

-----  
GENT IN DE SPIEGEL VAN DE DAGBLADEN  
=====

1. Het vernietigde beeld van Prometheus van Van Biesbroeck blijft reacties uitlokken in de krant. Cf. HET VOLK van 6 juni 1972
2. Een overzicht van drie jaar Monumentenzorg in Oost-Vlaanderen verscheen in HET VOLK van 13 juni 1972, blz. 13
3. In VOORUIT van 24-25 juni 1972, blz. 8 verscheen een bijzonder interessante bijdrage over Johan Rudolf THORBECKE (overleden 1872) "de grootste architect van de parlementaire democratie" die gedurende vijf jaar (1825-30) aan de Gentse universiteit doceerde.
4. Op 23 juni 1972 overleed Dr. Oscar Dambre (geboren 12 november 1896) eminent kenner van het werk van de priester-dichter Justus de Harduwijn. Men leze hierover o.m. DE GENTENAAR van 24 en 30 juni 1972.
5. Over het nieuwe audio-visuele spel "Gent en Keizer Karel", dat in de Lakenhakke zal geplaatst worden verscheen in HET VOLK van 27 juni 1972 een interessant artikel.
6. In HET LAATSTE NIEUWS van 28 juni 1972 gelezen dat sedert 2 maanden de stad herstellingswerken laat uitvoeren aan de binnenkoer van het Museum van Sierkunst in de Jan Breydelstraat.
7. Over de "martelaars" van de Cité Van den Driessche aan de Martelaarslaan, lezen men het LAATSTE NIEUWS van 8-9 juli 1972
8. In de kranten verscheen het bericht dat de herberg "DE HEL", die een juweel van een gevel heeft, te koop is.
9. In HET VOLK wordt de interessante artikelreeks over Gentse straatnamen voortgezet. Over de Zandpoortstraat (cf. editie van 7 juni), Petercellestraat (5 juli), Stalhof (14 juni) en over de Apostelhuizen (27 juni 1972)
10. In DE GENTENAAR van 2 augustus 1972 wordt de schijnwerper gericht op het Patershol.
11. Onder de titel "Geheugen van 19de eeuw Vlaanderen" wordt afgebroken" wordt in HET LAATSTE NIEUWS van 20-21 juli 1972 de aandacht gevestigd op het feit dat vele uiterst merkwaardige gevels aan de Vlaamse Kaai met sloping worden bedreigd.

Dit is een onderwerp dat sedert een paar jaren de belangstelling geniet van een groot deel van onze bevolking. Zeer terecht voelen velen van onze stadgenoten zich daar rechtstreeks bij betrokken. Deze belangstelling komt tot uiting in artikelen, voordrachten, discussies, manifesten, enz. en het is zeker een verheugend verschijnsel dat de vroegere apathie en onverschilligheid de plaats geruimd hebben voor een vaak gepassioneerde interesse.

Het is nu zo wat voor iedereen duidelijk geworden dat de verdere evolutie van ons modern leven geleidelijk een stedenbouwkundig probleem doen ontstaan heeft in onze stad en dat binnen afzienbare tijd dit probleem een acute vorm dreigt aan te nemen.

Wanneer men eens nagaat wat er geschreven en gezegd wordt door dezen die een oplossing voorstellen, komt men direct tot een paar opmerkelijke vaststellingen. Ten eerste zijn er slechts weinigen die een globale visie hebben op dit stedenbouwkundig probleem. Meestal concentreert men zich op slechts enkele aspecten en verwaarloost men volledig alle andere even belangrijke onderdelen. Dit leidt vanzelfsprekend tot manke, onbevredigende oplossingen. Het is evident dat, indien men slechts geobsedeerd is door een verkeers- of vervoerprobleem, de voorgestelde oplossing zal leiden tot iets dat volledig onaanvaardbaar is. Andere voorstellen worden voornamelijk geïnspireerd door de belangen van bepaalde groepen. Ook dit is natuurlijk de juiste methode niet. Verder schijnen veel studies een zeer belangrijk punt te negeren, nl. dat Gent in vele opzichten een unieke stad is van een onvervangbaar historisch karakter en dat oplossingen die bevredigend kunnen zijn voor andere steden, het niet a priori zijn voor Gent.

Als één van de premissen van het probleem zou moeten gesteld worden dat ons kunst- en cultuurhistorisch patrimonium niet aangetast worden en dat onze stad zijn eigen typisch karakter behoudt. Alle oplossingen die daar geen rekening mee houden zouden onvermijdelijk leiden tot catastrofes.

Als illustratie van voorgaande willen wij vandaag eens wat dieper ingaan op de artikelenreeks die verschijnt in het "Mandelboekje": "Oude en Nieuwe Verkeersaders" (April 1972) en "Oude Stede! Nieuwe Aders?" (Juni 1972). Deze serie is trouwens nog niet afgesloten en de voortzetting zullen wij waarschijnlijk kunnen lezen in het volgend nummer.

Het is altijd met genoegen dat wij het "Mandelboekje" doornemen, al was het maar voor de meestal zéér interessante foto's welke het bevat. Dit wil evenwel niet zeggen dat wij altijd accoord zouden gaan met wat er in geschreven wordt en precies in de 2 laatste nummers werden heel wat ideeën verdedigd tegenover dewelke wij op zijn minst uiterst gereserveerd staan.

Men heeft het over het "Gent van Morgen", maar zoals trouwens uit de titels al af te leiden is, wordt ook hier het accent voornamelijk gelegd op het verkeers- en vervoerprobleem. De thesis wordt verdedigd dat het stadscentrum zo goed mogelijk moet toegankelijk gemaakt worden voor het verkeer. Deze stellingname heeft alleszins het voordeel van duidelijk te zijn, zij het dan ook dat ze diametraal staat tegenover de mening van vele stedenbouwkundigen die juist het verkeer uit het stadscentrum willen weren. Hun thesis - die wij volledig bijtreden - is: het stadscentrum volledig en gemakkelijk toegankelijk maken voor de mens, maar niet voor het particulier vervoer.

De auteur wil ons o.m. overtuigen door te wijzen op het ontstaan van onze stad en zijn evolutie in de loop der tijden.

Hij zegt - en dit is zeer juist - dat de Gentenaars altijd getracht hebben het stadscentrum zo goed mogelijk toegankelijk te maken voor het verkeer. Maar "comparaison n'est pas raison" en een simplistische vergelijking mist bewijskracht. Te veel zaken zijn totaal veranderd opdat principes die vroeger gezond waren ook nu nog integraal toepasbaar zouden zijn. In de Middeleeuwen heeft Gent nooit meer dan 60.000 inwoners bezeten en er was geen sprake van voorsteden. Eens buiten de stadspoorten zat men op den "boerenbuiten".

Nu telt Gent 150.000 inwoners en is het omringd door dichtbevolkte voorsteden. Vroeger was, buiten de landbouw en het vervoer, al het werk geconcentreerd in de stad zelf. Dit is nu totaal veranderd: de meeste mensen werken buiten de eigenlijke stad. Verder, en dit is wel het grootste verschil, bestaan er nu auto's. Dit nieuw element heeft al die mooie principes die gedurende 1000 jaar toepasselijk geweest zijn volledig dooreen gegooid. Wij zitten nu eenmaal met die auto's en vanzelfsprekend is het ondenkbaar ze te willen afschaffen. Wat wèl moet gedaan worden, is de auto binnen zijn eigen redelijke perken houden. De auto beschouwen als een Heilige Koe die over alles prioriteit heeft is natuurlijk onzinnig, wat niet belet dat vele "verantwoordelijken" er deze visie op nahouden.

Alles verder blijven opofferen aan het zich steeds uitbreidend verkeer in de steden gaat gewoon niet meer en het mag wel verbazingwekkend genoemd worden dat de "overheid" dit nog niet schijnt ingezien te hebben. Men blijft maar steeds straten verbreden en herleiden tot autobanen en men komt met de gekste voorstellen voor de dag om te trachten het autoverkeer op te vangen.

Wat opvalt bij vele plannemakers is dat ze, zoals de meeste generaals, één oorlog achterstaan. Ze gaan voort op de huidige verkeersdichtheid en verhogen dit cijfer met 30-40% om rekening te houden met een toekomstige uitbreiding, maar dit is totaal onrealistisch.

Wanneer wij spreken van "Gent Morgen" bedoelen wij daar natuurlijk niet mee het Gent van 1975, maar het Gent van het jaar 2000.

Het Gent van onze kinderen en kleinkinderen, ten opzichte van wie wij dan toch de elementaire plicht bezitten hun een stad achter te laten waarin zij nog kunnen leven op een behoorlijke manier.

Wij weten dat er altijd een zeker risico schuilt in extrapolatie, maar toch geven vrij betrouwbare berekeningen aan dat, wanneer geen nieuw onvoorzien element de zaak komt beïnvloeden, wij hier in het jaar 2000 met 3 maal meer auto's zullen zitten dan nu. En dan zullen wij nog maar het cijfer bereiken waar men nu aan toe is in de Verenigde Staten. Het zou toch voor iedereen duidelijk moeten zijn dat het onzinnig is al deze auto's verder te blijven aantrekken naar het stadscentrum!

De auteur van de Mandelartikels neemt andere steden zoals Brussel en Antwerpen als voorbeeld. Hij zegt: "Zij beschikken sedert jaren over lanen die het centrum bedienen en beijveren zich om de toegangswegen te verbeteren. De Kulp van Gent daarentegen is een slecht georganiseerd eilandje dat door een grote, moeilijk te doorkruisen zone van de buitenwereld afgesloten is."

Wij menen dat de auteur wel een zeer slecht voorbeeld kiest om zijn thesis te staven. Iemand die vaak in het centrum komt van deze steden zal toch moeten toegeven dat het verkeer aldaar veel minder vlot verloopt dan in Gent, zij het dan ook dat o.m. te wijten is aan het feit dat men in Gent nog niet te veel misbruik gemaakt heeft van verkeerslichten en men aldus aan het persoonlijk initiatief de gelegenheid geeft zelf vele problemen op te lossen.

Wij weten natuurlijk niet wat het zal worden eens dat het ongelukkig idee van de inval van de E.3 aan het Wilsonplein zal gerealiseerd zijn, maar op het huidig ogenblik is het verkeersprobleem te Gent niet zo nijpend als sommige willen verkondigen, wat niet belet dat men op zekere knelpunten een paar minuten kan verliezen gedurende de spitsuren en men vanzelfsprekend niet moet ophouden met het zoeken naar "redelijke oplossingen om het verkeer zo soepel mogelijk te laten verlopen.

Wie houdt zich nu bezig met deze Gentse problemen ?

De auteur vertelt het ons: "Sedert meer dan een jaar houdt de stedelijke overheid maandelijks vergaderingen waarop tot 50 deelnemers, meestal ambtenaren, aanwezig zijn om een globale oplossing te vinden voor het probleem van het openbaar en particulier vervoer."

Dit is typerend voor de manier waarop men werkt: men tracht een "globale oplossing te vinden voor één enkel aspect van het stedenbouwkundig probleem. Iedereen schijnt hier in zulke mate geobsedeerd te zijn door het verkeers- en vervoerprobleem, dat alle andere aspecten nauwelijks aan bod komen. Het is toch duidelijk dat verkeer en vervoer een onderdeel zijn van het "globaal stedenbouwkundig probleem" en dat het geen zin heeft deze problemen te willen oplossen, losstaand van het geheel. Wat ons ook telkens weer opvalt is dat bij al die besprekingen tussen "50 deelnemers, meestal ambtenaars" iemand ontbreekt: de man uit de straat, de doorsnee-Gentenaar die hier leeft en woont en dagelijks geconfronteerd wordt met de reële problemen van zijn stad; die geen deskundige is maar nog wel gezond verstand bezit. Moest wat meer naar hem geluisterd worden dan zouden misschien veel stomiteiten kunnen vermeden worden.

Wij kunnen de auteur niet volgen wanneer hij schijnt te betreuren dat het Stadsbestuur verleden jaar de beslissing nam het resultaat af te wachten van de Ideeënwedstrijd van de Jaarbeurs. Dit was een zeer wijze beslissing. En het argument - dat wij vroeger reeds hoorden - dat op die manier de kredieten die bestemd waren voor Gent inmiddels door andere steden gebruikt worden, kan toch moeilijk als ernstig beschouwd worden. Onze bekommernis moet zijn: een bevredigende oplossing vinden voor het stedenbouwkundig probleem van onze stad en niet op kredietenjacht gaan. Wij gaan toch het risico niet lopen onze stad te verknoeien enkel maar om een krediet op te gebruiken ?!

Naarmate wij verder lezen verhoogt onze verwondering. Het schijnt immers met iets als een lichte verontwaardiging te zijn dat de auteur de volgende vaststelling doet: "De belangstelling van de stedenbouwkundigen gaat vooral uit naar het woon- en leefmilieu, d.w.z. naar lokalen, gebouwen, groene ruimten, watervlakken, zuivere lucht, monumenten en mooie plekjes. De stad wordt aangezien als een plaats voor wandelaars, toeristen, ontspanning en vermaak, terwijl ze wezenlijk een plaats is waar gewerkt wordt."

Ja, inderdaad, de mensen die hier wonen wensen hun stad als nog iets anders te beschouwen dan enkel maar een "werkplaats". Zij wensen er ook nog op een behoorlijke manier te kunnen leven. Eens zijn dagtaak volbracht, kan niet iedereen zich vlug langs brede, moderne verkeersaders begeven naar zijn rustige villa in St-Denijs, De Pinte, Latem of Deurle. En dat verandert de hele optiek....

Verder vindt de auteur dat de stedenbouwkundigen zich weinig zorgen maken over de herleving van de stad en dat de toepassing van hun principes de vitaliteit van de stad zal schaden, want "zij willen een verbod tegen hoogbouw, het verbannen van industriële vestigingen die milieuverontreinigend genoemd worden, het maximaal beperken van het

autoverkeer, steeds groter voor voetgangers voorbehouden zones. Van het stadscentrum willen zij een promenadeplein maken waar men kan flaneren en ontspanning zoeken."

Verder pleit hij voor hoogbouw buiten de kuip, zo bvb. een administratief centrum beneden aan St-Pietersnieuwstraat of een hoogbouw hotel-complex aan Gent-Zuid. Hij vraagt zich af of de "sky-line" van Gent daardoor geschaad zou worden, nu er toch reeds fabrieksschouwen en een boekentoren te zien zijn. Deze argumentatie komt ons toch wel discutabel voor. Zo iets in den aard van "het is toch al een beetje verknoeid, laat het ons dan maar helemaal verknoeien."

Onze verwondering gaat steeds verder wanneer wij kennis nemen van het feit dat "industriële ondernemingen die het milieu verontreinigen niet naar een industriezone moeten overgebracht worden, maar dat men de verontreiniging ter plaatse moet bestrijden en aldus de werkgelegenheid van de Gentse bevolking ter plaatse moet houden. Of wenst men soms dat de Gentse bevolking met de fabrieken uit de stad wegtrekt?"

Wij kunnen dit enkel maar beschouwen als een zeer povere, demagogische argumentatie, van hetzelfde gehalte als het onlangs gehoorde vals gesteld probleem: Wat verkiest ge, een vervuild milieu of werkloosheid? Alsof maar deze 2 mogelijkheden zouden bestaan. Men heeft de laatste jaren onze oren zot geraasd met die imperatieve economische expansie en het steeds maar scheppen van nieuwe werkgelegenheid. Graag werden wij toch eens cijfers voorgelegd van het aantal werklozen in onze streek, abstractie gemaakt van al diegenen die voor de een of andere reden uiteraard altijd werkloos zullen blijven en van het aantal gastarbeiders dat hier tewerk gesteld is. Het Programmatiebureau van ons land voorziet voor de periode 1971-1975 de immigratie van 120.000 (!!!) gastarbeiders om de geplande economische expansie te kunnen verwezenlijken. Wij denken dat een dergelijk cijfer voldoende voor zichzelf spreekt.

Ook het aanleggen van voetgangerszones en winkelstraten vindt geen genade in de ogen van de auteur die vindt dat dit in de huidige stand van zaken "zinloos en nutteloos" is. Wij kijken toch wel even vreemd op wanneer wij verder vernemen dat in het centrum van onze stad de voetganger een zeldzaam ras is en dat in de Veldstraat de voetpaden de hele dag voor drie vierden leeg zijn. Ook dat het invoeren van voetgangerszones op niets anders zou neerkomen dan op het opheffen van parkeergelegenheid, wat tot rechtstreeks gevolg zou hebben dat de bedrijvigheid zou afnemen in de straten die het slachtoffer (!) zouden worden van dergelijke beslissing.

Wij worden dus weer geconfronteerd met de gemotoriseerde Heilige Koe. Dit lijkt ons nu toch wel een beetje te veel op de gekende kortzichtige visie van sommige neringdoenden die vrezen minder te zullen verkopen als de klanten niet vlak voor de deur kunnen parkeren. Visie die, het is de laatste jaren telkens opnieuw gebleken, volledig verkeerd is. Dààr waar de winkelstraten omgezet werden in voetgangersstraten is dit steeds uitgegroeid tot een succes, zij het dan ook dat dit aanvankelijk stuitte op het verzet van de neringdoenden, die nu de eersten zouden zijn om te protesteren wanneer deze straten opnieuw opengesteld zouden worden voor het normaal verkeer.

Gelukkig is al wat over deze kwesties gepubliceerd wordt niet van hetzelfde gehalte. Wij vermelden dan ook graag, als blijk gevend van een veel ruimere visie, de "Stedebouwkundige Strukturschets voor het Gentse, gericht op de bescherming en de renovatie van de historische kernen" die opgesteld werd door de werkgroep van stedebouwkundigen "Gent Nu". Wij herinneren er aan dat deze werkgroep samengesteld is uit de heren Robert Verbanck, Jos Mornie, Herwig Verstraete en Herman Rosseau.

Tenslotte zouden wij willen wijzen op het belang dat wij erbij hebben eens aandachtig te bestuderen wat er gebeurt in andere steden en vooral profijt trekken uit de fouten die daar gemaakt worden. Een prachtig, maar niet na te volgen voorbeeld op dit gebied is Brussel. Wij leggen er nogmaals de nadruk op: Gent is een apart geval. Wat geldt voor andere steden geldt niet noodzakelijkerwijze voor Gent.

Laat ons uiterst voorzichtig zijn om iets te wijzigen aan het uitzicht van onze stad. En laat het alstublieft niet gebeuren door mensen die misschien goede bedoelingen hebben, maar die niet vertrouwd zijn met zijn speciaal karakter.

Wij willen eindigen met wat onlangs een gekende Gentse journalist schreef i.v.m. de absolute noodzakelijkheid het gezicht van Gent ongeschonden te laten: "Men moet misschien Gentenaar zijn sedert minstens 2 à 3 generaties om deze stad naar zijn juiste waarde te schatten en ervan te houden."

Zou het geen goed gedacht zijn ook eens rekening te houden met het advies van deze categorie Gentenaars?

H.C.

-----

VARIA

=====

- Uit de kranten vernemen wij dat men iets zou gaan doen om het verkeer te regelen aan St-Jacobs. Het Ministerie van Openbare Werken zou er verkeerslichten willen plaatsen en een plan van wegenstelsel klaar hebben dat eerlang zou uitgevoerd worden. Wij hopen oprecht dat het nooit zo ver zal komen, want het is vrijwel zeker dat de toestand aldaar door deze maatregel aanzienlijk zou verslechteren.

De toestand aan St-Jacobs is inderdaad opmerkelijk. Als wij ons niet misteld hebben komen daar 10 wegen samen van waaruit het verkeer kan komen (en komt). Normaal bekeken zou daar permanent een hopeloze warboel moeten heersen. Opmerkelijk genoeg is daar zelden sprake van. Iedereen schijnt daar redelijk goed "zijn plan te trekken" en profiteert van de eerste gelegenheid om door een vrijkomend gaatje te wippen. Wij moeten bij dagelijks over dit punt heen en hebben in het ongunstigste geval nooit langer dan 60 seconden moeten wachten om er overheen te geraken. Meestal gebeurt dit beneden de 30 seconden. Ongevallen zijn er eerder zeldzaam.

Daar verkeerslichten plaatsen zal voor gevolg hebben dat de situatie o.m. in de Borluutstraat en het Steendam hopeloos zal worden, zonder dan nog te spreken van de repercussiegolf op de verlenging van deze verkeersaders.

Daar waar het persoonlijk initiatief zorgt voor een redelijke oplossing kan men best niets veranderen. "Le mieux est l'ennemi du bien"....

H.C.

- Wij kunnen niet weerstaan aan de verleiding een paragraaf te lichten uit het artikel van Prof. Pierre Kluyskens over "De Herstelling van het Gravensteen" in "DE GENTENAAR" van 24 Juli 1972:

"Al bijeen is het financieel offer van de stad nogal miniem geweest: het aandeel van Gent in aankoop, onteigening en restauratie is niet veel belangrijker geweest dan het bedrag dat de provincie heeft uitgegeven voor het optrekken van de afschuwelijke bunker tussen bisschoppelijk paleis en hoofdkerk, eeuwige schandvlek voor hen die dat monster op die plaats hebben gewild en aanvaard."

Wij zijn blij eens zwart op wit gedrukt te zien staan wat de overgrote meerderheid der Gentenaars denkt.

H.C.

- Van 15 juli tot 31 augustus 1972 heeft in het Museum van Volkskunde een tentoonstelling plaats: Iconografie van het Oude Dominikanenklooster te Gent (het Pand in Onderbergen).

Een tentoonstelling die iedere Gentse heemkundige moet gaan zien !

-----  
**VRAAG EN ANTWOORD**  
 =====

VRAAG NR. 18 van Mevr. R. De Porre, Gent

Kan een van onze medeleden mededelen in welke straat en welk nummer Hippoliet Van Peene woonde?

VRAAG NR. 19 van ir. R. Roels, Gent

In het boek van P. Jonglas (1834) "Aardrijks-geschiedkundige Beschrijving der stad Gend, voor de jeugd, met eene kaart" (uitgegeven te Gend, bij J. Snoeck-Ducaju en Zoon, drukkers voor de Scholen, Veldstraat) lees ik dat de Vrijdagmarkt, vóór de franse overheersing, versierd was met een standbeeld van Karel V, 50 voet hoog.

Wie kan hierover meer inlichtingen verstrekken?

VRAAG NR. 20 van ir. R. Roels, Gent

Kan een geacht medelid enkele preciese inlichtingen verstrekken omtrent de drukker J. Poelman, welke in de 18e eeuw woonde op de Hoogpoort, in het "gekroond Zwaard" ?

Antwoorden, waarvoor oprechte dank, p.a. Rabotstraat 10, 9000 Gent.

ANTWOORD OP VRAAG NR. 10 van Dhr. G. Dieperinck over de benaming

"Lintworm" door Chr. Vandenbussche

Volgens het "Middelnederlandsch Woordenboek" van E. Verwijs en J. Verdam, 4e deel, 's Gravenhage, 1899, kolom 652, is het woord Lintworm van Duitse oorsprong en betekent het een

tautologische samenstelling waarvan de beide delen slang betekenen nl. lind, lint = slang en Worm = de benaming van een min of meer mythisch dier dat men zich voorstelde onder de gedaante van een mythische draak of als een reuzeslang of ook als een dier dat gelijkt op een krokodil of kaaiman.

Verder wordt gezegd dat het woord samengevallen is of verward geworden is met een ander mythisch dier nl. de lynx of los.

Eerder dan de naam van het huis van een volkse interpretatie van de lange bierwagens te willen afleiden lijkt ons de etymologische verklaring dichterbij de waarheid te liggen.

Trouwens de gevelsteen stelt inderdaad een mythische draak voor.

De huidige gevelsteen dateert ongetwijfeld van de restauratie van het huis maar is geïnspireerd op de oude benaming van het huis, dat reeds in 1468-69 de "Lyndworm" wordt genoemd, cf.

Stadsarchief Gent, Acten en Contracten van de Keure, 1468-69, f° 47 en F. De Potter, Gent, Dl. 7, p. 350 e.v.

ANTWOORD OP VRAAG NR. 16 van Dhr. Johan Mulert over Heinrich

Wandt door P. d'Alviella.

In het werk "Vie d'Etappe à Gand" door Heinrich Wandt, Deuxième et dernier volume, in toegestemde vertaling uit het Duits, uitgegeven bij H. Janssens, Hovenierstraat 22 te Ledeberg-Gent, copyright 1921 by H. Wandt, Berlin-Charlottenburg, Droysenstrasse 10 a. vinden wij op biz. 5 tot 10 een biografie van auteur, waaruit hierna enkele gegevens:

Heinrich Wandt werd geboren te Stuttgart (Wurtemberg) op 13 mei 1890. Hij was eerste zoon van vijf kinderen uit het huwelijk (aangegaan in 1889) tussen zijn vader, dertiende zoon van een Pruisische militaristische familie die ingevolge een door Bismarck uitgevaardigde wet op het socialisme vervolgd werd door de agenten van de reactionaire politie en het land kon ontvluchten, en zijn moeder, herkomstig uit het Zwabische hertogdom.

Studeerde op zevenjarige ouderdom aan de beste school van Stuttgart. Wegens zijn schrandereheid dachten zijn ouders hem te laten studeren voor onderwijzer maar hij had ook andere plannen, nl. het reizen om de volkeren en hun geschiedenis te kennen. Hij las aandachtig vele dagbladen en tijdschriften en trok ten strijde ten voordele van de arme en verdrukte volkeren, naar het voorbeeld van zijn vader. Op veertienjarige ouderdom schreef hij reeds zijn eerste "Kinderverhalen" die in het grootste dagblad "Stuttgarter Tageblatt" gepubliceerd werden. Op 16 jaar verloor hij zijn moeder. Nadien trok hij naar de vreemde landen, liet zich aanwerven als metsler, en volgde ook een cursus van architect aan de Technische Hogeschool welke hij met succes verliet, om verder te reizen. Ook was hij tijdelijk metsler, stalknecht, kelner, tolk, gids, scheepsjongen om in zijn levensonderhoud te voorzien en zijn reizen verder te kunnen zetten.



Hij begon sinds 1908 te Hesbach aan zijn loopbaan van onafhankelijk auteur, en als propagandist voor de sociaal-demokratische partij waarvan hij reeds lid was op 16 jaar. Hij verdiende zeer weinig maar kreeg tenslotte de kans correspondent te worden van het eerste sociaal-demokratische dagblad van Duitsland, Oostenrijk en Zwitserland. Nam vervolgens plaats in verscheidene Stuttgarterse partijposten en werd stilaan een personaliteit. In Oktober 1912 werd hij onder de wapens geroepen. Spijt zijn anti-militaristische opvattingen werd hij toch soldaat. Hij deserteerde echter en vestigde zich te Parijs, waar hij terug correspondent werd van sociaal-demokratische dagbladen. Om het Pruisisch militarisme beter te kunnen bestrijden trok hij terug naar Duitsland alwaar hij in 1910 gedurende negen maand opgesloten werd als militaire gevangene (275 dagen). Toen kwam de oorlog en werd hij ingelijfd om in 1915 op het front van Becelare gewond te worden. Hij werd naar het veldhospitaal van Moortzele gestuurd en vandaar naar Gent. Na de herstelperiode werd hij onbekwaam verklaard maar aangesteld als secretaris van de militaire hoofd-geneesheer- van de etappedoktor - die zijn kantoren had in het Justitiepaleis en later op het n° 54 van de Veldstraat dat bewoond was door de zogenoemde "Baron Champagne".

Op 11.7.1916 werd te Melle, door een groep sociaal democraten tijdens een geheime vergadering besloten tot de stichting van de "Gentsche Soldatenbond" waar hij de eerste voorzitter werd. De centrale geheime inlichtingsdienst bevond zich in de Mageleinstraat, in de Pasteibakkerij Bressou, waar de documenten werden verzameld en bewaard die tot het samenstellen van het genoemde werk "ETAPPELEVEN.." hebben geleid.

**ANTWOORD OP VRAAG NR. 17 van Mej. Rita Dhanens over de Bagattenstr.**

- door ir. R. Roels: in "Aardrijks- Geschiedkundige Beschrijving der stad Gend, voor de jeugd; met eene kaart" door P. Jonglas (1834) lezen wij tekstueel: "De Bagattestraat, welke in de St. Pietersnieuwstraat uitloopt, werd oulings de Pagatterstraat genoemd, waarschijnlijk van Pagani: heiden; dewijl men wil, dat ook in deze streek, St. Amandus, den heidenen het geloof zou gepredikt hebben."

- door Pierre De Caluwe: Volgens V. FRIS in zijn "Oude Straatnamen van Gent" is de herkomst van de naam Bagattenstraat zeer duister. De etymologie ervan is ons onbekend.

De oudste vermelding ervan komt voor in de stadsrekeningen (1378) als Pagatter- of Pergattenstraat. Volgens Ch.L. Diericx in zijn "Mémoires sur la ville de Gand", deel II, blz. 353, betekende dit woord: Pagani, dit is Heidenstraat.

Anderen willen dat Bagattenstraat van Pachterstraat of Bachterstraat zou afgeleid zijn, wat Achterstraat zou betekenen.

De Franse vertaling "Rue des Baguettes", welke dateert van 1812 berust op een loutere vergissing.

- door M. Van Wesemael: Het volstaat een plattegrond van Oud-Gent te bekijken om wellicht met verbazing te ontdekken dat het destijds in onze stad wemelde van gaten. Die gaten kunnen zowel iets te maken hebben gehad met een waterloop, dus een opening of weg tussen twee vakken van die waterloop. Denk daarbij aan Windgaten (Lange Violettenstraat); Paddegat (kruising van Oude Leie en nieuwe Leie bij Baudelohof); Rendelgat (overdekte uitmonding van een oude Leie-arm bij Minnemeersbrug).

Gaten kunnen ook toegangswegen, doorgangen, passages of nauwe straatjes geweest zijn leidend naar open pleinen, weiden of bouwland: Wisselgat (bij Blankenbergestraat); Rodegat (tussen Kortrijkse Steenweg en Maaltebruggestraat); Ingelandgat; Koutergat. Het Scheyergat was de meest enge van de stadspoorten. Dus nogmaals een doorgang. Volledigheidshalve weze erop gewezen dat tussen kusten of banken gelegen zeestraten eveneens gaten genoemd worden: Brielsche Gat, Veersche Gat, Kattegat. Het woord in de betekenis van smalle weg of bij uitbreiding van straat vinden we terug in andere Germaanse talen: gade in het Noors, gate in het Zweeds, Gasse in het Duits.

Wat nu gedacht van Bagattenstraat? Ook een gat-toponiem?

Lang hebben de historici lelijk verveeld gezeten met de verklaring van die straatnaam. Het feit dat onze oorspronkelijk eentalig Vlaamse straatnamen gedurende de 19de eeuw (en tot een flinke sprong in de 20ste) met Franse (?) vertalingen (?) opgescheept zaten, vertalingen die meer leken op gewilde dubbelzinnigheden of op alles behalve onschuldige fantasietjes, was stellig niet van aard om het geven van een zinnige verklaring gemakkelijk te maken.

Stelde Ch. L. Diericx (Mémoires, II, blz. 353) niet sprekend van de Bagattestraat dat deze "que l'on nomme par corruption de bagette-straete, la rue des baguettes: on l'appela jadis de pagatter straete: mot qui dérive probablement de pagani, payens, et semble signifier la rue des payens". Commentaar overbodig.

De eerste die over het geval een verantwoorde mededeling ten beste gaf was Alfons van Werveke (De Namen van de Straten der Stad Gent, Gent, 1919). Hij begint met een lange reeks verschillende schrijfwijzen van de naam op te geven: Pergattenstrate (1328); Pargattenstrate (1332); Pergatterstrate (1353); Pargatterstr. (1353); Pagatterstr. (1358); Pagattenstr. (1360); Pagatterstr. (1362); Paghatterstr. (1365); Baghatterstr. (1384); Pagattestr. (1387); Barghatterstr. (1403); Bagatterstr. (1405); Parghatterstr. en Baghatterstr. in hetzelfde stuk (1408).

Wel merkt Van Werveke terecht op dat de vormen met P ouder zijn dan die met B; doch ziet zich verplicht te besluiten met de bedenking: Wat de naam beteekent heb ik niet kunnen vinden. Niettemin stelt hij voor Bagattenstraat te vervangen door Pargatterstraat en Pargatter te vertalen door het niet bestaande woord Pargattes. Met zijn voorstel werd dan ook geen de minste rekening gehouden.

Veel wijzer maakt Fris ons evenmin (De oude Straatnamen van Gent, Gent, 1925). Na herinnerd te hebben aan Diericx'bewering schrijft hij: "Anderen willen dat Bagattenstraat zou beteekenen Pachterstraat of Bachter, Achterstraat". Ook hem is de etymologie van de naam onbekend.

We moeten wachten tot 1951 om aan het woord een gefundeerde verkla-

ring te zien geven. Inderdaad schreef Dr. M. Gysseling (inmiddels Uniprof. geworden) in dat jaar voor het Album Jan Lindemans een bijdrage de toponiemen Savaanstraat en Bagattenstraat behandelend. Wat hij in het Album over die straten poneerde herhaalde hij in zijn Gent's vroegste Geschiedenis in de Spiegel van zijn Plaatsnamen, Gent, 1954.

Ook hij gaat uit van heel wat gezant materiaal: namen uit 1268 (Pargatenstrate); uit 1329, 1349; 1351 (Pagaterstrate), 1354, 1359; 1392; 1393; 1399; 1428 (Begatterstrate).

Voor onze allerwege erkende autoriteit inzake toponymie is de Bagattenstr. wel degelijk een gat-toponiem. Wat het eerste lid van het woord betreft, hebben we te maken met de Middelnederlandse vormen parre of perre die hek betekenen.

Bagattenstraat = Pergat(t)enstraat = Hekgatenstraat = weg lopend door een opening of gat met hek gemaakt in een afsluiting of omheining. Vergeten we niet dat de omgeving er een landelijke was: denk maar aan de nabijgelegen Bloemstraat en Rozendaal.

#### BIBLIOGRAFISCHE SPROKKELINGEN.

1. HONDERD JAAR SINT-JOZEF. Op 18 juni 1972 vierde Sint-Jozefsparochie haar honderdjarig bestaan. Bij de vestiging van nieuwe industrieën langs de Brugse vaart en de Verbindingsvaart kreeg men na 1850 een aanzienlijke bevolkingsaan groei. De snelle groei liet vermoeden dat op de wijk 't Rabot een nieuwe parochie zou ontstaan. Hoe deze parochie groeide, wie bij deze groei betrokken was, de moeilijkheden en successen, dit alles werd voor u geschreven door Ere-schoolhoofd Roger Van Hamme. Het boekje "Honderd jaar gemeenschapsleven op de Sint-Jozefsparochie" is uitgegroeid tot een belangwekkend werk. Deze brochure werd ruim geïllustreerd met foto's van vroeger en nu. Zeer interessant is het urbanisatieplan van 1878 getekend door de heren Gevaert en Van Impe. Op dezelfde schaal werd een doorschijnend plan gemaakt van de huidige toestand van de Rabotwijk. Beide vergelijkende kaarten hebben uitgekapt een formaat van 40 X 40 cm. hierdoor krijgt men een zeer duidelijk beeld hoe deze wijk er honderd jaar geleden uitzag en hoe deze er nu uitziet. Een waardevol bezit van de Gentse Volks- en Heemkundige. Het boekje telt 70 blz. en kost slechts 60 F. Het is te verkrijgen bij de parochiepriesters of bij de heer Roger Tuytschaever, Wondelgemstraat 60, 9000 Gent.

R.T.

2. Rik Lanckrock - Romain Deconinck en het Gents Volkstoneel. Uitgegeven door "Het Gents Volkstoneel" VZW 1972 Secretariaat Adolf Samuelstraat 15, 9001 Gentbrugge. Een 50-tal bladzijden -niet genummerd - 30 foto's.
3. P.J. DE PUE, De schilder Judocus Van der Baren, in: Vlaamse Stam, tijdschrift voor familiegeschiedenis, Jg. VIII, nr. 6 juli 1972, blz. 367-372.
4. Prof. P. KLUYSKENS, Gent en Groot-Brittanië, XIX. Een dichter en een koningin, in DE GENTENAAR, 12 Juni 1972, blz. 8  
IDEM, Who was Who in Gent, Gheeraert bijgenaamd den Duivel, in DE GENTENAAR, 26 juni 1972, blz. 8; 3 juli 1972, blz. 8; 10 juli 1972 blz. 8  
IDEM, Een eeuw geleden kocht Gent het poortgebouw van 's Gravensteen aan in DE GENTENAAR, 17 juli 1972 blz. 8; De herstelling van het Gravensteen, id. 24 juli 1972, blz. 8; Uit het groot prentenboek van 's Gravensteen, id. 31 juli 1972 blz. 8.
5. A.BRESSERS, De Restauratiewerken van de St.-Niklaaskerk in: Onze Dekenijen, nr. 4, juli-aug. 1972, blz. 1-2.
6. V. SPEECKAERT, Geschiedenis van Gent, 7e vervolg, in: Onze Dekenijen, nr. 4, juli-aug. 1972, blz. 1-2.
7. Fred BRAECKMAN: Bond Beter Leefmilieu: Van Gent een Modelstad maken in: Nieuwsblad Touring Wegenhulp; jg. 24, nr. 12, 22 juni 1972, blz. 35
8. Oude Stede! Nieuwe Aders? in: De Mandel, Le Dizeau, 15e jg. nr. 2, juni 1972.

- - - - -

#### MEDEDELING.

Wegens plaatsgebrek wordt de rubriek Bibliotheek en Archief verschoven naar ons volgende nummer.

\* \* \* \* \*

WE VESTIGEN ER DE AANDACHT VAN ONZE LEDEN OP DAT DE LANDDAG VOOR HEEMKUNDE DIT JAAR GEHOUDEN WORDT OP 9 EN 10 SEPTEMBER 1972 TE BOKRIJK.