STATION VAN KORTRIJK

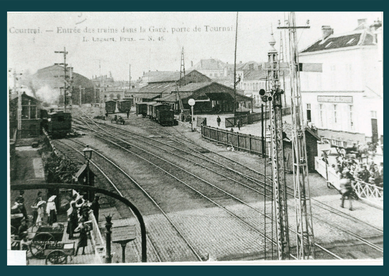
Hoe alles begon

De plaats waar de stadsomwallingen afgebroken werden om de treinsporen aan te leggen, bevindt zich ten zuiden van de stad, bij de Doorniksepoort. Deze ingreep heeft tot op vandaag grote gevolgen. De “ijzeren weg” ligt heel dicht bij het stadscentrum en het verkeer moet daar sindsdien rekening mee houden.

Op 22 september 1839 reed de eerste trein Kortrijk binnen, in aanwezigheid van koning Leopold I en koningin Louise-Marie. Wist je dat bij deze gelegenheid een foto genomen werd, toen nog een uiterst zeldzame aangelegenheid? Dit feit haalde zelfs de krantenkolommen van The Times!

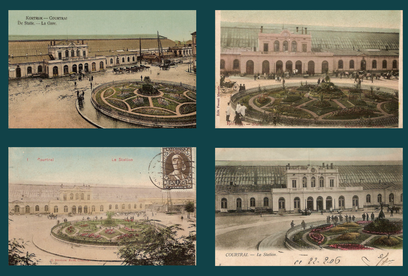
Een fraai, groot stationsgebouw was klaar in 1857. De wijk rond het Stationsplein – toen Place des Epérons d’Or – ontwikkelde zich snel. Daarop aansluitend kwam het “Nieuw Kwartier” tot stand, de as Koning Albertstraat – Koning Leopoldstraat, met als eindpunt het Gerechtsgebouw (1875). Nu nog verraden de hoge herenhuizen het statige, deftige karakter van deze buurt.

Deze plattegrond van Kortrijk uit 1852 toont hoe de nieuwe spoorlijnen de stadswallen doorbreken. Vanaf 1860 begon de sloop van alle stadsmuren en -grachten.



De overweg aan de Doorniksepoort ging vaak dicht en iedereen moest wachten tot de trein voorbij was. Dat bleef zo tot er een tunnel aangelegd werd.

De stoomtrein deed 2 uren over de afstand Kortrijk – Gent en 4 uren over de afstand Kortrijk – Brussel. Tussen 22 september en 31 december 1839 namen 20.893 reizigers de trein.



Een verzorgd groen plantsoen op het Guldensporenplein verwelkomt de treinreizigers. Van 1889 tot 1900 bevond het standbeeld van Jan Palfijn zich in het midden van dit plein.

De aanleg van de spoorwegen vereiste net zoals de aanleg van bruggen en kanalen een grote inzet van onderbetaalde arbeiders. In 1852 bijvoorbeeld ontstond er een staking langs de sectie Kortrijk-Bissegem. Rijkswachters en de procureur des konings zelf (!) gingen ter plaatse om de gemoederen te bedaren.

STATIONS PROJECT **KORTRIJK**

www.stationsprojectkortrijk.be

STATION VAN KORTRIJK

Eerste Wereld-oorlog

Tijdens de Eerste Wereldoorlog maakte het Duitse Vierde Leger (A.O.K. IV) veelvuldig gebruik van de spoorwegen, niet alleen om mensen en wapens aan te voeren naar het front maar evengoed om zieken en gewonden weer thuis te brengen. In Kortrijk veranderde het opschrift van het station tot Bahnhof.

Naarmate de oorlog vorderde, veroorzaakten beschietingen vanuit vliegtuigen meer en meer schade, alhoewel er toen van echte bombardementen nog geen sprake was. Niettemin was het station een centrale en kwetsbare schietschijf.

De Duitsers bouwden verschillende bunkers in Kortrijk, de zogenaamde betonnen “onderstanden”. Aan de loskade bij de Vismarkt kwam er bijvoorbeeld een groot exemplaar, alsook op het Stationsplein. Verder zijn dergelijke constructies nog bewaard gebleven bij voormalige WO I vliegvelden in Marke en in Heule.

Het Kortrijkse station en het treinverkeer waren essentieel voor de bevoorrading van het front. Tijdelijk kwam er zelfs een Duitstalig opschrift: Bahnhof. Niettemin werkten in het station ook spionnen, om alles af te loeren en via een geheim netwerk informatie door te geven.

Voor de Duitse bezetters was het dichte Belgische spoorwegnet zeer handig om militairen af en aan te voeren. Op dit groepsportret staat Etappenkommandant kolonel Günther, de man met een grote witte snor, rechts in het portier van de trein. Hij stond aan het hoofd van de Duitse bezetters in Kortrijk van september 1915 tot augustus 1916.

Deze kaart uit 1917 toont hoe de Duitse legertop zich in Kortrijk installeerde, om van hieruit tijdelijk de oorlog aan te sturen. Veel topmilitairen logeerden in de Doornikse-wijk. De grote legerhospitalen of lazaretten zijn ook aangeduid.

De betonnen schuilkelder op het Stationsplein werd in 1919 gesloopt.

Engelse bommen beschadigden het station en omgeving. Deze foto’s werden door de Duitsers verspreid als propaganda tegen de geallieerden. De doorbraak in oktober 1918 zou in Kortrijk de meeste slachtoffers en schade veroorzaken.

STATIONS PROJECT **KORTRIJK**

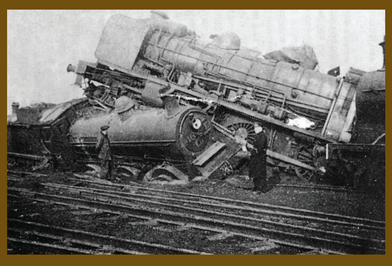
www.stationsprojectkortrijk.be

STATION VAN KORTRIJK

Tweede Wereld-oorlog

Naast honderden betreurde dodelijke slachtoffers was de materiele schade die Kortrijk opliep ten gevolge van WO II enorm. Behalve het station werden nog 9 andere openbare gebouwen totaal vernield: de gevangenis, het postgebouw, de Sint-Michielskerk, de stadsschool (Beheerstraat), het gerechtshof, de Berg van Barmhartigheid (toen stadsbibliotheek), de Grote Hallen, de kapel van het kerkhof en de stedelijke beplantingsdienst.

De stationsomgeving en vooral ook de omgeving van de Pottelberg kregen het extra zwaar te verduren. Het zwaartepunt van de verwoestingen deed zich voor in 1944-1945. Het doelwit was het rangeerstation, waar de Duitse aanvoerlijnen naar de Normandische kust afgesneden moesten worden door de geallieerden.



10 mei 1944. De bedoeling van de geallieerden om de Duitse aanvoer van militairen en materieel via Kortrijk te dwarsbomen, is geslaagd. Hier zijn twee treinen op elkaar ingebeukt.

Deze spoorlijnen liggen er verlaten bij. Naast de luchtmacht, die tijdens WO II een zeer grote rol speelde, kreeg ook het spoorwegnet het hard te verduren. Alles wat met vervoer te maken had kon een doelwit zijn. Zo werden ook alle Kortrijkse bruggen over de Leie opgeblazen.

De Grote Hallen op het Schouwburgplein, die tijdens WO I nog dienst deden als hospitaal, raakten volledig verwoest door het bombardement van 21 juli 1944.

De bombardementen brachten verwoestingen aan op verschillende plaatsen in het stadscentrum, onder meer op de Grote Markt en in de Onze-Lieve-Vrouwestraat.

De Kortrijkse firma De Coene, gevestigd aan de Weggevoerdenlaan, leed tijdens WO II enorm veel schade.

De luchtaanvallen op Kortrijk troffen vooral de omgeving Pottelberg en Markebeke. In het jaar 1944 alleen al vielen 445 dodelijke slachtoffers.

STATIONS PROJECT **KORTRIJK**

www.stationsprojectkortrijk.be

STATION VAN KORTRIJK

Draaischijf van mobiliteit

Na de ingebruikname van het nieuwe stationsgebouw in 1957 volgen grote werkzaamheden om zoveel mogelijk spoorwegovergangen te verwijderen en het autoverkeer meer vrij spel te geven. Er komen spoorwegbruggen en tunnels in de Zandstraat, Zwevegemsestraat, Meensesteenweg, Jean de Bethunelaan, Marksesteenweg, Magdalenastraat, Vredelaan, enz. Het sluitstuk van deze aanpak is de aanleg van de tunnel Doorniksestraat in 1972.

Koning auto vindt ook zijn weg naar het Stationsplein, dat vanaf 1968 een parkeerplaats wordt. Ook andere pleinen in de stad staan dan vol met auto's: de Grote Markt, het Schouwburgplein, de Leiekaaien, het Van Daelepleintje en zelfs het Sint-Maartenskerkhof.

Sinds enige tijd is echter een omgekeerde beweging aan de gang. Auto's worden uit de stad geweerd of krijgen een plaatsje in ondergrondse garages zoals die onder het Schouwburgplein, de Veemarkt of de Houtmarkt.

Meteen na WO II startten werkzaamheden om de spoorlijnen ter hoogte van de Zandstraat apart te houden van het autoverkeer. De autotunnel met spoorwegbrug waren klaar in 1950.

Het oversteken van de spoorlijnen was en is een probleem voor alle weggebruikers. Tot 1951 lag er een voetgangersbrug over de sporen in de Doorniksestraat.

Het lange wachten aan de overweg in de Doorniksestraat was problematisch. Op één dag kon de overweg meer dan 100 keer dicht gaan.

De aanleg van een nieuwe tunnel in 1972 bevorderde het noord-zuid verkeer van het stadscentrum naar 't Hoge en naar de autosnelwegopritten.

Het Stationsplein veranderde vanaf 1968 in een parkeerplaats. De treinreizigers vinden ook aansluiting met de buslijnen.

Vanaf 22 september 1839 tot einde 1839 namen 20.893 reizigers de trein in Kortrijk. Dat betekent 1.607 per week. In 2008 of 170 jaar later is dit aantal gestegen tot 157.381 reizigers per week, dus bijna x 100.

STATIONS PROJECT **KORTRIJK**

www.stationsprojectkortrijk.be