

Zonderlinge en bijzondere Gentse plaatsnamen TOLPOORT EN TOLHUIS

Luc Devriese

Bij de Muide, niet zo ver van de in een vorig nummer behandelde Dampoort met haar namen ontleend aan de stadstollen of octrooien, zitten we in dezelfde categorie met een andere heel bekende, maar eigenlijk nogal onzinnige benaming: de Tolpoort. De naam, een creatie van de inventieve straatnamencommissie Vermeulen (1942), is om te beginnen foutief of hier minstens misplaatst. Op die plek stond er nooit een tol- of stadspoort, terwijl alle stadspoorten waar onze bekende poortstraten naar toe leidden, wel tolpoorten waren. Maar toch was er in die buurt iets te vinden dat met tolleren te maken had, en wel tolleren 'te water'. Om dat te begrijpen moeten we heel eventjes iets vertellen over de tolheffing op dat type vervoer.

Tolheffing op het water

In een waterstad zoals Gent werden niet enkel op het vervoer over land aan de stadspoorten belastingen geheven. Het gebeurde ook op wat over water vervoerd werd. Die scheepstollen waren zeker niet minder belangrijk dan de heffingen bij de bekende poorten. Wel integendeel: de landwegen waren tot in de jaren 1700 nauwelijks begaanbaar, laat staan berijdbaar, en het vervoer over langere afstand, het interstedelijk of interregionaal vervoer, gebeurde meestal per schip op de vele rivieren en kanalen. Vooral van bulkgoederen (graan, turf) maar ook stukgoederen zoals vaten wijn en bier.

Ook de binnenschepen werden op goed uitgekozen plaatsen gecontroleerd en hun lading 'getaxeerd' (uit het Latijn taxare: aanraken, zoals in 'contact', 'tactiel': de goederen werden bekeken en betast). Dat gebeurde vanaf de jaren 1600 in aparte gebouwtjes aan de stadsrand. In Gent bleef daarvan nog één enkel exemplaar bestaan: de bekende 'Peperbus' aan de Isabellakaai. Dat is geen onderdeel van de stadsversterking zoals meestal verteld en geschreven wordt, maar de uitkijkpost van de tolwachter op de Bovenschelde. De schippers werden er tegengehouden met behulp van 'waterbomen'. Dat waren op het water vlottende boomstammen vastgemaakt met zware kettingen en sloten

waarvan de sleutels in handen bleven van de tolwachters, ‘boomhouders’ genoemd. De schippers kregen er een tolbiljet en de formaliteiten werden verder geregeld in een nabijgelegen stadspoort of centraal in het octrooikantoor op de Korenmarkt (in de 18de eeuw het Pakhuis). Ooit prijkte er ook aan het huidige Terplaten op de andere oever van de Schelde een identiek wachttorentje en aan de Leie had je er eveneens twee, dicht bij de Kortrijksepoort ter hoogte van het Percellestraatje. Bekend is ook het Tolhuisje aan de Graslei dat vermoedelijk enkel voor de graantransporten functioneerde.

Aan de Keizerpoort op de Neerschelde had je iets dergelijks, maar met een andere vormgeving. Het was een tolkantoortje aangebouwd bij de Keizerpoort dat in 1650 als ‘tholhuysken’ aangeduid werd in de stadsrekeningen. Het was gedekt met ‘tichels’ en voorzien van een ‘Brabantse venster’ (zonder kruisindeling) en een deur. Een bank en een tafel waren vastgemaakt in de vloer. Hoe het er verder uitzag weten we niet. Vermoedelijk gebeurde de tolninning door of samen met de eigenlijke poortwacht.

Scheepstollen aan het Sluizeken en bij de Muide

Heel wat meer valt er te vertellen over het Tolhuis ‘bij de Muide’. Dat was gebouwd aan het uiteinde van de Sassevaart bij de stadsgracht van de Blaisantvest.

De voorganger ervan, het ‘tolhuis ter Scabrugge’ (Schaapbrug) wordt vermeld in de Gentse stadsrekeningen van het schepenenjaar 1328 - 1329. Dit stond bij het Sluizeken aan het uiteinde van de Schipgracht, zelf voorganger van de Sassevaart, ook bekend als de ‘Moere’ en heel oud, ouder nog dan de Lieve (voltooid in 1269). Niemand weet precies wanneer het kanaal gegraven werd en de tolninning aan het Sluizeken begon. Hoe dat tolhuis er uitzag is niet geweten. Wellicht was het een onderdeel van een massieve poort - hefdeur - sluisconstructie op die plaats.

Waarom verhuisde het Tolhuis naar de Blaisantvest? Na de omvorming tot Sassevaart verloor het oude haventje aan het Sluizeken het grootste deel van zijn trafiek ten voordele van de Lievehaven. Om dat te begrijpen moeten we even naar de Lievekaai. Na het voltooiën van de Brugse vaart in 1623 werd de Lieve nauwelijks nog gebruikt om goederen naar het Gentse stadscentrum te vervoeren. Dat werd echter in de Lievehaven ruim gecompenseerd door de trafiek over de Sassevaart die tot in dat haventje bij het stadscentrum geleid werd. De huidige bebouwing van de Lievekaai getuigt er nog van. Ondanks

de sinds 1584 belemmerde toegang tot de Westerschelde was er nogal wat binnenvaart op het kanaal naar Sas van Gent.

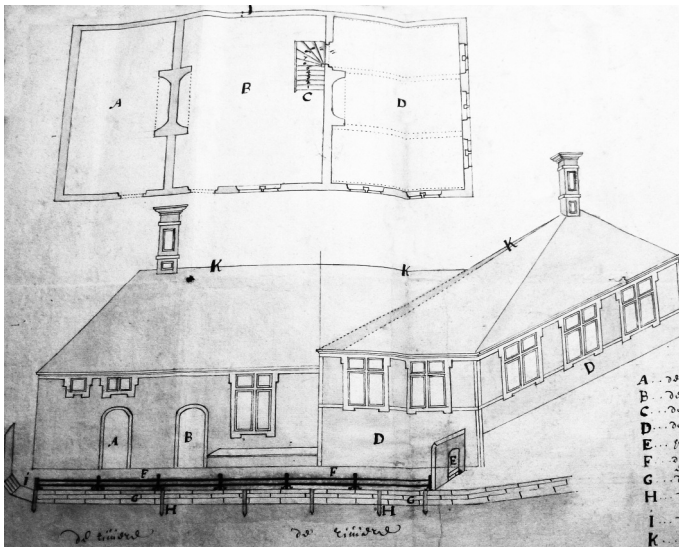
Om de toegang tot de Lievehaven te realiseren werd gebruik gemaakt van een bestaande vestgracht. Zoals alle stadsvesten in die tijd bestond de verdediging in het noorden van de stad uit een binnen- en een buitengracht met daartussen een aarden wal. De binnenste Blaisantvestgracht werd omgevormd tot verbinding tussen de Sassevaart en de Lieve bij het Rabot. Die gracht werd in die tijd trouwens (nogal verwarrend!) dikwijls zelf ook Lieve genoemd. Vandaar ook de oudere naam Lievegang van de huidige Kolveniersgang. Aan de Blaisantvest kwam de Sassevaarttrafiek de versterkte stad met haar tolgebied binnen en wellicht daarom verkoos men op die plek een tolhuis te bouwen (afb. 1). Ook voor wat op de Sassevaart vervoerd werd, moest men immers tol betalen of tolbriefjes krijgen en dat gebeurde in wat het Tolhuis op de Blaisantvest of (minder correct) op de Muidevest genoemd werd.



Afb. 1. Detail uit de stadskaat Malfeson (1755, Stadsarchief Gent, reeks 98 nr. 9). Het tolgebouwtje en de Tolhuisbrug (nr. 167 Pont du Comptoir) zijn herkenbaar in het verlengde van de Sassevaart (boven links omhoog naar het noorden). De nrs. 56, 58 en 59 zijn bastions die op het plan geen naam kregen. Het nr. 20 is de Binnenste Sasse (of Muide) Poort. Nr. 166 duidt op het Plattesteegerbrugje over het Meerhemkanaal (onderdeel van de vroegere Schipgracht).

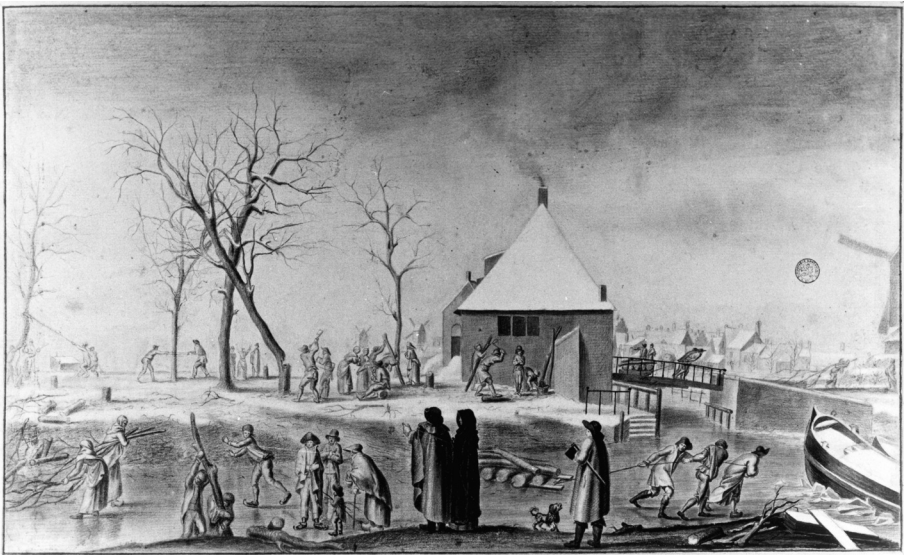
Het Tolhuis aan de Blaisantvest

Vanaf 1651 wordt het tolhuis vermeld bij de bewaard gebleven notities omtrent stadswerken. In dat jaar is er sprake ‘van yseren roeden dienende tot het nieu weerck aen het Tolhuus’. Andere technische gegevens bleven niet bewaard. Werd het tolhuis toen helemaal nieuw gebouwd? Het is wel opvallend dat zowel de vier (vier!) peperbusvormige wachttorentjes uit 1659 - 1662 als de tolhuizen aan de Keizerpoort en bij de Muide in die jaren gebouwd werden. In 1711 kwam er een vermoedelijk even belangrijke bouwphase tot stand. We krijgen een behoorlijk goed idee van wat er al bestond en wat er toen gerealiseerd werd dank zij een plannetje bij het bestek met opstand, grondplan en een nauwkeurige legende (zie afb. 2). Bijzonderste onderdeel van de nieuwbouw was een ‘nieuwe ca(e)mer aen het tolhuys op de Muyde veste by de draeyende brugge’. Voor een goed begrip: onder ‘kamer’ verstond men in die tijd een niet onderverdeelde woning. Die was bestemd voor Clement Hollyn, ‘boomhauder aen het nieuwe zas binnen dese stede’. Er werd betaald ‘ter becostiging van het huys aen hem als boomhauder bewoont’ en dit voor ‘metsweerck, timmerweerck ende schailleweerck’.



Afb. 2. Plan gevoegd bij het bestek voor het Tolhuis opgemaakt in 1711 (Stadsarchief Gent, reeks 533 nr. 289). De legende: ‘A. De corps de garde van de borgelicke wacht, B. De herberghe, C. Den trap om te gaen inde nieuwe caemer, D., De nieuwe caemer, E., Het poortjen, E., Den ganck om te gaen in de corps de garde ende herberghe, G. De caeye staende jehghens de Sasschevaert, H., De pijlen staende inde vaert tot het bevrijden vande caye, I, Den watertrap, K, De cruyne van het aude weerck mette nieuwe caemer streckende egaal van hooghde’.

De 'kamer' werd opgetrokken 'boven eene aude vaute'. Ze was 8,5 m. lang en 4,6 m. breed (buitenafmetingen) en tegen een lager gelegen vleugel langs de Sassevaart aangebouwd waarin de wacht ondergebracht was. Dat was het corps de garde dat aansloot bij een 'herberghe' en die ook tot keuken van de boomhouderswoning diende. Een kleine draaitrap werd gebouwd 'omme te kunnen gaen van de (hoger gelegen) nieuwe camer tot in de keucken'. Op die manier werd een tweevleugelig gebouw gerealiseerd. Niet goed afleidbaar uit het plannetje, vanwege het gebrekkige perspectief, is de nokhoogte van de kamerwoning die gelijk moest zijn met die van het 'oude weerck' (de andere vleugel).



Afb. 3. Het Tolhuis aan de Blaisantvest in 1795 aan het eindpunt van de Sassevaart met in de achtergrond huizen van de Muide, nu Voormuide (potloodtekening van G. Massaux, Stadsarchief Gent, Atlas Goetghebuer). De tweevleugelige structuur met in vooraanzicht de zijgevel van het corps de garde is goed herkenbaar. Een pittoreske afbeelding van een niet zo leuk gebeuren. In uiterste nood gedwongen door de hevige winterkou gingen benden de (zo te zien) nog ver van volgroeide bomen op de stadsvesten te lijf ondanks het verbod. Bemerkt ook de kleinschaligheid van de waterwegeninfrastructuur in die tijd.

Het bouwsel moest een zekere standing uitstralen. De bewaard gebleven bouwtekeningen en het bestek geven er ons een goed idee van. De gewone Gentse huizen werden in die tijd niet gedekt met 'Luycksche schalien' zoals

hier het geval was, wel met ‘tichels’ (lichtgebogen vlakke gebakken pannen). Ook de relatief dure kalkzandsteen (witsteen; in de teksten van die tijd ‘ordun’ genoemd) werd ruim aangewend. De oude witstenen daklijst onder de muurplaat werd uitgebroken en vervangen door een nieuwe van dezelfde dikte en breedte rondom de ‘caemer’. De vensters waren voorzien van witstenen ‘kruisen’ met ‘kalommen ende lattheylen’ (verticaal middenstuk en onder-, midden- en bovendorpels of lateien). De ‘luwe veynsters’ (bovenlichten) waren zoals gebruikelijk voorzien van ‘yseren staecken’ (‘dievenijzers’). Om de ‘water veynsters’ (de ‘blaffeturen’, niet weergegeven op de tekening) op te hangen moesten hoekstenen voorzien worden met ‘iseren haecken inghegoten met loodt’.

De bouwtechniek en de vormgeving waren nog zeventiende-eeuws met rood geschilderde muurvlakken. Die waren door middel van nepwitstenen (gepleisterde) banden onderverdeeld in samenhang met de gelijkaardig wit omlijste vensteropeningen. De dakschouwen waren fraai versierd en het nieuw te bouwen exemplaar moest even hoog zijn als dat boven het corps de garde. Het geheel werd vervolledigd met een poortje dat toegang gaf tot herberg en wachtlokaal via een gangetje naast het water. Een zitbank vervolledigde het geheel.

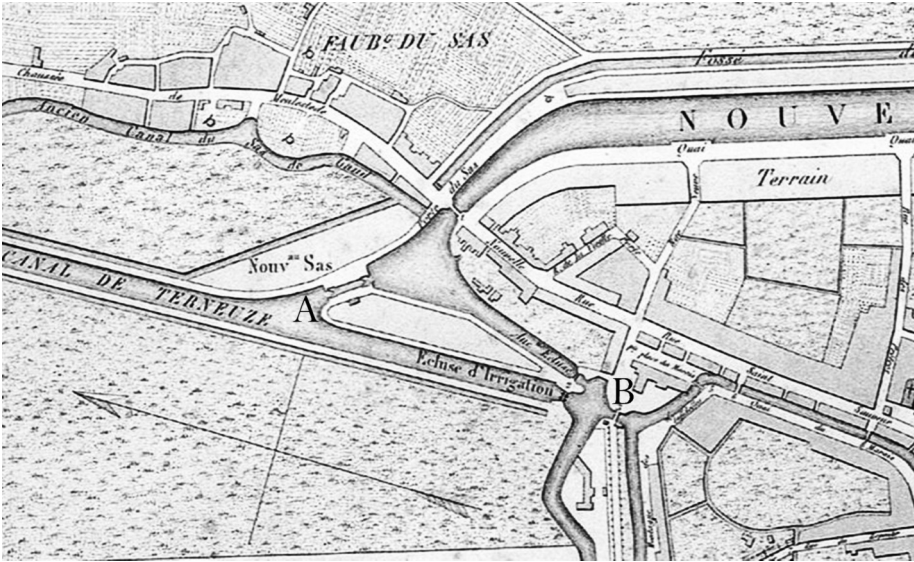
Zoals bij vrijwel alle huizen en gebouwen het geval was, veranderde het relatief uitbundige geveluitzicht in de loop van de jaren 1700. De mode ging naar versobering en egale witkleuren. Dat is het uitzicht weergegeven op afb. 3, even fraai als historisch interessant.

Tolhuisnamen

Nadat in 1827 en 1828 het kanaal Gent – Terneuzen en de verbinding met het nieuwe dok aan de Dampoort gerealiseerd waren, veranderde de situatie helemaal. Het oude Tolhuis verloor het allergrootste deel van zijn ‘klanten’, maar de naam bleef. Hij verhuisde naar de grote nieuwe sluis die de schepen toeliet te versassen van het waterniveau in het Zeekanaal naar het peil van de Gentse binnenwateren (Leie verbonden met Bovenschelde). Dat werd de Tolhuissluis. Die sluis was uiterst belangrijk en de naam werd algemeen bekend. Het sashuis bij de sluis deed (vermoedelijk) ook als nieuw tolhuis dienst en dit tot 1860 toen de stadstollen (stadsocctrooien) en tolkantoren verdwenen. Een kaartdetail uit 1830 (afb. 4) geeft een goed idee van de oude en de nieuwe situatie in die zone.

Niet zoveel jaren later zouden nieuwe infrastructuurwerken nog voor aanzien-

lijke veranderingen zorgen in die buurt. In 1860, precies het jaar dat de octrooien afgeschaft werden, viel de beslissing het Verbindingskanaal, de 'Nieuwe Vaart' te graven. Tot aan het in gebruik nemen van de Gentse Ringvaart in 1969 was dat kanaal vooral belangrijk voor het drukke scheepsverkeer van en naar de Brugse Vaart verbonden met de Leie via het Schipdonkkanaal. Een nog belangrijker ingreep startte in 1880 toen het eind- (of begin-)deel van het zeekanaal omgevormd werd tot Voorhaven. De



Afb. 4. De Tolhuisbuurt op de kaart van Gent door Leroux (1830, overgenomen uit Coene, A., De Raedt, M. (2011), *Kaarten van Gent / Plannen voor Gent*). We zien nog een stukje van de kronkelende oude Sassevaart verbonden met het Meerhemkanaal (de vroegere Schipgracht) en met de dubbele gracht van de Blaisantvest met het oude Tolhuis (B). Het kaarsrechte nieuwe grote kanaal is via een sluis en een grote wachtkom verbonden met het nieuwe dok. Een verbinding met de stadsvest (Blaisantvest) diende voor de ontwatering. Daartussen lag een eiland waarop het sashuis (A) en vermoedelijk ook tolhuis stond. Dat was de grotere voorloper van het huidige eilandje met het neogotische sashuis en moderne aanbouw waarin sinds de jaren 1880 de werking van de huidige sluis (eveneens uit die tijd) geregeld wordt.

Tolhuissluis werd toen verplaatst en ontdebeld. Een nieuwe sluis die de oude naam behield, bediende voortaan (en nu nog altijd) enkel de verbinding met de Nieuwe Vaart. Het waterniveau van het Kanaal Gent - Terneuzen werd verlengd tot voorbij de Dampoort waar een eveneens nieuwe Kasteelsluis dit peil (versasbaar) afsloot van dat van de Gentse binnenwateren. Het eilandje met de eerste Tolhuissluis dat we al zagen op de kaart van 1830 werd kleiner en het

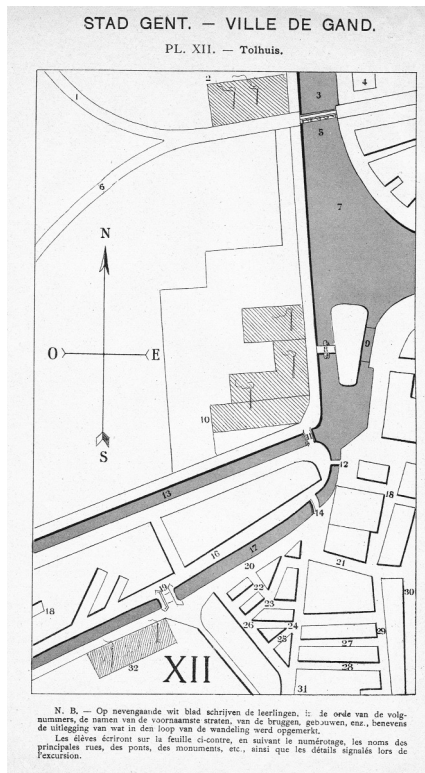
behiel zijn belangrijkste functie. Het bood voortaan plaats aan het sashuis, een in die buurt nogal opvallend neogotisch bouwwerk uit dezelfde jaren 1880. De officiële naam van het ‘eiland’ werd Tolhuiskaai, aansluitend bij het behoorlijk imposante Tolhuisdok, beginpunt van het Zeekanaal. De binnen-gracht van de stadsvest (het Blaisantvaardeken) diende nog lange tijd als lig-plaats voor primitieve woonboten en zou pas rond 1970 gedempt worden om plaats te bieden aan een viervaksbaan die door sommigen gebruikt wordt als snelweg.



Afb. 5. Detail van hedendaagse wegenkaart met de ‘tol’plaatsnamen om en bij de Muide.

De tolhuisnamen bleven inderdaad prominent aanwezig. Bekijken we dit even op een hedendaags wegenkaartje (afb. 5) waar we niet alleen de hierboven vermelde benamingen vinden. Op de stadsring R40 tussen de Blaisantvest en de Muidelaan, beiden onderdelen van dezelfde grote weg, worden we geconfronteerd met de naam Tolpoort en met de Tolhuislaan die er naar toe leidt. Wat komen die hier doen? Ook na het verdwijnen van het tolhuis aan de Blaisantvest bleef de herinnering er aan levendig in de naam van een brugje, het Tolhuisbrugje over het pas in de jaren 1960 gedempte Blaisantvaardeke, ooit binnengracht van de stadsvest (afb. 6). De Tolhuislaan, in 1904 aangelegd

bij de grootscheepse omvorming van de armtierige en smerige Meerhemwijk, ontleende er zijn naam aan. Nadat dit brugje samen met de vestgracht verdwenen was, werd de naam gegeven aan de zware brug over het eindpunt van de Verbindingsvaart (Nieuwe Vaart) waar de Wiedauwkaai begint. Op sommige wegenkaarten geeft men daar zelfs twee ‘tolnamen’ op: naast de Tolhuisbrug aan de stadszijde van de vaart aan het begin van de Gasmeterlaan, ook nog de Nieuwe Tolhuisbrug aan de overzijde van het water om de straat te bereiken die Nieuwevaart heet. En dan hebben we het nog niet eens over de Tolhuis-sporthallen en de Tolhuisparking aan de Tolhuislaan.



Afb. 6. De omgeving van het Tolhuis aan het begin van de vorige eeuw (uit Fris, V., ongedateerd, vermoedelijk 1914, Wandelingen voor Schoolgebruik, Vanderpoorten, Gent, plan XII. Onderaan de binnengracht van de oude Blaisantvest en parallel daarmee de Verbindingsvaart. De leerlingen werden verondersteld de nummertjes te identificeren. Wie bij nr. 14 Tolhuisbrug invulde had het correct. Precies daar stond inderdaad ooit het hier beschreven Tolhuis en heet het nu Tolpoort. Wat buiten de rijstroken van de stadsring nog rest aan open ruimte is het Neuseplein (van ‘ter Neusen’, uiteraard ook een creatie van Vermeulen). Van op het sluis-meestereilandje (officieel Sassekaai) werd de werking beheerd van wat toen nog als ‘nieuwe sluis’ of ‘sluis aan de voorhaven’ aangeduid werd.

Zoals je ziet: een hele rist namen afgeleid van een tamelijk maar toch niet al te imposant tolhuis met daarbij nog een historisch gezien ongelukkig gekozen maar wel klinkende naam Tolpoort ...of hoe de herinnering aan een compleet verdwenen wereld in tal van plaatsnamen blijft bestaan.

Met dank aan Peter Steenhaut en Frank Gelaude

Bronnen van niet gepubliceerde gegevens

Vermeldingen van het tolhuis bij het Sluizeken in de stadsrekeningen Stadsarchief Gent reeks 400 nr. 1 (1328-1329), f. 226v: tolhuus ter Scabrucge; ibidem nr.3 (1334-1335), f. 210: an tolhuus ende windaes ter Scaepbr.; ibidem nr. 7 (1353-1354), f. 306v: tholhuuse ter Scabrucgen ende windaes. Gelijkaardige vermeldingen in dezelfde bron in de schepenjaren 1412-1413 (f. 345-347v) en 1429-1430 (f.154-157). In het schepenjaar 1453-1454 is er sprake van werken aan een tolhuis op de Korenmarkt, het 'tolhuus upde Coornhaert (f. 154-157). Vanaf 1651 tot 1751 staan onkosten meer gedetailleerd genoteerd voor het tolhuis op de 'Muidevest' in de reeks Stadswerken 533 nr. 289 en in nr. 290 (1650) worden werken aan het 'tolhuizeken' bij de Keizerpoort beschreven.

Referenties naar gepubliceerde werk

Over de tolwachterstorentjes: Devriese, L., Gelaude, F., Lievois, D., Vercauteren, V. (2011), Isabellakaai; de Peperbus. In: *Archeologisch Onderzoek in Gent 2002 – 2011*, Gent, 2011, p. 16-33.

Voor wat de hier slechts even aangehaalde stadspoorten in die zone betreft verwijzen we naar een artikelenreeks daarover in *De Heraut*, het verdwenen tijdschrift van de Gidsenbond. In het bijzonder naar 'Naamsveranderingen van Gentse stadspoorten. Deel 3. Muidepoort(en), Sassepoort(en) of Tolpoort. Wie was wie en waar? In: *De Heraut*, Gent, 2008, jg. 43 nr. 1, p. 3-12.

De beslissing over herinrichting van de Blaisantvest (waarin de Opgeëistenlaan) en de Begijnhofvest tot lanen wordt summier beschreven in Steels, M. (1978), Gent in 1860. In: *Ghendtsche Tydinghen*, jg. 7, p. 159. Met verwijzing naar details in het gemeenteraadsbesluit van 2 juni 1860.