



## Bureaustudie Kortrijk Station

**Titel**

Bureaustudie Kortrijk Station

**Auteurs**

Ilse Gierts

**Opdrachtgever**

Eurostation  
Brogniezstraat 54  
1070 Brussel

**Projectnummer**

2014-284

**Plaats en datum**

Gent, juni 2015

**Reeks en nummer**

BAAC Vlaanderen Rapport 140  
ISSN 2033-6898

# Inhoud

---

<b>1</b>	<b>Inleiding</b> .....	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Bureauonderzoek</b> .....	<b>3</b>
2.1	Landschappelijke en bodemkundige situering.....	3
2.1.1	<i>Landschappelijke situering</i> .....	3
2.1.2	<i>Bodemkundige situering</i> .....	3
2.2	Historiek, archeologie en cartografische bronnen.....	4
2.2.1	<i>De middeleeuwen en Nieuwe Tijd</i> .....	4
2.2.2	<i>De aanleg van de Stationswijk</i> .....	13
2.2.3	<i>Bombardementen tijdens de Eerste en Tweede Wereldoorlog</i> .....	18
2.3	Zware versterking binnen het plangebied .....	21
2.4	Archeologische verwachting en advies .....	23
<b>3</b>	<b>Bibliografie</b> .....	<b>24</b>
<b>4</b>	<b>Lijst met figuren</b> .....	<b>25</b>

Foto titelblad: Het eerste station rond 1850 (Beeldbank Kortrijk)

## ***Technische fiche***

---

Naam site:	Kortrijk Station
Onderzoek:	Bureaustudie
Ligging:	Doornikselaan, Stationsplein, Tolstraat, Conservatoriumplein, Zandstraat en Magdalenastraat
Projectcode BAAC:	2014-284
Opdrachtgever:	Eurostation
Uitvoerder:	BAAC Vlaanderen bvba
Reden van de ingreep:	Heraanleg stationsbuurt
Archeologische verwachting:	Op basis van de historische en cartografische bronnen is de verwachting voor het aantreffen van archeologisch relevante sporen binnen het plangebied zeer laag.

# 1 Inleiding

Naar aanleiding van de heraanleg van de stationsbuurt in Kortrijk heeft BAAC Vlaanderen een bureaustudie uitgevoerd. De stationsbuurt zal volledig worden hertekend met een transparant station boven de sporen, een ondergrondse parkeerplaats en een autoluwe stationsbuurt met groene boulevard. In het kader van het 'archeologiedecreet' (decreet van de Vlaamse Regering 30 juni 1993, houdende de bescherming van het archeologisch patrimonium, inclusief de latere wijzigingen) en het uitvoeringsbesluit van de Vlaamse Regering van 20 april 1994, is de eigenaar en gebruiker van gronden waarop zich archeologische waarden bevinden, verplicht deze waarden te behoeden en beschermen voor beschadiging en vernieling. In het licht van de bestaande wetgeving heeft de opdrachtgever beslist een bureaustudie uit te voeren om zo een inschatting te maken van het archeologisch potentieel van het door werken geaffecteerd gebied. Indien de bureaustudie een hoge verwachting aan archeologische waarden binnen het plangebied oplevert, moeten deze waarden worden onderzocht voorafgaande aan de heraanleg van de stationsbuurt en indien hun aard daartoe aanleiding geeft, moeten de waarden worden behouden. Dit kan door behoud *in situ*, als de waarden ingepast kunnen worden in de plannen, of *ex situ*, wanneer de waarden onomkeerbaar vernietigd worden. Doel van de bureaustudie is het opmaken van een advies voor eventueel vervolgonderzoek in de vorm van prospectie door middel van proefsleuven/-putten.



Figuur 1: Situering onderzoeksgebied op orthofoto<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Geopunt Vlaanderen 2015.

De bureaustudie werd uitgevoerd door Ilse Gierts. Contactpersoon bij de bevoegde overheid, Agentschap Onroerend Erfgoed West-Vlaanderen, was Jessica Vandevelde. Contactpersoon bij de opdrachtgever Eurostation was Veronique Wouters.

Wij zijn Philippe Despriet (Archeologische Stichting Zuid-West-Vlaanderen) erg erkentelijk voor zijn bijdrage.

Na dit inleidende hoofdstuk volgt een uitgebreid bureauonderzoek, met de gekende bodemkundige, historische en archeologische gegevens betreffende het onderzoeksgebied en haar omgeving. Hieruit volgen een archeologische verwachting en advies voor prospectie.

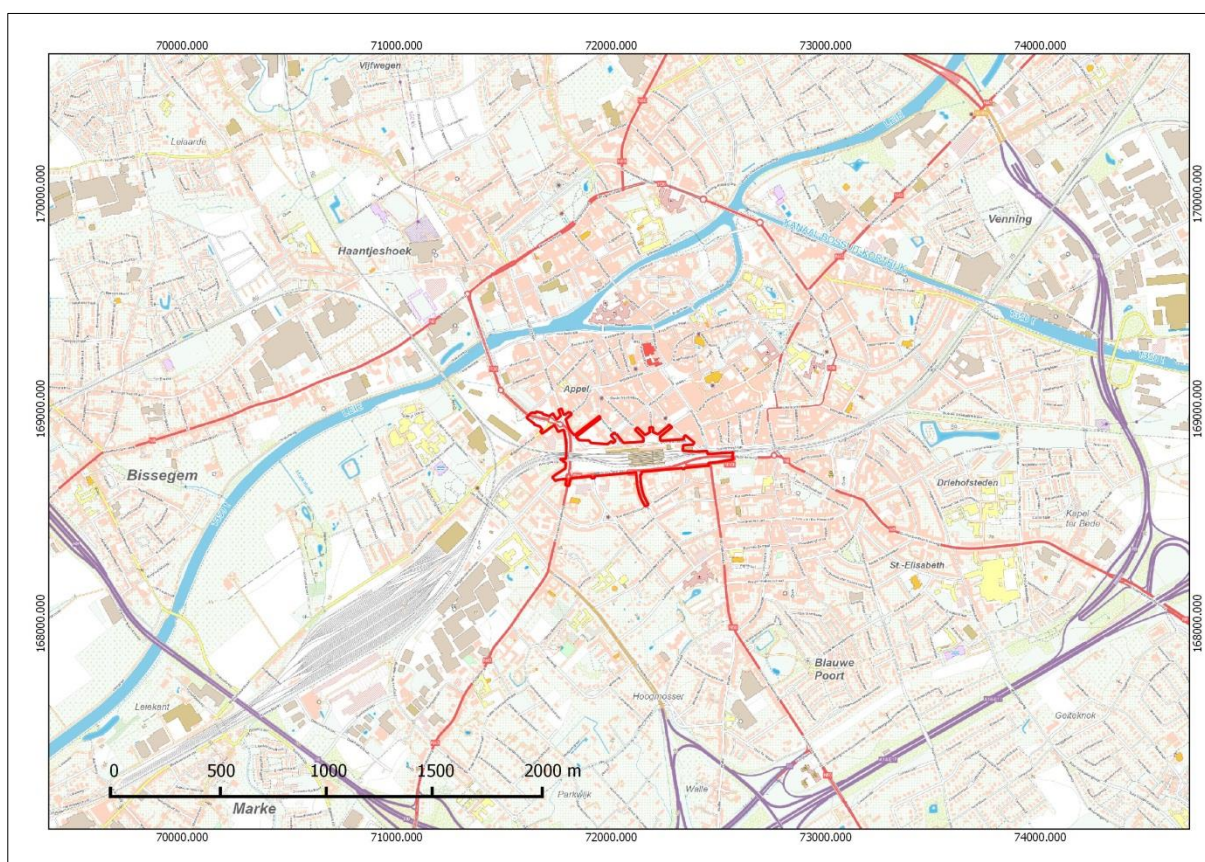
## 2 Bureauonderzoek

In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van de beschikbare kennis inzake bodemkunde, geomorfologie, historie en archeologie met betrekking tot de onderzoekslocatie en omgeving. Deze informatie vormt de basis voor de archeologische verwachting van het onderzoeksgebied.

### 2.1 Landschappelijke en bodemkundige situering

#### 2.1.1 Landschappelijke situering

Het plangebied bevindt zich aan de zuidrand van de historische kern van Kortrijk (*Figuur 2*). Deze zone werd pas structureel bebouwd in het midden van de 19<sup>de</sup> eeuw, onder impuls van enerzijds de opgave van de stadswallen en anderzijds de ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur.



*Figuur 2: Situering onderzoeksgebied op de topografische kaart<sup>2</sup>*

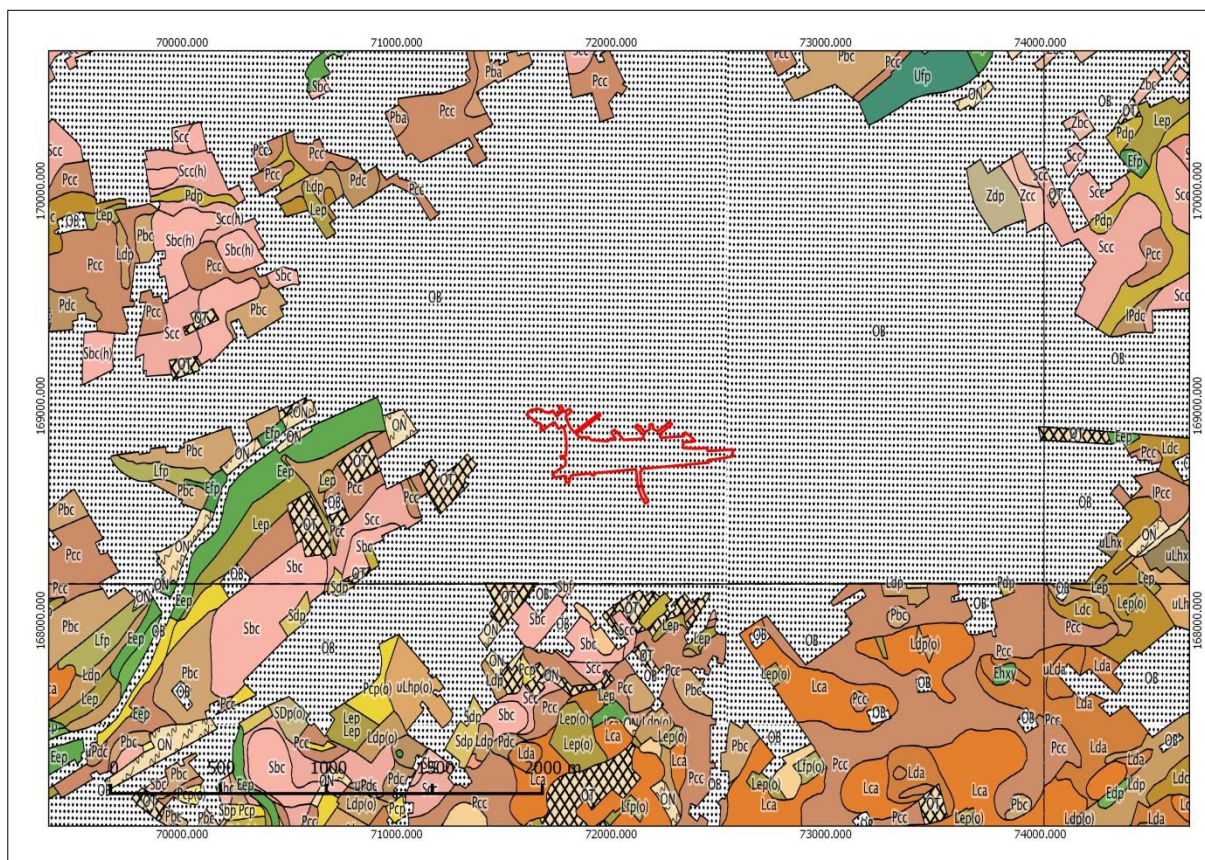
#### 2.1.2 Bodemkundige situering

Het plangebied staat op de bodemgebruikskarta van Vlaanderen ingeschreven als kernstadbebouwing en andere infrastructuur (*Figuur 3*). Door de ligging van het plangebied in het centrum van Kortrijk staat de ondergrond niet gekarteerd. De gekarteerde zones in de directe omgeving van het plangebied bestaan uit volgende bodemtypes:

- Scc: matig droge lemige zandbodem met sterk verbrokkelde textuur B-horizont
- Sbc: droge lemige zandbodem met sterk gevlekte, verbrokkelde textuur B-horizont
- Lca: matig droge zandleembodem met textuur B-horizont

<sup>2</sup> NGI 2015.

- Lep: natte zandleembodem
- Pcc: matig droge zandleembodem met sterk gevlekte, verbrokkelde textuur B-horizont



Figuur 3: Situering onderzoeksgebied op de bodemkaart van Vlaanderen<sup>3</sup>

## 2.2 Historiek, archeologie en cartografische bronnen

Binnen dit kader wordt een overzicht gegeven van de gekende historische en archeologische waarden, en cartografische bronnen binnen het onderzoeksgebied.

### 2.2.1 De middeleeuwen en Nieuwe Tijd

Kortrijk wordt beschouwd als één van de oudste steden van België. Reeds in de Gallo-Romeinse periode (kort na het begin van onze jaartelling) ontstond de vicus 'Cortoriacum'. De vicus was gelegen op een strategisch punt in het landschap, namelijk op het knooppunt van twee belangrijke wegen. De wegen gingen van Boulogne-sur-Mer naar Tongeren en van Doornik naar Oudenburg. De ligging aan een bocht in de Leie met oversteekmogelijkheid, zorgde voor een bijkomstige gunstige factor. Eind 880 vestigden Noormannen zich in Kortrijk en bouwden er op de zuidelijke helling bij de Leie een halfronde burcht. Verhalende bronnen vermelden dat ze deze basis voor strooptochten gebruikten.<sup>4</sup> Ter hoogte van het station, zowel ten noorden als ten zuiden, zijn tot op heden geen sporen van menselijk activiteit aangetroffen uit de metaaltijden, Romeinse periode en vroege middeleeuwen.<sup>5</sup>

<sup>3</sup> DOV 2015.

<sup>4</sup> Despriet 2008, 11.

<sup>5</sup> Onderzoek uitgevoerd door Philippe Despriet.

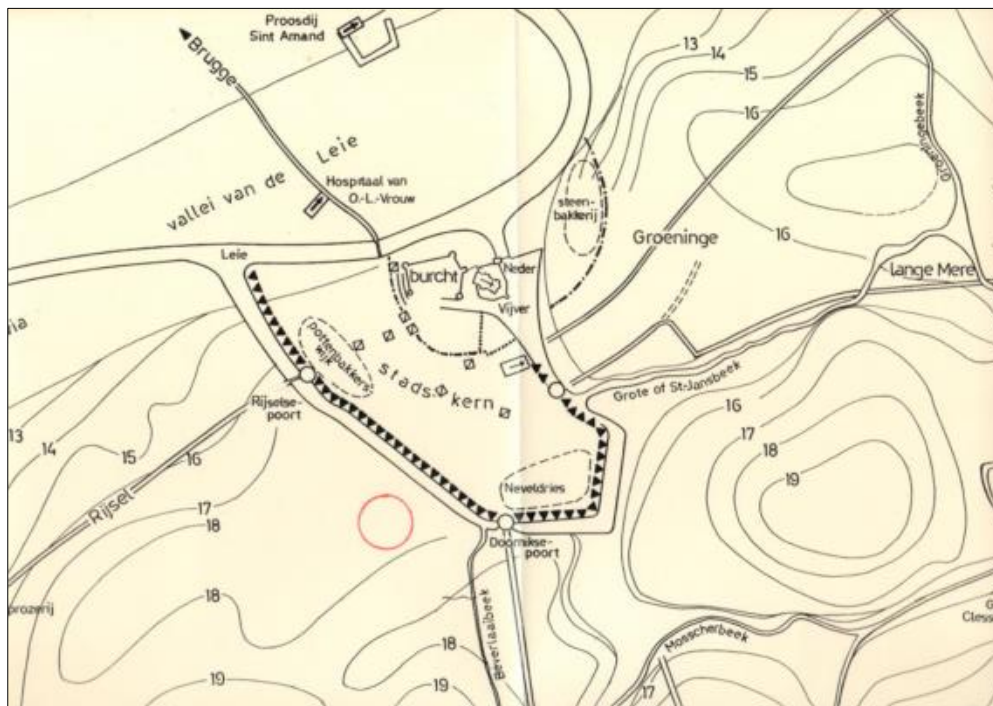


Na aftocht van de Noormannen werd het kamp in de hoedanigheid van grafelijk domein het centrum van de kasselrij Kortrijk.<sup>6</sup> De eerste stadsomwalling werd opgericht in de loop van de 13<sup>de</sup> eeuw. Aanvankelijk gaven drie poortgebouwen met torens en bruggen toegang tot de ommuurde stad.

Tijdens de Guldensporenslag in 1302 versloegen de Vlamingen in de buurt van de Groeningebeek het leger van de Franse koning Filips de Schone. Hiermee kwam een einde aan een jarenlang conflict tussen de Franse vorst en zijn leenman Gwijde van Dampierre. Figuur 4 toont Kortrijk anno 1302. De eerste stadsomwalling met vier toegangspoorten staat afgebeeld. In het noordoosten bevindt zich de imposante burcht, opgetrokken door de Franse vorst in 1300-1301. Het plangebied bevindt zich ten zuidwesten van de stad, buiten de stadsomwalling.

In de loop van de 14<sup>de</sup> eeuw werd de stad geteisterd door brand en plunderingen. De versterkingen werden later hersteld en de stad werd uitgebreid in noordelijke richting, over de Leie. In het tweede en derde kwart van de 15<sup>de</sup> eeuw kende de stad een tweede uitbreidingsfase, ditmaal in oostelijke richting. Het plangebied bevindt zich anno 1454 nog steeds buiten de stadsomwalling (Figuur 5).

In de tweede helft van de 16<sup>de</sup> eeuw (circa 1580) is het plangebied nog steeds onbebouwd (Figuur 6). De zone bevond zich binnen een beperkte perimeter rondom de stadsartillerie op de vesting (ter hoogte van de Rijselsepoort). Om strategische redenen bleef het gebied onbebouwd.<sup>7</sup>



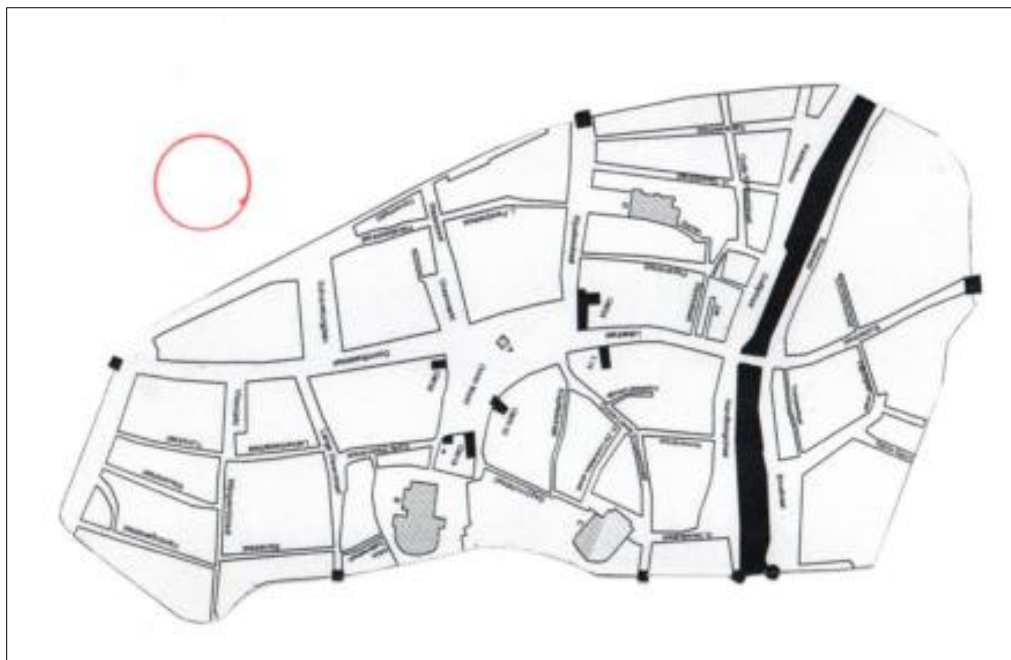
Figuur 4: Zicht op Kortrijk met aanduiding plangebied (circa 1302)

Naar het einde van de 16<sup>de</sup> eeuw worden de noordelijke en oostelijke stadsuitbreidingen binnen de stad gebracht door een eenvoudig verdedigingssysteem (Figuur 7). Ten zuiden van de stad worden de gronden steeds meer in cultuur gebracht door de aanleg van wegen, waarrond geleidelijk aan bebouwing ontstaat (huizen, windmolens). Binnen het plangebied is het terrein nog steeds open en onbebouwd.

<sup>6</sup> Despriet 1990, 19-20.

<sup>7</sup> Despriet 2008, 46-53.

Het eerste kwart van de 17<sup>de</sup> eeuw brengt voor de Zuidelijke Nederlanden een korte periode van rust en welstand. De linnenindustrie bloeit volop in Kortrijk. De zone binnen het plangebied wordt ingericht met moestuintjes (*Figuur 8*). In het kader van de stadsverdediging worden constructies hier niet toegestaan.<sup>8</sup>



*Figuur 5: Zicht op Kortrijk met aanduiding plangebied (circa 1454)<sup>9</sup>*



*Figuur 6: Zicht op het zuidwesten van Kortrijk met aanduiding plangebied (circa 1580)<sup>10</sup>*

<sup>8</sup> Van Hoonacker 1977, 28.

<sup>9</sup> Ontwerp V. Debonne.

<sup>10</sup> Koninklijke Bibliotheek Brussel.



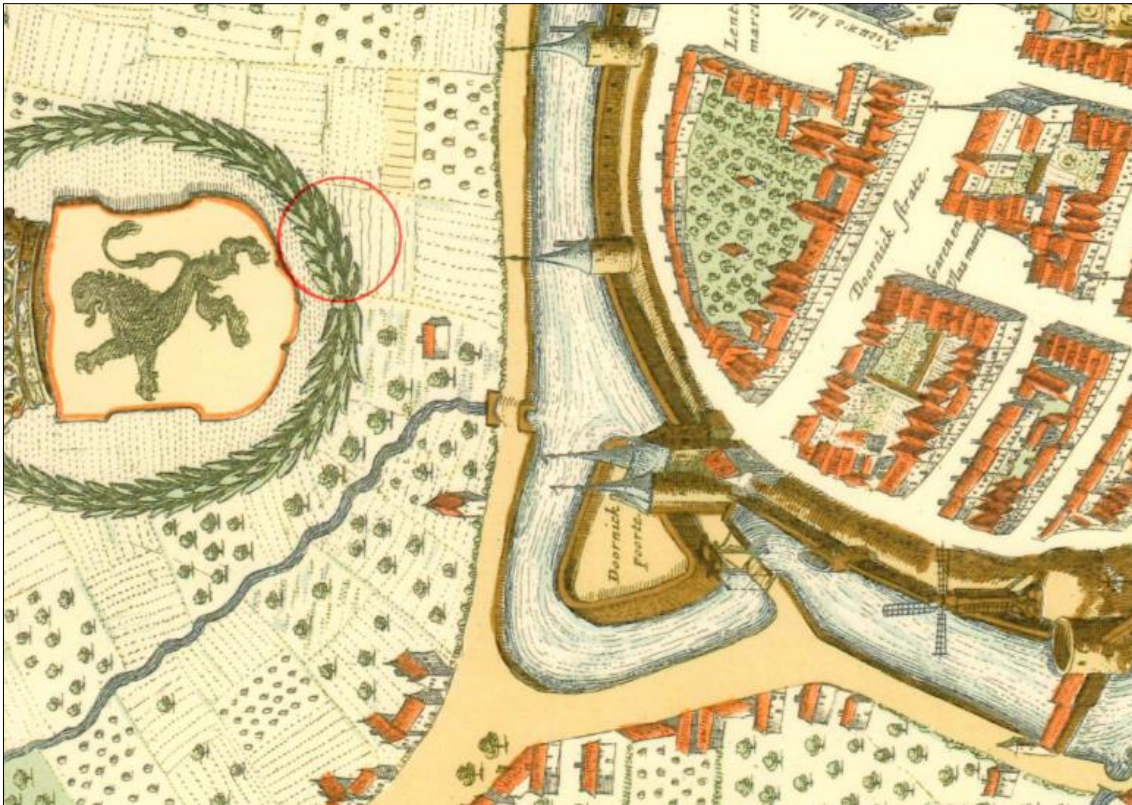
Figuur 7: Kaart van J. van Deventer met aanduiding plangebied (circa 1571)<sup>11</sup>



Figuur 8: Kaart van L. de Bersaques met aanduiding plangebied (1634-1661)<sup>12</sup>

<sup>11</sup> Atlas des Villes de la Belgique au XVIe siècle.

<sup>12</sup> Stadhuis Kortrijk, gemeenteraadzaal.



Figuur 9: Kaart van A. Sanderus met aanduiding plangebied (circa 1640)<sup>13</sup>

De kaart van A. Sanderus, opgemaakt in het midden van de 17<sup>de</sup> eeuw, vertoont een gelijkaardig beeld als deze van de Bersaques (Figuur 9). De gronden ten zuidwesten van de stad worden in gebruik genomen door moestuinen en boomgaarden. Binnen het plangebied komt geen bebouwing voor.<sup>14</sup>

Onder Franse bezetting wordt de stad in het midden van de 17<sup>de</sup> eeuw versterkt door de aanleg van omgrachte halve manen (Figuren 10 en 11). De halve manen worden opgetrokken uit aarden wallen, bekleed met metselwerk. De hele zone aan de zuidwestzijde van de huidige Sint-Jorisstraat, Havermarkt en Oude Vestingsstraat, een gebied net ten noorden van het huidige station, onderging hierbij grote bodemingrepen. Het betreft voornamelijk de percelen aan de Burgemeester Reynaertstraat, de Doornikselaan, de Stationsstraat en de Jan Palfijnstraat.<sup>15</sup> Het plangebied bevindt zich in de open ruimte voor de halve manen en is ingericht met moestuinen en velden/akkers.

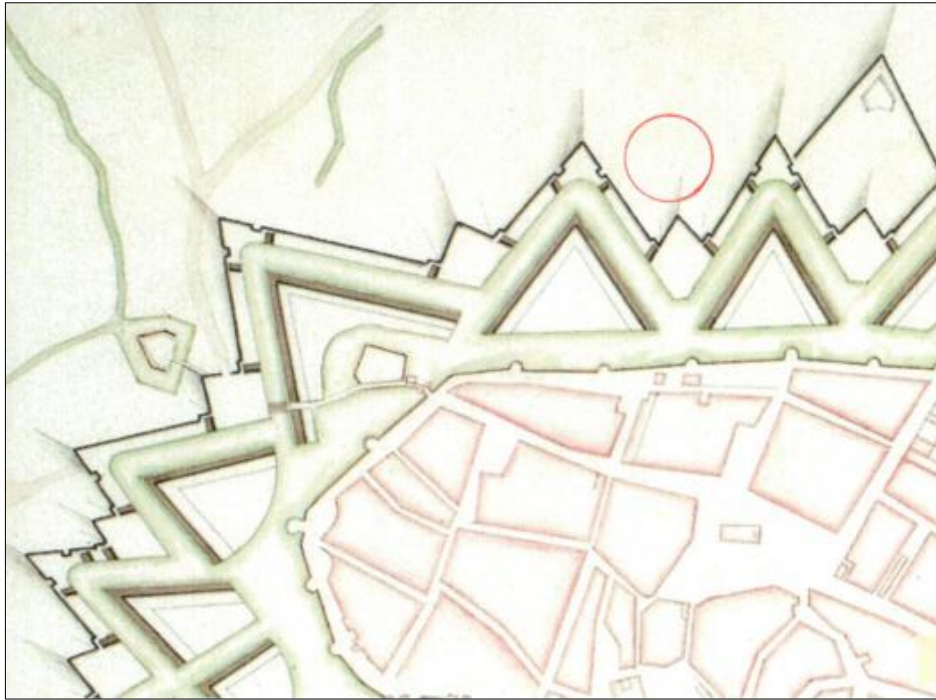
In de tweede helft van de 17<sup>de</sup> eeuw is Kortrijk wisselend in handen van de Franse en Spaanse troepen. In 1684 wordt de stad wederom overgedragen aan de Spanjaarden (wapenstilstand van Regensburg), waarbij bijna alle torens en gebastioneerde versterkingen door de Fransen worden opgeblazen. Kortrijk werd opnieuw een open stad.<sup>16</sup> Tijdens de 9-jarige oorlog (1688-1697) bezette het Franse leger opnieuw Kortrijk. Vauban startte op het einde van de 17<sup>de</sup> eeuw met de heraanleg van de verdedigingswerken. Figuur 12 toont een reconstructietekening van de versterkingen tussen de Doornikse en de Rijselse Poort, met zowel oudere als nieuwe gedeelten, aangelegd door Vauban.

<sup>13</sup> Flandria Illustrata 1641-1644.

<sup>14</sup> Van Hoonacker 1977, 29-30.

<sup>15</sup> Despriet 2008, 57.

<sup>16</sup> Inventaris Onroerend Erfgoed.



Figuur 10: Franse versterkingen rondom Kortrijk met aanduiding plangebied (1644-1646)<sup>17</sup>



Figuur 11: Zicht op Kortrijk, vanuit het zuidwesten (1644-1646)<sup>18</sup>

<sup>17</sup> Despriet 2008, 57, fig. 28 (Bewaarplaats Duitsland, Marburg, Digitales Archiv der Universität).

<sup>18</sup> Despriet 2008, 61, fig. 29 (Uitgegeven door MERIAN, Topographia Germaniae-inferoris, 1e uitgave, 1654).



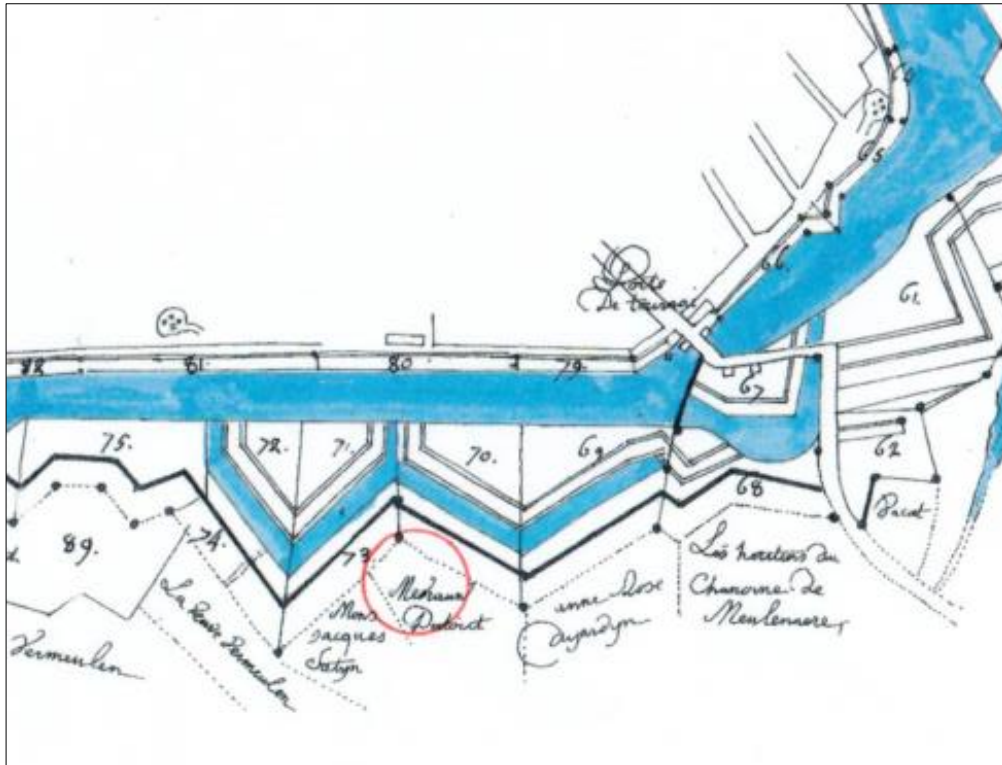
Figuur 12: Reconstructietekening van de Franse versterkingen uit de 18<sup>de</sup> eeuw<sup>19</sup>



Figuur 13: Kaart van P. Steur met aanduiding plangebied (circa 1788)<sup>20</sup>

<sup>19</sup> Despriet 2008, 70, fig. 36 (Bewaarplaats Stedelijke Musea Kortrijk).

<sup>20</sup> Bewaarplaats Stedelijke Musea Kortrijk.



Figuur 14: De Kortrijkse vestingen in het zuidwesten van de stad (1782)<sup>21</sup>



Figuur 15: Kadasterplan door C. Cierkens met aanduiding plangebied (1822-1830)<sup>22</sup>

<sup>21</sup> Despriet 2008, 90-91, fig. 49 (Bewaarplaats Stadsbibliotheek Kortrijk).

<sup>22</sup> Archief van het kadaster Brugge.

Tijdens de 18<sup>de</sup> eeuw worden in het zuidwesten opnieuw versterkingen aangelegd.<sup>23</sup> Deze werden op het einde van de 18<sup>de</sup> eeuw als overbodig ingeschat en zodus openbaar verkocht in 1782-1783. Na de verkoop volgde de afgraving van het terrein.<sup>24</sup> Op het kadasterplan opgemaakt door C. Stierkens in 1822, zijn alle versterkingen verdwenen. Enkele de stadsgracht (= de huidige Sint-Jorisstraat, Havermarkt en de Oude Vestingsstraat) bleef behouden in het kader van de stedelijke octrooien.<sup>25</sup>

Op het einde van de 17<sup>de</sup> en in de 18<sup>de</sup> eeuw bevindt het plangebied zich nog steeds buiten de stadsomwalling. De zone ligt in de onmiddellijke omgeving van de zuidwestelijke omwalling maar blijft onaangeroerd ondanks de herhaaldelijke werken aan de vestingen (*Figuren 13 en 14*).

Bijkomend onderzoek in het Rijksarchief van Kortrijk (Fonds Acten en Contracten, Leenregisters in diverse fondsen en Land-of renteboeken) leverde geen informatie op wat betreft de aanwezigheid van walgrachthoeven binnen het plangebied. Deze hoeven met één- of tweeledige grachtenstructuur fungeerden in de middeleeuwen en Nieuwe Tijd vaak als centra van heerlijkheden.

In het plangebied zelf werd (nog) geen archeologisch onderzoek uitgevoerd. Naar aanleiding van de uitbreiding van het nabijgelegen Parkhotel voerde BAAC Vlaanderen in 2011 een archeologische prospectie uit door middel van vier proefputten. Het terrein was gelegen langs de Tolstraat en het Conservatoriumplein. Dit onderzoek leverde geen directe bewijzen dat het terrein vóór de aanleg van de stationswijk werd bewoond. Alle aangetroffen sporen konden worden gedateerd vanaf het midden van de 19<sup>de</sup> eeuw. Eén kuil kon op basis van het aangetroffen aardewerk in de 18<sup>de</sup> eeuw worden gedateerd. De zone langs de Tolstraat bleek compleet verstoord te zijn door 20<sup>ste</sup>-eeuwse bebouwing.<sup>26</sup>

---

<sup>23</sup> Bij nazicht in Parijs (Château de Vincennes, Archief van het Franse Landleger, Artikel 14) blijkt dat de Fransen tussen 1695 en 1714 toch weer versterkingen hebben aangelegd. Deze hebben echter maar kortstondig bestaan. Onderzoek uitgevoerd door P. Despriet.

<sup>24</sup> Despriet 2008, 98.

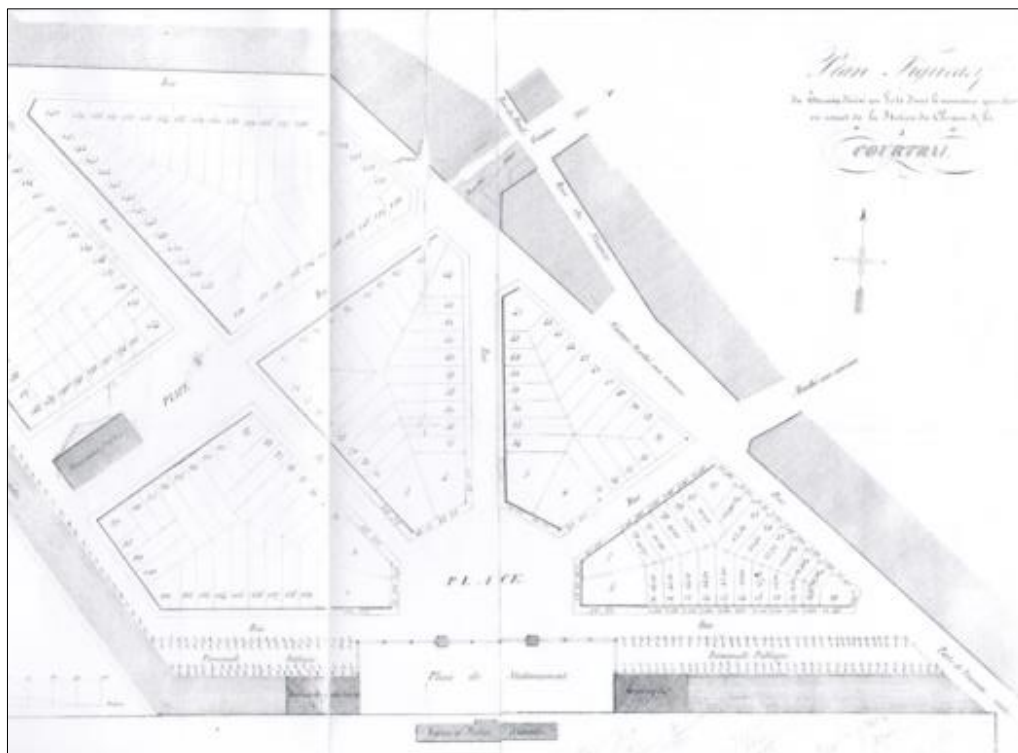
<sup>25</sup> Van Hoonacker 1977, 58-59 en Despriet 2008, 94-95.

<sup>26</sup> Vanoverbeke & Gierts 2011.



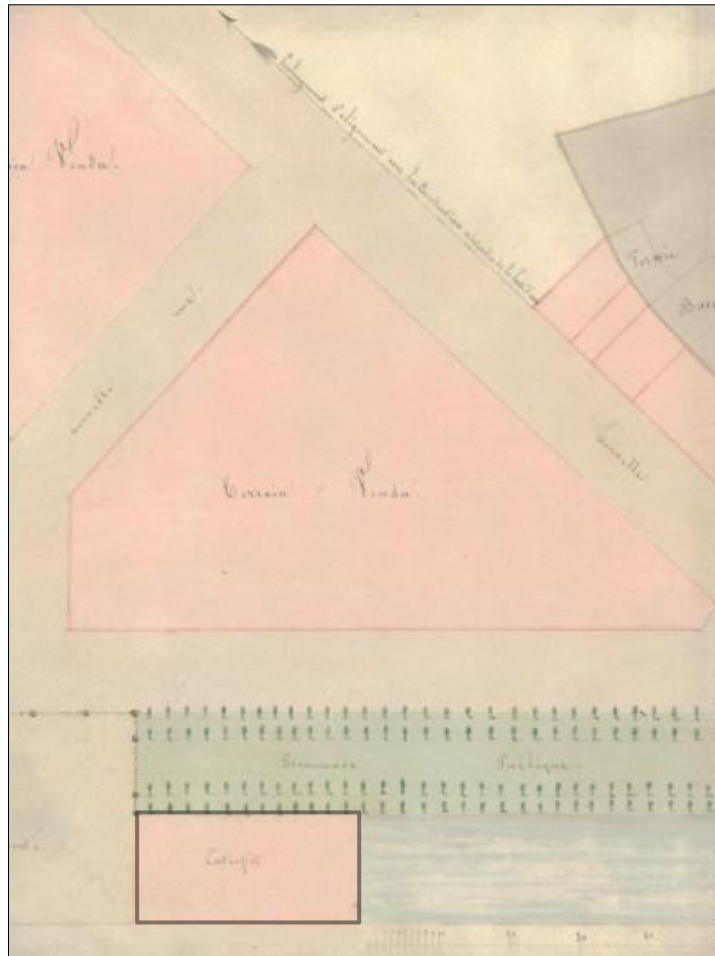
## 2.2.2 De aanleg van de Stationswijk

Met de aanleg van de spoorweg in 1839 kwam de Stationswijk tot stand. Als begrenzing van de nieuwe wijk werd een nieuwe gracht aangelegd langs de huidige Doornikselaan, het Stationsplein, de Tolstraat en de noordoostzijde van het Conservatoriumplein. De gracht heeft geen defensief karakter, maar dient als limiet voor de stedelijke octrooien. De ruimte omgeven door deze gracht, werd vervolgens verkaveld in 195 percelen (Figuur 16).

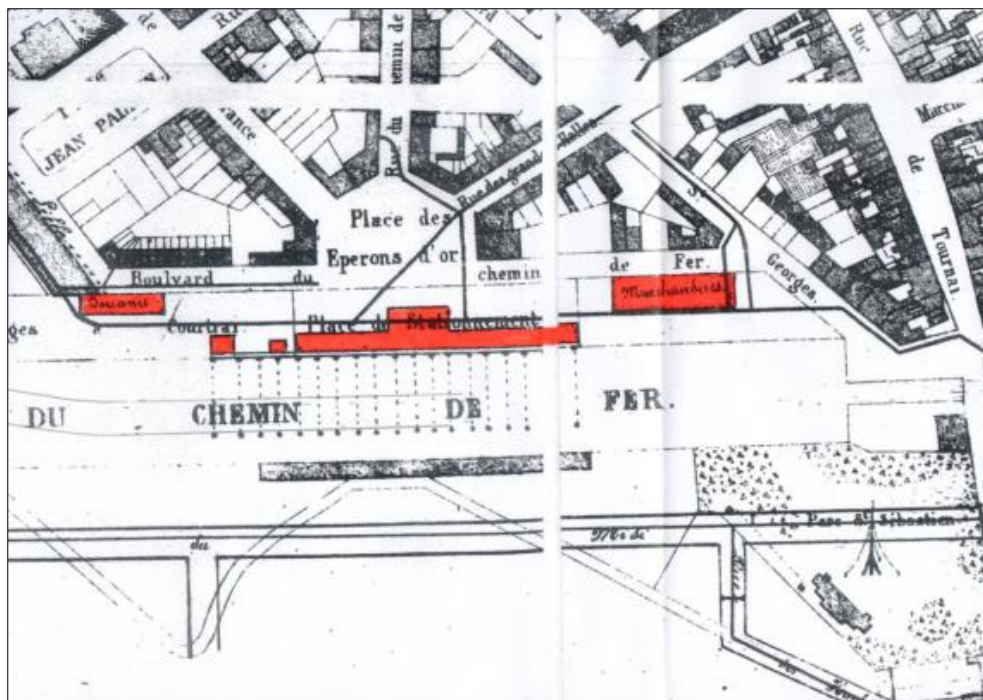


Figuur 16: Kadasterplan aanleg stationswijk<sup>27</sup>

<sup>27</sup> Modern Stadsarchief Kortrijk bewaard in het Stadsarchief.



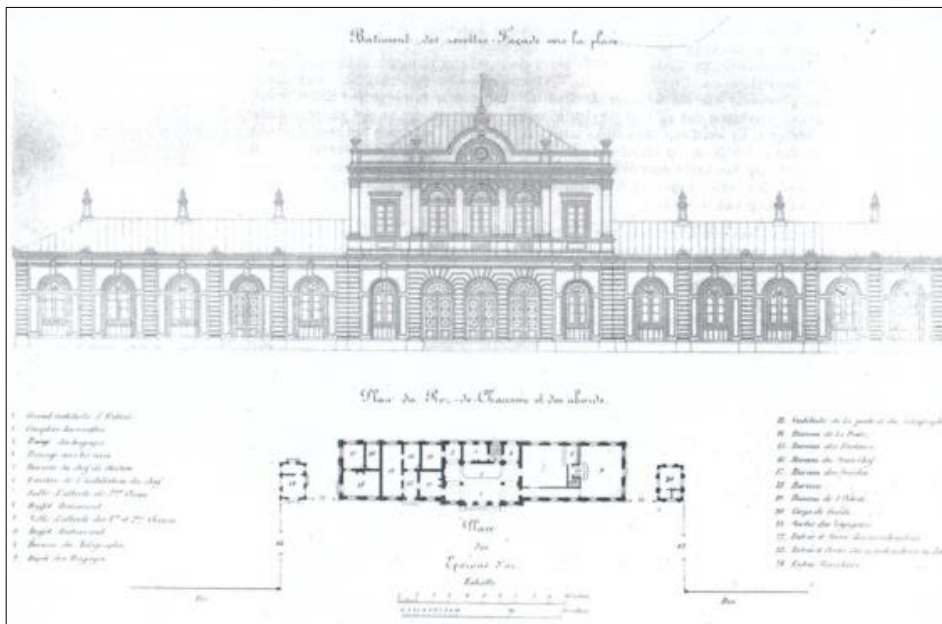
Figuur 17: Verkavelingsplan met aanduiding van de gracht en het entrepot (1840)<sup>28</sup>



Figuur 18: Kadasterplan met aanduiding van het eerste station (rood)(1850)

<sup>28</sup> Onuitgegeven plan in Modern Stadsarchief, 210, bundel van 11 december 1840.

Aan de zuidkant van het Stationsplein ligt het station, waar de eerste trein op 22 september 1839 binnenreed.<sup>29</sup> Op een verkavelingsplan uit 1840 staan de gracht en het oostelijk 'entrepot' van het station weergegeven (Figuur 17). In 1841-1842 werd het Stationsplein aangelegd. Tijdens de werken werden de resten van twee soldaten aangetroffen, vermoedelijk gesneuveld in 1792.<sup>30</sup>



Figuur 19: Het stationsgebouw in 1857<sup>31</sup>



Figuur 20: Kadasterplan van P.C. Popp (1852)<sup>32</sup>

In 1840 werd een voorlopig stationsgebouw opgericht. Dit eerste station met bijgebouwen staat afgebeeld op een kadastrale plattegrond uit 1850 (Figuur 18). Een deel van de spoorlijn loopt doorheen de zuidelijke stadsgracht; de gracht aan de westzijde bestaat nog steeds. Het definitieve gebouw kwam er in 1857 (Figuur 19) en kreeg in 1876 twee bijgebouwen. Het gebouw had een

<sup>29</sup> Van Hoonacker 1986, 466.

<sup>30</sup> Van Hoonacker 1986, 466.

<sup>31</sup> Stadsbibliotheek Kortrijk.

<sup>32</sup> Rijksarchief Kortrijk, Modern stadsarchief, Inv.nr. 3935 (nieuw nummer = Kaarten en Plannen, nr. 439).

lengte van 140 m en een breedte van 40 m. In 1878 werd het voorzien van een glazen overkoepeling. Het station werd zwaar beschadigd door bombardementen in 1944.<sup>33</sup>

De zuidzijde van het station vertoont midden 19<sup>de</sup> eeuw nog steeds het eeuwenoude landelijke karakter en gelijkaardige perceelsindeling (Figuur 20).<sup>34</sup>



<sup>33</sup> Van Hoonacker 1986, 467.

<sup>34</sup> Huys 2003, 60, nr. 439 en Van Hoonacker 1977, 62, nr. 115.



Figuur 21: Het station en stationsplein van oost (boven) naar west (onder)(1899-1944)<sup>35</sup>

<sup>35</sup> Beeldbank stad Kortrijk (private collectie).

In de eerste helft van de 20<sup>ste</sup> eeuw is het Stationsplein volledig ingericht met centraal het ronde plantsoen (1900-1968) met standbeeld van Jan Palfijn (tussen 1889 en 1900)(*Figuur 21*). Ten westen van het station bevinden zich bijgebouwen waaronder een loods, het douanekantoor, een elektriciteitsmast, ijzeren hekken en pijlers en een watertorentje. Ten oosten staan diverse gebouwen.<sup>36</sup>

### 2.2.3 Bombardementen tijdens de Eerste en Tweede Wereldoorlog

Tot vóór de Duitse bezetting in oktober 1914, was Kortrijk een economisch zeer bloeiende stad. Door de oorlogsomstandigheden, het gebrek aan grondstoffen en de Duitse opeisingen kelderde echter elke economische activiteit. De stad behoorde vanaf dan tot het Etappengebied, een regio ter bevoorrading en ter ondersteuning van de legereenheden aan het front. Kortrijk is in de Eerste Wereldoorlog voortdurend het doelwit van luchtbombardementen en beschietingen.<sup>37</sup> *Feldpostkarten* maken duidelijk dat het station en omgeving in april 1918 regelmatig beschoten werden of door vliegtuigen werden gebombardeerd (*Figuur 22*).<sup>38</sup>



*Figuur 22: Een zwaar beschadigd station na een Engels bombardement (april 1918)*<sup>39</sup>

<sup>36</sup> Deleu 2000, 31-42.

<sup>37</sup> Kortrijk Bezet 14-18.

<sup>38</sup> Van Hoonacker 1994, 347 en 363.

<sup>39</sup> Beeldbank stad Kortrijk (private collectie).

Als gevolg van de toenemende bombardementen in de periode 1917-1918 worden in de stad steeds meer Duitse bunkers opgetrokken. In totaal zijn 52 exemplaren gekend, waaronder één op het Stationsplein (*Figuur 23*).<sup>40</sup>



*Figuur 23: Duitse bunker op het Stationsplein (1917-1919)*<sup>41</sup>

Aan de vooravond van de Tweede Wereldoorlog was Kortrijk relatief hersteld en opnieuw een welvarende stad met een industrie die zich vooral situeerde in de textiel-, hout-, meubel- en bouwnijverheid. Maar de ligging van de stad aan belangrijke verkeersaders, en de naburige aanwezigheid van het vormingsstation Kortrijk-Marke en het vliegveld Bissegem-Wevelgem, maakten van Kortrijk een uitgelezen doelwit voor luchtaanvallen.<sup>42</sup> De stad haalde hierdoor de trieste eer de zwaarst gebombardeerde stad van België te zijn.<sup>43</sup>

Kortrijk werd herhaaldelijk gebombardeerd door zowel de Duitse als geallieerde luchtmacht. Het spoorwegnet was voor de geallieerden het voornaamste doelwit voor bombardementen. De meeste Duitse transporten verliepen namelijk via het spoor. Ter voorbereiding van de landing van Normandië werden in de lente van 1944 door de geallieerde *Bomber Group* zware luchtaanvallen uitgevoerd. Zo werden op de avond van 26 maart in totaal 2 100 bommen gelost boven de stad. Het merendeel hiervan kwam terecht op het vormingsstation en de omgeving rond het station (*Figuur 24*). Het 'friendly fire' eiste een zware tol in Kortrijk (*Figuur 25*).<sup>44</sup>

<sup>40</sup> Van Hoonacker 1994, 116.

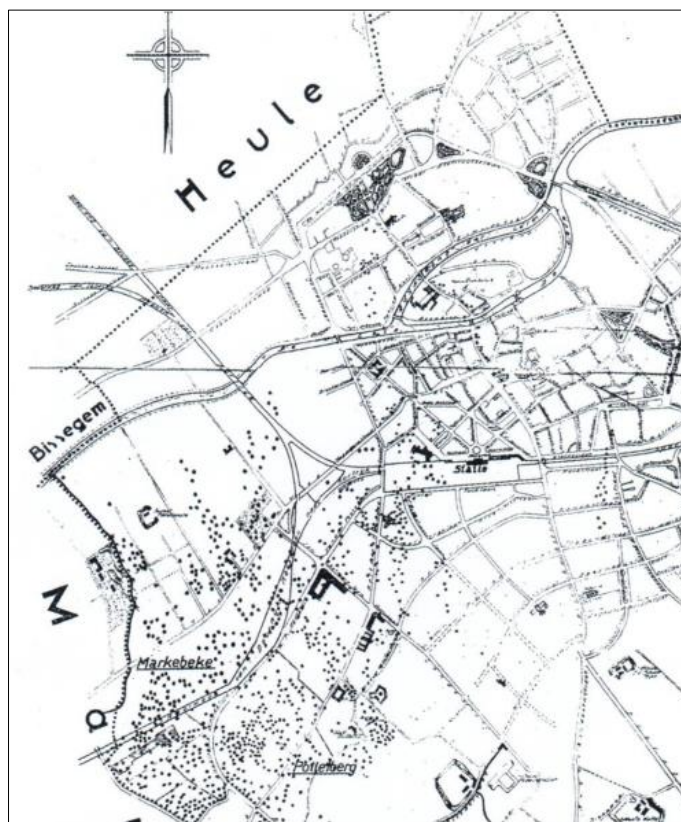
<sup>41</sup> Beeldbank stad Kortrijk (private collectie).

<sup>42</sup> Lambert & De Buck 2004, 7.

<sup>43</sup> Lambert & De Buck 2004, 9.

<sup>44</sup> Lambert & De Buck 2004, 9-13.

Het historisch patrimonium van de stad was zwaar getroffen. Enkele gebouwen, waaronder het station, waren volledig vernield. De heropbouw van het station werd in 1952 gestart en voltooid in 1956.<sup>45</sup>

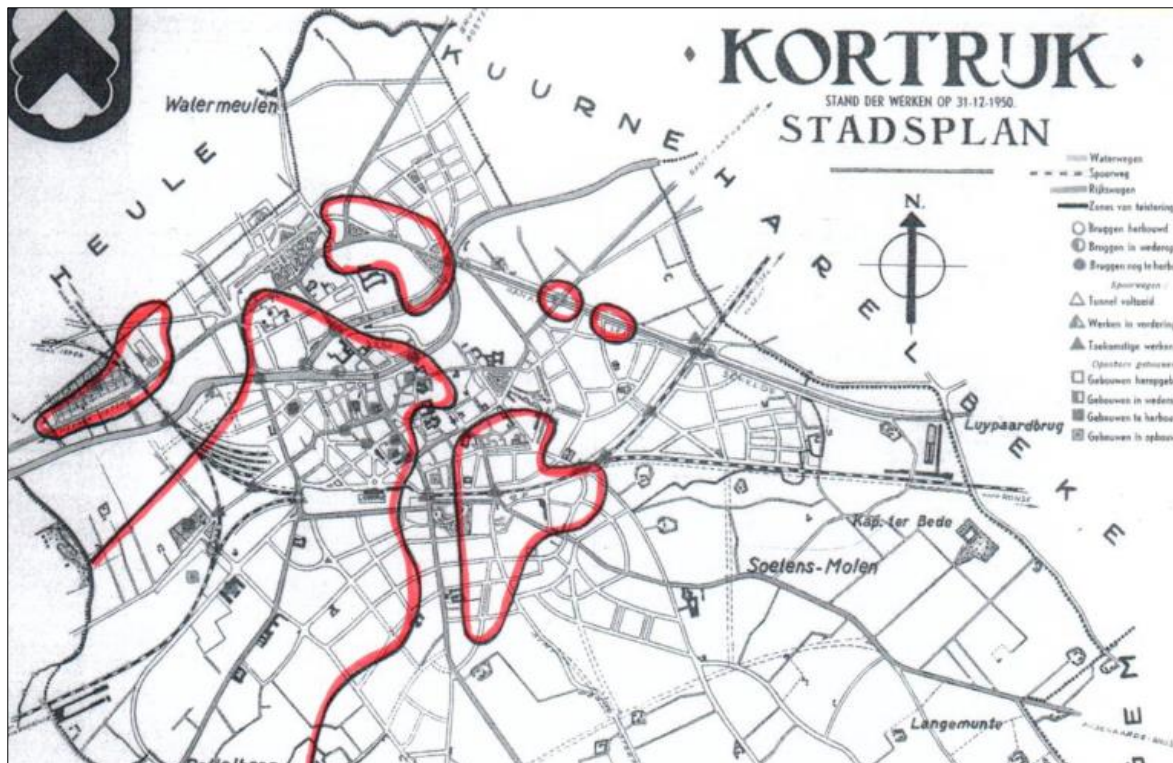


Figuur 24: Bominslagen op 26 maart 1944 op grondgebied Kortrijk<sup>46</sup>

<sup>45</sup> Lambert & De Buck 2004, 17.

<sup>46</sup> Kaart opgemaakt door R. De Paepe. Decuypere 2010, 133.

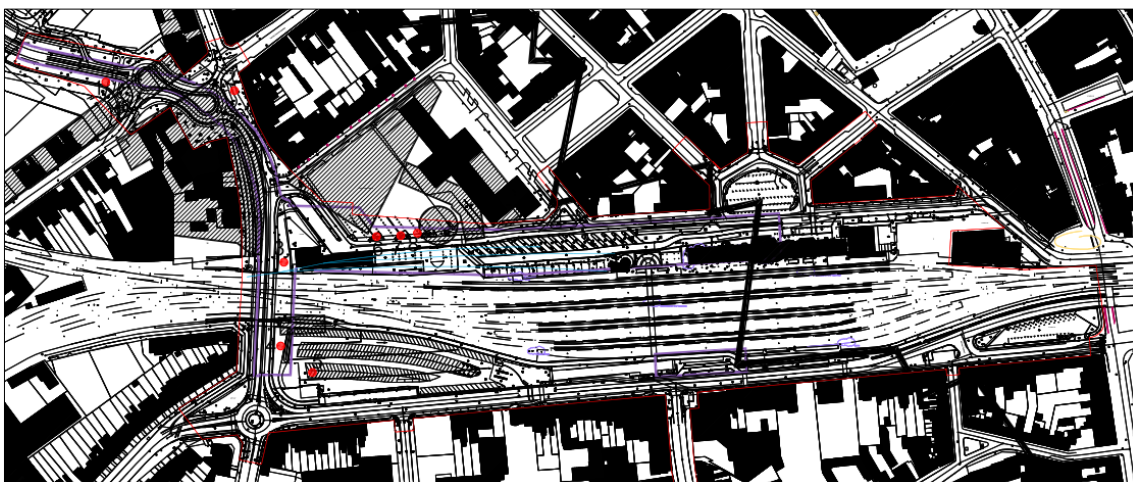




Figuur 25: Zwaarst getroffen zones door geallieerde luchtaanvallen in de Tweede Wereldoorlog (1950)<sup>47</sup>

### 2.3 Zwارة verstoring binnen het plangebied

Het plangebied bestaat in het oosten uit een brede oost-west georiënteerde strook over de spoorwegen, het stationsgebouw en het parkeerterrein (in het zuidwesten). De noordelijke grens van dit terrein loopt van oost naar west langs de Doornikselaan, het Stationsplein, de Tolstraat en het Conservatoriumplein. In het westen loopt het gebied over de Zandstraat en buigt in het noorden af naar de Magdalenastraat. De Zandstraat is een onderdeel van de Ringweg rond Kortrijk en loopt in het zuiden onder de spoorwegen.



Figuur 26: Plangebied (rood) en voorstel inplanting proefputten Eurostation (rode stippen)<sup>48</sup>

<sup>47</sup> Decuypere 2010, 284.



*Figuur 27: Zicht op het station, de parking en Zandstraat (uiterst links)(2010)<sup>49</sup>*

Het plangebied werd een eerste maal verstoord bij de aanleg van de stationswijk in de periode 1839-1840. Het stationsgebouw werd langs beide kanten geflankeerd door allerlei bijgebouwen waaronder een watertoren, het douanekantoor en loods.

Een tweede fase van verstoring situeert zich in de eerste helft van de 20<sup>ste</sup> eeuw (Eerste en Tweede Wereldoorlog). Verschillende bronnen getuigen van zware bombardementen op het station. Het stationscomplex werd, als transportcentrum van de Duitsers, herhaaldelijk gevisieerd door de geallieerde luchtmacht. In 1944 werd het gebouw na een hevige luchtaanval volledig vernield.

In 1952 tenslotte werd begonnen met de bouw van het huidige station. Dit gebouw werd voltooid in 1956. Het tot stand komen van de huidige stationsbuurt ging gepaard met graafwerken voor de aanleg van het stationsgebouw, nieuwe spoorlijnen, allerlei nutsleidingen, de tunnel onder het spoor (Zandstraat) en parking.

Uit het eerder genoemde onderzoek van BAAC Vlaanderen is reeds gebleken dat de zone langs de Tolstraat zwaar verstoord is door recente graafwerken.<sup>50</sup>

<sup>48</sup> Eurostation.

<sup>49</sup> Luchtfoto uitgegeven door De Post, Kortrijk.

<sup>50</sup> Vanoverbeke & Gierts 2011.

## 2.4 Archeologische verwachting en advies

Op basis van de historische en cartografische bronnen is de archeologische verwachting binnen het plangebied zeer laag. Uit onderzoek is gebleken dat in de omgeving van de stationswijk geen enkele vondst uit de late steentijd tot vroege middeleeuwen werd genoteerd.<sup>51</sup>

Op het kaartmateriaal (sinds 1302) bevindt het plangebied zich steeds buiten de stadsomwalling. De zone was tot in het midden van de 19<sup>e</sup> eeuw onbebouwd, dit omwille van strategische redenen in de buurt van artillerie op de vesting. Pas met de aanleg van de stationswijk in 1839 werd de zone in de stad gebracht (verleggen van de stadsgracht).

Zowel de aanleg van de stationsbuurt (1839-1840 en 1952) als de bombardementen (1914-1918 en 1940-1944) hebben hoogstwaarschijnlijk een zware impact gehad op de bodem.

Op basis van de resultaten van het uitgevoerde bureauonderzoek concludeert BAAC Vlaanderen dat de kans op het aantreffen van intacte archeologische resten binnen het plangebied zeer klein is. Het uitvoeren van een veldonderzoek wordt dan ook niet geadviseerd.

---

<sup>51</sup> Onderzoek uitgevoerd door Philippe Despriet.

### 3 Bibliografie

---

- BEELDBANK KORTRIJK 2015 [online],  
<http://beeldbank.kortrijk.be/index.php/search?sd=&ed=&q%5B%5D=Station> (geraadpleegd januari 2015).
- DOV VLAANDEREN 2015: *Databank Ondergrond Vlaanderen* [online],  
<https://dov.vlaanderen.be/dovweb/html/index.html> (geraadpleegd januari 2015).
- GEOPUNT VLAANDEREN 2015: *Orthofoto Kortrijk* [online],  
<http://www.geopunt.be> (geraadpleegd januari 2015).
- INVENTARIS ONROEREND ERFGOED 2015: *Kortrijk. Inventaris van het Bouwkundig Erfgoed* [online]. ID 21715, <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/dibe/geheel/21715> (geraadpleegd januari 2015).
- KORTRIJK BEZET 14-18 [online],  
<http://www.kortrijkbezet14-18.be/> (geraadpleegd januari 2015).
- NATIONAAL GEOGRAFISCH INSTITUUT 2015: *Topomap viewer* [online]  
<http://www.ngi.be/NL/NL0.shtm> (geraadpleegd januari 2015).
- DECUYPERE D. 2010: *De luchtaanvallen op Kortrijk en Wevelgem 1940-1945*, Kortrijk.
- DELEU F. 2000: *Kortrijk in contrast 1900/2000*, Kortrijk.
- DESPRIET PH. 2013: *Archeologisch Atlas Kortrijk. Deel 1: Buda en Overleie, Archeologische en Historische Monografieën van Zuid-West-Vlaanderen, 84*, Kortrijk.
- DESPRIET PH. 2008: *Kortrijk en Vauban 1633-1707. Het ontstaan en de topografie van een vesting, 4e tot 19e eeuw, Archeologische en Historische Monografieën van Zuid-West-Vlaanderen, 68*, Kortrijk.
- DE GUNSCH A. & METDEPENNINGHEN C. 2005: *Bouwen door de eeuwen heen in Vlaanderen. Inventaris van het bouwkundig erfgoed. Gemeente Kortrijk, deel I B*, Brussel.
- HUYS E. 2003: *Catalogus van de verzameling kaarten, plattegronden en andere afbeeldingen van het rijksarchief te Kortrijk*, Brussel.
- LAMBERT V. & DE BUCK I. 2004: *Friendly fire boven Kortrijk*, Kortrijk.
- TANGHE R. & VANCOLEN P. 1978: *Gedenkboek stad Kortrijk 1830-1976*, Kortrijk.
- VAN HOONACKER E. 1977: *Ikonografie van Kortrijk*, Kortrijk.
- VAN HOONACKER E. 1986: *Duizend Kortrijkse straten*, Kortrijk.
- VAN HOONACKER E. 1994: *Kortrijk 14-18*, Kortrijk.
- VANOVERBEKE R. & GIERTS I. 2011: *Archeologische prospectie met ingreep in de bodem, Kortrijk "Parkhotel", BAAC Vlaanderen Rapport 5*, Gent.

## 4 Lijst met figuren

Figuur 1: Situering onderzoeksgebied op orthofoto .....	1
Figuur 2: Situering onderzoeksgebied op de topografische kaart.....	3
Figuur 3: Situering onderzoeksgebied op de bodemkaart van Vlaanderen .....	4
Figuur 4: Zicht op Kortrijk met aanduiding plangebied (circa 1302) .....	5
Figuur 5: Zicht op Kortrijk met aanduiding plangebied (circa 1454) .....	6
Figuur 6: Zicht op het zuidwesten van Kortrijk met aanduiding plangebied (circa 1580) .....	6
Figuur 7: Kaart van J. van Deventer met aanduiding plangebied (circa 1571).....	7
Figuur 8: Kaart van L. de Bersaques met aanduiding plangebied (1634-1661) .....	7
Figuur 9: Kaart van A. Sanderus met aanduiding plangebied (circa 1640) .....	8
Figuur 10: Franse versterkingen rondom Kortrijk met aanduiding plangebied (1644-1646) .....	9
Figuur 11: Zicht op Kortrijk, vanuit het zuidwesten (1644-1646).....	9
Figuur 12: Reconstructietekening van de Franse versterkingen uit de 18 <sup>de</sup> eeuw .....	10
Figuur 13: Kaart van P. Steur met aanduiding plangebied (circa 1788) .....	10
Figuur 14: De Kortrijkse vestingen in het zuidwesten van de stad (1782) .....	11
Figuur 15: Kadasterplan door C. Cierkens met aanduiding plangebied (1822-1830) .....	11
Figuur 16: Kadasterplan aanleg stationswijk .....	13
Figuur 17: Verkavelingsplan met aanduiding van de gracht en het entrepot (1840) .....	14
Figuur 18: Kadasterplan met aanduiding van het eerste station (rood)(1850) .....	14
Figuur 19: Het stationsgebouw in 1857 .....	15
Figuur 20: Kadasterplan van P.C. Popp (1852).....	15
Figuur 21: Het station en stationsplein van oost (boven) naar west (onder)(1899-1944) .....	17
Figuur 22: Een zwaar beschadigd station na een Engels bombardement (april 1918) .....	18
Figuur 23: Duitse bunker op het Stationsplein (1917-1919) .....	19
Figuur 24: Bominslagen op 26 maart 1944 op grondgebied Kortrijk.....	20
Figuur 25: Zwaarst getroffen zones door geallieerde luchtaanvallen in de Tweede Wereldoorlog (1950) .....	21
Figuur 26: Plangebied (rood) en voorstel inplanting proefputten Eurostation (paars) .....	21
Figuur 27: Zicht op het station, de parking en Zandstraat (uiterst links)(2010).....	22