

Het Zuidstation, die schitterende plek op de grens van de stad en van verre horizonten, creëerde onuitwisbare banden met het huidige Zuidkwartier

André Coene

De bijdrage schetst de metamorfose van het Zuidkwartier aan de hand van historische stadsplannen en gaat uit van het standpunt dat de *make-over* van het Zuidkwartier de verstening is van specifieke bedrijvigheid.

Het Zuid, uitverkoren plek voor een politiek van openbare werken.

De uitvoering van het bouwprogramma voor het Belgische spoorwegnet werd bij de wetten van 1 mei 1834 en 26 mei 1837 toevertrouwd aan Jean-Baptiste Nothomb, Minister van Openbare Werken. De werken voor het Zuidstation werden nog in 1834 aangevat. De lijn Dendermonde-Gent is plechtig opengesteld op 28 september 1837. De lijn Gent-Brugge zou volgen op 12 augustus 1838 en Gent-Kortrijk op 22 september 1839.

De bouw van spoorwegstations nabij het centrum van de steden was onderworpen aan een aantal procedures; die blijk gaven van de duidelijke wil niet te improviseren op stedenbouwkundig vlak. Het Zuidstation, een hoofdstation van eerste categorie, was vertrek- en aankomstplaats voor reizigers en voor goederen. Het concept moest ruimte bieden voor het parkeren en onderbrengen van spoorwegrijtuigen, voor bergplaatsen voor locomotieven, loodsen en werkplaatsen voor het herstellen. Het station was tevens opslagplaats voor materiaal en bevoorradingsmagazijn.¹ De steden werden verplicht om bij te dragen in de kosten voor het bouwen van de stations met hun neveninstallaties. Dat kon door gronden ter beschikking te stellen. Niet te verwonderen dat de Stad Gent de natte Muinkmeersen een geschikte en

een voor haar goedkope plek vond. Omdat er vóór 1858 geen onteigeningswetten waren was de Stad verplicht om over elk te verwerven perceel te onderhandelen met de eigenaar. De voorkeur ging bijgevolg naar een uitgestrekt terrein waar niet veel eigenaars bij betrokken waren. Het stadsplan (ill.11) van Louis de Vreese (1799) illustreert, en de kaart van Leroux (1830) bevestigt, hoe de onbebouwde Muinkmeersen een uitverkoren

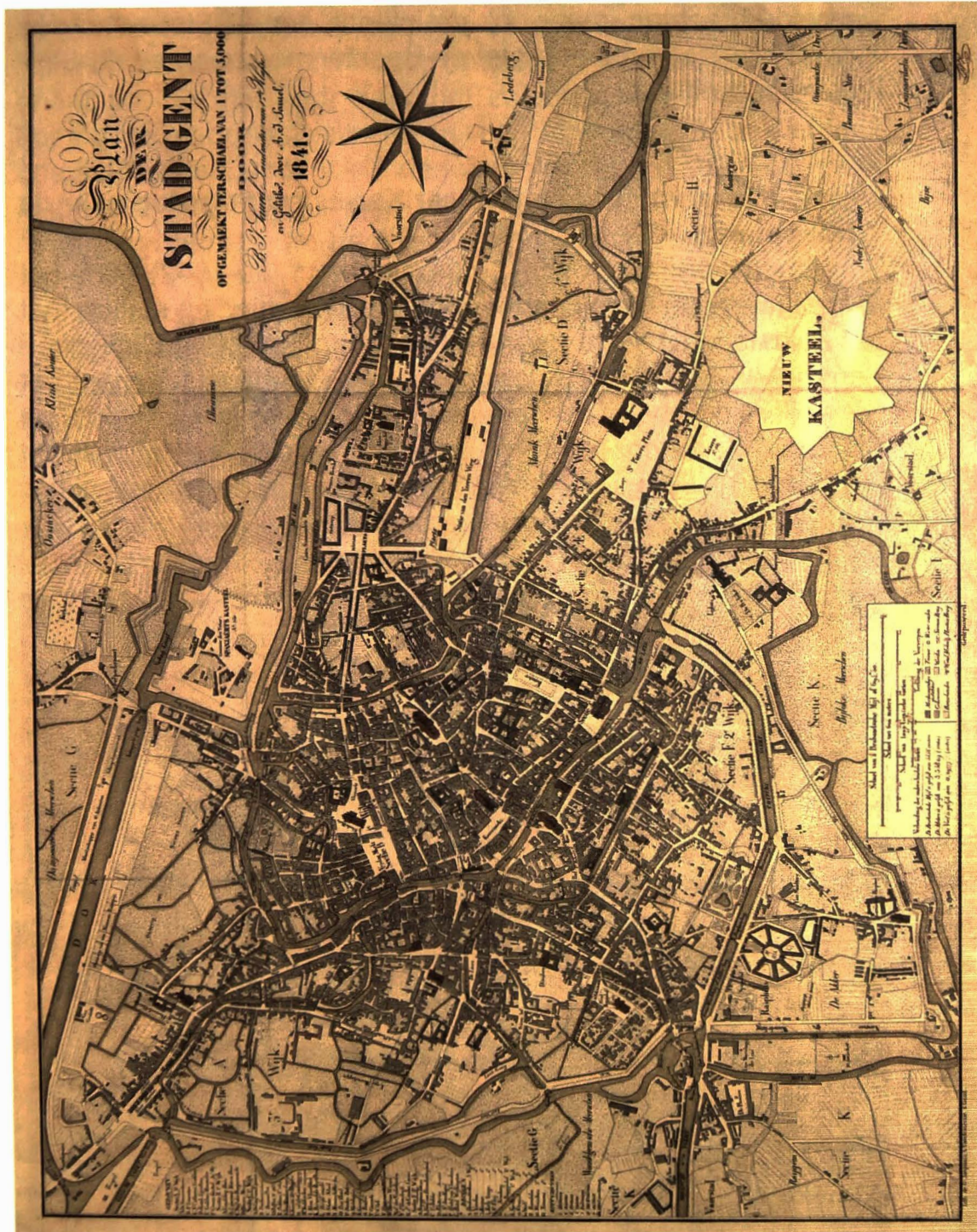


De stadsplattegrond van Louis de Vreese toont, beter dan stadplannen van omstreeks 1830, de parcellering van de Muinkmeersen en de open ruimte binnen de bouwblokken aan stadszijde. (Verzameling acmdr)

wig vormden, dicht bij de Kuip.

De komst van de trein forceerde nieuwe verbindingswegen naar de Gentse Kuip en naar de Zeehaven.

De stations ressorteerden niet onder de bepalingen van het octrooistelsel; dit is de tolheffing die tot 1860 van kracht bleef. Een keurslijf van grachten, hekkens en octrooipoorten hield de stad compact en de spoorwegterreinen vormden een eiland in de stad. Grachten flankeerden de spoorlijnen van aan de zuidelijke vestinggracht tot aan het *Station du Chemin de Fer de l'Etat* aan

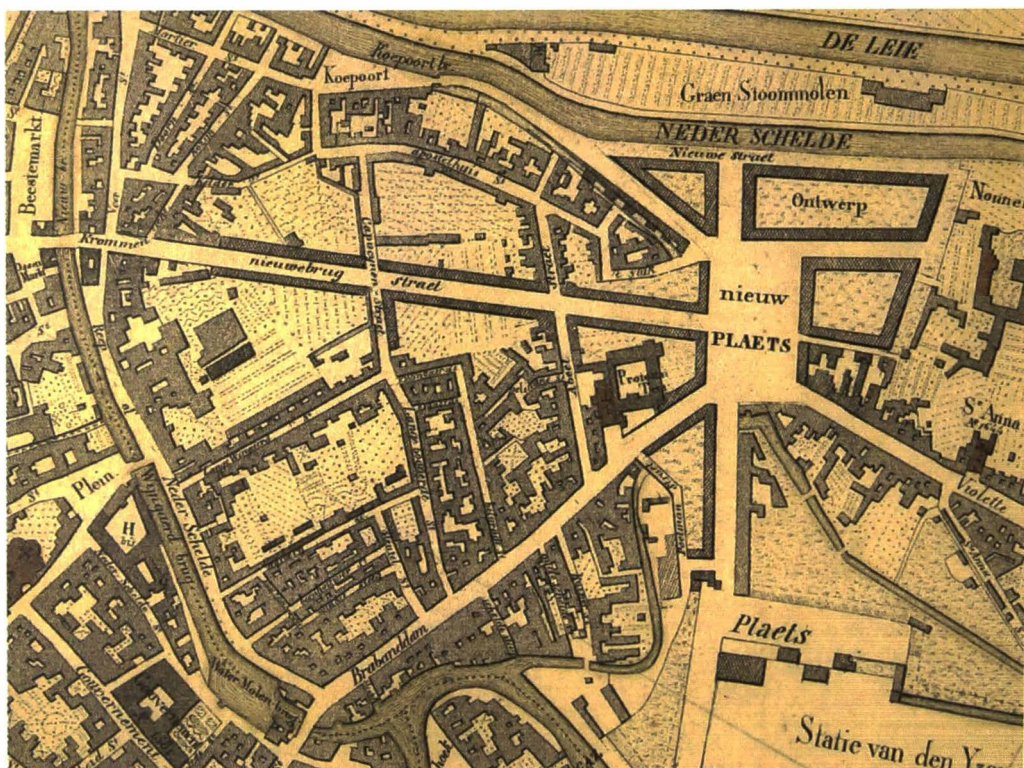


Plan der Stad Gent door B.J. Saurel (1841) - Na de aanleg van het (voorlopige) Zuidstation in 1837 werden brede lijnrechte straten ontworpen, die de nieuw plaats verbonden met het centrum van de handelsactiviteiten nabij Sint-Jacobs. Het rechthoekige Sint-Annaplein is aangelegd tussen 1841 en 1846. Landmeter B.J. Saurel tekende de nieuw plaats al op zijn stadsplan van 1841.

het Zuid. Het *Plan der Stad Gent door B.J. Saurel* (1841) toont vermelde grachten, maar ook de intentie om de *Statie van den Yzeren Weg* te verbinden met de Beestenmarkt én met de Sint-Pietersnieuwstraat.

Over Zuidstationstraat en Keizer Karelstraat op weg naar de Vrijdagmarkt.

Burgemeester Joseph Van Crombrugge (1770-1842) wilde het commerciële centrum van toen in directe verbinding stellen met het Zuidstation. Dwars door de Crommen-Esch, het Capucinen Hammeken en de Abeelstraat is dan de Keizer Karelstraat getraceerd doorheen schaars bebouwde gronden. Vermeld *Plan der Stad Gent* toont het ontwerp waarbij de Zuidstationstraat (1845-1846) *Plaets* (Graaf Van Vlaanderenplein) en *nieuw PLAETS* (Sint-Annaplein) zou verbinden.



De homogene neoclassicistische gevels aan het Sint-Annaplein zijn in 1842 ontworpen door architect L. Roelandt. Het stadsplan van Saurel voorzag nog geen kerk om het perspectief vanuit de Keizer Karelstraat af te sluiten.

Het rechthoekige Sint-Annaplein is aangelegd tussen 1841² en 1846. De Sint-Annakerk zou het perspectief vanuit de Keizer Karelstraat afsluiten en kreeg daartoe een niet gebruikelijke oriëntatie met het koor naar het zuiden gericht. In 1842 zijn homogene neoclassicistische gevels ontworpen door architect Louis Roelandt voor rond de centrale square.³ De overheid legde een strikt programma voor de gevelarchitectuur op. De rechtlijnige aanleg, de bepleisterde en geschilderde gevels, de repetitieve verdeling van de traveeën zijn voelbaar aanwezig in de Lammerstraat (1837), de Keizer Karelstraat (1837-1843) en het Graaf van Vlaanderenplein (1869).⁴

Net als in het Parijs van Haussmann werd gestreefd naar grandeur. Het gabariet van zijstraten van de Keizer Karelstraat werd daartoe over een diepte van een tiental meter verbreed. Dit procédé gaf aan de hoofdstraat meer allure. De breedte van de zijstraten is op deze wijze ogenschijnlijk in verhouding tot de nagestreefde eenheidsarchitectuur; en suggereert dat de achterliggende buurt eveneens huisvesting biedt met een hoge standing; wat een illusie was.^{5 6}

De Marcellisbrug verbond het Zuid met de Lammerstraat.

Om het spoorwegstation vanuit de Sint-Pieterswijk beter bereikbaar te maken werd in 1844 de nieuwe Marcellisbrug over de Muinkschelde gelegd. Over de verbrede *Rue des Agneaux* (Lammerstraat) konden reizigers langs de Sint-Pietersnieuwstraat het Sint-Pietersplein bereiken en over de Walpoortstraat en de Korte Dagsteeg kwam men op de Kouter.

Sleutelen aan het gabariet van de Brabantdam.

Door het verbreden van de Brabantdam werd een betere verbinding gezocht tussen het Zuidstation en de Kouter.⁷ Het *Plan Parcellaire* van Gérard (1855-1857) toont een Brabantdam met watermolen. Men sloopte de molen aan de Braampoort en de brug over de Schelde werd overbodig door de rivier te overwelfen (1882-84) tot aan het Gerard Duivelsteen. Zo ontstond het Professor Laurentplein. Het plein is vermeld op het *Nouveau Plan de Gand* van Hemelsoet uit 1886.

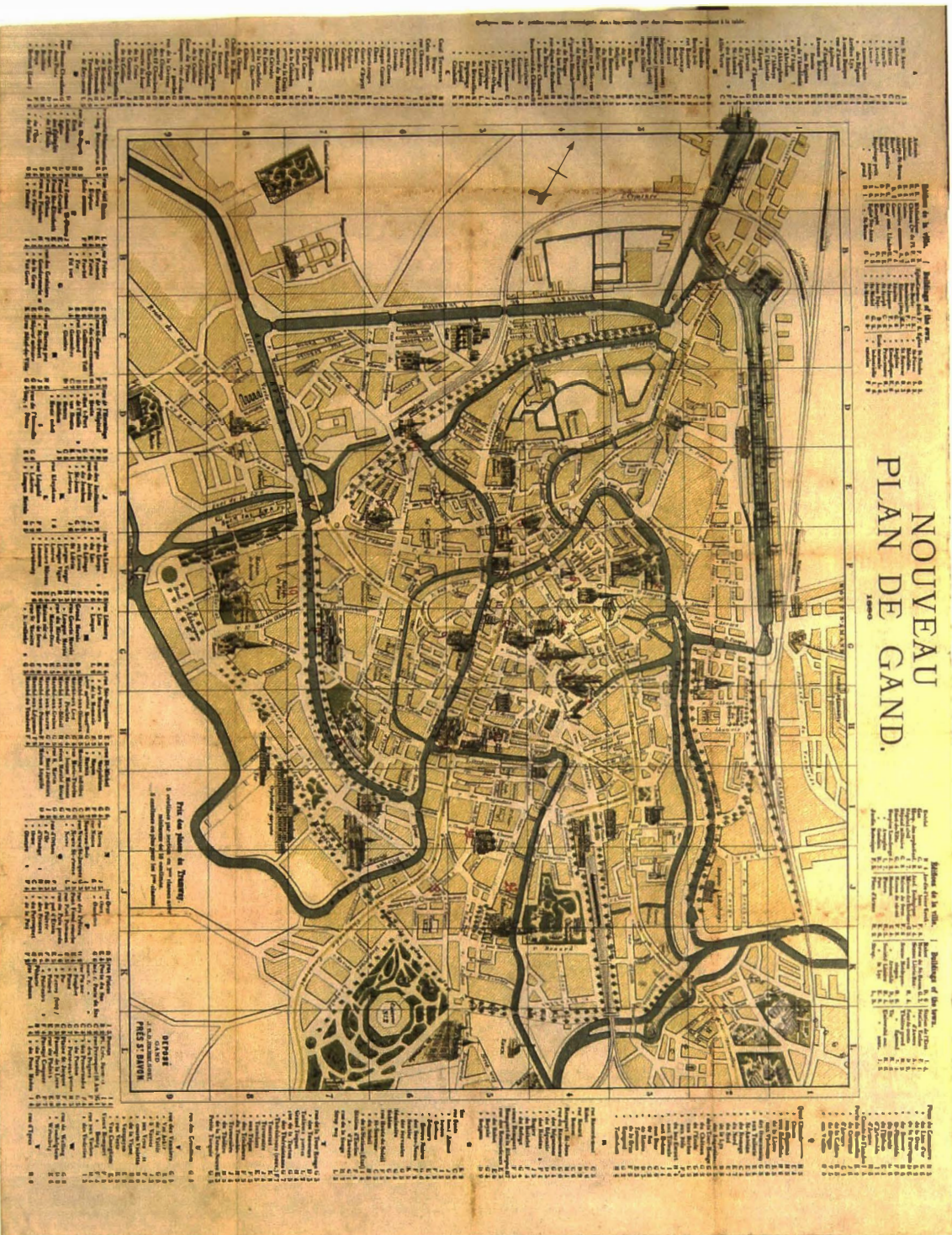


Rooiijplan goedgekeurd bij KB op 27.05.1869 met het oog op de verbreding van een gedeelte van de Brabantdam. ((Verzameling acmdr)



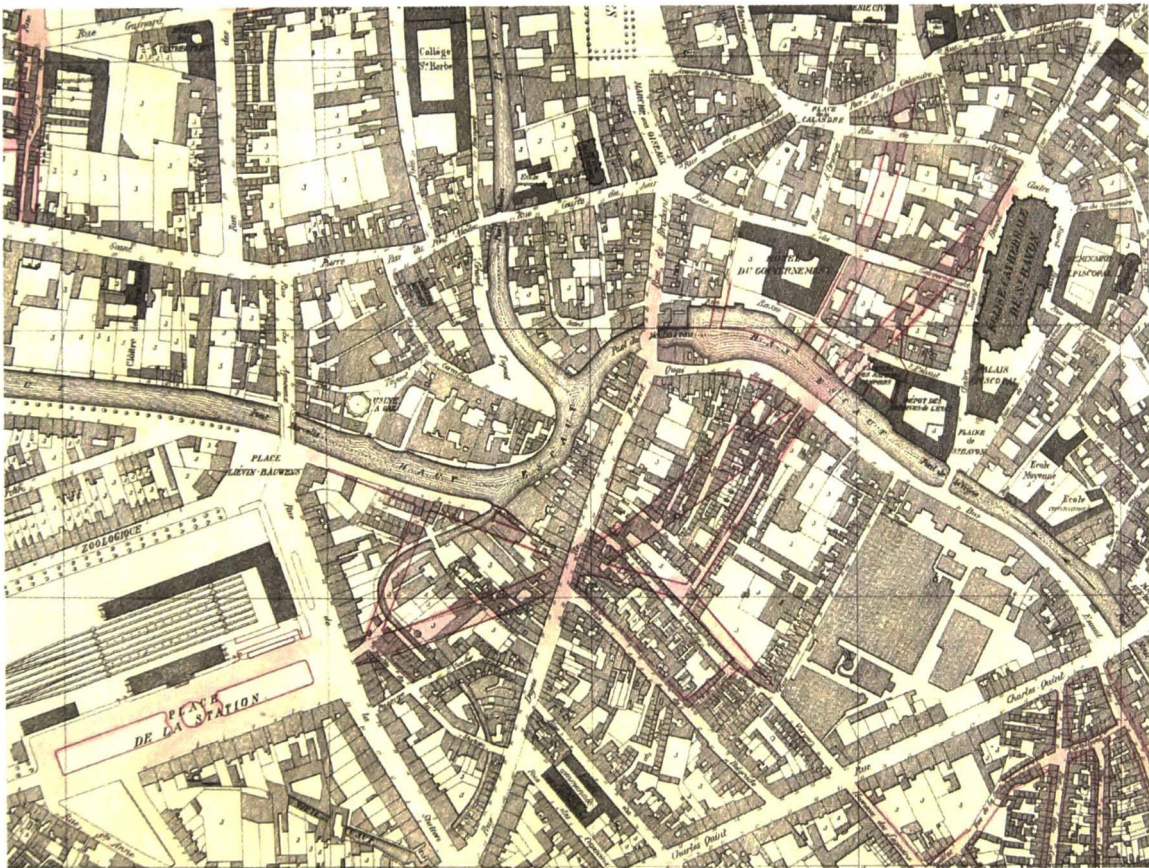
Het Plan parcellaire de la ville de Gand et d'une partie de sa banlieue, d'après les plans cadastraux révisés par le géomètre de 1re classe L. Gérard vormt één van de hoogtepunten in de topografie van de stad. Kaartblad met het zuidoosten. (Verzameling acmdr)

Nouveau plan de Gand uit 1886, stratenplan uitgegeven door J.B.D. Hemelsoet. Een kleine perspectieftekening van de monumentale gebouwen maakt hen tot referentie-punt. De geplande 'hersehopping' van de stadskern is aangezet maar nog niet voltooid. (Verzameling acmdr)



Un projet incontournable van Zollikofer en de Vigne.

De verbindingen tussen het Zuidstation en de Kuip bleven ontoereikend. Vanaf 1860 zijn plannen gemaakt voor een rechtstreekse verbinding naar de Korenmarkt, dwars doorheen



Op het Nouveau plan parcellaire van Gevaert & Vanimpe werden in roze overdruk les derniers projets de l'Administration Communale angebracht; zoals het voorstel van Zollikofer en de Vigne. (Verzameling acmdr)

Overschelde. **(ill.02)** Naast de noodzaak tot saneren van deze sloppenwijk, bezat zij ook belangrijke speculatieve troeven. De kwaliteit van de woningen liet een goedkope onteigening voorspellen en door de nabijheid van het Zuidstation was Overschelde ideaal gelegen voor een snelle, financieel aantrekkelijke verkoop. De Overscheldewijk werd gesaneerd bij middel van het plan van ingenieur Edouard Zollikofer en architect Edmond De Vigne.⁸ Het plan dat zij in 1880 aan de Gentse overheid voorlegden, werd op 5 augustus 1882 door de Gemeenteraad aanvaard.⁹ Alle infrastructuurwerken werden

door de stedelijke overheid gedragen, terwijl de onteigening en de verkoop van de bouwgronden door de Brusselse *Compagnie Immobilière*, hun opdrachtgever, geregeld werd.¹⁰ De uitvoering van hun plan gebeurde tussen 1883 en 1889.

Op enkele jaren evolueerde deze voormalige arbeidersbuurt naar een typische stationswijk, doorspekt met handelshuizen, hotels, ontspanningslokalen en burgerwoningen. In de as van het Zuidstation naar Sint-Baafs werden de Vlaanderen- en de Limburgstraat aangelegd; met de Henegouwenstraat als aftakking. Ondertussen waren de opvattingen over stadsesthetiek en stijl geëvolueerd. Geen lijnrechte straten hier maar een gebogen tracé, dat de eclectische gevels met hun balkons en uitspringende erkers in het oog doet springen. Aan het kruispunt Brabantdam - Vlaanderenstraat werden de meest prestigieuze hoekgebouwen opgetrokken, alle in neostijlen en met een uitgelezen materiaalgebruik. Het was façadearchitectuur met



In tegenstelling tot de uniforme architectuur van Zuidstation-, Lammer- en Schouwbrugstraat bijvoorbeeld, zorgde het privé-initiatief in de Vlaanderenstraat voor diversiteit in het straatbeeld. (Foto acmdr)



De nieuwe architectuur van de Vlaanderenstraat zou een uiting worden van de financiële mogelijkheden van een zelfbewuste elite. (Foto acmdr)

een bouwdiepte van soms slechts enkele meters. Naar het eind van de 19de eeuw toe ambieerde de Gentse burgerij, geleid door verschillende dynastieën textielbarons, een stad met metropool-allures. Aan een hoog tempo werden er 'magasins de nouveautés' ingeplant. De nieuwe straten boden aan de centrumactiviteiten de kans om zich uit te breiden richting stadsrand. Daar was ruimte voor grotere verkoopoppervlakken en voor spektakelzalen voorhanden. De bereikbaarheid was er optimaal.

Het aansluitingsspoor naar de zeehaveninstallaties aan het Handelsdok.

De spoorwegen maakten een nog ongekende transportcapaciteit mogelijk. De snelheid waarmee goederen werden vervoerd, oversteeg het lome tempo van de binnenvaart. Alle hoop was gericht op de spoorweg als nieuwe motor van het economische leven.

Voor de ontplooiing van de havenactiviteiten was een openbaar *Entrepôt* gebouwd aan het Handelsdok. In 1856 was het stapelhuis door een spoorlijn verbonden met het Zuidstation. Toen in 1870 een ringspoor rond Gent werd aangelegd, is de spoorverbinding met het *Entrepôt* daarop aangesloten via het station van de Dampoort.¹¹ Het tracé van het aansluitingsspoor overleefde in de *Tweebruggenstraat* en de *Kasteellaan*.

Het Zuidstation had de kracht van een katalysator.

Pour pourvoir à toutes les éventualités de l'avenir.

Treinstations symboliseerden een nieuwe tijd. Hun moderniteit werd uitgedrukt in een rationele aanleg van werkterreinen en openbare ruimte. Stationsgebouwen brachten een nieuwe typologie. Perronoverkappingen werden structureel in ijzer gedacht. De ingenieurslogica, toegepast voor de overkappingen, werd aan de straatzijde ingeruild voor een traditionelere architectuur. De werken aan en in de omgeving van het Zuidstation vormden hierop geen uitzondering. Zij stonden in het perspectief van stadsesthetiek.¹² Om het College te bewegen tot de belangrijke uitgave van 300.000 frank voor de Stad¹³ verwees schepen De

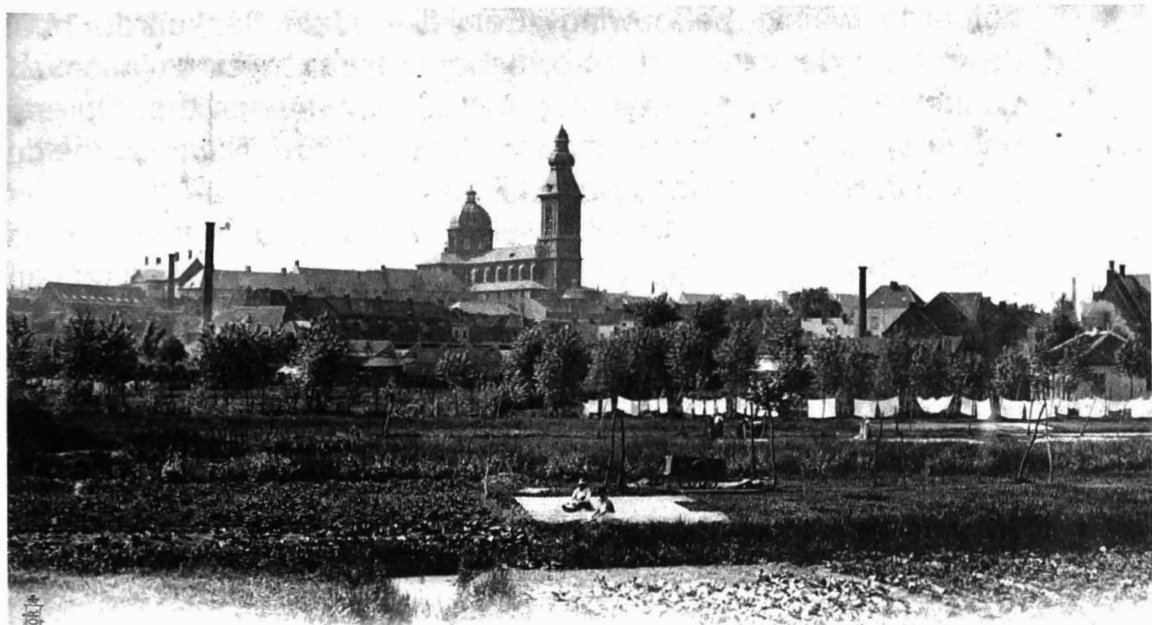
Maere naar de 'ordonnance grandiose' die men nastreefde. Doelstelling was '[de] donner à la place de stationnement des proportions plus en harmonie avec le caractère monumental du bâtiment principal'. En alsof dat niet voldoende overtuigde, voegde De Maere er aan toe: 'Au Sud de cette place [] sera ouvert un boulevard large de 20 m [], il sera placé de manière que son axe se confondra avec celui de la place. Ce boulevard qui réunira en ligne droite la rue de la Station et le rempart de S^t Liévin aura une longueur de plus d'un kilomètre. [] Notre ville sera dotée d'une station monumentale assez spacieuse pour pourvoir à toutes les éventualités de l'avenir...' besloot De Maere.

Schoon wonen voor de gegoede burgerij.

Het grote belang van een treinstation werd vertaald in de stedenbouwkundige aanleg van de omgeving. De inplanting van het Zuidstation speelde een belangrijke rol bij de implementatie, midden de 19^{de} eeuw, van de 'esprit de spéculation qui avait pénétré dans la société'.¹⁴ De buurten rond de stations ontwikkelden zich in een recordtempo tot zeer levendige stedelijke ensembles met hoge status. Men vond er riante woningen naast winkels en horeca.

De wand tegenover het Zuidstation, op het Graaf van Vlaanderenplein, moest beantwoorden aan een conventie tussen Stad en Staat. De overheid legde de aanpalende eigenaars de verplichting op hun woning te realiseren als onderdeel van een globale, vooraf getekende gevelwand. Het plan voor deze programmawand werd in 1847 getekend door architect Leclerc-Restiaux, terwijl de werken aan het nieuwe station nog volop aan de gang waren.¹⁵ Het is een indicatie van de zorg van de overheid voor de stedelijke omgeving waarin zij haar stations wilde bouwen.¹⁶

In de stadsuitleg tussen Muinkkaai en het Zuidstation zijn, voorafgaand aan de Eerste Wereldoorlog, verschillende fasen te onderscheiden. De eerste stap omvat de transformatie van de Muinkmeersen voor de aanleg van station en neveninstallaties. Een tweede expansieve fase loopt van 1837 tot 1905. Op het *Plan Parcellaire* van Gérard (1855-1857) staat het tracé van Hert-, Hof- en Guldenspoorstraat evenals van de Franklin Rooseveltlaan (toen Boulevard du Jardin Zoologique). Gérard

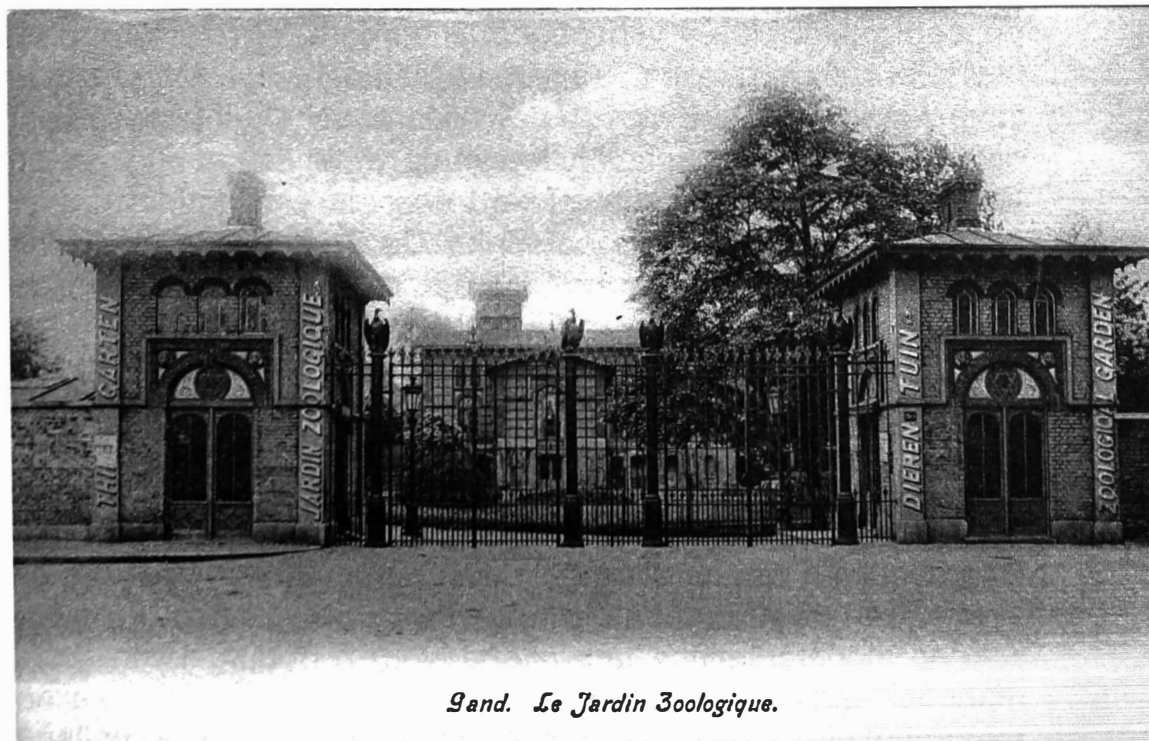


GAND. - Église St-Pierre vue de la rue de l'Éléphant

Série 1 N. 114

Editeur Albert Sugg, à Gand.

Zicht vanuit de Olifantstraat op de Sint-Pietersabdij. Op de voorgrond: bleekweiden en moestuinen. (Verzameling AV)



Gand. Le Jardin Zoologique.

Ansichtkaart met de hoofdingang van de Jardin Zoologique. (Verzameling AV)

noteerde weinig bebouwing. Een dierentuin flankeerde heel de noordzijde van de François Benardstraat. Ten zuiden van vermelde straat was men nog niet aan verkavelen toe. Op een ontwerpplan van stadsingenieur Hofman (1859) blijken voormelde straten twee jaar later behoorlijk dicht bebouwd te zijn, maar dan viel de bouwwoede stil.¹⁷ Het dynamiserende effect van het Zuidstation werd blijkbaar geneutraliseerd door de opheffing van de tolrechten in 1860.

Zoo?

Het dynamiserende effect van het Zuidstation op de ontplooiing van de buurt werd tussen 1851 en 1904 ondersteund door de aanwezigheid van een *Jardin Zoologique*, gelegen ten westen van het Zuidstation en palend aan de Muinkschelde. Ook te Brussel was er een *Jardin Zoologique* naast het Luxemburgstation (1855). De Zoo van Antwerpen opende in 1843 de deuren als buur van het Centraal Station. Luik kende een *Jardin d'acclimatisation* (1861), verwijzend naar het acclimatiseren van vogels en zoogdieren, inzetbaar voor de veeteelt.

De Gentse *Jardin Zoologique* was een privé initiatief, gericht op een select clubje van gegoede burgers, op officieren van het Gentse garnizoen, universiteitsstudenten, doorreizende zakenlui en toeristen, niet op de volksmassa. De interesse voor dierentuinen volgde de evolutie van de wetenschap en werd de volgende decennia aangewakkerd door de verslaggeving over ontdekkingsreizen in Centraal Afrika. De Gentse dierentuin ging ter ziele in 1904, maar de straatnamen van nu weerspiegelen de collectie dieren van toen. Het Muinkpark is een getuige van het exclusieve en pittoreske wandelpark waarin de *Société Royale d'Histoire Naturelle* de 'exoten' tentoon stelde. Het park was hun bijdrage aan de verfraaiing van de stad.

In juli 1905 werd het faillissement van de *Société* uitgesproken en zijn de gronden van de *Jardin zoologique* verkocht aan de Stad. De gebouwen van de dierentuin werden afgebroken, het terrein geëffend en er werden straten en dreven aangelegd. Bouwgronden werden doorverkocht. Aansluitend verrezen burgerwoningen, maar ook een klooster, een weverij, een speelplein en complexen met goedkope arbeiderswoningen zoals de Cité de Hemptinne en de Cirk in de Zebrastraat. Meesterwoningen keken uit op het

Zuidstation, werkmanswoningen kwamen achterin.

Hotels en ander vertier om de tijd aangenaam te passeren.

De internationalisering van het bedrijfsleven intensifieerde de handelsrelaties, waarvoor men frequent reisde. De spoorwegen lagen ook aan de basis van een zekere vorm van toerisme, betaalbaar voor een elite. Nieuwe hotels vestigden zich in de omgeving van het Zuidstation, tevens terminus. Het eindstation was de belangrijkste lokalisatiefactor voor de vestiging van hotel-café-restaurant. (zie afbeelding) Omstreeks 1875 concentreerde de horeca zich in de *Statiestraat* met hotels op huisnummer 1, 2, 3, 24, 26, 28, 30, 32, 36, 38, 42, *Statieplaats* 10, 11 en verder tussen Zuidstation en Kouter. Hoewel het aanbieden van logiesaccommodatie vrij snel inspeelt op evenementen (tentoonstellingen), op de innovaties in de sector van het transport (trein, autosnelwegen) en op de tijdgebonden ontwikkelingen in het toerisme, is de rigiditeit van het hotelwezen bijzonder groot. Ouderdom, cachet en conceptie van de hotelaccommodatie drukken, door de concentratie van hotels, hun stempel op het tijdsbeeld van de hele buurt. De horeca bepaalde tot het einde van de jaren 1980 het cachet van het Zuidkwartier.

In de buurt van het Zuidstation werd ook vertier gezocht. Het Nieuw Circus kwam op de Krook. Na de Tweede Wereldoorlog werd het circus omgebouwd tot de vermaarde garage Mahy.¹⁸ De vernieuwing (1911) van het 'Grand Palais du Valentino' (1884) (zie afbeelding) aan de Kuiperskaai liep vooruit op de verwachte volkstoeloop voor de wereldtentoonstelling van 1913. Het Palais du Valentino was een grote variétézaal. Door de wereldtentoonstelling verkeerde de stad in een bevoorrechte positie wat de introductie van het medium film betrof. De Capitole zou zich aan het Zuid vestigen. Het Zuidkwartier was een uitgaansbuurt.

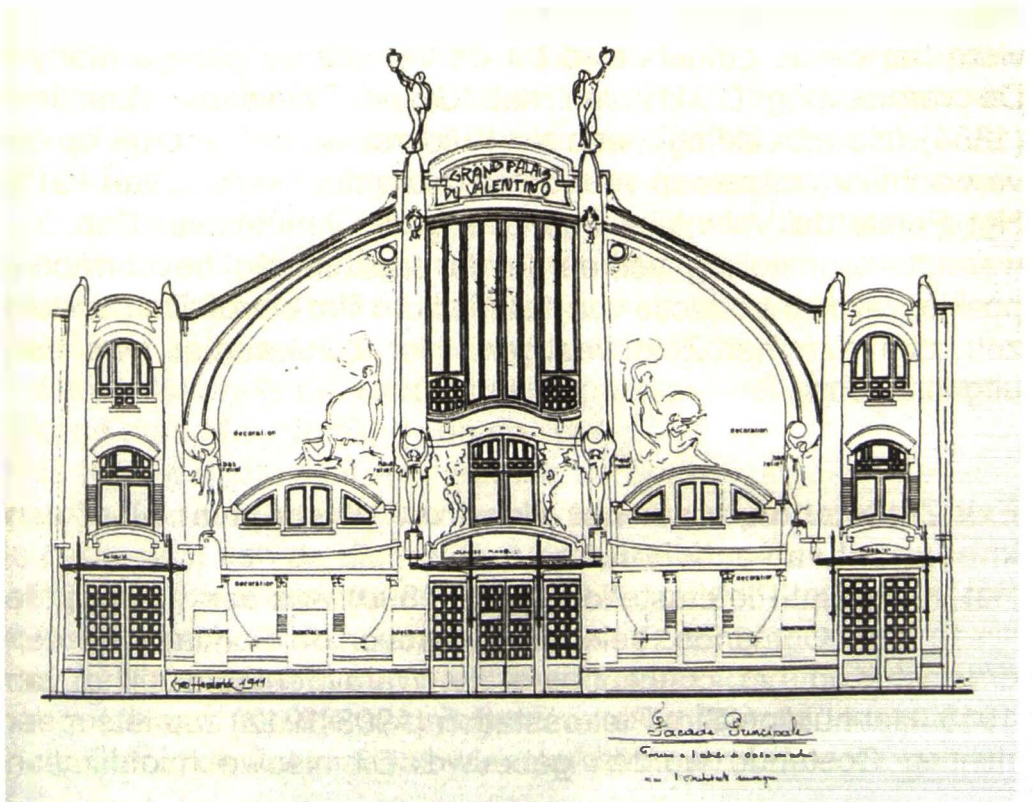
Exit Zuidstation, maar het Woodrow Wilsonplein bleef een knooppunt van activiteit.

Het 'Klein Sint-Pietersstation' (1889-1890) was een halte op de lijn Brussel-Oostende, gelegen tegenover de Parklaan en een draaischijf in het concept van de Wereldtentoonstelling van 1913. Het huidige Sint-Pietersstation (1908-1912) zou iets meer richting Oostende worden gebouwd. Dit nieuwe hoofdstation



Zicht van op het Woodrow Wilsonplein naar de Zuidstationstraat. Bemerkt de uniformiteit van de gevels aldaar. (Verzameling AV) ▲

Het slopen van het Grand Palais du Valentino, om plaats te ruimen voor het Urbiscomplex, zou voor commotie zorgen. (DSMG) ▼



voor reizigers verving de terminus aan het Zuid. Het blijvende belang van het Zuid als knooppunt van openbaar vervoer wordt geïllustreerd door de routes die op een *Plan industriel* uit 1922 uitgestippeld zijn.

In januari 1928 stond het vast: het Zuidstation zou worden afgebroken. Aan het vroegere Zuid zouden alleen post en telegraaf blijven werken. Op 7 oktober werd het Zuidstation gesloten. De sloop kon beginnen en in juli 1929 werden de terreinen overgedragen aan de Stad Gent. Voor het tramverkeer betekende dit een totale ommekeer. Het Zuidkwartier verloor aan belang ten voordele van het Koningin Maria-Hendrikaplein, dat ver van de Kuip lag. De nauwe binding van het Zuidkwartier met de Kuip, de statige burgerhuizen, het behoud van de overstapplaatsen voor tram en bus en het bloeiende uitgaansleven remden versneld verval van de buurt af. Veel mensen maakten er een gewoonte van om 's avonds naar het Zuid af te zakken om zich te ontspannen. Ook vandaag zijn er nog de Minardschouwburg en de nabijheid van cultuurcentra zoals Vooruit en Capitale.

Het Koning Albertpark en het propagandacentrum EGW.

Het Koning Albertpark is in 1930-1933 ingericht op de terreinen van het voormalige Zuidstation.¹⁹ (ill.04) In het park werden culturele en, tot aan het einde van de Tweede Wereldoorlog, sportieve activiteiten georganiseerd die kijklustigen naar het Zuidkwartier trokken.

Het Koning Albertpark onderging in 1956 een metamorfose. Beeldbepalend was de oprichting van het propagandacentrum van het Electriciteits-, Gas en Waterbedrijf van de Stad Gent: EGW. (ill.26) Het gebouw zou eind de jaren 1960 het Informatiecentrum worden van de Intercommunale E3.

Uitverkoren op- en afrit voor de E3.

Het ontwerp voor de autosnelweg E3 (nu E17 genaamd) voorzag een afrit Gent Centrum. In 1972 moest het meest zuidelijke deel van het Koning Albertpark plaats ruimen voor een viaduct en voor de afrit. (ill.18) De meningen over de locatiekeuze waren verdeeld. Lokale en nationale politici, stedenbouwkundigen,



Plan Industriel de la Ville de Gand uit 1922. Het tracé van tramlijn 7 staat in het rood op het plan. Deze tramlijn verbond het Zuidstation met het Sint-Pietersstation, 'les deux gares principales'. (Verzameling acmdr)



Lucht(Foto van op- en afrit van de E3, nu E17, aan het Zuid; te dateren voor 1982. (DSMG)

handelaars, in het bijzonder deze verenigd in *De Mandel*, hielden er afwijkende meningen op na. *De Mandel* vond dat de afrit aan Gent Zuid schade toebracht aan urbanisatie, groene zone en nieuwe gebouwen. 'Die verbinding [zou] ook een groot gedeelte van het snelwegverkeer komende uit de vier richtingen Antwerpen, Brussel, Rijsel en Oostende, centraliseren op één punt van de stad.'²⁰ *De Mandel* was voorstander van een 'gunstiger' oplossing waarbij de verbinding met de E3 zou verlopen langs een ringvormige stadsautosnelweg waarbij gebruik werd gemaakt van de bedding van Schelde en Leie. Dat liet een 'ideale bediening van de Gentse Kuip' toe.²¹ Het idee van deze stadsautoweg was initieel gelanceerd door Prof. Vlerick in 1964 en het werd in 1968 door *De Mandel* gepromoot.²²

De vzw Internationale Jaarbeurs der Vlaanderen vierde in 1971 haar 25-jarig bestaan met een internationale stedenbouwkundige wedstrijd; genaamd *Gent Morgen*. De deelnemers werd gevraagd om ontwerpen voor te stellen voor Gent in 2000. Het initiatief was uitdrukking van vertrouwen in de toekomst, maar tegelijk exponent van kritische reflectie, een aanklacht tegen de verpaupering en uiting van ontevredenheid met de bestaande commerciële situatie. De inrichters keken uit naar oplossingen voor het verkeer dat vanaf de E3 ongeremd het Zuidkwartier zou binnen rijden.

Twee wedstrijdinzendingen werden door de juryleden ex-aequo geprimeerd. Het project van Polydorides en medewerkers²³ werd, samen met een inzending van de lokale Groep Gent Morgen,²⁴ eerste gerangschikt. Het ontwerp van Polydorides & C^o voorzag aan het Zuidkwartier een 'civic centre' van formaat.

Het was volgens de jury de 'zeer grote verdienste' van de inzending door de lokale Groep Gent Morgen dat aandacht was besteed aan een onoverkoombaar geacht probleem, gevolg van de 'grote toegangsweg vanaf de E3'. De Groep Gent Morgen stelde voor om de vroegere stationswijk Gent-Zuid te reanimeren door het bouwen van een ondergronds spoorwegstation ter hoogte van de Waalse Krook. De schaal van de voorgestelde bouwvolumes mocht, naar het oordeel van de jury, veel bescheidener zijn. Vermeld voorstel vonden anderen dan weer heel modest, in tegenstelling tot de geplande torengebouwen van 20 bouwlagen hoog.



Het Woodrow Wilsonplein, scharnier tussen Urbiscomplex, stadsbibliotheek en administratief centrum.

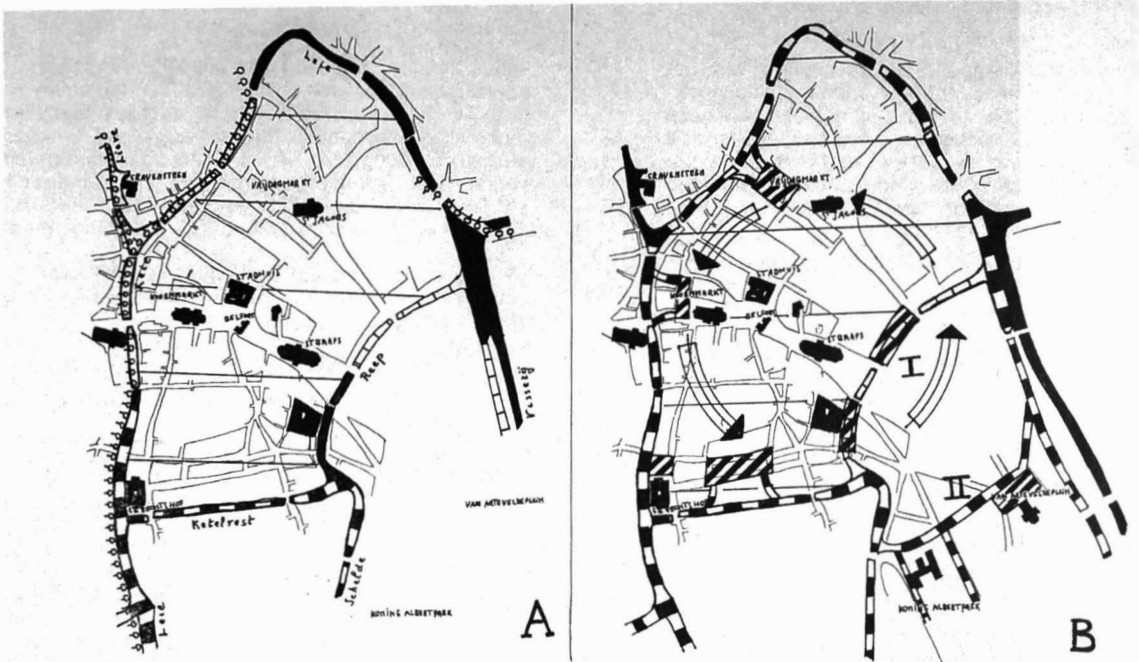
Wedstrijdinzendingen voor *Gent Morgen* bestendigden een 'ondertoon' die ook in verschillende ontwerpen van Bijzonder Plan van Aanleg voor de Belle-Vuewijk en voor het Zuid aanwezig was. Aan de toegangspoort tot de stad hoorden torengedebouwen thuis, zoals het witte bakken van de UCO. De site van het voormalige Zuidstation was voorbestemd voor grootschalige projecten, voor publiekstrekkingen. In 1981 vestigde de Decascoop zich aan Ter Platen. Sindsdien is het bioscoopbezoek te Gent bijna volledig geconcentreerd op één punt. Het stadsbestuur verhuisde in 1992 de centrale bibliotheek van de Kouter naar het EGW-gebouw. Het Administratief centrum werd tussen 1993 en 1995 aan het Zuid opgericht aan de kant van het voormalige goederenstation als pendant voor het EGW-gebouw. Het Urbiscomplex, uit de jaren 1990, wekte veel commotie op en transformeerde ineens het gehele bouwblok gelegen tussen Oude Scheldestraat, Vlaanderenstraat, Woodrow Wilsonplein en Kuiperskaai in een shoppingcenter en tienduizenden vierkante meter kantoren.

Plannen voor het Zuid.

Willem-Jan Neutelings zijn voorstel voor het muziekforum 'van Gerard Mortier' mocht dan op een sublieme wijze over drie bruggen heen de hand reiken van de Kuip naar de site van het oude Zuidstation en vice versa, het luciede concept is ondertussen geklasseerd bij de categorie niet gerealiseerde droombeelden.

In het bestuursakkoord 2007-2012 van de Stad Gent is opgenomen dat de zone tussen de Waalse Krook en het oude Wintercircus (Mahy) bestemd is voor een cultureel project rond de bibliotheek van de 21ste eeuw. Het project de Waalse krook gaat samen met de ontwikkeling van het gebouw Mahy.

Aan de historie van het Zuidkwartier wordt door diverse stakeholders voortgeschreven. Het belooft een boeiend verhaal te worden van de opleving van een buurt waar de geest van reizen is blijven hangen na het verdwijnen van de treinen.



Plan V.

De tekening links (A) toont het gecombineerd resultaat van het gepland gebruik van de waterlopen voor auto's en trams rond de Kuip.

Men merkt op dat :

1. De auto alleen de Ketelvaart zal gebruiken.
2. De tram alleen van de Leie zal genieten tussen Dominikanen- en Krommewalbrug.
3. Het water behouden wordt vanaf de Krommewalbrug tot aan de Reep.
4. De Reep gedeeltelijk straat en gedeeltelijk rivier blijft.

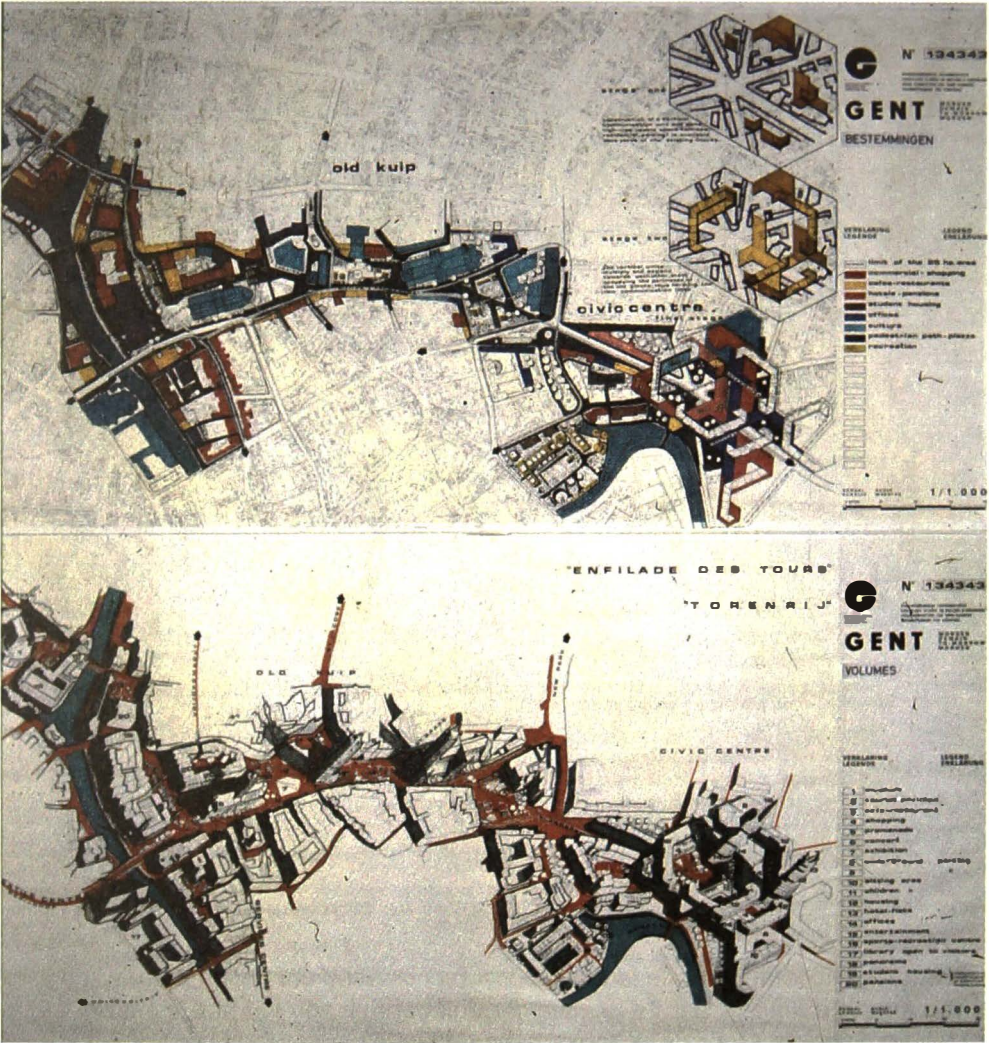
Het minst dat kan gezegd worden is dat het benutten van de waterlopen op deze verschillende secties zeer veranderlijk is.

De tekening rechts (B) laat zien hoe het mogelijk zou zijn voor het autoverkeer rond de Kuip een autosnelweg aan te leggen welke het centrum zou bedienen en die rechtstreeks zou verbonden zijn met bovengrondse of ondergrondse parkings.

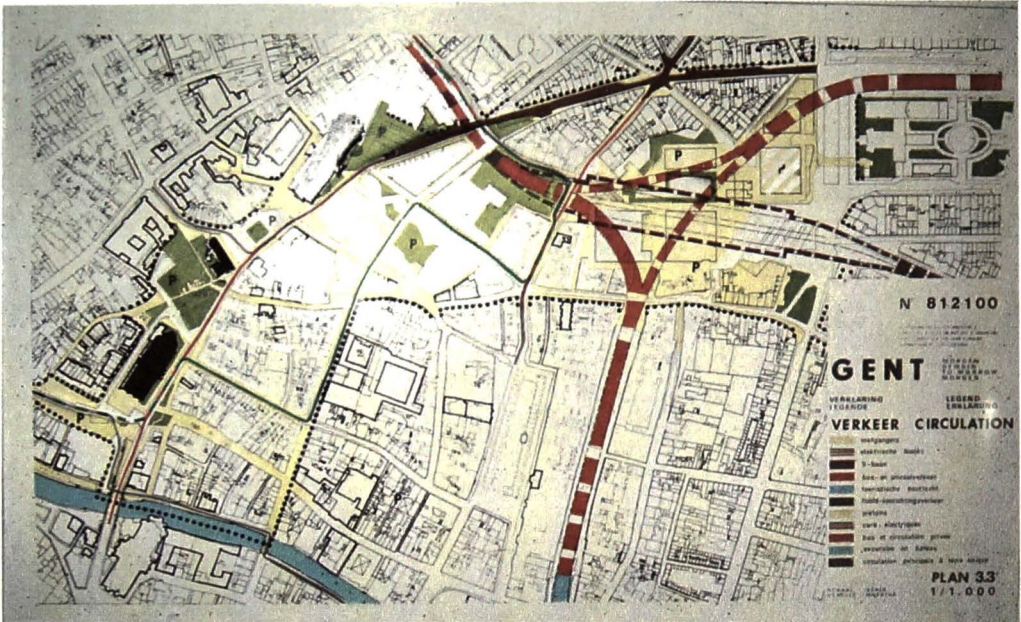
De Mandel publiceerde eind de jaren 1960 verschillende voorstellen om een ringvormige stad-snelweg en metrotunnels aan te leggen, waarbij gebruik zou worden gemaakt van de bedding van Leie en Schelde. Door de voltooiing van de Ringvaart werden die immers 'overbodig'. Het Zuid en een parking op het Sint-Annaplein maakten deel uit van het scenario. (DSMG)



Zicht op de horecaconcentratie aan het Zuid. (Foto Michel Burez 1988 | scan acmdr)



Stedenbouwkundig concept van Neutelings-Riedijk voor een Drie Bruggen plein.
(Foto AC 2004)



De multidisciplinaire Groep Gent Morgen zou het idee van een kuipring sublimeren tot een stedenbouwkundig ontwerp waarin velen zich, in die tijd, konden herkennen. Aan het Zuid gingen de auto's ondergronds om het traject van de kuipring te volgen. Er was ook een transferium gepland aan het Zuid met een ondergronds station. (Foto Studio Claerhout 1971 | scan acmdr)

STEDENBOUWKUNDIG CONCEPT

EEN NIEUW STADSGEBOUW
Een nieuwe brug over de Schelde naar de Kruisstraat wordt de kern van de heraanpakking voor het Forum.

EEN NIEUWE STADSGEBOUW
Het Driebruggenplein is een nieuwe leeningspoot tot de Stad.

DE SCHELDE HERBEHAARDE
Het Driebruggenplein is in staat de waterloop van de Schelde op te lossen: de achterkant van de voorplanten worden naar voorplanten.

EEN NIEUW STADSGEBOUW
Het gebouw is daarvoor geen blokkerende factor, maar is zelf een duurzaam overdekt stedelijk gebouw.

EEN STEDELIJK NETWERK
Het Forum wordt duidelijk ingeschreven in het stedelijk netwerk van ondergrondse en bovengrondse verkeerswegen.

LADEN EN LEREN
Het laden en leren gebeurt in de grote gebouwen aan de toegangs.

Plaats, horizon wordt een de andere zijde van de handzaam Lenningsbrug met een nieuwe brug voor de auto's die de Schelde.

Over de Schelde samen een nieuw idee: Cultureel centrum de Schelde, de toeristische kern van de stad.

Het is een idee: "Plein of de" met de Schelde, de Raby en het Forum die de drie bruggen.

Het nieuwe Zuid vangt de automobilisten op in de grote ondergrondse parkeergarage, waarna ze als stadsvergoeding op het Driebruggenplein ontvanger worden.

Het plein is ingericht met informatiebureaus, een toeristenvoorziening en bankieren, als een voorplanting over de Schelde, entree van Gent.

Vanaf dit uitgangspunt wordt naar de universiteit, naar de Raby, naar het Forum of naar de ondergrondse door de Schelde naar de Schelde Raby.

Het Forum, de Raby en de Voorplanting zijn een adres aan de Schelde en aan het Driebruggenplein, waardoor de recente ontwikkeling aan het Zuid terugkomt bij.

Het Driebruggenplein legt de focus op de Scheldeoever en heraanpakking en de rivier als de belangrijkste centrale stedelijke ruimte van Gent.

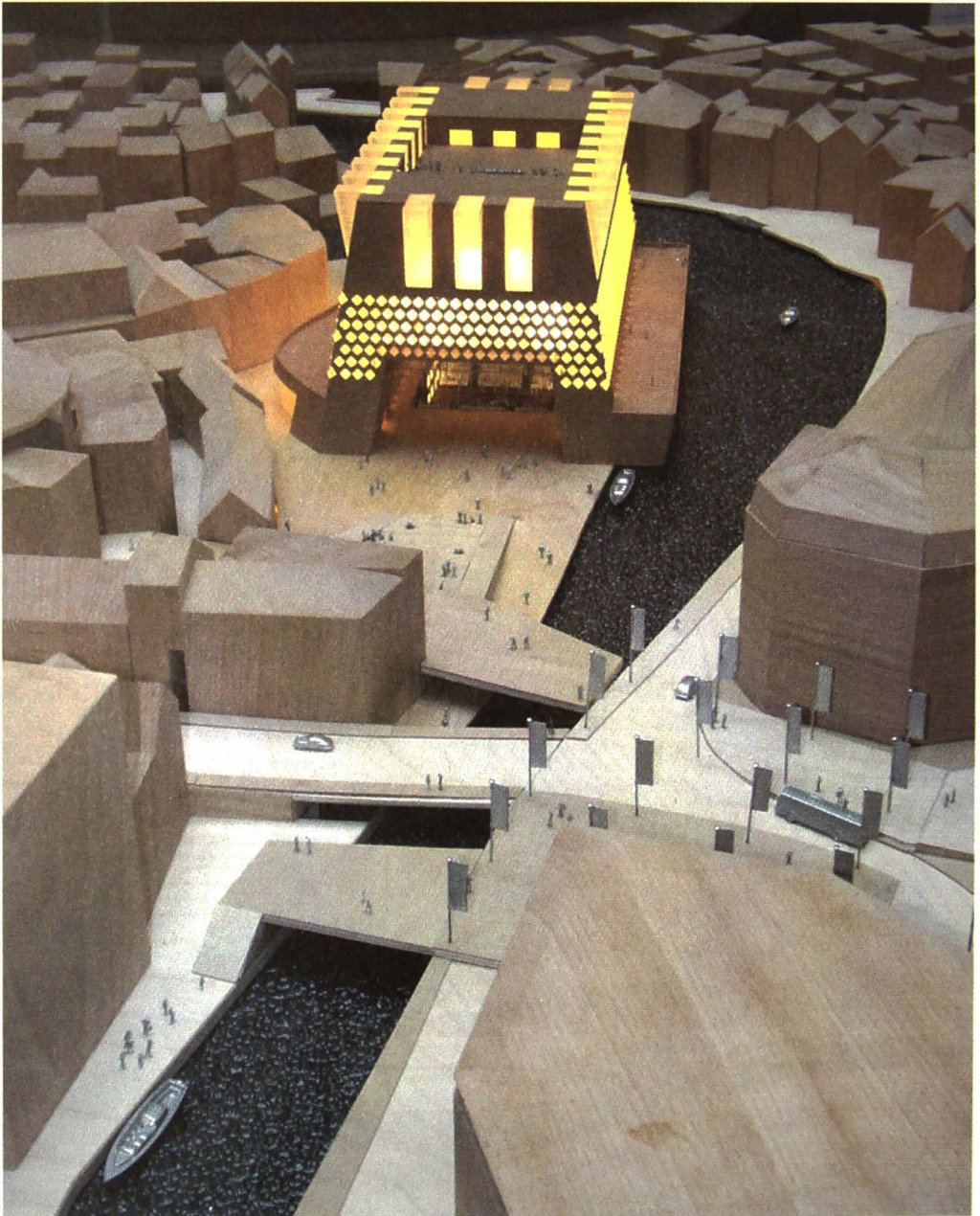
Het gebied van het Forum is ingericht als een groot stedelijk plein, met een eenzijdige toeristische kern.

Dankzij de grote openbaarbare glazen koppelvlakken kunnen gebouwen en plein samen worden ingezet voor allerlei voorstellingen en evenementen, van Opera tot de Techno Parade.

In de binnenruimte wordt allerlei stedelijke activiteiten gemaakt, zoals restaurants, kafees en winkels, maar ook voor informatie en educatieve activiteiten en ateliers.

Van de gebouwen is de hand op de gebouwen tussen de gebouwen en de Schelde, de Schelde en de ateliers bevoormoed worden.

Stedenbouwkundig concept van Neutelings-Riedijk voor een Drie Bruggen plein. (Foto AC 2004)



(Foto van de maquette met het Drie Bruggen plein dat Vooruit, de Cirk en het Forum zou binden aan het Woodrow Wilsonplein. (Foto AC 2004)

Geraadpleegde literatuur.

Albrecht Heidi, *Het ontstaan van de dierentuinen, een nieuw fenomeen*. In *Van Mensen & Dingen. Tijdschrift voor volkscultuur in Vlaanderen*. Nr. 1-2 - 2003, p. 149-164.

Binst S. & Verschaffel M., *Gent-Zuid, een stationswijk*. In *Monumenten en Landschappen*, november 1987, p.22-41.

Bruneel A. en Laurent R., *Documents d'Archives relatifs à Bruxelles*. Ministère de l'Education Nationale, Archives Générales du Royaume, Brussel, 1983.

Decavele J. en De Herdt R. mmv. Decorte N., *Gent op de wateren en naar zee*. Mercatorfonds, Antwerpen, 1976.

De Cock A.-M., *In een fauteuil de wereld rond. De opgang van de Gentse bioscoopzalen*. In *Interbellum in Gent. 1919-1939*. Stad Gent. Stadsarchief en Museum Arnold Vander Haeghen, Gent, 1995.

De Groote P., *De Belgische Hotelsector. Een economisch-geografische analyse*. Universitaire Pers, Leuven, 1986.

De Herdt R. e.a., *100 Jaar Plantsoendienst*. Stad Gent – Museum voor Industriële Archeologie en Textiel – Plantsoendienst, Gent, 1985.

De Maere A., *Recueil des alignements et rues nouvelles. 1860-1875*. Imprimerie C. Annoot-Braeckman, Gand, s.d

Deseyn G., *De pioniersjaren van de film te Gent (1896-1916)*. In *M&L*, sept-okt. 1988, p.40-47.

Deseyn G., *Over Cinéma Pathé en Congé Payé... De democratisering van de vrije tijd*. In *Interbellum in Gent. 1919-1939*. Stad Gent. Stadsarchief en Museum Arnold Vander Haeghen, Gent, 1995.

Struye L. (ed.), *Kroniek van België*. Standaard Uitgeverij – Brt uitgave. Antwerpen, 1987.

Van Doorne G., *Architectuur als visuele taal van de stedelijke cultuur*. In *Apologie van een rebelse droom*. Mercatorfonds, Antwerpen, 1989.

Van Doorne G., *Gent schoon geprent. Impressies van een stad doorheen de geschiedenis*. Snoeck-Ducaju & Zoon, Gent, 1995, p. 204-207.

Van de Wiele J., *Reep, Overschelde & Sint-Janswijk*. In *Tijdschrift voor Geschiedenis van Techniek en Industriële Cultuur*. Jrg. 5, nr. 3 - 1987. Vereniging voor Industriële Archeologie en Textiel.

Vermeulen A., *De Leie, natuur en cultuur*. Lannoo, Tielt, 1986.
Watelet M., *Cartografie en politiek in het België van de 19^{de} eeuw. De beginjaren van het Ministerie van Openbare Werken. Bronnen voor de nationale en lokale geschiedschrijving*. Gemeentekrediet, 1987.

http://www.brebart.be/index.php?sub=antwerpen_verleden

<http://www.gentblogt.be/2007/09/25/de-maatschappij-voor-natuurlijke-historie-ofte-over-de-gentse-dierentuin-1>

<http://www.gentblogt.be/2007/09/27/de-maatschappij-voor-natuurlijke-historie-ofte-over-de-gentse-dierentuin-2>

NOTEN

- 1 Het station van het Land van Waes (1847), het station Gent-Eeklo (1862) en het goederenstation du Champ des Manœuvres aan de Kasteellaan (1868) zorgden voor de regionale verbindingen en voor de aanvoer van landbouwproducten. Het Rabotstation (1872) was gericht op de overslag van industriële goederen van trein op binnenschip. Het eerste Sint-Pietersstation (1890) en het huidige (1908-1912) zullen de functie van het Zuidstation als hoofdstation voor reizigers overnemen.
- 2 De stedelijke raad koos op 12 oktober 1841 voor een ontwerp voor het Arteveldeplein (thans Sint-Annaplein) dat 221.327 frank zou kosten, waarvan 138.590 frank ten laste van de Belgische Staat. De nieuwe openbare plaats moest de wijk verfraaien en zij zou het vertrekpunt vormen voor nieuwe straten die onder andere het Zuidstation verbonden met de Vrijdagmarkt. Uit de *Gazette van Gent* van 14 oktober 1841.
- 3 X, *Bouwen door de eeuwen heen. Inventaris van het cultuurbezit in België. Deel 4nb* Bogaert C.: *Historische en stadsgeografische evolutie van Gent*, 1979, p. 176. Ludovicus J.A. Roelandt (1786-1864) volgde de lessen in architectuur aan de Gentse Academie. In 1818 is hij door de Gentse Gemeenteraad benoemd (tot 1856) tot 'Architecte extraordinaire de la ville de Gand'. In 1819 werd Roelandt leraar aan de Academie te Gent en in 1835 hoogleraar bouwkunde en geschiedenis van de bouwkunde aan de Gentse Rijksuniversiteit. Hij ontwierp de Aula van de Gentse Rijksuniversiteit in de Volderstraat (1819-1826), de Koninklijke Opera (1837-1840) en het Gentse Justitiepaleis (1836-1846). Roelandt tekende de plannen voor de Militaire Rijschool te Gent, de stadhuizen van Aalst en Ninove en het Stapelhuis te Antwerpen. Hij ontwierp

kerken waaronder de Sint-Annakerk te Gent. *Herdenking 8 Vlaamse architecten*, Campo Santo, Sint-Amandsberg, 25.10.1986.

- 4 Van Doorne G., *Architectuur als visuele taal van de stedelijke cultuur*. In: *Apologie van een rebelse droom*. Mercatorfonds, Antwerpen, 1989, p. 390-391.
- 5 Brede stompjes straatdeel werden uitgetekend voor de Sint-Kristoffelstraat en voor de Abeelstraat. Eerst op 26.03.1859 keurde de Gemeenteraad het verzoek goed om, op basis van de financieel gunstige onteigeningwet van 1 juli 1858, de Belgradostraat over de hele lengte op een uniforme breedte te brengen. De Maere A., *Recueil des alignements et rues nouvelles. 1860-1875*. Imprimerie C. Annoot-Braeckman, Gand, s.d., p.13. Het besluit van de gemeenteraad d.d. 26.03.1859 luidt: 'De décréter l'élargissement de l'extrémité de la rue hameau des Capucins, débouchant dans la rue maisons des Apôtres, de manière que la première rue ait, dans toute sa longueur, la largeur qu'elle a au point d'intersection avec la rue Charles-Quint'
- 6 Het besluit om Abeel-, Belgrado- en Lange Boomgaardstraat een constante breedte te geven van 12 meter over de lengte van de straat, werd op 08.02.1861 genomen. De Maere A., *ibidem*, p. 59.
- 7 De Maere A., *ibidem*, KB 27.05.1869.
- 8 Onder het burgemeesterschap van Hippolyte Lippens (1882-1895).
- 9 En het plan werd op 30 december van hetzelfde jaar bij K.B. bekrachtigd.
- 10 In totaal zijn ongeveer 950 arbeidershuizen gesloopt.
- 11 Decavele J. en De Herdt R. mmv. Decorte N., *Gent op de wateren en naar zee*. Mercatorfonds, Antwerpen, 1976, p. 222.
- 12 Zoals blijkt uit het *Rapport de la Commission des travaux sur le projet d'agrandissement de la Station et de l'aménagement de ses abords, présenté en séance du 31 Mars 1860*. De Maere A., *ibidem*, p. 24-30.
- 13 En 800.000 frank voor rekening van de Staat.
- 14 *Prospectus bij de Grande Carte Topographique de la Belgique, en 250 [sic 249] feuilles, à l'échelle de 1 à 20.000, dressée et publiée par Ph. Vander Maelen, Fondateur de l'Etablissement Geographique de Bruxelles*.
- 15 Binst S. & Verschaffel M., *Gent-Zuid, een stationswijk*. In *Monumenten en Landschappen*, nov. 1987, p.22-41. Omstreeks 1850 was de bouw van het Zuidstation voltooid.
- 16 Vermoedelijk heeft een programma-afspraken bestaan voor (een deel van) het Van Arteveldeplein door middel van voorschriften bij de verkoop van stadseigendommen van het Capucijnenpand met hieruit

voortvloeiende verplichtingen voor de bouwheren.

- 17 De bebouwing op het Plan Parcellaire van Gevaert en Vanimpe (1878) verschilt niet substantieel van wat Hofman registreerde.
- 18 In 1978 werd de garage gesloten, maar het gebouw bood nog jaren lang onderdak aan Mahy's collectie oldtimers. Het stadsgezicht Circuswijk is sinds 1978 beschermd.
- 19 Het gedeelte tussen de huidige Guldenspoorstraat en het Woodrow Wilsonplein werd tegen 1934 vrij gegeven en aansluitend beplant.
- 20 *Le Carnet du Dizeau – Het Mandelboekje* juli 1968, 11de jrg. Nr. 4, J.P. Hulpiau, Gent, p. 28-30.
- 21 *Le Carnet du Dizeau – Het Mandelboekje* juli 1968, 11de jrg. Nr. 4, J.P. Hulpiau, Gent, p. 30.
- 22 Het zou nog vijf jaar duren voor de eerste auto's vanaf het viaduct aan Gent Zuid de stad binnen reden.
- 23 Het team had de professoren W. Doebele en D. Brand evenals Thomas Sieverts als consultant ingehuurd.
- 24 Groep G.G.M. bestond uit: Verstraete W., Monteyne P., Cottenier P., Van Severen O., Van den Broeck L., De Witte H., Van Den Daele H., Hendrickx H., Vyncke H., Dubois V., Van de Cappelle R. en Daels L.