

DE GENTSE STRATEN, WEGEN EN VERBINDINGEN TUSSEN 1780 EN 1840

Jean Paul De Cloet

Inleiding

Dit artikel heeft niet de pretentie wetenschappelijk te zijn. Ik heb het enkel samengesteld als “bijproduct” bij een lezing die ik enkele keren gegeven heb. Als voornaamste bronnen heb ik enkele boeken gebruikt die door de V.Z.W. Geschiedkundige Heruitgeverij, waarvan ik de voorzitter ben, opnieuw uitgegeven werden. Ik heb delen van deze boeken woordelijk overgenomen, dus zelf heb ik zeer weinig verdienste bij het samenstellen van het artikel dat U aan het lezen bent.

De bedoelde boeken zijn:

- 1) Gent onder Jozef II, door Prosper Claeys, oorspronkelijk uitgegeven in 1910.
- 2) Mémorial de la ville de Gand, door Prosper Claeys (1902).
- 3) Gent sedert 1831, door Désiré Destanberg (1903).
- 4) De oude straatnamen van Gent, door Victor Fris (1925).
- 5) De historische persoonsnamen der straten van Gent, door Victor Fris (1922).
- 6) Enkele oude straatnamenlijsten die door mezelf gebundeld en geordend werden in «De Gentse Straatnamen (1799-1942)» (uitgegeven in 2002).

Om U een beter idee te geven van een aantal prijzen van de periode tussen 1780 en 1840 heb ik het nuttig geoordeeld om de prijzen van toen in euro van 2017 om te zetten.

Omrekenen van franken en guldens van 1780 tot 1840 naar euro van 2017 is een moeilijke oefening, maar we mogen aannemen dat 1 F van 1830 ongeveer € 10 waard was, en dat één gulden ongeveer € 21,10 waard was. Als aanknopingspunt volstaat het te vermelden dat een goedbetaalde mannelijke arbeider in 1840 2 F per dag verdiende. Wanneer ik het hieronder over centen heb, bedoel ik een Nederlandse cent (dus 1/100 van een gulden), heb ik het over centiemen, dan heb ik het over Belgische centiemen (1/100 van een frank).

De methode die ik bij deze omrekening gebruik heb is zeker niet wetenschappelijk te noemen, het was dan ook enkel de bedoeling om aan de lezer een idee te geven van wat bepaalde diensten kostten in de periode waarover dit artikel handelt.

Versterkte stad

Gent was in 1780 nog een versterkte stad. In Gent in 1708 lagen rondom de stad gebieden die in geval van belegering onder water konden worden gezet.



Gent in 1780

De Muidepoort stond rechts van de Sint Salvatorstraat, die toen “Voormuide” heette. Op het einde van de toenmalige Voormuide was er in 1796 een bastion, waarop in 1796 een windmolen stond.

De Dampoort stond binnen de stadswal, dus net voor de huidige Dampoortbrug (op het einde van de Dampoortstraat).

Rechts van de Dampoort verhief zich de reusachtige massa van het Spaansjaardskasteel met daarrond de erbij horende verdedigingswerken.

De stadsmuur was voorzien van twee bastions tussen de Dampoort en de Keizerpoort of Brusselsepoort die zich bevond op het einde van de huidige Brusselsepoortstraat.

Tussen de Keizer- of Brusselsepoort en de Sint-Lievenspoort was er een driedubbele rij van muren, wallen en versterkingen.

De Sint-Lievenspoort bevond zich op het einde van de huidige Sint-Lievenspoortstraat.

De Sint-Lievensvest liep tot aan de Schelde, daar was de stad afgesloten door

een “boom” die de rivier versperde. Er waren meer dergelijke “bomen” te Gent, namelijk aan de Veergrep aan de huidige Kortrijksepoortstraat, aan de Keizerpoort (Heernis), aan de Brugsepoort, aan het Scheiergat en op de Sas-sevaart.

De “boomhouders” waren gemeentelijke ambtenaren die een klein pachtgeld moesten betalen en in ruil daarvoor een zeker “inkomrecht” op sommige waren mochten heffen. Het ambt van “boomhouder” werd, net als vele andere bedieningen, openbaar verpacht aan de meestbiedende.

Tussen de Schelde (de huidige Terplatenbrug) verhieven zich, via de Heuvelpoort tot aan de Petercellepoort (1) (of Kortrijksepoort) meerdere bastions en het Fort van Monterey, de voorloper van de latere Citadel.

De andere zijden van de stad waren minder verdedigd door muren maar waren beschermd door uitgestrekte meersen die bij het eerste alarm konden overstroomd worden. Het overstromen van stukken land was zeker geen uitvinding die gedaan werd gedurende de eerste wereldoorlog. Voordien was het een veel gebruikte manier om steden te beschermen.

Vorbij de Bijloke stonden er twee bastions en was de stad beschermd door een enkele muur. De vestingen (Bijlokevest) liepen verder via het Einde Were tot bij de Brugsepoort. Het laatste deel van deze vestingen heette Imbysevest. De Brugsepoort was rechtstreeks verbonden met de Muidepoort door grachten, vesten (Blaisantvest), bastions, de Pijnshoofdtoren en het Rabot. De “voorsteden” van Meulestede en der Brugsepoort waren eveneens door muren omgeven.

Bestuurlijk was niet het volledige grondgebied dat door muren omsloten werd aan het stedelijk bestuur van de stad Gent onderworpen.

Het deel dat omsloten werd door de Schelde, de Ketelvest, de Leie en de zuidelijke vestingen tussen de Petercellepoort en de Heuvelpoort, vormde het Sint-Pietersdorp, dat samen met Sint-Pieters-Aaigem en Sint-Pieters-Le-deberg een andere gemeente uitmaakte.

Het bestuur der “Heerlijkhede en Vierschaere van Sint Pieters nevens Gend” bestond uit een baljuw en dertien schepenen. Van deze veertien gezagsdragers woonde er evenwel slechts één enkele op Sint-Pieters, de anderen woonden te Gent.

Het Sint Pietersdorp werd pas in 1795 bij de stad Gent ingelijfd. Gent telde in 1780 ongeveer 48.500 inwoners (kloosters en garnizoen inbegrepen).

Volgens de Wegwijzer van 1780 woonden er in de diverse abdijen, kloosters en begijnhoven die de stad rijk was niet minder dan 2055 geestelijken.

Gent in 1831

Gent had in 1831 acht stadspoorten:

1. De Muidepoort, aan de Muidebrug;
2. De Antwerpse poort, aan de Dampoortbrug;
3. De Brusselse poort, aan het einde van de Brusselse straat;

4. De Sint-Lievenspoort, aan het einde van de Sint-Lievensstraat;
5. De Heuvelpoort, aan het einde van de Heuvelstraat;
6. De Kortrijkse poort, aan het begin van de Kortrijkse Steenweg;
7. De poort genaamd Scheyergat, aan de brug van die naam, bij Ekkergermerk;
8. De Brugse poort, aan het begin der huidige Noordstraat.

Het ziekenhuis de Bijloke had een kleine uitgang, aan de hoek van de huidige Godshuizenlaan en de Bijlokekaai. Dit poortje gaf toegang tot de meersen tussen de Leie en de Bijlokevest.

De poorten waren 's nachts gesloten; het uur van het openen en sluiten van de stadspoorten varieerde volgens het jaargetijde en veranderde bijna om de twee weken. Hieronder enkele voorbeelden:

	Openen	Sluiten
1/jan	6.30 u.	17.00 u.
1/feb	6.00 u.	18.00 u.
1/mrt	5.00 u.	19.30 u.
15/mei	3.30 u.	21.30 u.
1/sep	4.30 u.	20.00 u.
1/nov	6.00 u.	18.00 u.
1/dec	7.12 u.	17.00 u.

Wie buiten deze uren de stad wilde verlaten of binnenkomen, moest «poortgeld» betalen. Het nachtelijk openen van de poorten werd openbaar aanbesteed; in 1831 bracht het ongeveer 8000 gulden (170.000 Euro) op.

Dit «poortgeld» werd met veel tegenzin betaald, ook was er elke avond, en vooral op zon- en kermisdagen, een algemene vlucht uit de talrijke herbergen buiten de poorten om nog voor het sluiten terug in de stad te zijn. Natuurlijk bleef iedereen tot het laatste ogenblik zitten en dan stormde men de poort binnen. De poortwachter, de schildwacht en de bediende van het octrooi werden daarbij regelmatig omver gelopen.

Voor het «poortgeld» bestond er een tamelijk ingewikkeld tarief waaruit hieronder enkele uittreksels volgen.

Er waren per nacht drie tarieven volgens het uur van de nacht, het eerste tarief betaalde men wanneer men door de poorten wou tot 2 u na het sluiten ervan of 1 u voor het openen van de poorten. Het tweede tarief betaalde men wanneer men binnenkwam van 2 u na het sluiten tot middernacht, en het derde tarief betaalde men wanneer men door de poorten wou na middernacht tot 1 of 2 u voor het openen.

Een voetganger betaalde respectievelijk 6, 12 of 24 cent (€ 1,20, € 2,40 of € 4,80), een ruiter betaalde 17, 21 of 42 cent (€ 3,40, € 4,20 of € 8,40). Een rijtuig met 4 wielen en 2 paarden betaalde respectievelijk 42 cent, 51 cent of

1,02 gulden (€ 8,40, € 10,20 of € 22), bovendien betaalde elke passagier daar bovenop nog eens de prijs van een voetganger. Sommige werklieden kregen van de stad een kaart die hen vrijstelling verleende van betaling van het poortgeld.

Buiten het weinig geliefde poortgeld werden er aan de ingangen van de stad door de beambten van het gemeentebestuur octrooirechten ontvangen. Het betrof hier een soort «douanerechten» die dienden betaald te worden wanneer men bepaalde goederen in de stad bracht. Uiteraard zochten de Gentenaars naar middelen om deze rechten te omzeilen, er werd duchtig gesmokkeld of «gelold» zoals dat heette. Hierover waren er zeer veel anekdotes die het dan hadden over heren met dikke buiken, dames met grote haarwrongen, hoge hoeden waarin droge worstjes hingen enzoverder...

Enkele voorbeelden van de octrooirechten die moesten betaald worden:

Voor een stuk vlees, gezouten of niet, 2,5 cent (€ 0,50) per pond, kippen, konijnen enz. 4 cent (€ 0,80) per stuk, gebuideld brood 2 cent (€ 0,40) per pond, tarwebrood 1,5 cent (€ 0,30) per pond, steenkolen 30 cent (€ 6) per 1000 pond.

Wekelijks vertrokken er uit Gent vele diligences naar de naburige steden. Naar sommige grotere steden zoals Brussel en Antwerpen reden tot 7 diligences per dag, kleinere steden konden rekenen op 1 diligence per twee dagen, of zelfs 1 diligence per week.

De barge naar Brugge voer elke dag heen en weer, er waren 7 bootdiensten per week naar Antwerpen, 2 naar Dordrecht, 1 naar Amsterdam, Brussel, Doornik enz...

Elke vrijdag kwamen er marktschepen aan uit Aalter, Axel, Bellem, Dendermonde, Stekene, Zelzate enz...

Op 1 januari 1836 werd het reglement in verband met het «poortgeld» drastisch gewijzigd. Tot tien uur 's avonds mocht men de stad vrij binnen en buiten. Na tien uur betaalde een voetganger 10 centiemen (€ 1), een ruiter 25 centiemen (€ 2,50) en een rijtuig 50 centiemen (€ 5). Van middernacht tot het openen van de poorten is er dubbele taks te betalen.

De poorten worden wel nog volgens het seizoen gesloten om 17, 18 of 19 u maar er is gratis doorgang tot 22 u. Soldaten, ambtenaren, boden en iedereen die een vrijstellingskaart heeft mag vrij binnen en buiten.

De stad en de veranderingen die zij onderging tussen 1780 en 1840

De stad Gent onderging in het tijdsbestek dat ons bezighoudt grote veranderingen. Ik tracht deze hieronder kort te schetsen.

30 December 1781. Afgevaardigden van Keizer Jozef II en leden van het stadsbestuur komen bijeen om het slechten van de stadsversterkingen te bespre-

ken en te regelen. Er zullen vier bastions en een halve maan of ravelijn afgebroken worden die zich bevinden buiten de Kortrijksepoort tussen het Fort van Monterey en de stadsmuur. Tussen de Opper- en de Benedenschele zullen de bastions afgebroken worden en de borstwering van de stadsmuur zal «plat gelegd» worden. De magazijnen en arsenalen zullen voor de stadsdienst gebruikt worden en de poternen (2) worden gesloten om het smokkelen te vermijden. De vestingen rond het Spanjaardskasteel uitgenomen het inwendige van het bastion en de sluis, worden de eigendom van de stad. In de loop van 1781 was de Dampoort vernieuwd, deze poort werd in 1828 verplaatst naar het begin van de Antwerpse Steenweg, dit ten gevolge van het graven van het Handelsdok.

Nog in 1781 werden de gronden tussen de Sint-Pietersabdij en de Schelde genivelleerd. Dertig werklieden werkten de ganse zomer om de helling trapsgewijs te laten afdalen naar de stroom.

Op 23 en 25 februari 1782 werden voor rekening van de staat de “ravelijnen (3) en brilschansen (4), de borstweringen voor de contregarde (5) der Keizer-, Sint-Lievens-, Heuvel- en Petercellepoort, van het fort van Monterey, de versterkingen welke de voorsteden van de Brugse Poort en van Meulestede omringden, en de versterkingswerken aan de voet van het Spanjaardskasteel openbaar verkocht. Deze verkoop bracht 45.934 gulden op (€ 970.000). Al deze verdedigingswerken verdwenen in de loop van het jaar 1783. Bovendien werden de vesten verlaagd om gemakkelijk in de stad te kunnen komen.

54

Op 31 mei 1782 besliste het college om de “Ottergemsche en Swynaerdsche straeten” te doen kasseien, het werk duurde twee jaar.

15 November 1782. Op de Groentenmarkt worden de zuilen afgebroken die er in 1483 opgericht waren door de heer van Maldegem. Op deze zuilen stonden leeuwen die de schilden van Oostenrijk, Bourgondië, Vlaanderen en Gent vasthielden.

30 Januari 1784. Er heerst werkloosheid in de stad en het stadsbestuur beslist om daar iets aan te doen. Het vraagt aan het gouvernement om een som van 6000 tot 7000 gulden (€ 127.000 tot € 148.000) te mogen besteden om de werklozen werk en een inkomen te verschaffen. Reeds op 1 februari wordt er beslist om met ingang van 3 februari 480 werklozen tewerk te stellen tegen acht stuivers per dag (72 centiemmen van 1830 of € 7,20 van 2016).

80 arbeiders worden ingezet om de Kortrijksesteenweg te verbreden, 50 om de steenweg buiten de Heuvelpoort te verbeteren, 100 om het fort van Monterey af te breken, 150 om de bastions te slechten en 100 om tussen de Heuvel- en de Petercellepoort te werken.

Op 28 januari was een afvaardiging van de werklozen al aan het stadsbestuur komen vragen om de resterende versterkingen van de Petercelle- en de Heuvelpoort te mogen afbreken tegen daghuur. Het stadsbestuur zegde echter dat de nieuwe eigenaars bij de verkoop de verplichting op zich hadden genomen om alles binnen de vier jaar te laten verdwijnen en liet buitengewone “onderstand” uitbetalen door de wijkmeesters.

In november 1789 beslissen de Staten van Vlaanderen om onmiddellijk de

houten bruggen aan de Keizer-, de Dam-, de Sint-Lievens- en de Muidepoorten door ophaalbruggen te vervangen. Deze beslissing heeft alles te maken met de onzekere tijden (de Brabantse Omwenteling).

3 Augustus 1792. Een deel van de Huidevettershoek wordt voor het eerst gekasseid. In 1792 waren een groot aantal straten van Gent nog steeds niet gekasseid. De Gentenaars die buiten de muren woonden en die mee moesten betalen aan het kasseien van de straten van de stad protesteerden tegen dat kasseien.

1 Maart 1797. De resten van de Vijfwindgatenpoort worden afgebroken. Deze poort lag op het einde van de Lange Viollettestraat bij de Vijfwindgatbrug. Het past hier om een woordje uitleg te geven over de groei van de stad in de Middeleeuwen. In die richting werd de stad eerst begrensd door de Braempoort, daarna (13e eeuw) door de Hoypoort of Steempoort en de Koepoort, daarna door de Vijfwindgatenpoort en tenslotte door de Keizer- of Brusselsepoort en door de Sint-Lievenspoort. Deze beide laatste poorten werden in de veertiende eeuw gebouwd.

4 December 1808. Inhoudiging van de nieuwe Kortrijkse Poort, die de naam krijgt van Napoleonpoort. Deze poort verdween net als alle andere stadspoorten ten gevolge van het opheffen van het octrooi bij wet van 18 juli 1860.

6 December 1810. Aanbesteding van de bestratingswerken die in de stad moeten uitgevoerd worden. De toewijzing gebeurt tegen 3.30 F per vierkante meter (€ 33).

15 april 1820. De beruchte Kiekepoost, de auteur van “De Ontwerpmaker van Vlaanderen” legt een plan voor van een steenweg die rechtstreeks van de kerk van Ekkerghem naar Drongen gaat. We mogen niet vergeten dat de huidige weg van Gent naar Drongen pas in 1826 aangelegd werd zoals we nog zullen zien. Dit project, dat bekend werd onder de spotnaam “Kiekeweg”, werd niet aangenomen. Een deel van dit project werd uitgevoerd in 1899 toen de Ekkerghemlaan werd verlengd tot aan de steenweg van Gent naar Drongen, en toen er op het einde van de Nieuwe Wandeling een vaste brug werd gebouwd over de Leie.

29 april 1821. Er wordt voor het eerst gesproken over het trekken van een straat tussen de Kouter en het Recollettenplein, langs de schouwburg. Dit project werd gerealiseerd in 1837 toen men de oude schouwburgzaal van de Hoofdgilde van Sint-Sebastiaan afbrak en ze verving door de huidige Schouwburg.

21 Mei 1821. Het stadsbestuur beveelt een burger uit de Zonnestraat om de twee palen in natuursteen die hij aan beide kanten van zijn voordeur had laten plaatsen, terug weg te nemen. Het motief daarvoor is dat de Zonnestraat zeer smal is en dat de palen een ernstige hinderpaal zijn voor het verkeer. De Zonnestraat die verbreed werd in 1828, had in 1821 nog geen voetpaden.

8 Augustus 1825. De werken aan de nieuwe steenweg van Gent naar Drongen worden gestart. Deze steenweg was eigendom van een private vennootschap. Men moest dus tol betalen voor het gebruik van de steenweg. Deze tol moest betaald worden bij de brug te Drongen. De tol werd pas op het

einde van de negentiende eeuw afgeschaft. Vóór 1825 was men verplicht om via Mariakerke naar Drongen te gaan. Het project van Kiekepoost waarover wij het reeds hadden bestond erin dat er een weg zou aangelegd worden te beginnen bij Ekkergermerkerk en eindigend bij de kerk van Drongen.

22 Mei 1826. Inhuldiging van de Steenweg van Gent naar Drongen. De eerste brug komend van Gent werd Willemsbrug genoemd, de tweede van Crombruggebrug. Meer dan honderd rijtuigen rijden langs de nieuwe weg, deze wordt 's avond prachtig verlicht.

20 Augustus 1827. Afbraak van de Heuverpoort, die verkeerdelijk Heuvelpoort (6) genoemd wordt. Deze afbraak is nodig voor het aanleggen van nieuwe verdedigingswerken. De eerste Heuverpoort, Porta Superior, werd gebouwd in de XIIIe eeuw en twee eeuwen later vervangen door een andere. Deze laatste werd na talrijke keren verbouwd te zijn, in 1827 vervangen door twee gemetste pilaren, die verbonden waren door een ijzeren hek. Deze laatste poort verdween in 1868, samen met de andere stadspoorten, ten gevolge van het afschaffen van het octrooi.

23 September 1828. De gouverneur van Oost-Vlaanderen legt de eerste steen van de nieuwe steenweg van Gent naar Dendermonde. De ceremonie heeft plaats te Destelbergen.

25 September 1832. In de «Messenger de Gand» verschijnt een lijst van openbare werken die door het Hollands bewind te Gent uitgevoerd werden. Enkele van deze werken waren:

De verbreding van de Brabantstraat in 1821-1822, 92.942 gulden (€ 1.960.000).
Aankopen van het Sint-Denijsplein (630 m lang en 430 m breed, oppervlakte 27 ha), 34.938 gulden (€ 740.000).

Aankopen van het Recollettenplein, 40.266 gulden (€ 850.000).

Maken van de kaai aan het Recollettenplein, 9.463 gulden (€ 200.000).

Verbreden van de Zonnestraat (1825), 109.088 gulden (€ 2.300.000).

Maken van het Dok (1829), 472.319 gulden (€ 10.000.000).

11 Augustus 1834. De gemeenteraad beslist om de Catalognestraat te laten verbreden. Als begin koopt de stad de afspanning «De Grootte Kroon» op de hoek van de Magelein- en de Catalognestraten. Op die plaats was de Catalognestraat slechts 3,30 meter breed.

11 November 1834. De gekende Kiekepoost (ook Kiekepoot genaamd) doet een reeks voorstellen voor openbare werken. Hij stelt onder meer voor om de volgende werken aan te vatten:

1. een straat van de Muide naar Wondelgem
2. een straat van de St-Elisabethsgracht naar het Prinsenhof (de huidige Rabotstraat)
3. een straat van de St-Jacobsnieuwstraat naar de Hoye (de huidige Keizer Karelstraat)
4. een straat en een brug van het Sluizeken naar de Ottogracht enz., enz.



De Cataloniëstraat rond 1830, bemerk de gebouwen die de Sint-Niklaaskerk helemaal insloten en de versmalling ter hoogte van het Belfort.

13 Mei 1835. De “Burgerlijke Godshuizen” krijgen de toelating om het Bijlokepoortje dat uitgaat op de Leie, te verbreden.

2 Maart 1836. De gemeenteraad beslist om de toelating aan het staatsbestuur te vragen om een nieuwe straat van 13 m breed aan te leggen tussen de Kouter en het Recollettenplein. Op dezelfde zitting wordt beslist om de ingang van de Stoppelstraat die slechts drie meter breed is, te verbreden.

10 September 1836. Openbare aanbesteding voor het herbouwen van de Verlorenbroodbrug, een draaiende brug.

22 September 1836. De Dekstraat die loopt van het Sint-Pietersplein naar het Eekhout, wordt gekasseid tot groot genoegen van bewoners en voorbijgangers.

5 November 1836. De Sleutelkensbrug, een hoge stenen brug tussen de Lange en de Korte Steenstraat, wordt vervangen door een houten brug. Het was zeer moeilijk om over deze brug te rijden met een geladen wagen.

24 September 1840. De Heer Poelman-Hamelinck krijgt van de gemeenteraad de toelating om een straat te openen tussen de Brabantdam en de Statieplaats, rechtover de gewezen Capucienkerk. De straat moet 6 m breed zijn en zal op kosten van de stad met oude stenen gekasseid worden. De straat zal Poelmanstraat of Kleine Statiestraat heten.

10 October 1840. Het stadsbestuur beslist om “onderaardse waterleidingen”, duikers en riolen in alle straten van de stad te maken.

De stadsverlichting



Een fakkeldover in de Savaanstraat.

In 1780 werd voor de verlichting van de stad het decreet toegepast van 25 november 1762 waarvan hieronder een samenvatting van de voornaamste artikelen volgt.

Op kosten van de provincie of van de stad moesten twee lantaarns branden aan iedere brug. Verder moest er een lantaarn branden aan de hotels, de abdijen, de lokalen van gilden, neringen en confrerieën.

Er brandden ook lantaarns boven de deur van de Raad van Vlaanderen aan de Voldersstraat, aan het Stadhuis, aan afspanningen, herbergen, wijn- en koffiehuizen en bij al wie paarden hield of verhuurde.

Verder moest er per vijf of zes huizen, en op kosten van de bewoners, een lantaarn branden.

Deze stadsverlichting was verplicht gedurende de vijf donkerste maanden van het jaar.

Dit reglement was in 1780 echter grotendeels in onbruik gevallen.

In de winter van 1787-1788 brandden er op kosten van de stad lantaarns aan het Stadhuis, het Sint Jorishof, de Hoofdwacht der "Stadswaekende Mannen", op de hoek van de Schepenhuisstraat, aan het Pakhuis (Koornmarkt), aan de Appelbrug, bij het Jongensweeshuis, bij Sint-Baafs, aan de Sint-Niklaaskerk, aan het "Cafféhuys" op de Koornmarkt, aan de Hoofbrug, de Torenbrug, de Lievebrug, het houten Lievebrugsken, de Sleutelkensbrug, de Karnemelkbrug, de Nieuwbrug, bij de Volmolen, bij de Hoofdwacht van het Garnizoen

(Kouter), twee aan de Comedie (Schouwburg van Sint Sebastiaan - Huidige Opera), één op de hoek van de Zonnestraat en de Kouterdreef, aan de Walpoortbrug, de Watermolenbrug, de Ursulinen, de straat der Posterijen (bij Sint Baafs), de Dampoort, het Lakenmetershuis, het standbeeld van Karel V (twee lantaarns - daar waar nu het standbeeld van Jacob van Artevelde staat), de Keizerpoort, het Pesthuis, het Vijfwindgat, de Sint Lievenspoort, het Keizerlijk Hospitaal, het Capucijnenklooster, het Muidebrugskens, de Muidpoort, de Sluizekensbrug, de Brugsepoort, de Heuvelpoort, de Petercellepoort en de Zottepoort.

In november 1789 wordt de stadsverlichting heringericht. Er worden in alle straten lantaarns geplaatst. De buurtedekens worden met het toezicht gelast. De patrouilles ingericht door de gilden worden geschorst, evenals het verlichten der woningen 's nachts, en het branden van vuren aan de "vierweegsen".

Op 17 augustus 1796 wordt er een verordening uitgevaardigd waarbij de bewoners van Gent 's avonds moeten licht dragen. Wie zich 's zomers na 22 uur en 's winters na 21 uur buiten waagt zonder licht wordt opgepakt en tot 11 uur de volgende morgen vastgehouden voor controle. Er stonden toen te Gent 700 straatlantaarns.

20 September 1796. Aanbesteding van de stadsverlichting met "reverbers of uytwerpende lichten". De stadsverlichting voor het budgettair jaar 1796-1797 kost 11.805 gulden (€ 250.000).

18 Oktober 1797. Wegens de belabberde toestand van de stadsfinanciën, die geen dergelijke grote uitgaven meer toestaan, ziet de gemeenteraad af van het bekostigen van de stadsverlichting. Men valt terug op het oude systeem waarbij de verschillende gebuurten de stadsverlichting moeten organiseren.

11 Mei 1802. De burgemeester beslist om de kosten voor de stadsverlichting opnieuw door de stadskas te laten dragen. De kosten bedragen voor het eerste jaar van deze regeling ongeveer 40.000 F (€ 400.000). Over het algemeen wordt er teruggekeerd naar het systeem van 1789. Er waren in 1802 slechts 400 lampen om Gent te verlichten. Om duidelijker aan te tonen hoe weinig dit is volstaat het om te zeggen dat de Vrijdagmarkt slechts verlicht was door zeven lantaarns.

1 Januari 1809. In uitvoering van de beslissing van de Gemeenteraad van 11 mei 1808 neemt de stad opnieuw de kosten van de publieke verlichting te haren laste. In de loop van 1809 worden de twaalf lantaarns die de Kouter verlichten en die aan de woningen bevestigd zijn, vervangen door achttien lantaarns die bevestigd zijn aan houten palen. Deze houten palen werden in 1820 vervangen door stenen palen die op hun beurt rond 1900 verdwenen. In 1809 werd de stad verlicht door 765 olielantaarns.

3 Oktober 1810. Gemeentelijk reglement waarbij herbergiers, hoteliers en uitbaters van cabareten verplicht worden om een lantaarn te plaatsen bij de ingang van hun etablissement. Deze lantaarns die 's avonds verplicht moeten aangestoken worden zijn van hetzelfde model als die van de straatverlichting. Dit reglement herhaalt enkel dat van 1806.



De gasfabriek aan de Grote Huidevettershoek.

20 December 1820. Toewijzing van de stadsverlichting met olielantaarns, tegen de prijs van twee centiemen (20 cent) per brander en per uur. Het contract loopt over zes jaar, van 1 mei 1821 tot en met 30 april 1827.

Het gemeentebestuur verwerpt het voorstel om de toewijzing voor de olie-verlichting slechts voor één jaar te laten lopen en intussen inlichtingen te nemen over het nieuwe systeem van straatverlichting met gas.

10 Februari 1823. De voorbijgangers stoppen in de Korte Ridderstraat bij het uitstalraam van apotheker Story. Dit uitstalraam is verlicht met gasverlichting. Het gaat hier om een eerste proef te Gent met deze manier van verlichten die de petroleumlamp zal verdringen. Deze petroleumlamp had op haar beurt de plaats ingenomen van de kandelaar. Het gas werd aan particulieren geleverd door de gasfabriek aan de Huidevettershoek die eigendom was van architect Louis Roelandt. Het gas dat men er maakte heette oliegas en werd onttrokken aan vette en olierijke substanties. We zullen verder zien dat het nog duurde tot 1827 voor er openbare gasverlichting geïnstalleerd werd te Gent.

12 April 1826. Nieuwe proefneming met gasverlichting. Drie lantaarns aan de Kouter worden met gas gevoed. De andere lantaarns gebruiken nog steeds olie als brandstof.

6 September 1827. De ganse Kouter is nu verlicht met gasverlichting. De oude lantaarns worden vervangen door nieuwe "waervan het maeksel zeer sierlyk is" volgens de "Gazette van Gent".

10 October 1840. Het stadsbestuur beslist om de stadsverlichting uit te breiden; in 1840 was de stad verlicht door 684 gas- en 218 olielantaarns.

De straatwegen en het transport over de weg

In de achttiende eeuw reisde men per diligence of postrijtuig. Men reisde zelden te voet. Rijke of hooggeplaatste personen trokken te paard of met een privérijtuig van stad naar stad.



Drukke op de Koornmarkt.

Het bestuur der postrijtuigen had zijn zetel in het Hof van Sint Sebastiaan op de Kouter.

De afstanden tussen Gent en de andere steden van het rijk waren verdeeld in een zeker aantal “posten” of rustplaatsen, die telkens 10 à 12 km. van mekaar lagen, waar men de paarden wisselde en waar de reizigers konden op- of afstappen. Een “post” kostte in het Oostenrijks Keizerrijk 4 schellingen Brabants courant geld. Eén schelling was ongeveer 56 centiemen waard, dus een reis van één post kostte 2,04 F.

Reizen per postkoets was dus zonder meer verschrikkelijk duur. Een reis van Gent naar Wenen (dat in 1780 de hoofdstad was van de Oostenrijkse Nederlanden) was 79 posten lang en kostte omgerekend ongeveer 161 frank (€ 1610). Zoals ik in mijn inleiding al zegde verdiende een goedbetaalde mannelijke arbeider in 1840 2 F (€ 20) per dag. Met andere woorden, een reisje van Gent naar Wenen kostte ruim 80 daglonen van een goedbetaalde mannelijke arbeider. En dan ging het nog enkel om de (enkele) reis op zich, men moest dan nog het nodige geld voorzien om onderweg te eten en om te overnachten.



De (eerder chaotische) aankomst van een diligence.

Een reisje van Gent naar Brussel (enkele reis) was 6,25 posten lang en kostte dus omgerekend 12,75 frank (van 1830) of bijna € 130 (van 2017), of 6,5 daglonen.

Gent was op het einde van de achttiende eeuw met de andere steden verbonden door regelmatige diensten per diligence, per koets of per chaise (7). Er waren per dag meerdere diensten naar Brussel, men reed dagelijks naar Rijsel, Kortrijk, Antwerpen, Temse en Oudenaarde, er waren vijf diensten per week naar Sint-Niklaas, drie naar Dendermonde en twee naar Lokeren. Men kon ook kleine pakjes meegeven met deze passagiersdiensten.

Zwaardere vrachten dienden meegegeven te worden met de vrachtwagens die daarvoor gebruikt werden. Er waren regelmatige vrachtdiensten tussen Gent en Brugge, Brussel, Antwerpen enz... en wekelijks vertrokken er uit Gent twee wagens naar Rijsel en Parijs, één naar Luik, Namen, Doornik, Ronse en Leuven.

5 December 1819. In de omgeving van Asse rijden twee diligences om het hardst om eerst te Gent aan te komen. Eén van deze diligences botst tegen een boom en kantelt omdat de dissel breekt. De elf passagiers moeten te voet naar Aalst waar ze de nacht doorbrengen. Deze "wedstrijden" tussen de koetsiers en tussen postillons (8) en openbaar vervoer leidden tot veelvuldige ongevallen.

15 Juli 1820. Grote toeloop op de Koornmarkt. Er wordt een nieuwe dienst ingehuldigd die de verbinding verzekert tussen Gent en Brussel. Deze diligence kan negentien passagiers vervoeren. Ze wekt de bewondering wegens haar elegantie, haar stevigheid en haar comfort. De Koornmarkt was de trefplaats van wandelaars die kwamen kijken naar het vertrek en de aankomst van de diligences, net zoals de buitenwijk van de Brugse Poort dat was voor diegenen die het vertrek en de aankomst van de barges wilden bijwonen.

1 Juni 1821. De diligence van de directeur van het kantoor voor personenvervoer, de Heer Seghers, legt, getrokken door drie paarden het traject Brussel-Gent af in drie uur, paarden wisselen inbegrepen. De uitbaters van de verschillende diensten voor personenvervoer gaan onder mekaar echte wedstrijden aan om de snelste verbinding te verzekeren. Op 1 juni wedde de Heer Seghers met een concurrent om wie het snelst van Brussel naar Gent kon rijden. Inzet waren twee vaten wijn. De Gouverneur van Oost-Vlaanderen vaardigde een besluit uit om deze snelheidswedstrijden tegen te gaan maar dit kon deze wedstrijden niet beëindigen.

2 April 1823. Een karos en een diligence komen mekaar tegen op het einde van de Zonnestraat, bij de Veldstraat. Vermits de voertuigen mekaar niet kunnen kruisen is de diligence, die door drie paarden getrokken wordt verplicht om achteruit te rijden. Dit om aan te tonen hoe smal de Zonnestraat was voor zij in 1828 verbreed werd.

15 Januari 1826. Oprichting van een nieuwe dienst met snel-diligences die elke morgen om acht uur vanuit Gent naar Brussel vertrekken. Het traject (rustplaatsen inbegrepen) werd afgelegd in vijf uur. De burelen zijn gevestigd in het Pakhuis op de Koornmarkt.

15 Februari 1826. Opnieuw een ongeval met openbare voertuigen. Een diligence die de lijndienst verzekert tussen Rijsel, Kortrijk en Gent, wil langs de Kortrijksepoortstraat haar concurrente inhalen. Ze kantelt echter en komt in een gracht terecht. Meerdere reizigers worden gekwetst.

26 Oktober 1826. Weer een ongeval met een openbaar voertuig. De diligence van Gent naar Dendermonde kantelt in de omgeving van Zeveneken. Er zijn meerdere gekwetsten waarvan enkele er erg aan toe zijn. Enkele dagen voordien was de diligence van Gent naar Brugge het slachtoffer van een soortgelijk ongeval. Ondanks alle verbodsbepalingen en ondanks alle reglementen reden de koetsiers tegen waanzinnige snelheden wanneer ze mekaar telkens opnieuw probeerden in te halen.

25 Juni 1827. De Koninklijke Messengerdienst Busso en Cie opent twee nieuwe diensten met openbare rijtuigen van Amsterdam naar Parijs. De ene gaat via Brussel en Valenciennes, de andere via Gent en Rijsel. De prijs voor een ritje van Gent naar Parijs is traditioneel zeer hoog. Er zijn vier klassen volgens de geboden luxe, ze kosten respectievelijk 24 F (€ 240), 20 F (€ 200), 15 F (€ 150) en 13 F (€ 130).

13 Juli 1828. De firma J.B. van Gend en Cie start een nieuwe lijndienst per diligence van Gent naar Arnhem, via Antwerpen, Breda, Gorcum en Utrecht. Het traject van Gent naar Arnhem wordt afgelegd in 24 uur. De Firma Van Gend

(later Van Gend en Loos) bestaat ondertussen ruim 220 jaar.

20 Juni 1830. Een uitvinder, de Heer Roeges, rijdt door enkele straten van Gent met een automobiel. De machine wordt in beweging gebracht door een mechanisme dat door een kind kan bediend worden. Er kunnen in de wagen zonder paarden drie personen plaats nemen.

Dit was niet de eerste «automobiel» die in Gent gezien werd. Reeds in 1589 demonstreerde ene Gillis Van Bon een automobiel te Gent.

18 Juni 1830. In de namiddag van zaterdag 17 juli en in de morgen van 18 juli vertrekken meer dan 500 rijtuigen uit Gent naar Brussel waar ze de opening van de nationale tentoonstelling gaan bijwonen. De openbare rijtuigen waarvan er meer dan vier keer zoveel rijden als op gewone dagen, zijn hier niet inbegrepen.

26 Augustus 1830. De gebeurtenissen van 25 augustus te Brussel, na de voorstelling van «De Stomme van Portici» hebben een diepe indruk gemaakt te Gent. De massa haast zich naar de Koornmarkt om er de aankomst van de diligences uit Brussel bij te wonen ten einde de reizigers uit Brussel te kunnen ondervragen.

2 Augustus 1833. Kettingbotsing ! De diligence Gent-Avelgem kantelt bij herberg «De Hert» buiten de Kortrijkse poort wegens een asbreuk. Op hetzelfde ogenblik komt de diligence van Ronse aan, rijdt tegen het gekantelde rijtuig en kantelt zelf. Een derde diligence, die uit Deinze, kan de beide vorige niet ontwijken en kantelt ook. Gelukkig valt er bij dit zware ongeval slechts één gekwetste.

8 October 1833. Een Engelse diligence die sedert enige tijd de verbinding naar Brussel verzekerde in slecht drie en een half uur, houdt ermee op.

15 Februari 1838. Sedert enkele dagen bestaat er een nieuwe dienst te Gent. Die der huurkoetsen of «fiacres». Deze brengen iedereen, tegen betaling van 1,50 F (€ 15) voor het eerste uur, en 1 F (€ 10) voor de volgende uren, waar men wil zijn.

14 Oktober 1838. Onwaarschijnlijk maar waar. Langs de Brusselse poort rijdt een stoomtuig dat meerdere rijtuigen voorttrekt, de stad binnen. Een grote menigte verdringt zich in de straten om het wonderlijke voertuig te zien. Het voertuig dat een uitvinding is van een Duitser, de Heer Dietz manoeuvreert met het grootste gemak. Van Gent trekt de Heer Dietz naar Parijs om nog andere stoomvoertuigen te laten maken die zullen dienen voor het vervoer van koopwaren.

De waterwegen en het transport over het water

Aan het einde van de achttiende eeuw waren er dagelijkse verbindingen per «bargie» naar Brugge (vertrek om 8 u aan de Brugsepoort) en naar Sas van Gent (vertrek 's middags aan de «Platten Steeger»). Deze «bargies» waren bekend voor hun uitstekende keuken. Verder waren er op sommige dagen marktschepen naar de volgende steden: Eeklo op dinsdag en vrijdag (aanlegplaats aan de Brugsepoort), Lokeren op zaterdag (aanlegplaats op de Koornlei), Wachtebeke en Zelzate op vrijdag (aanlegplaats aan het Sluizeken).



De "barge" op de Brugsevaart.

In de 18e eeuw was Gent reeds een zeehaven. De schepen kwamen langs Oostende en Brugge naar Gent, waar ze langs de Lieve en de Leie gelost werden. Na het bouwen van het Stapelhuis (het "Keizerlijk Entrepot") aan de Coupure legden de meeste schepen daar aan.

In 1780 was de Schelde gesloten, de schepen die bestemd waren voor Antwerpen en Brussel, kwamen langs de Brugse Vaart en voeren dan verder via de Schelde. De voornaamste Belgische zeehaven was in 1780 Oostende.

In 1783 voeren 1694 schepen Gent binnen en er vertrokken 1780 schepen. We hoeven ons niet al te veel voor te stellen bij de tonnenmaat van deze schepen, een schip van 300 ton was uitzonderlijk groot.

Op 11 juni 1781 was er een openbare aanbesteding voor het bouwen van een nieuwe houten draaibrug rechtover het "Correctiehuys". Sedert 1753 lag er een houten voetgangersbrug over de Coupure waarvan het onderhoud ten laste was van de parochie Ekkerghem.

De nieuwe brug werd gebouwd op kosten van de provincie, er werden bij de bouw veel oude materialen gebruikt die door het provinciebestuur ter plaatse gebracht waren.

Op 7 juni 1782 werd er beslist om de brug aan de Petercellepoort af te breken en om een rechte weg aan te leggen door de stadsvesten tussen de poort en de Kortrijksesteenweg. Dit omdat het zeer gevaarlijk was om over deze brug te rijden en om de weg te verkorten. De Petercellepoort was de sterkste der stad schrijft Laval (een achttiende-eeuwse dagboekschrijver) "want daer waeren er dry".

1 Maart 1784. Het "Casteelgelt" wordt afgeschaft. Het "Casteelgelt" was een taks welke een vreemd schip dat voorbij het Spanjaardskasteel voer, moest betalen.

21 Januari 1789. Na zeven weken strenge vorst is de dooi ingetreden. Met

een “ijsbreker” die getrokken wordt door twaalf paarden opent men de Brugse Vaart zodat de barge voor het eerst sedert zeven weken haar dienst kan hernemen.

3 September 1806. De Oordeelbrug tussen de Lindenlei en de Recollettenlei wordt aanbesteed. Het betreft een draaibrug die later werd omgebouwd tot een vaste brug en die in 1899 verdween bij het dempen van de Houtlei. Tot 1899 was er dus een echt “kruispunt” van waterlopen op die plaats, in de Leie kwam langs rechts de Ketelvest en langs links de Houtlei.

27 Februari 1809. Aanbesteding voor het herstellen van de verharding van een drenkplaats aan de Wijngaardbrug over de Reep. Er waren op de oevers van de rivieren wateringen of drenkplaatsen waar de paarden konden drinken of gewassen worden. Wij noemen die op de waterloop bij Sint-Jacobs (gedempt rond 1900), en die bij de Lieve in de buurt van de Donkere Poort van het Prinsenhof.

10 Februari 1810. Aanbesteding voor de som van 11.888 F (€ 119.000) van een ophaalbrug over de Leie aan de Minnemeers, de Minnemeersbrug. Het was één van de weinige ophaalbruggen te Gent.

16 Oktober 1812. Oprichting van een regelmatige botendienst tussen Gent en Sas van Gent door de boot “La Flecha”. Er zijn drie vertrekken per week en de prijs per passagier wordt zeer matig gehouden (1 F of € 10 van 2017).

31 Juli 1816. Het Stadsbestuur wordt betrokken bij een vraag die gans Gent bezighoudt. Het gaat er om vast te stellen of de dagelijkse bargiediensten die de verbinding tussen Gent en Brugge verzekeren moeten links aanleggen dan wel of zij verder rechts moeten aanleggen. Tot 1799 werd er op de rechteroever aangelegd en van 1799 tot 1809 legde men links aan. In 1809 werd er opnieuw beslist om rechts aan te leggen. In 1816 werd er via heel wat petitiees gevraagd om het inschepen en het ontschepen van de reizigers zoals vroeger op de linkeroever te laten gebeuren. De gemeenteraad beslist, om iedereen tevreden te stellen, dat het inschepen links zal gebeuren en het ontschepen rechts. “Hierdoor” zegt het proces-verbaal, “zal er stilte zijn tussen de partijen”. De voorstad van de Brugsepoort was in die tijd een geliefkoosd doel voor een wandeling bij de Gentenaars, die graag de aankomst en het vertrek van de bargies bijwoonden.

25 November 1816. Stadsarchitect Pisson dient een plan in om de Houtlei te dempen. Het stadsbestuur is hierdoor verrast. Het vindt dat het enige voordeel van dit plan zou zijn dat er een kanaal zou omgevormd worden in een publieke wandelplaats, die beplant zou zijn met bomen. Er was op dat ogenblik geen sprake van om het gedempte kanaal als bouwgrond te verkopen. Hier volgt de conclusie van het rapport: “Het project om de Houtlei te dempen is tegen de belangen van de stad Gent en in de huidige stand van zaken is het baggeren van het kanaal absoluut nodig”. Op 27 november werd er dan ook beslist om het kruispunt van de Leie en de Houtlei te baggeren, deze werken gebeurden in 1817.

12 Maart 1824. Eerste aankomst te Gent van een stoomboot. Deze boot, de “De Hoop” verbond Gent met Antwerpen via de Schelde en legde dit traject

af in acht uren. Hij meerde aan bij de Keizerpoort. De raderen bevonden zich achteraan de boot.

30 Oktober 1825. De Heer F. De Moerloose krijgt de toelating om een lijndienst tussen Gent, Brugge en Oostende met stoombarken op te richten. Het bleef echter in zwang om te reizen met de oude "Bargiën", waarschijnlijk wegens hun buitengewoon goede keuken.

1 September 1826. Transporteur Torreborre opent een nieuwe "Nacht-Bargie" tussen Gent en Brugge. Er zijn tweeëntwintig bedden in zeven kajuiten. De aankondiging in de "Journal de Gand" zegt onder meer het volgende: "Deze bark is het rijkst en elegantst ingericht van alle barken die op het kanaal gevaren hebben. De kajuiten en de bedden zijn in mahoniehout, net als de sofa's en de deuren. Deze boten kunnen gemakkelijk de vergelijking met de mooiste Engelse stoomboten doorstaan". Er waren drie afvaarten per week om tien uur 's avonds, men kwam te Brugge aan om vijf uur 's morgens. Deze nieuwe dienst was een gebeurtenis waar iedereen in Gent over sprak.

17 November 1827. Er is een vennootschap opgericht die bestaat uit industriëlen en handelaars, met als doel het transporteren van personen en goederen van Gent naar Antwerpen. Deze vennootschap noemt "Mercurius". Ze liet een stoomboot bouwen waarvan de machine een vermogen heeft van 54 PK. De directeurs van deze vennootschap kondigen aan dat de keuken op deze nieuwe stoomboot zo goed zal zijn als die op de barge van Gent naar Brugge. De eerste reis heeft plaats op 17 november. De reis duurt acht uur.

18 November 1827. Inhuldiging van het Kanaal van Terneuzen. De koning is weerhouden door een sterfgeval in de familie en laat zich vertegenwoordigen door de Heer H.J. Van Doorn, gouverneur van Oost-Vlaanderen. De officiële vloot die begeleid wordt door een groot aantal boten en bootjes verlaat Sas van Gent om tien uur in de voormiddag en komt in de namiddag te Gent aan. De beide oevers van het Kanaal, vooral in de omgeving van Gent, staan vol rijtuigen, ruiters en voetgangers.

De autoriteiten worden in stoet naar het Provinciaal Gouvernement gebracht. Alle straten zijn bevlagd en versierd met een luxe waarover wij ons vandaag moeilijk een voorstelling kunnen maken, triomfbogen, vlaggen, wimpels, opschriften, chronogrammen enzoverder.

4 December 1827. Aankomst te Gent van het eerste schip dat via het nieuwe kanaal komt. Het is een zeilschip, de "Harmonie". Het komt uit Bordeaux met een lading wijn voor het huis de Crom. Dit wijnhuis werd later herdoopt naar Hye de Crom.

19 April 1831. De Commissie der Openbare Veiligheid beslist om de waterloop "Het Sleksken" te dempen, wegens het gevaar voor de gezondheid dat deze waterloop meebracht. "Het Sleksken" begon aan de Ottogracht achter het Godshuis van Sint Jan in d'Olie en eindigde in dezelfde Ottogracht, dicht bij de monding van de Ottogracht in de Leie.

19 April 1832. Wegens het dreigend gevaar voor cholera heeft het stadsbestuur enkele dringende maatregelen genomen; de waterlopen en de riolen zijn gekuist, in de kleine, smalle straten zijn de mesthopen weggenomen, de

stad heeft aan de Hoye een terrein gehuurd om het vuilnis op te stapelen. Kazernen, vleeshuizen, scholen zijn gekalkt. In 1832 woedde er een zeer hevige cholera-epidemie in België.

6 Mei 1834. Een ijzeren stoomboot, de “La Reine”, begint een regelmatige beurdienst tussen Gent en Oostende. Hij vertrekt ‘s morgens uit Gent en komt daar normaal gezien ‘s avonds terug aan. Deze boot, de eerste van zijn soort die te Gent gezien wordt, kent echter veel technische problemen waardoor hij zeker niet klokvast kan genoemd worden. Hij biedt echter wel concurrentie aan de barge van Gent naar Brugge die nu de reis sneller doet, de reis van Gent naar Brugge duurt nu 30 minuten korter.

14 Mei 1834. De gemeenteraad beslist om de Lieve te doen kuisen van aan de Leie tot aan de brug van het Tolhuis en meteen de zwaikom tussen de Lievebrug en de Academiebrug deels te doen dempen, op die manier dat er enkel een doorgang voor de schepen overblijft. Het gedempte deel zal een plein vormen waarop nadien de verhuiswagens en allerhande andere vrachtwagens zullen parkeren.

1 Oktober 1835. Tussen Gent en Antwerpen wordt een nieuwe stoombootdienst gestart. De dienst wordt verzekerd door twee schepen, “Le Phenix” en “L’Hirondelle”. Elke dag om 8 u is er een vertrek uit Gent. Prijs: 1e klas 4 F (€ 40), 2e klas 3 F (€ 30), 3e klas 2 F (€ 20). Er worden ook goederen meegenomen.

1 Oktober 1838. Door de concurrentie van de spoorweg wordt de barge Gent-Brugge geschorst. De bargedienst werd opgestart op 15-05-1623 en telde onder haar passagiers onder meer tsaar Peter de grote van Rusland, Lodewijk XV, Keizerin Maria-Theresia, Jozef II, Napoleon, Willem I, Leopold I, koning Christian VI van Denemarken enz...

18 Juli 1839. Er wordt een nieuwe stoombootdienst geopend tussen Rotterdam en Gent. De reizigers en de koopwaren moeten echter voorlopig nog overstappen te Terneuzen, want de sluis moet daar eerst nog hersteld worden en het kanaal dient er verdiept te worden.

De spoorwegen

3 Maart 1837. De plaats voor de aankomst der ijzeren wegen uit Brussel, Oostende en Rijsel is aangeduid in de Muinkmeersen.

29 Juni 1837. Men begint met het bouwen van het station van de ijzeren weg in de Muinkmeersen. Om de brug aan de Sint-Lievenspoort te maken heeft men de Schelde droog getrokken en daardoor kan er in de katoenfabriek van de Heer Van Loo niet gewerkt worden, dit wekt hevige ongenoegen bij de arbeiders.

2 September 1837. De werken aan het station vorderen goed. De “Gazette van Gent” publiceert een artikel over het panorama dat men bij het binnenkomen van het station geniet. Hier volgt een gedeelte ervan: “Langs den rechten kant heeft men de geheele parochie van Ste-Anna, den oorspronkelijken toren van den Nieuwen-Bossche en den schoonen voorgevel der kerk van het klein Begijnhof. Langs de linker zijde verheft zich in amphitheater de



De Muinkmeersen rond 1830.

parochie van St-Pieters, met haar schoone witte huizen, als 't ware, omzet in het groen der hovingen welke tot op den oever der Schelde afdalen. Voor zich ziet met het grootsch tafereel van het middendeel der stad ontrollen, beheerscht door den zwaren toren onzer statige hoofdkerk, door de aloude torrekens der St-Nicolaeskerk, door de draek van het Belfort en door een groot getal kaven, torrekens van het fabriekwezen. In de verte, boven den voorgrond, zoo zonderling door de verzameling van huizen met trapgevels en de duizende schouwen welke de kim doorsnijden, ziet men de andere kloktorens, door eenen lichten nevel omringt, aanbreken."

28 September 1837. Opening van de spoorweglijn Gent-Dendermonde. De genodigden worden 's morgens per spoor uit Gent, Antwerpen, Brussel, Tienen en Leuven naar Mechelen gebracht. Reeds de 27ste was er klokkengelui te horen en werden er kanonschoten afgevuurd. De 28ste vertrekt de stoet uit Mechelen, eerst zijn er vier treinen die getrokken worden door de locomotieven Karel V, Rubens, Justus-Lipsius en Godfried van Bouillon. Deze vier treinen worden gevolgd door twee locomotieven zonder wagons, de Olifant en de Zon. Meer dan 2400 personen hebben in de feestelijk versierde en bevlagde treinen plaats genomen. De grote Harmonie van Brussel en de muziekmaatschappijen van Dendermonde en Wetteren voeren onderweg verscheidene stukken uit. De verschillende treinen komen om 17 u te Gent aan, waar Koning Leopold wacht; hij was reeds om 13 u 30 te Gent aangekomen. De gouverneur der provincie en de Heer Minne-Barth, dienstdoend burgemeester van Gent houden redevoeringen. Daarna begeven de koning en de koningin zich, voorafgegaan door een schitterende stoet naar het gouvernementshotel waar de Koning een banket van 200 couverts aanbiedt aan de overheden. Verder feestte de hele stad, er waren gratis vertoningen, wedstrijden, concerten, verlichtingen, enzoverder.



Oud en nieuw in één beeld gevat.

De prijzen voor een ritje met het spoor waren niet mals, vergeleken met de prijzen die we vandaag betalen. Voor een enkele reis van Gent naar Antwerpen of naar Brussel betaalde men voor een plaats in de "Berline" 5,20 F (€ 52), voor een plaats in de "Diligence" 4,50 F (€ 45), voor een "Char à Banc" 3,05 F (€ 30,50), en voor een plaats in de "Wagon" 1,75 F (€ 17,50). Deze "wagon" had geen dak, de reizigers zaten dus naar gelang de weersgesteldheid in de brandende zon, in de regen of in de bijtende koude.

Ik wil er hier toch even de nadruk op leggen dat er slechts 6 maanden en 25 dagen voorbijgingen tussen de beslissing om het station in de Muinkmeersen te bouwen en de opening ervan. Vandaag zou dit absoluut onmogelijk zijn.

7 Mei 1838. Wij klagen vandaag wel eens over de diensten van de Spoorwegen. Wat moesten de mensen van 1838 echter denken. De trein die gisteren om 22 u moest aankomen, is pas deze morgen om 7 u aangekomen. De locomotief heeft te Buggenhout panne gekregen. De "Gazette van Gent" troost de reizigers in de volgende bewoordingen: "Zij hebben eenen allerschoonsten koelen meinacht onder den blauwen hemel mogen doorbrengen !!!". Er waren in die jaren heel veel klachten over de stiptheid van de Spoorwegen.

12 Augustus 1838. Opening der spoorweglijn Gent-Brugge. Rond drie uur in de namiddag vertrekken verschillende treinen met de genodigden uit Gent.

20 Augustus 1838. Zwaar ongeval op de spoorwegdijk Gent-Brugge aan de Snepbrug over de Leie. De brug was opengedraaid, de brugwachter nam zijn avondmaal in herberg "Het Patijntje". Een bijzondere trein die koning Leopold en zijn gevolg naar Oostende gebracht had, keerde naar Brussel terug. De machinist gaf het sein van aankomst en stoomde rustig verder. De locomotief vloog over het water, stootte tegen de brug en viel met de tender en een rij-

tuig in het water van de Leie. De tweede wagon bleef op het stenen deel van de brug staan. Deze bijzondere trein bevatte gelukkig slechts zes personen. Hoofdingenieur H. Cabary werd zwaar gewond aan dij en been, machinist J. Pieret had een ernstige hoofdwonde, stoker P. Meulemans werd “den schedel verbrijzeld”, hoofdgeleider Filips Haerden werd gedood, de twee andere andere bedienden kwamen er vanaf met ernstige kneuzingen.

6 December 1838. Sedert het ongeluk aan de Snepbrug, heeft men over de Leie een voorlopige, niet draaiende brug gebouwd. Deze belemmert echter de scheepvaart ernstig. De schippers zijn daarover zeer ontevreden en dreigen de voorlopige brug af te breken of op te blazen. De bestuur der ijzeren wegen ziet zich genoodzaakt de hulp van de gewapende macht in te roepen om de brug te beschermen. Soldaten en gendarmen houden er de wacht.

18 Januari 1839. Opnieuw een zwaar spoorwegongeval, dit keer in het station van Gent. Wanneer de trein naar Mechelen vertrekt ontploft de locomotief. De machinist en de stoker worden gedood en een werkmans wordt zwaar verbrand in het aangezicht. De ontplofte locomotief was gloednieuw en kwam uit de werkhuizen van Stephenson, de uitvinder van de locomotief. De ontplofte locomotief werd aanzien als een meesterstuk van de werktuigkunde.

19 Februari 1839. Op twaalf dagen tijd heeft men de voorlopige Snepbrug vervangen door een nieuwe ijzeren, draaiende brug. Gedurende deze twaalf dagen moesten de reizigers van het station van Gent per diligence naar het station van Drongen rijden. De aannemer had volgens het lastenboek zes weken de tijd om de brug te bouwen.

4 Mei 1839. “Eene ongelooflijke uitvinding te Gent”. De Heer Roeges waarover wij hierboven reeds schreven heeft een nieuw voertuig uitgevonden, een machine die met dezelfde snelheid als een locomotief tien wagens op de sporen kan voorttrekken. Op de eerste wagen lopen paarden in een cirkel om het mechanisme te doen draaien.

18 Juli 1839. Zesendertig brandweerlieden met vier pompen gaan per bijzondere trein naar Brugge om daar te helpen blussen bij de brand in de hoofdkerk. De Brugse dagbladen spreken uiterst lovend over de moed en de behendigheid van het Gentse brandweerkorps.

22 September 1839. Opening van de spoorweglijn van Gent naar Kortrijk. Koning Leopold opent de lijn en de officiële treinen vertrekken uit Gent. Ter gelegenheid van de kermis te Deinze had men al speciale treinen laten rijden op 1 en 2 september.

De postdiensten

In 1780 waren de posterijen gevestigd aan de “Bisschopstraete”. Bestuurster was Mevrouw Mahieu en haar staf bestond uit drie bedienden, twee “distributeurs” en drie postbodes. Er was een klein hulpkantoor aan de Hoogpoort. Er waren tientallen “ordinaire reysende boden”. Dat waren mensen die tegen betaling brieven en kleine pakjes naar de voornaamste steden en gemeenten van Vlaanderen brachten. In dringende gevallen kon men een beroep doen op een “zeerloper” om nieuwtjes te gaan melden in andere gemeenten.

Dat de post in die tijd bijzonder goed werkte wordt aangetoond door een brief die een soldaat uit het leger van Napoleon in 1809 vanuit Märisch-Neustadt in Tsjechië schreef aan zijn familie. Hij adresseerde deze brief als volgt: "A monsieur monsieur gulilmus de geijter oescam Canton de bruge departemend de la lijs cito cito a flandre". Met deze zeer gebrekkige adressering kwam de brief terecht waar hij moest zijn, namelijk te Oostkamp bij Brugge.

Het postkantoor van Gent was in 1831 gevestigd op de Zandberg, er waren bovendien twee brievenbussen die gevestigd waren bij de Heer K. Snoeck aan de Nederkouter 12 en bij de Heer J. Claus aan de Kraanlei 12.

Het postkantoor was open van 8 u 30 tot 12 u en van 14 tot 16 u. De brievenbussen werden twee keer per dag gelicht, om 12 u en om 20 u. Er waren vijf postbodes die de brieven thuis bezorgden.

Op 1 april 1837 werden er twee nieuwe brievenbussen geplaatst, één op het Sluizeken en één op de Brabantdam. In totaal zijn er nu dus al vier. Deze nieuwe bussen worden gelicht om 10 u 's morgens en om 9 u 's avonds.

23 Januari 1840. Een nieuwe brievenbus werd geplaatst aan het station van de spoorweg. Ze zal vijf keer per dag gelicht worden. Dit brengt het aantal brievenbussen te Gent nu in totaal op vijf.

1 September 1840. Het aantal postbodes te Gent wordt van 6 op 10 gebracht. De randgemeenten hebben er twee. Er zijn vier bedelingen per dag, om 7 u 30 en 10 u 's morgens en om 14 u 30 en 19 u 30 in de namiddag.

Vervoer door de lucht

Op het einde van de achttiende eeuw begon men te experimenteren met een nieuwe vorm van vervoer, namelijk het vervoer door de lucht. De Markies d'Arlande en Jean-François Pilâtre deden een eerste vlucht met een "Montgolfière" te Parijs op 21 november 1783.

Reeds op 6 december 1783 werd te Gent een (weliswaar onbemande) "Wolke wagen" of "Logtbol" opgelaten in de hof van de heer de Ligny bij de Rijke Klaren, deze luchtbal kwam weer neer te Deurle.

16 April 1784. Proefneming met een luchtbal van "224 duymen cubik, wegende ydel 23 oncen" door de heren J. Vander Eecken, J. Eggermont en P.E. Rainbeaux, in de hof van de heer 't Kint op de Visserij. De proef lukt niet volledig omdat er plooiën blijven in het geverniste omhulsel van de ballon. De proef werd hernomen op 1 mei. Aan de ballon was een mandje vastgemaakt met daarin een briefje. De ballon vertrok te Gent om 16 u in de namiddag en viel te Parike bij Geraardsbergen rond 19 u 's avonds. Waarschijnlijk was deze ballon gevuld met waterstofgas. Andere proeven gebeurden waarbij kleine papieren luchtballonnen omhoog gelaten werden, deze waren gevuld met warme lucht.

13 Februari 1785. Op de Vrijdagmarkt wordt om 15 u een luchtbal opgelaten die gemaakt is van baudruche of darmnetten en gevuld is met waterstofgas. Deze ballon kwam om 16 u 30 neer in Noord-Frankrijk. De pastoor van het dorpje waar de ballon viel stuurde de brief terug die aan de ballon gehecht was.

21 Juli 1785. De heer J. Eggermont, die aan Onderbergen woont, heeft een luchtbal gemaakt in baudruche, van 12 voet diameter. De ballon bestaat uit 64 stukken en is met zijden linten versierd. Om hem te vullen gebruikt men 3 vaten met "olie van vitriol en yservylsel".

19 November 1785. Opstijging van de luchtbal van Blanchard. Heel Gent leefde al weken naar deze dag toe. De opstijging had plaats in de Bijloke-meersen. Het was de 17e luchtreis van Blanchard. Om 11 u 30 werd de koord overgesneden. Er was te weinig vitriool zodat er onvoldoende gas kon gemaakt worden om een Gentse dame, Mevrouw de l'Épinard, die de reis wilde meemaken, ook effectief aan boord te nemen. De ballon dreef eerst over Gent en dreef dan verder in noordoostelijke richting. Boven Wachtebeke liet Blanchard een hond aan een valscherp naar beneden. De landbouwers die het dier zagen vallen meenden met een duivel te doen te hebben. Blanchard landde tenslotte te Hontenisse bij Hulst. Zijn ballon werd door de wind tot in de Schelde geblazen en achteraf terug opgevist. De maandag nadien, op 21 november, kwam Blanchard te Gent terug en schonk het vaandel dat zijn ballon versierd had aan de bisschop die hem in ruil een gouden snuifdoos schonk. 's Avonds woonde Blanchard een schouwburgvoorstelling bij en ontving allerlei blijken van bewondering, er werd hem onder meer een kroon met rozen op het hoofd gezet.

Blanchard was dan ook een echt begrip in zijn tijd. Hij was als eerste per ballon het Kanaal overgestoken waarvoor hij door koning Lodewijk XVI beloond werd met 12.000 pond (€ 100.000) én een pensioen van 1200 pond (€ 10.000) per jaar. De ballon waarmee hij de overtocht maakte, bleef te Calais en de stad schonk hem in ruil 3000 pond (€ 25.000) en een pensioen van 600 pond (€ 5000) per jaar. Hij genoot dezelfde bekendheid als Charles Lindbergh in 1927 en later en als Neil Armstrong in 1969 en volgende jaren.



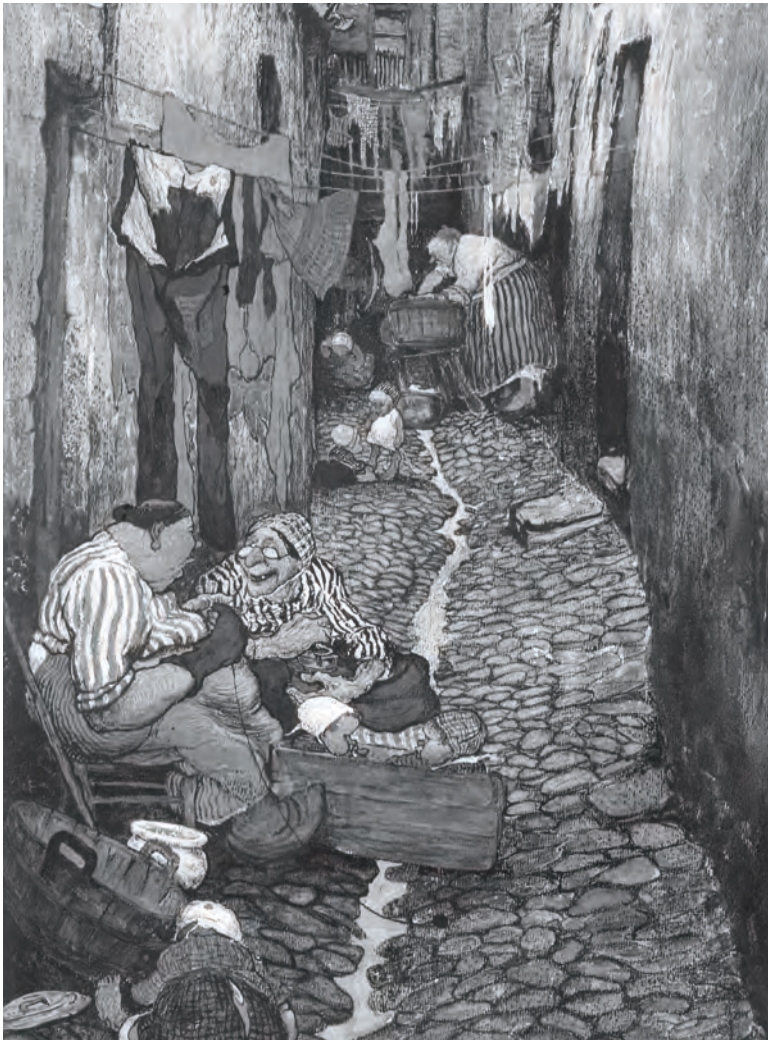
Toegangsk kaart voor het vertrek van Blanchard in de Bijloke-meersen.

11 Mei 1786. Het oplaten van luchtballen is een sport geworden. Om misbruiken en ongelukken te vermijden, verbiedt keizer Jozef II om nog “wolkenwagens” op te laten met vuur of brandende olie.

Tussen 1780 en 1840, en trouwens reeds lang daarvoor en ook nog lang daarna, was er nog meer vervoer of tenminste toch communicatie door de lucht. Voor het snel overbrengen van berichten werden immers op tamelijk grote schaal duiven ingezet.

Stedenbouwkundige en andere voorschriften

Samenwonen in een stad was in de late achttiende en de vroege negentiende eeuw nog moeilijker dan nu. Vermits er zeer weinig voorzieningen waren die door de overheid gegarandeerd werden, kon deze niets anders doen dan reglementen uitvaardigen om de stad leefbaar te houden.



Een kijk op de leefomstandigheden in de beluiken (schilderij door Jules De Bruycker).

Daarbij kwam dat het snel groeiend verkeer het noodzakelijk maakte om een aantal stedenbouwkundige reglementen uit te vaardigen. Hierna volgen enkele van deze voorschriften.

Op 4 juli 1782 werd er beslist dat er geen houts- en boskolen meer mochten gestort worden in de straten van de stad. Deze verspreidden immers een zeer fijn zwart stof dat de koopwaren en de woningen beschadigde. Voortaan moesten deze brandstoffen op de binnenkoer van het Pesthuis (huidig Hof van Hollain aan de Brusselsepoort) onder bewaking van een stadsbediende gestockeerd worden. Wegens het hevige protest van de handelaren in "hout, bosch- en peerdekenskolen" gaf het gemeentebestuur de toelating om bij het naderen van de winter een voorraad kolen te mogen stockeren op de "Cloostermerkt, in het Princenhof, in het Meulegat, in de Papestraete en op het pleintje voor het gewezen klooster der Conceptionnisten".

In 1785 bestonden er te Gent nog zeer veel houten huizen en gevels. Het gemeentebestuur verbood om deze houten gevels te herstellen. De abdij van Sint Pieters bezat verscheidene woningen met houten gevels op de Groentenmarkt. De abt liet deze in 1785 herbouwen.

26 November 1785. De schepenen beslissen om de naam van de straten aan te duiden op een ijzeren plaat. Terzelfdertijd moeten de woningen genummerd worden per parochie, en er gebeurt een volkstelling. Dit uitgebreid werk werd in 1786 en 1787 uitgevoerd.

24 januari 1787. De bewoners die in de voorsteden wonen moeten, net als de Gentenaars die binnen de poorten wonen, hun deel betalen in de kosten van het kasseien der stad.

10 Februari 1788. Vanaf nu mag men de stad na het sluiten van de poorten enkel in en uit wanneer men beschikt over een speciale toelating die moet afgeleverd worden door de militaire overheden.

14 februari 1788. Het plaatsen van "venstertorsen" en "glazenkasten" aan de gevels der winkels moet aan het gemeentebestuur aangevraagd worden. De "vensterkasten" mogen in de brede straten niet meer dan 7,5 duim (± 20 cm) vooruitspringen en in smalle straten naar proportie. Met deze "vensterkasten" worden de naar buiten gebogen vensterramen bedoeld die in de achttiende en voor een deel nog in de negentiende eeuw algemeen in gebruik waren.

12 November 1789. In verband met de Brabantse Omwenteling zijn de stadspoorten van Gent gesloten. Om de stad te verlaten moet men de toelating hebben van de officier van dienst in de hoofdwacht op de Kouter.

22 November 1789. Wegens de aan gang zijnde revolutie krijgen de inwoners van Gent 24 u de tijd om de straat vóór hun woning in orde te brengen, de putten te vullen enz., dit vanwege het gevaar dat de patrouilles te paard anders zouden lopen.

4 December 1789. Elke vrijdag zal er een schepen toezicht houden aan elke stadspoort en dat om de "afpersingen" te beletten die de buitenlieden moesten ondergaan wanneer zij naar de markt kwamen.

7 December 1789. Wanneer men vreemdelingen logement geeft moet men

dat melden aan het gemeentebestuur en men moet de poort aanduiden langs waar de gast in de stad gekomen is.

Op 3 juli 1792 betaalt het gemeentebestuur 100 pond groten courant (€ 11.000) aan Judocus Ronse, de eigenaar van het “Hotel du Paradis” aan de Donkersteeg voor een strook grond, die de vorm had van een driehoek met een hoogte van ongeveer een meter. Door deze ingreep moest de Heer Ronse zijn hotel verbouwen waardoor de Donkersteeg op die plaats ongeveer een meter verbreed werd.

24 Augustus 1795. De stad verbiedt aan een burger om een woning te bouwen vóór het Vleeshuis omdat dit de vrije luchtcirculatie zou belemmeren. Het is niet duidelijk waar precies men dit huis wilde bouwen.

16 Maart 1796. De Fransen verdelen de stad in zes secties die telkens onder het gezag staan van een politicommissaris. Deze secties heten de Sectie van de Hereniging, de Sectie van de Vrijheid, de Sectie van de Gelijkheid, de Sectie van de Broederlijkheid, de Sectie van de Mensenrechten en de Sectie der Velden. Het betrof één van de manieren van de Fransen om de band met het “Ancien Régime” te verbreken en om de invloed van de Kerk te verminderen. Voorheen waren er immers zeven parochies te Gent (Sint-Baafs, Sint-Niklaas, Ekkergem, Heilig Kerst, Sint-Jacobs en Onze-Lieve-Vrouw-Sint-Pieters). Deze zeven parochies werden dus herschikt in zes “secties”.

24 Februari 1799. Gemeentelijke verordening waarbij voorgeschreven wordt dat de bewoners vóór acht uur ‘s morgens de straat voor hun woning moeten vegen en “het vuiligheid” in het midden van de straat moeten gooien (de goot lag toen midden de straat).

8 April 1799 (19 Germinal jaar VIII). In uitvoering van de beslissing van 24 Pluviôse wordt er beslist dat “de namen van straten en pleinen die sporen dragen van fanatisme of die herinneren aan het afgeschafte regime, zullen op passende wijze gewijzigd worden, en dat de namen van de andere straten en pleinen die in het Vlaams zijn, zullen vertaald worden en in het vervolg in het Frans zullen geschreven worden”. Dit leidde tot de meest hilarische vertalingen, ik wijd daar binnenkort een artikel aan.

18 April 1804. De huisnummers moeten vernieuwd worden. Het is pas op 26 november 1785 dat er door een besluit van de Collatie voor het eerst huisnummers ingevoerd werden te Gent. De schepenen van der keure namen dit besluit over en integreerden het in hun verordening van 1 december 1786 die onder meer voorschreef dat men op elk huis de letter en het nummer moest vermelden dat dit huis droeg in het register van de huisbelastingen (de “huysgelden”). Deze aanduidingen moeten zich bevinden in een vierkant van zes duim breed en zes duim hoog dat op zeven voet boven de grond aangebracht is. De instructie van 1785 en de ordonnantie van 1786 gaan ook over de straatnamen die op platen van wit ijzer moesten aangebracht worden.

14 Maart 1808. De burgemeester herinnert eraan dat het aan ruiters verboden is om hun paarden te laten draven of galopperen in de stad. Deze maatregel was ingegeven door het feit dat de drukste straten zo smal waren (Brabantdam, Brabantstraat, Zonnestraat, Voldersstraat). Het gevaar was niet

zo groot voor wagens, vrachtwagens gingen stapvoets en karossen van particulieren waren slechts zelden te zien in de straten van de stad. De diligences moesten eveneens tegen een gematigde snelheid de stad doorkruisen.

15 Mei 1808. Het stadsbestuur laat zitbanken en 150 stenen mijlpalen plaatsen op de Kouter en op de omwallingen van de stad. Het proces-verbaal daarover zegt: “De wandelingen van de Stad Gent zijn van de mooiste en ruimste van alle steden van het Keizerrijk.”

4 Mei 1810. Het stadsbestuur beslist om de Brabantstraat en de Zonnestraat te verbreden. De Brabantstraat was op sommige plaatsen slechts vier meter breed en de Zonnestraat was slechts vijf meter breed. Er gebeurden telkens opnieuw ongevallen en opstoppingen. De werken werden in 1822 uitgevoerd voor wat betreft de Brabantstraat en in 1828 voor wat betreft de Zonnestraat. Op dezelfde zitting besloot de gemeenteraad om de terreinen van de Recollettenplaats aan te kopen (waar nu het Justitiepaleis staat). Deze aankoop kostte 160.000 F (€ 1.600.000).

19 Januari 1818. Op de Koornmarkt wordt de laatste overblijvende houten woning afgebroken. Dit huis stond op de hoek van het in 1858 opgeheven Schuddeveestraatje.

19 Mei 1818. Afbraak van de laatste woning met houten gevel in de Mageleinstraat. Er waren op dat ogenblik nog 38 woningen met houten gevel te Gent. Op het einde van de achttiende eeuw waren dat er nog meer dan 100.

23 juni 1821. Architect Louis Roelandt verwerft vijf woningen aan de Brabantstraat die sedert meerdere jaren aan de stad toebehoorden. Bij deze verkoop geldt de verplichting om de woningen af te breken en om ze te herbouwen op de nieuwe rooilijn volgens het plan dat opgelegd wordt door de stad. We herinneren ons dat het verbreden van de Brabantstraat en van de Zonnestraat reeds in 1810 werd gestemd, maar de financiën van de stad lieten haar niet toe om hier werk van te maken.

In 1810 werd er beslist om deze beide straten 12 meter breed te maken.

19 april 1822. Er wordt begonnen met de afbraak van de eerste huizen links (komend van de Kouter) in de Brabantstraat, om deze te verbreden.

29 April 1824. De stad koopt voor 23.857 gulden (ongeveer € 500.000) het huis op de hoek van de Voldersstraat en de Veldstraat (Noordzijde). Dit huis werd bewoond door de Heer Guillaume Schamp de Romrée. Het werd in augustus van hetzelfde jaar afgebroken om de Voldersstraat te verbreden. Deze was op die plaats immers slechts twaalf voet breed, of iets minder dan vier meter. In zijn “Memorieboek” noteert de Heer Guillaume Schamp op *24 augustus 1824* “Ik heb voor het laatst gedineerd in ons oude huis. Veel spijt. Men verlaat zijn geboortehuis niet zonder veel verdriet te voelen”. Het huis op de andere hoek werd bewoond door zijn broer Jean Schamp van Vaernewyk. Dit huis (het vroegere “Hof van Heule”) werd na de dood van Jean Schamp “Hôtel d’Alcantara” genoemd. De dochter van Jean Schamp was immers getrouwd met graaf d’Alcantara.

4 Maart 1825. Er wordt een vonnis van de rechtbank van eerste aanleg aangeplakt op de daartoe voorziene plaatsen. Daarbij wordt de stad gemachtigd

om meerdere huizen te onteigenen die moeten afgebroken worden om de Voldersstraat te verbreden. Deze verbreding die reeds beëindigd was aan de kant van de Veldstraat is volledig achter de rug in de loop van de zomer. Vanaf dan rijden de openbare diligences niet meer door de Zonnestraat, maar wel door de Voldersstraat.

25 Januari 1827. Een gemeentelijk besluit zegt dat de burgers de sneeuw die zich voor hun huizen bevindt naar het midden van de straat moeten vegen. De sneeuw wordt dan op karren geladen en in de kanalen en rivieren gestort.

1 Februari 1836. Er is een nieuw reglement voor het parkeren van de wagens. Deze moeten nu op de Lievekaai gesteld worden en niet langer op de Graslei. Elk voertuig moet de naam dragen van de eigenaar, ze moeten op een rechte lijn staan met de dissel omhoog en ze mogen de doorgang op de openbare weg niet belemmeren.

8 Juli 1837. De gemeenteraad beslist om een straat aan te leggen van de Brabantdam naar het station van de ijzeren weg, om een straat aan te leggen van de Sint-Pietersnieuwstraat naar het station (de Lammerstraat) en om een brug te bouwen tussen het Sluizeken en de Kromme Wal (deze brug werd echter pas effectief gebouwd in 1873).

Anekdoten

Ik sluit dit artikel af met enkele anekdoten.

8 Februari 1837. Om 9 uur vertrekt aan de Keizerpoort een paard dat bereiden wordt door een veertienjarige knaap. Hij rijdt naar Brussel en is reeds om 14 u 57 terug. De eigenaar van dit paard had voor 6000 F (€ 60.000) gewed dat het dier de weg Gent-Brussel en terug in minder dan 6 u 30 minuten zou afleggen. Een talrijke menigte trok naar de Keizerpoort om er de terugkeer van ruiters en paarden op te wachten. Het paard was er een van gekruist Engels ras, het had helemaal niet geleden onder de inspanningen. De heenreis had slechts 2 u 40 minuten geduurd.

Denk erom dat Brussel in die tijd verder van Gent lag dan nu. Nu denken we immers dat we in Brussel zijn wanneer we de E40 verlaten, maar dan zijn we eigenlijk nog maar in Groot-Bijgaarden, we moeten dan nog door Ganshoren, Koekelberg en Sint-Jans-Molenbeek en pas dan zijn we te Brussel.

14 Juli 1837. Sedert enige dagen ziet men in de belangrijkste straten van Gent enkele sproeikarren rondrijden. De "Messenger de Gand" beknipt deze nieuwe instelling en verkiest het reglement dat enkele dagen geleden door de stad Brussel ingevoerd werd, en waardoor de inwoners verplicht zijn om twee maal per dag de straat voor hun deur te besproeien, eens om 10 uur 's morgens en eens om 2 uur 's namiddags.

8 September 1837. Betrapt! De dochter van een majoor van het leger doet elke dag per rijtuig een wandeling in de omstreken der stad, maar de tolbeambten waren verwittigd dat de juffrouw "lolde", of met andere woorden, dat ze smokkelde. Inderdaad, men vindt in de kussens van haar rijtuig zinken bakjes welke 110 liter alcohol van 28° bevatten.

12 Juni 1838. De zuilen van de aula van de Universiteit zijn van blauw graniet maar men heeft ze onlangs geschilderd. Vele Gentenaars vinden dit spijtig en ook de dagbladen drukken in hevige bewoordingen hun verontwaardiging uit.

Deze anekdote heeft niets te maken met de rest van dit artikel. Ik neem ze echter op om aan te tonen dat er niets nieuw is onder de zon. Verf in 1838 of ham in 2000 ... er is altijd wel een controversiële manier geweest om de zuilen van de aula aan te kleden.

Noten

- 1 De naam "Petercellepoort" heeft niets te maken met de groente peterselie, de naam is afgeleid van het Latijnse "Petri sella" (de kluis van Sint Pieter). Bij deze poort kwam men immers op het grondgebied van het Sint-Pietersdorp.
- 2 Een poterne is een ondergrondse bomvrije gang door een fort of vesting met een functie als toegangs- of uitvalspoort maar die ook een interne verbinding met andere delen van het vestingwerk kan bieden.
- 3 Een ravelijn is een meestal driehoekig verdedigingsgebied bij een vesting net even buiten de eigenlijke vesting. Doel van dit buitenwerk is het lange vestingfront, de courtine, en eventueel de toegang tot de vesting te dekken.
- 4 Een brilschans werd voor de ravelijnen of halve manen der vesting aangelegd wordt om deze aan het oog te onttrekken
- 5 Een contregarde is een langwerpige aarden buitenwerk in de gracht voor de verdediging, voor de face van een bastion of ravelijn. Een halve maan en een couvre-face dienen hetzelfde doel, maar zijn groter uitgevoerd.
Een contregarde bestaat uit een eilandje en een wal. De functie van een contregarde bestaat uit het dekken van bastion of ravelijn tegen rechtstreeks vuur van de belegeraar aangevuld met een offensieve functie. Op de contregarde is plaats voor infanterie en geschut.
- 6 De naam "Heuvelpoort" heeft er niet mee te maken dat de poort op een hoog punt van de stad ligt, maar wel dat ze als voornaamste poort beschouwd werd. Vandaar ook de Latijnse naam Porta Superior. De stam "euver" werd in het verleden vaak gebruikt door bezorgde moeders die hun zoon goede raad gaven toen hij naar het leger ging en hem zegden "ge moe goe loisteren naar eu euversten".
- 7 Een chaise of sjees is een lichte, door paarden voortgetrokken kar voor het vervoer van personen. Het woord sjees is een Nederlandse verbastering van het Franse woord chaise (stoel). Het bijzondere van een sjees ten opzichte van een gewone boerenkar is dat de personenbak van de sjees is opgehangen met leren riemen. Een sjees kan al dan niet voorzien zijn van een neerklapbare overkapping.
- 8 Een postillon is een brieven- of pakjesbesteller te paard. Hij deed zowel het werk van een hedendaagse postbode, als dat van een hedendaagse koerier.