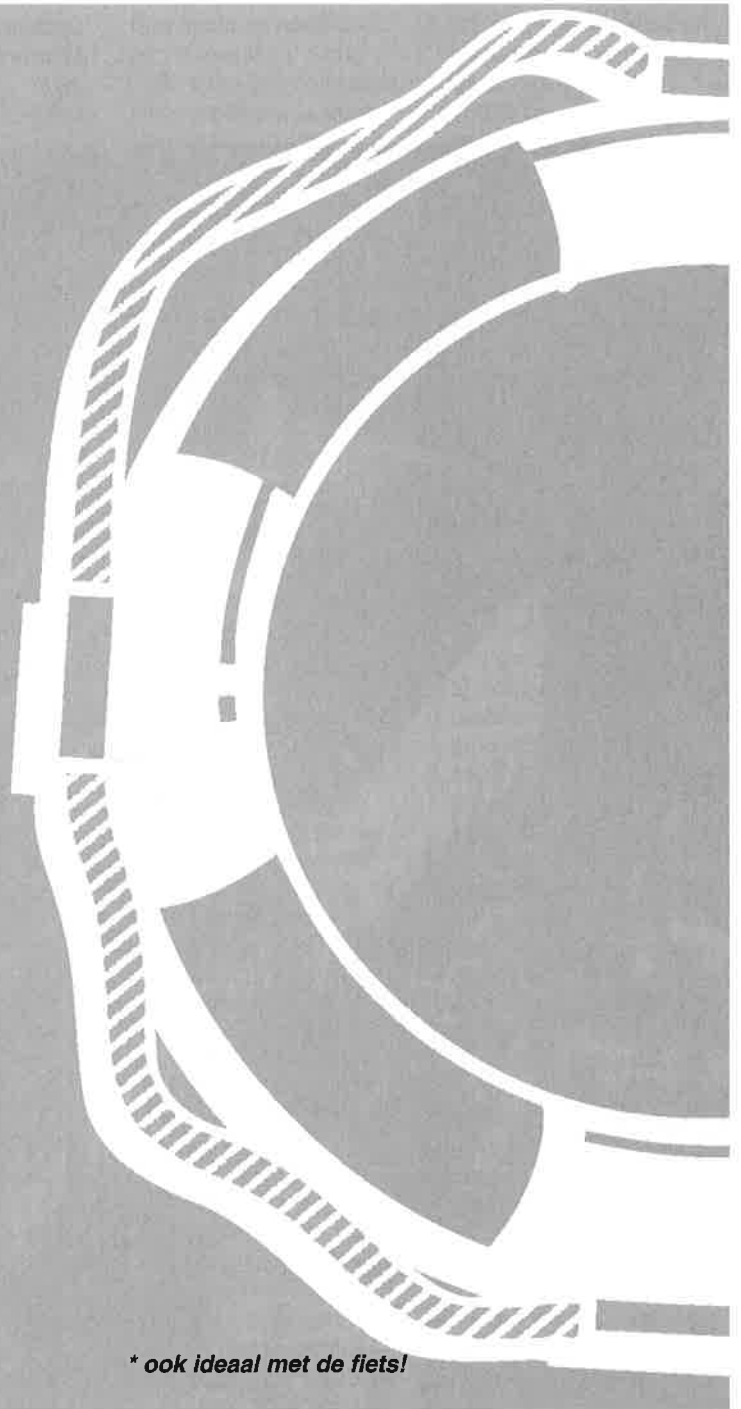


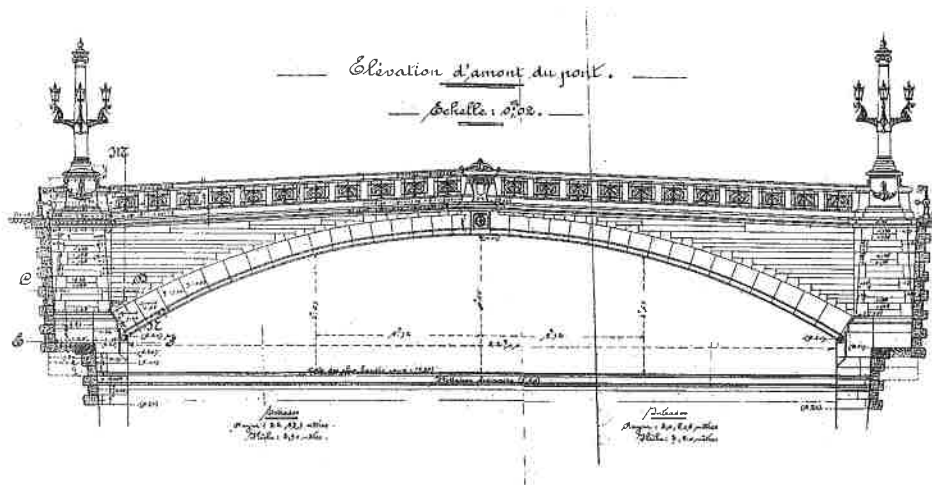
Guido Deseyn

# **WERK & VERTIER IN HET HAVENKWARTIER**

EEN BOEIENDE AUTOTOCHT\* IN DE GEKLASSEERDE  
VOORHAVEN VAN GENT



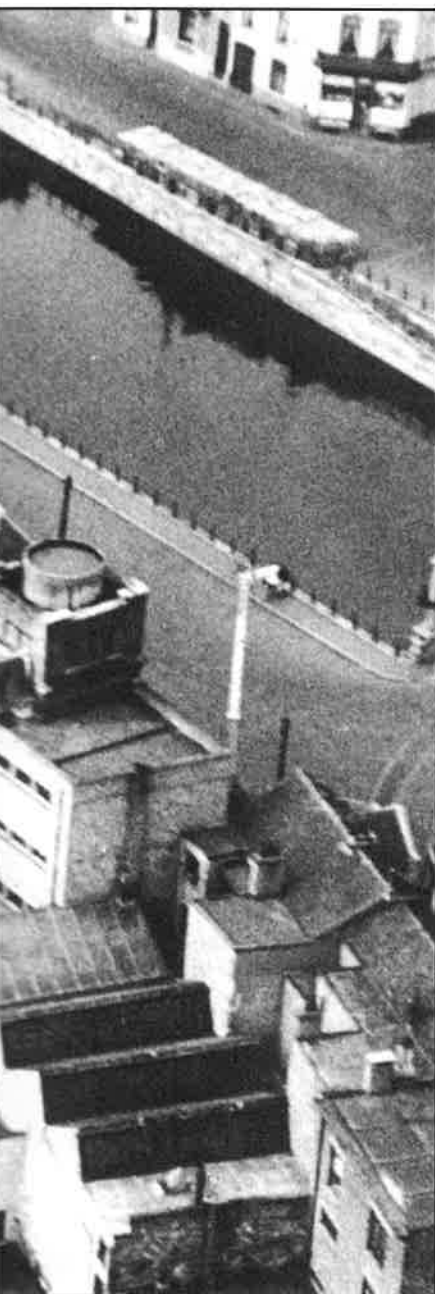
*\* ook ideaal met de fiets!*



**Ontwerptekening  
 Minne-meersbrug anno  
 1905.  
 (SAG)**

**Maximale uitbreiding  
 Desmet-Guéquier jaren  
 1950.  
 (foto MIAT)**





### **VERTREK MIAT MINNEMEERS Museum voor Industriële Archeologie en Textiel**

Omdat voor Gent de doorbraak van de eerste (invoer stoommachines!), de tweede (elektriciteitsproductie!) en recent de derde industriële revolutie (informatica & Flanders Technology!) in Vlaanderen een belangrijke rol weggelegd was, gingen er einde jaren 1970 stemmen op om er een museum uit te bouwen. Dit museuminitiatief kwam tot stand met de bedoeling het industrieel verleden te evoceren. Het Museum voor Industriële Archeologie en Textiel, afgekort MIAT, was geboren... Gedurende meer dan twintig jaar werden machines, toestellen, voorwerpen en documenten verzameld. MIAT verwierf vooral faam door zijn boeiende tijdelijke tentoonstellingen. Over kinderarbeid, kermessen, drukkerijen, ijzerarchitectuur, stoommachines, de Gentse textielarbeiders, industriële archeologie en industrieel erfgoed... Met zijn 'oral history' of mondelinge geschiedenis van de industriële maatschappij, maar ook door zijn talrijke educatieve activiteiten.

Hierin werd en wordt het ondersteund door de Gentse Vereniging voor Industriële Archeologie en Textiel of VIAT, een vereniging zonder winst-oogmerk. Deze geeft een prestigieus en rijk geïllustreerd tijdschrift uit, het 'Tijdschrift voor Industriële Cultuur', kortweg TIC, recent in 'cahiervorm'. Bovendien biedt ze een waaier aan wandelingen en bezoeken over het industrieel erfgoed in het 'netwerkmuseum'. Een museum hoeft ook een huisvesting. Sinds 1986 werd de voormalige katoenspinnerij Desmet-Guéquier langs de Minnemeers door het Gentse stadsbestuur aan het MIAT ter beschikking gesteld. Sinds 1990 wordt hier geleidelijk een museum ontwikkeld. De roots van het gebouwencomplex Desmet-Guéquier liggen in het begin van de 19de eeuw. Reeds in 1813 vindt men aan de Oudevest de katoenfabriek Van Huffel. De eigenaar Pieter Van Huffel, afkomstig uit Geraardsbergen, was een befaamd kunstschilder en Gents *high society* - figuur. In 1823 werd in zijn spinnerij, als één van de eerste in Vlaanderen, een hogedruk stoommachine geïnstalleerd, naast de rosmolen die tot dan de nodige energie leverde. Nog vrij recent zijn de fundamenten van deze verticale machine met bijbehorende horizontale stoomketel teruggevonden. In de museumtuin is met rode betonklinkers de site van deze oudste installatie aangeduid door een ietwat schuingeplaatste rechthoek. Rond 1830 omvatte het bedrijf Van Huffel en Co ook een weverij die, net als de rest van het bedrijf, tien jaar later in handen kwam van schoonzoon Ceuterick-Van Huffel. De erfgenamen Ceuterick verkochten het op het eind

van de jaren 1840 aan Pierre Guéquier en diens vennoot Ferdinand Dierman. De daaropvolgende jaren zou een zekere Adolphe Desmet zich geleidelijk in het bedrijf inkopen om uiteindelijk het exclusief eigendom te verwerven. Zodoende stond vanaf 1864 de spinnerij bekend onder de naam 'Desmet-Guéquier en Co'. Zoals talrijke andere spinnerijen had ook dit bedrijf te lijden onder de grote katoencrisis tijdens de Amerikaanse Secessieoorlog (1861-1865). De weverij werd afgestoten en veel arbeiders afgedankt. In de tweede helft van de 19de eeuw begon de katoenfabriek aan een nieuw leven. Aanpalende terreinen werden opgekocht en het bedrijf verder uitgebreid. Op 7 maart 1904 zag de 'NV Spinnerij Desmet-Guéquier' het licht, met Paul Hebbelinck als afgevaardigde-beheerder. Het oprichten van deze vennootschap betekende een hernieuwde start voor het bedrijf. Haar eerste initiatief was de bouw van een groot centraal spinnerijgebouw (1905-1907), bestaande uit een kelder en drie bouwlagen. In 1909 werd een vierde bouwlaag toegevoegd. Dit gebouw is in 1912 nogmaals met een bouwlaag onder zaaganddak verhoogd. Een transmissiegalerij verbond het met een nieuwe stoommachinezal gebouwd in 1913. Op een halve eeuw tijd was de oppervlakte van het bedrijf vergroot van 800 tot meer dan 3.000 m<sup>2</sup>. In 1919 nam de 'Union Cotonnière', de latere UCO, het bedrijf over. Zo zou het blijven tot in 1975 toen kort na de petroleumcrisis, bij de herstructurering van de UCO de katoenfabriek Desmet-Quéquier de deuren voorgoed moest sluiten.

Deze laatste grote katoenspinnerij binnen de historische stadskern van Gent bewaard gebleven, is als huisvesting van het museum in zijn oorspronkelijke stijl gerestaureerd. Zij vormt hier aan de Leieoever bij de arduinen Minne-meersboogbrug uit dezelfde periode, met haar fraaie verlichtingszuilen, een typisch Belle Epoque kader.

([bezoek aanbevolen](#))

**1. Via Kongostraat naar Halte hoek Kongostraat/Ham**  
**TURBINEZAAL S.P.E. CENTRALE HAM (1926)**  
 (via Multicultureel Centrum Kraankindersstraat)

Deze elektriciteitscentrale van het nu geprivatiseerde vroegere gemeentebedrijf levert niet alleen elektriciteit, maar baat ook een stadsverwarmingsnet uit. De vele voordelen van elektriciteit voor verlichting en industrie deden het stadsbestuur kort vóór de Eerste Wereldoorlog tot de oprichting van een eerste elektrische centrale in de nabije Bomastraat besluiten. Voor een groter rendement van aan- en afvoer van condenswaters én kolentoevoer via spoor- en waterwegen koos men in het begin van het Interbellum echter voor een ruimere inplanting dicht bij het Handelsdok. Daarom moesten echter de bestaande bedrijfsgebouwen van de Vlaspinnerij van Vlaanderen, de houtzagerij De Vriendt, de cementfabriek Picha en de Verenigde Spinnerijen van Vooruit sneuvelen. En werden de Vaartstraat en de Wollestraat ingelijfd. De centrale zelf is vanaf 1926 in fasen gebouwd door ingenieur Coune. Het is één van de vroegste toepassingen in Vlaanderen van betonnen Frankifunderingspalen onder een rasterwerk van gewapend beton. Het studiebureau Nicolaï uit Luik stond in

voor de metalen spanten met opvulbaksteen metselwerk. De verschillende bouwcampagnes zijn duidelijk afleesbaar aan de kleurverschillen in het baksteenmetselwerk. Het interieur in prachtige art deco is met kleurige baksteen versierd.

De eerste in werking gestelde turbines geleverd door de Gentse machine constructiewerkplaatsen Vande Kerchove zijn nog steeds in situ te bewonderen.



Stoomketelbatterijen Babcock & Wilcox en Brouhon leverden destijds de nodige stoomdruk. Deze ketelhuizen zijn, net als de losinstallaties voor steenkool aan het Handelsdok en vier hoge stadsbeelddominerende schoorstenen, begin jaren 1990 ontmanteld. Continuetetels van hetzelfde type bleven wel bewaard in het museum Energieia te Langerbrugge. In 1967 werd een eerste traaglopende groep Dieselmotoren Accec-Man met een vermogen van 30.000 PK in gebruik genomen. Sinds 1972 verwekt een tweede

Diesegroep zelfs 10.000 PK méér. Dit maximum vermogen maakte hem een tijdlang de grootste ter wereld. Deze twee Diesegroepen leverden in 1973 meer dan de helft van de elektrische energie nodig voor de Gentse bevolking en industrie. Het eerste bureelgebouw is onlangs, na jarenlange leegstand, gerestaureerd. Een geslaagd voorbeeld van reconversie van een voormalig bedrijfsgebouw tot multicultureel wijkcentrum. De bureelgebouwen uit de jaren 1950 verderop in de Ham, ontworpen door architect Geo Bontinck, zijn een erken-

**De volledig afgewerkte turbinehal eind jaren 1920 met turbo-alternatoren Vande Kerchove. Vandaag is de toestand nagenoeg ongewijzigd.**  
 (verzameling MIAT)

ning als 'jong monument' waardig.  
 ([te bezichtigen op aanvraag](#))

Andere bezienswaardigheden in de onmiddellijke omgeving zijn:

- de hal van de eerste Gentse elektriciteitscentrale in de Bomastraat uit 1913 met een voor die periode typische metalen vakwerk-spantconstructie. Het interieur is onlangs verbouwd, jammer genoeg met verlies van de ruimtelijke werking.  
 ([niet toegankelijk, exterieur zichtbaar van op de openbare weg](#))

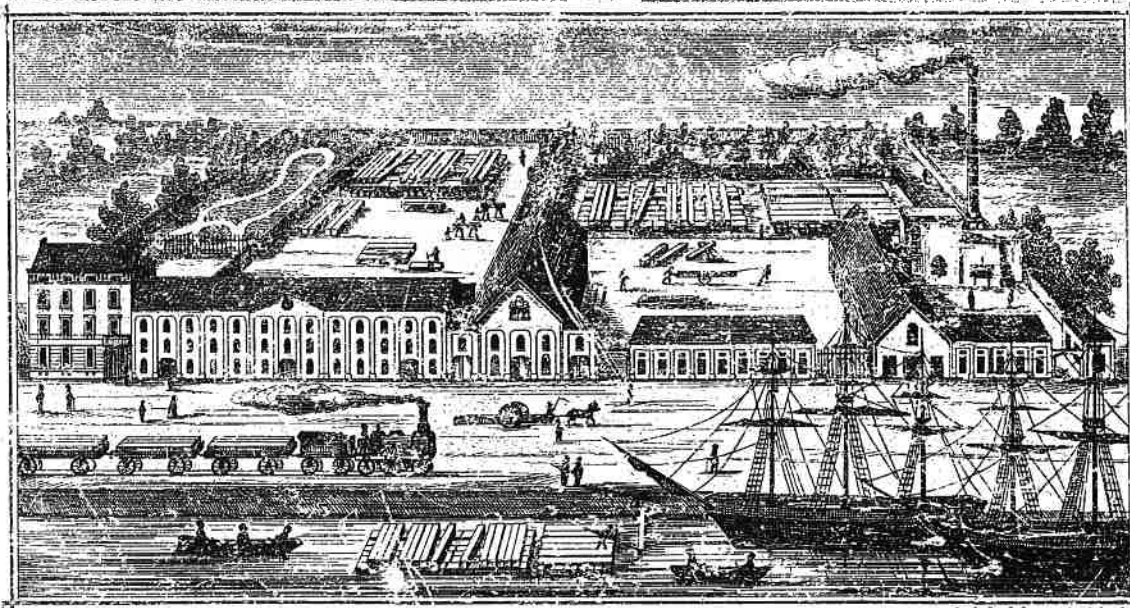
**Detail porseleinkaartje  
houtzagerij Fiévé met  
maximale uitbreiding  
bedrijf rond 1865. Uiterst  
links het nog bestaande  
woonhuis.  
(repro MIAT)**

met stoomtuig voor *vremd en binnenlandsch hout, zoo voor timmer als meubel werk* opgetrokken. Het zijn trouwens de zonen van Carels die aan het einde van de 19de eeuw het grootste deel van de werkplaatsen en magazijnen Fiévé, én van de gasfabriek, zullen overnemen en uitbreiden.

Het is niet uitgesloten dat de directeurswoning in sobere Italiaanse renaissance door de befaamde Gentse architect Louis

(publieksdelen te bezichtigen op aanvraag)  
Andere bezienswaardigheden in de onmiddellijke omgeving zijn:

- ten zuiden, een STAPELHUIS anno 1921 naar ontwerp van Julius Van Volden, op de plaats van het 'Koninklijk Entrepôt' (gedenksteen). Deze laatste, in 1844 bij het Handelsdok gebouwd door architect Louis Roelandt was - hoewel als *'fireproof'* voorgesteld! - in 1919 door brand verwoest.



- een merkwaardig gaaf driehoekig pleinbeluik uit 1862-1863 tussen Ham en Stapelplein, één van laatste origineel bewaard gebleven Gentse exemplaren. De beluikhuisjes laten twee bouwlagen met twee traveeën in spiegelbeeldschema zien.  
(met de nodige discretie te bekijken om de bewoners niet te storen)

**2. Via Ham en Stapelplein naar Halte hoek Stapelplein/Dok Noord  
DIRECTEURSWONING  
VOORMALIGE STOOMHOUTZAGERIJ FIÉVÉ-DUTRY (1848)**

(ingang Dok Noord 2, vzw 'Centrale der Werkgevers aan de Haven van Gent')

Hier bevindt zich de laatste getuige van de grootste Gentse stoomhoutzagerij uit de vorige eeuw, in 1848 voor Isidoor Fiévé-Dutry opgetrokken. Het was één der eerste representatieve particuliere gebouwen langs het Handelsdok. Als burelen had Fiévé het 'gasgesticht' van de 'Imperial Continental Gaz Association' uit 1834 en het constructieatelier voor stoommachines van Charles & Louis Carels. Tussen 1850 en 1864 werd hier een 'houtzagerij

Minard (1801-1875) bedacht is. Minard was ook ontwerper van het vergelijkbaar stadspaleis van katoenbaron Lousbergs-De Hemptinne in de Keizer Karelstraat (1842-1850) en de naar hem genoemde schouwburg (1846). De interieurs van koetspoort, monumentaal trappenhuis en pronksalons met stucplafonds en fraaie schouwmantels werden onlangs gerestaureerd. Daarbij kwamen in de trapzaal op de eerste verdieping grote wand-schilderingen met zuiderse landschappen aan het licht.

De funderingen van het oude stapelhuis werden hergebruikt voor de nieuwe gewapend-beton skeletconstructie. In 1996 vond een geslaagde reconversie tot bureelgebouw 'Handelsdokcentrum' plaats.  
(niet toegankelijk, exterieur zichtbaar van op de openbare weg)

- ten noorden, de voormalige MACHINE CONSTRUCTIE-WERKHUIZEN Carels-Acec. Dit bedrijf door Charles-Louis Carels (1812-1875) gesticht in 1838 is in 1863 overgebracht naar Dok-Noord.



Na het overlijden van Charles-Louis in 1875 kenden de werkhuizen een verdere bloei onder het beleid van de zonen Alfons (1838-1914) en Gustaaf (1842-1911), en diens jongste zoon Gaston (geboren 1879). Vanaf 1880 exporteerde ze haar technisch hoogstaande en gewaardeerde compound-stoommachines overal ter wereld tot in Rusland, China, Afrika en Zuid-Amerika toe. De faam van de firma Carels was echter het grootst in het eerste kwart van onze eeuw toen er werd samengewerkt met Rudolf Diesel (1858-1913). Georges Carels had reeds in 1894 als eerste een exclusieve licentie op diens motoren verworven en deze ook in productie gebracht vanaf 1902. Pikant detail: Georges wilde met zijn vriend Diesel in september 1913, op de vooravond van de Eerste Wereldoorlog, een congres in Londen bijwonen. Tijdens de nachtelijke overtocht van het Kanaal viel deze echter op mysterieuze wijze overboord. Diesels' spoorloze verdwijning is nooit opgelost. In 1914 nam Gaston Carels het bestuur over. Met de inbreng van Brits kapitaal stichtte hij in 1920 de 'Société Electro Mécanique' (S.E.M.). In 1934 volgde een nieuwe uitbreiding door de overname van Sem van de NV Oude Werkplaatsen Van De Kerchove. De laatste uitbreiding vóór de sluiting, de samensmelting met Acec ('Ateliers Centrales d'Electricité de Charleroi'), gebeurde in 1961. De voormalige werkhuizen Carels-Sem-Acec nemen de binnenterreinen van het reusachtige huizenblok tussen Dok-Noord, Muidelaan, Sint-Salvatorstraat en Doornzelestraat bijna volledig in. Dé exponent van de bedrijfsexpansie is

in ieder geval de monumentale vleugel met de rondbogige ramen langs Dok-Noord. Eveneens merkwaardig is de centrale toegangspoort, waarbij de afzonderlijke toegangen voor vrachtvervoer en werknemers gevat zitten in één grote ijzeren poort. De oudste gebouwen van dit bedrijf zijn de directieburelen - oorspronkelijk de directeurswoning Carels - die de hoek vormen met de Sassevaartstraat. In het smeed-

werk van de toegangsdeur is nog het bedrijfsmonogram verwerkt. (niet toegankelijk, exterieur zichtbaar van op de openbare weg)

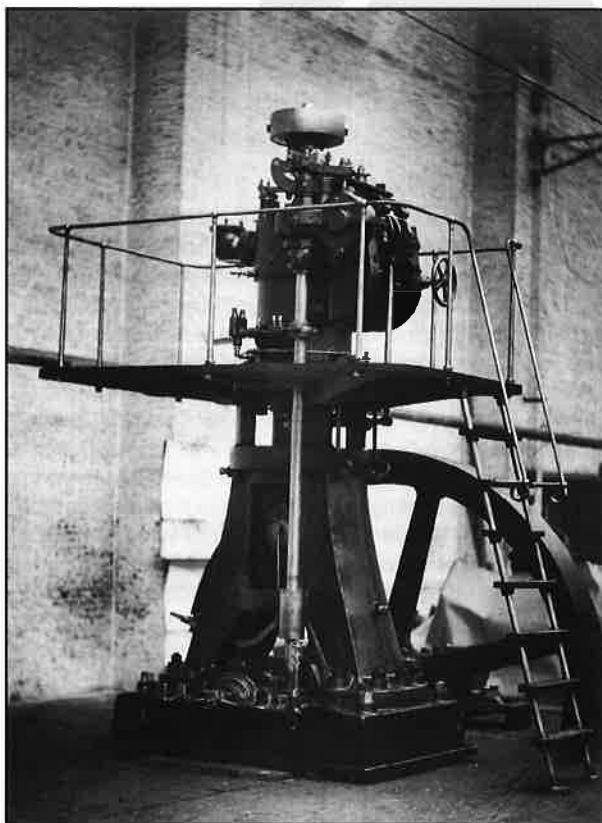
### 3. Via Muidelaan, Voormuide, Muidebrug, Terneuzenlaan naar Voorhavenlaan/Londonstraat

De voornaamste bezienswaardigheden langs het traject zijn achtereenvolgens:



**De oudste gebouwen van de constructiewerkplaatsen Carels (boven).**  
(foto MIAT)

**Proefmodel Dieselmotor gebouwd in de Werkplaatsen Carels in 1901.**  
(verzameling MIAT)



- voorbij de bocht, kant Sassepoortstraat (links) twee interessante montagelooisden voor stoomlocomotieven (gebouwd 1870-1880 en 1910) behorende tot het bedrijf Carels. In het eerste kwart van onze eeuw rolden hier talrijke locomotieven van de band bestemd voor de Belgische Spoorwegen. (niet toegankelijk, exterieur zichtbaar van op de openbare weg)

- aan de overzijde, ter plaatse van het benzine-station annex parkeerterrein en het parkeerterrein naast de Kleine Ring, bevond zich ooit één van de grootste Gentse vlasspinnerijen, de NV Vlasspinnerij Heilig Kerst ('Linière St-Sauveur SA'). Deze spinnerij was in 1885 als naamloze vennootschap door enkele Gentse textielindustriëlen, waaronder baron Casier en graaf Jean de Hemptinne, opgericht.

Daar waar vandaag in de bocht van de Muidelaan auto's voorbijrazen, domineerde tot het einde van de jaren 1950 de sombere massa van deze spinnerij de (toen nog) smalle Sassevaartstraat.

- de metalen draaibrug van de Muide, feestelijk geopend in het jaar 1934, is nog altijd een belangrijk knooppunt in de werking van de Gentse haven.

- de kaaimuur langs de Terneuzenlaan is het laatste overblijfsel van de eerste TOLHUISSLUIS die hier was gesitueerd.

Bij de uitbouw van de Voorhaven vanaf 1880 is ter vervanging het stemmige geheel van Tolhuisstuw en -sluis met neogotische sluiswachters huizen aangelegd (1882-1885). Deze zijn zichtbaar aan de overzijde, bij de Sassekaai.

- kort vóór de overweg aan de voormalige Ringspoorweg aangelegd vanaf 1865, met oorspronkelijke spoorwegbrug uit 1885, is de directeurswoning annex kantoor en werkplaats van de scheepswerf Ludovicus Beauval zichtbaar, gesticht in 1857. Dit fraaie art nouveau geheel werd in 1907 ontworpen door architect Geo Henderick, vurig aanhanger van de Oostenrijks-Hongaarse Secession. Het is één van de beste Vlaamse voorbeelden van deze stijl. In hetzelfde jaar ontwierp hij in dezelfde stijl ook het aanpalende arbeidersbehuizing Assenedestraat met symmetrische straatgevels.

(niet toegankelijk, exterieur zichtbaar van op de openbare weg)

#### **4. Halte hoek Londonstraat/Liverpoolstraat**

(afstap hoek Kopenhagenstraat, te voet naar Liverpoolstraat en terug)

#### **KATOENLOODSEN (1880-1885), MET OUDST BEWAARDE GENTSE ELEKTRISCHE HAVENKRANEN (1915)**

In het laatste kwart van de 19de eeuw brak opnieuw een periode van voorspoed voor de Gentse haven aan. En dit voor het eerst sinds het graven van het kanaal Gent-Terneuzen en de openstelling van het Handelsdok in 1828. Het aantal binnenlopende schepen en hun tonnenmaat nam jaarlijks toe. In 1874 verdrong de stoomvaart definitief de zeilschepen.

Vanaf 1879 bleek de toekomst van de Gentse haven opnieuw voor een lange periode verzekerd. Enerzijds door de internationale overeenkomst tussen Nederland en België, over de uitbouw van het kanaal naar Terneuzen. Anderzijds door de overeenkomst tussen de Belgische Staat en de Stad Gent, voor de

uitbreiding van de haven met een nieuw dok, de Voorhaven. Vooral deze laatste werken werden destijds als vitaal voor het voortbestaan van de haven ervaren. De overslag- en opslagcapaciteit zou er bijna door verdubbeld worden. De plechtige eerste steenlegging van de kaaimuur in 1882 vormde de aanzet tot de uitbouw van de Voorhaven onder burgemeester Lippens.



*Postkaart Voorhavensas kort na 1900. Op de achtergrond het nu verdwenen deel van de 'Grasfabriek'. (verzameling MIAT)*

Het ontwerp was van stadsingenieur Braun, die enkele jaren later zelf de burgemeesterssjerp zou ombinden. De bouw van deze nieuwe kaaimuur werd in 1886 beëindigd. Voor de uitrusting van de Voorhaven ging het stadsbestuur niet over één nacht ijs. Parallel startte de Gentse Kamer van Koophandel en Nijverheidsgestichten in 1886 een intense promotiecampagne in binnen- en buitenland.

Het nieuwe dok met kaaimuur voor schepen met een diepgang van 7.50 meter, vertoende een breedte variërend van 80 tot 100 meter en een lengte van méér dan een kilometer. Aan de westoever vervolledigde men de infrastructuur door een zwaairom met twee droogdokken. Eén van 130 en een tweede van 70 meter lengte, in gebruik

genomen anno 1891. Naast deze droogdokken voor zeeschepen werden, op kosten van het stadsbestuur, langs de nieuwe kaai aan de oostzijde omvangrijke loodsen gepland. Deze dienden voor de opslag van hoofdzakelijk balen ruwe katoen voor de Gentse (en Oostvlaamse) textiel fabrieken. Deze opslagplaatsen zouden brandvrij worden uitgevoerd gebruikmakende

van de destijds nieuwste bouwtechnieken. De realisatie ervan tussen 1885 en 1892 vertienvoudigde de stedelijke opslagcapaciteit ten opzichte van het oude *Entrepôt* aan het Stapelplein. Elke loods was 100 meter lang op 40 meter breed, met 20 meter tussenruimte en op 10 meter van de kaaimuur gefundeerd. Voor de eerste, derde en vijfde loods voorzagen bovendien een kelder.

Ten noorden van deze vijf identieke pakhuizen is in 1886 een oorspronkelijk open hangaar geconstrueerd met slechts één bouwlaag. Deze was 230 meter lang op 23 meter breed, zonder kelder verdieping maar met geïncorporeerde spoorweg-aansluiting. De katoenloodsen zijn volgens het bestek

gefundeerd op stampbeton, met een halfondergrondse kelder verdieping opgebouwd uit baksteen en hardsteen uit Ecaussinnes. Ze kregen een overwelling met troggewelven afwisselend gedragen door gemetselde pijlers of gietijzeren kolommen. De bovenbouw is een volledig ijzeren skeletbouw met gewalste profiel stalen vakwerkliggers in de dwars- en langsricting, gedragen door dito samengestelde kolommen. Volgens overeenkomst uit 1884 met de Stad Gent werd deze bovenbouw geleverd door de Maatschappij Cockerill uit Seraing nabij Luik. De eerste loods zou daarin uit nieuw materiaal bestaan, de rest uit materiaal gerecupereerd van de Wereldtentoonstelling te Antwerpen in 1885. De gesloten loodsen tellen twaalf traveeën in de lengte en twee maal vijf traveeën in de breedte. Deze zijn overspannen door twee parallelle tentdaken opgevangen door stalen profielspananten van het Polonceau-type, met (oorspronkelijk) een zinkplaat-bedecking. De verluchting gebeurde via roosters in de dakbovenbouw. Elke travee omvatte oorspronkelijk op de gelijkvloerse verdieping over de volledige breedte een dubbel metalen rolluik. En op de verdieping, in een tussen verticaal aangebrachte gegalvaniseerd ijzeren golfplaten uitgespaarde centrale opening, een tweevleugelige rolpoort. Deze gaf uit op een omlopend platform onder afdak, vandaag aan de kaazijde verdwenen, waar ook de traveeën in recentere tijd werden opgevuld met baksteenmetselwerk. De (oorspronkelijk overal aanwezige) gegolfde wandplaten vormden in de bouwjaar van de katoenloodsen een innovatie.

Het vloersysteem met stalen golfplaten als verloren bekisting, anno 1886 revolutionair te noemen, behoort tot de oudste (en enige?) nog bestaande grootschalige toepassingen van dergelijke constructietechnieken in Vlaanderen. Met een draagkracht van 1000 kilogram per m<sup>2</sup> waren de vloerplaten voorzien van een vulling en slijtlaag, geplaatst door 'The Belgium Neuchatel Asphalte Company' uit Brussel. De vulling bestond uit een soort waterdichte (gewapende?) beton, over de volledige oppervlakte afgewerkt met een laag gegoten asfalt. In elke loods bevinden zich twee gietijzeren trappen. Ze zijn dubbel uitgevoerd, één voor de opgaande beweging der lastdragers, en één in neergaande richting.

Begin mei 1895 liet het stadsbestuur op de kade twee 2 ton stoomkranen van 'Appelby Brothers Engineers' uit Londen installeren, voorgangers van de nog bestaande elektrische kranen. De tegenwoordig nog aanwezige elektrische aangedreven 2,5 ton kranen zijn in 1915 vervaardigd in de ateliers van 'Le Titan Anversois' gevestigd te Hoboken onder Antwerpen. Deze rolden boven het goederenspoor langs de kade voor de rechtstreekse overslag, vanuit het scheepsvaartdok naar de spoorwegwagons. Het transport van goederen ter plaatse zou, zoals aan het Handelsdok, met stoomlocomotieven plaatsvinden van de Belgische Staatspoorwegen door Stad Gent gehoord.

De infrastructuur voorzag daarbij verscheidene spoorlijnen voor goederenverkeer: twee spoorlijnen aan kaaizijde, één voor laden en lossen, en één om te manoeuvreren, en vier aan de straatzijde (respectievelijk vanaf de

loods te rekenen: twee los- en laadsporen waarvan één onder afdak, één manoeuvreerspoor en één circulatiespoor).

De nog bestaande, binnen het havenareaal gelegen infrastructuur gevat in een gekasseide bestrating, is als 'Havengebied' door een prachtig gietijzeren afsluithekken uit 1886 omgeven.

Ter vervanging van de houtopslagplaatsen tussen de katoenloodsen in,

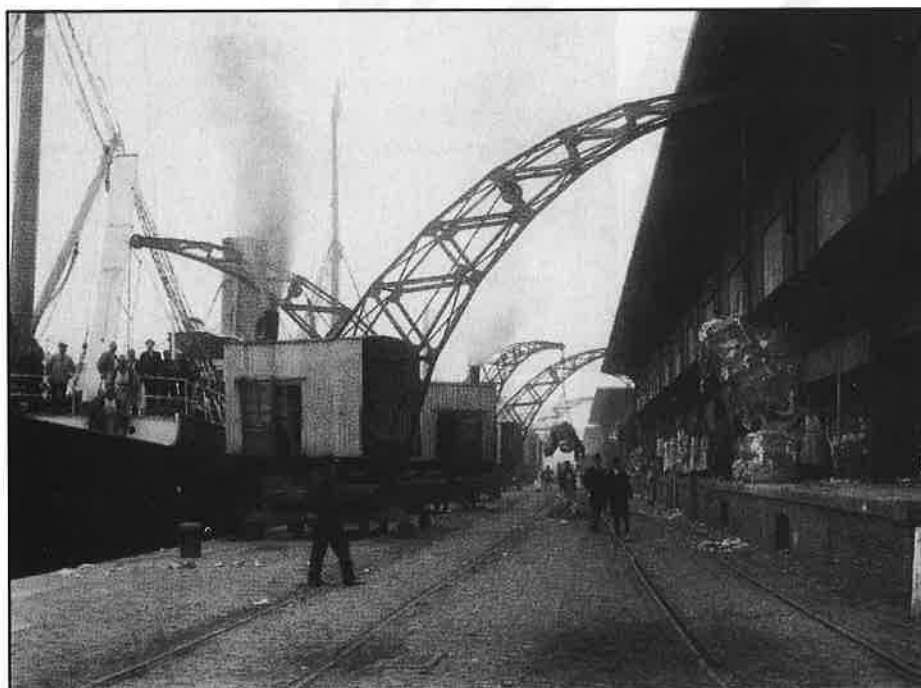
werden vermoedelijk tijdens de eerste Wereldoorlog verbindingsvleugels toegevoegd. Deze telden een gelijkvloerse en een bovenverdieping in gewapend beton.

Het valt te betreuren dat drie van deze verbindingen, voorbeelden van vroege gewapend beton architectuur, enkele jaren terug samen met twee katoenloodsen onder de sloophamer vielen.

Vooral nu er plannen tot reconversie op stapel staan. Gelukkig is het geheel nu als monument beschermd. (niet toegankelijk, exterieur zichtbaar van op de openbare weg)

Andere bezienswaardigheden in de onmiddellijke omgeving zijn:

- gewezen BRANDWEER-KAZERNE uit 1901-1902 naar een ontwerp van



**Het lossen van de balen aan de katoenloodsen rond 1900 (boven). Met binnenscheepen werden deze katoenbalen op de Gentse waterlopen over de verschillende textiel fabrieken verdeeld (onder).**

(repro's MIAT)





stadsarchitect Charles Van Rysselberghe, met woningen voor de daar ondergebrachte brandweerlieden. Wonen en werken op éénzelfde plek! Hoektorentjes verlenen aan het geheel een pittoreske aanblik. De aanwezigheid van een permanent bemande brandweerpost bij de katoenstapelhuizen was van primordiaal belang. Zestien brandweermannen en familie hadden er hun woonplaats in twee maal vier huisjes aan de straatzijde en nog eens twee maal vier op de binnenplaats. De vroegere doorrit voor brandweertuigen is tegenwoordig gedicht. (met de nodige discretie te bekijken om de bewoners niet te storen)

- aanpalend staat een rij arbeiderswoningen uit 1912 in typische 'traditionele' stijl. Een geheel van identieke woningen is ook aan te treffen in de Prosper Claeyssstraat nabij het St. Pietersstation. Claeyss was voorzitter van het toenmalig Bureau van Weldadigheid, die als bouwheer deze sociale woningen liet ontwerpen door architect De Heem. (niet toegankelijk, exterieur zichtbaar van op de openbare weg)

**5. Via Goedendagstraat, New-Orleansstraat (naar links), Meulestedebrug (naar rechts), Wondelgemkaai, Pantserschipstraat, Wondelgemkaai, Langerbruggekaai, naar het Electrabilmuseum 'Energiea'**

De voornaamste bezienswaardigheden langs het traject zijn achtereenvolgens:

- de metalen dubbele klapbrug van Meulestede, in 1955 geconstrueerd in de werkplaatsen Beauval. De kleppen van ieder 130 ton werden naar verluidt

op één werkdag ter plaatse gemonteerd. Een krachtoer! Een ingenieur noemde deze brug destijds één van de modernste van Europa.

- ten noorden van de brug bevindt zich, achter het witte neoclassicistisch 19de-eeuws kasteel 'Les Moulins' (na 1906 verworven door industrieel Bauters), één de eerste chemische fabrieken in dit deel van de Gentse haven opgericht. Deze '*Société Générale Belge de Produits Chimiques*' kreeg al gauw als bijnaam: 'De Zachte Dood'. De naam spreekt voor zichzelf...

Zij werd als vitriool-fabriek in 1891 gebouwd door de Gentenaar Verstraete, een voormalig slager.

Vanuit zijn bedrijf voorzag hij vanaf 1910 hij de omgeving van de Wondelgemse Kleine Dries rond het nu geïsoleerde Sint-Antoniuskerkje van elektriciteit.

Verstraete's 'Elektriciteitsbedrijf van Wondelgem' werd jaren daarna door de 'Electriche Centrales der Vlaanderen' overgenomen. In 1914 werd er een begin gemaakt met de omvorming tot lijmfabriek '*Société Franco Belge des Colles et Gelatines*'. (niet toegankelijk)

- net over de brug domineert het kasteel Hamelinck (of Cooreman, genoemd naar de minister van staat die het tot 1937 bewoonde) de omgeving. Dit voormalig prestigieus buitengoed, vermoedelijk in 1847 gebouwd door de gekende Gentse architect Louis Minard (deze van de gelijknamige Gentse schouwburg!) is eind der jaren 1930 omgevormd tot kantoren bij het aanpalende 'Scheikundige Producten van Wondelgem' (sinds 1924 '*L'Acide Carbonique Pure*' ofte '*L'Air Liquide*'). (niet toegankelijk, exterieur zichtbaar van op de openbare weg)

Dit was één van de talrijke industriële vestigingen die na 1900 voor de explosieve urbanisatie van Wondelgem verantwoordelijk waren, net als de ketelmakerij Mahy Gebroeders en de teer- en asfaltpapierfabriek Lummerzheim. Andere, zoals de zwavelzuur- en superfosfaatfabrieken van Standaert en Verstraeten, de glycerinefabriek NV Glukeros of het smeeroliebedrijf Elekton van De Hemptinne zijn al vroeg verdwenen. Om aan de te verwachten industriële expansie tegemoet te komen, liet men voor het toen nog landelijke Wondelgem één der rijkelijkste Belle Epoque-dorpsstationnetjes van Vlaanderen optrekken.

- voorbij de dubbele bocht, links in de Pantserschipstraat, vallen enkele merkwaardige betonnen schaaldaken tussen de productie-gebouwen van het scheikundig bedrijf UCB op. Ze werden enkele jaren geleden als voorbeelden van gewapend betonarchitectuur uit circa 1935 geslaagd gerestaureerd als belangrijke voorbeelden van bedrijfsarchitectuur uit het Interbellum.

(niet toegankelijk, exterieur zichtbaar van op de openbare weg)

- vóór de Ringvaartbrug rechts situeren zich nog de installaties van de petroleummaatschappij NV *Belgian Shell*, sinds 1970 zo genoemd als Belgische dochtermaatschappij van de multinational *Royal Dutch & Shell Group*. De geschiedenis van dit bedrijf gaat terug tot 1863. Toen werd aan de Brusselse industriële De Keyser en Demets vergunning verleend om Amerikaanse petroleum te distilleren. Zij legden de basis voor de Belgische petroleumindustrie. In 1908 sloten beiden een overeenkomst om een nieuwe maatschappij op te

richten, '*The Belgian Benzine Company*'. Mede-eigenaar was de Britse firma '*The Gas Light Improvement Company*'. Ook onderhandelde Demets in Londen voor samenwerking. In 1927 ging *Belgian Benzine* volledig op in hoger vermelde '*Belgian Shell Company*'. En in 1929 vestigde zich een bescheiden filiale te Gentbrugge. Anno 1934 werd besloten te Gent-Wondelgem langs het kanaal Gent-Terneuzen een raffinaderij op te richten. Toen in 1939 de distillatie startte, was ongeveer 300 ton uitvoer per dag het streefdoel. Na een productiestop door oorlogsomstandigheden, werd het bedrijf in 1946 uitgebreid met een bitumen-installatie. En in 1947 met een afdeling voor raffinage van smeeroliën met zwavelzuur. In 1950 breidde men de opslagcapaciteit uit voor het bottelen van vloeibaar gas en vier jaar later trad een tweede distillatiekolom in werking. In 1956, 1960 en 1966 volgde verdere uitbreiding van de productie- en de opslagmogelijkheden na inlijving van het domein van kasteel Everstein.

(niet toegankelijk)

- de Ringvaartbrug overspant de Ringvaart, aangelegd in de jaren 1950 als omleiding voor de binnenscheepvaart ter ontlasting van de Gentse binnenwateren. Rechts domineert een art deco watertoren de papierfabriek van Langerbrugge. De vroegste representatieve gebouwen uit 1929 tot 1931 zijn door de Gentse architect Jules Lippens ontworpen. Eén van de oudste zichtbare bedrijfsgebouwen is het bureelgebouw uit 1947 van de Gentse architect Hebbelinck. Die ontwierp hier vlakbij ook het clubhuis van

de Yachtclub van Langerbrugge. Leopold Herry, de dynamische stichter-directeur van de elektriciteitscentrale van Langerbrugge, verzekerde zich van de energieafname door de papierfabriek in 1926 dichtbij 'zijn' centrale opgericht. Om de bijbehorende mechanische houtsliperij voor de aanmaak van papiergrondstof aan te drijven levert de centrale ook tot op vandaag stoom. In 1932 is de eerste machine van de NV Papierfabrieken van België voor de continue productie van krantenpapier gestart. Deze machine vervaardigde vanaf 1935 krantenpapier voor de Belgische markt tegen een snelheid van 300 meter per minuut met een maandproductie van 2.360 ton! Het jaar daarop is vanuit de Duffelse vestiging van de NV een tweede machine uit 1928 met een capaciteit van 250 meter per minuut overgebracht. Deze machines behoren tot de oudste in hun soort van België. Vanaf 1945 onderging het bedrijf een nieuwe bouwtrage. In 1956 werd Langerbrugge de modernste krantenpapierfabriek van Europa door de installatie van een derde papiermachine (125 meter lang!) met een snelheid van 600 meter per minuut en een jaarproductie van 66.000 ton. Internationale concurrentie noodzaakte in 1966 de overschakeling naar het non-stopsysteem en een bijkomende productielijn voor tijdschriftpapier. De papierfabriek van Langerbrugge is niet weg te denken uit de geschiedenis van kranten en tijdschriften in België. Met haar jaarcapaciteit van 260.000 ton is zij de belangrijkste papierfabrikant van het land. Ze vervaardigt als enige in België krantenpapier en dekte daarmee tot tien jaar terug 40% van de Bel-

gisch-Luxemburgse markt. Geassocieerd met het Duitse bedrijf 'Feldmühle - Stora' voorzag zij in 1984 al in 23% van het verbruik van magazinepapier in de EEG.

(niet toegankelijk, exterieur zichtbaar van op openbare weg)

- Rechts voorbij de papierfabriek ligt Langerbrugge-brug, in 1875 voor het eerst aangelegd over een oude arm van het kanaal Gent-Terneuzen. Op het einde van de vorige eeuw zouden hier landverhuizers, arbeiders die hier geen werk meer vonden, per stoomschip vertrokken zijn. Zo bijvoorbeeld naar Liverpool, tussenhaven op weg naar het beloofde land Amerika.

Nu is hier een jachthaven gevestigd. Deze vindt haar oorsprong in de Belle Epoque, toen hier de internationale regatta van de 'bootjesvaring' Langerbrugge-Terdonk zijn georganiseerd.

Tot 1955 een geliefde zomeruitstap voor elke Gentenaar. Langerbrugge is reeds een oud gehucht. Zijn geschiedenis klimt op tot de middeleeuwen. Als afhankelijkheid van de Sint-Baafsabdij werd het in 1235 als tolbrug '*longo ponte*' vermeld.

Het gehucht Langerbrugge is sinds het midden van de 18de eeuw onverbreekelijk verbonden met het niet onbelangrijke industriële-geslacht Van Hoorebeke. Ange Van Hoorebeke bracht het zelfs tot burgemeester van het nabijge Evergem. De vroegste vermelding, in 1797, betreft een zekere Jan Van Hoorebeke, olieslager in een alhier staande molen. De Van Hoorebekes verhandelden in 1802 al kalk, stenen en (bouw)hout. Ze gebruikten de samenvloeiing van Kale en Burggravenstroom bij hun zagerij als vlotkom voor hun hout.

Het rechtekken van het kanaal naar Terneuzen was voor hun nakomelingen van groot belang. Schepen met houtvrachten uit bijvoorbeeld Riga konden gemakkelijker lossen aan de kaai te Langerbrugge. Andere telgen van het geslacht Van Hoorebeke zijn verder nog bekend als welstellende jeneverstokers en dito tuinbouwers.

De doortocht van Willem I door Evergem in 1829 ging bij de Oranjegezinde industrieel en voorvader van de huidige eigenaar, houthandelaar Emmanuel Jan Van Hoorebeke, niet onopgemerkt voorbij. Hij moet wel een vrij belangrijke reputatie hebben gehad dat Willem I zich juist daar een pauze getroostte. De fabrikantenfamilie Van Hoorebeke ging het ook na de Hollandse periode voor de wind. Zo lieten de gebroeders (én zuster) Van Hoorebeke anno 1844 in hun bedrijf een '*stoomwerktuig van hooge drukking ter kracht van acht peirden met eenen ketel*' plaatsen. Het jaar daarop installeerde koopman Emmanuel Jan Van Hoorebeke op Evergem-Langerbrugge een tweede stoommachine met een vermogen van 10 pk voor de aandrijving van zijn houtzagerij. In 1860 zou hij zich bovendien nog een derde machine aanschaffen. Dit maakte van hem één van de welvarendste Vlaamse ondernemers. De laatste erfenamen baten hier nog steeds een bloeiend houtgroothandel uit, met opslagplaatsen aan beide zijden van het kanaal Gent-Terneuzen. De vroegere fabrikantenwoningen Van Hoorebeke in empirestijl, tegenover de brug, zijn tijdens de tweede wereldoorlog vernield en afgebroken. Enkel de gebouwen van de vroegere stoominstallatie bleven intact (schoorsteen).

## **6. Halte Langerbrugge-kaai/Herrystraat CENTRALE ELECTRA- BEL-LANGERBRUGGE (1913) met BEDRIJFS- MUSEUM ENERGEIA**

Al in 1901 rijpte bij baron Van Loo, beheerder van de eerste elektriciteitsmaatschappijen van België die zijn kasteel op Langerbrugge had, het plan om daar een centrale op te richten voor de regio Gent. De bouw werd iets vertraagd omdat Gent ondertussen een eigen centrale wenste op te richten. Die kwam er uiteindelijk in 1910-1913 in de Bomastraat.

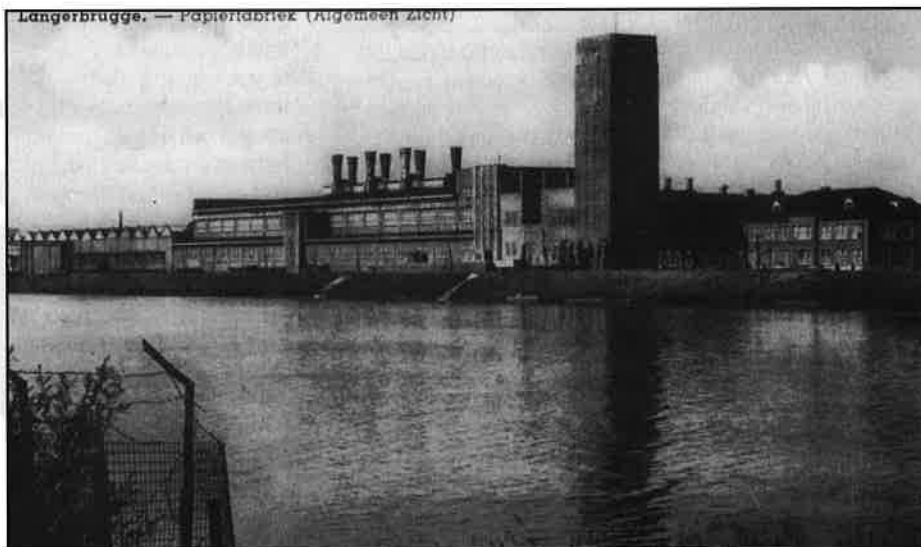
Op 4 juli 1911 werd de NV 'Electriciteitscentrales van Vlaanderen' gesticht. Doel ervan was de toekomstige industriezone aan beide zijden van het kanaal Gent-Terneuzen van stroom te voorzien.

Tot maatschappelijke zetel koos men Evergem-Langerbrugge.

Begin 1913 startten de bouwwerken naar ontwerp van de Brusselse architect Dhuicque. Uit augustus 1913 dateert de aanvraag tot de bouw van een centrale bestaande uit 3 stoomketels Babcock & Wilcox en twee stoomturbines Oerlikon.

En in maart 1914 tenslotte bracht men de elektriciteitsproductie op gang. De maatschappij begon onmiddellijk met de uitbouw van een openbaar (toen nog grotendeels bovengronds) verlichtingsnet in de Oostvlaamse plattelandsgemeenten. De elektrificatie van Evergem, 'thuishaven' van de centrale, gebeurde merkwaardigerwijze slechts na Lovendegem, Lochristi, Mariakerke, Overmere, Vinderhoute, Wondelgem, Moerbeke en Zelzate!

De vernielingen van eerste wereldoorlog betekenden ook voor de centrale van Langerbrugge een zware slag.



**Postkaart van de papierfabriek Langerbrugge vóór de Tweede Wereldoorlog (boven).**  
(verzameling MIAT)

**De Nederlandse taal was in het Interbellum nog niet ingeburgerd in de bedrijfsreclame. Getuige deze publiciteit voor de centrale Langebrugge uit 1938 (onder).**  
(verzameling MIAT)

**RACCORDEZ  
VOTRE USINE  
AU RESEAU  
ELECTRIQUE**

*Centrales Electriques des  
Flandres et du Brabant*

**LANGERBRUGGE**

Gedeeltelijk gebombardeerde gebouwen en installaties, leidingen, onderstations moesten op een minimum van tijd hersteld. Daarnaast moest de centrale uiteraard drijfkracht blijven leveren aan kleinere en grotere bedrijven.

De progressieve ingenieur Leopold Herry was tussen 1908 en 1933 de eerste directeur-generaal van de centrale Langerbrugge. Hij liet in 1927 in de nabijheid voor het hoger bedrijfskader de model-tuinwijk 'Herryville' en de 'Casino', een gemeenschapsgebouw, door dezelfde architect-ontwerper van de centrale optrekken. De nabijheid van het watersportcentrum van Langerbrugge inspireerde Herry om voor de 'veloetoristenclub' gesticht in 1927 onder zijn werknemers, een heuse bedrijfsvelodroom in gewapend beton te laten bouwen geïnspireerd op de Buffalorenbaan van Parijs. In 1930 zou er de eerste koers worden verreden. In 1981 werd ze voor de laatste keer rijvaardig gemaakt voor de nationale baankampioenschappen. Een ultieme poging de enige nog bestaande duurzame openlucht-wielerbaan van Vlaanderen op de valreep van de sloop te redden heeft niet mogen baten.  
(Het Electrabel-Energiea-museum is te bezoeken op [aanvraag](#). De tuinwijk Herryville ligt achter de centrale en is mits een korte wandeling te bereiken)

De centrale van Langerbrugge lag aan de basis van alle industriële vestigingen in de omgeving. De belangrijkste daaronder was de reeds vermelde papierfabriek, maar ook het aanpalende elektrochemisch bedrijf NV 'L'air Liquide' opgetrokken in 1925.

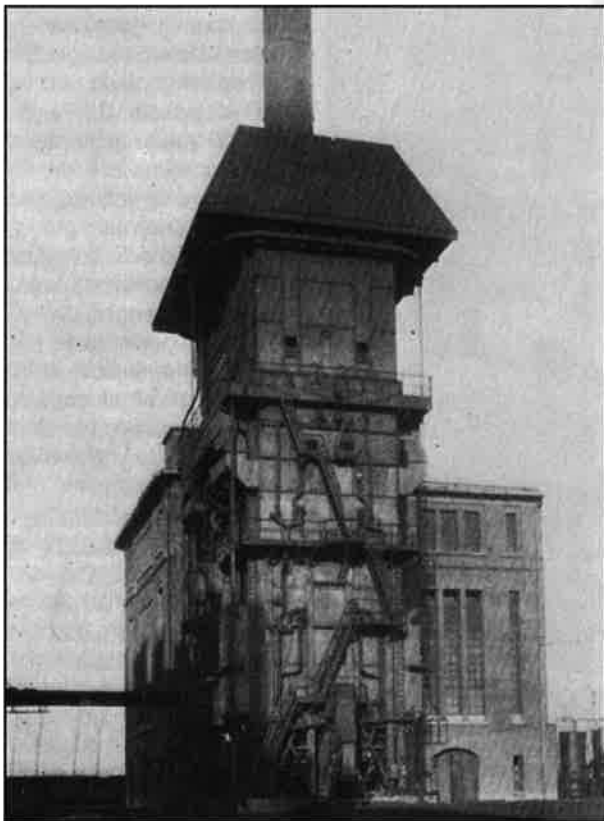
Hier werd stikstof geproduceerd door samenpersing onder hoge druk en onderkoeling van lucht uit de atmosfeer. *L'Air Liquide* is na de tweede wereldoorlog ingelijfd bij - het inmiddels eveneens verdwenen - chemische bedrijf Kronos.

Op deze kunstmatige wijze bereide stikstof was onder andere van groot belang voor de productie van kunstmest, springstoffen, koelvloeistof voor de voedingsnijverheid.

Het destijds revolutionaire procédé Claude met een unieke technische installatie bestond onder meer uit indrukwekkende compres-

soren aangedreven door elektromotoren en dito kolommen voor het vloeibaar maken van lucht. Jammer genoeg werd de installatie begin 1994 verschromt. Enkel de kantoren ontworpen door de gekende Brusselse architect Jansinski bleven van de sloop gespaard. Het MIAT kon één der oudste compressoren redden voor een permanente opstelling in de toekomst.

### 7. Terugweg via Wondelgemkaai/Panterschipstraat/Wiedauwkaai naar Halte Droogdokken



**Met deze - nu verdwenen - hogedruk Benson-ketel, in de jaren dertig een revolutionaire installatie, kwam Langerbrugge aan de spits te staan van de technische evolutie in de thermische centrales.**  
(verzameling MIAT)

### De voornaamste bezienswaardigheden langs het traject:

- Juist voorbij de gebouwen van de UCB, ter rechterhand, is nog juist de alleenstaande witte fabrikantenwoning van de 'Etablissements Donner Lee en C<sup>o</sup>' (*'Peausserie Gantoise'*) zichtbaar. Dit Engels bedrijf startte hier in 1902 met een fabriekje voor het (stoffige!) bewerken van konijnenvellen en het leveren van grondstof voor de hoedenmakerij. Nog in werking tot begin jaren 1980. Tegenwoordig is er een verdeelhuis van elektriciteitsartikelen gevestigd.

- rechts in dubbele bocht ligt achter het grastalud verscholen de ketelmakerij Louis Mahy (nadien 'Ignace Mahy en Zonen'). De Mahy's behoren tot een geslacht van energieke Gentse ondernemers. Eén der meest actieve hedendaagse Gentse KMO's waar nog steeds stoomketels worden geproduceerd zijn de NV 'Werkhuizen Mahy Gebroeders' hier vlakbij op Wondelgem, in de Sloepstraat.

De stichting ervan gaat terug tot 1869. In dat jaar vestigde stamvader Ghislain Mahy zich als werktuigbouwer-ketelmaker omtrent de (huidige) New Orleansstraat. Handig en onderlegd vakman zijnde, wist hij van in het begin het vertrouwen der industriëlen uit de Gentse regio te winnen.

In 1889 werden de zaken overgenomen door de vennootschap 'Mahy Gebroeders' die de huidige firma voorafging. Anderzijds vestigde Louis Mahy zich in 1900 zelfstandig op de Nijverheidskaai (nu: Wondelgemkaai), alvorens naar de Panterschipstraat te verhuizen.

Beiden vervaardigden alle soorten ketelwerk, in het bijzonder stoomketels.

De constructie van deze ketels evolueerde naarmate vooruitgang werd geboekt in de metaalindustrie, en ook volgens de behoeften der industriëlen. Het op de markt brengen van extra-zachte staalplaat met grote weerstand liet toe uit gehamerde, gesmede of gelaste stukken te produceren. Daardoor behoorden hogedruk stoomgeneratoren tot de mogelijkheid. Van 1869 tot begin 1983 werden niet minder dan 2.444 ketels vervaardigd in de Werkhuizen Mahy. Vandaag nog worden stoomketels met rookbuizen of waterpijpketels, op stookolie, steenkool of aardgas buiten België geleverd aan Frankrijk, Nederland, Spanje, Duitsland, Italië, Griekenland, ex-Zaire, Colombia, Venezuela...  
(niet toegankelijk)

- voorbij de Meulestedebrug, links aan de overzijde van het kanaal, zijn nog twee kleine schoorstenen zichtbaar. Ze horen bij de voormalige fabriekjes gegroeid uit de windmolens die zich daar tot in de 19de eeuw bevonden. Twee van de vele molens die 'Meulestede' sinds de middeleeuwen haar naam gaven.

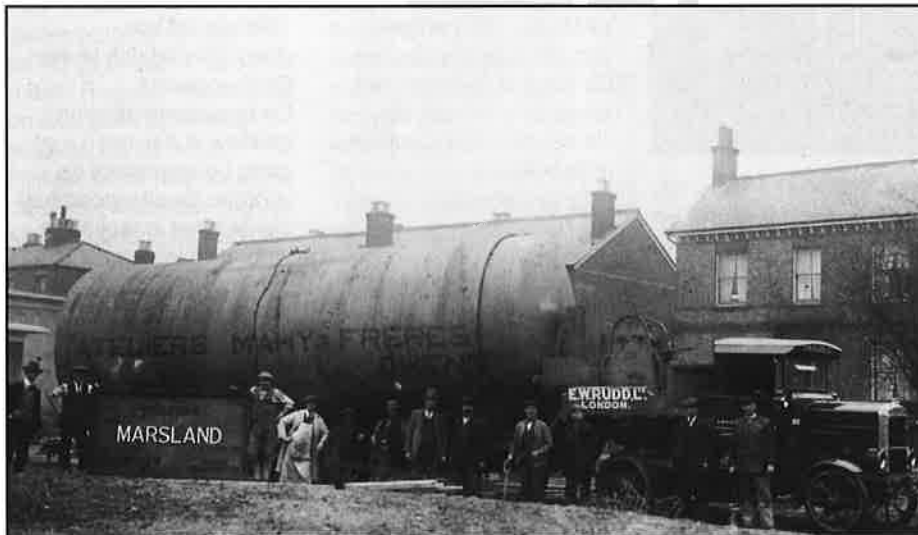
Ook de nu verdwenen 'Usine des Moulins' langs de Meulestede steenweg, tussen Rotterdam- en Hamburgstraat te situeren, vond er haar oorsprong.

- rechts de CREOSOTEERINRICHTING NMBS met bij horende BETONNEN WATERTOREN De Gentse creosoteerwerk, in de volksmond 't *bieldekof*' bijgenaamd, bezit een voor Vlaanderen unieke technische installatie uit 1930. Sinds 1899-1900 worden hier houten spoorweg-dwarsliggers vochtbestendig gemaakt. Deze bestaat uit twee reusachtige autoclaven voor het creosoteren



**Hoog bezoek aan het 'Biendenkot', ter gelegenheid van de Gentse Wereldexpo in 1913.**  
(verzameling MIAT)

**Klaar voor het transport naar Engeland: een vrachtwagen met Mahy-stoomketel, jaren 1920.**  
(verzameling MIAT)



onder druk van houten dwarsliggers (23 meter lang!), twee creosootovens Mahy, een compressor Sulzer en twee zuigpompen, creosootbakken, sporen, wagentjes en draaischijven. De bijbehorende zagerij is jammer genoeg in 1996 ontmanteld. Men produceert recent nog slechts 250.000 balken per jaar, tegenover meer dan 600.000 vroeger.

De Gentse creosoteerinrichting is vergelijkbaar met die van de vroegere RTT in de Oostendse haven (reeds beschermd als monument), waar destijds houten telefoonpalen werden geïmpregneerd. Even merkwaardig is de betonnen watertoren. Deze is van het 'spoorweg'-type, op betonnen pijlers met open voet en kuip met cilindervormige grondvorm. Kenmerkend zijn de sierbogen onder de

bodem van de zogenaamde Intze-kuip, toegepast vanaf 1922. Naar type is hij niet meer te situeren onder de vroege betonbouw bij watertorens met decoratieve details (1900-1925). De afwerking als open betonskelet op acht steunen met rondbogen onder de kuip, sober en functioneel, laat de periode 1925 tot 1930 opperen. Deze laatste datum lijkt aannemelijk, vermits de huidige creosoteer-

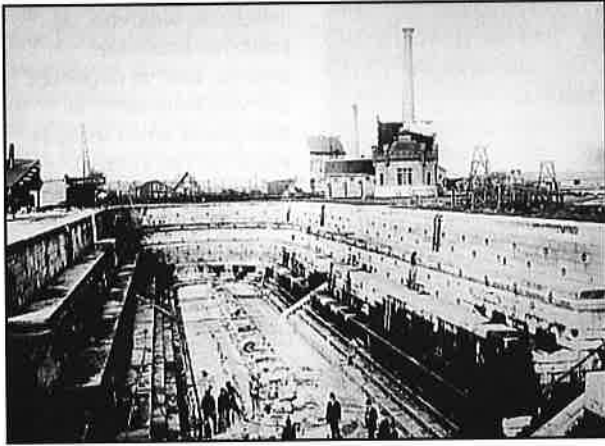
installatie, waarvoor de toren het koelwater leverde, toen is opgericht. Dit type watertoren is doorgaans enkel terug te vinden in het Waalse landsgedeelte. In het Vlaanderen is hij veeleer zeldzaam, en onder deze vorm met grote waarschijnlijkheid uniek. (niet toegankelijk)

Verder langs het traject zijn nog diverse andere onderwerpen merkwaardig te noemen:

- de vroegste Gentse (Vlaamse?) voorbeelden van betonnen schaaldaken voor de silo's van de voormalige zoutziederij 'Gentsche Zoutziederij - Salines Gantoises', anno 1898. In de technische geschiedenis van het nog relatief jonge gewapend beton als bouw materiaal behoren zij tot de oudste nog bewaarde toepassingen in Noordwest Europa. Spijtig genoeg is het complex de laatste jaren aan verval prijsgegeven en vielen een aantal schaaldaken al onder de sloophamer. (niet toegankelijk, exterieur zichtbaar van op openbare weg)

- een bedrijfssmidse met twee vierkante (deels ingekorte) schoorstenen van de voormalige petroleumopslagplaats 'The American Petroleum Company' uit 1901. In deze smidse werden te rivetteren, dat is met klinknagels te monteren, zachte staalplaten voor petroleumreservoirs bewerkt. Nabij de droogdokken waren trouwens rond de laatste eeuwwisseling reeds vroeg petroleum opslagplaatsen geconcentreerd ('Luxoil' en 'Ghent Petrol' 1899, 'l'Alliance' 1910-1923). Deze traditie bestaat er vandaag de dag nog. (niet toegankelijk, exterieur zichtbaar van op openbare weg)





**De Voorhaven-droogdokken kort na 1900: het stoomgemaal is nog intact.**  
(verzameling SCMS, Gent)



**De reusachtige vlasspinnerij La Liève is in 1977 gesloopt.**  
(verzameling SCMS, Gent)

## 8. DROOGDOKKEN

De indrukwekkende Gentse droogdokken voltooid in 1890-1891, zijn voor het eerst in concessie gegeven aan scheepsbouwer Ludovicus Beauval, vermeld in het begin van onze tocht. Vandaag worden zij uitgebaat door de NV Scheepswerven van Langerbrugge. Oorspronkelijk waren ze voorzien van een stoompoldergemaal voor het leegpompen van de beide droogdokken. De metaalconstructie-ateliers Phoenix leverden de stoommachine en de centrifugaalpomp. Deze laatste werkt nog steeds, nu aangedreven door een elektromotor. De oorspronkelijke pompgemaal-

behuizing, geïnspireerd op de middeleeuwse militaire architectuur, én de erbij horende sierlijke schoorsteen zijn reeds lang gesloopt.

De herstellingswerkhuizen ten noorden dateren uit het eerste kwart van onze eeuw.

In de nabijheid lagen eertijds ook de scheepswerf De Decker, scheepsbouwmeester uit Antwerpen, in 1891 'gesticht dienstig tot het herstellen van zeil- en stoomschepen', en het werkhuis van Mulready, scheepsbouwer uit Westminster, Groot-Britannië.

(niet toegankelijk, exterieur zichtbaar van op openbare weg)

## 9. Via Wiedauwkaai/ Nieuwevaart naar Halte Vynckier

De naam Wiedauwkaai vindt vermoedelijk haar oorsprong in de plaatsnaam 'Wijdauwe' in de Wondelgemmeersen, een wilgeteen- of wissenkwekerij. Wilgen waren dé grondstof voor het vlechten van manden en korven. De traditie wil dat ze was gelegen daar waar in 1877 een reusachtige vlasspinnerij, de NV *La Liève*, zou verrijzen. Deze droeg trouwens de volkse bijnaam 'Wiedauwe'.

De voornaamste bezienswaardigheden langs het traject zijn achtereenvolgens:

- achter een hoge bakstenen muur liggen de terreinen van de VLASSPINNERIJ NV LA LIEVE (gesloopt na brand in 1977), nu een vestiging van Stokerij Bruggeman. De hoge afsluitmuur met toegangspoort van de vlasspinnerij bleef gedeeltelijk bewaard. (niet toegankelijk)

- de nog in werking zijnde UCO-KATOENSPINNERIJ NV GALVESTON, achter in een smalle toegangsweg. Samen met de katoenfabriek Braun in de Maisstraat, de laatste nog in werking zijnde UCO - katoenspinnerij binnen Gent!

Hier ten noorden van de Ringspoorweg, tegenover de katoenloodsen van de Voorhaven, werd rond 1910 de katoenspinnerij NV 'Galveston' gebouwd. Dit imposant fabriekscomplex met Manchesteriaans spinnerijgebouw is een ontwerp van de Gentse architect De Weerd.

Het rechthoekig blok van de spinnerij bevat vier bouwlagen onder plat dak en een sterk geritmeerde gevel met recent dicht gemetselde raamopenin-

gen. De dominante traptoren in neostijl is afgewerkt met een intern waterreservoir. Ten westen van de spinnerij liggen de (gemoderniseerde) machinezaal en ketelhuis. Mét twee op stookolie overgeschakelde stoomketels in 1912 geleverd door de firma De Naeyer uit Willebroek.

Door hetzelfde bedrijf werden de stapelloodsen van de in 1977 ontmantelde vlasspinnerij 'La Liève', ingelijfd. Deze interessante constructie bestaande uit drie parallelle zadeldaken achter puntgevels, is vermoedelijk eind vorige eeuw opgetrokken. (niet toegankelijk, exterieur zichtbaar van op toegangsweg)

- vlak voor de overweg rechts liggen de recent gemoderniseerde gebouwen van de voormalige NV 'Sucrierie du Canal', in 1906 als laatste (biet)suikerfabriek binnen Gent opgericht. De benedenverdieping gebouw in baksteen met grote boogvensters en vooraan de dito stoommachiniekamer is recent verbouwd tot banaal bureelgebouw. (niet toegankelijk)

- vlak voorbij de overweg duiken de SCHEEPSMOTOREN-CONSTRUCTIEWERKPLAATSEN ABC op. De navolgende beknopte geschiedenis van dit bedrijf is representatief voor de gehele Gentse metaalconstructienijverheid. De Diesel- en scheepsmotoren constructie-ateliers van de *Anglo-Belgian Company* zijn de opvolger van de NV 'Oude Werkplaatsen Ongenae', hier nog vóór 1900 opgericht. De NV 'Gasmotoren Ongenae' fabriceerde hoofdzakelijk armgasmotoren tot 120 pk. In 1909 was dit nog een bloeiend bedrijf dat één jaar later

haar machinepark nog belangrijk uitbreidde. De uitvinding van de Dieselmotor zette echter 'een pad in de korf'. De 'Werkplaatsen Onge-nae' werden in 1912 overgenomen door de daartoe gestichte 'Anglo-Belgian Company', die het bedrijf zou omschakelen op de productie van Dieselmotoren. Georges Carels, die het Dieselpatent in alleengebruik had, was de eerste voorzitter van de raad van beheer. ABC zou tot 1917 motoren en compressoren bouwen volgens tekeningen en voor rekening van de 'Werkhuizen Carels'. De ontstaansgeschiedenis van ABC was dus nauw verbonden met het bedrijf Carels, dat haar trouwens de licentie voor semi-Diesels zou afstaan. Op de Wereldtentoonstelling van Gent in 1913 stelde ABC haar eerste (scheeps)motoren van 6 tot 40 pk tentoon. Na 1913 moest Rusland één van de belangrijkste afnemers worden, via de firma Peltzer. Maar omwille van de eerste Wereldoorlog gingen de meeste transacties niet door. De oorlog was verantwoordelijk voor de nagenoeg totale ontmanteling van het bedrijf door het bezettingsleger dat eveneens de nabijgelegen katoenfabriek Gent-Zele-Tubize inpalmde. Na de bevrijding werd ABC bijna volledig heringericht met een machinepark van Amerikaanse origine, aanvulling van de schaarse gerecupereerde exemplaren. In 1922 haalden de fabricatiemogelijkheden de 2.500 pk per jaar. Groeiende bekendheid leverde bestellingen uit de gehele wereld op, en ook nam de specialisatie in scheepsmotoren toe. Eind jaren 1920 werden daarvoor nieuwe constructiehallen opgetrokken langs de Ringspoorweg. Waarmee

men bovendien een aansluiting voorzag voor het transport van machines. Ook de gunstige ligging aan de Voorhaven was een pluspunt. In de 'dolle' jaren twintig leefde men in het vooruitzicht van economisch herstel, nieuwe sociale voorzieningen, staatssteun voor allerlei projecten, ruime werkgelegenheid... Maar de daaropvolgende wereldcrisis van september 1929 liet in de jaren 1930 de werkloosheidscijfers astronomische vormen aannemen. En de anti-crisis maatregelen van de regering haalden niet het verhoopte resultaat. Het verging ABC niet anders dan de andere Vlaamse bedrijven. Tussen 1932 en 1936 was het moeilijk het hoofd boven water te houden. Toch zijn toen een aantal nieuwe motoren ontwikkeld, dat in 1937-1938 door een samenwerking met de firma Paxman-Ricardo over de gehele wereld werden verkocht. Bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog evacueerde ABC haar totale machinepark naar Roane in Frankrijk. De bezetter onderschepte de spoorwegwagons te Moeskroen en voerde de lading als oorlogsbuit naar Hamburg af.

Na de oorlog draaide ABC hoofdzakelijk voor de wederopbouw. Binnenvaart en visserijvloot waren de voornaamste cliënten. Het zijn deze met ABC-motoren uitgeruste vissersboten die door de enorme aanvoer van haring de Belgen voor de hongersnood behoedden. In 1948 stonden méér dan 33.000 pk op de proefbank, tegenover maximum 9.000 pk vóór de Tweede Wereldoorlog. De Engelse en Amerikaanse concurrentie bleef echter doorwegen.



**De spinnerij Galveston in de gloriejaren van UCO, jaren 1950.**

(verzameling MIAT)



**Het in de jaren 1950 opgetrokken kantoorgebouw van de Anglo Belgian Company.**

(verzameling MIAT)

Een gemoderniseerde ABC nam toen grote risico's met de ontwikkeling van een Diesellocomotief voor de Belgische spoorwegen in samenwerking met Acec. En met de levering van motoren aan het toenmalige Belgisch Congo tot aan haar onafhankelijkheid. De productie van scheepsmotoren is eind jaren 1950 volledig stopgezet door de té grote concurrentie van General Motors.

In 1964 trachtte ABC het hoofd nog boven water te houden door de oprichting van 'Belgodiesel', een samenwerkingscontract met Acac en Cockerill onder leiding van ABC. Dit mislukte door de geringe inzet van Acec

Alhoewel een aantal door ABC ontwikkelde snel draaiende dieselmotoren het aanvankelijk goed deden, bleken zij op lange termijn té duur voor de internationale markt. Eind 1975 kwam het bedrijf in financiële problemen en in 1980 hield de *Anglo-Belgian Company* onder haar oude vorm op te bestaan. Tegenwoordig gaat het deze firma blijkbaar opnieuw voor de wind: een nieuw bureel- en ontvangstgebouw is gepland. (niet toegankelijk, exterieur zichtbaar van op openbare weg)

- aanpalend situeerde zich de blekerij, katoendrukkerij en ververij 'Indiennerie & Teinturerie Gantoise'

nadien verbouwd en gemoderniseerd in nieuwe zakelijkheid tot (ex-) BREIGOEDFABRIEK DE GROOTE (o.a. merken 'Eskimo', 'DG-Mode' en 'Empire')

Tussen beide in lag de (nu gesloopte) katoenfabriek NV SAVANNAH uit 1909-1912 geklemd.

(niet toegankelijk, exterieur zichtbaar van op openbare weg)

- in de katoenspinnerij NV RENSON uit 1920 -1923, in 1912 nog onderdeel van de katoenfabriek Gent-Zele-Tubise, is tegenwoordig vervoerbedrijf Ziegler gevestigd.

Achter een modern voorgebouw gaat nog een belangrijk fabriekscomplex schuil, met onder andere een opvallende machinekamer en bijbehorend ketelhuis.

Deze fabriek vormt samen met Vynckier één uniek industrieel stadsgezicht.

(niet toegankelijk, exterieur zichtbaar van op openbare weg)

## 9. Halte VYNCKIER

Het gebouwencomplex VYNCKIER bestaat uit de voormalige textiel fabrieken PARMENTIER, VAN HOEGAERDEN & C° (nadien NV KATOENFABRIEK GENT-ZELE-TUBISE) of zogenaamde 'Grasfabriek', en PIPYN, met schoorstenen en ketelhuis waarin 5 Lancashire-stoomketels uit 1911.

Het geheel van de genoemde drie genoemde fabrieksgebouwen vormt door zijn bijzondere bouwkundige gaafheid en zijn stadsgezicht dominerende inplanting een unieke en - jammer genoeg - laatste kans om de representativiteit van de eens zo belangrijke Gentse textielnijverheid voor het nageslacht veilig te stellen.

De recent tot bescherming voorgestelde gewezen

katoenfabrieken met hun traptorens zijn letterlijk '*des châteaux de l'industrie*', kastelen van de industriële maatschappij.

Vooraf omdat dit ensemble in het ruimer industrieel en stedenbouwkundig context van de Verbindingsvaart (1860-1865), de Voorhaven (1880-1900) en de Ringspoorweg (vanaf 1865) past, met monumentale katoenloodsen, droogdokken, haveninfrastructuur (kaaimuren, sluisen), (spoorweg-)bruggen en andere stadsgezichtbepalende industriële constructies. Waarbinnen onder andere de als monument beschermde oudste gashouders van Vlaanderen aan de Gasmeterlaan staan.

De aan de site van de hoger vermelde katoenfabrieken palende voormalige bedrijven De Groote,

Renson en ABC maken er eveneens deel van uit. Het is deze site die net als de omgeving van het *Museum of Industry* en *Ancoats* te Manchester, het predikaat '*Industrial and Urban Heritage Park*' verdient.

Wat de gebouwen en de site van Vynckier zo uniek maakt is de duidelijk afleesbare stijlevolutie in de bedrijfsarchitectuur tussen 1860 en 1930. Van een streng functionele baksteenarchitectuur tot een decoratieve art deco. Steeds even dominant gebleven architectuur, de grootheid van de textielnijverheid onderstrepd door de omvang van de zogenaamde Manchesteriaanse 'mammoetspinnerijen' met hun monumentale traptorens. De katoenfabriek Parmentier-Van Hoegaerden

(1860), nadien Gent-Zele-Tubise heet de eerste te zijn die na het afschaffen van het octrooirecht en de aanleg van de Verbindingsvaart buiten de vroegere stadsomwalling werd gebouwd. Toen lag ze nog te midden van de Wondelgemmeersen, confer de bijnaam '*Grasfabriek*'. Het was op dat ogenblik in elk geval het grootste bedrijfsgebouw van Gent. In opbouw is de spinnerij nog uitzonderlijk gaaf en is het volledig productieproces afleesbaar: katoenopslag, preparatie en openerinstallatie, kaarderij, rekbankenafdeling, spinnerij, twijnderij, preparatie weverij. De weverij zelf werd enkele decennia terug gesloopt. Machinekamer, ketelhuis en transmissieschacht bleven bewaard. Daarenboven bevat dit ketelhuis nog de

**De eerste luchtfoto van de textielbedrijven aan de Nieuwe Vaart en de Voorhaven, kort na de Eerste Wereldoorlog.**  
(verzameling MIAT)



laatste intacte Lancashire stoomketel-batterij van Gent. Vergelijkbaar aan dat die door het onfortuinlijk lot werd vernield binnen het textielveredelingsbedrijf AVO aan de Drongensteenweg, ook al was zij als monument beschermd! Het hoofdgebouw met vier bouwlagen laat door zijn stoer en somber voorkomen een diepe indruk na. Het is een goed voorbeeld van de 'gesloten' bedrijfsarchitectuur uit het midden der vorige eeuw. Deze kenmerkt zich door een grotere baksteen gevelparement oppervlakte tegenover de raampervlakte. Confer de grotere raampervlakte in de beide andere spinnerijgebouwen. De opbouw van dit spinnerijgebouw met zijn fraaie decoratieve bakstenen traptoren, vlak naast de ontstoftingstoren van

de kaarderij, benadert het dichtst de 'fire proof' - bedrijfsarchitectuur van de Engelse 'cotton-mills'. Bedrijfsarchitectuur zoals ze vanuit de textielregio rond Manchester bij ons werd geïmporteerd. Het recent vervangen van de merkwaardige rondbogige gietijzeren industrieramen, een uniek voorbeeld van een glasroeden-concept voor dubbele beglazing (!), van de vleugel uitziend op de Nieuwevaart, door moderne exemplaren is gelukkig geen onomkeerbaar proces.

De monumentale katoenspinnerij uit 1910 achter in het terrein wordt geflankeerd door twee traptorens met in de dakbekroning verwerkte waterreservoirs. Het is een laatste uitbreiding van het bedrijf Gent-Zele-Tubise, vóór de eerste wereldoorlog het grootste 'monoliet' katoenspinnerijgebouw van Vlaanderen.

Architect-bouwondernemer was S. De Taeye & C°. De indeling van het gebouw als katoen verwerkend bedrijf bleef grotendeels bewaard (preparatie, kaarderij met ontstoftingstoren, spinnerij, verticale circulatie en transmissieschacht doorlopend over alle verdiepingen). De geringe bouwkundige ingrepen en infrastructuurwerken uitgevoerd voor de huidige bestemming (enkel machinekamer en ketelhuis werden gesloopt) hebben het uitzicht niet drastisch veranderd. Het vervangen van de oorspronkelijke industriële gietijzeren grootvensters door moderne exemplaren is ook hier geen onomkeerbaar proces.

De sleutel-op-de-deur katoenspinnerij Pipyn, een ontwerp van architect De Weerd, werd vanaf 1923 in fasen gerealiseerd in een homogene en fraaie

art deco baksteen architectuur. Toevoegingen volgden eind jaren twintig, begin jaren dertig in dezelfde stijl. Ook hier bleven de belangrijkste structurelementen van het bedrijfsgebouw behouden: traptoren (met waterreservoir voor Sprinkler-blusinstallatie), stoommachinekamer, ketelhuis, transmissieschacht, schoorsteen. Dit gebouw is te meer uitzonderlijk omdat het, als laatst gebouwde belangrijke Gentse spinnerij, naar opbouw een anachronisme vormde. In een tijdperk waarin de textielsector voor de aandrijving van machines van mechanische stelsels overschakelde naar electricatie, werd het toch nog geconcentreerd op stoomaandrijving met riem- en kabeltransmissies (met twee compound stoommachines Van de Kerchove, nu verdwenen).

Ook hier vormt vernieuwing van sommige ramen geen onomkeerbaar proces. Deze spinnerij kende maar een kort bestaan vermits reeds in 1937 de firma Vynckier zich er kwam vestigen. Toen in 1962 ook de oude NV Gent-Zele-Tubise (sinds 1928 omgevormd tot de UCB) de NV 'Katoenfabrieken van België - Usines Cotonnières de Belgique SA' haar activiteiten stopzette, breidde Vynckier zich ook daar uit. De oudste gebouwen op de hoek Wiedauwkaai-Nieuwevaart zijn recent gesloopt om plaats te maken voor enkele afzichtelijke betonnen dozen... (niet toegankelijk, exterieur zichtbaar van op openbare weg)

**10. Via de Nieuwe Vaart, over de Wondelgembrug, via Wondelgemstraat, Griendeplein, Begijnhoflaan, Bachten Walle naar Halte St.-Antoniusbrug**

De VERBINDINGSVAART, in 1863 gegraven na afschaffing van de Octrooirechten (1860) tussen het kanaal Gent-Terneuzen en de Brugse Vaart. Dit kanaal groeide al gauw uit tot de slagader van dit belangrijk industrieel-archeologisch belangrijk stadsdeel.

Het stemmige fin de siècle - karakter, met aan beide zijden een dubbele rij bomen en verlicht door gaslantaarns, heeft reeds lang moeten plaatsruimen voor de verkeersoverlast van de Kleine Ring. De interessante ijzeren vakwerkbrug voor voetgangers uit circa 1920, de enige nog bestaande te Gent (!) naast de Wondelgembrug, met driearmige gaslantaarns, is als laatste getuige tot beschermd monument verklaard.

Belangrijke bedrijven vestigden zich langs dit industriekanaal:

Aan de noordoever (Nieuwevaart, voorheen Nijverheidslaan)

- voorbij Vynckier en vóór de ringspoorweg: de constructiewerkhuizen S. Detaeye en C°, bouwondernemer van de meeste Gentse textielbedrijven uit de Belle Epoque (verdwenen), en de vlasafvalverwerkingsfabriek NV Spinnerij Rabot van Vercoutere met symmetrische topgevels palend aan de Ringspoorweg (in 1880-1910 gebouwd naar een ontwerp van architect L. Morial)

- voorbij de ringspoorweg: de katoenspinnerij & -weverij Felix Beernaert, de industriële bakkerij en kolenmagazijnen van de Coöperatieve Maatschappij Vooruit (beiden verdwenen), en de achterin gelegen katoenspinnerij en -twijnderij FNO 'Filature Nouvelle Orléans' met haar stadsbeeldbepalende





trap(water)toren uit 1896-1912, een ontwerp van S. Detaeye & C° (heden deels Barco Graphics & als monument beschermd)

- tegen de Wondelgembrug: de weverij Van Geluwe (verdwenen) en de jutespinnerij FDR 'Rabot' (met decoratieve hoofdgevel en schoorsteen aan de Ryhovelaan)

Aan de zuidoever (Gasmeterlaan):

De Hemptinne en Desmet, wiens bedrijven aan de periferie waren ingeplant. De RABOTWIJK was het eerste (en laatste) Gents voorbeeld van een grootschalig stedenbouwkundig project in de 19e eeuw door plaatselijke industriëlen opgezet.

Het algemeen straten- en verkavelingsplan werd vanaf 1867 ontwikkeld om in huisvesting voor arbeiders van de omliggende textiel fabrieken te voorzien.

Desmet is in 1799 opgericht in de voorstad van de Brugsepoort, tegen de Brugsevaart. De fabriek is reeds in 1811 langs de 'kerkweg' naar Wondelgem, de huidige Gulden-vliesstraat, met een katoenspinnerij uitgebreid. Lieven Bauwens leverde er de spinmolens voor. Het was de eerste 'fireproof' - spinnerij ooit in Vlaanderen opgericht. De Gentse architect J.B. Vande Cappelle had voor dit ontwerp inspiratie gezocht bij de Engelse 'textile-mills'.

In 1957 kwam het uiteindelijk tot een fusie onder de naam NV 'Loutex'. In de laatste jaren van haar bestaan maakte het bedrijf deel uit van het UCO-concern dat alle belangrijke katoenfabrieken in het Gentse groepeerde. Na het stopzetten van de activiteiten zijn de bedrijfsgebouwen in de loop der jaren tachtig grotendeels gesloopt. De vier bouwlagen hoge Manchesteriaanse spinnerij uit 1882 (met latere aanpassingen) in de Gulden-vliesstraat



**De gewezen vlasval-verwerkingsfabriek Vercoutere uit 1880, vandaag een bedrijventrum.**

(foto MIAT)

- achter de imposante industriële maalderij De Nieuwe Molens van Gent en Brugge liggen de twee oudste nog behouden telescopische gashouders van Vlaanderen.

Ze zijn op de monumentenlijst geplaatst, als laatste getuigen van de gasfabriek van de Gentse Gasmaatschappij.

Deze maatschappij was gesticht in 1880 als vierde in de rij van de opeenvolgende Gentse gasbedrijven, na deze aan de Waalse Krook, Dok-Noord en de hoek Gebroeders Desmetstraat/Gasmeterlaan (de latere De Backer-De Rudder), allen verdwenen.

- de wijk Wondelgemstraat. Vanaf 1872 volgde de urbanisatie op privaatiniciatief van enkele Gentse grootindustriëlen. Daaronder de 'katoenbarons'

De Wondelgemstraat werd hoofd(winkel)as van deze dicht bevolkte volkswijk. Halverwege verrijst er de merkwaardige, torenloze neogotische 'fabrikantenkerk' van Sint-Jozef. Deze is gebouwd tussen 1880 en 1883 naar ontwerp van architect Van Assche op gronden van, en deels gefinancierd door (weer eens) de dynastie katoenindustriëlen De Hemptinne.

- de omgeving Rabot met resterende gebouwen van enerzijds de gewezen katoenfabriek der gebroeders Desmet (*La Louisiana*, later UCO Loutex, ten westen van Griendeplein) en anderzijds de gewezen katoenspinnerij en -weverij De Hemptinne (eveneens behorende tot UCO-concern, ten oosten bij de middeleeuwse waterpoort). De katoendrukkerij van stamvader François



**De omgeving van de Wondelgembrug in de jaren 1950, met links boven de spinnerij Rabot.**

(verzameling MIAT)

In 1826 is deze spinnerij met een katoenweverij en -blekerij uitgebreid. Na het overlijden van de stichter in 1855 zetten de kinderen het bedrijf verder. Uiteindelijk is het in 1875 omgevormd tot de NV '*La Louisiana*'. Tussen 1893 en 1901 volgde een belangrijke uitbreiding langs de Gebroeders Desmetstraat.

De hoofdingang was ondertussen verplaatst naar het Griendeplein. NV '*La Louisiana*' bezat bovendien aan die zijde een rechtstreekse spoorverbinding met het Rabotstation.

Aan het einde van vorige eeuw was dit katoenbedrijf uitgegroeid tot één van de grootste van Vlaanderen. Toen in 1932 de fabriek in moeilijkheden verkeerde werd de leiding toevertrouwd aan Jacques Voortman, beheerder van de NV 'Texas'.

ontsnapte daaraan en kreeg een nieuwe bestemming binnen de technische hogeschool.

Van de eerste *fire-proof* spinnerij van Vlaanderen langs de Gulden-vliesstraat bleef enkel het gelijkvloerse gedeelte van de voorgevel als afsluitmuur van de sloop gespaard. (niet toegankelijk, exterieur zichtbaar van op openbare weg)

De UCO-de Hemptinne Rabot aan het begin van de Opgeëistenlaan is in 1853 opgericht tussen Lieve en stadsomwalling door Jules de Hemptinne. Deze Gentse nijveraars was onder andere medeoprichter van de Gentse vlasfabriek '*La Lys*'.

In 1826 had stamvader Felix de Hemptinne de katoendrukkerij Lousbergs in de nabij gelegen Molenaarstraat geërfd.



Daar was hij in al 1815 mede-eigenaar geworden van de katoendrukkerij en -spinnerij en -weverij van zijn schoonvader Lousbergs. Het bedrijf de Hemptinne stond in 1830, samen met dat van Voortman, aan de top van de Gentse katoenindustrie. Met de wet op de vennootschappen uit 1873 volgde de omvorming van de oudste vestiging tot de NV 'Florida'.

Felix' huwelijk met Lousbergs' dochter vormde de basis van een dynastie waaruit verschillende 'katoenbarons' afstamden. Zo waren Charles graaf de Hemptinne, Fernand, Rudolf, Alfred, Jozef, Peter en Jules, bekende katoenijvervaarders, ook politiek actief. Na de dood van zijn vader in 1848 erfde Jules de reeds sinds 1839 bestaande katoendrukkerij nabij het Rabot, aan het Lievekanaal. In ijtempo onderging dit bedrijf een grondige transformatie. Zo werd onder meer van 1853 tot 1854 in fasen een 'filature à l'étage' opgetrokken, naast een machinekamer met een ronde fabrieksschoorsteen. Deze Manchesteriaanse spinnerij is in het Gentse één van de oudste in haar soort. Zij werd daarom, samen met de directeurswoning uit het einde van de jaren 1850 tegen het Rabot, als monument beschermd. Het bedrijf kende in de jaren 1870-1880 nog een belangrijke uitbreiding.

Een getuige-gevel uit deze bouwcampagne langs de Opgeëistenlaan is in het huidig nieuwbouwproject geïntegreerd. Van de weverij uit 1890 bleef enkel de Lievegevel behouden. De vestiging en eigendommen van de familie de Hemptinne lagen, zoals we zagen, na 1870 aan de basis van het ontstaan van de Rabotwijk in de aanpalende Wondelgemmeersen. Ook op initiatief van De Hemptinne fuseerde

het bedrijf in 1919 met een drietal andere firma's tot de NV UCO ('Union Cotonnière').

Toch overleefde de naamloze vennootschap de krach van Wallstreet niet. Hoewel in 1946 nog op gronden palend aan de oorspronkelijke gebouwen een nieuwe grootweverij werd opgericht, is het bedrijf in 1950 definitief stilgelegd. De belangrijkste bouwkundige getuigen zijn recent geïntegreerd in een complex van sociale woningbouw, een geslaagde architectuur met industriebouw-reminiscenties. Het oudste gedeelte, de imposante hoge spinnerij naar Engels model ('cotton-mill', 'filature à l'étage') uit 1853 wordt als laatste fase gerestaureerd en verbouwd tot 'lofts'. De erbij horende schoorsteen blijft als 'baken' de omgeving domineren. Het geheel werd als monument beschermd.

(niet toegankelijk, exterieur zichtbaar van op openbare weg)

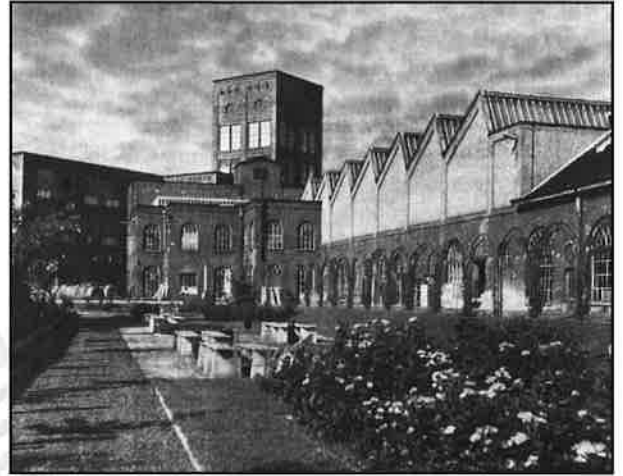
De statige directeurswoning is vandaag een design-meubelzaak. (toegankelijk op aanvraag)

### **11. Halte Bachtenwalle (Sint-Antoniusbrug) KETELHUIS, MACHINEKAMER EN VIERKANTE SCHOORSTEEN VAN DE VOORMALIGE KATOENFABRIEK VAN ACKER-VANDEBROECKE.**

Door de eeuwen heen is Gent bij uitstek een nijverheidsstad geweest. In de negentiende eeuw was ze één van de eerste steden van het Westeuropees vasteland om tot een ver doorgedreven mechanisatie over te gaan. Vooral dan in de textielsector die zich steeds zou blijven uitbreiden en tot op de dag van vandaag haar stempel op het Gentse bedrijfsleven drukken.

### **De ingang van La Louisiana, zoals enkel oudere Gentse textielarbeiders zich kunnen herinneren (jaren 1950).**

(verzameling MIAT)



### **De katoenspinnerij en -weverij UCO-de Hemptinne in de jaren 1950. Bijna alle gebouwen van dit eens reusachtige bedrijf zijn recent gesloopt.**

(verzameling MIAT)



De rationalisatie en modernisering die zich vooral de laatste jaren zou doorzetten, liet vele fabrieksgebouwen, bijna de meeste oude machines en andere getuigenissen van dit rijke industrieel verleden uit onze stad verdwijnen.

Daarom overstijgt het behoud en de karkasrestauratie van het ketelhuis, de machinekamer en de vierkante schoorsteen van de voormalige katoenfabriek Van Acker-Vandenbroecke aan Bachten Walle het lokaal belang. Het tegenwoordig geres- taureerde gebouwenensemble is uniek in Vlaanderen, net als de Gentse katoennijverheid dit is geweest.

Het vormde het 'hart' van dit voormalig textielbedrijf. Bovendien is het het enige bewaarde voorbeeld in Vlaanderen van de overgang van verticale balansstoommachines in gebruik tot het midden van de vorige eeuw, naar de horizontale 'mill-engines'.

Deze laatste waren ontwikkeld in de textiel- fabrieken naar Engels model in de tweede helft van de 19de eeuw. Sporen van de installatie van de dubbele balansarm van een

verticale stoommachine zijn te over zichtbaar in de muren en de zoldering van de voormalige machinekamer en de transmissie- schacht: een uniek relict voor de geschiedenis van de energieopwekking.

Deze geslaagde restauratie vormt bovendien een schakel in de herwaarde- ring van de historische Prinsenhofbuurt.

Aanvullend bij de recon- versie van de voormalige katoenfabrieken 'De Hemptinne' (Opgeëisten- laan) en 'Florida' (Mole- naarstraat), twee andere belangrijke getuigen van het Gentse industrieel erfgoed.

Het ensemble van machi- nekamer, ketelhuis, 'economiser' en vierkante

schoorsteen maakte deel uit van een katoenspinne- rij, gegroeid uit een kleine katoendrukkerij.

Die was er in 1813 opgericht door Franciscus Vandenbroecke, één der vroegste Gentse textiel- fabriekanten. Hij slaagde erin dit bedrijfje uit te bouwen en 33 arbeiders werk te verschaffen. Omstreeks 1828 werd de katoendruk- kerij uitgebreid met een spinnerij en weverij. Een stoommachine van 14 PK opgesteld bij een

eerste ketelhuis zichtbaar op een bewaard bedrijfs- plan uit 1829, dreef er de kaarden, spinmolens en weefgetouwen aan.

Tussen 1850 (bouwjaar schoorsteen) en 1895- 1896 volgden belangrijke uitbreidingen der bedrijfs- gebouwen, maar vooral van machinekamer en ketelhuis.

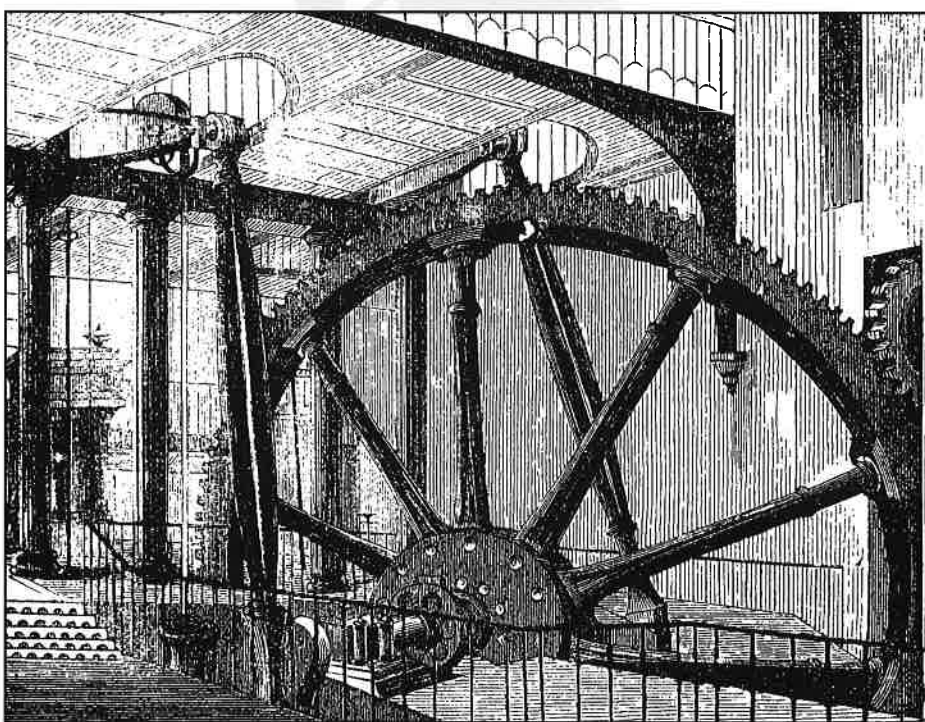
Deze zijn in 1855 grondig geherstructureerd rondom de vierkante, met ijzeren banden versterkte schoor- steen.

Toen is eveneens een nieuw stoommachinehuis opgetrokken, de kern van het huidig ensemble.

Dit bestond uit een machinekamer met aanpalend een 'moteur'- schacht waar zich een gietijzeren toren of 'beffroi' bevond.

Drager van de mechaniek voor de aandrijving der machines in de oudste spinnerij tegen de Donkere Poort aangebouwd.

Ondertussen was het beheer van het bedrijf



overgegaan in handen van de familie Van Acker-Vanden Broecke. Het uitzicht van het ensemble zoals het er nu uitziet, werd met uitzondering van de schoorsteen, grotendeels in deze laatste periode bepaald. De schoorsteen bleef steeds als een soort scharnier fungeren, waarrond oude machine- en ketelhuizen werden gesloopt. En waar nieuwe diagonaal ertegenover, maar er tegen aanleunend, verrezen.

In 1896 zijn voor het nu nog bestaande ketelhuis drie Lancashire-stoomketels besteld bij Jacques Piedboeuf uit Jupille. Deze zouden een horizontale stoommachine, geïnstalleerd door de Gentse constructeur Van De Kerchove in een aangepaste machinekamer, aandrijven.

Met zijn destijds grijs gerotste hoge afsluitmuur aan de straatzijde en zijn typische vierkante schouw heeft dit bedrijf decennia lang het uitzicht van Bachten Walle gedomineerd.

In 1972 vielen de textielmachines definitief stil. In 1977 verwierf het Gents stadsbestuur de fabriek. Er werd een (mislukte) poging ondernomen, hier het Museum voor Industriële Archeologie en Textiel onder te brengen.

Op de plaats van de in 1982 gesloopte 19de-eeuwse spinnerijloodsen en werkplaatsen verrezen sociale woningen. De 'energie-kern' bleef echter om zijn hoge industrieel-archeologische waarde behouden. Hij is zelfs door de Vlaamse Gemeenschap sinds 1985 als monument beschermd.

(interieur voorlopig niet toegankelijk, exterieur zichtbaar van op openbare weg)

**Het gerestaureerde 'hart' van de verdwenen katoenspinnerij Van Acker. Van links naar rechts ketelhuis, vierkante schoorsteen met economiser, machinekamer, drijfriemengang.**  
(foto MIAT)

**Zo zal anno 1855 de machinekamer Van Acker-Vandenbroecke, met dubbele balansstoommachine, er hebben uitgezien.**  
(verzameling MIAT)

## **12. Via Rabotstraat en Van Wittenberghestraat, aan verkeerslichten rechts via Opgeëistenlaan en doorsteek Vogelenzang, naar Halte hoek Molenaarstraat (met korte lus tot inrit parkeerplaats St. Lucasziekenhuis + korte stop)**

De Rabotstraat is in 1859 als eerste straat binnen Gent aangelegd op de bleekweiden van de aanpalende katoenspinnerij Vanden Broecke. Dit volgens de nieuwe wet op de onteigening tot nut van iedereen, met het doel oude stadsdelen te saneren.

De voornaamste bezienswaardigheden langs het traject zijn achtereenvolgens:

- gebouwen van de voormalige WEVERIJ NV FLORIDA.

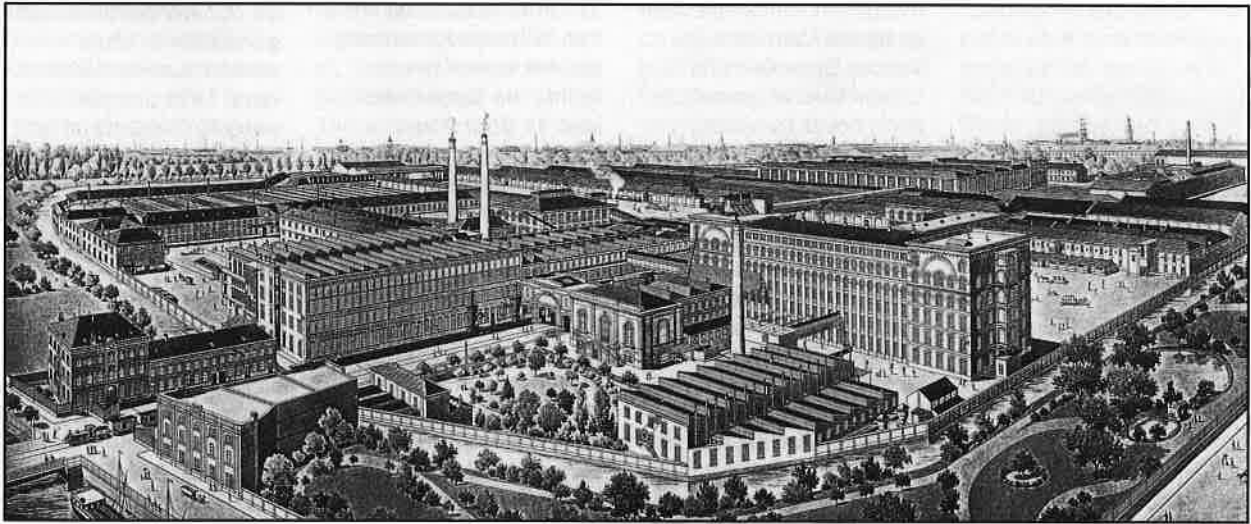
Tot de reorganisatie van UCO waren hier de centrale technische diensten van dit concern gevestigd. Tegenwoordig is het geheel der gebouwen opgesplitst tot bedrijventoezicht en lofts. De vleugel met de monumentale rondbogige gietijzeren industrieramens langs de Molenaarstraat is het oudst, in twee fasen opgetrokken in een eenheidsstijl (bouwnaad!) respectievelijk in 1851 en 1865. Hier was, onder een typisch shed- of zaagtanddak, één de grootste Gentse mechanische weverijen gevestigd: 508 'powerlooms' in 1878. De oorsprong van het bedrijf gaat terug tot het begin van de 19de eeuw. Toen richtten de gebroeders Charles en Louis De Hemptinne er een mechanische spinnerij op. Uit 1820 is de aanvraag van een stoommachine bekend: één der eerste verticale hogedrukmachines, zelfs één der eerste stoommachines *tout-court*

die ooit in Vlaanderen zijn geïnstalleerd. Deze werden immers slechts vanaf 1819 door de weduwe Coppens uit het Prinsenhof bij ons verkocht in concessie van de Engelse constructiewerkplaatsen van John Hall uit Dartford.

Uit de beginjaren van de fabriek De Hemptinne dateert eveneens het vroeg type fabrieksgebouw aan de andere zijde van de Molenaarstraat, recht tegenover de oude weverij. Gedichte ramen (onder andere in de zijgevels) en ijzeren muurankers in de straatgevel dateren dit gebouw uit de eerste jaren van de vorige eeuw. Of misschien zelfs nog uit het einde van de 18de eeuw. Ook al is het aangepast aan zijn huidige bestemming het blijft toch één van de oudste Gentse voorbeelden van hergebruik van ons industrieel erfgoed.

In de gebouwen opgetrokken tussen 1891 en 1910, palende aan het vandaag gedempte Lievekanaal, zijn KMO's gevestigd die kunnen worden bezocht. Geslaagde voorbeelden van hergebruik van industriële constructies zijn een kunstgalerie en een restyling-bureau die er zich heeft gevestigd. Dit laatste is trouwens niet aan zijn proefstuk toe. Het heeft vroeger reeds een voormalig katoenmagazijn aan de Vijfwindgatenstraat gerenoveerd.  
(te bezoeken op aanvraag)

- DIRECTEURSWONING en TOEGANGSPOORT VLASSPINNERIJ 'LA LINIERE GANTOISE'. In 1838, kort vóór de vlasspinnerij 'La Linière La Lys' nabij de Brugse Poort in de oude katoendrukkerij van Clemmen werd ingericht (gesloopt 1964-1965), verrees onder impuls van enkele Gentse katoenfabrikanten (onder andere Voortman van de aanpalende katoen-



**De gigantische vlasspinnerij La Linière Gantoise op het hoogtepunt van haar expansie, in de jaren 1880. Enkel de gebouwen uiterst links in beeld (woonhuis en burelen) bleven bewaard.**  
(verzameling MIAT)

spinnerij) aan de Vogelenzang 'La Linière Gantoise'. Deze vlasspinnerij werd in 1838 als eerste mechanische vlasspinnerij van België gesticht.

Tussen 1870 en 1872 kende het bedrijf talrijke uitbreidingen zo ook met een vlasspinnerij en een natspinnerij, de beruchte 'natte continus', 'La Linière Gantoise' kon, samen met 'La Lys', in de tweede helft van de 19de eeuw uitgroeien tot een ware textielgigant. Vooral door de problemen in de katoensector veroorzaakt door de Amerikaanse Secessieoorlog in 1860-1865. Van deze eens zo uitgestrekte vlasspinnerij blijft vandaag weinig meer over dan de directeurswoning. De oudste, van op de openbare weg zichtbare getuige is de fraaie gietijzeren fabriekspoort. Als bestuurder van 'La Gantoise' ondertekende Voortman in 1838 er de bouwaanvraag van. De statige woning met bijbehorende stallingen en kantoren in fraaie Louis Philippe stijl is een ontwerp van architect Ghuislain uit 1862.

Als eerste van de drie grote Gentse vlasspinnerij-

en werd in 1958 'La Gantoise' gesloopt. De monumentale machiniekamer in neoclassicistische sneuvelde zelfs niet vroeger dan in het begin van de jaren 1990. [\(niet toegankelijk, exterieur zichtbaar van op openbare weg\)](#)

- DIRECTEURSWONING (1820) en gebouw oudst bewaarde Gentse (Vlaamse?) STOOMWEVERIJ VOORTMAN (1824), laatste overblijfsel van de eens zo omvangrijke NV UCO TEXAS.

De NV 'Texas' klimt in oorsprong terug tot de oprichting rond 1790 van een katoendrukkerij door de vennoten Voortman en De Vos. De keuze van deze vestiging op de hoek van Vogelenzang en Berouw was niet toevallig. Al eeuwen waren daar blekerijen werkzaam. In deze omgeving zijn op voormalige eigendommen van het klooster aan de Groenebriel en het Karthuizerklooster - na de Franse Revolutie in beslag genomen - ook andere katoenbedrijven ontstaan. Belangrijkste daaronder waren die van Lieven Bauwens aan het Fraters-

plein, en Frans De Vos en Jean Rosseel op het Sint-Vincentiusplein (de vroegere Fabrieksplaats!). De uitgestrekte tuin bij het buitenverblijf dat Voortman aan het einde van de jaren 1820 liet optrekken door architect Jean-Baptiste Pisson paalde trouwens aan die van Lieven Bauwens. Voortman's 'optrekje' in de - toen - moderne empire, nadien tot directeurswoning herbestemd is vandaag samen met de fraaie tuin, wettelijk beschermd. Aan de uitbreiding van de katoendrukkerij tot verticaal geïntegreerd textielbedrijf kwamen belangrijke investeringen te pas. Tussen 1817 en 1826 werden achtereenvolgens een nieuwe katoendrukkerij, een blauw- en rood(meekrap) ververij, een mechanische spinnerij en een stoomweverij opgetrokken. Ze vormden de basis van het katoenimperium Voortman-Texas. De firma werd in 1876 als één der eerste bedrijven van België, gebruik makend van de nieuwe wetgeving ter zake, omgevormd tot naamloze vennootschap.

Dit kon gebeuren door een aandelenruil met de NV Weverij Jules Veesaert uit Gentbrugge, die het bedrijf overnam. De benaming NV 'Texas' bleef echter behouden. In 1957 volgde de fusie met de NV 'Louisiana' tot 'Lou(isiana)tex(as)', waarvan Voortman reeds sinds 1932 het bestuur waarnam. Later sloot het bedrijf aan bij de NV UCO. Na de stopzetting van de productie werd het uitgestrekte complex van 'den Texas' uiteindelijk in 1994 gesloopt. Enkel het gebouw van Voortman's stoomweverij uit 1824 ontsnapte - als kopgebouw bij een deel van een later weverij-gebouw onder shed- of zaagtanddaken - aan de algehele ontmanteling. Dit was vroeger, net zoals alle andere oudste textielwerkplaatsen, door Voortman aan de rand van de oorspronkelijke blekerij opgetrokken. Jammer genoeg viel ook het centraal gelegen imposante 'fireproof'-spinnerijgebouw uit de jaren 1880 onder de sloophamer. [\(niet toegankelijk, exterieur zichtbaar van op openbare weg\)](#)



### 3. Na dwarsen Blaisant-vest (rechtover kerk Maria Goretti), aan de verkeerslichten naar links en via Biervlietstraat rechts naar Halte hoek Gasmeterlaan

Hier valt onmiddellijk het indrukwekkende volume van de NV DE NIEUWE MOLENS VAN GENT EN BRUGGE, ex DUYCKERS & CONNORS op. Als belangrijke industriële architectuur van rond de eeuwwisseling, in 1896 'sleutel op de deur' gebouwd en uitgerust door de gespecialiseerde constructiewerkplaatsen Seck Gebroeders NV uit Dresden (BRD), via hun studiebureau te Brussel. De Maalderij Duyckers is reeds vanaf 1873 bekend en werd in 1886 omgevormd tot een naamloze vennootschap. Oorspronkelijk was ze voorzien voor een dagproductie van 30.000 kg, in 1904 opgevoerd met 80.000 kg en uitgebreid met silo's tot 2.000.000 kg. De eerste twee bouwcampagnes stonden onder leiding van architect De Weerd, gespecialiseerd in industriële bouw. In 1930 en in 1958 zijn de silo's nogmaals verhoogd. (niet toegankelijk, exterieur zichtbaar van op openbare weg)

#### (te voet naar)

De TWEE OUDSTE NOG BESTAANDE TELESCOPISCHE GASHOUDERS VAN VLAANDEREN, een beschermd monument. Gashouders zijn ruimtes voor het bewaren van gas en dienen als buffer tussen productie en verbruik. Van Dale zegt daarover:

*"Gashouder, m. (s.) (bij gasfabrieken) grote metalen klok, van onderen in een bassin met water hangend, waarin men het toe bereide lichtgas verzamelt en bewaart, alvorens het door buizen*

*ter bestemder plaatse te leiden"*.

Nog niet zo heel lang geleden maakten deze gashouders onverbreekelijk deel uit van tal van industriële landschappen. Tot ze razendsnel één na één onder de slopershamer vielen...

In Gent staan, in tegenstelling tot heel wat andere grote en kleine Belgische steden, nog twee gashouders overeind. Deze zijn echter niet alleen uiterst zeldzaam, ze hebben bovendien een respectabele ouderdom. Ze werden namelijk meer dan een eeuw geleden opgetrokken.

Het behoud van deze twee gashouders is voor de geschiedschrijving van de stad meer dan wenselijk. Ze zijn de enige nog resterende monumentale getuigen van het stedelijk gasbedrijf. In de zomer van 1981 werd namelijk gestart met de sloop van de voormalige gasfabriek, in 1880 opgericht door de Gasmaatschappij van Gent.

Oorspronkelijk bevonden zich op het terrein aan de Gasmeterlaan vier gashouders, waarvan één exemplaar reeds rond 1970 is gesloopt. De tweede gashouder, opgetrokken in 1913, met een inhoud van 30.000 kubieke meter, is in de jaren 1980 verschromt. De laatste twee resterende gashouders van Gent dateren dus uit 1880. Hun capaciteit bedraagt 10.000 kubieke meter elk. Ze zijn even groot en van identiek hetzelfde type. Het betreft hier 'natte' gashouders. Zij zijn namelijk afgesloten onder water en bestaan uit een plaatijzeren klok uit gietstalen, aaneengeklonken platen en één plaatijzeren ring. Klok en ring grijpen met omgebogen randen in elkaar. Elke gashouderklok en -ring rust in een ringvormige goot op water. Het gas binnenin de klok en de

druk van het water houden elkaar in evenwicht. Dergelijke gashouders worden ook wel 'telescopische' gashouders genoemd. Dit type werd na 1840 ontwikkeld. Daarbij kreeg het probleem van de steeds grotere omvang door een stijgend verbruik, een oplossing door de opsplitsing van de klok in verschillende delen. De onderbouw in baksteen is bij de Gentse exemplaren, zoals gebruikelijk, omgeven door een aarden wal.

De gasklok en -ring worden met verbindingsstukken voorzien van verticale rails gevat door kolommen in puddelijzer, naar boven of naar onderen geleid. In de aarden wallen werden kleine bedieningskamers met onder meer een afsluitmechanisme, ingebouwd. Het ophangstelsel bij de Gentse exemplaren is zuiver functioneel opgevat, niet bekroond door geprofileerde sierstukken (vakwerkdwarsslagers of



**Ter vergelijking: Boven - het oudst bewaarde stoomspinnerijgebouw te Gent (Dierman, Ham, Datumsteen 1828) en onder - het oudst bewaarde stoomweverijgebouw (Voortman, Vogelenzang, 1824). (verzameling MIAT)**



kruisverbanden en trekstangen ontbreken eveneens). Toch zijn de gastorens van grote industrieel-archeologische waarde. Ze vertonen alle kenmerken eigen aan een bepaalde fase in de technische evolutie van de uitrusting der gasbedrijven. De waarde ervan is des te groter omdat ze één der laatste in hun soort in Europa zijn. Er dient onderstreept te worden dat het gashouderpatrimonium op nationaal vlak tegenwoordig uiterst klein is. Eén van de redenen voor de kaalslag onder de gashouders is onder meer omdat ze slechts in uitzonderlijke gevallen nog in functie zijn. Sinds circa 1980 wordt gas vooral uit het buitenland aangevoerd en gestockeerd in ondergrondse (klei)lagen. De enige beschermde gashouder van België bevindt zich te Sint Jans-Molenbeek. Sinds 1975 werden de meeste van de tot dan toe behouden gashouders gesloopt. Zonder overdrijven kan men stellen dat de Gentse gashouders misschien wel de laatste, en zeker de oudste van Vlaanderen zijn. Het inzetten van een beschermingsprocedure als industrieel-archeologisch monument was dus zeker aangewezen. Het oud industrieland-schap Nieuwe Vaart-Gasmeterlaan met zijn oude spinnerijgebouwen, maalderijcomplexen, draaibrug en voorbeelden van hergebruik van industriegebouwen, vormt een prachtig openlucht-museum van de industriële maatschappij. De zeldzame gashouders voegen hieraan een extra dimensie toe.

**14. Via Gasmeterlaan, Tolhuislaan, Rodelijvekensstraat, Sluizeken, Krommewal, Goudstraat terug naar ... MIAT-MINNEMEERS.**

**Lees dit er ook op na:**

Daniel VANACKER, Michel HENDRICKX, *Langs het kanaal*, i.o.v. Scheepswerven Langerbrugge, Gent 1985  
 Gilbert BOERJAN, *70 jaar Dieselmotoren te Gent*, in: TIC 1987 nr. 1 deel 17  
 Guido DESEYN, m.m.v. Frank ADRIAENSEN & Johan VAN DE WIELE, *Bouwen voor de Industrie*, Gent 1989  
 Guido DESEYN, *Gids voor Oud Gent*, Antwerpen-Weesp 1984  
 Guido DESEYN, m.m.v. Patrick VIAENE, *De laatste twee gashouders van Vlaanderen*, in: TIC 1993 nr. 2 del 42  
 E. LEROU, *Creosoteerwerf van Wondelgem. N.M.B.S., Gentse haven- en kanaalzone*, in: G.O.V.-Heraut, jg. 18 juni 1983

**De oorspronkelijke toestand van de bloemfabriek De Nieuwe Molens van Gent en Brugge, anno 1900 (boven). (verzameling MIAT)**

**De twee oudste gashouders van Vlaanderen, toen de laatste resten van het Rabotstation nog niet waren verdwenen, midden jaren 1980. (foto MIAT)**

