
GENT-SINT-PIETERS: EEN VOLWAARDIGE TRILOGIE DE TWEDE VERSIE (1908-1912) IS UIT HET GEHEUGEN GEWIST...

VOOR U VERZAMELD UIT 31 600 EDITIES VAN DE "GAZET- TE VAN GENT".

De eerste uitgave van het Sint-Pietersstation, in gebruik van 1881 tot 1908, was een bescheiden barak, een stad als Gent onwaardig en de enige afbeelding die mij daarvan bekend is kan daarvan getuigen.

Over het huidige station blijft men te pas en te onpas beweren dat het dateert van 1913, terwijl het in november 1912 reeds werd verheven tot "statie tweede klasse" en de minister van Spoorwegen er een halte plande voor de internationale "prachtreinen" uit Brussel en Oostende.

Maar de imposante verschijning aan de zuidkant van het Maria-Hendrikaplein, thans weer volop in de belangstelling wegens de drastische renovatie die dit jaar wordt aangevat, is echter de derde versie van het station! Resten ons dus de logische vragen hoe de tweede versie er dan wel heeft uitgezien en waar die precies heeft gestaan. De pers wijdde er destijds ruime aandacht aan en gedurende de vier jaren dat het gebouw in gebruik was moeten honderdduizenden stedelingen en bezoekers er gebruik van hebben gemaakt. Om echter dat "vergeten station" in de juiste context te kunnen plaatsen, is het nodig de ontwikkeling van de spoorwegen ten zuiden van de Kortrijksepoort te citeren, zij het uiteraard via een ingekorte versie.

Toch zal na het lezen van wat hier volgt niet alles even duidelijk zijn geworden. Met een potloodpunt de precieze locatie op een stadsplan aanstippen blijft een hels karwei en hoe kan het in 's hemelsnaam dat er van die versie geen enkele foto te vinden is?... Tenzij u er één liggen hebt natuurlijk... Laat in dat geval zeker iets weten...

*** 12 augustus 1838**

Plechtige opening van de spoorlijn Gent-Zuid - Brugge, op 28 augustus uitgebreid tot Oostende. Eenmaal over de Schelde aan de Sint-Lievenspoort reden de treinen via de Stropbrug in een wijde bocht buiten de Kortrijksepoort over de Leie richting Drogen. Aanvankelijk waren er enkel stopplaatsen in Landegem, Aalter, Bloemendaal en Jabbeke.

15 mei 1872

Er is sprake van onderhandelingen vanwege de stad met het gouvernement over het inrichten van een centrale statie buiten de Kortrijksepoort, teneinde te vermijden dat voortaan de sneltreinen tussen Oostende en Brussel nog tot in de tegenwoordige statie van de Muinkmeersen (* *Gent-Zuid*) moeten lopen. De sneltreinen komen nu toe binnen de hangaar (* *de perrons van Gent-Zuid*) van aan de bergplaats der locomotieven buiten de Sint-Lievenspoort (* *vlakbij Stropbrug op Ledebergs grondgebied*) en moeten daarna op dezelfde plaats terugkeren, wat gemiddeld een verlies van 20 minuten veroorzaakt.

Met het bouwen van een centrale statie aan de Kortrijksesteenweg langsheen de ontworpen boulevard van de *Oude Barrière* naar de Heuvelpoort (* *de Parklaan*), zou men de omweg vermijden die men destijds heeft moeten maken waar de ijzeren weg door de aanwezigheid van de citadel niet mocht komen. Die is nu door de stad aangekocht, die er nieuwe lanen en een nieuwe wijk met aanplantingen zal aanleggen.

Die nieuwe statie zou een groot voordeel aan de stad opleveren, doordat men de gronden der citadel dan voordeliger zou kunnen verkopen.

24 augustus 1881

Men verzekert dat bevel is gegeven om de werken aan de statie buiten de Kortrijksepoort onmiddellijk te beginnen. Het is op een ondervraging van onze volksvertegenwoordiger de heer d'Elhougne, dat de heer minister van openbare werken zich verhaast heeft de hand aan het werk te doen slaan.

1 september 1881

Wij hebben een goede tijding kenbaar te maken aan de voorgeborchtenaren van de Kortrijksepoort. Bij *dépêche* van de heer minister van openbare werken, gedagtekend van gisteren, is aan het spoorwegbestuur bevel gegeven om te rekenen van zaterdag 3 september aanstaande, de gewone treinen van de lijn naar Brugge en Oostende, gaan en keren, te doen stilstaan aan de bareel op de Kortrijksesteenweg, voorbij de herberg *De Oude Barrière* (* *destijds gelegen tussen de Parklaan en de Kortrijksesteenweg*).

Men zal aldaar reizigers opnemen en de baanwachter zal de reiskaartjes afleveren tot wanneer de dienst geheel zal geregeld zijn en er een statiegebouw zal zijn opgericht. Dan zal men er ook koopwaren kunnen verzenden. De nodige opmetingen zijn reeds gedaan en men zal er binnenkort aan beginnen.

2 september 1881

De aanbesteding voor de werken aan de statie buiten de Kortrijksepoort zal op 23 september aanstaande plaatsgrijpen in de statie van Brugge. Het bestek voor een voorlopig gebouw voor ontvangsten en een paviljoengemak bedraagt 3 904, 55 frank.

De nieuwe standplaats zal *Statie van Gent-Sint-Pieters* genoemd worden. Een dertigtal werklieden hebben reeds de grond gevuld en effen gelegd waarop de nieuwe statie moet gebouwd worden.

24 september 1881

Zondag zal om 5 uur 's namiddags buiten de Kortrijksepoort tegenover *De Oude Barrière* een concert gegeven worden door de fanfaremaatschappij *De Vaderlandsliefde*, ter gelegenheid van de aldaar gevestigde nieuwe statie (* *lees: standplaats*), om 8 uur gevolgd door een volksbal met verlichting van de estrade en een vuurwerk om 9 uur (* *uiteindelijk wegens het slecht weder een week uitgesteld*).

4 december 1881

Te rekenen van maandag 5 december zal in de nieuwe statie Gent-Sint-Pieters (* *eerste versie*) de dienst ingericht zijn voor reizigers en bagage. Het ware zeer wenselijk dat daar spoedig ook de dienst voor het verzenden van koopwaren in werking wordt gesteld. Hieraan is nog meer behoefte dan aan een standplaats voor reizigers.



Eerste versie van het Sint-Pietersstation uit 1881 aan de Parkplaats. Uiterst rechts het paviljoentje met de “pissijnen” en “gemakken”, links een gedeelte van de in steen opgetrokken goederenloods.

20 januari 1882

Op de nieuwe statie buiten de Kortrijksepoort prijken twee opschriften, maar zij zijn in het Frans. Er is in het dubbel te lezen: Gand-Saint-Pierre.

Het gebouw staat onder het bestuur van de statie van Brugge, dat dus de plichtige is. Het was nochtans zo gemakkelijk om naast het Frans opschrift ook een Vlaams te plaatsen. Er moet hier weer plichtsverzuim in het werk zijn en die miskennis van onze taalrechten zal bij de heer minister van openbare werken aangeklaagd worden.

In Brugge bouwt men een nieuwe statie. Dat de Bruggelingen maar oppassen of zij krijgen daar ook niets anders dan Franse opschriften!

28 januari 1882

Te rekenen van 2 februari zal een telegraafbureel geopend worden in de statie Gent-Sint-Pieters. Het bureel zal alle dagen open zijn van 9 uur 's morgens tot 's middags en van 2 tot 7 uur 's namiddags.

27 maart 1882

Goed nieuws voor de voorgeborchten van de Kortrijkse- en de Heuvelpoort. Te rekenen van 1 april aanstaande zal de statie Gent-Sint-Pieters, welke reeds open was voor de reizigers-, bagage- en telegraafdienst, ook ingericht zijn voor de pakgoeddienst, tarieven 1 en 4, van 5 kilo of minder.

23 oktober 1883

De spoorwegstatie buiten de Kortrijksepoort wordt 's avonds nog steeds met petroleumlampen verlicht en dit op een wijze die veel te wensen overlaat. Het is er allesbehalve klaar en wij roepen hierop de aandacht in van het spoorwegbestuur.

Aangezien het gas tot daar en zelfs nog verder ligt, ware het wenselijk dat men in de statie gaslantaarns plaatst. Men zou dan een betere en veel doeltreffendere verlichting hebben en voor de reizigers zou het er veiliger zijn.

8 juni 1887

De heer Vandenpeereboom, minister van Spoorwegen, Posten en Telegrafien, is gisteren de spoorwegstatiën van onze stad komen bezoeken. Hij was vergezeld van de algemene bestuurders en werd ontvangen door de Gentse senatoren en volksvertegenwoordigers.

Na onderzoek heeft hij het beginsel erkend voor de bouw van een nieuwe standplaats (* *lees: sporenbundel*) buiten de Kortrijksepoort, ter uitbreiding van de huidige statie Gent-Sint-Pieters en bevelen gegeven om onmiddellijk een ontwerp ter studie te leggen.

30 mei 1889

In de Gentse gemeenteraad werd gehandeld over de vergroting van het park en de inrichting van een openbare plaats aan de statie Gent-Sint-Pieters. De heer Lutens stelde voor al de gronden aan te kopen die de vergroting van de nieuwe statie (* *het sporencomplex dus*) zullen uitmaken.

De heer Duhayou verklaarde dat men alvorens te beslissen, het belang van deze statie moet kennen en dat kan men nog niet weten.

De heer Martigny beweerde dat die in de toekomst heel belangrijk wordt.

28 december 1889

Men is voor goed begonnen aan de verbreding van de spoorbaan voor de vergroting van de statie Gent-Sint-Pieters. Een aantal aardewerkers zijn bezig de plaats te bereiden waar de wisselsporen moeten komen.

24 december 1890

Wat vooral de wijk van de Kortrijksepoort aan belangrijkheid en verfraaiing

zal doen toenemen is de herbouwing en vergroting der thans bestaande spoorwegstatie, voor de omgeving en een groot gedeelte van de stad van groot nut en gemak.

De onteigening van de gronden voor de uitvoering van die werken is sedert enige tijd gedaan. De afbraak van de houten windmolen De Kraaie en meegaande huizen is reeds ver gevorderd. De statiegrond heeft een grootte van verscheidene hectaren en strekt zich uit van de Kortrijkse- tot de Zwijnaardsesteenweg.

De statie zal door haar sierlijke bouw en aangename ligging één der schoonste zichten van de stad uitmaken, beheerst door een fraai voorplein en twee allermooiste toegangen, de Kortrijksesteenweg met zijn aanmerkelijke verbreding en de nieuw aan te leggen boulevard (* *de Parklaan*) welke in rechte lijn naar het stadspark zal leiden.

Het uitzicht van de stad zal hier in voortreffelijkheid en pracht niet moeten onder doen voor dit van andere steden en hen zelfs in vele opzichten ver overtreffen.

16 april 1891

Wat moet er komen midden het nieuwe statieplein van Sint-Pieters? Zou men niet wel doen daar een *square* aan te leggen? De rijweg er langs is breed genoeg. Hoe eerder men er aan begint, hoe beter!

23 juni 1891

De heer Duhayon riep de aandacht van de stedelijke raad op het onooglijk gebouwtje dat de statie van Sint-Pieters-Aalst moet verbeelden. Die barak ontsiert geheel en al de zo schone wijk waarin ze geplaatst is.

De heer Lippens, burgemeester, merkte op dat de stad in die zin niets zal verkrijgen van de minister van Spoorwegen. Er is geen stellige belofte. Alles bepaalt zich tot een toelage en niet tot het bouwen van een schone statie.

30 augustus 1892

Een dienst waarover de Gentenaars te klagen hebben is deze van de tramways (* *de paardentramlijn tussen de Korenmarkt en de Kortrijksepoort had sinds september 1874 haar eindpunt nabij de Van Egmontstraat*). Buiten de Kortrijksepoort vraagt men gestadig om tot aan de statie Gent-Sint-Pieters te kunnen rijden. Niet te doen!

De zaak was slechts uitgesteld, zegt men, omdat de weg van het tegenwoor-

dig standpunt van de tram tot aan de statie niet gans gekasseid was. Nu dit werk al geruime tijd voltooid is, is het onnodig de nuttigheid van die uitbreiding te herhalen. Zowel de maatschappij van de tram als de bewoners van de meer en meer bevolkte wijk zouden er voordeel uit trekken.

De heer burgemeester heeft slechts kunnen antwoorden dat de gemeenteraad terzake niet bevoegd is. De stad exploiteert de tramwegen niet, ze heeft ze in concessie gegeven. Zolang de vergunninghouders geen uitbreiding indienen, is het onmogelijk op de vraag van de verzoekers in te gaan.

Anderzijds maakt de Kortrijksesteenweg geen deel uit van de stadswegen maar van de staatswegen. Indien de maatschappij van de tram een aanvraag tot verlenging wil formuleren, moet deze gericht worden aan de staat en niet aan de stad...

28 maart 1893

Het schepencollege heeft besloten dat de standplaats voor de statie Gent-Sint-Pieters *Parkplaats* zal genoemd worden. De boulevard die deze plaats aan het park verbindt zal *Parklaan* heten.

29 november 1898

Inwoners van de Ottergemsesteenweg vragen de tussenkomst van het stadsbestuur bij de heer minister van Spoorwegen, om de spoorbaan van Oostende en die van Kortrijk (* *thans de De Pintelaan*) door middel van een viaduct over de steenweg te doen maken, wat voor hen zeer voordelig zou zijn.

De heer burgemeester Braun acht die verandering best mogelijk en men moet er zich in het spoorwegbestuur reeds mee bezig hebben gehouden. In dat geval zal de statie Gent-Sint-Pieters verhoogd moeten worden en van trappen worden voorzien.

25 januari 1899

Eergisteren heeft in de namiddag de feestelijke inhuldiging van de elektrische trams in de stad plaatsgehad (* *aangedreven door middel van accumulatoren*). Op 2 februari aanstaande zal de regelmatige dienst beginnen op de lijn van de Korenmarkt naar de statie van Gent-Sint-Pieters (* *met stilstand op de Parkplaats*), de Heuvelpoort, de statie Gent-Zuid, de Van Arteveldeplaats en Sint-Jacobs.

20 maart 1899

De minister van Spoorwegen zal op Sint-Pieters-Aalst een streep grond langs de ijzeren weg laten onteigenen over een breedte van 100 meter langsheen de Musschestraat, teneinde er de nieuwe statie (* lees: *sporencomplex*) uit te bouwen en in te richten.

17 april 1899

Verleden week zijn de ingenieurs van het spoorwegbestuur aan de statie Gent-Sint-Pieters de nodige studies en opmetingen komen doen om de baan op te hogen, teneinde later de spoorwegdoorgangen te kunnen afschaffen.

5 juni 1899

De statie Gent-Sint-Pieters zal herbouwd en merkkelijk vergroot worden. De spoorlijn naar Kortrijk zal van aan Gent-Zuid verbonden worden met *Het Snekken* aan de Leie en de treinen zullen voorbij Gent-Sint-Pieters lopen. De lijn tussen *Het Strop* en de statie van Sint-Denijs wordt daarna opgebroken. Ook zal een nieuwe verbinding worden gemaakt tussen Gent-Sint-Pieters en de statie van Melle. Langs deze lijn zullen de internationale sneltreinen lopen welke de statie van Merelbeke niet meer door moeten en in Gent-Zuid niet meer binnenkomen (* *De aangenomen aflijning liep langs een wijde bocht van aan de Zwijnaardsesteenweg, voorbij het kerkhof van de Heuvelpoort, over een vaste Scheldebrug en verder door de Merelbeekse meersen*).

17 september 1900

Het spoorwegdepartement zal eerstdaags grote werken aanvangen langs de Zwijnaardse- en Kortrijksesteenwegen. De statie Gent-Sint-Pieters zal verplaatst worden naar de plek waar het straatje naast de afspanning *Den Hert* de spoorbaan kruist (* *eerste verwijzing naar de Elisabethlaan en het Maria-Hendrikaplein, toen nog onontgonnen gebied*).

Het zal een grote statie worden en de koopwarendienst die nu in Gent-Zuid geschiedt, zal naar daar worden overgebracht.

4 mei 1901

Verleden jaar werd tot de aanleg van een nieuwe spoorlijn tussen Brussel en Gent besloten, met het oog op een exploitatie met grote snelheid. De studie is

beëindigd en sedert 12 oktober goedgekeurd. De ontwerpen voor de kunstwerken bevinden zich in de burelen van de staatsspoorweg.

Het is echter te voorzien dat het leggen van de lijn minstens drie jaren zal vertraagd worden door de gerechterlijke onteigeningen.

30 december 1901

Reeds op 12 april 1899 verscheen een verhoog van het schepencollege over het nut der verandering van de wijk Gent-Aaigem en de statie Gent-Sint-Pieters, maar de uitvoering werd vertraagd door de tussenkomst van het departement van Spoorwegen. Thans zijn de partijen het over alles eens.

De statie zal verplaatst worden over de Kortrijksesteenweg, in de richting van de spoorbaan naar Brugge. Ze zou zeer groot zijn. Men beweert dat ze 150 meter lang zal worden en ze zal zich over een terrein van 50 ha uitstrekken tot aan de brug van Het Snekpen. Van daar tot aan de statie Gent-Zuid worden al de spoorbanen opgehoogd.

De doorgangen aan de Kortrijkse-, Zwijnaardse- en Ottergemsesteenweg zullen afgeschaft en door viaducts vervangen worden.

Voor het statiegebouw dat komt op 600 meter van de Kortrijksesteenweg, zal er een plein zijn van 12 300 m² oppervlakte (* *het Maria-Hendrikaplein*) en daarrond zal een groot aantal straten worden getrokken.

Dit plein wordt met de Parkplaats en de Van Monckhovenstraat verbonden door met bomen beplante lanen van 20 meter breed. (* *respectievelijk de Clementina- en Elisabethlanen*). Al de huizen langs deze lanen zullen tuintjes aan de straatzijde moeten hebben zoals op de Parklaan.

Een straat van 15 meter breed (* *de Afsneelaan, later Koningin Fabiolalaan*) zal voeren naar de Leie, waarvan de loop recht wordt getrokken van aan de Snekbrug tot de stedelijke schietbaan.

Er komt een gebogen laan van 26 meter breed tussen het uiteinde van het park en de Godshuizenlaan, verbonden door een brug over de Leie (* *eerst onder de algemene benaming "Albertlaan" maar het gedeelte voorbij de brug werd in december 1918 gewijzigd in "Groot-Britanniëlaan", dat tussen het Maria-Hendrikaplein en het park werd in augustus 1929 de "Astridlaan"*).

Een laan van 20 meter breed zal ten zuiden van de Kortrijksesteenweg langs de spoorweg in verbinding komen met de Zwijnaardsesteenweg en de brug over de Schelde aan *Het Strop* (* *de Stroplaan, later Burggravenlaan*). De staat zal aan de stad de oude spoorbaan afstaan.

De uitvoering van al deze werken zal verscheidene jaren duren.

16 januari 1902

De heer Maenhout heeft een vraag gericht aan de heer minister Liebaert betreffende het bouwen van een voorlopige schuilplaats voor reizigers in de statie Gent-Sint-Pieters (* *nog steeds de eerste versie*).

De minister van Spoorwegen, Posten en Telegrafien heeft geantwoord dat de statie gans moet herbouwd worden en er daarom geen schuilplaats werd opgericht. Volgens hem wisselen daar overigens weinig reizigers van trein en mogen zij in het rijtuig blijven tot de aansluitende trein binnen is.

29 juni 1903

De uitslag van de aanbesteding voor de vergroting van het koopwarenmagazijn in de statie Gent-Sint-Pieters heeft als laagste bieder met 250 frank de heer J. B. De Landtsheere van Gent aangewezen.

25 november 1903

Vrijdag zal de opening plaatshebben van de aanbiedingen voor het bouwen van afdaken in de statie Gent-Sint-Pieters. Eén zal geplaatst worden langs de kant van de statie voor de reizigers welke van Brugge en Oostende komen, een andere langs de overkant voor de reizigers in de tegenovergestelde richting.

4 januari 1904

De stad zal met de heer Carpentier in de wijk Sint-Pieters-Aaigem gronden ruilen nabij de nieuwe statie en de nieuwe laan. De zaak zal *met geloken beurzen* gedaan worden (* *wederzijdse schulden zo vereffenen dat geen overdracht van geld nodig is*).

De heer Carpentier bekomt daar gronden in ruil voor andere. Hij zal aan de stad 54 641 frank betalen voor de wegeniswerken van de straten die zullen geopend worden op de gronden, gezegd *Het Klein Speelplein*.

13 mei 1904

Langs de lijn van Gent-Sint-Pieters naar *De Snep* zal men eerstdaags beginnen aan het ophogen van de spoorbaan. Men heeft reeds buiten de haag van de statie tot aan de eerste bareel (* *aan de Ganzendries*) het grondvlak gelegd voor het maken van de baan waarop de ballasttreinen zullen rijden.

20 juni 1904

De werken tussen Gent-Sint-Pieters en de Stropbrug, waar de spoorbaan Gent-Oostende moet opgehoogd worden om de barelen af te schaffen, vorderen goed.

De tijdelijke dubbele baan langswaar het verkeer zal geschieden terwijl de spoorweg tussen de Meersstraat en de Kortrijksesteenweg wordt opgehoogd, is reeds gedeeltelijk gelegd, zodat zij binnen een paar weken in dienst kan gesteld worden.

11 maart 1905

Het ophogen van de grond voor de nieuwe statie van Gent-Sint-Pieters zal omtrent twee jaar duren. Twaalf treinen, elk van vijftig wagons, brengen elke dag gezamenlijk 2 500 m² aarde aan.

18 juni 1906

De ophoging van de meersen wordt bestendig voortgezet en is reeds ver gevorderd. Men mag hierbij niet vergeten dat van de bareel aan de Kortrijksesteenweg tot aan *Het Snekken* de afstand 1 088 meter is en de grond meer dan vier meter moet opgehoogd worden.

6 juli 1907

De nieuwe statie Gent-Sint-Pieters zou tegen de Wereldtentoonstelling van 1913 geheel moeten voltooid zijn. Het ware inderdaad te betreuren moesten wij tegen het tijdstip waarop duizenden vreemdelingen onze stad zullen komen bezoeken, daar nog een voorlopige, houten statie hebben...

19 september 1907

Nabij de spoorwegdoorgang rechtover de Voskensstraat en de plaats voor de nieuwe statie Gent-Sint-Pieters, is door vier stokken het terrein aangeduid waar een voorlopig gebouw voor de statiedienst zal worden opgericht (* *eerste melding in de pers over de tweede versie van het station Gent-Sint-Pieters*).

19 januari 1908

Men zal weldra overgaan tot de aanbesteding voor de inrichting van een voorlopige statie op het grondgebied van Gent nabij *De Snep*. Zodra deze voltooid is zal men de tegenwoordige houten barak afbreken en de voorlopige banen leggen over de Parkplaats.

Waar thans de spoorbanen liggen kan men dan de viaduct over de Kortrijksesteenweg bouwen. Er zullen vier sporen worden gelegd, waarvan twee uitsluitend voor de nieuwe lijn Brussel-Zuid - Oostende.

5 maart 1908

De aanbesteding voor de voorlopige Sint-Pietersstatie zal morgen om 11 uur plaatshebben in de Zuidstatie. Het bestek bedraagt slechts 21 298, 43 frank, wat ons weer een prachtmonument belooft!

Het gebouw zal komen tussen de huidige, houten barak en de plaats die is aangeduid voor de grote, nieuwe statie. Het zal er één zijn zonder verdiep met twee gevels, één langs de voorzijde en een andere langs de zijde van de sporen. Het zal een ruime wachtzaal voor de derde klasse bevatten, een wachtzaal voor de eerste en de tweede klasse en de nodige ontvangsburelen en inrichtingen voor pakgoed en reisgoed. De aanbesteding omvat ook nog het oprichten van een gebouwtje voor *de pissijnen* en de *gemakken*.

Alles moet, op straf van boete van 20 frank per dag, binnen de 80 dagen voltooid zijn, te beginnen van de dag waarop de aannemer bericht ontvangt.

15 april 1908

Er wordt gemeld dat de professor Cloquet en de bouwmeester Mortier gelast zijn met de plannen voor de nieuwe, grote statie Gent-Sint-Pieters (* *de derde versie dus*).

21 april 1908

De plaats van de voorlopige statie (* *tweede versie*) is dichtbij de overweg afgebakend door een houten staketsel en men is bezig de brede Prins Albertlaan te kasseien, welke naar het gebouw en dat van de koopwaren zal lopen.

De afstand tussen de Kortrijksesteenweg en de voorlopige statie is lang. Voor de reizigers is het wenselijk dat tot daar een tramlijn zou worden aangelegd.

18 juni 1908

De voorlopige statie Gent-Sint-Pieters is zover voltooid, dat zij reeds bedekt is. Spoedig zullen de binnenwerken met ijver worden doorgedreven, zodat men hoopt ze tegen het volle badseizoen rond 15 juli in dienst te kunnen stellen.

In dit vooruitzicht zijn reeds twee spoorbanen gelegd over de Kortrijksesteenweg om de reizigersdienst in te richten langs de andere kant van het houten stationsgebouw. Intussen zal de thans bestaande baan worden opgehoogd.

8 juli 1908

Er zal gewacht worden tot na het drukke treinverkeer tijdens het badseizoen om de voorlopige statie in gebruik te nemen. Men zal immers de treinen moeten doen lopen naast de tegenwoordige baan langs de kant van de stad en dat werk is nog maar pas aangevangen.

Reeds legt men in de Clementinalaan een weg aan tussen de Parkplaats en het nieuwe gebouw (* *tweede versie*). Deze zal spoedig gekasseid worden, zodat de rijtuigen die reizigers aanbrengen tot juist voor de tijdelijke statie kunnen komen.

8 augustus 1908

In het begin van de maand september zal de houten Sint-Pietersstatie (* *eerste versie*) door het bestuur der spoorwegen verlaten worden om heel de dienst over te brengen naar de gemetselde, voorlopige statie, welke enige honderden meter verder aan het uiteinde van de Clementinalaan is opgericht.

Op de koer van de oude statie werden reeds voorbereidingen getroffen om de sporen te verbinden met het deel van de nieuwe lijn dat de steenweg doorkruist en juist voor het perron van de voorlopige statie loopt.

Volgende week reeds zal men de dienst van de koopwaren wagons overbrengen. Zodra alle diensten verhuisd zijn, zal men beginnen met het bouwen van de grote viaduct over de Kortrijksesteenweg en het ophogen van de spoorbanen verder zetten, om ze op het peil te brengen van de nieuwe, veel grotere statie (* *derde versie*).

11 augustus 1908

De Clementinalaan is reeds gekasseid en afgesloten met een reeks spoorweg-

bielzen die men met een klein kostje in een witte kalklaag heeft gestoken. Het spoorwegbestuur zal er zich niet aan geruïneerd hebben...

Rechtover de toegang van de voorlopige statie heeft men in de Prins Albertlaan een nieuwe straat geopend welke loopt in de richting van de Loostraat.

22 augustus 1908

De nieuwe statie (* *tweede versie*) is sinds 18 augustus geopend voor het koopwarenvervoer. De waren welke aankomen of van daar verzonden worden, moeten per volledige ladingen afgehaald of gebracht worden op de koer.

Binnen een paar dagen zal aan de spoorwegdoorgang van de Kortrijksepoort langs de kant van de stad de dubbele spoorbaan voltooid zijn om deze te vervangen welke thans gebruikt wordt.

Intussen wordt het voorlopig statiegebouw naarstig afgewerkt om het weldra voor het reizigersverkeer te kunnen openen. De winketten met ijzeren afsluitingen zijn gereed, de wachtzalen zijn in orde en men plaatst de gasverlichting.

De baan voor de statie zal verlicht zijn met een aantal grote petroleumlampen van het stelsel *Wells*, die nogal goed op elektriciteit lijken. Ten behoeve van deze dienst wordt nabij de statie een stapelplaats voor 4000 liter petroleum ingericht.

Men legt de laatste hand aan de verschillende wissels welke in de nieuwe statie zullen nodig zijn en men hoopt dat eind augustus alles wel zal klaar komen.

27 augustus 1908

De trein met het Hongaarse circus *Henry* arriveerde stipt in de voorlopige Sint-Pieterstatie en bestond uit 39 wagons: 10 met 100 paarden, 4 olifanten, 2 kamelen, een beer en talrijke honden, 25 met groot materieel zoals wagens, rijtuigen, een automobiel en een locomobiel, 2 van derde klasse vol artiesten en een fourgon waarin ook nog een aantal leden van het personeel hadden plaatsgenomen.

Daar de inrichting van het lossen en laden van dergelijke treinen in Gent-Sint-Pieters nog niet geheel in orde is, moest de trein een paar malen vooruit en achteruit rijden om te versporen, teneinde op een gepaste baan te komen. Wat later werd alles en iedereen langs de boulevard naar het Sint-Pietersplein gevoerd.

2 september 1908

Te beginnen van 4 september zullen de diensten van reizigers, reisgoed, koopwaren en telegraaf overgebracht worden van de houten statie naar de nieuwe, voorlopige statie nabij de Maria-Hendrikplaats.

Ze is gelegen op 600 meter van de huidige in de richting van Oostende en toegankelijk langs de Clementinalaan, de Prins Albertlaan, de Boudewijnstraat, de Afsneestraat en de Meersstraat, waarin de rijrichting voorlopig is veranderd.

Teneinde het publiek op zijn hoede te stellen tegen alle dwaling meldt het bestuur van de Spoorwegen dat in de richting van Oostende naar Brussel om 11.49 trein 3034 de eerste zal zijn die aan de nieuwe statie zal stoppen. In de richting van Brussel naar Oostende zal de eerste trein nr. 93 zijn, die er om 13.14 zal stilhouden.

Wegens het sluiten van de oude statie zal tramlijn 4 van de Kortrijksepoort verlegd worden, zodanig dat zij langs de voorlopige voorbijkomt. Het is jammer dat zulks nog niet gedaan is, aangezien de reizigersdienst er reeds een aanvang neemt.

De personen die van de tram willen gebruik maken zullen dus nog een hele tijd omtrent 500 meter moeten afleggen om van de tram naar de voorlopige statie of van de statie naar de tram te gaan. Zodra de Elisabethlaan enigszins in orde is zal de lijn lopen van de hoek tussen de Kortrijksesteenweg en de Van Monckhovenstraat langs de nieuwe laan naar de Maria-Hendrikplaats, de Clementinalaan en de bestaande baan aan de Parkplaats.

7 september 1908

De voorlopige statie is sedert vrijdag volledig in gebruik gesteld. De toegangen langs de Prins Albert- en Clementinalaanen zijn voldoende maar de verlichting zou beter kunnen zijn. De toestand levert daar zeer grote gevaren op, omdat de omliggende gronden merkelijk onder het straatpeil liggen en niet afgesloten zijn.

Dat moet spoedig geschieden, alsook het aanduiden door aanwijzingspalen die 's avonds verlicht zijn met gloeilichtlampen met petroleum zoals binnen de statie, in afwachting dat er elektrische lampen of gaslantaarns aangebracht worden.

Het is nu wachten op de Elisabethlaan die dwars door *Den Hert* zal aangelegd worden. De afspanning is sedert zaterdag gesloten.

19 oktober 1908

Binnen enige weken zal de aanbesteding plaatshebben voor de grote kunstwerken welke moeten gebouwd worden op de spoorbanen naar de nieuwe station Gent-Sint-Pieters (* *versie drie*). De tijd om deze werken te voltooien bedraagt 600 werkdagen of nagenoeg twee jaar.

Ze omvatten op het grondgebied van de stad metalen viaducten ter vervanging van de spoorwegdoorgangen aan de Kortrijksesteenweg en de Krijgslaan en andere in metselwerk over de Zwijnaardsesteenweg, de verbinding Uilkensstraat - Bommelstraat, de Ottergemsesteenweg en een nieuwe laan waar thans nog de spoorweg naar Kortrijk loopt (* *de huidige De Pintelaan*).

29 maart 1909

Op een groot deel van de vroegere lijn naar Brugge tussen de oude Sint-Pietersstation en deze van Gent-Zuid zijn de sporen opgebroken, in het vooruitzicht van de ophogingen en kunstwerken tussen de Stropbrug en de Kortrijksesteenweg.

22 april 1909

De Gentse trammaatschappij is begonnen met het verleggen van de lijn aan de Kortrijksepoort langs de Elisabethlaan, de Maria-Hendrikaplaats en de Clementinalaan. In deze laan zijn reeds de palen geplaatst voor het dragen van het trolleyneet (* *het traject werd wegens de uitzonderlijk natte lente pas op 8 juli ingereden*).

7 mei 1909

Het spoorwegbeheer heeft besloten een houten schuildak te plaatsen in de voorlopige station. Er zal dus toch gevolg worden gegeven aan de talrijke en billijke klachten. Zo moeten de reizigers niet langer meer in weer en wind de treinen afwachten. Bravo! (* *in gebruik vanaf 12 september*)

16 september 1909

Binnenkort zal de nieuwe, definitieve station in opbouw zijn. Reeds zien we de plaats waar het kunstgebouw zal oprijzen door paaltjes aangeduid. Men heeft daar de voorbije dagen peilingen gedaan om zich te vergewissen van de aard van het terrein. Dat schijnt aan te duiden dat men weldra zal beginnen aan de

werken.

Het is te hopen dat het gouvernement het zal ter harte nemen, de stad Gent te begiftigen met een statie welke waardig is aan de wijk die tegenwoordig een zo grote kunstuiting verkrijgt.

18 november 1909

Het metselwerk van de muren voor de viaduct onder de spoorbaan aan de Kortrijksesteenweg is nagenoeg op hoogte. De opening zal 20 meter bedragen. De dwarsbalken zullen niet alleen op de muren steunen maar ook op kolommen die aan de boord van de voetpaden zullen geplaatst worden.

De werken aan de viaduct over de Krijgslaan zijn voltooid, maar aan de Zwijnaardsesteenweg zijn zij nog maar pas begonnen.

7 februari 1910

Men is naarstig bezig aan de afbraak van de houten statie Gent-Sint-Pieters. Ze wordt overgeplaatst naar Gent-Zeehaven. Het oud koopwarenmagazijn dat in steen was gebouwd is afgebroken en overgevoerd naar Gontrode, waar het weer zal opgebouwd worden. Zou dat alles uit spaarzaamheid zijn, dat *oud-nieuw*?

9 februari 1910

Op de plaats waar vroeger de oude statie stond is men begonnen met het ophogen van de lijnen welke over de nieuwe viaducten zullen gelegd worden.

30 september 1910

De aanbesteding van de nieuwe statie Gent-Sint-Pieters zal op 23 november plaatshebben in de Beurs te Brussel. Eenmaal dat men aan het bouwen begint, zal het verkeer van de aardetreinen welke nu de ballast aanvoeren om de banen op te hogen, moeten gestaakt worden. Daardoor zal de spoorwegdoorgang op de Kortrijksesteenweg maar in 1912 kunnen worden afgeschaft...

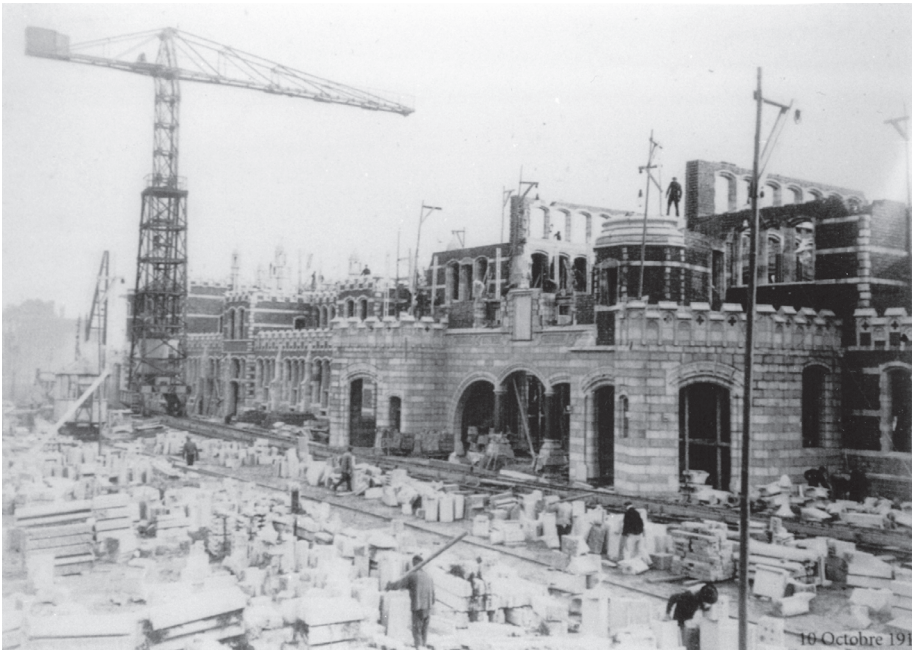
17 januari 1911

Er wordt aan Gent-Sint-Pieters fel gewerkt. Tientallen arbeiders gaan goed vooruit met het delven van de funderingen. Als eerste grondlaag stort men er steengruis in dat voortkomt van de afbraakwerken aan de citadel in het park.

Dit materiaal wordt met grote steenbakkerswagens aangebracht...

27 april 1911

Aan de nieuwe statie is men overal naarstig aan het werk. De funderingen zijn reeds boven het grondpeil en verscheidene muren zijn al boven de afsluiting te zien...



De derde versie van Gent-Sint-Pieters. Stand van de werken op 10 oktober 1911.

22 oktober 1911

Men is aan de nieuwe statie begonnen met de opbouw van de toren van 30 meter. Hij zal worden voorzien van een groot uurwerk.

27 november 1911

Het grof metselwerk van de nieuwe Sint-Pietersstatie is voltooid. Bij die gele-

genheid had een feest plaats voor de werklieden. Het nationaal vaandel wapperde gisteren op de gebouwen.

18 mei 1912

Heden wappert de vlag op de hoofdgevel van de Sint-Pietersstatie. De ondernemers Van Herreweghe en De Wilde hebben de werking, waarvoor hen 600 werkdagen waren toegestaan, in 410 dagen voltooid en zullen de gebouwen heden namiddag aan het spoorwegbestuur overdragen.

Binnen is echter nog veel werk voor de kunstenaars en allerhande vaklieden, die nu in een rustiger omgeving kunnen voortdoen...

25 juni 1912

Te rekenen van 29 juni zal de dienst der treinen geschieden over de opgehoogde banen. De verbinding met het oude spoorwegnet zal plaatshebben in de nacht van 28 op 29 juni. De veranderingswerken zullen uitgevoerd worden door twee ploegen van minstens 330 werklieden.

De reizigers die in de nieuwe statie Gent-Sint-Pieters moeten opstappen gaan in de voorlopige statie over de banen 1, 2 en 3 door het schuilhuisje en dringen in de viaduct waar borden met opschriften in de beide talen de baan aanduiden waarop hun trein aankomt. In het begin zal het toch voorzichtig zijn enkele minuten vroeger te komen, want de te doorlopen afstand is merkkelijk groter.

Door de verandering in de dienst is nu ook de spoorwegovergang aan de Kortrijksesteenweg tot iedereens vreugde afgeschaft.

17 september 1912

De langdurige regens hebben de bouwwerken van de onderaardse doorgangen van Gent-Sint-Pieters erg belemmerd. De binnenwerken zijn totaal beëindigd, maar er zullen nog maanden verlopen vooraleer de eigenlijke baandienst er geheel en al zal kunnen geregeld worden.

Zodra de tunnels in de nieuwe statie in gebruik zijn zal het voorlopig gebouw (* versie twee) worden afgebroken, zodat de ophoging van de spoorbaan op die plaats kan worden afgewerkt..

13 november 1912

Het is thans bepaald besloten dat de nieuwe statie op dinsdag 19 november in

dienst zal worden gesteld bij de aankomst van de internationale trein naar Keulen en Baden, welke om 4 uur 's morgens uit Oostende aankomt.

Erik De Keukeleire

Fragmenten uit "Station Gent-Sint-Pieters (1832-1940)", 344 pagina's, 2004, uitgave in eigen beheer.

HET KASTEELTJE VAN EMMAÛS

Er zijn in Gent nog een paar smalle straatjes, “zonder eind”, zoals men ze noemt, waar nooit een automobilist en zelden een fietser doorkomt, en die derhalve, ofschoon zij op drukke straten en verkeerswegen uitgeven, doorgaans voor de meeste Gentenaren onbekend en dus onbemind zijn. Geen stadsgenoot op honderd die bijv. ooit een voet heeft gezet in de enge Hoveniersberg, die nochtans uitkomt op de drukke St-Pietersnieuwstraat, geen mens op duizend die weet dat zich in dit straatje de toegang bevindt tot een zeer eigenaardig gebouw uit het begin van de XVIIe eeuw, een curiositeit van onze stad, welke men, toen de Gentenaren nog alles liefvallig uitdrukten, “‘t Casteelkin van Emmaüs” noemde.

Schrijvers die meer prozaïsch waren aangelegd, als Van Lokeren en ridder Diericx, noemden het wel het “Hof van Waesberghe”, doch in de volksmond en bij allen die hun geschriften nog met een snuifje poëzie durven kruiden, heet het nog steeds ‘t klein kasteel of ‘t kasteeltje van Emmaüs. Zo talrijk zijn die schrijvers ten andere niet, omdat zij er niet veel over wisten te vertellen, en wie niet veel over een bepaald onderwerp heeft neer te pennen, doet gewoonlijk weinig geleerd aan, zelfs al is er nu eenmaal niet veel over zekere onderwerpen te schrijven.