

IS HET SINT-PIETERSSTATION HET KIND VAN DE WERELDTENTOONSTELLING 1913?

Mark Rummens

Deze bijdrage beoogt aan te tonen dat de stelling dat het Sint-Pietersstation er gekomen is dankzij de Wereldtentoonstelling een hardnekkige stadslegende is. De chronologie van de beslissingsprocessen van beide evenementen toont aan dat ook zonder de Expo 1913 het Sint-Pietersstation zou gerealiseerd zijn.

Vele publicaties en gidsbeurten vermelden nopens het Sint-Pietersstation dat dit gebouwd is ‘dankzij’ de Wereldtentoonstelling. Is dat wel zo? Om hierop te antwoorden hebben we de eigentijdse publicaties, met name de berichten in het toenmalig dagblad *Gazet van Gent* zoals genoteerd door Erik De Keukeleire, er op nagelezen en, ook gesteund op andere bronnen, de exacte chronologie van beide geneses naast elkaar gelegd.

Chronologie van het project Wereldtentoonstelling Gent.

Van 1 juni tot 3 oktober 1899 werd in het Citadelpark een ‘Provinciale Tentoonstelling’ georganiseerd (1), belangrijk genoeg om geopend te worden door de toenmalige kroonprins Albert. Het succes van deze tentoonstelling was zo groot, dat de krant van 1 juli 1899 meldde dat ‘besloten was in 1905 een Wereldtentoonstelling te Gent te houden’. Dit was niet meer dan een louter intentieverklaring. In april 1900 was het opzet al veel bescheidener: een nationale tentoonstelling met een internationale afdeling. In de volgende jaren bleef het bij losse ideeën. Zo uitte burgemeester Braun bij de opening van de Floraliën in april 1903 de wens om in 1908, het jaar van de volgende editie en honderd jaar na de eerste, een internationale tentoonstelling te houden.

Vanaf het najaar 1905 werd het wél concreet. Het stadsbestuur was het eens om te ijveren voor een wereldtentoonstelling in 1910. De regering steunde dit echter niet omdat 1910 al toegezegd was aan Brussel, maar kon wel akkoord gaan met 1912. De gemeenteraad verkoos op de zitting van 30 oktober 1905

het jaar 1913. Gelet op deze principiële toezegging werd op 28 december 1905 een studievennootschap opgericht. Reeds in april 1906 adviseerde als locatie te kiezen voor het Citadelpark en terreinen ten zuiden van de spoorlijn Gent-Oostende.

Om de werkvennootschap te kunnen oprichten werd vanaf mei 1907 aan het publiek gevraagd of het daarvoor kapitaal kon inbrengen. Er diende voor 1,5 miljoen ingetekend te worden, wat begin december bereikt werd (2). Vanaf februari 1908 werd het kapitaal effectief opgehaald. De studiematschappij gaf de maand daarop definitief groen licht en ontbond zich vervolgens. De werkvennootschap werd op 6 juni 1908 opgericht, zodat de effectieve opbouw kon starten.

De gemeenteraad van 6 augustus 1910 keurde de plannen van de tentoonstellingsarchitect Oscar Van de Voorde goed, in februari 1911 werd het terrein afgebakend en startten de werken. Op 26 april 1913 werd door koning Albert I de Gentse Wereldtentoonstelling geopend.

Chronologie van het bouwproject Sint-Pietersstation.

Anders dan de Wereldtentoonstelling was de bouw van het Sint-Pietersstation geen project op zich, maar een onderdeel van een groter geheel, met name de verbetering van de spoorverbinding tussen Brussel en Oostende. Die was er al sinds 1838, zij het tussen Brussel en Gent met een omweg via Mechelen en Dendermonde. Daar kwam in 1856 verbetering in door de nieuwe spoorlijn over Denderleeuw en Aalst. Op het einde van de 19e eeuw werd het overduidelijk dat het opheffen van de vele obstakels voor een snelle verbinding zich opdrong: de Brusselse stations Noord en Zuid waren kopstations zonder onderlinge verbinding, de spoorlijn Brussel-Aalst-Gent was bochtig en traag, de stations van Gent en Brugge waren kopstations, zodat de locomotief telkens diende omgewisseld, met alle tijdverlies van dien.

De halte in Gent was in het toenmalig Zuidstation. Om de omslachtige rangeermaneuvers aldaar te vermijden werd in september 1881 als alternatief voor de passage in het Zuidstation een halte (met een houten stationnetje) geopend aan de kruising van de spoorweg met de Kortrijksesteenweg. Dat was goed voor de Brusselaars die snel de kust wilden bereiken, maar voor de Gentse centrumbewoners werd de rechtstreekse verbinding met zowel Brussel als de kust beperkt. De halte Gent Sint-Pieters bereiken was niet evident, nu er daarheen niet eens een tramverbinding was.



De bouwwerf in oktober 1911 – verzameling Industriemuseum Gent.

Op vraag van de misnoegde Gentse parlementairen bezocht in juni 1887 spoorwegminister Jules Vandenpeereboom, vergezeld van drie toplui van de Staatsspoorwegen (3), Gent voor een rechtstreeks gesprek. Hij erkende dat Gent een betere oplossing verdiende en beloofde hierover een studie te bestellen. Een eerste resultaat was er al twee jaar later met de uitbreiding van het spooremplacement aan de Kortrijksesteenweg.

De studie werd pas in 1899 beëindigd en op 12 oktober 1900 goedgekeurd. Het besluit was een grootscheeps infrastructuurwerk dat van Oost naar West omvatte: 1° het realiseren van de Noord-Zuidverbinding in Brussel 2° een nieuwe spoorlijn van Brussel Zuid naar Gent, zonder bochten, overwegen, stations, noch wissels (4) 3° in Gent het uitbreiden en verhogen van de spoorlijn tussen de Strop- en Sneppebrug 4° de bouw aldaar van een volwaardig doorgaand station 5° het verleggen van de spoorlijn naar De Pinte zodat de treinen naar Oudenaarde, Kortrijk en De Panne het nieuwe station konden bedienen 6° het vervangen van het kopstation in Brugge door een doorgaand.

We maken even een sprong in de tijd om het jaar van de afwerking van ieder onderdeel aan te geven: Noord-Zuidverbinding in 1952, de nieuwe spoorlijn in 1923 en 1933 (5), verhoging van de spoorlijn in Gent vanaf 1908, Sint-

Pietersstation in 1912, nieuwe spoorlijn naar De Pinte in 1910, nieuw station Brugge in 1938. Daaruit blijkt dat de Gentse onderdelen (3°, 4° en 5° van de opsomming) het eerst klaar waren en is de verleiding groot dit te koppelen aan de timing van de Wereldtentoonstelling.

Keren we terug naar de chronologie. In juli 1901 werd door het spoorwegbestuur de exacte locatie van het nieuwe Sint-Pietersstation bepaald en wel op 600 meter westelijk van de Kortrijksesteenweg. Dit werd op 5 september aan de stad meegedeeld, wiens diensten meteen overgingen tot het plannen van de urbanisatie rond deze plek. Daarvoor diende het van de zomer 1899 daterend plan tot aanleg van de nieuwe as Bijloke-Parkplein, wat de Albertlaan zou worden, aangepast en uitgebreid. Op 21 oktober 1901 was dat klaar en, na instemming door het spoorwegbestuur, op 13 januari 1902 door de gemeenteraad goedgekeurd. Na bekrachtiging ervan bij K.B. van 20 november 1902, waren in 1904 de onteigeningen al volop aan de gang en werden de nieuwe straten en lanen aangelegd (6), ruim anderhalf jaar vóór de oprichting van de studievenootschap om te onderzoeken of een Wereldtentoonstelling in Gent haalbaar was.

De uitvoering van de spoorwerken zelf zou ten vroegste in 1903 kunnen starten, gelet op de noodzakelijke onteigeningen. De bouw van het nieuw stationsgebouw (4°) had maar zin als de meer ingrijpende werken sub 3° en 5° klaar waren. Vandaar dat eerst voor die werken de financiering werd vastgelegd en de uitvoering aangevat. De financiering werd vanaf 1903 in de rijksbegroting opgenomen. Het ophogen van de spoorweg ten westen van het nieuwe stationsgebouw, inbegrepen het groot terrein voor de spoorbundels, was eind 1906 klaar. Om de werken tot ophoging van de sectie tussen de Stropbrug en de locatie van het nieuwe stationsgebouw te kunnen uitvoeren, diende het bestaand stationnetje eerst verwijderd en vervangen door een voorlopig gebouw verderop in de Clementinalaan. Dit was begin september 1908 gerealiseerd.

De maand daarop startten zowel de werken tot ophoging van de spoorlijn, met de bouw van vijf viaducten, als de aanleg van de spoorlijn naar De Pinte via Sint-Denijs-Westrem. Eerder dat jaar was Louis Cloquet aangesteld als architect voor het nieuw stationsgebouw. De plannen waren klaar in april 1910 en werden toen aan het publiek voorgesteld. De werken startten in januari 1911 en op 19 november 1912 kon het nieuw stationsgebouw in gebruik genomen worden.

Besluit

De aandachtige lezer zal opgemerkt hebben dat er geen spoorwegwerken waren tussen 1903 (het vastleggen van de kredieten) en 1906 (eerste deel van de grondwerken). Dit had o.a. te maken met het voorrang verlenen aan de werken tot herinrichting van het Zuidstation tussen april en december 1905. Zoals hoger gemeld was net in december 1905 het voornemen om een Wereldtentoonstelling te houden concreet geworden door de oprichting van de studievereniging. Amper vier maand later werd de locatie vastgelegd en wel in de onmiddellijke buurt van het geplande Sint-Pietersstation.

Er kan dan ook niet betwist worden dat de organisatoren van de Expo 1913 ijverden om het nieuwe station tijdig, d.w.z. vóór april 1913, klaar te hebben. Zo stelde Emile Coppieters (7) in de gemeenteraad van 29 oktober 1906, waar de overdracht van stadsgrond aan de staat om het nieuwe station te bouwen werd voorgelegd, dat het niet tijdig klaar zijn van het nieuwe station zeer nadelig zou zijn voor de Wereldtentoonstelling. Blijkbaar hebben de bestuurders van de studievereniging in december 1907 een onderhoud met de minister van spoorwegen bekomen. Daar moeten zij de garantie bekomen hebben, want enkele weken later werd gestart met het ophalen van het kapitaal om de werkvereniging te kunnen oprichten.

De timing van het realiseren van het Sint-Pietersstation en de daarbij horende spoorwegwerken is zeker bepaald door de timing van de Wereldtentoonstelling. Beweren dat het station te danken is aan de Expo 1913 is echter een brug te ver. Het station is er gekomen als onderdeel van een groot spoorweginfrastructuurplan waartoe reeds in 1900 beslist was, ruim vijf jaar vóór de wens om een wereldtentoonstelling te houden concreet werd.

Beknopte bibliografie.

Abel, G. (1913), *Gand Exposition 1913*, numéro spécial de la Revue de Belgique, p. 1-10

Baillieul, B., Van Rijckeghem, C. e.a. (2013), *Impact Wereldtentoonstelling 1913*, p. 213-217

Capiteyn, A. (1988), *Gent in weelde herboren. Wereldtentoonstelling 1913*, p. 79-91

De Bot, H., Van Rijckeghem, C., e.a. (2010), *Gent op het spoor. Stations maken de stad*, p. 104-109 en 124-126

De Keukeleire, E. (2004a), *De Wereldtentoonstelling van 1913 te Gent 1896-1920*, p. 17-45

De Keukeleire, E. (2004b), *Station Gent Sint-Pieters 1832-1940*, p. 28-182

Drèze, G. (1919), *Livre d'or de l'exposition universelle et internationale de Gand en 1913*, p. 11-18

Goditiaboïs, P., Van de Capelle, L., Boncquet, D. en Laporte, D., *Louis Cloquet (1849-1920). Architect tussen Monument en Stad*. Gent, 2022, p. 170-175

Laleman, M.C. , e.a. (2012), *Op Weg door Gent. Historische routes in het stedelijk landschap*, p. 107

Rogge, G., Pieters, D. (2018), *Het Sint-Pietersstation en de ontwikkeling van de zuidkant van Gent*, p. 18-34

Rummens, M. (1987), 75 jaar Sint-Pietersstation: verjaardag zonder feest. Een station met het binnenzicht van een klooster, dagblad *Vooruit* 17 november 1987, p. 13

Vandommele, J., (2013), *Wereldtentoonstelling Gent 1913*, p. 23

Verslag van de gemeenteraadszittingen van 13 januari 1902 (Gemeentebblad 1902 I, p. 116-157), 31 mei 1904 (Gemeentebblad 1904 I, p. 1103-1113), 15 mei en 26 juli 1905 (Gemeentebblad 1905 I, p. 933-939 en 1104-1121), 30 oktober en 4 december 1905 (Gemeentebblad 1905 II, p. 358-359 en 550) en 29 oktober 1906 (Gemeentebblad 1906 II, p. 350-352)

Noten

- 1 Het centrale deel van de Citadel was toen nog als kazerne in gebruik. De tentoonstelling vond in tijdelijke constructies in het park zelf plaats. Opmerkelijk was de tijdelijke aftakking van het tramnet tot op het terrein, waar pas sinds januari 1899 de eerste elektrische tram in Gent operationeel was.
- 2 De vier grootste inschrijvers, elk voor 25.000 frank, waren drie banken en ... de Tramways Electriques de Gand. Nog eens 100.000 frank werd bekomen door een bank, zes textielfabrieken en drie personen met elk 10.000 frank; 34.000 frank was beloofd voor elk 5.000 frank door tien ondernemingen en 58 personen (vooral industriëlen, maar ook andere notabelen waaronder bisschop Stillemans).
- 3 Tot de oprichting in 1926 van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, werd het spoorwegnet en -verkeer rechtstreeks door de Belgische staat beheerd, zij het dat private uitbaters sommige lijnen in concessie hadden. De lijn Brussel-Oostende echter was integraal van de Staatsspoorwegen.
- 4 Tenzij rond Denderleeuw en Melle voor de verbinding met de 'oude' lijn.
- 5 De sectie Gent-Denderleeuw in 1923, Denderleeuw-Brussel in 1933. Deze spoorlijn is 3,5 km korter dan de lijn over Aalst.
- 6 Bij collegebesluit van 17 februari 1905 bekwamen die hun naam .
- 7 Emile Coppieters (1849-1922) was een succesvol aannemer maar ook socialistisch politicus (gemeenteraadslid, schepen, senator). Hij werd in oktober 1910 benoemd als een van de drie directeurs van de Wereldtentoonstelling, naast de katholiek Joseph Casier en de liberaal Maurice de Smet de Naeyer (deze laatste niet te verwarren met zijn broer de katholieke ex premier Paul de Smet de Naeyer).