

---

## **ZELDEN “GOE WERE” AAN HET ZUID**

**Weinig “wel”, veel “wee” in en rond Gents eerste station (deel 1:  
1837 - 1904)**

**VOOR U VERZAMELD UIT 31 600 EDITIES VAN “DE GAZET-  
TE VAN GENT”.**

### **10 mei 1837**

De minister van openbare werken had voor 1 mei de opening der halve sectie van de ijzeren weg tussen Dendermonde en Wetteren beloofd, waarop weldra deze zou volgen van Wetteren naar Gent. Hij heeft zijn belofte niet gehouden, hetwelk niemand moet verwonderen, daar het immers genoegzaam gekend is dat geen minister gewend is aan zijn beloften te voldoen.

We vernemen dat men aan het deel der halve sectie welke langs de kant van Wetteren aan Dendermonde grenst, nog niet begonnen is. Het schijnt dat het

de militaire genie is, indien er wezenlijk in de vestingsbouwkunde enige genie nodig is, die zich daartegen verzet, omdat de weg een deel van de militaire vesting moet doortrekken.

Daar het plan van die weg voorop gemaakt is geweest, kunnen we slecht begrijpen hoe die bezwaren niet gezien en vereffend zijn geworden. Aan het Belgisch kabinet alleen komt de eer toe zulke kemels te schieten!

## **24 mei 1837**

Op een vraag van markies de Rodes tijdens de zitting van de Senaat antwoordde ridder Theux de Meylant, minister van binnenlandse zaken, zeker te zijn dat de sectie tussen Wetteren en Gent in september aanstaande zal geopend worden. Wij denken dat er op die ministeriële verzekering niet meer staat te maken is dan op de vroegere welke, zoals men genoeg weet, alle teleurstellingen zijn!

## **28 september 1837**

Enkele voorname ingezetenen van de stad waren voornemens geweest naar aanleiding van de aankomst van de eerste trein in de Muinkmeersen een ere-wacht te vormen, welke de stoet van HH. MM. de koning en de koningin zou aangevuld hebben.

Met dat doel werd in vergadering besloten, zich een uniform te doen maken. Met hartepijn vernamen zij dat het de kleermakers aan tijd ontbrak om de gewenste kledij te vervaardigen en de heren hebben van het ontwerp moeten afzien.

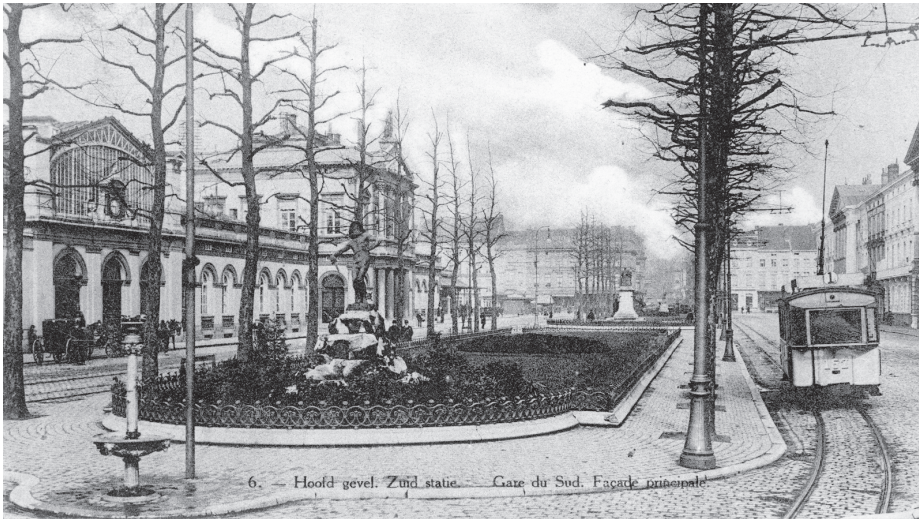
De harmonie van Dendermonde had zich pas om 7 uur 's avonds op de Kouter kunnen begeven, doordat zij met het erekonvooi twee uur later dan vastgesteld was geweest in de stad waren aangekomen.

Zij zouden een volksconcert geven opdat de lieden der gemene klasse ook hun oren door de zoetluidende tonen van de muziek zouden mogen gestreeld weten. Maar daar er door degenen die er mee gelast waren geen schikkingen genomen waren en de harmonie noch licht noch lessenaar kreeg, hebben zij de estrade verlaten.

De Dendermondenaren, die zulke schandelijke hoon ten onrechte kwamen te ontvangen, zijn dan de Kouter afgetrokken in de richting van de statie, vergezeld door het volk.

## **26 april 1838**

Daar Gent de eer heeft zich onder de grote en welbevolkte steden van Europa te tellen, heeft die stad tegelijk ook het voordeel zich onder haar ingezetenen dieven, beurzensnijders en aftroggelaars van beider kunnen te zien nestelen. Tot hun groot nadeel zien zij hen hun plichtige nijverheid uitoefenen en als gevolg van de aanhoudende vooruitgang der beschaving en verlichting, is het te denken dat de dievenbevolking eerder zal vermeederen dan verminderen. Inderdaad, indien wij aan de brieven uit Parijs enig geloof mogen hechten, wenst niemand zo zeer de ijzeren weg naar de grenzen van België voltooid te zien dan de talrijke filous, escrocs en chevaliers d'industrie die er krioelen. Ze zullen dan gemakkelijker hun menigvuldige aanslagen op de roerende en onroerende bezittingen der Vlamingen en vooral der Gentenaren komen



6. — Hoofd-gevel. Zuid-statie. — Gaze du Sud. Facade principale.

ondernemen.

Onvermijdelijk zullen ze tegelijk onze eigen dievenbevolking een weinig van die slimheid, fijnheid en rasheid, welke hen ten hoogste onderscheidt, komen meedelen.

De Parijse gauwdieven leven intussen in afwachting van de eerste reis met de vapeur naar België, hetwelk zij als het land van belofte beschouwen!

**30 augustus 1838**

Het konvooi uit Mechelen, dat gisteren Gent moest bereiken om 10 uur 's avonds, is in twee delen aangekomen. Het eerste om 3 uur, het anderen om 5 uur.

Of de reizigers, die 's nachts buiten Dendermonde verscheidene uren onder de blote hemel hebben mogen stationeren, de minister Nothomb en zijn waardige acolieten voor hun vaderlijke bezorgdheid dank zullen zeggen, weten wij nog niet!

## **26 september 1838**

De inrichting van de ijzeren wegen hebben aanleiding gegeven tot een dienst van omnibussen, welke de reizigers van en naar de statie vervoeren. Hieruit zijn jammerlijke misbruiken ontstaan die geenszins in een beschaafde en welgeregeerde stad als Gent zouden mogen gedoogd worden.

We hebben het voornamelijk over het naroeppen der reizigers bij hun aankomst door de geleiders, die hen bijna dwingen in het één of ander rijtuig te springen.

Zondagmorgen hadden wij de gelegenheid om zulks bij te wonen en wij waren verontwaardigd over de onbeschoftheid der omnibusgeleiders, die de reizigers hoogst lastig vielen en een lawaai kregen dat de kwakzalvers en de lekkerkoekverkopers op de foren en de markten moeilijk zouden kunnen overtreffen.

Een welgeklede dame werd door de stoute kerels bij de hand getrokken en ware het mogelijk geweest, men zou haar, gelijk bij het vonnis van Salomon, in twee gedeeld hebben om haar in twee rijtuigen te krijgen.

Onze oren werden gedurig gescheurd door hun schreeuwerige stemmen: "ici, ici! kom hier", "hier is het best!", "allons, monsieur, montez!", "kom bij mij!", "ach, voici la Dame Blanche!", "eh! gentleman, hier!", "curassier, venez ici!", "allons, dépêchez vous!", "bon marché!", "Hôtel Royal! Hôtel de la Poste! Hôtel de Vienne! Hôtel du Lion d'Or!" enz. En dit gebeurde in de aanwezigheid van een agent der politie van de vierde wijk en twee surveillanten van de statie!

Omdat zulks te Brussel plaats grijpt zou men het te Gent ook moeten gedogen? Indien wij hier goede en welmenende regeerders hebben, zullen zij de politie in het werk stellen en dit misbruik in korte tijd doen ophouden. Enige dagvaardigingen voor de rechtbank, om de openbare rust gestoord te hebben, zouden, menen wij, een onfeilbaar middel zijn om welhaast de geleiders van omnibussen tot geduld en stilzwijgendheid te brengen.

Deze eigenschappen hebben altijd de geleiders van diligences en vigilanten gekenschetst en hen bij de grote meerderheid der reizigers de voorkeur van het

vervoer doen bekomen.

## **21 januari 1839**

De statie van de ijzeren weg te Gent komt op haar beurt het toneel van een afgrijselijk ongeluk te zijn. Vrijdag 18 januari, kwart na 3 uur 's namiddags, wanneer een konvooi naar Mechelen en Brussel moest vertrekken, is de ketel van het stoomtuig met groot gedruis gesprongen.

De machinist, Pieter De Bleecker en de vuurmaker Pieter-Joseph de Raedemaeker, werden beiden aan het hoofd getroffen en zijn daarbij omgekomen. De slachtoffers van deze ramp behoorden toe aan het atelier der statie van Mechelen. Ze zijn beiden Brusselaars, getrouwd en vaders van een huisgezin.

De genaamde Lambertus Beigham, werkmán in de statie, heeft brandwonden aan het aangezicht opgelopen.

Gelukkig is niet één der 400 reizigers die met het konvooi moesten vertrekken, bereikt geweest. Het konvooi heeft zich een kwartier nadien op weg begeven, voortgetrokken door een ander stoomtuig.

Dit ernstig ongeval wordt toegeschreven aan de onvoorzichtigheid van de machinist, die zich nochtans altijd door zijn ijver heeft doen onderscheiden. Het stoomrijtuig was nieuw gemaakt en maar pas uit de werkhuizen van de beroemde Engelse ingenieur Stephenson gekomen. Het werd als een meesterstuk der werktuigkunde bewonderd.

Men vermoedt dat de machinist een te grote hoeveelheid damp in de ketel had laten samentrekken en alzo de persing te sterk zal gedwongen hebben. Had het konvooi zich wat eerder in gang kunnen bewegen, dan zouden wij denkkelijk dit ongeval niet te betreuren hebben gehad, daar de werking van de locomotief ongetwijfeld de te grote hoeveelheid damp zou verminderd hebben.

Het is de eerste maal dat het springen van de ketel van een stoomrijtuig in België gebeurt. Laat ons hopen dat het tevens de laatste maal zal wezen.

De directeur van de ijzeren weg zal toekomstige dinsdag in de succursale kerk van Sint-Anna te Gent een lijkdienst doen celebreren voor de zielelafenis der twee slachtoffers.

## **20 mei 1845**

Ofschoon het weder nog ver niet zo gunstig is als men het in de bloeimaand wel kan verwachten, ontmoet men evenwel veel wandelaars en wandelaarsters aan de statieplaats van de spoorweg te Gent, omtrent het uur dat de konvooien van Oostende, Brussel en Kortrijk aankomen.

Het is een niet gering vermaak aldaar de zo menigvuldige, uit alle gewesten van Europa bijeen geraapte gezichten te gaan aanschouwen. De Babylonische verwarring bij iedere nieuwe toevoer is voor hem die er niets mee te doen heeft een schilderachtig en opwekkend toneel.

De Engelse toeristen schijnen de haardstede in hun overzeese vaderland achter zich gelaten te hebben, want ze beginnen al, gelijk eertijds de sprinkhanen in Egypte, ons onder zovele betrekkingen belangrijk België te overvallen. Het reizen is voor de Engelsen een oprechte ziekte geworden.

Hetgeen voor de wandelaars en toeristen een minder opbeurend zicht is, zijn de talrijke gevangenen, welke men bijna iedere keer, aan elkander geketend, per spoorweg ziet aankomen of vertrekken. Kon men toch die ongelukkigen in de vroege morgenstond naar hun verblijfplaats geleiden! Welk niet verkwikkend denkbeeld zullen al die uitheemse trekvogels zich over ons zo beschaafd België vormen, indien zij aan de statie een zo grote menigte misdadigers aantreffen!

## **6 juni 1845**

Tussen de wederwaardigheden welke de reizigers onderweg ontmoeten, is de gretigheid der logementhouders zeker niet één der minste. Ongelukkigerwijze bemerkt men dat sedert de middelen van vervoer minder kostelijk geworden zijn, deze gretigheid op een schrikbarende wijze toegenomen is.

Verleden maandag bevond zich aan de statie te Gent, een heer die in Oostenrijk dienst doet in het Hongaars regiment. Deze man scheen zeer vergramd te zijn en de oorzaak was dat hij in een hotel op een overdreven wijze overvraagd was geworden.

In Duitsland en andere landen hebben de logementhouders een tarief van de prijzen voor diner, ontbijt, wijnen, slaapvertrek, enz., die in de eetzaal en andere vertrekken gehangen wordt, na door de politie ingeschreven te zijn geworden. Zou men deze goede gewoonte hier niet kunnen invoeren en deze snijderijen door welberaamde middelen verhinderen?

Een ander soort van lieden, aan wie men ook wel een klein tarief op de rug kon spelden, zijn de zogenaamde cicerone of rondleiders van vreemdelingen. De vigilanten zijn getarifeerd, waarom zou men voor dat slag van industriëlen ook geen prijslijst in de hotels kunnen aanplakken?

## **26 juli 1846**

De herbergiers en logementhouders in de Statiestraat beklagen zich hevig over het nadeel dat de pakkendragers en straatjongens hen toebrengen, die zich dagelijks voor hun huizen verzamelen en de reizigers van de ijzeren weg verhinderen een eigen keuze van logement te doen.

Zodra er in de statie een konvooi is aangekomen en de reizigers afstappen leggen ze de hand op hun reisgoed en bij wijze van spreken verplicht men hen, zich binnen de stad te begeven om aldaar te logeren.

Om hier gemakkelijk in te lukken belasteren ze de hostelerijen in de Statiestraat. Voornamelijk bij de aankomst van het laatste konvooi 's avonds laat doen zulke onbetamelijkheden zich voor. Het ware wenselijk dat de politie zich hiermee ging bemoeien!

### **14 september 1849**

Men zegt dat de boulevard van de spoorwegstatie te Gent, op de plaats waar nog maar weinig nieuw gebouwde huizen staan, thans de bijeenkomst is van kinderen van 14 à 15 jaar, die zich aldaar aan verregaande zedeloosheid overleveren.

Het schijnt ook dat er in de statie en de straten die er op uitlopen, niet altijd een allerbeste orde heerst en aldaar een bestendige en talrijke politie zou nodig wezen.

### **28 februari 1852**

Tot hiertoe liet de inrichting van de statiën het niet toe, de elektrische telegraaf 's nachts te bezigen, zelfs niet in de meest dringende gevallen. Voortaan zal dit kunnen. Met dat doel heeft men ook in de standplaats te Gent een alarmbel geplaatst in de slaapkamer van de directeur van de statie.

### **7 september 1855**

De houders van omnibussen naar de statie klagen over de crinolinerokken die nu gedragen worden, omdat de portieren niet wijd genoeg zijn om vele dames in het rijtuig te laten.

Waar men met gemak de grootste vetbuiken ontving, zijn ze nu te nauw om menige dame binnen te laten. Bovendien neemt zij de plaats in voor drie en beweert zij maar voor één te moeten betalen !

### **4 juli 1856**

Er is te Gent een ongeluk gebeurd, dat des te meer opgang zal maken wanneer men de ogenschiynlijke oorzaken kennen zal, die het slachtoffer hebben aan-gezet tot zijn noodlottig besluit.

Een openbare ambtenaar, de heer Fabricius, statie-overste te Gent, heeft zich gezelfmoord door zich op zijn kamer welke boven de burelen gelegen is, de keel over te snijden met een scheermes.

Men brengt de beweegredenen van die wanhopige daad in verband met een ongeluk dat enkele dagen geleden om 9 uur 's morgens op de ijzeren weg van Gent naar Dendermonde was voorgevallen.

Een locomotief was uit Gent vertrokken om in Dendermonde een koopwaren-trein te gaan afhalen. Te Oudegem liep het stoomtuig op een kar geladen met klaver door twee ossen voortgetrokken, op het oogenblik dat die de weg in zijn breedte overstak. De pachter die zich met zijn dienstbode op de kar bevond werd op slag gedood en de dienstbode werd ernstig gekwetst.

Meest alle gazetten voegden er bij, dat men het ongeluk toeschreef aan de treinwachter, die verwaarloosd had de barelen te sluiten. Het schijnt dat het vreselijk ongeluk aan een geheel andere oorzaak te wijten is en men mag zich gelukkig achten dat er geen grotere ramp is voorgevallen.

Men verzekert inderdaad dat men in de statie van Gent een veronachtzaming had willen herstellen en daarom bovengenoemde locomotief de trein van grote snelheid op weg naar Brussel achterna gezonden had. Die bijzondere locomotief was niet aangekondigd en daardoor waren de barelen waarlangs de ongelukkige landman de baan over reed niet gesloten.

Wat meer is, gelukkig nog dat de barelen geopend waren en de pachter over de spoorweg reed! Zonder de kar met klaver was de locomotief op het kon-vooi van grote snelheid gelopen en konden 60 mensen verminkt, gedood of verpletterd geweest zijn. Het is waarlijk niet te duur het bestaan van 60 men-sen te kunnen kopen met het leven van één persoon!

We denken dat deze melding voldoende zal zijn om een onderzoek over de zaak te bekomen en het leven der burgers op de spoorweg van de staat te waar-borgen!

## **26 augustus 1856**

Gent stoeft gedurig dat het Vlaams is en inderdaad, een getal moedige Gentse Vlamingen werkt vlijtig aan de zaak. Maar die stad is ver van zo Vlaams te zijn als men algemeen denkt.

Neem de statie van de ijzeren weg bijvoorbeeld. Alles is er Frans. “Messieurs, mesdames, les voyageurs pour...” en men hoort er niets anders!

Menig boerenmens die geen woord Frans verstaat, begrijpt niets van al dat



geroep en verliest zijn weg. Tot de wegwijzers op de konvooien toe zijn in het Frans geschreven.

Het Vlaams vindt men nergens, zodanig dat een Duitser meende in Frankrijk te zijn wanneer hij in de hoofdstad van Vlaanderen aankwam!

## **20 juni 1858**

Een wagon geladen met meubelen uit Brussel naar Brugge verzonden, is gisteren in de statie van Gent de prooi der vlammen geworden. Brandende cokes, uit de locomotief gevallen, schijnt het vuur aan de wagon te hebben meegedeeld.

De heer Mertens, onderchef, werd onmiddellijk door een wachter verwittigd, alsmede door de alarmklok die de dienstdoende douanier deed luiden. Door zijn ijver en de krachtdadigste middelen heeft hij alle gevaar spoedig doen verdwijnen.

Enige der voornaamste meubelen zijn gered geworden. In de wagon bevonden zich ook smyrnatapijten, pendules en luchters, afkomstig van de fabriek van de heer August Champy te Brussel.

De meubelen waren bestemd voor de heer Van den Brande, koopman te Brugge en de tapijten voor het kasteel van Ledegem, eigendom van de heer de VriËre, minister van buitenlandse zaken. Het verlies wordt op omtrent 10 000 frank geschat.

## **24 april 1867**

Er hangt op dit ogenblik in de standplaats van de spoorweg alweer een fraai staaltje van de nauwkeurigheid waarmee men in het Ministerie van Openbare Werken de Vlaamse plakkaten opstelt.

Op één van deze plakschriften leest men onder andere: “Deze trein BLIJFT STAAN in al de tussenstatiën waar hij VOORBIJ RIJDT”.

Bravo! Het is inderdaad eigenaardig een trein te zien voorbijrijden terwijl hij stil staat! De Franse tekst luidt: “Ce train s’ arrête à toutes les stations de son parcours”.

Men zegt dat dit het werk van een beëdigde vertaler is van zekere Geschiedenis van België, die zich sedert enige tijd bezig houdt met de inrichting van een naamloze maatschappij ter onderneming van alle officiële en niet-officiële vertalingen.

Moest de zaak waar zijn, dan raden wij hem gerust aan de spreuk in overweging te nemen: Schoenmaker, jongen, blij in Gods naam bij uwen leest!

## **19 september 1872**

Maandagavond om half 11 uur bevonden zich in de statie van de staat verscheidene honderden reizigers die een bijzondere trein wilden hebben. Ze beweerden dat er één voor 11 uur 5 minuten was aangekondigd.

De overste en de bedienden hadden wel te zeggen dat die trein maar uitzonderlijk voor de zondagavond aangekondigd was geworden en dat aan hun vraag niet kon voldaan worden, daar dit gevaar zou opleveren voor de dienstverlening.

De reizigers wilden daar niet naar luisteren. Bedreigingen werden uitgebracht en ruiten ingeslagen. Men wilde met geweld de deuren open stampen. De gewapende macht is moeten tussenkomen en het was slechts dan dat de betogingen ophielden.

Het is te bejammeren dat het bestuur van de spoorweg er niet aan gedacht had ook voor maandag een nachttrein in te richten. Het was de dag van de aankomst van de koning en het aansteken van de algemene verlichting, dus de bijzonderste feestdag.

## **7 februari 1874**

De brand in de hangaar der koopwaren in de statie van de staat te Gent barstte gisteren rond 1 uur 's namiddags uit en nam in korte ogenblikken zulke uitbreiding, dat gans dit ruime gebouw weldra één enkele vuurgloed was. Het beste wat men kon doen was trachten het vuur te beperken en de naburige burelen te redden. Dit is dan ook gebeurd.

Al de boeken en schriften zijn in veiligheid gebracht, alhoewel er bij de redding weinig beleid aan de dag is gelegd. Vele documenten die het vuur gespaard heeft zullen verloren gegaan zijn als gevolg van het sleuren en smijten met de papieren.

In alle haast zijn enige koopwaren die het verst van de oorsprong van de brand verwijderd waren gered geworden, waaronder schilderijen van Gentse artiesten, welke gereed stonden om naar de tentoonstelling van Londen verzonden te worden, doch de schilderijen van de heer De Baerdemaeker en den Duyts zouden vernietigd zijn.

De brand vond overvloedig voedsel in de massa licht ontvlambare stoffen welke in de hangaar lagen. Het komt ons ongeraadzaam voor geloof te hechten aan de beweringen dat er niet alleen vitriool maar zelfs nafte en petroleum in de hangaar zouden geweest zijn. Stellig echter bevonden zich daar manden boter en kisten spek die veel voedsel aan de gloed konden geven.

Het brandde ruim twintig minuten in volle hevigheid vooraleer de pompiers

ter plaatse waren en er verliep geruime tijd eer alles in orde was om de blusdienst aan te vangen. Hun materiaal is allesbehalve volledig en beantwoordt niet aan de eisen. Het gemis aan een krachtige stoomspuit werd gevoeld en degene van de fabriek Lousbergs die ter plaatse werd gebracht kon maar een uur nadien werken doordat zij geen drukking had. Toen was alle gevaar voor uitbreiding verdwenen.

Het bestuur van de gascompagnie, onder het bestuur van de heren De Clippel en Metdepenningen, was met zijn blusmateriaal één van de eersten ter plaatse en heeft grote diensten bewezen. Een feit dat iedereen in het oog viel was, dat de commandant van de pompiers zich in burgerkleren aan de brand vertoonde.

De omgeving van de hangaar was belemmerd door een menigte toeschouwers, waarvan weinig hulp te verwachten was. De politie zou beter gedaan hebben die te verwijderen. Maar als die daar met anderhalve man staat kan zij niet veel uitrichten.

Het is een geluk geweest dat de hangaar in plaats van ijzeren, houten gebinten had. In het eerste geval konden door het uitzetten van het verhitte ijzer de muren weggedrongen worden en het dakwerk van het aanpalend paviljoen naar beneden zijn gekomen. Niemand was er zeker van dat dit niet zou gebeuren en nochtans liep iedereen er maar vrank en vrij onder door. Eerst toen de brand schier geblust was meende de politie de doorgang te moeten beletten.

Het is maar met tegenzin dat wij ons genoodzaakt vinden onze voornaamste veiligheidskorpsen, pompiers en politie te moeten beknibbelen voor hun onvoldoende inrichting. Wij haasten ons nochtans er bij te voegen dat iedere man afzonderlijk zijn best deed als 't kon zijn. Maar dat deden ook sommige moedige burgers en bedienden. Wat zich vooral deed gevoelen was het gebrek aan eenheid van bestuur.

Over de oorzaken van de brand hebben wij veel en verschillend horen spreken. De meest gegronde veronderstelling is dat de gisting van afval de brand zou hebben veroorzaakt en meegedeeld hebben aan de licht verteerbare stoffen die er rond lagen. De schade aan de koopwaren zal betrekkelijk hoog zijn maar gering aan het materieel.

Heden zal er in de Kamer van Volksvertegenwoordigers door de Gentse afgevaardigde een ondervraging tot het gouvernement gericht worden, aangaande het aanvaarden van alle soorten van koopwaren in eenzelfde hangaar. Stellig is het dat zekere categorieën goederen zoals petroleum, nafta en andere licht ontvlambare zelfstandigheden, een afzonderlijke laad- en losplaats in de statie zouden moeten hebben.

**7 april 1877**

Men doet de opmerking dat er in de statie van Gent geen schuilplaats is voor personen die reizigers moeten afwachten. Er zou wel een wachtzaal voor het publiek mogen zijn, opdat de wachtende personen niet in de regen zouden moeten staan.

Dit was eergisteren het geval toen de trein uit Brussel door een ongeval in de statie van Melle, in plaats van om 9 uur 10 maar om half 11 in de statie gekomen is.

Ook schijnt het dat men in onze statie alleen de personen die voorzien zijn van een reiskaartje in het buffet laat komen. Het lokaal gaat maar tien minuten voor het vertrek van de treinen open. Het is dus onmogelijk voor de reizigers op hun gemak iets te eten of te drinken als zij de trein niet voor hun neus willen zien wegrijden.

De bedoelde reiziger vraagt waarom men niet doet gelijk in Engeland en Duitsland, waar de buffetten voor iedereen open zijn en ontvangsten maken die de exploitanten van de spoorwegen toelaten ze aan zeer hoge sommen te verhuren.

### **1 juni 1882**

In een verzoekschrift vragen de inwoners van de Statieplaats om de verwijdering van de pissijnen voor de ingang van de statie te bekomen. De burgemeester heeft opdracht gegeven ze vier maal in de week te ontsmetten. Er zullen verder maatregelen worden genomen om te voorkomen dat zij geur afgeven. Hetzelfde geldt voor de twee pispakken in de Kleine Statiestraat.

### **28 maart 1885**

Eén der koekenwijven die ook eieren enz. verkopen, welke gewoonlijk aan de grote statie zitten, had gisteren namiddag het ongeluk haar vuurpot om te werpen.

Haar kleren schoten in brand en de vrouw zou deerlijk verwond zijn geworden zonder de hulp van enige koetsiers die spoedig toesnelden en de vlammen uitdoofden.

### **17 februari 1886**

In de zitting van de stedelijke raad vroeg de heer Kerfzyer inlichtingen over het ontwerp van het gouvernement om voor het statiegebouw een afdak te bouwen van 14 meter, terwijl de plaats zelf maar 28 meter breed is.

De heer burgemeester verklaarde dat het Ministerie van Spoorwegen een ont-

werp aan het schepencollege heeft meegedeeld. Het plan was zeer lelijk. De gevel van de statie, die reeds karakterloos is, zou er niet door verfraaien, integendeel.

Hij heeft de minister geschreven dat hij de bouw van het afdak zoals het ontworpen is niet zou kunnen goedkeuren en verder zijn aandacht geroepen op de gebreken van het ontwerp. Het zou onvergeeflijk zijn dat de staat de opoffering van 2 miljoen vernietigde die door de stad gedaan werd om de omstreken van de statie te verfraaien, door het plaatsen van die afzichtelijke marquise.

De grond waarop moet gebouwd worden behoort echter aan de staat. De stad kan dus niet beletten dat er gebruik van gemaakt wordt. Volgens de minister zijn de voordelen groot. De rijtuigen en personen zullen bij slecht weder in het droge kunnen staan.

De heer Bruneel verzette zich tegen het ontwerp. Hij denkt dat het de grootste misslag zou zijn die men kan begaan. Hij heeft de gedachte vooruitgezet om de rijtuigen binnen in de statie te laten komen, gelijk reeds te Brussel in de Zuidstatie gebeurt. De nodige wijzigingen om dit te kunnen doen zijn zeer gering.

De lelijke galerij die men voornemens is op te richten zal aan weinig personen genoeg doen, behalve aan de koekenventsters en de commissionerissen. Die galerij zal altijd vol staan van die lieden.

Voor de heer Kerfzyer bestaat de kwestie erin of men de voorkeur moet geven aan een schutdak boven het plankier of een galerij die heel de straat inneemt, tot aan het huisje waar de dagbladen verkocht worden. Bovendien kan de raad niet goed zijn oordeel uitdrukken over de zaak zonder de plans onder de ogen te hebben.

De heer burgemeester gaf toe dat hij de plans niet in zijn bezit heeft, doch denkt dat de minister zeker niet zal kunnen aanvaarden dat de stad zich als rechter aanstelt over plans van werken die door zijn departement dringend uit te voeren zijn.

De heer De Nobele stelde voor de minister te verzoeken de werken te verdragen totdat de raad een beslissing zal genomen hebben.

## **25 september 1889**

Gisteren omtrent half 12 uur in de voormiddag heeft een groot ongeval plaats gehad in de statie van Gent-Zuid. Een locomotief is in volle stoom de statie binnen gereden en heeft er de hoofdbuffers van het derde spoor omver geworpen.

Stukken ijzer en splinters werden in de vensters en deuren van de burelen der

kaartjesgevers geslingerd en hier en daar werd een paneel ingeslagen. Daar de locomotief achterwaarts was binnen gekomen, was het achterdeel gans verwrongen. Onmiddellijk sprongen enige machinisten toe die de damp lieten vliegen en het vuur aftrokken om een ontploffing te voorkomen. Pas toen bemerkte men dat noch de machinist, noch de stoker op de locomotief waren. Men heeft vernomen dat de stoker, een jongen van 16 jaar uit Ledeberg, te Sint-Denijs van de locomotief was gevallen. De machinist had zich gebukt om hem vast te grijpen, maar was ook naar beneden gestuikt. Beiden bleven ongedeerd.

Men siddert als men denkt welke ongelukken hadden kunnen gebeuren. Immers, de locomotief werd niet verwacht, liet het fluitsignaal niet horen en schoot als een pijl de baren voorbij, die alle open stonden. Gelukkig ook dat het stoomtuig op een spoor is gelopen waar zich geen wagons of treinen bevonden.

#### **4 februari 1893**

Sedert enige dagen is de heer Sevenants in dienst als overste in de Zuidstatie. Voordien bekleedde hij die post in Merelbeke. Men zegt dat de heer de Bruxelles, die in Gent-Zuid voordien de overste was, verplaatst wordt omdat hij geen Vlaams kent. Naar het schijnt zal hij zijn functie verder uitoefenen te Charleroi.

#### **13 december 1897**

Een nieuwe trein is tussen Brussel en Oostende ingericht. Hij is weeral goed bestudeerd. Zo komt hij te Gent in de Zuidstatie aan om 8 uur 34, juist 2 minuten na het vertrek van de trein naar Zottegem en 7 na deze van Dendermonde. Hij komt te Brussel aan, 3 minuten na het vertrek van de internationale trein naar Leuven, Luik en Duitsland.

Sedert 1 oktober is de trein welke om 6 uur uit Brussel vertrekt nog geen enkele maal op tijd in Gent aangekomen. Er was altijd een vertraging van 10 tot 20 minuten. De locomotief van die trein moet dagelijks 14 wagons en 4 fourgons voortslepen.

#### **16 augustus 1898**

In de grote statie van Gent-Zuid heeft zondagmorgen een drukte geheerst zoals men nog in lange jaren niet vastgesteld had, zelfs niet bij feestelijkheden. Een ononderbroken stroom reizigers bezette de verschillende winketten,

waarachter de bedienden ijverig in de weer waren met het afleveren van reiskaarten, de meeste voor de zeekust.

Men moest niet minder dan 4 bijzondere treinen naar Oostende inrichten en om 10 uur gaf men het geld terug aan de reizigers die nog geen plaats hadden kunnen vinden, daar al het te gebruiken materieel weg was. Men had op hun verzoek de reizigers zelfs plaats laten nemen in fourgons en veewagens.

Op zulke dagen is het zeker geen gemakkelijk postje om overste van de statie te zijn en de vertrekuren van al die bijgevoegde treinen te moeten regelen. Het hoofdbestuur zou het de ambtenaren en het publiek gemakkelijker kunnen maken door de dag voorop reiskaarten beschikbaar te stellen. Dat doet men al voor de pleziertreinen en voor de kaarten van de maatschappijen.

Op deze wijze zou de overste toch de zaterdag het benaderend aantal kaarten kennen en maatregelen kunnen nemen om tegen de zondag ook materieel te hebben.

Alhoewel de ijver van de ambtenaren zich zondag genoeg vermenigvuldigde met hier en daar passende bevelen te geven, konden zij het toch niet verhelpen dat de reizigers voor Londen, die om 8 uur moesten vertrekken, eerst om 9 uur wegstoomden en te Oostende misschien wel de maalboot zullen gemist hebben.

### **18 januari 1899**

De inwoners van de boulevard Frère-Orban protesteren tegen het petroleumdepot dat het beheer van de spoorwegen aldaar doet oprichten. De stad laat deze depots niet meer toe, tenzij buiten de omtrek.

De vergaarbak kan 6000 hectoliter petroleum bevatten. Dat zou zeer gevaarlijk zijn voor de stad. Indien zulk een depot in brand komt en ontploft zouden vreselijke rampen te betreuren zijn.

### **30 juni 1899**

Het comiteit van de Gentse Socialisten heeft gezien de omstandigheden in de Kamers te Brussel aangaande het algemeen stemrecht besloten alle dagen zittingen te houden, gevolgd door meetings en manifestaties. In de Zuidstatie staan 20 wagons met banken gereed om troepen naar Brussel te vervoeren. Soldaten wandelen in de statie.

Donderdagavond rond 7 uur heeft een groep betogers de aankomst afgewacht van de trein waarmee de volksvertegenwoordigers en senatoren terugkeerden van Brussel. Daar de zitting van de Kamer betrekkelijk lang geduurd heeft kwamen alleen de senatoren uit de trein.

De heren Léger en Claeys-Bouaert werden onthaald op geschuifel en het geroep “A bas la culotte!” De heer Lammens kon spoedig zijn rijtuig bereiken en uit het gewoel ontkomen. De betogers hebben zakjes blauwsel op het statieplein uitgegoten.

De volksvertegenwoordigers die met de volgende trein aankwamen en van de woelingen in Gent-Zuid op de hoogte waren gesteld, zijn te Ledeberg afgestapt.

## **20 december 1899**

Op 26 augustus heeft het Ministerie van Spoorwegen aan de Elektrische Tramwegen de bouw toegestaan van een aubette op de hoek van de statie Gent-Zuid, mits het betalen van een jaarlijkse grondbelasting van 30 frank. Het paviljoen zal dienen tot wachthuisje voor de tram en als krantenkiosk.

Het spoorwegbestuur drong er bij de tramcompagnie op aan, bij de wederzijdse overeenkomst een clause toe te voegen waarin werd bepaald dat de huurster, Mademoiselle Steyaert, slechts deugdzame boeken mag verkopen, alsook bladen welke toegelaten zijn in de staties van de staatsspoorweg.

De tramcompagnie mag zich het recht voorbehouden, alle publicaties welke tegenstrijdig geacht worden met de goede zeden en moraal uit de etalage te bannen en de verkoop ervan te verbieden.

De lijst van de te mijden bladen werd haar intussen overgemaakt. De meeste zijn van Franse afkomst, zoals *Le Tutu*, *Beautés Parisiennes*, *La Vie en Culotte Rouge*, *L'Indiscret*, *Le Frou-Frou*, *Mars et VÈnus*, *Paris la Nuit*, *Tout à la Joie*, enz.

Gisteren is vastgesteld geworden dat ze *Le Flirt* aanbood. De tramcompagnie moet in de goederenkas van de statie vijf frank storten ten titel van boete en de kwijting zonder verwijl bezorgen aan de boekhoudkundige dienst van de Spoorwegen.

## **7 juni 1902**

Wij vestigen de aandacht op de toestand van de deur in de wachtzaal eerste en tweede klasse van de Zuidstatie. Die blijft de hele dag en zelfs 's nachts open, zodat er in die zaal steeds gevaarlijke tochten heersen. Het luchttoestel dat dient om de deur te sluiten is sedert meer dan 14 dagen gebroken.

## **3 juli 1903**



Verscheidene bedienden van het spoorwegbestuur, waaronder heel bijzondere, zijn gisteren de toestand van de Zuidstatie komen onderzoeken. Er blijft bijna geen enkele ruit meer heel en het zinken dak is gedeeltelijk verdwenen. Het zal een gevaarlijk werk zijn om dit alles te herstellen.

Misschien zijn er vreemdelingen die menen dat het in de voornaamste statie van Gent over een nieuwe uitvinding gaat, namelijk het maken van treksporen voor de rook uit de schouwen van de locomotieven, die dan niet meer onder de hangaars blijft!

## **21 september 1903**

Vrijdag was men rond 5 uur in de namiddag in de Zuidstatie bezig gas over te brengen in de verlichtingstoestellen van een trein. De locomotief stond juist naast de gasput buiten de overdekte statie.

Een gloeiende kool viel op de geleidingsdarm in caoutchouc en brandde er een gat in. Onmiddellijk ontvlamde het gas en begon de caoutchouc te smelten.

De gasvlam vloog hoog boven de trein. Men trachtte ze te doven doch dat lukte niet. Eensklaps werd geroepen dat er een ontploffing te verwachten was. Schielijk vluchtten al de reizigers verschrikt weg.

Een werkmans van de ijzeren weg gelukte er in de darm af te wringen, waardoor de vlammen natuurlijk ophielden. De trein was intussentijd buiten de plaats van het voorval gevoerd.

## **7 december 1904**

Binnen weinige dagen hoopte men dat de herbouwing van de nieuwe glazen daken in de Zuidstatie zou voleindigd zijn. Reeds had men boven de drie beuken houten ramen geplaatst en de glazen ruiten waren reeds ingestoken in de rechterbeuk langsheen het gebouw van de telegraaf en de koopwaren.

Dinsdagmorgen bemerkte men boven de twee middenspooren dat verscheidene dwarsbalken gekromd waren. Aan de werklieden werd verbod gegeven nog op het dak te klimmen en de werken werden stilgelegd. Men plaatste bovendien een hekken rond het gedeelte waar het gevaar het grootst scheen.

De treinen welke op die twee sporen komen moesten ter hoogte van de buffetten blijven staan. Men sloeg steeds het gedeelte gade dat met instorting was bedreigd.

Rond 2 uur 's namiddags hoorde men herhaaldelijk een veel beduidend gekraak en inderdaad, na enige minuten stortte het middendak met groot gedruis over een lengte van 30 meter in. Een ogenblik later bemerkte men dat

aan de ijzeren kolommen welke op de kaaien staan hier en daar grote zinken panelen in de hoogte hingen. Men zag gekromde ijzeren staven, verbrijzelde elektrische lampen en verwrongen gasbuizen. De sporen waren bedekt met de overblijfselen van de ramen.

Onmiddellijk werden rode vlaggen tussen de sporen geplant om de treinen te doen stilstaan vooraleer zij de plaats zouden naderen waar het ongeval gebeurde. De wachtzalen werden gesloten om de nieuwsgierigen te beletten zich in het midden van de statie te verdringen. Langs alle kanten kwamen dienstoversten toegelopen. Ze namen de meest dringende maatregelen welke door de toestand werden gevegd.

Indien het ongeval een half uur vroeger was voorgevallen zouden vele reizigers erge wonden opgelopen hebben bij het stappen uit de trein van Antwerpen die op het eerste spoor stond, waarvan de kaai nu vol puin ligt.

Men had niet zonder vrees bemerkt dat aan de kant van de koopwaren verscheidene ijzeren staven van de rechterbeuk op hun beurt schenen te plooiën. Het was dus niet onmogelijk dat dit gedeelte insgelijks instortte. Rond 4 uur kwam inderdaad het ahangend gedeelte van het dak, 250 m± groot, met vreselijk gedruis naar beneden.

Men zegt dat het dak van de statie gemaakt is in 1847. Het is dus omtrent 60 jaar oud. Het is waarlijk een wonder dat het zolang heeft stand gehouden.

Erik De Keukeleire

Fragmenten uit “Station Gent-Zuid en het Gentse Zuidkwartier - deel 1 (1832-1910)”, 338 pagina’s, oktober 2004, uitgave in eigen beheer.

---

**GOAN WIRKE IN DA SCHUUN GENT.**