

KAARTBLAD 22 GAND DOOR HET MILITAIR CARTOGRAFISCH INSTITUUT GEPUBLICEERD IN 1894; SCHAAL 1: 40.000.

Het Dépôt de la Guerre werd op 26 januari 1831 gesticht. Het hing af van het Ministerie van Oorlog. Het werd in 1878 *Militair Cartografisch Instituut* genoemd. Vanaf 1878 het Militair Cartografisch Instituut genoemd, vanaf 1947 Militair Geografisch Instituut en sinds 1976 Nationaal Geografisch Instituut. Het opzet om een topografische kaart te maken op schaal 1:20.000 en 1:40.000 werd stapsgewijs gerealiseerd. Officieel werd gestart in 1860, maar het duurde tot 1873 voor heel België opgemeten was, en nog enkele jaren vooraleer alles getekend en gepubliceerd was. (THOEN, 1996, p.152-153)

De werkmethode.

In de periode die voorafgaat aan de opstelling van de eerste topografische kaarten heeft het Dépôt de la Guerre verkleiningen van de kadasterkaarten gemaakt. Reeds tussen 1833 en 1840 werden, behalve voor Limburg en Luxemburg, kadasterplannen verkleind tot op 1:20.000. Van groter belang zijn de verkleinde kadasterkaarten uit de periode 1847-1860 waarop het grondgebruik werd ingekleurd. (LEMOINE-ISABEAU, 1988, p.57, p.104-105 & 192-193)

Vanaf 1860 kreeg het project een nieuw élan dankzij nieuwe subsidiëring door de overheid. Als basis voor de planimetrie werden de peceelsplannen van het kadaster gebruikt. De aard van het grondgebruik werd na verificatie op het terrein aangeduid. De kaarten werden aangevuld met metingen voor het maken van hoogtelijnen (per meter). De kaarten werden planimetrisch op elkaar afgestemd. Voor sommige delen werden de oude planchettes, die enkele jaren tevoren waren gemaakt, gebruikt. Per planchette (= kaartblad) werd ongeveer zes à zeven maanden terreinwerk verricht. Daarna werden de nettekeningen gemaakt, wat ongeveer twee maanden duurde. Bij de kaarten hoorden ook handgeschreven "mémoires". Hierin diende de cartograaf aantekeningen te maken over de cultuurgewassen, de gebruikte brandstof, de landbouwtechniek, de logiesmogelijkheid voor troepen enz... Deze laatste zijn echter, voor zover geweten, verloren gegaan. (THOEN, 1996, p.153)

Fotografisch werden de minuutkaarten dan verkleind tot op 1:40.000, waarna er gravures, van goede kwaliteit, op steen mee werden vervaardigd. Bij de schaalreductie werd een minimum aan vereenvoudigingen doorgevoerd: hoogtelijnen per vijf meter i.p.v. per meter, enkele details werden vereenvoudigd, wegen verbreed, woningen vergroot, toponiemen afgekort.



De eerste uitgave van de kaarten op 1:40.000 werd gedrukt op zwart-wit tussen 1861 en 1883. Hoewel men eerst niet zinnens was de minuutkaarten op 1:20.000 te publiceren werd hiertoe al snel besloten. Ze werden in zeven kleuren uitgegeven tussen 1865 en 1880.

Vergelijkingen met de kaarten op dezelfde schaal van Vandermaelen (1846-1854), vallen meestal uit in het voordeel van het Dépôt de la Guerre; inzake geografische details, hoogtelijnen, kleuren.

Het oorspronkelijk principe om de kaarten elke tien jaar te herzien kon niet worden volgehouden. (LEMOINE-ISABEAU CL, 1988) In de praktijk gebeurde er ongeveer elke twintig jaar een herziening van de minuutplannen op 1:20.000. Vóór 1914 kwamen twee revisies tot stand. De eerste vond plaats tussen 1877 en 1890. Sommige regio's, vooral de dicht bevolkte regio in de driehoek Antwerpen-Gent-Brussel, kregen in die periode drie of meer revisies. De eventuele wijzigingen hadden betrekking op: de hoogtelijnen, de begroeiing van de bodem, de bruggen, nieuwe gebouwen, de eigenaars van fabrieken en kastelen, wijziging van toponiemen, administratieve grenzen, wegen.

Vóór de Eerste Wereldoorlog waren er vier uitgaven in kleur op 1:20.000 die niet altijd volledig waren. De kaart op 1:40.000 werd in 1887 herdrukt in zwart-wit, en voor het eerst gedrukt in kleur tussen 1894 en 1896 (met correcties tot 1895). (THOEN, 1996, p.153-154)

Gent in kaart gebracht.

De kaartuitsnede *Gand 22* op schaal 1:40.000 vermeldt linksonder:

Levé et nivelé en 1863 - Rédigé et gravé en 1869 - Equidistance de 5 mètres.

Revu sur le terrain en 1879 en 1893.

Zincographié à l'Institut cartographique militaire, mai 1894.

De kleurendruk van deze militaire kaart verhoogt de leesbaarheid van het stadsbeeld van het laatste kwart van de 19de eeuw. De kaart is duidelijk met militaire doeleinden opgemaakt. Een ● staat voor de "Accentuation des clochers". De hoofdwegen zijn rood ingekleurd. Stations en spoorlijnen werden nauwkeurig uitgetekend. Waterlopen, grachtjes en meersen vallen op door hun helderblauwe inkleuring. De aard van de afsluitingen tussen de percelen is gedetailleerd weergegeven. Zelfs de beplanting van de parken bij de kastelen werd ingetekend. Het werkelijkheidsgehalte van het kaartbeeld ligt heel hoog, zodat men zich een goed beeld kan vormen van de ruimtelijke ontwikkeling van Gent in 1893. In de stad werden in 1890 148.729 inwoners geteld.

Gent laat zich, op dat ogenblik, kennen als een compacte nederzetting waarvan de stadsuitleg aan de oostzijde sterk wordt gedetermineerd door grote

infrastructuurwerken. Terwijl de westelijke Coupure, de Brugse Vaart en het Verbindingskanaal (1863) overschrijdbare grenzen lijken, vormt het verbrede (1880-82) Handelsdok (1828) met het aansluitend rangeerstation van de Dampoort een geografische rem op de stadsuitbreiding richting Sint-Amandsberg. De uitwaaiende structuur van de wegen richting Waasland bevestigt dit. Ledeberg heeft zich ontwikkeld op een "eiland" gevormd door de Schelde en de spoorlijnen Brugge-Brussel met aftakking naar de Dampoort . Drongen (*Tronchiennes*), Mariakerke, Wondelgem, Oostakker (blad 14) en Gentbrugge liggen er nog ruimtelijk geïsoleerd bij. *Aelst-St.-Pierre*, *Ayghem-St.-Pierre*, *Gansendriesch* en *Koolegem*... zijn rurale plekken.

Omstreeks 1893 trekken de regionale invalswegen hun spoor door het centrum van de stad, terwijl de spoorlijnen eromheen gaan en het centrum perifeer benaderen.

Een belangrijke rol is weggelegd voor de as Brabantdam - Kouter en voor de verbinding gevormd door Zuidstationstraat - Lammerstraat - Bagattenstraat. Beide moeten voor de centrale oost-west verbinding instaan. Ten noorden van het stadshart (tussen Bij Sint-Jacobs en de Burgstraat) ontbreekt een verbinding met ruim gabariet. Later zullen de burgemeesters Hippolyte Lippens (1882-1895) en Emile Braun (1895-1920) voor een nieuwe vlotte relatie zorgen tussen de wegen naar Brussel en Brugge door het Zollikofer de Vigneproject (1883) aangevuld met de saneringen in de Cataloniëstraat (1897) en het bouwen van de Sint-Michiëlshelling (1907-1908).

Het vrijmaken van de monumenten in het stadshart en het traceren van de Belfortstraat (1902) zijn op deze militaire kaart nog niet te bespeuren.

De stad wordt aan drie zijden omringd door spoorlijnen. De beperkingen bij de exploitatie, eigen aan kopstations, zoals aan het Zuid, het Rabot, het Land van Waas en de lijn naar Eeklo zijn bekend. Reizigers- en vooral goederenverkeer zorgden in de binnenstad voor overlast.

Op de lijn naar Brugge wordt het eerste Sint-Pietersstation gebouwd.

De waterrijke westzijde bood plaats voor de aanleg van een Westerringspoor. Op 8 juli 1865 werd de aanleg van de Ringspoorweg bij Koninklijk Besluit goedgekeurd. Met de aanleg van de Ringspoorweg (1872), langswaar de treinen de 'boerkes' van de buitengemeenten aanbrachten, verdween het oude traject Zuidstation-Handelsdok, dat de loop van de huidige Kasteellaan heeft bepaald. (CAPITEYN ANDRÉ E.A., 1983, p.18) Het Westerringspoor is op deze kaart - revisie 1893 - evenwel niet aangeduid. Het duurde nog tot 1925 voor de volledige Ringspoorweg rond Gent tot stand kwam. (VAN WESENBEECK P., 1986, p.104)

BRONNEN EN NOTEN

ART JAN (ED.), Hoe schrijf ik de geschiedenis van mijn gemeente? deel I - 19de en 20ste eeuw, Centrum voor Geschiedenis Universiteit Gent & Stichting Mens en Cultuur, Gent, 1993.

CAPITEYN A., DECAVELE J., VAN COILE C., VANDERLINDEN H., Gentse torens achter rook van schoorstenen. Gent in de periode 1860-1895. Dienst voor Culturele Zaken, Gent, 1983.

LEMOINE-ISABEAU Cl., La carte de Belgique et l'Institut Cartographique Militaire (Dépôt de la Guerre) 1830-1914. s.e., Brussel, 1988.

THOEN ERIK, Cartografie en historisch onderzoek. In Art J., Hoe schrijf ik de geschiedenis van mijn gemeente? (deel 3b.) Centrum voor Geschiedenis, Universiteit Gent, 1996.

VAN WESENBEECK P., De urbanisatie van de Wondelgemmeersen (Rabotwijk). In Tijdschrift voor Geschiedenis van Techniek en Industriële Cultuur, A.T., 1986, nr.1/2.

De verkleinde kadasterkaarten uit de periode 1847-1860 waarop het grondgebruik werd ingekleurd, worden bewaard in het Legermuseum. (LEMOINE-ISABEAU, 1988, p. 57)

André COENE
november 1999

Aanvulling

In ons vorig nummer verscheen op p. 120 de foto van een verdwenen molen

Voor een mysterieuze reden is het onderschrift blijven steken in de drukpers.

Het luidde als volgt: Molenaars aan het werk aan de molen van De Ronne aan de Nieuwe Wandeling.