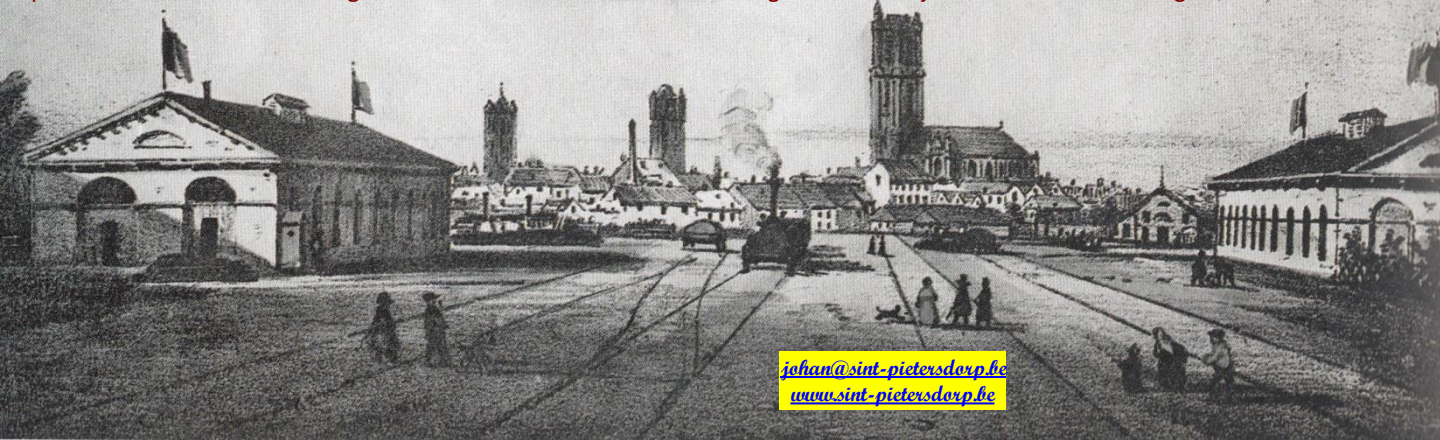


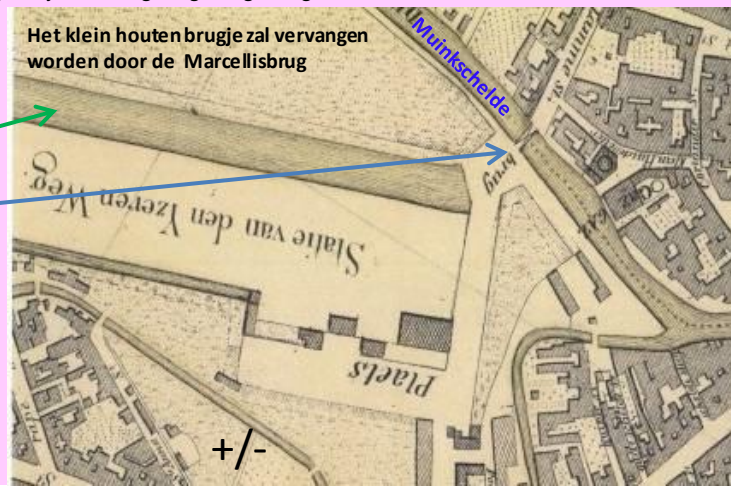
Gent-Zuid Station aan het Graaf van Vlaanderenplein D26



Dit was het eerste Gent-Zuid station dit tot rond 1860 en dit was ook de datum van goedkeuring om een nieuw station en sporen te bouwen. Alles werd groter. Bvb. de locomotieven en de wagons waren bijna het dubbele van lengte.



In febr. 1837 was er nog sprake van het station buiten de poorten van Gent te laten aankomen. En op 28 sep. 1837 reed de eerste trein binnen. Oké, de sporen lagen al dicht tegen Gent. Maar toch is het een reuzenprestatie geweest op korte tijd (6 a 7 maanden). Was er reeds een schuilplaats? Ik denk dat niet alles zijn gangetje heeft gegaan. Bekijk verder ook zeer goed de kaarten, in nog geen 50 jaar tijd is de omgeving ook grondig veranderd.



Op de kaart van 1837 zien we dat er een gracht is om het smokkelen te bemoeilijken en treffen we er 2 kleine brugjes aan. Op de kaart van 1842 is er al een pleintje te zien waar nu het standbeeld van Anseele staat, het kleine brugje over de Muinschelde ligt er nog altijd. Op de kaart van 1850 is het kleine brugje reeds vervangen door een grotere gietijzeren brug, de **Marcellisbrug**. Deze zal rond 1860 terug worden afgebroken wegens doorgeroest na 16 jaar dienst, amai. De nieuwe zal een bredere worden en dezelfde helling van de straat hebben zodat het niveau op het Bauwensplein hetzelfde niveau zal hebben als het station. Op het Lieven Bauwensplein zal het plaasteren beeld komen te staan van Lieven Bauwens, je wel bekend. In 1885 zal hij naar de Reep verhuizen en zal het Bauwensplein later het Frankrijkplein worden.

De huizen die velen nog hebben gekend aan 't Zuid waren huizen van rond 1840. 50 jaar laten heeft men 2 huizen moeten onteigenen om de Vlaanderenstraat te kunnen verwezenlijken.

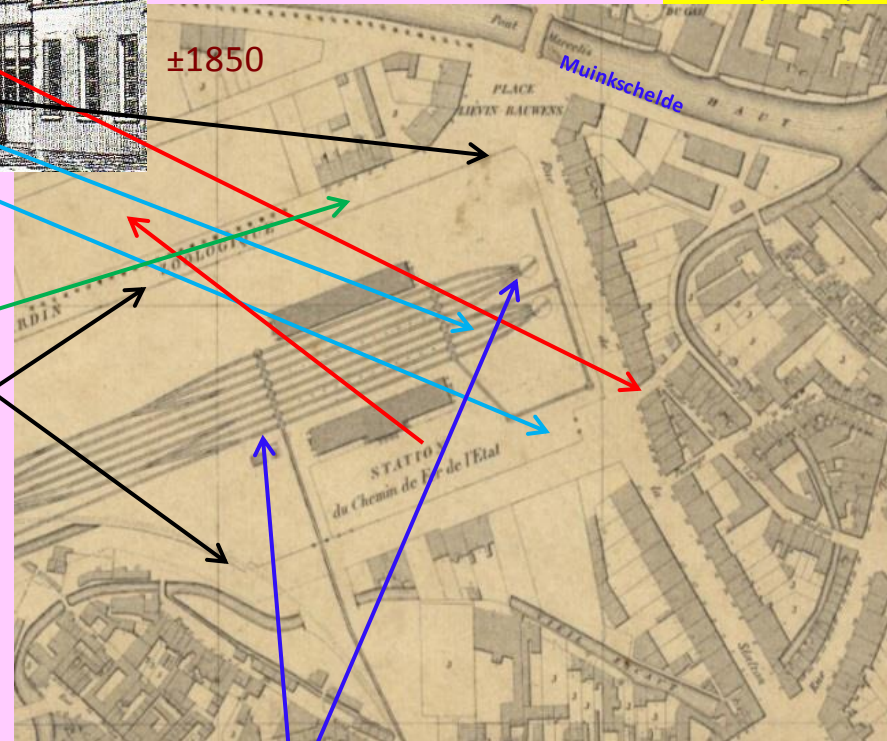


St.-Pietersabdijkerk

Op de kaart van 1850 moesten de locomotieven op de een of andere manier aan de andere kant van de trein komen te staan en ook kunnen richting haven gaan via het traject Tweebruggenstraat - Kasteellaan verder naar de haven. In het begin werden de wagons getrokken door paarden en 3 jaar later hebben ze een locomotief ingevoerd, dit voor 4 jaar. Deze lijn werd afgeschaft wegens niet meer rendabel. Later zal er een andere weg worden gevonden en zal de tweebruggenstraat en Kasteellaan terug vrij zijn van sporen.

johan@sint-pietersdorp.be
www.sint-pietersdorp.be

±1850



Onder Frans bewind werd opnieuw een middeleeuwse taks ingevoerd die afgeschaft was gedurende de Oostenrijksetijd. Het waren de octrooirechten. Steden kregen terug dit voorrecht. Op alles wat water ingevoerd werd binnen de stadsmuren moest men een bepaalde taks betalen (85% van de stadsinkomsten kwamen uit deze octrooirechten!). Daarom werd er ook veel voedsel gezaaid of geplant en gekweekt binnen de stadsmuren. Daar was het aldus niet mogelijk om te bouwen. Hier in Gent liet men de trein binnen de muren komen. **Wat dan met de octrooirechten?** Simpel je plaatst er een **hekk** omheen. Maar zo dom is de overheid ook niet, zij kende de **smokkelaarstrukken**. Je werpt je goederen over het hekk en zo vermijd je taxen te betalen. Om dit te vermijden legde men **langs de 2 buitenzijden een gracht** en een pad aan om de gracht te kunnen onderhouden. Ondertussen was er een nieuwe wet goedgekeurd dat de reizigers geen octrooirechten dienden te betalen bij het aankomen in het station, **wel als je binnenkwam**. Het was in feite een soepe aan het worden en lang heeft dit niet geduurd. In 1860 werden de octrooirechten opnieuw afgeschaft en werden de grachten gedempt en zo ontstonden later de Frère Orbanlaan en aan de andere kant de Dierentuinlaan. Het stads-bestuur wilde een groot plein vooraan, maar dat was niet mogelijk omdat de locomotief weg moest kunnen om aan de achterzijde de locomotief terug aan de trein te kunnen koppelen. Dit laatste is één van de grote redenen geweest voor het sluiten van Gent-Zuid. Dat is nog altijd een zeer groot nadeel van een eindstation. Met het verdwijnen van de hekkens en opnieuw de sporen aan te leggen schoof alles 30 meter op naar het station, vandaar dat later het Graaf van Vlaanderenplein ontstond.

Met dit toestel kon men de locomotief of wagons in alle richtingen laten draaien

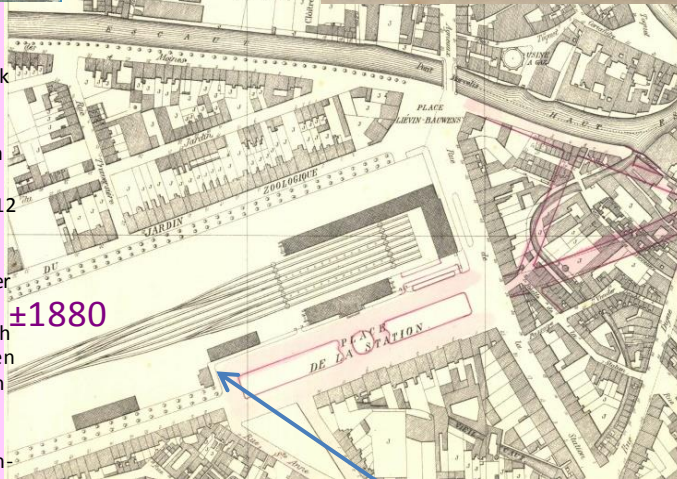




GAND. — Intérieur de la Gare

Treinverbindingen in 1838 met Brugge en op 22 sep. 1839 met Kortrijk.

Voor Antwerpen, Sint-Niklaas, Lokeren, en Eeklo was het afstappen in Gent-Dampoort



±1880

1926 Het opdoeken van de Zuidstatie is geleidelijk gebeurd. Vele treinen liepen niet meer naar hier maar naar het nieuwe St.-Pietersstation



Anno 1841 werd de Berline-klas afgeschaft. Nog 3 klassen bleven over. De dilligence, de charaban en de wagon.

johan@sint-pietersdorp.be
www.sint-pietersdorp.be

Alles werd grootser in 1861 en de spoorwegen moesten zich ook aanpassen aan de toestand. Het spoortraject naar de haven via de Tweebruggenstraat en de Kasteellaan was reeds afgeschaft na 7 jaar in gebruik wegens niet rendabel. De zware locomotieven kon men niet meer laten draaien op de oude draaischijven en er werd een nieuw concept ontworpen om alles vlotter te laten verlopen (zie vorige en deze kaart en bekijk de sporen). De 3 beuken van de vroegere sporenhal werden verlengd. De Phoenix kreeg het werk toevertrouwd. De werken hebben 12 jaar geduurd want de treinen moesten blijven lopen en op 16 april 1872 waren ze beëindigd.

Buiten de statie kon men nu rondom beginnen aan pleinen en straten heraan te leggen. In 1868 wou men een overdekte markt. Ondanks hevig protest keurde de gemeenteraad dit toch goed (de geschiedenis blijft zich maar herhalen) maar de werken werden nooit uitgevoerd. De 38 platanen werden aangeplant in 1884, de ronde fontein die we op vele postkaarten aantreffen lag ertoen nog niet.

Nog iets, na het uitbreken van het verbindingsspoor tussen Gent-Zuid en de haven werd de gevelwand in 1884 verlengd tot aan de Frère Orbanlaan met een derde 'tempelfront' in dezelfde stijl en eronder een passage met drie bogen naar de Tweebruggenstraat. De middelste was voor rijtuigen en de andere 2 bogen waren voor voetgangers. Aan de kant van de Dierentuinlaan werd het stationsdok (gracht) gedempt in 1851 en er kwam 7 m vrij die gegeven werd aan de stad. De huizen werden er gebouwd vanaf 1860. In de Frère Orbanlaan moest men eerst 85000 kubieke meter grond aanvoeren om alles op te hogen. Vergeet niet dat het meersen waren, dus laag gelegen gebieden. Op 17 sep. 1863 was het werk af en 5 jaar later kwamen er de kasseien te liggen.



15. De eerste spoorweg in België.

Gefotografeerd in de school van toen.

Ook toen ik een kleine jongen was, was het deze afbeelding die aan de muur hing.

De Spoorwegen zaten ook nog met een probleem van de tijd, iedere stad had zijn eigen tijd. Het was overal 12 uur als de zon het hoogst stond. Bvb Brussel-Gent was al 10' verschil en Oostende-Luik dan ? Op 1/08/1851 werden alle klokken gelijkgezet met deze van Brussel en dit is gebeurd met de telegraaf-diensten want telefoon of radio bestonden niet. Je had nog altijd 2 tijden, deze van de spoorweg en deze van de stad, het belfort. In 1857 werden in Gent overal elektrische uurwerken geïnstalleerd waar van de moederklok in het belfort hing. Het was niet de spoorwegtijd, niets aan de hand als je in de stad blijft maar je trein missen! Pas 27 jaar later in 1884 heeft men besloten de tijd voor iedereen gelijk te zetten. 24 tijdzones waren er nu over gans de wereld, de Greenwich-tijd. Op 1 mei 1892 werd deze tijdzone in gans ons land een feit. Maar Gentenaars zijn koppige mensen en deze bleven op het belfort tot 1930 de Gentse tijd aangeven.



lets terug in de tijd. Het was in Engeland dat de stoomlocomotief op sporen in 1825 werd geïntroduceerd om steenkool te vervoeren van een koolmijn naar een haven. Was er vroeger reeds een paard en sporen geweest? Daarover niks gevonden. In 1835 liep de 1^e trein voor personenvervoer in België **van Mechelen naar Brussel**. En zo waren we het 1^e land op het vaste continent. Nu verder over de eerste treinen in Gent. Duizenden mensen stonden de **1^e trein in Gent op te wachten op 28 sep. 1837**. Je moet weten van veel communicatie was nog geen sprake en het merendeel van de mensen konden lezen noch schrijven. **Dus een evenement om er zeker bij geweest te zijn**. In 1838 kreeg men een verbinding met Brugge. In 1939 met Kortrijk. Nu verder een opsomming van de voornaamste geopende stations, want het is te uitgebreid om alles neer te pennen.

In 1847 werd aan de Dampoort Gent-Waas geopend. In 1861 werd recht op Gent-Waas Gent-Eeklo geopend. In 1912 was het Waasstation opgedoekt en afgebroken omdat er een nieuwe spoorweg **werd getrokken op een ander tracé** en dienden de mensen gebruik te maken van het Station Gent-Eeklo. Later noemde men het station Gent-Dampoort. In 1972 verhuisde het naar de andere zijde van het viaduct waar nu nog altijd het station is. Het spoorwegviaduct aan de Dampoort werd gebouwd tussen 1909 en 1912. **In Gent-Zuid liep de laatste trein naar Zottegem en dit was op 6 okt. 1928**. In 1881 was er een klein stationke aan de Parklaan-Kortrijksesteenweg. De voorloper van het latere St.-Pietersstation. In 1912 werd het St.-Pietersstation geopend, net op tijd klaar voor de Wereldtentoonstelling van 1913. Dit waren heel in 't kort de voornaamste feiten in Gent qua treinen en stations.

johan@sint-pietersdorp.be
www.sint-pietersdorp.be



Naar Wallonië geweest, deze treinen moeten zeker ook gezien geweest zijn in ons Zuidstation. In de ateliers aan het museum is men bezig treinen op te knappen.



Dit zijn
allemaal
beelden
die zeker
gezien
geweest
zijn in
Gent-Zuid



johan@sint-pietersdorp.be
www.sint-pietersdorp.be





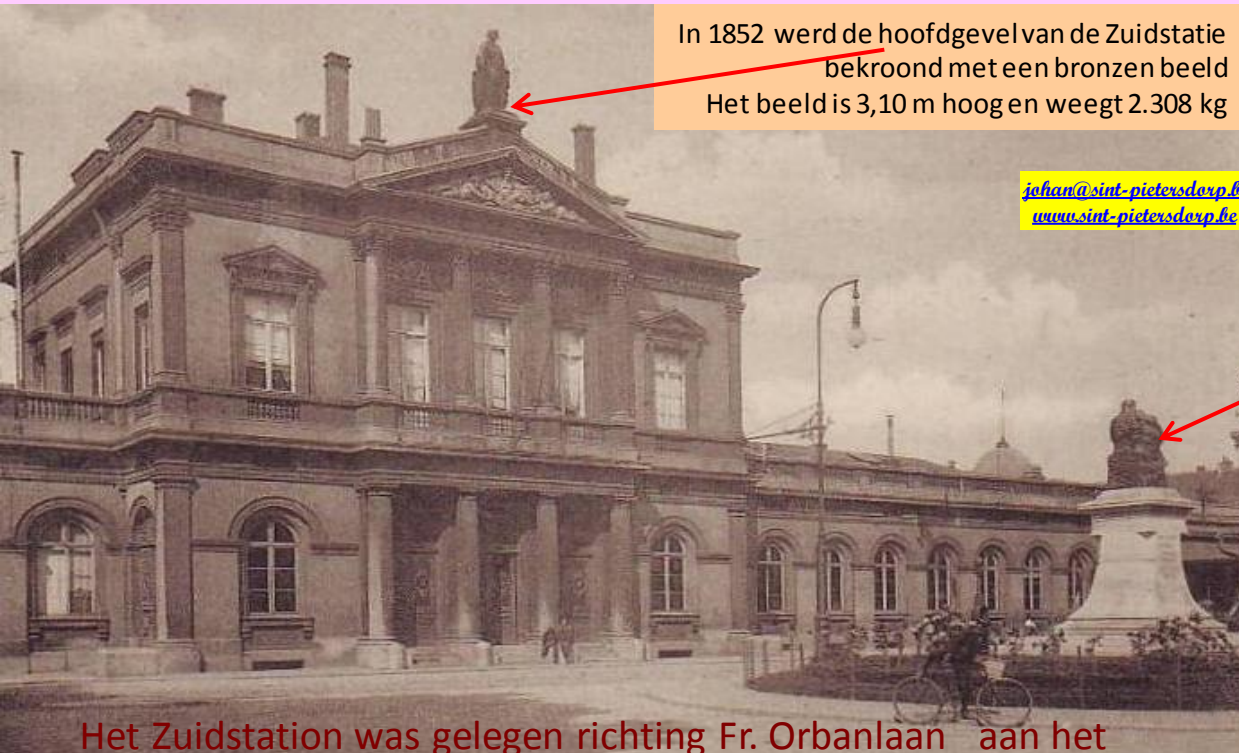
johan@sint-pietersdorp.be
www.sint-pietersdorp.be



Postwagons moeten
er zeker ook nog gezien geweest zijn

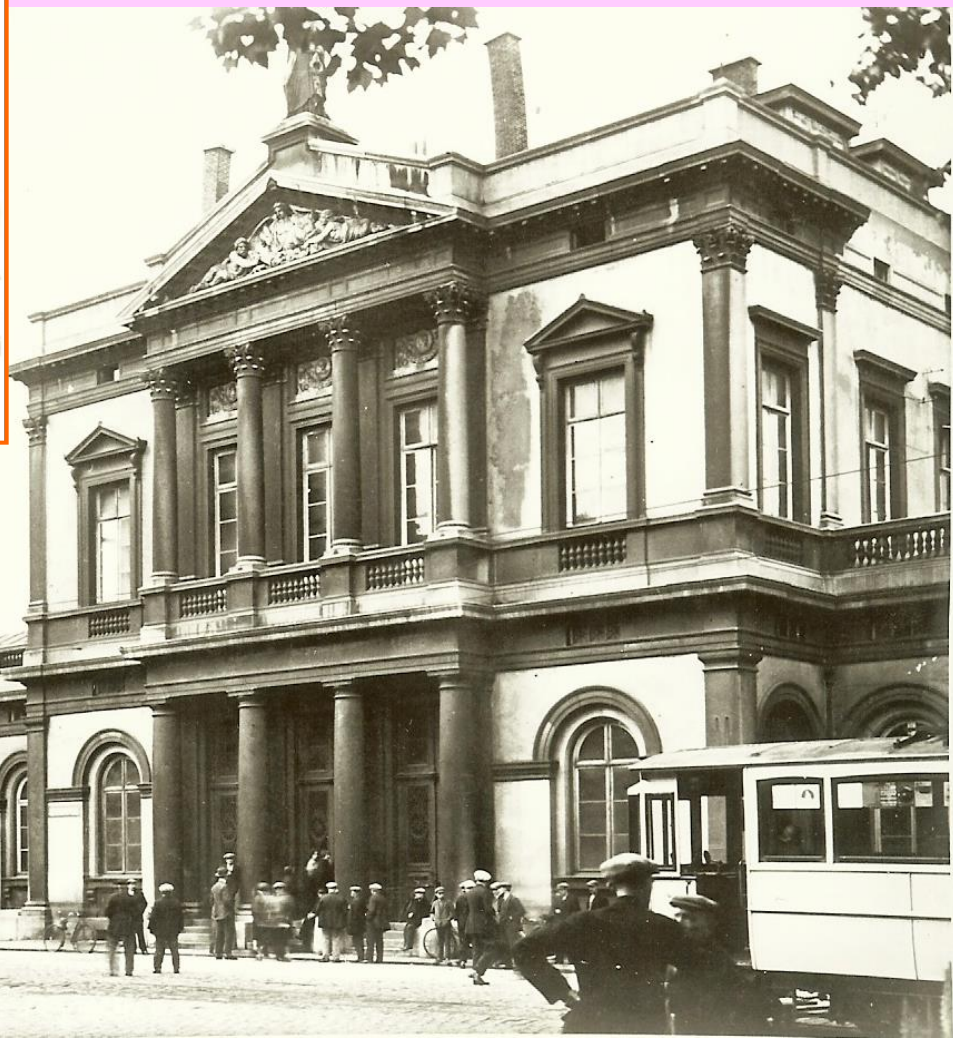
26 apr. 1908 inhuldiging van het standbeeld van Graaf Oswald de Kerchove. Gedurende Wereldoorlog 1 is dit standbeeld aangeslagen, gesneuveld. De vijand had koper of brons nodig om er kogels van te maken of andere tuigen. Gelukkig hadden ze nog de moulle en in 1923 was er terug een feestje om hem nieuw leven in te blazen. Lang heeft hij het niet getrokken wegens sluiting van het Zuidstation enkele jaren later nl. in 1928. In 1971 heeft hij een nieuwe plaats gekregen in het Citadelpark. Waar hij zijn vakantie heeft doorgebracht tussen 1930 en 1971 weet ik niet (41 jaar!)

In 1908 heeft men de fontein vervangen door het standbeeld van Oswald de Kerckhove. Ik zie vele foto's waarop de fontein vol bloemen staat maar wanneer de fontein zelf geen water spoot heb ik nog niet kunnen lezen. Ook postkaarten gezien waar de sokkel er alleen op staat.



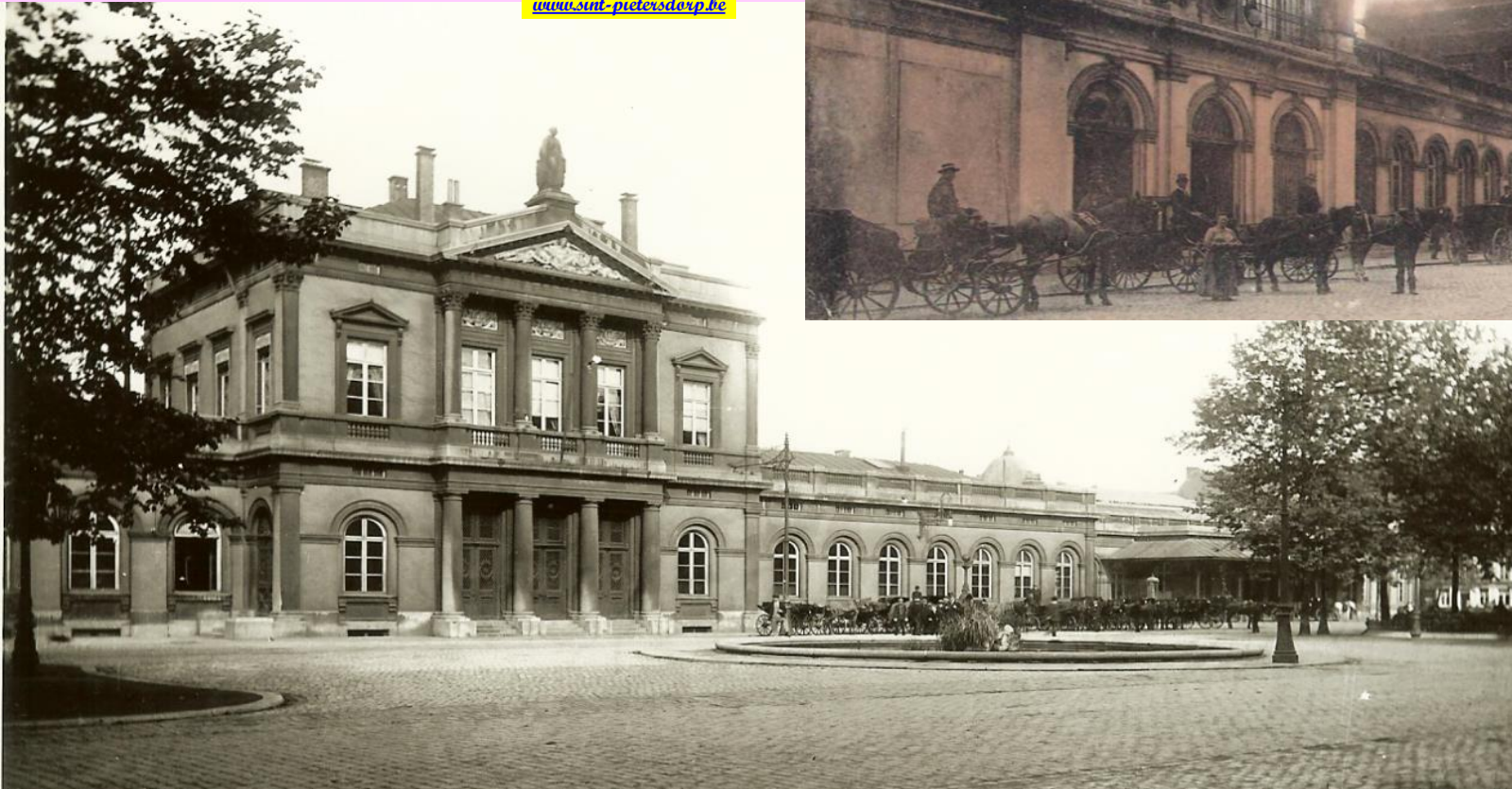


Reeds in 1899 heeft men **beslist Gent- St.-Pietersstation** te bouwen. Dat moet hier toch beroering gebracht hebben want men wist toen al dat **een eindstation het grote nadeel had van tijdverlies wegens ontkoppelen van de löcomotief**. In 1903 moet er nog meer beroering zijn geweest. De stationshal uit 1847 bevond zich in zo een slechte staat dat men dringend een nieuw dak zou moeten leggen. In 1904 stortten 2 beuken van de spoorhal naar beneden over een lengte van 30 meter. Het werd hersteld. De bouw van het St.-Pietersstation was reeds klaar in 1912 en zoals je weet was de wereldtentoonstelling van 1913 dicht tegen het station en men liet vele treinen daar stoppen, dit ten nadele van Gent-Zuid. In 1914 werd de dienstregeling van treinen terug aangepast ten gunste van het St.- Pietersstation. Ja als je een beetje nadenkt weet je dat het einde nadert van station Gent-Zuid



Het Graaf van Vlaanderenplein heette vroeger Place de la Station. Dit plein werd aangelegd rond 1847 bij de oprichting van de Zuidstatie en heette oorspronkelijk Stationsplein.

johan@sint-pietersdorp.be
www.sint-pietersdorp.be



De platanen die nu nog op het plein staan boorden toen twee rechthoekige prieeltjes af met langs weerskanten een fontein voor de ingang van het station.

De tijd van toen. Je had 3 soorten wachtlokalen 1^e, 2^e en 3^e klasse. Dat zegt toch veel over hoe mensen toen dachten. Als je geboren was in een arm gezin was er normaal geen voorspoedige toekomst. Daarentegen bij de rijkere klasse... In 1913 mochten **koekenwifven** hun waar niet meer verkopen dicht bij het station. Je moet weten er was toen geen sociale opvang en deze mensen moesten leven van verkoop om rond te komen. Broodroof noem ik dit. Gedurende de oorlog 14-'18 waren er ook geen treinen meer, dit tot juli 1919.

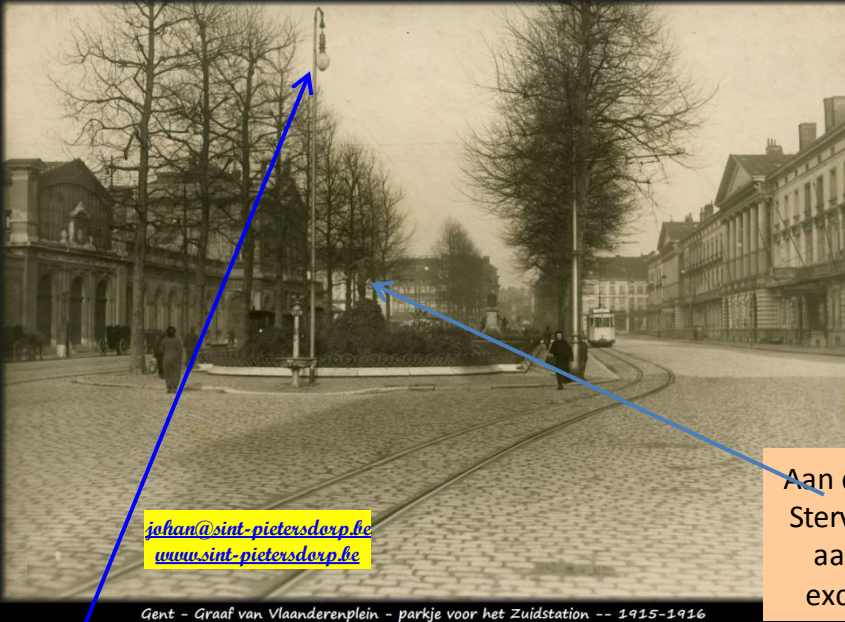
jehan@sint-pietersdorp.be
www.sint-pietersdorp.be



In 1847 kon je in 10 uren van Gent naar Parijs reizen! Je diende het ticket wel in 't Frans af te handelen. Tot in 1873 bleven de publicaties aan het station uitsluitend in het Frans! En dan vragen ze zich af waarom veel Vlamingen zich geen Belg voelden.

Reeds in 1866 werd gepleit voor een rechtstreekse verbinding Brussel-Brugge, dus zonder Gent-Zuid binnen te rijden. En nu de genadeslag voor Gent-Zuid. In 1872 raakte de Stad en de Regering het eens dat het Zuidstation zou blijven bestaan maar dat het stationneke gelegen op St.-Pieters aan de lijn naar Oostende herbouwd en vergroot moest worden. Dus er was toen reeds een station daar aan het einde van de Parklaan-Kortrijksesteenweg. Toen ook de "Expo 13" werd beslist was voor het Zuid de genadeslag, door de bouw van het nieuwe St.-Pietersstation. 15 jaar later werd het station definitief gesloten.

Wiekwam er zoal naar Gent. Een kleine opsomming, Alexander Dumas, Franz Liszt, Queen Victoria, onze Koninklijke familie, Georgette Leblanc, Maurice Maeterlinck en natuurlijk nog vele anderen. Zelfs Jacob van Artevelde kwam naar Gent en werd opgewacht door veel volk, liggend op een kar werd hij naar de Vrijdagmarkt gevoerd waar hij nog altijd richting Engeland kijkt!



johan@sint-pietersdorp.be
www.sint-pietersdorp.be

Gent - Graaf van Vlaanderenplein - parkje voor het Zuidstation -- 1915-1916

Aan deze kant had je de Stervende Gladiator en aan de andere kant excelsior. Zie vlg. dia

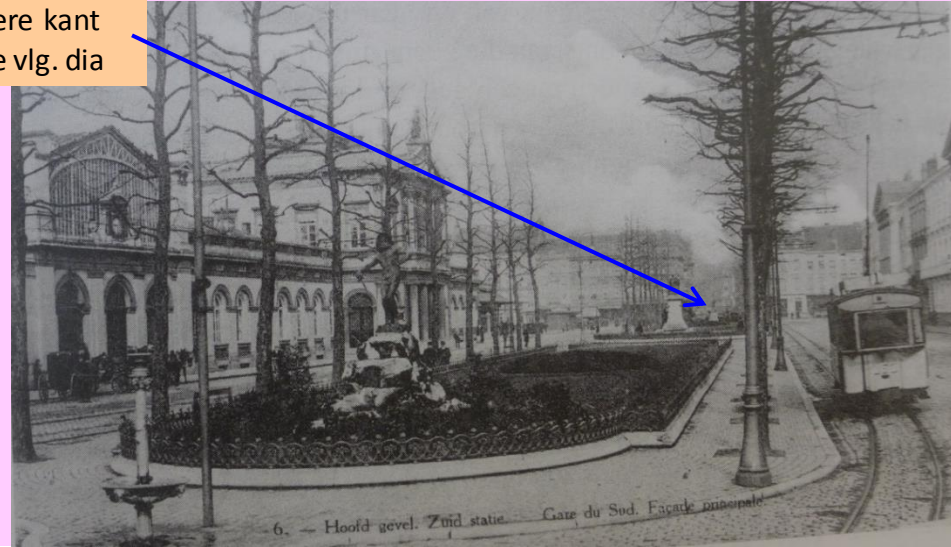


Gebouwd anno 1956 voor de EGW. In 1992 bib heden start de renovatie voor uitbreiding stadsadministratie.

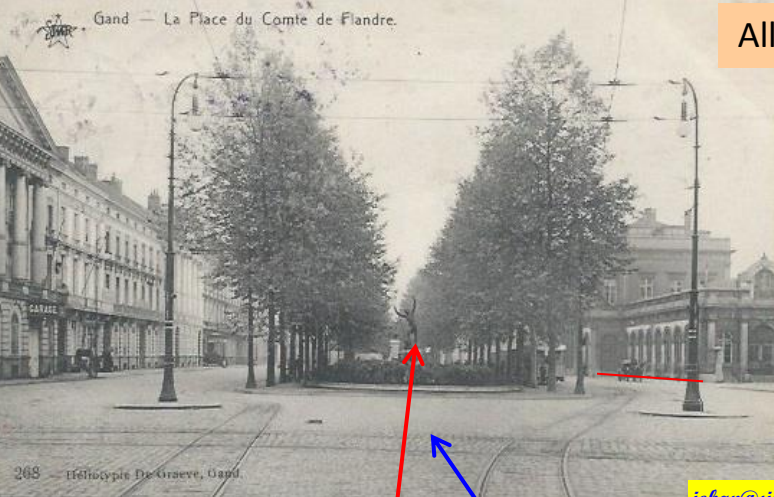
De elektrische verlichting werd ook gepromoot op de Expo van 13ne. Voor het station staan de taxi's te wachten, toen nog met de koets. Dat we geen enkele auto aantreffen zal zeker met de oorlog te maken geweest zijn.



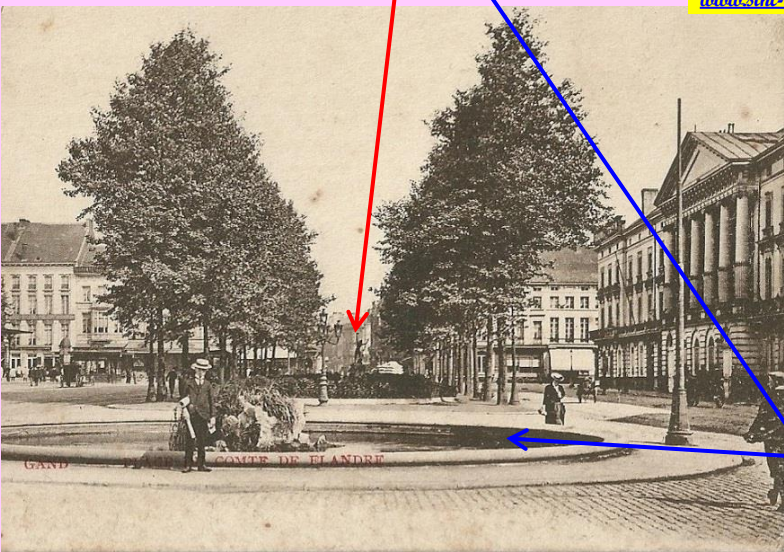
Wanneer de gladiator zijn zwaard is kwijt gespeeld weet ik niet. In ieder geval had hij nog zijn verdedigingswapen rond 1926. Deze krijger staat nu in het park op zijn waar vroeger het zuidstation was



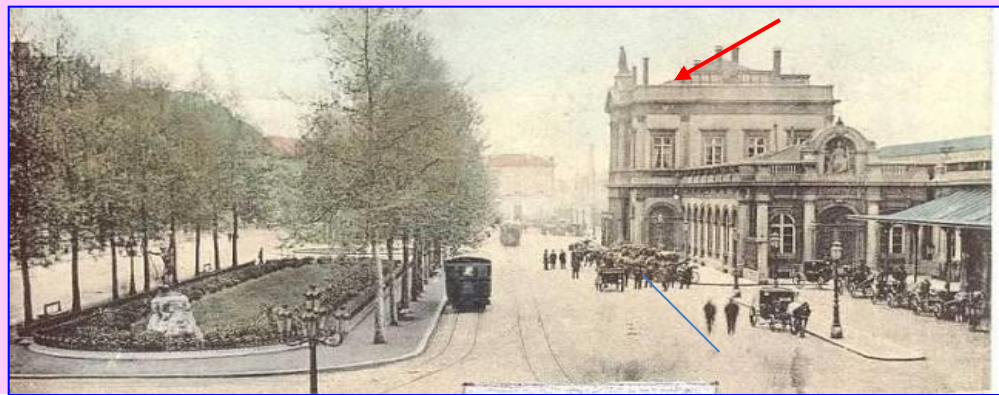
6. - Hoofd gevel. Zuid statie. Gare du Sud. Facade principale



johan@sint-pietersdorp.be
www.sint-pietersdorp.be



Dit watertje
was reeds
lang
verdwenen



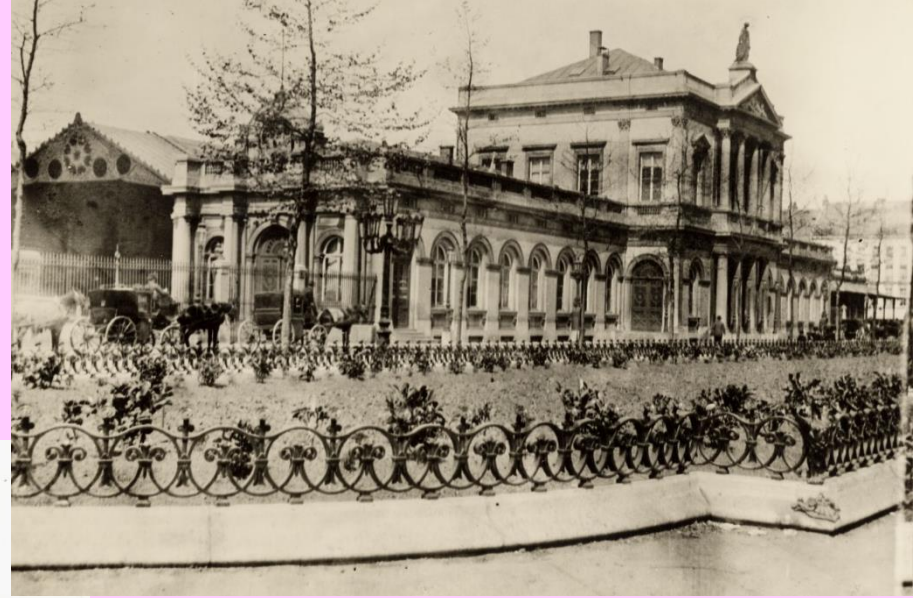


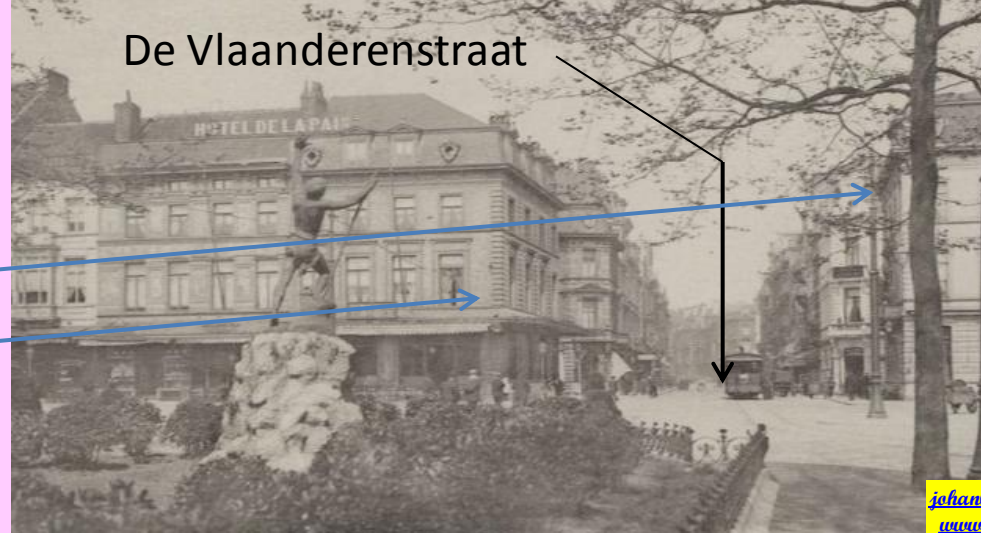
18/1/1839. De spoorweg eiste zijn 1^e slachtoffers . Een trein vertrekt naar Mechelen en de ketel van de locomotief ontploft. De locomotief werd niet gemaakt in Gent maar in Engeland. De stoker en de machinist waren op slag dood. Je kan denken wat de bevolking dacht over dit nieuwe transportmiddel

johan@sint-pietersdorp.be
www.sint-pietersdorp.be



De post





De Vlaanderenstraat

johan@sint-pietersdorp.be
www.sint-pietersdorp.be



Zuidstatie in de jaren twintig



Ook dit behoort tot ons patrimonium, de **watertorens** die in vele stations werden gebouwd en heden bijna allemaal zijn verdwenen.

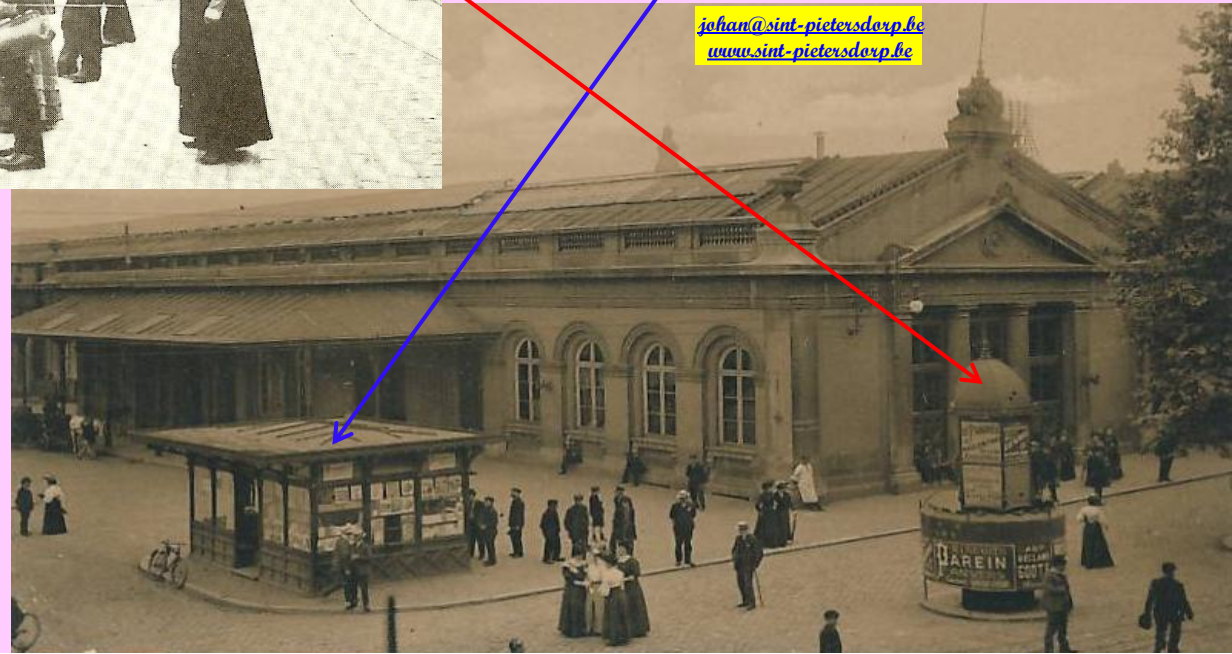
De locomotieven hadden water nodig om stoom te hebben vandaar hadden alle grote stations een watertoren





In 1899 bouwde men aan de uitgang van de Zuid-statie een groot **wachthuis-kiosk** (de vogelmuit werd ze genoemd) er werd een clause aan toegevoegd dat men geen onzedige boekjes mocht verkopen. In de lijst stonden de boekjes die niet verkocht mochten worden. De uitbaatster verlegde haar grenzen en verkocht toch "Le Flirt" ze mocht een boete betalen van 5 frank, toen een gigantisch bedrag.

johan@sint-pietersdorp.be
www.sint-pietersdorp.be



Ik weet nog goed dat men geen mail (post) meer kreeg op zaterdag. Er was toen nog geen sprake van het e-mail verkeer. Waar ging dat naartoe vroegen velen zich af. Maar wat lees ik nu. Door de invoering van de 45 urenweek in 1956 zou men 6 dagen werken. Brieven werden vanaf dan niet meer besteld. Enkel de kranten. Wanneer er geen kranten meer gedrukt werden voor de zondag weet ik niet.



Terloops. Zeer oude gebouwen hadden grote bakstenen. Vb de Spaanse baksteen had een formaat van 300 X 145 X 70 mm

De Statiestraat, deze liep toen van de Lammerstraat tot het St.-Annaplein, had ook 2 bioscopen, de Select en de Century .

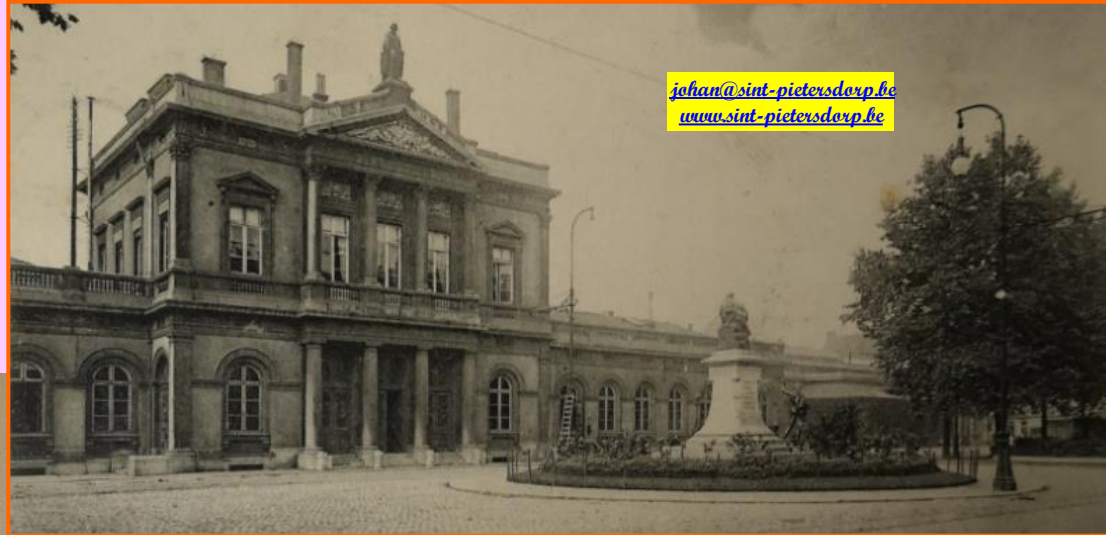
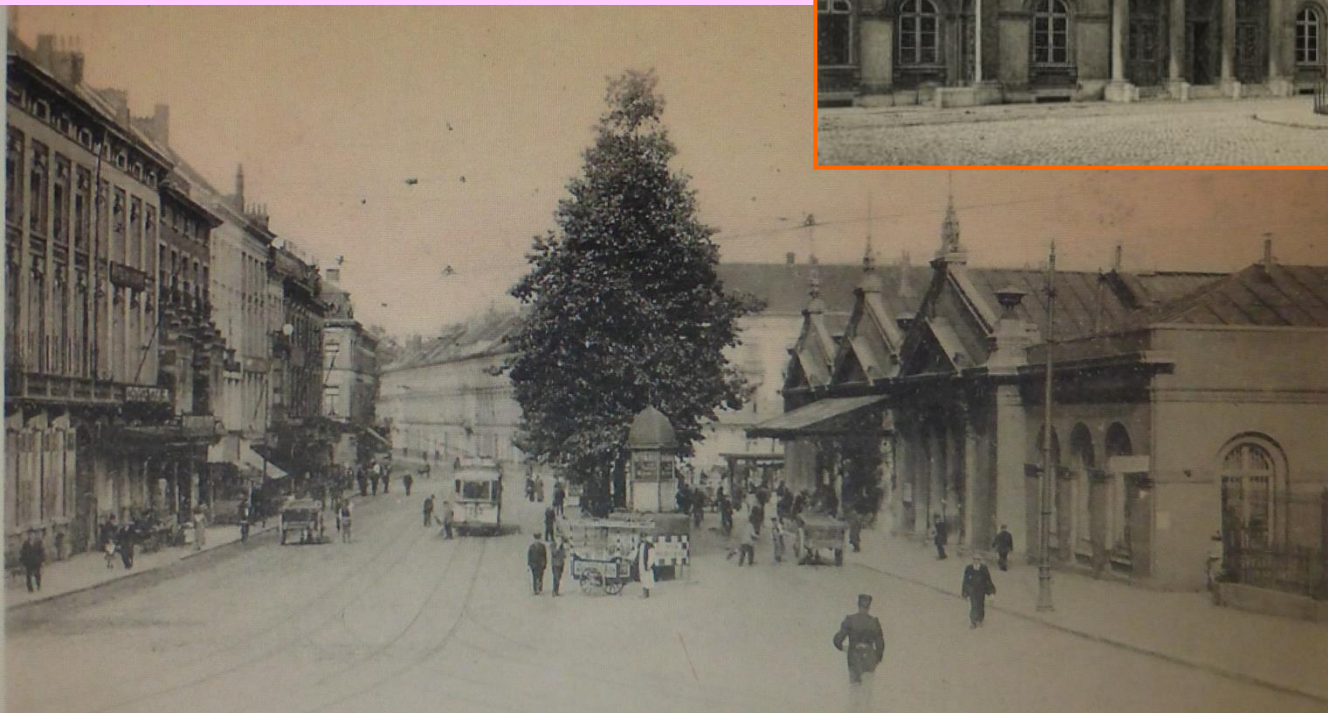
In 1957 waren er in Gent nog 35 bioscopen! Tussen 1961 en 65 zullen er 11 hun deuren moeten sluiten.



johan@sint-pietersdorp.be
www.sint-pietersdorp.be

Foto genomen vanaf de brug aan de Lammerstraat richting 't Zuid. Kort na de 1^e Wereldoorlog van de toenmalige Stationsstraat (sedert 16 december 1918 Woodrow Wilsonplein)







Halfweg de 19^e eeuw heeft de Polonceauspant geweldig veel meer mogelijkheden gegeven tegenover houten constructies die log en zeer zwaar waren. Vele grote stations werden met dit principe toegepast.

joelan@sint-pietersdorp.be
www.sint-pietersdorp.be

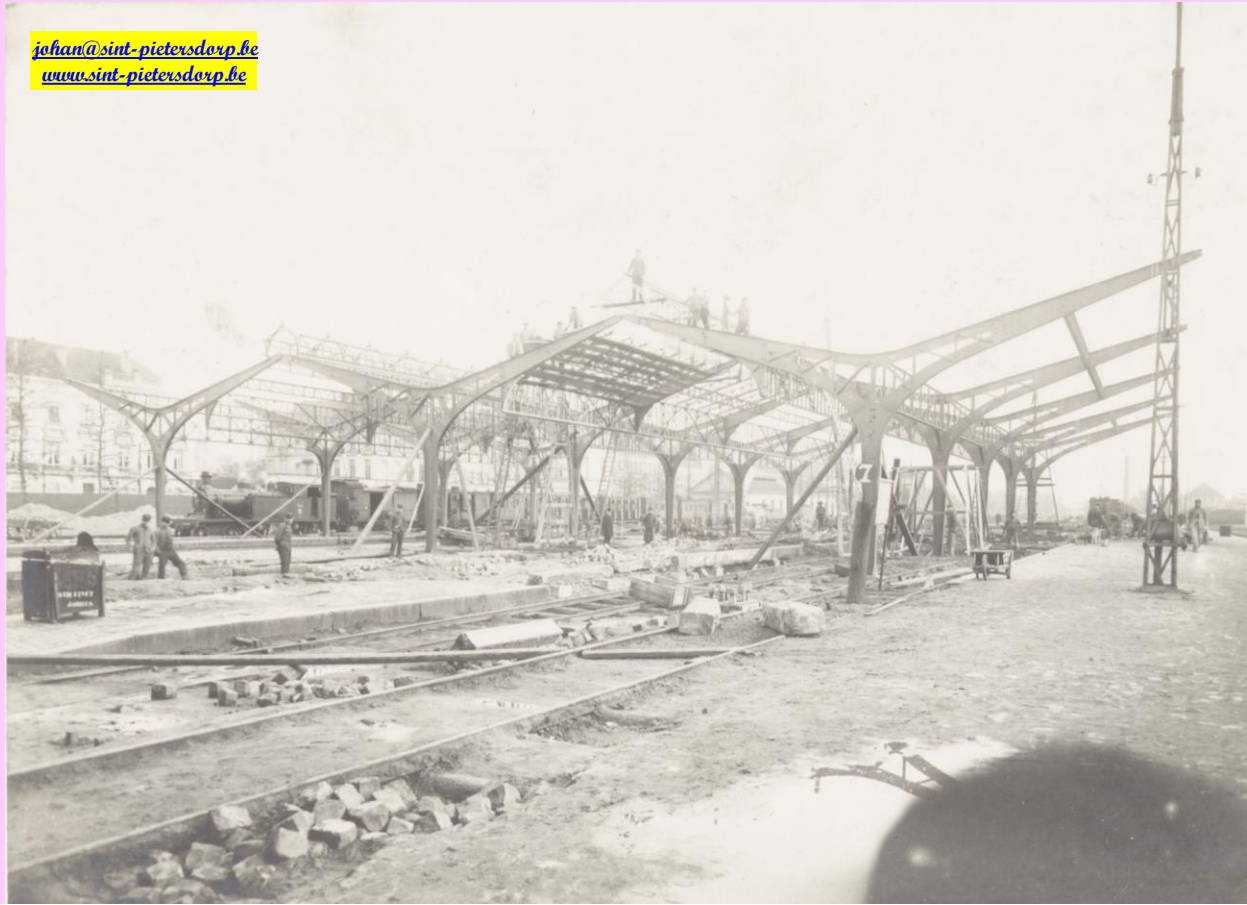
polonceauspant, frans spant

Een Polonceauspant is een [spantconstructie](#) ontworpen door de Franse ingenieur Polonceau om grotere ruimten te kunnen [overspannen](#), zoals stationsoverkappingen en markthallen, voor het eerst toegepast in 1839. 

Het Polonceauspant is een kapsepant dat is opgebouwd uit driehoeken waarbij de staven die haaks op de [spantbenen](#) staan de druk van de [belasting](#) erboven opvangen (*drukstaven*) en de overige de trek opvangen (*trekstaven*, trekstangen). Deze combinatie van druk- en trekstaven gaat [spatkrachten](#) tegen alsmede het doorbuigen onder invloed van het dakvlak. Vanaf de 20^e eeuw kan het Polonceauspant ook wel eens een rechte, horizontale onderrand hebben.



johan@sint-pietersdorp.be
www.sint-pietersdorp.be



Op 1/4/1857 was het de eerste
maal dat de trein reed tussen het
zuidstation en het stapelhuis aan het
dok. Dit geschiedde langs
de Kasteellaan. In 1872 werd het Zuidstation
verbonden met de ringspoorweg naar Gent
St.-Pieters en een jaar later met het Rabot.





De lijn naar Brussel was niet in 1dag
aangelegd. De eerste verbinding van
feest vieren gebeurde met de
gemeente Wetteren.

johan@sint-pietersdorp.be
www.sint-pietersdorp.be



Vanaf 1/1/1862 werd er een
nieuwigheid ingevoerd bij de
spoorwegen. De trein vertrok
vroeger bij trompetgeschal, dit
zal nu geschieden met een
fluitsignaal van de treinwachter



johan@sint-pietersdorp.be



Het zuid-station (afgebroken in de jaren 30) Heden staat hier het administratief centrum en bib.



De zuidstatie. Foto genomen vanaf de hoek van de Vlaanderenstraat. Bemerkt de toren van de kerk die zich op het St.-Pietersplein bevindt en de schoorsteen die nu een beschermd monument is aan de Muinkschelde



Spijtig dat we geen **derde klas** te zien krijgen.

johan@sint-pietersdorp.be
www.sint-pietersdorp.be

Het eerste Gent- Zuid station, gebouw werd reeds vervangen in 1848.

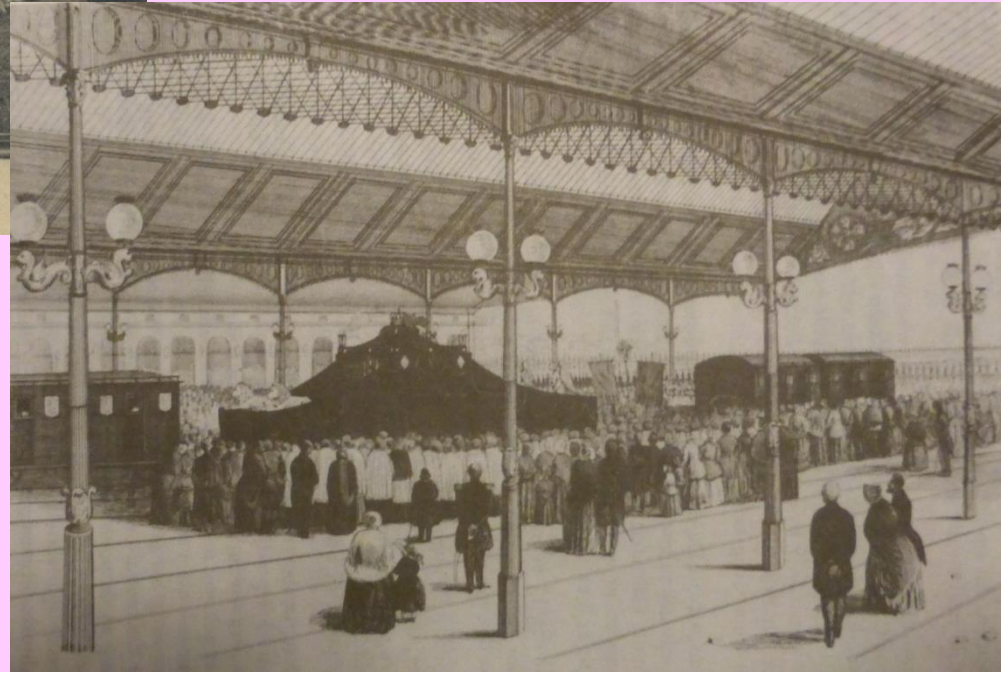


Op 28 september 1837 werd de spoorweg Gent - Dendermonde plechtig ingehuldigd in aanwezigheid van koning Leopold I en talrijke genodigden. Toen was het Gentse station niet veel meer dan een terrein waarover een aantal sporen liepen .In 1838 werd de spoorweg Gent-Mechelen verlengd tot Brugge en verbonden met Kortrijk .Vanaf 1842 wordt aanvang gemaakt met plannen voor een prestigieus station dat in 1849 was voltooid.



johan@sint-pietersdorp.be
www.sint-pietersdorp.be

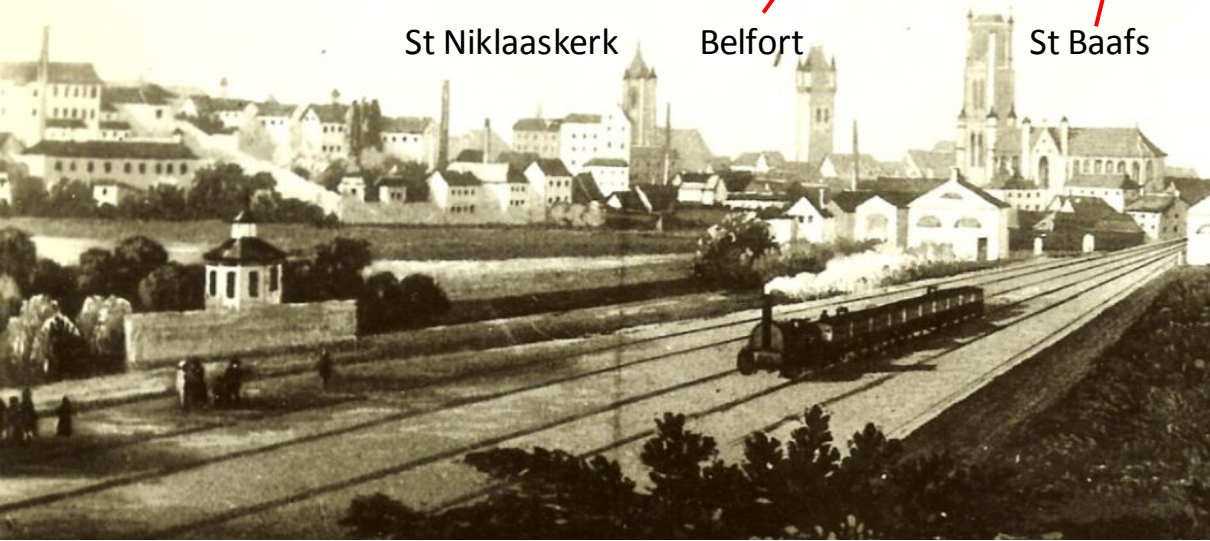
Plechtheid
in oktober in
1850



Schilderij van rond 1850.
 Het nemen van de trein was zeker niet voor de armen weggelegd. Deze eer was voor de rijkere klasse. Immers het was een **nieuwigheid**, de trein had geen hoge snelheden en je kon **nog genieten van heel verre zichten**. Rond 1870 zouden de minder bedeelden ook kunnen meegenieten al was het maar om naar hun werk te sporen.

22/2/1855 reden er nog altijd wagons met **open wagen**. 3^{de} klasse? Redactie van de krant: Al de klassen van de bevolking moeten met dezelfde bezorgdheid worden behandeld

De sporen van het zuid-station rond de jaren 1900



Hier ook aan deze zijde water om het smokkelen tegen te gaan. De Oude Schelde?

Na ongeveer 90 jaar met privékapitaal de spoorwegen draaiende gehouden te hebben, werd ze 1926 toch de redding. **Zij werd genationaliseerd met de naam NMBS**. Nationale maatschappij der Belgische spoorwegen

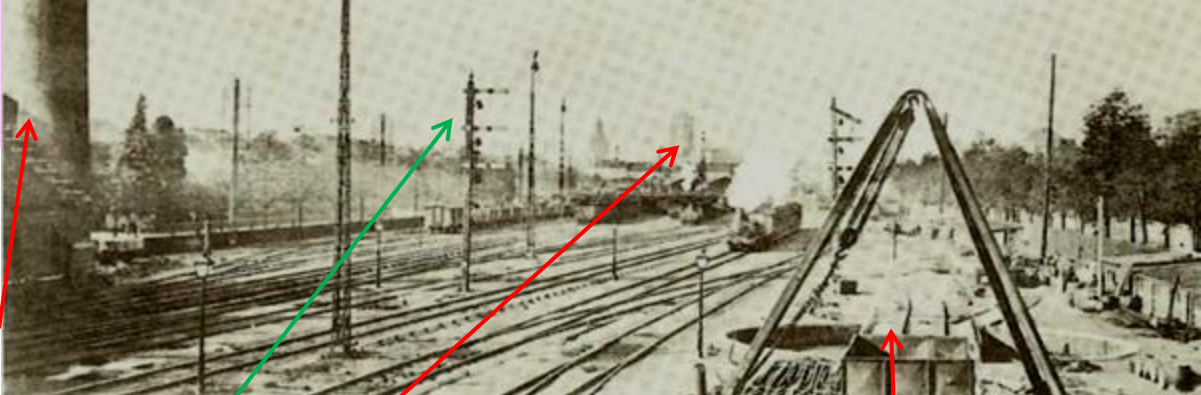
In de verte zien we de hallen van de Zuid-statie en 2 bekende gebouwen. De foto zijn van de oorlog 14/18 wat de Duitsers achterlieten van de machine kamer





De spoorweg op Gent-Zuid, genomen van op de voetbrug, een passerelle uit 1881 die liep van de St.-Lievensdoorgang naar de G. Callierlaan rechtover het kasteeltje van Raveschoot en was 145 lang. Deze was gebouwd om de overweg tussen de 2 straten te sluiten wegens teveel oponthoud voor de treinen die binnen en buiten reden van het Zuid Station. In 1893 werd aan de St Lievenspoort een tweede passerele gebouwd

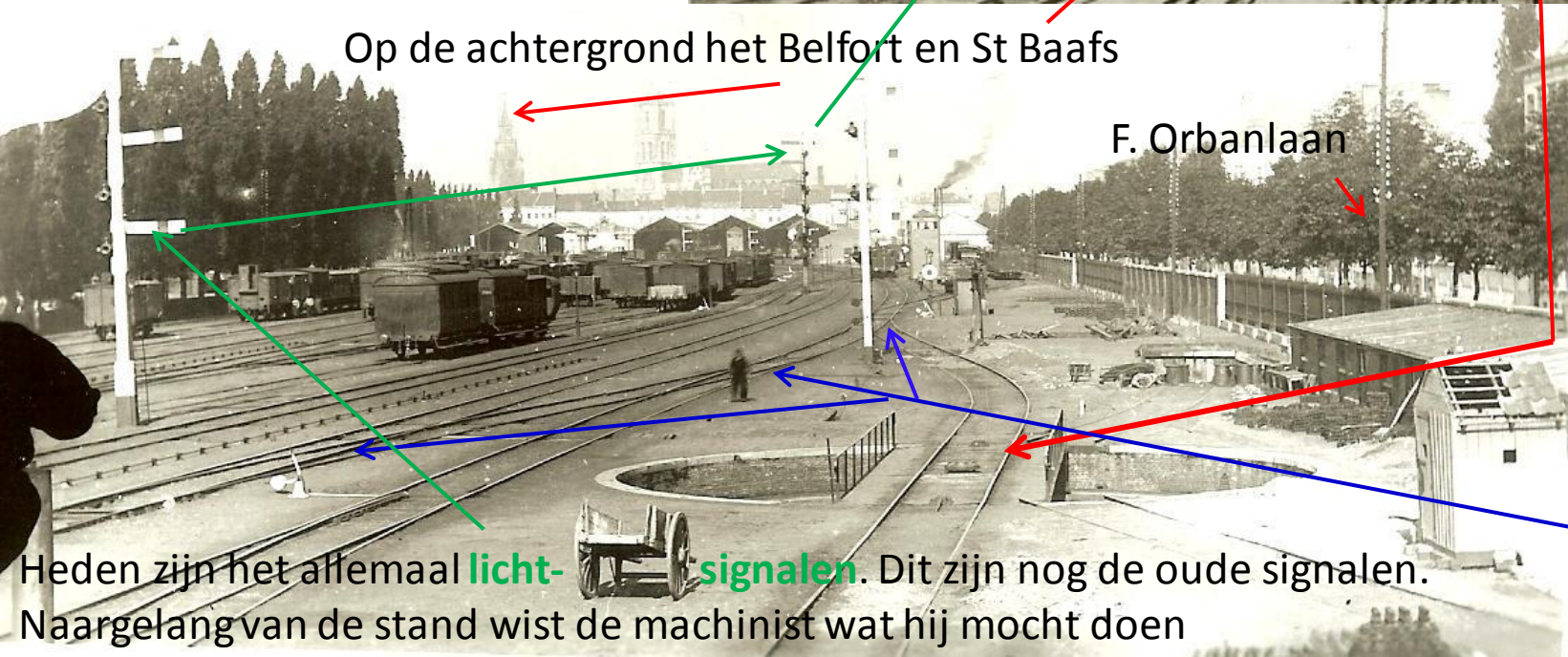
Het gebouw links met schoorsteen was de elektriciteitscentrale van het station.



Op de achtergrond het Belfort en St Baafs

F. Orbanlaan

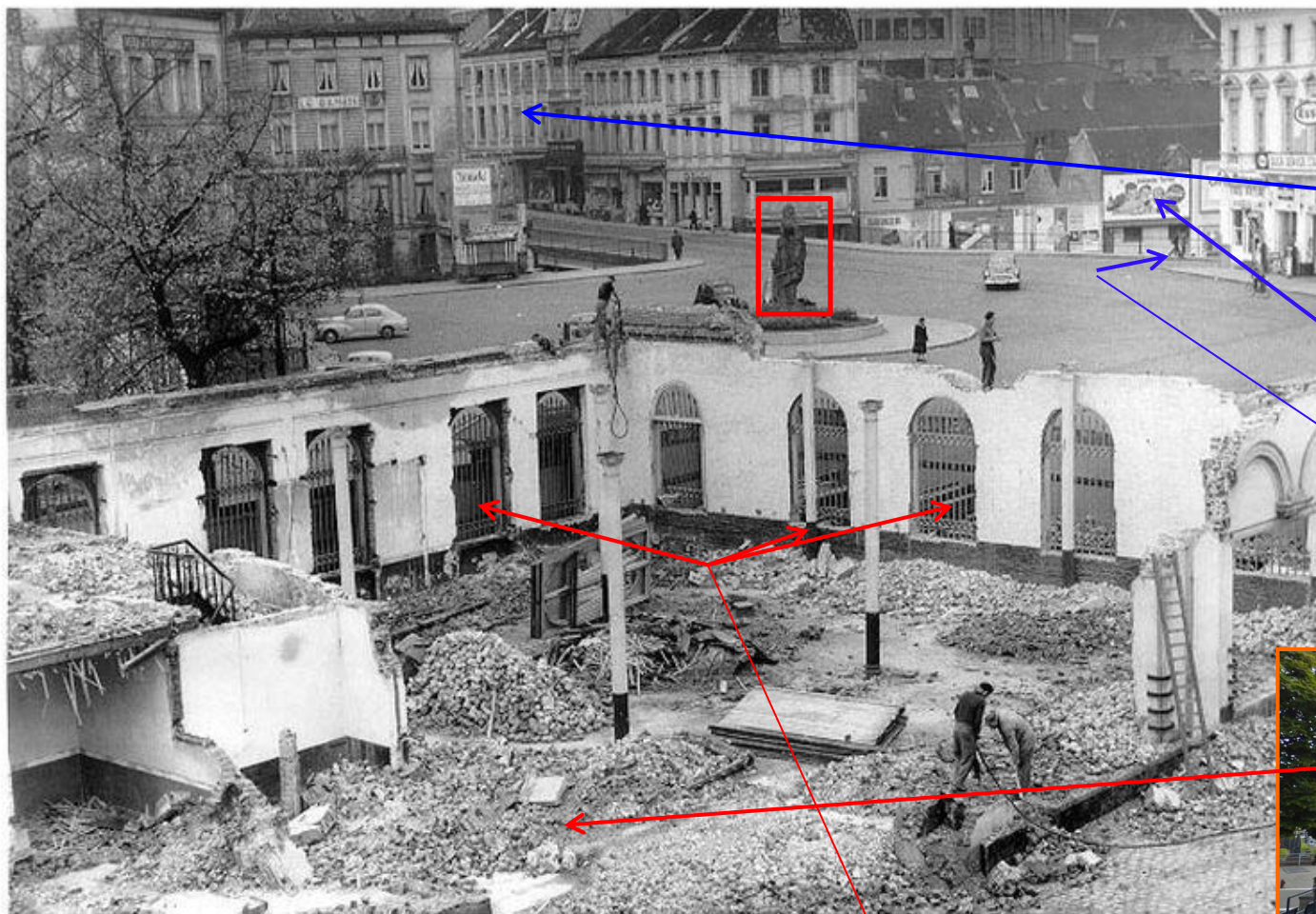
Gent-Zuid was een eindstation. Men reed eerst wat terug, koppelde de locomotief los van de wagons en reed dan verder op een zijspoor. Daarop de ronde put liet men de locomotief 180° draaien en spoorde dan naar het juiste spoor waar de wagons werden aangekoppeld



Heden zijn het allemaal **licht-signalen**. Dit zijn nog de oude signalen. Naargelang van de stand wist de machinist wat hij mocht doen



[De laatste trein was deze naar Zottegem op zaterdag 6 oktober 1928](#) . Kort na de beslissing van het Zuid-station op te geven is men met de sloop begonnen. Foto van 1930. In die 2 jaar voor de afbraak werden de stationshallen gebruik als veemarkt in afwachting van de nieuwbouw op de nieuwe veemarkt op St Macharius, ondertussen ook reeds afgebroken



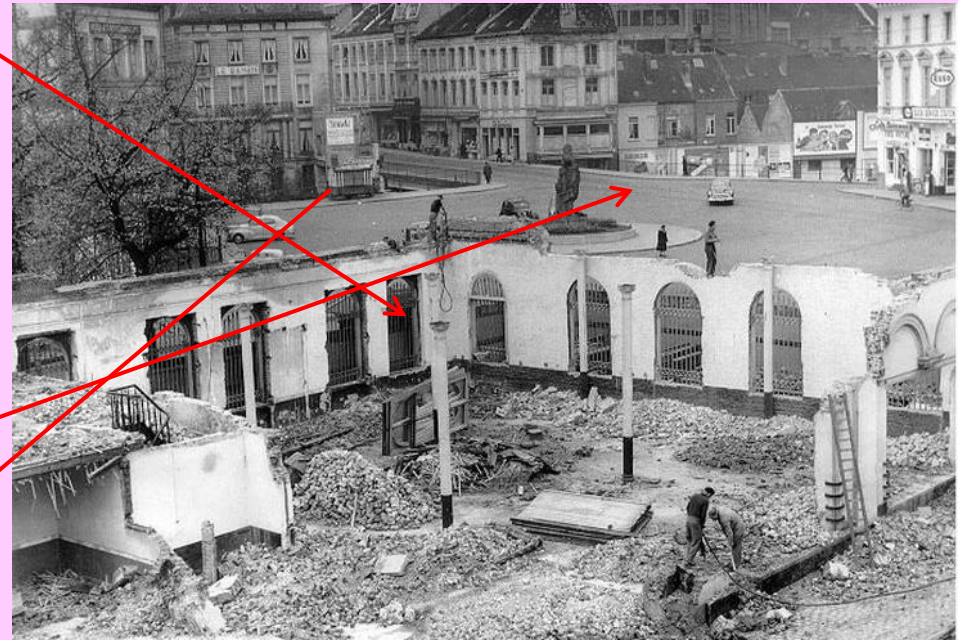
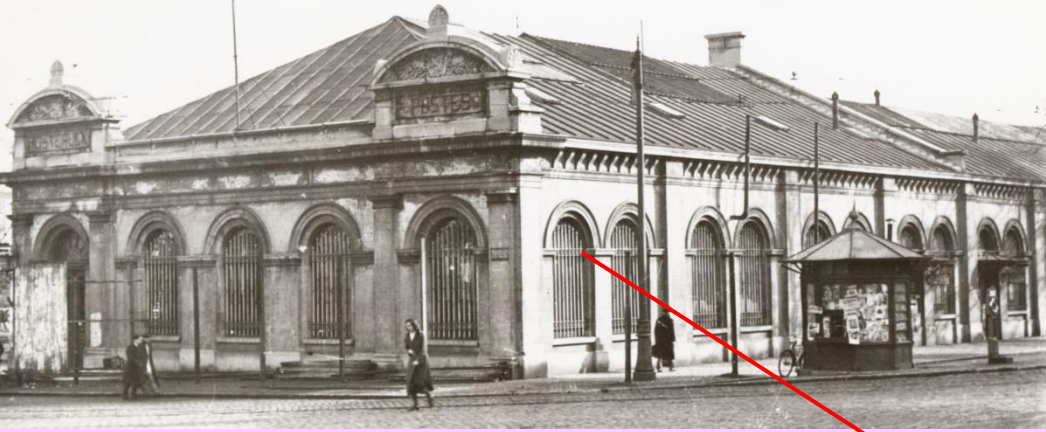
Aangebracht door **Roger Caufrier**.

Deze foto, is al wat interessanter omdat ouderen toch deze situatie zeker moeten geweten hebben. In het midden is de Lammerstraat. De reclameborden bevinden zich aan de Schelde en aan de andere zijde van de Schelde daarvan is de Kuiperskaai. In het midden staat onze vriend Anseele naar ons te wijzen. Hieronder is de foto genomen vanaf de hoek aan de Kuiperskaai

Gent.- Afbraak laatste gedeelte (pakhuis) van het oude Gent-Zuidstation na 1948.



johan@sint-pietersdorp.be
www.sint-pietersdorp.be



Begin van de primitieve e-mail. Op 1 januari 1840 heeft Gent haar 5^e brievenbus geplaatst voor het Zuid-station en deze zal 5 maal per dag gelicht worden. (heden 1 maal door het gebruik van het internet of zelfs opgedoekt op vele plaatsen) je mag al blij zijn dat je er één tegenkomt.



Einde D26. Zie verder D27

johan@sint-pietersdorp.be
www.sint-pietersdorp.be



We kunnen je maar laten zien wat we bezitten van jouw straat of buurt. Misschien staat ze niet vermeld maar die van vrienden wel. Vergeet hen dan niet deze [website](#) door te sturen en ook [E23](#) erbij te vermelden waar zij hun straat dan onmiddellijk kunnen aanklikken. Wij doen dit belangeloos en onrechtstreeks doe je er ons ook veel plezier mee.