

◀ *De "Braamgaten" of de watermolenbrug in 1876 : de eeuwenoude stuw op de Nederschelde voor de ontmanteling, gezien in de richting van de Reep. (Stedelijke Commissie van Monumenten en Stadsgezichten, Gent)*

VERANTWOORDING

Na 1800 kwam in Europa een verstedelijkingsproces op gang dat het uitzicht van de samenleving in grote mate zou veranderen. De ongecontroleerde groei van de steden die hieruit voortvloeide gaf aanleiding tot vele uitwassen. De aangroei van de stedelijke bevolking gebeurde immers zo snel dat de lokale overheden heel vlug hun greep op de situatie verloren. De gevolgen waren rampzalig. In de meeste grootsteden namen de sloppen en achterbuurten een dergelijke uitbreiding dat ze vaak het substantiële deel van de stad gingen vormen. Het duurde een hele tijd vooraleer de diverse stadsbesturen zich ernstig met deze problematiek gingen bezighouden. In de meeste steden bestond een duidelijke segregatie tussen burgerswijken en arbeiderswijken zodat de burgerij, die de steden bestuurde, slechts uitzonderlijk met de arbeidersmiserie gekonfronteerd werd. Toen rond het midden van de 19de eeuw twee Gentse dokters een onderzoek verrichtten naar de arbeidershuisvesting in hun stad ontdekten ze een nieuwe wereld, waarvan ze het bestaan voorheen niet eens vermoed hadden. Slechts nadat verschillende Europese steden getroffen werden door een aantal opeenvolgende cholera- en typhusepidemies bemerkte de burgerij de sloppenwijken waar de arbeiders woonden. Pas dan begon men zich zorgen te maken over de chaos in de stad.

Naast de bekommernis om de openbare gezondheid, werd de stedenbouwkundige evolutie in Europa in de tweede helft van de 19de eeuw vooral bepaald door de aanleg van het spoorwegnet. De bouw van een spoorwegstation veranderde het stadsbeeld ingrijpend. Meestal werd hierdoor de revaluatie van verschillende stadswijken noodzakelijk. In de eerste plaats was het immers nodig om het station te verbinden met het bestuurlijk en commercieel centrum van de stad.

Waar mogelijk legde men een dergelijke verbinding aan door de gedegradeerde stadswijken, die op deze manier werden weggesaneerd. Daarenboven oefende een spoorwegstation steeds een zekere aantrekkingskracht uit, zodat men bemerkte dat rond de stations nieuwe wijken ontstonden, die een eigen karakter hadden.

Ook Gent werd met deze tendenzen gekonfronteerd. Gedurende het grootste deel van de 19de eeuw had het stadsbestuur zich weinig of niets aangetrokken van de verloedering van de kwaliteit der arbeidershuisvesting. Wanneer uiteindelijk werd ingegrepen stond de verfraaiing van het stadsbeeld op de eerste plaats. De verbetering van de kwaliteit van de arbeidershuisvesting speelde slechts een rol van ondergeschikte be-

*Ingang Vlaanderenstraat, kant Zuidstation, anno 1905. De sierlijke vlaggemasten verdwenen na de Gentse wereltentoonstelling van 1913.
(Stedelijke Commissie voor Monumenten en Stadsgezichten, Gent)*

tekenis bij het uitstippelen van het beleid. Ongezonde buurten werden onteigend en afgebroken, zonder dat er echter in vervangende woongelegenheid werd voorzien.

Frank Adriaenssen onderzocht het grootste urbanisatieproject dat de stad Gent in de 19de eeuw realiseerde : het plan "Zollikofer-De Vigne". Dit plan omvatte de aanleg van de Vlaanderenstraat, de Henegouwenstraat en de Limburgstraat. Deze as moest de verbinding vormen tussen het Zuidstation en de oude stadskern. De verbinding liep dwars door de Neder-scheldewijk, een beruchte arbeidersbuurt, waar het zeer ongezond wonen was.

De eerste projecten om deze wijk te saneren dateerden reeds van 1860. Door allerlei omstandigheden duurde het echter tot 1883 vooraleer aan de uitvoering van de werken werd begonnen. Aan de totstandkoming van het project ging een felle politieke strijd vooraf, die duidelijk de grote financiële belangen, die met dit project gemeoid waren, weerspiegelde.

Peter Wezenbeek bestudeerde de bouw van het Rabotstation en de invloed dat dit had op de ontwikkeling van de Rabotwijk.

Gedurende de tweede helft van de 19de eeuw waren de spoorwegen de belangrijkste transportvorm. De inplanting van een station had steeds belangrijke economische implicaties. Het is dan ook niet te verwonderen dat ook in dit geval een verwoede politieke strijd de uiteindelijke besluitvorming voorafging.

Wezenbeek onderzocht verder de ontwikkeling van de Rabotwijk, die grotendeels na 1860 gebouwd werd. In tegenstelling tot wat voordien gebeurde geschiedde de bouw van deze wijk meer planmatig. Het initiatief tot urbanisering van de braakliggende gronden ging meestal uit van één of meerdere bezitters van relatief grote stukken grond. Dit had tot gevolg dat de wijk een eerder uniform uitzicht kreeg.

Wezenbeek trachtte ook na te gaan in hoeverre de ontwikkeling van de wijk beïnvloed werd door de inplanting van het station.

De studies van Adriaenssen en Wezenbeek geven voor het eerst een gedetailleerd beeld van de stedenbouwkundige evolutie van Gent in de tweede helft van de 19de eeuw. Vooral de politieke machtsstrijd die aan de basis lag van de genomen beleidsopties wordt door beide auteurs uitgediept.

Ook de sociale gevolgen van de door het Gentse stadsbestuur gevoerde urbanisatiepolitiek worden door beide auteurs ruimschoots behandeld.

