

10.

GODFRIED VAN BOUILLON, KEIZER KAREL, JUSTUS LIPSIUS, RUBENS = de namen van de locomotieven die de 4 treinen naar Gent getrokken hadden en die ze zouden terugvoeren naar Brussel.

'63 = Op 14 sept. 1863 had de onthulling van het standbeeld van Van Artevelde plaats. Leopold en de Koninkl. Familie woonden de plechtigheid bij.

'49 = Op 23 en 29 juli en op 6 augustus 1849 ging de historische Stoet "De Graven van Vlaanderen" uit. Leopold en de Koninkl. Familie woonden de eerste rondgang bij.

Dat waren niet de enige keren dat Leopold Gent bezocht. O.a. kwam hij naar Gent op 18 juli 1831 (intrede); op 5 augustus 1834 (met de Koningin: inhuldiging van de Universiteitsbibliotheek); op 16 sept. 1843 met de Koningin en in het gezelschap van Koningin Victoria en de prins-gemaal Albert van Saksen-Coburg; in juli 1844 bij de opening van het eerste volksbal tijdens de Gentse Feesten; op 31 augustus en 1 sept. 1856 voor de viering van de 25ste verjaring van zijn inhuldiging. De Hertog en de Hertogin van Brabant, de Graaf van Vlaanderen en Prinses Charlotte vergezelden hem. Op de Vrijdagmarkt namen zij de grote stoet in ogeschouw.

THE DEUCE! = Herinnert aan de tijd dat hij (Uncle Leopold) in Engeland verbleef: echtgenoot van Englands Kroonprinses, prinses Charlotta van Wales, en aldus vermoedelijke prins-gemaal.

#### REIZIGERSVERKEER PER SPOOR IN DE GENTSE AGGLOMERATIE

Onder deze titel verscheen in het octobernummer van "Gent Werkt" een artikel van de N.M.B.S.

Over wat gaat het feitelijk? Steekt daar iets nieuws in?

Och neen! Het is niets anders dan de uiteenzetting van het project van die fameuze "S-baan". Het onthaal dat dit project destijds in de meeste kringen te beurt viel was van dien aard dat de N.M.B.S. zich liever de tong zou afbijten dan dit woord nog uit te spreken. Men meent een elegante oplossing gevonden te hebben door de onpopulair geworden naam "S-baa," te vervangen door "Noord-Zuidverbinding" en verder alles ongewijzigd te laten. But, what's in a name ?

Dit project beoogt de spoorverbinding ter intentie van het reizigersverkeer tussen het Noorden en het Zuiden van Gent "dwars door de stad heen".

De trein zou het St.-Pietersstation verlaten ter hoogte van de Burggravenlaan. De Krijgslaan en de Montereystraat zouden overbrugd worden en ter hoogte van de Plantentuin zou de trein ondergronds gaan tussen het Floraliënpaleis en het Museum voor Schone Kunsten. Hier zou dan een eerste station komen dat o.m.

" een bijzonder belang zou hebben voor de bezoekers van diverse tentoonstellingen en manifestaties zoals de vijfjaarlijkse Floraliën (!)"

Onder de Leopoldskazerne en het Van Duyseplein door, wordt na de kruising van de Kortrijksepoortstraat de Leie vervoegd ter hoogte van de Baertsoenkaai. Samen met de tram zou de trein dan in de Leiebedding rijden. Nieuw station aan het Justitiepaleis met 300 meter-lange perrons. Dan zou het verder gaan tot aan de Grasbrug waar de Leiebedding zou verlaten worden voor de Lievebedding, maar aangezien de treinen niet houden van scherpe bochten zou men ze wat afronden door het een en ander af te breken: een 3-tal huizen aan de Grasbrug, een stuk van de Vismijn (er wordt toch geen vis meer verkocht), de huizen van de St-Widostraat aan de waterkant en de achtergevels van de huizen van de Jan Breydelstraat. "Maar"... wordt ons verzekerd "verschillende van deze huizen zijn toch in minder goede toestand". Dan komt de trein boven aan de Academiebrug (waarom geen halte voorzien om de Academie en de Pompierwacht te bedienen? ), rijdt verder door de Molenaarstraat, over de Opgeëistenlaan om dan aan te sluiten met het net van Gent-Rabot. Et voilà, eenvoudiger kan het niet.

Het is nu al sinds jaren dat de Spoorwegen ons dit onzinnig plan tracht te verkopen. Zij laten geen gelegenheid voorbijgaan om er weer mee op te duiken, maar de verkoopsargumentatie is weinig overtuigend en dikwijls lachwekkend.

Als belangrijk economisch aspect voor de gemeenschap wordt onze aandacht gevestigd op het feit dat door deze N-Z-verbinding de werknemers iedere dag 15 minuten zouden winnen. Juist nu dat er gestreefd wordt naar een verdere inkorting van de arbeidsduur en men tracht de pendelkosten te doen vergoeden door de werkgever.

Maar dat is nog niet alles. Als goede Europeërs moeten wij deze zaak ook internationaal bekijken. Welnu, de reizigers van de verbinding Nederland-Rijsel kunnen tot in het centrum van Gent komen. Wat denkt gij dààr van ? Gij nu !

En nóg straffer: Eenmaal dat de kanaaltunnel zal gebouwd zijn, zal Londen eveneens op snelle wijze kunnen bereikt worden vanuit het hart van Gent (Jongens, jongens!)

Wel spitsen wij toch even de oren wanneer ons medegedeeld wordt "dat het een publiek geheim is dat verschillende, nochtans traditionele bedrijven, waarop de naam en faam van Gent gebouwd is, worstelen met een arbeiderstekort."

En wij die ons laten verzekeren hadden dat Gent op de rand van de afgrond stond en dat er zeer snel maatregelen moesten genomen worden om verder koortsachtig te industrialiseren om niet gewurgd te worden, des te meer daar er een duivels plan schijnt te bestaan om Gent in te sluiten in een groene gordel van natuurreservaten.

Maar hoe zit het nu feitelijk? Het schijnt dat er zo veel werklozen zijn en anderzijds zouden de fabrieken rond Gent

aan geen arbeiders kunnen geraken, tenware ze geïmporteerd worden uit Turkije of Marokko. Pas op! heren, de Gentenaars zijn een uiterst kritisch theater- en concertpubliek. Zij horen direct als er ergens dissonanten klinken.

Wij zouden een paar van de muzikanten willen aanraden hun viool eens te stemmen.

Men geeft er zich wel ergens rekenschap van dat de Gentenaars misschien niet gelukkig zouden zijn met de aftakeling van hun stad en men haast zich dan ook ons te verzekeren dat het stadsbeeld ongewijzigd zal blijven. Maar geloof er niets van, want zij zelf geloven het ook niet.

Steek een ezel in een leeuwenvel en de oren zullen er altijd uitsteken. Ook hier zien wij enkele van die lange ezelsoren buiten komen.

Er moet natuurlijk wel het een en ander afgebroken worden, maar zegt men: "indien de historische of toeristische waarde dit vergt kan overgegaan worden tot de heropbouw". Wel ja, dat is een goed idee. In Bokrijk bvb. dan zijn WIJ van al die oude rommel af.

Geniet ook van dat kostelijk woordje "indien".

Trouwens (wordt er bij gezegd), vele van die gevels van de Gras- en Korenlei zijn toch ook het oorspronkelijk bouwwerk niet.

Ook voor Antwerpen heet de N.M.B.S. grootse plannen en aangezien Antwerpen de Gentenaars minder interesseert dan Gent zelf, mag men hier de aap wat verder uit de mouw laten komen, want dààr "zal het onvermijdelijk gevolg zijn dat het vertrouwde stadsbeeld grondig gewijzigd wordt, maar er mag worden verwacht dat het gewijzigde beeld in een beperkt tijdsbestek zal aanvaard worden (een mensenleven is immers kort).

De doorsteek van het Van Duyseplein tot de Baertsoenkaai zal ook weer zo erg niet zijn. Er zouden wel heel wat huizen moeten afgebroken worden "maar zij zijn meestal van beperkte grootte en redelijke ouderdom". Trouwens, deze doorsteek zou de definitieve start kunnen geven tot de vernieuwing van dit verouderd stadsgedeelte. Dan komt natuurlijk het klassiek, goed klinkend argument van de sanering der krotten. "De woonsomstandigheden van de Veergrep zijn moeilijk nog van deze tijd te heten". Indien wij dat nu eens gingen vragen aan de mensen van de Veergrep? Of zij werkelijk zo veel ongelukkiger zijn dan de bevoorrechten die de gelegenheid krijgen in een van onze moderne woonkazernes een flatneurose op te doen?

De demagogische conclusie die het geheel moet rechtvaardigen: Het leefmilieu kan er enkele goed bij varen en de harmonische uitbouw van de stad volgens urbanistisch verantwoorde regels zal zonder onderbreking doorgang kunnen vinden !

Wij denken dat wij ons kunnen onthouden van veel verder commentaar. Wij hebben geen principiële bezwaren tegen een Noord-Zuidverbinding, maar toch niet dwars door een historische

stad. Het mag dan misschien een stomme opmerking zijn (waarvoor dan bij voorbaat onze excuses) maar wij menen toch dat er sinds lang een spoorwegverbinding bestaat tussen het St.-Pietersstation en de kanaalzone via de Dampoort.

Het huidig plan kan natuurlijk maar gerezen zijn in het brein van vakidioten. Dat ze Gent niet eens kennen komt tot uiting in een paar schijnbaar onbenullige details. Zo bvb. spreken zij van onze "Kruidtuin". Dat klinkt toch wel een beetje te Brussels in onze oren. De Gentenaars spreken van hun "Plantentuin" of nog veel liever van "den Botanique". Verder hebben zij na al die jaren nog niet ontdekt dat er in Gent een Predikherenbrug bestaat, want zij blijven maar steeds spreken van onze "Predikantenbrug".

Iets is er waar geen enkel woord over gerept wordt: men verzwijgt ons angstvallig hoe lang het zou duren en hoeveel miljarden het zou kosten om onze stad af te takelen. Of had men daar misschien nog niet aan gedacht?

Tot slot een goede raad aan de heren van de Administratie (en niet alleen aan deze van de Spoorwegen): Heren, aangezien vele van deze zaken een dringend karakter beginnen te krijgen, laat a.u.b. uw Hogere Ambtenaren een snelcursus volgen in gezond verstand !

H.C.

#### Citaat

Een oud kwartier vernietigen is een aanslag op de harmonie van ons leefmilieu.

Professor Lemaire.

#### DE BOURGOYEN EN OSSEMEERSEN

Weldra voor onze gezinnen een onvervangbare oase van natuurlijke rijkdom en recreatie. Dit schrijft het voortreffelijk blad "Gezinnen Nu" in het nummer van Juli-Augustus 1972, 1e jg. nr. 3, blz. 8-9.

Met dit gebied bedoelt men de lage meersen begrensd door de Ringvaart, de gemeentegrenzen van Gent en Mariakerke en de Drongensesteenweg.

In een wetenschappelijke studie heeft Prof. Hublé van de R.U.G., het plan opgevat hogervermelde meersen (ca. 200 ha? groot) te verdelen in enerzijds een recreatiegebied, waar de nadruk gelegd wordt op intensieve sportbeoefening; anderzijds in een educatief natuurgebied, waar men aan stille recreatie kan doen.

Bij het bekijken van die lage meersen ontdekt men een overgangsgebied van stad naar dorp. Bij de stedelijke uitbreiding krijgt men hier de unieke kans dat de stedeling de stadsrand (het landschap) gemakkelijk te voet kan bereiken.

Wie begrip heeft voor algemeen welzijn beseft dat dit stukje schaarse natuur niet ten prooi mag vallen aan de voortschrijdende **suburbanisatie**, de tweede verblijfplaats, een nieuwe weg, of een industriepark.

Door deze studie wordt bewezen dat bij de stedelijke uitbreiding het landschap niet altijd agressief moet worden verdrongen maar dat het als een soort slinger de stad kan beschermen. Het is ook zo dat naarmate luchtvervuiling en milieuverontreiniging zich sterker laten voelen er meer aandacht wordt besteed aan natuurbescherming en natuurbeschermingseducatie. Hier krijgt men de laatste kans een intiem stukje natuur te behouden.

In de huidige samenleving wordt de ruimte van de mens ernstig bedreigd door agressieve machten die ze exploiteren uit winstbejag.

Ik wil het stadsbestuur van Gent er voor waarschuwen dat de tijd is aangebroken voor een beleid dat de bevolking stimuleert tot meer aandacht voor de omgeving.

Gelukkig keert zich een groeiend aantal ontwerpers tegen een ontsporend functionalisme, tegen een wereld die eenzijdig technologisch georiënteerd schijnt te geraken.

Gelukkig komt het verzet uit de hoek van de jonge generaties. In een stortvloed van congressen en wetenschappelijke publicaties die zij ontketenen is meer dan een modieus verschijnsel te herkennen.

Straks gaan ministers, het provinciebestuur en de plaatselijke overheden zich over het plan buigen, en praten over de definitieve lotsbestemming van deze groene zone.

Wij stadsmensen kunnen niet anders dan het ontwerp van Prof. Hublé toegenegen zijn en onderschrijven.

Een fijne oase van groen en recreatie ligt binnen ons bereik. Met het toenemen van de week-end onderbrekingen wordt deze welvaartstaat sterk gekonfronteerd met het nijpende probleem hoe de mens zijn vrije tijd zal gebruiken. Niet alle gezinnen beschikken over een snelle wagen om eventjes te gaan uitblazen in een ver afgelegen ontspanningsoord. Eindelijk wordt ons een recreatiegebied dicht bij onze woonplaats aangeboden.

Besluit: "Wij bevinden ons in een situatie waarin wij ons niet enkel zorgen hoeven te maken over de invloed van een enkele industrie of de toestand in een stadswijk, maar over de omgeving als geheel. Dat is nieuw voor ons".

R.T.

EEN WOORDJE OVER DE GEBRUIKTE MUNTEN IN HET BEGIN VAN DE

XIX ° EEUW.

Heel wat lezers hebben zeker soms moeilijkheden ondervonden met prijzen, uitgedrukt in muntwaarden van vroeger en met hun omzetting in de huidige muntwaarde.