

SITUERING VAN DE RABOTWIJK

De Rabotwijk ligt ten noorden van de binnenstad. Ze wordt begrensd door een driehoek die wordt gevormd door de Begijnhoflaan, de Blaisantvest, het Verbindingskanaal (in het noorden) en de Brugse Vaart (in het westen). Men zou kunnen stellen dat de Rabotwijk, althans op ruimtelijk vlak, een bijna autonoom gebied binnen de stad is.

Tot het midden van de 19de eeuw was het een moerassig en onbewoond gebied dat deel uitmaakte van de Wondelgemse meersen. Het gebied op beide oevers van de Brugse Vaart behoorde toen tot de Sint-Martinusparochie die in 1851 ruim 7.000 zielen telde (1).

De eerste gebouwen

Het Rabot

In 1489 werd de eerste steen van het Rabot gelegd. Deze versterkte sluis, opgetrokken in Balegemse steen, bestaat uit 2 dikke ronde torens verbonden door een rechthoekig gebouw over de Lieve dat door middel van een valhekken toeliet het varen op deze waterloop te belemmeren. Van 1820 tot 1825 deed een deel van het gebouw dienst als kruitmagazijn. In 1830 werd er een ijskelder ingericht en tot 1832 werd een ander deel van het gebouw gebruikt door het bureau van het stadsocctrooi (2).

Het Rabot werd gerestaureerd in 1860, maar om de brug te verbreden namen men een deel van de voorgevel van het hoofdgebouw weg (3).

De Brugse Vaart

De Brugse Vaart is gegraven in 1690. Honderd jaar later bevonden zich rond het Waldambassin slechts enkele landelijke vestigingen. Toch mag men aannemen dat, voor dit gebied ten N.O. langs de Brugse Vaart, reeds op het einde

van de 18de eeuw de basis werd gelegd voor het latere stratenpatroon (4). In 1784 werd in de westzone van de Wondelgemse meersen een kerkhof aangelegd in een nu nog altijd te herkennen vorm (5). In de eerste helft van de 19de eeuw nam de bebouwing aan de Noordkaai (huidige Bargiekaai) lichtelijk toe. Ver buiten de 16de-eeuwse omwalling stond enkel het Guislaininstituut (1844) (6).

De eerste fabrieksgebouwen

De fabriek van François Liévin De Smet

In 1802 richtte François Liévin De Smet een klein bedrijf op langs de kerkweg naar Wondelgem *hors de la porte de Bruges, près du rempart* (7).

Deze katoendrukkerij werd ontworpen door Josse Fermanndt. Nog in hetzelfde jaar werd zij uitgebreid met een afkokerij en een droogschuur.

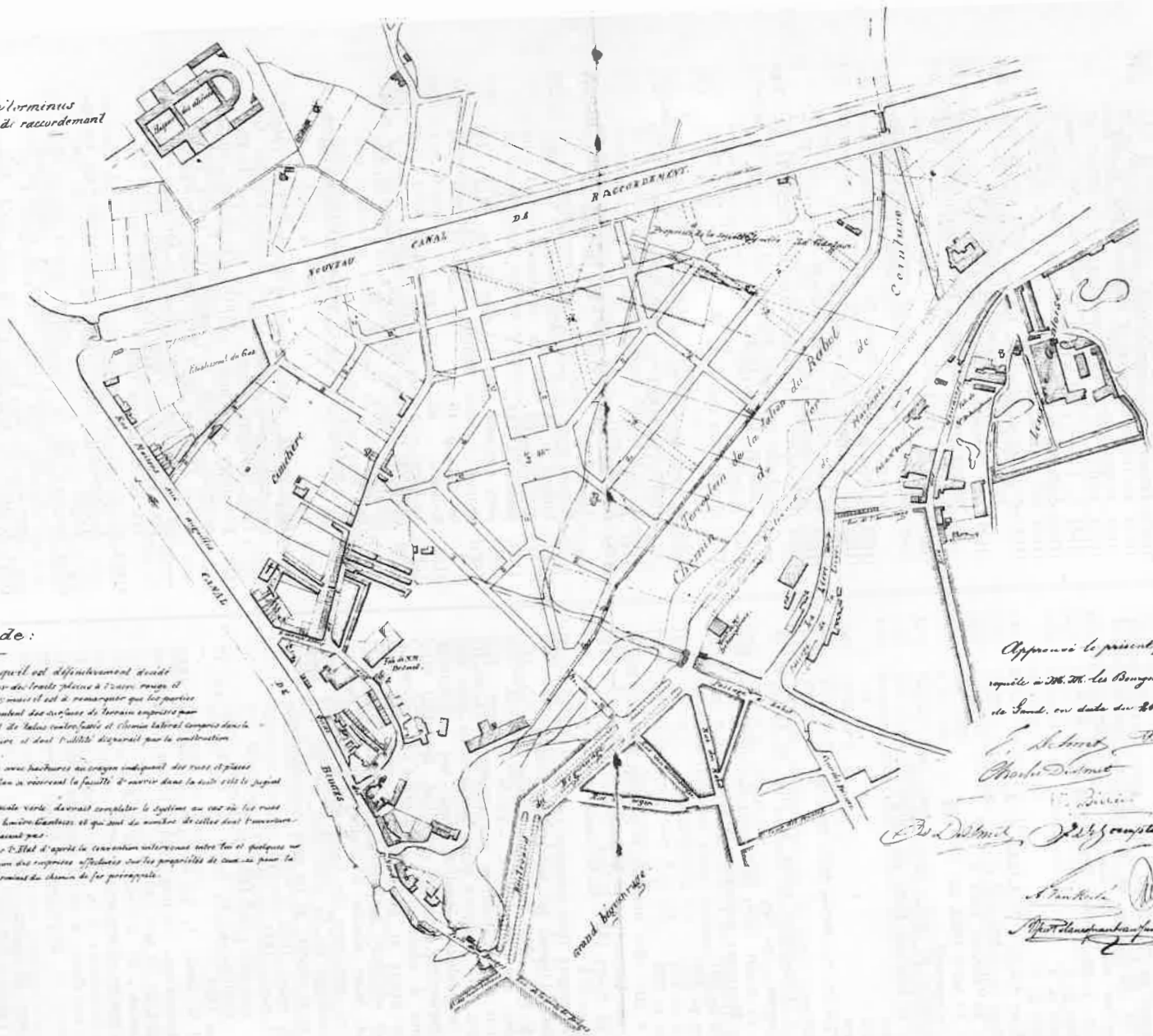
In 1803 werden deze laatste gebouwen uitgebreid naar een ontwerp van Jean Baptiste Van de Capelle (8).

Zeven jaar later werd, volgens de plannen van dezelfde bouwmeester, tussen de reeds bestaande straatvleugel van de katoendrukkerij en de woning een "filature" toegevoegd (9).

Na het overlijden van François Liévin De Smet in 1816 werden zijn bezittingen verdeeld onder zijn vijf kinderen die het bedrijf verder beheerden. Na een tijdelijke sluiting tussen 1815-1817 als gevolg van de crisis in de textielsector kende het bedrijf tijdens het Hollandse bewind een gestadige groei (10). De gebroeders De Smet wisten het verder uit te breiden met een weverij, waar zij in 1829 een stoommachine van 30 pk lieten monteren (11). Het bedrijf zou uiteindelijk uitgroeien tot de "Louisianne". De gebouwen ervan werden onlangs gesloopt.

VILLE DE GAND.

Nouveau quartier entre la station terminus
du chemin de fer de ceinture et le canal de raccordement



Légende:

Les rues et places qui ont définitivement décidé et ouvrir sont indiquées par des traits pleins à l'échelle rouge et une teinte de la même couleur; mais il est à remarquer que les parties limitées de rouge font seulement des croquis de terrain acquis par l'Etat pour l'établissement de talus, canalisés et chemins latéraux compris dans le prolongement de fer de ceinture et dont l'utilité disparaît par la construction de rues le long de celles-ci.

Les lignes ponctuées rouges avec hautesurs au crayon indiquent des rues et places que les signataires du présent plan se réservent la faculté d'ouvrir dans la suite sous le régime stable.

Les rues indiquées par une teinte verte, devront compléter le système au cas où les rues tracées sur la propriété de la Société Gandaise et qui sont de nombre de celles dont l'ouverture sera facultative ne se réaliseraient pas.

A.B. passage à fournir par l'Etat d'après la convention intervenue entre lui et quelques uns des soussignés lors de la cession des concessions affectées sur les propriétés de ceux-ci pour la construction de la Station terminus du chemin de fer périphérique.

Approuvé le présent plan pour être joint à une
requête à M. le Bourgmestre et Echevins de la Ville
de Gand, en date du 28 Novembre 1870.

(Signatures)
 J. de Weert, J. de Weert
 Charles Dierckx, Alfred de Weert
 J. de Weert, 1870, rue de la Cour
 C. de Weert, J. de Weert, 1870, rue de la Cour
 J. de Weert, J. de Weert
 J. de Weert, J. de Weert
 J. de Weert, J. de Weert

Verkavelingsplan van

Gentse textielfabrikanten (1870)



Bruggen

Weg

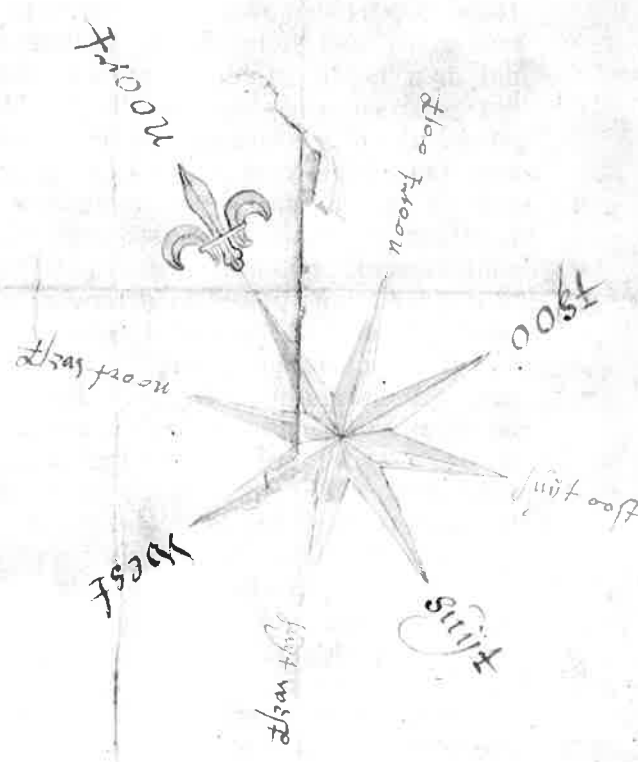
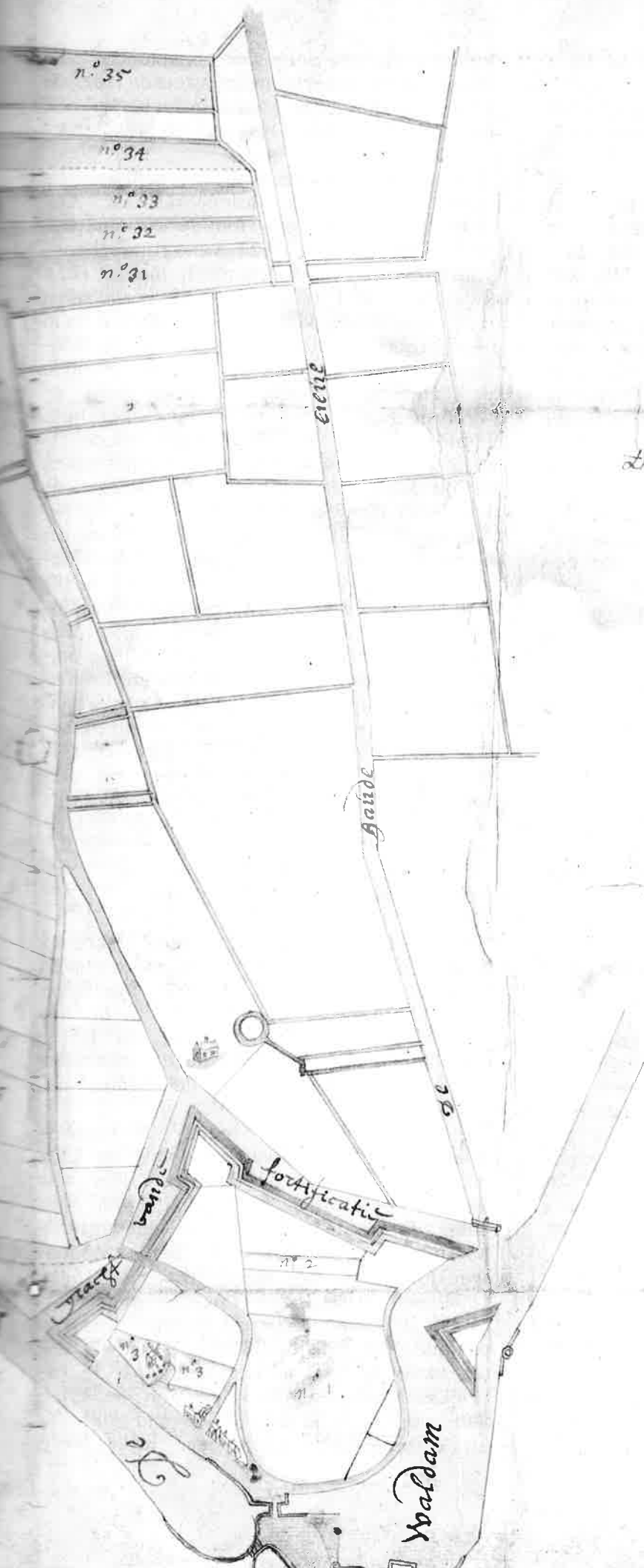
Weg

Weg

In naam van den Vorst Maximilianus, Koning van Mexico, is dit
 Land met de goddelijke bij Hoogheerlicheit mogende
 van Mijn Ed. Heer van der Maede van Vlaenderen, befaet dat zij de
 staende cadastre fiquatif Concessions noch te veranderen, deels gelyc
 natlyc conser. Wilschapp ende koning die van Vlaenderen
 naer de goddelijke conser. van Wyghent tot van de Zinde Brullin
 vradet van Vlaenderen vordet, Begonnen gelyc van Westphalen end d'
 Mitsegelyc Conser. alder. Van of de partij, gecolloriet met gelubde
 de groey, sijn de goeder die sijn end te gelyc van Westphalen
 gelyc + sijn aendelyc, ende gelyc land met de tot medder cadastre van
 die, die maechte vandeplu cadastre fiquatif oock te gelyc gelyc de munitie
 de copie vande cadastre vande sijn sijn in de goeder van dit district end van gelyc
 end wonde gelyc geformet by met sijn van Bonde gelyc gelyc Land met de op
 de sijn van Begonnen, vande sijn end, stad van Land, oock end de sijn origineel
 sijn sijn. Toirconditijne, Land sijn, die, April 1717.

M. Reynaert

1717



De Wondelgemmeersen in 1702 : de "Heerlicheit van Wosseghem" bij Wondelgem, "Vrij van Gendt", opgemaakt door meester Maximiliaan Reynaerts. De eigendommen en de katoendrukkerij van De Smet zouden een eeuw later worden opgericht binnen de buitenbastion van de Waldam. Ook de eigendommen van de familie de Hemptinne, de kern van de latere Rabotwijk, vormden een belangrijk gedeelte uit deze Heerlijkheid. Zij dateren vermoedelijk uit de likvidatie der Heerlijkheid na de Franse revolutie. De Brugse Poort (onderaan), de kerkweg naar Wondelgem op de rand van de meersen (midden) en de oude Lieve vóór de omlegging richting Rabot (rechts) zijn duidelijk te herkennen. Het site van de middeleeuwse "motte" (circulaire omwalling) van de Heerlijkheid van Wosseghem is in het huidige stratenplan te lokaliseren onder de Citroenstraat. (Stadsarchief Gent, Atlas Goetgebuer)

Het bedrijf Felix de Hemptinne

De stichter van dit bedrijf was Felix de Hemptinne (1783-1848). Hij was afkomstig uit het Brabantse Jauche en vestigde zich als handelaar te Gent in 1815. Op 18 maart van datzelfde jaar kocht hij een huis in de Molenaarstraat dat aan beide zijden begrensd was door het terrein van Hubert Lousbergs, met wiens dochter hij op 20 mei 1815 in het huwelijk trad (12). Een jaar later richtte Felix zelf een mechanisch katoenbedrijf op dat naast dat van zijn schoonvader gelegen was. In 1827, na het overlijden van de gebroeders Henri en Hubert Lousbergs, kwam het hele terrein van de gewezen firma Lousbergs in handen van het echtpaar de Hemptinne (13). In 1840 en 1843 verwierf hij nog een groot gebouwencomplex met bijgebouwen eveneens aan de overzijde gelegen (14).

In zijn totaliteit bestond het bedrijf van Felix de Hemptinne aldus uit 3 gebouwencomplexen. Het gedeelte gelegen aan de linkerkant van de Molenaarstraat werd in twee complexen verdeeld, nl. enerzijds het complex thans gelegen tussen de Molenaarstraat, de Kluizenaarstraat en de vroegere loop van de Lieve (thans Opgeëistenlaan), en anderzijds het complex vroeger gelegen aan het einde van de Molenaarstraat. Het derde complex lag aan de overzijde van de Molenaarstraat.

De oorspronkelijke constructies van het eerste complex, die dateren uit de eerste helft van de 19de eeuw, zijn thans volledig verdwenen. Het oudste nog bestaande gebouw werd in de jaren 1850-1851 opgetrokken en betekende een uitbreiding van de bestaande katoenspinnerij (15). In 1858 werd het laatst gebouwde deel van deze spinnerij vervangen door een nieuwe constructie. In 1864-1865 werd dit gedeelte nogmaals uitgebreid en verbouwd tot een weverij (16).

Het tweede complex gelegen aan het einde van de Molenaarstraat ontstond vanuit een katoendrukkerij. In 1832 diende Felix de Hemptinne een aanvraag in om deze uit te breiden (17). Omstreeks 1840 werd het oude huis dat de Hemptinne in 1827 had aangekocht

volledig in de nieuwe constructie van de katoendrukkerij geïntegreerd (18). In 1851 kende deze katoendrukkerij een nieuwe uitbreiding (19).

Het derde complex was gelegen aan de overzijde van de Molenaarstraat. Aan deze zijde bevonden zich de katoendrukkerij die Felix in 1827 van zijn schoonvader erfde, en de spinnerij die in 1824 gebouwd werd (20). In 1841 verkochten de erfgenamen van François Devos hem een groot gebouwencomplex in de Molenaarstraat nr. 30. Op 4 juni brandde de spinnerij volledig uit maar met de wederopbouw werd niet lang getalmd. Inmiddels had de Hemptinne reeds de andere helft van het gebouwencomplex in de Molenaarstraat nr. 30 aangekocht van Jean Rosseel (21).

Op de braakliggende terreinen van dit complex werd in 1843 een nieuwe spinnerij gebouwd. Omstreeks 1845 bezat Felix de Hemptinne hier een katoenspinnerij, twee woningen, twee magazijnen en een katoendrukkerij, dit alles omringd door hovingen en hooiland. Bovendien liet hij in de lusthof aan zijn woonhuis een vijver graven. De katoenspinnerij kende vooral na 1850 een enorme ontwikkeling die zou aanhouden tot omstreeks 1870 (22). Uit het bedrijf Felix de Hemptinne ontstond de latere "Florida".

Het bedrijf Jules de Hemptinne

Het bedrijf werd in het zuiden begrensd door de Lieve, in het noordwesten door de Vogelenzang die de Lievekom verbond met de Sassevaart en in het oosten door de Blaisantvest (nu Opgeëistenlaan). Dit bedrijf werd omstreeks 1850 gesticht door Jules de Hemptinne.

In 1839 bevond zich reeds een katoendrukkerij aan de overzijde van de Lieve, aan de "Quai du Ramage". Het was die welke in 1850 in handen kwam van Jules de Hemptinne (23). In een ijltempo onderging het bedrijf een grondige transformatie; zo werd bijv. in 1853-1854 een "filature à l'étage" opgericht. Naast de spinnerij werd tijdens dezelfde periode de machinekamer gebouwd die uit twee bouwlagen bestond. Ook de fabrieksschoorsteen die zich aan de zijde van de Kolveniersgang bevond dateert uit deze periode. Vijf jaar later werd

een conciërgepaviljoen opgericht dat gelegen was halverwege de Blaisantvest. De directeurswoning daarentegen dateert uit de periode 1860-1862. Het bedrijf zou pas in de late jaren '70 en '80 een grote uitbreiding kennen (24).

De vlasmaatschappij La Linière Gantoise

Dit bedrijf was gelegen aan het einde van de Molenaarstraat. Langs het bedrijf liep vroeger de "nieuwe Lieve" (Vogelenzang) en doorheen de terreinen liep het Augustijnenvaardeken.

Bij Koninklijk Besluit van 6 april 1838 werd toelating verleend tot het stichten van de N.V. Société Linière Gantoise, de eerste mechanische vlasspinnerij van België. Het initiatief tot de stichting ging uit van Charles de Brouckère, directeur van de Bank van België. Samen met John Cockerill investeerde hij ongeveer 48 % van het totaal ge  investeerde kapitaal (25).

Omstreeks 1839 rezen de eerste constructies uit de grond, nl. een aantal magazijnen voor het vlas. Naast deze bevond zich eveneens een gebouw voor het met de hand hekelen van vlas. In het belangrijkste gebouw, gelegen nabij de ingang, bevonden zich de vlas- en werkspinnerij waar de voorbereiding van het vlas en het werk (zonder het hekelen en het kaarden) gebeurde. Tussen 1840 en 1842 werd een ketelhuis ingericht naast de fabrieksschoorsteen; ook een klein magazijn werd bijgebouwd. Naast de spinnerij werd een atelier voor bankwerkers opgetrokken. Tien jaar later werd langs het Augustijnenvaardeken een magazijn opgetrokken voor het werk en het afval. Ook de vlashekelarij kende een uitbreiding langs het Vaardeken. Een nieuwe werkplaats voor timmerlui werd gebouwd; het atelier van de bankwerkers werd uitgebreid met een stoomketel, een stoommachine en een smidse. Tevens werden naast het magazijn voor het gehekelde vlas ook nog burelen en een portierswoning gebouwd (26). In 1862 werd architect Claude Guislain aangeworven om de directeurswoning te ontwerpen (27).

Vanaf de jaren '70 tot in het begin van de 20ste eeuw groeide de "Linière Gantoise" uit tot een ware textielgigant.

Het bedrijf De Buck - Van der Waerden

Aan het uiterste deel van de oostzone van de Wondelgemmeersen bevond zich het bedrijfje, dat volgens het Koninklijk Besluit van april 1827, gesticht werd door Charles De Buck - Van der Waerden (28).

In 1860 werd het overgenomen door Parmentier - Van Hoegaerden (met hoofdbureau te Brussel); en was het de voorloper van de zg. *Grasfabriek* op de hoek van de Nieuwe Vaart en de Wiedauwkaai. Omstreeks 1865 functioneerde deze laatste fabriek slechts als ververij van het moederbedrijf aan de Blaisantvest. Deze laatste firma had eveneens een bijhuis in de Sint-Margrietstraat voor de fabricatie van katoenette en siamoisen (29).

Naar het einde van de 19de eeuw toe en tijdens de eerste decennia van onze eeuw was de fabriek achtereenvolgens in handen van Smeesters en van Piquet (30).

Het bedrijf Van Hoecke - Lowie

De door een gracht omgeven ververij en blekerij bevond zich in de oostzone van de Wondelgemmeersen, tussen de oude vestingsgracht en het later gegraven Verbindingskanaal ter hoogte van de huidige Biervlietstraat.

Over het ontstaan en de bouwgeschiedenis is weinig gekend. Men mag dus aannemen dat het hier om een familiebedrijf ging waar men er de voorkeur aan gaf om op een bescheiden lucratieve schaal te werken. Uit een vergelijking tussen het primitieve kadasterplan en de kaart van Gevaert & Van Impe (1880) blijkt dat de gebouwen nagenoeg geen enkele wijziging hebben ondergaan (31). Het bedrijf Van Hoecke - Lowie ging omstreeks 1890 over de kop.

Het bedrijf A. Voortman

Dit bedrijf was gelegen aan de Vogelenzang, naast de inmiddels verdwenen *Linière Gantoise*. Langs het bedrijf liep vroeger de "nieuwe Lieve" die in 1972 gedempt werd. In het oosten werd het bedrijf begrensd door het Berouw.

In 1790 sticht Abraham Voortman, af-

komstig uit het Hollandse Weesp, in associatie met Frans De Vos, een zwager van Lieven Bauwens, een katoendrukkerij in Gent op basis van een vijftienjarig contract(32). Voortman zorgt voor de technische *know how*, terwijl De Vos het nodige kapitaal levert (33). In februari 1805 is het vijftienjarig contract verlopen en Frans De Vos trekt zich terug om een eigen spinnerij op te richten. Als enige overblijvende vennoot weet Voortman echter tot aan zijn dood, in 1810, het bedrijf uit te bouwen tot de grootste katoendrukkerij van Gent (34). Daarna wordt het bedrijf voortgezet door zijn weduwe en door zijn oudste zoon Frans. Het loopt evenwel niet meer zo vlot. De hoogconjunctuur slaat om in crisis maar Frans Voortman weet door een gedegen management in 1815 opnieuw winst te maken. Wanneer in dezelfde periode de hoge toltarieven de toegang tot de Franse markt haast onmogelijk maken, krijgt de Gentse katoenindustrie het hard te verduren. Frans Voortman weet raad en richt te Wazemmes bij Rijsel een katoendrukkerij op. Aldus kunnen de winsten van dit bedrijf getransfereerd worden naar Gent om het tegoed in rekening-courant van het moederbedrijf af te betalen (35). Het bestuur van de Rijsselse vestiging neemt Frans Voortman zodanig in beslag dat hij niet langer kan instaan voor het dagelijks beheer van het Gentse bedrijf; zwager Guillaume Van Zantvoorde wordt daarom nauwer betrokken bij het beheer (36). In 1824 gaat een mechanische weverij van start en in datzelfde jaar trekt Voortman zich terug om zich volledig te kunnen wijden aan het beheer van het bedrijf te Wazemmes (37).

Opnieuw breekt een gunstige periode aan voor de Gentse textielindustrie, en het bedrijf Voortman geniet van een zeer winstgevende export naar de Nederlands koloniën. Tevens wordt in Amsterdam een succursale opgericht (1826) (38). Na de Belgische onafhankelijkheid vallen de afzetmarkten weg en tot 1838 moet het bedrijf Voortman bange jaren doorstaan.

Ondertussen gaat ook het bedrijf te Wazemmes achteruit en in 1841 worden de liquidatieverrichtingen, die reeds in 1828 begonnen waren, definitief afgesloten (39).

Op 1 januari 1842 richten Jean Baptis-

te Voortman en Guillaume Van Zantvoorde een nieuwe personenvennootschap op die de benaming A. Voortman behoudt. Nog hetzelfde jaar overlijdt Van Zantvoorde en Jean Baptiste Voortman neemt het bedrijfsbeleid verder waar. Dit beleid wordt nu volgens de inzichten van Voortman gewijzigd en de firma kan tot in 1855 winst maken.

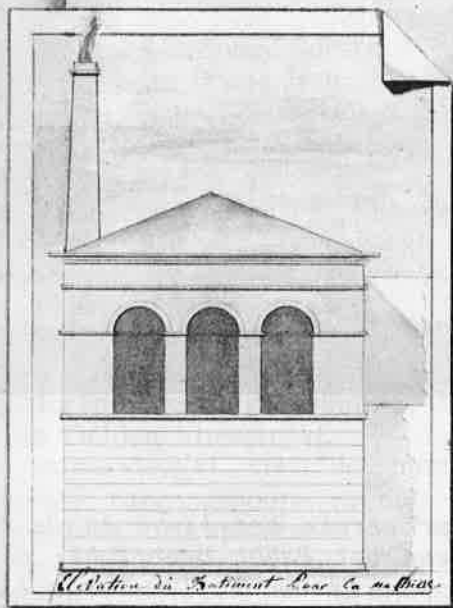
In 1855 besluit E. Jacquemijn, een vennoot, zijn kapitaal uit de firma terug te trekken. Nog datzelfde jaar ondertekenen beide vennoten een overeenkomst die de overname van Jacquemijns' kapitaal door J.B. Voortman regelt. De hypothecaire schuld van 700.000 fr. die hierdoor ontstaat draagt een jaarlijkse rente van 5 % en moet terugbetaald zijn ten laatste op 1 juli 1865. Als Jean Baptiste Voortman in 1862 overlijdt is reeds 342.570 fr. terugbetaald (40). Nog in 1862 wordt een nieuwe *Société en nom collectif A. Voortman* opgericht door Jules, Charles, Guillaume Voortman en Victor Van Zantvoorde (41).

De Amerikaanse Secessieoorlog met een industriële crisis als gevolg zorgt voor nieuwe problemen. Het bedrijf Voortman ziet zich genoopt de productie stop te zetten. Pas in 1863 worden de weverij en de spinnerij opnieuw geopend. In 1867 lijkt het bedrijf Voortman de gevolgen van de Secessieoorlog te hebben overwonnen. Maar tot in 1876 kan de firma slechts weinig investeren (42). Na de oprichting van de naamloze vennootschap *Texas* in 1876, kennen de investeringen een plotselinge toename (43).

Bouwaanvraag uit 1822 voor de oprichting van één der eerste stoommachinehuizen te Gent, bij de katoendrukkerij van de Hemptinne aan de oostzijde van de Molenaarstraat. Vermits het gebouwte werd opgetrokken achterin de tuin van de aanvrager werd bijzondere zorg besteed aan de vormgeving ervan, in de geest der toenmalige tuinpaviljoenen n.o.v. bouwmeester Guislain-Hebberlinck.

(Stadsarchief Gent, Modern Archief onderzoek Commodo en Incommodo)

Courain Prater du pétitionnaire



Section du bâtiment pour la nef.

Fond de l'emplacement
de la main

1772

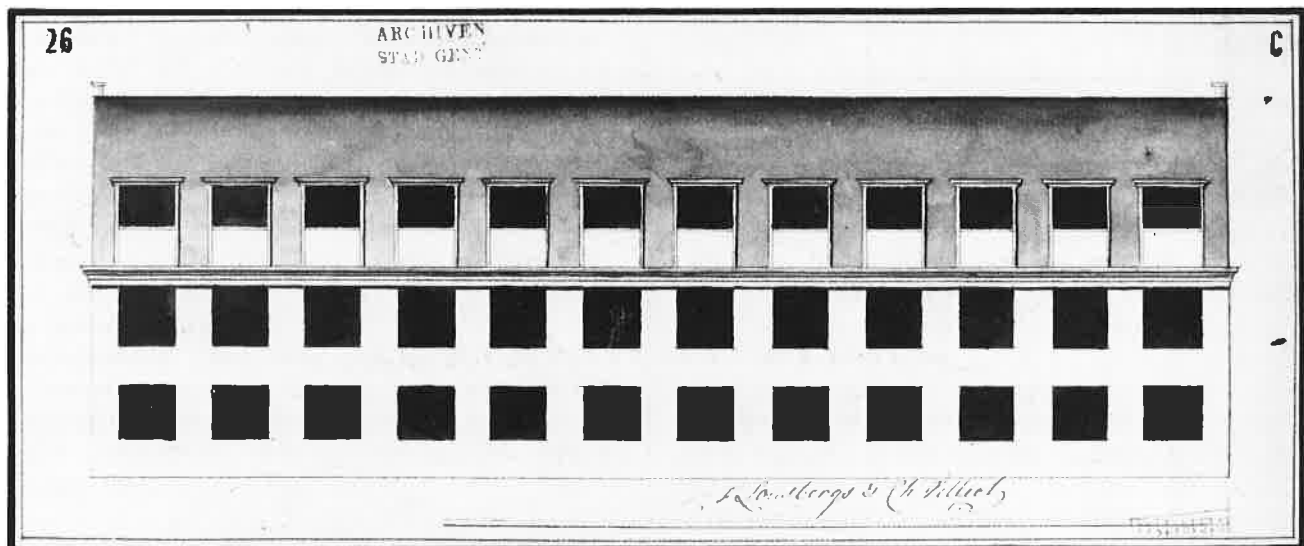
Jardin du pétitionnaire



▲ De voorloper van de UCO-weverij Florida in de Molenaarstraat: een industrieel opgezette afkokerij van katoengarens, eerste kwart negentiende eeuw, langsheen de stadsvest aan het Vogelzang. Heden bevindt zich hier de Opgeëistenlaan, richting Rabot. (Stadsarchief Gent, Atlas Goetgebuer)

Eén der eerste bedrijven in de omgeving van het Rabot opgericht: de katoendrukkerij van F. Lousbergs en Ch. Villiot op het einde van de Molenaarstraat.

(Stadsarchief Gent, Reeks 535)



In maart 1880 wordt de spinnerij van het bedrijf geteisterd door een hevige brand. De schade is aanzienlijk maar toch slaagt men erin de spinnerij reeds in september in een voorlopig gebouw onder te brengen.

In 1889 worden nog enkele belangrijke verbouwingswerken uitgevoerd. Tot in 1907 zal het bedrijf een aanzienlijke uitbreiding kennen (44).

Atelier du Vulcain (David Bell)

Een belangrijk metaalconstructiebedrijf *hors de la porte de Bruges*, ten noordoosten van de Brugse Vaart, bestond reeds voor 1838 : de ijzergieterij *Atelier du Vulcain* van de uit Engeland geïmmigreerde David Bell.

Deze was een tijdlang als "mécanicien" tewerkgesteld in het, met steun van Willem I, in 1825 uitgebouwde metaalbewerkingsbedrijf de N.V. Phoenix (1821), gesitueerd in het voorgeborgte van de Brugsepoort aan de andere zijde van het kanaal.

De *Atelier du Vulcain* nam het grootste deel in van het lensvormige perceel ingesloten tussen de huidige Bargiekaai en de Gulden Vliesstraat.

De straatvleugel met de monumentale centrale toegangspoort evenals de achterliggende werkplaatsen, in 1838 ontworpen door de gekende Gentse bouwmeester Charles Van Huffel (SAG G12 2220), strekken zich uit van de hoek van de Gulden Vliesstraat met de Bargiekaai, tegen de Waldam, tot aan de hoek waar dezelfde straat de Elyzeese Velden vervoegt.

Wanneer dit bedrijf ophield te bestaan kon niet worden achterhaald.

VOORBEREIDENDE WERKZAAMHEDEN VOOR EEN LATERE URBANISERING

De aanleg van de Begijnhoflaan en de Boulevard van de "Plezante Vest" (45)

In 1860 ontstond voor het eerst het idee om een directe verbinding tussen de Tolhuisbrug en de Brugsepoort tot stand te brengen (46).

Reeds in 1842 was de Stad eigenaar geworden van de percelen aan de oevers

van de Begijnhofgracht, die binnen het tracé van de latere Begijnhoflaan lagen (47).

De Begijnhofgracht liep van het Rabot tot aan de Brugsepoortstraat. Aan de ene zijde liepe deze gracht langs de ringmuur van het Begijnhof en aan de andere zijde werd zij begrensd door de stadswal. De breedte over de volledige lengte bedroeg 30 meter.

De "Plezante Vest" (Blaisantvest) was, van de Tolhuisbrug tot aan het Rabot, in het noorden begrensd door de stadsgracht en in het zuiden door de Lieve. Tussen deze twee waterlopen, die aan de Tolhuisbrug samenvloeiden, had de "Plezante Vest" op haar smalste punten een breedte van 30 meter.

Tijdens het Franse regime werd reeds met de afbraak van de versterkte stadswallen begonnen, het nivelleren van de aarden wallen geschiedde echter niet volledig zodat ze omstreeks 1860 nog steeds hun dijkprofiel behouden hadden. De kam van de berm, het enige berijdbare gedeelte, was echter onvoldoende breed om een vlot verkeer toe te laten (48). Een oplossing werd gevonden in het afgraven van de resterende aarden wallen om aldus de grachten te dempen en de lager gelegen delen langs de berm aan te aarden. Zodoende verkreeg men een egale brede baan die een druk verkeer voor wagens en voetgangers zou toelaten.

De wal aan het Begijnhof die vrijwel geheel ongeschonden was gebleven werd vervolgens systematisch afgegraven. Deze aarde zou later worden aangewend voor het aanaarden van de lager gelegen berm van de "Plezante Vest". Uiteindelijk zou men hiervoor 11.500 m³ aarde moeten verplaatsen (49).

De laan die aldus tussen de Tolhuisbrug en de Brugsepoort tot stand kwam had een lengte van 1600 m en een breedte van 30 m. Ze werd beplant met een viervoudige rij bomen die de boulevard in drie stroken verdeelden. Het middenste vak, met een breedte van 12,50 m, diende uitsluitend als rijbaan. De zijvakken daarentegen hadden een breedte van 6,25 m. De ene gang was uitsluitend bestemd voor ruiters, de andere voor voetgangers.

Het planten van 1.090 bomen zou de stad 2.180 fr. kosten (50). Verder schat-

G. VAN HOECKE-LOWIE,

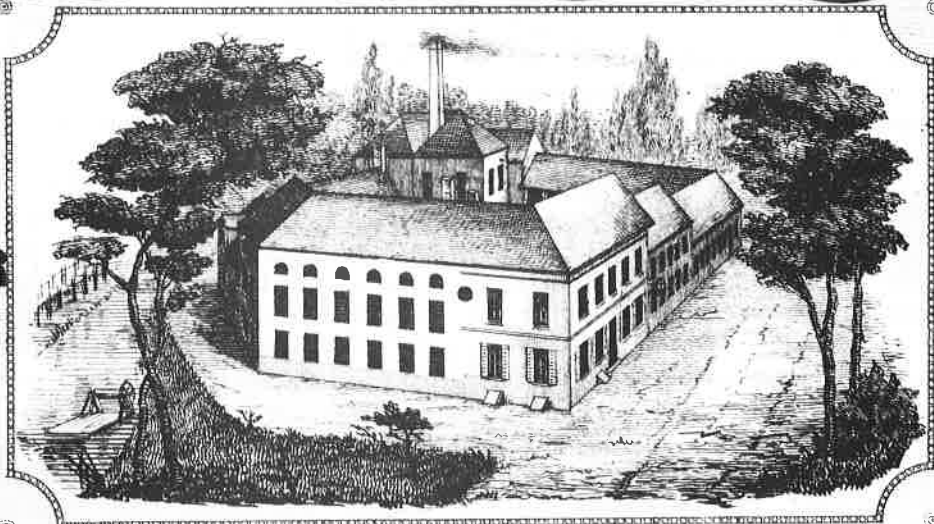
REMPART DE PLAISANCE,

PLAISANTE VESTE,

GAND,

GEND,

TEINTURIER



VERWER

DE TOILES & CALICOTS,

EN BLEU, GRIS & NOIR.



IN LYNWADEN EN CALICOTS,

IN HET BLAUW, GRYS EN ZWART.

Lith. de G. Jacquain & Vandesteene, rue basse, 3, Gand.

te men dat de totale kostprijs voor het aanleggen van beide boulevards 17.200 fr. zou bedragen. Men meende echter dat dit bedrag grotendeels zou kunnen gerekupereerd worden door de verkoop van 969 bomen die langs beide grachten stonden, zodat men het eindbedrag uiteindelijk toch zou kunnen terugbrengen tot 3.600 fr. (51).

De argumentatie

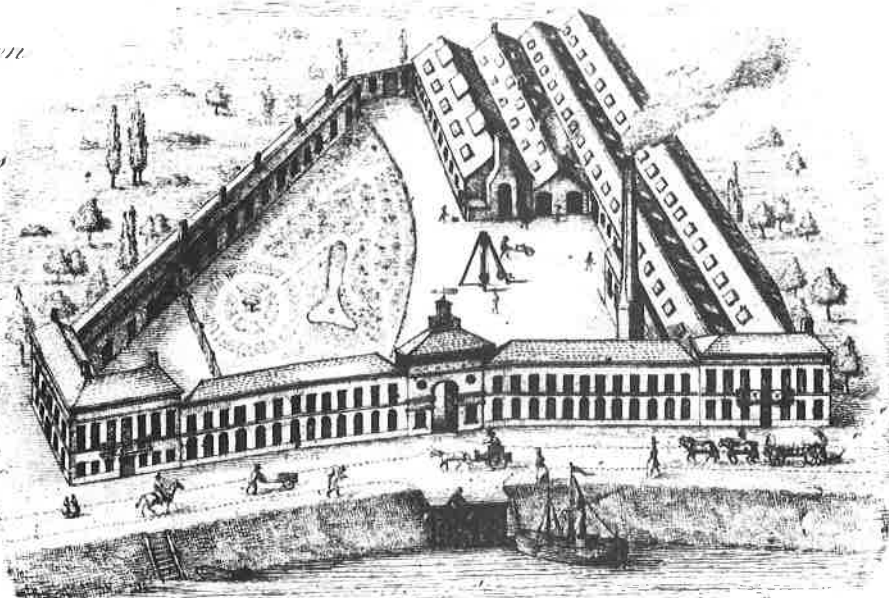
In het rapport van het schepencollege van 9 mei 1860 wordt verslag uitgebracht over de ingediende voorstellen om de Begijnhofgracht en de "Plezante Vest" om te vormen tot boulevards. De in dit rapport aangehaalde argumentatie is drieledig. Ten eerste wordt gewezen op de grote voordelen die met een minimum aan uitgaven konden worden verkregen. Ten tweede benadrukte men de verfraaiing van dit stadsdeel. Het verfraaien van de stad was immers in de 19de eeuw een essentiële bekommernis voor iedereen die betrokken was bij de besluitvorming van de urbane mutaties (52). En tenslotte betracht men het gezond maken van de omgeving (53). Dit is begrijpelijk, immers in 1859 sloeg de cholera hard toe in Gent.

Bij het bestudeerde materiaal i.v.m. de aanleg van de boulevards van de "Plezante Veste" en het Begijnhof wordt nergens expliciet melding gemaakt van een eventuele latere urbanisering van de Wondelgemmeersen. Het is evenwel duidelijk dat beide boulevards aangelegd werden om een expansie van de stad in de Wondelgemmeersen toe te laten. In 1869 maakte Voituren, tijdens de bespreking van het Rabotstation, immers de opmerking: *... si nous avons crée des boulevards c'est pour permettre à la ville de s'étendre* (54). Bovendien is het niet uitgesloten dat beide boulevards als een sanitair cordon tegen de latere Rabotwijk geconcipeerd werden (55).

Er is nog een andere drijfveer voor de aanleg van beide lanen. Indien we het plan Saurel van 1841 vergelijken met dat van 1858 dan zien we dat de textielbedrijven aan de "Plezante Vest" uitgroeiden van niemendalletjes tot bedrijven van formaat (56). Deze bedrijven hadden dan ook goede verbindingswegen nodig, enerzijds met de haven, anderzijds met de Brugse Vaart waar ter hoogte van de huidige Bargiekaai een binnenhaven gelegen was (57).

Atelier du Vulcain.

*Construction
de
Machines
et
Mécaniques
pour
la filature
et le
Vissage des
Coton-Lin
et
toute autres
Etiffe
fibreuse,
Fonderie
en fer
et
de cuivre*



*Machines
à
Vapeur
Russes,
Hydrauliques
et
autres,
en y
comprendant
également
des
Serres en fer
avec leurs
appareils
de
chauffage
en
tout genre*

Par **DAVID BELL**, Hors la porte de Bruges N°44à Gand.

Porseleinkkaartje van David Bell's "Atelier du Vulcain", tussen Bargiekaai en de bocht van de Gulden Vliesstraat. David Bell, aanvankelijk ingenieur bij de constructieateliers Le Phenix, begon rond 1835 voor eigen rekening een ijzer- en kopergieterij annex metaalconstructiebedrijf, inspeland op de groeiende vraag naar machines voor de Gentse textielindustrie. (Foto Archief Museum voor Industriële Archeologie en Textiel, Gent)

Porseleinkkaartje ca. 1845 met afbeelding der katoenfabriek Van Hoecke-Lowie, eertijds gelegen tussen de Olmstraat en de Spaarstraat, in de noordelijke hoek van de Rabotwijk. Dit bedrijf was ca. 1825 opgericht op één der voormalige bastions aan de Blaisantvest, net als zijn "buur": het bedrijf De Buck-Vander Waerden uit 1827. (Foto Archief Museum voor Industriële Archeologie en Textiel, Gent)

De aanleg van de Rabotstraat

Tussen het Sint-Elisabethplein, de omwalling van het Begijnhof, de Rabotdoorgang en de twee steegjes van het Prinsenhof lagen uitgestrekte meersen en tuinen. Het Sint-Elisabethplein evenals de twee steegjes van het Prinsenhof hadden geen verbinding met andere straten waardoor het verkeer er vrijwel nihil was. In 1860 rijpte dan ook het idee om doorheen de meersen een straat aan te leggen die het Sint-Elisabethplein met het Rabot zou verbinden. Bij de argumentatie in het rapport van de stedelijke Commissie van Werken wordt voor het eerst melding gemaakt van een expansie van de stad in noordelijke richting, buiten de 16de-eeuwse perimeter (i.e. de Wondelgemmeersen). De Rabotstraat zal daarbij één van de grote verkeersaders worden die de nieuwe wijk met de binnenstad zal verbinden (58).

Bovendien zal deze straat in de verlengde as van de Peperstraat en de Holstraat liggen waardoor de wijk ten zuiden van de Brugsepoortstraat zal verbonden worden met de Liewewijk, één van de meest geïndustrialiseerde buur-

ten van de stad. Uiteindelijk wordt beslist dat de geplande Rabotstraat een lengte zal hebben van 342 m op een breedte van 12 m (59).

Een aantal eigenaars moet onteigend worden en na proces-verbaal van de experts worden de particuliere eigendommen op 14.712,30 fr. geschat.

Tevens moeten een aantal infrastructuurele werken uitgevoerd worden. Men meent echter de hieruit voortkomende kosten te kunnen drukken door de verkoop van het puin van de gesloopte huizen die binnen het tracé van de nieuwe straat liggen (60). Het plaveien wordt niet in het bestek opgenomen vermits dit volledig zal geschieden met gerecupereerde straatstenen afkomstig van opgebroken straten (61).

Tevens zal men, om de Prinsensteeg en de Hofsteeg met de Rabotstraat te verbinden, ook daar een aantal percelen moeten onteigenen. Dit geldt eveneens voor de wijziging in de aflijning van de Rabotdoorgang en de Kortezilverstraat. Deze nieuwe verbindingen zullen pas tot stand komen na de volledige voltooiing van de Rabotstraat.

Er komt echter een kink in de kabel wanneer de rechtbank van eerste aanleg voor het eerst op 6 maart 1861 beslist om aan de te onteigenen gronden een grotere waarde toe te kennen (62). Ook wat de schattingen betreft heeft men zich deerlijk vergallopeerd. Het geheel van de schatting van het schepencollege in 1860 bedroeg immers 39.402,30 fr. (de aanleg van beide boulevards inbegrepen). Uiteindelijk bleken de kosten veel hoger zodat de Stad reeds in 1862 64.689,56 fr. moest betalen. Nog datzelfde jaar werd duidelijk dat het totaal van de kosten 97.141,26 fr. zou bedragen. Het hoeft dan ook geen betoog dat de Stad hier pas goed in de moeilijkheden zit. Er rest dan ook geen ander alternatief dan de wegeniswerken voor onbepaalde tijd te verdragen. Men probeert dan ook de financiële kater krampachtig te verbergen door uitgebreid de lofzang te zingen over de voordelen die de reeds uitgevoerde werken hebben opgebracht. Hierbij ziet men vooral in de Rabotstraat een *deus ex machina*. De straat is pas enkele maanden opengesteld en nog onvoldoende opgehoogd. Toch zijn er in maart

1862 reeds 22 huizen in volle opbouw terwijl de verkoop van de percelen pas kort daarvoor, op 31 oktober 1861, had plaatsgevonden (63).

De aanleg van het Verbindingskanaal

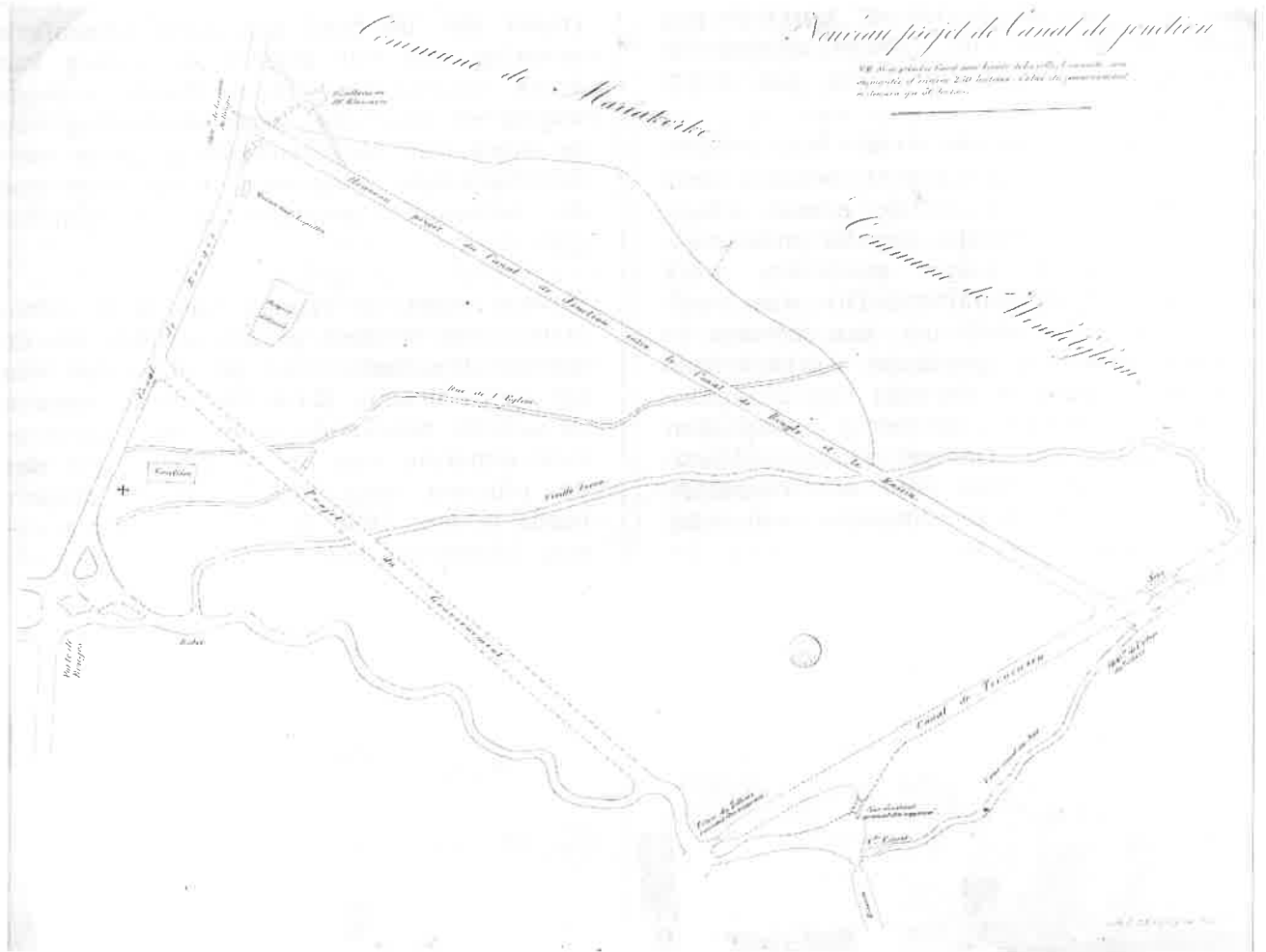
Toen men in het midden van de 19de eeuw op het idee kwam om een verbindingskanaal te graven tussen de Brugse Vaart en de Voorhaven werden twee projecten voorgesteld. Het eerste project ging uit van de nationale overheid en omsloot een gebied van 50 ha. Hierbij liep het kanaal vanaf het Tolhuis tot aan het Rooigemgebied, enkele honderden meters ten noorden van de Brugsepoort.

Het tweede project plande het kanaal ver buiten de 16de-eeuwse stadsgrenzen, namelijk vanaf 1.200 m ten noorden van de Tolhuisstuw lopende naar de Brugse Vaart op ca. 1.500 m van de Brugsepoort. Hierbij werd een gebied van 250 ha omsloten (64). Het is dus niet uitgesloten dat men aanvankelijk de intentie had om de latere urbanisering van de Wondelgemmeersen op een grotere oppervlakte te laten plaatsvinden waarbij ook hier het Verbindingskanaal de grens zou zijn. Men koos echter voor het eerste project en in 1863 werden de werken aangevat. Bij de studie van de kadastrergegevens en de verslagen van de gemeenteraad kon nergens een spoor teruggevonden worden van mogelijke speculatieve manoeuvres. Toch is het niet uitgesloten dat men op aandringen van de *Société Linière Gantoise* opteerde voor het eerste project. Dat deze waterweg belangrijk was voor het uitbaten van deze fabriek blijkt wel uit het feit dat de overheid onmiddellijk na de aanleg van het kanaal een exploitatieweg (latere Verbindingsstraat) aanlegde tussen de boulevard van de "Plezante Vest" en de Verbindingsvaart. Het gebruik van deze weg was overigens voorbehouden aan de *Linière Gantoise* (65).

De aanleg van de Verbindingsvaart betekende tevens een hefboom voor de latere urbanisering van de Wondelgemmeersen. Immers de aanleg ervan maakte het mogelijk om gelijktijdig de oude verdedigingsgracht die van het Rabot tot aan de Tolhuisstuw, langs de boulevard van de "Plezante Vest" liep, te dempen. Reeds herhaaldelijk had men

zich in de gemeenteraad bekommerd over het feit dat deze verdedigingsgracht de verbinding van de Wondelgemeersen en de gebieden gelegen ten noorden van de Brugsepoort fel bemoeilijkte zoniet onmogelijk maakte (66). Vooral in 1863 werd luidop geargumenteed dat het dempen van de vestingsgracht de oprichting van een nieuwe wijk zou mogelijk maken. Gezien de gunstige ligging van deze wijk zou de nijverheid zich daar hoe dan ook komen vestigen (67).

Plan begin jaren 1860, groepeerende de voorstellen tot het graven van een verbindingskanaal tussen het kanaal van Terneuzen en de Brugse Vaart. Het voorstel van het ministerie werd uiteindelijk in 1863 gerealiseerd. (Stadsarchief Gent, Atlas Goetgebuer)



De Stedelijke Commissie van Werken boog zich over het nieuwe project en op 29 april 1863 volgde een expliciet uitgeschreven argumentatie (68). Hierbij beklemtoonde men vooral de buitengewoon gunstige omstandigheden om deze werken uit te voeren: het gebeurde immers zelden dat de aan te brengen aarde zich in de nabije omgeving be-

vond. Deze argumentatie vertoonde bovendien een bijzondere relevantie, omdat zij duidelijk aanwijzingen bevatte wat betreft het speculatieve aspect van de onderneming. Speculatie, een begrip dat indertijd nog absoluut niet het huidige pejoratieve patina bezat en dat ook als argument opdook in officiële geschriften.

De te dempen waterloop die een oppervlakte van 3 ha besloeg werd immers eigendom van de Stad. Na de aanleg van enkele straten en de verbreding van de boulevard zouden nog ongeveer 2 hectaren grond overblijven met een totale waarde van 120.000 frank. Men hoopte echter dat mettertijd de waarde van deze gronden, die voorlopig werden geschat aan 6 fr. per vierkante meter, nog zou stijgen, vermits aan de Begijnhoflaan reeds 13 fr. per m² en aan de Rabotstraat 12 fr. per m² betaald werd. De uitgave voor het transport en de aanbreng van de 82.000 m³ bereikte nog geen frank per m³ zodat uiteindelijk een respectabel batig saldo zou overblijven (69).

Een ander argument voor het dempen van de verdedigingsgracht bestond erin dat men een aanzienlijk aantal arbeiders die ten gevolge van de industriële crisis werkloos waren geworden, werk zou kunnen verschaffen. Dit was veel- eer een dekmantel om een beroep te kunnen doen op goedkope werkrachten omdat dit punt in de nota van de stedelijke commissie uitvoerig besproken werd onder de rubriek gemeentefinanciën. Ook de vrees voor arbeidsoptanden zal aan deze intentie wel niet vreemd zijn geweest.

Besluit

Met de aanleg van de boulevard van de "Plezante Vest", de Begijnhoflaan, de Rabotstraat en de Verbindingsvaart wordt als het ware een dragende structuur gemaakt voor de latere Rabotwijk.

De planologische studies voor de aanleg van beide boulevards steunden vooral op verkeerstechnische en financiële aspecten. Dat vooral dit laatste aspect op een naïeve manier werd belicht, met een financieel débâcle als gevolg, illustreert dat de Stad nog geen wezenlijke ervaring had wat betreft de aanleg van grote ontsluitingswerken. Reeds vroeger waren er te Gent, naar aanleiding van de bouw van het Zuidstation, grote verbindingswegen aangelegd, maar toen was de nationale overheid de coördinator (70).

Tevens moet de aanleg van deze infrastructurale werken gezien worden als de directe resultante van de abrogatie van het octrooirecht (21.7.1860) wat meteen de *switch* betekende voor een horizontale expansie van de stad. Het feit dat de plannen voor dit primaire project reeds in mei 1860 in de startblokken zaten, illustreert hoe précair de binnenste-

SOCIÉTÉ ANONYME
TEXAS
 ANCIENNE MAISON AVOORTMAN
 Fondée en 1790

Gard, le 20 Mars 1860
 28 QUAI DU RAMAGE, 28

Monsieur P. Van Cester, Gand, Belgique

En suite de votre lettre nous avons l'honneur de vous adresser la facture ci-dessous s'élevant à fr. 535...
 De votre a. s. p. R. par accusé de réception.
 De votre a. s. p. R. par accusé de réception.
 De votre a. s. p. R. par accusé de réception.
 L'Agent Comptable, L'Administrateur

Tout platé former l'expédition des ordres
 au verso et sans aucune modification sans

delijke omstandigheden wel moeten geweest zijn. het startschot voor de *Herauswirtschaft* van de saneringsnomen was gegeven.

Tevens moet de transformatie van de oude vesten gezien worden als een schakel binnen het geheel van verbeteringswerken aan het technisch sanitair equipment van de Stad. Beide boulevards zouden dan een *Bazillusschutz* vormen tegen de latere Rabotwijk.

Twee briefhoofden van katoenbedrijven die aan de rand van de Rabotwijk de groei ervan hebben mede-gestimuleerd: de "Texas" (oud bedrijf Voortman-De Vos, opgericht in 1790) en de zg. "Grasfabriek", het bedrijf "Gand-Zele-Tubize" (oud bedrijf Parmentier-Van Hoegaerden, opgericht in 1860). (Archief Museum voor Industriële Archeologie en Textiel, Gent)

Met de aanleg van de Rabotstraat kwam een eerste radiale invalsaas naar het stadscentrum en de wijk ten zuiden van de Brugsepoortstraat tot stand.

De belangrijkste catalysator voor het bouwrijp maken van de Wondelgemmeersen was ongetwijfeld het graven van de Verbindingsvaart.

Niet alleen werd hier de conjunctie gemaakt tussen twee belangrijke waterwegen, maar tevens werd de noordelijke demarcatie van de latere Rabotwijk vastgelegd. Het betekende eveneens een opportuniteit voor het dempen van de vestingsgracht langs de boulevard van de "Plezante Vest", een *conditio sine qua non* voor een heilvolle urbanisering. Voor het eerst werd ook duidelijk gesteld dat dit gebied een attractieve pool moest worden voor de vestiging van industriële complexen.

De andere achterliggende argumentaties berustten op bijzonder gunstige financiële voordelen voor de Stad. Tevens poogde men via deze werken de hoge werkloosheid, ten gevolge van de industriële crisis, enigszins in te dijken. Het *leitmotiv* bestond hier veeleer uit de permanente angst voor *Proletariatsem-pörungen*.



INPLANTING VAN HET RABOTSTATION

De Ringspoorweg

De eerste aanzet voor de aanleg van de latere Ringspoorweg was ongetwijfeld de totstandkoming van de verbinding Zuidstation-Handelsdok in 1857.

In 1841 reeds werd bij de grote ontsluitingsplannen voor de nieuwe stationswijk aan het Zuid, melding gemaakt van een mogelijke verbinding van het station met het Handelsdok (71). Het zou echter tot 1 april 1857 duren vooraleer de Verbindingsspoorweg in gebruik werd genomen (72).

Zeven jaar later, op 5 april 1864, werd door het Ministerie van Openbare Werken een eerste schrijven gericht aan het schepencollege betreffende de aanleg van een dubbelspoor langsheen het Dok, tussen de stapelplaats van het Dok en de Dampoort (73).

Op 16 augustus werd het volledige rapport van de stedelijke commissie overgemaakt aan het Ministerie van Openbare Werken. Drie maanden later (29 november) ontving het schepencollege een nieuw bericht van de minister, waarin deze verzocht om naast de aanleg van een dubbelspoor langs het Dok en het bouwen van een nieuw station aan de Dampoort, een volledige ringspoorweg aan te leggen die de ganse stad zou omvatten en waarvan de Brugsepoort het eindpunt zou zijn (74). Reeds in 1861 had de Gentse handel de aanleg van een ringspoorweg geëist (75). Immers sedert het tot stand komen van de lijn Gent-Dendermonde-Mechelen was het treinverkeer sterk toegenomen. In 1864 vertrokken er uit Gent-Zuid dagelijks 41 treinen en kwamen er 33 aan. Daarnaast vertrokken er nog dagelijks 6 treinen uit het station Gent-Eeklo en 7 uit het station Land van Waas. Tevens was het Zuidstation tegelijk een goederenstation, wat heel wat hinder veroorzaakte in de binnenstad. Ook dit was een niet onbelangrijke drijfveer voor de aanleg van de Ringspoorweg (76). Naast stations aan de Dampoort en de Brugsepoort werden ook haltes voorzien aan de snijding met de Bruselsesteenweg en te Meulestede (77).

Op 8 juli 1865 werd de aanleg van de Ringspoorweg bij Koninklijk Besluit uiteindelijk goedgekeurd. Met de aanleg van de Ringspoorweg verdween het oude traject Zuidstation-Handelsdok, dat de loop van de huidige Kasteellaan had gevolgd (78).

Het duurde nog een hele tijd alvorens de Ringspoorweg een feit was. In januari 1872 drukte men de hoop uit dat in juni van datzelfde jaar er de laatste hand zou kunnen aan gelegd worden (79). Het zou echter nog tot 1925 duren alvorens de volledige Ringspoorweg rond Gent tot stand kwam (80).

De plannen voor een terminusstation aan de Brugsepoort

Toen in 1864 de planologische studies van de Ringspoorweg een aanvang namen werd binnen dit onderzoek ruim aandacht besteed aan de plaats van het terminusstation. Men moest hierbij rekening houden met de doelstellingen van de Ringspoorweg, nl. enerzijds een goedkoop en gemakkelijk transportmiddel verschaffen aan de bedrijven en anderzijds een ontsluiting tot stand brengen van de buitenwijken door middel van een goede verbinding tussen deze wijken en het Zuidstation. Nog op het einde van datzelfde jaar (1864) namen de plannen voor de definitieve bouw van het station vaste vorm aan.

Op 27 december kreeg het Gentse schepencollege van de hoofdingenieur een eerste versie toegezonden van de plannen, zoals ze door de directeur van de Spoorwegen voorgesteld werden aan de Minister van Openbare Werken (81). Hierin kwam de wens tot uiting om het terminusstation (een reizigersstation) te bouwen aan de vroegere Brugsepoort dat wil zeggen in de zuidzone van de Wondelgemmeersen. Het goederenstation zou daarentegen aan het Rabot gebouwd worden : hiervoor zou het noodzakelijk zijn de Rabottorens te slopen en ze te vervangen door een draaibrug. Naar alle waarschijnlijkheid plande men dit goederenstation op aandringen van de textielabrikanten, die tevens de grondeigenaars waren van de Wondelgemmeersen, aan het Rabot. Dat zij uit het project van het Rabotstation veel munt zouden kunnen slaan, was overduide-

lijk : 1° zou de aanwezigheid van dit grote gebouw de prijsstijging van hun gronden in de Wondelgemmeersen sterk in de hand werken; 2° zou dit station kopers aantrekken; 3° zou het transport van hun grondstoffen en afgewerkte produkten aanzienlijk vergemakkelijken; en, *last but not least* zou door de bouw van het Rabotstation de fusie van de terreinen van de latere Rabotwijk met de stad gestimuleerd worden en ook hieruit zou een waardevermeerdering van de gronden resulteren.

In de gemeenteraad van 28 januari 1865, waar het plan nog eens in zijn uitgewerkte vorm werd voorgesteld, gaf de verzamelde zitting haar fiat aan het project (82). De wijk van de Brugsepoort werd immers als één der volkrijkste en meest geïndustrialiseerde wijken van de stad beschouwd. Ze was daarom de ideale plaats om een terminusstation op te richten.

De plannen voor een nieuw verbindingskanaal

Nog voor de plannen van het Brugsepoortstation in hun definitieve vorm gegoten worden, komt er een hevige reactie van de nijveraars die bedrijven bezitten langs de Lieve. Zij eisen het behoud van de Waldam (tussen de Rabotbrug en de Brugse Vaart), die ze als een vitale ader beschouwen voor de aan- en afvoer van grondstoffen en afgewerkte produkten. Het tracé van de Ringspoorweg zou immers over de te dempen Waldam lopen. Blijkbaar is Minister Vanderstichelen gevoelig voor de grieven van de industriëlen en in de staatsbrief van 9 december laat hij verstaan dat als compensatie een nieuw kanaal zou gegraven worden van de Rabotbrug tot aan de Verbindingsvaart. Binnen de Stedelijke Commissie van Werken wordt het geheel verder uitgewerkt (83). Het rapport van 23 december 1864 voorziet als verdere specificatie dat het kanaal een bodembreedte van 10 m moet hebben, dit is 22 m aan de waterlijn. De diepte zou evenals de Verbindingsvaart 4,50 m bedragen. Als bijkomend voordeel zou het Lievewater beter ververst worden. Bovendien zou men aan de noordzijde van het goederenstation specifieke accommodaties voorzien voor het overladen van goederen van de wagons

op het schip en vice versa (84). Pas in december 1865 worden deze modificaties op het oorspronkelijk plan aangebracht (85).

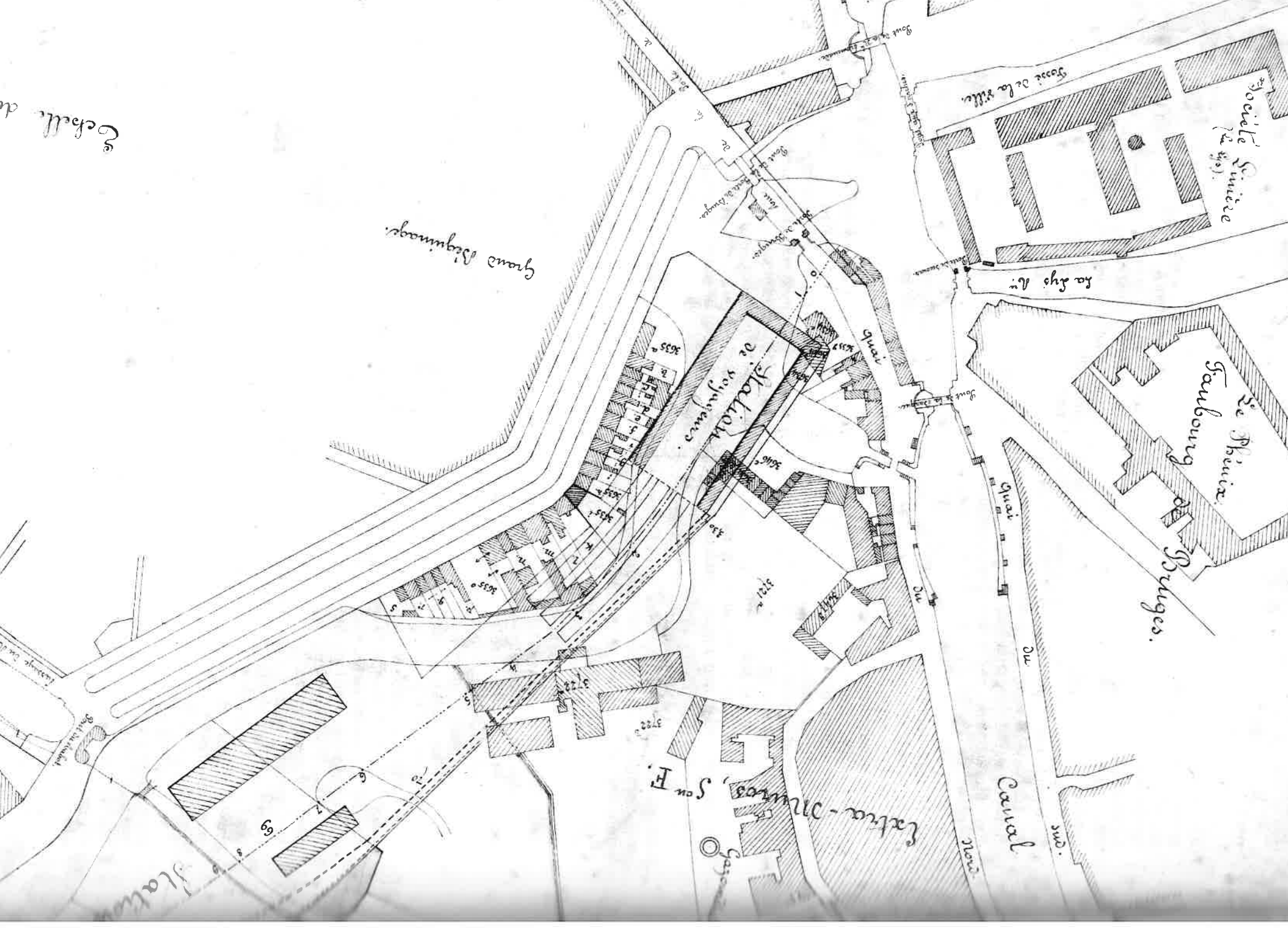
Voor deze infrastructurele werken stonden de dokken van St.-Quen bij Parijs model (86). Dit is overigens een opvallend fenomeen in het toenmalig urbanistisch denken. Waar mogelijk probeerde men de nieuw in te planten goederenstations via een kanaal te verbinden met belangrijke waterwegen. Naast het Rabot bestonden ook gelijkaardige plannen voor de goederenstations te Brugge en Antwerpen (het Zuid) (87). Geen enkele van deze concepten werd echter uitgevoerd.

Het project van het Brugsepoortstation op de helling

Vanaf 1865 kwam de procedure voor de afbakening van het stationemplacement aan de Brugsepoort goed op gang. Tot in 1866 laat Minister Vanderstichelen aan het stadsbestuur enkele brieven geworden waarvan de teneur een snelle verwerving van de nodige terreinen door de Staat laat vermoeden (88). Op 31 mei 1866 vindt een onderhoud plaats tussen de ingenieurs van de Stad en de Staat waarbij enkele kleine geschilpunten worden gladgestreken (89). Van dan af wordt het stil rond het project van het Brugsepoortstation.

In Brussel wordt, op 3 januari 1868, Jamar Minister van Openbare Werken en met hem krijgt de zaak een nieuwe wending. Op 14 november stelt hij aan het schepencollege een nieuw project voor waarbij het reizigersstation eveneens aan het Rabot zou gebouwd worden. In dit schrijven worden vooral technische aspecten belicht die pleiten voor een wijziging van het spoorwegtracé; van het Verbindingskanaal tot aan de Brugsepoort zou de spoorweg immers een bocht met kleine straal beschrijven, waarbinnen elk maneuvr moeilijk en gevaarlijk zou zijn (90).

Het project van Jamar wordt in de Stedelijke Commissie van Werken grondig bestudeerd. Doch ondertussen hebben de grondeigenaars van de Wondelgemmeersen op 20 november een schrijven gericht aan het schepencollege. In deze brief vragen ze dat stappen zouden



Cochelle de

Grand Béguinage

Station de voyageurs

Société Suisse
(2e étage)

Rue des Arts

Faubourg de Bruxelles
de la Suisse

Extra-muros, S^{ur} F.

Canal

Quai

Quai

Rue

Canal

Rue

Rue de la Suisse

Rue de la Suisse

Rue de la Ville

Rue de la Ville

Rue de la Ville

3635

3635

3635

3635

3635

3635

3635

3635

3635

3635

3635

3635

3635

3635

3635

3635

3635

3635

3635

3635

3635

3635

3635

3635

3635

3635

3635

3635

3635

3635

3635

3635

3635

3635

3635

3635

3721

3722

3722

3722

3722

3722

3722

3722

3722

3722

3722

3722

3722

3722

3722

3722

3722

3722

3722

3722

3722

3722

3722

3722

3722

3722

3722

3722

3722

3722



1/2

1/4

1/8

Quadrangle River

Cuncler

Rue de la maison

Rue de la ville

Rue de la ville

Canal

Detail van de niet-gerealiseerde inplanting der spoorweginstallaties. Voorstel van het Ministerie van Openbare Werken anno 1864, met een reizigersstation voorzien aan de Brugse Poort ter hoogte van de huidige Noordstraat. De nabijheid van een aantal belangrijke fabrieken (La Lys, Le Phoenix, e.a.) bleek doorslaggevend. (Archief Museum voor Industriële Archeologie en Textiel, Gent)

worden ondernomen om bij de minister een wijziging van het nieuwe project te bekomen. De uitvoering van dit plan zou immers rampzalige gevolgen hebben voor hun belangen omdat het de oprichting van een nieuwe wijk in de Wondelgemmeersen volledig in de weg zou staan. De nieuwe wijk zou immers geen enkele uitgang hebben naar het stadscentrum, zelfs niet via de Brugsepoort. De enige uitweg zou de Kerkstraat zijn, doch deze is te ver verwijderd. Bovendien heeft dit project als bijkomend nadeel dat de passage van reizigers en goederenverkeer sterk zou toenemen langs de Rabotbrug, wat onvermijdelijk tot een verkeerschaos zou leiden, zelfs indien men de brug zou verbreden. De ondertekenaars van de brief stellen daarom ook een nieuw project voor, waarbij men het reizigersstation zou bouwen aan de grens van het door Jamar geplande station. Hierbij zou het station een uitgang hebben op de Bejnhoflaan tegenover de Van Wittenberghestraat. Over de Waldam zou een vaste brug met dubbele rijbaan worden (91).

Ook dit project wordt door de Stedelijke Commissie van Werken bestudeerd, wat uiteindelijk resulteert in het opstellen van een gedetailleerd rapport dat op 16 december 1868 aan de stadsingenieur wordt overgemaakt. Hierin stelt de Stad 2 nieuwe projecten voor aan Jamar. In het eerste wordt het reizigersstation aan de Brugsepoort weliswaar behouden, maar het stationemplacement wordt enkele meters in noordelijke richting verschoven. Het tweede project be-

vat het door de grondbezitters gevraagde kopstation tegenover de Van Wittenberghestraat. Het eerste project wordt aan Jamar sterk aanbevolen omdat de verschuiving van het stationemplacement volgens de Stad een hele reeks voordelen oplevert. Door het station voor de Bargiebrug te bouwen zou niet alleen de stad verfraaid worden, maar tevens zou de mogelijkheid bestaan om de spoorweg tot over de brug te verlengen. Hierdoor zouden de talrijke bedrijven die gevestigd zijn op de linkeroever van het kanaal, zoals de "Lys" en de "Phoenix", zich eveneens van de spoorweg kunnen bedienen. Bovendien zouden 5 wegen op het station uitlopen : 2 voor het station zelf en 3 aan de overzijde van de brug. Deze wegen zouden dan verder een vlot verkeer in alle richtingen mogelijk maken. Verder zou het station regelrecht uitgeven op de loskade aan de Brugse Vaart, wat het overladen van de goederen van wagons op schepen en vice versa zou vergemakkelijken. Als bijkomende troef wijst men erop dat de Brugse Vaart een druk bevaren waterweg is.

De Waldam, die eveneens druk bevaren is, zou behouden blijven voor de scheepvaart. Indien men daarbij de doorgang van de Lieve aan de Rabotbrug verbreedt zou de binnenvaart er nog vlotter kunnen verlopen. Dit komt in de eerste plaats ten goede aan de langs de Lieve gevestigde nijverheid.

Het zou ook wenselijk zijn dat de nationale overheid de terreinen tussen de spoorweg en de Waldam zou aankopen. Men heeft dan over de ganse lengte een berm langs een centraal gelegen dok (de Waldam) waar de nodige infrastructuur voor het overladen van goederen van wagons op schepen en vice versa, kan aangelegd worden.

Door dit hierboven vernoemde terrein, dat in zekere zin deel zou uitmaken van het goederenstation, kunnen de afmetingen van het goederenstation beperkt worden. Ten gevolge van de gewonnen ruimte zou men dan, voorbij het station en dichterbij de Brugsepoort een dwarsstraat kunnen aanleggen die de boulevard met de Verbindingsvaart zou verbinden (eerste plan voor de Verbindingsstraat).

In het nieuwe project blijft de Waldam dus behouden. Deze waterloop heeft immers herhaaldelijk zijn nut bewezen als afwatering bij hevige regenval. Indien hij vervangen wordt door een gemetselde afwatering zou hij een belemmering betekenen voor de aanleg van de spoorweg. Een dergelijke constructie moet bovendien permanent onderhouden worden.

De onteigeningskosten voor het nieuwe project zouden hoger liggen dan bij het eerste project maar er zijn volgens de Stad compensaties. De bouw van een gemetselde afwatering van het Rabot tot aan de Brugsepoort, die zeer duur zou zijn, wordt overbodig. Het dempen van de Waldam vereist de aanvoer van een aanzienlijke hoeveelheid aarde, waardoor de kosten fel zouden toenemen. Door het verwerven van de terreinen tussen het Rabot en de Brugsepoort, moeten minder gronden onteigend worden in de richting van de Sassepoort. Bovendien kan de Staat, indien ze een dok wil aanleggen om de spoorweg met de andere waterlopen te verbinden, in afwachting nog lange tijd gebruik maken van de Waldam. Ook hierdoor kan veel gespaard worden (92).

Op 22 december richt de bevoegde Stedelijke Commissie een schrijven aan de Minister om de goedkeuring van haar projecten te verkrijgen. De burgemeester verklaart zich daarop bereid om over deze kwestie te onderhandelen in Brussel (93). Alle pogingen van de Kerchove mislukken echter en het vraagstuk wordt opnieuw voor de bevoegde commissie gebracht. Op 27 maart 1869 beslist deze om de laatste plannen op te schorten en om de uitvoering van het oorspronkelijk plan, dat in 1864 door de toenmalige Minister Vanderstichelen was voorgesteld, te verzoeken. Op 2 april 1869 richt het schepencollege van Gent een vertrouwelijk schrijven aan de Minister. Ondertussen wordt het 11 juni en voor de tweede maal ontvangt het schepencollege van Jamar een brief waarin hij erop staat om het terminusstation aan het Rabot te bouwen. Als bijkomend argument verwijst hij naar een petitie dat hem tussen april en juni toegestuurd was door meerdere inwoners van de stad. Hierin stelden zij dat de Brugsepoort niet geschikt

Voorontwerp anno 1868 met tegenvoorstel van het Gentse stadsbestuur voor de verschuiving van het station in de as van de Bargiebrug. Zowel voor de eerste als voor de nieuwe inplanting moest de Waal en andere belangrijke waterinfrastructuur aldaar worden gedempt.
(Stadsarchief Gent, Atlas Goetgebuer)

zou zijn voor de inplanting van een terminusstation. Verder wijst hij erop dat de verbinding tussen het stationsplein en de goederenkaaien merkelijk verbeterd zijn en dat er nu ook een doorgang naar de nieuwe wijk voorzien is. Aldus hoopt Jamar dat het nieuwe plan tegemoetkomt aan de grieven van de heren de Hemptinne en consorten (94). Het nieuwe station dat Jamar nu voorstelt zou aangelegd worden langs de boulevard van de "Plezante Vest", net voorbij de Rabottorens en tegenover de fabriek van Jules de Hemptinne. Het hoofdgebouw zou gebouwd worden inspringend op de rooilijn, waardoor een grote ruimte zou vrijkomen. Dit zou een vlot verkeer toestaan. Symmetrisch in de lengte van het hoofdgebouw zou 99 m verder een vrijwel even groot bouwwerk fungeren als goederenloods (95). Jamar vraagt naar de mening van het schepencollege en op 31 juli worden de plannen aan de gemeenteraad voorgesteld.

De discussie in de gemeenteraad

In de gemeenteraadszitting van 30 juli 1869 geeft de voorstelling van de plannen van het Rabotstation aanleiding tot tumult. De ganse discussie onttaardt in een retorisch steekspel tussen enerzijds het duo Pickaert en de Maere, die het behoud van het oorspronkelijk project eisen, en anderzijds Voituron, die Jamar's voorstel verdedigt.

De bezwaren van Pickaert steunen in de eerste plaats op een aantal onvereenigbaarheden met de doelstellingen van

EXPLICATION.

Tout en maintenant dans son ensemble le premier projet de Station, il paraît susceptible d'une modification qui, en la mettant seulement à quelques mètres plus loin, amènerait les avantages suivants :

1° D'avoir la Station placée en face du pont de la Barque, ce qui serait un embellissement pour la ville;

2° D'avoir cinq voies qui y aboutiraient : deux devant la Station et trois de l'autre côté du pont, et assurer ainsi de larges dégagements de tous côtés;

3° D'avoir la Station donnant directement sur le quai de déchargement du canal de Bruges, ce qui serait bien facile pour le transport des marchandises. Le trafic qui se fait sur ce canal au moyen de barques est considérable;

4° La Station étant placée en face du pont de la Barque, il semble que rien n'empêcherait de faire passer le chemin de fer au-dessus de ce pont et de desservir ainsi les nombreux établissements placés sur la rive gauche du canal, tels que la filature de la Lys, le Phœnix, etc.;

5° Que la rivière serait conservée à la navigation. Le mouvement qui y est considérable maintenant pour les petits bateaux, le serait bien davantage si le pont du Rabot était élargi;

6° Les fabricants et commerçants, qui se sont établis le long de la rivière pour exercer plus économiquement leur industrie, en conserveraient la jouissance;

7° Si le Gouvernement faisait l'acquisition de tout le terrain compris entre le chemin de fer (nouveau projet) et la rivière, il aurait la berge dans toute son étendue, et, en y mettant des rails et des engins convenables, on serait dans d'admirables conditions économiques pour le chargement et le déchargement des bateaux à wagons et vice-versa. Ce serait un dok tout-à-fait central;

8° Cette partie de terrain, mentionnée ci haut, faisant, en quelque sorte, partie de la Station pour marchandises, permettrait de réduire la longueur de

la Station du côté de la porte du Sas. On aurait moins de façade et la voie transversale, qui doit mettre le boulevard en communication avec le canal de jonction, pourrait être ainsi plus rapprochée de la porte de Bruges.

Cela ferait en partie droit aux observations d'un membre de la Commission qui trouvait que les voies, pour mettre en rapport ces deux parties, étaient éloignées les unes des autres.

9° On trouverait un important canal d'écoulement dans les terres basses. On peut constater la masse d'eau qui s'écoule par le pont de Bruges pendant quelques jours de pluie, et, malgré cela, nous avons vu la Lys déborder sur le point de déborder.

Il faudrait donc remplacer cette rivière par un aqueduc à ciel ouvert qui ne pourrait être qu'une gêne pour l'établissement du railway et exigerait toujours un certain entretien.

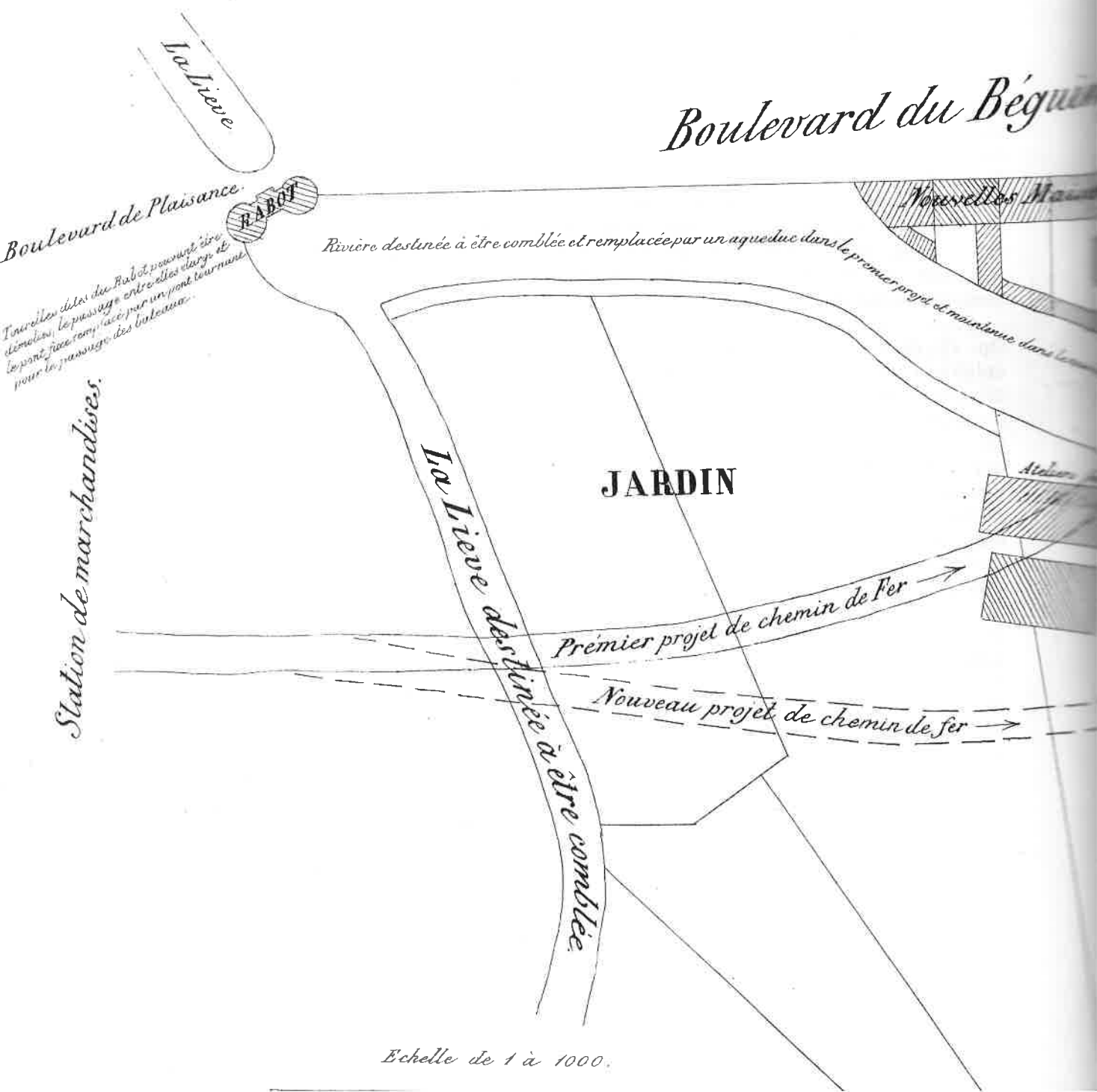
Au point de vue de la dépense, il est certain que les frais de construction seraient plus grands dans le nouveau projet que dans le premier. Mais les compensations sont :

1° La construction d'un vaste aqueduc allant des tours de la porte de Bruges, ce qui nécessiterait une assez grande dépense.

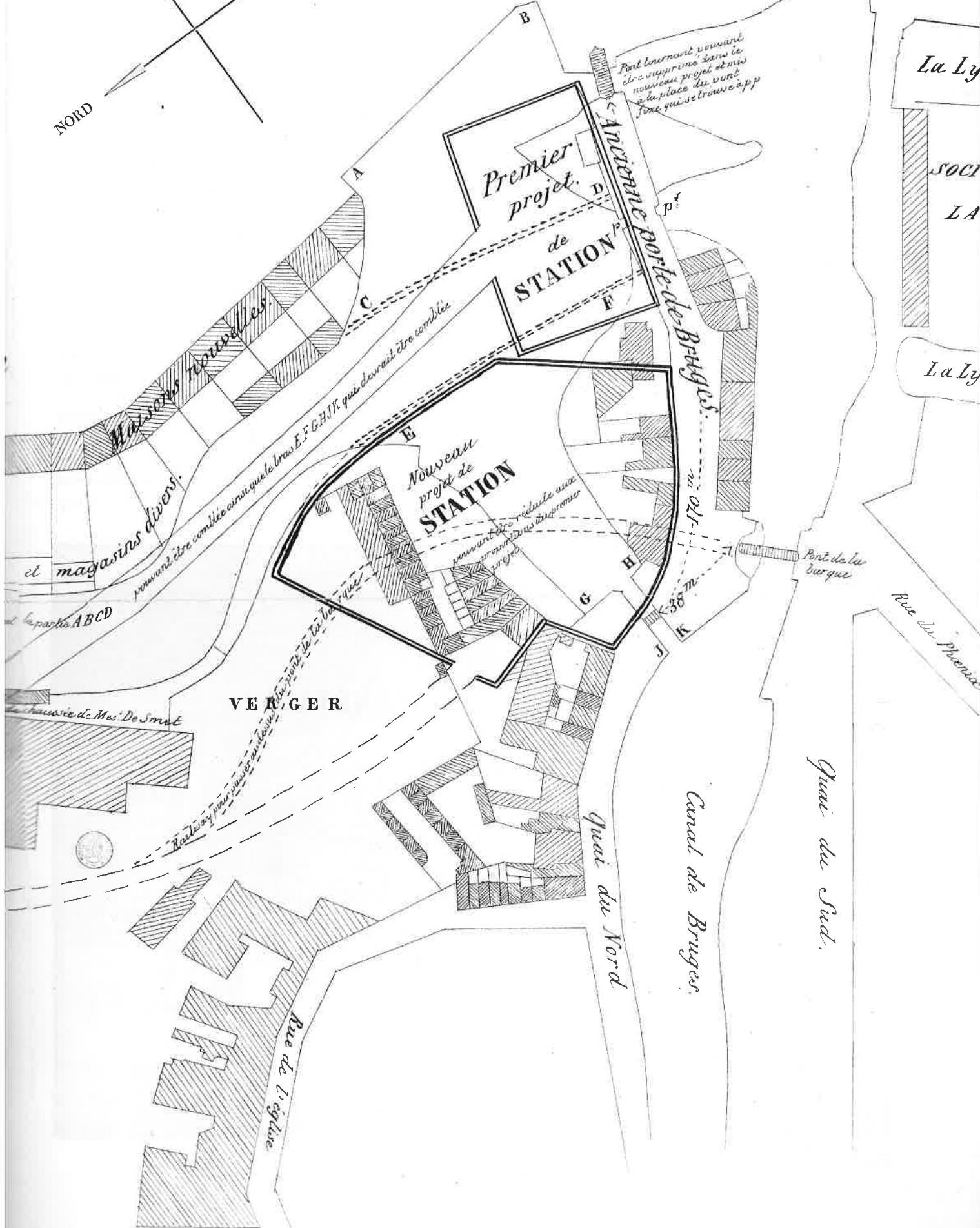
2° Les frais de remblai de la rivière. Le remblai de la rivière, coïncidant avec la formation de la station, un terrain bas qui absorbera un grand cube de terres, fera que les frais de remblai seront peut-être chères.

3° Tout le terrain qu'on acquerrait en plus, depuis la tour de la porte de Bruges, pourrait être acquis en moins vers la porte de Bruges.

4° S'il entrât dans les vues de l'Etat de faire un dok derrière la station pour établir un rapport intime, si désirable entre les voies navigables et les chemins de fer, la rivière existant peut très bien répondre au but pour lequel et une grande dépense serait épargnée.



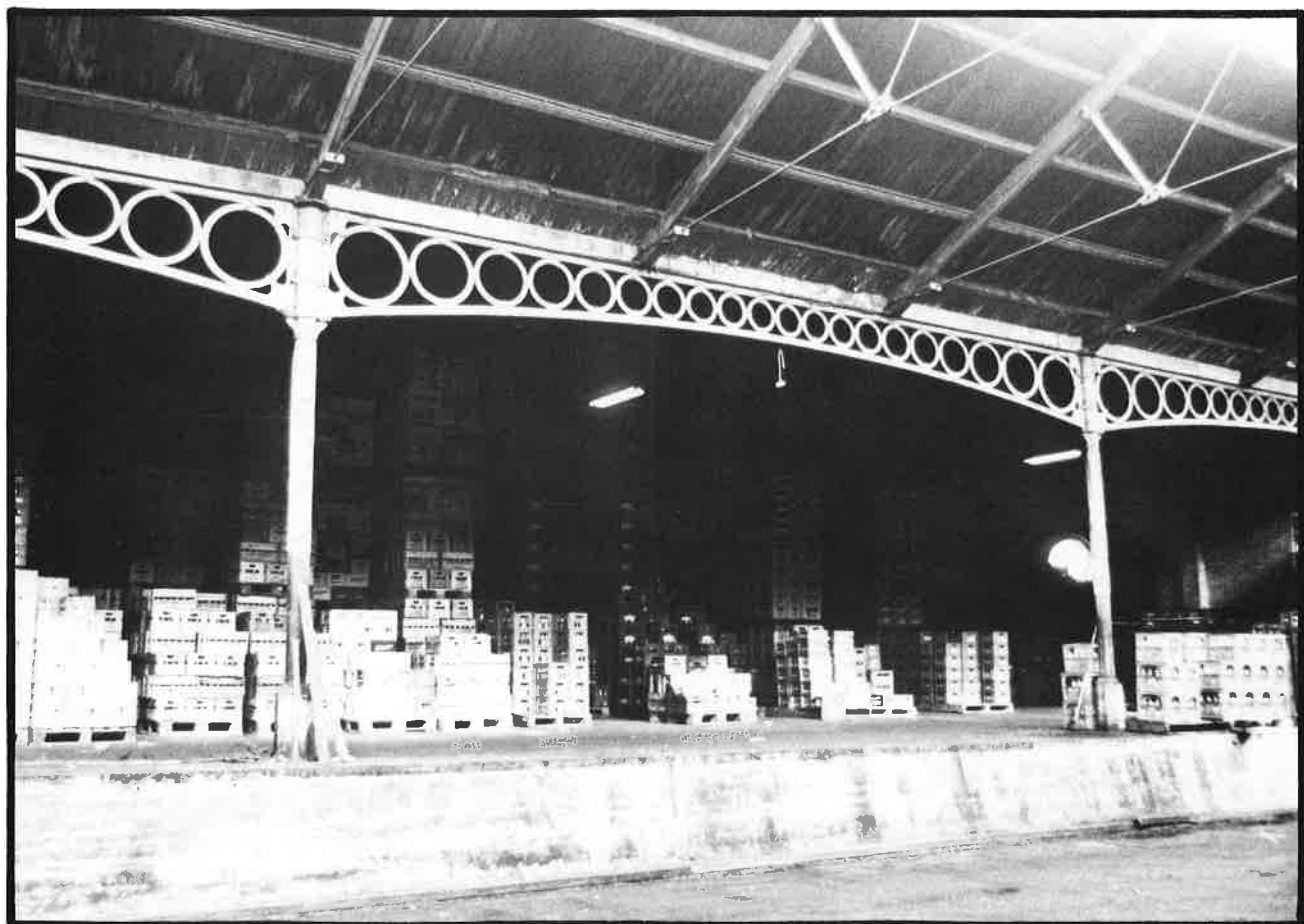
NORD



de Ringspoorweg. Door een inkrimping van het geplande tracé tot aan het Rabot, zou de Ringspoorweg zijn geplande functie verliezen. Hierbij zou vooral de talrijke handeldrijvende bevolking van de Brugsepoortwijk, die afhankelijk is van het verkeer, gedupeert worden. Het verkeer is reeds aanzienlijk verminderd; vooreerst door de aanleg van de spoorlijn Gent-Brugge-Oostende, en vervolgens door de lijn Gent-Eeklo-Brugge. Bovendien werd met de aanleg van de Verbindingsvaart de scheepvaart omgeleid, waardoor de bevolking een tweede bron van inkomsten ontnomen werd. De aanleg van een station op de Waldam zou dan ook een magere compensatie zijn (96). Vanuit het standpunt van besparing levert Jamars project ook niets op, omdat de eventuele bouw van het terminusstation aan het Rabot gepaard moet gaan met een grondige verbetering van de weginfrastructuur in de Prinsenhofwijk, indien het eerste project behouden blijft, kan men gebruik maken van de reeds bestaande invalsa's naar de stad (Brugsepoortstraat) en van de overige wegen die voor een goede verbinding met de regio zorgen.

In het tweede luik van zijn betoog wijst hij op Jamars onwil om het reizigersstation aan de Brugsepoort te bouwen. Bij de plannen van het eerste project beschouwde Jamar de bocht die de spoorweg van het Verbindingskanaal tot aan de Brugsepoort zou beschrijven als een ernstige belemmering. Maar het punt is echter dat de ingenieurs die destijds het eerste project uitwerkten, dezelfde zijn die nu het nieuwe project ontworpen hebben. Het is dus zeer onwaarschijnlijk dat ze zich in 1865 zodanig vergist hebben dat ze een nieuw tracé moesten bepalen. Tevens merkt Pickaert op dat van het geplande kanaal en van de desbetreffende infrastructuur in Jamars project niet meer gewaagd wordt (97).

Om Pickaerts repliek af te wentelen concentreert Voituren zijn verdediging bijna volledig op het financiële aspect. Daarin vindt hij immers de meest doorslaggevende argumenten. Vooreerst houdt hij uitgebreid de eloge van de grootse infrastructuurwerken die in de afgelopen vier jaar zijn gerealiseerd aan de Nederschelde, het kanaal Gent-



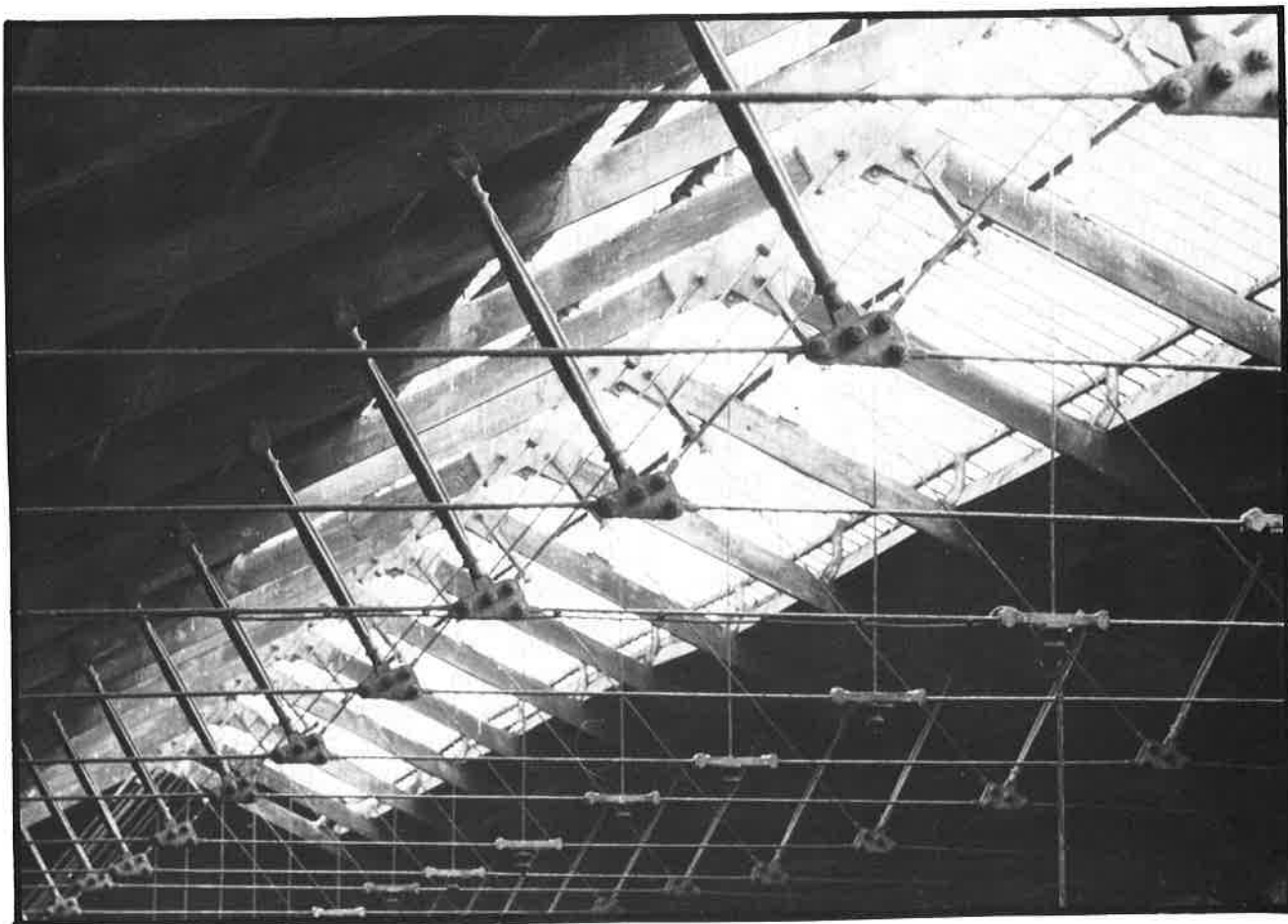
Terneuzen en de Verbindingsvaart. Weliswaar kostte dit alles veel tijd en geld maar deze werken vereisten elke prioriteit (98). In het verdere verloop van zijn betoog beweert Voituron dat door de aanleg van de spoorweg tot aan de Brugsepoort, de totaalprijs tot 2 miljoen zou kunnen oplopen. Dit omdat men de spoorweg zou moeten aanleggen op de te dempen Waldam, wat technisch veel problemen stelt of omdat men het tracé zou moeten verleggen op de terreinen van de fabriek van de gebroeders De Smet. Voor dit laatste zou men ech-

ter een deel van de fabrieksgebouwen moeten onteigenen, wat voor de Stad een financiële aderslating zou betekenen. De voordelen van de radicale wijzigingen der plannen liggen dan ook voor de hand. De uitvoering van de twee stations is aanzienlijk vereenvoudigd, de uitgaven zijn tot een minimum beperkt, men kan gemakkelijk gebruik maken van de spoorweg en bovendien blijft de Waldam (tussen de Brugse Vaart en het Rabot) behouden. Ook blijft de mogelijkheid bestaan om aan de noordzijde van het station een dok te graven dat in verbinding zou staan of met de Brugse Vaart of met de Verbindingsvaart. Een ander argument is dat de verlenging van de spoorweg tot aan de Brugsepoort een barrière zou betekenen voor een verdere expansie van de stad in de Wondelgemmeersen. Ook een overweg biedt geen oplossing en hierbij refereert Voituron naar de overweg aan de Frère-Orbanlaan die aanleiding geeft tot chaotische toestanden (99).

Om dit te vermijden heeft men in het laatste project een doorgang voorzien die een vlot verkeer tussen het centrum en de latere wijk zal waarborgen (100).

Binnengezichten van de goederenhal van het voormalig Rabotstation (derde kwart negentiende eeuw). Links : de vroegere laadkaai met de zg. "station-" of "ring"-spanten; onder: de dakstructuur opgebouwd uit lichte Polonceauspanten.

(Foto Rijksdienst voor Monumenten- en Landschapszorg)



Verder stelt Voituron duidelijk dat een reizigersstation slechts bijkomstig is; het goederenstation vraagt elke prioriteit en in alle tot nu toe opgestelde plannen bevindt het zich aan het Rabot. Dit vereist weliswaar nieuwe uitgaven om zwaar vervoer in de naburige straten toe te laten. Maar indien men tevens een reizigersstation aan de Brugsepoort opricht dan moeten ook daar de wegen aangepast worden, wat resulteert in een aanzienlijke toename van de kosten. Door beide stations te verenigen aan het Rabot worden deze bijkomende kosten weggewerkt. En in tegenstelling tot vorige projecten wordt de inplanting nu meer noordelijk voorzien waardoor de Rabottorens niet zullen gesloopt worden (101).

Ook de Maere mengt zich in de discussie en hij wijst op het belachelijke van de ganse zaak. Het verslag van de Commissie van Werken stelt immers onomwonden dat de inplanting van het reizigersstation aan het Rabot ongewenst is, en dat de gemeenteraad zich moet houden aan haar eerste resolutie (102). Maar door de manoeuvres van Jamar is er veel kostbare tijd verloren gegaan (103). De argumentatie van Voituron als zouden de uitgaven tot 2 miljoen kunnen oplopen indien het reizigersstation aan de Brugsepoort gebouwd wordt, wijst de Maere van de hand. Het te slopen gebouw van de fabriek van de gebroeders De Smet is immers een loods die niet tot het hoofdgebouw behoort (104).

Pickaert en de Maere krijgen echter onverwachts steun van Fredericq. Volgens hem betekent de ringspoorweg geen belemmering voor de expansie van de stad en hij refereert hierbij naar de Dam-poortwijk die door de spoorweg niet in het minst van de stad afgesloten is. Bovendien stelt Fredericq dat de Brugsepoortwijk nog alle dagen aan belang wint; de nieuwe wijk in de Rooigem-meersen kent immers een fenomenale uitbreiding (105).

De Kerchove brengt het rapport ter stemming. De meerderheid in de gemeenteraad heeft de *Lust zum Fabulieren* van Voituron te pakken en het nieuwe project wordt verworpen (106).

Op 11 december 1869 richt burgemeester de Kerchove een schrijven aan Jamar waarin hij de bekrachtiging vraagt van de door het college genomen resolutie. Nog diezelfde maand (27 december) ontvangt het schepencollege een antwoord van de Minister waarin deze zijn definitieve beslissing kenbaar maakt om aan het Rabot het goederenstation van de Ringspoorweg te zullen optrekken. Het ontwerp voor een eventuele scheiding van het goederenstation en het reizigersstation, waarbij dit laatste aan de Brugsepoort zou gebouwd worden, wordt nog altijd bestudeerd (107).

Op 30 april 1870 maakt de Kerchove aan de voltallige gemeenteraad bekend dat de regering besloten heeft het reizigersstation aan de Brugsepoort te laten bouwen (108).

De plannen voor dit station zouden echter nooit uitgevoerd worden. Pas in 1900 werden aan het goederenstation wachtzalen en een reizigersperron gebouwd (109).

Verklaring

De hevigheid waarmee de discussie gevoerd werd was zeker mede veroorzaakt door de aanstaande gemeenteraadsverkiezingen van oktober 1869.

Vooraf de houding van Pickaert is begrijpelijk. Hij was brouwer en afkomstig van de Noordkaai bij de Brugsepoort (110) zodat hij zijn stemmen bij de talrijke handelaars uit die wijk haalde.

Bij Jamar's voornemen om de plannen voor het Brugsepoortstation te schrappen was het gebrek aan financiële middelen van de nationale overheid waarschijnlijk doorslaggevend. Ook te Brugge bijv. werd omstreeks dezelfde periode geen haast gemaakt met het project van een nieuw station (111). Het lijkt mij evenwel uitgesloten dat Jamar het plan om het reizigersstation aan het Rabot te bouwen naar voren zou hebben geschoven op aandringen van de grondeigenaars. Vooreerst hadden deze, toen in 1865 beslist werd om het terminusstation aan de Brugsepoort te bouwen, geen enkel bezwaar kenbaar gemaakt. Bovendien bleken ze niet zo zeer geïnteresseerd te zijn in een reizigersstation. Maar het uitblijven van een beslissing omtrent de inplanting was zeer nadelig voor hun belangen zoals blijkt uit een dringende nota van de grond-

eigenaars aan het schepencollege. Men kon immers pas een plan voor hun fel-begeerde Rabotwijk opmaken wanneer de inplanting definitief vastgelegd was (112). Tevens was hun voorstel om het reizigersstation tegenover de Van Wittenberghestraat te plaatsen in de eerste plaats bedoeld om te voorzien in een doorgang naar de latere wijk.

De stationsterreinen

De terreinen van de Wondelgemmeersen, die in totaal ca. 66 ha beslaan, waren opgedeeld in buitengewoon grote percelen. Dit was ongetwijfeld te wijten aan de historisch-geografische situatie en aan hun bestemming als weiland en blekerij. Bovendien waren verschillende percelen meestal in handen van één eigenaar. In die percelen kan men een oost-west differentiatie constateren, met aan de kant van de Brugse Vaart (westen) uitgesproken grote oppervlakten. De twee uitschieters waren de percelen nr. 65 (Sektie K) met een oppervlakte van 1,40 ha, en nr. 66 (Sektie K) van om en bij de 3 ha (113). Beiden waren in handen van de Hemptinne. De oostflank bestond uit relatief kleinere terreinen waarvan het gemiddelde 27 a bedroeg. Het is precies dwars door deze kleinere, oostelijke percelen dat de spoorweg in de Wondelgemmeersen zou binnenkomen. De spoorweg zou vervolgens een bocht beschrijven naar het westen en de grote westelijke percelen (op een te verwaarlozen fractie na) zouden hierdoor zo goed als ongeschonden blijven. Als reden hiervoor kan men tracétechnische overwegingen aanhalen (de spoorlijn kwam vanuit het noordoosten), maar zulks neemt niet weg dat ook het beeld opduikt van een speculatieve motivering, nl. met de intacte grote percelen als basis voor een rendabele verkaveling voor de uitbouw van de verhoopte wijk.

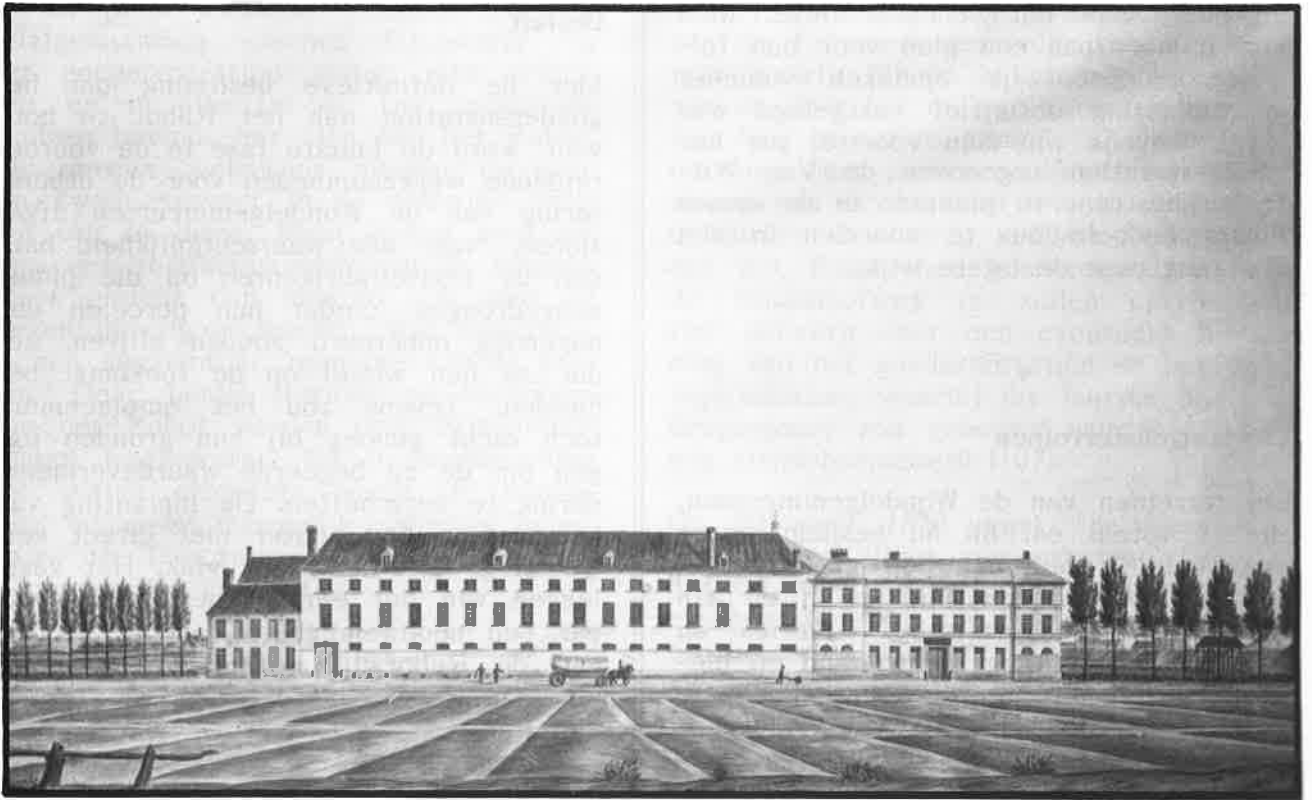
Het aantal percelen dat de Staat geheel of gedeeltelijk zou moeten onteigenen, bedraagt 21. Hiermee wordt een oppervlakte bestreken van 6,75 ha. De stad stond evenwel een perceel van ca. 1 ha, afkomstig van de gedempte Waldam, kosteloos af aan de Staat (114).

Besluit

Met de definitieve beslissing om het goederenstation aan het Rabot te bouwen werd de laatste fase in de voorbereidende werkzaamheden voor de urbanisering van de Wondelgemmeersen afgesloten. Naar alle waarschijnlijkheid hadden de textielabrikanten op die plaats aangedrongen omdat hun percelen dan nagenoeg onberoerd zouden blijven, zodat ze hun wissel op de toekomst behielden. Tevens zou het emplacement toch dicht genoeg bij hun gronden liggen om de zo begeerde waardevermeerdering te verschaffen. De inplanting van het station had echter niet direct een weerslag op urbanistisch vlak. Het vastleggen van het emplacement was veel-er een noodwendigheid om het project van de Rabotwijk definitief te kunnen uitwerken.

De plannen van de twee stations bleven tot de bevoegdheid van de regering behoren, maar tussenkomst van de Stad en van de grondeigenaars was onvermijdelijk precies omwille van het ingrijpen op hun gronden. Niettegenstaande deze laatsten een positieve ingesteldheid hadden tegenover de spoorwegen en alles wat ermee samenhang, wou men toch in de eerste plaats de eigen belangen niet geschaad zien. Dat het stadsbestuur en de grondeigenaars sterk in hun schoenen stonden, blijkt uit het voorstel van de regering voor een nieuw verbindingskanaal en uit de resolute verwerping van Jamars plan in de gemeenteraad van 30 juli 1869.

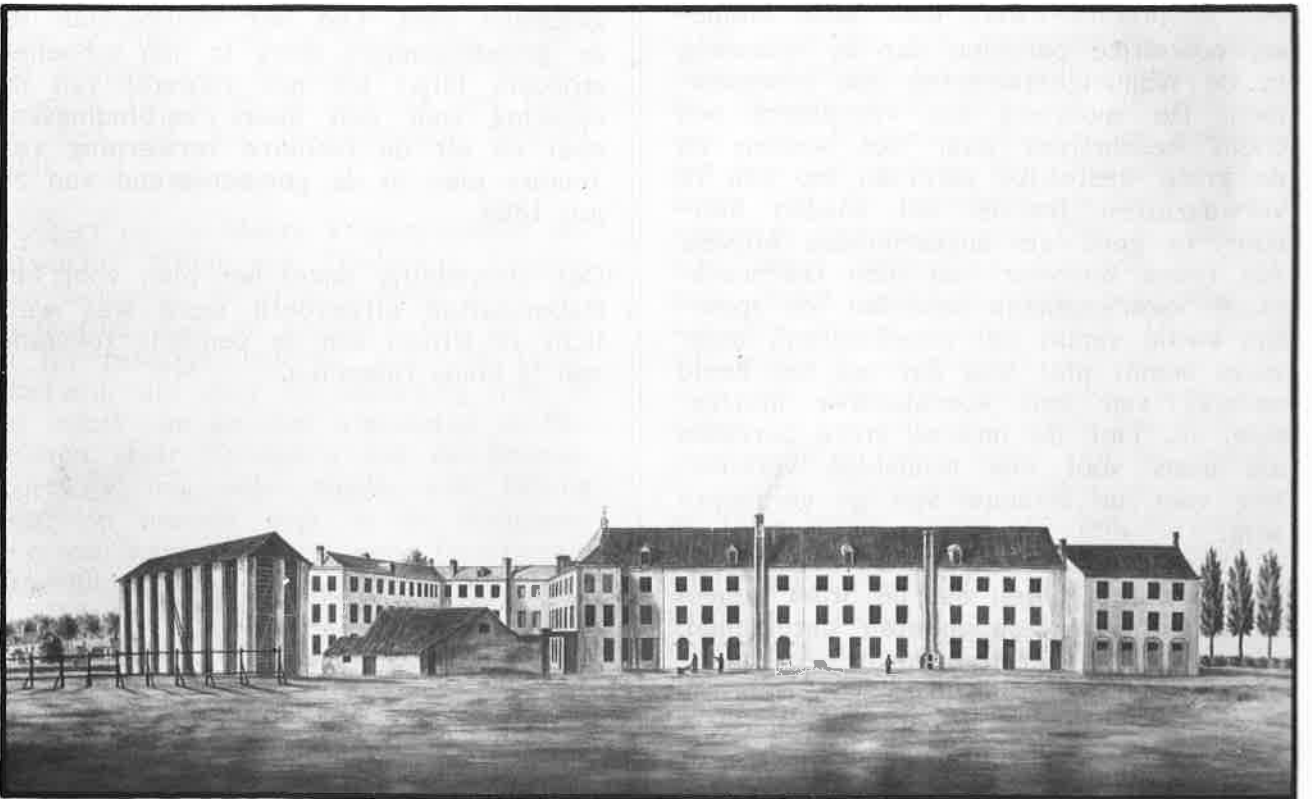
Dat uiteindelijk enkel het plan voor het Rabotstation uitgevoerd werd was wellicht te wijten aan de penibele toestand van 's lands financiën.



De katoenfabriek van de gebroeders De Smet (de latere La Louisiana-Loutex) sloot rechtstreeks aan bij de Rabotwijk. Boven: toestand bedrijf ca. 1829, links de katoendrukkerij anno 1810 n.o.v. bouwmeester J.B. Vande Cappelle. Onder: idem, midden en

rechts de achterzijde van de spinnerij uit 1810, en links het lage gebouw van de afkokerij met daarnaast de hoge droogschuur. Voor de geschiedenis van de katoenindustrie twee iconografisch belangrijke akwarellen.

(Foto Stedelijke Commissie voor Monumenten en Stadsgezichten, Gent)



HET RABOTPROJECT

De eerste concepten

Op 1 oktober 1867 diene de grondbezitters van de Wondelgemmeersen het voorstel in voor de urbanisering van hun gronden gelegen tussen de Verbindingsvaart en de boulevard van de "Plezante Vest". Hierbij nemen ze de vrijheid om het schepencollege volgende voorstellen te doen. De terreinen die binnen het tracé van de aan te leggen straten liggen, zouden gratis aan de Stad worden afgestaan. De Stad van haar kant zou binnen een redelijke periode, al de werken voor haar rekening nemen die nodig zijn voor de aanleg van de straten. Het betreft hier het anaarden, de rioleeringswerken, de bestrating en het overwelden van de Lieve.

De hierboven vernoemde bepalingen zouden pas effect hebben in zoverre de grenzen van de nieuwe ringspoorweg overeenstemmen met het voorgelegde urbanisatieplan. Maar de te bepalen termijn zou pas ingaan op het ogenblik dat de nationale overheid deze grenzen heeft vastgelegd. De eigenaars herinneren er het schepencollege aan dat deze het op 30 december 1864 (een lapsus overigens) wenselijk achtte om een nieuwe wijk op te richten tot aan de boulevard van de "Plezante Vest". Wegens het uitblijven van de definitieve beslissing hebben ze echter reeds heel wat schade geleden. Ze vragen dan ook dat men de knoop snel zou doorhakken (115). Uit dit alles blijkt dat dit plan als basis moet dienen voor het sluiten van een overeenkomst met de stad.

Het urbanisatieplan ziet er als volgt uit : een centraal gelegen plein zou door vijf radiale assen verbonden worden met drie belangrijke straten gelegen in het noordelijk-, zuidelijk- en oostelijk deel van de Wondelgemmeersen. Deze drie lanen zouden het verkeer afleiden uit de wijk, respectievelijk naar de Brugse Vaart en de Verbindingsvaart; er is evenwel geen rechtstreekse verbinding met het stadscentrum. De overige straten lopen vrijwel allemaal parallel met bovenvermelde assen. De noordwestzone met het kerkhof als centrum wordt evenwel onberoerd gelaten en ook het tracé van de Kerkstraat blijft be-

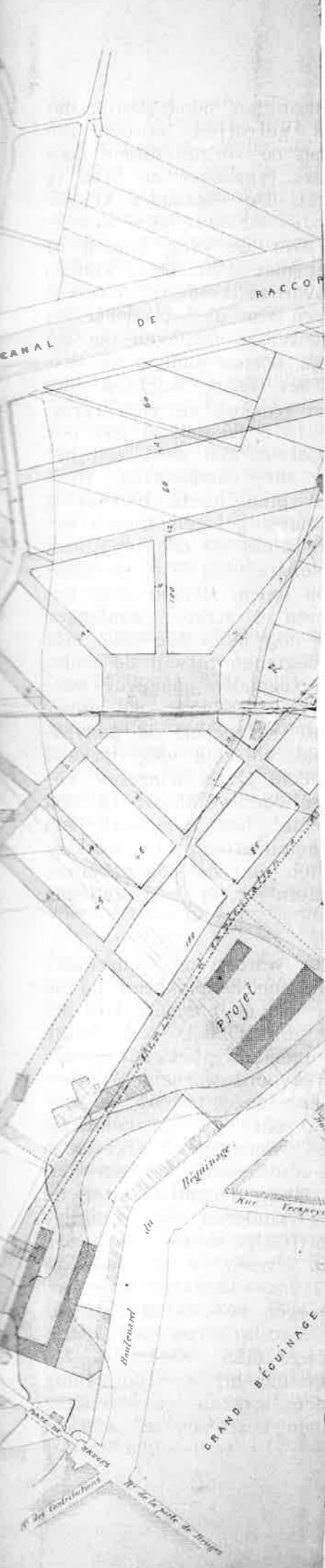
houden. Globaal bekeken zou de wijk gevormd worden op basis van een driehoekvormig schema; lange straten zouden erin primeren.

Inmiddels wordt het juni 1868 en de zaak is nog niet in de gemeenteraad behandeld. De grondeigenaars zijn dan ook het wachten beu en richten op 27 juni een schrijven aan het schepencollege om te melden dat reeds negen maanden verstreken zijn zonder bericht. Omdat de reeds geleden schade aanzienlijk is, verzoeken ze het college met vriendelijke aandrang snel een beslissing te nemen. De eigenaars werpen hierbij niet alleen de steen naar het college, ook de regering gaat niet vrijuit. Zij vragen dan ook aan de burgemeester en schepenen dat zij de nationale overheid er zouden toe aanzetten het aflijnen van het terminusstation van de ringspoorweg snel te laten gebeuren. Men laat de eigenaars immers reeds vier jaar in het ongewisse omtrent de definitieve bepaling van het stationemplacement en hierdoor kan nog steeds niet begonnen worden met de oprichting van de wijk (116).

De Commissie van Werken buigt zich over de zaak en acht het wenselijk om een algemeen plan op te maken voor deze urbanisatiewerken. Ook hier komt men tot de vaststelling dat dit slechts kan geschieden wanneer men het definitieve plan bezit van de reizigers- en goederenstations en van het spoorwegtraject. Toch acht schepen Andries het noodzakelijk om reeds te beginnen met een grondige studie van de straattracés en de daarmee gepaarde gaande financiële consequenties (117).

Eerste ontwerp voor de Rabotwijk, anno 1867, met de handtekeningen van een aantal industriëlen-grootgrondbezitters waaronder de textielfabrikanten de Hemptinne, De Smet gebroeders en De Smet, zaakvoerder van de Linière Gantoise. De Verbindingsvaart (1863) was nauwelijks enkele jaren voltooid en als oostelijke begrenzing werd het voorstel van eindstation uit 1864 overgenomen.

(Archief Museum voor Industriële archeologie en Textiel, Gent)



We schrijven 28 november 1870 en opnieuw trekken de aanvragers met hun grieven naar het college. Ditmaal stelt men aan het stadsbestuur een nieuw plan voor. Dit plan vertoont reeds een duidelijk dambordvormig schema. Vooral de westzone is grondig gewijzigd. Een transversale as (Wondelgemstraat) verbindt de Verbindingsvaart met het stadscentrum en meer westwaarts zorgt een driehoekig stratenpatroon voor een verbinding met de Kerkstraat. Verder ligt het centrale plein in het verlengde van de Maria-Theresiastraat en is op deze laatste geaxeerd. Ook in het oostelijk deel zijn enkele wijzigingen aangebracht : de Torekensstraat, de Turfstraat, de Klei- en de Elsstraat zijn reeds aangeduid. De Rabotwijk, met een monotoon dambordschema als basis voor een voordelige verkaveling, krijgt langzaam gestalte.

Wanneer we de handtekeningen op de nieuwe aanvraag bekijken blijkt duidelijk dat de textiellobby de gespannen haan is achter het ganse project. Maar ook nu moeten de rekwestanten op hun urbaniseringshonger blijven zitten (118).

Pas op 17 oktober 1872 ontvangt het schepencollege het definitieve plan van het Rabotstation met de nodige beschrijvingen van de inplanting, de brug over de Verbindingsvaart en de overweg aldaar (119). Ondertussen hebben de eigenaars op 12 augustus hun aanvraag vernieuwd en hierbij hebben ze enkele modificaties aangebracht op hun vorig rekwest. Behalve de kosteloze cessie van de gronden die binnen het tracé van de geplande straten en pleinen liggen, verbinden ze zich ertoe om de kosten voor het aanaarden integraal te dragen (120). Ook dit plan wordt door het schepencollege en de Commissie van Werken aan een grondig onderzoek onderworpen en opnieuw worden enkele wijzigingen voorgesteld. De Commissie stipuleert dat de aanvraag pas in beginsel kan goedgekeurd worden wanneer alle belangstellenden unaniem de kosten voor de aanleg van de wegen dragen (dus niet alleen het aanaarden), conform de algemene voorwaarden die de Stad reeds in gelijksoortige gevallen gesteld heeft. Rekening houdend met het belang van deze werken, waarvan de uitvoering zal gespreid worden over een aantal jaren,

acht de Commissie het noodzakelijk dat er maatregelen getroffen worden om het nakomen van de verbintenissen door de grondeigenaars tegenover de Stad te waarborgen (121). De eigenaars krijgen hierbij *le pistolet au cou*, zij moeten met garanties over de brug komen of het project gaat niet door. Deze kunnen echter geen overeenstemming bereiken in het formuleren van de garanties. Na nog enkele vruchteloze pogingen om tot een consensus te komen kunnen de textielabrikanten het lange wachten niet meer harden en trekken ze zich terug. Op 27 oktober 1873 leggen ze dan ook aan het stadsbestuur een deel van het algemeen plan ter goedkeuring voor. Dit gedeeltelijk plan heeft betrekking op de eigendommen gelegen tussen het centraal gelegen plein en de Rabotlaan, die over een lengte van 550 m naast de spoorweg zou lopen. Binnen deze begrenzing wil men 4 straten aanleggen (122). Men zou nog hetzelfde jaar met het aanaarden beginnen terwijl de andere wegeniswerken zouden aangevat worden naargelang de bouw van de huizen vordert. Opnieuw verzoeken de aanvragers dat de zaak zo vlug mogelijk zou afgehandeld worden. Deze dringende nota blijkt een soliede werkbasis te zijn en eindelijk begint het raderwerk van de stedelijke administratie te werken; met het opstellen van de noodzakelijke normatieve teksten wordt een aanvang genomen (123).

Op 28 november worden de Gentenaars door middel van een aanplakbrief op de hoogte gebracht van de plannen. Het betreft nu niet alleen het gedeeltelijk maar ook het algemeen plan. Dit eerste zou vroeger uitgevoerd worden. Wie bezwaren heeft kan deze tot 15 december, het tijdstip dat het "de commodo en incommodo" onderzoek afgesloten wordt, aan het stadsbestuur kenbaar maken (124). De tiende december laten de weduwe en de kinderen van Georges Van Hoecke schriftelijk weten *dat zij voornemens zijn vreemd te blijven aan de onderneming, door de eigenaars van eenige nabijgelegen perceelen voor de opening van nieuwe straten ten hunne kosten voorgesteld* (125). Ook Ad. De Smet laat weten dat hij voor de aanleg van de geplande straten geen enkele van zijn terreinen kosteloos zal afstaan (126).

Op 27 april meldt de toenmalige minister van Openbare Werken Moncheur dat de eventuele verlenging van de ringspoorweg tot aan de Brugsepoort geen belemmering betekent voor de oprichting van de geplande wijk. Er wordt echter wel gestipuleerd dat, met het oog op een mogelijke uitbreiding van het goederenstation in de toekomst, het noodzakelijk is om de berm van dit station over de ganze breedte te behouden. Dit om aan de voet van de berm de aanleg van een omheining van het station mogelijk te maken. Het tracé van de aan te leggen Rabotlaan zal dan ook met 4 m moeten verschoven worden. Immers reeds in oktober 1872 hadden de Hemptinne, *La Linière Gantoise* en consorten aan de minister verzocht om dit aan het station grenzende perceel aan hen af te staan (127).

Het algemeen plan van de Rabotwijk

Op 26 mei 1874 komt er schot in de zaak. Het algemeen rooilijnplan van de Rabotwijk wordt, tijdens de gemeenteraadszitting op basis van de artikels 75 en 76 nr. 7 van de gemeentewet van 30 maart 1830, in zijn definitieve vorm gegoten.

Bij de uitvoering van het barnumproject moeten de rekwestanten een aantal voorwaarden in acht nemen.

Art. 1. a) De breedte van de Rabotlaan moet op 20 m gebracht worden.

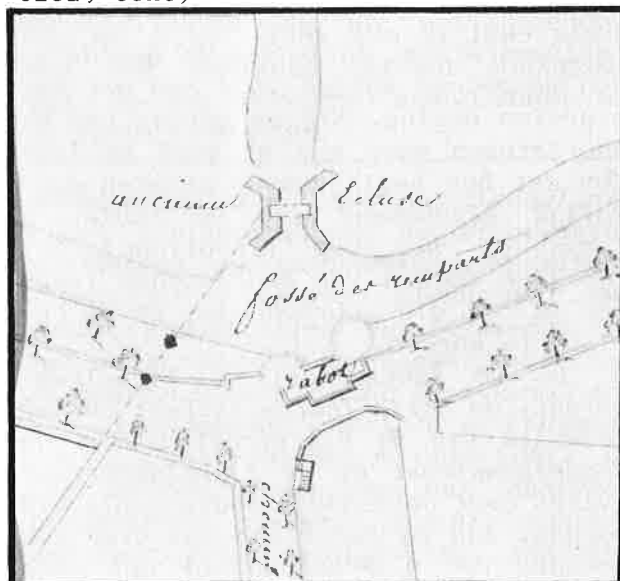
b) De straat die loodrecht uitgeeft op het Verbindingskanaal en die evenwijdig loopt met het rechtgetrokken eindtracé van de Kerkstraat, moet doorgetrokken worden tot aan het jaagpad van de Verbindingsvaart (De Wondelgemstraat zou aanvankelijk van de Waldam tot aan de Wilgestraat lopen). Deze bepalingen waren reeds in 1872 door de Commissie van Werken geëist.

Art. 2. Behalve hetgeen in art. 3 vermeldt wordt, neemt de Stad geen enkele verplichting op zich betreffende de uitvoering van het genoemde plan; de Stad kan voor de percelen die binnen het tracé van de toekomstige of de te verbreden straten liggen onder geen enkel beding of voorwendsel verplicht worden tot een financiële tegemoetkoming aan de eigenaars.



Boven: het Rabot voor de aanleg van het gelijknamige station en de verbinding tussen de Begijnhoflaan (rechts) en de Opgeëistenlaan (links), waarvoor de overwelving van de Lieve noodzakelijk was. Onder: het Rabot was een dubbelsluis waarvan enkel het binnenste gedeelte, op de stadsvest, versterkt was. De buitenste sluis, zichtbaar op een plan uit 1818, verdween onder de aanleg van de spoorweg.

(Stedelijke Commissie voor Monumenten en Stadsgezichten, Gent. Foto Museum voor Industriële Archeologie en Textiel, Gent)



Art. 3. De eigenaars moeten alle werken bekostigen voor het aanaarden, de bestrating, de aanleg van voetpaden, de riolering met de nodige vertakkingen en dito stankafsluiters.

De kosten voor de beplanting van de laan langs de spoorweg, evenals het verdere onderhoud en de verlichting van de straten zullen door de Stad gedragen worden.

Art. 4. De straten die volledig opgehoogd, gedraineerd, geplaveid zijn en die voorzien zijn van voetpaden, zullen met het terrein dat ze innemen, gratis afgestaan worden aan de Stad.

Art. 5. De uitvoering van de afzonderlijke delen van het algemeen plan zijn onderworpen aan een bijzondere toestemming van het schepencollege. Daarin worden bepaald : de termijn van voltooiing, welke werken door de belanghebbenden moeten worden uitgevoerd en welke personen voor de uitvoering van de aangegane verbintenissen verantwoordelijk zijn ten aanzien van de gemeentelijke administratie.

Art. 6. Krachtens de algemene voorwaarden die voorgaan geeft het College zijn goedkeuring aan het gedeeltelijk plan dat op 27 oktober 1873 werd voorgelegd door de Hemptinne, de gebroeders De Smet en consoorten.

De uitvoering wordt echter aan volgende voorwaarden onderworpen :

A. De voetpaden, die geplaveid worden naarmate de huizenbouw vordert, zullen een breedte hebben van 2,50 m. Ze zullen aangelegd worden conform de voorschriften van de desbetreffende reglementering. Zo zullen de boordstenen aangelegd worden voor men met het plaveien begint. Bij de aanleg van de boordstenen moet men er goed op letten dat het begin van de straten duidelijk afgebakend is. De boulevard langs de spoorweg (Rabotlaan) zal voorzien worden van boordstenen langs een strook die voorbehouden is om beplant te worden.

B. De De Smetstraat, de Wondelgemstraat, de Maria Theresiastraat en het gedeelte van de Rietstraat tussen de Wondelgemstraat en de IJskelderstraat zullen over de ganse breedte geplaveid worden. Aan de Rabotlaan zal over een breedte van 6 m een strook met asse

aangelegd worden. Deze strook zal beplant worden en zal fungeren als wandelpad. Aan de boordstenen zal men een goot aanleggen bestaande uit twee rijen kasseien. Het Maria Theresiaplein en het Griendeplein zullen in afwachting van een latere bestemming gekasseid worden over een breedte van 7 m tot tegen de boordstenen. Over de definitieve bestemming van het Maria Theresiaplein zal men pas binnen de twee jaar beslissen. In afwachting van deze beslissing zullen de eigenaars zich schikken naar de voorwaarden inzake wegeniswerken die tot dan toe worden voorgeschreven.

C. De dwarsdoorsnede dat de bestrating moet volgen zal bepaald worden door het college. De afmetingen van de kasseien zullen dezelfde zijn als die welke bij de laatste gelijkaardige werken van de Stad werden gebruikt. De kasseien mogen slechts geleverd worden door steengroeven waaraan de Stad haar goedkeuring verleent.

D. Over de ganse lengte van de straten en de Rabotlaan en rondom het centrale plein (Maria Theresiaplein) zal men rioleringen aanleggen waarvan de lengte- en dwarsdoorsnede zal voorgeschreven worden door het college. Deze rioleringen zullen schuin aflopen in de richting van de Kerkstraat, waar ze zullen uitmonden in een te bouwen collector. Deze collector moet gebouwd worden op kosten van de verzoekers en ook hier zullen de afmetingen voorgeschreven worden door het college. De hoofdriool zal uitmonden in het Verbindingskanaal. Men stipuleert tevens dat zonder voorafgaande toestemming van de bevoegde overheid geen enkele wijziging mag aangebracht worden aan de loop van de Lieve. De afsluiters, rioolmonden en de vertakking, conform de modellen aangenomen door de Stad, zullen aangelegd worden op de door het college voorgeschreven plaatsen.

E. Het aanaarden en ophogen moet geschieden binnen de twee jaar. De overige wegeniswerken moeten uitgevoerd worden naar gelang de huizenbouw vordert en dit in alle geval binnen de vijf jaar die volgen op het Koninklijk Besluit.

Art. 7. Niettegenstaande de vervreemding van hun terreinen, waarin de verzoekers toestemmen moeten zij zich te

genover de Stad houden aan de vermelde wegeniswerken en aan de verdere verplichtingen die de uitvoering van de werken moeten waarborgen.

Art. 8. Deze resolutie zal ter goedkeuring voorgelegd worden aan de bestendige Deputatie en aan de Koning (128).

Uit deze resolutie blijkt duidelijk dat het stadsbestuur het bouwrijp maken van de gronden afwees maar dat aan de eigenaars verder vrij spel werd verleend. Deze ingesteldheid bleek overigens nog eens in 1888 toen het college in de gemeenteraad verklaarde : "... dat het niet in haar macht lag, de aanleg van nieuwe straten te verbieden, zolang de aanvragers zich aan de voorschriften hielden welke hen werden opgelegd" (129).

De grondeigenaars van de Wondelgemmeersen hadden overigens in de gemeenteraad een belangrijke pion in de persoon van Jules de Hemptinne. Ook hij was textielabrikant en bovendien was hij familie van Joseph en Charles de Hemptinne die, zoals verder zal blijken, de belangrijke promotoren waren. Jules de Hemptinne was zeker niet zo actief in de gemeenteraadsvergaderingen maar als lid van de Commissie van Werken nam hij zijn taak nauwgezet waar. In deze Commissie werden immers de diverse projecten bestudeerd en haar advies was doorslaggevend voor de gemeenteraad.

Het Koninklijk Besluit voor de Rabotwijk volgde uiteindelijk op 4 november 1874. Dit besluit werd tweemaal gewijzigd : voor het eerst op 13 februari 1889 inzake de aanleg van de Citroenstraat en vervolgens op 30 juli 1889; waarschijnlijk met de aanleg van de Zegepraalstraat (130).

De nieuwe wijk

De urbanisering van de oostzone

De aanleg van de Spaarstraat

Op 26 maart 1866 wordt in de gemeenteraad het plan goedgekeurd voor de aanleg van de Spaarstraat. Deze straat die de boulevard van de "Plezante Vest" (Blaisantvest) zou verbinden met de Verbindingsvaart, zou een breedte van 16 m hebben.

Het initiatief voor de aanleg van deze straat gaat hier uit van het stadsbestuur (131) : immers, de gronden die in het tracé van de straat liggen zijn eigendom van de Stad en de Commissie van Burgerlijke Godshuizen (132).

Het plan wordt zoals gebruikelijk aan het commodo en incommodo onderzoek en aan het advies van de Bestendige Deputatie onderworpen. De resolutie van de gemeenteraad wordt ten slotte bekrachtigd bij Koninklijk Besluit van 4 februari 1867. In het K.B. stipuleert men echter dat de op te richten gebouwen, op beide hoeken van de straat aan het Verbindingskanaal, op 20 meter van elkaar moeten gelegen zijn; dit overeenkomstig met de in principe aangenomen rooilijn voor de lanen aan beide oevers van het kanaal (134).

In 1877 wordt een perceel stadgrond van 4 are, gelegen aan de ene zijde van de Spaarstraat (richting Rabot) verkocht aan Sion Napoleon, een koopman in *déchet*. Een jaar later laat Sion een deel van dit perceel opsplitsen in 5 kleine percelen en in 1879 worden deze percelen bebouwd (135). Pas in 1900 laat hij de overige percelen bebouwen (136).

Het perceel aan de andere zijde van de straat, met een oppervlakte van 31 are, wordt in 1883 door de Commissie van Burgerlijke Godshuizen verkocht aan Verstraete Theodoor, een handelaar (137). Twee jaar later wordt ook dit perceel opgesplitst in 17 kleine percelen en in 1886 laat Verstraete op deze percelen huizen oprichten over de ganse lengte van de straat (138). Pas in 1909 wordt een nog resterend perceel stadgrond van 16 are verkocht aan Camiel en Georges Huyse (139).

Ontwerpplan anno 1874 met de definitieve inplanting van de spoorweginstallaties en gesuperposeerde eigendomsstructuur waaruit blijkt dat een aantal industriëlen het leeuweaandeel van de gronden in de Wondelgemmeersen in bezit hadden. Op het deel van Charles en Joseph de Hemptinne is trouwens ook de Sint-Jozefkerk opgericht. De familie de Hemptinne was daarvoor trouwens de stuwende kracht, conform aan haar geloofsovertuiging. (Archief Museum voor Industriële Archeologie en Textiel, Gent)

Canal de R...

Boulevard

1813

Sauve

Rue de la

du

Strait

D

63

Rue de la

du

Strait

70

Strait

64

Strait

64

65

et Monnaie

Rue de

Strait

96

Rue de la

Strait

66

Strait

E

66

66

66

66

66

66

66

Mr. H...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

12

Strait

12

12

12

12

12

12

12

12

12

12

12

12

12

De Smelt

A

Bassin

du Béguinage

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

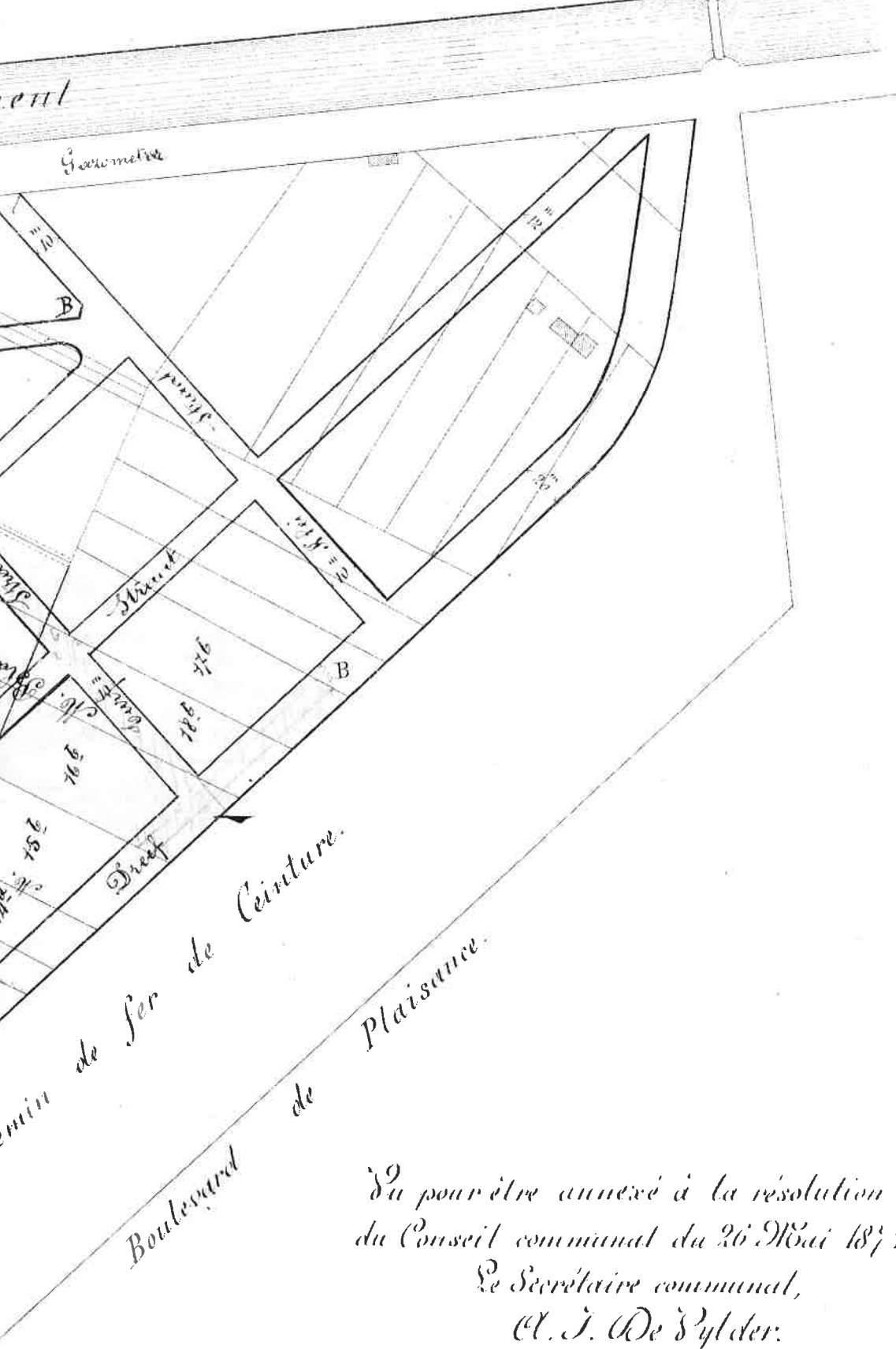
Mr. Le...

Mr. Le...

Mr. Le...

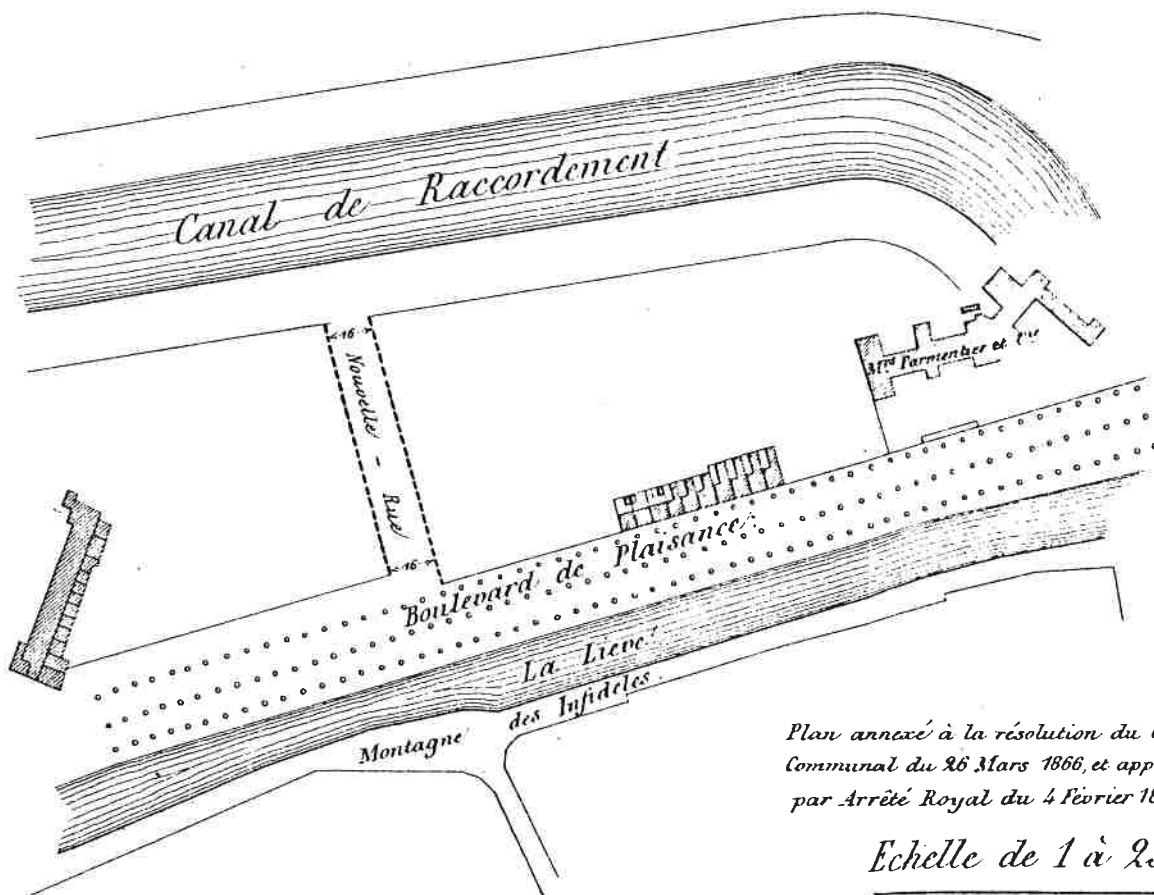
Mr. Le...

Mr. Le...



*Il est pour être annexé à la résolution
du Conseil communal du 26 Mai 1874.
Le Secrétaire communal,
A. J. De Snylder.*

*Approuvé pour être annexé à l'arrêté
Royal du 4 Novembre 1874.
Le Ministre de l'Intérieur
Delcour.*

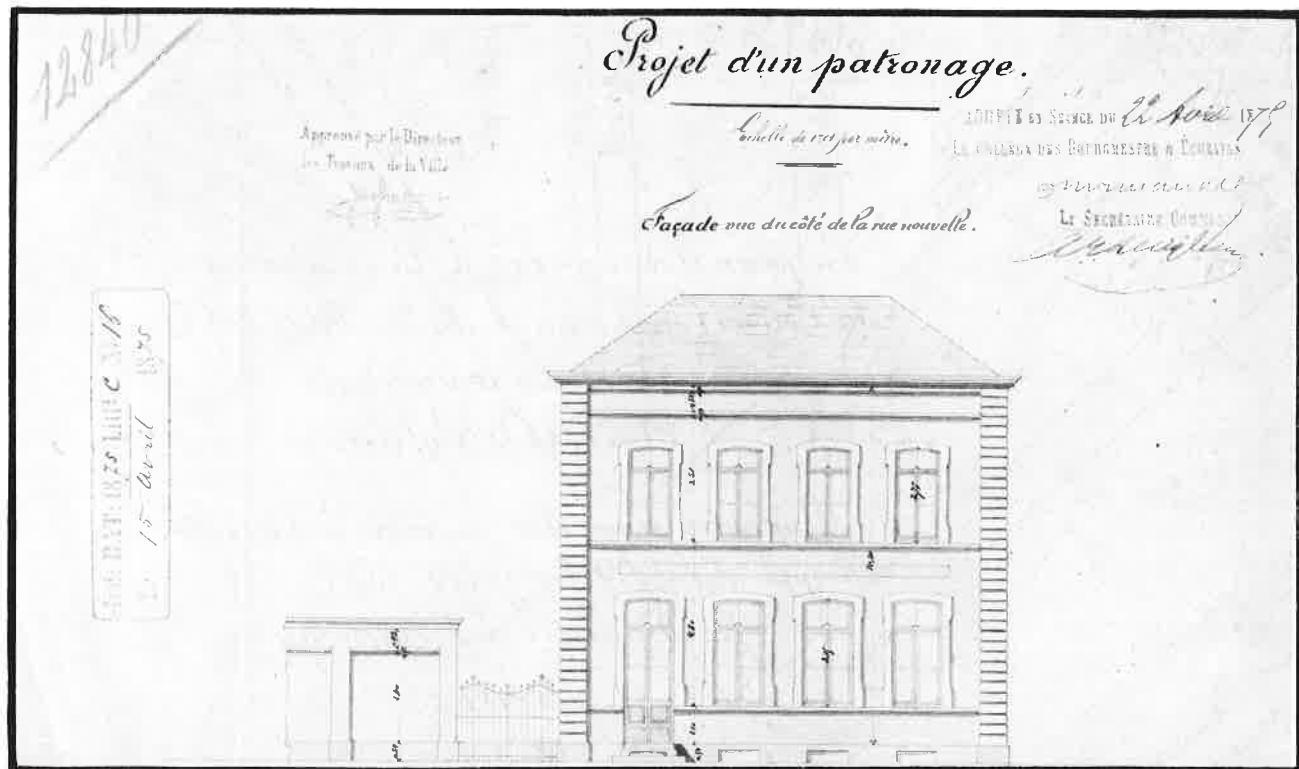


Plan annexé à la résolution du Conseil Communal du 26 Mars 1866, et approuvé par Arrêté Royal du 4 Février 1867.

Echelle de 1 à 2500.

Plan van aanleg van de Spaarstraat, goedgekeurd bij Koninklijk Besluit op 4 februari 1867. De Spaarstraat was de eerste straat gerealiseerd in de oostzone van de Rabetwijk (boven, Stadsarchief Gent, Verzameling Gemeenteraadsbesluiten 1869-1875). Op de

hoek van de Spaarstraat en de Gasmeterlaan werd in 1877 het lokaal van het liberaal werklidengenootschap "De Vrijheidsliefde", opgericht onder impuls van de eminente jurist en hoogleraar François Laurent, ingehuldigd (onder, foto Museum voor Industriële Archeologie en Textiel, Gent)



Belangrijk is het feit dat in 1875 François Laurent van de Stad een perceel van 14 are aankoopt, gelegen aan de hoek van de Spaarstraat en de Gasmeterlaan (140). François Laurent was een eminent jurist en hoogleraar. De radicaal-antiklerikale koers van het stadsbestuur vond in hem één van zijn voornaamste gangmakers. Hij was voorstander van een herstel van het jozefinisme, opdat de staat niet door de kerk zou worden onderworpen. Hij heeft zich echter vooral ingezet om via het onderwijs de arbeider uit zijn sociale, economische en politieke minderwaardigheidspositie te halen (141).

Voor Laurent was de voornaamste deugd echter de spaarzaamheid. Op zijn initiatief werd dan ook in 1866 het schoolsparen in het Gentse onderwijs ingevoerd en het zou spoedig een hoge vlucht nemen. Hij bevorderde ook de oprichting van volwassenenscholen en van werkmansgenootschappen met de bedoeling de arbeiders te behoeden voor het socialisme (142).

We schrijven 27 april 1868. Het eerste liberale werklidengenootschap *Vrijheidsliefde* werd gesticht en 42 leerlingen gaven gevolg aan de oproep van Laurent om er avondonderwijs te komen volgen. Het genootschap bestond van meet af aan uit twee categorieën : de volwassen werkliden, ouder dan 16 jaar, die de eigenlijke maatschappij of genootschap uitmaakten; en de afdeling van de beschermelingen, die op 16-jarige leeftijd effectief lid werden.

Tijdens de eerste jaren van het bestaan kwamen de leden samen in een stadschool aan de Muide, die het stadsbestuur hen ter beschikking stelde. Na enkele jaren plande men de bouw van een nieuw lokaal. De winnaar van de vijfjaarlijkse prijs van 10.000 fr., gesticht door Dr. Guinard, stelde dit bedrag, vermeerderd met andere gelden, ter beschikking en het nieuwe lokaal werd opgetrokken aan de hoek van de Gasmeterlaan en de Spaarstraat. In 1877 werd dit lokaal ingehuldigd. De *Vrijheidsliefde* kreeg er het vruchtgebruik van maar diende zelf, door bijdragen, voor het onderhoud te zorgen. Het genootschap kende een snelle uitbreiding want reeds in 1877 telde men 555 effectieve

leden en 358 beschermelingen. Deze 913 leden stonden wekelijks 10 centiemen af en hiermee werd de oprichting van een bibliotheek en 2 toneelverenigingen bekostigd. Op maandagavond werden cursussen Nederlands, Frans, Duits en Engels gegeven door onderwijzers en jonge advocaten, zoals Albert en Hippolyte Callier (143).

Vanuit liberaal oogpunt was de patronagebeweging functioneel. De werkersgenootschappen vormden immers een onmiskenbare schakel binnen het declericaliseringsproces : ze tastten de positie van de katholieke werkmanskringen aan (144) en in de jaren tachtig lagen ze aan de basis van de stichting van een rationalistische school te Sint-Amandsberg (145).

De aanleg van de Populierstraat, Esstraat, Beukstraat en Verbindingsstraat

In oktober 1874 dienden Charles en Joseph de Hemptinne bij het Gentse schepencollege het voorstel in om op hun eigendom, gelegen tussen het Verbindingskanaal en de eigendommen van Van Hoecke-Lowie en Voortman, een straat te openen die de boulevard van de Plezante Vest zou verbinden met het Verbindingskanaal. De gebroeders de Hemptinne verklaarden zich bereid om de kosten te dragen voor het ophogen van de straat tot het niveau van de boulevard van de Plezante Vest, de bestrating, de aanleg van voetpaden en ten slotte de aanleg van de rioleringen. Deze werken zouden uitgevoerd worden binnen de 3 jaar na het verlenen van de toestemming (146).

Hun aanvraag werd niet behandeld door het schepencollege en op 20 mei 1875 richtte men opnieuw een schrijven (147). Reeds twee dagen later volgde het antwoord van het college waarbij men verzocht de aanvraag nader te preciseren (148). Na vier maanden herhaalde dit scenario zich nog eens tot de gebroeders de Hemptinne op 13 oktober hun aanvraag wijzigden door het stadsbestuur om de toelating voor de aanleg van 2 straten te verzoeken (149).

Het tracé van de eerste straat (Populierstraat) bleef ongewijzigd doch voor het eerst werden de afmetingen vermeld; de breedte zou 12 m bedragen,

de lengte 140 m (150). De tweede straat (Beukstraat), met een benaderende lengte van 125 m en een breedte van 10 m, zou loodrecht uitgeven op de eerste straat en zou deze verbinden met de latere Verbindingsstraat, toen nog een aarden weg die tot de staatsdomainen behoorde (151).

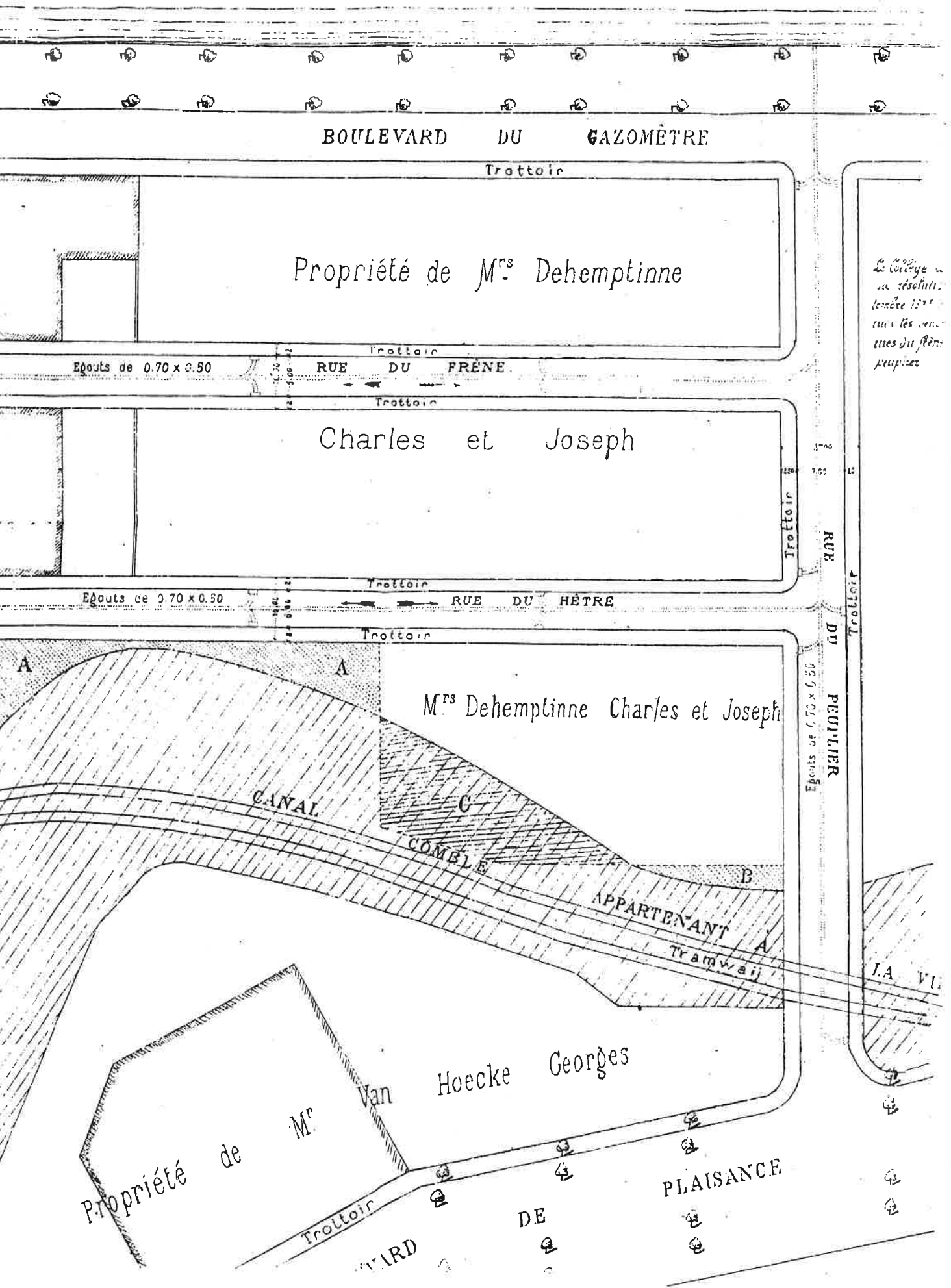
Het schepencollege kon echter niet onmiddellijk een beslissing nemen. Het tracé van de geplande straten zou immers dwars door het terrein lopen dat afkomstig was van de gedempte stadsgracht en dit achtte men nadelig voor de belangen van de Stad Gent. Bovendien zou de Beukstraat uitkomen op de weg die door de Staat werd aangelegd ten behoeve van de *Linière Gantoise* en waarvan het gebruik voorbehouden was aan dit bedrijf (latere Verbindingsstraat). Wat de eerste straat betreft werden door het stadsbestuur snel onderhandelingen aangeknoopt met de gebroeders de Hemptinne om tot een terreinruil te komen waarbij een deel van het stads-eigendom langs de aan te leggen straat zou liggen. Het college maakte er overigens geen geheim van dat zij hierbij een aanzienlijke meerwaarde van de stads-eigendommen betrachtte. Deze onderhandelingen kwamen snel tot een oplossing waarbij de verzoekers zich bereid verklaarden om twee percelen met een gezamenlijke oppervlakte van 435 m² aan de Stad Gent af te staan in ruil voor een perceel van 462 m². Deze ruil was bijzonder gunstig voor Gent vermits men de terreinen die ze in de betrokken zone bezat tot 80 m aan de straatzijde van de aan te leggen Populierstraat kon aanvullen, terwijl het terrein dat men afstond niet langs de aan te leggen straten gelegen was. Als bijkomende argumentatie stelde men dat de latere bouwwerken die men zou uitvoeren op het afgestane perceel zeer duur zouden zijn vermits men een aanzienlijk deel zou moeten ophogen. M.a.w. het stadsbestuur was er dus in geslaagd om deze niet attractieve gronden te verkwanzelen. Deze overwegingen rechtvaardigde volgens het college dan ook ruimschoots het verschil van 27 m² die de stad Gent meer zou afstaan (152).

Wat de voorbehouden weg betrof waren de problemen van een andere aard. Im-

mers op 3 november 1874 had Charles Bruggeman een aanvraag ingediend om 22 arbeiderswoningen op te richten op zijn eigendom gelegen aan de hoek van de latere Gasmeterlaan en de straat die als exploitatieweg gebruikt werd (153). Deze laatste weg was destijds aangelegd op een gedeelte van de terreinen afkomstig van de gedempte stadsgracht en op de percelen die door het Ministerie van Openbare Werken verworven waren van de eigenaars van de percelen aan de oever van het kanaal. Deze eigenaars hadden evenwel de bevoegdheid gekregen om te allen tijde op hun overige percelen, gelegen aan deze weg, gebouwen op te trekken zonder voorafgaande toestemming van het bestuur van de Staatsspoorwegen (154). In 1875 begon Bruggeman dan ook zonder enige objectie met de bouw van de huizen. In hetzelfde jaar nog maakte de stadsingenieur in een rapport bekend dat men door Bruggeman's project de exploitatieweg dringend in het stedelijk wegennet zou moeten incorporeren. Als bijkomende argumentatie verwees hij naar een schrijven dat de gebroeders de Hemptinne en Wed. Van Hoecke hem op 28 december 1874 toegestuurd hadden en waarin hem verzocht werd om bij het schepencollege de aankoop van de weg door de Stad Gent te bepleiten (155). Het rapport van ingenieur Hofman werd echter niet besproken in de gemeenteraad. Op 7 januari 1876 vroeg ook de weduwe van Ch. Bruggeman om de weg als straat te beschouwen. Bovendien zouden de kosten van de wegenwerken en de aanleg van de riolering door haar gedragen worden (156). Door deze laatste bevestiging werd de zaak bespreekbaar in de Stedelijke Commissie van Werken. En in de vergadering van 19 januari keurde deze niet alleen de aanvraag goed om de voorbehouden weg door het stadsbestuur te verwerven maar tevens gaf ze haar fiat aan het rekwest van de gebroeders de Hemptinne voor het aanleggen van de 2 straten met de daarmee gepaard gaande terreinruil.

Urbanisatieplan van de aanleg van de Populier-, Els-, Beuk- en Verbindingsstraat op het eigendom van Charles en Joseph de Hemptinne in de oostzone van de Rabotwijk. Voor de ontsluiting van dit relatief ver van het centrum gelegen woongebied werd zelfs een "tramway" gepland. (Stadsarchief Gent, Verzameling Gemeenteraadsbesluiten 1875-80)

OUVERTURE DE TROIS RUES
*entre le boulevard de Plaisance et le
 Canal de Raccordement.*



Le ouvrage en sa résolu. le 12^{ème} mai 1877 en les ven. enes du st^{ème} p^{er}ceptes

LA VI

Het noodzakelijke commodo en incommodo-onderzoek werd voorbereid. Doch alvorens dit onderzoek geopend werd trokken de gebroeders de Hemptinne spontaan hun voorstel in, om het te vervangen door een geamendeerde versie. Men verzocht nu om 2 straten loodrecht op de Populierstraat te mogen openen. De tweede straat (Esstraat) zou men 35 m noordwaarts van de eerste aanleggen, ter hoogte van de huizen die Wed. Bruggeman reeds opgetrokken had aan de exploitatieweg (157).

Vervolgens richtte het schepencollege zich tweemaal tot de *Linière Gantoise* om te vernemen of deze met de transactie instemde (158). Toen de *Linière* verklaarde hiervan geen enkele hinder te zullen ondervinden gaf de Minister van Openbare Werken op 8 augustus 1876 zijn fiat (159). Het zou nog tot 24 oktober duren vooraleer de zaak in de gemeenteraad beklonken werd. Naast de gebruikelijke normen voor de wegebouw stipuleerde men dat de 3 straten in één keer over de ganse lengte moesten geopend worden binnen de door de Stad te bepalen termijn (160).

In januari 1877 lieten Wed. Bruggeman en de gebroeders de Hemptinne in een dankbrief aan het Schepencollege weten dat ze tevreden waren met het genomen besluit (161). Pas op 19 oktober van dat jaar bekrachtigde het Koninklijk Besluit de resolutie van de gemeenteraad (162).

De aanleg van de Plataanstraat

1880 : De rekwestanten zijn Charles en Joseph de Hemptinne (163).

De aanleg van de Olmstraat

1881 : Ook deze straat werd aangelegd op de gronden van de gebroeders de Hemptinne (164).

De urbanisering van de westzone

Het project van de Linière Gantoise

Nog voor het Rabotproject wordt goedgekeurd richt Auguste De Smet, als beheerder van de *Société Linière Gantoise*, op 1 maart 1873 een schrijven naar het schepencollege. Hierin vraagt hij de

toestemming om op de gronden van de *Linière*, tussen het station en de Verbindingsvaart, arbeiderswoningen op te trekken (165).

De brief wordt door het schepencollege meteen overgemaakt aan stadsingenieur Hofman die de aanvraag met zijn staf onderzoekt. Slechts 3 dagen na De Smets aanvraag krijgt het schepencollege het advies van Hofman toegestuurd. De stadsingenieur meent te mogen opmaken dat men de intentie heeft om, op een oppervlakte van minder dan 3 ha, ongeveer 450 huizen op te richten *exclusivement destiné et réservé aux classes inférieures* (166). Deze op te richten huizen zouden, elk op een kleine oppervlakte, aaneengebouwd worden, verstoken van elke luchtverversing. Ze zouden slechts bestaan uit een kelder, gelijkvloers, een verdieping en een mansardekamer. De nadelen die voortvloeien uit een opeenhoping van dergelijke woningen in een wijk werden, volgens Hofman, reeds herhaaldelijk opgemerkt door de Commissie van Volksgezondheid en door de Provinciale Medische Commissie. Hofman verzoekt het schepencollege dan ook dat men ernstig rekening zou houden met zijn aanmerking (167). En zo geschiedde; het project van de *Linière* werd zonder voorafgaande discussie in de gemeenteraad afgevoerd.

Het gedeeltelijk dempen van de Lieve (1875) (168)

De verlenging van de Wondelgemstraat en de bouw van de Wondelgembrug (1876) (169)

Het openstellen van het deel van de Jozef II-straat tussen de Wondelgemstraat en de Torekensstraat evenals het openstellen van deze laatste straat en het gedeeltelijk afschaffen van de Wilgestraat (tussen de Wondelgemstraat en de Ijskelderstraat) (1878) (170)

Het openstellen van de Turfstraat, Vlotstraat, Wilgestraat, Elsstraat en Ijskelderstraat (1878-1879) (171)

De aanleg van de Schaliestraat

1878 : Deze straat werd aangelegd op de gronden van Maeterlinck-Van den Bossche (172).

De Gasmeterstraat

In het adres dat op 26 juni 1879 gericht wordt aan het schepencollege verzoekt Prosper Cliquet, wonende Begijnhofplein nr. 16, om een 10 m brede straat te mogen openen op een terrein dat hij bezit *situé au nouveau quartier du Rabot au faubourg de Bruges* (173).

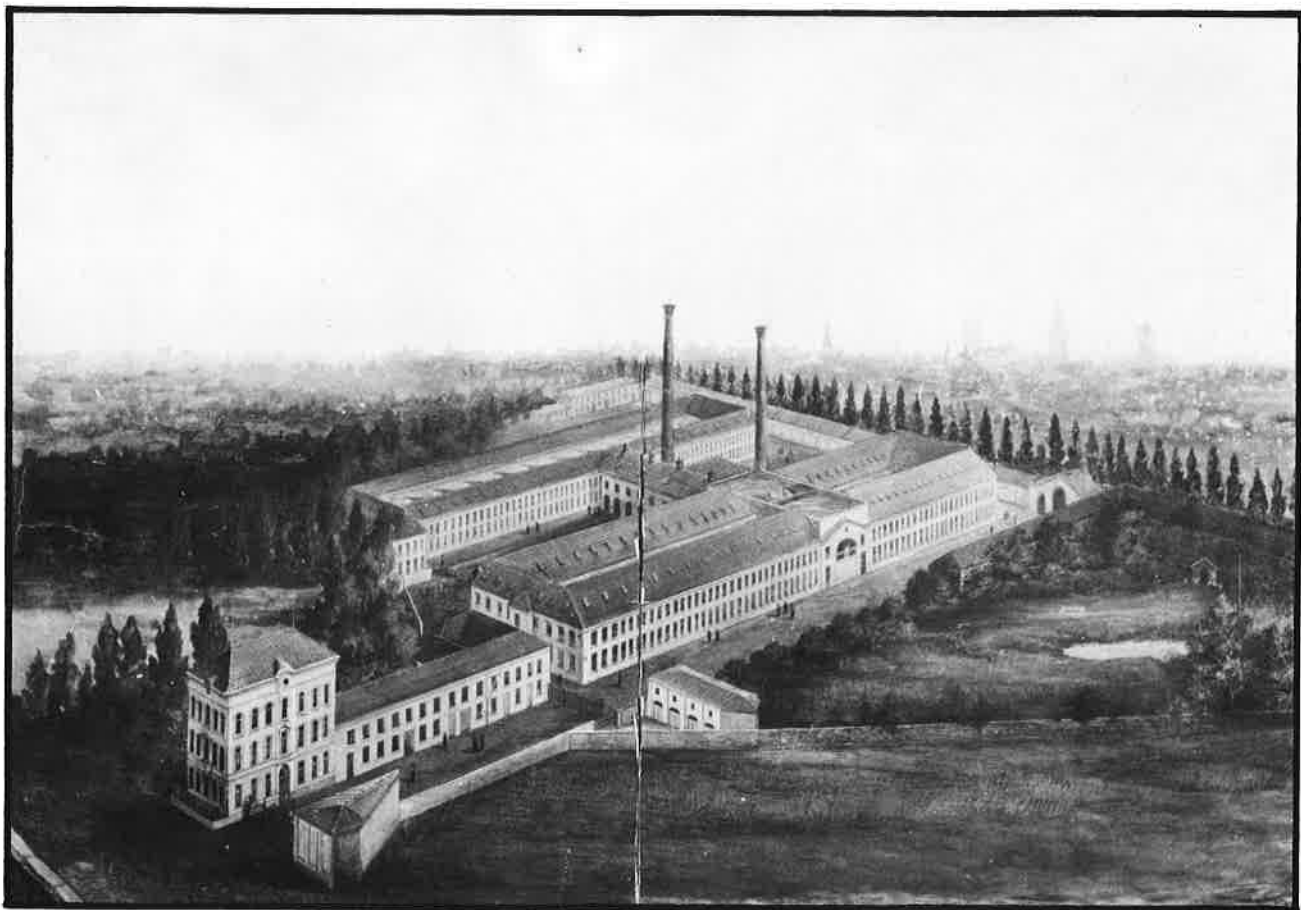
Deze straat zou beginnen aan de hoek van de Kerkstraat met de IJskelderstraat en zou uitkomen in de hoek gevormd door de Gasmeterlaan en de buurtweg nr. 38 (174). Op 9 augustus start het commodo en incommodo-onderzoek dat geen enkel bezwaar oplevert (175).

Op 26 augustus, drie dagen nadat het proces-verbaal afgesloten wordt, ontvangt de schepen van Openbare Werken een bezwaarschrift van Ad. De Smet, eigenaar van het aangrenzend perceel. De Smet voert volgende motieven aan tegen Cliquet's project en verantwoordt zijn laattijdig bezwaarschrift als volgt : De Smet bereikte aanvankelijk een akkoord met Cliquet om de straat op de gemeenschappelijke grens van hun percelen aan te leggen. Pas op de laat-

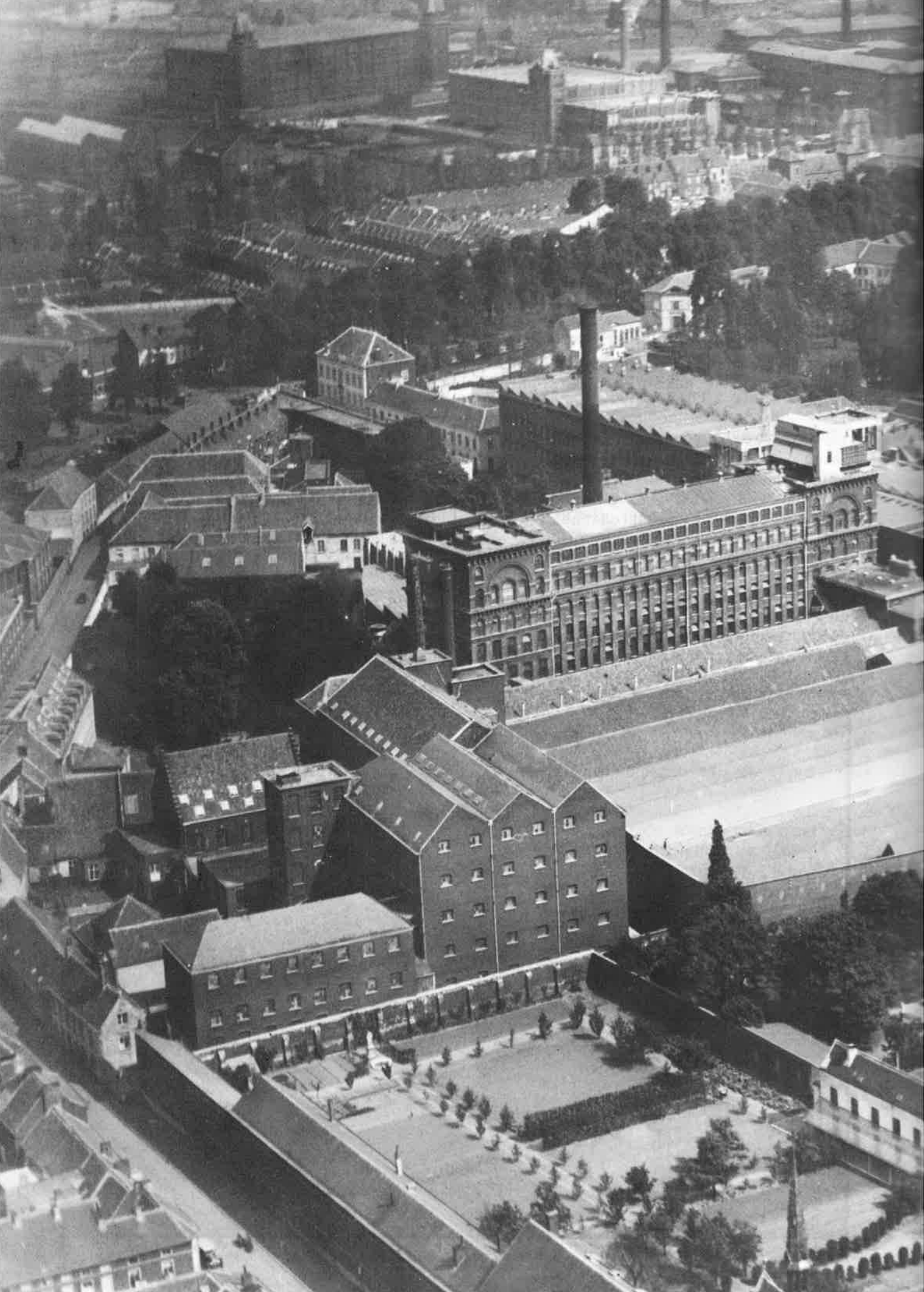
ste dag van het commodo en incommodo-onderzoek maakt Cliquet aan De Smet zijn voornemen bekend om de straat uitsluitend op zijn perceel aan te leggen. Hierdoor zullen volgens De Smet de huizen die in deze straat zullen gebouwd worden zeer klein en bekrompen zijn. Het gebrek aan lucht en ruimte dat hieruit voortvloeit zal niet alleen nadelig zijn voor de gezondheid maar zal ook de verfraaiing van de wijk schaden. Verder betoogt De Smet dat hij reeds herhaalde pogingen ondernomen heeft om Cliquet op zijn beslissing te doen terugkeren (176).

Vanaf de jaren 1860, met de katoencrisis veroorzaakt door de Secessieoorlog in de Verenigde Staten van Amerika, kende de vlasnijverheid te Gent een fenomenale expansie. Bedrijven zoals "La Lys" aan de Nieuwe Wandeling, "La Liève" aan de Wiedauwkaai en "La Linière Gantoise" op de Vogelenzang concurreerden glansrijk met de katoennijverheid.

Volgende bladzijde: de "Linière Gantoise" in de twintiger jaren van onze eeuw, op het toppunt van haar uitbreiding.



(Foto's Archief Museum voor Industriële Archeologie en Textiel, Gent)





De Commissie van Werken vergadert op 11 september en zij is het unaniem eens met de motieven van de ontevreden De Smet. Doch blijkbaar zijn de leden *Prinzipienreitors*; het verzoekschrift komt te laat en wordt derhalve afgewezen (177). De Smet blijft niet bij de pakken zitten en reeds 2 dagen na het advies van de Commissie dient hij een voorstel in om op zijn perceel een straat te openen die parallel loopt met deze van Cliquet (178).

De bevoegde commissie krijgt opnieuw werk aan de winkel en op 16 oktober volgt het advies. Hierin stipuleert zij dat het aanleggen van 2 straten op minder dan 20 m van elkaar, en dit in de nabijheid van het oude kerkhof, onmogelijk kan. Dit is immers *directement préjudiciable à la salubrité et à la beauté du nouveau quartier* (179). Bovendien loopt de geplande straat van De Smet niet uit in de Pannestraat zoals hij beweert maar wel in het pad dat er slechts een verlenging van, is tot aan de Gasmeterlaan. De Commissie refereert tevens opnieuw naar het eerste plan dat voorziet in het openen van één straat op beide percelen. Zij is dit eerste project zeer gunstig gezind zowel vanuit het oogpunt van de volksgezondheid als wat betreft het verfraaien van de nieuwe wijk omdat op deze wijze meer ruimte, lucht en licht wordt verschaft aan de huizen die men er zal optrekken. Men mag dan ook dit project niet zo maar, tengevolge van een misverstand, laten vallen. De Commissie van Werken dringt er bij het stadsbestuur op aan dat men aan Cliquet en De Smet geen toelating zou verlenen om elk op hun perceel een straat aan te leggen. Zij acht het wenselijk dat men beide heren zou overreden om op hun beslissing terug te komen (180).

En alzo geschiedde : op 13 december 1879 richten Cliquet en De Smet een nieuwe aanvraag aan het schepencollege om op hun terreinen een straat aan te leggen met een breedte van 10 m die moet vertrekken aan de snijding van de Kerkstraat en de IJskelderstraat en die zou uitlopen in de Gasmeterlaan (181). De Commissie legt deze maal beide rekwestanten niets in de weg en werkt de tracétechnische bepalingen verder uit. In tegenstelling tot de vroegere bepalingen

van het algemeen plan van aanleg voor de Rabotweg, waarbij de grondwerken binnen een termijn van 2 jaar moesten uitgevoerd worden, wordt deze termijn nu beperkt tot 6 maand. Daarenboven verbindt De Smet er zich toe om aan de Stad een strook grond van 10 m breedte af te staan voor het verbreden van de buurtweg nr. 38 nabij diens eigendom. De wegeniswerken en de aanleg van de rioleringen zullen door de Stad uitgevoerd worden, als zij dit wenselijk acht. Het omvormen van dit deel van de buurtweg tot een 10 m brede straat zal de Pannestraat verlengen. Deze laatste straat heeft deze breedte over een lengte van 60 m langsheen de eigendom van De Smet (182).

Het commodo en incommodo-onderzoek verloopt probleemloos (183). Toch ontvangt het college enige tijd later een schrijven van de gebroeders de Hemptinne om het rekwest van Cliquet en De Smet slechts te bekrachtigen indien het volledig aansluit bij het algemeen plan voor de nieuwe Rabotwijk en indien zij dezelfde verplichtingen in acht nemen als de overige eigenaars. Nadat de Commissie van Werken van De Smet de bevestiging krijgt dat zij zich zullen houden aan dezelfde bepalingen acht ze het niet nodig de aanvraag tegen te houden, te meer omdat deze zaak eigenlijk los staat van de verplichtingen die destijds genomen werden voor de aanleg van de Rabotwijk (184).

De gemeenteraad keurt bijgevolg op 2 februari 1880 het plan goed en op 27 mei van hetzelfde jaar volgt het K.B. (185). Pas twee jaar later wordt bij notaris Van Schoote de notariële akte verleden voor de overdracht van 2 stroken grond die in de openbare weg zullen opgenomen worden (186).

De afschaffing van de Jozef II-straat tussen de Wondelgemstraat en de De Smetstraat

1881 : Het rekwest ging uit van de gebroeders de Hemptinne (187).

De Rabotlaan

De gasfabrieken langs de Verbindingsvaart

Omstreeks 1865 werd vlakbij de Verbindingsvaartbrug een gasfabriek opgericht door de *Imperial Continental Gas Asso-*

ciation (I.C.G.A.) met hoofdzetel te Londen (188). Reeds in 1834 had de I.C.G.A. een "gasgesticht" in gebruik genomen aan het Dok (189). Tien jaar later kwam de eerste gasfabriek, gelegen aan de Kleine Huidevettershoek, eveneens in handen van de I.C.G.A. Deze fabriek was in 1823 door architect Louis Roelandt met behulp van de Engelse ingenieurs Drory en James Collier opgericht (190).

De fabriek aan de Verbindingsvaartbrug kan qua omvang vergeleken worden met die aan het Handelsdok. Er waren twee gashouders, een kolenopslagplaats, een stookgebouw, een zuiveringsinstallatie en burelen. In 1881 werd de productie in de bedrijven aan het Dok en de Verbindingsvaartbrug stopgezet en werden de gashouders ontmanteld. Later werden bepaalde gebouwen ingenomen door het textielveredelingsbedrijf De Backer & De Rudder (191).

De Gasklokstraat herinnert nog aan deze gasfabriek.

De I.C.G.A. maakte het al te bont tijdens de laatste jaren van haar vergunning. Met het einde van haar contract in zicht had zij o.a. de uitbreiding van het buizenet verwaarloosd. De kwaliteit van het gas liet eveneens veel te wensen over en de prijs was al sedert jaren veel te hoog in vergelijking met andere steden. Vaak waren de leidingen nog niet vervangen sedert de activiteiten van Roelandt. De stedelijke overheid zag er dan ook vanaf het contract met de I.C.G.A. te hernieuwen en er werd een concessie verleend aan een nieuw opgerichte vennootschap, de *Compagnie du Gaz de Gand* of *Gasmaatschappij van Gent*, opgericht in 1880. De concessie ging in op 1 juli 1881, en was geldig voor een duur van dertig jaar. De gasmaatschappij zou een moderne fabriek laten bouwen, de prijs zou drastisch worden verlaagd en het buizenet totaal vernieuwd. Al deze punten werden stipt uitgevoerd. De nieuwe fabriek werd opgericht aan de Gasmeterlaan, tussen het Rabotstation en de Verbindingsvaart.

De I.C.G.A. liet dit echter niet zomaar gebeuren en maakte de zaak aanhangig bij de rechtbank, waar zij argumenteerde dat zij door de vroegere contracten voor eeuwig en altijd een monopolie

had verworven op het gebruik van de ondergrond om de leidingen te plaatsen. Dit argument, hoe pietluttig het ook moge lijken, bleek een ernstig juridisch obstakel want de processen sleepten jarenlang aan, tot het gezond verstand de bovenhand haalde en men de I.C.G.A. in het ongelijk stelde (192).

Ondertussen was de *Gasmaatschappij van Gent* enigszins in moeilijkheden geraakt. De eerste werkingsjaren waren verlieslatend. De openbare verlichting werd niet uitgebreid, terwijl het verbruik van de particuliere afnemers verminderde.

Vanaf 1885 keerde het tij. Alle installaties op de Gasmeterlaan waren in werking en de contracten werden tot in de puntjes nageleefd. Het publiek kreeg weer vertrouwen in de nieuwe maatschappij en van dan af ging het verbruik weer de hoogte in. Omstreeks 1896 achtte de stedelijke overheid het raadzaam om de exploitatie van de gasfabriek door de eigen administratie te laten verrichten. De *Gasmaatschappij van Gent* werd ontbonden op 30 september 1900 en de Stad werd rechtstreeks verantwoordelijk voor de uitbating (193).

De bouw van de nieuwe gasfabriek aan de Gasmeterlaan. Het afschaffen van de Kleistraat en de eindtracés van de Jozef II-straat, Vlotstraat, Wilgestraat en Rabotlaan

Op 8 maart 1880 richt de *Compagnie du gaz de Gand*, concessionaris voor de stadsverlichting, een aanvraag naar het schepencollege om een gasfabriek te bouwen op haar terrein. Dit terrein maakt deel uit van de Rabotwijk en is in het zuiden begrensd door het Rabotstation, in het noorden door het Verbindingskanaal en in het westen en oosten door particuliere eigendommen (194). Het is precies op dit emplacement dat men destijds de Kleistraat evenals een deel van de Jozef II-straat, Vlotstraat en Wilgestraat gepland had. De tracés van deze straten waren immers in de gemeenteraadszitting van 26 mei 1874 aangenomen en bekrachtigd bij K.B. van 4 november van hetzelfde jaar. Het openstellen van deze straten was echter ondergeschikt aan de toestemming

van alle geïnteresseerde eigenaars en dit moest bovendien geschieden conform de verordende bepalingen. De Stad van haar kant droeg geen enkele verantwoordelijkheid wat betreft het uitvoeren van het plan (195).

De terreinen waarop de gasmaatschappij de fabriek wil bouwen werden aangekocht van de eigenaars die nog niet hadden toegestemd met de gedeceeteerde bepalingen (196). Dit alles brengt dus met zich mee dat men niet alleen de hierboven genoemde straten maar eveneens het geplande deel van de Rabotlaan van de Turfstraat tot de Gasmeterlaan, met een breedte van 20 m langsheen de Ringspoorweg, zal moeten afschaffen. Reeds in 1880 is deze laan aangelegd tot aan het eigendom van de gasmaatschappij (197). De eigenaars van de aangrenzende percelen zijn onthutst en in maart 1880 komen dan ook tal van klachten binnen bij het schepencollege. Diegenen onder hen die percelen hebben binnen het reeds geopende tracé van de Rabotlaan, hebben reeds aanzienlijke bedragen uitgegeven voor het opheffen van de straatbedding en de wegeniswerken. Vermits door het uitvoeren van het project van de gasfabriek de Rabotlaan een doodlopende straat zou worden zijn al deze kosten nutteloos geweest en worden hun belangen derhalve ernstig geschaad (198). De inhoud van het bezwaarschrift van de Hemptinne en anderen tegen het voorgenomen plan is gematigder; zij hebben immers geen percelen in de buurt van de Rabotlaan. ... *la suppression gratuite de l'avenue du Rabot, changerait complètement l'aspect du quartier du même nom et lui enleverait tout son cachet, ce qui serait d'autres plus regrettable qu'il est appelé à devenir une des belles parties de la ville de Gand...* (199).

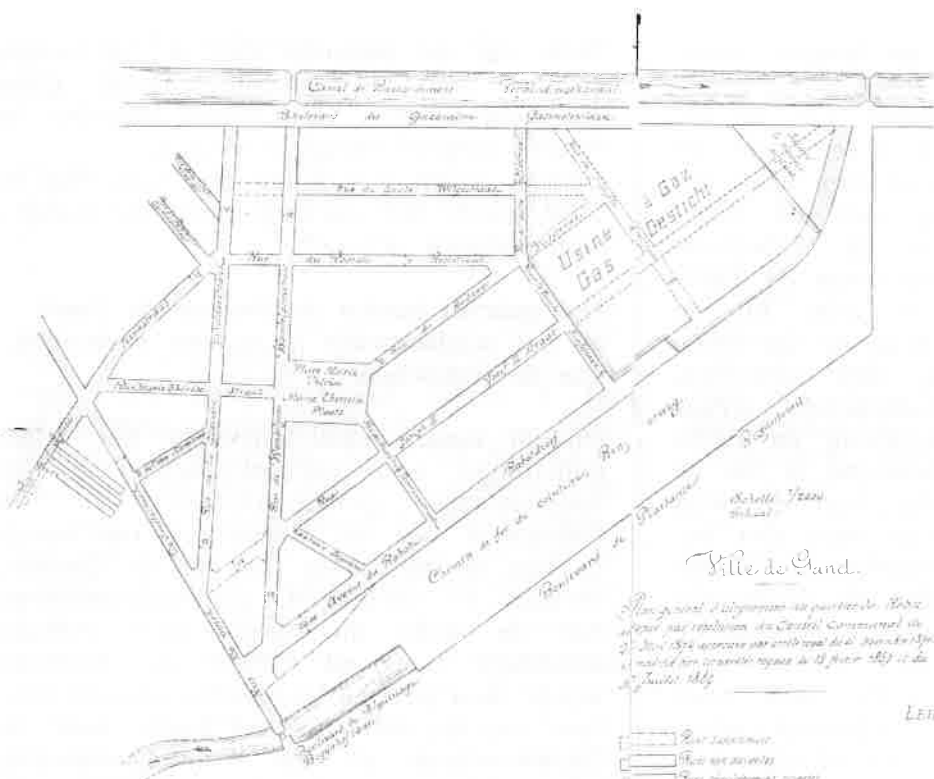
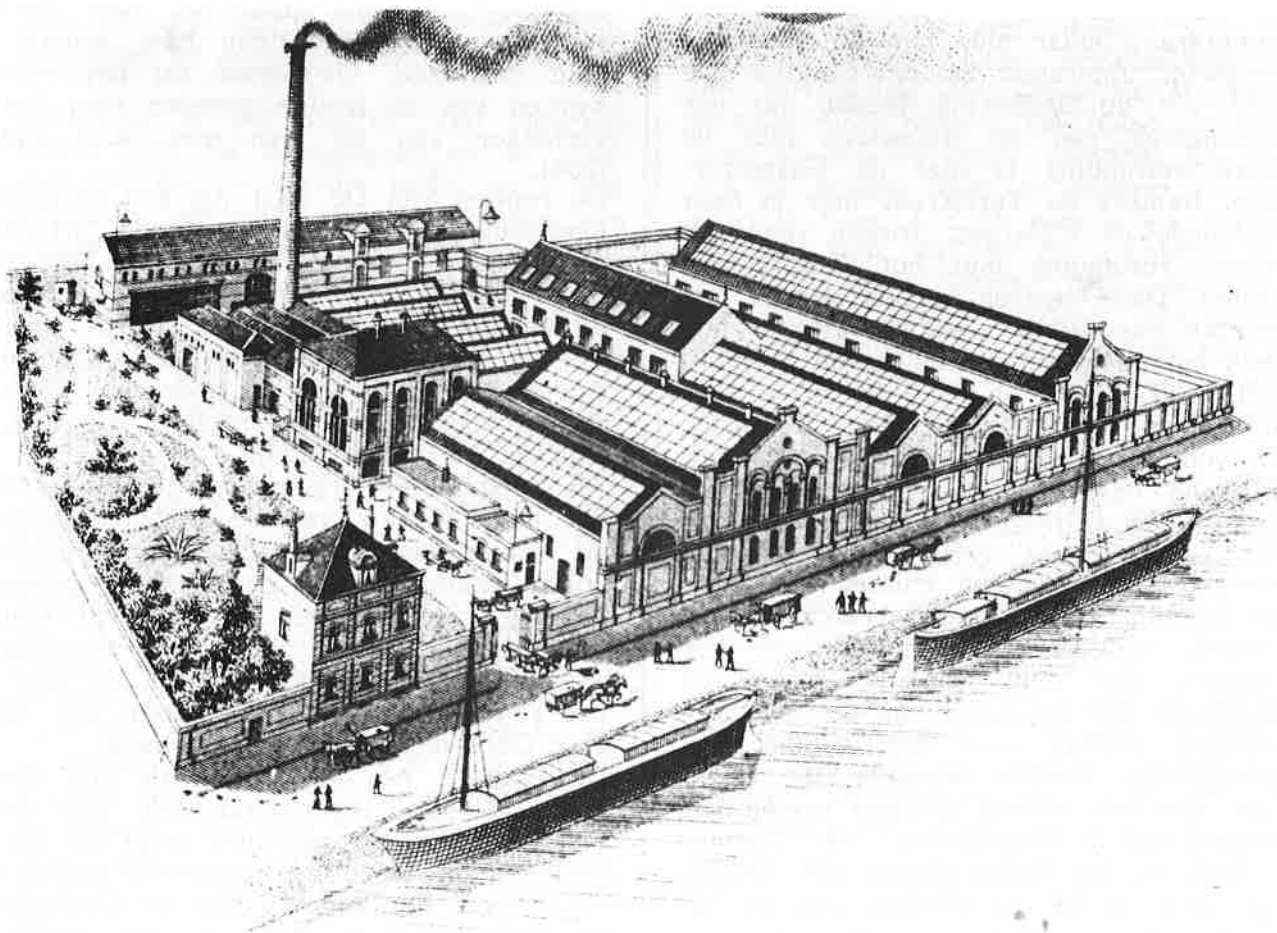
Het schepencollege is gevoelig voor de grieven van de eigenaars en maakt ze over aan de afgevaardigden van de *Compagnie du Gaz*. Men voegt er overigens aan toe dat het zeer te betwijfelen valt of de gemeenteraad een radicale wijziging van een algemeen plan, dat reeds bekrachtigd is bij Koninklijk Besluit, zal toestaan. Bovendien stelt het stadsbestuur dat de strook grond van 20 meter breedte die langsheen de geplande fabriek ligt en die bestemd is voor de verlenging van de Rabotlaan kan ont-eigend worden. De *Compagnie* geeft ge-

volg aan deze opmerking en wijzigt haar plan; de desbetreffende strook grond zal niet in het bouwterrein opgenomen worden. Doch terzelfdertijd laat zij weten dat het niet in haar bedoelingen ligt om deze kosteloos af te staan aan de Stad (200).

Het geamendeerde plan wordt aan het gebruikelijke commodo en incommodo-onderzoek onderworpen en op de aanplakbrief wordt melding gemaakt van een eventuele afschaffing van een deel van de Rabotlaan (201). Tijdens het onderzoek lopende van 10 tot 29 maart ontvangt men 3 klachten uitgaande van 15 eigenaars die allen belang hebben bij de oprichting van de wijk. Al deze bezwaren hebben één punt gemeenschappelijk nl. het verzoek om het deel van de Rabotlaan langs de geplande fabriek niet af te schaffen.

De Commissie van Werken vergadert op 1 april 1880 en na een lange beraadslaging komt zij unaniem tot een advies waarin zij stipuleert dat men de volledige realisatie van de Rabotlaan niet onmogelijk mag maken. De Stad zou er daarom goed aan doen de desbetreffende strook, met 20 meter breedte langsheen de geplande fabriek te verwerven. Dit echter op voorwaarde dat, eenmaal dit terrein verworven is, het voorlopig zou omheind worden in afwachting van een overeenkomst tussen de Stad Gent en de belanghebbende eigenaars over de voltooiing van de wijk. Wat de hierboven vernoemde straten en delen van straten betreft acht de Commissie het wenselijk om ze af te schaffen. Deze resolutie wordt vervolgens overgemaakt aan de Commissie van Financiën die het besluit op 2 april eveneens goedkeurt (202).

Detail uit het briefhoofd anno 1901 van de (gesloopte) textielfabriek De Bakker- De Rudder in de westhoek van de Rabotwijk. De gebouwen rechts in beeld behoorden oorspronkelijk tot de gasfabriek van de "Imperial Continental Gaz Association", die in 1865 voor de bevoorrading van het noordwestelijk gedeelte van de stad instond (boven). Tussen 1881 en 1889 werd door de "Compagnie du Gaz de Gand" een nieuw "gasgesticht" uitgebouwd na afschaffing van het oudere bedrijf. (Archief Museum voor Industriële Archeologie en Textiel) ➤



Ville de Gand.

Plan de la Ville de Gand, dressé par l'ingénieur des ponts et chaussées, M. de Smet de Naeyer, en 1841. Ce plan a été dressé par ordre de S. M. le Roi, et a été homologué par le Roi le 10 Mars 1842. Il a été publié par ordre de S. M. le Roi le 10 Mars 1842.

Strad Gand

Plan de la Ville de Gand, dressé par l'ingénieur des ponts et chaussées, M. de Smet de Naeyer, en 1841. Ce plan a été dressé par ordre de S. M. le Roi, et a été homologué par le Roi le 10 Mars 1842. Il a été publié par ordre de S. M. le Roi le 10 Mars 1842.

LEGENDE

- Rue principale
- Rue secondaire
- Rue d'égouttement
- Rue de drainage
- Rue de drainage
- Rue de drainage

- Rue principale
- Rue secondaire
- Rue d'égouttement
- Rue de drainage
- Rue de drainage
- Rue de drainage

De zaak komt op 6 april voor de gemeenteraad maar hier zijn de meningen verdeeld. Enerzijds is er Camille De Bast die de bedenking maakt dat het verlengstuk van de Rabotlaan niet de enige verbinding is met de Gasmeterlaan. Immers de Turfstraat met in haar verlengde de Elsstraat, zorgen voor een betere verbinding met het Verbindingskanaal. Deze straten hebben slechts een breedte van 10 m maar vermits er nog geen huizen gebouwd zijn, is het gemakkelijk om ze tot op 15 à 20 m te verbreden en dit tegen een lage kostprijs. De voordelen zijn volgens De Bast voor de hand liggend : men kan nl. op een voor de Stad relatief goedkope manier, een rechtstreekse verbinding tot stand brengen die bovendien onmiddellijk door het publiek zal kunnen gebruikt worden. Terwijl, volgens de besluiten van het rapport, het deel van de Rabotlaan langsheen het eigendom van de gasmaatschappij slechts voor het publiek zal opengesteld worden wanneer de eigenaar van het terrein gelegen tussen het perceel van de *Compagnie*, de Gasmeterlaan en het Rabotstation het wenselijk acht om op dit terrein, conform de bepalingen opgelegd aan de eigenaars van de wijk, de Rabotlaan te verlengen (203).

Schepen Colson denkt er anders over. De Turfstraat is reeds geopend en gedececreteerd voor een breedte van 10 m. Bovendien vertoont het tracé van de Turfstraat en de Elsstraat een knik ter hoogte van de snijding met de Vlotstraat. En anderzijds is de Rabotlaan reeds tot voorbij het begin van de Turfstraat aangelegd. Tevens acht hij de kans reëel dat als de Stad de terreinen van de gasmaatschappij niet aankoopt, de Rabotlaan een doodlopende straat zal worden en men bijgevolg de facto een weg afschaft die bestemd is om de belangrijkste verkeersader van de wijk te worden. Bovendien kan men niet terugkomen op de overeengekomen beslissing voor het openen van de Turfstraat en is een modificatie van de verordende breedte dus uitgesloten. Indien men overigens het plan van De Bast voor het verbreden van de Turfstraat wenst uit te voeren zou men van de eigenaars van deze straat aanzienlijke terreinen, die voorbij de vastgelegde breedte liggen, moeten aankopen. De kosten hiervoor zouden hoog oplopen en bovendien

zou de Rabotwijk door het niet voltooiën van de Rabotlaan haar schoonheid verliezen. Overigens zal het verwerven van de nodige gronden voor het verlengen van de laan niet duur zijn (204).

De repliek van De Bast als zou de gasmaatschappij de desbetreffende strook naast haar perceel aangekocht hebben met het oog op een eventuele latere uitbreiding van het bedrijf wordt door Colson ontkend. Een mogelijke expansie van de fabriek is immers door de *Compagnie* voorzien in noordelijke richting, naar de Turfstraat (205).

Als bijkomende argumentatie stelt men dat de eigenaars van de percelen langs de Rabotlaan, meer dan het stadsbestuur, geïnteresseerd zijn in het openen van de laan en dat de terreinen vlot van de hand zullen gaan. In afwachting van een overeenstemming met de eigenaars voor de verdere verkoop zal de stad Gent deze gronden omheinen.

De plannen van de stad Gent zijn dus duidelijk een tegemoetkoming aan de eigenaars van de percelen langs de Rabotlaan. In dezelfde gemeenteraadzitting wordt het rapport van de Commissie bijna unaniem, er is nl. één tegenstem van De Bast, goedgekeurd (206).

Toch zal de aankoop van de betrokken gronden van de gasmaatschappij geen doorgang vinden. Een reden hiervoor is echter nergens terug te vinden.

Daarna wordt het enige tijd stil. Pas in 1890 wordt het verlengen van de Rabotlaan opnieuw actueel.

Het geschil tussen de Banque de Gand en het stadsbestuur i.v.m. het verlengen van de Rabotlaan

Op 20 maart 1890 ontvangt het schepencollege een verzoekschrift van de voornaamste grondeigenaars van de Rabotwijk om de Rabotlaan ter hoogte van de spoorweg tot aan de Gasmeterlaan te verlengen. Zij argumenteren dat de wijk, die reeds door talrijke arbeiders bewoond is en die omringd wordt door *groote nijverheidsgestichten*, slechts één uitgang heeft naar de Gasmeterlaan nl. de Wondelgemstraat. Als gevolg daarvan moeten de bewoners van de Jozef II-straat, de De Smetstraat, de Torekensstraat en de Rabotlaan die verder dan de gasfabriek wil-

len gaan een grote omweg maken (207). Het verzoek wordt echter niet behandeld door de gemeenteraad.

Inmiddels is het bedrijf Van Hoecke-Lowie over de kop gegaan en de gronden van dit bedrijf die naast en in het geplande eindtracé van de Rabotlaan liggen ter hoogte van de hoek gevormd door de Gasmeterlaan en de Verbindingsstraat aan de Ringspoorweg, komen op 24 juli 1891, na een openbare verkoop, in handen van de *Banque de Gand* (208). Op 8 september verzoekt deze aan het stadsbestuur om de Rabotlaan te verlengen (209). Het schepencollege stelt dat er geen onmiddellijk openbaar nut uit deze werken kan voortvloeien en wijst het voorstel daarom af (210).

We schrijven 29 december 1896 : de *Banque de Gand* vraagt aan het schepencollege de toestemming om, conform artikel 90 van de gemeentewet, 16 huizen te bouwen op het deel van haar terrein gelegen aan de Ringspoorweg (211). Op 23 januari 1897 laat het college aan de bank weten dat zij het voorgelegde plan voor de bouw van de huizen niet wenst goed te keuren. De rooilijn van de laan is immers door het K.B. van 4 november 1874 vastgelegd op 20 meter van de omheining van de Ringspoorweg. Deze afstand wordt niet in acht genomen op het voorgelegde plan. Tevens stelt het stadsbestuur dat ze slechts 5 fr. per vierkante meter wil betalen voor het terrein dat de bank zal afstaan om opgenomen te worden in de openbare weg (212). De bank neemt echter geen vrede met deze prijs en gaat naar de rechtbank. Deze stelt de bank in het gelijk en beslist dat de stad Gent per vierkante meter 9 fr. zal moeten neerleggen (213).

Ondertussen heeft de *S.A. Les Nouveaux Moulins* een deel van de terreinen van de bank verworven naast het te onteigenen perceel dat in het eindtracé van de Rabotlaan zal opgenomen worden. Op 6 juli 1897 krijgt de *Société Anonyme* van het stadsbestuur de toestemming om op dit terrein te bouwen. Ook verleent men aan de *Nouveaux Moulins* de toestemming om op het te onteigenen terrein van de *Banque de Gand* een verbinding aan te leggen met de spoorweg (214). Het stadsbestuur laat de percelen van de "molens" door haar conduc-

teurs van Werken afbakenen en stipuleert tevens dat het uiteinde van het perceel, gelegen naast het te onteigenen terrein, de vorm van een afgeknotte hoek moet hebben. De *Nouveaux Moulins* worden eveneens verplicht de kosten te dragen voor de aanleg van een trottoir langs het te onteigenen terrein van de bank dat in de openbare weg zal opgenomen worden (215). Inmiddels ontvangt de *Banque de Gand* een aanbod van de "molens" om het geheel van de haar resterende gronden, met een oppervlakte van 6.547 m², aan 10 fr. per vierkante meter aan te kopen. Vermits het voor de bank op dat ogenblik niet meer mogelijk is het te onteigenen deel te verkopen, de procedure daartoe is nl. reeds bezig, zal de *Nouveaux Moulins* zich moeten tevreden stellen met een strook van 4.529,60 m². De kandidaatkoper wil echter dit terrein slechts aankopen aan 9,50 fr. per vierkante meter omdat deze strook niet zo interessant is als het aan de spoorweg belendende perceel. De directie van de bank gaat in overleg en besluit om aan het schepencollege klare wijn te schenken. Naast de 18.156,60 fr. die de stad Gent verschuldigd is voor het terrein in het tracé van de Rabotlaan eist de bank ook een vergoeding van 2.264,80 fr. voor de waardevermindering van het terrein dat zij aan de *Nouveaux Moulins* wenst te verkopen. Vermits het stadsbestuur de bank in het ongewisse laat over het eigenlijke tijdstip van de onteigening en het betrokken terrein reeds de facto opgenomen is in de openbare weg en bijgevolg dood kapitaal is, eist zij bovendien dat de stad Gent een zekere intrest zou betalen op het totaal van 20.421,40 fr. De onderhandelingen voor het verwerven van de gronden worden echter door het stadsbestuur abrupt afgebroken, wat de bank doet besluiten om op 20 december 1897 een geding tegen de stad Gent in te spannen met de bedoeling haar te doen veroordelen tot de aankoop van de grond. Nog voor de zaak behandeld wordt door de rechtbank stelt de *Banque de Gand* voor het geschil in der minne te regelen. Zij zou de grond voor 8,25 fr. per vierkante meter afstaan, niettegenstaande de grond op 22 juli 1897 door de stad op 9,50 fr. per vierkante meter werd geschat (216). De kosten van het geding zouden echter door beide partijen

voor de helft worden gedragen (217). De gemeenteraad reageert gunstig op het voorstel en in haar vergadering van 4 april 1898 besluit zij, na het advies van de Commissie van het Betwistbare, met eenparigheid van stemmen om de transactie goed te keuren (218). De goedkeuring van de Bestendige Deputatie volgt een maand later (219). Voor de bank is de transactie blijkbaar heel belangrijk want 4 dagen na deze bekrachtiging dringt zij er bij het stadsbestuur op aan om de akte zo snel mogelijk op te maken (220). Uiteindelijk wordt op 27 mei de akte verleden voor notaris Nowé (221). Vermeldenswaardig is wel dat de afgevaardigde-beheerder van de bank niemand minder is dan Camille De Bast die zich in 1880 verzet heeft tegen een verlenging van de laan volgens het oorspronkelijke urbanisatieplan. Het is echter niet uitgesloten dat De Bast in 1880 reeds oog had op de desbetreffende gronden. Zijn plan om de Turfstraat en de Elsstraat te verbreden kan dan ook een *Ableiter* zijn; de gronden in het eindtracé van de laan zouden dan immers niet langer

attractief zijn en de bank zou ze te gepasten tijde aan een gunstige prijs kunnen verwerven. Eenmaal de gronden in handen zou men de voltooiing van de Rabotlaan opnieuw ter sprake kunnen brengen. Ik meen dan ook te mogen concluderen dat de motivatie voor de aan- en verkoop door de *Banque de Gand* van het terrein aan het eindtracé van de Rabotlaan speculatief is.

De Rabotlaan werd echter nooit voltooid. De gronden van de gasmaatschappij die in het tracé van de laan lagen werden na de overname van het gasbedrijf door de Stad in 1903 geïncorporeerd in het fabrieksemplement (222). Het andere perceel dat men van de *Banque de Gand* had aangekocht kwam een jaar later, na een openbare verkoop, in handen van de *S.A. Les Nouveaux Moulins* (223).

Het rooilijnplan van de Pannestraat

1881 : Het rooilijnplan werd in oktober 1881 uitgewerkt door het stadsbestuur (224).



De Klokstraat

1885 : Het initiatief voor de aanleg van deze straat ging uit van Victor De Hoon en enkele familieleden die mede-eigenaar waren (225).

De aanleg van de Kwakkelstraat en het verlengen van de Schaliestraat

Eveneens in 1885 verzoeken Victor De Hoon, Maeterlinck en de medeëigenaars om op hun terreinen tussen de Kerkstraat en de Pannestraat een nieuwe straat aan te leggen (226).

Arbeiderswoningen in de Rabotwijk van het "betere" type met gepleisterde (Schaliestraat) of ongepleisterde gevels (Gasklokstraat): twee traveeën in repetitief schema (deur-raam) van twee-en-één-halve bouwlaag onder zadeldak. Regel zijn de blinde raamopeningen op de verdiepingen, boven de ingangsdeur.

(Foto's auteur)

De aanleg van de Citroenstraat

Op 21 december 1885 verzoeken Charles Koelmans, een aannemer uit de Willem Tellstraat, en landmeter Eduard Rottiers aan het stadsbestuur om in eigen naam en in naam van hun mede-eigenaars een straat te mogen aanleggen op hun eigendom gelegen tussen de IJskelderstraat en de De Smetstraat (227). Precies een maand na hun rekwes start het onderzoek van comodo en incommodo (228). Vermits tot 7 februari 1886 niemand een schriftelijke aanmerking maakt komt de zaak op 27 februari voor de Commissie van Werken. Deze geeft aan de gemeenteraad het advies om het plan goed te keuren, wat op 22 maart gebeurt (229). Het Koninklijk Besluit volgt op 26 juni (230).

Uiteindelijk wordt op 21 april 1887 de akte voor de cessie van de grond, die in het tracé van de straat ligt, voor notaris Nève ondertekend. De comparanten zijn Koelmans en Rottiers, de gebroeders de Hemptinne en de stad Gent. Het terrein afgestaan door de



rekwestanten werd door hen verkregen op 10 december 1884 van de juffrouwen Julie, Josephine en Constance Lebègue die het op hun beurt op 12 april 1879 hadden verkregen van hun broer Eduard. Het terrein afgestaan door de gebroeders de Hemptinne behoort hun toe krachtens een ruilakte van 8 mei 1875 tussen henzelf en dezelfde Eduard Lebègue. Het desbetreffende terrein met een oppervlakte van 425 m² staan ze nu kosteloos af aan de stad Gent (231). Deze transactie betekent aldus een tegemoetkoming van Charles en Joseph de Hemptinne aan Koelmans en Rottiers.

Alles lijkt in kannen en kruiken tot Koelmans en Rottiers op 10 september 1888 een *adresse au conseil* richten. De Citroenstraat werd per vergissing getraceerd volgens bepalingen die niet helemaal overeenstemmen met het rooilijnplan van het Koninklijk Besluit. Koelmans en Rottiers spreken er zich niet over uit wie al dan niet verantwoordelijk is voor deze vergissing waarvan de gevolgen zeer nadelig zijn voor hun beider belangen. Indien het stadsbestuur immers de toepassing gaat eisen van

het K.B. betekent dit de ruïnering voor de rekwestanten: de huizen die reeds in opbouw zijn moeten gesloopt worden, men moet terugkomen op de reeds gedane verkopen en men moet de straat opbreken en opnieuw aanleggen waardoor meer terrein moet afgestaan worden en ook de bestrating duurder zal zijn. Koelmans en Rottiers argumenteren verder dat het tracé van de reeds aangelegde straat, waarvan de zijde die uitkomt in de Ijskelderstraat 5,30 m in de richting van de Maria Theresiastraat toe werd verplaatst, dezelfde voordelen biedt vanuit verkeerstechnisch oogpunt als de straat welke volgens het oorspronkelijke tracé zou aangelegd wor-

Zelden bleven rijen arbeiderswoningen tot op heden homogeen behouden om ons een idee te geven van de eentonigheid van het straatbeeld in dergelijke woonwijken. Vooral in de laatste decennia werden talrijke vroegere huurwoningen door hun bewoners aangekocht en "gemoderniseerd" zodat een heterogeen straatbeeld ontstond (onder: straatbeluik Filips Van Cleeflaan). Het enige pleinbeluik uit de Rabotwijk bleef gaaf (rechts: Wilgestraat). ▶
(Foto's auteur)



den (232). Inmiddels verstrijken 3 weken zonder antwoord en de rekwestanten sturen opnieuw een smeekbede naar het college. Om een zware klip te omzeilen stelt men nu aan het stadsbestuur voor om het bestaande tracé te behouden en als compensatie hiervoor 1.000 fr. in de gemeentekas te storten (233). Het stadsbestuur vindt het voorstel billijk en van 25 oktober tot 15 november 1888 loopt het onderzoek van commodo en incommodo (234). Niemand heeft bezwaar en na het gunstig advies van de Commissie van Werken wordt de zaak op 4 december besproken in de gemeenteraad. In de zitting wordt de vergissing naar de rekwestanten toe geschoven maar omdat zij te goeder trouw handelden besluit men hen geen strobreed in de weg te leggen. De gemeenteraad keurt het plan dan ook goed (235). Uiteindelijk bekrachtigt de Koning op 13 februari 1889 de resolutie van de gemeenteraad wat een wijziging inhoudt van het algemeen plan voor de aanleg van de Rabotwijk (236).

De Zegepraalstraat

1887 : Het rekwest voor de aanleg van

deze straat ging uit van Antoine De Deurwaerder (237).

De verlenging van de De Smetstraat en het project voor een square op het gewezen kerkhof

Op 2 augustus 1890 richt de I.C.G.A. een schrijven aan het schepencollege waarin zij verzoekt om onderhandelingen aan te knopen met als doel een 12 meter brede verbinding tot stand te brengen tussen de Gasmeterlaan en de De Smetstraat. De gasmaatschappij zou hierbij haar terreinen die in het tracé van de straat liggen, van de Gasmeterlaan tot aan de Pannestraat, kosteloos aan de stad Gent afstaan en tevens zou zij de wegeniswerken op haar kosten laten uitvoeren. De stad Gent daarentegen zou de kosten dragen voor de ont-eigening en de bestrating van het tracé tussen de Pannestraat en de De Smetstraat (238).

Het voorstel van de I.C.G.A. wordt bestudeerd door het schepencollege en al gauw komt men tot de vaststelling dat er ontegensprekelijk voordelen zijn voor de stad Gent. Deze directe verbinding tussen de Rabotwijk en de Verbindings-



vaartbrug zou immers de afstand tussen de brug en de overige wijken verkorten.

De nieuwe weg naar de Westerbegraafplaats zou ook het verkeer aan de Noordkaai aanzienlijk beperken. Bovendien zou de centrale gang van het oude kerkhof geïncorporeerd worden in de nieuwe verbinding zodat de terreinen van deze begraafplaats (met een oppervlakte van meer dan 1,5 ha), die bestemd zijn hetzij om bebouwd te worden hetzij om tot een plein omgevormd te worden, een aanzienlijke meerwaarde zouden verkrijgen (239).

Op 19 augustus laat het schepencollege aan een afgevaardigde van de maatschappij weten dat men de aanvraag enkel zal goedkeuren op voorwaarde dat zij de volledige kosten zal dragen voor de aanleg van de verbinding tussen de Gasmeterlaan en de Schaliestraat (dus niet alleen voor het stuk van de Gasmeterlaan tot de Pannestraat) (240). De I.C.G.A. blijkt niet langer geïnteresseerd te zijn en verkoopt haar terreinen aan fabrikant Delmotte. Op 14 februari 1891 laat deze aan het schepencollege weten dat hij de voorwaarden die men aan de gasmaatschappij had opgelegd aanvaardt (241). De Stad laat dan ook de nodige plannen opmaken en belast twee bevoegde experts om : a) de te onteigenen percelen te schatten, b) de waarde te bepalen van de percelen die men later opnieuw zal verkopen. Beide heren maken hun expertise aan het schepencollege over waaruit blijkt dat de onteigeningen ten laste van de Stad 34.156 fr. zouden kosten (wederbeleggings- en gerechtskosten inbegrepen). Hierbij moet echter 10.500 fr. voor de bestrating worden gerekend zodat het totaal op 44.655 fr. zou komen. De wederverkoop van een deel van de onteigende gronden, vermeerderd met het bedrag van de verkoop van het puin van 4 te slopen huizen, zou 25.444 fr. moeten opleveren zodat de uitgaven 19.212 fr. zouden bedragen. Ook *La Louisianne* blijkt geïnteresseerd in het project. Indien men het tracé volgens plan zal uitvoeren en de onteigeningen binnen een jaar na het K.B. zullen voltrokken zijn krijgt de Stad een presentje van 2.000 fr. zodat de uitgaven tot 17.212 fr. kunnen teruggeschroefd worden. Delmotte van zijn kant geeft de Stad drie jaar de tijd om haar deel van het pro-

ject (van de Schalie- tot de De Smetstraat) uit te voeren (242). De geste van *La Louisianne* is begrijpelijk, het bedrijf bezat immers grote kavels langs de De Smetstraat. Door de verlenging van deze straat zou de waarde van deze percelen aanzienlijk toenemen.

Van 20 mei tot 22 juni 1891 loopt het commodo en incommodo-onderzoek (243). Omdat niemand bezwaren aantekent wordt het project naar de bevoegde commissies gebracht. In deze vergadering pleiten enkele commissieleden voor een lichte wijziging van het tracé waardoor de straat zou uitkomen tegenover de Verbindingsvaartbrug. De kosten voor deze tracéwijziging zouden echter aanzienlijk oplopen omdat men behalve de staatsgronden ook nog serres en stookinstallaties van een tuinbouwbedrijf aan de Elyzeese Velden zou moeten onteigenen. Het plan wordt daarom afgevoerd en op 3 november 1891 bekrachtigen de bevoegde commissies het project van het schepencollege (244).

Zeven dagen later ontvangt het stadsbestuur echter een schrijven van het Ministerie van Openbare Werken waarin men verzoekt om een lichte wijziging aan te brengen aan de verbinding van de linkerrooilijn van de nieuwe verkeersas met de rooilijn van de Elyzeese Velden. Deze verbinding werd op het oorspronkelijk plan gevormd door een cirkelboog, met een straal van 21,50 m, rakend aan de respectieve rooilijnen van de Gasmeterlaan, Elyzeese Velden en de nieuwe straat. De Minister acht het wenselijk om deze gebogen verbinding te vervangen door een polygonale, gevormd door de hierboven vernoemde rooilijnen maar met aan de snijdingen hoeken die een afgeknotte vorm zouden hebben. Deze wijziging zou als voordeel hebben dat men slechts 374,77 m² in plaats van 419 m² van de staatsdomeinen zou moeten opofferen. Van die 374,77 m² zou men de 159,15 m² die opgenomen wordt in het tracé van de Gasmeterlaan gratis afstaan. De rest zou door de Staat aan 12 fr/m² afgestaan worden.

Wat het huis van de bruggewachter betreft stipuleert de nota van Openbare Werken dat, indien het slopen noodzakelijk is, de stad Gent op eigen kosten het huis zal moeten heropbouwen en dit volgens een plan dat ter goedkeu-

ring moet voorgelegd worden aan de Minister (245). De bevoegde commissies beraadslagen over de nieuwe voorstellen en bekrachtigen ze unaniem op 16 november.

We schrijven 8 december en het project voor de verlenging van de De Smetstraat staat op de agenda van de gemeenteraad. Doch alvorens dit plan te bespreken wordt tijdens de zitting een nieuw project behandeld dat voorziet in de aanleg van een straat die de Elyzeese Velden zou verbinden met het oude kerkhof. Dit laatste zou omgevormd worden tot een square. Vooral burgemeester Lippens is voorstander van een square: *Ce qui est indispensable à la nombreuse population de ce quartier c'est d'avoir un jardin où les gens dénués de fortune puissent jouir des fleurs et de la verdure, respirer l'air pur et avoir les agréments que les riches se payent à la campagne ou aux bords de la mer* (246).

Het toekennen van een therapeutische werking aan bepaalde soorten omgevings bereikte in deze periode een hoogtepunt en bepaalde in hoge mate het stedenbouwkundig denken op volkshuisvestingsgebied (247). De burgemeester acht het echter nog niet wenselijk om een uitspraak te doen over het project en het punt wordt van de agenda afgevoerd (248).

Pas in april 1892 is de zaak opnieuw bespreekbaar. Het college had immers tijdens het interval van december tot april 3 projecten bestudeerd. In het eerste project zou de straat het uiteinde van de te slopen kerkhofmuur loodrecht met de Elyzeese Velden verbinden. Hierbij zou het noodzakelijk zijn om naast het kerkhof een strook grond van 18 meter breedte te verwerven. In de twee andere projecten zou de 10 meter brede straat in het midden van de te slopen muur uitgeven waardoor de tracés een schuin verloop zouden hebben, bij het ene ter hoogte van het kerkhof en bij het andere aan de rooilijn van de Elyzeese Velden. De kosten voor de twee laatste projecten worden op respectievelijk 18.335 fr. en op 19.038 fr. geraamd. Het eerste project zou slechts 9.075 fr. kosten indien men zich tevreden zou stellen met een breedte van 10 m, en 19.038 fr. indien men de breedte op 18 m zou brengen. De Commissies van Werken en Finan-

ciën geven de voorkeur aan dit project. De realisatie ervan zou volledig ten laste vallen van de stad Gent omdat dit plan volledig los staat van Delmottes project. Maar Delmotte had, om het verwerven van de 18 meter brede strook door de stad Gent te vergemakkelijken, op eigen initiatief onderhandelingen aangeknoopt met de eigenaar van het betrokken perceel. Die was uiteindelijk bereid om de strook aan 15 fr/m² af te staan. Vervolgens deed Delmotte aan het stadsbestuur een voorstel waardoor hijzelf de terreinen zou verwerven op voorwaarde dat de stad Gent binnen de vijf jaar de aankoopprijs, vermeerderd met 3 % intrest evenals met de overige kosten, zou terugbetalen. De bevoegde stedelijke commissies beraden zich over het voorstel en achten het wenselijk dat de stad Gent het perceel zelf zou verwerven. In afwachting dat men een beslissing neemt over de breedte van de toegangsweg naar de toekomstige square kan de stad Gent dit terrein dan verhuren. Doch alvorens men met het opstellen van een advies begint krijgt de discussie een nieuwe wending. Rekening houdend met de lamentabele toestand van de gemeentekas wordt het gehele project in vraag gesteld. Maar het schepencollege wijst dit bezwaar van de hand en stelt dat, indien men de gunstige voorwaarden van Delmotte niet aanvaardt, de aanleg van de square en de toegangswegen zeer duur zullen zijn. Delmotte zou immers een derde van de kosten dragen en de uitgaven voor de stad Gent zouden slechts 17.212 fr. bedragen. Het schepencollege haalt zijn slag thuis en een commodo en incommodo-onderzoek wordt ingesteld (249). Dit onderzoek levert geen enkel bezwaar op en na een lange discussie aanvaardden de bevoegde commissies het project (250). Het rapport wordt doorgestuurd naar de gemeenteraad en op 12 april keurt deze het algemeen project goed (251). Alles lijkt voor mekaar tot het stadsbestuur in november een schrijven ontvangt van de gouverneur. Deze wijst op een fout op het plan voor het verlengen van de De Smetstraat dat gevoegd werd bij de resolutie van de gemeenteraad. Op dit plan loopt het tracé immers door de eigenlijke begraafplaats en niet door de centrale gang. Sinds het K.B. van 30 juli 1880 moeten begraafplaatsen immers 15 jaar buiten gebruik zijn alvorens

men ze een nieuwe bestemming mag geven (252). Het college dient de gouverneur echter van antwoord; het kerkhof is reeds 18 jaar niet meer gebruikt en men kan het terrein derhalve een andere functie geven. De gouverneur neemt geen vrede met de brief en stelt dat een tracéwijziging in de gemeenteraad moet besproken worden. De obligate zitting grijpt plaats op 6 december en keurt de wijziging goed (253). En op 19 juni 1893 geeft ook de Koning zijn fiat aan het project (254).

De plannen voor de verbinding tussen de Elyzeese Velden en het kerkhof, evenals het omvormen van dit laatste tot square, werden echter nooit uitgevoerd. Het permanente geldgebrek van de stad Gent zal hier waarschijnlijk de reden van geweest zijn. Bovendien werd het weinige geld besteed aan het verfraaien van de binnenstad en niet aan arbeiderswijken.

Verklaring

Het initiatief van de textielfabrikanten voor de verkaveling van de Wondelgemeersen was nauw verbonden met de economische conjunctuur. Laten we deze eerst summier schetsen. Vanaf 1851 kende de Belgische economie een geweldige uitbreiding die zou aanhouden tot 1870-1875; toen trad een grondige cyclische verandering op. Tot 1873, mede onder invloed van de Frans-Duitse oorlog, konden nog vele bestellingen worden genoteerd, maar nadien ontwikkelde de conjunctuur zich aarzelend tot het einde van de tachtiger jaren, (de heropleving van 1881 wordt hier niet in beschouwing genomen). Hoogtes en laagtes volgden elkaar snel op en waren niet hevig. Pas na 1893 bleef de conjuncturele barometer stijgen en dit tot het einde van de hier behandelde periode.

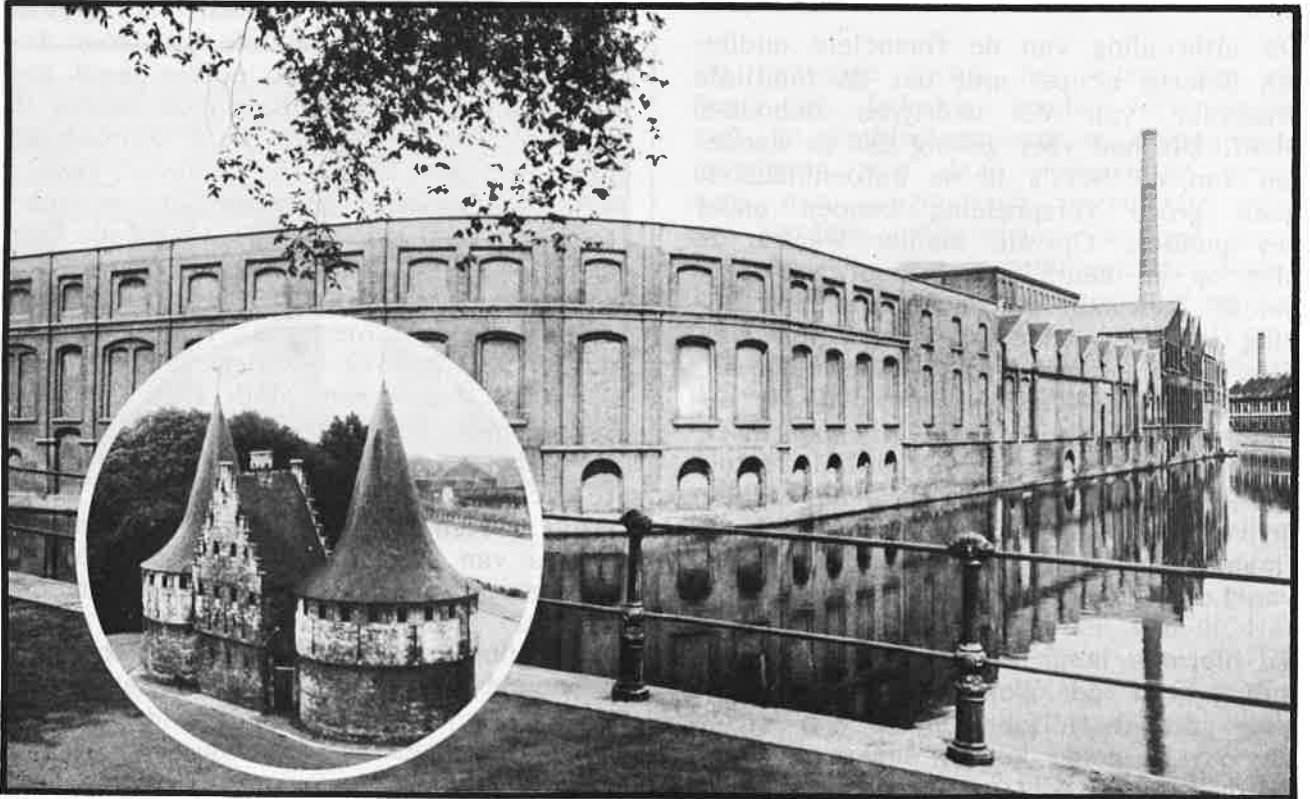
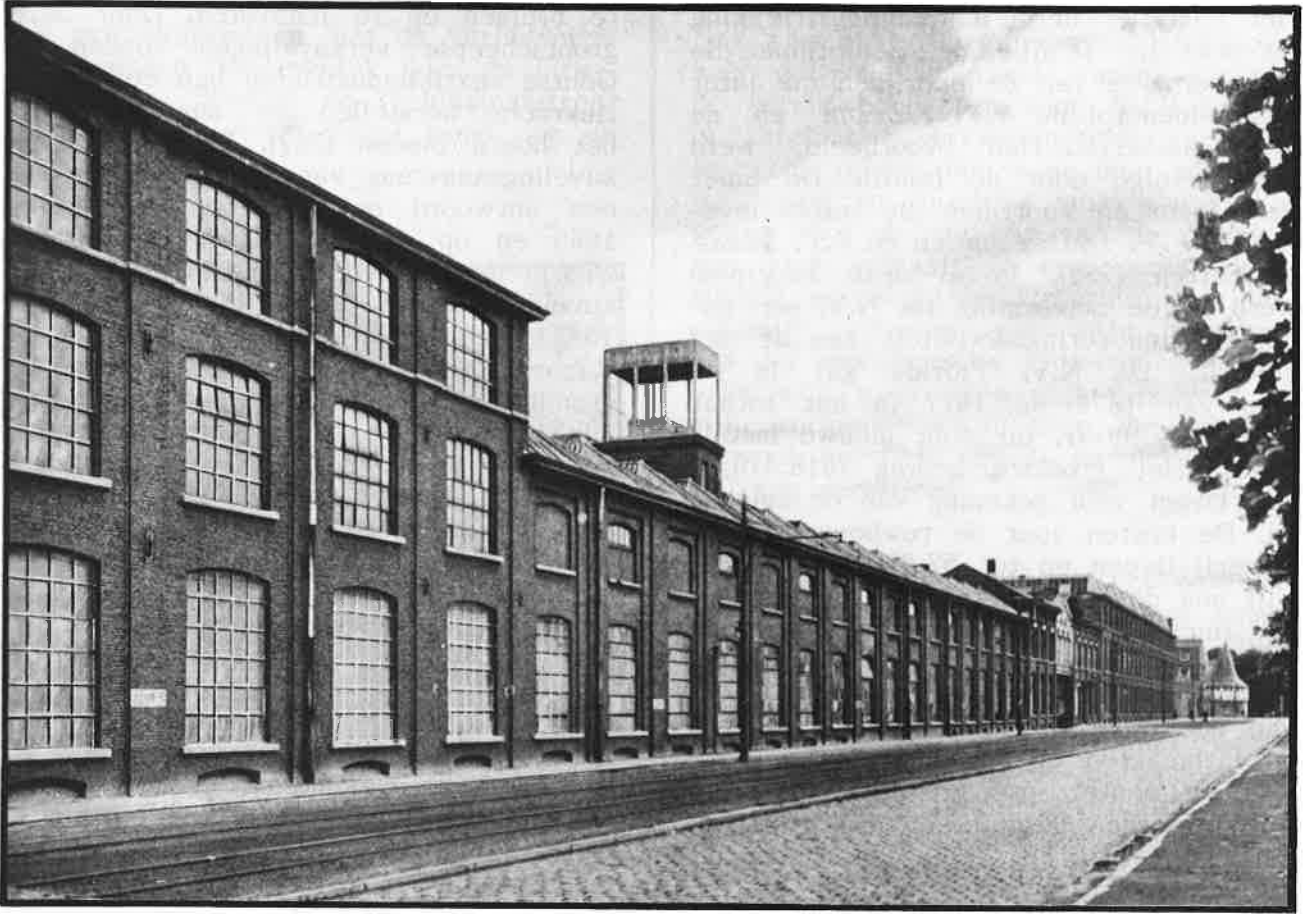
Naast deze algemene conjuncturele ontwikkeling waren er ook crisissen die enkel de katoenindustrie troffen. De voornaamste crisis was die van 1861-1862 veroorzaakt door de Amerikaanse secessieoorlog. Nauwelijks was deze oorlog voorbij of de katoenindustrie kende in 1866 een nieuwe crisis veroorzaakt door grote fluctuaties van de katoenprijzen wegens de inhaalvraag na de crisis. Ook de Engelse financiële crisis en de door

de Oostenrijks-Pruisische oorlog veroorzaakte stagnatie van de buitenlandse handel lagen aan de basis van de depressie (255). Deze crisissen hadden allen verregaande gevolgen voor de financiële toestand van de katoenbedrijven. De talrijke fabriekssluitingen wezen er immers op dat er onvoldoende financiële middelen waren om de productie gaande te houden. Alleen de bedrijven met ruime financieringsmogelijkheden konden hun productie handhaven door over te schakelen op vlas of wol. Tevens legde dit gebrek aan kapitaal de zwakte bloot van de financiële structuur van de bedrijven, die bijna allemaal familiebedrijven waren (256).

Maar er was nog een andere reden die in Gentse industriële kringen de noodzaak liet aanvoelen om de bestaande bedrijfseconomische toestand te wijzigen. Tot de afsluiting van het vrijhandelsverdrag met Engeland in 1862, wist de katoenindustrie zich beschermd door de protectionistische douanetarieven en was het mogelijk de bedrijfssituatie binnen de bestaande financiële structuur uit te breiden. Daarom bevonden de hevigste tegenstanders van de wijziging der douanetarieven zich onder het katoenpatronaat. Met het van kracht worden van het verdrag met Engeland in 1862 - de katoenindustrie kreeg weliswaar uitstel tot 1864 - werden de beschermende maatregelen opgeheven. Als gevolg hiervan werd de Engelse concurrentie, die over belangrijke structurele voordelen beschikte, nadrukkelijker dan voorheen aanvoeld (257). Als gevolg hiervan dreigde de verworven positie, zowel op de binnen- als buitenlandse markt, verloren te gaan. Toen op 18 mei 1873 de wet op de N.V.'s van kracht werd, schakelde men hier dan ook graag op over.

Boven: de katoenspinnerij en -weverij Jules de Hemptinne aan de Opgeëistenlaan nabij het Rabot is één der representatiefste nog bestaande textielbedrijven uit de 19de eeuw in het Gentse (opgericht 1850).

Onder: de gebouwen der weverij in 1949, vóór de demping van de "Nieuwe Lieve", gezien vanop Bachtenwalle. (Archief Museum voor Industriële Archeologie en Textiel, Gent)



Het initiatief in de katoenindustrie ging uit van de familie de Hemptinne die eigenaar was van de bedrijven die later uitgroeiden tot de *N.V. Florida* en de *N.V. Lousbergs*. Hun voorbeeld werd snel gevolgd door de familie De Smet de Naeyer en Voortman die respectievelijk de *N.V. Louisiana* en de *N.V. Texas* oprichtten (258). In al deze bedrijven werd na de omvorming tot N.V. een ongemene innoveringsactiviteit aan de dag gelegd. De *N.V. Florida* gaf in de loop van 1876 en 1877 in het totaal 1.130.194, 99 fr. uit voor nieuwe installaties. Het grootste bedrag (918.470,01 fr.) kwam voor rekening van de spinnerij. De kosten voor de ruwbouw van de weverij liepen op tot 57.829,57 fr., terwijl aan de bouwwerken voor de spinnerij (inclusief de aankoop van de lift) 363.241,94 fr. werd besteed. Dit wil zeggen dat de gebouwen ongeveer 40 % van de totale uitgaven voor de spinnerij uitmaakten en 27 % voor de weverij. Het aantal spinnen steeg tot 15.886 en er werden 90 nieuwe getouwen aangekocht (269). De *N.V. La Louisiane*, die ontstond uit de fusie van de firma's De Smet frères en E. De Smet en Cie., hadden in 1876 30.578 spinnen voor het spinnen en 5.490 voor het twijnen; in 1895 was dit cijfer opgelopen tot 52.730 (260). Ook de *N.V. Texas* kende een gelijkaardige ontwikkeling.

De uitbreiding van de financiële middelen belette echter niet dat de familiale structuur van de bedrijven behouden bleef. Dit had voor gevolg dat de aandelen van de N.V.'s in de katoenindustrie geen grote verspreiding kenden onder het publiek. Op die manier werden ze niet op de beurs van Brussel genoteerd omdat daarvoor een openbare uitschrijving van de aandelen noodzakelijk was. Een ander kenmerk was de volledige afwezigheid van de banksector bij de oprichting van de N.V.'s. Dit was uiteraard te wijten aan de familiale structuur, maar ook aan het feit dat de bedrijven voornamelijk steunden op autofinanciering, zoals blijkt uit de studie van Luc Hoebeke (261).

En hiermee is de cirkel rond. De verkaveling van de Wondelgemmeersen was voor de textielabrikanten een wissel die zij te gelde konden maken wanneer zij het nodig achtten hun bedrijven uit

te breiden en te innoveren. Door deze grootscheepse verkavelingen konden de Gentse textielindustriëlen hun concurrentiekracht herstellen en aan de crises het hoofd bieden (262). De eerste verkavelingsaanvraag van 1867 was dan ook een antwoord op de crisis van 1861-1865 en op die van 1866. De periode waarin de gebroeders de Hemptinne verkavelden, strekt zich uit van 1874 tot 1883 (toen waren al hun gronden in de Rabotwijk verkaveld); dus tijdens de grondige cyclische verandering die de 2de helft van de 19de eeuw kenmerkt. Na 1883 moest de Gentse textielindustrie nog enkele moeilijke jaren doorstaan. Toen verkavelden de textielindustriëlen hun gronden aan de overzijde van de Verbindingsvaart; de eerste steen voor de Bloemekenswijk werd gelegd.

Het project van de *Linière Gantoise* moet gezien worden als een poging om een eind te maken aan de ongezonde financiële situatie van het bedrijf. Weliswaar profiteerde de *Linière* van de moeilijkheden waarmee de katoenindustrie tussen 1861 en 1866 te kampen had, maar de uitbreiding van het bedrijf was bijna uitsluitend gefinancierd door obligaties. Dit drukte in toenemende mate op de bedrijfsresultaten. Er werden tussen 1869 en 1881 obligaties uitgegeven voor een totaal bedrag van 5.727.000 fr. De financiële last voor deze lening werd voor de eerste maal genoteerd op het passief van de balans in 1875 : 200.000 fr. Tot 1879 bedroeg de last per jaar 256.418 fr. Als gevolg van deze minder gunstige economische toestand van het bedrijf vertoonde het aandeel op de beurs een neergaande beweging : tussen eind 1874 en eind 1876 daalde de waarde van 1.210 fr. tot 950 fr., eind 1879 bedroeg ze nog maar 552 fr. Pas tegen eind 1880 was de koers enigszins hersteld (263).

Het project om 450 arbeidershuizen op te richten had dan ook wat meer zuurstof moeten geven. Door het ongunstig advies van stadsingenieur Hofman belandde het plan echter in de prullenmand.

We hebben vastgesteld dat de oostzone van de Wondelgemmeersen het eerst verkaveld werd. De nabijheid van de textielabrieken van de de Hemptinnes en van de *Linière Gantoise* was zeker

niet vreemd aan deze verkaveling : goede verbindingswegen met de Verbindingsvaart waren noodzakelijk voor de uitbating ervan. Behalve de Verbindingsstraat (aangelegd door de Staat) werd ook de



Tegenstelling tussen arm en rijk in de Rabotwijk: de directeurswoning van de "Linière Gantoise" uit 1862 aan de Vogelenzang en arbeiderwoningen in het Berouw, opgetrokken door katoenfabrikant Voortman nog op het einde der 18 de eeuw (recent gesloopt).

(Foto's Museum voor Industriële Archeologie en Textiel, Gent, en Rijksdienst voor Monumenten- en Landschapszorg)



aanleg van de Spaarstraat door de Stad beschouwd als een tegemoetkoming aan de industriëlen. Bovendien is het niet uitgesloten dat de urbanisering van de oostzone een proefballonnetje was voor het eigenlijke *Riesenentwurf*.

Besluit

Nog voor de grenzen van de Ringspoorweg definitief bepaald waren, kwamen de eerste concepten voor de Rabotwijk op tafel. Het verkavelingsplan van 1867 laat ons reeds zien waar men naar toe wil : een zo voordelig mogelijke verkaveling voor de verkoop van de gronden, wat zich vertaalt in een karakterloze, rigiede en monotone structuur. Het uiteindelijk ontwerp van 1874 releveert dan ook een typische 19de-eeuwse suburbane wijk waar geen plaats is voor de milieuvormende kwaliteiten die de binnenstad, het *ilot sacré*, na de kaalslag wel zou verkrijgen.

Het stadsbestuur hielp, zij het onrechtstreeks, mee aan het tot stand komen van een nieuwe stadsuitbreiding; met uitzondering van enkele voorwaarden kregen de eigenaars immers *carte blanche*. De voornaamste eigenaars waren de textielfabrikanten die het door crisis in de katoennijverheid vanaf 1861, door een verscherpte buitenlandse concurrentie en door een dalende economische conjunctuur vanaf 1873, erg benauwd kregen. Zij zochten daarom koortsachtig naar stimuli om de economische malaise te overleven en vonden dit voornamelijk in de verkaveling van de Wondelgemmeersen.

De oostzone kwam het eerst aan de beurt en behalve goede verbindingen met de Verbindingsvaart en felbegeerde inkomsten was deze verkaveling eveneens een pragmatisch instrument voor een verdere urbanisering van hun gronden in de Wondelgemmeersen. Vanaf 1876 kreeg de westzone gestalte en tot omstreeks 1890 zou het weefsel van dit nieuwe stadsdeel verfijnd worden. In die periode kwam een nieuwe kaper op de kust : de *Banque de Gand*. Toen was de koek reeds verdeeld, maar de *Banque* vocht hard om de kruimels en kreeg ze. De inzet van het steekspel, de Rabotlaan, moest eens *une des plus belles parties de la ville* worden maar werd nooit voltooid. De sluitsteen van de Rabotwijk was het verlengen van de De Smetstraat, maar de plannen voor een square en een directe verbinding met de Elyzeese Velden kwamen eveneens niet tot voltooiing.

STEEKPROEF : PROFIEL VAN DE BEWONERS EN DE EIGENAARS

Methode

In het kader van deze studie werd geopteerd voor een steekproef.

Hoe werd te werk gegaan ?

Wat de kadastrale gegevens betreft werden alle mutaties van percelen en eigenaars van de zone in de Wondelgemeensen (die zou uitgroeien tot de Rabotwijk) gevolgd vanaf het ontstaan van het kadaster in 1834 tot 1870, dus tot net voor de urbanisering van het gebied. Daarna beperkte het onderzoek zich tot het volgen van de evolutie van een zestal straten, verspreid in tijd en ruimte; de mutaties tussen 1870 en 1913 van deze terreinen en hun eigenaars werden op fiche genoteerd. Als bronnen hiervoor werden de zogenaamde basisdocumenten gebruikt, nl. de oorspronkelijke aanwijzende tabel, de supplementaire aanwijzende tabel en de legger. Vermits het hier om een steekproef ging werden de opmetingsschetsen evenwel niet gebruikt; deze zijn pas nuttig wanneer men de evolutie van een ganse wijk op kaart wil uittekenen. Verder dient opgemerkt te worden dat de waardevolle concordantietabel die perceel-, straat- en huisnummer bevat helaas vernietigd was.

Om informatie te verkrijgen over de bewoning in de zes straten werden de bevolkingsregisters geraadpleegd. Hier werd met twee fiches gewerkt; voor de 4 doorsnedejaren werden van de respectievelijk eerst ingeschreven bewoner(s) naam en voornaam, geboorteplaats- en datum, beroep, datum van in- en uittrede en volgende verblijfplaats genoteerd (264). Hetzelfde gebeurde voor de overige bewoners (familie, kostgangers, meiden en knechten). Om de volledige mobiliteit van de bewoners te kennen werd op een aparte fiche de familienaam, het aantal gezinsleden en de datum van in- en uittrede van de volgende bewoners genoteerd.

Om de evolutie van de typische middenstandsfuncties van de ganse Rabotwijk te kennen werd de *Wegwijzer van Gent* gebruikt. Wat de herbergen betreft dient evenwel opgemerkt te worden dat deze pas vanaf 1892 in deze bron vermeld werden; daarom werden zij in een

aparte rubriek ondergebracht. Ook dient er met nadruk op gewezen te worden dat de *Wegwijzer van Gent*, zoals overigens verder zal blijken, als bron niet volledig betrouwbaar is. De hieruit overgenomen gegevens moeten dan ook enkel als een illustratie worden beschouwd.

De bewoners

Economische beroepsstructuur bewoners
Lijst van alle beroepen van alle doorsnedejaren samen (De hiernavolgende terminologie is deze die gebruikt werd in de bron).

I. LANDBOUW : Mestramer, hoveniersgast, landwerkmán.

II. AMBACHT & INDUSTRIE :

A. AMBACHTSLIEDEN : schoenmaker, boekbinder, sigarenmaker, (zelfstandigen) beenhouwer, kleermaker, timmerman, metsler, ondernemer in bouwwerken, verwarmbuizenlegger, beeldhouwer, smid, plafoneerder, meubelmaker, stove-smid, schaliedekker, kopergietler, rijtuig-garnierder, inlijster, modemaakster.

B. ARBEIDERS : GESCHOOLDE :

AMBACHTEN : naaister, koperdraaiersgast, borduurster, pianomakersgast, goudsmidgast, letterzettersgast, steendrukkersgast, koperslagersgast, timmermansgast, smidgast, sigarenmakersgast, molensteenscherpergast, meubelmakersgast, hemdenmaakster, beeldhouwersgast, boekdrukkersgast, kleermakersgast, letterzetter, loodgietersgast, bakkersgast, schoenmakersgast, houtdraaiersgast, kopergiettersgast, wagensmidgast, trapmakersgast, boekbindersgast, steenkappersgast, kuipersgast, stoeldraaiersgast, beenhouwersgast.

INDUSTRIE : wever, meestergast, spinner, paswerker, katoendrukker, machinist, ijzerdraaiier, mouleerder, ijzergietler, ijzerdraaiersgast, katoenverver, nikleerder, modelmaker, mechaniekmaker, ijzergiettersgast, riemmaker.

HALF- EN ONGESCHOOLDE : werkmán, kamslager, lattenkliever, stadsreiniger, ijzerbewerker, fabriekwerker, vlasbewerker, kaarsnijder, pakmaker, hekeelaar, houtzager (gast), schildersgast, ameldonkwerkster, wasvrouw, vuurmaker, kaarder, bomster, haspelaarster, papierbewerkster, blekersgast, katoenmon-teerder, metsersgast, strijkster, gastoe-stelplaatsersgast, velomakersgast, brou-

wersgast, schoenlapster, bougiebewerkster, velbewerkster, bloembewerker, ka-toenaftrekster.

DAGLONERS : dagloner, stukwerker.

III. HANDEL :

A. ZELFSTANDIGEN : herbergierster, tabakverkoopster, drankslijter, leurder, dagbladverkoper, kruidenier, groentenverkoopster, haarkapper, marktkramer, fooreiziger, wijnaftrekker, muzikant, zand-venter, schoenen- en klompenverkoper.

B. ARBEIDERS & BEDIENDEN : winkel-dochter, magazijnier.

IV. TRANSPORT :

A. ZELFSTANDIGEN : koetsier, voerman.

B. ARBEIDERS : voermansgast, dokwerker, tramgeleider, schippersgast, broodvoerder, zeeman, automobielgeleider, trambediende.

V. AMBTENAREN & BEDIENDEN : dagbladschrijver, nachtwaker, bureelbediende, handelsreiziger, politie-agent, gevangenbewaarder, portier, briefdrager, geldomhaler, onderwijzeres, tekenaar, telegramdrager, hotelbediende.

VI. DIENSTPERSONEEL : dienstmeid.

VII. EIGENAARS & RENTENIERS

VIII. OVERIGEN : huishoudster, gepensioneerden, kinderen, werklozen (Zie tabel p. 152).

Wat de spreiding van de beroepen over de verschillende sectoren in het eerste doorsnedejaar betreft zien we een duidelijk overwicht van de arbeidersgroep. Binnen deze groep zijn bovendien de laagste categorieën het sterkst vertegenwoordigd, nl. de half- en ongeschoolden en de dagloners. Deze arbeidersgroep wordt evenwel gedomineerd door de mannen. In de groep geschoolde ambachtarbeiders zijn enkel de vrouwen aanwezig. Er dient evenwel opgemerkt te worden dat de groepen geschoolde industriearbeiders en ongeschoolde arbeiders hoofdzakelijk in de textielindustrie tewerkgesteld waren. De ambtenaren en bedienden komen met een 6 % op de volgende plaats, gevolgd door de zelfstandigen in de handel en de zelfstandige ambachtslieden. In beide groepen vinden we echter geen vrouwen.

In de volgende doorsnede (1890) is het aandeel van de arbeidersgroep aanzienlijk toegenomen. Het opmerkelijke gewicht van deze groep wordt sterk bepaald door het grote aantal actieve vrouwen in de categorieën geschoolde

industriearbeiders en half- en ongeschoolde werklui. Waarschijnlijk kan dit grote percentage vrouwen verklaard worden doordat de textielindustrie, om aan de crisis het hoofd te bieden, een beroep deed op goedkope werkkrachten. Bij de geschoolde ambachtsarbeiders verschijnt voor het eerst het percentage van de mannen (10,4 %). De groep zelfstandige ambachtslieden kent in vergelijking met vorige doorsnede eveneens een toename. Hetzelfde geldt voor de ambtenaren en bedienden. Wat de groep zelfstandigen in de handel betreft krijgen we voor het eerst cijfers van de vrouwen. Het aandeel van de transportarbeiders en van personen die in de landbouw tewerkgesteld zijn is evenwel gering.

Wat de gegevens van het doorsnedejaar 1900 betreft zien we dat de arbeidersgroep nog steeds domineert. Binnen deze groep is er evenwel een toename van het aantal geschoolde ambachtarbeiders. Van de groep geschoolde werklui eisen de industriearbeiders nog steeds het belangrijkste aandeel voor zich op. De half- en ongeschoolden kennen t.o.v. de vorige doorsnede een daling van 4,8 %. We krijgen aldus een duidelijk profiel van het Rabot als een arbeiderswijk.

In dezelfde sector zien we dat bij de zelfstandige ambachtslieden de vrouwen tegenover de vorige doorsnede een toename kennen; het betreft hier vooral modemaaksters. Ook wat de zelfstandige handelaars betreft stellen we bij de vrouwen een toename vast; het percentage mannen daalt evenwel. Tevens verschijnt voor het eerst de groep arbeiders en bedienden in de sector handel. Hetzelfde geldt voor de zelfstandigen in de transportsector. Het betreft hier evenwel allemaal voermannen. De nabijheid van het station zal hier niet vreemd aan geweest zijn. Uit de stijging van de zelfstandige handelaars en ambachtslieden mogen we afleiden dat de Rabotwijk en Bloemekenswijk een uitbreiding kenden (zie verder). Het aandeel van de ambtenaren en bedienden is ongewijzigd gebleven (2,1 %). Voor het eerst verschijnen gegevens voor het dienstpersoneel alsook voor eigenaars en renteniers. Hun aandeel is echter klein.

De gegevens van 1910 geven het volgende beeld : een daling van de zelfstandige ambachtslieden en geschoolde am-

	1880		1890		1900		1910									
	mannen	vrouwen	mannen	vrouwen	mannen	vrouwen	mannen	vrouwen								
	ABS	%	ABS	%	ABS	%	ABS	%	ABS	%						
LANDBOUW			3	0,9			1	0,2								
AMBACHT & INDUSTRIE																
Ambachtslieden (zelfstandigen)	1	4,4	23	7	3	0,9	33	6,8	13	2,4	25	5,4	8	1,5		
Arbeiders																
<u>Geschoolde</u> Ambachten			1	3,7	34	10,4	13	4	86	17,7	24	4,5	73	15,6	34	6,4
Industrie	4	17,4			55	16,8	51	15,5	86	17,7	48	9,1	92	19,7	57	10,7
<u>Half- en on- geschoolde</u>	3	13	2	7,4	63	19,2	53	16,1	64	13,1	67	12,6	84	18	95	17,9
<u>Dagloners</u>	2	8,7	1	3,7	8	2,4			9	1,8	4	0,8	3	0,6	4	0,8
HANDEL																
Zelfstandigen	2	8,7			8	2,4	6	1,8	9	1,8	24	4,5	19	4,1	26	4,9
Arbeiders & bedienden									6	1,2	4	0,8	7	1,5	1	0,2
TRANSPORT																
Zelfstandigen									4	0,9			6	1,3		
Arbeiders					2	0,6			10	2,1			11	2,4		
AMBTENAREN & BEDIENDEN	3	13			14	4,3			21	4,3			30	6,4	1	0,2
DIENSTPERSONEEL											1	0,2	1	0,2	1	0,2
EIGENAARS & RENTENIERS											1	0,2	2	0,4	3	0,6
OVERIGEN	8	34,8	23	85,2	118	36	203	61,7	158	32,4	344	64,9	114	24,4	300	56,6
TOTAAL	23	100	27	100	328	100	329	100	487	100	530	100	467	100	530	100

bachtsarbeiders. In een maatschappij die door een toenemende industrialisatie gekenmerkt werd was er voor hen geen plaats meer. De handelaars namen toe en konden een rijker assortiment aan hun cliënteel aanbieden. Symptomatisch voor deze evolutie is ook het toenemend aantal industriearbeiders. Ook de half- en ongeschoolde arbeiders kennen een toename (5 % in vgl. met 1900). De categorie ambtenaren en bedienden kent een lichte stijging. Hetzelfde geldt voor de weinige eigenaars en renteniers.

De nieuwe functies (ganse wijk).

(De hiernavolgende terminologie is deze die gebruikt werd in de bron).

LANDBOUW : Bloemist

AMBACHT & INDUSTRIE : Vleeshouwer, bakker, kleermaker, schoenmaker, schaliedekker, timmerman, aannemer, schilder, kasseier, kuiper, likeurmaker, linnenwasser, loodgieter, rijtuigmaker, suikerbakker, boekbinder, kachelmaker, houtdraaier, paardesmid, behanger, slotmaker, kopergierter, mandemaker, bronsgieter, zadelmaker, meubelmaker, gasplaatser, sigarenmaker, koperslager, borstelmaker, goudsmid, trapmaker, encadreur, stoelvlachter, steenkapper, kartonnendoosmaker, kunstbloemenmaker, stoomketelmaker, marmerkapper, biljardmaker, graveur, ijzergierter, vijlkapper, glasschilder, drukker, ijzerdraaier, brouwer.

HANDEL : Blikslager, kousenkoopman, kruidenier, horlogemaker, oliekoopman, oude klerenverkoper, voddenkoopman, handelaar (mercerie, verf, schrijfgerief, conserven, aardappelen, porselein, kleren, bureelbehoeften, kolen, ellegoederen, naaimachines, brandtabak, quincailerie, ijzerwaren, hout, likeuren, bieren,

schipsgerief, brouwerijtoestellen), koopman in bouwmaterialen, uitgever, fotograaf, viskoopman, zeepkoopman, rijwielmaker, gérant, kapper, verzekeraar, schipsbevrachter, electricien, boterkoopman.

TRANSPORT : Vigilantvoerder, voerman, schipper.

VRIJE BEROEPEN : Apotheker, geneesheer, bouwkundige (Zie tabel onderaan).

In 1880 zien we dat het percentage zelfstandigen in de categorie ambachten en industrie overheersend is. Het percentage handelaars bedraagt daarvan juist de helft. Het aandeel van de categorie transport is weinig betekenisvol.

In 1890 neemt de categorie ambachten en industrie nog steeds het leeuwendeel voor zich. Het aandeel van de handelaars kent een daling en dit lichtelijk ten voordele van de categorie transport. Het gaat hier voornamelijk om voermannen (nabijheid van het station !). Het aandeel van de landbouw en de vrije beroepen is evenwel te verwaarlozen.

De gegevens van het jaar 1900 geven een gewijzigd beeld. Het aantal zelfstandigen in de categorie ambachten en industrie blijft belangrijk maar kent toch een fikse daling ten voordele van de handelaars. De sterke stijging van het percentage handelaars kan verklaard worden door de uitbreiding van de Bloemekenswijk aan de overzijde van het Verbindingskanaal. Het Rabot zou immers nog lange tijd een verzorgingsfunctie voor deze wijk vervullen. Ook de vrije beroepen nemen toe (1 apotheker, 1 geneesheer en 2 bouwkundigen).

Uit de cijfers van 1910 blijkt dat deze tendens zich heeft verdergezet; het

	1880		1890		1900		1910	
	ABS	%	ABS	%	ABS	%	ABS	%
Landbouw			1	1,1				
Ambachten en Industrie	12	63,1	57	63,3	153	57,7	210	50,7
Handel	6	31,6	25	27,8	107	40,4	195	47,1
Transport	1	5,3	6	6,7	1	0,4	4	1
Vrije beroepen			1	1,1	4	1,5	5	1,2
Totaal	19	100	90	100	265	100	414	100

De nieuwe functies (ganse wijk)

percentage van de zelfstandigen in de categorie ambachten en industrie blijft dalen en de handel (vnl. detailhandel) wint aan belang. De categorieën transport en vrije beroepen zijn haast te verwaarlozen. Er dient vermeld te worden dat de wijk weinig of geen luxewinkels kende (in 1910 : 2 goudsmiden, 5 horlogemakers en 3 fotografen).

Zoals hierboven werd gezegd verschenen de herbergen in de *Wegwijzer* pas voor het eerst in 1892; ter illustratie vergelijken we de gegevens van de *Wegwijzer* met deze uit de studie van Peter Hofman. Voor 1892 vermeldt de *Wegwijzer* 30 herbergen voor de ganse wijk; Hofman telde voor 1890 in de 6de Hulpwijk, die enkel overeenstemde met de westzone, 168 herbergen (265). In 1910 waren er volgens de *Wegwijzer* 181 herbergen (ganse wijk); in de studie van Hofman lezen we echter dat er in de 10de wijk (die in grote lijnen overeenstemt met de vroegere 6de H wijk, dus met de Westzone) 295 herbergen waren (266). Het was dus in het bestek van deze studie niet mogelijk het exac-

te aantal herbergen in de Rabotwijk te bepalen. Toch mogen we aannemen dat het cijfer nog hoger lag dan in de gegevens van Hofman. De oostzone behoorde immers in 1890 en 1900 tot de wijk 8 M en de begrenzing hiervan was merkkelijk groter dan de oostzone zodat de gegevens van die wijk niet konden gebruikt worden. Tevens dient aangestipt te worden dat in de wijken waarin de belangrijkste katoenweverijen en spinnerijen gelegen waren, het aantal herbergen toenam naarmate de tijd vorderde en er meer van deze textiel fabrieken werden ingeplant (267). Het cafébezoek lag in de 19de-eeuwse arbeiderswijken hoog en was vaak de enige vorm van escapisme voor de ellendige alledaagsheden van de arbeiders. De slepende kwaal van het overmatige alcoholisme was hiervoor symptomatisch.

Geboorteplaats van de bewoners (per doorsnedejaar).

De resultaten van de gegevens in verband met de geboorteplaats van de bewoners geven volgend beeld :

	1880		1890		1900		1910	
	ABS	%	ABS	%	ABS	%	ABS	%
Gent	37	74	464	70,7	745	73,2	726	72,8
prov. Oost-Vl.	5	10	128	19,5	188	18,5	161	16,1
West-Vl.	3	6	34	5,2	45	4,4	80	8,1
Antwerpen	1	2	9	1,4	4	0,4	6	0,6
Brabant	2	4	4	0,6	5	0,5	2	0,2
Henegouwen	1	2	3	0,5	5	0,5	6	0,6
Luik							1	0,1
Namen			1	0,1				
Limburg			1	0,1	3	0,3	2	0,2
Buitenland :								
Nederland			2	0,3	7	0,7	5	0,5
Frankrijk	1	2	10	1,5	12	1,2	8	0,8
Engeland					2	0,2		
Duitsland					1	0,1		
Zwitserland			1	0,1				
Totaal	50	100	657	100	1017	100	997	100

Wat de eerste doorsnede betreft blijkt duidelijk dat het overgrote deel van de bewoners in Gent zelf werd geboren. De provincie Oost-Vlaanderen komt met een magere 10 % op de tweede plaats en de percentages van de overige provincies en het buitenland zijn eveneens aan de lage kant. Het Rabot was dus van meet af aan een wijk die hoofdzakelijk door autochtone Gentenaars bevolkt werd. Dit kan verklaard worden door het feit dat het gros van de actieve bevolking in de textielindustrie (voornamelijk katoen) tewerkgesteld was. Immers uit een studie van L. Varlez blijkt dat de Gentse katoenfabrieken tot aan de eeuwwisseling bijna uitsluitend door Gentenaars waren bevolkt (268).

De resultaten van het doorsnedejaar 1890 laten een paar lichte verschuivingen zien. De Gentenaars nemen, niettegenstaande een kleine daling, nog steeds het leeuwendeel voor zich maar we zien reeds een lichte stijging van de niet-autochtonen, in het bijzonder van de Oostvlamingen. Dit is naar alle waarschijnlijkheid te wijten aan een groeiende immigratiebeweging die Gent in die periode kenmerkte (269). Opvallend evenwel is het feit dat de in Frankrijk geboren personen vrijwel allemaal kinderen van Gentse katoenarbeiders (-sters) waren. Naar alle waarschijnlijkheid gaat het hier om katoenarbeiders die met de crisis van 1862-1864 naar Noord-Frankrijk uitweken en die zich na de crisis terug in Gent vestigden.

Wat het doorsnedejaar 1900 betreft zien we dat het aantal Gentenaars een aanwinst kent van bijna 3 %. Het toenemend aantal Gentenaars en het dalen van het aantal buiten Gent geboren bewoners is evenwel opvallend omdat de massale immigratiegolven jaar na jaar groter werden (270). De Rabotwijk was dus duidelijk de recipiënt van de autochtone Gentenaars en hun plaats in de oudere wijken werd door immigranten ingenomen.

Het cijfermateriaal van de laatste doorsnede toont aan dat het monopolie van de in Gent geboren bewoners behouden bleef.

De gemiddelde leeftijd van de bewoners (per doorsnedejaar)

De resultaten van de gegevens in verband met de leeftijd van de bewoners geven volgend beeld :

1880	1890	1900	1910
22	23	25	27

Wat het eerste doorsnedejaar betreft is de jonge leeftijd opvallend. De reden hiervoor moet waarschijnlijk gezocht worden bij de problemen die de industrie, en vnl. het katoen, in die periode kende. Om aan deze precaire toestand het hoofd te bieden zou het patronaat o.a. op de loonkosten besparen. De arbeidskrachten die men bijgevolg aantrok en tewerkstelde waren dan ook de goedkoopste; nl. de jonge arbeiders (271).

Ook voor de volgende doorsnede mogen we, ondanks een lichte stijging van de gemiddelde leeftijd tot 23 jaar van een bestending van deze tendens spreken.

In 1900 is de gemiddelde leeftijd gestegen tot 25; deze lichte veroudering kan te wijten zijn aan de recruteringsstop in de katoenindustrie omstreeks dit tijdstip (272). Toch blijft het Rabot een jonge wijk.

De gegevens van de laatste doorsnede geven het beeld van een verouderende bevolkingsstructuur.

De gemiddelde gezinsgrootte (per doorsnedejaar)

Dit aspect van het onderzoek legt eveneens een demografisch gegeven over de bewoners van de Rabotwijk bloot, nl. de nataliteit. Het gemiddeld aantal gezinsleden wordt gegeven in volgende tabel.

1880	1890	1900	1910
3,7	4,8	4,1	3,6

Hieruit blijkt dat in 1880 het gemiddelde gezin bestond uit 3,7 leden : de beide ouders en één of soms sporadisch 2 kinderen. De oorzaak van deze kleine gezinnen moet gezocht worden bij de jonge leeftijd van de ouders. In 1890

steeg het gemiddelde aantal gezinsleden tot 4,8; het grootste aantal van de ganse bestudeerde periode. In 1900 daalt het aantal gezinsleden evenwel. De daling zet zich door tot in 1910; het gemiddelde gezin bestond toen uit 3,6 leden. De verbeterde levensomstandigheden kunnen hiervoor verantwoordelijk gesteld worden.

Het gemiddelde aantal bewoners per huis (per doorsnedejaar)

1880	1890	1900	1910
3,9	5,2	4,6	4,1

Uit deze cijfergegevens blijkt dat het gemiddelde aantal bewoners per huis ongeveer gelijkloopt met de gemiddelde gezinsgrootte.

Wat de periode 1890-1900 betreft zien we een daling van de groep die minder dan 1 jaar in eenzelfde woning verblijft; het percentage van 1 tot 3 jaar neemt daarentegen toe met 5 %. Het aandeel van de groep 3 tot 6 jaar is verdubbeld. De groep 6 jaar en langer kent een stijging van 2 %.

Voor de daaropvolgende periode (1900-1910) stellen we een bestendiging vast van de tendens die in de vorige periode een aanvang nam. Het aandeel van hen die minder dan een jaar op dezelfde plaats vertoeven daalt. De groep van 3 tot 6 jaar blijft nagenoeg status-quo. Het aandeel van de groep 6 jaar en langer blijft daarentegen stijgen. Het percentage van de groep 1 tot 3 jaar neemt evenwel af met 5 %.

Mobiliteit van de bewoners (geperiodiseerd)

	1880-1890		1890-1900		1900-1910		1910 intrede tot 1914	
	ABS	%	ABS	%	ABS	%	ABS	%
minder dan 1 jaar	1.055	57,9	1.691	45,3	1.917	44,6	304	19,8
1 tot 3 jaar	551	30,2	1.306	35,1	1.315	30,6	309	20,1
3 tot 6 jaar	103	5,7	400	10,7	470	10,9	245	16
6 jaar en langer	91	5	265	7,1	536	12,5	661	43,1
onbepaald	22	1,2	67	1,8	58	1,4	15	1
Totaal	1.822	100	3.729	100	4.296	100	1.534	100

Het aantal bewoners dat minder dan 1 jaar in eenzelfde domicilie verblijft overheerst in de eerste periode. Als eerste reden hiervoor kunnen we aanstippen dat de 19de-eeuwse Gentse katoenarbeiders vaak van werk en dus ook van domicilie veranderden. Omtrent de oorzaken van deze werkverandering tast men nog steeds in het duister (273). Een tweede oorzaak voor de hoge mobiliteit kan gezocht worden bij de hoge huurprijzen. De Rabotwijk bestond immers volledig uit nieuwbouw en we mogen dus aannemen dat de huurprijzen aanzienlijk waren. Als indirecte indicator hiervoor kan men de vaak langdurige leegstand van de huizen aanstippen: periodes van 8 maanden tot 1 jaar waren geen uitzonderingen.

In de laatste periode wordt het percentage van hen die minder dan 1 jaar verblijven overtroffen door de groep 6 jaar en langer. Het aandeel van de groep 1 tot 3 jaar daalt met 10 %. Zij die 3 tot 6 jaar verblijven stijgt daarentegen met 5 %. Als oorzaken voor deze wijziging kunnen we ten eerste aanstippen dat naar de 20ste eeuw toe, en zeker in het begin van deze eeuw, meer textielarbeiders bij eenzelfde werkgever arbeidden (274); als tweede oorzaak mogen we een stijging van de levensstandaard vermelden (zie tabel p. 157).

Wat de gegevens van de eerste doorsnede betreft blijkt dat het merendeel van de bevolking in de Rabotwijk bleef; het aantal personen dat zijn zelfde domici-

De volgende verblijfplaats van de bewoners

(per doorsnedejaar)

	1880		1890		1900		1910	
	ABS	%	ABS	%	ABS	%	ABS	%
Rabot	15	30,5	375	57,8	285	30,6	277	28,9
Blijven zelfde domicilie aan- houden	4	8,2	67	10,3	204	21,9	348	36,4
Brugsepoort	2	4,1	67	10,3	84	9	63	6,6
Sluizeken-Muide	13	26,5	48	7,4	66	7,1	36	3,8
Centrum	4	8,2	2	0,3	28	3	9	0,9
Molenaarstraat			16	2,6	17	1,8	3	0,3
Groene Briel							2	0,2
Prinsenhof			7	1,2	2	0,2	4	0,4
Patershol					15	1,6	5	0,5
Dampoort					7	0,8	4	0,4
Bloemekenswijk			12	1,8	53	5,7	55	5,7
Begijnhof			14	2,2	6	0,6	27	2,8
Heuvelpoort					9	1,1	1	0,1
Ekkergem			5	0,8	13	1,4	2	0,2
Coupure			1	0,1	19	2	12	1,2
Zuid					1	0,1	1	0,1
Kasteel					1	0,1	3	0,3
Kortrijksepoort			1	0,1	11	1,2	6	0,6
St.-Pieters			1	0,1	1	0,1	2	0,2
St.-Pieters Buiten			1	0,1	1	0,1	1	0,1
St.-Pieters Aaigem					6	0,6		
St.-Lievens Meulestede	9	18,4	3	0,5	4	0,4	6	0,6
Prov. Oost-Vl.			12	1,8	28	3	25	2,5
Limburg							1	0,1
Luik					4	0,4	1	0,1
Henegouwen					2	0,2	9	0,9
Brabant					24	2,6	6	0,6
Antwerpen					1	0,1	5	0,5
West-Vl.					1	0,1	4	0,4
Buitenland					3	0,3	10	1
Onbepaald	2	4,1	17	2,6	36	3,9	28	2,9
Totaal	49	100	649	100	932	100	956	100

lie behield was evenwel gering (slechts 8,2 %). Een tweede belangrijke groep trok verder naar Sluizeken-Muide (26,5 %); een derde groep (18,4 %) trok meer noordwaarts naar Meulestede. Dit kan verklaard worden door de ontwikkeling van een nieuwe textielindustrie tussen het havencomplex; in 1866 werd immers de vlasfabriek *La Lieve* opgericht (275).

Het aandeel van de groep die naar de Brugsepoort of naar het centrum trok was evenwel gering.

Voor het doorsnedejaar 1890 zien we een sterke toename van 27 % van de groep die in de Rabotwijk bleef. Het percentage van de personen die in dezelfde woning bleven kende t.o.v. de vorige doorsnede een lichte stijging van 2,1 %. Ook het aandeel van de Brugsepoort als nieuwe vestigingsplaats neemt toe (stijging met 6 %). Het aantal personen dat naar het centrum trok is klein en dit is te begrijpen; door de saneringswerken verdwenen immers de goedkope woningen uit de binnenstad. Voor het eerst zien we dat de wijk rond de Molenaarstraat een deel van de Rabotbewoners ontving. Omstreeks 1880 was de wijk tussen de Molenaarstraat en de Lieve immers met arbeiderswoningen volgebouwd : de Gerststraat, de Tarwestraat en de Meelstraat ontstonden. Het aandeel van de overige wijken is gering; samen vormen ze slechts 6,9 %. Wat de provincies betreft zien we dat alleen Oost-Vlaanderen met een magere 1,8 % in de tabel voorkomt. Het overgrote deel van bewoners bleef dus in Gent en dit hoofdzakelijk in en rond het Rabot en in het noordelijke deel van de stad met een grote concentratie van de industrie.

De volgende doorsnede (1900) toont aan dat het aandeel van de bewoners dat naar een ander domicilie in de Rabotwijk verhuisde met 27 % daalde. Het percentage van hen die in dezelfde woning bleven verdubbelde. De percentages van de wijken Brugsepoort, Sluizeken-Muide en Meulestede blijven ongeveer gelijk, al doet er zich een lichte daling voor. Voor het eerst zien we ook het verschijnen van nieuwe wijken. De Bloemekenswijk die kort daarvoor ontstaan was kende een toename van 4 %. Ook het aandeel van de provincies en

het buitenland is aan de magere kant; alleen Oost-Vlaanderen haalt 3 %.

Uit de laatste doorsnede (1910) blijkt een bestendiging van de tendens die zich na 1890 inzette, nl. : een daling van het percentage dat naar een andere woning in de Rabotwijk verhuisde, een aanzienlijke toename van hen die in eenzelfde woning verbleven, en een spreiding (van de overige migranten) over de andere, vaak nieuwe, wijken. De Molenaarstraat en de naburige straten, evenals Sluizeken-Muide, boeten evenwel aan belang in en ook het percentage van de Bloemekenswijk stagneert. Het percentage van het Begijnhof vertoont een lichte toename. Ook in dit doorsnedejaar blijkt dat het merendeel van de bevolking in de Rabotwijk verbleef, nl. 65 %. De overige migranten bleven evenwel hoofdzakelijk in Gent (25,5 %), het buitenland en de provincies halen immers samen maar een magere 9 %.

De eigenaars

Economische beroepsstructuur van de eigenaars (De hiernavolgende terminologie is deze die gebruikt werd in de bron).

Groothandelaars & nijveraars : Ondernemer, fabrikant, koopman.

Vrije beroepen : Bouwmeester, geneesheer, advocaat.

Hogere kaders : consul, professor.

Eigenaars, particulieren, renteniers : Grondeigenaar, huurhouder, bijzondere, eigenaar, rentenier.

Landbouwers : Hovenier, landbouwer.

Handelaars : Herbergier, baardscheerder, kruidenier, handelaar, kapper, koffiehuis-houder, muziekuitgever, fotograaf.

Ambachtlieden : Bakker, timmerman, beenhouwer, meubelmaker, drukker, behanger, brouwer, kopergieter, voerman, metser, goudsmid, loodgieter.

Bedienden : Dienstbode, onderwijzer, landmeter bij het kadaster, ontvanger, bediende.

Arbeiders : Wasser, fabriekwerker, machinist, meestergast, werkman, wever.

Ondernemingen : Linière Gantoise, Maatschappij van de Gaz, Parmentier-Van Hoegaerden & Co.

Overigen : Stad Gent, Gent Hospiciën, staatsdomeinen.

Om een juist oordeel te kunnen vormen over het respectieve aandeel van de verschillende categorieën in het grondbezit en de nieuwbouw is een inzicht in de beroepsstructuur onontbeerlijk. Voor eerst bespreken we de eigenaars van gronden en nieuwbouw en daarna vermelden we de Rabotbewoners die eigenaar waren van hun huis.

vooropstellen dat deze middengroep, door het uitblijven van een definitieve begrenzing van het stationsemplement, en dus van de wijk, zijn geld niet langer wou investeren in de Wondelgemmeersen. Voor het eerst wordt een arbeider en een hoger kaderlid (nl. professor Laurent) eigenaar.

	1870		1880		1890		1900		1910	
	ABS	%	ABS	%	ABS	%	ABS	%	ABS	%
Groothandelaars & Nijveraars	5	16,1	9	47,3	12	27,9	5	8,3	6	8,9
Vrije Beroepen					2	4,7	3	5		
Hogere kaders			1	5,3	1	2,3	2	3,3	1	1,5
Eigenaars, particulieren, renteniers	15	48,3	5	26,3	7	16,3	16	26,7	19	27,9
Landbouwers	1	3,2					1	1,7	1	1,5
Handelaars	2	6,5			6	14	7	11,7	16	23,5
Ambachtslieden	3	9,7	1	5,3	5	11,6	14	23,3	16	23,5
Bedienden					5	11,6	4	6,7	2	2,9
Arbeiders			1	5,3	4	9,3	6	10	5	7,4
Ondernemingen	3	9,7								
Overigen	2	6,5	2	10,5	1	2,3	2	3,3	2	2,9
Totaal	31	100	19	100	43	100	60	100	68	100

Zo duidt de tabel aan dat net voor de urbanisering van de Wondelgemmeersen de groep van de eigenaars, particulieren en renteniers met 48,3 % het sterkst vertegenwoordigd was. Als tweede groep hebben we de groothandelaars en nijveraars met 16,1 %; deze groep bezat evenwel de grootste percelen. De ambachtslieden delen met de ondernemingen een 9,7 %. Het aandeel van de handelaars en de overigen is voor elk beperkt tot maximaal 6,5 %. Het percentage van de categorie landbouwers is zo goed als te verwaarlozen.

De percentages van 1880 tonen aan dat de groep van de groothandelaars en nijveraars haar aandeel haast verdrievoudigd heeft in vergelijking met 1870. Het percentage van de middengroep van eigenaars, particulieren en renteniers is daarentegen fors gedaald. Landbouwers en handelaars komen niet meer voor in de tabel. Als mogelijke reden kan men

In 1890 is het aandeel van de eerste categorie (groothandelaars en nijveraars) sterk geslonken en dit ten voordele van de handelaars, ambachtslieden en bedienden, de huisjesmelkers van de kleinburgerij. Het percentage van de eigenaars, particulieren en renteniers is opnieuw sterk gedaald, nl. met 10 %. Voor het eerst verschijnen gegevens voor de vrije beroepen (slechts 4,7 %). Het percentage van de arbeidersgroep stijgt lichtjes. Het aandeel van de groepen hogere kaders en overigen blijft van weinig belang.

In 1900 is het percentage van de groothandelaars en nijveraars nog meer gedaald. De percentages van de middengroep zijn evenwel sterk toegenomen; de groep eigenaars, particulieren en renteniers wint opnieuw aan belang en ook de ambachtslieden hebben hun aandeel verstevigd. Het aandeel van de handelaars en bedienden neemt daarentegen

af. De arbeidersgroep kent een lichte stijging en hetzelfde geldt voor de vrije beroepen en de hogere kaders.

Wat de laatste doorsnede betreft zien we een bestendinging van de tendens die na 1890 een aanvang nam, nl. een versteviging van het aandeel van de middengroep op de woningmarkt.

Het zijn vooral de eigenaars, particulieren en renteniers die samen met de (klein)handelaars en ambachtlieden tot de bedrijvigste beroeps categorieën op het vlak van de woningbouw behoorden. De categorie groothandelaars & nijveraars kent een lichte stijging. Het percentage van de arbeiders neemt daarentegen lichtelijk af.

Terloops werd ook het aantal bewoners (gezinshoofden) dat eigenaar was van zijn woning onderzocht. In 1890 waren 4 personen, die allen zelfstandige waren, eigenaar (1 koetsier, 1 beenhouwer, 1 kruidenier, 1 metsersbaas & vleeshouwer); in 1900 eveneens 4 eigenaars-bewoners (1 kopergietier, 1 vleeshouwer, 1 schrijnwerkersgast en 1 voermansbaas); in 1910 was het aantal eigenaars gedaald tot twee nl. een kopergietier en een voermansbaas. Deze gegevens bevestigen het proletarisch karakter van de Rabotwijk (zie tabel onderaan).

Tenslotte ging onze interesse ook uit naar de verblijfplaats van de eigenaars. Wanneer de verschillende gegevens voor de Rabotwijk samengenomen worden, stellen we vast dat meer dan 90 % van de eigenaars in Gent woonden en dat de overigen hun woonplaats voornamelijk in de provincie Oost-Vlaanderen hadden.

Besluit

Met de bedoeling een totaalbeeld te bekomen verschaftte dit onderdeel van het onderzoek informatie over de bewoners en de eigenaars van de Rabotwijk, en dit vanuit verschillende hoeken. De aspecten die hierbij aan bod kwamen vervolledigen in de eerste plaats reeds gekende feiten.

De steekproef bracht aan het licht dat het socio-professionele profiel van de wijk door een arbeidersbevolking (vnl. textiel) bepaald werd. De nabijheid van de grote textiel fabrieken was hier niet vreemd aan. Uit het doorsnedejaar 1890, toen de wijk het grootste aantal bewoners kende, blijkt duidelijk hoe groot het aandeel van de arbeidersgroep in de totale actieve bevolking was. Ook het aantal actieve vrouwen steeg toen merkkelijk. Wat de zelfstandige functies betreft zien we naarmate de tijd vordert een stijgend aandeel van deze groep als indicator voor een wijk in volle groei.

De Rabotwijk was in alle opzichten een echte Gentse wijk, wat blijkt uit de geboorteplaats van de bewoners en de woonplaats van de eigenaar. Wat de gemiddelde leeftijd betreft zien we dat het Rabot (vooral in het begin) een jonge bevolking kende. Als oorzaak hiervoor kunnen we een ver doorgevoerde verjonging van de werklui in de katoenindustrie, vanuit een kostenbesparende motivering van het patronaat, aanstippen. Deze jonge leeftijd vertaalde zich

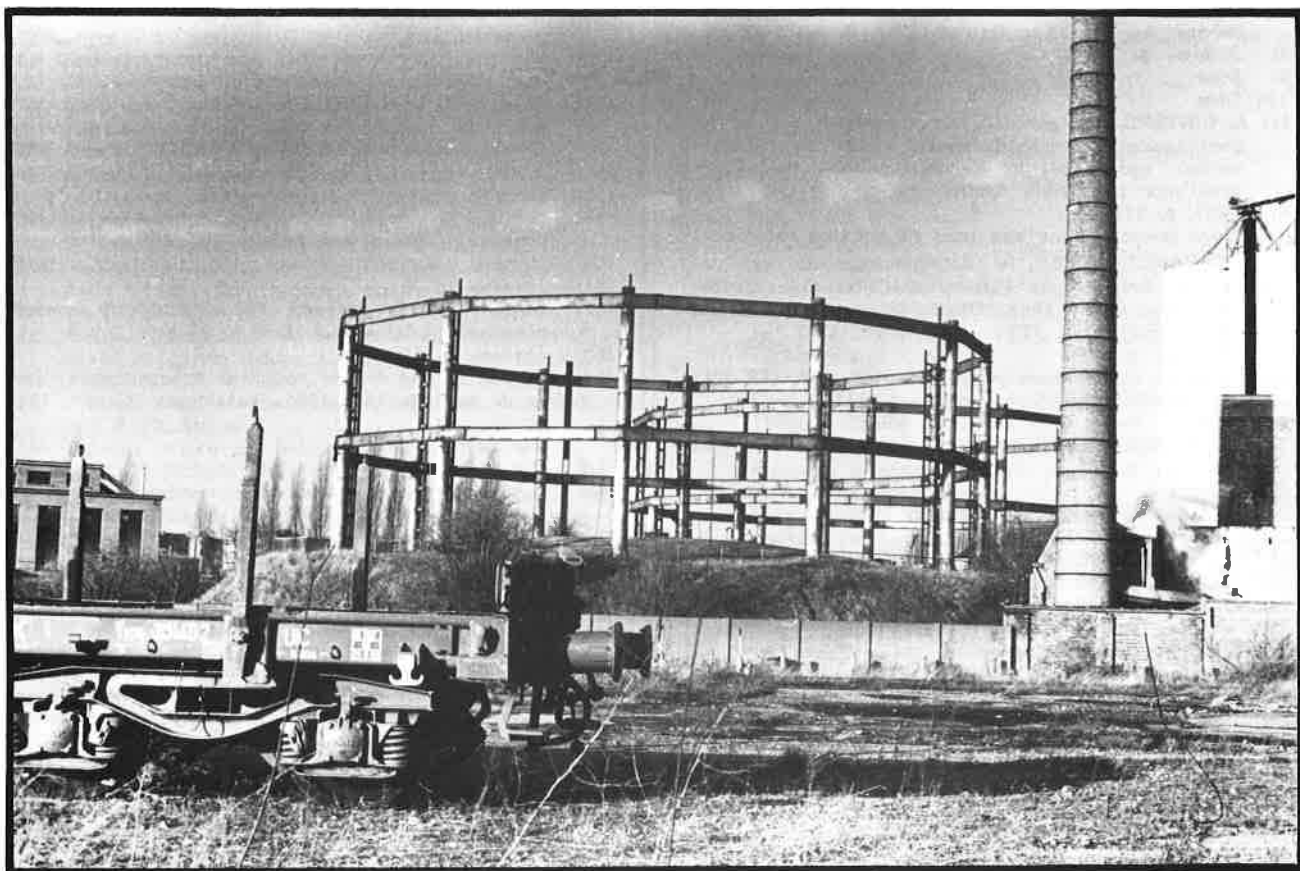
Woonplaats van de eigenaars (per doorsnedejaar)

	1870		1880		1890		1900		1910	
	ABS	%	ABS	%	ABS	%	ABS	%	ABS	%
Gent	23	74,2	17	89,5	40	93	55	91,8	65	95,6
Oost-Vlaanderen	2	6,5	2	10,5	1	2,3	2	3,4	2	2,9
West-Vlaanderen					2	4,7	1	1,6		
Brabant	3	9,7					1	1,6	1	1,5
Luik										
Henegouwen										
Limburg	1	3,2					1	1,6		
Overige	1	3,2								
Totaal	31	100	19	100	43	100	60	100	68	100

in kleine gezinnen (vooral in het eerste doorsnedejaar). In 1890 bereikte de gezinsgrootte het maximum. Nadien daalde het aantal gezinsleden opnieuw. Wat de mobiliteit van de bewoners betreft zien we vooral in de eerste periodes een steeds onrustige bewoner die om de haverklap van domicilie veranderde. Als mogelijke oorzaken kunnen we vermelden: de katoenarbeiders die vaak veranderden van werkgever en de hoge huurprijzen. Het merendeel van de bewoners bleef tot 1890 in de Rabotwijk dolen; nadien stellen we een groeiend aandeel

vast van de bevolking die in eenzelfde woning bleef wonen. Zij die de wijk verlieten bleven toch hoofdzakelijk in het noordelijk deel van de stad, waar de industrie geconcentreerd was.

Wat de eigenaars betreft zien we dat net voor de urbanisering van de Wondelgemmeersen het aandeel van de eigenaars, particulieren en renteniers samen met de groothandelaars en nijveraars overwegend was. In de daaropvolgende doorsnede gaat het leeuwedeel naar deze laatste groep. Nadien won de groep van de kleine burgerij aan belang.



De oudste gashouders van de Gentse Gasmaatschappij (opgericht tussen 1881 en 1889) aan de Gasmeterlaan bleven tot op heden bewaard - de enige die Gent trouwens nog bezit.
(Foto Koenraad Beaufays - M.I.A.T.)

Fragment van het parcellair plan van Gevaert en Van Impe 1878, met aanduiding der verschillende fabrieken die de Rabotwijk omgeven. Het stratenplan van deze nieuwe arbeiderswijk is reeds aangegeven doch enkel de Sint-Jozefkerk is gerealiseerd. Deze kerk heeft een tijdlang alleen in deze vlakte gestaan, wat een merkwaardig beeld opleverde.

insteekplan :

(Stadsarchief Gent, Atlas Goetgebuer)

Voetnoten

- (1) *Gentse torens achter rook van schoorstenen. Gent in de periode 1860-1895*, katalogus, Gent, 1983, p. 49
- (2) S.A.G., *Procès verbaux des séances du conseil communal*, zitting 18-8-1832, p. 198
- (3) *Bouwen door de eeuwen heen. Inventaris van het cultuurbezit in België, Architectuur*, Gent, 1979, Stad Gent, 4 nb, p. 354
- (4) Kerkstraat, Elyzeese Velden, Pannestraat, Bargiekaai. Zie kaart G. GOETHALS 1796, bijlage 1. J.P. VANDENBROECKE, *Rabot, een werkboek voor de stuurgroep sociale stadsvernieuwing*, Gent, 1983, onuitgegeven proefschrift, H.A.I.S.L.G., p. 92
- (5) *Idem*
De Smetstraat: speeltuin "Zonnestraal"
- (6) *Gentse torens achter rook van schoorstenen*, op. cit., p. 49
- (7) G. DESEYN, *La Louisiane. Het ontstaan van de fabriek der gebroeders De Smet en de aanpalende Rabotwijk*, VIAT-Kontaktblad, 1981, 2, p. 24
- (8) *Ibidem*, p. 25
- (9) *Idem*
- (10) *Idem*
- (11) A. LINTERS, *Het gebruik van stoommachines in de Oostvlaamse nijverheid, vooral in de textielnijverheid voor 1840*, in: *Handelingen Nationaal Congres voor Industriële Archeologie en Textiel*, Gent, 1977, p. 271
Deze stoommachine was toen de grootste van Gent
- (12) L. VANDENHEEDE, *De bouwgeschiedenis van een aantal belangrijke XIXe-eeuwse Gentse textielbedrijven*, Gent, 1981, Onuitgegeven licentieverhandeling R.U.G., p. 127
- (13) *Ibidem*, p. 128
- (14) S.A.G., *Nijverheidsfonds*, nrs. 167, 172, 173
- (15) L. VANDENHEEDE, op. cit., p. 132
- (16) S.A.G., *Reeks G12*, 1864, nr. 9660
- (17) L. VANDENHEEDE, op. cit., p. 144
- (18) *Ibidem*, p. 145
- (19) *Idem*
- (20) S.A.G., *Nijverheidsfonds*, nr. 172
- (21) *Ibidem*, nr. 173
- (22) L. VANDENHEEDE, op. cit., p. 149
- (23) *Ibidem*, p. 153
- (24) *Ibidem*, pp. 154, 157, 158
- (25) *Ibidem*, p. 177
- (26) *Ibidem*, pp. 179 - 180
- (27) S.A.G., *Reeks G12*, 1862, nr. 9736
- (28) *Ibidem*, 1827, nr. 4782
- (29) *Gentse torens achter rook van schoorstenen*, op. cit., p. 85
- (30) *Gent, Blaisantvest*, Tijdschrift voor Geschiedenis van Techniek en Industriële Cultuur (V.I.A.T.-mededelingen), Gent, 1983, I, p. 40
- (31) *Kaart GEVAERT & VAN IMPE*, zie bijlage
- (32) J. VOORTMAN, *Les débuts de l'industrie cotonnière et les crises économiques, L'industrie cotonnière Gantoise sous le régime Français et le régime Hollandais*, Gent, 1940, p. 20
- (33) M. SCHOLLIERS, *Bedrijfsgeschiedenis van de firma A. Voortman - N.V. Texas*, in: *De Gentse textielarbeiders in de 19de en 20ste eeuw*, II, Centrum voor Hedendaagse Sociale Geschiedenis, p. 8
- (34) *Ibidem*, p. 9
- (35) J. VOORTMAN, op. cit., p. 253
- (36) M. SCHOLLIERS, op. cit., p. 14
- (37) J. VOORTMAN, op. cit., p. 254
- (38) *Ibidem*, p. 339
- (39) M. SCHOLLIERS, op. cit., p. 24
- (40) *Ibidem*, pp. 38-39
- (41) *Ibidem*, p. 46
- (42) *Ibidem*, p. 55
- (43) *Ibidem*, p. 59
- (44) *Ibidem*, pp. 66-67
- (45) Zie kaart G. GOETHALS 1796, bijlage
- (46) S.A.G., *Procès verbaux des séances du conseil communal*, zitting 2.6.1860, p. 107
- (47) S.A.G., *Procès verbaux des séances du conseil communal*, zitting 16.3.1842, p. 148
- (48) *Recueil des résolutions du conseil concernant le plan général d'alignement des rues et places de la ville de Gand, 1860-68*, Gand, 1868, p. 34
- (49) *Idem*.
- Het verplaatsen van 11.500 m' aarde werd op 5.750 fr. geraamd
- Het Bureau van Werken werd belast met de kostenraming voor beide boulevards
- (50) *Recueil des résolutions du conseil*, op. cit., p. 37
- (51) S.A.G., *Procès verbaux des séances du conseil communal*, zitting 2.6.1860, p. 107 V
- (52) Y. LEBLICQ, *L'urbanisation de Bruxelles aux XIXe et XXe siècles (1860-1914)*, in: *Steden in ontwikkeling 19de en 20ste eeuw*, tiende internationaal colloquium, Spa, Gemeentekrediet van België, 1980, p. 250
- (53) *Recueil des résolutions*, op. cit., p. 36
- (54) *Bulletin communal*, zitting 31.7.1869, p. 435
- (55) C. LIS, *Proletarisch wonen in Westeuropese steden in de 19de eeuw: van wildgroei naar sociale controle*, B.T.N.G., 1977, VIII, p. 35
... brede verkeersaders moesten de burgerlijke woonzones van besmetting vrijwaren en desgevallend militaire operaties tegen de "etterbuilen" vergemakkelijken.
- (56) Het plan Saurel van 1841 kon niet gecopieerd worden; *plan Saurel 1858*, zie bijlage
- (57) J. P. VAN DEN BROEKE, *Rabot, een werkboek voor de stuurgroep sociale stadsvernieuwing*, Onuitgegeven proefschrift H.A.I.S.L.G., Gent, 1983, p. 98
- (58) *Recueil des résolutions du conseil*, op. cit., p. 38
- (59) S.A.G., *Procès verbaux des séances du conseil communal*, zitting 2.6.1860, p. 108 V
- (60) *Recueil des résolutions du conseil*, op. cit., p. 38
- (61) *Ibidem*, p. 39
- (62) S.A.G., *Procès verbaux des séances du conseil communal*, zitting 15.3.1862, p. 97 V
- (63) *Ibidem*, p. 100
- (64) *Gentse torens achter rook van schoorstenen, Gent in de periode 1860-1895*, katalogus, Gent, 1983, p. 51.
Zie kaart, bijlage
- (65) Zie p.
- (66) S.A.G., *Procès verbaux des séances du conseil communal*, zitting 9.5.1863, p. 46
- (67) *Idem*
- (68) *Idem*
- (69) S.A.G., *Procès verbaux des séances du conseil communal*, zitting 9.5.1863, p. 46
- (70) S. BINST & M. VERSCHAFFEL, *Gent-Zuid, 1835-1870, Een stedenbouwkundig-historisch onderzoek naar de aanleg van het Zuidstation en de invloed hiervan op de verdere ontwikkeling van de omgeving*, Leuven, 1983, Onuitgegeven Ingenieursverhandeling K.U.L., p. 19
- (71) S. BINST & M. VERSCHAFFEL, *Gent-Zuid, 1835-1870, Een stedenbouwkundig-historisch onderzoek naar de aanleg van het Zuidstation en de invloed hiervan op de verdere ontwikkeling van de omgeving*, Leuven, 1983, Onuitgegeven Ingenieursverhandeling K.U.L., 1983, p. 60
- (72) *Ghentse Tijdinghen*, Gent, VI, 1977, p. 245
- (73) S.A.G., *Procès verbaux des séances du conseil communal*, zitting 27.12.1864, p. 14 V
- (74) *Idem*
- (75) V. FRIS, *La citadelle de Charles Quint et le château des Espagnoles à Gand*, Antwerpen, 1922, p. 56
- (76) *Gentse torens achter rook van schoorstenen, Gent in de periode 1860-1895*, katalogus, Gent, 1983, p. 18
- (77) *Bulletin communal*, zitting 31.7.1869, p. 426
- (78) *Gentse torens achter rook van schoorstenen*, op. cit., p. 18
- (79) *Gazette van Gent*, 4.1.1872, p. 2, kolom 3
- (80) A.N.S., *Développement du réseau*, Directie baan, 36-2
- (81) S.A.G., *Procès verbaux des séances du conseil*

- communal, zitting 27.12.1864, p. 14 V
- (82) *Ibidem*, zitting 28.1.1865, p. 25
- (83) *Ibidem*, zitting 27.12.1864, p. 14 V
- (84) *Idem*
- (85) *Bulletin communal*, zitting 31.7.1869, p. 428
- (86) *Idem*
- (87) M. LEROY, *De invloed van de spoorweginplanting op het beeld van het 19de-eeuwse Brugge (1836-1888)*, Leuven, 1983, Onuitgegeven Ingenieursverhandeling K.U.L., p. 87
R. DEMEYER, *Het Zuid, Een onderzoek naar het stedenbouwkundig denken in de 19de eeuw*, Leuven, 1979, Onuitgegeven Ingenieursverhandeling K.U.L., p. 86
- (88) *Bulletin communal*, zitting 31.7.1869, p. 430
- (89) *Idem*
- (90) *Bulletin communal*, zitting 30.11.1868, p. 438
- (91) S.A.G., Reeks G5/R/1, *Quartier du Rabot, Arrêté Royal et correspondance*, Grondeigenaars aan schepencollege, 20.11.1868
- (92) S.A.G., L. 62/16, *Projet pour une station de voyageurs à la ci-devant porte de Bruges*
- (93) *Bulletin communal*, zitting 31.7.1869, p. 425
- (94) *Ibidem*, p. 433
- (95) *Idem*
- (96) *Bulletin communal*, zitting 31.7.1869, p. 429
- (97) *Idem*
- (98) *Bulletin communal*, zitting 31.7.1869, p. 433
- (99) *Ibidem*, pp. 434-435
- (100) *Ibidem*, p. 441
- (101) *Ibidem*, p. 437
- (102) *Ibidem*, p. 431
- (103) *Ibidem*, p. 429
- (104) *Ibidem*, p. 440
- (105) *Idem*
- (106) *Bulletin communal*, zitting 31.7.1869, p. 441
- (107) *Bulletin communal*, zitting 15.2.1870, p. 8
- (108) *Bulletin communal*, zitting 30.4.1870, p. 205
- (109) A.N.S., *Développement du réseau*, op. cit., 36-5
- (110) T. DHUYVETTER, *Carolus Pickaert (1825-1885)*, Gent, 1980, Onuitgegeven biografie R.U.G., p. 7
- (111) M. LEROY, op. cit., p. 89
- (112) S.A.G., Reeks G5/R/1, *Quartier du Rabot, Arrêté Royal et correspondance*, Grondeigenaars aan schepencollege, 27.6.1868
- (113) A.K.G., *Aanvullende aanwijzende tabel*, artikels 303 & 70, Sektie K
- (114) *Ibidem*, artikel 48, Sektie K
- (115) S.A.G., REEKS G5/R/1, *Quartier du Rabot, Arrêté Royal et correspondance*, Rekwestanten aan schepencollege, 1.10.1867. De rekwestanten zijn : de Hemptinne, E. De Smet, Van Crombrugge, Wed. Billiet, Wed. Aug. Blancquaert, Praet, de Broeta, Van Herlé, Schumackers, De Deurwaerder, Van Imschoot, Le Bègue, Ad. De Smet, Aug. De Smet (in hoedanigheid van Ad. Gén. de la soc. la Linière Gantoise) en de gebroeders De Smet
- (116) *Ibidem*, 27.6.1868
- (117) *Recueil des résolutions du conseil concernant le plan général d'alignement des rues et places de la ville de Gand, 1869-1875*, Gand, 1875, p. 224
- (118) S.A.G., REEKS G5/W/1, *Quartier du Rabot, Arrêté Royal et correspondance*, Rekwestanten aan schepencollege, 28.11.1870
- (119) *Recueil des résolutions du conseil*, op. cit., p. 224
- (120) S.A.G., REEKS G5/R/1, op. cit., 12.8.1872
- (121) *Recueil des résolutions du conseil*, op. cit., pp. 224-225
- De rekwestanten zijn nagenoeg dezelfde als in de eerste aanvraag alleen de namen van Praet, De Broeta, Blancquaert, Van Imschoot en Aug. De Smet (Linière Gantoise) zijn verdwenen, de nieuwe eigenaars zijn Wed. Van Hoecke-Lowie en Heremans.
- De wijzigingen, door de Commissie van Werken, aangebracht op het plan zijn de volgende :
- 1) De breedte van de boulevard langs de ringspoorweg (Rabotlaan) moet 20 m bedragen
 - 2) Volgende straten moeten een breedte van 12 m hebben :
 - a) de geplande straat in het verlengde van de Kerkstraat
 - b) de straat (op het algemeen plan) die de Kerkstraat zou doorsnijden
 - c) de eerste straat die parallel loopt met de boulevard langs de spoorweg
- 3) Deze laatste straat moet doorgetrokken worden tot tegenover de brug over de Verbindingsvaart
- 4) De straat die loodrecht uitgaat op het kanaal en die gelegen is naast het rechtgetrokken eind-tracé van de Kerkstraat moet doorgetrokken worden tot aan het jaagpad van het kanaal
- (122) S.A.G., REEKS G5/R/1, op. cit., 27.10.1873
- (123) *Recueil des résolutions du conseil*, op. cit., pp. 227-228
- (124) S.A.G., REEKS G5/R/1, op. cit., Aanplakbrief, 28.11.1873
- (125) *Ibidem*, Van Hoecke-Lowie aan schepencollege, 10.12.1873
- (126) *Ibidem*, Ad. De Smet aan schepencollege, 12.12.1873
- (127) *Ibidem*, Moncheur aan schepencollege, 27.4.1874
- (128) *Bulletin communal*, zitting 26.5.1874, pp. 571-574
- (129) *Bulletin communal*, zitting 15.4.1888, p. 228
- (130) S.A.G., REEKS G4/C/9, *Ouverture de la rue du Citron*, Koninklijk besluit, 13.2.1889
- Het K.B. van 30 juli 1889 is uit het dossier van de REEKS G verdwenen. De datum stond evenwel vermeld op de kaart 63/5 van de atlas Goetgebuer
- (131) S.A.G., *Procès verbaux des séances du conseil communal*, zitting 26.3.1866, p. 102
- (132) A.K.G., *Supplémentaire aanwijzende tabel*, Sektie G, art. 56 & 57
- (133) *Recueil des résolutions du conseil*, op. cit., p. 13
- (134) *Ibidem*, p. 14
- (135) A.K.G., *Supplémentaire aanwijzende tabel*, Sektie
- (136) *Idem*
- (137) *Ibidem*, art. 529
- (138) *Idem*
- (139) *Ibidem*, art. 809
- (140) *Ibidem*, art. 399
- (141) W. DE MULDER, *Eenheid en verdeeldheid binnen de geleerden van de Gentse "Association Libérale" 1878-1890*, Gent, 1979, Onuitgegeven licentie-verhandeling, p. 41
- (142) *Gentse torens achter rook van schoorstenen*, Gent in de periode 1860-1895, katalogus, Gent, 1983, p. 135
- (143) A.D.O.L., *Koninklijke Laurentkring "Vrijheids-liefde"*, eeuwfeest, 1968, p. 12
- (144) J. ART, *Kerkelijke structuur en pastorale werking in het bisdom Gent tussen 1830 en 1914*, Kortrijk-Heule, 1977, p. 307
- (145) W. DE MULDER, op. cit., p. 42
- (146) S.A.G., REEKS G5/P/3/4, *Gebroeders de Hemptinne aan schepencollege*, 28.10.1874
- (147) *Ibidem*, 20.5.1875
- (148) *Ibidem*, *Schepencollege aan de gebroeders de Hemptinne*, 22.5.1875
- (149) *Ibidem*, *Gebroeders de Hemptinne aan schepencollege*, 13.10.1875
- (150) *Bulletin communal*, zitting 24.10.1876, p. 6-11
- (151) *Idem*
- (152) *Ibidem*, p. 612
- (153) S.A.G., *Bouwaanvraag*, G 12-53, 3.11.1874
- (154) S.A.G., REEKS G5/P3/4, *Stadsingenieur aan schepencollege*, 7.4.1875
- (155) *Idem*
- (156) *Ibidem*, Bruggeman aan schepencollege, 7.1.1876
- (157) *Bulletin communal*, 24.10.1876, p. 612
- (158) S.A.G., REEKS G5 P3/4, *Schepencollege aan Société Linière Gantoise*, 10.8.1876 & 7.9.1876
- (159) *Bulletin communal*, 24.10.1876, p. 612
- (160) *Ibidem*, p. 615
- (161) S.A.G., REEKS G5 P3/4, *Wed. Bruggeman en gebroeders de Hemptinne aan schepencollege*, 16.1.1877
- (162) *Ibidem*, Koninklijk Besluit, 19.10.1877
- (163) S.A.G., REEKS G5 P3/4, *Rue entre le blv. du Gazomètre et le blv. de plaisance, affaire de Hemptinne*, Ch. & J. de Hemptinne aan schepencollege, 10.9.1880
- (164) S.A.G., REEKS G5, *Rue de l'Orme*, J. & Ch. de Hemptinne aan schepencollege, 27.5.1881
- (165) S.A.G., REEKS G5 R1, op. cit., "La Linière Gan-

- toise" aan schepencollege, 1.3.1873
 Het betreft de percelen met nrs. 27, 35, 36, 37, 38, 39, 40 & 41 (Sektie G).
 Deze percelen werden begreind door de Verbindingsvaart, de latere Kleistraat en het verlengde van de Rabortlaan. Zie kaart GEVAERT & VAN IMPE, bijlage
- (166) *Ibidem*, Hofman aan schepencollege, 4.3.1873
 (167) *Idem*
 (168) *Bulletin communal*, zitting 23.8.1875, p. 488
 (169) *Bulletin communal*, zitting 24.10.1876, p. 627
 (170) *Bulletin communal*, zitting 9.4.1878, p. 104
 (171) *Bulletin communal*, zitting 12.7.1879, p. 286
 (172) *Recueil des résolutions du conseil*, op. cit., 1875-80, p. 188
- (173) S.A.G., REEKS G5 6bis, *Gasmeterstraat*, Cliquet aan schepencollege, 26.6.1879
 De straat zou aangelegd worden op perceel nr. 244 van de Sektie K (breedte van het perceel : 30 m)
 (174) *Idem*
 (175) *Bulletin communal*, zitting 20.10.1879, p. 523
 (176) S.A.G., REEKS G5 6bis, op. cit., De Smet aan schepencollege, 29.8.1879
 (177) *Bulletin communal*, zitting 20.10.1879, p. 524
 (178) S.A.G., REEKS G5 6bis, op. cit., De Smet aan schepencollege, 13.9.1879
 (179) *Bulletin communal*, zitting 20.10.1879, p. 524
 (180) *Idem*
 (181) S.A.G., REEKS G5 6bis, op. cit., Cliquet & De Smet aan schepencollege, 12.12.1879
 De straat zou men aanleggen op de percelen met nrs. 244c, 245 en 248 van de Sektie K
 (182) *Recueil des résolutions du conseil concernant le plan général d'alignement des rues et places de la ville de Gand, 1875-1880*, Gand, 1880, 212-213
 (183) *Idem*
 Het commodo et incommodo onderzoek verliep van 15 december 1879 tot 5 januari 1880
 (184) *Bulletin communal*, zitting 2.2.1880, p. 32
 (185) *Ibidem*, p. 33
 S.A.G., REEKS G5 6bis, op. cit., Koninklijk Besluit, 27.5.1880
 (186) *Ibidem*, Notariële akte, 25.5.1882
 (187) *Bulletin communal*, 2.11.1881, p. 688
 (188) *Leven onder de gaslantaarn*, Stad Gent, Dienst voor Culturele Zaken, kataloog, 1980, p. 65
 De Verbindingsvaartbrug is de huidige De Smetstraatbrug
 (189) *Idem*
 (190) *Ibidem*, p. 61
 (191) Het onlangs gesloopte bedrijf De Backer & De Rudder was gelegen in de Pannestraat
 (192) *Leven onder de gaslantaarn*, op. cit., 65-66
 (193) *Ibidem*, p. 66
 (194) S.A.G., REEKS G5 R1bis, *Avenue du Rabot*, Compagnie du Gaz de Gand aan schepencollege, 8.3.1880
 (195) *Bulletin communal*, zitting 6.4.1880, p. 225
 (196) Deze eigenaars waren : Wed. Blancquaert-Utterwulghé (eigenares Gent), Van Crombrughe (zoutzieder - Gent), Van Vossem (geneesheer - Gent), La Linière Gantoise
 De totale oppervlakte van het emplacement van de gasfabriek bedroeg 5 ha, 09A, 33 ca
 (197) *Bulletin communal*, zitting 6.4.1880, p. 225
 (198) S.A.G., REEKS G5 R1bis, op. cit., De Deurwaerder aan schepencollege, 19.3.1880; Blancquaert aan schepencollege, 22.3.1880
 (199) *Ibidem*, gezamenlijk schrijven op 23.3.1880 aan schepencollege van : Ch. & J. de Hemptinne, Claeys-Waterloos, Al. Joos, De Smet de Naeyer, H. De Meyer, R. de la Kethulle, Van Audenhove, Le Bègue A., Le Bègue D., Le Bègue M., J. & P. Ledewijn, J.J. De Rudder, E. Morobé
 (200) *Bulletin communal*, zitting 6.4.1880, p. 225
 (201) S.A.G., REEKS G5 R1bis, op. cit., Aanplakbrief, 10.3.1880
 (202) *Bulletin communal*, zitting 6.4.1880, p. 226
 (203) *Idem*
 De betrokken eigenaar is Van Hoecke-Lowie (perceel nr. 52h-Sektie G)
 (204) *Ibidem*, p. 227
- (205) *Ibidem*, p. 229
 (206) *Idem*
 (207) S.A.G., REEKS G5 R1bis, op. cit., Eigenaar aan schepencollege, 20.3.1890
 (208) S.A.G., REEKS G5 g/3, op. cit., Akte verleden voor notaris Van Waesberghe, 20.12.1897
 (209) S.A.G., REEKS G5 R1bis, op. cit., Banque de Gand aan schepencollege, 8.9.1891
 (210) *Ibidem*, schepencollege aan Banque de Gand, 19.9.1891
 (211) S.A.G., REEKS 5 G/3, op. cit., Banque de Gand aan schepencollege, 29.12.1896
 (212) *Ibidem*, schepencollege aan Banque de Gand, 23.1.1897
 (213) *Ibidem*, Akte verleden voor notaris Van Waesberghe, 20.12.1897
 (214) S.A.G., REEKS G5 R1bis, *Schepencollege aan S.A. Les Nouveaux Moulins*, 6.7.1897
 (215) S.A.G., REEKS G5 G/3, op. cit., Akte verleden voor notaris van Waesberghe, 20.12.1897
 (216) *Idem*
 S.A.G., REEKS G5 R1bis, *Verslag van ontvanger De Raedt*, 22.7.1897
 (217) *Bulletin communal*, zitting 4.4.1898, p. 1205
 De stad betaalde voor de gerechtskosten 91,93 fr.
 (218) *Ibidem*, p. 1206
 (219) S.A.G., REEKS G5 G/3, Besluit van Bestendige Deputatie, 4.6.1898
 (220) *Ibidem*, Banque de Gand aan schepencollege, 8.6.1898
 (221) *Ibidem*, Akte verleden voor Notaris Nowé, 27.5.1898
 (222) *Bulletin communal*, zitting 6.7.1903, p. 127
 (223) *Ibidem*, zitting 18.4.1904, p. 987
 (224) *Recueil des résolutions du conseil*, op. cit., 1882, p. 97
 (225) S.A.G., REEKS G5 C4, *Klokstraat*, De Hoon aan schepencollege, 5.6.1885
 De medeëigenaars zijn : Adolphe De Hoon, ingenieur, Veurne - Marie De Hoon en echtgenoot Jules Geersens, geneesheer, St.-Laureins - Henri De Hoon, Substituut van de Procureur des Konings, St.-Gillis - Virginie De Hoon weduwe van Jacques Heremans, bijzondere, Gent - Leonie De Hoon en echtgenoot Alexander Serverans, geneesheer, Wattervliet.
 De straat zou aangelegd worden op de percelen nrs. 243a en 278g van de Sektie G.
 (226) S.A.G., REEKS G5 C1, *Rue de la Caille*, Maeterlinck en de Hoon aan schepencollege, 26.5.1885
 Het perceel waarop men de Kwakkelstraat zal aanleggen heeft het nr. 247a van de Sektie K. De Schaliestraat zal tot de Kwakkelstraat verlengd worden door het perceel 248b (Sektie K). De Kwakkelstraat zal een lengte hebben van 170 m op een lengte van 10 m. De strook die men zal afstaan voor het verbreden van de Pannestraat heeft een oppervlakte van 185 m².
 (227) S.A.G., REEKS G4 C9, *Ouverture de la rue du Citron*, Koelmans en Rottiers aan schepencollege, 21.12.1885
 De percelen waarop men de Citroenstraat zal aanleggen hebben de nrs. 67i, 74a, 75e en 75h van de Sektie K
 (228) *Ibidem*, Aanplakbrief, 21.1.1886
 (229) *Bulletin communal*, zitting 22.3.1886, p. 234
 (230) S.A.G., REEKS G4 C9, op. cit., Koninklijk Besluit, 26.5.1886
 (231) *Ibidem*, Akte verleden voor Notaris Nève, 21.4.1887
 (232) *Ibidem*, Koelmans en Rottiers aan schepencollege, 10.9.1888
 (233) *Ibidem*, Koelmans en Rottiers aan schepencollege, 3.10.1888
 (234) *Ibidem*, Aanplakbrief, 25.10.1888
 (235) *Bulletin communal*, zitting 4.12.1888, p. 952
 Het tracé ziet er als volgt uit : a) *noordelijke rooilijn* : De nieuwe rooilijn vertrekt, aan de zijde van de De Smetstraat, op hetzelfde punt als de oorspronkelijke rooilijn; aan de (zijde van) de Ijskelderstraat komt de rooilijn in tegenstelling tot het oorspronkelijke plan, 5,20 meter verder in de richting van de Maria Theresiastraat te liggen.
 b) *zuidelijke rooilijn* : Deze rooilijn loopt op een afstand van 10 meter parallel met die aan de