

## ***GHENDTSCH*E TOESTANDEN**

### **DE RIVIEREN VAN DER STEDE DAT SCOENSTE JUWEEL ES DAT DE STEDE HEEFT**

#### **DEEL 3. NIET MEER VAN NUT, DUS WEG ER MEE!**

Vanaf de tweede helft van de 19<sup>de</sup> eeuw verdwenen de waterlopen en waterloopjes in snel tempo uit het Gentse stadsbeeld. We kunnen ons moeilijk een voorstelling maken van hoe het dichte waterloppennet er vroeger uitzag. Samen met allerhande afbeeldingen her en der gepubliceerd, geven de hierbij gereproduceerde kaartjes daarvan een impressie, meer niet.

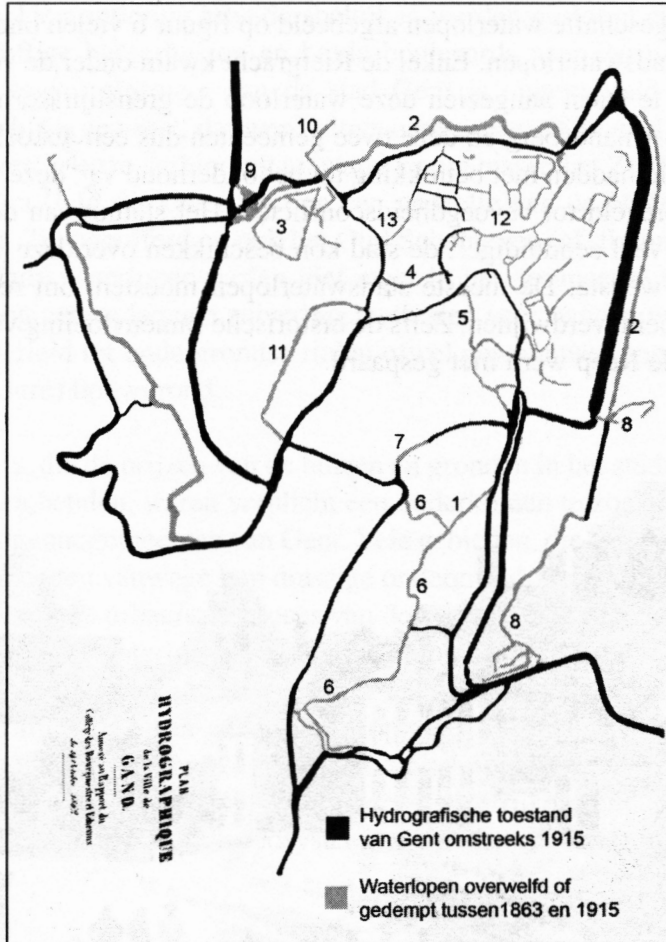
Door dit verdwijnen onderging de stad een ware gedaanteverandering. Waarom gebeurde dat? Het is een complexe zaak. De motieven die traditioneel daarvoor aangehaald worden, vooral gevaar voor de gezondheid en stankoverlast, waren zeker niet de enige, zelfs niet de belangrijkste redenen om tot dempen te besluiten. Dat waren dikwijls zelfs niet meer dan drogredeuten om nog maar eens een waterloop toe te gooien.

In tegenstelling tot wat we geneigd zijn te denken, was ook het autoverkeer en het alsmaar zoeken naar extra parkeerruimte nauwelijks van betekenis in dat proces. De sterke verkeersdruk kwam er immers pas in de zestiger jaren van de vorige eeuw, toen de meeste waterlopen al lang verdwenen waren (zie kaartje met dempingen tussen 1863 en 1915)<sup>1</sup>. Enkel bij de laatste dempingen (de Reep in 1960) was 'koning' auto een determinerende factor. Ook de aanleg van de inmiddels verdwenen 'GB' parking over de Leie aan de Ajuinlei en in mindere mate ook de allerlaatste demping, die van het Blaisantkanaal, daterend uit die tijd, vallen daar bij te rekenen<sup>2</sup>.

#### **Funcies en functieverlies**

Wat zat er dan wel achter? Toen de sterke bevolkingsaan-groei nieuwe urbanisaties noodzakelijk maakte, was er het niet te onderschatten feit dat de waterlopen, met hun grillige loop, totaal niet pasten in de urbanisatietrends die vanaf 1860 nieuwe kaarsrechte rooilijnen deden trekken, ook in de oude stad.





- 3 Bewerkte kaart uit 1861 (Plan hydrographique de la Ville de Gand uit een rapport van schepen De Maere) met schematische aanduiding van waterlopen verdwenen in de periode 1863-1915 (licht getint) en toen nog open gebleven gedeelten (donker) uit De Clercq, L., 2005, p. 185. In deze periode onderging Gent de grootste veranderingen en kreeg de stad binnen de ring grosso modo zijn huidig uitzicht.

De 19<sup>de</sup>-eeuwse bouwmode, met haar egaal bepleisterde straatgevelwanden ‘vrat’ de grillig gevormde middeleeuwse stad als het ware uit. Kromme steegjes verdwenen of werden omgevormd tot brede rechte straten. Het was de tijdgeest. Het was een krachtig imperatief. Alles wat er kaduuk, krom en scheef, kortom armoedig uitzag, moest weg. Ook al was het eeuwen oud. Veel achter-



- 4 Blekersgrachten binnen de stadsvesten en daar buiten de militaire inundatiezone in het Gentse noordoosten (uit de kaart van I.B. Malfeson, 1756). Bovenaan de Muide binnen de vesten. Er onder: de uitgestrekte bleekweiden met zeer regelmatige parallelle grachten, aan weerszijden van de Sint-Salvatorstraat en de Sleepstraat (onderaan), naast het Meerhemkanaal. De vermelding rechts 'Inondation' duidt aan dat dit grote gebied bij aanvalsdreiging onder water kon gezet worden. Heden is het ingenomen door de Oude Dokken, de Koopvaardijlaan en het grote opgehoogde rangeerterrein van het Zeevaartspoorstation. Boven uiterst rechts: de hoger gelegen terreinen van Sint-Amandsberg.

gevels en koterij op achtererfjes grenzend aan het water, waren trouwens niet om aan te zien.

Maar op zich zelf was dat niet voldoende om het proces in gang te zetten en te laten doorgaan. Om de werkelijke hoofdreden te begrijpen, bekijken we de vroegere functies van de waterlopen in het stadsleven... en we komen tot de conclusie dat hun verdwijnen de belangrijkste achterliggende reden is van deze toch wel bijzonder ingrijpende gedaanteverandering van onze stad.

Het open waterlopenstelsel in en rond het stadscentrum werd eeuwenlang





6 Pas gedempte Oude Houtlei, links de Pekelharing (1899, foto KIK).

actief in stand gehouden, voor een stuk ook gecreëerd, omdat het een functie had, meerdere functies eigenlijk. De grotere rivieren en kanalen waren in gebruik voor de binnenscheepvaart, vooral voor de aanvoer van bouwmaterialen, van graan en hooi, van turf, later kolen, en voor de afvoer van stadsmest en beer, zeer gewaardeerd op het platteland. Maar met het graven van het kanaal Gent-Terneuzen en de uitbouw van de Gentse Zeehaven verplaatsten de havenactiviteiten zich vanuit het centrum van de stad naar de voorhaven en de (nu oude) dokken. De passage van binnenschepen doorheen de grote waterlopen, vooral op het tracé Brugse Vaart, Coupure, Leie, Ketelvaart en Bovenschelde met daarnaast Nieuwe Vaart, Handelsdok, de Pauwvertakking en Visserijkanaal, bleef wel intensief tot op het moment dat de Ringvaart afgewerkt en in gebruik genomen werd (1969). Daarna werd het stil op de Gentse binnenwateren .. tot de motortjes van de toeristenbootjes en het getoeter van de gidsen daarop, op een overigens erg beperkt circuit, de rust begonnen te verstoren.

Een ander type functie werd vertegenwoordigd door de watergebonden pre-industriële nijverheden. Via de kleinere grachten werden de blekersweiden van water voorzien. Deze lagen vooral ten oosten van Nieuwland, waar de namen Blekersdijk en Blekerijstraat nog van getuigen, op de Heirnis, op de Muink-, Bijloke- en Wondelgemse meersen. Brouwerijen en leerlooierijen



5 Recent gerestaureerde watertrap aan de Lieve (foto genomen van op de Lievebrug, 2013).



7 De Schipgracht aan de Tichelrei in 1947, net voor de demping in 1948 (foto collectie Frank Gelaude).



8 De 'Oude Schelde', ingekokerd aan de Hubert Frère - Orbanlaan (hoek Hendrik Waelputstraat), blootgelegd voor de bouw van een appartementscomplex. Moeilijk in te beelden dat dit nog een overblijfsel is van deze 'machtige, prachtige stroom' (foto A. Brysse, februari 2011).

(huidenvetterijen) maakten ruim gebruik van de waterloopjes. Het kunstmatig met behulp van stuwen in stand gehouden hoogteverschil tussen het Leie-Bovenschedepeil en de Nederschelde zorgde voor waterkracht, energie die de stedelijke graanmolens, de Braammolens bij de Brabantdam, deed draaien, later ook papiermolens en zaagmolens aandreef, aan de Visserij vooral.

De waterpeilen werden over de hele stad zorgvuldig geregeld zodat de grachten ook zorgden voor de afwatering, Al kon dit niet beletten dat het tot overstromingen kwam bij grote watersnoden.

Water voor huishoudelijk gebruik, drinkwater voor dieren, was- en schuurwater werd niet enkel geput uit talloze privéwaterputten en (in Gent) slechts enkele openbare putten, het werd ook uit de waterlopen geschept in kannen, emmers, ketels en tonnen. Dat gebeurde van op de vele watertrappen (stegers) her en der verspreid over de stad. In de stadsrekeningen wemelt het van noteringen van betalingen voor werken aan ‘steeghers’, trappen in steen of (meestal) hout, soms met een ‘gewad’ er naast: een traploos hellend vlak toegankelijk voor paarden en andere huisdieren. Van op de Kraanlei en van op de Lievebrug kan je nu nog stenen watertrappen bezichtigen<sup>4</sup>.

En tenslotte, voor ons ook moeilijk te begrijpen: dezelfde waterlopen werden tegelijk gebruikt om het vervuild water (en vuilnis) weg te spoelen. Het waren open riolen: verre van aangenaam, wel nuttig! Probeer U in te beelden wat er moest gebeuren met vuil afwaswater, waswater en schuurwater in de tijd dat er nog geen goed functionerend ondergronds riolenstelsel bestond. Ook als men het naar de straatgoot weg bezemde, kwam het in de waterlopen terecht, tenzij het in de bodem drong en de ondiepe drinkwaterputten mee hielp bezoe-delen.

We vergeten nog een heel belangrijke functie van het Gentse water. Eeuwenlang vormden de vestgrachten samen met de vele waterloopjes in de uitgestrekte meersen rond de stad een militair inundatiesysteem, ingenieus geregeld via stuwen. Dit zorgde voor een stadsverdediging, die even goedkoop als efficiënt was. Gent had weinig of geen zware verdedigingsmuren à la Carcassonne of Le Mans nodig. Enkel de poorten aan de hoger gelegen of opgehoogde toegangswegen, de dammen, waren zware stenen bouwwerken, veeleer bedoeld om visueel indruk te maken dan om werkelijk te verdedigen. Marcus van Vaernewyck, niet afkerig van sterke beeldspraak, noemde in de jaren 1500 het inundatiesysteem de ‘sterke watermuren’ van de stad<sup>5</sup>.

## **Dichtslibben en dichtgooien**

Redenen genoeg dus om dat hele netwerk goed te onderhouden. Oppervlakkig gezien lijkt de wirwar aan waterlopen op het kaartje ‘Gent omstreeks 1300’



op een natuurlijk ontstaan net, onderdeel van de grote Gentse Leiemeander. Dat was gedeeltelijk ook zo, maar men moet zich voorstellen dat alle open waters door de mens in vaste beddingen gehouden werden. Als ze niet aan straten grensden, maakten ze deel uit van perceelsgrenzen, die door de 'aangelanden' goed in de gaten gehouden werden. Die moesten stabiel blijven!

Alle waterlopen werden regelmatig geruimd en uitgediept, zo niet waren ze gedoemd om te verdwijnen. Dat duurde tot de ene na de andere functie verdween. Het begon met de rol van de waterlopen in de stadsverdediging, die ophield vanaf de jaren 1780, toen de vesten geslecht werden, en het eindigde met de in gebruikneming van de Ringvaart in 1969.

Ondertussen werden de watergebonden bedrijven en bedrijfjes vanuit het stadscentrum naar de periferie verplaatst of ze stopten er mee. Nog belangrijker was de aanleg van een uitgebreid netwerk van waterleidingen en een even uitgestrekt (gemetst!) riolenstelsel, dat ook zorgde voor de afvoer van 'hemelwater' en tot op zekere hoogte voor drainage van grondwater in waterzieke zones.

Maar die riolen loosden hun vuil water in de open gebleven waterlopen. In plaats van afgevoerd te worden, stapelden slib en de afval zich op in de slecht onderhouden kanaaltjes en kanalen. Toxische stoffen kwamen in het slib en het grondwater terecht. De stad speelde wel een deel van zijn afvalstoffen stroomafwaarts kwijt, voor het grootste deel eerst in de Leie en vervolgens in de Schelde, maar in het vlasrootseizoen ontving Gent via de Leie zelf extra fel stinkend water.

Gelijklopend met het functieverlies verminderde ook het onderhoud van de waterlopen. Dichtslibben kan snel gaan. Als men ophield met onderhoud, baggeren of schuren, zoals beschreven in het eerste deeltje van deze reeks, hoefde men niet zelden nauwelijks nog te dempen: de wateren slibden in snel tempo toe. Dikwijls hoefde de mens amper nog een handje toe te steken. Al gebeurde dat natuurlijk toch. Men kan zich goed voorstellen dat bewoners en bouwvakkers hun afval ook graag gingen storten in de tot verdwijnen gedoemde waterlopen, iets waarop anders strenge verboden golden, zowel voor schippers als voor stedelingen. Vooral de dumpers van bouwafval (greys) werden gevisieerd samen met de uitoefenaars van bepaalde beroepen zoals beenhouwers, 'peinseniers' (pens- en darmverkopers) en de beerruimers (de 'sindaelsneyders'), die in sommige seizoenen moeilijk weg wisten met hun stinkend goedje. Misschien moest er niet veel doelbewust gedempt worden, tenminste niet in de kleine waterlopen, en nog minder moest er voor betaald.

## **Inkokeren en integreren in het riolenstelsel**

Andere waterlopen werden overwelfd en ingeschakeld in het riolennet. Voor de aanleg van dat net maakte men zelfs bij voorkeur gebruik van oude beddingen of van de wegen er naast. Op die manier moest er minder onteigend worden en het water kon ondergronds zijn natuurlijke loop volgen. De term ‘overwelfen’ is hier enigszins misleidend. Meestal werden slechts relatief nauwe riolen gemetst in veel bredere beddingen. Vandaar dat de overblijfsels, die soms bloot gelegd worden, niet erg indrukwekkend zijn (zie afb. Oude Schelde).

De levensnoodzakelijke goede voorziening van drinkbaar water voor, onder andere, de preventie van cholera, was tot stand gekomen, niet door dempen en rioolaanleg, maar de uitbouw van een goed functionerend waterleidingnet.

Maar ... daarmee waren niet alle problemen van de baan. Ze waren voor een deel slechts verschoven. En nog niet eens ver weg: de riolen mondden uit in de grote open gebleven waterlopen. Dat water zag zwart en drabbig. Door anaerobe gisting stonk het tegen de maan en de sterren op, nog het ergst op de mooie warme dagen. Toestanden die veel lezers zich nog wel levendig zullen herinneren.

## **Verdwenen Venetië**

Zo komt het dat het hele grote waterrijke gebied tussen de Waldam aan de Brugse Poort, Meulestede, Sint Jacobs en de Dampoort - Heirnis met zijn vele kanaaltjes en ‘eilandjes’ (zie kaartjes) actueel op het eerste gezicht niet meer herkenbaar is in het stadslandschap. Het ‘vulgar Venice’ van Thackeray in 1840, met zijn ‘dirty canals’, aangehaald in deel 1, was verdwenen, nog voor het een toeristische attractie kon worden. Vandaar dat, onder andere, het veel minder waterrijke Brugge ging lopen met de nogal onzinnige titel ‘Venetië van het Noorden’. Het toeristische, economisch zwaar doorwegende aspect heeft overigens, ondanks de late roeping van Gent op dat gebied, samen met de sterk gegroeide aandacht voor de woonkwaliteit in de stad, terdege mee geholpen om goed zorg te dragen voor het overgebleven open water. En dit tot en met, klap op de vuurpijl, de heropening binnenkort van een eerste gedempt stukje Schelde. Uiteindelijk is ook daarin de economische factor (het nut!) doorslaggevend.

Zolang het open water stinkend vuil was, kon geen zinnig mens aan zoiets denken. Maar het onverhoopte gebeurde. Het water werd stilaan terug zuiver. Hoe dat in zijn werk ging en nog steeds gaat, zullen we bekijken in de vierde en laatste aflevering van deze kleine reeks. Het is heel recente geschiedenis,

maar daarom niet minder de moeite waard om te beschrijven en te bekijken.

Luc Devriese  
met dank aan Frank Gelaude

#### NOTEN

- <sup>1</sup> De Clercq, L., Een Gentse waterzooi. De geschiedenis van het dempen en overwelden van de Gentse waterlopen (1866-1914). Casus: het dempen van de Rietgracht. In: *Handelingen van de Maatschappij voor Geschiedenis en Oudheidkunde te Gent*, 2005, deel 59, p. 163-188.
- <sup>2</sup> Het weinig gekende Blaisantkanaal was oorspronkelijk de binnengracht van de stadsvesten op die plek. Na het graven van de Sassevaart in de jaren 1500 werd de vestgracht gepromoveerd tot verbinding van die nieuwe vaart met de Lieve en de Lievehaven aan de Lievekaai. Vandaar dat dit kanaal soms ook Lieve genoemd werd. De naamgeving is verwarrend. Nu is dit kanaal omgevormd tot de Kolveniersgang (vroeger Lievegang genoemd) en meer naar het oosten is het een onderdeel van de stadsring aan de Blaisantvest.
- <sup>3</sup> Het ontwerp van ingenieur De Maere van een 'Plan général des alignements' in 1859 opende de weg voor de talloze onteigeningen nodig om dergelijke rooilijnen te verwezenlijken (Devriese, L., Een kleine geschiedenis van de rooilijn ... of: hoe het Gentse centrum (bijna) zijn middeleeuws karakter verloor. In: *De Heraut*, 2002, jg. 35 nr. 2, p. 3-14; Coene, A., De Raedt, M., *Kaarten van Gent – Plannen voor Gent (1534 - 2011)*, Snoeck, 2011, p. 138-142).
- <sup>4</sup> Devriese, L., Van Gentse openbare waterputten en watertrappen. In: *De Heraut*, 2011, jg.47 nr. 3, p. 18-27 en nr. 4, p. 10-19; Bru, M.A., Devriese, L., Vermeiren, G., Emile Braunplein. De waterput bij het Belfort. In: *Archeologisch onderzoek in Gent*, 2010, deel 4, p. 22-28.
- <sup>5</sup> Van Vaernewyck, M., *De historie van Belgis of Kronyke der Nederlandsche oudheid*, p. 271 van deel 2 in de uitgave Gent, 1786.

#### **ERRATA**

In ons vorig nummer (2013 - nr 3 - p. 213) is een foutje geslopen in het onderschrift van het plan van de Nieuwpoortwaterloopjes.

Op de laatste regel moeten de woorden "links onder" vervangen worden door "rechts boven". Brengt u even de correctie aan in uw nummer?

In datzelfde nummer (2013 - nr 3 - p. 278) werd het overschrijvingsnummer fout vermeld.

Het boekje "Oud Vlaendre op de Wereldtentoonstelling van 1913 opnieuw bezocht" wordt thuis bezorgd tegen overschrijving van 12,50 € op rekening Iban: BE 71 001 048 130 769, Bic: GEBABEBB van Arthur De Decker met vermelding "... ex. Oud Vlaendren"