeedijzeren hekwerk. Op die locatie tussen Elizabethlaan en Zoutelaan heeft de Lippenslaan nu een breed voetpad.

Samen met de wegeniswerken aan Knokke belangrijkste straat, had de N.M.V.B. voorgesteld de tram door te trekken tot in het Zoute, dat ondertussen in volle bloei was sedert de oprichting van de Cie. Het Zoute.

In 1912 werd de tramlijn ontdubbeld en geëlektrificeerd en op 29 juni 1912 arriveerde de eerste tram op het Leopoldplein in het Zoute.

BIBLIOGRAFIE

- A. D'IONI, *Historie der trams te Knokke*, Cnoc is ier, 1977.
 D. LANNOY, *Knokke en de Belle époque*, De Distel, 1993.
 D. LANNOY, *Het Knokke van Toen*, Van de Wiele, Brugge, 1985.
 D. LANNOY, *Van Polderdorp tot Badplaats*, eigen beheer, 1976.
 D. LANNOY, *Terugblik*, De Distel, 1998.
 D. LANNOY, *Het Neogotische Stadhuis*, Cnoc is ier, Knokke-Heist, 1990.
 R. VAN CRAEYNESI, *De Tram maakte de Kust*, Oostende, 1985.
 Gemeentelijk Archief Knokke-Heist.
 Gemeenteraadsverslagen : 1858-1873
 1874-1890
 1891-1912



Zicht van de kasseibaan vanaf het Van Bunneplein.
 Links enkele woningen uit 1902 en het kruispunt van de latere Koninginnelaan met *Hôtel des Dunes* uit 1893 (Maury).
 Rechts aan de westzijde, op de hoek van de Kongostraat de winkel van Pieter Jacobs-Vermeille en aansluitend een winkelpand uit 1899 gebouwd door Eugène D'Hooghe.
 Stilaan worden alle loten bebouwd langs de brede Lippenslaan.



1922 - Het kruispunt met de Zoutelaan ;
 links *Hôtel des Familles*, rechts *Hotel Dortmund* (latere Ganda, nu de Frederiksborg).
 De tram, van het type «Senefle», dwaart het kruispunt naar de westkant.
 Pas vanaf 1930 werd het tramspoor ontdebeld en kreeg de oostzijde van de Lippenslaan ook een spoor.

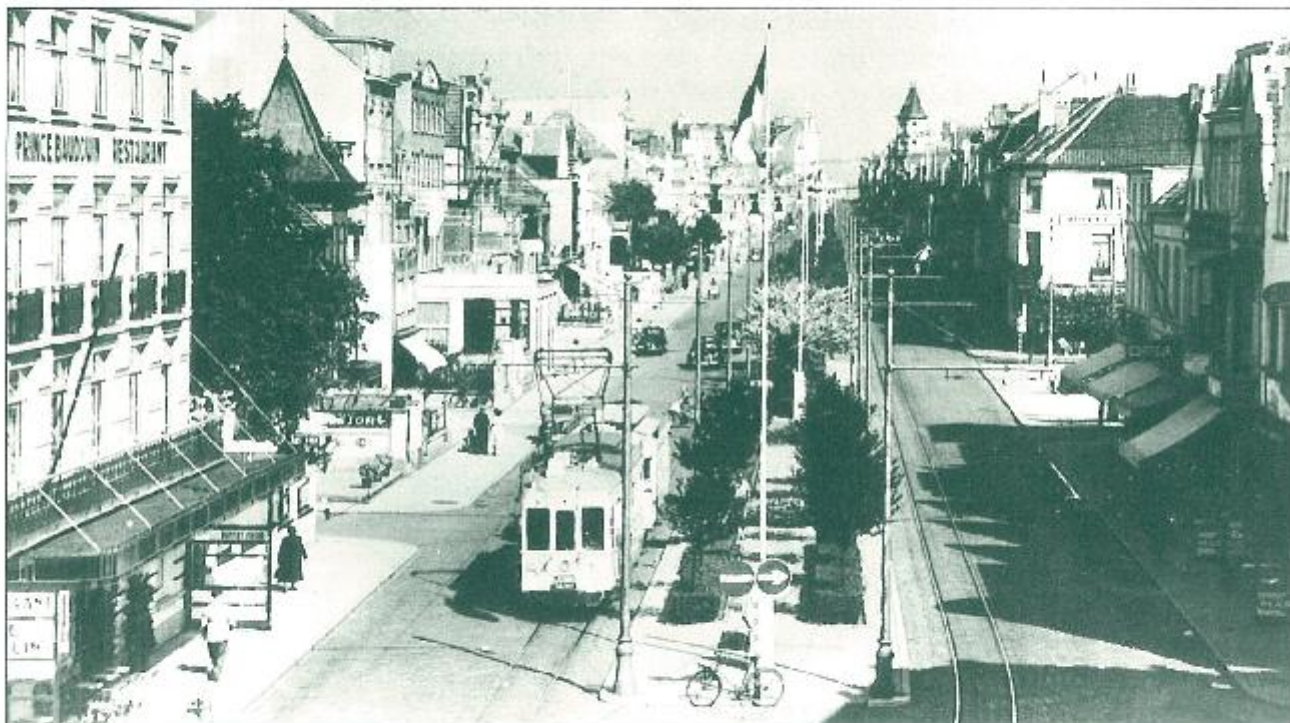


De Lippenslaan op zijn huidige volle breedte na de onteigeningen van de Kerkstraat en de afbraak van de Pastorij in 1938-1939.

Rechts zien we *Hotel Noordzee* opgetrokken rond 1923 in modernistische stijl naar een ontwerp van Huib Hoste (1881-1957). Later kwam er de *Cinema Monty*.



1929 - De statige hoekgevel van *Grand Hôtel de L'Europe* uit 1915 op het kruispunt met het Eeuwfeestplein (Burg. Fr. Desmidtplein).



1950 - De elektrische tram met bijwagen ter hoogte van het *Hôtel Prince Baudouin* van Carlos Vermeire. Links zien we nog enkele voortuinen, nu de fameuze zone «non indifcante».



1962 - Wie herkent nog de metalen wachtokjes van de politie om de verkeerslichten te regelen op het kruispunt met de Elizabethlaan ?
Op de achtergrond de nieuwe Margaretakerk uit 1957-1958. Rechts de *Prince's* uit 1923.



1966 - Wateroverlast aan het kruispunt van de Dumortierlaan met de Lippenslaan. Bij de rijdende en de gestationeerde voertuigen haalt de Mercedes de bovenhand. Links het «Centerfje» van Redgy Dewulf en vishandel Depaape.



Ook al 34 jaar geleden ! De Lippenslaan ter hoogte van de Victor Lamoralstraat was in 1966 nog in kasseien. In 1967 verdween het dubbel tramspoor uit het Knoeks straatbeeld. Men kon toen slechts links en rechts parkeren. Links de Rodenbachstraat (Guldenvlieslaan). De middenberm heeft twee rijen boompjes en haagjes met enkele zitbanken type «Zoute». We zien ook het torentje van hotel *L'Europe* dat hetzelfde jaar werd gesloopt.



1969 - Er wordt een nieuwe regenwaterleiding voorzien in de middenberm van de Lippenslaan.
 De transporen werden uitgebroken en de «asfalt» deed zijn intrede.
 De haagjes en bomen verdwenen, in de plaats kwamen bloembakken en de nieuwe «autostradeverlichting».



Simulatiefoto van de toekomstige Lippenslaan met bredere voetpaden en drie parkeerstroken.
 Op de middenberm komen hoge bomen en ruimte voor fietsrekken en zitbanken.
 Aan de zijstraten worden zebropaden voorzien (ontwerp Plantec).