

## HET RUIMEN VAN VUILNIS IN GENT OP HET EINDE VAN DE 19E EEUW.

Ik vrees dat de oude gewoonte gedoofd is, dat in de eerste nieuwjaarsweek de vuilnismannen aanbellen om de burger een ‘gelukkig jaar’ te wensen. Wanneer die gewoonte ontstaan is, weet ik niet, maar ‘Artikel 17’ van het “Lastenkohier voor den vuilnisdienst” nr 498 van 1884 (1) leert ons dat *“betrekkelijk het wegnemen der modder en van den keukenafval... het personeel zal gehouden zijn de vuilnisbakken aan de deur der huizen geplaatst, te ledigen, en de inwoners door aan te bellen te verwittigen dat dit werk geëindigd is”*. Dat aanbellen zat dus ingebakken. Toen het wekelijkse aanbellen afgeschaft werd, zullen ze vermoedelijk in die eerste week van een nieuw jaar de inwoners toch nog eens op hun werkzaamheden hebben willen attenderen. Vermits de vuilnismannen behoren tot de meest noodzakelijke en onontbeerlijke stadswerkers, gaf en geeft de burger hen graag een nieuwjaarsmuntje. Datzelfde kohier beschrijft uitgebreid het werk van de vuilnisdienst in de 19e eeuw. Het bestond uit *“a) het vagen der straten, b) wegruimen van de sneeuw, c) ontsmetting der pisbakken en riolen, d) besproeien der straten, e) wegnemen van modder en keukenvuilnis”*. Hoewel geen algemeen Nederlands zullen we in dit artikel voor “cahier des charges” en “cahier de charge(s)” toch “lastenkohier” en “kohier” blijven gebruiken in plaats van het correcte “bestek en voorwaarden”.

### A. Het vagen der straten

De politie bepaalde waar de vuilnisondernemer dagelijks aan het werk moest met *“ten minste 4 vaagwerktuigigen met een paard bespannen, 4 karren met een paard bespannen en 30 vagers, bijeenvagers of laders. Het gespan begrijpt het paard en den geleider.”*

Het vagen en het wegnemen der “vagelingen” gebeurde van 10 uur ‘s avonds tot 9 uur ‘s morgens. De paarden mochten geen bellen dragen en ‘s nachts was een aangestoken lantaarn voor de vagers verplicht. De straat werd over alle delen van de weg minstens een maal per week geheel schoongemaakt. Iedere dag moest de baas van de vuilnisdienst zich *“ten middenbureel van politie”* aanmelden om instructies te krijgen. Iedere tocht werd door de politie uitgestippeld met een eventueel speciaal ‘bevel’ van de oppercommissaris. *“Zoo den staat der wegen het verreist, zal de aannemer, alvorens te doen vagen, dezelve moeten doen besproeien.”*

Ook toen mocht je niet te veel stof doen opwaaien.

Het zuiver houden van de voetpaden, greppels, rioolroosters en ontvangers, pisbakken en riviertrappen gebeurde tijdens de dag. Het lastenkohier schreef voor dat *“er van 9 uur ‘s morgens tot 4 uur ‘s avonds in den winter, van 9 uur tot 6 uur in den zomer, in de straten door den oppercommissaris van politie aangeduid, gestadig gevaagd zal worden”*. Daarvoor werden ten minste 6 vagers ingezet die met kruiwagens *“het op den openbaren weg verspreide mest”* opruimden.

De pisbakken en rioolroosters moesten tweemaal daags schoongemaakt. Vijftien jaar eerder volgens een lastenkohier van 1869 was dat nog maar eenmaal per dag. Het valt op dat men het in de lastenkohieren van de 19e en eerste helft van de 20e eeuw heel vaak over ‘pisbakken’, ‘pissijnen’ en ‘piskribben’ heeft. Blijkbaar werd er in die tijd veel belang gehecht aan de aanwezigheid van dit soort straatmeubilair, uitsluitend weliswaar voor mannen.

## **B. Wegruimen van den sneeuw**

De vuilnisondernemer moest kosteloos van 7 uur ‘s morgens tot 5 uur ‘s avonds zijn materieel en personeel ter beschikking van het stadsbestuur stellen, telkens er sneeuw geruimd moest worden. Bij het eerste teken van dooi diende de ondernemer de rioolroosters en de greppels vrij te maken om het water vrij te laten afvloeien.

## **C. Ontsmetting der pisbakken en riolen**

Ook in dit geval was het de oppercommissaris weer die zich over de pisbakken ontfermde en het bevel gaf *“tot het ontsmetten bij middel van chloorkalk der pisbakken en riolen. Er moest te dien einde eene ton gebruikt worden waarvoor de ondernemer het paard, den voerman en den werkman moest leveren. Alle drie zullen aan den vuilnisdienst onttrokken worden. De ontsmettingsstoffen zullen door de Stad geleverd worden.”*.

## **D. Besproeien der straten**

Voor het sproeien mochten 8 sproeiwagens met paard gebruikt worden. Er werd bepaald dat *“de wagens zullen voorzien zijn van eenen watermeter Siemens van 40 millimeters en van eene buis in getand kemp, in verbinding kunnende gesteld worden met den meter en de watermondingen der straat.”* De Stad betaalde hiervoor de ondernemer een frank per uur en per gespan met een minimum van 3 frank per gespan.

## E. Wegnemen van modder en keukenvuilnis.

Onder het wegnemen van modder en keukenvuilnis werd verstaan:

*“a) Het wegnemen der vagelingen, binst den nacht door de vagers niet aan den dienst der vaagmachienen gehecht, vergaard.”*

*“b) Het wegnemen in al de straten, straatjes, boulevards, kaaien, plaatsen, markten, kruiswegen, stegen en beluiken, van den keukenafval en overblijfsels van allen aard waarvan de inwoners zich zullen willen ontmaken, ter uitzondering nochtans der aarde voortkomende van afvoer, des afvals van bouwmaterialen, van steenpuin, van den afval of de asch voortkomende van fabrieken en andere nijverheidsgestichten.”*

Dagelijks moesten minstens zeven karren met een paard bespannen en zestig mannen voorzien van steekkarren, gebruikt worden. Iedere kar was vergezeld van een voerman en een lader. De karren en steekwagens vertrokken ten laatste om 6 uur 's morgens in de zomer en om 7 uur 's morgens in de winter. De hun aangewezen weg moest ten laatste om twee uur doorlopen zijn. Iedere tocht (reeks) werd door de politie bepaald.

Op zon- en feestdagen eindigde de dienst om 11 uur 's morgens. *“Al de andere dagen, zal het personeel aan dezen dienst gehouden zijn de vuilnisbakken aan de deur der huizen geplaatst, te ledigen, en de inwoners door aan te bellen te verwittigen dat dit werk geëindigd is”. “Daarenboven zal het op zijnen doorgang, en zelfs buiten de sektiën afzonderlijk aan iedere kar of steekwagen aangewezen, al het ander mest of alle vuilnishooopen opnemen, die zich op den weg of zijne afhankelijkheden zullen bevinden.”*

Vijftien jaar later in 1899 werd met een bel in de straat aangekondigd dat dit werk gedaan was.

## Wat gebeurde er met het verzamelde vuilnis?

De vagelingen, modder en vuilnis mochten niet, zelfs niet tijdelijk, op de openbaren weg afgezet worden. Het vuil werd onmiddellijk op wagens en steekkarren geladen, en naar een van speciale ladingskaaien vervoerd. Het getal en de plaats van die ladingskaaien werd bepaald door het College, met een minimum van twee. Zo was er o.a. een ladingskaai aan de Gentse Visserij, Lievegang en aan de Muide. Vandaar vertrok het vuil per boot naar een stapelplaats gelegen langs het kanaal van Brugge, *“stroomafwaarts den duiker van Vinderhoute”*.

Alleen bij hard vriesweer als ijs de doorvaart verhinderde, mocht de ondernemer *“de opgenomen stoffen ter plaatsen als ladingskaaien aangewezen, afstorten”*. Zodra de doorvaart hersteld was, diende dit vuil zo snel mogelijk



afgevoerd.

Regelmatig plaatste de stad een aanbesteding voor ijzeren boten met een houten kabine *“bestemd tot het vervoeren van modder en privaatstoffen”*. Met ‘privaatstoffen’ bedoelden ze ‘mest’, wat minder deftig klinkt, zoals ze toen van ‘gezondheidstoestellen’ spraken en wij vandaag van ‘sanitair’.

Het was gebruikelijk in die tijd dat de stad bij afbraak van stadsgebouwen stelde, dat ze eigenaar bleef van het afgebroken materiaal. De aannemer van de afbraakwerken kreeg dan de opdracht enerzijds volwaardige stenen schoon te kappen en van het overige steenbrokkelingen van een bepaalde maat te maken. Dat was een werkje voor steenkloppers, meestal halve gasten en oude lieden die daar in de jaren 1900 0,85 fr per m<sup>3</sup> voor kregen. Dat steenpuin werd verwerkt op plaatsen waar de Stad aanvullingswerkzaamheden uitvoerde zoals *“op de Sint-Lievenvest, op den boulevard tussen de Heuvelpoort en Terplaten, op den grooten boulevard dichtbij de nieuwe Normaalschool buiten de Heuvelpoort, in de lanen van de Warande der vesting (Citadelpark), op de Koepoortkaai, enz”*.

Aangezien de ondernemer van de vuilnisdienst geen steenpuin en afgevoerde aarde mocht ophalen, mocht hij het vuilnis op geen enkele manier gebruiken *“tot het aanvullen of effemaken van ontworpen straten, openbare plaatsen of andere gronden”*.

Het mest, ‘vagelingen’, modder en vuilnis kon de aannemer echter wel verkopen of gebruiken voor andere doeleinden. De Stad behield zich het recht voor mest aan te kopen tegen de vastgelegde som van 1 frank m<sup>3</sup> *“om de parken en openbare hoven te verbeteren”*.

## **Materiaal**

De stad kocht het materiaal zelf aan voor de “reinigheidsdienst” of “mestpacht”. Ook de paarden en soms zelfs werkvolk werden apart ‘geleverd’. In het lastenkohier nr 857 van 1899 lezen we dat van de aanbieder werd gevraagd: *“Leveren van de noodige paarden voor den reinigheidsdienst. Voor drie jaren te beginnen op 1en Augusti 1899. Er zullen iedere dag 14 paarden worden geleverd. Zij zullen 10 uren daags moeten kunnen werken, niet inbegrepen de noodige tijd om zich ter werkplaats te begeven. Hij zal drij bijgevoegde paarden ter beschikking houden, die 0,50 per uur en per paard betaald zullen worden. Ze moeten de mestwagens en de mekanieke vaagmachienen van den mestdienst kunnen voorttrekken. De aannemer zal een stalknecht leveren die den stal in gestadigen staat van reinheid zal moeten houden”*.

Op de 'Sint-Lievensboulevard' (Sint-Lievenslaan) (3) stond het gebouw van den openbare reinigheidsdienst met stallingen en ruimtes waar vuilniskarren, handkarren, paardenkarren, sproeiwagens, ruimketels op vier wielen met zuigbuis en kraan, gestald werden.

Over de karren lezen we in lastenkohier nr 570 van 1886 dat de Stad een aanbesteding deed voor zes vuilniskarren. *“Ze zullen gelijkvormig zijn aan die welke laatst voor den dienst der openbare reinheid in de werkhuisen der stad Antwerpen, zijn vervaardigd. Ze zullen gemaakt zijn in eikenhout van Vlaanderen, 1e hoedanigheid. De velgen der wielen in olmenhout, de lamoen (jantes) in esschenhout. Den bak is binnen bekleed met gegalvaniseerde platen van 3 mm dik”.* *“De karren, sproeiwagens en steekkarren zullen altijd in goeden staat gehouden worden, zoodanig dat de stoffen die zij bevatten, op den openbaren weg niet kunnen vallen. Gansch het materieel zal ten minste een maal per maand gewasschen worden.”*

De Stad leverde dus het materieel, dat ze ter beschikking van de ondernemer stelde. Onderhoud en vernieuwing van het materiaal, inclusief de vernieuwing van de borstels van de veegmachines, maar exclusief het onderhoud der sneeuwdrijvers, kwamen ten laste van de ondernemer. Tijdens de overeenkomst zorgde de ondernemer voor de goede staat van het materiaal en alle versleten, gebroken of losgeraakte stukken diende hij te vervangen. Op het einde van de pacht, ook wel mestpacht genaamd, werd het materiaal geschat en kreeg de ondernemer de waarde in min of in meer terug in verhouding tot de waarde vastgesteld bij het begin van de overeenkomst.

## **Personeel en Paarden**

Het kopje “Personeel en Paarden” klinkt oneerbiedig maar in de aanbestedingen werd er weinig onderscheid gemaakt. *“De ondernemer is verplicht, telkens hij daartoe het bevel zal ontvangen, op dag, uur en plaats die hem zullen aangewezen worden, het materieel, personeel en paarden die den dienst doen te vereenigen, ten einde ze aan een algemeen onderzoek te onderwerpen. Hij zal gehouden zijn alle herstelling van het materieel uit te voeren en tot alle verandering van het personeel overtegaan, die het bestuur voegzaam zal oordeelen te eischen ten einde de regelmatige werking van den dienst te verzekeren.”*

*“De voer- en werklieden zullen een door het College te bepalen onderscheidingsteeken dragen. De voerlieden der steekkarren zullen sterk, niet jonger dan 18 noch ouder dan 55 jaar zijn. De paarden mogen geene bel dragen. De steekkarren zullen van eene bel voorzien zijn, en de paarden der karren zullen langs onder aan de halskraag een klokje dragen. De vaagmachienen en de*



Binnenkoer op Sint-Lievenslaan



Hoek Sint-Lievenslaan en Leeuwstraat

*karren welke dezen volgen zullen van eenen brandenden lantaarn voorzien zijn.. De machienen, booten, karren, steek-, krui- en sproeiwagens, zullen op eene zichtbare plaats een in 't wit geverfd volgnummer dragen. Dit nummer zal altijd moeten volkomen leesbaar zijn."*

*Dit zijn de bedragen die het personeel verdiende in 1899: voerder van een handkar 13 fr per week; rioolkuischers 18,00 fr per week; voerders der paardenkarren van den vaagdienst 19 fr per week; voerders der paardenkarren van het keukenafval 18 fr per week; schippers 18 fr per week; laders 11 fr per week; vagers 11 fr per week; paardenmestrapers 11 fr per week; werklieden op loskaaien 0,25 centiemen per uur.*

Het gewicht van deze bedragen is moeilijk te beoordelen. In 1880 kostte een brood 0,35 fr en 0,28 fr in 1920 (2). Om bedragen uit 1900 om te rekenen naar de huidige waarde van vandaag vermenigvuldig je die met 200 en bedenk je dat het loon op honderd jaar tijd tot vijf maal zoveel opgewaardeerd is. Een loon van 11 fr per week komt dus overeen met een loon vandaag van 1.100 € Alleen, de dagelijkse levensbehoeften waren toen veel duurder dan vandaag. Op zijn allerkortst samengevat: arbeid werd bijzonder veel duurder en grondstoffen goedkoper. Anno 2010 besteedt de modale Belg nog 15 %, of zoiets, van zijn/haar loon (vervangingsinkomen, leefloon, etc. inbegrepen) aan voedsel. Geld heeft een heel andere betekenis dan 100 jaar geleden.

## **Bronnen**

(1) SAG, verzameling G 4331-4371 (nrs 1-1800)

(2) Avondts, G. en Scholliers, P., De Gentse textielarbeiders in de 19e en 20e eeuw, Brussel, 1977

(3) Op 15 juli 1952 nam het College van Burgemeester en Schepenen het slopingsplan van de Vuilnisdienst op de Sint Lievenslaan aan. De hier gebruikte foto's komen uit de verzameling van de hr D. Vandewalle, geschonken aan het Documentatiecentrum voor Streekgeschiedenis Dr Maurits Gysseling (Groot-Begijnhof nr 46, Sint-Amandsberg).

Adrien Brysse