

***GHENDTSCH*E TOESTANDEN**

WOONSCHEPEN

Op het water wonen. Woonschepen. Een speciale manier van leven. Droom van velen...

In België is het vooral een Gents fenomeen. Van de in 2011 zowat 350 in



Afb. 1. Een tot huisje omgebouwde visserssloop. Uit David Copperfield van Charles Dickens.

Vlaanderen geregistreerde woonschepen lagen er minstens de helft permanent in Gent aangemeerd¹. Naast de eigenlijke woonboten zijn er een tiental schepen met horecafunctie, erg gevarieerd in aard, van café tot en met de roemruchte Poezenboot.

Dat is heel wat, maar natuurlijk niets in vergelijking met het welbekende geval Amsterdam waar, actueel stevig ingeperkt, ongeveer 2500 families op het water wonen. En ook in andere landen zijn er heel wat: in Engeland leven een 15000 mensen permanent in schepen en ook Parijs 'ligt vol'². In Azië zijn de vooral toeristisch uitgebate *houseboats* in Kashmir, in de Mekong delta en in Kerala (zuidelijk India) gekend.

Wie ooit de lotgevallen las van *David Copperfield* door Charles Dickens neergeschreven rond 1840, weet dat dit geen nieuw fenomeen is. De onvergetelijke schutsengel van de kleine David, de goedgehartige meid Peggotty, had haar thuis in zo'n boot. Maar dat was een wrak van een vissersboot dat met de kiel omhoog op het droge lag. Scheepswrakken werden hier en daar, voor zo ver mogelijk, bewoond door armelui die nergens elders beschutting vonden. Ze waren zeldzaam, vermoeden we. Veel en veel groter in aantal waren natuurlijk de binnenschepen, dikwijls in uiterst benepen omstandigheden bewoond door schippersfamilies³. Maar hun scheepjes, tegenwoordig schepen, waren en zijn niet in de eerste plaats bedoeld om in te wonen en we noemen ze geen woonschepen.

In dit artikeltje beperken we ons tot de Gentse woonschepen die permanent of semi-permanent bewoond werden en worden door mensen die meestal niets te maken hebben met de professionele binnenschipperij. We gaan op zoek naar hun geschiedenis. Het is een onderwerp dat voor Gent, naar ons weten, nog nooit aangesneden werd.

Houseboat *My Dream* van architect Charles Van Driessche

Zoals zo dikwijls, zeg maar bijna altijd het geval is, waren het (min of meer) excentriekelingen, artiesten en zo, die als eersten in dergelijke zonderlinge armeluisbehuizingen gingen leven. Ze waren ook de eersten die omstreeks 1900 naar de zo lang misprezen boerenbuiten trokken, naar Sint-Martens-Latem bijvoorbeeld. Later waren zij de eersten die leeglopende wijken in de binnenstad zoals het Patershol terug bevolkten en verlaten steegjes en beluiken begonnen op te knappen. Weldra zag je ze ook in griezelige verlaten fabrieken hun lofts installeren.

Precies zo ging het in zijn werk met de woonboten. De Gentenaars hadden al in 1911 kennis gemaakt met de woonboot - pleziervaarttuig van een Parijse



Afb. 2. De salonboot (house boat) van architect Charles van Driessche in 1911 aangemeerd aan de Predikherenlei (foto uit *Gent XXe Eeuw – Gand XXe Siècle*, verzameling DSMG, Begijnhof Sint-Amansberg).

artieste, een zekere mademoiselle Lanthelme. Niet echt een succesverhaal, want de dame verdrong enkele weken later jammerlijk in de Rijn. Rond dezelfde tijd was ook een Gentenaar een dergelijk schip klaar aan het maken. Enigszins verrassend lijkt ons wel dat dit niet gebeurde naar Hollands, maar naar Engels voorbeeld. Dat kunnen we afleiden uit de naam van die allereerste woonboot “My Dream” en uit de terminologie gebruikt in een artikel *Un house-boat* dat in 1911 verscheen in het tijdschrift *Gent XXe eeuw - Gand XXe Siècle*⁴.

De naam zegt natuurlijk ook heel wat over wat zo’n boot meestal was en nog altijd is: een droom van velen. Maar zo voegt de auteur van dit artikel er meteen aan toe: het is een kostelijke luxe die slechts weinigen zich kunnen permitteren. Dat was toen wellicht nog meer het geval dan nu.

De boot “My Dream” was ingericht als mini-villa van en voor iemand die zich zoiets aankon: de aannemer - architect Charles Van Driessche. Hij stond toen aan het hoogtepunt van zijn carrière. We kennen hem van de betoverend mooie Cité Charles Van Driessche (officiële straatnaam). De ongewone locatie, feitelijk een steeg in 1901 getrokken aan de Martelaarslaan en destijds

doodlopend op de vuile en nog niet recht getrokken Leie, wijst er al op dat de man niet terugschrok voor speciale ondernemingen. Iets wat hij blijkbaar wist te combineren met een zekere hang naar romantiek. De gevels van de huizen met overigens conventionele plattegrond en indeling, die hij tussen 1902 en 1913 aan beide zijden van de steeg liet optrekken, met torentjes en allerhande versieringen in diverse neostijlen, getuigen daarvan⁵.

In 1911 verkeerde Van Driessche's droomschip in perfecte staat. Het was een sierlijk vaartuig, 25 m. lang en 5 m. breed. Het salon mat 6 op 4,5 m. en was voorzien van een opdeelbare tafel en van banken die tot chaise longue konden omgevormd worden. Daarbij hoorde een keuken met kasten, een pomp met drinkbaar water, een badkamer en *water-closets à chasse d'eau*. Daarnaast waren er nog acht slaapkamers met twee bedden en *lavatory* ingericht, een provisie- en bagageruimte. Er was stoomverwarming en elektriciteit geïnstalleerd. Naast een reservoir voor 6000 liter water kon in het onderruim 10 ton kolen gebunkerd worden. Alles wijst er op dat dit een reisvaardig luxeschip was, veeleer dan een echte woonboot

De auteur van het artikel over "My Dream", een zekere A. Boterdaele, hoopte dat dit experiment zou lukken en dat het zou nagevolgd worden in functie van het watertoerisme. De Gentse wereldtentoonstelling van 1913 stond op het getouw, en: *tout ce qui facilite le tourisme, qui n'est au fond qu'une branche des transactions commerciales nationales et internationales, car les touristes viennent échanger leur argent contre la vue de nos monuments et de nos sites, c'est un appoint à la prospérité nationale.*

Waar hebben we dat nog gehoord? Boterdaele bezat profetische gaven. Maar eerst moesten onze Europese en andere bewindvoerders zo nodig nog oorlogjes spelen, tot twee maal toe. De ingezette evolutie liep driekwart eeuw vertraging op.

Rond 1940 een twintigtal en in de negentiger jaren nauwelijks meer

Wellicht trok het voorbeeld van Van Driessche tijdens het Interbellum meerdere navolgers. Ons is slechts één specifiek geval bekend en dat is de woonshuit van de schilder en dichter Herman Broeckkaert die enkele jaren te Baarle aangemeerd lag. Hij hield er enkele jaren zomerverblijf tot aan zijn dood in 1930⁶.

Maar het waren er meer. In Broeckkaerts tijd lagen meerdere echte woonschepen permanent aangemeerd, niet zo zeer in de landelijke Leiedorpen, maar op verschillende plaatsen in de stad. Prof. Dumont, die in 1951 zijn groot werk 'Gent. Een stedenaardrijkskundige studie' liet verschijnen, noteerde over de



Afb. 5. De woonschuit, later caféboot van scheepsbouwer en -verhuurder P. Dua aan de toenmalige Bijlokekaai (nu Albert Baertsoenkaai) (verzameling A. Verbeke). Op de achterzijde van de postkaart (reclamekaart) lezen we dat de werf van Dua aan de Rooigemlaan lag, allicht aan een oude Leiearm bij Malem.



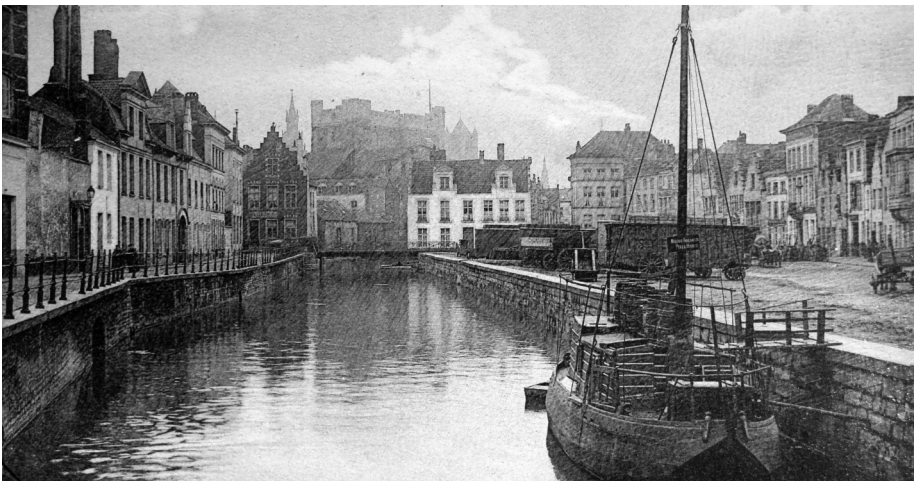
Afb. 7. Woon- en caféschuit van een collega van Dua aan de toenmalige Albertkaai (nu Gordunakaai). Uiterst rechts één van de vele noodwoningen (barakken) destijds aan die kaai (Verzameling A. Verbeke).



Afb. 8. Woonschuitjes met nogal primitieve bovenbouwsels aan de Blaisantvest (verzameling A. Verbeke). Op de afdruk is het niet zo goed te zien, maar op het origineel is het duidelijk: de bewoners gebruikten de oever als voortuintje.



Afb. 6. De opvolger van de caféschuit achter de Bijloke aan de Albert Baertsoenkaai (foto 2011). Nu een echte woonboot.



Afb. 3. Mosselschuit aangemeerd in de Lievehaven, toen nog standplaats van lastwagens (Verzameling A. Verbeke). Bij dergelijke schuiten werden de mossels en andere eetbare 'zeevruchten' in tonnen op het dek bewaard. De familie woonde onderin.

woonschepen: *Het is een eigenaardig verschijnsel der Gentse waterlopen, dat slechts zelden in andere steden voorkomt, al is het elders niet onbekend. Schepen, in de meeste gevallen niet eens meer geschikt om varen, worden definitief vast geankerd. Ze worden omgebouwd tot woonschepen, soms tot drankgelegenheden of als kantoor voor bootjesverhuur. Rond W.O. II waren het er 26, maar in 1948 was hun aantal gedaald tot 20. De meeste lagen op de Leie, vooral aan de Gordunakaai; ook een vijftal aan de toen nog niet gedempte Blaisantvest. En de prof vervolgt: De vestiging is in de meeste gevallen ook volledig, in die zin dat op de oever een tuintje met bloemen of bloemen uitgebraat wordt, of dat hennen, die op het dek een onderdak vinden, vrij op de oevers kunnen rondlopen. In enkele gevallen werd op de schepen zelfs een verdieping bijgebouwd, die aan het schip nog meer zijn primitief uitzicht ontnemt en de zuivere woonfunctie bevestigt.*⁷

Dumont deelt de woonschepen in bij de 'minderwaardige woningen'. Hij bespreekt ze samen met de talrijke noodwoningen (barakken) gebouwd na de wereldoorlog. Minderwaardig zijn ze, niettegenstaande meerdere schepen eigendom zijn van de (derhalve niet-arme) bewoners, *die hun woonwijze zelfs vrij normaal vinden*, zo voegt de lichtjes verbouwde professor er aan toe. De oorspronkelijke bestemming van sommige ex-vaartuigen was trouwens een fantasietje van rijke mensen, die een drijvende villa wensten (zie hoger). Misschien was Van Driessche's Dream er nog bij, maar dan niet als luxe, want zo'n droom was zeer waarschijnlijk niet tegen de oorlogen bestand.

Wat er ook van zij, we mogen aannemen dat voor wat Gent betreft, het begin van het echte woonschepenverhaal in het Interbellum te situeren is. Het waren meestal kleine scheepjes die weinig plaats boden om in te wonen. Daarom werden ze bovendien voorzien van een bovenbouw die de vorm aannam van wat men een houten barak zou kunnen noemen. De officiële reglementering maakt een onderscheid tussen 'woonboten' (omgebouwd, maar uiterlijk weinig veranderd) en 'woonschuiten' (bovenbouw ten opzichte van het vroegere uitzicht ingrijpend veranderd; de romp is nog oorspronkelijk). Het onderscheid lijkt in sommige gevallen moeilijk te maken. De meeste oude woonschepen waren waarschijnlijk van het type 'woonschuit'.

Na de tweede wereldoorlog bleven de woonschepen bestaan, maar hun aantal vermeerderde niet merkbaar. Sommige van de oude vast gemeerde scheepjes vervulden een heel specifieke functie. Bekend is de caféboot achter de Bijloke aan de Albert Baertsoenkaai, die in de zestiger jaren van de vorige eeuw de faam had een toevluchtsoord te zijn voor onze homofiele broeders en zusters. Niet zo evident in die tijd en ook wel een aanwijzing voor een zich op het water iets vrijer voelen dan aan wal⁸.

Nog een ander heel bekend exemplaar was een omgebouwde mosselschuit die

volgens een krantenbericht uit 1976 toen al meer dan 60 jaar aangemeerd lag aan de vestinggracht met de rare naam Franse Vaart op Ledeberg⁹. Het was vermoedelijk een scheepje waarmee mossels destijds van aan de kust of Zeeland naar Gent gevoerd werden. Tientallen jaren konden de liefhebbers er voor de aanschaf van mossels en andere kleine schaaldieren terecht bij eigenaar De Groote. Het vaartuig ligt nog steeds in opnieuw tot woonschuit 'De Ark' omgebouwde vorm op de Schelde bij Ledeberg rechtover de Stropkaai ter hoogte van de Bellevuestraat. Samen met enkele andere bootjes is het er vast onderdeel van een piepklein 'yachthaventje' dat gedurende enkele jaren mocht pronken met een bordje in het water waarop je 'Port of Ledeberg' kon lezen.

Het was niet echter allemaal rozengeur en maneschijn. Soms liep het zelfs ronduit mis, zoals in 1980 toen de kleine woonboot van een Luxemburger kapseisde aan de Eedverbondkaai¹⁰. En er stond nog wat anders te gebeuren. De Gentse binnenwateren werden dank zij grootscheepse collectorenwerken en de aanleg van een waterzuiveringstation langzaam zuiverder. Ze stonken waarachtig zelfs minder! Dat had tot gevolg dat ook aan de woonbootbewoners eisen gesteld werden. Zo kreeg madame Jeanine, alias Cocootje van de caféboot aan de Bijloke, te horen dat ze haar afvalwater niet meer rechtstreeks in de Leie mocht lozen. Wat te doen? Haar aanvraag om een septische put in de Leieberm te mogen aanbrengen werd afgewezen. Geen enkele woonboot was van zoiets voorzien. Haar commentaar bij de krantenman: *Ik blijf tot ze me wegslepen. Schrijf maar gerust dat ze in Gent niet goed weten wat ze doen. Ik blijf tot ze me wegslepen!* En een hofke met enkele bloemekes op de oever aanleggen, mocht trouwens ook al niet meer.

Blijkbaar waren de tijden nog niet rijp om woonschepen degelijk comfort te bezorgen. Het is ook geen gemakkelijke, zeker geen goedkope zaak. Er komt van alles bij kijken: concessie met bergingswaarborg, elektriciteit- en drinkwatervoorziening, afvalwaterzuivering... Dat alles verklaart wellicht waarom het aantal woonboten tot aan het einde van de vorige eeuw amper steeg. In 1997 lagen er in de Gentse wateren slechts 28 'officiële' woonschepen bekend bij de Administratie Waterwegen (heden voor wat het Gentse betreft 'Waterwegen en Zeekanaal NV')¹¹. Vooral in de haven lagen nogal wat andere boten, drijvende wrakken meestal, schepen zonder duidelijke bestemming, niet te verwarren met de wachtende vaartuigen op het Verbindingskanaal, de Nieuwe Vaart¹².

Explosieve groei in de woonschepensector

Vermoedelijk kort na 1997 veranderde de situatie heel snel. In 2005 bleken er



Afb. 9 en 10. Woonschuitjes aangemeerd op prestigieuze plaatsen: aan de Coupure en aan het Koophandelsplein (verzameling A. Verbeke).



Afb. 9 en 10. Woonschuitjes aangemeerd op prestigieuze plaatsen: aan de Coupure en aan het Koophandelsplein (verzameling A. Verbeke).



Afb. 4. Tot woonschuit omgebouwde mosselschuit uit de Franse Vaart, nu op de Schelde dicht bij de Ledebergse Bellevuestraat (foto 2011). Een uniek exemplaar, helemaal anders dan de vele her en der aangemeerde grote woonboten zonder dergelijke bovenbouw.



Afb. 10. Geen woonboot, maar een ongewone nostalgische toets, pal voor de garage-ingang (!) van het huisje van een schipper op rust in de Oudevest, die zelf geen afscheid kan nemen van zijn oud schip (onbewoonbaar en onbevaarbaar), ergens in de dokken (foto 2011).

volgens een moeilijk te controleren krantenbericht zo maar eventjes 320 woonboten in Gent te liggen¹³. De helft van dat getal lijkt meer realistisch. In elk geval was er een explosieve groei. Meerdere factoren droegen daartoe bij: degelijke reglementering¹⁴, bereidheid van de overheden om aan redelijke wensen tegemoet te komen, scheepsbouwers die er brood in zagen¹⁵, verdwijnen van de vrachtscheepvaart uit de Gentse rivieren en kanalen na de aanleg van de Ringvaart (sinds 1969 in gebruik), schaalvergroting van de binnenscheepvaart met aanbod van veel uit de vaart genomen kleinere schepen tot gevolg, woningnood ... Maar wellicht nog het meest van al: de zuivering van het oppervlakte water. In plaats van een door anaërobe gisting borrelende stinkboel, werd het een aangenaam biotoop, waarin en waarop allerlei leven zit, gaande van lang verdwenen vissoorten over de fraaie Geoorde Fuut (*Podiceps nigricollis*), de majestueus wiekende Blauwe Reiger (*Ardea cinerea*) en de 'sinister' lijkende Aalscholver (*Phalacrocorax carbo*) tot en met de allesoverheersende mens (die zich zelf aanduidt als *Homo sapiens*).

Het belang van de grootscheepse waterzuiveringsoperatie voor de leefbaarheid van een stad als Gent wordt onderschat. Niet in het minst daardoor werd en wordt het stedelijk milieu opnieuw aantrekkelijk, niet enkel voor yuppies (young urban professionals), maar ook voor woopies (well off older people) en dinkies (double income, no kids), allemaal luitjes die niet alleen van een woonboot kunnen dromen, maar die ook kunnen betalen.

En ja, meteen zat het vol. 'Gent is volzet', zo luidde het al in 2005. Of dat waar is? Dergelijke recente discussies laat *Ghendtsche Toestanden* ongemoeid.

Luc Devriese

Met dank aan André Verbeke en Adrien Brysse

NOTEN

¹ Volgens de vzw Vlaamse Woonboten anno 2011 (Internet). De cijfers komen niet altijd overeen. Zo voorzag de NV Waterwegen en Zeekanaal, die het grootste gedeelte van de Vlaamse waterlopen beheert, begin 2011 in slechts 216 plaatsen, die allen ingenomen zijn (antwoord van minister Crevits op een parlementaire vraag in februari 2011). De NV De Scheepvaart, actief in het oosten, had er nog geen.

² Gegevens uit Wikipedia anno 2011. Zeker de liefhebbers zullen zich de mooie Engelse narrow boats herinneren die wel eens een bezoekje brachten aan Gent ('Met Engelse woonboten op Oostvlaamse wateren'. Jef Rosiers in *Het Laatste Nieuws*, 21 mei 1996). Dit en de andere hier aangeduide krantenberichten uit de regionale pagina's zijn in knipselvorm bewaard in het documentatiecentrum DSMG, Begijnhof, Sint-Amandsberg, afd. Vliegende Bladen-Gent

- ³ Mooi geïllustreerd in: Lekens, L., Lagrou, J., *Binnenschippers*, 2009, Tempus, Stroud, UK, pp. 128.
- ⁴ Boterdaele, A., Un house boat. In: *Gent XXe Eeuw – Gand XXe Siècle*, Gent, 1911, jg. 2, 30 november, p. 85. In het artikel wordt de booteigenaar enkel aangeduid als ‘M. l’architecte Ch. Van D.’, maar er kan geen twijfel over bestaan dat het hier wel degelijk over Van Driessche gaat (cfr. de architectenlijst en de verwezenlijkingen van Van Driessche in: Laporte, D., Snauwaert, L., *Gids voor architectuur in Gent*, Tielt, 2003).
- ⁵ Minder bekend, maar zeker niet minder mooi is het ensemble dat Van Driessche in 1907 bouwde aan de hoek van de Koningin Astridlaan en de Blankenbergestraat. Deze huizen bleven bewaard en ze werden vanaf 1990 prachtig gerestaureerd, maar zo kon het nu eenmaal niet verlopen met “My Dream”.
- ⁶ De in 1878 te Wetteren geboren Broeckaert leerde het vak aan de destijds befaamde academie van Dendermonde. Volgens *het Geïllustreerd biografisch woordenboek der kunstenaars in België na 1830* (Uitgave Arto, 1991, s.l., p. 43) was hij vooral een schilder van impressionistische landschappen met een voorkeur voor donkere lichten en onweersatmosfeer. Een korte notitie over Broeckaert en zijn woonboot bij D’Hondt, G., ‘De Leie’. In: *Maandelijksch Bulletin der Vereeniging voor Natuur- en Stedenschoon*, Antwerpen, 1932, jg. 11 nr. 6 (met dank aan A. Verbeke).
- ⁷ Dumont, M.E., *Gent. Een stedenaardrijkskundige studie*. Deel I, Brugge, 1951, p. 295-296.
- ⁸ Artikel ‘Cocootje: ze zullen mij moeten wegslepen’, LDK in *De Gentenaar* van 3 mei 1977.
- ⁹ ‘Gents mosselscheepje verhuist naar de overkant’, ROL in *De Gentenaar* van 14 mei 1976. Het schip werd toen over de brug aan de Edward Pijnaertkaai gehesen en verhuisde enkele honderden meter stroomopwaarts op de Schelde.
- ¹⁰ *De Gentenaar* (foto ROL) 24 december 1980.
- ¹¹ ‘Leica, Cormoran, Yvo en Coo-Coo’, Kris Naudts in *De Gentenaar Magazine*, 21 november 1997.
- ¹² ‘Wrakken overspoelen Gentse binnenwateren’. Wouter Woussen in *Het Volk*, 9 augustus 2005.
- ¹³ ‘Geen extra woonboten meer in Gent’, Johan Cauwels in *Het Laatste Nieuws*, 15 juni 2005.
- ¹⁴ ‘Politie maakt komaf met “gezonde anarchie”. Veiligheid staat voorop in nieuw reglement op de Gentse binnenwateren’, Hans De Ruyck in *Gazet van Antwerpen* (Oost-Vlaamse editie), 11 november 2006; ‘Woonboten op koers’, brochure van Waterwegen en Zeekanaal NV, 2008, pp. 27.
- ¹⁵ ‘Een ruim als leefruimte. Antheunis bouwt vrachtschepen om tot woonboten’, Fernand Goethals en Armand Verschraegen in *De Gentenaar Magazine*, 9 juni 2000.