

CHARLES VAN RYSSELBERGHE BOUWT IN SINT-PIETERS-BUITEN

Gent, Koning Albertlaan en Lostraat, 1884-1920

Deel 2. Ontwikkeling van de Stationsbuurt- Noord, Gent-Sint-Pieters

Jan Steeman

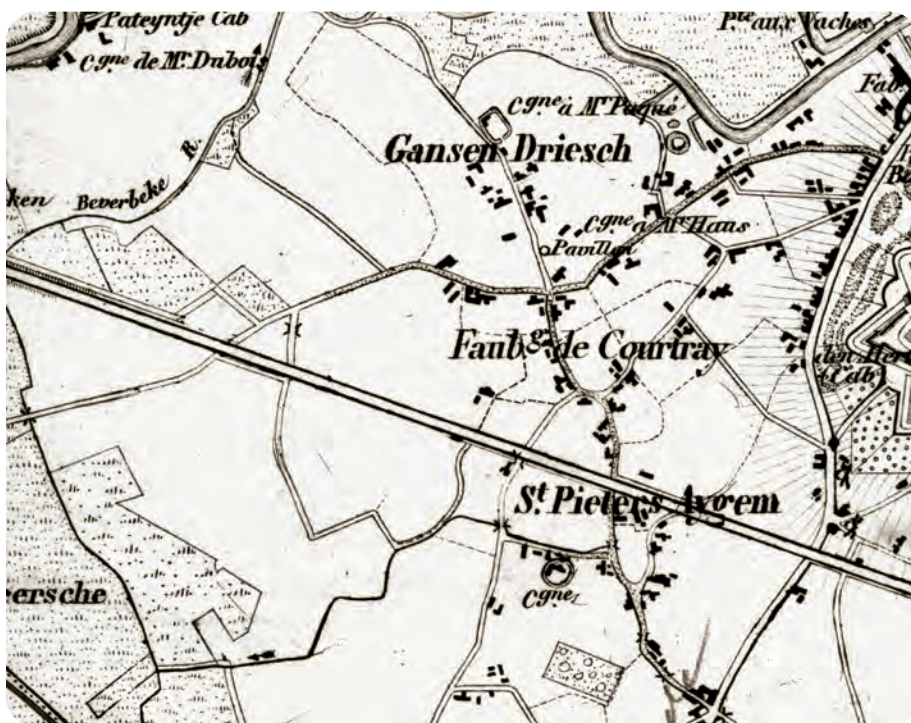
De huidige stationsbuurt kende eeuwenlang een uitgesproken landelijk karakter. Slechts vanaf de tweede helft van de 19de eeuw zou de wijk verstedelijken. Hiervoor zijn een drietal belangrijke redenen aan te halen: de Hollandse citadel die geleidelijk aan haar militaire nut verloor, de afschaffing van de octrooirechten in 1860 en de organisatie van de Wereldtentoonstelling in 1913, waardoor de bouw van het Sint-Pietersstation in een stroomversnelling kwam.

Tegenwoordig bestaat de omgeving rond het station uit twee wijken: de Stationsbuurt Noord en de Stationsbuurt Zuid, geografisch van elkaar gescheiden door het spoor Oostende-Brussel. Historisch gaan deze twee wijken terug op twee vroeger bestaande gehuchten Sint-Pieters-Aalst en Sint-Pieters-Aaigem, die samen deel uitmaakten van ‘Sint-Pieters buiten de Muren’, het gebied ten zuiden van de Gentse stadsvesten dat werd beheerd door de Sint-Pieters abdij.

Sint-Pieters-Aalst kwam voornamelijk tot ontwikkeling na de Eerste Wereldoorlog toen het Miljoenenkwartier verrees op de gewezen terreinen van de Wereldtentoonstelling van 1913. De urbanisatie van Sint-Pieters-Aaigem aangevat in dezelfde periode, betrof het gebied ten noorden van het spoor, tot aan de stadsring op het historische tracé van de 16de-eeuwse stadsomwalling, met in het westen de Leie en in het oosten het Citadelpark. Van een gedeelte daarvan zullen we de ontwikkeling verder bespreken.

Sint-Pieters-Aaigem, een gehucht

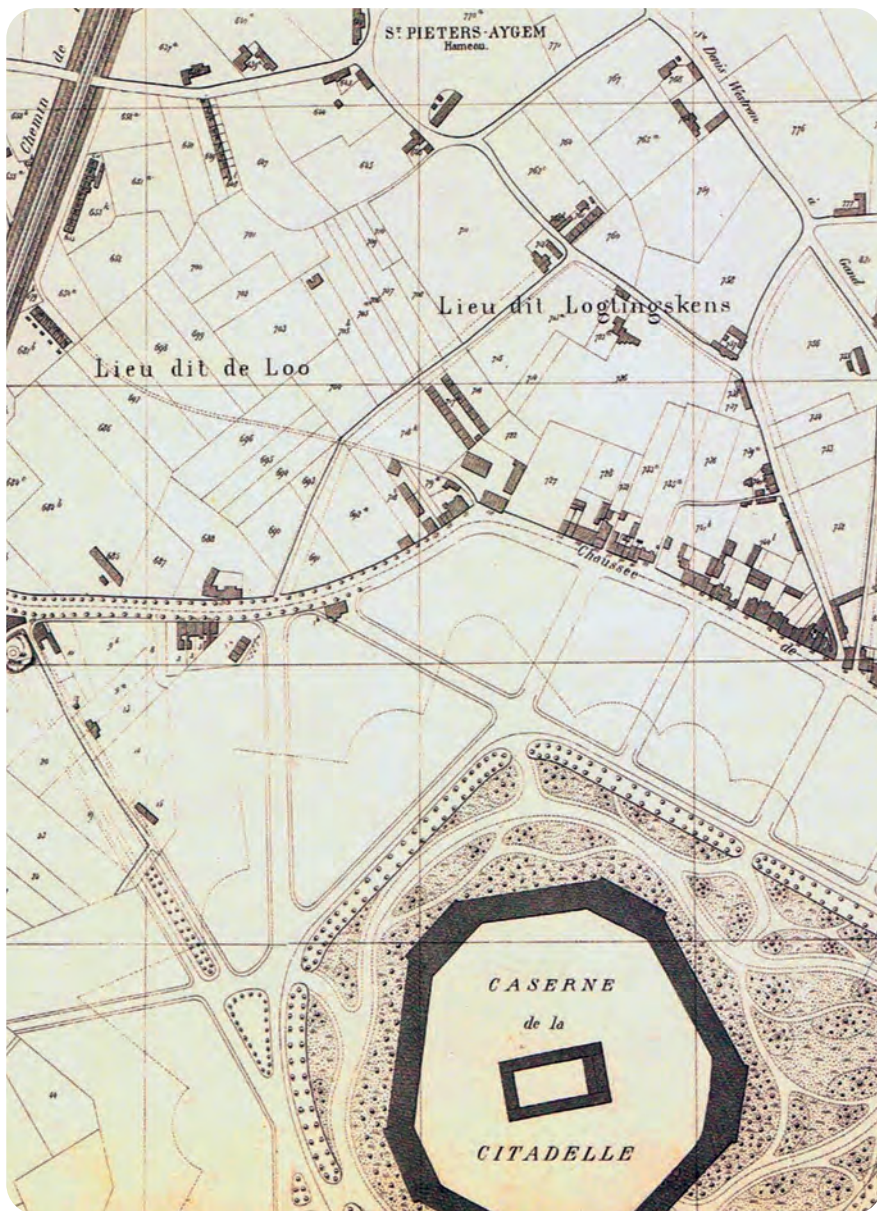
De naam van het gehucht Sint-Pieters-Aaigem heeft een Germaanse oorsprong, waarbij Aaigem een verbastering is van Hathinga heim, het huis van de lieden van Hatho. (9) De gronden met misschien al een gehucht werden in 629 door koning Dagobert aan Amandus geschonken voor de oprichting van de Sint-Pietersabdij. De nederzetting wist nooit uit te groeien tot een volwaardige parochie. Dat gebeurde pas in het kader van de stedelijke expansie van de 19de eeuw. In 1874 werd de proosdij Sint-Pieters-Aalst omgedoopt tot de parochie Sint-Pieters-Buiten. In 1902 zou de Sint-Paulusparochie, aan de noordelijke zijde van de spoorlijn, zich hiervan afsplitsen.



Afb 1. Toestand in 1856 van Sint-Pieters-Aaigem. Samen met de Ganzendries vormt dit een gehucht met verspreide huisjes, boerderijtjes en enkele 'speelgoedjes' (maisons de Plaisance).

Bemerk dat Aaigem zich toen over de spoorweg heen naar het zuiden toe uitstrekte. Enkel aan één zijde van de Kortrijksesteenweg bij de Citadel is er aaneengesloten bebouwing (kaart Vander Maelen).

Tot diep in de 19de eeuw bleef de wijk zijn landelijke uitzicht behouden (afb. 1). Vele vooraanstaande burgers van de stad hadden er een klein buitengoed of verpachtten er hun gronden voor land- en tuinbouw. Her en der langs de Leie



Afb 2. Aaigem op het plan Gevaert en Vanimpe (1870). Op de kaart zijn de nieuwe verbindingsstraten tussen de Kortrijksesteenweg en de nieuwe Leopold II-laan, zoals voorzien op het ontwikkelingsplan van stadsingenieur J. Hofman, goed te zien. Op de plek waar de steenweg een bocht maakt ligt de herberg Den Hert. Deze herberg zal afgebroken worden wanneer in 1908 de Elisabethlaan wordt getrokken. De Lostraat, toen nog een buurtweg zonder naam, is amper bebouwd. Op het perceel nr. 704 zal Van Rysselberghe in 1884 beginnen met de bouw van zijn huis.

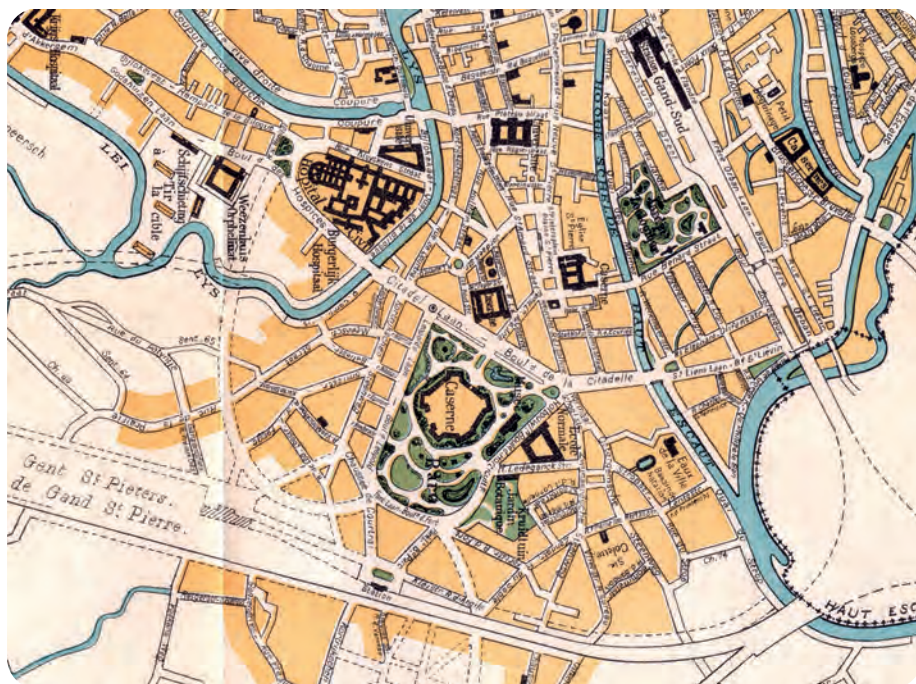
lagen verschillende guingettes waar recreanten konden verpozen. De dichtste bebouwing kwam tot stand langsheen de Kortrijksesteenweg. Deze weg, die toegang verschafte tot de stad via de Kortrijkse poort, voorheen de Percellepoort (ter hoogte van de huidige IJzerlaan), werd in 1703 verhard. De aanwezigheid van een militaire vesting, een citadel ten zuiden van de stad, bracht mee dat deze bebouwing geen uitbreiding kon nemen.

Hollandse citadel

Het gebied rond de stadskern bestaat grotendeels uit moerassig gebied, zo ook de gronden van Sint-Pieters-Aaigem. Getuige daarvan is onder andere de Meersstraat, eeuwenlang een landweg die het vee van de wijk naar Sint-Denijs-Westrem bracht. Een sterk meanderende Leie doorsnijdt dit meersengebied. Wanneer de stad in vroegere tijden werd belegerd, was het voldoende de drassige gebieden rond de stad onder water te zetten via een stelsel van sluizen. Wel viel het gedeelte in het zuiden met de Blandijnberg, met z'n 29 meter het hoogste punt van de stad, niet te inunderen. Extra versterking van de stadsomwalling in het zuiden was hiervoor noodzakelijk. De eerste woonkern van Sint-Pieters-Aaigem moest al vanaf eind 16de eeuw wijken voor de aanleg van twee bolwerken en vanaf de 17de eeuw voor het Montereyfort. Dichtbij deze verdedigingsstelsels van de stad moest immers het uitzicht vrij zijn. Bovendien kon bebouwing door de vijand gebruikt worden om zich te verschansen. Daar gold een militair bouwverbod.

Eind 18de eeuw verloren de Gentse fortificaties hun strategische nut en gaf Keizer Jozef II de opdracht voor hun ontmanteling. (10) De verovering door de Franse revolutionairen en het bewind van Napoleon brachten echter mee dat men de noodzaak voelde op dit hoog gelegen gedeelte van de stad opnieuw een versterking aan te leggen. Op de plaats van het voormalige Montereyfort werd in 1819 gestart met de bouw van de Hollandse citadel (afb. 2). De citadel maakte deel uit van de Wellingtonbarrière die als bescherming moest dienen tegen Frankrijk, dat na de nederlaag van Napoleon was teruggedrongen tot zijn grenzen van 1792. Bij de Belgische omwenteling was de citadel, hoewel ze nog niet volledig afgewerkt was, eigenlijk al verouderd. In de jaren nadien zou ze onderdak bieden aan het Gentse garnizoen, maar het militaire belang zou stelselmatig blijven afnemen. In 1870 werden de gronden rond de citadel voor één miljoen goudfrank verkocht aan de stad. De kern van het complex bleef dienstdoen als kazerne, in afwachting van de realisatie van de Leopoldskazerne die de vervallen gebouwen op de Kattenberg zou vervangen. (11)

Toenmalig stadsingenieur Jean-Pierre Hofman stelde in 1874 een urbanisatieplan op voor de gronden rond de gewezen citadel. Op een stuk van het glacis, waar eerder al een eerste park was aangelegd, werden vier straten (Afb. 3) getrokken als verbinding tussen een nieuw aan te leggen laan (later de Koning Leopold II-laan) en de Kortrijksesteenweg. De nieuwe straten, Filips van Marnix-, Willem van Nassau-, Lamoraal van Egmond- en Hendrik Van Brederodestraat, werden bebouwd met neoclassicistische burgerwoningen.



Afb. 3. De urbanisatie van de hier bestudeerde zone is in 1904 al ver gevorderd, maar het nieuwe station en de fraaie boog, te vormen door de toekomstige Astrid-, Albert- en Groot-Brittanniëlaan, zitten nog in de ontwerpfasen. Hier voorgesteld als stippellijnen (Nouveau plan de la Ville de Gand).

Het park zelf werd slechts geleidelijk aangelegd naargelang de afbraak van de citadel vorderde en er fondsen beschikbaar kwamen. In 1885 realiseerde Van Rysselberghe er de gietijzeren muziekkiosk (zie deel 1). De eerste parkaanleg werd afgerond omstreeks 1890. Later, met de definitieve afbraak van de citadel en de voorbereidingen van de Wereldtentoonstelling van 1913, zou het park nog sterk veranderen, met onder andere de bouw van het Floraliënpaleis en het Museum voor Schone Kunsten.

Octrooirechten opgeheven

De aanleg van het park en de straten errond was een van de eerste stadsontwikkelingsprojecten in Sint-Pieters-Buiten na het wegvallen van de octrooirechten een tiental jaar eerder. Sinds de middeleeuwen hadden de steden het recht om tol te heffen op goederen die in de stad werden ingevoerd, zoals voedingsmiddelen en bouwmaterialen. Het was Minister van Financiën Hubert Frère-Orban die de wet tot afschaffing van de octrooirechten in 1860 liet stemmen, op herhaaldelijk aandringen van verschillende industriëlen. De afschaffing had immers tot doel de vrijhandel te bevorderen.

Door de aanwezigheid van de vele fabrieken, trok de stad veel bewoners aan uit het platteland. Hierdoor raakte de nochtans uitgestrekte binnenstad in de eerste helft van de 19de eeuw volledig volgebouwd. Bestaande woonerven werden opgedeeld in steeds kleinere wooneenheden. In beluiken en woonkazernes ontbrak elke vorm van moderne hygiëne en comfort. De beslissing van Frère-Orban was dan ook een uitgelezen kans voor de stad om uit te breiden. Daags na het afschaffen van de octrooirechten werden de acht stadspoorten, die dienstdeden als tolpoorten, al ontmanteld. Langs het tracé van de voormalige omwallingen werden statige wandelboulevards opgericht.

Lostraat

Als we diverse kaarten van de stationsbuurt uit de eerste helft van de 19de eeuw bekijken, onderscheiden we ten westen van de Kortrijksesteenweg slechts weinig bebouwing. Benamingen zoals ‘Lieu dit de Lochtingskes’ en ‘Lieu dit de Loo’, verraden het agrarische karakter van de wijk (zie afb. 2). Het landschap werd doorkruist door verschillende onverharde buurtwegen, waaronder de Lostraat. Omdat Van Rysselberghe zich in deze straat zal vestigen is het belangrijk om even stil te staan bij de ontwikkeling van deze buurtweg.

Reeds in 13de eeuw werd de benaming Loo in de buurt vermeld. Maurits Gyseling geeft in zijn standaardwerk *Gent's vroegste geschiedenis in de spiegel van zijn plaatsnamen* (1954) twee verklaringen voor ‘Lo’. Enerzijds kan het verwijzen naar een ‘bosje op hoge zandgrond’ (via het Oudgermaanse grondwoord *lauha), maar anderzijds ook naar een poel (*lahwa). Hoewel in de meeste plaatsnamen met Lo de eerste betekenis geldt, stelt Gyseling dat de tweede etymologie het meest plausibel is, vanwege de ligging van het gebied in een depressie. Van Osta stelt overigens dat deze tweeledige interpretatie van

het grondwoord Lo ervoor gezorgd heeft dat verschillende plaatsnamen vaak verkeerdelijk werden geïnterpreteerd als een bosje op hoge zandgrond.



Afb. 3. Detail uit de Atlas der Buurtwegen (1841). Het pijltje 1 duidt de ligging van de eigen-dom Van Rysselberghe aan.

De huidige Lostraat, Loostraat volgens de oude spelling, is een restant van de oude buurtweg nr. 57. Volgens de *Atlas der Buurtwegen* (1841) liep deze weg van de Smidsestraat tot en met de Kortrijksesteenweg (afb. 3). Hij was ver-bonden met een aantal kleinere voetwegen. Enkel aan de samenkomst met de Smidsestraat was er bebouwing. In 1877 kreeg de buurtweg officieel zijn hui-dige naam. Deze naamswijziging ging gepaard met een eerste aflijning van de straat. De rooilijn werd nogmaals aangepast in 1892 en 1902. In 1892 werd de straat verbreed tot 12 meter, daar waar dat nog niet het geval was, en werd de weg verhard. Deze aanpassing had voornamelijk gevolgen voor het stukje straat tussen de Kortrijksesteenweg en de Vinkstraat, een verdwenen straatje ongeveer ter hoogte van de huidige Blankenbergestraat. Deze wijzigingen ka-rden in een breder project waarbij verschillende straten tussen de Kortrijk-sesteenweg en de Godshuizenlaan werden opgewaardeerd. (12) In die perio-de werden immers ook andere straten in de buurt zoals de Smidsestraat, Ba-liestraat, Van Monckhovenstraat en Meersstraat aangepakt.

De aanpassingen uit 1902 zijn dan weer onlosmakelijk verbonden met de urbanisatieplannen n.a.v. de bouw van het Sint-Pietersstation. Hierdoor stopte de Lostraat aan de nieuwe Blankenbergestraat. Het gedeelte tot aan de steenweg werd deels opgenomen in de Albertlaan, deels in een nieuw bouwblok. Sinds 1908 loopt de Elisabethlaan dwars door de oude Lostraat heen. Het tracé van de straat bleef sindsdien ongewijzigd, maar de straat zelf werd uiteraard wel een aantal keer heraangelegd, een laatste maal in de jaren 1990. Het mag duidelijk zijn dat de wijk sinds eind 19de eeuw in volle expansie was. De algemene bebouwing nam toe, in 1892 werd de Lagere School Van Monckhoven opgericht, naar een ontwerp van Van Rysselberghe.

Sint-Pietersstation

Na de ontwikkeling van de buurt rond het Citadelpark, viel de urbanisatie in het zuiden van de stad zeker niet stil. Talrijke modderige buurtwegen werden in het laatste kwart van de 19de eeuw verbreed en verhard. Tegen het eind van die eeuw werd ook gasverlichting voorzien. Toch zal de meest ingrijpende ontwikkeling van de buurt pas in het begin van de twintigste eeuw plaatsvinden. Met de intekening van de Wereldtentoonstelling op de militaire gronden in Sint-Pieters-Aaigem, raakte de langverwachte bouw van een nieuw Sint-Pietersstation van de grond.

In de 19de eeuw lag het hoofdstation van de stad aan het Gentse Zuid. Dit was een kopstation en naarmate het spoorverkeer zich ontwikkelde zou snel duidelijk worden dat de uitbreidingsmogelijkheden van dit station eindig waren. De lijn Brussel-Oostende liep dwars door Sint-Pieters-Buiten. In 1881 werd een houten barak opgericht ter hoogte van de Parklaan als stopplaats naar de kust, de voorloper van het huidige Sint-Pietersstation. Minister van transport Van den Peereboom uitte al in 1887 de wens om een nieuw en groter station te bouwen in de Sint-Pieterswijk ter vervanging van het Zuidstation. Die plannen raakten in een stroomversnelling toen terreinen in de Sint-Pieters-Aalstbuurt bestemd werden voor de Wereldtentoonstelling van 1913. In 1905 startte architect Louis Cloquet met zijn ontwerp voor het nieuwe station. De bouw ervan ving aan in 1910 en was afgerond in 1912.

Urbanisatieplannen voor de wijk

Parallel met de plannen rond het nieuwe station en de Wereldtentoonstelling werd in 1902 ook een nieuw urbanisatieplan voor de wijk voorgesteld. Een aantal grote chique boulevards moesten het nieuwe station verbinden met verschillende andere delen van de stad. In deze nieuwe lanen zorgden tramlijnen



Afb. 5. Deze luchtfoto van Gent-Sint-Pieters, uit de collectie van Denis Pieters, werd tijdens de Eerste Wereldoorlog genomen vanuit een Duits vliegtuig. De Elisabethlaan is nog nauwelijks bebouwd. In het Citadelpark zien we het imposante Floraliënpaleis. De tijdelijke vleugels van Flandria Palace lopen nog diep door tot in de Clementina- en Astridlaan. Parallel hiermee hebben we een mooi zicht op de nog ongehavende huizenrij die Van Ryselberghe tussen 1904 en 1914 liet optrekken. Wie goed kijkt, ziet achter deze huizenrij ook het zadeldak en één van de uitbouwen van het woonhuis van de architect.

voor een vlotte ontsluiting. De lanen kregen koninklijke namen. De Clementinalaan zorgde voor een rechte connectie tussen het nieuwe station, de Kortrijksesteenweg en de Parklaan, waar het oude station toen lag. De Elisabethlaan leidde de reizigers rechtstreeks van het station naar het stadscentrum. Kleinere verbindingsstraten dienden op hun beurt voor een vlotte connectie tussen de nieuwe lanen onderling. Deze straten kregen namen van mondaine Belgische badplaatsen, waarnaar de toenmalige burgerij graag met de trein reisde: Oostendestraat, Blankenbergestraat en Heiststraat (nu Knokkestraat).

Koning Albertlaan

De belangrijkste laan was de Albertlaan. Deze sierlijk gebogen laan verbond oorspronkelijk het park via het station en een nieuwe brug over de Leie en de Godshuizenlaan, met de wijk Ekkerghem. Reeds in 1899 werden de plannen voor deze laan, waarvan de gebogen loop het tramverkeer moest vergemakkelijken, concreter en vonden zelfs de eerste onteigeningen plaats. (13) Met de definitieve intekening van de gronden voor het nieuwe station in 1901, werden de plannen licht aangepast. In 1904 startte de straataanleg. De werken werden pas afgerond in februari 1911 na de bouw van de gelijknamige brug.

Eerst werd het stuk tussen het park en het station aangelegd, later trok men het stuk vanaf de Smidsestraat door tot aan de Bijloke. De oorspronkelijke laan kreeg een breedte van 26 meter en was veel langer dan de huidige. In februari 1905 kreeg ze de naam Albertlaan (de huidige Koning Albertlaan). Het stuk tussen de Leie en de Godshuizenlaan werd in 1918 omgedoopt tot Groot-Brittanniëlaan, het stukje aan het Maria Hendrikaplein werd mee opgenomen in het plein en tot slot veranderde de naam van het stuk vanaf het Flandria Palace Hotel tot aan het Citadelpark in augustus 1929 in Astridlaan.

Om het hele project rond het station te financieren maakte het stadsbestuur gebruik van de zgn. wet op de 'onteigening bij stroken' uit 1867. De gronden langs de nieuwe straten werden onteigend en met de voormalige eigenaars werd een onteigeningsvergoeding onderhandeld. Na de aanleg van de boulevards, werden de gronden opnieuw verkaveld en met winst verkocht. In het dossier m.b.t. de aanleg van de Albertlaan uit 1899 schatte het stadsbestuur dat de onteigeningen 394.000 frank zouden kosten, de aanleg van de straat zelf 106.000 frank en de bouw van de brug 70.000 frank. Met de herverkoop van de gronden verhoopde men 556.550 frank op te halen, waardoor de aanleg van de straat slechts 18.450 frank zou kosten aan de stad. Wel voorzag de stad dat de verkoop van de gronden rond de laan meer dan 10 jaar in beslag zou nemen. Ook hoopte men op een tussenkomst van de staat voor de aanleg van de brug. (14) De aanleg van de Albertlaan had ook gevolgen voor Charles Van Rysselberghe. Hierop gaan we in het volgende deel van deze kleine reeks verder in.

Noten

(doorlopend: vervolg van deel 1)

- 9 Gysseling, M. (1954). *Gent's vroegste geschiedenis in de spiegel van zijn plaatsnamen*, Antwerpen, De Standaard, p. 18.
- 10 Voor een gedetailleerdere geschiedenis van de uitbouw van de vestingen verwijs ik graag naar Laleman, M.C., Lievois, D. (1991). Een 17de-eeuws bastion buiten de Kortrijkse poort. In: *Stadsarcheologie. Bodem en monument in Gent*, jg. 15 nr. 1, p. 5-33.
- 11 Meer info over de uitbouw van de Citadel en de Wellingtonbarrière is te vinden in Gils, R. (2009). *De versterkingen van de Wellingtonbarrière in Oost-Vlaanderen : de vesting Dendermonde, de Gentse citadel en de vesting Oudenaarde*, Gent, Provincie Oost-Vlaanderen, pp. 86.
- 12 Stadsarchief Gent. Reeks Openbare Werken, dossier G3505, heraanleg van de Lostraat (1891).
- 13 Stadsarchief Gent. Reeks Openbare Werken, dossier G3833, aanleg van de Albertlaan (1899).
- 14 Dossier G3833 in Stadsarchief Gent.