

## **HAALT DE TUNNEL AAN DE VOSKENSLAAN DE HONDERD NIET?**

*Het project 'Gent Sint-Pieters anno 2015 wordt voor de stad Gent één van de belangrijkste realisaties tijdens de komende jaren. Zo wordt er naast een drastische renovatie van het station zelf, geopteerd voor een nieuwe verbindingsweg, van de R4 rechtstreeks naar de stationsite, voorbij de scholencampus aan de Sint-Denijslaan, door een tunnel onder de sporen naar een ondergrondse parking en de Fabiolalaan.*

*Deze zal de oude tunnel aan de Voskenslaan vervangen, die verdwijnt in het nieuwe concept. Fase 3 omvat de afwerking van het stationscomplex en de aanpassing van straten en pleinen volgens een nieuw stadsontwerp, waarvan de uitvoering voorzien is tussen 2012 en 2015.*

*De huidige autotunnel werd in 1913 voltooid. De sloop zal dus hoogstwaarschijnlijk net geen honderd jaar na de openstelling geschieden...*

*Een gepaste terugblik op de turbulente geschiedenis van dit kunstwerk via persknipsels uit de 'Gazette van Gent'...*

### **24 Januari 1911**

Het schepencollege hield in de zitting van de gemeenteraad een vertoog aangaande de overeenkomst met de staatsspoorwegen voor het bouwen van een doorgang voor voetgangers en rijtuigen onder de statie (\*waarmee de volledige sporenbundel wordt bedoeld) Gent-Sint-Pieters tussen de Voskensstraat en de Afsneelaan (\*thans Koningin Fabiolaan).

Het ontwerp tot hervorming van de spoorbanen Gent-Oostende en Gent-Kortrijk, te leggen op een hoogte tussen de Kortrijksesteenweg enerzijds en de grenzen van het grondgebied van de gemeenten Drogen en Sint-Denijs-Westrem anderzijds, werd op 5 september 1901 voor onderzoek overgemaakt aan het stadsbestuur.

Zodra de werken waren aangevat en men de doorgang onder de Meersstraat (\* thans Aaigemstraat) en de spoorovergang van de Ganzendriesstraat zag doden, rezen talrijke klachten op. Gezamenlijke verzoekschriften werden ingediend, vooral vanwege de aanpalende landbouwers, die zich bekloegen over de grote omweg die zij zouden moeten maken voor de bebouwing van hun landerijen, die langs beide kanten van het spoorterrein liggen.

Het stadsbestuur ondersteunde die aanklachten. De minister van Spoorwegen besliste een spoorwegdoorgang voor voetgangers in te richten van 3,25 meter breed.

Op 8 juni 1905 vroeg het schepencollege deze doorgang een voldoende breedte te verlenen om het verkeer toe te laten van rijtuigen. Het hoger bestuur stemde er in toe de breedte op 10 meter te brengen en later een tunnel aan te leggen onder de statie Gent-Sint-Pieters.

Nieuwe stappen werden gedaan in 1906 en 1907 en uiteindelijk, op 7 november 1908, verkreeg de stad een schets, voorgeschreven door de dienst *Wegen en Werken*, die in een tunnel voorzag van 10 meter breed.

Studies werden aangevangen onder opzicht van de wegeenis en op 28 mei 1909 zond het schepencollege aan de minister van spoorwegen een gewijzigde schets, zowel onder opzicht van de uitkomst van de tunnel als voor wat de breedte betrof, alsook een gezamenlijk plan van de wijk. Daarop waren de grote wegen aangeduid die de stad binnen een niet ver verwijderd tijdsverloop wil tot stand brengen en een breedte van 20 meter rechtvaardigt voor de besproken gemeenschap.

De noodzakelijkheid van een viaduct voor het verkeer tussen de stad en de omliggende gemeenten Sint-Denijs-Westrem en Afsnee was onbetwistbaar. Dwars door een wijk die zich volop uitbreidde kon men geen onmetelijke dam laten opwerpen die, in strijd met hetgeen gebeurt voor de versterkingswerken, nooit zou weggebroken worden. De schade zou dus onherstelbaar zijn indien men geen doorgang voorzag in verhouding tot de latere belangrijkheid van het verkeer.

Terwijl het spoorwegbestuur zeven viaducts liet bouwen tussen de Schelde en de Kortrijksesteenweg, voorzag het maar één enkele tussen de Kortrijksesteenweg en de Leie, een afstand van meer dan 1700 meter en dan nog een volstrekt onvoldoende.

Op 4 september 1909 berichtte de hogere overheid dat volgens haar de voorziene breedte van 10 meter op een lengte van 120 meter meer dan voldoende was om in alle behoeften van het verkeer te voorzien, zowel voor voetgangers als voor rijtuigen, zelfs wanneer men aannam dat de wijk aan de overzijde van de statie zich binnen zeer korte tijd zou uitbreiden.

Nochtans, indien de stad deze breedte volstrekt wenste te zien vermeerderen, kon haar slechts voldoening worden gegeven op uitdrukkelijke voorwaarde dat alle bijgevoegde werken en uitgaven die uit deze wijziging zouden voortvloeien, ten laste van de stad zouden vallen.

Dan volgden drie oplossingen, waarvan de beste een ondergrondse doorgang voorzag van 20 meter, met metalen gewelven op kolommen. Die bijkomende uitgave beliep echter 300 000 frank.

Onderhandelingen in dat opzicht hadden plaats tussen het schepencollege en de minister van Spoorwegen, met als gevolg een nieuwe brief van het gemeentebestuur op 7 april 1910, met een plan waarop de plaats van de gewijzigde

tunnel werd aangewezen en al de bewijsredenen bevatte in het voordeel van het openen van een verkeersweg van 20 meter breedte, zonder de geldelijke tussenkomst van de stad.

Op 8 september 1910 deed het spoorwegbestuur aan de stad de voornaamste voorwaarden kennen die zouden opgelegd worden voor het verbreden van de ondergrondse doorgang op 16 meter:

- de staat zou niet meer delen in de kosten van de wegeniswerken aan de Sint-Denijslaan, de Meersstraat en de Afsneelaan, waar een tussenkomst van 50% was aangegaan;
- de staat zou verzaken aan het bouwen van een afsluiting van bouwkundig uitzicht langs de Stropiaan (\*thans Burggravenlaan), die zou vervangen worden door een haag met groeiende planten welke een metalen afsluiting zouden verbergen;
- de stad zou de wegeniswerken van de tunnel voor haar rekening nemen. De kleinste breedte die kon aangenomen worden was 18 meter: 14 meter steenweg en twee voetpaden van 2 meter;
- de staat zou een gemetselde tunnel maken in plaats van een metalen viaduct die eerst voorzien was, wat de onkosten vermindert, de verlichting beter verdeelt, minder gevaar oplevert voor doorsijpeling en minder ongemak door het overdreven gerucht van een metalen brug.

Opnieuw werd onderhandeld en op 6 december 1910 nam het beheer eindelijk aan een tunnel in metselwerk te doen bouwen van 19 meter breed en 120 meter lang, geheel op kosten van de staat, onder volgend voorbehoud;

- de stad staat kosteloos aan de staat een grond af, gelegen langs de Clementinalaan, welke paalt aan het ontvangstgebouw;
- de stad zal er van afzien de tussenkomst te vragen van de staat in de onkosten van de kasseien van de verlegde Meersstraat;
- de staat is niet verplicht langs de Stoplaan een kunstafsluiting te plaatsen.

De tweede en de derde bepalingen waren de herhaling van een eerder voorstel en konden aangenomen worden, maar de eerste bevatte een strook grond van ongeveer 2000m<sup>2</sup> oppervlakte die een aanzienlijke waarde had.

Dit lot werd geruild tegen een streep van 2125 m<sup>2</sup> van de koopwarenkoe, die de westelijke grens uitmaakt van de standplaats der rijtuigen, om een rechtstreekse en gemakkelijke toegang te verlenen tot de nieuwe tunnel.

Na nieuwe onderhandelingen en een bijzonder onderhoud ter plaatse met de beheerder-voorzitter De Rudder, werd overeengekomen dat de grond in ruil door de stad afgestaan, ongeveer 6 meter voorgevel zou hebben en een oppervlakte van 120 m<sup>2</sup>. Hij zou dienen voor het bouwen van een woning voor de statieoverste.

In deze voorwaarden mogen de bepalingen goedgekeurd worden van de over-

eenkomst, gevoegd bij de brief van 6 december 1910, die op gelukkige wijze een einde stelt aan een zeer belangrijk geschil.

### **31 Januari 1911**

In de gemeenteraad werden de verdragen met de staat besproken tot het bouwen van een doorgang van 19 meter onder de statie Gent-Sint-Pieters.

De heer burgemeester Braun betoogde dat men hem destijds verzekerd had dat de stad niet in het minst moest tussenkomen in de kosten, indien het schepencollege zich tevreden stelde met een doorgang van 15 meter en de staat alles zou betalen.

Waarom dient men inderdaad een breedte te hebben van 18 of 19 meter, als de voornaamste straten van de stad maar 12 meter breed zijn?

Verder beknibbelde hij zekere punten van de overeenkomst en betreurde dat het schepencollege thans door grondafstand aan de staat een geschenk van 154 000 frank doet, alleen om de tunnel drie meter breder te krijgen. Daarom zou hij tegen de besluiten van het verslag stemmen.

De heer Siffer vond dat men de toekomst moet vooruit zien en betwistte dat er een geschenk aan de staat zal worden gedaan. Het algemeen uitzicht zou er bij winnen en de gronden die voorbij de tunnel liggen zouden meer waarde verkrijgen.

De heer schepen Vandewijvere betwijfelde of de heer Braun kon verkrijgen dat de tunnel op een breedte van 15 meter zou gebouwd worden zonder dat de Stad diende tussen te komen. "Nooit was er destijds een officiële onderhandeling. De heer Siffer is er na lang discuten in gelukt een brede tunnel te verkrijgen." Hij beweerde dat de heer burgemeester met zijn overeenkomst van 1901 een misslag heeft begaan, aangezien hij toen op die plaats geen verkeersweg voorzag.

De besluiten van het verslag werden aangenomen met 22 stemmen tegen 12.

### **21 Maart 1911**

Men is nabij Gent-Sint-Pieters volop aan het werk voor de voltooiing van de lijn Gent - Brussel-Zuid, die het volgend jaar in dienst zal komen.

De grondvesten voor de viaduct onder de statie die rechtover de Voskensstraat (\*thans Voskenslaan) zal uitkomen, zijn voor een groot deel voltooid. De grote moeilijkheid bij deze onderneming is, dat men slechts bij gedeelten tewerk kan gaan. Aangezien de spoordienst niet mag onderbroken worden zal men de

banen op het nieuwe peil telkens moeten verleggen om te kunnen voortwerken.

### **3 Mei 1911**

De werken aan het nieuwe baanvak langs de Sint-Denijslaan zijn sedert zaterdag stilgelegd, doordat het eerste deel van de grote viaduct tussen de Afsneelaan en de Voskensstraat aan het zakken is gegaan. Het is te hopen dat de onderbreking niet lang duurt, want de tijd voor het voltooiën van de viaduct is reeds kort genoeg.

### **19 Mei 1911**

Het Uitvoerend Comité der Wereldtentoonstelling maakt zich bezorgd over de toestand welke geschapen is door een ongeval aan de bouw van de tunnel dichtbij de statie Gent-Sint-Pieters. Het heeft echter van de heer minister van Spoorwegen de verzekering gekregen dat het in niets de voltooiing van de werken zal hinderen.

### **17 Juni 1911**

Het deel van de viaduct tussen de Afsneelaan en de Voskensstraat dat afgekeurd werd omdat het een weinig inboog, moet worden afgebroken.

### **5 September 1911**

De opbouw van de nieuwe Sint-Pietersstatie gaat goed vooruit en men voorziet dat ze zoals aangekondigd tegen het einde van het aanstaande jaar zal voltooid zijn.

Het zou zo niet geweest zijn met de inrichting van de tunnel, indien het spoorwegbestuur geen krachtdadige maatregel had genomen. Dit gedeelte van het werk werd aan de eerste aannemer ontnomen, daar zekere bepalingen van het lastenboek niet werden uitgevoerd en toevertrouwd aan een andere die zijn taak voor de opening van de aanstaande Wereldtentoonstelling moet voltooid hebben. Men heeft echter nog niet terug de hand aan het werk geslagen.

## **14 Oktober 1911**

De werken langs de Sint-Denijslaan zijn volop hernomen. De cirkelvormige tunnelmuren worden weer opgebouwd. De eerste viaducts zijn tot onder de grondvesten uitgedolven en zullen gans worden vernieuwd.

## **11 December 1911**

Sedert enige tijd zijn de werken aan het baanvak Gent-Sint-Pieters snel vooruitgegaan. De stutmuur langs de Sint-Denijslaan schiet goed op en hetzelfde kan gezegd worden voor de herop te bouwen delen van het viaduct, in vervanging van de afgekeurde. Wanneer de tunnel onder het eigenlijke baanvak gevorderd is zal men een paar sporen verleggen op de opgehoogde dam en zullen de treinen over de viaduct van de Kortrijksesteenweg kunnen rijden.

## **13 Januari 1912**

Het eerste deel van de viaduct rechtover de Voskensstraat is voltooid. De draagbogen zijn er van onder genomen en een eind verplaatst om een tweede deel te beginnen bouwen. De stutmuur langs de Sint-Denijslaan is grotendeels afgewerkt.

## **19 Februari 1912**

Als men een paar weken niet langs de Sint-Denijslaan is geweest, staat men verbaasd over de vordering van de daar aan gang zijnde werken. De stutmuur van de spoorbaan is bijna voltooid tot aan de Voskensstraat. Van de grote viaduct die de Sint-Denijslaan met de Afsneelaan moet verbinden onder de spoorweg zijn een paar delen gans gereed.

Men voert ijverig de aarde aan om het noodzakelijk peil te bereiken. Ballast voor de spoorbaan werd in grote hoeveelheden ter plaatste gebracht. Weldra zal men de sporen verleggen over de voltooide delen van de viaduct, want men zal trapsgewijze moeten vooruitgaan om de gewone spoorwegdiensten niet te belemmeren.

## **2 Mei 1912**

Op het spoorvak gaan de werken goed vooruit. Van de grote viaduct voor het verkeer van personen en rijtuigen is een ruim gedeelte afgewerkt. De ballasttreinen rijden er al over.

## **9 Juni 1912**

Alles doet voorzien dat binnenkort de treinen die te Gent-Sint-Pieters moeten stoppen, over de opgehoogde baan zullen rijden. De nieuwe overgangsbruggen en viaducts werden reeds officieel beproefd.

In het begin van de maand juli zal heel het spoorwegverkeer over de nieuwe banen gebeuren, teneinde te kunnen overgaan tot het voltooien van de grote viaduct voor het publiek tussen de Afsneelaan en de Sint-Denijslaan.

## **30 Juni 1912**

Sedert gisteren rijden de treinen Gent - Kortrijk en Brussel - Gent - Oostende op de opgehoogde spoorbaan. Door de verandering in de dienst is de spoorwegovergang aan de Kortrijksesteenweg tot iedereen's vreugde afgeschaft.

## **16 Oktober 1912**

Naar men verzekert wordt de statie Gent-Sint-Pieters bepaald op 19 november aanstaande in gebruik gesteld. Er zullen echter nog maanden verlopen vooraleer de eigenlijke baandienst er geheel en al zal kunnen geregeld worden. Zolang de grote viaduct die de openbare gemeenschapsweg wordt tussen de Afsneelaan en de Sint-Denijslaan niet voltooid is, kunnen zeven spoorbanen van de twaalf niet worden aangelegd.

## **5 Januari 1913**

Weldra zal men beginnen met op het nieuwe baanvak de sporen te leggen, zodra de dienst tegen het aanstaande seizoen dat op 1 april begint, niet de minste onderbreking moet lijden. Daartoe moet echter meer bedrijvigheid komen bij de bouwwerken van de grote viaduct tussen de Afsneelaan en de Sint-

Denijslaan, want die is nog maar voor de helft klaar.

## 28 April 1913

De tunnel tussen de Sint-Denijslaan en de Afsneelaan is eindelijk voltooid.



De viaduct naast het Sint-Pietersstation

## 4 November 1918

In de week van 20 tot 26 Oktober werden in de stad tientallen bruggen door de Duitse genie ondermijnd en van obussen voorzien, om ze bij de aftocht op te blazen.

Vrijdag 1 November, hoogdag van Allerheiligen, werden tijdens de hoogmis in de kerk van Sint-Pieters-Aalst oorverscheurende slagen gehoord. De Duitsers hadden de spoorbanen in de Sint-Pietersstatie in de lucht doen vliegen. De doorgangen voor de reizigers waren ingestort, de viaducten aan de Krijgslaan en de Kortrijksesteenweg vernietigd en de tunnel naar de Voskensstraat op twee plaatsen zwaar beschadigd.

Zaterdagmorgen viel hetzelfde lot ten deel aan de overige viaducts van de nieuw aangelegde spoorlijn naar Brussel.



## **24 April 1919**

Men is dichtbij het ontvangstgebouw van de Sint-Pietersstatie bezig met het plaatsen van de nieuwe gewelven van de grote tunnel die de Maria-Hendrikaplaats verbindt met de Sint-Denijslaan.

## **18 Juli 1919**

Op 1 Juli zijn voor de eerste maal de treinen van de lijn Brussel - Oostende binnen de statie Gent-Sint-Pieters aangekomen. Daardoor werden de nieuwe spoorlijnen over de herstelde viaducten ingehuldigd.

De schone kunstwerken van de Voskensweg, de Kortrijksesteenweg, de Krijgslaan, de Zwijnaardsesteenweg, de Uilkensstraat en de Ottergemsesteenweg, destijds zo zeer bewonderd, zijn hersteld en de bruggen over de Schelde en de Leie zijn op goede weg van heropbouw.

## **30 Maart 1925**

De buurttram Geraardsbergen - Herzele - Gent, die zijn eindpunt heeft aan de Sterre, zal vanaf dinsdag 31 Maart langs de Voskensweg en onder de viaduct tot op het plein voor de statie Gent-Sint-Pieters voortlopen.

## **9 Oktober 1927**

Gisteren heeft rond 7 uur 30 in de morgen onder de viaduct van de Sint-Pietersstatie een botsing plaats gehad tussen de buurttram naar Geraardsbergen en de beerwagen van Leon Devreese uit de Stroplaan. Er is enkel stoffelijke schade.

## **11 December 1929**

Van verschillende zijden doet men opmerken dat aan de Sint-Pietersstatie wat meer politietoezicht zou moeten zijn. Nabij de grote viaduct naar de Voskensweg worden meisjes lastig gevallen en verder treft men er soms kerels aan die met weinig goede inzichten zijn beziel. Opedragen aan wie het gaat!

## 23 Juni 1930

Onder het gewelf dat het Maria-Hendrikaplein met de Voskenslaan verbindt was het tot nog toe ‘duister op vele plaatsen’. Thans is daar het gaslicht in werking gesteld. We hopen dat nu ook verbetering zal worden gebracht aan de bestrating.

## 9 Oktober 1931

De lange, sombere viaduct onder de spoorweg aan Gent-Sint-Pieters wordt wat opgeknapt. Gans het gewelf en de zijmuren werden wit geverfd met een soort spuit.

Het stelsel zal evenwel verplichten de operatie nog een paar malen te herhalen, want de eerste *couche* dekt onvoldoende en is overigens nog niet volledig af.

Hoe het ook zij, de onderste delen van de zijmuren zullen toch een zuivering moeten ondergaan, want nu is de witte verf in ontelbare strepen langs de wanden afgevluid en dat is ver van mooi!

Erik De Keukeleire

Fragmenten uit ‘Station Gent-Sint-Pieters ‘1832-1940)’ - 344 pagina’s - oktober 2004 - uitgave in eigen beheer.