

EEN GENTSE WATERZOOI

De geschiedenis van het dempen en overwelven van de waterlopen in Gent (1866-1914). Casus: het dempen van de Rietgracht

Lynn De Clercq

“Ik geloof dat Gent zoiets als een Venetië van lager allooï genoemd is. Er zijn vuile kanalen en oude huizen waar zelfs de meest begerige antiquair zijn hart zou kunnen ophalen, ook al zijn de gebouwen zeker niet zo goed bewaard gebleven als die in Nederland. Het handelsverkeer is er aanzienlijk en er zijn meer bierhuizen dan waar ook.”¹

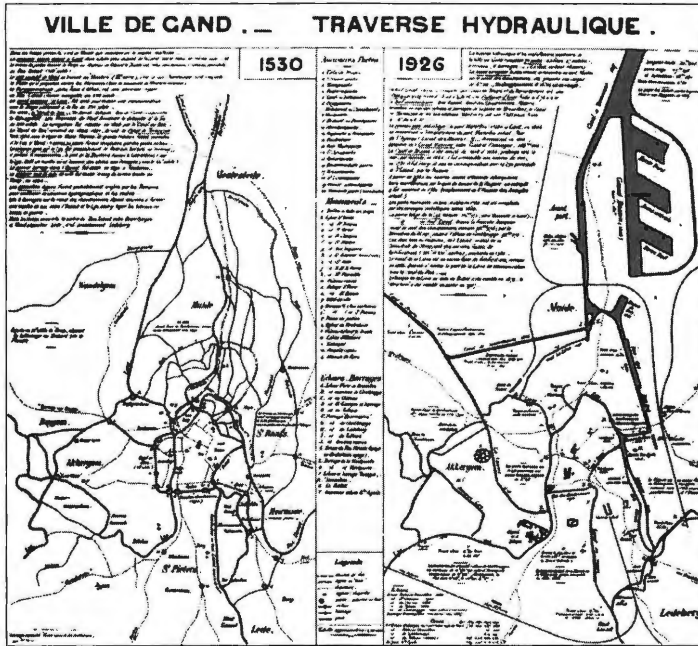
William Makepeace Thackeray (1811-1863)

Vandaag refereren we soms naar Brugge als het ‘Venetië van het Noorden’. In vroegere tijden kon ook Gent die vergelijking doorstaan. Deze stad was immers bezaaid met een netwerk van rivieren en kanalen. Thackeray verwees echter naar Gent als ‘een Venetië van lager allooï’. Dit etiket was zonder enige twijfel misprijzend bedoeld. De auteur had niet helemaal ongelijk. In de eerste helft van de 19^{de} eeuw, wanneer Thackeray leefde en verschillende steden in Europa aandeed, waren de Gentse waterlopen eerder een plaag dan een zegen voor de stad. De sterk vervuilde waterlopen van de industriestad zorgden er niet alleen voor dat de esthetische waarde van de stad werd besmeurd, maar ook dat men bezorgd was over het effect van deze walmende waterlopen op de volksgezondheid. Vanaf de tweede helft van de 19^{de} eeuw verkeert de stad, net zoals vele andere steden in Europa, in een saneringswoede. Volkse en verwaarloosde buurten moesten het ontgelden en werden vervangen door brede straten en statige huizen. In dit kader werden vele waterlopen gedempt of overweld en vervangen door straten en pleinen.

Een wandeling langs de Gentse waterlopen kan vandaag dan ook tot verwarring leiden. Het is vaak moeilijk om uit te maken of men nu langs de Schelde, de Leie of de Lieve loopt. Dit is deels te wijten aan het feit dat de waterlopen geheel of gedeeltelijk uit het landschap zijn verdwenen. Hierdoor weet men niet meer waar de waterloop begint en waar hij eindigt. De huidige plannen van de stad Gent zetten echter aan tot nadenken. De stad is begonnen aan de uitvoer van een groots opgezet project, waarbij de Nederschelde aan de Reep,

¹ LEYMAN Dirk ‘Waarom ik die stad hoedanook onaangenaam vond. Passages in Gent’, in: *Het oog in’t zeil. Stedenreeks 7. Gent, de dubbelzinnige*. Amsterdam, Bas Lubberhuizen, 2000, p. 100. Gebruikte afkortingen: OLV = onuitgegeven licentiaatsverhandeling, SAG = Stadsarchief Gent, UG = Universiteit Gent.

zou worden opgelegd vanaf het François Laurentplein tot aan de samenvloeiing met de Leie aan het Veermanplein. Een deel van het vergeten water in de binnenstad komt zo weer tevoorschijn.



Figuur 1 : Vergleichende studie, tussen 1530 en 1926, van de hydrografie van Gent²

Men kan zich afvragen wat er nog allemaal onder de straten en pleinen van Gent schuilt. Een zoektocht in de literatuur levert weinig op. Aangaande dit onderwerp is nagenoeg niets geschreven, enkele summiere verwijzingen niet te na gesproken. Dit vroeg om een meer uitgebreid geschiedkundig onderzoek. Vandaar schreef ik mijn licentiaatsverhandeling over de geschiedenis van het dempen en overwelven van de waterlopen in Gent.³ De meeste bronnen hiervoor bevonden zich in het archiefbestand van Openbare Werken in het stadsarchief van Gent.⁴ Het voornaamste bronnenmateriaal vormden de zogenaamde dossiers *de commodo et incommodo*. Deze dossiers zijn de neerslag van de buurtonderzoeken naar het dempen of overwelven van de water-

² SAG, Atlas Goetghebuer, L2/53: 'Ville de Gand. Traverse hydraulique 1530-1926', planafdruk naar tekening van Ad. Dingens, 1926.

³ DE CLERCQ L. *Gentse water-zooi. De geschiedenis van het dempen en overwelven van de waterlopen in Gent (1866-1914)*. Gent, UG (OLV), 2003 (promotor Prof. Dr. Erik Thoen).

⁴ SAG, Modern Archief, reeksen G en VII (Openbare Werken).

HET DEMPEN VAN DE RIETGRACHT

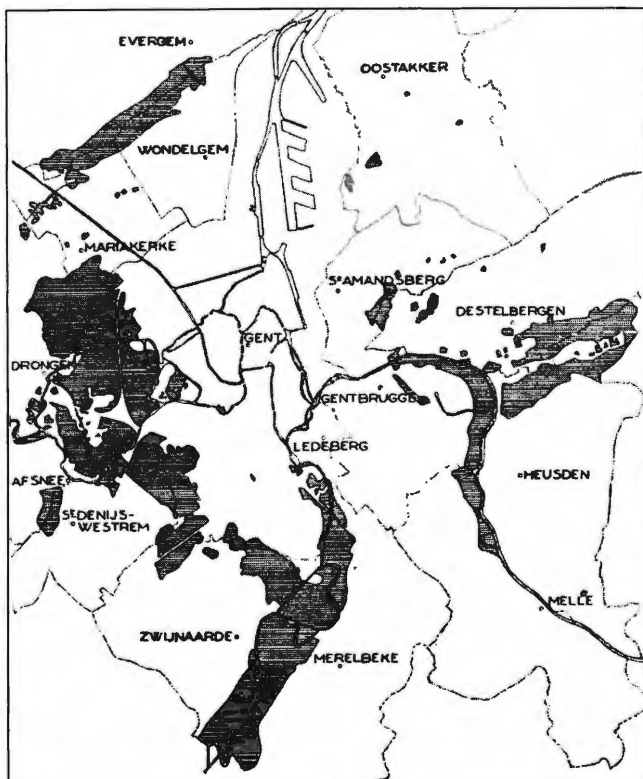
lopen. Deze onderzoeken moesten nagaan of er niet te veel omwonenden en andere betrokkenen waren gekant tegen de afschaffing van een bepaalde waterloop. Om dit na te gaan werden de plannen van het stadsbestuur of van een particulier geafficheerd en konden de mensen die daartegen iets hadden in te brengen, een klacht neerleggen bij de stadsadministratie.

Wegens het zeer uitgebreid bronnenmateriaal, heb ik mij qua periode moeten beperken. De verhandeling vangt aan in 1866, het jaar waarin een zeer hevige cholera-epidemie uitbrak in Gent. Deze epidemie was zonder twijfel de katalysator voor de daaropvolgende saneringsplannen. Ik eindig mijn verhaal in 1914, bij het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog, aangezien de werken aan de waterlopen dan gedurende vier jaar werden gestopt. In de loop van de 20^{ste} eeuw werden echter nog vele waterlopen gedempt. Ook de 20^{ste}-eeuwse dempingspolitiek te Gent zou vast en zeker een interessant onderwerp kunnen uitmaken voor een nieuwe verhandeling. In dit artikel tracht ik de politieke en sociale achtergrond van het verdwijnen van de waterlopen uit de doeken te doen aan de hand van een casus, namelijk het dempen van de Rietgracht. Ik heb deze casus eruit genomen omdat deze representatief is voor het grondgebied Gent en dit om verschillende redenen. Vervolgens zal ik nog een kort overzicht geven van de afgeschafte waterlopen in Gent tussen 1866 en 1914, om daaruit enkele algemene conclusies te trekken voor de stad.

Hydrografische schets van Gent rond 1866

Aangezien dit een historisch-geografische studie betreft, is het van groot belang dat de topografie van Gent wordt besproken. Het grondgebied vertoonde twee wel te onderscheiden gebieden in de 19^{de} eeuw: de Blandijnberg en de omliggende moerassige dalbodem. De Blandijnberg is een droge, zandachtige en langwerpige heuvel waarvan de lengteas zich uitstrekt in N.N.O.-Z.Z.W. richting.⁵ Rond de Blandijnheuvel lag een moerassige, vochtige dalbodem, doorkruist door talrijke waterlopen. Steeds wordt gezegd dat Gent zijn ontstaan te danken heeft aan twee rivieren, namelijk de Leie en de Schelde. Deze twee rivieren kunnen we als de hoofdassen beschouwen met een netwerk van vertakkingen. Vele van deze vertakkingen zijn vanaf de tweede helft van de 19^{de} eeuw verdwenen. Zelfs de historische samenvloeiing van Schelde en Leie aan de Reep is niet meer zichtbaar. Ook de meersen rond Gent zijn in die periode grotendeels drooggelegd en zijn tegenwoordig helemaal bebouwd. In de casus over de Rietgracht gaan we dieper in op de ingrijpende drooglegging van de Neermeersen en de Heernismeersen.

⁵ DUMONT M.E. *Gent, een stedenaardrijkskundige studie*. Brugge, De Tempel, 1951, deel 1, p. 58.



Figuur 2 : Natuurlijke overstromingsgebieden in en rond Gent⁶

Overall in Ghent one could in the course of centuries easily get enough water, either by scooping it out of one of the many canals and rivers, or by digging water pits. Because of the sandy subsoil these were easy to dig. That the quality of the water was often poor, the population did not mind. They only wanted the water to be fresh, clear and odorless. It is therefore not surprising that Ghent in the middle of the 19th century never had an organized water supply network, unlike Bruges and Leper.⁷ The Ghent population was, after all, in some very dry summers, always getting enough water that was moreover free of charge. From the middle of the 19th century this situation changed. The surface water in Ghent was becoming polluted and the quality of the tap water was not improving. The Ghenters were forced to look for other solutions. Ghent underwent from then on very significant changes in hydrography.

⁶ DUMONT M.E. *Op. cit.*, deel 2, figuur 4.

⁷ BOONE R. *Overheidszorg voor drinkwater in Vlaanderen*. Gent, Snoeck-Ducaju, s.d., pp. 40-93 en pp. 174-185.

HET DEMPEN VAN DE RIETGRACHT

Het onvermijdelijke lot van de Rietgracht

Site en situatie

De Rietgracht was en is een onbevaarbare waterloop. Dit wil zeggen dat deze rivier onder de wet op de politie van de onbevaarbare en onvlotbare waterlopen van 7 mei 1877 viel.⁸ Over het ontstaan van de Rietgracht bestaan heel wat uiteenlopende meningen. Heeft deze waterloop een natuurlijke oorsprong of werd hij door de mens gegraven? Het is niet eenvoudig om dit te bepalen. Natuurlandschappen die door natuurlijke krachten, zoals erosie, tot stand zijn gekomen, zijn in de loop der tijden door de mens gemanipuleerd en omgevormd tot cultuurlandschappen. In dit opzicht is het hydrografische netwerk al eeuwenlang sterk beïnvloed. De oppervlaktewateren werden door de mens omgevormd om te voldoen aan eisen zoals afwatering, drooglegging, transport, enzovoort.⁹ De industriële revolutie en de urbanisatie hebben ervoor gezorgd dat de omzetting van natuur- naar cultuurlandschap werd vervolledigd. Vandaag vindt men in België nagenoeg geen natuurlandschap meer. Bij de inventarisatie van de onbevaarbare en onvlotbare waterlopen tussen 1877 en 1886 ging men er vanuit dat de onbevaarbare waterlopen natuurlijk gevormde waterlopen moesten zijn.¹⁰ De meeste van deze waterlopen waren echter door de mens aangepast en hadden dus een gemengd karakter. Deze onbevaarbare en onvlotbare waterlopen treft men enkel aan in de rand rond Gent. Onbevaarbare waterlopen in het centrum van de stad, binnen de oude stadsomwallingen, kregen het statuut van 'stadswaterloop' en vielen onder de bevoegdheid van de stad.

De Rietgracht (of *Bevrijtgracht*) maakte tot in de eerste helft van de 19^{de} eeuw deel uit van een omwalling rond Gent.¹¹ Dit netwerk van waterlopen en omwallingen had zowel een verdedigingsfunctie als een afbakende functie tussen Gent en de omliggende gemeenten. Op het einde van de 18^{de} eeuw, in

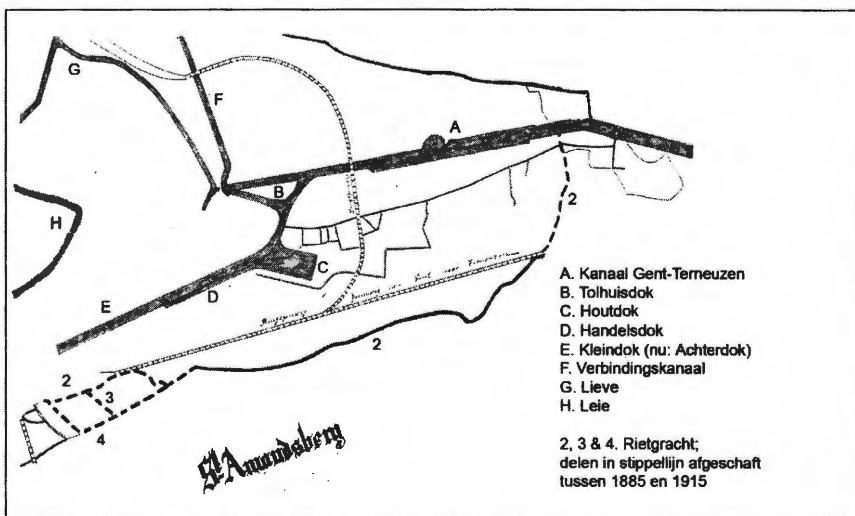
⁸ *Belgisch Staatsblad*, 23/05/1877. Vóór 1877 viel deze waterloop onder de provinciale verordening van 20 augustus 1850 (cf. *Recueil des règlements provinciaux de la Flandre orientale, 1822-1885*, pp. 69-87).

⁹ SCHUTYZER S. *Inventarisatie en evolutie van onbevaarbare waterlopen op het grondgebied Groot Gent*. Gent, UG (OLV), 1995, pp. 7-8.

¹⁰ RABeveren, *Oost-Vlaanderen*, nr. 3/1768. In navolging van de wet van 7 mei 1877 werd er beslist dat er per gemeente een 'Atlas der onbevaarbare en onvlotbare waterlopen' moest worden opgesteld, die plannen en beschrijvende tabellen zou bevatten aangaande elke waterloop die het betreffende grondgebied doorkruiste. Zie in dit verband voor de Provincie West-Vlaanderen: VANNIEUWENHUYSE J. *In kaart gebracht: de Provincie West-Vlaanderen en het beheer van de onbevaarbare waterlopen, 1800-heden*. Brugge, provincie West-Vlaanderen, 2001.

¹¹ HEINS M. *Gand, sa vie et ses institutions*. Gent, Hoste, 1912-1923, 3 dln, p. 208.

de Oostenrijkse tijd, begon men deze waterlopen af te schaffen. Nadat in 1860 de octrooirechten rond Gent wegvielen, werden de laatste restanten van de omwalling afgeschaft.¹² Door de enorme expansie van de stad hadden deze waterlopen hun grensfunctie en hun nut verloren. Enkel de waterlopen die daarnaast ook nog een andere functie vervulden, werden voorlopig behouden. Zo duidde de Rietgracht in het Oosten nog steeds de grens aan tussen Gent en Oostakker. Daarnaast diende deze waterloop voor de afwatering van de zogenaamde Neermeersen aan de Antwerpse poort. Dit door overstromingen geplaagde gebied had de Rietgracht broodnodig om het overtollige water te laten afvloeien naar de Visserijvaart en de Leie. De Rietgracht kreeg in de 'Atlas van onbevaarbare en onvlotbare waterlopen' uit 1885 en 1886 de nummers 1, 2, 3 en 4 mee.



Figuur 3 : De Rietgracht vanaf de Dampoort tot aan Meulestede¹³

De waterloop had vele vertakkingen die bijvoorbeeld als verdedigingsgracht rond het Spanjaardenkasteel dienden. Met de afbraak van het Spanjaardenkasteel vanaf circa 1830 tot 1850 werd een groot deel van de Rietgracht in deze buurt gedempt. Bij het graven van het Handelsdok in 1828 werd een deel van de Rietgracht, dat voorheen in verbinding stond met de Visserij, omgevormd tot het De Pauwkanaal. Zo kon dit dok aangesloten worden op de Schelde en de Leie.¹⁴ Vanaf het De Pauwkanaal, aan de Dampoort,

¹² DAMBRUYNE J., BRAL G.J., RAMBAUT A., e.a. *Een stad in opbouw. Gent van 1540 tot de wereldtentoonstelling van 1913*. Tielt, Lannoo, 1992, p. 252.

¹³ Bewerkte kaart uit de 'Atlas der onbevaarbare en onvlotbare waterlopen', Provincie Oost-Vlaanderen, stad Gent, 1885.

¹⁴ DAMBRUYNE J., e.a. *Op. cit.*, p. 244.

HET DEMPEN VAN DE RIETGRACHT

liep de Rietgracht verder richting Meulestede, nagenoeg parallel met de spoorweg van Gent naar Eeklo. Bepaalde delen van deze waterlopen werden in de loop van de 19^{de} eeuw geïncorporeerd in de nieuwe haveninrichtingen. Een ander deel van de Rietgracht verliet Gent langs het grondgebied van Sint-Amandsberg. Aangezien vele stukken van deze waterloop op het grensgebied tussen Gent en Sint-Amandsberg stroomden, leidde dit regelmatig tot disputen tussen deze twee gemeenten, voornamelijk als het erop aankwam een verantwoordelijke aan te duiden voor de overstromingen, die het gebied regelmatig teisterden. De traag lopende rivieren zorgden in de winterperiode immers vaak voor wateroverlast. Hiervoor was onder meer de getijdenwerking van de Schelde verantwoordelijk. In 1889 werd het Scheldewater van de binnenstad aan de invloed van het tij onttrokken door het bouwen van een stuw en een sluis aan de Heermis. Dit kon niet beletten dat sommige lager gelegen stadsdelen nog endemisch overstromden.¹⁵ Volgens een zekere dokter Du Moulin, een Gentse arts die zeer begaan was met de hygiëne in de stad, was deze toestand nefast voor de openbare gezondheid in de arbeiderswijken. In de bodem waren immers allerlei materialen aan het gisten die ziektes onder de bevolking konden verspreiden.¹⁶

‘... ten einde verlost te geraken van den verpestende stank die de Rietgracht er om zich verspreidt’

De afschaffing van de gehate octrooirechten in 1860 had voor Gent enorme gevolgen op vele vlakken. Niemand was er zich op dat moment van bewust welke spectaculaire wijzigingen de stad vanaf dan zou ondergaan.¹⁷ Op korte tijd verdwenen de negen stadspoorten onder de sloophamer en werden de laatste stukken van de verdedigingswallen rond Gent dichtgegooid.¹⁸ In plaats daarvan kwam een ringweg met brede boulevards. Het oude stadscentrum had al geruime tijd af te rekenen met het groeiende probleem van overbevolking. Tegen het midden van de 19^{de} eeuw waren de open ruimten binnen de stadsmuren immers grotendeels volgebouwd. De afschaffing van de octrooirechten bood nu de mogelijkheid om ook buiten de oude stadsgrenzen uit te breiden. Dit gaf aanleiding tot een ware stedelijke wildgroei. In vele gevallen waren het speculanten die de straten in de stad aanlegden zonder weloverwogen plan. Door die willekeurige aangelegde verbindingswegen kreeg het Gentse

¹⁵ DECAVELE J. ‘De Gentse Schelde’, in: *Toerisme in Oost-Vlaanderen*, XXVIII, 1979, 6, pp. 31.

¹⁶ DU MOULIN N. *Enquête sur les conditions hygiéniques de la ville de Gand à l’occasion de l’épidémie de choléra de 1866*. Gent, Vanderhaeghen, 1879, p. 5.

¹⁷ ROOSE M. e.a. *De Kranten van Gent*. Gent, Facsimile, 1996, deel 1, p. 2.

¹⁸ M.n. de Brugse Poort, de Dampoort, de Ekkergempoort, de Heuvelpoort, de Ijzerenwegpoort, de Keizerspoort, de Kortrijksepoort, de Muidepoort en de St-Lievenspoort.

LYNN DE CLERCQ

grondplan een wanordelijk uitzicht. Het stadsbestuur mengde zich zelden in de bouwprojecten van de Gentse bourgeoisie.¹⁹ De Gentse industriëlen begonnen meer en meer hun fabrieken aan de rand van de stad te vestigen en de arbeiders volgden deze verhuizing.²⁰ Vaak werden ze door de fabriekseigenaars gedwongen om in de onmiddellijke nabijheid van de nieuwe bedrijven te gaan wonen. Daardoor ontstonden er aan de stadsrand industriële getto's: het bedrijf met haar omliggende arbeiderswoningen. Tussen 1860 en 1900 nam de bebouwde oppervlakte van de stad toe van ongeveer 280 ha., tot ongeveer 550 ha.²¹

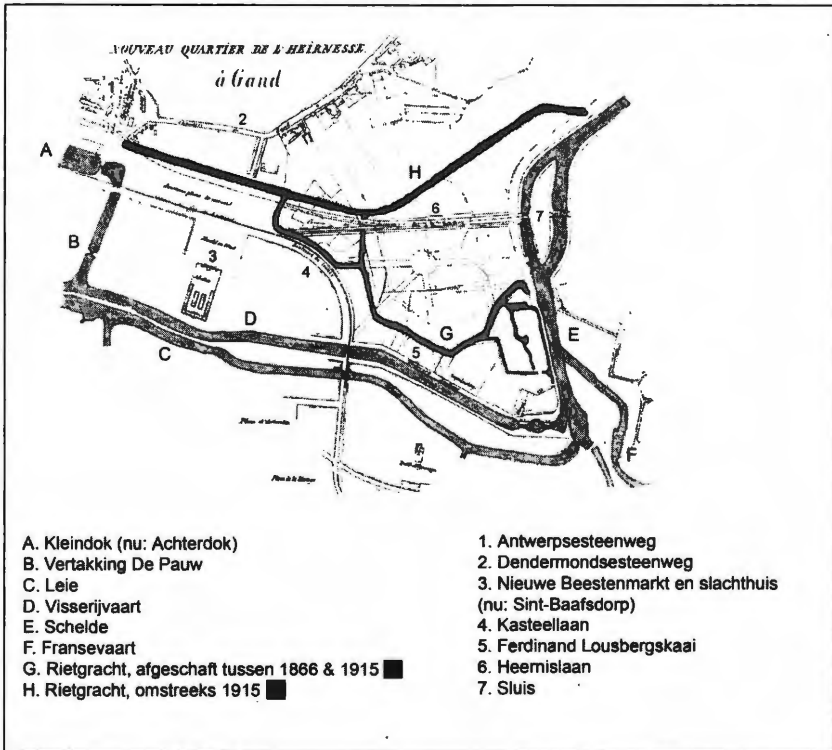
In het oosten van de stad ontwikkelde zich de Heerniswijk en de wijk rond de Dampoort breidde zich verder uit. Het was doorheen deze gebieden dat de Rietgracht stroomde. Door de verdere ontwikkeling van deze wijken was men verplicht nieuwe straten aan te leggen en de wijken te behoeden voor overstromingen. Op verschillende plaatsen sneuvelde de Rietgracht om deze doeleinden te verwezenlijken. Verder zullen we zien dat deze aanpak geen goede remedie was voor het overstromingsgevaar. Ook voor de uitbreiding van het spoorwegennet, voornamelijk langs het havengebied, moest de Rietgracht wijken. Deze waterloop, die door de eeuwen heen meermaals zijn nut had bewezen, werd opgeofferd aan de ongebreidelde urbanisatie van de buitenwijken van Gent.

¹⁹ WEZENBEEK P. 'De urbanisatie van de Wondelgemmeersen (Rabotwijk)', in: *VIAT: Urbanisatie in de 19^{de} eeuw*, XIII-XIV, 1986, 4, p. 97.

²⁰ ADRIAENSEN F. *Het plan De Vigne-Zollikofer. Gent 1860-1914. Een stedenbouwkundig-historisch onderzoek naar de ontwikkeling van de Zuidwijk*. Gent, UG (OLV), 1984, pp. 170-171.

²¹ DE POTTER F. *Gent van den oudsten tijd tot heden. Geschiedkundige beschrijving der stad*. Handzame, Familia et Patria, 1969 (facsimile uitgave van de onvoltooide versie van 1866), p. 14.

HET DEMPEN VAN DE RIETGRACHT



Figuur 4 : Rietgracht in de Dampoortwijk en de Heerniswijk²²

De Dampoortwijk: infrastructuurwerken verdringen het water

De Dampoortwijk, ook wel Sint-Machariuswijk genoemd, was sinds vele eeuwen bewoond en groeide in de 17^{de} eeuw uit tot een typische voorstad van Gent, mede door de aanwezigheid van het Spanjaardenkasteel. De geleidelijke afbraak van deze dwangburcht in de 19^{de} eeuw had ingrijpende wijzigingen tot gevolg.²³ In 1857 vestigde men er het slachthuis en de Nieuwe Beestenmarkt: deze inrichting zou leiden tot een verregaande verontreiniging van de Rietgracht. Vervolgens werd in 1862 de spoorwegverbinding van Gent naar Eeklo aangelegd om de verbinding met Eeklo en Terneuzen te verzekeren. Talrijke beluiken werden aangelegd, waaronder het bekende Rietgrachtbeluik, en vele nieuwe straten werden afgelijnd. Door de snelle

²² Bewerkte kaart uit: SAG, Atlas Goetghebuer, L137/36: 'De Rietgracht in de Heerniswijk', pentekening door M. Heins, ca. 1875.

²³ CAPITEYN A. *Gentse torens achter rook van schoorstenen. Gent in de periode 1860-1895*. Gent, catalogus Dienst Culturele Zaken, 1983, p. 61.

groei van deze wijk en het aangrenzende gehucht Sint-Amandsberg, splitste dit laatste zich in 1872 af van Oostakker en verkreeg het statuut van zelfstandige gemeente. Ook deze gemeente ontwikkelde zeer snel een eigen stratenpatroon. Naast arbeidershuisjes kwamen er meerdere kleine fabrieken, vooral langs de Dendermondsesteenweg.²⁴

De bouw van het Spanjaardenkasteel in de 16^{de} eeuw veroorzaakte de eerste veranderingen aan de loop van de Rietgracht. De Rietgracht werd toen gedeeltelijk overwelfd om zo onder de Antwerpse poort te stromen en verder te stromen in de richting van de Heernismeersen.²⁵ In die tijd had de Rietgracht nog een verdedigende functie. Indien nodig konden de sluisen worden geopend zodat de Neermeersen en Heernismeersen overstroomden en de vijand tegenhouden werd. In de loop van de 19^{de} eeuw diende de Rietgracht meer en meer als drainagesysteem voor de omliggende akkers. De afbraak van het Spanjaardenkasteel zorgde ervoor dat de Rietgracht rond deze site grotendeels werd gedempt. Ook werden met de komst van het slachthuis heel wat nieuwe straten afgelijnd rond 1860.²⁶ De *'Société de Chemin de Fer d'Ecclou   Gand'* verlegde in 1862 de bedding van twee armen van de Rietgracht tussen het Oefenplein en de Dendermondsesteenweg, opdat deze waterloop langs de spoorweg zou worden rechtgetrokken.²⁷ Zo kon de spoorwegmaatschappij een dam bouwen in deze waterloop en op die manier een watervoorraad aanleggen om de stoomlocomotieven van de treinen te kunnen voeden.²⁸ Er werd echter geen vergunning aangevraagd om deze dam te bouwen. In 1888 kwamen er klachten van de omwonenden dat deze dam al het water opslorpte en de Rietgracht van het verse water beroofde dat nodig was om haar zelfreinigende functie te kunnen uitoefenen. Het stadsbestuur maande het bestuur van de 'Ijzerenweg' dan ook aan deze dam onmiddellijk te verwijderen. Niet alleen de spoorwegmaatschappij placht watervoorraden aan te leggen voor eigen gebruik, ook industriëlen zagen er geen graten in water op te slaan. In 1890 ondervond het gemeentebestuur van Sint-Amandsberg opnieuw dat de Neermeersen overstroomden door een stremming van de overwelfde Rietgracht aan de Dampoort, namelijk onder het hotel genaamd 'Leopold II'.²⁹ Het gemeentebestuur schreef een brief naar het stadsbestuur van Gent met de vraag dit probleem op te lossen, aangezien de stremming van de Rietgracht op het grondgebied van de stad gebeurde. Aanvankelijk werd de schuld weer bij de spoorwegmaatschappij gezocht, maar na een onderzoek bleek dat de industriëlen Baertsoen en Buysse achter hun fabriek aan het

²⁴ *Idem.*

²⁵ HEINS M. *Op. cit.*, p. 191.

²⁶ O.a. de Schoolkaai, de Voorhoutkaai en de Slachthuisstraat in 1861.

²⁷ SAG, reeks G, sectie 2, nr. 38 (2) – map 11.

²⁸ SAG, reeks G, sectie 2, nr. 35 (2) – map 2.

²⁹ SAG, reeks G, sectie 2, nr. 38 (2) – map 23.

HET DEMPEN VAN DE RIETGRACHT

Oefenplein “*eenen dam hebben gemaakt met zakken gevuld met zand*”.³⁰ Ook deze dam was zonder machtiging van de stad aangelegd. De stad beval de onmiddellijke verwijdering van de dam.³¹

In 1874 werd de Kasteellaan, gelegen tussen de Lousbergskaai en het Oefenplein, afgelijnd en verbreed.³² Voor de aanleg van deze straat werden enkele gedeelten van de Rietgracht overwelfd in 1870. Door het overwelfen van dit deel trad het water verderop aan de Dampoort buiten de oevers door opstopping. De oevereigenaars van de Rietgracht aan de Dampoort vroegen de stad om op te treden: “*De ondergeteekenden, inwoners der stad Gent, nemen hierbij de vrijheid aen Heeren Burgemeester en Schepenen kennisse te geven dat het ‘Gouvernement’ heeft goed geacht de loop van het water aen de Antwerpsche poort te stremmen, zonder daarvan de bewooners der omstreken te verwittigen. Dat daer is uit voortgesproten eene overstroming. Dat deze overstroming de oorzaak is van vele schaden voor de ondergeteekenden: het weiden der koeien is onmogelijk geworden sedert eenige weken op het land, zijnde zulks eenige voet hoog met water bedekt; de legumen zijn verloren gegaan en de grond is voor eenige jaren bedorven, zijnde daaruit alle vetdeelen ontnomen. De industrielle (sic!) gebouwen ... worden bedreigd daerdoor weldra den arbeid te moeten staken.*”³³ De schade zowel voor de landbouw als voor de industrie was dus aanzienlijk. Het stadsbestuur oordeelde dat het beter zou zijn het stuk van de Rietgracht vanaf het begin van de Kasteellaan tot aan de Dampoort te overwelfen. De ‘Stedelijke Dienstconducteur der Bestuur der Werken’ was echter van mening dat “*zulks niet ten laste van de stad moet gedaan worden, aangezien dit de gevolgen zijn van werken uitgevoerd door een ander bestuur, en ten tweede, dat dien waterloop den eigendom is van bijzonderen. Bijgevolg, ik besluit hieruit, dat dit het werk is van het bestuur van Bruggen en Wegen [van de provincie, LDC] en de eigenaars. De eerste om hun werk te voltrekken en de tweede om hun eigendom eene veel grootere waarde te geven.*”³⁴ De aflijning van de Kasteellaan was immers op bevel van het provinciebestuur geschied. Zij waren dus verantwoordelijk voor de overstromingen in de buurt. Bovendien eiste de stad dat de provincie de geleden schade van de stedelingen zou vergoeden. De gouverneur was echter van mening dat de verdere afschaffing van de Rietgracht enkel tot grotere problemen zou leiden en weigerde de gevraagde werken uit te voeren. Het water kon nu tenminste nog een uitweg vinden langs de overwelfde waterloop. Indien deze zou worden gedempt dan zou dit het overstromingsgevaar enkel vergroten. De overstromingen waren dus niet de fout van de uitgevoerde werken rond de Kasteellaan. De meersen in de buurt stonden immers sedert eeu-

³⁰ *Idem.*

³¹ SAG, reeks G, sectie 2, nr. 38 (2) – map 40.

³² SAG, reeks G, nrs. 918 en 919 (nieuwe nummers).

³³ SAG, reeks G, sectie 2, nr. 38 (2) – map 39.

³⁴ SAG, reeks G, sectie 2, nr 35 (2) – map 1.

wen regelmatig onder water.³⁵ In het rampjaar 1872 traden de rivieren nog verder buiten hun oevers. Aangezien de buurt rond de Dampoort steeds meer uitbreiding nam en er steeds meer werd gebouwd, brachten de overstromingen telkens meer problemen met zich mee. Verschillende oplossingen om deze periodieke overstromingen te voorkomen, werden voorgesteld. Stuwen en sluizen werden gebouwd om de getijdenwerking van de zee op de maritieme Schelde in te dijken. Waterlopen werden regelmatig uitgebaggerd. De voornaamste rivieren en kanalen werden uitgediept en verbreed; enzovoort.³⁶ Het lijkt nogal vreemd dat het stadsbestuur, samen met deze maatregelen, meer en meer waterlopen begon te dempen. Deze grachten konden toch ook het overtollig water in periodes van zware regenval weggeleiden? Waarom zouden ze die dan afschaffen? Toch is deze aanpak niet zo onzinnig, als men bedenkt dat de meeste van de waterlopen geen goede doorstroming meer hadden door hevige verontreiniging. Volgens S. Schutyzer neemt het zelfreinigend vermogen van waterlopen af naarmate de mens wijzigingen aanbrengt aan de natuurlijke bedding van een waterloop.³⁷ Door de stremming van waterlopen vond het water geen uitweg meer, traden de rivieren nog sneller buiten hun oevers en bevoeide het vervuilde water de bebouwde grond in de stad. Dit zorgde dus niet enkel voor wateroverlast, maar ook voor problemen op het vlak van de volksgezondheid. De overheid meende dat een radicale dempingspolitiek de enige oplossing was voor deze problemen.

De buurt ten noorden van de Dampoort, de Neermeersen, kwam pas na de jaren 1880 tot volle ontwikkeling.³⁸ Het is moeilijk uit te maken of de dempingspolitiek de bebouwing van deze meersen mogelijk maakte, of dat net het dempen van de waterlopen volgde op de bewoning van deze gebieden. Wellicht was het een samenspel van beiden. Vooral in het laatste decennium van de 19^{de} eeuw en het eerste decennium van de 20^{ste} eeuw werden vele waterlopen in deze meersen afgeschaft. In 1894 diende de heer Neelemans, directeur van de spoorwegmaatschappij Gent-Eeklo, een aanvraag in om de onbevaarbare waterloop n^o 2, die langs de spoorweg liep, te mogen opvullen.³⁹ De stadsingenieur meende echter dat de demping van dit deel van de Rietgracht niet aangewezen was, aangezien deze waterloop de drooglegging van de meersen mee bewerkstelligde. Indien waterloop n^o 2 zou worden afgeschaft, zou enkel waterloop n^o 4 deze taak op zich kunnen nemen. Deze laatste gracht, die zich achter de Weldadigheidsstraat (de huidige Spijkstraat) bevond, moest immers al het rioolwater van de buurt slikken en was bijgevolg vaak verstopt. De aanvraag van de spoorwegmaatschappij werd niet

³⁵ SAG, reeks G, sectie 2, nr. 35 (2) – map 39.

³⁶ DE RIJCKE R. 'La traverse hydraulique de la ville de Gand', in : *Annales des Travaux publics de Belgique*, XXII, 1921, 2, p. 935.

³⁷ SCHUTYZER S. *Op. cit.*, p. 8.

³⁸ DUMONT M.E. *Op. cit.*, deel 1, pp. 115-116.

³⁹ *Bulletin communal de la ville Gand*, 1894, pp. 813-815. Cf. figuur 3.

HET DEMPEN VAN DE RIETGRACHT

ingewilligd. In juli 1898 diende het spoorwegbestuur een nieuwe aanvraag in. De maatschappij had ondertussen vier jaar de tijd gehad om een geldig argument te vinden om de waterloop toch te kunnen dempen. Het deel van de gracht waarvan sprake is, zou door de maatschappij Gent-Eeklo zelf gegraven zijn bij aanleg van deze spoorweg om het talud waarover de sporen liepen op te hogen. Deze onlangs gegraven waterloop zou enkel per vergissing zijn ingeschreven in de 'Atlas van de onbevaarbare en onvlotbare waterlopen'. Deze waterloop was immers niet 'natuurlijk'. Het stadsbestuur scheen dit verhaal te geloven en was zelfs van mening dat "*niets schijnt ... te pleiten ten voordele van het behoud van deze waterloop, aangezien de ander lager liggende vertakkingen van de Rietgracht eene voldoende afwatering aanbieden voor de wateren van de Neermeersen.*"⁴⁰ Waarom deze plotse ommezwaai van de stadsadministratie? Vier jaar voorheen had ze dit verzoek immers afgewezen omdat de andere delen van de Rietgracht niet voor voldoende afwatering konden zorgen. Waarschijnlijk is het motief voor de ommekeer te zoeken bij de enorme druk die de spoorwegmaatschappij kon uitoefenen op de stad, mogelijk gesteund door de staat. De spoorweglijn van Gent naar Eeklo vormde immers een belangrijke schakel in het economische verkeer van de stad Gent. Of was de vervuilde toestand van waterloop n^o4 misschien ineens spectaculair verbeterd? Dat was zeker niet het geval. In 1895 stuurden enkele inwoners van de Weldadigheidsstraat en de omliggende straten een klachtenbrief naar het stadsbestuur.⁴¹ De toestand van de Rietgracht was ondraaglijk geworden. De bedrijven stroomopwaarts loosden allen hun industrieel afval in deze waterloop en dit hoopte zich op achter de Weldadigheidsstraat. De stad moest zijn verantwoordelijkheid durven opnemen: "*Het schijnt ons toch niet aanneemlijk, dat om eenige te nemen maatregelen aan enkele drie of vier nijveraars te ontsparen, honderdtallen eigenaars en huurders niet alleen hunne stoffelijke belangen, maar hunne gezondheid, hun leven laten krenken en in groote gevaar stellen.*"⁴² Deze brief was ondertekend door 34 buurtbewoners. Dit toont aan dat ook de gewone mensen er in die tijd van overtuigd waren dat ziektes zich gemakkelijker verspreidden in een onhygiënisch milieu. De stad bleek gevoelig voor deze opmerking en stuurde een bevelschrift naar twee van deze industriëlen tot het schoonmaken van de Rietgracht. De nijveraars werden echter niet aangemaand om betere zuiveringstechnieken toe te passen of om op te houden met lozen in deze rivier. In de volgende jaren bleef het klachten over de verontreinigde toestand van de Rietgracht regenen.⁴³ In 1897 ontstond het plan om ook waterloop n^o4 te overwelden om gezondheidsoverwegingen.⁴⁴ De stad verwachtte echter dat de gemeente Sint-Amandsberg voor

⁴⁰ SAG, reeks G, sectie 2, nr. 38 (2) – map 30.

⁴¹ SAG, reeks G, sectie 2, nr. 38 (2) – map 43.

⁴² *Idem.*

⁴³ *Idem.*

⁴⁴ *Bulletin communal de la ville de Gand*, 1897, pp. 560-562.

LYNN DE CLERCQ

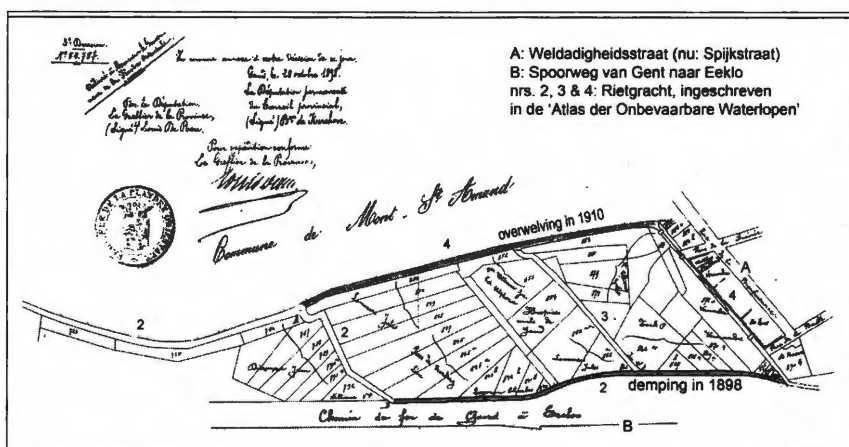
een groot stuk zou bijspringen om de kosten van deze overwelvingswerken te dragen. De vervuiling van de waterloop was immers grotendeels te wijten aan het feit dat de riolen van deze gemeente in de Rietgracht uitmondde. Daarenboven verwachtte de stad ook subsidies van de staat én van de provincie, aangezien deze openbare werken ten dienste stonden van een 'plattelandswijk' van de stad.⁴⁵ De kostprijs voor deze overwelving bedroeg in totaal zo'n 7.000 frank. Geen buitensporige uitgave als men dit vergelijkt met andere (minder dringende) uitgaven uit de stadsrekeningen. Deze som werd in hetzelfde jaar ingeschreven in de stadsbegroting. Toch zouden de inwoners van de Dampoortwijk nog tot 1910 moeten wachten vooraleer de Rietgracht n° 4 ondergronds zou verdwijnen. Uit het volgende kort krantenbericht uit 'Vaderland' van 16 juli 1896 blijkt waarom deze werken niet eerder werden uitgevoerd: "*Verzoekschrift. Wij vernemen dat buiten de Dampoort wederom eene petitie in omloop is, ten einde verlost te geraken van den verpestende stank die de Rietgracht er om zich verspreidt. Sinds lang is een ontwerp ten studie en het schijnt dat zich enkel eenen kwestie hangende tusschen Gent en Sint-Amandsberg de oorzaak is dat de werken niet uitgevoerd zouden worden. Zou men dien ongelukkigen twist om eenige honderden franks niet kunnen ter zijde schuiven om eene der volkrijkste wijken der stad of misschien zelfs de gansche stad niet langer aan het bestendige gevaar eener besmettelijke ziekte bloot te stellen.*"⁴⁶ In 1909 werd opnieuw een onderzoek *de commodo et incommodo* geopend, deze keer met een voorstel tot het dempen van de waterloop. In 1908 was immers een rioleringsstelsel in de Dampoortwijk uitgebouwd, waardoor gemakkelijker kon worden overgegaan tot de opvulling van de Rietgracht.⁴⁷ Overwelvingswerken waren een stuk duurder dan dempingswerken, aangezien bij demping de waterloop gewoon werd gevuld met zand of een andere soort (lichte) aarde. Bij een overwelving was een hele constructie van ijzer en beton nodig en kwam er vaak een architect aan te pas.

⁴⁵ Dit verwijst naar het feit dat de staat prefereerde subsidies voor saneringswerken uit te delen aan plattelandsgemeenten in plaats van aan steden. De steden werden verondersteld zelf geld voor saneringsacties op te hoesten (cf. *Mémorial administratif de la Flandre orientale*, 1863, tome 93, pp. 83-85).

⁴⁶ Dit krantenartikel bevond zich in een dossier in het archief van openbare werken van de stad Gent: *SAG, reeks VII, nr. 929*.

⁴⁷ *Bulletin communal de la ville de Gand*, 1908, p. 777.

HET DEMPEN VAN DE RIETGRACHT



Figuur 5: Aanvraag tot het dempen van een deel van de Rietgracht, nr. 2 achter de Weldadigheidsstraat, door de spoorwegmaatschappij (1898)⁴⁸

Ondertussen had de textielfabrikant P. Toch in 1901 een deel van de Rietgracht n° 4, achter zijn bedrijf, overwelfd. Alle nijveraars die in de omgeving woonden, dienden nochtans klacht in tegen deze overvelving omdat zij bevreesd waren dat de reiniging van deze waterloop hierdoor zou worden bemoeilijkt. De gemeenteraad was echter van oordeel dat deze aanmerkingen tegen de aanvraag van de heer Toch niet van die aard waren om een ongunstig advies uit te brengen.⁴⁹ De omwonenden van het bedrijf van Toch waren er nochtans vrij zeker van dat deze aanvraag geweigerd zou worden. Drie jaar eerder was immers een gelijkaardige aanvraag van J.J. Dierman, met betrekking tot een stuk van waterloop n° 2, door de gemeenteraad verworpen.⁵⁰ Vele nijveraars uit de buurt hadden toen ook geprotesteerd tegen het plan van de heer Dierman. Hieruit kunnen we alweer afleiden dat het stadsbestuur bij het nemen van beslissingen geen vooropgesteld doel voor ogen had. Ruimtelijke planning, zoals wij die vandaag in België kennen, werd nog niet toegepast. De sleutelwoorden bij het nemen van zulke beslissingen waren ‘willekeur’ en ‘economie’. ‘Willekeur’ slaat op het feit dat het vaak om een ver doorgevoerde vriendjespolitiek ging. In de 19^{de} eeuw was het immers de burgerij die het meeste macht kon doen gelden in het stadsbestuur en deze industriëlen handelden meestal uit eigenbelang. Dit zorgde tevens voor heel wat naijver onder de industriëlen. De meeste aanvragen tot overvelving en demping waren afkomstig van industriëlen, maar ook de meeste protesten tegen deze werken

⁴⁸ SAG, reeks G, sectie 2, nr. 38 (2) – map 30.

⁴⁹ Bulletin communal de la ville de Gand, 1901, pp. 187-189.

⁵⁰ SAG, reeks G, sectie 2, nr. 38 (2) – map 29.

werden door de concurrerende bedrijven ingediend. Verder speelde de factor 'economisch belang' een grote rol. Waarom verkreeg de heer Toch wel een toelating tot overwelving terwijl de heer Dierman die drie jaar eerder niet kon bekomen? Het antwoord ligt misschien in het feit dat de spoorwegmaatschappij Gent-Eeklo zich sterk kantte tegen de overwelving door de heer Dierman. Het stuk Waterloo dat deze laatste wilde overwelven, lag immers vlak naast de spoorbaan en de maatschappij vreesde dat het afschaffen van deze Waterloo tot overstromingen zou kunnen leiden die schade zouden berokkenen aan de spoorweg.⁵¹

In 1911-1912 werd hetzelfde stuk Waterloo door de staat enkele meters meer naar het oosten verlegd. Dit gebeurde ter gelegenheid van de samensmelting van het station Gent-Eeklo en het station richting Antwerpen, om zo tot het nu nog bestaande Dampoortstation te komen. De Rietgracht, ingeschreven als n° 2 in de 'Atlas van de onbevaarbare waterlopen', vanaf het station Gent-Eeklo tot aan de uitmonding van deze Waterloo in het kanaal Gent-Terneuzen in Meulestede, werd afgeschaft. Vanaf nu zou de Rietgracht niet meer rechtstreeks in dit kanaal uitmonden, maar zou het een afvloeiing vinden in de nieuwe dokken die in 1906 door de staat werden gegraven.⁵² Met betrekking tot al deze veranderingen aan de loop van de Rietgracht merkte M. Heins in 1921 op: "*Il y a eu une transformation complète du régime et de la direction du courant dans ces cours d'eau.*"⁵³ Deze veranderingen aan de waterlopen werden uitgevoerd zonder veel aandacht te hebben voor de gevolgen op lange termijn. Dit maakt dat vandaag vele buurten regelmatig overstromen omdat de waterlopen, zowel grote als kleine, weer op zoek gaan naar hun oorspronkelijke winterbedding. Alle meersen rond Gent zijn ondertussen volgebouwd zonder veel aandacht te schenken aan de alluviale en waterrijke ondergrond. Dit in tegenstelling tot bijvoorbeeld een land als Nederland, dat veel vroeger dan België inzag dat een zekere planning vereist was.⁵⁴ Het gevecht van Nederland tegen de kracht van het water is dan ook steeds veel heviger geweest dan in België. Reeds tussen 1830 en 1860 voerde de Waterstaatsdienst een structureel rivierverbeteringsprogramma door, waarbij wél rekening werd gehouden met de natuurlijke winter- en zomerbedding van de waterlopen.⁵⁵ De vorige gouverneur van de provincie Oost-Vlaanderen, Herman Balthazar, noemde het Belgische waterbeleid tot medio jaren tachtig van de 20^{ste} eeuw 'ruimtelijke wanorde'.⁵⁶ Een begrip dat ook op het 19^{de}-eeuwse Gent meer dan toepasselijk is.

⁵¹ *Idem.*

⁵² *Bulletin communal de la ville de Gand*, 1907, pp. 158-161.

⁵³ HEINS M. *Op. cit.*, p. 191.

⁵⁴ BALTHAZAR H. *Het hoogste goed is water. Naar en geïntegreerd waterbeleid in (Oost-)Vlaanderen*. Gent, Provincie Oost-Vlaanderen, 2002, p.28.

⁵⁵ VANDERSMISSEN H. *Het woelige water. Watermanagement in Nederland*. Wormer, Inmerc, 1998, pp. 61-63.

⁵⁶ BALTHAZAR H. *Op. cit.*, p. 29.

HET DEMPEN VAN DE RIETGRACHT

De Heerniswijk: verkavelingen verdringen het water

De 'Heirnisse' of Heernis – het gebied tussen de Kasteellaan, de Dendermondsesteenweg, de Ferdinand Lousbergkaai en de Schelde – was tot het einde van de 19^{de} eeuw een typisch meersgebied, moerassig en nagenoeg onbewoond. De Rietgracht verdeelde die meersen vanouds in de Kleine Heernis in het oosten en de Grote Heernis in het westen. De Kleine Heernis, een gebied van ongeveer 30 hectare, werd in 1876 bij het Gents grondgebied aangehecht ten koste van Sint-Amandsberg voor de aanleg van een de Ringspoorlijn.⁵⁷ Ten westen van de spoorweg ontwikkelde zich op het Gentse grondgebied in de vroegere meersen een nieuw stratennet. In 1861 werd het Lousberggesticht, een tehuis voor bejaarde en invalide vlas- en katoenbewerkers, opgericht langs de Visserij. Dit tehuis gaf zijn naam aan de Ferdinand Lousbergkaai. Bijna gans de Grote Heernis was de eigendom van de fabrikanten Alsberghe en co.⁵⁸ De verkaveling van de Grote Heernis werd voornamelijk onder impuls van deze industriëlen gedaan. Rond 1880 werd de Heernislaan langs de nieuwe spoorweg afgelijnd door de stad. Dit zorgde voor de ontsluiting van de Heilige Hartwijk te Sint-Amandsberg. Vanaf dat ogenblik groeide de buurt rond de Dendermondsesteenweg uit tot een zeer dichtbevolkte wijk.

Ik heb er al op gewezen dat de burgerij, meer bepaald de industriëlen, vaak instonden voor de uitbouw van wijken, voornamelijk arbeiderswijken die rond de bedrijven kwamen te liggen. Aan de oostkant van de Visserij waren reeds heel wat industriële bedrijven gevestigd. Het was voor de meeste arbeiders echter geen sinecure om deze bedrijven vanuit hun woonplaats te bereiken. Om die reden bestond bij vele industriëlen het idee om voor hun werknemers woonplaatsen op te richten dicht bij de fabriek. Dit was geen liefdadigheidswerk maar een pure economische noodzaak. De verkaveling van de 'Heirnisse' werd grotendeels gerealiseerd door de industrieel J. Alsberghe. In 1876 vroeg deze nijveraer, samen met weduwe Dumont, een vergunning aan om een gedeelte van de Rietgracht te mogen overwelfen en om deze grond van de stad over te kopen. Dit vormde voor het stadsbestuur geen enkel probleem. Alsberghe was immers bereid de kosten voor de overwelfing en het aanleggen van een riolering op zich te nemen.⁵⁹ Alsberghe had grootse plannen voor deze wijk, die tussen de spoorlijn en de Visserij gesitueerd lag. Vooraleer de wijk te kunnen construeren, was het noodzakelijk dat er goede verbindingswegen met andere delen van de stad tot stand konden komen. Enkele industriëlen, gevestigd rond de Dendermondsesteenweg, hadden al aan het stadsbestuur gevraagd een betere communicatie te verkrijgen tussen

⁵⁷ DUMONT M.E. *Op. cit.*, deel 1, p. 101.

⁵⁸ *Idem.*

⁵⁹ *SAG, reeks G, nr. 784 –map 1 (nieuw nummer).*

dit deel van de stad en de binnenstad. Alsberghe wou goede verbindingswegen aanleggen tussen de Dendermondsesteenweg en de Visserij, waar zich een brug bevond die naar het centrum van de stad leidde. De ‘ijzeren weg’ vormde echter een obstakel voor de geplande verbindingsweg. De inwoners van de Kleine Heernis richtten zich tot de stad om een soort overgang te mogen maken over deze spoorbaan. De spoorweg was echter eigendom van de staat en dus moest de stad op haar beurt een verzoek indienen bij het Ministerie van Openbare Werken. Het Ministerie was van mening dat zo’n overgangsweg teveel gevaar zou opleveren en weigerde het verzoek van de stad in te willigen.⁶⁰ Alsberghe besloot in 1876 dan maar om enkel een weg aan te leggen vanaf de spoorbaan tot aan de Visserij: de Forelstraat. De werken werden in 1885 voleindigd en de gronden verkaveld. Deze gronden, voortkomende van de demping van de Rietgracht, werden door de stad aan de omwonenden verkocht. Dit leverde de stad een aardig inkomen op: zij moest immers de kosten voor de overwelfingswerken niet op zich nemen en kon ondertussen genieten van de inkomsten door de grondverkoop. Bovendien werden de nieuwe straten, aangelegd door Alsberghe, overgedragen aan de stad.⁶¹ In 1888 kreeg de stad Gent dan toch de toestemming om een overweg te bouwen over de verbindingsspoorweg. In datzelfde jaar werd het plan goedgekeurd om de Toekomststraat te verlengen tot aan de Forelstraat en zo de verbinding tussen de Kleine Heernis en het stadscentrum eindelijk waar te maken. In 1896 bereikte de verkaveling van deze wijk haar eindstadium. Er werd een buurtonderzoek *de commodo et incommodo* ingesteld betreffende de aanvraag van weduwe Van de Wattyne en de heer Semey om twee straten te openen tussen de Vissersstraat (nu: Lozevissersstraat) en de Karperstraat. Daartoe moest opnieuw een deel van de Rietgracht overwelfd worden. Dit keer kwam er geen protest. De inwoners waren waarschijnlijk opgelucht dat dit deel van de Rietgracht werd overwelfd. In 1894 hadden een dertigtal oeverbewoners immers een klachtenbrief gestuurd over het gebrek aan stroming in deze waterloop, die voor overlast in de wijk zorgde.⁶² Alweer moesten de aanvragers instaan voor alle kosten van het overwelfen van de waterloop en het aanleggen van de rioleringen. De stad stipuleerde echter in de overeenkomst: *“Voorafgaandelijk van het dempen zal er tusschen de stad en de verzoekers worden overgegaan tot eene grensbepaling van den gedempten waterloop, welke uitsluitelijk eigendom van de stad blijft.”*⁶³ Welk voordeel hadden deze particulieren, immer industriëlen, bij het opnemen van de kosten voor deze verkavelingen? Een mogelijk antwoord wordt aangereikt door P. Wezenbeek in zijn verhandeling over de urbanisatie van de Wondelgemmeersen en het tot stand komen van de Rabotwijk.⁶⁴ Volgens

⁶⁰ SAG, reeks G, nr. 784 – map 2 (nieuw nummer).

⁶¹ SAG, reeks G, nr. 786 (nieuw nummer).

⁶² SAG, reeks G, nr. 35 (2) – map 12.

⁶³ SAG, reeks G, nr. 1712 (nieuw nummer).

⁶⁴ WEZENBEEK P. *Art. cit.*, p. 146-149.

HET DEMPEN VAN DE RIETGRACHT

Wezenbeek zijn de initiatieven tot verkavelingen door de fabrikanten nauw verbonden met de economische conjunctuur. De verkavelingen waren voor de industriëlen een soort wissel die zij ten gelde konden maken wanneer zij het nodig achtten hun bedrijven uit te breiden en te innoveren. Door de groot-scheepse verkavelingen konden de Gentse industriëlen hun concurrentiekracht herstellen en het hoofd bieden aan crisissen. De nabijheid van grote industriële bedrijven was dus zeker niet vreemd aan deze verkaveling van de Heernis. Goede verbindingswegen waren een noodzakelijke voorwaarde voor de uitbating ervan. De bouw van arbeiderswoningen moest dienen als lokaas voor de werkkrachten.

De Rietgracht was in het begin van de 20^{ste} eeuw zwaar verontreinigd. Dit werd mede veroorzaakt door de lozing van het afval afkomstig van het slachthuis. In 1891 had het stadsbestuur immers beslist om deze afvalstroom naar de Rietgracht af te leiden. Voordien loosde het slachthuis zijn afval rechtstreeks in de Visserij. Hierop volgden talrijke klachten van de buurtbewoners. Het kanaal ondervond amper stroming en daardoor begon het afvalmateriaal te gisten. Deze situatie gaf aanleiding tot een ‘*ondraaglijke stank*’. Volgens het stadsbestuur ondervond de Rietgracht wél voldoende stroming om het afvalwater van het slachthuis zonder enige overlast uit de stad te leiden.⁶⁵ De oplossing van het stadsbestuur verplaatste het probleem enkel, want de omwonenden van de Rietgracht moesten nu afrekenen met deze onverdraaglijke stank. Een krantenartikel van 27 augustus 1911 uit ‘*La Flandre libérale*’ getiteld “*Sur les rives du Rietgracht*” maakte melding van opschriften opgetekend op de muren in de buurt van de Toekomststraat. Het eerste luidde als volgt: “*Tout contre la maladie du sommeil et la tuberculose, rien contre la peste, la choléra, la typhus*.”⁶⁶ De inwoners van deze wijk voelden zich duidelijk in de steek gelaten door het stadsbestuur. De stad had immers wel het geld om de Wereldtentoonstelling te organiseren en de ganse binnenstad te verfraaien, maar verwaarloosde haar buitenwijken. De bezoekers van de tentoonstelling gingen daar toch niet heen. Ook blijkt uit dergelijke opschriften dat de cholera nog niet vergeten was, hoewel de laatste cholera-epidemie die in Gent toesloeg, dateerde van 1866. Deze epidemie speelde zelfs vijftig jaar na datum nog in de geesten van de mensen en dan voornamelijk bij de arbeidersbevolking. De Rietgracht vormde voor deze mensen een bedreiging en moest worden opgeofferd. Alhoewel het grootste gedeelte van de Rietgracht reeds was uitgeschakeld, ondervond men steeds meer last van deze waterloop. De veranderingen die de laatste jaren aan de bedding van de rivier waren gedaan, zorgden er immers voor dat deze waterloop nog nauwelijks stroming onder-

⁶⁵ *Mémorial administratif de la ville de Gand*, 1893, p. 316.

⁶⁶ *SAG*, reeks VII, nr. 1769 – map 2.

vond. Het stilstaande water zorgde inderdaad voor nog meer stankoverlast en dit zette de omwonenden aan tot verzet. In 1915 – in volle oorlogstijd! – werd er eindelijk gereageerd op deze klachten en werkten de gemeenten Gent en Sint-Amandsberg samen om de gedeelten van de Rietgracht op te vullen, die tussen de Toekomststraat en de Schelde lagen. Dit gaf opnieuw aanleiding tot het creëren van nieuwe straten in deze buurt, onder andere de Rietgrachtstraat, de Tankstraat en de Petroleumstraat.⁶⁷ Rond die tijd was de Rietgracht nagenoeg helemaal uit de Heernismeersen verdreven. Enkel in het noorden van de stad, aan Meulestede, bleef de waterloop nog voortbestaan.

De onvoorziene gevolgen

De urbanisering van de Neermeersen en de Heernismeersen bracht dus met zich mee dat de Rietgracht, die doorheen deze gebieden stroomde, over een tijdspanne van ongeveer veertig jaar nagenoeg helemaal uit dit landschap verdween. De transformatie van dit landschap vanaf het wegvallen van de octrooirechten tot aan de Eerste Wereldoorlog is dan ook fenomenaal te noemen. Het valt niet alleen op hoe de bebouwing in deze regio van niets naar een dichtbevolkt gebied oplom, maar ook hoe de meersen veranderden in een volledig drooggelegd terrein. Dit is echter schijn. De betreffende wijken overstroomden nog jaarlijks in meer of mindere mate omdat de wateren geen afvloeijing meer vonden. Dit is voornamelijk te wijten aan de ondoordachte dempings- en overwelvingspolitiek van het stadsbestuur. De aloude functie van de Rietgracht, namelijk de afwatering van de natuurlijk waterrijke gronden, geraakte in de vergetelheid en doorheen gans de bestudeerde periode week de stad niet af van deze beleidslijn. Ook niet toen duidelijk werd dat deze oplossing geen soelaas bood voor de periodiek weerkerende problemen. Meer zelfs, deze dempingspolitiek werd volgehouden tot diep in de 20^{ste} eeuw en ook nu nog dragen deze gebieden de gevolgen van dit beleid met zich mee.

Aangezien verscheidene instanties bevoegd waren over de verschillende vertakkingen van de Rietgracht en er vaak discussies ontsproten uit het feit dat deze bevoegdheden niet strak waren afgebakend, verliep het onderhoud en de afschaffing van de waterlopen vaak niet op een efficiënte manier. Het onderhoud van de waterlopen werd zo lang mogelijk uitgesteld, in de hoop dat een ander beleidsniveau het zou overnemen. Voornamelijk de nationale overheid placht haar taken wel eens te verwaarlozen. De burgers associeerden het stadsbestuur over het algemeen met de lokale waterhuishouding en strafte dit beleidsniveau bij de verkiezingen dan ook af in het geval van een slecht waterbeleid. De stad voerde een gedoogbeleid als het op het dempen van waterlo-

⁶⁷ *Idem.*

HET DEMPEN VAN DE RIETGRACHT

pen aankwam. Het was immers de wens van de meeste burgers dat deze haarden van ziekte en stank verdwenen uit het straatbeeld. Het schrikbeeld van de cholera dwaalde nog decennia na de laatste epidemie in Gent rond. Door de uitbouw van watervoorzieningen in deze periode werden de waterlopen meer en meer als nutteloos beschouwd. De grachten, die werden gelijkgesteld aan open riolen, moesten wel ondergronds gaan.

Een bijkomende moeilijkheid was het feit dat de Rietgracht voor het grootste gedeelte de grenslijn vormde tussen de stad Gent en Sint-Amandsberg. Ook deze begrenzende functie ging in de loop van de 19^{de} eeuw verloren. De gedeelde verantwoordelijkheid voor het onderhoud van de waterloop zorgde voor heel wat complicaties. Beide gemeentes waren niet happig om de werken op eigen kosten te laten uitvoeren en namen een afwachtende houding aan. Dit zorgde dan weer voor wrevel bij de bevolking, die niet kon begrijpen waarom het stadsbestuur, respectievelijk het gemeentebestuur, bepaalde dringende maatregelen aangaande de volksgezondheid niet wou treffen. Voor vele armen was dit het bewijs dat het stadsbestuur zich enkel bekommerde om de burgerij en het werkvolk letterlijk en figuurlijk in het slop liet zitten. De stad had enkel oog voor de economische functie van haar periferie: de haveninfrastructuur, de spoorlijnen en de industriële vestigingen. De burgerij vertoefde aangenaam en veilig in de binnenstad, de zogenaamde 'kuip van Gent'. Grote delen van de binnenstad van Gent waren immers in de tweede helft van de 19^{de} eeuw gesaneerd en de meest vervuilende waterlopen waren al uit de stad verbannen.

Hydrografische schets van Gent in 1915

"De vlietende tintelende riviertjes van daarbuiten [buiten de stad, LDC], zijn hier gestremd tot lome, troebele, zwartgroene poelen van slijk en stank, dreigend met koortsen en ziekten. Alles is modder, alles is stank. Iedere avond wordt de vuilnis van die duizenden weggesmeten, al hun afval en hun uitwerpselen, weg naar buiten in de goot, waar ze met miasmen te geuren liggen in de zwarte toverij van de nacht. Soms zijn de straten vochtig, bultig, ongeplaveid, voetdiep met droge drek bedekt; elders is het enig gemak voor het ganse beluik bestendig overstromd en men moet doorheen een moeras van urine en andere menselijke dierlijkheid. Vuilnis en stank, vuilnis en stank alles is vuilnis, alles is stank. En daar in die hel als een omgestorte reuzen-vuilnisbak hokken zij samen, bij duizenden ..."

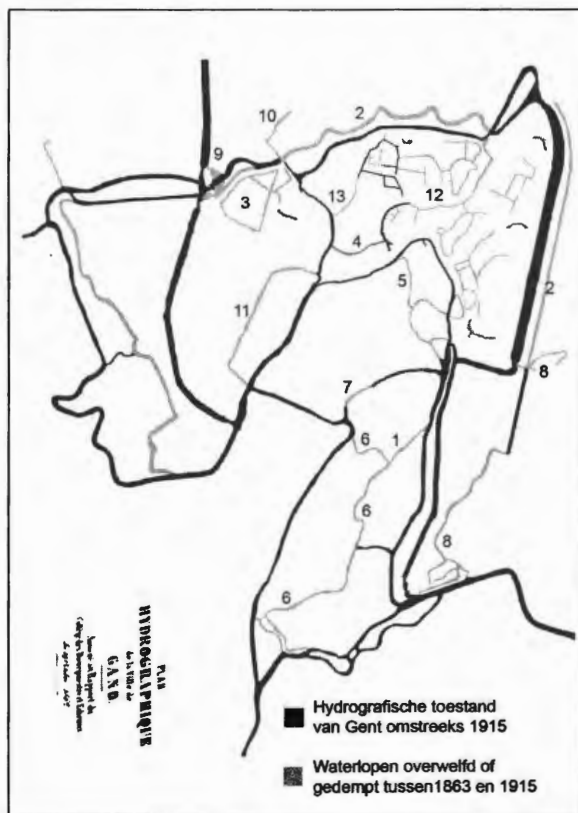
Achilles Mussche (1896-1974)

Het dempen en overwelven van de Rietgracht is maar één van de vele voorbeelden die kunnen worden gegeven voor de stad Gent. Ook in andere wijken en in de kuip van Gent verdwenen vele waterlopen in de loop van de 19^{de} en 20^{ste} eeuw. Onderstaande kaart geeft ons een overzicht van welke waterlopen werden afgeschaft tussen 1866 en 1914.

Gent kan de vergelijking met Venetië vandaag niet langer doorstaan. De vele waterlopen die het grondgebied van Gent in het midden van de 19^{de} eeuw nog doorkruisten, werden in de daaropvolgende decennia gedempt of overweld. De Gentenaars, die de waterlopen in de 14^{de} eeuw “*tscoenste juweel dat de stede heeft*” hadden genoemd, vervloekten diezelfde waterlopen in de 19^{de} en 20^{ste} eeuw.⁶⁸ Zij hadden daar echter reden toe. Door de industrialisering en de hoge bevolkingsdichtheid in deze stad raakten de waterlopen overbelast en waren zij rond het midden van de 19^{de} eeuw sterk verontreinigd. Het zelfreinigend vermogen van de rivieren en kanalen werd overschreden. Bovendien was de bevolking als de dood voor de stinkende walmen die uit de waterlopen opstegen, aangezien er steeds nadrukkelijker op het verband tussen deze ongezonde waterlopen en het uitbreken van epidemieën werd gedrukt. Aanvankelijk stond het merendeel van de bevolking weigerachtig tegenover het afschaffen van de waterlopen. Vele mensen wendden vroeger het oppervlaktewater aan enerzijds als (drink)watervoorziening, ondanks de vervuilde situatie, en anderzijds als loosmedium voor het huishoudelijke afvalwater. Ook de industrie en de landbouw maakten gretig gebruik van het water. Al deze tegenstrijdige belangen leidden onvermijdelijk tot conflicten over het beheer en onderhoud van de waterlopen. Het werd noodzakelijk om de disputen tussen de verschillende belangengroepen te beheersen via een beter uitgewerkt wettelijk kader.

⁶⁸ HEINS M. *Op. cit.*, p. 241.

HET DEMPEN VAN DE RIETGRACHT



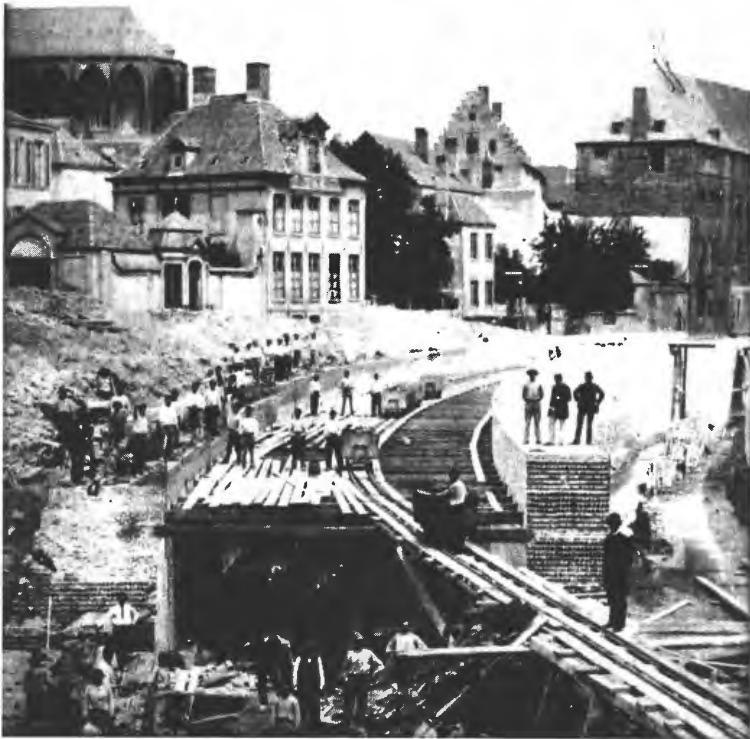
Figuur 6 : Hydrografische kaart van Gent. Waterlopen gedempt of overweld tussen 1866 en 1914⁶⁹

Legende:

1. 1845: demping van Schepenenvijver
2. 1860-1865: demping omwallingsgrachten rond Gent
3. 1867-1869: demping omwallingsgrachten van het Oud Begijnhof Sint-Elisabeth
4. 1870-1871: demping van de Plottergracht (of 'Zeven Brugskens') in het Patershol
5. 1872-1873: demping van de Ottogracht
6. 1884-1909: demping en overwelving van het Oud Scheldeke
7. 1884-1885: gedeeltelijke overwelving van de Nederschelde aan de Reep
8. 1876-1915: demping en overwelving van de Rietgracht
9. 1894: gedeeltelijke demping van de Waldam
10. 1897-1906: gedeeltelijke overwelving van de Oude Lieve
11. 1898-1899: demping van de Oude Houtlei
12. 1902-1908: sanering van de Meerhemwijk (tussen het Berouw, de Geuzenberg en het Meerhemkanaal): demping van de meeste grachten
13. 1902: gedeeltelijke overwelving Augustijnenvaardeken

⁶⁹ Bewerkte kaart uit: Kaartenkabinet UG, nr. 1034: 'Hydrografische schets' door A. De Maere (1863)

De meeste afgeschafte waterlopen afgebeeld op figuur 6 vielen onder het statuut van de stadswaterlopen. Enkel de Rietgracht kwam onder de voogdij van de Provincie te staan aangezien deze waterloop de grenslijn vormde tussen Gent en Sint-Amandsberg en deze twee gemeenten dus een gedeelde verantwoordelijkheid hadden met betrekking tot het onderhoud van deze waterloop. Dit leidde geregeld tot bevoegdheidsconflicten. Het statuut van de stadswaterlopen was veel eenduidiger: de stad kon beschikken over deze waterlopen zoals zij dat wenste. De meeste stadswaterlopen moesten, om redenen van volksgezondheid, verdwijnen. Zelfs de historische samenvloeiing van Schelde en Leie aan de Reep werd niet gespaard.



Figuur 7 : Overwelving van de Nederschelde aan de Reep in 1884, in het kader van het plan De Vigne-Zollikofer⁷⁰

In het stadscentrum vonden de meeste dempingen en overwelvingen plaats in het kader van groots opgezette saneringsprojecten. Deze stadssaneringen hadden tot doel de hygiënische leef- en woonomstandigheden in de binnenstad te

⁷⁰ Uit: ROOSE M. *De kranten van Gent*, deel 6.

HET DEMPEN VAN DE RIETGRACHT

verbeteren. De armtierige arbeidersbeluiken werden gesloopt en in de plaats kwamen deftige burgerhuizen en brede boulevards naar Parijs' model. Het bekendste saneringsproject van de stad Gent is ongetwijfeld het plan *De Vigne-Zollikofer* geweest, dat werd uitgevoerd tussen 1882 en 1888 en waardoor een prestigieuze verbinding tot stand kwam tussen het Zuidstation en het stadscentrum.⁷¹ In dit kader werden een gedeelte van de Nederschelde (cf. figuur 6, nr. 7) opgeofferd en ook het Oud Scheldeken (cf. figuur 6, nr. 6). De verontreinigde waterlopen pasten niet meer in het gesaneerde stadsbeeld en omdat er nog geen adequate zuiveringsmethoden voor handen waren, werden zij ofwel herleid tot ondergrondse riolen ofwel gewoonweg opgevuld en verkocht als (dure) bouwgrond.

De arbeiders, die de prijzen van de huizen en gronden in het stadscentrum niet meer konden betalen, waren verplicht een onderkomen te zoeken in de stadsrand en in de randgemeenten van Gent. Vele gebieden, die voorheen nagenoeg onbewoond waren vanwege hun drassige ondergrond, werden drooggelegd en geïurbaniseerd. Dit urbanisatieproces van de stadsrand had tevens voor gevolg dat ook daar vele waterlopen werden gedempt. Soms werd, totaal onterecht, gedacht dat de afschaffing van deze waterlopen het overstromingsgevaar zou wegnemen. Immers, als er geen waterloop meer in de buurt was, hoe kon de buurt dan nog overstromen? Men verloor uit het oog dat deze waterlopen juist moesten dienen voor de afwatering van deze waterrijke gronden. Het nut van de waterlopen in het stedelijk ecosysteem werd alsmaar vaker uit het oog verloren.

Vele waterlopen konden de scheepvaart niet meer van dienst zijn vanwege de verslijking door de watervervuiling en een slecht beheer door de lokale overheid. We kunnen hier als voorbeeld het Meerhemkanaal aanhalen (cf. figuur 6, nr. 12). De uitbouw van sanitaire netwerken in de stad maakte het oppervlaktewater nog meer overbodig. Er gingen steeds meer stemmen op om de grachten en rivieren te herleiden tot hun 'ware aard', namelijk riolen. Toch mag men niet vergeten dat slechts een minderheid van de bevolking toegang had tot deze sanitaire netwerken. Slechts de gegoede klasse kon zich een abonnement op de waterleiding veroorloven en het gratis uitdelen van drinkwater door de overheid was zeer beperkt. In de loop van de tweede helft van de 19^{de} eeuw werden wel zeer uitgebreide rioleringsnetwerken aangelegd. Deze ondergrondse netwerken moesten ervoor zorgen dat de bevolking niet rechtstreeks in contact kwam met het afvalwater en dat het drinkwater niet werd vervuild door allerlei afval, uitwerpselen, regenwater, enzovoort. De

⁷¹ Er bestaat een uitgebreide studie over het plan *De Vigne-Zollikofer* door: ADRIAENSEN F. *Het plan De Vigne-Zollikofer, Gent 1860-1914. Een stedenbouwkundig-historisch onderzoek naar de ontwikkeling van de Zuidwijk*. Gent, RUG (OLV), 1983-1984. Het hydrografisch aspect komt in deze verhandeling echter nauwelijks aan bod.

LYNN DE CLERCQ

stadsriool, waarin al het rioolwater zich uiteindelijk in uitstortte, mondde op zijn beurt wel uit in één of andere waterloop. Dit had een grotere concentratie van waterverontreiniging tot gevolg. De aanleg van een allesomvattend riooleringsstelsel had dus niet alleen maar heilzame effecten op de volksgezondheid.

Van een efficiënt en duurzaam waterbeleid was in de 19^{de} eeuw dus nog geen sprake, hoewel het wettelijk kader daartoe reeds beschikbaar was. De belangen van de industrie primeerden nog te veel op andere belangen. Het liberale stadsbestuur riep wel steeds redenen van volksgezondheid in om een waterloop te dempen of overwelven, maar het overwoog echter niet om strenger op te treden tegen de illegale lozingen van de industrie. Bovendien gaf de stad zelf niet het goede voorbeeld aangezien de stadsriolen zonder zuivering in de Gentse kanalen uitmondde. Zonder andere mogelijkheden te overwegen, werd de afschaffing van de waterlopen als de beste oplossing naar voren geschoven. Deze dempingspolitiek, die doorging tot in de jaren '60 van de vorige eeuw, heeft ook vandaag nog zijn weerslag op de waterbeheersingsproblematiek van de stad Gent.

Het waterbeleid was een zeer lokale aangelegenheid, zowel wat betreft de zorg voor waterlopen, als de watervoorziening. Vandaag is het streefdoel een internationaal beleid, maar ook dit is nog verre toekomstmuziek.