

Ruimtelijke ordening in de 19^{de} eeuw, focus op de textielindustrie in Gent

Lotte Van den Branden

Promotoren: David Peleman, prof. dr. Pieter Uyttenhove

Masterproef ingediend tot het behalen van de academische graad van
Master of Science in de stedenbouw en de ruimtelijke planning

Vakgroep Architectuur en Stedenbouw

Voorzitter: prof. dr. Ir. Arnold Janssens

Faculteit Ingenieurswetenschappen en Architectuur

Academiejaar 2015-2016



Abstract

Deze paper is een verkenning van het instrumentarium voor ruimtelijke ordening dat de stedelijke overheid ter beschikking had in Gent tussen 1804 en 1925, een periode van grote ruimtelijke veranderingen als gevolg van de industrialisatie. De vraag die gesteld wordt, is of de uitwassen van de industrie een strengere en effectievere ruimtelijke regelgeving hebben teweeggebracht. Uit het onderzoek van 50 bouwdoSSIers van 12 verschillende textielfabrieken, stedelijke bouwreglementen en een aantal andere (al dan niet) impliciete instrumenten, bleek dat door belangenvermenging (over verschillende niveaus) en belangenconflicten tussen het stadsbestuur en de industrie het niet vanzelfsprekend was om adequaat te reageren op ruimtelijke problematieken.

Kernwoorden: ruimtelijke ordening, industrialisatie, Gent, textielindustrie, bouwvergunningen, ruimtelijke regelgeving

Key words: spatial planning, industrialisation, Ghent, textile industry, building permits, spatial regulations

Inhoudstafel

ABSTRACT	3
INHOUDSTAFEL.....	4
LIJST FIGUREN.....	6
1. INLEIDING.....	9
Vraagstelling	9
Methode en bronnen	11
Types bronnen	11
Hoe heb ik te onderzoeken fabrieken geselecteerd?	11
Hoe heb ik relevante bouwdossiers opgespoord?	12
2. STEDENBOUWKUNDIGE PROBLEMEN IN HET 19 ^{DE} EEUWSE GENT	15
Leefomgeving en ‘milieu’	15
Volksgezondheid.....	15
Hinderwetgeving: dossiers de commodo et incommodo voor hinderlijke bedrijven	17
Esthetiek/ schone schijn	20
Is de stad enkel geïnteresseerd in bouwactiviteiten langs de openbare weg?	20
Industriële architectuur: ‘zij waren met zooveel pracht vervaardigd, dat een vreemdeling, die het beschouwt, zou gelooven dat het voor een princenwoning bestemd was’	23
3. INSTRUMENTEN VOOR RUIMTELIJKE ORDENING BIJ DE STEDELIJKE OVERHEID	25
(Bouw)reglementen en hun inhoudelijke evolutie doorheen de 19^{de} eeuw	26
Bouwvergunningen	29
Waar is een vergunning voor nodig.....	29
Streng sancties bij overtredingen van het bouwreglement?	30
Procedure vergunningsaanvraag: evolutie doorheen de 19 ^{de} eeuw	30
Inhoud bouwdossiers	33
Interne communicatie binnen de stedelijke administratie	37
.....	38
Antwoordformulieren van de stad aan de aanvrager	39
Formulieren voor de aanleg van voetpaden, straten en waterlopen: wie zal dat betalen?	47
4. CASE GENTSE TEXTIELINDUSTRIE.....	50
Wensen textielindustrie en industriële ontwikkeling in Gent	52
Stadsontwikkeling door industriële en invloed op het stadsbestuur en regelgeving	52
.....	52
Ideale locaties voor de textielindustrie	53
Nabijheid arbeiders	53
Multifunctioneel nut van water	53
Leegstaand religieus patrimonium.....	54

Overheidsinmenging	55
Bouwreglementen en de bouwdossiers: inhoudelijke toetsing bouwaanvragen aan reglementen	55
Hinderwetgeving	56
Infrastructuur: een geschenk van de overheid aan de economie	58
Eindelijk uit het keurslijf van de stadsmuren?	59
 5. CONCLUSIE	 118
 BIBLIOGRAFIE.....	 121
Archiefbronnen	121
Kaartmateriaal	122
Literatuur	123

Lijst figuren

Figuur 1 Gegevens verzameld voor een totaal van 61 bouwdoossiers, waarvan 50 zeker dossiers van textielfabrieken zijn.	12
Figuur 2 Gebaseerd op 61 onderzochte bouwdoossiers. Het is duidelijk dat doorheen de hele periode het grootste deel van de ingediende aanvragen werd goedgekeurd.	13
Figuur 3 Over welke van de 61 onderzochte bouwdoossiers is het zeker geweten dat het aanvragen zijn van een textielfabriek?	13
Figuur 4 61 bouwdoossiers geraadpleegd voor dit onderzoek uit de reeks SAG G12. Het aantal dossiers per 20 jaar is toevallig gekomen door de steekproef.	14
Figuur 5 Bevolkingsevolutie Gent, samengesteld met gegevens uit: Adriaenssen, 1989, 46; Deneckere, 2010, 149; Boussauw, 2014, 3, 5, 9; Deseijn, 1979, 179 Deseijn, 1989(a), 193; Lacoere et al, 2000, 10, 12; Vandenheede, 1981, 24	16
Figuur 6 Stenen huizen opgericht in de 12 ^{de} en 13 ^{de} eeuw (Capiteyn et al, 2007, 20)	17
Figuur 7 De Kuip of oude historische binnenstad van Gent. In 1807 werd beslist dat er geen nieuwe 'hinderlijke' bedrijven meer mochten opgericht worden binnen deze zone (Google Maps, My Maps, 2016).	18
Figuur 8 SAG G12 9735 fragment van de ontwerptekening voor de gevel: de gevel in de fabrieksstraat, dus niet grenzend aan de openbare weg, is een onvolledige tekening.	22
Figuur 9 briefhoofd met een prent van de fabriek (SAG G12 Q27 1907)	24
Figuur 10 SAG G12 6643 (1850) Een bouwaanvraag voor het verhogen van één van de straatgevels van de fabriek La Lys.	24
Figuur 11 Een lijst van de verschillende samengebrachte (en deels afgeschafte of vervangen) stedelijke reglementen van Gent in het nieuw overkoepelend reglement van 1898. (Reglement, 1898, 142 en 144)	28
Figuur 12 Het gemiddeld aantal dagen voor de administratieve verwerking van ingediende bouwaanvragen. Gebaseerd op 35 bouwdoossiers waarvan het zeker is dat ze goedgekeurd zijn en de nodige gegevens compleet waren.	31
Figuur 13 SAG G12 11531: de termijn voor de geldigheid van de bouwvergunning is vastgelegd in de dossiers na 1870.	32
Figuur 14 SAG G12 9736: de termijn voor de geldigheid van de vergunning is een in te vullen variabele in dit geval vastgelegd op zes maanden.	32
Figuur 15 Evolutie van het aantal toegevoegde documenten in de bouwdoossiers: de lijvigheid ervan neemt toch enigszins toe. Gebaseerd op 61 bouwdoossiers tussen 1804 en 1925, de meeste van textielfabrieken	33
Figuur 16 Evolutie verschillende invulformulieren in mijn onderzoek van 61 bouwdoossiers tussen 1804 en 1925. Niet alle verschillende soorten voorgedrukte administratieve documenten zijn opgenomen in dit schema, enkel de meest relevante met een focus op die voorgedrukte formulieren voor externe communicatie. Een evolutie naar een meer complexe en gestandaardiseerde procedure komt hierin duidelijk naar voren.	34
Figuur 17 SAG G12 4932 Het eerste voorgedrukte document in de bouwdoossiers uit 1844.	36
Figuur 18 SAG G12 7563 (1847) Het eerste bouwdoossier in de steekproef waarbij gebruik wordt gemaakt van een invulformulier voor het antwoorden op de bouwaanvraag.	38
Figuur 19 De eerste pagina van het eerste voorgedrukte antwoordformulier met 20 voorwaarden (SAG G12 B32 1879).	41
Figuur 20 De tweede pagina van het eerste antwoordformulier dat uitgebreid is naar 20 voorwaarden. De derde niet afgebeeld pagina was enkel voorzien voor handtekeningen van alle betrokken partijen (SAG G12 B32 1879).	42
Figuur 21 De derde pagina van het eerste antwoordformulier dat uitgebreid is naar 20 voorwaarden. De derde pagina is enkel voorzien voor handtekeningen van alle betrokken partijen (SAG G12 B32 1879).	43
Figuur 22 SAG G12 B32 1879 Een voorbeeld van een formulier voor het aanleggen van een voetpad.	46
Figuur 23 Voor de 61 bouwdoossiers zijn er in totaal 97 plannen/tekeningen toegevoegd en dat aantal stijgt licht doorheen de onderzochte periode.	48
Figuur 24 Gegevens van 61 bouwdoossiers tonen dat er lange tijd vooral gevelplannen in de meeste bouwdoossiers aanwezig waren en dat het andere plannen de gevelplannen pas konden evenaren vanaf de periode 1881-1890. ...	48

Figuur 25 Gegevens van 61 bouwaanvragen tonen de overheersende aanwezigheid van gevelplannen tot vanaf 1861 andere types plannen een vlucht nemen.	49
Figuur 26 Evolutie aanwezigheid verschillende soorten plannen	49
Figuur 27 Gebaseerd op 50 bouwaanvragen van textielfabrikanten	51
Figuur 28 Voorstel ontwikkeling en stratenpatroon nieuwe Rabotwijk, deze wijk is gebouwd door en op een eigendom van een aantal textielfabrikanten. (RUG Werkgroep voor industriële archeologie, 1979, p182-183).....	52
Figuur 29 Een voorbeeld van een kennisgeving voor een buurtonderzoek uit 1898 voor het oprichten van een katoenweverij.	57
Figuur 30 Het silhouet van de laatste Gentse stadsmuren geprojecteerd op het huidige stratenpatroon (Google Maps, My Maps, 2016)	59
Figuur 31 Hippolyte Vandekerckhove, Nouveau plan routier de la ville et faubourgs de Gand, 1826	62
Figuur 32 Tessaro, Nouveau plan de la ville de Gand, dressé d'après de nouveaux matériaux jusqu'à 1838	64
Figuur 33 J.B.D. Hemelsoet, Plan de la ville de Gand, 1870-1880 (precieze datum onbekend).....	66
Figuur 34 Verwest, A., Plan industriel de la ville de Gand et de ses environs. Indicateur de ses établissements, 1912	68
Figuur 35 Compyn & Soenen, Dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen Stad Gent, plattegrond van Gent met peilen, 1912	70
Figuur 36 Kaartegegevens Google Maps 2016	72
Figuur 37 Boone en Deneckere, 2010, p154, dit is een reclameprint van de fabriek uit 1841	77
Figuur 38 Een overzicht van de grootte van de vlasspinnerij Société Linière La Lys uit 1883, Berckmans et al, 1989, 31	78
Figuur 39 SAG G12 6643 (1850) De voorziene bouwplannen in dit dossier zijn het bouwen van een extra verdieping. Als je goed kijkt zie je dat die verdieping in het rood is getekend, zoals dat de gewoonte was bij uitbreidingen van bestaande gebouwen. Op de prent hieronder kun je zien dat de uitbreiding is uitgevoerd zoals voorzien.	78
Figuur 40 SAG G12 7866 (1853).....	81
Figuur 41 SAG G12 E2 1896	81
Figuur 42 SAG G12 9671 (1859) aanvraag voor een conciërgewoning bij de fabriek	83
Figuur 43 SAG G12 B47 1882 aanvraag voor een magazijn aan de Blaisantvest.....	83
Figuur 44 SAG G12 11810 (1871).....	84
Figuur 45 SAG G12 R11 1910 aanvraag voor heropbouw van een afgebrande verdieping met gedetailleerde tekeningen	85
Figuur 46 SAG G12 R10 1894 aanvraag voor een extra verdieping, zoals steeds is de nieuwe verdieping in rood aangeduid.....	85
Figuur 47 SAG G12 4381 (1824).....	87
Figuur 48 SAG G12 9559 (1863).....	88
Figuur 49 terug te vinden in Stadsarchief Gent, Atlas Goetgebuer in: Adriaenssen et al, 1986, 96	88
Figuur 50 De fabriek van Joseph de Hemptinne besloeg een volledig bouwblok en nam in 1893 ook een groot deel van de andere straatzijde van de Molenaarsstraat in. (SAG G12 1893 L4)	89
Figuur 51 De nog steeds bestaande directeurswoning. Ze is ook zichtbaar links onderaan in beeld op de prent van figuur . (bron: https://inventaris.onroerenderfgoed.be/dibe/relict/19961/beelden)	92
Figuur 52 SAG G12 9735, aanvraag voor een directeurswoning in 1862	92
Figuur 53 de fabriek in de jaren 1860; terug te vinden in Archief Museum voor Industriële Archeologie en Textiel, Gent, in: Adriaenssen et al, 1986, 131; prent van jaren 1860	93
Figuur 54 SAG G12 11534, Dit gebouw werd aan de fabriekssite toegevoegd in 1870 en bestaat nog steeds.....	94
Figuur 55 Dit gebouw tegenover de directeurswoning is er ook nog steeds. (bron: https://inventaris.onroerenderfgoed.be/dibe/relict/19961/beelden)	94
Figuur 56 https://inventaris.onroerenderfgoed.be/dibe/relict/19961/beelden	94
Figuur 57 SAG G12 539 (1804)	97
Figuur 58 SAG G12 4915 (1816)	98
Figuur 59 SAG G12 4922 (1823).....	98
Figuur 60 SAG G12 7297 (1845).....	99
Figuur 61 briefhoofd met een prent van de fabriek uit SAG G12 Q27 1907	99

Figuur 62 SAG G12 C22 1925	101
Figuur 63 SAG G12 7563 (1847).....	103
Figuur 64 SAG G12 7563 (1847).....	104
Figuur 65 SAG G12 E2 1900	107
Figuur 66 SAG G12 E8 1914	108
Figuur 67 SAG G12 E8 1914	108
Figuur 68 SAG G12 B28 1896	111
Figuur 69 SAG G12 B28 1896	111
Figuur 70 SAG G12 3052 (1839).....	114
Figuur 71 SAG G12 3053 (1840).....	114
Figuur 72 SAG G12 3053 (1840).....	114
Figuur 73 SAG G12 Q15 1897.....	117

Ruimtelijke ordening in de 19^{de} eeuw, focus op de textielindustrie in Gent

1. Inleiding

Vraagstelling

De industrialisatie in Gent? Vaak wordt die gelijkgesteld met een stormachtige bevolkingsgroei en een nooit-geziene economische groei. Maar onder deze woelige veranderingen – ook ruimtelijke – was er een stadsbestuur aanwezig dat probeerde te reageren. Bewust of niet, soms werkten ze verdere ontwikkelingen in de hand en soms probeerden ze de ongecontroleerde groei in de stad te kanaliseren. Hoe en in hoeverre werd er door verschillende overheden actief ingegrepen in de ruimtelijke ordening? In 1962 kwam er immers pas nationale wetgeving om het vergunningsbeleid overal te standaardiseren (Rutgeerts, 2005, 21), vergunningen verplicht te maken (Van den Eeckhout en Vanthemsche, 2009, 68; Bracke, 2000, 240) en een ruimtelijk bestemmingsplan met zonering van functies voor het hele land te bepalen. Hiervoor bestond er een grote lokale autonomie (Lauwers & Coppens, 2012, 5) waardoor de stad Gent misschien een eigen visie had? Waar was die vroegere ruimtelijke ordening dan om bezorgd? Wat gebeurde er concreet en inhoudelijk qua ruimtelijke ordening? Wat was de rol van de stad Gent en wat waren eventuele nieuwe problematieken waar een officieel beleid voor moest worden voorzien? Ging het vooral over vormelijke aspecten van de bebouwde ruimte? Was milieu een erkend probleem? Is er een zekere mate van zonering terug te vinden? Welke beleidsinstrumenten kan de stad gebruiken en welke impact en kracht heeft het ruimtelijk beleid? Is er een politieke positionering terug te vinden die het overheersend discours van ‘laissez-faire’ over de 19^{de} eeuw kan nuanceren?

In literatuur wordt hier vaak op de vlakte gebleven en is niet duidelijk welk beleid (of welk een gebrek aan beleid) er achter de ruimtelijke ontwikkelingen zit. De focus ligt ook vooral op architecturale kenmerken en voor Gent specifiek gaat het – niet onbegrijpelijk – vaak over de schrijnende situatie van de arbeiders (Debo, 2014; RUG Werkgroep voor industriële archeologie, 1979, 5; Boone en Deneckere, 2010; Adriaenssen et al, 1986). Dat 19^{de} eeuwse ruimtelijke geschiedenis überhaupt een onderwerp is, heeft veel te maken met de aandacht sinds de jaren '70 voor industrieel erfgoed (RUG Werkgroep voor industriële archeologie, 1979, 5). Aangezien de term ‘stedenbouw’ op ontzettend veel verschillende manieren kan geïnterpreteerd worden is het moeilijk om relevant onderzoek en literatuur erover terug te vinden. En het kan misschien ook de reden zijn waarom er weinig specifieke literatuur en onderzoek over bestaat (De Meyer en Smets, 1982, 467-468). Architectuurgeschiedenis of ideeëngeschiedenis rond ruimtelijke ontwikkeling is niet zeldzaam (De Meyer en Smets, 1982, 475). Ook zo voor politieke geschiedenis met dan opnieuw vooral aandacht voor aspecten zoals sociale wantoestanden (De Meyer en Smets, 1982, 481; Adriaenssen et al, 1986). Een algemeen overzicht van de grote stedenbouwkundige ingrepen in de 19^{de} eeuw wordt voor Gent wel vaak beschreven (Adriaenssen, 1986; Boone en Deneckere, 2010; Capiteyn et al, 2007; Lacoere et al, 2000), maar er wordt zelden dieper ingegaan op mechanismen of instrumentarium van ruimtelijke ordening.

Het industrialiserende Gent kan een interessante invalshoek bieden op deze vragen rond historische ruimtelijke ordening. Misschien speelt Gent wel een belangrijke rol in het ontwikkelen van regelgeving aangezien het uitgroeide tot een grote industriestad met de textielindustrie als belangrijkste tak (Deseijn et al 1989, 5). Rond 1830 was Gent immers verantwoordelijk voor 2/3 van de productie in de katoenindustrie in België (Coppejans-Desmedt, 1979, 45). Welk ruimtelijk beleid bestond er in het 19^{de} eeuwse Gent dat van toepassing is op de textielindustrie? Hoe pasten de textielfabrieken in het stedelijk weefsel voor de afbraak van de stadsmuren na 1860? De stadsmuren (en de bijhorende

tol) zorgden er immers voor dat de stad zich lange tijd binnen die beperkte oppervlakte heeft moeten wringen in de 19^{de} eeuw terwijl er net een geweldige bevolkingsgroei was (Deseijn, 1989(a), 194). Wat zijn de wensen en noden van de textielindustrie en komen die in conflict met die van de stad en het algemeen belang? Als lokalisatiefactoren voor de industrie kunnen onder andere de nabijheid van arbeiders, de woonplaats van de fabrikant, de toegang tot transportinfrastructuur, en ontelbare andere factoren van belang zijn die niet noodzakelijk ook positieve ontwikkelingen voortbrengen in de ogen van de stad.

Zou het dus kunnen dat er effectief een verandering in ruimtelijk beleid komt doorheen de 19^{de} eeuw naar meer inmenging en meer specifieke regelgeving doordat er meer druk komt op de ruimte onder invloed van de industrialisatie en de bijhorende bevolkingsgroei? Debo (2013, 9) stelt dat de textielindustrie de structuur en het straatbeeld van Gent nog steeds bepaalt en ook bepaald heeft. Zo werd bijvoorbeeld door de ongecontroleerde groei van bedrijven al in 1792 een nationaal decreet uitgevaardigd om 'hinderlijke' bedrijven in de stedelijke kernen te verbieden (Deseijn, 1989, 74). In Gent werd hier nog concreter op ingegaan door in 1807 'hinderlijke' bedrijven te bannen uit de Kuip, het oude historisch centrum van de stad (Deseijn, 1989, 74; Adriaenssen, 1989, 41). Van Ruyskensvelde (2007, 54) haalt zo bovendien al aan dat reglementen in verband met milieuzaken steeds strenger werden. Volgens Boes (2006, 1) zijn er altijd al allerlei regels geweest 'inzake onroerende goederen', maar wel steeds met een heel specifiek doel voor ogen zoals gevaarlijke inrichtingen, waterverontreiniging, geluidsoverlast, waterafvoer, ... Kortom alles wat voor problemen kan zorgen als menselijke activiteiten zich in elkaars nabije omgeving bevinden. Het overkoepelende concept ruimtelijke ordening is pas veel later een item geworden (Boes, 2006, 1). Er kwamen volgens Adriaenssen (1989, 57) als reactie op de "chaotische industriële stad" stedenbouwkundige modellen en stedenbouw werd een volwaardige discipline. Doorheen de 19^{de} eeuw en vooral aan het begin van de 20^{ste} eeuw komt de stedenbouw stilaan los van de architectuur (De Meyer en Smets, 1982, 483). Deze overgang van het fragmentarisch aanpakken van ruimtelijke problematiek naar een overkoepelende aanpak past volgens mij in de trend dat er naar het einde van de 19de eeuw toe algemeen gezien steeds meer aandacht was voor de maatschappij als een geheel. Dit denken was teweeggebracht door de schaalvergroting van allerlei maatschappelijke processen zoals de verstedelijking en de industrialisering van productie (Altena en van Lente, 2006, 222-223).

Deze thesis probeert geen overzicht te geven van ruimtelijke planning in het 19^{de} eeuwse Gent aangezien ook die meer algemene piste al grondig besproken is in verschillende publicaties (Deseijn, 1989; Deseijn, 1977; Adriaenssen, 1986; Boone en Deneckere, 2010; Capiteyn et al, 2007; Lacoere et al, 2000). Wat wel in dit onderzoek wordt bekeken is meer inhoudelijk en praktisch de ruimtelijke ordening aan de hand van stedelijke reglementen met bouwvoorschriften. Die worden dan getoetst aan de praktijk met een steekproef van bouw aanvragen voor allerlei bouwactiviteiten voor de textielindustrie.

In een eerste hoofdstuk wordt ingegaan op ruimtelijke ordening in het 19^{de} eeuwse Gent en de belangrijkste werkpunten voor de stedelijke overheid. Hoe werken oudere problematieken door en welke verdwijnen op de achtergrond? In het tweede hoofdstuk ligt de focus op instrumenten die de stad ter beschikking had om aan ruimtelijke planning te doen. Welke bevoegdheden waren er louter stedelijk en wat was de invloed van eventuele nationale wetgeving rond ruimtelijke ordening? Het belang van de stadsmuren komt hier aan bod alsook een inhoudelijke analyse van de verschillende stedelijke bouwreglementen van Gent. Dan wordt ook gekeken naar een evolutie van de procedure en de inhoud van bouwvergunningaanvragen op basis van een steekproef van 61 bouw dossiers tussen 1804 en 1925. Het laatste hoofdstuk gaat dieper in op de textielindustrie zelf met een korte bespreking van 12 textielfabrieken waar ik bouw dossiers van terugvond via een steekproef. Ook wordt ingegaan op de wensen van de textielindustrie tegenover de belangen van de stad. Aan de ene kant is de stad ook gebaat bij industriële ontwikkelingen voor onder andere inkomsten in de gemeentekas, maar wil de stad ook controle over de ruimte die de industrie inneemt omwille van verkeersproblemen, brandgevaar, ... De textielindustrie heeft natuurlijk een zeer specifieke voorkeur voor locaties met toegang tot water, ruimte voor ontwikkeling en ook bijvoorbeeld de nabijheid van arbeiders. De 12 textielfabrieken in mijn steekproef worden dan ook in deze context voorgesteld.

Methode en bronnen

Types bronnen

De hoofdbron voor dit onderzoek zijn bouwdoossiers uit Gent voor de periode tussen 1804 en 1925, waarvan de meeste van een twaalfstal verschillende textielfabrieken zijn. Inhoudelijk bestaan die bouwdoossiers meestal uit een beschrijving van geplande werken, bouwplannen, plattegronden, geveldoorsneden en -tekeningen (Bracke, 2000, 240). Een tweede belangrijke bron zijn 8 gedrukte stedelijke reglementen van de stad Gent: 3 specifiek over bouwen in beluiken, 3 bouwreglementen van 1877, 1878 en 1894, een overkoepelend stedelijk reglement uit 1898 waar alle mogelijke reglementen van de stad Gent in zijn samengebracht en tenslotte een reglement over de stedelijke tolleren uit 1818. Terzijde heb ik ook nog een steekproef genomen uit het gemeenteblad van de stad Gent met de verslagen van de gemeenteraad tussen 1882 en 1885. Ook een contemporair boek over hinderwetgeving uit 1885 en een uitnodiging voor een buurtonderzoek uit 1898 heb ik als secundaire bronnen gebruikt.

Hoe heb ik te onderzoeken fabrieken geselecteerd?

De bouwdoossiers werden gebruikt om 'in de praktijk' te kijken naar de ruimtelijke ordening door de stad Gent in verband met textielfabrieken. Ik selecteerde in de eerste plaats 3 fabrieken opgericht vóór 1860 waarvan één buiten de stadsmuren en twee erbinnen en 3 fabrieken met dezelfde criteria na 1860. Op die cruciale datum werden immers de tolleren opgeheven en konden de stadsmuren afgebroken worden. De hypothese die deze keuze bepaalde was dat de locatie van de fabrieken misschien erg zou worden bepaald door de stadsmuren en bijhorende tolleren, maar dat bleek niet echt het geval te zijn. Aangezien het geen verschil leek te maken wanneer een fabriek werd opgericht voor de locatie, heb ik uiteindelijk een zo ruim mogelijke steekproef genomen als ik kon vinden in de archiefreeksen van de bouwdoossiers. Als ik nog op andere bouwdoossiers stootte van (soms vermoedelijke) textielfabrikanten in het archief of in literatuur, heb ik die ook mee opgenomen in het onderzoek omdat het de representativiteit alleen maar kan vergroten.

Naam textielfabriek	Referentienummer stadsarchief Gent
Société Linière La Lys	6643 (1850)
NV La Louisiana	E2 1896
Filature Jules de Hemptinne	9671 (1859), 9675 (1863), 11810 (1871), B32 1879, B47 1882, B24 1887, B44 1887, B35 1888, R10 1894, B8 1895, L4 1898, R11 1910
NV Florida	4921 (1823), 4381 (1824), 4925 (1836), 4929 (1839), 8431 (1854), 9559 (1863), L4 1893
NV La Linière Gantoise	8430 (1853), 9735 (1862), 9736 (1862), 11534 (1870), Q7 1907, Q18 1914
NV Texas	539 (1804), 4915 (1816), 4922 (1823), 4932 (1844), 7296 (1845), 7297 (1845), 7299 (1851), 8432 (1855), 8433 (1856) Q15 1890, Q27 1907
NV La Coriandre	C22 1925
Filature et Tissage Auger & Auger Vincent	7563 (1847)

NV (Ancien Etablissements) Léon Cruyplants	E1 1898, E2 1900, E8 1914
NV La Nouvelle Orleans	B28 1895
De Gandt-Vander Schueren	3052 (1839), 3053 (1840)
Filature de Roygem	Q15 1897

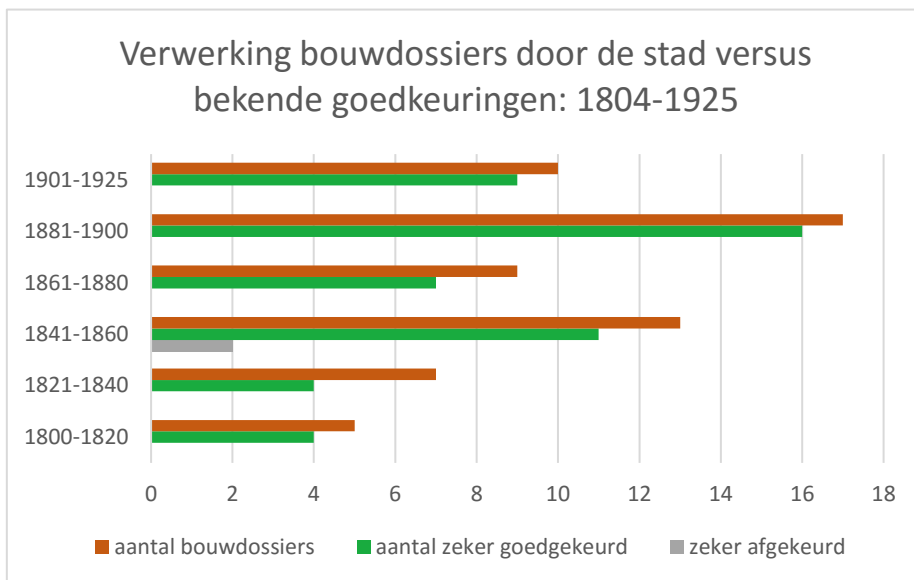
Figuur 1 Gegevens verzameld voor een totaal van 61 bouwdoossiers, waarvan 50 zeker dossiers van textielfabrieken zijn.

Hoe heb ik relevante bouwdoossiers opgespoord?

Van een aantal textielfabrieken heb ik archiefreferenties teruggevonden in de inventaris bouwkundig erfgoed. Voor verschillende dossiers van de fabrieken van de Hemptinne vond ik referenties in de thesis van Vanderheede (1981). Dankzij de thesis van Robin Debo (2014) kende ik dan weer voor een groot aantal textielfabrieken de huidige en vroegere adressen, waarmee ik dan in het stadsarchief van Gent alle mogelijke bewaarde bouwaanvragen voor een bepaalde straat kon terugvinden. Ook vond ik nog relevante bouwdoossiers door het doorzoeken van een inventaris op microfilm van het stadsarchief waar van 1795 tot 1870, per jaar en per straat (in het Frans) de aanvragen waren opgelijst.

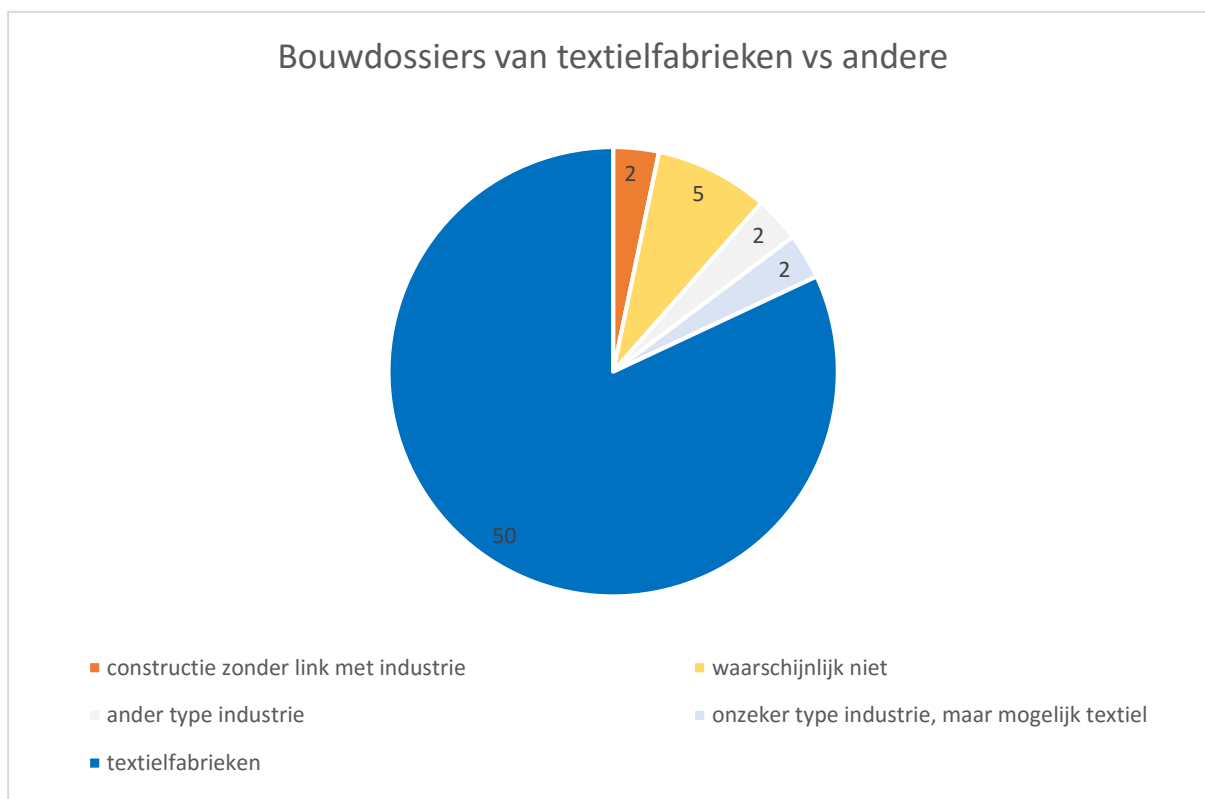
Het is natuurlijk zo dat er niet altijd een bouwaanvraag werd ingediend (Vandenheede, 1981, X) en er kunnen er steeds doorheen de tijd verloren zijn geraakt. Dit wil ook zeggen dat bijvoorbeeld voor La Louisiana, waar ik enkel een aanvraag van terugvond uit 1896, het niet per se zo is dat ze daarvoor geen aanvragen hebben ingediend, maar dat ze gewoon niet bewaard zijn gebleven. Een mogelijk verklaring is ook dat er effectief geen aanvragen werden ingediend als betrokkenen bij het project of de aanvrager zelf deel uitmaakten van het bestuur van de stad, zoals Vandenheede (1981, X) suggereert. Dit is een interessante piste, maar ik heb de linken tussen belangrijke functies in het stadsbestuur en fabrikanten niet verder onderzocht. Ook kan het zijn dat er dan wel een aanvraag is ingediend, maar de eigenlijke uitvoering van het plan er nooit kwam door bijvoorbeeld economische problemen (Vandenheede, 1981, X; Bracke, 200, 240). Het plan kan ook kleinschaliger uitgevoerd worden dan voorzien in de aanvraag omdat de aanvrager als principe meer aanvraagt dan hij wil uitvoeren (Bracke, 2000, 240-241).

Een tweede grote bemerking is dat het niet zeker is of dossiers die niet werden goedgekeurd, wel werden bewaard en gearchiveerd. Op deze kwestie heb ik geen antwoord gevonden, en in mijn steekproef kwamen ook bitter weinig afkeuringen voor: amper 2 waarvan ik zeker ben dat de vergunning effectief is afgekeurd. Dit wijst in de richting dat afkeuringen ofwel niet even consequent werden gearchiveerd of dat er gewoon simpelweg weinig afkeuringen waren. Het zou zeker ook interessant zijn om te zien wat de redenen waren om bepaalde bouwdoossiers af te keuren. Een verklaring voor de weinige afkeuringen kan zijn dat er voor de administratie geen enkele reden is om het bij te houden, al heb ik het nergens in literatuur bevestigd gezien. Zoals blijkt uit de steekproef worden de bouwdoossiers steeds complexer en uitgebreider, waardoor ik eerder geneigd ben te denken dat er zeker voldoende afkeuringen zullen geweest zijn. Het lijkt onzinnig om veel moeite te steken in een hele administratie rond bouwdoossiers om dan toch gewoon alles goed te keuren. Tenzij de textiellobby de stad onder druk kon zetten en de dossiers pro forma werden aangemaakt. De functie van de bouwaanvragen was wel niet alleen bouwvergunningen verlenen: de procedure zette ook communicatie in gang waarbij de politie van de wijk verwittigd werd zodat die kon controleren en bewegwijzeren als de openbare weg moest worden ingenomen voor werken en andere logistieke zaken. Zo lijkt het bijvoorbeeld misschien onbegrijpelijk dat er ook een vergunning moet worden aangevraagd voor een nieuw hek of een paar ramen die veranderd worden, maar door alle praktische zaken die ook de stad aanbelangen kan dat verklaard worden.

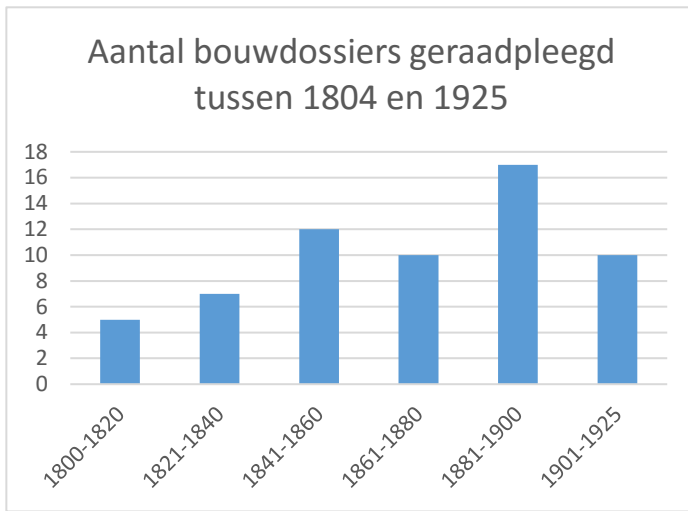


Figuur 2 Gebaseerd op 61 onderzochte bouwdossiers. Het is duidelijk dat doorheen de hele periode het grootste deel van de ingediende aanvragen werd goedgekeurd.

Wat het ten derde ook moeilijk maakte om relevante dossiers terug te vinden, was dat de dossiers niet erg specifiek duidelijk maken waarover ze gaan. Zelden of eigenlijk nooit is er een huisnummer vermeld en er wordt vaak nagelaten de aanvrager specifieker te benoemen dan 'fabrikant', waardoor er in de steekproef een aantal fabrieken zijn opgenomen die niets met textiel te maken hebben (en zelfs een aantal dossiers van gebouwen die zelfs geen fabriek bleken te zijn). De dossiers van niet-fabrieken werden toch weerhouden in het onderzoek om ze te vergelijken met de bouwaanvragen voor industriële constructies. Uit die oppervlakkige vergelijking bleek dat er geen aparte wetgeving bestond voor verschillende types gebouwen, dat er geen onderscheid werd gemaakt tussen residentieel en industrieel. Uiteindelijk vond ik 50 dossiers voor 12 verschillende textielfabrieken.



Figuur 3 Over welke van de 61 onderzochte bouwdossiers is het zeker geweten dat het aanvragen zijn van een textielfabriek?



Figuur 4 61 bouwdoossiers geraadpleegd voor dit onderzoek uit de reeks SAG G12. Het aantal dossiers per 20 jaar is toevallig gekomen door de steekproef.

Ook binnen de bouwaanvragen van adressen met een textielfabriek kan de vraag gesteld worden of er misschien een verschil is in regelgeving voor verschillende constructies: immers ook op een fabriekssite staan constructies met niet-industriële functies, zoals conciërgewoningen, hekken, muren, ... Je zou kunnen verwachten dat er een andere regelgeving zou bestaan, maar dat blijkt niet zo te zijn. Er wordt wel het onderscheid gemaakt tussen 'bâtiment' (professioneel gebouw) en 'maison' (residentieel gebouw) in de bouwaanvragen wat helpt om te kunnen nagaan of de aanvraag over een niet-residentieel constructie gaat, maar niets wijst erop dat er een gediversifieerde regelgeving zou zijn: hetzelfde stedelijk bouwreglement is van toepassing voor alle types constructies, industrieel of niet. De dossiers die in onzekere categorieën vallen kunnen daar bijvoorbeeld staan omdat er geen andere uitleg wordt gegeven in de dossiers dan dat de aanvrager 'fabricant' is (bijvoorbeeld in SAG G12 3052) en ik de naam van de fabrikant of de vage locatie-aanduiding ook niet meteen kon plaatsen bij een textielfabriek.

Over welk soort bouwactiviteiten gaat het dan in mijn steekproef: Er worden vooral 'bâtiments' en 'maisons' gebouwd en verbouwd, geregeld gaat het ook over het aanpassen van ramen en deuren in gevels of het aanpassen of bouwen van muren, hekken en poorten. In een uitzonderlijk geval werd er een aanvraag ingediend om één keer een kaai aan de Lieve (SAG G12 11810) en twee keer een vlot te mogen aanleggen (SAG G12 7297, 7299). Een enkele keer werd er ook vermeld in de aanvraag dat er bomen zouden geplant worden (SAG G12 B47 1882) (die vijf jaar later alweer werden gerooid (SAG G12 B44 1887)) en ook slechts twee keer is er sprake van een interne verandering. Dit is een belangrijke observatie die besproken wordt in het tweede hoofdstuk bij het belang van de openbare weg in de regelgeving. Er is een geval uit 1925 waarbij textielfabriek La Coriandre binnenin muren wil uitbreken (SAG G12 C22 1925), maar interessanter is de textielfabriek Florida (SAG G12 L4 1893) die wel een aanvraag deden, maar goed wisten dat de stad eigenlijk geen autoriteit heeft op privaat domein.

2. Stedenbouwkundige problemen in het 19^{de} eeuwse Gent

Dit hoofdstuk wil een overzicht geven van de grootste bezorgdheden die de stad Gent op ruimtelijk vlak had in de 19^{de} eeuw. Er is voor het grootste deel van de eeuw een liberaal bestuur dat zich dus zo weinig mogelijk willen mengen in de ontwikkeling van de stad, maar dat neemt niet weg dat er voor sommige, wel erg acuut geworden problemen zoals de dreigende cholera door onhygiënische leefomstandigheden voor veel inwoners, wel degelijk overheidsingrijpen noodzakelijk was. Deze eeuw van industrialisering is een interessant moment voor ruimtelijke regelgeving aangezien je kan verwachten dat er door de grotere druk op de ruimte ook meer redenen zijn om een ruimtelijk beleid te proberen bepalen. Immers door de industrialisering en de bijhorende bevolkingsgroei (Deneckere, 2010, 149) steeg het brandgevaar, de vervuiling, het gevaar op besmettelijke ziektes door gebrekkige algemene hygiëne, ... Het wordt doorheen dit hoofdstuk duidelijk dat een aantal aspecten wel degelijk dan ook die industrie specifiek viseren, maar voor de reglementering van de meeste problematieken wordt het controleren van de industrie (bewust?) vermeden. De thema's die hier besproken worden hebben meestal hun oorsprong in de eeuwen hiervoor en vaak probeerde de stedelijke overheid al langer hen te bedwingen.

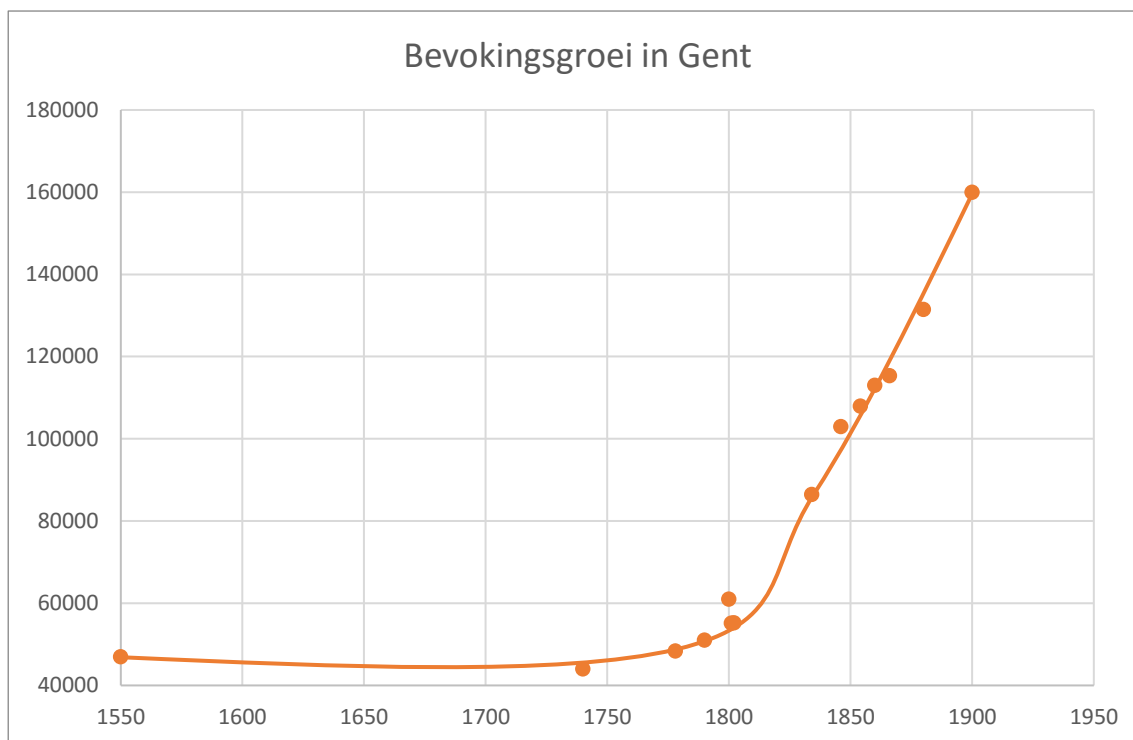
Leefomgeving en 'milieu'

Volksgezondheid

Stedenbouw/Ruimtelijke planning als discipline is algemeen gezien ruwweg ontstaan in het midden van de 19^{de} eeuw als een noodzakelijke reactie op de zeer ongezonde leefomstandigheden in steden en alle bijhorende factoren zoals gebrekkige hygiëne, overbevolking, onveilige drinkwatervoorziening, epidemieën, ... (Verbeek, 2013, 4, 6). Dankzij steeds meer verregaande ruimtelijke ordening is de invloed van onze directe fysieke omgeving op ons welzijn nu op het laagste niveau ooit (Verbeek, 2013, 3). Al deze negatieve factoren kunnen gelinkt worden aan de industrialisatie (Verbeek, 2013, 4). Steden zijn dan ook nog eens sowieso meer gevoelig voor allerlei gezondheidsrisico's omdat vervuilende (en dus ongezonde) factoren/actoren er geconcentreerd zijn en dat ook zo is voor bepaalde sociaal achtergestelde groepen die in ongezondere omstandigheden wonen bijvoorbeeld (Lawrence, 2000, 2-3).

De eeuwenoude theorie die aan de basis lag van het ziektebegrip tot ver in de 19^{de} eeuw was de miasmatheorie. Al sinds de Oudheid leefde het idee dat ziektekiemen in de lucht aanwezig waren (Karamanou et al, 2012, 58). Als zulk miasma of giftige/gevaarlijke/besmettelijke dampen in contact kwamen met mensen kon je met allerlei ziektes besmet raken (Karamanou et al, 2012, 58 en Lawrence, 2000, 2). Die miasma's kwamen volgens de theorie voort uit rottend organisch materiaal (Karamanou et al, 2012, 58). Pas in 1862 werd door Louis Pasteur voor het eerst de suggestie gedaan dat microben die overal aanwezig zijn de oorzaak waren van ziektes (Karamanou et al, 2012, 59). Maar ook al werd de ware toedracht pas in de jaren 1870 wijdverspreid, toch waren de maatregelen tot op een zekere hoogte effectief omdat ze de focus legden op hygiëne en verluchting (Lawrence, 2000, 2).

Gent werd doorheen de 19^{de} eeuw geplaagd door allerlei epidemieën: cholera in 1833, 1854, 1859, 1865-1866 en pokken- en tyfus in 1871. Daarbovenop was er ook nog eens voedselschaarste in 1846-1847 (Deseijn(a), 1989, 192-193). Het werd opgemerkt dat de slachtoffers vooral bij de arbeiders te vinden waren, de armste bevolking die in de minst hygiënische omstandigheden leefde doordat ze met erg veel op een kleine oppervlakte woonden en hun aantallen alleen maar toenamen (Deseijn, 1989(a), 193-194).



Figuur 5 Bevolkingsevolutie Gent, samengesteld met gegevens uit: Adriaenssen, 1989, 46; Deneckere, 2010, 149; Boussaauw, 2014, 3, 5, 9; Deseijn, 1979, 179 Deseijn, 1989(a), 193; Lacoere et al, 2000, 10, 12; Vandenheede, 1981, 24

Onlosmakelijk verbonden aan deze gezondheidsproblemen was de grote bevolkingsgroei die Gent kende doorheen de 19^{de} eeuw, waarop de stad stedenbouwkundig niet was voorbereid (Deseijn, 1989(a), 193-194; Vandenheede, 1981, 23). Dit soort exponentiële bevolkingsgroei was een algemeen fenomeen verbonden met industriële revoluties in heel Europa (Altena en van Lente, 2006, 67), Gent was dus geen alleenstaand geval. Ook de bijhorende gezondheidsproblemen en frequente epidemieën waren een algemeen fenomeen in industriële steden (Altena en van Lente, 2006, 185).

Volgens Adriaenssen (1989, 51) hadden verschillende epidemieën het resultaat dat er een aantal stedenbouwkundige richtlijnen kwamen over het verluchten van de stad en het verminderen van de bevolkingsdichtheid, aangezien in wetenschappelijk kringen bewezen werd dat overbevolking en een gebrekkige hygiëne de oorzaak waren. Ook dit soort actie van het stadsbestuur paste in een internationale trend waarbij in steeds meer industriële steden vanaf de tweede helft van de 19de eeuw met allerlei maatregelen geëxperimenteerd werd om ziekten tegen te gaan en de hygiëne te verbeteren (Altena en van Lente, 2006, 185). Deze internationale trend was opgestart door Haussmann in Parijs, waar het dan ook mogelijk werd gemaakt om hele wijken te saneren omdat de link was bewezen tussen epidemieën en een hoge bevolkingsdichtheid (Adriaenssen, 1989, 51, 53).

Zo kwam er een plan, waar het stadsbestuur wel niet op inging, om rechte straten door een aantal vieze wijken te trekken om zo in één klap verkeers- en hygiëneproblemen op te lossen (Adriaenssen, 1989, 52). Er kwamen effectief onteigeningswetten (in 1858 en 1867) die het mogelijk maakten om hele wijken te saneren, maar er werd in Gent niet meteen werk van gemaakt (Adriaenssen, 1989, 53). Aangezien er met nieuwe, grotere verkavelingen meer gemeentebelastingen geïnd zouden kunnen worden, besliste de stad na een tijd toch op een grote schaal wijken te saneren vanaf 1882, eerst door middel van de Société Générale en later in eigen beheer (Adriaenssen, 1989, 54).

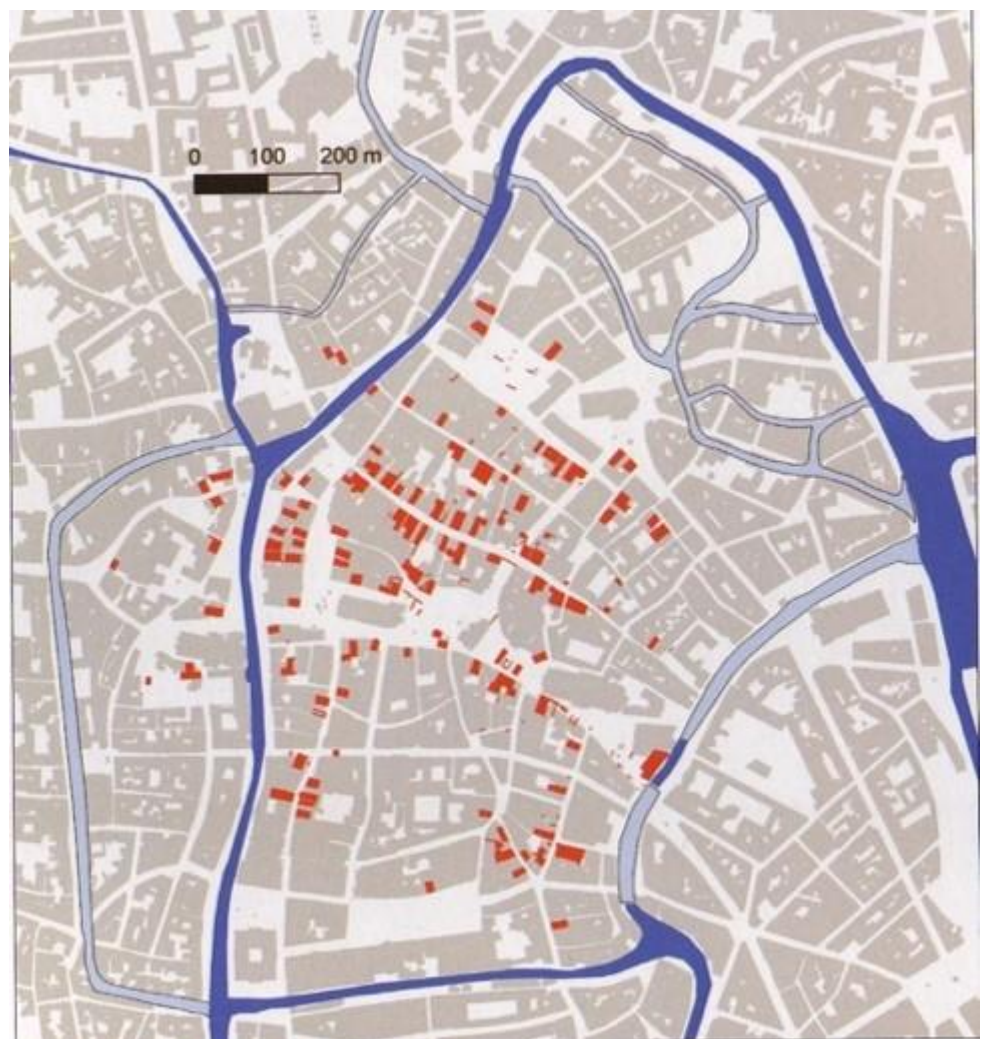
Maar hoewel er een uitgebreide regelgeving rond hygiëne ontstond, argumenteert Deseijn, (1989(a), 194) dat er zelden gebruik van werd gemaakt om kiezers niet voor de borst te stoten. Door het cijnskiesrecht konden immers enkel rijken stemmen. Hierdoor werd er enkel in de meest extreme situaties ingegrepen. Als voorbeeld hiervoor haalt hij het eerste reglement op de beluiken aan in 1838 als reactie op een recente cholera-epidemie. Pas in 1850 zal dit reglement wettelijk toepasbaar worden, daarvoor had de stad het nooit door de nationale overheid laten

bekrachten. Volgens mij is er nog meer aan de hand dan het behagen van de kiezer alleen: veel ondernemers, mogelijks dus ook betrokken bij het uitbaten van arbeidershuishouding allerhande, maakten op één of andere manier deel uit van het stadsbestuur, ook Adriaenssen et al (1986, 61) wijst op deze belangenvermenging. Zij kunnen dus ook hun invloed hebben proberen doen gelden en zulke maatregelen proberen uitstellen aangezien ze er zelf belang bij hadden. In dit geval heeft de nationale overheid het initiatief genomen met een wet in 1848 waarmee financiële middelen werden vrijgemaakt voor de gemeenten om wijken te saneren (Deseijn, 1989(a), 197). Bij de uitbraak van een nieuwe zware cholera-epidemie in 1865-66 bleek dat de reglementen nog niet verregaand genoeg waren (Deseijn, 1989(a), 202). Er volgde een nationale wet die onteigenen van volledige wijken mogelijk maakte en er in Gent voor zorgde dat heel wat arbeidersbuurten gesloopt werden (Deseijn, 1989(a), 202-203).

Hinderwetgeving: dossiers de commodo et incommodo voor hinderlijke bedrijven

Vanaf de eerste helft van de 19^{de} eeuw werden rook, brandgevaar, stank en lawaai een steeds groter probleem. Het is wel niet zo dat al deze milieu-invloeden altijd juist werden ingeschat aangezien er nog niet de juiste wetenschappelijke kennis bestond om elke invloed naar waarde te schatten: vaak was het dan ook eerder een zaak van vooroordelen of onwetendheid tegenover een fenomeen of zelfs 'bezorgdheden' geuit om een concurrentiestrijd te kunnen winnen (Deseijn, 1989(b), 218-219). Een voorbeeld van de onwetendheid was dat lozingen geen probleem waren als ze niet stonken, wat natuurlijk niet klopt aangezien zo microben over het hoofd worden gezien (Deseijn, 1989(b), 222). De miasma-theorie bepaalde namelijk dat enkel waarneembare stank ziektes veroorzaakte (Karamanov et al, 2012, 58; Lawrence, 2000, 2).

Brandgevaar was een van de eerste problemen dat stedelijke overheden al in de middeleeuwen probeerden aan te pakken (Rutgeerts, 2005, 13). Het brandgevaar in middeleeuws Gent was dan ook reëel: in de 14^{de} eeuw werd Gent op 14 jaar tijd geteisterd door wel 62 grote branden (De Vinck, 1976, 18-19). Dit had alles te maken met het feit dat veel van het standaard-construatiemateriaal erg brandbaar was, zoals hout en stro. Gegoede inwoners bouwden dan ook steeds meer in steen om, naast als statussymbool, aan brandpreventie te doen (De Vinck, 1976, 19). Het stadsbestuur probeerde woningbouw in hout te beperken met steeds strengere maatregelen (De Vinck, 1976, 19). Eerst wordt het in de middeleeuwen verplicht tussen houten huizen een brandgang van minstens 55 cm onbebouwd te laten (De Vinck, 1976, 20). Ten tweede worden de daken



Figuur 6 Stenen huizen opgericht in de 12^{de} en 13^{de} eeuw (Capiteyn et al, 2007, 20)

“L’industrie, comme toute les autres branches du travail, est libre en Belgique. L’industriel a donc le droit de fabriquer et de disposer librement des produits de son industrie. Mais l’intérêt public peut parfois être lésé par l’usage du droit de travailler et de disposer librement des produits de son industrie. L’intérêt public exige, par exemple que le travail industriel ne s’accomplisse pas dans des conditions nuisibles à l’hygiène et à la sécurité générale ; ainsi la concentration, dans un même quartier, de certaines usines exhalant des miasmes peut porter atteinte à la santé des habitants. Sans interdire, dans ce cas, l’industrie qui s’exerce dans ces usines, l’Etat subordonne leur établissement à une autorisation préalable et prévoit dans l’acte d’autorisation les mesures de précaution nécessaires.” (Hellebaut en Allard, 1885, 2) Deze tekst staat te lezen in het Koninklijk Besluit van 29 januari 1863. Bij het openen van bepaalde industriële inrichtingen moest een vergunning worden aangevraagd als die zich binnen de bebouwde kom zouden willen vestigen. Dit was vastgelegd op nationaal niveau in 1810 (Van den Eeckhout en Vanthemsche, 2009, 73). Er hing onder andere een buurtonderzoek vast aan deze wet op de gevaarlijke, ongemakkelijke en ongezonde inrichtingen, ‘de commodo et incommodo’ (over wat hinderlijk/ongemakkelijk/oncomfortabel kan zijn). Over welk soort mogelijke hinder gaat het dan? In de wet staat het uitgelegd (Hellebaut en Allard, 1885, 19):

- Gevaar = voor ontploffingen en brand
- Ongemakkelijk = lawaai, stank
- Ongezonder = schadelijke dampen en gassen voor zowel mensen als planten

Een buurtonderzoek de commodo et incommodo moest enkel worden uitgevoerd als de bedrijven in de hoogste twee risicoklassen thuishoorden (Van den Eeckhout en Vanthemsche, 2009, 73). De lokale overheid was vergunningverlenende overheid voor de bedrijven van de tweede klasse, maar slechts een adviserende bij die van de eerste klasse, daar lag de bevoegdheid bij de provincie (Van den Eeckhout en Vanthemsche, 2009, 74). Dit bleef ook zo bij de update van de wetgeving in 1863 (Hellebaut en Allard, 1885, 4). De voornaamste bezorgdheid was eigenlijk niet het milieu in het algemeen, maar hoofdzakelijk de openbare gezondheid volgens Van Ruyskensvelde (2007, 75).

De redenen die het meest werden aangehaald in klachten bij het onderzoek van Van Ruyskensvelde (2007, 157) voor Gentbrugge zijn geurhinder 22%, brandgevaar 14%, gevaar voor volksgezondheid 13%, waardedaling van de aanpalende grond 12%, lawaai/stof/rook 9%, waterverontreiniging 6%, schade aan de natuurlijke omgeving 4% morele of esthetische bezwaren 1%, ook waren er nog sporadisch voorkomende klachten zoals vrees voor ongedierte, radiostoringen en schaarste van drinkwater. Uit de meest voorkomende klacht wordt duidelijk dat de miasma-theorie sterke invloed had op de milieubeleving van burgers. Ook belangrijk om op te merken is dat de weinige bezorgdheid voor de natuurlijke omgeving enkel voortkwam uit de agrarische sector en er dus niemand effectief bezorgd was om het milieu op zich (Van Ruyskensvelde, 2007, 158-159). In principe bestond dit systeem van buurtonderzoeken, maar in de praktijk werd er meestal niet op klachten ingegaan of werden ze ongegrond verklaard. De redenen hiervoor waren divers: als er ergens anders soortgelijke inplantingen zonder problemen gebeurden, als buurtbewoners niet precies wisten waartegen ze protesteerden (Van Ruyskensvelde, 2007, 98-99). Het kan ook dat de overheid niet de middelen had om effectief in te grijpen en te gaan controleren. De mogelijke redenen hiervoor zijn dat er geen adequaat systeem was om sancties op te leggen en ook niet om de bedrijven na oprichting te blijven controleren. Ook dus na het afleveren van de vergunning kon er nog veel mislopen qua milieuverontreiniging. Zoals Van Ruyskensvelde (2007, 105) zegt, kan het goed zijn dat de stad wel tegen hinderlijke bedrijven was in principe, maar dat ze ook een bron van inkomsten betekenden voor de stad, waardoor die in een moeilijke positie terechtkwam en vaak koos voor de economische ontwikkeling. Wel was de stad nog strenger dan de provincie in beslissingen (Van Ruyskensvelde, 2007, 118-119). Een belangrijke opmerking bij deze wetgeving is dat de voorwaarden of maatregelen eigenlijk soms zelf vervuiling konden veroorzaken, doordat de lokale overheden niet volledig op de hoogte waren van wat schadelijk was en wat niet (Van Ruyskensvelde, 2007, 148). Brandrisico moest natuurlijk niet enkel beperkt worden door de industrie regels op te leggen. Algemeen gezien waren er bouwreglementen waar alle constructies opgericht in de stad en gelegen aan de openbare weg zich aan moesten houden. Zo zijn bijvoorbeeld verschillende technisch gedetailleerde voorschriften gewijd aan brandveiligheid van schouwen, open haarden en kachels (Reglement, 1878, 51-57).

Esthetiek/ schone schijn

Brandgevaar was niet de enige reden waarom het stilaan verboden werd om nieuwe houten gevels te bouwen, dit had ook alles te maken met een idee van het stadsbestuur om de stad te verfraaien en dat al vanaf de 16^{de} eeuw (De Vinck, 1976, 77; Capiteyn et al, 2007, 32). Zo verschenen er tussen 1612 en 1672 al 1200 nieuwe stenen gevels, zoals vermeld ook dankzij subsidies (De Vinck, 1976, 77; Rutgeerts, 2005, 13).

Het instellen van verplichte bouwaanvragen kwam er in Gent vanaf 8 januari 1671 voor verbouwingen en nieuwbouw, zodat de stad voorwaarden ter 'embellissement' kon opleggen bij de eventuele goedkeuring door de betrokken schepen. Het was dan ook verplicht een geveltekening toe te voegen bij de aanvraag, wat nog lang zou blijven doorwerken (Rutgeerts, 2005, 14-15). Dit was niet alleen een gangbare praktijk in Gent, maar raakte verspreid in verschillende Vlaamse steden in de 17^{de} eeuw (Rutgeerts, 2005, 15). Grondplannen zijn bij de bouwaanvragen in de 18^{de} eeuw zeldzaam, zelfs voor uitgebreide/grote woningen (Deseijn, 1989(a), 186). Waarschijnlijk als een gevolg hiervan werd er tot laat in de 19^{de} eeuw enkel een geveltekening verwacht bij een bouwaanvraag. Alles wat zich niet aan de openbare weg afspeelde, was van geen belang en kon ook niet gecontroleerd worden (Deseijn, 1989(a), 182-183).

Is de stad enkel geïnteresseerd in bouwactiviteiten langs de openbare weg?

In de 19^{de} eeuw werkte dat idee van stadsverfraaiing verder door. Adriaenssen et al (1986, 98) noemt het zelfs een "essentiële bekommernis voor iedereen die betrokken was bij de besluitvorming van de urbane mutaties". Door enkel bouwactiviteiten vergunningsplichtig te maken hebben als ze grenzen aan de openbare weg, wat lange tijd het geval was, ontstaan er opportuniteiten voor textielfabrieken die 'achter de schermen' volledig vrij spel hebben (afgezien van de hinderwetgeving uiteraard).

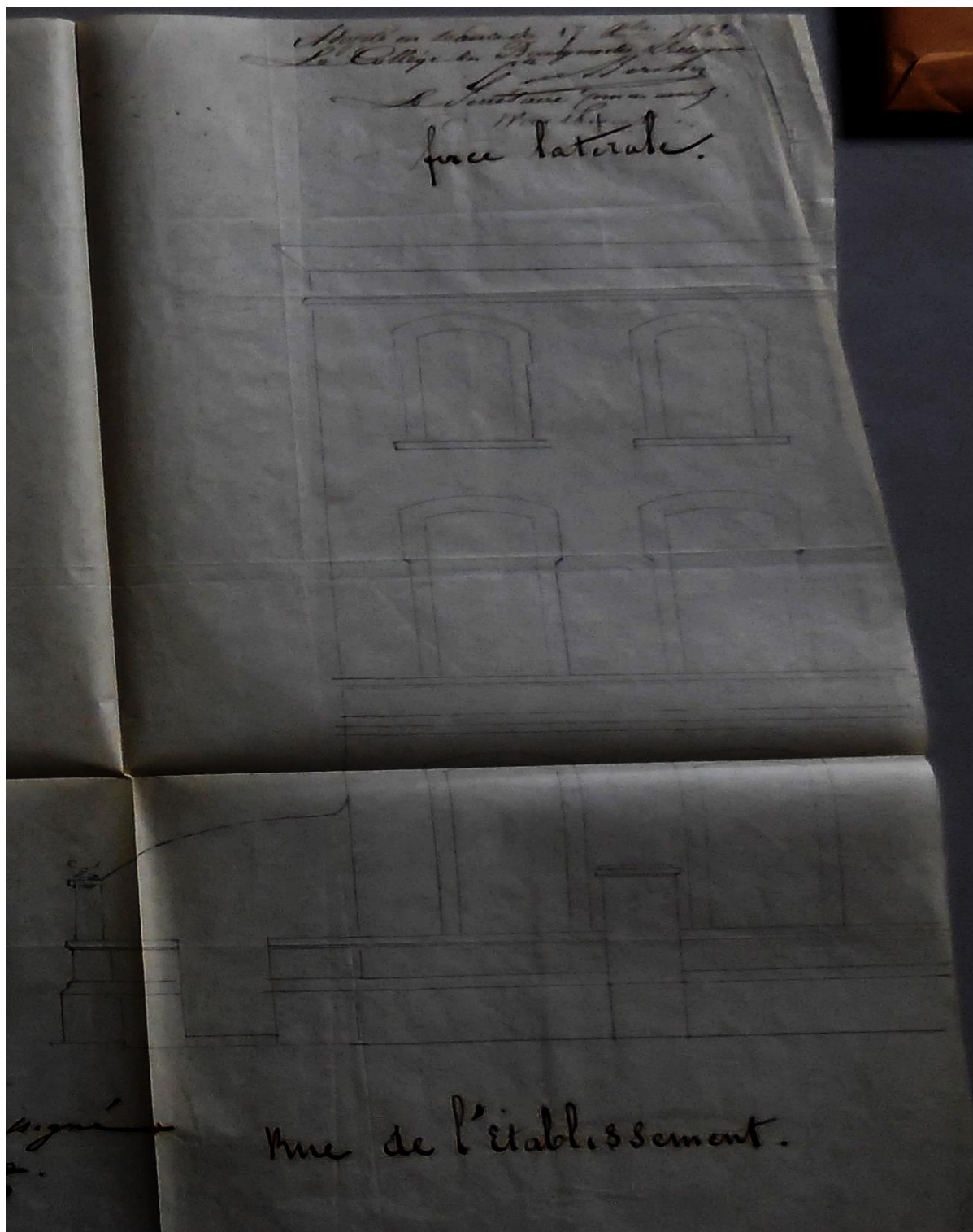
Het duidelijkste voorbeeld hiervan is de problematiek van de beluiken. Die ontsnapten lange tijd aan alle controle doordat enkel gevelplannen moesten worden voorgelegd ter goedkeuring als ze aan de openbare weg grensden (Deseijn, 1979, 178). Aangezien de beluiken per definitie inbreidingsprojecten waren, konden ze niet gecontroleerd worden. Deseijn (1989(a), 192) zegt zelfs dat de reden waarom de ontwikkelaars voor beluiken kozen net was om aan bouwreglementen te ontsnappen. Naast beluiken bestonden er nog twee andere soorten arbeidershuisvesting: arbeidershuisjes langs de openbare weg (en dus wel onderworpen aan alle bouwreglementen) en kwartierswoningen waarbij grote gebouwen die onderverdeeld werden in kamers om te verhuren (Deseijn, 1989(a), 193). Het is dus niet moeilijk om te begrijpen waarom beluiken de meest voorkomende vorm was.

De stad zag stilaan in dat de beluiken door hun onhygiënische en overbevolkte configuratie een groot potentieel hadden voor de verspreiding en intensifiëring van epidemieën. De stad deed dan ook in 1838 een eerste poging om de beluiken te kunnen controleren door naast bouwactiviteiten aan de openbare weg ook wat er zich binnen afspeelde aan regels te onderwerpen (Deseijn, 1989(a), 194). Met de reglementen op de beluiken kwam hier dus verandering in en er werden zelfs artikels opgenomen die het verboden om mensen te huisvesten in kelders of zolders. Ook plande de stad rond 1850 een saneringsactie voor verschillende oude wijken, waardoor veel krotwoningen werd ontruimd (Deseijn, 1989(a), 192).

Volgens Deseijn (1989(a), 192) en Vandenheede (1981, X) was het vanaf 1844 niet meer zo dat enkel gevelplannen van gebouwen langs de openbare weg moesten worden ingediend ter controle bij een bouwaanvraag, maar uit mijn onderzoek blijft dat gevelplannen toch nog lang overheersend blijven en de meeste bouwaanvragen betrekking hebben tot de gevel of het volledige gebouw. Uit de door mij onderzochte bouwdoSSIERS blijkt dat met 'de openbaeren weg' niet alleen de straatkant bedoeld werd, maar dat ook bouwactiviteiten die aan een openbare waterweg grensden onder controle van de stad vielen (SAG G12 L4 1898).

Uit een bouwreglement van 1878 blijkt dat de stad een aantal specifieke esthetische voorschriften had opgenomen. Zo is het verplicht voor straten die breder zijn dan 6 meter dat alle zijgevels “waarin niet een genoegzaam getal deuren en vensters zijn, moeten opgesierd worden met pilasters, platte banden, verdeellijnen, paneelen, lijsten of andere versiersels” (Reglement, 1878, 35). Een ander voorschrift dat mij ook een esthetische motivatie lijkt te hebben is dat het verboden is voor alle gebouwen langs de openbare weg om rode dakpannen te hebben (Reglement, 1878, 49). Dit voorschrift is geschrapt in een nieuw stedelijke reglement in 1898 (Reglement, 1898, 116). Dat vooruitstekende torentjes toegestaan zijn als ze bijdragen tot de verfraaiing van straten breder dan 10 meter is dan weer een overduidelijk esthetische maatregel (Reglement, 1878, 47). Bij het schilderen van voorgevels zijn zo ook lichte kleuren verplicht (Reglement, 1878, 51).

Toch zijn er in datzelfde reglement van 1878 al voorschriften die erop wijzen dat de stad ook wat probeert te krijgen op wat zich achter de gevels afspeelt: er zijn artikels over open haarden (Reglement, 1878, 51, 53, 55, 57), over allerlei putten (Reglement, 1878, 63 en 65), riolering (Reglement, 1878, 65), over ‘gemakkuilen’ (Reglement, 1878, 67, 69, 71). Het gaat hier wel altijd over wat al eerder een belangrijke bezorgdheid in de 19^{de} eeuw is gebleken: brandveiligheid en gezondheid. Toch blijft het merendeel van de voorschriften in het reglement met betrekking tot gevels aan de straatkant.



Figuur 8 SAG G12 9735 fragment van de ontwerptekening voor de gevel: de gevel in de fabrieksstraat, dus niet grenzend aan de openbare weg, is een onvolledige tekening.

Een voorbeeld dat de absolute focus op gevels mooi illustreert is de aanvraag van La Société Linière Gantoise uit 1862 (SAG G12 9735). De textielfabriek doet een aanvraag om een huis te mogen bouwen aan de ingang van de fabriek met een gevel aan de openbare weg én een gevel in hun privé-straat. Het was duidelijk van geen belang voor de vergunningverlenende administratie om ook de volledige zijgevel te zien: op de bijgevoegde ontwerptekening staat die gevel in de privé-straat er letterlijk maar voor de helft op.

Uit de steekproef van bouwdoSSIers van textielfabrieken blijkt dan ook dat er slechts in 2 van de 61 doSSIers sprake is van een interne verandering, een ingreep in of aan een deel van een eigendom zonder dat het grenst aan de openbare weg en dan nog heeft de stad er in die gevallen niet zonder slag of stoot invloed op. Begin april 1893 vraagt de S.A. Florida om een nieuw gebouw op hun toen al zeer uitgebreide fabriekssite te mogen zetten (SAG G12 L4 1893). In de interne communicatie van de stad is te lezen dat ze de fabriek zouden willen verplichten om minstens 8 meter van de oever te blijven omdat er plannen zijn om in de toekomst een kaai aan te leggen op dezelfde plaats. Een medewerker van de technische dienst van Gent heeft de aanvrager hierover aangesproken en die zegt dat hij er niet op kan ingaan omdat zijn gebouw dan veel te klein zou worden. Maar dan wordt het interessant: “Il a de plus ajouté qu’il ne devait nullement demander la permission mais qu’il l’avait fait afin d’éviter des difficultés”. In de opvolging van het doSSier in de interne communicatie blijkt dan dat de stad inderdaad geen autoriteit heeft om hem te verplichten dat gebouw verder van de oever te zetten. Toch doen ze nog een laatste poging en dringen ze aan bij de vertegenwoordiger van de fabriek, maar hij geeft niet toe en blijft bij zijn originele aanvraag die 6,5m van de oever blijft. De stad lijkt in te zien dat het een verloren strijd is en kent de vergunning toe, op de voorwaarden van de fabriek zelf, op 18 april 1893.

In 1925 lijkt het tij gekeerd en wordt duidelijk dat de stad al meer middelen heeft om ook interne verandering aan goedkeuring te onderwerpen. S.A. La Coriandre wil in hun fabriek alle binnenmuren slopen en het gebouw onder andere brandveiliger te renoveren. (SAG G12 C22 1925) Helaas voor hen is er ondertussen een Commissie van Gebouwen en Stadsgezichten opgericht die dat niet zien zitten aangezien het gebouw ‘oudheidskundig karakter’ heeft en ze het dus niet zomaar willen laten verbouwen. Hierop volgt een klaagzang van de textielfabriek via hun advocaat dat dat toch echt niet zo belangrijk kan zijn aangezien het gebouw zich midden in een industriegebied bevindt en dat het voor het bedrijf echt wel dringend wordt om te kunnen verbouwen en ze nu al veel verlies hebben geleden door het aanslepen van de procedure. Het bouwdoSSier wordt beëindigd met een brief van de architect van S.A. La Coriandre om eindelijk een beslissing te nemen aangezien het doSSier al negen maanden aansleept en met de vraag om met dringende werken toch al te mogen beginnen, maar hier stopt de briefwisseling...

Industriële architectuur: ‘zij waren met zooveel pracht vervaardigd, dat een vreemdeling, die het beschouwt, zou gelooven dat het voor een princenwoning bestemd was’

Met deze quote uit de lokale Gentse pers (Deseijn, 1989, 70) wordt mooi geïllustreerd hoe belangrijk het was om een esthetisch interessante fabriek te hebben. Op het eerste zicht zou je misschien verwachten dat fabrieken op centrale locaties een doorn in het oog van het stadsbestuur zouden zijn. Maar fabrikanten hebben dit probleem zelf van de baan geschoven door fabrieken te laten ontwerpen die eigenlijk niet te onderscheiden waren van burgerhuizen. Volgens Berckmans (1989, 48) werden er klassieke bouwstijlen gebruikt voor fabrieken in de eerste helft van de 19^{de} eeuw omdat ze zich in de traditie wilden plaatsen van oude, herkenbare en maatschappelijk aanvaarde machtsymbolen. Nog meer: “de architecturale imitatie kan beschouwd worden als een poging om het arbeidsproces een volwaardige plaats te geven in de maatschappelijke hiërarchie” (Berckmans, 1989, 48).

Toch wat de gevel aan de openbare weg betreft spelen er esthetische belangen, voor andere industriële gebouwen op fabriekssites waren de looks van ondergeschikt belang. Dit sluit ook aan bij wat ik daarnet heb behandeld in verband met het belang dat de stedelijke reglementen en dus de stad hechtten aan schone schijn. De monumentale delen van de fabriek waren wel al veel meer bescheiden tegenover de barokke Franse manufactures. Het waren nog steeds grotendeels neoclassicistische gebouwen, maar toch al zo functioneel mogelijk (Deseijn, 1989, 77). Dit functioneel uitgangspunt voor fabrieken kan ook niet onderschat worden: er moest immers met een aantal aspecten rekening worden gehouden. Stoommachines moesten een (veilige) plaats krijgen, licht moest zeker ook voldoende aanwezig zijn, de locatie van schoorstenen, ... (Vandenheede, 1981, 250). Toch was geen enkel gebouw dat Vandenheede (1981, 250) onderzocht enkel functioneel, wat het bovenstaande argument ondersteunt. Vandenheede (1981, 252) onderstreept ook dat fabrikanten graag met hun architecturaal prachtige fabriek naar buiten kwamen en de fabrieksgebouwen als uithangbord van hun bedrijf gebruikten. Zo zijn er inderdaad in mijn steekproef een aantal textielfabrieken die een aanvraag doen met hun eigen briefpapier, met als hoofding een getekend zicht op hun fabriek in vogelvlucht. Deze ‘visitekaartjes’ tonen weliswaar ook de architecturaal minder afgewerkte delen van de fabriek.

Een belangrijke bemerking is ook dat niet alle fabrieksgevels mee gingen in die monumentaal architecturale trend, alhoewel het onderscheid met bescheiden woningen wel vaak moeilijk te maken is, zo blijkt uit mijn steekproef.

Straatgevels van fabrieksgebouwen waren dus meer dan een functioneel ontwerp, maar dat veranderde doorheen de 19^{de} eeuw wanneer fabrieken zijn opgenomen in het standaard stadsbeeld van de tijd. Vanaf het normaliseren van de aanwezigheid van fabrieken in een stedelijke omgeving, wordt de architectuur veel soberder en functioneler (Berckmans, 1989, 55). Een andere reden voor de versobering is het gebruik van nieuwe materialen (Vandenheede, 1981, 253).



Figuur 10 SAG G12 6643 (1850) Een bouwaanvraag voor het verhogen van één van de straatgevels van de fabriek La Lys.



Figuur 9 briefhoofd met een prent van de fabriek (SAG G12 Q27 1907)

3. Instrumenten voor ruimtelijke ordening bij de stedelijke overheid

Van staatswege uit waren bevoegdheden voor de gemeenten bepaald in 1789. Zo moest er onder andere gezorgd worden voor orde, netheid, gezondheid en veiligheid in openbare plaatsen en vanaf 1790 stonden de gemeenten ook in voor veiligheid, openbare orde, brand, besmettelijke ziekten (Van den Eeckhout en Vanthemsche, 2009, 32). De reglementen die hierdoor opgesteld, handelden onder eer over beerputten, afvalwater in het algemeen, toiletten, drinkbaar water, ... (Van den Eeckhout en Vanthemsche, 2009, 72) De Gemeentewet van 1836 bevestigde die bevoegdheden en legde ook bij wet vast dat de gemeenten verantwoordelijk waren voor bouwvergunningen en rooilijnplannen (Balthazar, 1993, 183). De liberale Belgische overheid vond zelf dat ze zich zo weinig mogelijk met de economie moesten mengen, en dus ook niet met de ruimtelijke ontwikkelingen die dat met zich meebracht. Hier was één grote uitzondering op: het aanleggen van degelijke infrastructuur om de economie te ondersteunen zagen ze wel als hun taak (Deneckere, 2010, 153). Ook kwamen er van de nationale overheid uit een aantal wetten als reactie op wantoestanden die de industrialisering met zich had meegebracht. Zo kwamen er in 1858 onteigeningsbevoegdheden voor de gemeenten, als antwoord op de onhygiënische arbeidersbuurten. In 1867 bepaalde de Belgische staat dat nieuwe stadsdelen volgens een algemeen plan van aanleg moesten worden gerealiseerd (Balthazar, 1993, 183). In 1807 was al eens aan de gemeenten opgelegd dat ze een algemeen rooilijnplan moesten maken, maar in Gent gebeurde dit heel stapsgewijs per straat. De bedoeling was toen ook al dat het aanleggen van nieuwe straten of het verbreden van bestaande straten gecontroleerd zou gebeuren, idealiter dus met een rooilijn (Van den Eeckhout en Vanthemsche, 2009, 66). Ook in de jaren 1860 bevestigde en vereenvoudigde de nationale overheid bestaande lokale wetgeving in verband met hinderlijke bedrijven. De gemeenten hadden dus erg veel ruimte om zelf hun ruimtelijke beleid in te vullen.

Uit het gemeentebblad (tussen 1882 en 1885) blijkt dat de stad zich beroept op onteigeningen en wisselen van gronden. Maar ook verkoopt en verhuurt de stad heel wat van haar ruimte. Daarnaast zijn er veel activiteiten met betrekking tot bestrating: wegen aanleggen, bestraten, verbreden of verwijderen. Aangezien er ook veel particulieren zijn die straten willen aanleggen, vind je ook geregeld goedkeuringen hiervoor terug in het gemeentebblad. Ook in de reglementen op bouwen komt dat van die straten terug, maar (niet onbelangrijk) wordt daarbij vermeld dat de stad de goedkeuring en heel gedetailleerde instructies geeft, maar dat de privé-initiatiefnemer het zelf moet betalen. Op die manier won de stad aan publieke infrastructuur zonder ervoor te moeten betalen en konden de privé-ontwikkelaars gebruik maken van een betere ontsluiting en het vrijgekomen potentieel op hun grond (Deseijn, 1979, 179). Voor dergelijke stadsuitbreidingen op privé-initiatief legde het stadsbestuur geen enkele beperking op volgens Deseijn, (1979, 172-173). Een reden hiervoor kan zijn dat het stadsbestuur bleef rekenen op een grote bevolkingsgroei en besepte dat de extra stadsontwikkelingen noodzakelijk zouden zijn. (Deseijn, 1979, 179) En hoewel er voor het aanleggen van straten wel voorwaarden werden opgelegd, zijn die volgens Deseijn (1979, 173) nooit gecontroleerd.

Al bij al verzamelde Gent doorheen de 19^{de} eeuw een heel arsenaal aan reglementen voor verschillende aspecten van ruimtelijke ordening. De impact van deze regelgeving in de praktijk is heel moeilijk in te schatten, al is het niet ondenkbaar dat de soep vaak nooit zo heet werd gedronken als ze werd opgediend en de controle en effectieve toepassing van de regelgeving niet erg strikt gebeurde. Zoals al vermeld werd de regelgeving rond hygiëne enkel in uiterste nood toegepast om kiezers niet tegen de borst te stoten (Deseijn, 1989(a), 194). Deze politieke reden kan ook verklaren dat misschien bouwaanvragen sowieso goedgekeurd werden of zelfs niet ingediend. Dat de stad niet al te streng controleerde of dat de uitvoer van sommige reglementen vaak te wensen overliet, wat verschillende auteurs suggereren, kan er veel mee te maken hebben dat het stadsbestuur vreesde niet meer verkozen te worden bij volgende verkiezen. Bij de hindervergunningen speelt dat dan weer eventueel in het voordeel van de klagende burgers: als de stad niet reageert op de klachten en dus adviseert aan de provincie om vergunningen voor nieuwe hinderlijke bedrijven niet te verlenen, winnen ze daarbij kiezers (Van Ruyskensvelde, 2007, 119).

(Bouw)reglementen en hun inhoudelijke evolutie doorheen de 19^{de} eeuw

Aangezien stedenbouw nog geen op zich staande bevoegdheid was van gemeenten in de 19^{de} eeuw, was de kans groot dat eventuele 'stedenbouwkundige' – zoals we die nu zouden noemen – regels teruggevonden konden worden in stedelijke reglementen met verordeningen over de meest diverse onderwerpen. Zo bestonden er ook al vroeger bouwreglementen in de 16^{de} en 17^{de} eeuw met een beperkt aantal praktische regelingen in verband met bijvoorbeeld beerputten en afmetingen van schoorstenen (Fabri, 1993, 75). Er was eveneens een reglement uit 1807 dat het oprichten van hinderlijke bedrijven binnen de kuip verbood (Adriaenssen, 1989, 41; Capiteyn et al, 2007, 52), maar het kan natuurlijk ook dat bedrijven die er al waren wel mochten blijven, wat hun aanwezigheid zou kunnen verklaren. Bedrijven die zich buiten deze zone wilden vestigen, moesten alsnog een soort vergunning aanvragen, al werden die meestal wel zonder problemen verleend (Deseijn, 1989(b), 218).

In de gemeentewet van 1836 werd vastgelegd dat de steden hun historische grote autoriteit zouden behouden. Reglementen allerhande konden worden afgevaardigd zonder enige inmenging van de hogere autoriteiten. Wel moest een advies van de Bestendige Deputatie (de provincie) en een goedkeuring bij koninklijk besluit er zijn voor het aanleggen, verbreden, verwijderen van straten en pleinen. Voor onteigeningen voor publiek nut lag de beslissing ook bij de nationale overheid (Adriaenssen, 1989, 46). Ook in deze gemeentewet werd voorzien dat de gemeenten bouwplannen moesten goedkeuren "langs de grote en kleine wegen in de geagglomereerde gedeelten van gemeenten met 2000 inwoners en meer", pas later volgde een wet voor de rurale gemeenten met meer dan 2000 inwoners (Van den Eeckhout en Vanthemsche, 2009, 67). Het is dus niet zo dat er alleen bouwbeperking/regulering is in de steden of dat die er vroeger niet was. In Gent specifiek zijn er al bouwaanvragen terug te vinden vanaf de 17^{de} eeuw (Bracke, 2000, 298). Deze wet is eerder een vastlegging en institutionalisering van een bestaand fenomeen, een stap richting meer gecentraliseerde en geconformeerde overheidsinmenging in België. Vanaf 1844 werd dit bevestigd in een wet die vergunningen vereiste voor bouwen, verbouwen of herbouwen op minder dan 8 meter van de rooilijn in dichtbebouwde gebieden (Rutgeerts, 2005, 16).

(Bouw)reglementen waren dus niets nieuw voor de 19^{de} eeuw en de stad Gent zette de traditie dan ook voort met 'nieuwe' twee stedelijke bouwreglementen en één geïntegreerd reglement op het einde van de eeuw met alle aparte reglementen van de stad in samengevoegd en up-to-date gebracht. Zoveel heb ik er althans teruggevonden en afgaande op de informatie in de reglementen zelf over voorlopers en oudere en/of te vervangen reglementen, lijkt dat aantal wel te kloppen.

- Reglement over de bouwwerken aldus besloten in zitting van het Collegie van Burgemeester en Schepenen 31 maart **1878**, stad Gent/Règlement sur les bâtisses, ville de Gand, 1878 en het voorontwerp hiervoor: Projet de règlement sur les bâtisses délibéré en séance du Collège des Bourgmestre et Echevins 31 mars 1877, ville de Gand, imprimerie C. Annoot-Braeckman, Gent, 1877
- Reglement over de bouwwerken in verband gesteld met het besluit van den gemeenteraad van 17 juli **1894**/Règlement sur les bâtisses mis en concordance avec résolution du conseil communal du 17 juillet 1894, Gent, Meyer-Van Loo, 1894
- Verordening op de wegenis, de bouwwerken en de woningen, stad Gent/Règlement sur la voirie, les constructions et les habitations, ville de Gand, imprimerie C. Annoot-Braeckman **1898**

Het vroegste reglement komt uit 1878 en verschilt slechts in enkele bewoordingen van het voorontwerp van een jaar eerder. In het reglement is ook een inleidende toespraak toegevoegd waarin de burgemeester uitlegt waarom het zo belangrijk is een bouwreglement op te stellen. Er was immers geen (degelijk) bestaand reglement, behalve een gemeentelijk reglement "sur la petite voirie" van 31 januari 1804 (Reglement, 1878, 3-4). Sommige van de regels daarin zijn wel nog steeds nuttig in 1878 zeggen ze, maar er ontbreken ook een aantal cruciale dingen en de regels kunnen ook niet echt afgedwongen worden met legale sancties waardoor de uitvoering vaak te wensen over laat. Ook

zeggen ze belangrijke toevoegingen te hebben gemaakt voor de openbare gezondheid en veiligheid. (Reglement, 1878, 3-4). Dat net nu uiteindelijk een nieuw reglement wordt uitgevaardigd, is naar aanleiding van “un grave accident arrivé à un maison en construction le long de la voie publique” (Reglement, 1878, 3-4). Er was met andere woorden al lang een nieuw reglement in de maak, maar er bleek een ramp te moeten gebeuren om de opmaak ervan in een stroomversnelling te brengen. Inhoudelijke voldeed het reglement aan de gemeentewet van 1836: er werden voorschriften opgenomen in verband met nieuwbouw en verbouwingen. Het ging dan om bepalingen over beerputten, kelderwelfsels, riolen, veiligheidsvoorschriften tijdens de bouwwerken, draairichting van deuren, maximum uitsteken van dorpels en andere ‘uitsprongen’ uit gevels, hoogte van het gebouw afhankelijk van de breedte van de straat, hoogte van de verschillende verdiepingen, kleur van de dakpannen, brandveiligheidsvoorschriften voor ovens en open haarden, enzovoort (Reglement, 1878).

Het volgende stedelijk bouwreglement uit 1894 is een wijziging van dat van 1878, maar er is erg weinig effectief aangepast. De veranderingen bestaan er vooral uit dat het taalgebruik gemoderniseerd is, maar inhoudelijk is het reglement met 98 artikels gelijk gebleven. De enige inhoudelijke aanpassing is dat balkons nu verder mogen uitsteken dan in 1878 (Reglement, 1878, 41; Reglement, 1894, 36, 38) en dat aan artikel 52 wordt toegevoegd dat afvoerbuizen die aansluiten op de stedelijke riolering niet meer dan 12 centimeter voorbij de vastgelegde rooilijn mogen komen (Reglement, 1878, 49; Reglement, 1894, 44).

Het eerstvolgende bouwreglement volgde hierop al snel, in 1898. Blijkbaar werd er al jaren gepland om het reglement van 1878 te herzien. Het reglement moest vooral eenvoudiger worden en up-to-date worden gebracht met “den vooruitgang in de bouwkunst verwezenlijkt” (Reglement, 1898, xiii). Zoals al vermeld is er al een kleine update geweest in 1894, maar nu zijn de ambities groter. De stad wil nu een overkoepelend reglement uitvaardigen dat alle verschillende stedelijke reglementen over de meest uiteenlopende onderwerpen samenbrengt. De reden voor dit overkoepelend reglement is dat het nu veel te moeilijk en tijdrovend is om iets op te zoeken in al die verschillende reglementen (Reglement, 1898, xiii). In de nabije toekomst willen ze ook de gemeenteverordeningen op die manier verzamelen. Naar die gemeenteverordeningen heb ik geen onderzoek gedaan, hoewel ze misschien ook nog interessante beperkingen en bepalingen inhouden op stedenbouwkundig vlak. Immers, vanaf 1618 is de stad Gent erin geslaagd het aantal stenen gevels in de stad sterk te doen toenemen met behulp van een stedelijke verordening verbonden aan subsidies voor bouwen en renoveren met stenen gevels (Fabri, 1993, 75; Lacoere et al, 2000, 10). Het zou interessant onderzoek zijn om te kijken of de stad ook in de 19^{de} eeuw bepaalde bouwactiviteiten op deze manier sponsorde. Inhoudelijk is het reglement veel uitgebreider met nu wel 317 artikels tegenover 89 artikels in 1894 en 1878, maar de hoofdstukken die overeenkomen met het vorige bouwreglement hebben opnieuw geen al te grote veranderingen ondergaan. Opnieuw is wel de afstand vergroot die balkons (en nu ook loggias) mogen uitsteken uit de gevel (Reglement, 1898, xiv). De stad heeft zichzelf ook de bevoegdheid gegeven om alle “uitsprongen” die ze hebben toegelaten op elk moment te kunnen laten verwijderen (Reglement, 1898, 16). Ook zijn er een aantal overbodig geachte artikels geschrapt en bijvoorbeeld een hoofdstuk toegevoegd over rooilijnen of ‘richting en aflijning’ zoals dat toen genoemd werd. Ik kan niet met zekerheid zeggen of rooilijnen niet al voorkwamen ergens in de nu afgeschafte stedelijke reglementen, maar in vroegere bouwreglementen werden ze in elk geval al niet opgenomen en een apart reglement voor rooilijnen bestond ook niet, hoewel het in de bouwaanvragen van voor het reglement van 1898 rooilijnen al langer bij de te controleren voorwaarden hoorden. Sinds de Franse periode was het immers de bedoeling om alle bouwaanvragen te toetsen aan een algemeen rooilijnplan, maar geen enkele stad in België maakte daar snel werk van (Adriaenssen, 1989, 43; Van den Eeckhout en Vanthemsche, 2009, 66). In mijn eigen onderzoek merk ik dat er op de antwoordformulieren van de stad voor de goedkeuring van een bouwaanvraag er vanaf 1854 (SAG G12 8431 (1854)) een toetsing aan een rooilijnplan voorzien is, maar dat dat meestal niet bestaat en ze de huidige configuratie van de straat als referentie laten gelden.

TITEL VII. — **Algemeene- en overgangs-**
bepalingen.

ART. 516. Het tegenwoordig reglement is toepasselijk op de Staats- en stedelijke wegen, alsook op de wegen dwars door bijzondere eigendommen gemaakt en uitkomende op den openbaren weg, dit ongeminderd de wetten en besluiten betrekkelijk de Staatswegen te land en te water en de ijzeren wegen.

ART. 517. Worden afgeschaft, de volgende stedelijke reglementen:

Plakbrieven, 25 februari 1856;
Bouwwerken, 25 december 1878, 17 juli 1894;
Baders, 2 mei 1818;
Vagen der straten, 27 april 1850;
Schepen, 24 juni 1806;
Vleeschhuizen, 25 mei 1804;
Herbergiers, 1^{re} december 1814;
Stedelijke kanalen, 11 juni 1895;
Karnaval, 26 januari 1850, 1 februari 1897;
Verkeer op de voetpaden, 31 oogst 1822;
Omloop der paarden, rijtuigen, kruiwagens, op de wegen voorbehouden aan de voetgangers, 5 augusti 1850;
Omloop der trek- last- of rijdieren en voertuigen, 5 juni 1890, 25 april 1895, 24 april 1894, 11 juni, 20 juni, 5 augusti 1895;
Rondleurdere, 15 september 1855;
Boodschappers, 15 september 1854;
Verbod aan de soldaten burgerskleederen te leenen, 6 april 1820;
Ontsmetting, 10 november 1891;
Uithangborden en opschriften, 14 maart 1812;

Beluiken, 29 november, 15 december 1879, 7 februari 1895;
Sluiting der drinkhuizen, 31 maart 1855;

Stuiving der drinkhuizen, 2 juni 1818;
St-Pietersvuren, voortverkoopers, rondleurdere, 20 mei 1804;

Electricie uurwerken en draden, 18 december 1876

Ongezonde woonplaatsen, 28 april 1881, 7 februari 1895;

Besmettelijke ziekten, 23 mei 1895;

Nummeren der huizen, 5 juni 1890;

Kleine wegen, 31 januari 1804;

Beplantingen, 10 september 1877;

Bruggen, 51 mei 1849, 7 december 1866;

Straten en openbare plaatsen, 31 augusti 1826;

Tragels der rivieren en kanalen, 24 september 1822;

Voetpaden, 22 augustus 1846, 6 augustus 1885

26 januari 1885;

Pisbakken, 15 januari 1874;

Rijwielen, 10 juli 1891, 24 april 1894;

ART. 518. De schikkingen der artikelen 195 en volgende, betrekkelijk den ruimdienst, zullen maar in voege komen den 1^{re} Juni 1898. Na dien datum zal het reglement van 20 april 1868 insgelijks afgeschaft zijn.

Vastgesteld door den Gemeenteraad van Gent in zittingen van 5 November 1897, 24^{de} en 31^{sten} Januari 1898.

Voor den Gemeentesecretaris,
De afgevaardigde bureeloverste,
M. HEINS.

De Burgemeester-Voorzitter,
E. BRAUN.

Figuur 11 Een lijst van de verschillende samengebrachte (en deels afgeschafte of vervangen) stedelijke reglementen van Gent in het nieuw overkoepelend reglement van 1898. (Reglement, 1898, 142 en 144)

Bouwvergunningen

Waar is een vergunning voor nodig

Zoals gezegd werd in de gemeentewet van 1836 bepaald dat gemeenten bouwplannen moesten beoordelen en goedkeuren, wat een bevestiging is van de bestaande situatie in vele gemeenten (Rutgeerts, 2005, 16), zo ook Gent. Om die bouwvergunning te kunnen verkrijgen moest je voldoen aan de voorwaarden van het bouwreglement. Er wordt in de drie stedelijke reglementen van 1878, 1894 en 1898 een onderscheid gemaakt tussen bouwplannen waarvoor advies wordt verleend door de gemeenteraad én de provincie waarbij de koning de uiteindelijke goedkeuring moet geven en diegenen waarover de stad autonoom kan beslissen. Het lijstje van constructies die de bevoegdheid van de koning is kort: enkel alle vormen en maten wegen en voetpaden vallen hier onder (Reglement, 1878, 7 en Reglement, 1894, 2). In 1898 is dit niet meer het geval en is de koning (samen met de provincie) enkel nog bevoegd voor het goedkeuren van de rooilijnplannen (Reglement, 1898, 7). Voor wegen, straten, straatjes, doorgangen, stegen en beluiken volstaat voortaan enkel de goedkeuring van de stad (Reglement, 1898, 32).

Voor alle andere bouwplannen is de stad dus de vergunningverlenende instantie. Voor een aantal andere werken is er niet zo zeer een vergunningsaanvraag nodig, maar enkel meldingsplicht aan de stad minstens 48 uur voor de start van de werken. Dit is het geval voor het schilderen of bezetten van gevels alsook voor het herstellen of opvullen van een put op minder dan 6 meter van de openbare weg (Reglement, 1878, 14). In de bouwreglementen is een gedetailleerde lijst opgenomen van alle constructies die vergunningsplichtig zijn.

- Muren, sluitingen en hagen (aangezien afsluiting van je terrein aan de openbare verplicht is in de binnenstad (Reglement, 1878, 27) en later langs alle openbare wegen (Reglement, 1898, 8)) vormen een eerste groep. Deze constructies blijven vergunningsplichtig doorheen de verschillende reglementen en dat ook nog eens specifiek binnen de 6 meter van de openbare weg (Reglement, 1878, 9 en Reglement, 1898, 100).
- Gebouwen mogen niet 'gemaakt', 'hermaakt', 'veranderd', 'hersteld' zonder toestemming van de stad "op welken afstand het dan ook zijn moge, van den rand van den openbaren weg" (Reglement, 1878, 9). Dit blijft ook zo in het reglement van 1898 (Reglement, 1898, 100), maar dan veranderen de bewoordingen wel wat 'op te richten', 'veranderen', 'herstellen', 'versterken', 'in woonhuis te veranderen'.
- Alle constructies langs buurtwegels sinds 1898, maar hiervoor waren de bepalingen hierover terug te vinden in het reglement over beluiken (Reglement, 1878, 79)
- Bruggen, afdammingen, afvoerbuizen maken langs stedelijke kanalen en waterlopen vanaf 1898 (Reglement, 1898, 96), maar het is mogelijk dat deze bepalingen al bestonden in het reglement op de stedelijke kanalen van 1895 (Reglement, 1898, 142).
- Werken aan de openbare weg of die tijdelijk bezetten of afsluiten voor aanpalende werken (Reglement, 1878, 9; Reglement, 1898, 40, 44).
- Alle soorten uitstekende onderdelen van gebouwen zoals winkelvensters maken, veranderen, herstellen of vernietigen (In 1878 en 1898 (Reglement, 1898, 100))
- Zware bouw- en herstellingswerken binnenshuis aan bijvoorbeeld kelders en muren (zowel in 1878 (Reglement, 1878, 9) als 1898 (Reglement, 1898, 100))
- 'Gemakputten' en werken aan de riolering (Reglement, 1878, 9, 14, 52, 65, 67; Reglement, 1898, 14, 96, 100, 126).

De 61 bouwaanvragen uit mijn steekproef zijn dan ook een mix tussen nieuwbouwprojecten, aanvragen om gevels te veranderen, algemene verbouwingen, renovaties en uitbreidingen, enzovoort.

Het was al langer verplicht om voor verschillende bouwactiviteiten een vergunning aan te vragen, maar dit wil niet zeggen dat dat principe door iedereen aanvaard werd. In een parlementaire discussie in 1836 werd er door verschillende kamerleden gevraagd om bouwvergunningen af te schaffen. “Chacun peut dépenser son argent et bâtir comme il veut, se loger comme il l’entend, sans consulter personne”, verwoordde iemand deze wel heel liberale bezorgheid (Wezenbeek, 1984, 26). Je zou kunnen denken dat doorheen heel de eeuw de verschillende reglementen hebben moeten strijden tegen dit soort opvattingen. Een deel van de ontbrekende bouwdoSSIERS voor bijvoorbeeld het oprichten van fabrieken zou er ook aan kunnen liggen dat ze gewoon nooit aangevraagd zijn en dat het stadsbestuur dat niet altijd problematisch vonden aangezien er een grote kans is dat zij ook heel sterk in het eigendomsprincipe en liberalisme geloofden. Dat kan zeker kloppen aangezien het liberalisme vooral veel rijke burgers aansprak (Altena en van Lente, 2006, 146) en zij ook degenen waren die het meest economisch ondernamen.

StrengE sancties bij overtredingen van het bouwreglement?

Volgens het reglement van 1878 zullen overtredingen worden vastgelegd door proces-verbalen of in verslagen door de bevoegde ambtenaar. Deze voorschriften over sancties blijven ongewijzigd in het reglement van 1898 (Reglement, 1898, 140). De rechtbank zal eisen dat de overtreding wordt rechtgezet, wat zoveel wil zeggen als het herstellen in een eerdere staat of (deels) afbreken. Als er dan nog steeds geen schot in de zaak komt, is de stad gemachtigd om zelf uit te voeren wat de eigenaar nalaat, op kosten van diezelfde eigenaar (Reglement, 1878, 75, 77). Het valt te betwijfelen of dit soort controles van het bouwreglementen en de voorwaarden bij een verleende vergunning vaak voorkwamen en/of succesvol waren. Het kan een heel interessant onderzoek zijn om in gerechtelijke bronnen sporen te zoeken van dit soort overtredingen, maar voor deze paper ben ik daar niet verder op ingegaan. De vraag kan ook gesteld worden of het hele systeem van bouwreglementen en bijhorende vergunningen wel zo efficiënt was. Het kan toevallig zijn, maar in mijn steekproef zijn er amper 2 doSSIERS die afgewezen worden (figuur 2). Het is moeilijk voor te stellen dat vergunningen echter zonder meer verleend zouden worden. Hiernaast is het natuurlijk ook goed mogelijk dat afgekeurde vergunningen (meestal) niet bewaard worden en er dus geen spoor van terug te vinden is. Nog een andere piste is dat er misschien voor de aanvrager ook voordelen aan verbonden zijn om via de officiële weg je plannen kenbaar te maken. Dit zou misschien een soort subsidie voor bepaalde werken kunnen zijn zoals voor de stenen gevels in de 17^{de} eeuw (Capiteyn et al, 2007, 33), maar ik heb daar wel noch in de bouwdoSSIERS noch in de bouwreglementen sporen van teruggevonden. Dat er helemaal geen bestaansredenen voor de bouwdoSSIERS zou zijn is eigenlijk ook te gek. Het is onwaarschijnlijk dat de stedelijke overheid zo’n moeite en financiële middelen zou steken in de administratie, verwerking en inhoudelijke uitbreiding van bouwdoSSIERS, als die helemaal geen waarde hadden. Natuurlijk hingen er allerlei praktische logistieke regelingen aan vast zoals het contacteren van de wijkcommissaris over op til zijnde werken. Het registreren van ontwikkelingen op private eigendommen werd misschien op die manier in kaart gebracht voor de administratie van bepaalde belastingen. Deze en andere hypothesen zouden dus zeker baat hebben bij een verder onderzoek.

Procedure vergunningsaanvraag: evolutie doorheen de 19^{de} eeuw

De hieronder beschreven procedure blijft hetzelfde doorheen de volledige onderzocht periode van 1804 tot 1925.

In het gemeentelijk bouwreglement van 1878 staat samengevat welke bouwactiviteiten specifieke documenten bij hun vergunningsaanvraag vereisen ‘om een gebouw, eene winkelvenster, eenen muur of alle andere sluiting’.... ‘te bouwen, te herbouwen of wijzigingen te doen,’ die moet drievoudig een plan toevoegen van de gevel met lijsten, kornissen en andere bewerkingen en ook die van een mogelijk aanpalend gebouwen moeten erop getekend staan. Ook is een doorsnede ‘in de dwarste of breedte’ van de voorgevel vereist met daarop balkons, kornissen, gebinten, gewelven en de hoogte van de verschillende verdiepingen. Er wordt eveneens een grondplan verwacht waar toiletten en beerputten op zijn aangeduid alsook de voorzieningen voor waterafvoer richting de openbare riolen. Ten laatste moet ook de rooilijn duidelijk getekend worden (Reglement, 1878, 10-11). Een van de drie kopieën van de plannen wordt als de vergunning is toegekend terug aan de aanvrager bezorgd zodat de werken zeker zullen verlopen volgens het plan goedgekeurd door de stad (Reglement, 1878, 12). Aangezien er in de bouwdoSSIERS zelden meer dan één

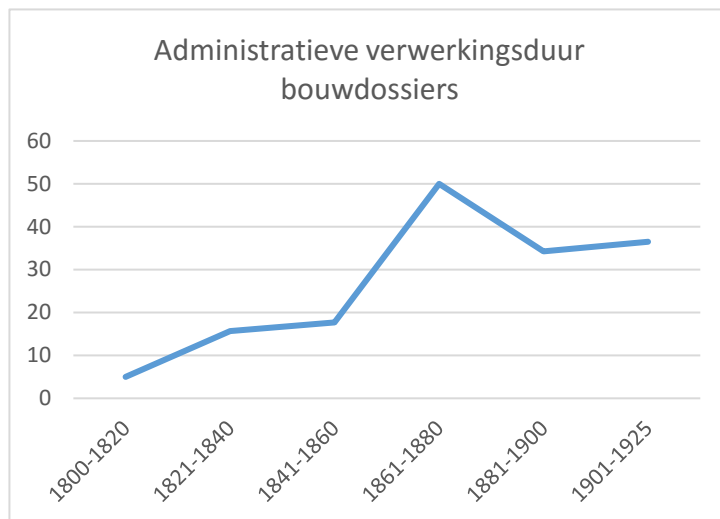
versie van een document voorkwamen, vermoed ik dat één van de vereiste kopieën effectief voor het archief bedoeld was en het andere voor gebruiken binnen de administratie.

Het is (vanzelfsprekend) verboden om vergunningsplichtige werken uit te voeren zonder dat er een vergunning is uitgereikt (Reglement, 1878, 16). Maar voor de werken dan van start kunnen gaan moet een ambtenaar van de stad de waterpas voor het gebouw komen bepalen. Als de werken mogen worden uitgevoerd is er in de bouwreglementen veel aandacht voor de veiligheid. Zo moet er bij werken langs de openbare weg een houten afsluiting gebouwd worden van minstens twee meter hoog (Reglement, 1878, 17). Ook hier wordt erg de nadruk gelegd op het publiek domein: er mag absoluut geen bouw materiaal op

straat liggen tenzij met uitdrukkelijke toestemming van de stad. En om de veiligheid van voorbijgangers te garanderen of hen op zijn minst te waarschuwen over de werken in uitvoering moet er bij het herstellen van een gevel, dak of muur een bussel stro of twee gekruiste planken aan de gevel hangen (Reglement 1878, 17, 19). Een ander voorbeeld van veiligheidsmaatregelen is dat bij het gebruiken van stellingen en hangende ladders die steeds “kloek gevestigd worden en op zulke wijze dat men het vallen van bouwstoffen of gereedschappen op den openbare weg voorkome” (Reglement, 1878, 19). Tijdens de werken heeft de stad ook voorzien dat ze een soort controleur kunnen sturen die de werken kan laten stilleggen bij elke overtreding van het bouwreglement (Reglement, 1878, 21, 23). Het gaat zelfs zo ver dat als er een discussie ontstaat tussen die ambtenaar en de eigenaar er een extra onderzoek kan worden gepland op kosten van de eigenaar als uiteindelijk blijkt dat de stad in zijn recht was (Reglement, 1878, 23). Als hierna de kwestie nog niet uitgeklaard wordt, kunnen er juridische stappen ondernomen worden. Maar zoals hiervoor al vermeld, is het bedenkelijk dat deze strenge en grondige maatregelen, sancties en controles ook systematisch en efficiënt werden uitgevoerd.

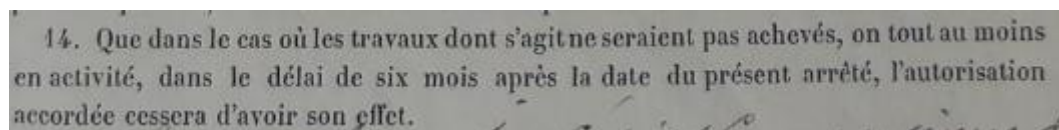
Volgens het reglement van 1898 moet de stad binnen de drie maanden een beslissing nemen in een bouwdoos als het gaat om een constructie langs een lokale weg (Reglement, 1898, xxx, 8). Er was nog geen termijn hiervoor bepaald in het voorontwerp van 1877, noch in de definitieve reglementen van 1878 en 1894.

Volgens mijn gegevens deden ze er gemiddeld gezien over de hele periode van 1804 tot 1925 30 dagen over. Als je twee uitschieters waarin het dossier meer dan 100 dagen bleef aanslepen buiten beschouwing laat, zelfs maar 25 dagen gemiddeld en de mediaan slechts 19 dagen voor de hele procedure. Gekeken naar alle 61 dossiers mét alle uitschieters, dan is de gemiddelde verwerkingstijd 41 dagen, maar de mediaan slechts 18. Doorheen de periode is er wel een verlenging van de verwerkingsduur zichtbaar, maar dit kan er ook mee te maken hebben dat er simpelweg meer dossiers in de steekproef waren in de periode 1861-1880 en er daar toevallig ook hoger aantal langer aanslepende dossiers zaten. De opname van een maximumtermijn voor de verwerking van de dossiers is dan ook niet echt een gevolg van een problematische situatie, eerder een bevestiging van de huidige situatie voorzien van een zeer ruime marge.



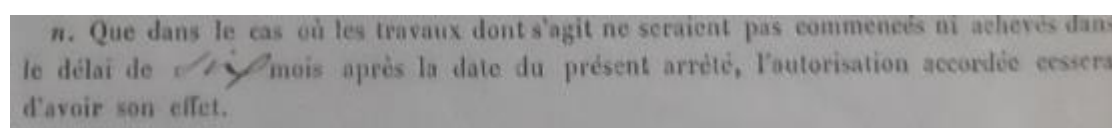
Figuur 12 Het gemiddeld aantal dagen voor de administratieve verwerking van ingediende bouwdoosiers. Gebaseerd op 35 bouwdoosiers waarvan het zeker is dat ze goedgekeurd zijn en de nodige gegevens compleet waren.

Als je aanvraag dan goedgekeurd was, kreeg je volgens het reglement van 1878 en 1894 zes maanden de tijd om 'er gebruik van te maken' (met de woorden van het reglement), anders vervalt de vergunning en moet de hele procedure weer van voor af aan opgestart worden (Reglement, 1878, 12; Reglement, 1894, 8). In de bouwdoossiers zelf is hier ook sprake van maar wordt duidelijk gemaakt wat hier precies mee bedoeld wordt.



Figuur 13 SAG G12 11531: de termijn voor de geldigheid van de bouwvergunning is vastgelegd in de dossiers na 1870.

Ook al vroeger was dit een vaste regel, hij staat voorgedrukt in de goedkeuringsvoorwaarden van dossiers uit 1870: dat ze op zijn minst binnen 6 maanden begonnen moeten zijn met de werken (SAG G12 11587; 11534; 11531). Interessant is dat in een dossier van 1863 de termijn in te vullen is en dus nog niet werd standaard vastgelegd op 6 maanden (SAG G12 9736). Vóór 1870 varieerde die termijn, zo kreeg een aanvrager in 1862 10 maanden tijd om de werken te voltooien (SAG G12 9735) en een andere in 1863 (toevallig) 6 maanden (SAG G12 9736).



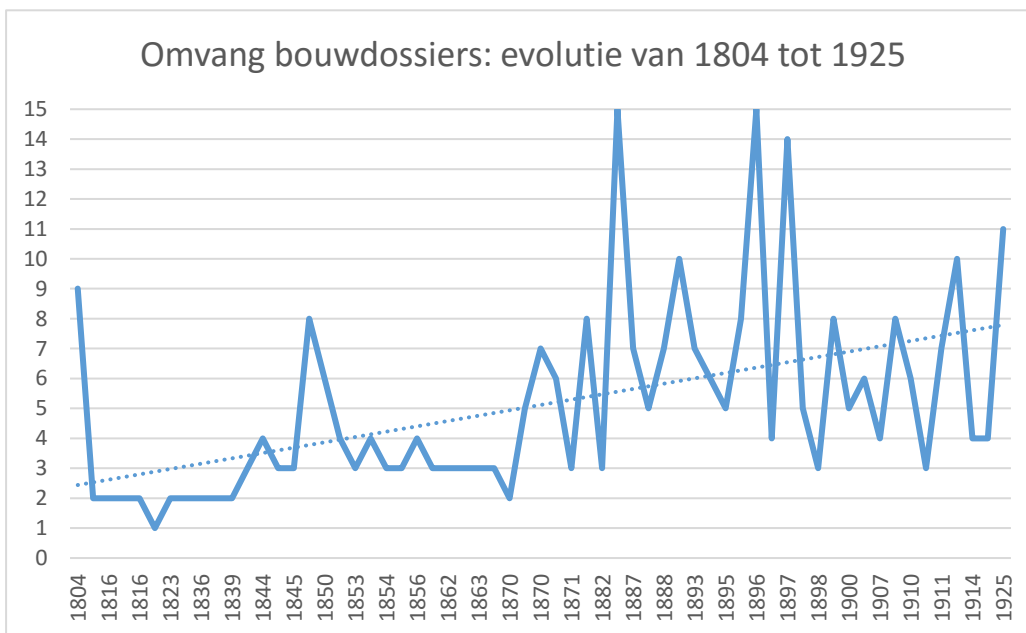
Figuur 14 SAG G12 9736: de termijn voor de geldigheid van de vergunning is een in te vullen variabele in dit geval vastgelegd op zes maanden.

Inhoud bouwdoossiers

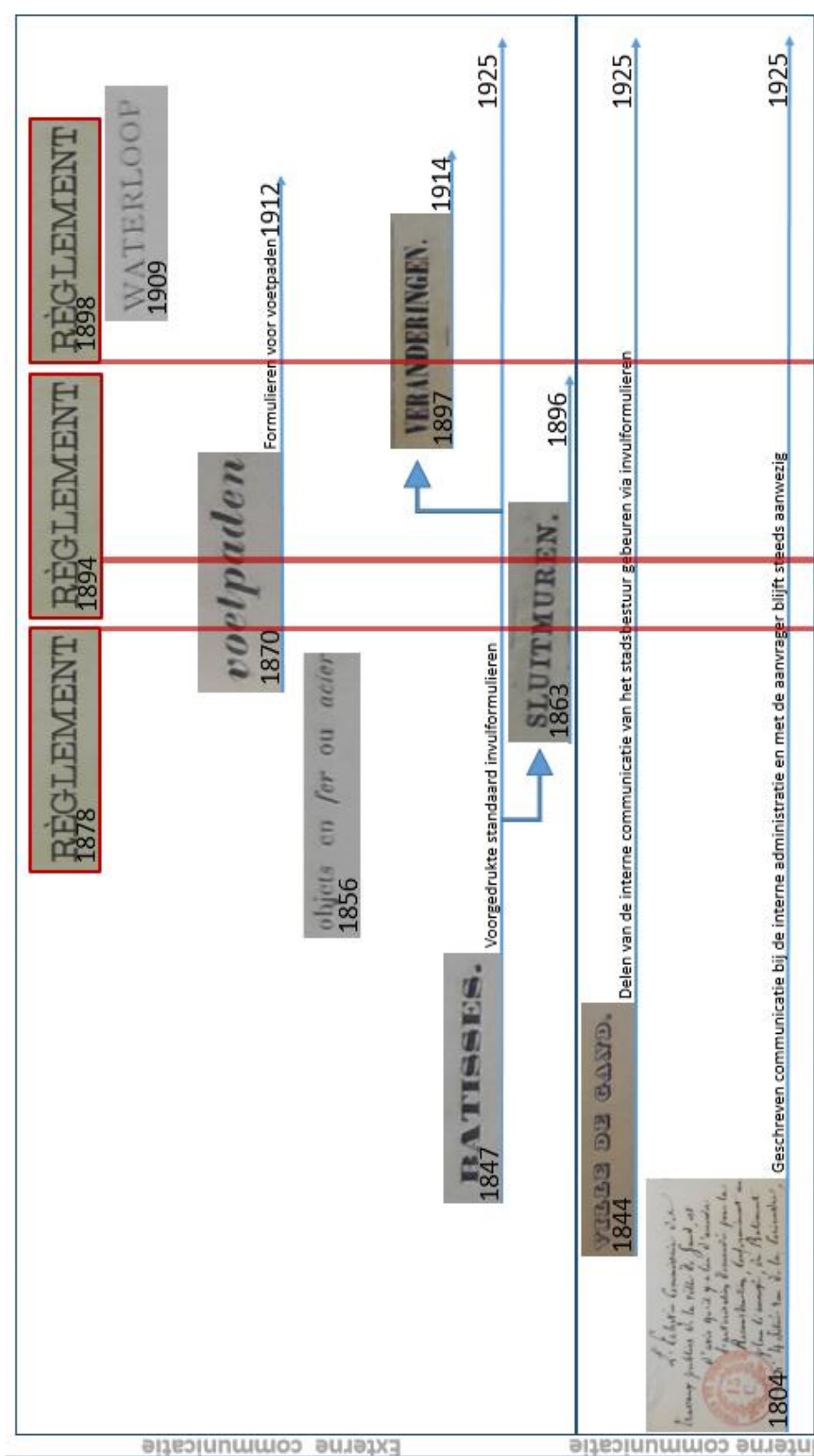
De procedure blijft dan wel hetzelfde, de inhoud/toegevoegde documenten in de bouwdoossiers veranderd we tussen 1804 en 1925. Het opvallendste is dat er een zekere standaardisering optreedt waarbij meer en meer documenten voorgedrukte invulformulieren worden. Uit de onderzochte bouwdoossiers blijkt dat er wel steeds de intentie is geweest een bepaald bouwreglement te volgen. Toch lijkt het erop dat hoe vroeger in de 19^{de} eeuw er meer speling en uitzonderingen op de regels mogelijk waren. De reden voor deze evolutie kan de invloed van de centrale overheid zijn (al heb ik daar nergens sporen van teruggevonden), maar ook dat de stedelijke administratie van Gent rationaliseert en minder (persoonlijk) beïnvloedbaar wordt.

Niet alleen het aantal toegevoegde documenten (figuur 15), maar ook het aantal verschillende documenten (figuur 16) doorheen de onderzochte periode neemt toe. Het kan steeds te maken hebben dat er simpelweg meer administratieve documenten bewaard werden dankzij een betere archivering, maar aangezien de stijging past binnen de algemene trend naar meer regulering en overheidscontrole, lijkt mij dat te significant om toeval te zijn.

Er zijn drie soorten voorgedrukte (invul)formulieren die doorheen de 19^{de} eeuw opduiken in de bouwdoossiers. Interne communicatie is de eerste die via gestandaardiseerde formulieren verloopt, daarna volgen de antwoorden van de stad op bouwaanvragen, dan formulieren voor het berekenen van de kost van aan te leggen voetpaden en eventueel waterlopen en uiteindelijk worden (in mijn streekproef rond) 1925 ook formulieren voor bouwaanvragen door de stad voorzien. Los van deze standaardisering blijven er ook steeds volledig handgeschreven documenten bestaan. Momenten waarop bepaalde formulieren opduiken lijken enkel op het eerste zicht niet verbonden met het opstellen en uitvaardigen van verschillende bouwreglementen in Gent, maar dat kan natuurlijk ook mogelijk een verkeerd beeld geven omdat figuur 14 is opgesteld aan de hand van een vrij willekeurige steekproef over een lange periode. Zoals we verder zullen zien is er wel degelijk een link met de nieuw verschillende nieuw uitgevaardigde bouwreglementen, bijvoorbeeld bij veranderingen aan het antwoordformulier van de stad op de bouwaanvragen.



Figuur 15 Evolutie van het aantal toegevoegde documenten in de bouwdoossiers: de lijvigheid ervan neemt toch enigszins toe. Gebaseerd op 61 bouwdoossiers tussen 1804 en 1925, de meeste van textielfabrieken



Figuur 16 Evolutie verschillende invulformulieren in mijn onderzoek van 61 bouwdoosiers tussen 1804 en 1925. Niet alle verschillende soorten voorgedrukte administratieve documenten zijn opgenomen in dit schema, enkel de meest relevante met een focus op die voorgedrukte formulieren voor externe communicatie. Een evolutie naar een meer complexe en gestandaardiseerde procedure komt hierin duidelijk naar voren.

RÉGENCE DE GAND.

N° 21 du Registre *Latine*

1^{re} DIVISION.

3 ANNEXE.

Renvoyé à

*Honneur l'architecte
de la ville*

49321

pour rapport, considérations et avis en déans
les *quatre* jours après la
date du présent.

Gand, le

29 janvier 1844.

Par ordonnance du Collège de MM. les
Bourgmestre et Échevins,

Le Secrétaire,

Devaux

Figuur 17 SAG G12 4932 Het eerste voorgedrukte document in de bouwdossiers uit 1844.

Interne communicatie binnen de stedelijke administratie

Het eerste voorgedrukte document dat terug te vinden is in mijn steekproef van 61 bouwdoSSIers is er één voor interne communicatie binnen de administratie van de stad uit 1844 (SAG G12 4932). Vóór dit formulier zijn alle onderzochte documenten dus volledig handgeschreven, zonder enig briefhoofd. Interne communicatie blijft voor een deel handgeschreven tot op het einde van de steekproef, maar er ontstaat ook een hele massa aan af en toe voorkomende totaal verschillende voorgedrukte briefwisseling die ik niet afzonderlijk ga bespreken. Er is één document in de interne communicatie binnen de administratie dat eruit springt. Dat zijn vanaf 1894 tot 1925 14 formulieren genaamd 'bâtisses le long de la voie publique: renseignements à fournir par le service de la voirie'/'inlichtingen door den Wegendienst te verschaffen' (SAG G12 R10 1894; B8 1895; E2 1896; H4 1897; E2 1900; Q7 107; Q27 907; Q19 1909; R11 1910; C53 1911; C73 1912; E8 1914; Q18 1914; C22 1925). Ze zijn bedoeld om na te kijken met welke aspecten van het publiek domein rekening gehouden moet worden bij het verwerken van de bouwaanvraag door de stad. Het gaat dan over de aan- of afwezigheid van rooilijnplannen, in welk soort straat de eigendom gelegen is, wat de staat is van het voetpad en of de eigendom in de buurt ligt van een spoorweg, waterloop of kerkhof. Al deze factoren zijn aanwezig in de meest uitgebreide versie van dit formulier, in 1894 start het met slechts 3 vragen, in 1897 worden het er 5, in 1907 wel 7 en uiteindelijk in 1925 al 9. Interessant om nog mee te geven is dat er een zekere standaardisering voorkomt in de volledig handgeschreven documenten. In een bouwdoSSier van 1851 (SAG G12 7299) kan je zien dat een deel van de tekst met een andere pen vooraf is geschreven en dat enkel nog een aantal variabelen en een deel van de datum nog in te vullen waren.

Le Collège des Bourgmestre et Echevins de
la ville de Gand.

Vu la requête présentée par le sieur Vincent Van der
demeurant au grand Toquet
à l'effet d'obtenir
l'autorisation de construire un magasin au grand Toquet
le long del'Écrant en cette Ville

Vu le rapport de M^r l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées
en cette province, en date du 2 Courant 1847

N° 1496

Vu l'art. 90 § 7 de la Loi Communale, en date du
30 Mars 1836,

ARRÊTE :

ART. 1. La demande du sieur Vincent est accordée aux
conditions suivantes :

- Que les constructions soient élevées suivant l'alignement
de la maison du sieur P. Minard et du Cabaret de l'Écrant
- Que les ouvertures des croisées soient fermées par des stores
comme il y a eu de véritables fenêtres garnies de vitrages
- Que les façades soient crépées à la première réclamation
de l'Administration et qu'en attendant elles soient propres
à toutes réparations.
- Qu'il immédiate après l'achèvement des constructions
le propriétaire établisse et entretienne à ses frais un
grain plat de la largeur d'écarts et pour le Compté
sur trottoirs sur toute la longueur des façades, à la largeur
de celle de la maison du sieur Minard et à la
hauteur de dix Centimètres au-dessus des bordures d'égout
d'égout de Centimètres de hauteur sur 0^m 10^c
d'égout. Ce trottoir présentera une inclinaison
vers la rue de deux Centimètres par mètre.

Fait le 17 avril 1847
(signé) P. de Kerkhove.
Par le Collège, le Secrétaire
(signé) Ch. van Hove.
Pour Expédition Conforme
le Secrétaire communal.
A. Van der Vliet



A l'Administration locale de la ville de Gand

Figuur 18 SAG G12 7563 (1847) Het eerste bouwdoossier in de steekproef waarbij gebruik wordt gemaakt van een invulformulier voor het antwoorden op de bouwaanvraag.

Antwoordformulieren van de stad aan de aanvrager

Het tweede belangrijk document dat standaardiseert is het antwoord van de stad aan de aanvrager. Zoals al gezegd zijn er weinig of geen afkeuringen van bouwprojecten, maar dat neemt niet weg dat er wel steeds aan een vergunning een aantal (standaard) voorwaarden worden verbonden. Deze voorwaarden komen ook voor in de bouwreglementen, de antwoordformulieren lijken er slechts een aantal te willen benadrukken. Er wordt ook in de voorgedrukte voorwaarden vermeld dat alle andere artikels van het stedelijk bouwreglement ook te respecteren zijn. In totaal zijn er 38 invulformulieren als antwoord op de bouwaanvraag in de steekproef, of in 62% van de gevallen, aanwezig. Naarmate de eeuw vordert zijn er steeds minder dossiers waarin het antwoord van de stad op de bouwaanvraag ontbreekt. Van de andere 37% dossiers zonder voorgedrukt antwoordformulier zijn er 9 waarvan de aanvraag misschien is afgekeurd en bij de overige 14 zijn de voorwaarden tot goedkeuring handgeschreven.

Het eerste dossier waarin het dus een (gedeeltelijk) voorgedrukt antwoordformulier voorkomt, komt uit 1847 (SAG G12 7563). De nog in te vullen variabelen op de documenten zijn de datum, een aantal gegevens van de aanvrager, een adres of vagere beschrijving van de locatie en een in dit vroegste invulformulier eveneens alle voorwaarden. Hierna worden dit soort in te vullen antwoordformulieren standaard en stilaan worden ook geleidelijk meer voorwaarden gedrukt op de formulieren. Zoals te zien is op het eerste voorgedrukt antwoordformulier uit 1847 zijn alle voorwaarden met de hand geschreven (figuur 16), maar een paar jaar later al in 1854 (SAG G12 8431) zijn drie voorwaarden nu voorgedrukt met variabelen om in te vullen (zoals een aantal afmetingen en af te spreken termijnen voor de werken) én volgen er nog twee handgeschreven voorwaarden (waar later ook steeds plaats voor wordt gelaten). Het aantal gedrukte voorwaarden blijft stijgen naar 12 in 1856 (SAG G12 8433), 14 in 1862 (SAG G12 9736) 20 in 1879 (SAG G12 B32 1879). Het is niet zo dat de voorwaarden inhoudelijk veranderen, er komen gewoon steeds meer voorschriften bij.

Opvallend is wel dat het aantal voorwaarden in de antwoordformulieren gelijk blijft vanaf 1879 tot 1898, waarschijnlijk niet toevallig gelijktijdig met het eerste volwaardige bouwreglement in de 19^{de} eeuw (Reglement, 1878) en de eerstvolgende noemenswaardige aanpassing van dat reglement in 1898. In 1898 wordt er immers een voorwaarde toegevoegd zodat er dan 21 zijn (SAG G12 E1 1898). Voor 1878 wordt in geen enkel dossier gewag gemaakt van een vroeger stedelijke bouwreglement.

Zoals gezegd waren die voorwaarden een keuze uit de artikels van het bouwreglement. Waarom ze dan herhaalt moesten worden in de antwoordformulieren? Misschien merkte de stad dat de toegang tot het stedelijk bouwreglement niet optimaal was en de kennis (of het reglement zelf) niet zo wijdverspreid onder de bevolking en selecteerden ze daarom een aantal belangrijke punten om mee te geven met de bouwvergunning. Het is niet zo dat de andere artikels van het reglement niet van tel zijn bij het uitvoeren van de vergunde werken: voorwaarde 18 zegt dat “de aanvrager is daarenboven gehouden zich stiptelijk te gedragen aan al de voorschriften van het reglement over de bouwwerken welke niet door de tegenwoordige toelating voorzien zijn” (SAG G12 B32 1879). 9 van die 20 voorwaarden bij de goedkeuring van de bouwaanvraag komen ook voor in het stedelijk bouwreglement van 1878 en bij drie voorwaarden staat er een verwijzing naar het hoofdstuk of het artikel dat hier eventueel meer uitleg bij geeft. Het gaat dan over het controleren van de waterpas en de funderingen, esthetische voorschriften voor daken, een bepaling voor alle ‘uitsprongen’, dat deuren naar de kant van de straat mogen opendraaien, over toiletvoorzieningen, riolering en de geldigheidsduur van de vergunning (SAG G12 B32 1879). Opvallend is wel dat in dit antwoordformulier standaard gedrukt staat dat daken blauwe dakpannen moeten hebben, terwijl dat in het bouwreglement niet gespecificeerd wordt. Ook is er plaats voorzien bij voorwaarde 20 om die volledig zelf in te vullen met een ‘bijzondere bepaling’. Hierdoor lijkt het alsof de bouwreglementen dus aangevuld kunnen worden met andere, uitzonderlijke, nieuwe of uitgebreidere voorwaarden die dan opgetekend staan in de antwoordformulieren. De 14^{de} voorwaarde in de antwoordformulieren gaat over het aanleggen van voetpaden en daarin wordt verwezen naar een apart reglement op de voetpaden van 1845 en 1846 (SAG G12 B32 1879). Voetpaden blijven een apart reglement tot ze samengevoegd worden in het algemeen overkoepelend reglement van 1898. Maar er zijn dus ook 11 voorwaarden waar geen spoor van terug te vinden is in de bouwreglementen. Voor een deel gaan die over de verdere administratieve afhandeling

van het dossier en het uitvoeren van de werken, maar er zijn er ook waar ik geen verklaring voor kan vinden. Zo stelt de vijfde voorwaarde dat “vensters, op plan aangeduid, zullen echte vensters zijn, voorzien van glasruiten”, wat in geen enkel bouwreglement voorkomt. Ook de zesde voorwaarde dat voorgevels bezet of gevoegd moeten worden met gesneden voegen (SAG G12 B32 1879) komt enkel op de antwoordformulieren voor.

Er zijn geen inhoudelijke veranderingen te merken in deze antwoordformulieren tot en met 1898, ook niet bij het vernieuwd bouwreglement van 1894 dat immers amper verschilde van het voorgaande uit 1878 (SAG G12 B8 1895). Er is dus een inhoudelijke continuïteit.

In 1898 verandert het antwoordformulier en zijn er 21 voorwaarden (SAG G12 E1 1898 en latere). Ook deze administratieve wijziging komt overeen met het afvaardigen van een nieuw bouwreglement in datzelfde jaar. De meeste voorwaarden zijn echter hetzelfde gebleven. Het verschil met de vorige versie van het antwoordformulier is dat de voorwaarde over vensters weg is gelaten en vervangen door een bepaling over haarden als vijfde voorwaarde. Deze nieuwe voorwaarde over haarden is ook nog eens opnieuw opgenomen als de vijftiende voorwaarde, wat nog steeds een fout is in het formulier in 1900 (SAG G12 E2 1900). Het is niet zo dat er geen artikels over haarden aanwezig waren in het vorige reglement van 1878, er was alleen geen vermelding van in het standaard antwoordformulier. Er is nu geen ruimte meer voorzien voor bijzondere voorwaarden. Ook is het opvallend dat er nu wel 13 van de 21 voorwaarden (dus twee meer) op het voorgedrukt invulformulier terug te vinden zijn in het nieuw bouwreglement van 1898. Dit komt volgens mij doordat het reglement van 1898 een compilatie is van alle stedelijke reglementen, zoals dat van de voetpaden. Ook is een hoofdstuk opgenomen in dat reglement over de rooilijnen, waardoor die voorwaarde nu ook daarin terug te vinden is. Tot 1914 blijft het aantal voorwaarden dan onveranderd, maar in het allerlaatste dossier in de steekproef (uit 1925) (SAG G12 C22 1925) stijgt het aantal weer verder naar 24. Het dossier van 1925 verschilt in nog andere opzichten van alle vorige dossiers. Ik kan hier niet zo veel over zeggen aangezien ik maar één dossier heb uit die late periode, maar er verschijnt in ieder geval ook voor de eerste keer een invulformulier voor de bouwaanvraag zelf.

Het College van Burgemeester en Schepenen,

Gezien de aanvraag van M.

Le Collège des Bourgmestres et Echevins,

Vu la demande de M. Z

Jules de Hemptinne
demeurant Boulevard de l'Alaïs 11.

wonende

strekende om de machtiging te bekomen tot het bouwen van

tendant à obtenir l'autorisation de construire un magasin sur un terrain vague situé Boulevard de l'Alaïs 11 en effe

BESLUIT :

De gevraagde machtiging wordt toegestaan, gelijkvormig het aangeboden plan, onder de volgende voorwaarden :

1. **Richting.** — De te volgen richting is

2. **Hoogte.** — De voet van het gebouw, zoo als hij op het plan is aangeduid, zal zich op de hoogte bevinden van

3. **Grondslag-, voor-, zij- en scheidsmuren.** — Deze muren zullen opgericht worden gelijkvormig de voorschriften der kap. VI, VII en VIII van het reglement over de bouwwerken, vastgesteld in zittingen des Gemeenteraads van den 2 Juli, 12 Oogst, 12 October en 25 December 1878.

4. **Nazicht der fondeeringen.** — Zoodra het gebouw op gelijke hoogte met het voetpad of den openbaren weg zijn zal, moet de aanvrager er van schriftelijk den ondergeteekenden conducteur van stadswerken berichten, op dat dien beampte zou kunnen vaststellen dat de voorgeschreven richting en waterpas stiptelijk nagevolgd zijn. Er zal van deze werking proces-verbaal in dubbel opgemaakt worden, gelijkvormig de bepalingen van bovengemeld reglement.

5. **Vensters.** — De vensters, op het plan aangeduid, zullen echte vensters zijn, voorzien van glasruiten.

6. **Voorgevel.** — De voorgevel zal bezet zijn of gevoegd met gesneden voegen.

7. **Daken.** — Het gebouw zal, langs den kant van den openbaren weg, gedekt zijn met blauwe dakpannen, met schaliën of met zink.

8. **Uitsprongen.** — De uitsprongen der drempels van deuren en vensters, van balkonnen en andere van welkanige hoedanigheid ook, zullen overeenkomstig met de bepalingen van kap. IX, art. 36 en volgende des reglements gemaakt worden.

9. **Tribunen.** — De muren, boven de tribunen, zullen ondersteund worden door ijzeren dragers of door gemetselde gewelven.

10. **Kelderroosters.** — De kelderroosters mogen niet meer dan 0°50 buiten den naakten gevelmuur uitsprong maken.

ARRÊTE :

L'autorisation sollicitée est accordée, conformément au plan présenté, et aux conditions suivantes :

1. **Alignement.** — L'alignement à suivre est celui des murs de

l'alignement existants, et de la

2. **Niveau.** — Le pied de la construction, tel qu'il est indiqué au plan, sera placé à la hauteur de

3. **Murs de fondation, de face, de pignon et de refend.** — Ces murs seront établis conformément aux prescriptions des chapitres VI, VII, VIII du règlement sur les bâtisses, arrêté en séances du Conseil communal des 29 octobre et 26 novembre 1877, 21 janvier, 12 août et 25 décembre 1878.

4. **Vérification des fondations.** — Lorsque les fondations seront élevées à hauteur du trottoir ou de la voie publique, le requérant sera tenu d'en informer par écrit le conducteur des travaux de la ville soussigné, afin que ce fonctionnaire puisse constater que l'alignement prescrit a été observé. Procès-verbal en sera dressé en double expédition, conformément aux prescriptions du règlement précité.

5. **Fenêtres.** — Les fenêtres indiquées au plan, seront des fenêtres véritables, garnies de vitrage.

6. **Façade.** — La façade sera crépie ou rejointoyée à joints coupés.

7. **Toits.** — Le bâtiment sera couvert, du côté de la voie publique, en tuiles bleues, en ardoises ou en zinc.

8. **Saillies.** — Les saillies des seuils de portes, de fenêtres, balcons et autres quelconques, devront être conformes aux dispositions du chapitre IX, art. 36 et suivants du règlement précité.

9. **Tribunes.** — Les murs, au-dessus des tribunes, seront supportés par des armatures en fer, ou des voûtures en maçonnerie.

10. **Soupiraux de cave.** — Les soupiraux de cave n'auront pas plus de 0°50 de saillie sur le nu du mur.

Gevraagd 3 planen en tekening
 Le 13 Oct 1879
 20.00
 Omgezet te 24/79
 Gemeente te 24/79

Figuur 19 De eerste pagina van het eerste voorgedrukte antwoordformulier met 20 voorwaarden (SAG G12 B32 1879).

11. Deuren. — De deuren mogen niet langs den kant van den openbaren weg open draaien.	11. Portes. — Les portes ne pourront pas s'ouvrir du côté de la voie publique.
12. Gemalkuilen, putten en cisternen. — Dezen zullen moeten vervaardigd worden volgens de voorschriften der kap. XVI en XVIII des voormeld reglements.	12. Fosses d'aisance, puits et citernes. — Devront être construits d'après les indications des chapitres XVI et XVIII du règlement précité.
13. Afwatering. — Het keuken- en regenwater zal bij middel eener onderaardsche vertakking naar stadsriool of rivier geleid worden.	13. Drainage. — Les eaux ménagères et pluviales seront écoulées vers l'égout, canal ou rivière de la ville par un embranchement souterrain qui sera construit, aux frais du requérant, par les soins de l'Administration communale.
Deze vertakking zal vervaardigd worden ten koste van den eigenaar en door de zorgen van het stedelijk bestuur.	Le pétitionnaire sera tenu de prévenir par écrit, et en temps opportun, l'Administration communale pour que celle-ci puisse faire procéder à la construction du dit embranchement.
De aanvrager zal gehouden zijn het stedelijk bestuur schriftelijk en ten behoorlijke tijde te berichten, opdat het zou doen overgaan tot het daarleggen van gezegden waterloop.	14. Trottoir. — Il sera établi, sur toute la longueur de la façade et aux frais du demandeur, un trottoir à la largeur de 7^m, 50^c, conforme aux règlements des 1^{er} février 1845 et 22 août 1846.
14. Voetpad. — Er zal op de geheele lengte des voorgevels en ten koste van den aanvrager, een plankier gelegd worden, op eene breedte van 7^m, 50^c, gelijkvormig aan de reglementen van 1 Februari 1845 en 22 Oogst 1846.	Pour en obtenir l'exécution, le propriétaire adressera, après l'achèvement des constructions, une demande écrite au Collège, qui commandera la construction du trottoir. Dans ce cas, celui-ci sera porté en compte suivant les prix du tarif en vigueur au moment de la demande prémentionnée.
Om de uitvoering ervan te bekomen, zal de eigenaar, na voltooiing der bouwwerken, eene schriftelijke vraag indienen aan het College, dat voor de uitvoering zal zorgen. Het voetpad zal alsdan in rekening gebracht worden volgens de prijzen van het tarief, in voegen zijnde op het oogenblik der gemelde aanvraag.	A défaut d'une demande spéciale, le trottoir sera établi lorsque le Collège le jugera opportun, et le compte en sera dressé d'après les prix du tarif en vigueur au moment de l'exécution, sans que le demandeur, ses successeurs ou ses ayant-droits puissent élever aucune réclamation de ce chef.
Bij gebrek aan eene bijzondere aanvraag, zal het plankier gelegd worden wanneer het College zulks geschikt oordeelt, en in rekening gebracht volgens de prijzen van het tarief, in voegen zijnde op het oogenblik der uitvoering, zonder dat de aanvrager, zijne opvolgers of rechthebbenden, uit dien hoofde eenige opmerking zullen kunnen doen gelden.	Dans tous les cas les pavés de remploi, à provenir du placement du trottoir, restent propriété de la ville.
In alle geval blijven de oude kassijen, uit te breken voor het leggen van het plankier, eigendom der stad.	15. Renseignements. — Tous les renseignements relatifs à l'exécution des présentes conditions seront donnés sur les lieux à la demande du requérant par M^r <i>Van der Meulen</i> Conducteur des travaux, demeurant <i>Seherui 7021</i>
15. Inlichtingen. — Alle inlichtingen betrekkelijk de uitvoering der bovenstaande voorwaarden zullen ter plaats gegeven worden op verzoek van den aanvrager, door den Conducteur van stadswerken, M^r <i>Van der Meulen</i> wonende de maatregelen, genomen zonder tusschenkomst van dien beambte, verbinden de verantwoordelijkheid van den eigenaar.	les mesures prises sans l'intervention de ce fonctionnaire, engagent la responsabilité du demandeur.
16. Voorzorgen. — De aanvrager zal de noodige maatregelen nemen om den doorgang zoo weinig mogelijk te stremmen, en om den afloop der wateren van den openbaren weg gansch vrij te laten.	16. Précautions. — Le demandeur prendra les précautions nécessaires pour gêner le moins possible la circulation publique, et pour n'entraver en aucune manière l'écoulement des eaux de la voie publique.
17. Duur der toelating. — De tegenwoordige toelating is geldig voor zes maanden na dagteekening van het huidige besluit, en zal ophouden haar uitwerksel te hebben, indien er, binnen dit tijdverloop geen gebruik is van gemaakt.	17. Durée de l'autorisation. — La présente autorisation est valable pour six mois à dater de la présente résolution, et cessera d'avoir son effet si, pendant ce délai, il n'en a pas été fait usage.
18. — De aanvrager is daarenboven gehouden zich stiptelijk te gedragen aan al de voorschriften van het reglement over de bouwwerken welke niet door de tegenwoordige toelating voorzien zijn.	Art. 18 — Le pétitionnaire est tenu, en outre, de se conformer ponctuellement à toutes les prescriptions du règlement sur les bâties non prévues par la présente autorisation.
19. Afstand of aankoop van grond. —	19. Cession ou acquisition de terrain. —
20. Bijzondere voorwaarden	20. Conditions particulières. —
<i>[Handwritten signature]</i>	<i>Que la façade surmontant le passage construit ne soit pas construite au plan de base, art. 37 du règlement.</i>

Figuur 20 De tweede pagina van het eerste antwoordformulier dat uitgebreid is naar 20 voorwaarden. De derde niet afgebeeld pagina was enkel voorzien voor handtekeningen van alle betrokken partijen (SAG G12 B32 1879).

Gedaan en opgemaakt door den ondergeteekenden, Conducteur van stadswerken. Gent, den 1 July 1879. <i>[Signature]</i> Aldus voorgesteld door den raadplegende Bouw- knodige der stad. Gent, den 18 De ondergeteekende aanvrager verklaart bovenge- melde voorwaarden te aanvaarden. Gent, den 18	Fait et dressé par le soussigné, Conducteur des travaux de la ville. Gand, le 23 juin 1879. <i>[Signature]</i> Ainsi proposé par le soussigné, Architecte consultant de la ville. Gand, le 1 juillet 1879. <i>[Signature]</i> Le soussigné demandeur, déclare accepter les con- ditions ci-dessus. Gand, le 6 août 1879. <i>[Signature]</i>
--	--

Het College van Burgemeester en Schepenen, Le Collège des Bourgmestre et Echevins.

De Voorzitter, Le Président,

[Signature]

De Gemeente-Secretaris, Le Secrétaire Communal,

[Signature]

Afschrift gestuurd van het tegenwoordig besluit :

Aan den eigenaar M. <i>Dettempbonne</i>	den 13 October	1879
Aan den heer Conducteur <i>Rogge & Troelens</i>	den 13	1879
Aan den heer Politie-Commissaris van den 2 ^e wijk,	den 11	1879

Het Bureelhoofd,

[Signature]

Figuur 21 De derde pagina van het eerste antwoordformulier dat uitgebreid is naar 20 voorwaarden. De derde pagina is enkel voorzien voor handtekeningen van alle betrokken partijen (SAG G12 B32 1879).

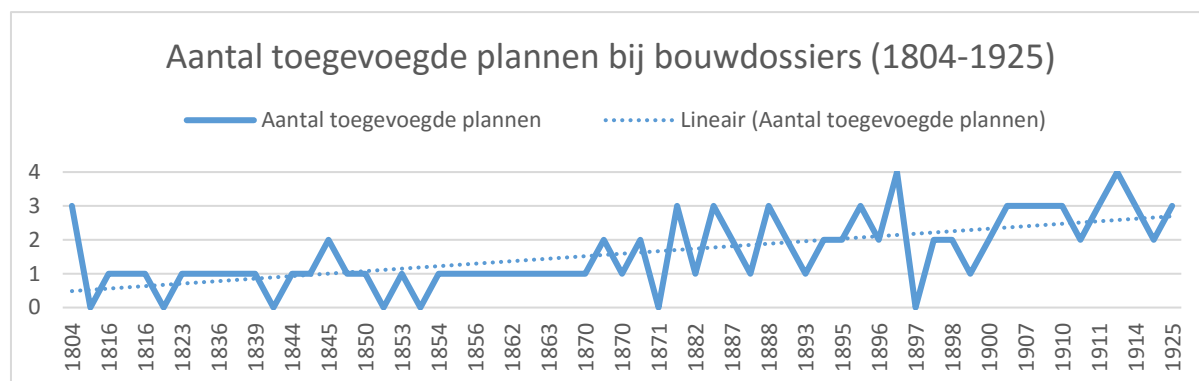
Er vinden nog meer specialisaties van antwoordformulieren plaats. In 1856 (SAG G12 8433) vinden we het eerste (en het enige) document over bouwen in metaal, waar een aparte goedkeuring voor moest gebeuren. In 1862 (SAG G12 9736) blijkt dat er eveneens een gespecialiseerd antwoordformulier bestond voor het bouwen van een omheiningsmuur 'murs de clôture/sluitmuren'. Ook hier stijgt het aantal voorwaarden van 7 in 1863 tot 16 vanaf 1891. Dat er een apart formulier voor afsluitingen bestond had waarschijnlijk te maken met de verplichting je eigendom af te sluiten als dat aan de openbare weg gelegen was en in 'het volkrijk gedeelte van het grondgebied der stad' (Reglement, 1878, 27) of zoals het in 1894 wordt omschreven 'in de oude omgeving van het octrooi', wat zo veel wil zeggen als binnen de grenzen van de (dan al afgebroken) stadsmuren. In het stedelijk bouwreglement van 1898 wordt dit artikel nog verder uitgebreid naar een verplichting om je eigendom af te sluiten als het langs de openbare weg ligt (Reglement, 1898, 8). Blijkbaar was het in de 19^{de} eeuw ook een trend dat fabrieken voorzien werden van soms indrukwekkende omheiningen. De bedoeling hiervan was de arbeiders beter te controleren naast vanzelfsprekend het beschermen van de fabriek zelf (Berckmas, 1989, 45) aangezien diezelfde arbeiders door de fabrikanten ook als bedreiging werden gezien en geregeld vreesden voor opstanden. In 1897 verschijnt dan weer voor het eerst het onderscheid tussen standaardantwoordformulieren voor 'bâtisses'/'gebouwen', komen er nu ook aparte voor 'changements/veranderingen' (SAG G12 C53 1897; H4 1897; C53 1911; E8 1914). Aan dit formulier zijn eerst 14 voorwaarden verbonden en vanaf 1911 16. De standaard antwoordformulieren voor 'bâtisses'/'gebouwen' blijven ook bestaan tot 1914 in mijn steekproef.

Formulieren voor de aanleg van voetpaden, straten en waterlopen: wie zal dat betalen?

De derde categorie invulformulieren is die voor de aanleg van voetpaden, straten of waterlopen. In de afgenomen steekproef zijn er vanaf 1870 geregeld dit soort formulieren toegevoegd. Maar een eerste vermelding van het aanleggen van een voetpad als één van de standaard voorwaarden bij een bouwaanvraag is in de steekproef al terug te vinden in een dossier van 1847 (SAG G12 7563). Het gaat in dat dossier nog niet om een voorgedrukt formulier, maar het staat al vermeld in de geschreven voorwaarden dat de aanvrager langsheen zijn nieuw gebouw een voetpad moet laten aanleggen door de stad op kosten van de eigenaar. Dat de eerste vermelding terug te vinden is in 1847 is misschien niet toevallig, aangezien het vroegste reglement specifiek over voetpaden waar ik weet van heb uit 1845 stamt (SAG G12 8433). Het was namelijk vastgelegd in het stedelijk bouwreglement dat de aanvrager moest betalen om een voetpad aan te leggen als dat er nog niet was. De stad was degene die de voetpaden aanlegde (Reglement, 1898, 30). Het stedelijk bouwreglement van 1898 had de bedoeling alle mogelijke stedelijke reglementen samen te voegen in één overzichtelijke uitgave, ook het reglement over voetpaden werd hier onaangepast in toegevoegd (Reglement, 1898, 30, 144).

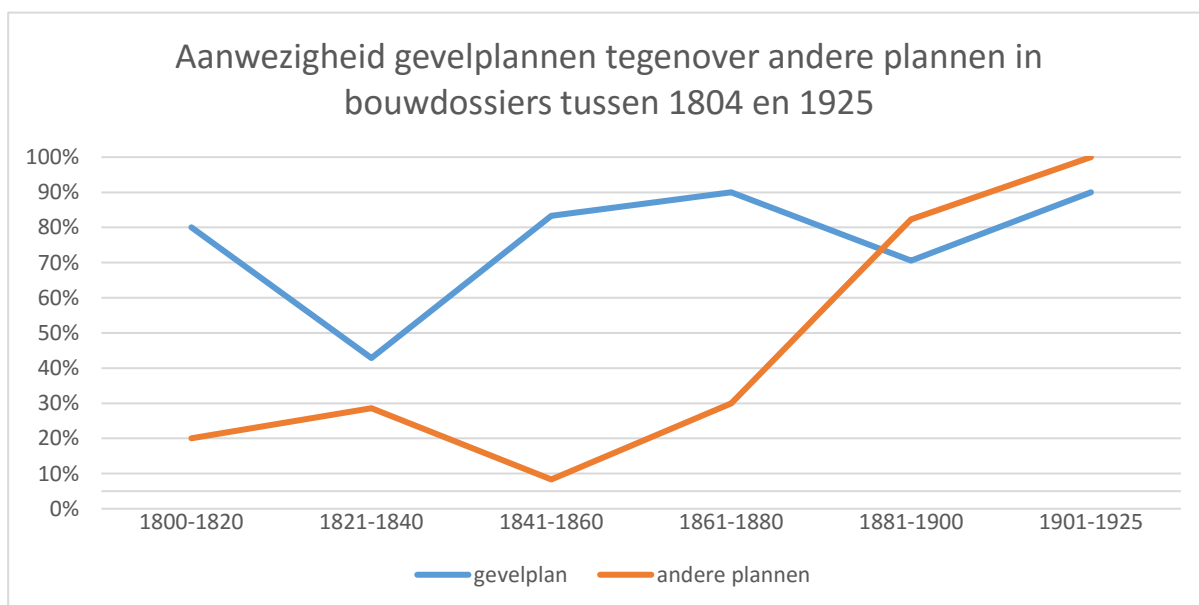
Tussen 1870 en 1912 zijn er 14 bouwaanvragen met een dergelijk formulier, waarvan twee voor een iets andere ingreep. In 1896 (SAG G12 B28 1896) is het formulier handmatig aangepast en veranderd in een formulier om een deel van de straat mee 'te kasseien'. In 1909 komen we een soortgelijk formulier tegen, maar dan voor het aanleggen van rioleringen. (SAG G12 Q19 1909)

Dat er in mijn onderzoek in bepaalde jaartallen bepaalde nieuwe invulformulieren opduiken is natuurlijk sterk afhankelijk van de steekproef die ik genomen heb en wil zeker niet zeggen dat de gespecialiseerde antwoordformulieren al niet vroeger en/of nog langer in gebruik waren. Wat wel duidelijk wordt, is dat de procedure steeds meer complex wordt. Er zijn steeds meer verschillende formulieren en er worden steeds meer voorwaarden aan de goedkeuring verbonden tussen 1804 en 1925. Deze complexer wordende dossiers hebben waarschijnlijk ook te maken met de (weliswaar beperkte) stijgende verwerkingsduur van de aanvragen in de steekproef én met het stijgend aantal verschillende plannen dat wordt toegevoegd.



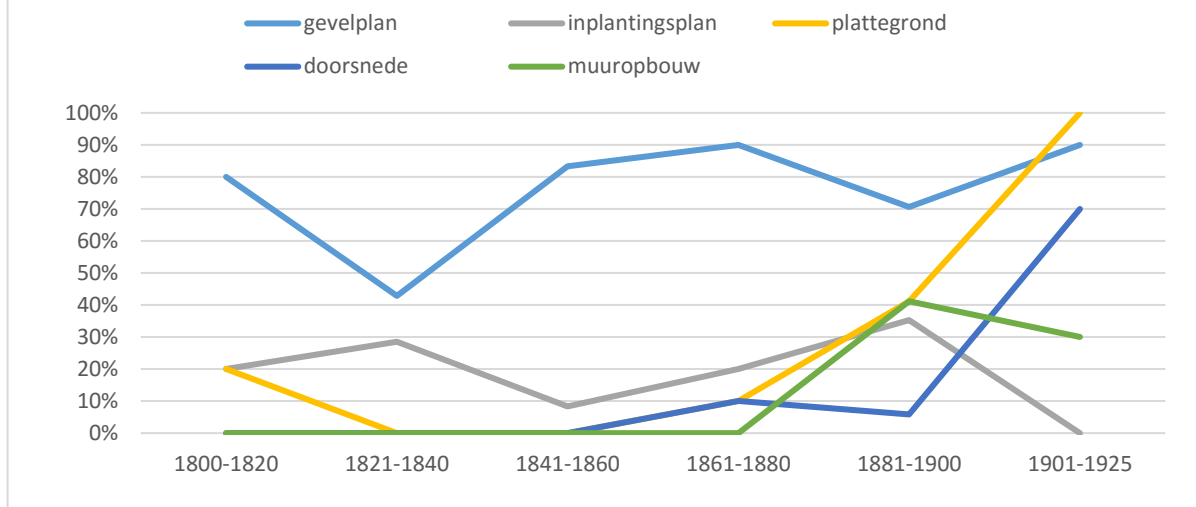
Figuur 23 Voor de 61 bouwdoossiers zijn er in totaal 97 plannen/tekeningen toegevoegd en dat aantal stijgt licht doorheen de onderzochte periode.

Zoals je kan zien op figuur 23 stijgt het aantal plannen dat is toegevoegd bij de bouwdoossiers in beperkte mate in de periode 1804-1925. Interessanter wordt het als je kijkt over welk soort plannen het gaat. In onderstaande tabel zie je goed dat gevelplannen meest aanwezig waren doorheen de hele periode en dat andere plannen pas noemenswaardig beginnen verschijnen vanaf de periode 1861-1880. Dit kan er mee te maken hebben dat er in Gent al een lange traditie was waarbij het bij werken aan gevels verplicht was een plan aan de stad voor te leggen.



Figuur 24 Gegevens van 61 bouwdoossiers tonen dat er lange tijd vooral gevelplannen in de meeste bouwdoossiers aanwezig waren en dat het andere plannen de gevelplannen pas konden evenaren vanaf de periode 1881-1890.

Verhouding tussen de bouwaanvragen en diverse toegevoegde plannen: evolutie van 1804 tot 1925



Figuur 25 Gegevens van 61 bouwaanvragen tonen de overheersende aanwezigheid van gevelplannen tot vanaf 1861 andere types plannen een vlucht nemen.

Dat vanaf de periode 1861-1880 ook andere plannen meer voorkomen kan ermee te maken hebben dat het nieuwe stedelijke reglement dat vereist. De vraag kan gesteld worden waarom er dan toch nog zo weinig van elk soort plan voorkomen in de dossiers. Er zijn verschillende opties mogelijk: de aanvrager heeft de plannen nooit ingediend of de stad heeft de plannen niet gearchiveerd. Als je de categorie 'andere plannen' differentieert zie je dat er ook doorsnedes, muuropbouwen, inplantingsplannen en plattegronden voorkwamen. Inplantingsplannen met een aanduiding van straten die aan de eigendom uitkwamen en een schets van de omgeving kwamen naast gevelplannen het meest voor tot de periode 1881-1900. De reden hiervoor is waarschijnlijk dat inplantingsplannen geen vereiste waren bij een bouwaanvraag volgens het stedelijke bouwreglement van 1878 en de latere versies. Doorsnedes zijn pas terug te vinden vanaf de periode 1841-1880, terwijl tekeningen met een muuropbouw pas verschijnen in de periode 1861-1880. Plattegronden vind je sporadisch terug vanaf 1804, maar zijn pas talrijk aanwezig vanaf 1881.

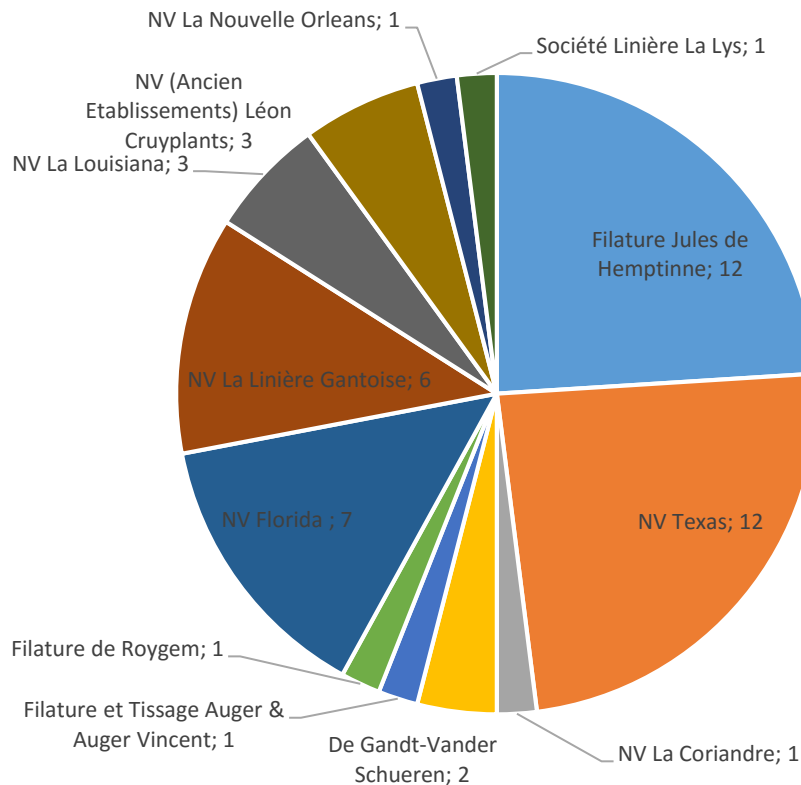
Aantal plannen	1800-1820	1821-1840	1841-1860	1861-1880	1881-1900	1901-1925
gevelplan	4	3	10	9	12	9
inplantingsplan	1	2	1	2	6	0
doorsnede	0	0	0	1	1	7
plattegrond	1	0	0	1	7	10
muuropbouw	0	0	0	0	7	3

Figuur 26 Evolutie aanwezigheid verschillende soorten plannen

4. Case Gentse textielindustrie

Dit laatste hoofdstuk gaat dieper in op de relatie tussen de textielindustrie en de stad Gent. Elke fabriek die in de steekproef naar boven kwam wordt kort als voorbeeld in de specifieke Gentse context besproken. Gent werd dan wel groot dankzij de typische katoenbedrijven (Berckmans, 1989, 29), ook voor de 19^{de} eeuw was de textielnijverheid een van de belangrijkste economische activiteiten in de stad. De textielindustrie werd groot in Gent, met grote bedrijven (Berckmans, 1989, 28) en in het begin van de 19^{de} eeuw ook hoge lonen die “werken als een magneet” op arbeiders (Schollier, 1976, 12). Er waren specifieke locaties in de stad waar de industrie in geïnteresseerd was. In het begin konden ze gebruik maken van leegstaande religieuze gebouwen, maar ook de nabijheid van arbeiders, water voor allerlei productieprocessen en ruimte voor ontwikkeling waren belangrijke factoren. Nog steeds in de eerste helft van de 19^{de} eeuw werden heel wat van de religieuze gebouwen teruggekocht en moesten een aantal fabrieken op zoek naar een nieuwe locatie. Die werd meestal gevonden aan de rand van de stad, zoals in het geval van NV Texas, NV Florida en NV La Linière Gantoise (Lacoere et al, 2000, 13). Deze bedrijven trokken naar het noorden van de stad, net binnen de omwallingen aan het Rabot. Andere ondernemers werden ook aangetrokken door deze locatie, mogelijk omdat uitbreiding daar mogelijk was: immers, de omwallingen hadden al lang geen militaire functie meer en konden dus tot op zekere hoogte afgebroken worden, zolang er maar een afsluiting bleef bestaan in functie van de tolpoorten (Lacoere et al, 2000, 12). De locatie was ook interessant door de transportmogelijkheden die de Brugse Vaart, de Lieve en het Handelsdok boden (Lacoere et al, 2000, 13). Na 1827 werden het noorden van de stad nog aantrekkelijker dankzij het kanaal Gent-Terneuzen (Cleppe en Uyttenhove, 2010, 206). Ook de textielfabrieken Société Linière La Lys (  1838), NV La Louisiane (  1799), Jules de Hemptinne (  1853), Filature de Roygem (  1897) en La Nouvelle Orléans (  1896) werden in deze buurt opgericht. De wijk iets ten zuiden van het centrum, in de omgeving van de Minardschouwburg, werd vanaf 1837 ook een interessante locatie voor bedrijven door het bouwen van het goederenstation Gent Zuid (Adriaenssen et al, 1986, 11). Textielfabrieken in die omgeving zijn drie fabrieken in Korianderstraat NV La Coriandre (  1898), Filature et Tissage Auger & Auger Vincent (  1828), De Gandt-Vander Schueren (  1839) en NV (Ancien Etablissements) Léon Cruyplants (  1895) aan Stalhof. De oprichting – zeker van de oudere – fabrieken in deze buurt maakte deel uit van de heropleving in de wijk (Cleppe en Uyttenhove, 2010, 209). Met het graven van het verbindingskanaal in 1863 en het openen van het treinstation voor goederen aan Rabot in 1872, werd optimaal gezorgd voor verdere ontwikkeling van de vele textielbedrijven in de (Cleppe en Uyttenhove, 2010, 218). Los van deze infrastructurele ontwikkelingen waren de jaren 1860 een moeilijkere periode voor de textielindustrie. Veel familiebedrijven werden herdoopt en omgevormd tot naamloze vennootschappen (Deneckere, 2010, 176). De nieuwe namen van de fabrieken verwezen vaak naar Amerikaanse staten aangezien een groot deel van hun ruwe grondstoffen van daar geïmporteerd werd (Scholliers, 1976, 48).

50 bouwaanvragen van 12 verschillende textielfabrieken

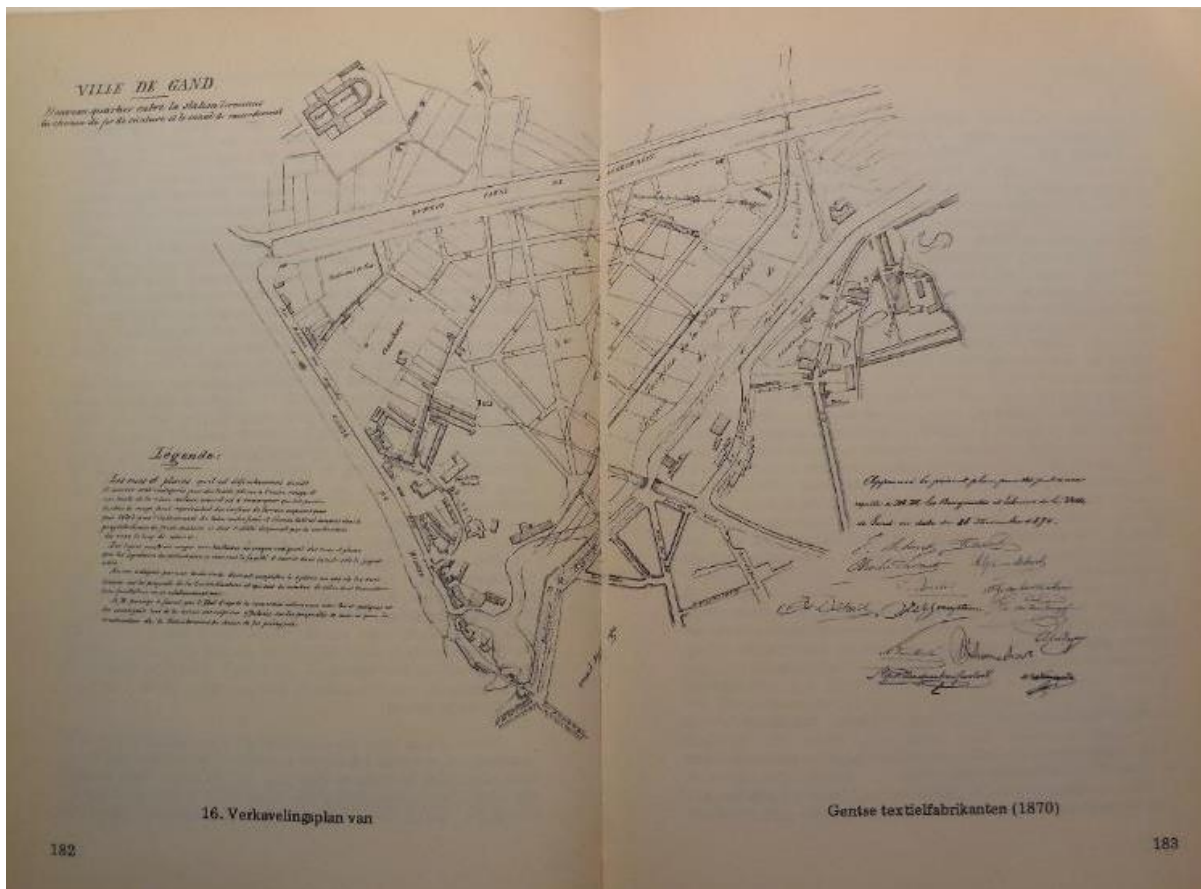


Al deze infrastructurele ontwikkelingen waren zeer interessant voor de textielindustriëlen, maar hun aanwezigheid en ontwikkeling was dat niet altijd voor de stad. De industrie veroorzaakte verkeersproblemen, druk op de ruimte, brandgevaar, vervuiling, ... Toch waren er voor de stad ook grote voordelen verbonden aan de aanwezigheid van de industrie zoals economische inkomsten. Aan de ene kant probeerde de stad met bouwreglementen en (vanuit het nationaal niveau opgelegde) hinderwetgeving de industrie te controleren, maar aan de andere kant heeft de stad en de nationale overheid op verschillende manieren de ontwikkeling van de industrie in de hand gewerkt.

Eerst volgt nu een uitgebreidere uiteenzetting over de relatie tussen de stad en de industrie en dan volgt een overzicht van de 12 verschillende fabrieken op 6 verschillende kaarten aangeduid. De kaarten worden eerst volledig getoond en dan in reeksen van 1826 tot 2016 om de evolutie van het gebied te kunnen volgen. Ook als de fabriek nog niet bestond, is er ingezoomd op kaarten zodat zichtbaar wordt of de omgeving voor de oprichting van de textielfabriek al in het stedelijke weefsel lag of niet. Voor elke fabriek wordt de context geschetst. Om de exacte locatie van de fabrieken te weten te komen had ik een grote hulp aan het thesis van Debo (2014) en niet echt aan de bouwdoossiers zelf. In de bouwdoossiers stonden er immers bijna nooit huisnummers vermeld, wat voor een deel verklaard kan worden doordat het zo'n grote bedrijven waren dat ze heel de straat en zelfs volledige bouwblokken inpalmden.

Wensen textielindustrie en industriële ontwikkeling in Gent

Stadsontwikkeling door industriëlen en invloed op het stadsbestuur en regelgeving



Figuur 28 Voorstel ontwikkeling en stratenpatroon nieuwe Rabotwijk, deze wijk is gebouwd door en op een eigendom van een aantal textielfabrikanten. (RUG Werkgroep voor industriële archeologie, 1979, p182-183)

Door het bouwen van fabrieken en de eventuele aanleg van straten en andere transportinfrastructuur die daarvoor noodzakelijk was, hadden de textielindustriëlen invloed op de ruimtelijke ontwikkeling van de stad. Hiernaast behoorden ze ook tot het aantal rijke Gentse families dat nieuwe straten aanlegde om te verkavelen (Deseijn, 1979, 172). In stedelijke reglementen was voorzien dat straten op privé-initiatief werden aangelegd, maar er waren wel enkele regels aan verbonden over het te gebruiken materiaal, de minimumbreedte, ... Na het aanleggen van een nieuwe straat moest ze worden overgedragen aan de stad, aan het publiek domein. Er was zelfs een speciale regeling in de reglementen voorzien voor het aanleggen van wegen op 'bijzondere' (particuliere) eigendommen. Immers financieel gezien is het geen slecht idee, en ook nu is dit nog een courante vorm van ontwikkeling (al kan je hopen dat er nu wel een visie of richtinggevend plan achter zit). De stad Gent heeft zo tussen 1799 en 1830 maar één straat die door het stadsbestuur is aangelegd (Adriaenssen, 1989, 43).

Maar de textielfabrikanten hebben in Gent ook op een grotere schaal de stadsontwikkeling beïnvloed. Na het afschaffen van de tolrechten in 1860 werden de terreinen buiten de stadsmuren ook interessant voor ontwikkeling op privé-initiatief (Adriaenssen, 1989, 49; Deseijn, 1989(a), 203). Onder andere de Rabotwijk werd zo volledig ontwikkeld door textielfabrikanten: NV Florida (de Hemptinne), NV Louisiana (De Smet-de Naeyer) en NV Texas (Voortman), maar ook de broers de Smet, De Rudder, Blanquart, Linière Gantoise (Adriaenssen, 1989, 51; Deseijn, 1989(a), 204). Jules de Hemptinne, zelf katoenfabrikant en familie van de eigenaars van de fabriek NV Florida, heeft hier waarschijnlijk een rol in gespeeld aangezien hij een gemeenteraadslid van de stad was én zetelde in de commissie van werken (Adriaenssen et al, 1986, 123).

De invloed van textielindustrie op de stadsontwikkeling is lijkt verzekerd door hun vertegenwoordiging in het stadsbestuur (Deseijn, 1979, 171), en niet alleen door privé-initiatieven. Zo kan het zijn dat de meest invloedrijke fabrikanten die ook betrokken waren bij de stedelijke overheid, misschien geen bouwvergunningen moesten aanvragen of ze op zijn minst makkelijk goedgekeurd kregen. Zo is er het voorbeeld van de katoendrukkerij Clemmen, die op het einde van de 18^{de} eeuw wilde uitbreiden en dat niet mocht doordat zijn eigendom zich een militaire zone non-aedificandi bevond. Toch is hij er in geslaagd dankzij zijn invloed een vergunning te bemachtigen (Vandenheede, 1981, 3-4).

Ook wordt er gespeculeerd (maar waar?) dat de tollën voor een deel door gelobby van de industriëlen tot stand zijn gekomen. Maar de grootste invloed van de textielfabrikanten was toch te voelen in rechtstreekse stadsontwikkeling (Deseijn, 1979, 171).

Ideale locaties voor de textielindustrie

Er zijn ontelbare redenen waarom een bedrijf op een bepaalde locatie opgericht wordt. Hieronder worden een aantal van de belangrijkste lokalisatiefactoren besproken, maar dit geeft verre van een volledig overzicht.

Nabijheid arbeiders

Volgens Adriaenssen (1989, 39), Deseijn (1989(b), 218) en Vandenheede (1981, 18) moest de industrie zich wel in de stad vestigen omdat het de enige plaats was waar genoeg arbeiders te vinden waren voor fulltime activiteiten. Arbeiders hadden nu eenmaal een erg beperkte mobiliteit in de 19^{de} eeuw, waardoor de industrie naar de arbeiders moest komen (Deseijn, 1989(b), 218) (of er huisvesting voor bouwen vlakbij de fabriek). Dit werd een zichzelf versterkende factor aangezien er minder kansen waren op het platteland en veel mensen aangetrokken werden door de werkgelegenheid in de industrie, maar dus niet konden pendelen door de beperkte transportmogelijkheden (Wezenbeek, 1984, 11). Een van de aspecten van de industriële revolutie was het concentreren van verschillende activiteiten uit het productieproces, waardoor er dus meer werknemers op één plaats tewerkgesteld konden en moesten worden. In de stad was die kans groter, zeker gezien er ook nog eens af en toe dringend extra arbeiders nodig waren door de plotse veranderingen in de marktvraag (Adriaenssen, 1989, 39). Door de saneringsactiviteiten in de stad op het einde van de 19^{de} eeuw werden de grondprijzen in het centrum te hoog, waardoor de arbeiders niet meer in het centrum gehuisvest konden worden. Hierdoor verdwenen ook een aantal fabrieken uit het centrum, doordat ze niet meer genoeg arbeiders in de omgeving vonden. Andere fabrieken kozen er dan weer voor om zelf te investeren in het bouwen van arbeiderswoningen of zich te verzekeren van voldoende werknemers (Adriaenssen, 1989, 57).

Multifunctioneel nut van water

Een andere belangrijke reden voor de fabrieken om zich ergens neer te planten was de nabijheid van waterwegen voor optimale transportmogelijkheden, maar ook omdat zeker in de textielindustrie het productieproces veel water vereiste (Adriaenssen, 1989, 41; Deseijn, 1989(b), 217-218). Als gevolg van de rijkelijke aanwezigheid van waterlopen in Gent centrum, verspreidde de verschillende industrieën zich over de hele stad (Deseijn, 1989(b), 217). Dat de fabrieken in mijn steekproef rond 2 locaties geconcentreerd zijn is dus eerder toevallig. De Leie, de Schelde en de Brugse vaart kwamen allemaal samen in het stadscentrum, ideaal voor industriëlen op zoek naar nabijheid van belangrijke handelswegen (Vandenheede, 1981, 18). Het graven van het kanaal Gent-Terneuzen was volgens Vandenheede (1981, 20) “één van de belangrijkste factoren voor de definitieve heropleving van de stad” aangezien Gent nu niet meer via Antwerpen met de zee verbonden was, maar rechtstreeks. Ook later trekken nieuwe verbindingen via water textielfabrieken aan, zoals bij het graven van de Verbindingsvaart (Vandenheede, 1981, 21). Het is niet ondenkbaar dat deze waterlopen zelfs specifiek voor de (textiel)industrie gegraven zijn. Aangezien water in deze periode een van de beste vervoersmiddelen was (Deseijn, 1989, 67), bleek Gent dus een geknipte kandidaat voor heel wat ondernemers. In de Franse periode werden de waterlopen zelfs uitgebaggerd ten voordele van de aanpalende fabrieken (Deseijn, 1989(b), 217). Daarenboven was water ook nog eens interessant omdat er meer tol werd geheven op vervoer over land, tegenover via water (Deseijn, 1989, 67). Naast deze transport en gebruik in het productieproces had de aanwezigheid van water nog een derde belangrijke functie voor de industrie in het lozen van

afval (Adriaenssen, 1989, 41; Deseijn, 1989(b), 218; Vandenheede, 1981, 18). De meest interessante plaatsen waren degene die niet alleen water in de nabijheid hadden, maar ook een strategische straat en dat liefst op een langgerekt perceel (Deseijn, 1989(b), 217). Op het einde van de 19^{de} eeuw verdween dit voordeel gedeeltelijk omdat er veel waterlopen gedempt werden (Deseijn, 1989(b), 217). Het dempen van waterwegen in het centrum had er veel mee te maken dat zeeschepen te groot waren geworden, waardoor de bijhorende fabrieken ook stilaan uit het centrum verdwenen (Vandenheede, 1981, 21).

Leegstaand religieus patrimonium

In de vroege industrialisatie rond de eeuwwisseling naar 1800 waren bij de afschaffing van het Ancien Régime een groot aantal religieuze gebouwen uit die functie ontheven, waar de opkomende industriëlen gebruik van konden maken (Adriaenssen, 1989, 41; Vandenheede, 1981, 18). Kloostergebouwen waren vaak zelfs ideaal voor textielindustriëlen omdat “de technologie weinig eisen stelde aan de huisvesting” (Lacoere et al, 2000, 13). Dit was een factor die van toepassing was tot 1830, want vanaf dan konden de religieuze orden hun eigendommen terugkopen, waarop sommige industriëlen op zoek moesten naar een nieuwe locatie (Adriaenssen, 1989, 46 en Lacoere et al, 2000, 13). Een populaire locatie dankzij de goede ontsluiting was in het noorden van de stad bij de Brugse Vaart, de Lieve en het Handelsdok (Lacoere et al, 2000, 13). Rond 1860 waren de meeste fabrieken hier verzameld: Voortman (later Texas, katoen) aan de Vogelenzang, De Vos (katoen) aan de Groenen Briel, de Hemptinne (katoen) aan de Vogelenzang/Blaisantvest en NV Florida in de Molenaarstraat. Ook La Lys (vlas) en La Linière Gantoise (vlas) waren hier gelegen aan de Vogelenzang (Vandenheede, 1981, 21).

Overheidsinmenging

Er zijn vier grote thema's die de (textiel)industrie met zich meebrengt waarop de stad (of de nationale overheid) reageert: industriële bouwplannen, alle mogelijke hinder door fabrieken, infrastructuurnoden en handelsbeperkingen door octrooien aan de stadspoorten. De ingrepen van het stadsbestuur en van de hogere overheden konden zowel in het voordeel als in het nadeel van de industriële ontwikkeling in de stad zijn.

Bouwreglementen en de bouwdoSSIers: inhoudelijke toetsing bouwaanvragen aan reglementen

Ik heb geen specifieke stedelijke bouwreglementen voor de industrie teruggevonden. Uit de bouwaanvragen blijkt dat alle bepalingen uit de gewone bouwreglementen van toepassing zijn op de industrie. Ook valt het op dat er in de bouwreglementen geen enkel artikel melding maakt van het bestaan van industriële activiteit, alsof er alleen maar residentiële activiteit is in Gent. Er zijn dan ook geen specifieke bouwvoorschriften voor de industrie terug te vinden aangezien ze zich aan de standaard regels moesten houden. Toch is er in het bouwreglement van 1878 een klein hoofdstuk, maar enkele artikels groot, te vinden dat gaat over 'ovens, smidsen en werkplaatsen' (Reglement, 1878, 59, 61). De nadruk ligt vooral op veiligheid van die activiteiten met specifieke richtlijnen over de te gebruiken materialen, waar de activiteiten zich mogen bevinden in een gebouw en waar vooral niet. Dit is het enige hoofdstuk in het reglement dat rechtstreeks wijst op andere dan residentiële activiteiten. Door de grote grijze zone die ontstaat door enkel bouwactiviteit vergunningsplichtig te maken als die aan de gevelkant 'langs den openbaeren weg' gebeurde, ontstaan er veel kansen voor de industrie, waar de stad zich niet in kan/mag/wil mengen. Het kan natuurlijk altijd dat ik het reglement of specifieke gemeenteverordeningen niet gevonden heb. Maar zoals ook Deseijn (1989, 76) suggereert kan het ook zijn dat de katoenindustrie en de textielindustrie in het algemeen misschien werd bevooroordeeld door de stad en er daarom geen specifieke reglementen voor bestaan. In mijn steekproef zit één bouwaanvraag van een fabriek waar een uitzondering op de regels wordt gemaakt: het geplande gebouw mag hoger zijn dan de norm voor een smalle straat net omdat het bestemd was voor industriële doeleinden. De ambtenaar voegt hier nog aan toe in interne communicatie dat ze in het verleden voor de industrie al eerder uitzonderingen hebben toegestaan (SAG G12 C73 1912). Ook moesten bijvoorbeeld katoendrukkers geen tol betalen in 1793 (Deseijn, 1989, 76).

Er bestond zoals gezegd wel een stedelijk reglement uit 1807 waardoor het verboden was binnen de Kuip hinderlijke of gevaarlijke bedrijven op te richten (Adriaenssen, 1989, 41), toch een serieuze beperking voor de industrie. Een reden om meer buiten de stad te gaan ondernemen had mogelijk dan ook te maken met de steeds strengere wetgeving. Doordat er in de wetgeving voorzien was dat er enkel een vergunning moest aangevraagd worden als je een vervuilende bedrijvigheid wilde opstarten in het centrum, probeerden de industriëlen dat misschien te vermijden door naar de randen van de stad te verhuizen (Van Ruyskensvelde, 2007, 147).

Hinderwetgeving

De stad had dan wel schijnbaar geen grote invloed op de industrie door bouwreglementen, maar misschien wel via de hinderwetgeving. Gent had al sinds de 17^{de} eeuw een hinderwetgeving specifiek om industrie beperkingen op te leggen op vlak van veiligheid en vervuiling. Wat de impact en afdwingbaarheid hiervan was, is moeilijk te zeggen. Toch kon er soms kordaat opgetreden worden. Zo was er rond 1770 een katoendrukker die moest verhuizen omdat hij te veel hinder voor de burens veroorzaakte (Deseijn, 1989, 76). We kunnen veronderstellen dat dit een zeldzaam geval is aangezien de 18^{de} eeuwse reglementen vervuiling door particulieren viseren en de industrie werd ontzien omdat die nu eenmaal financieel interessant waren voor de financiën van de stad (Deseijn, 1989(b), 217). Deze wetgeving was op zijn minst dubbelzinnig te noemen, want in de 18^{de} eeuw werden fabrieken bewust ontzien door het stadsbestuur omdat ze financieel interessant waren voor de stad.

In 1863 neemt de nationale Belgische overheid de hinderwetgeving over en Van Ruyskensvelde (2007, 60-61) merkt daarbij op dat het eigenlijk nog een vereenvoudiging is van de vorige regelgeving bedoeld om de industrie te ondersteunen bij de crisis van de jaren 1860. In een verklarende tekst bij de wet wordt erop gehamerd dat het vooral niet de bedoeling was de industrie te schaden. Er wordt ook gewezen op de grote vrijheid van economische activiteit waar iedereen het recht op heeft. Waarom dan toch deze wet? Er wordt uitgelegd dat die economische vrijheid niet in conflict mag komen met het algemeen belang en dat er dus preventieve maatregelen nodig zijn voor de volksgezondheid en de algemene veiligheid (Hellebaut en Allard, 1885, 2).

De textielindustrie was zeker een grote vervuiler, vooral van de waterlopen dan aangezien afvalwater van bleek- en verfprocessen rechtstreeks terug in de waterlopen werd geloosd (Deseijn, 1989(b), 221). Al in 1778 werd het in Gent dan ook verplicht voor een fabriek alle nabijgelegen waterlopen te zuiveren (Deseijn, 1989(b), 211). Maar ook het roten van vlas in rivieren kon zorgen voor ziektes bij mensen en dieren, wat de stad dan ook in de zomermaanden verbood (Deseijn, 1989(b), 222; Van Ruyskensvelde, 2007, 53). Niet alleen water-, maar ook bodemvervuiling was waarschijnlijk in de textielindustrie, door het bleken, kleuren en bedrukken (Van Ruyskensvelde, 2007, 243). Volgens Van Ruyskensvelde (2007, 80) werd die focus op proper water inderdaad gedreven door de industrialisatie, waarvan het duidelijk werd voor de tijdsgenoten dat die voor veel vervuiling de oorzaak was. Vanuit de provincie kwamen er rond 1880 zelfs effectieve sancties op watervervuiling door industrie (Van Ruyskensvelde, 2007, 81).

Ook aan het brandgevaar dat fabrieken met zich meebrachten werd een beleid gekoppeld. Het is natuurlijk niet zo dat voor deze problematiek enkel de overheid initiatief nam: uit architecturale ontwikkeling van fabrieken doorheen de 19^{de} eeuw blijkt dat fabrikanten zelf er ook alle baat bij hebben om te bouwen of verbouwen met de (toen gekende) meest brandveilige materialen. Maar voor die fabrikanten die willens nillens toch onvoorzichtig bleven bestonden er volgens Van Ruyskensvelde (2007, 96) maatregelen zoals verplicht bouwen in baksteen, met grote ramen en voldoende verluchting. Deze opmerking lijkt meer algemeen bedoeld en wordt ook verder niet toegepast op Gent. Ook in de bouwdoSSIers is het misschien wel opvallend dat er van brandgevaar nergens sprake is en niet in de voorwaarden vermeld wordt ofwel heel erg impliciet bij bijvoorbeeld de voorwaarde dat alle ramen effectief open moeten kunnen. Misschien werd er door de industrie in Gent zelf genoeg initiatief getoond en genomen om het brandgevaar te verminderen.

Zoals eerder uitgelegd werd door de hinderwetgeving bepaald dat alle bedrijven die zich in de bebouwde kom wilden vestigen en tot risicogroep 1 of 2 behoorden, daar een vergunning voor moesten aanvragen. Bij de verwerking en analyse van de aanvraag tot oprichting werd ook een buurtonderzoek verbonden. Zoals blijkt uit de uitgebreide 57 pagina's lange lijst van ondernemingen die verplicht een vergunning moeten aanvragen omdat ze in klasse 1 of 2 zitten (Hellebaut en Allard, 1885, 122-179), werden alle mogelijke industrietakken geviseerd. Deze hinderwetgeving is op een manier ook een ruimtelijk reglement te noemen aangezien het bedrijven enkel beperkt in de bebouwde kom (Van den Eeckhout en Vanthemsche, 2009, 73). Alle verschillende nijverheidsprocessen met hun mogelijke schadelijke gevolgen worden beschreven door de wetgeving van 1863 (Hellebaut en Allard, 1885, 122-179). Er zijn er vrij veel die van toepassing zijn op de textielindustrie. Zo worden onder andere de volgende processen vermeld: kleuren van stoffen, bleken van linnen, bleken van hennep, drogen op weiden van stoffen, bleken van linnen, hennep of katoen met chloor, bleken van wol met sulfietoplossingen, wasserijen allerhande, opslag van linnen of hennep, roten van linnen en hennep, lakenmagazijnen, fabrieken waar ze wollen dekens maken, lakenfabrieken, wollen opvulsels, katoen-, linnen-, wol-, hennepspinnerijen, rafelen van wol, alle bijkomende kleinere onderdelen van de verwerkingsprocessen van textiel, brandbaar materiaal klasse, zijden stoffen. De schadelijke effecten van al deze processen waren de volgende: bij waspraktijken komen sterke geuren voor en het afvoerwater is ook vatbaar voor verrotting, bleken met chloor zorgt voor chloorgeur die onaangenaam is en de chloor zelf is ook schadelijk voor planten, onaangename rook en ongezonde rook door zwavelverbranding bij bleken van wol, brandgevaar, stof, lawaai, verrotte geuren bij verwerking van linnen en hennep, ranzige oliegeur bij het maken van wollen dekens, geur van rotte urine bij lakenfabrieken, rook van alle textielfabrieken was ongezond, vieze geur bij verwerking wol. Wat ook terugkomt in de hinderwetgeving (155) zijn de 'machines à vapeur' (stoommachines) waar ook nog eens een apart reglement voor bestond uit 1884, wettelijk geregeld door de centrale overheid (Machines à vapeur, 1885). Dit is een heel technisch reglement van wel 50 pagina's. Volgens Bracke (2000, 249) was er een reëel gevaar voor werknemers en omwonenden dat de machines zouden kunnen ontploffen, wat ook soms gebeurde.

Ville de Gand. — Stad Gent.

COMMISSARIAT DE POLICE. -- POLITIEBUREEL.

SECTION
WIIK

Le soussigné Commissaire de police, à ce délégué par le Collège des Bourgmestre et Échevins,
De ondergeteekende Politie-Commissaris, daartoe gemachtigd door het College van Burgemeester en
informe M.
Schepenen, verwittigt M. *Vander Haeghen*
demeurant *Hoevelstraat 77*
wonende qu'une enquête de commodo et incommodo
dat een onderzoek de commodo en incommodo
est ouverte dans son bureau au sujet de la demande de M. *De Porre en Cruyplands.*
in zijn bureau geopend is, nopens de vraag van M.
de pouvoir établir dans la maison N° *89 Stalhof* rue
strekende tot het inrichten in het huis N° *eene katoenweverij* straat,
Il l'invite à présenter ses observations soit verbalement, soit par écrit, au plus tard le
Hij verzoekt hem zijne opmerkingen, 't zij mondelings, 't zij schriftelijk aan te bieden ten laatste den
11 Mei 1898 avant midi, jour de la clôture de l'enquête.
voormiddag, dag der sluiting van het onderzoek.
Gand, le *29 April* 1898
Gent, den *J. Von ben*

Figuur 29 Een voorbeeld van een kennisgeving voor een buurtonderzoek uit 1898 voor het oprichten van een katoenweverij.

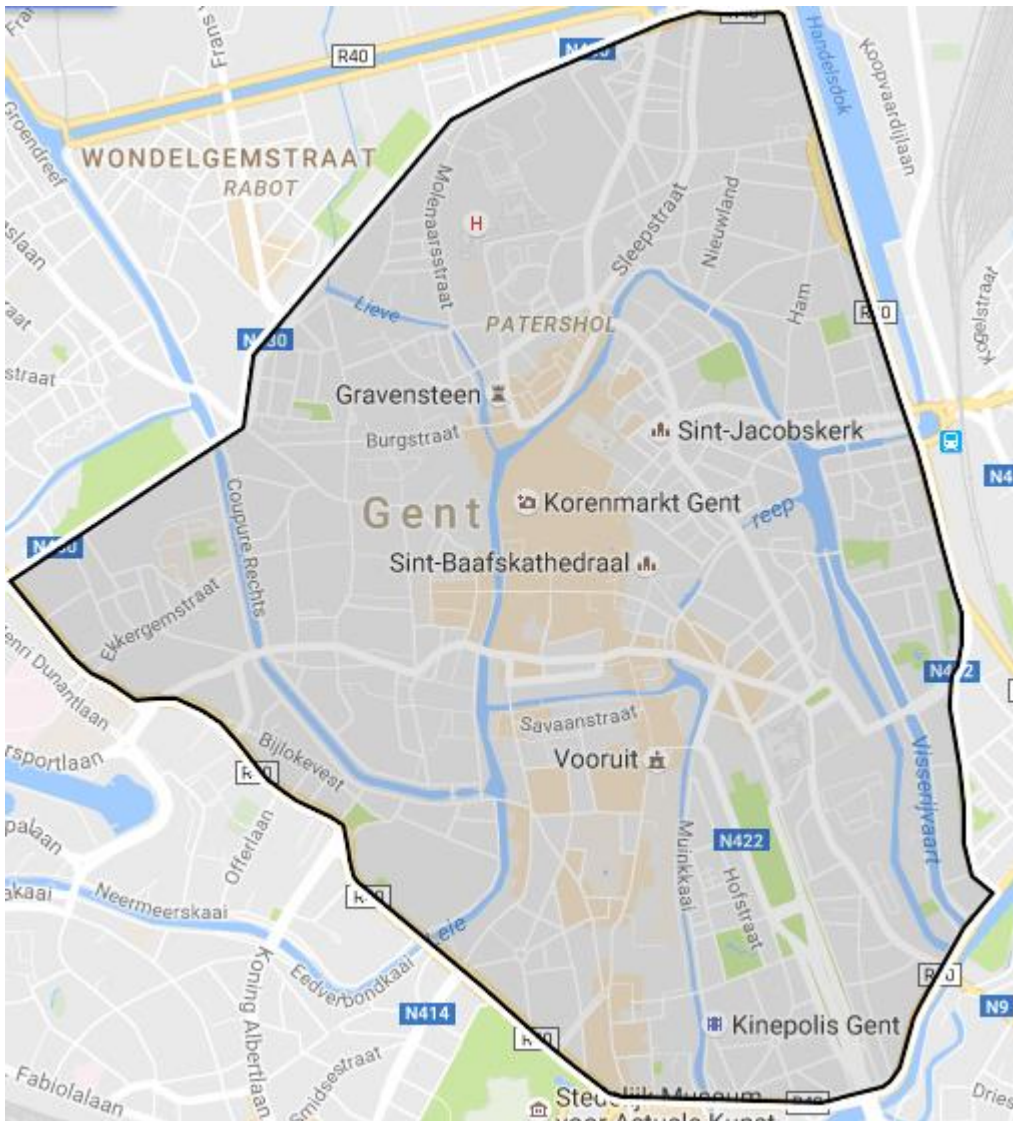
Opvallend bij zowel de nationale wetgeving over hinderlijke bedrijven én die met de regels voor stoommachines wordt expliciet vermeld dat alle industriële activiteit vrij is, maar dat in sommige uitzonderlijke gevallen er toch moet ingegrepen worden in het algemeen belang (Machins à vapeur, 1885, 4; Hellebaut en Allard, 1885, 2). Het is bijna een verontschuldiging.

Infrastructuur: een geschenk van de overheid aan de economie

Transport is een niet te onderschatten factor van belang voor de textielindustrie. De Gentse textielindustrie was erg exportgericht en was ook steeds op zoek naar efficiëntere transportmogelijkheden en -systemen. De belangrijkste infrastructuurprojecten even op een rij: Al rond 1750 werden door de nationale overheid de Coupure en de Visserij gegraven om de economie te steunen (Vandenheede, 1981, 18). Ook in de 19^{de} eeuw vond de liberale overheid het nog steeds zijn plicht toch minstens te voorzien in goede infrastructuur, opnieuw ten behoeve van de economie. Concreter hield dit in dat de Belgische staat kanalen ging aanleggen en spoorwegen, maar ook bijvoorbeeld het bankwezen ging uitbouwen (Deneckere, 2010, 153). Zo stond de overheid er ook op dat Gent een ringspoorweg zou krijgen voor optimale transportmogelijkheden.

Het noordoosten van Gent was het best bedeed op dit vlak. Er was de Brugse Vaart, de Lieve en het Handelsdok (Lacoere et al, 2000, 13). Na 1827 kwam daar ook nog het kanaal Gent-Terneuzen bij (Cleppe en Uyttenhove, 2010, 206), in 1863 het verbindingskanaal en in 1872 het goederenstation Rabot (Cleppe en Uyttenhove, 2010, 218). Ook de zuidkant van de stad werd niet vergeten: de natte gronden van de Muinkmeersen (nu Zuidpark) werden dankzij nieuwe technologie eindelijk beschikbaar voor ontwikkeling. In 1837 werd dwars door de vroegere meersen het Zuidstation aangelegd, ook opgevat als goederenstation. Beide locaties werden doorheen de 19^{de} eeuw alleen maar interessanter voor industriële ontwikkeling en dat is zeker ook de bedoeling geweest.

Eindelijk uit het keurslijf van de stadsmuren?



Figuur 30 Het silhouet van de laatste Gentse stadsmuren geprojecteerd op het huidige stratenpatroon (Google Maps, My Maps, 2016)

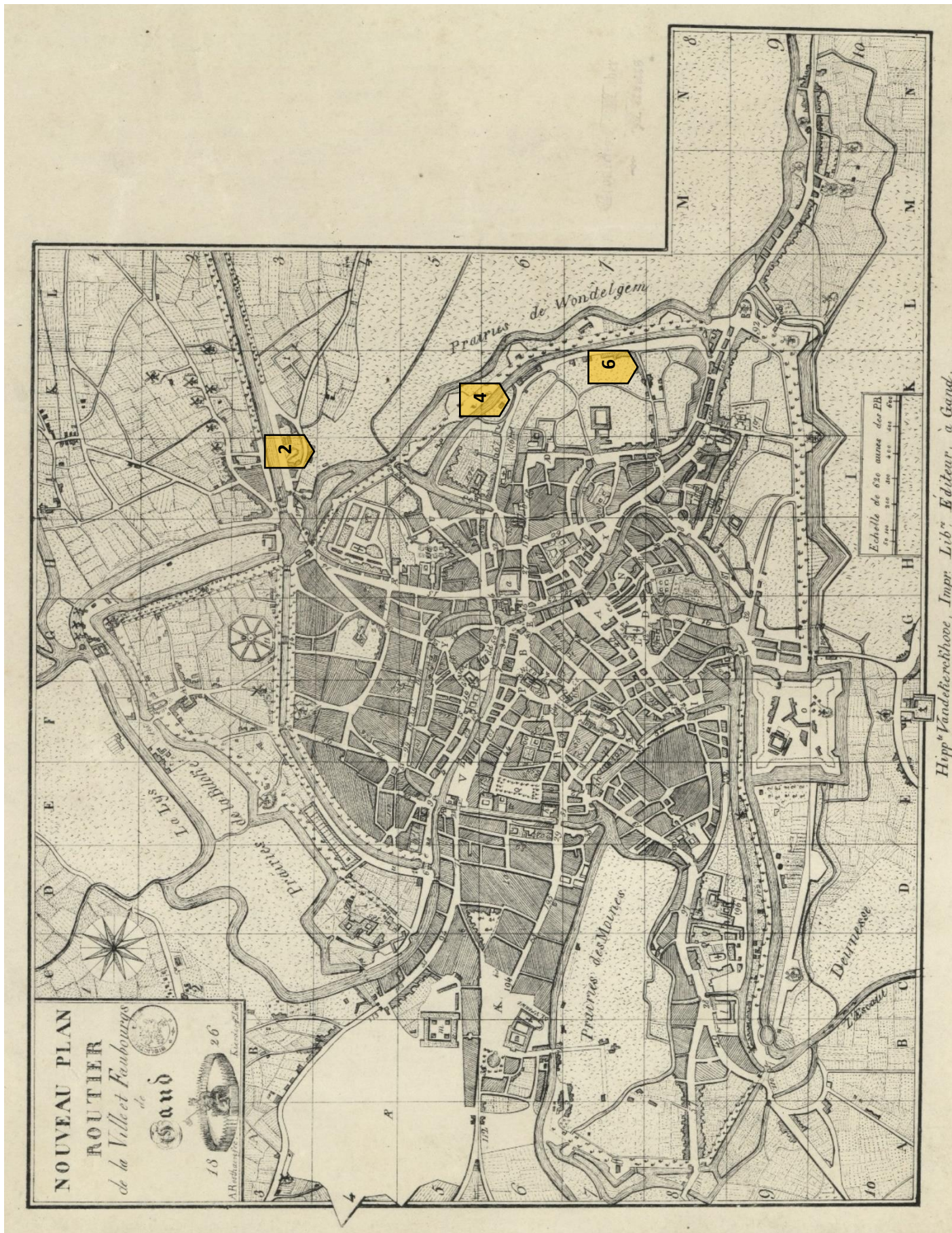
Een hypothese aan het begin van dit onderzoek was dat een belangrijke lokalisatiefactor voor industrie de tolpoorten en stadsmuren zouden zijn. De tolleren of octrooirechten belasten personen- en goederenverkeer (Wezenbeek, 1984, 20). Alle eten, drank, brandstof en bouwmaterialen die de stad wilde binnenkomen, moest tol betalen. Volgens Boussauw (2014, 6) werd de ontwikkeling van de stad buiten de muren door deze tol op inkomende goederen tegengehouden.

Ik ben er nog steeds niet helemaal uit hoe tolleren nu in het voordeel of nadeel van de textielindustrie waren. Want als de tolleren voor de industrie voor import golden, waarom was het dan niet mogelijk/gewenst om een fabriek buiten de stadsmuren te vestigen? Wogen de voordelen om binnen het octrooi gevestigd zijn op tegen de tol-kosten? En als de stadsgrenzen niet zo strict waren, zoals Vandenheede (1981, 21) beweert, waarom zijn er dan niet meer opgericht buiten de muren? Misschien was de reden dat de industrie dan toch vooral in de stad bleef dat de arbeiders dan in de nabijheid van hun werk woonden aangezien hun mobiliteit erg beperkt was. Ook kan het zijn dat het te maken heeft met het feit dat verboden was om militaire redenen om permante structuren op te zetten binnen een bepaalde perimeter van de stadswallen (Vandenheede, 1981, 4). Of moest de textielindustrie nooit tol betalen op import of export van katoen zoals Deseijn zegt (1989, 76)? Dat kan verklaren waarom La Louisiana, opgericht in 1805, buiten de stadsmuren was gelegen. Ook strookt dit wel met de inhoud van een tolreglement uit 1818, waarin nergens textielproducten vermeld zijn in de olijsting van te belasten producten. Ook waren volgens Adriaenssen (1989, 41) er

een paar bedrijven die zich buiten de muren vestigden, maar waren die absoluut in de minderheid. Vandenheede zegt dan weer dat de grote bedrijven zich na 1828, met de voltooiing van het kanaal Gent-Terneuzen en de aanleg van het handelsdok, buiten de stadswallen gaan vestigen, en vermeldt hier geen mogelijke probleem bij in verband met de tolleren (Vandenheede, 1981, 19; 20). Het is dus niet duidelijk of die stadsmuren en bijhorende tol wel zo'n beperking waren voor de industrie. Volgens Boussauw (2014, 6) was er enkel een tol op invoer, maar in een 'reglement voor de stedelyke regten der stad Gend' uit 1818 wordt vermeld dat ook goederen die binnen de grenzen van de stad geproduceerd worden belast worden, maar dat er toch wel een aantal voordelen zijn tegenover export. Voor export lijkt er dan weer een andere regeling met ook een aantal voordelen tegenover de import (Reglement, 1818, 18-19). Volgens Seghers (2000, 325, 329) ging het wel degelijk om een invoertaks, maar dan op enkel levensnoodzakelijke goederen zoals eten, drinken, dierenvoeding, brandstof, zeep, meubels en bouwmaterialen, ... "De steden gebruikten de fiscale bevoegdheden bovendien niet zelden om de eigen industrie en economie te bevoorrechten... Zowat elke Belgische stad belastte bier en jenever, geproduceerd binnen de stadsgrenzen, aanzienlijk minder dan ingevoerd alcohol." (Seghers, 2000, 344). We kunnen het er misschien op houden dat er een algemene belasting werd geheven op verkeer van goederen, met een verschil tussen invoer en uitvoer en allerlei nuances? Want Seghers (2000, 345) toont ook aan dat wat buiten de octrooigrens werd geproduceerd meer belast werd dan wat er binnen de stadsmuren geproduceerd werd. Een heel nieuw onderzoek dringt zich op, aangezien deze verkenning enkel meer vragen oproept.

Hoe dan ook is de ontwikkeling van Gent grotendeels binnen de stadsmuren gebleven tot de afbraak van de muren en afschaffing van de octrooien in 1860 (Boussauw, 2014, 4; Deseijn, 1979, 181). Hierdoor kun je het behoudt van de stadsmuren ook beschouwen als deel van het instrumentarium voor ruimtelijke ordening, ook al was in de eerste plaats zo niet bedoeld. Zoals ook de contemporaine auteurs Hellebaut en Allard in 1885 schrijven, werden er in de periode tussen 1860 en 1866 een aantal nationale maatregelen getroffen om de economie te steunen. Volgens hen was de belangrijkste het afschaffen van de octrooirechten/stadsrechten/tol in 1860 (Hellebaut en Allard, 1885, 3). Het is niet zo dat de stad inkomsten zou gaan verliezen bij de afschaffing van de tolrechten: ze werden vervangen door gemeentebelastingen (Wezenbeek, 1984, 21-23).

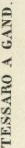
Dat stadsontwikkeling ongelimiteerd mogelijk werd buiten de muren, was zeer interessant voor industriëlen om verder te kunnen uitbreiden aangezien er veel open ruimte was en goedkope grond (Deseijn, 1979, 181; Adriaenssen, 1989, 46). De context waarin die tolrechten werden afgeschaft heeft ook te maken met de economische ontwikkelingen die erdoor werden tegengehouden (Wezenbeek, 1984, 22), ten tweede had het te maken met de nieuwe militaire ontwikkelingen waardoor ze overbodig werden en vooral niet meer efficiënt voor de bescherming van steden in het algemeen (Cleppe en Uyttenhove, 2010, 205) en ten derde omdat de meeste steden te kampen hadden met een grote bevolkingsgroei en bijna letterlijk uit hun voegen begonnen te barstten en die extra ruimte goed konden gebruiken. Je zou het dan ook deels een ontwikkeling voor én door industriëlen kunnen noemen (Deseijn, 1979, 172; Vandenheede, 1981, 22).



Figur 31 Hippolyte Vandekerckhove, Nouveau plan routier de la ville et faubourgs de Gand, 1826

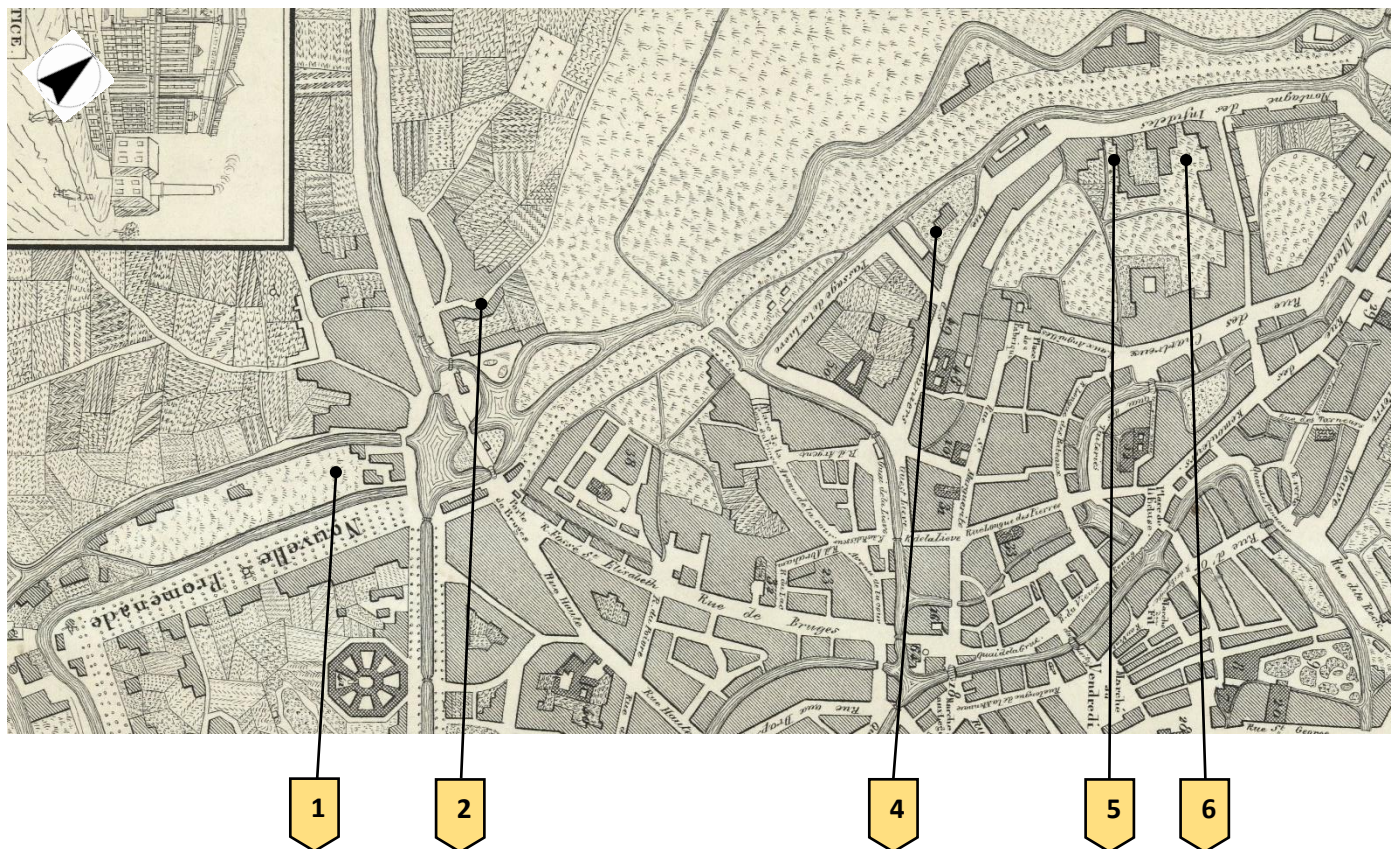
- | | |
|--------------------------------|--|
| 1. Société Linière La Lys | 7. NV La Coriandre |
| 2. NV La Louisiane | 8. NV Filature et Tissages Vincent & Auger-Vincent |
| 3. Filature Jules de Hemptinne | 9. NV (Ancien Etablissement) Léon Cruyplants |
| 4. NV Florida | 10. NV La Nouvelle Orléans |
| 5. NV La Linière Gantoise | 11. De Gandt-Vander Schueren |
| 6. NV Texas | 12. Filature de Roygem |

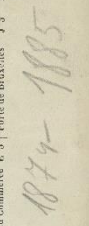




Figuur 32 Tessaro, Nouveau plan de la ville de Gand, dressé d'après de nouveaux matériaux jusqu'à 1838

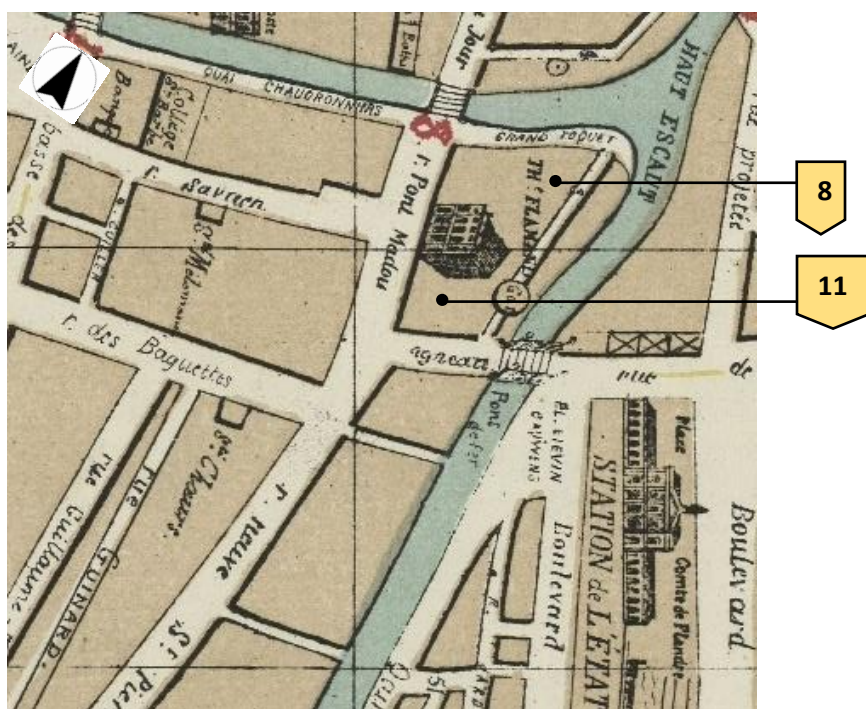
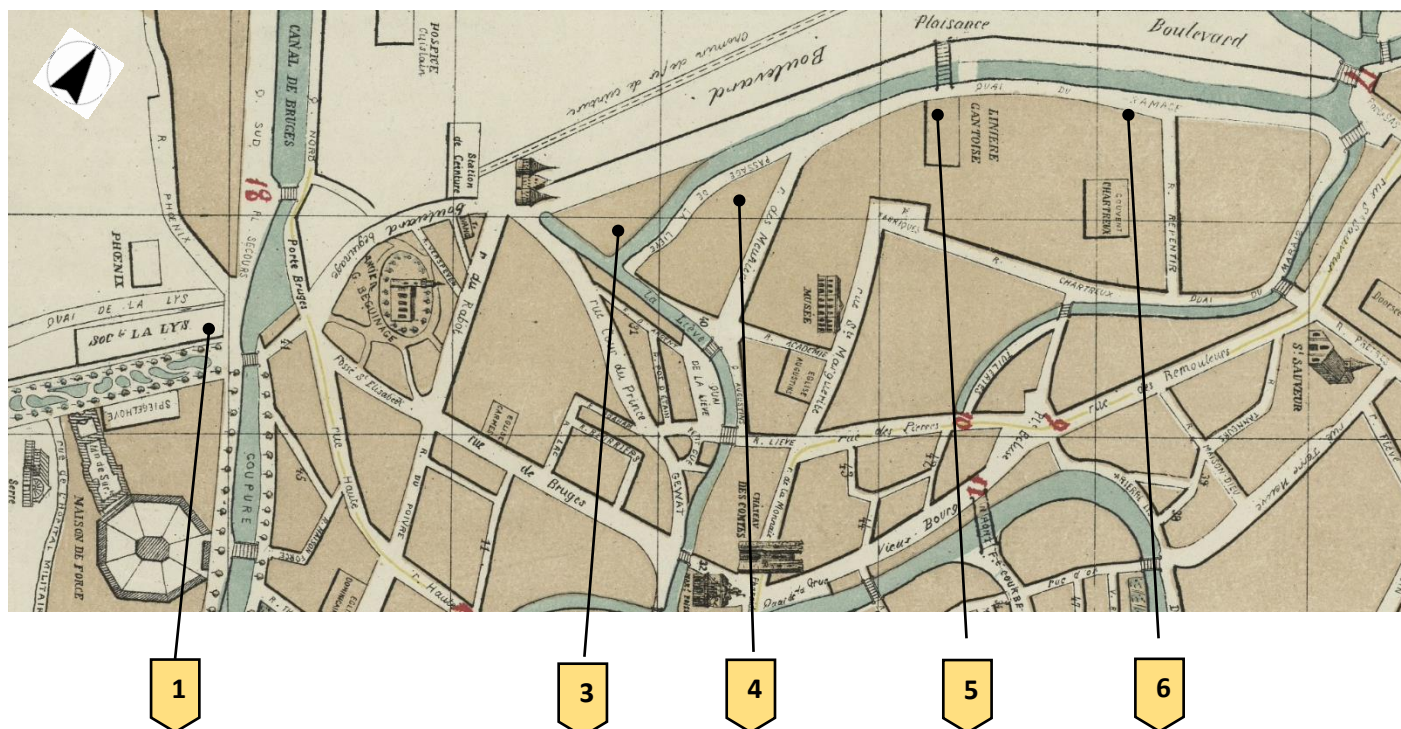
1. Société Linière La Lys
2. NV La Louisiane
3. Filature Jules de Hemptinne
4. NV Florida
5. NV La Linière Gantoise
6. NV Texas
7. NV La Coriandre
8. NV Filature et Tissages Vincent & Auger-Vincent
9. NV (Ancien Etablissement) Léon Cruyplants
10. NV La Nouvelle Orléans
11. De Gandt-Vander Schueren
12. Filature de Roygem





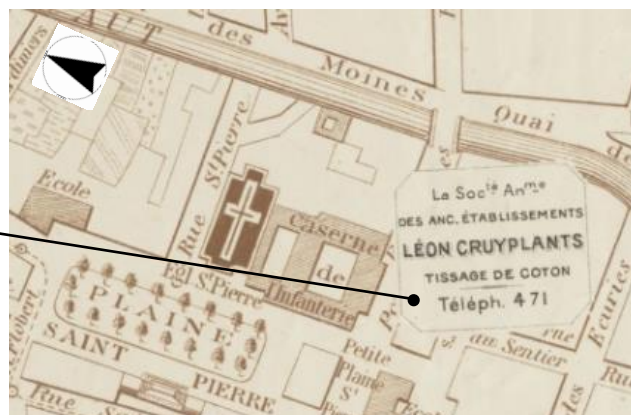
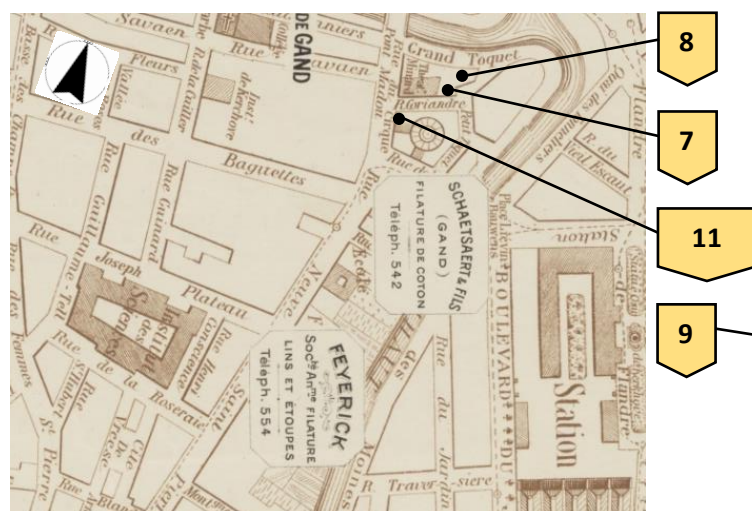
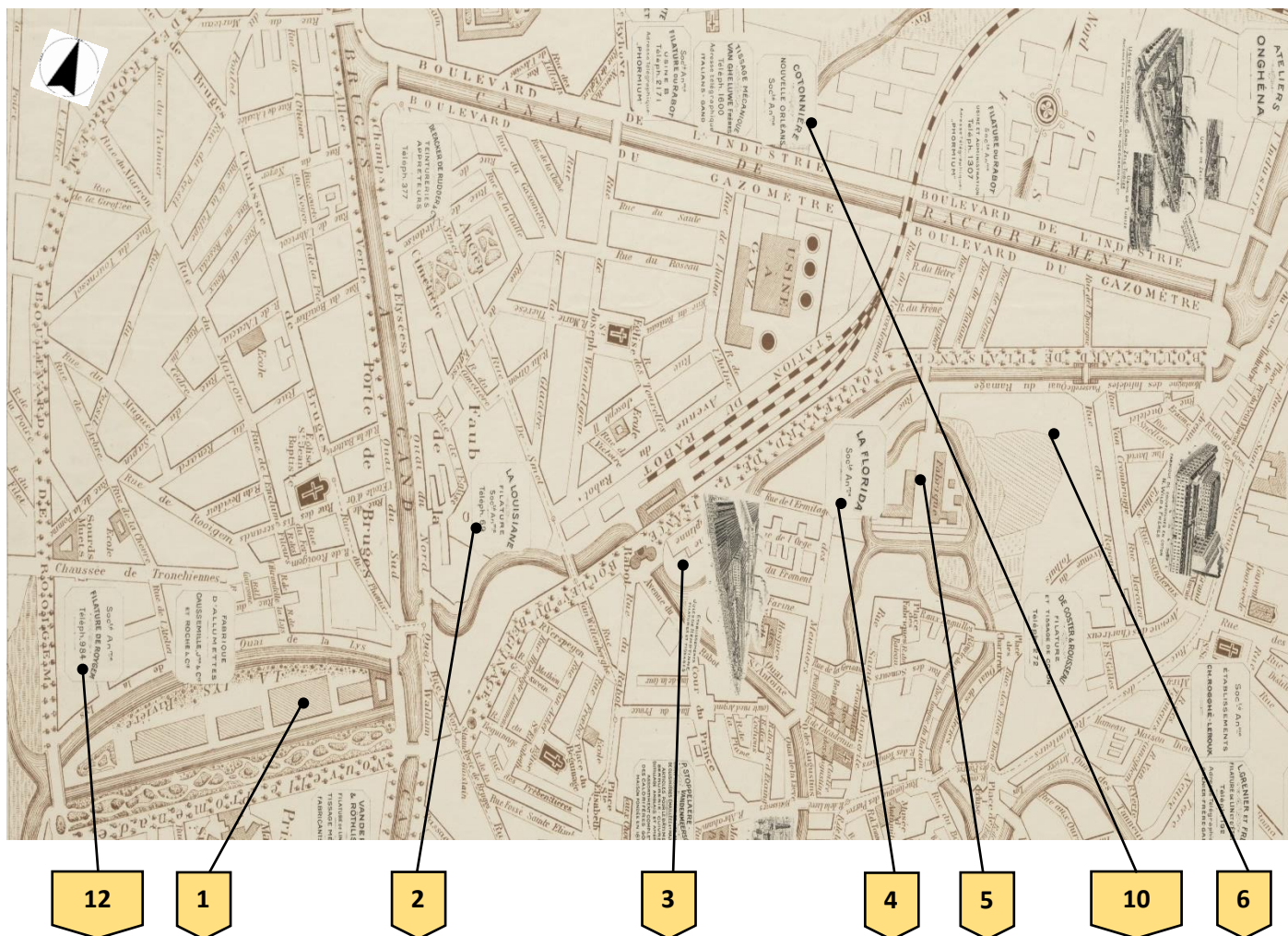
66

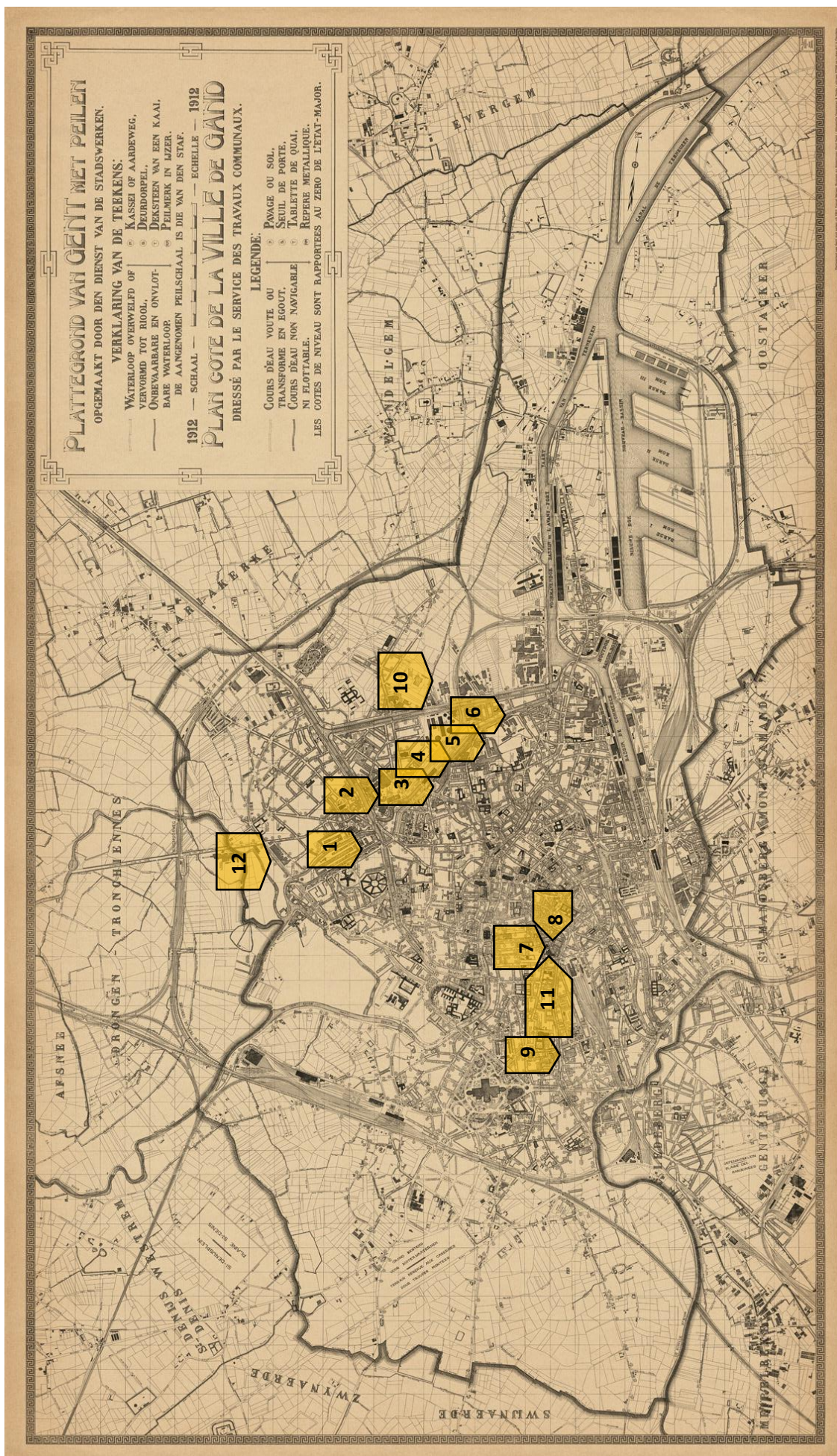
- | | | | | |
|--|----|-----------------------------|-----|---|
|  | 1. | Société Linière La Lys | 7. | NV La Coriandre |
| | 2. | NV La Louisiane | 8. | NV Filature et Tissages Vincent & Auger-Vincent |
| | 3. | Filature Jules de Hemptinne | 9. | NV (Ancien Etablissement) Léon Cruyplants |
| | 4. | NV Florida | 10. | NV La Nouvelle Orléans |
| | 5. | NV La Linière Gantoise | 11. | De Gandt-Vander Schueren |
| | 6. | NV Texas | 12. | Filature de Roygem |





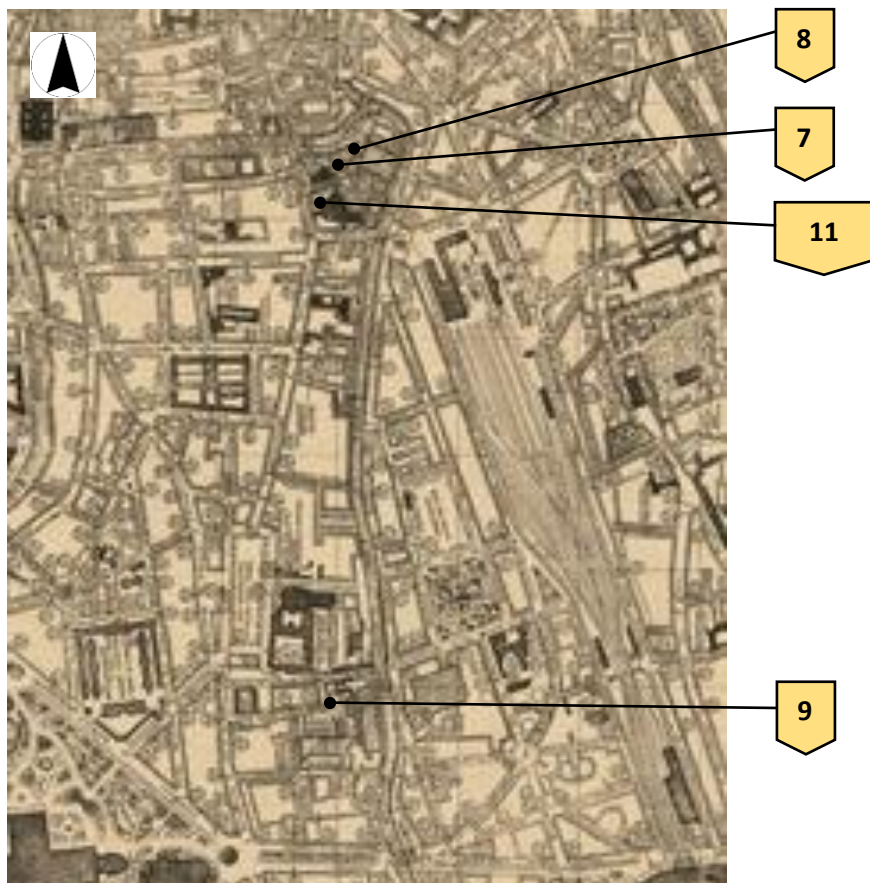
1. Société Linière La Lys
2. NV La Louisiane
3. Filature Jules de Hemptinne
4. NV Florida
5. NV La Linière Gantoise
6. NV Texas
7. NV La Coriandre
8. NV Filature et Tissages Vincent & Auger-Vincent
9. NV (Ancien Etablissement) Léon Cruyplants
10. NV La Nouvelle Orléans
11. De Gandt-Vander Schueren
12. Filature de Roygem



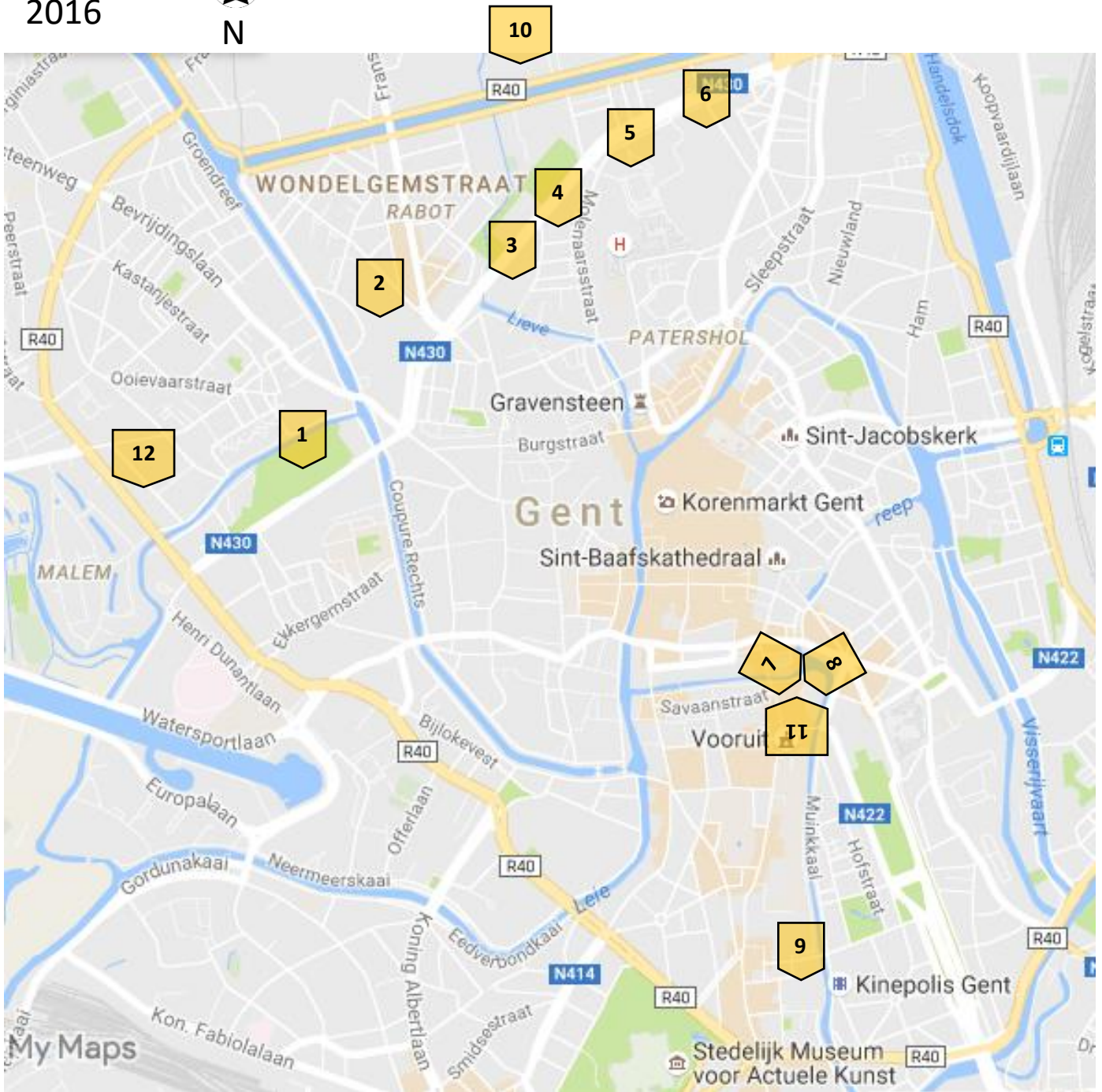


Figuur 35 Compyn & Soenen, Dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen Stad Gent, plattegrond van Gent met peilen, 1912

- | | |
|--------------------------------|--|
| 1. Société Linière La Lys | 7. NV La Coriandre |
| 2. NV La Louisiane | 8. NV Filature et Tissages Vincent & Auger-Vincent |
| 3. Filature Jules de Hemptinne | 9. NV (Ancien Etablissement) Léon Cruyplants |
| 4. NV Florida | 10. NV La Nouvelle Orléans |
| 5. NV La Linière Gantoise | 11. De Gandt-Vander Schueren |
| 6. NV Texas | 12. Filature de Roygem |



2016

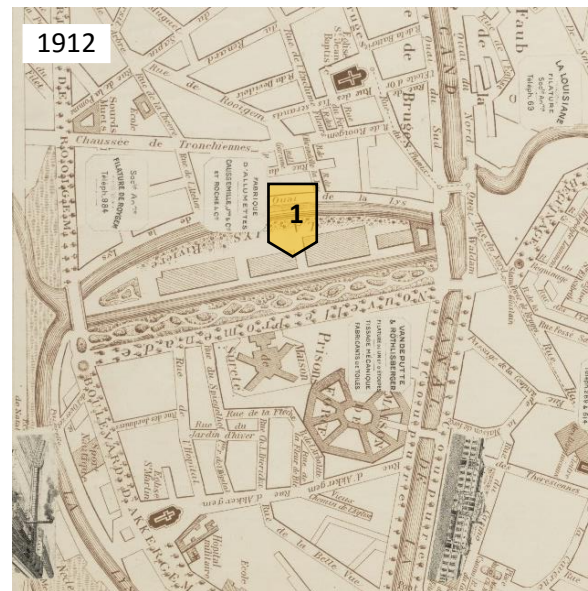
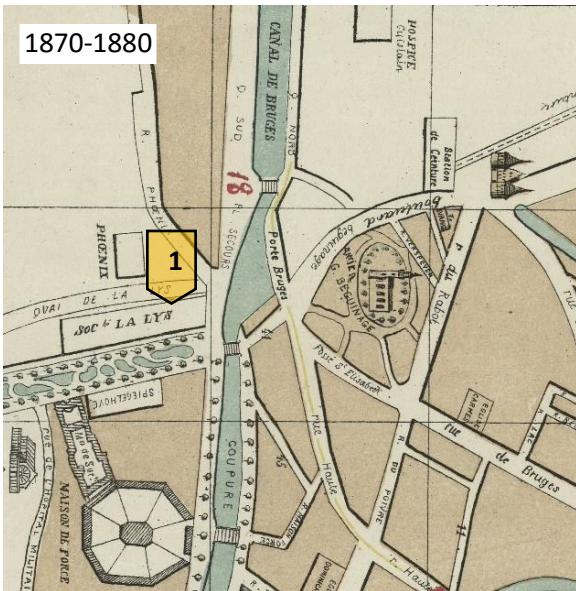
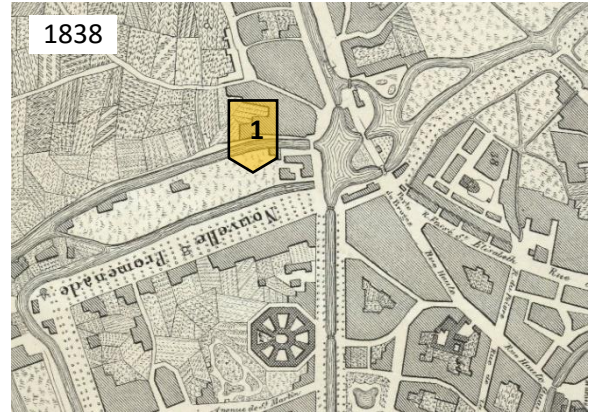


Figuur 36 Kaartegegevens Google Maps 2016



1. Société Linière La Lys
2. NV La Louisiane
3. Filature Jules de Hemptinne
4. NV Florida
5. NV La Linière Gantoise
6. NV Texas
7. NV La Coriandre
8. NV Filature et Tissages Vincent & Auger-Vincent
9. NV (Ancien Etablissement) Léon Cruyplants
10. NV La Nouvelle Orléans
11. De Gandt-Vander Schueren
12. Filature de Roygem

1. Société Linière La Lys (°1838)

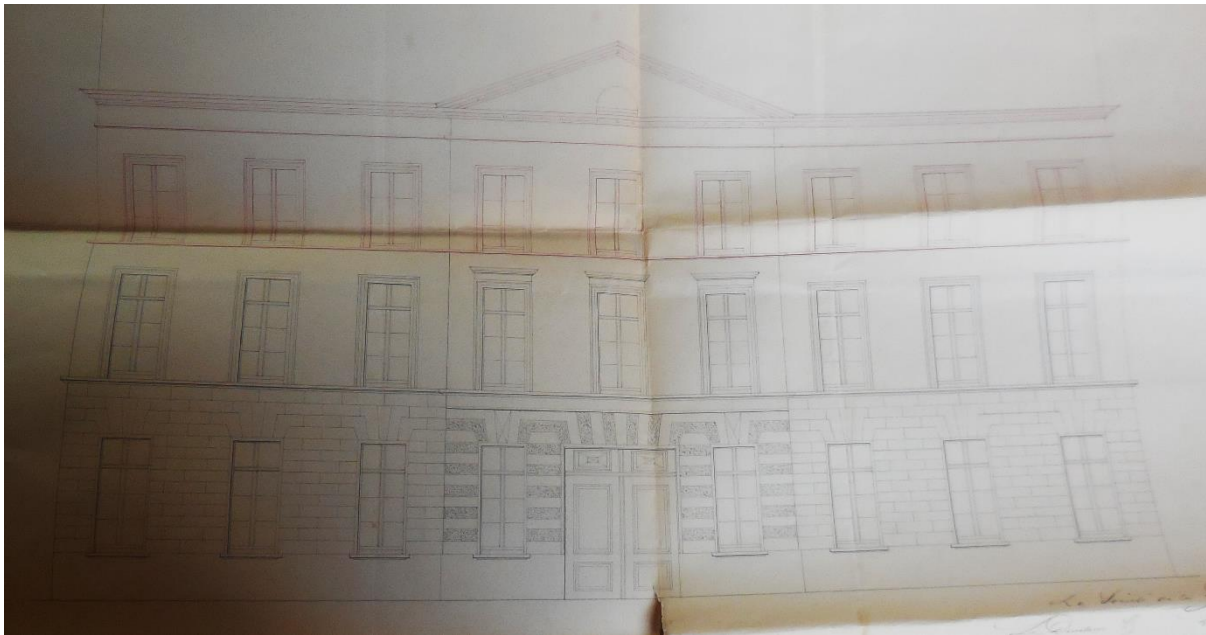


In mijn steekproef zat één bouwaanvraag van de Société Linière La Lys. Ongetwijfeld zijn er nog meer bouwaanvragers van deze reusachtige fabriek terug te vinden. Dit was de grootste vlasspinnerij van Gent (op de voet gevolgd door La Linière Gantoise (Berckmans, 1989, 30), opgericht in 1838 (Debo, 2014, 87). Op het einde van de 19^{de} eeuw was de fabriek zelfs de grootste vlasspinnerij ter wereld (Lacoere et al, 2000, 14). Volgens Vandenheede (1981, 237) zijn er maar weinig dossiers terug te vinden van deze fabriek omdat er verschillende bedrijfsleiders ook in het gemeentebestuur actief waren.

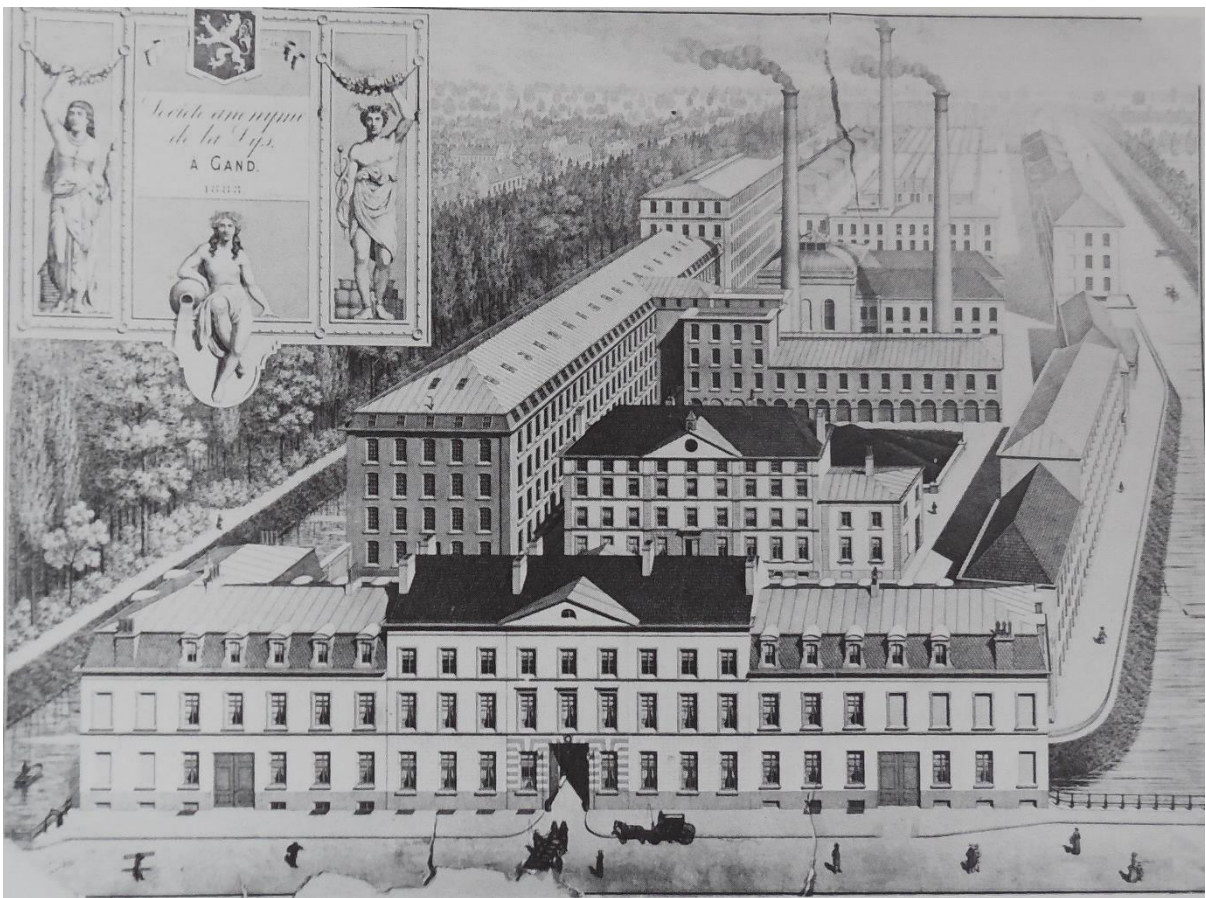
Het is goed zichtbaar op de kaarten van voor de oprichting dat de fabriek in een volledig open gebied zou komen. Ook is te zien dat er toch al een paar gebouwtjes aanwezig zijn. Of dit ook al een textielbedrijf was, ben ik niet te weten gekomen. De locatie lijkt wel een deel van de oude stadsomwalling te zijn, zo niet ligt de fabriek er in elk geval naast. Bij de oprichting lag de fabriek net buiten de stadsmuren in de omgeving van de Brugse poort. De locatie was vlakbij verschillende bevaarbare wateren, belangrijk voor transport van import en export. Het verschil in oppervlakte tussen 1838 en 1912 is erg groot. Van deze indrukwekkende fabriek is nog maar één gebouw bewaard gebleven, de rest van de site is nu het Groenevalleipark. Dat park is nu ook helemaal ingekapseld in het stedelijk weefsel. De verdere stadsontwikkeling in het noorden van Gent is deels op gang getrokken door de aanwezigheid van onder andere de Société Linière La Lys.



Figuur 37 Boone en Deneckere, 2010, p154, dit is een reclameprint van de fabriek uit 1841

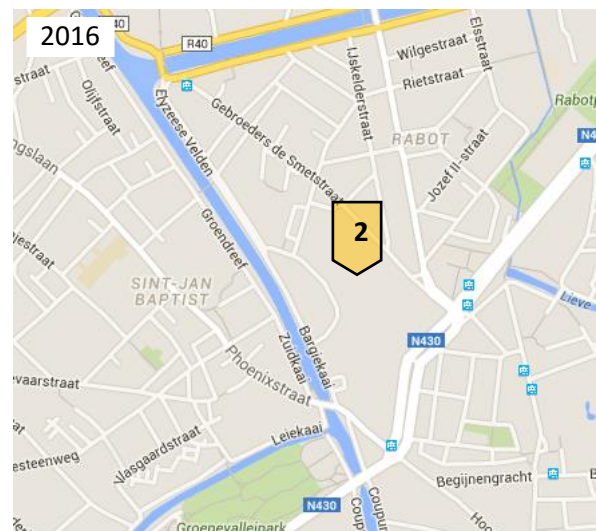
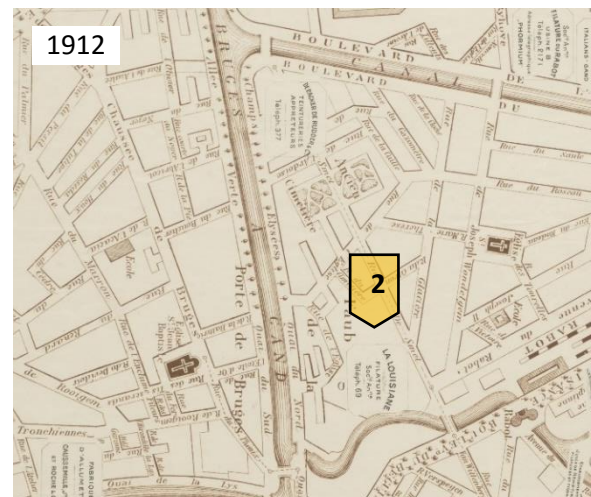
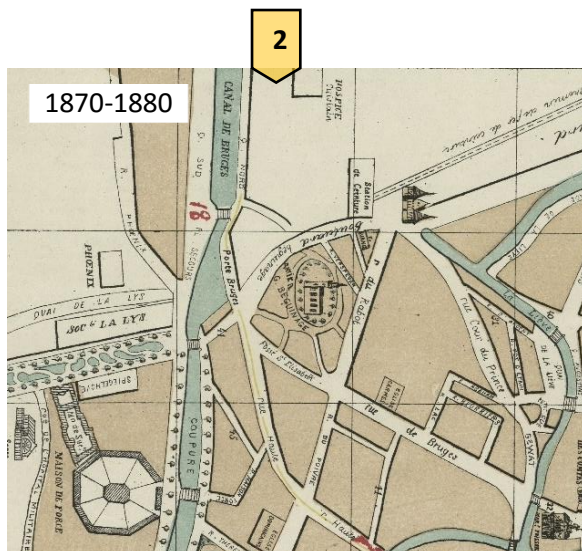
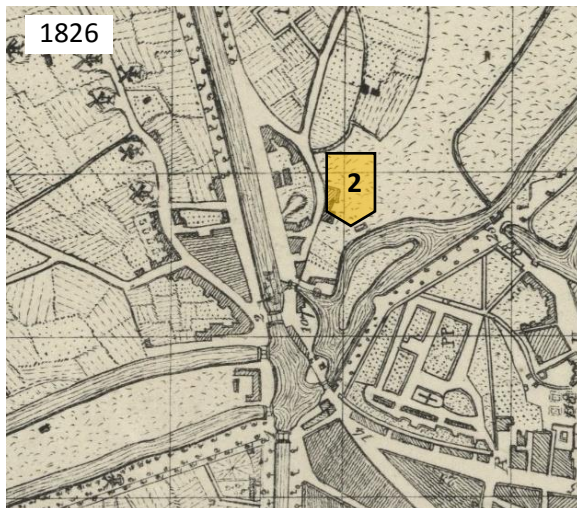


Figuur 39 SAG G12 6643 (1850) De voorziene bouwplannen in dit dossier zijn het bouwen van een extra verdieping. Als je goed kijkt zie je dat die verdieping in het rood is getekend, zoals dat de gewoonte was bij uitbreidingen van bestaande gebouwen. Op de prent hieronder kun je zien dat de uitbreiding is uitgevoerd zoals voorzien.

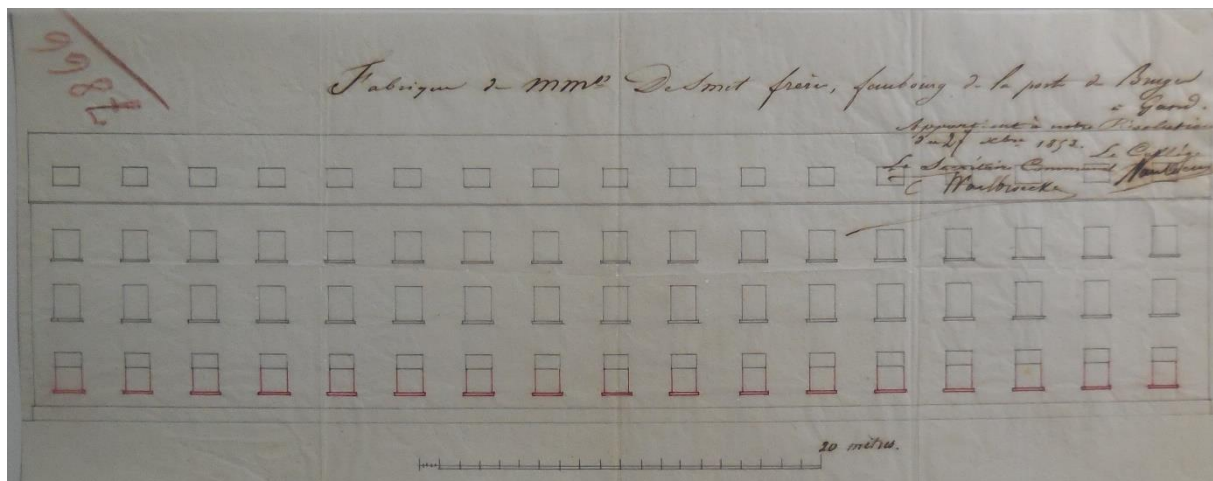


Figuur 38 Een overzicht van de grootte van de vlasspinnerij Société Linière La Lys uit 1883, Berckmans et al, 1989, 31

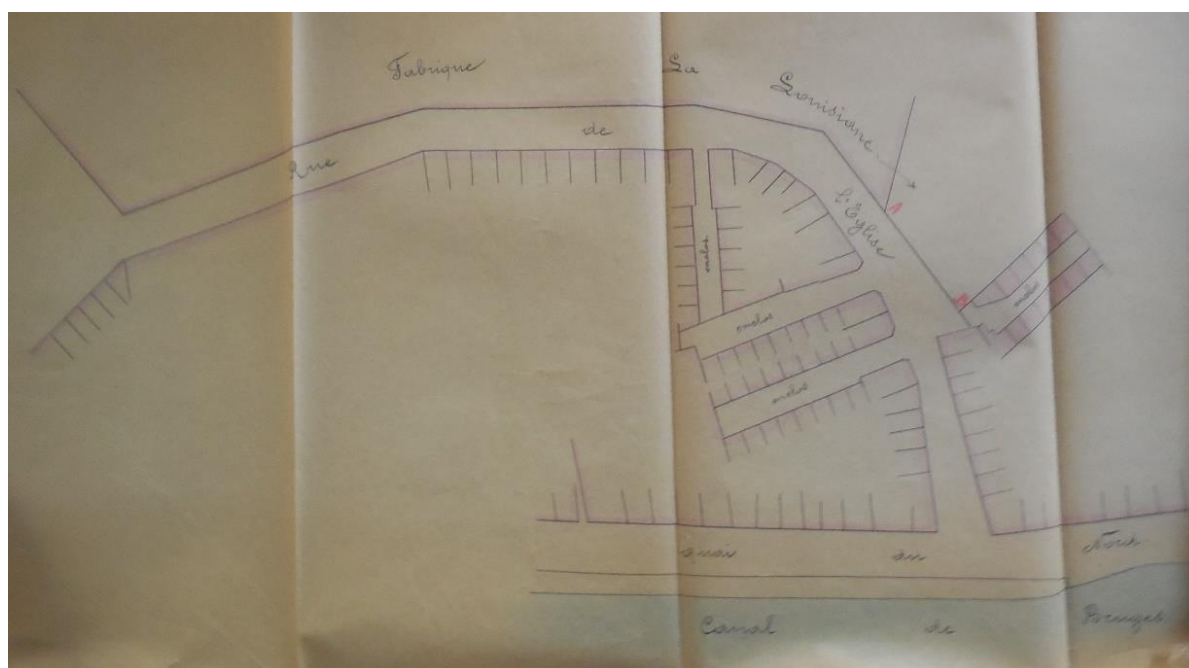
2. NV La Louisiane (°1799)



Van de NV Louisiane zitten er drie bouwaanvragen in de steekproef voor dit onderzoek. De fabriek is opgericht in 1805 (Debo, 2014, 81), op dat moment dus buiten de stadsmuren, maar niet al te ver. Het was de eerste fabriek in de Wondelgemmeersen (Adriaenssen et al, 1986, 89) en ze grensde ook in het zuiden aan een waterloop. Op de kaart van 1912 kan je zien dat de fabriek ook vlakbij het goederenstation van Rabot gelegen was.

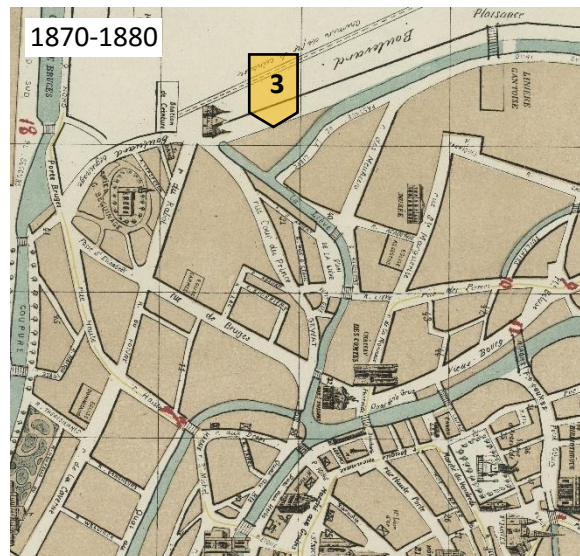


Figuur 40 SAG G12 7866 (1853)



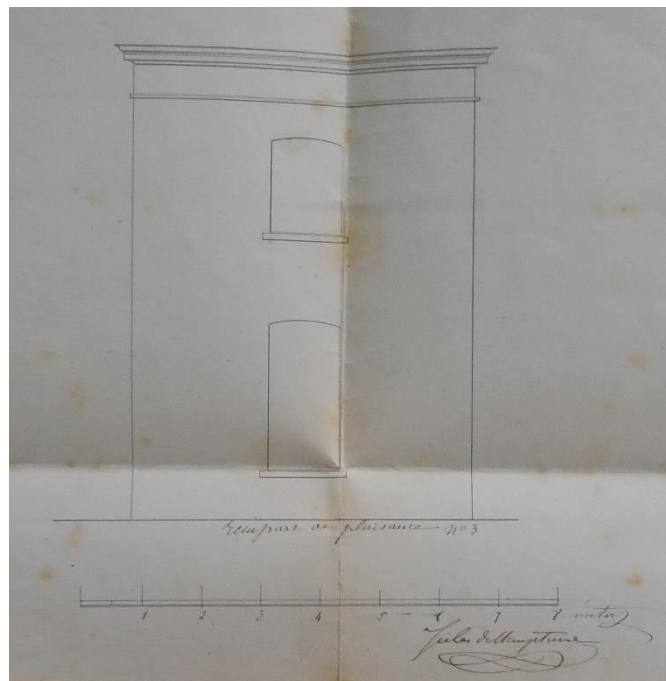
Figuur 41 SAG G12 E2 1896

3. Filature Jules de Hemptinne (°1853)

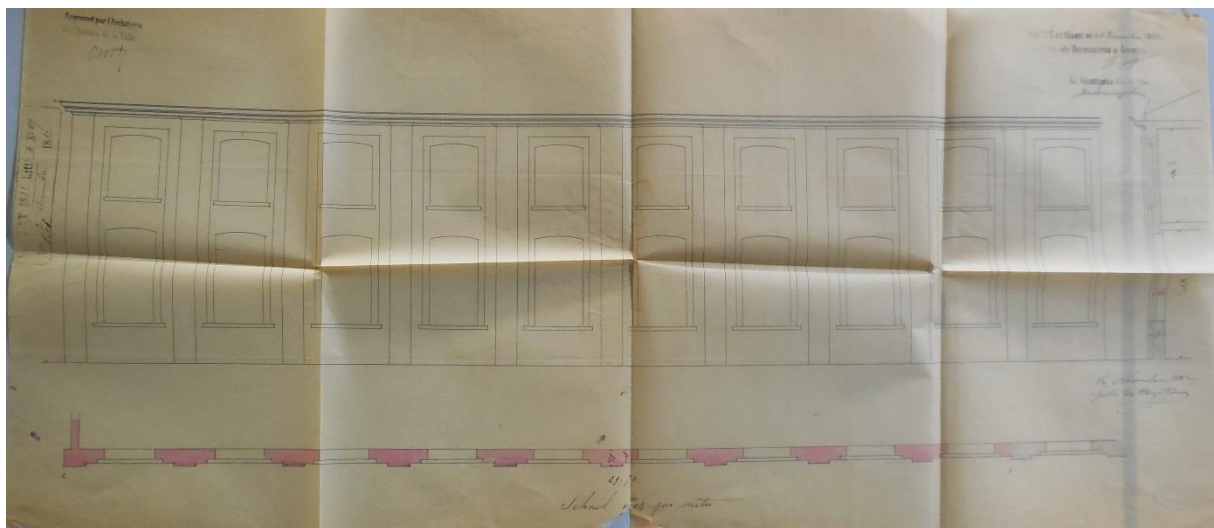


Deze fabriek werd opgericht in 1853 en grensde aan de Opgeëistenlaan, Kolveniersgang en het kanaal de Lieve (Debo, 2014, 79). Zoals ook te zien is op vroeger kaarten waren er al gebouwen op de locatie aanwezig. Deze gebouwen waren van een al bestaande katoendrukkerij (Adriaenssen et al, 1986, 92). De omgeving van de fabriek is steeds optimaal geweest door de nabijheid van het kanaal de Lieve en later het Rabotstation. Tussen 1870 en 1912 is de Lieve ten zuiden van de fabriek vervangen door een straat lijkt het en vanaf dan loopt er enkel nog water ten zuidoosten van de site.

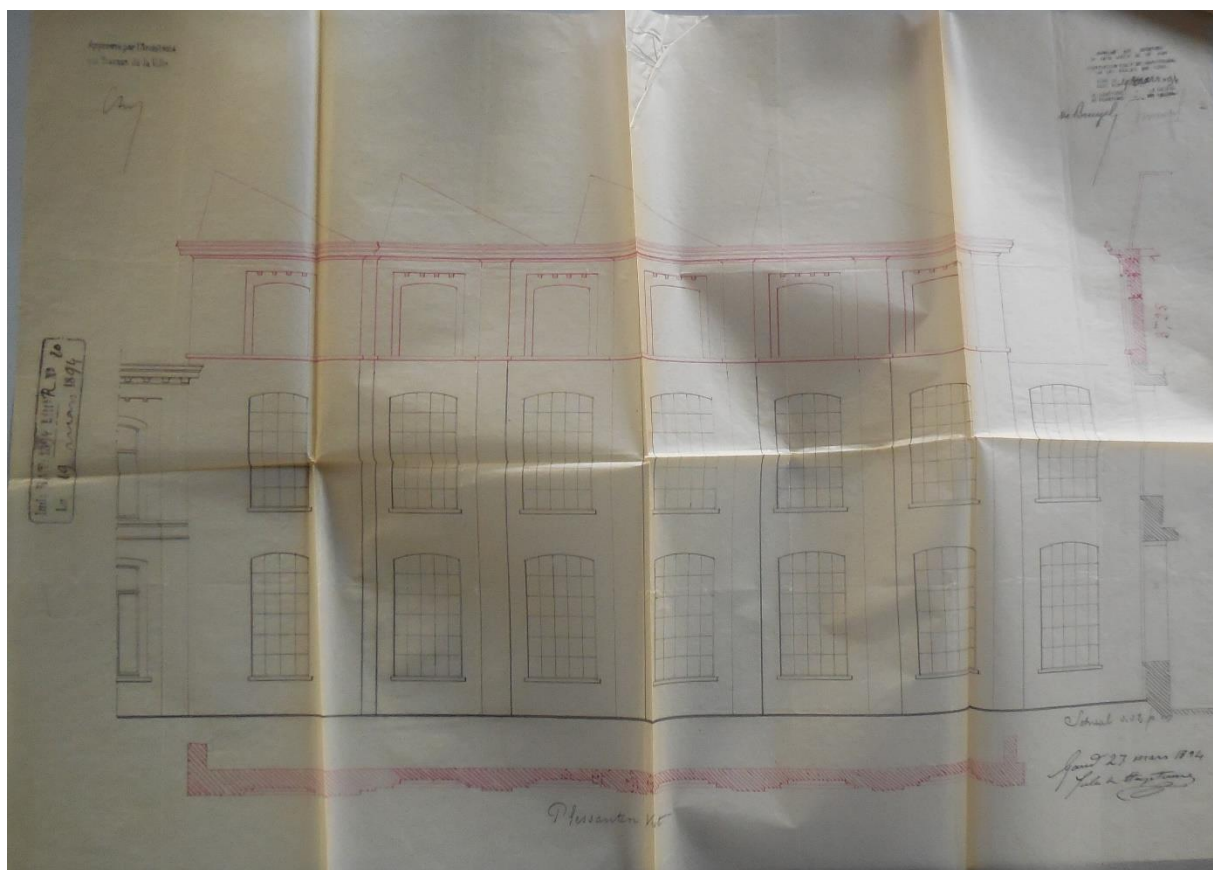
De oprichter Jules de Hemptinne leefde van 1825 tot 1922 (Vandenheede, 1981, 153) en zetelde ook in de gemeenteraad en de Commissie van Werken van de stad Gent (Adriaenssen et al, 1986, 123). Dankzij die positie heeft hij mee de belangen behartigd van de textielindustriëlen toen die in de jaren 1870 de Rabotwijk wilden verkavelen. In het stadsarchief van Gent zijn er minstens twee dossiers van deze fabriek zoekgeraakt (SAG G12 9560 (1864) en L2 1898), maar in mijn steekproef zaten er maar liefst 12 met een aantal interessante plannen en tekeningen.



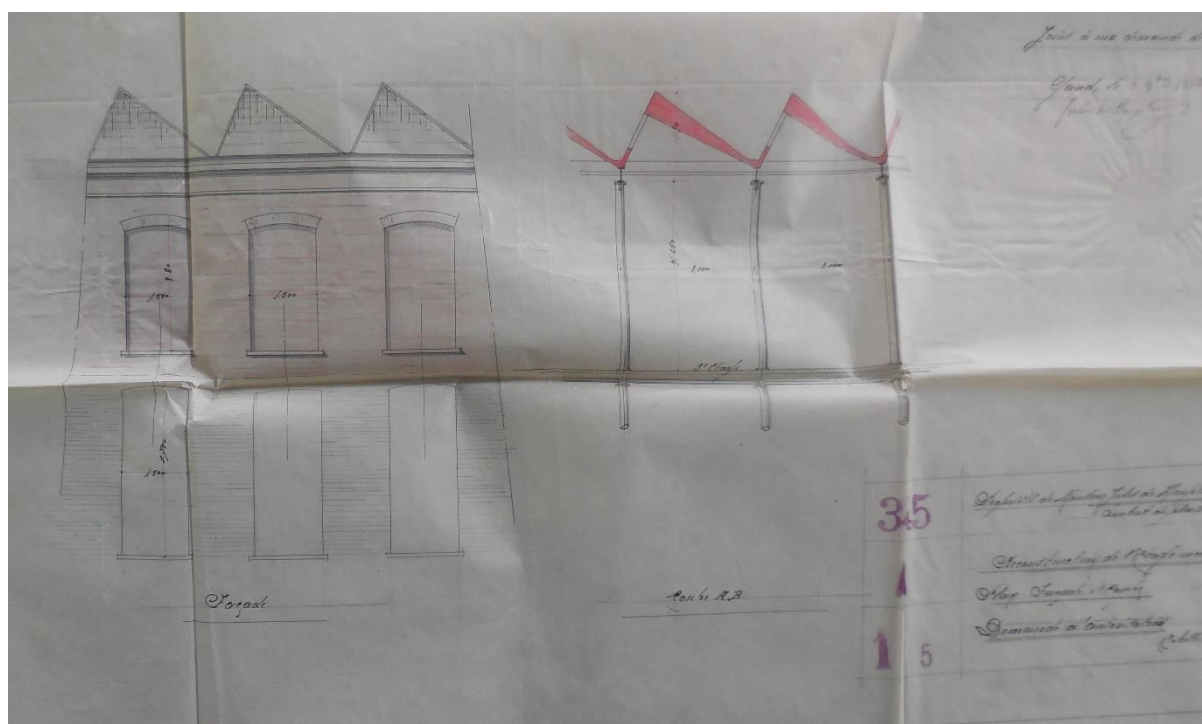
Figuur 42 SAG G12 9671 (1859) aanvraag voor een conciërgewoning bij de fabriek



Figuur 43 SAG G12 B47 1882 aanvraag voor een magazijn aan de Blaisantvest

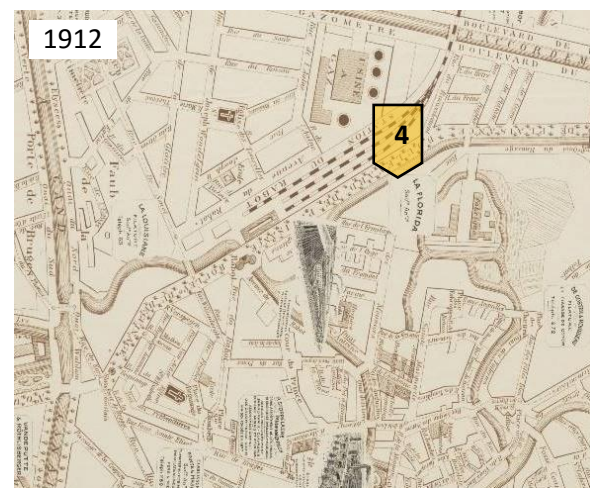
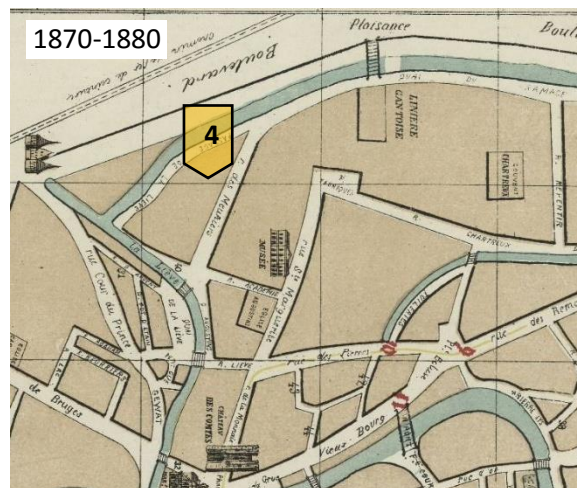
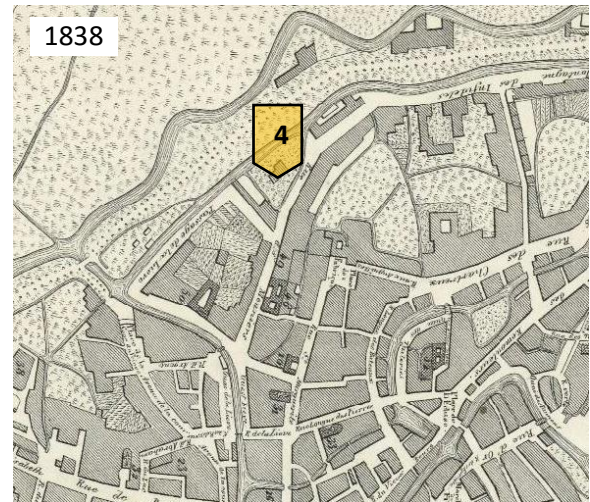


Figuur 46 SAG G12 R10 1894 aanvraag voor een extra verdieping, zoals steeds is de nieuwe verdieping in rood aangeduid



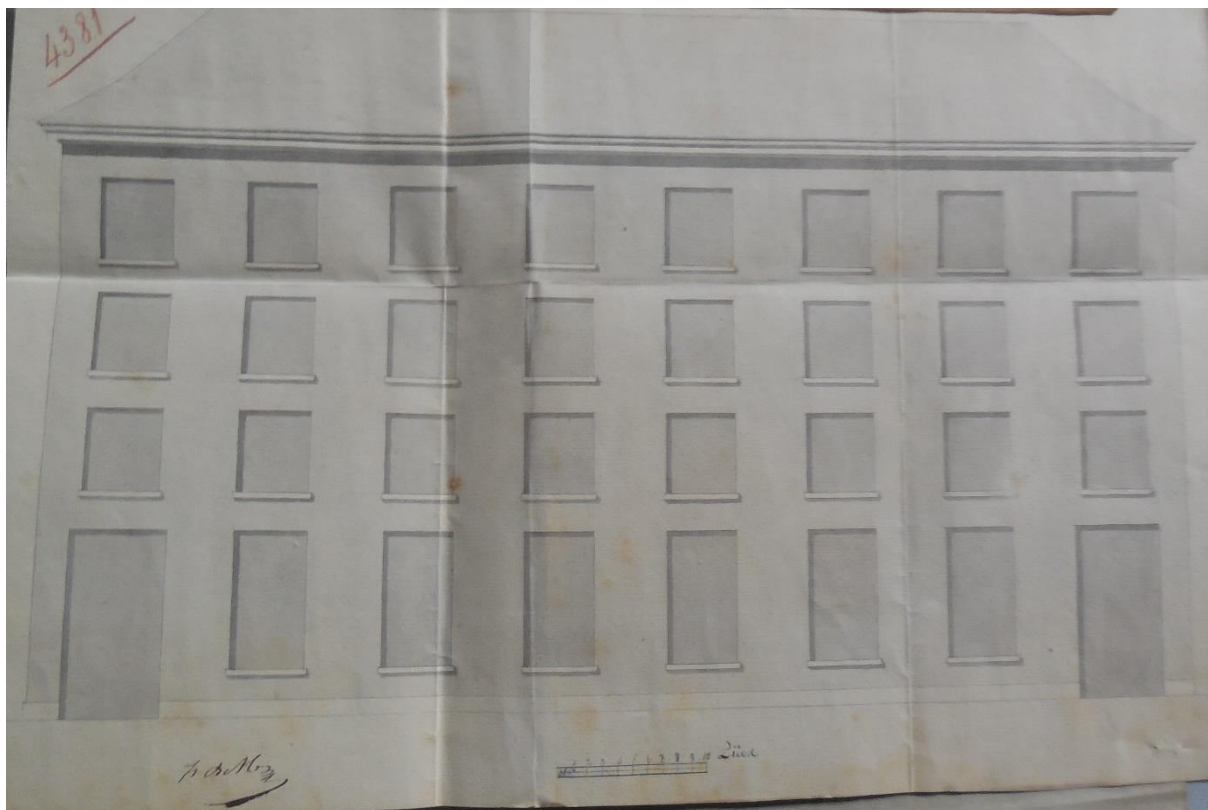
Figuur 45 SAG G12 R11 1910 aanvraag voor heropbouw van een afgebrande verdieping met gedetailleerde tekeningen

4. NV Florida (°1823)



Deze fabriek is opgericht in 1823 in de Molenstraat als 'Felix de Hemptinne' en wordt vanaf 1873 NV Florida gedoopt (Debo, 2014, 77 en Adriaenssen et al, 1986, 92). De naam verwijst waarschijnlijk naar de Amerikaanse staat waaruit minstens een deel van hun ruw materiaal afkomstig was. De fabriek is lang eigendom geweest van de familie de Hemptinne die het hebben uitgebreid aan beide kanten van de straat Adriaenssen et al, 1986, 92). De grootste ontwikkeling van dit bedrijf vond plaats tussen 1850 en 1870 (Adriaenssen et al, 1986, 92).

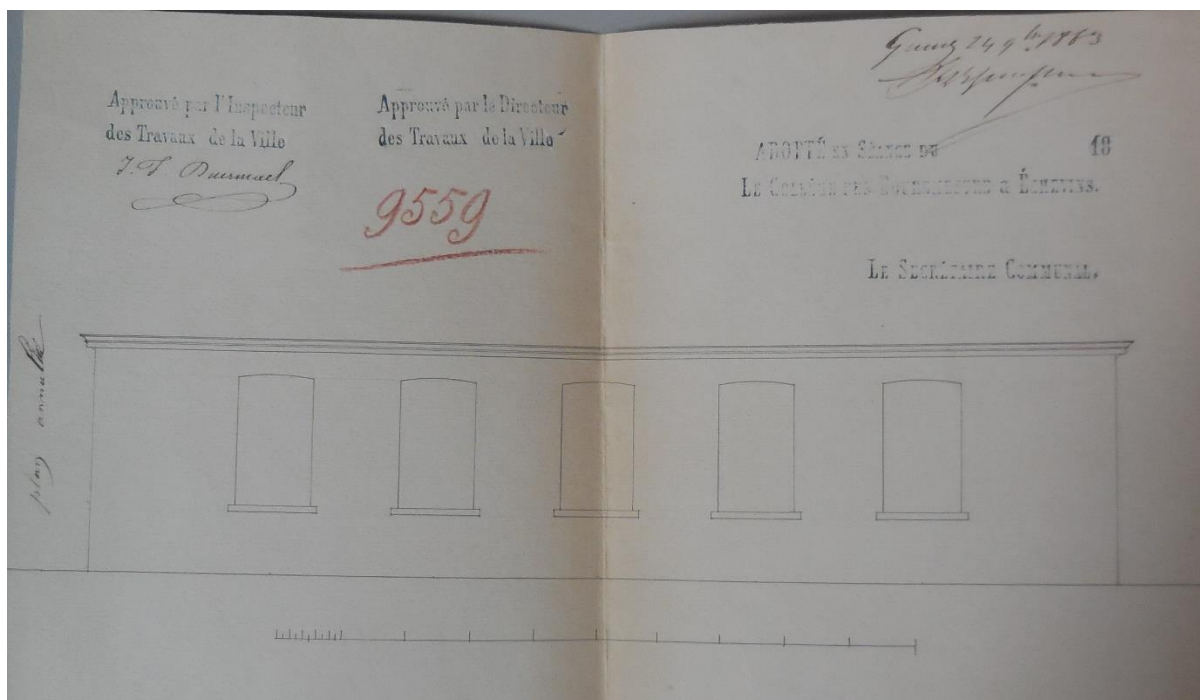
Op de vroegste kaarten van 1826 en 1838 is goed zichtbaar hoe dichtbij de stadsomwalling de fabriek en ook de buur-fabrieken gelegen zijn. Ze nemen letterlijk het laatste restje vrije ruimte in het noorden van de stad in (die je nog kan zien op de kaart van 1826). De NV Florida werd een groot bedrijf zoals je kan zien op figuur 50.



Figuur 47 SAG G12 4381 (1824)



Figuur 49 terug te vinden in Stadsarchief Gent, Atlas Goetgebuer in: Adriaenssen et al, 1986, 96

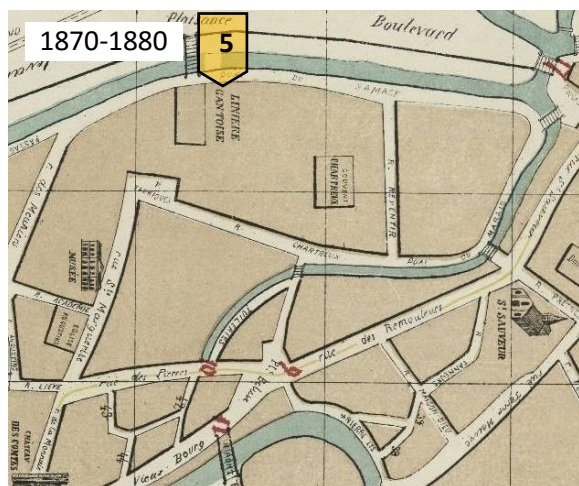
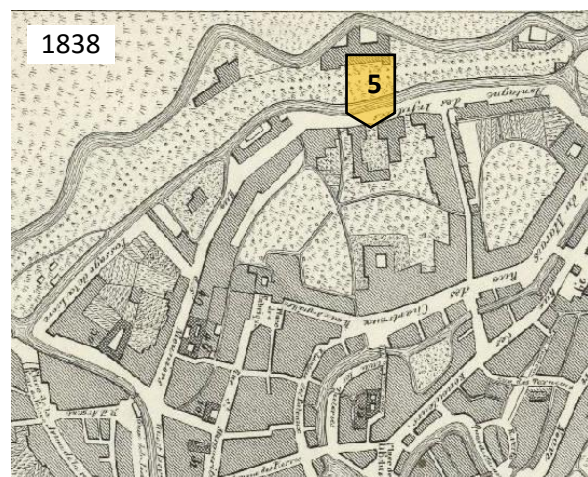


Figuur 48 SAG G12 9559 (1863)



Figuur 50 De fabriek van Joseph de Hemptinne besloeg een volledig bouwblok en nam in 1893 ook een groot deel van de andere straatzijde van de Molenaarsstraat in. (SAG G12 1893 L4)

5. NV La Linière Gantoise (°1838)



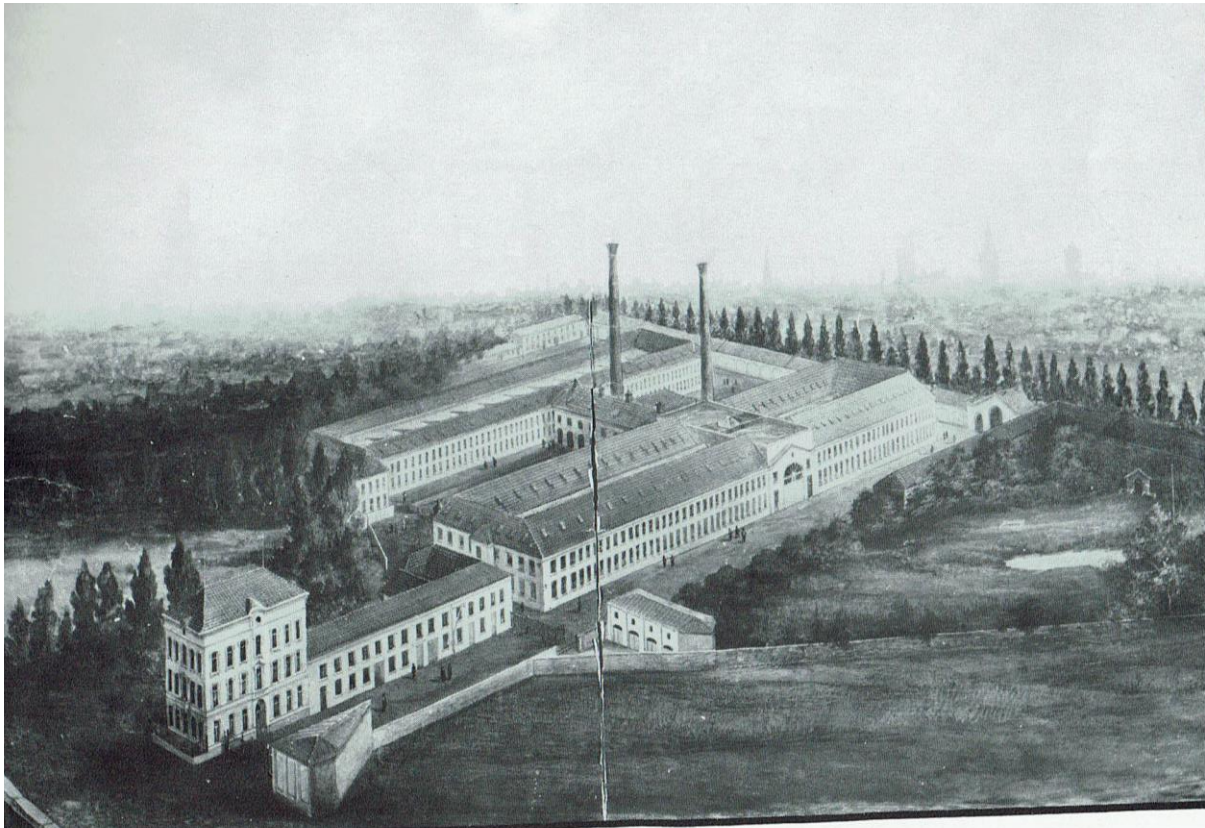
Het bedrijf is opgericht in 1838 (Debo, 2014, 90). En het was ook bij zijn oprichting één van de eerste mechanische vlasspinnerijen van het land (Scholliers, 1976, 24) en volgens Adriaenssen et al (1986, 93) zelfs de allereerste. Samen met La Linière La Lys was het de grootste van Gent (Berckmans, 1989, 30). Nu bestaan enkel nog de directeurswoning en een toegangspoort (Debo, 2014, 90) en volgens de inventaris onroerend erfgoed ook nog een ander bedrijfsgebouw. De fabriek bevindt zich in de Vogelenzang. Heel groot vlasverwerkend textielbedrijf (Vandenheede, 1981, 16). Bij het oprichten van de Société Linière Gantoise was ook de familie Voortman betrokken, die zelf al een katoenfabriek hadden in hetzelfde bouwblok (Scholliers, 1976, 23), zoals te zien is op de overzichtskaarten een aantal pagina's terug. Op de kaart van 2016 kun je zien dat de fabriek zijn sporen heeft nagelaten in het bizarre wegenpatroon richting het zuiden.



Figuur 52 SAG G12 9735, aanvraag voor een directeurswoning in 1862



Figuur 51 De nog steeds bestaande directeurswoning. Ze is ook zichtbaar links onderaan in beeld op de prent van figuur . (bron: <https://inventaris.onroerendergoed.be/dibe/relict/19961/beelden>)



Figuur 53 de fabriek in de jaren 1860; terug te vinden in Archief Museum voor Industriële Archeologie en Textiel, Gent, in: Adriaenssen et al, 1986, 131; prent van jaren 1860

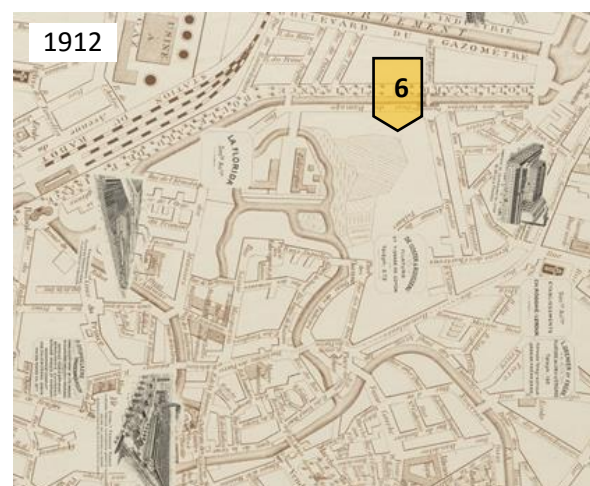
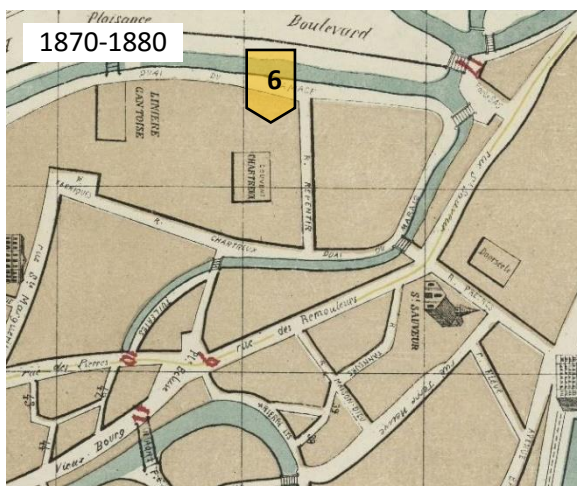
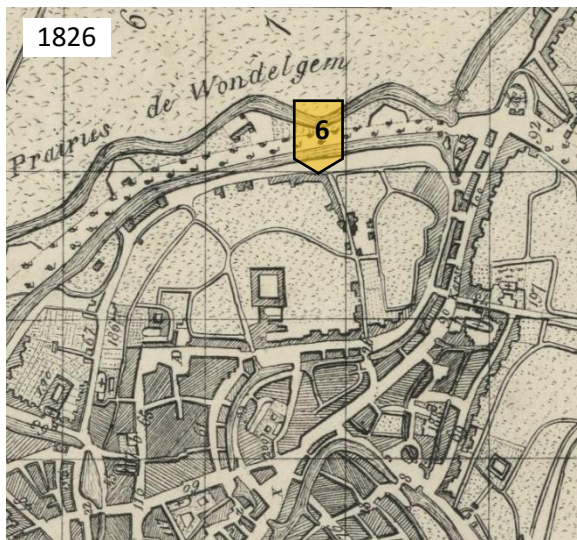


Figuur 54 SAG G12 11534, Dit gebouw werd aan de fabriekssite toegevoegd in 1870 en bestaat nog steeds.



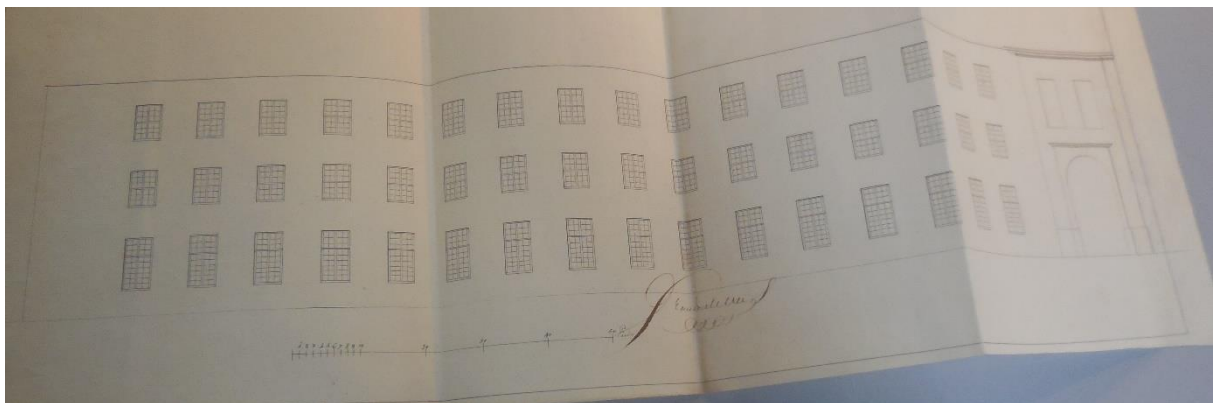
Figuur 55 Dit gebouw tegenover de directeurswoning is er ook nog steeds. (bron: <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/dibe/relict/19961/beelden>)

6. NV Texas (°1790)

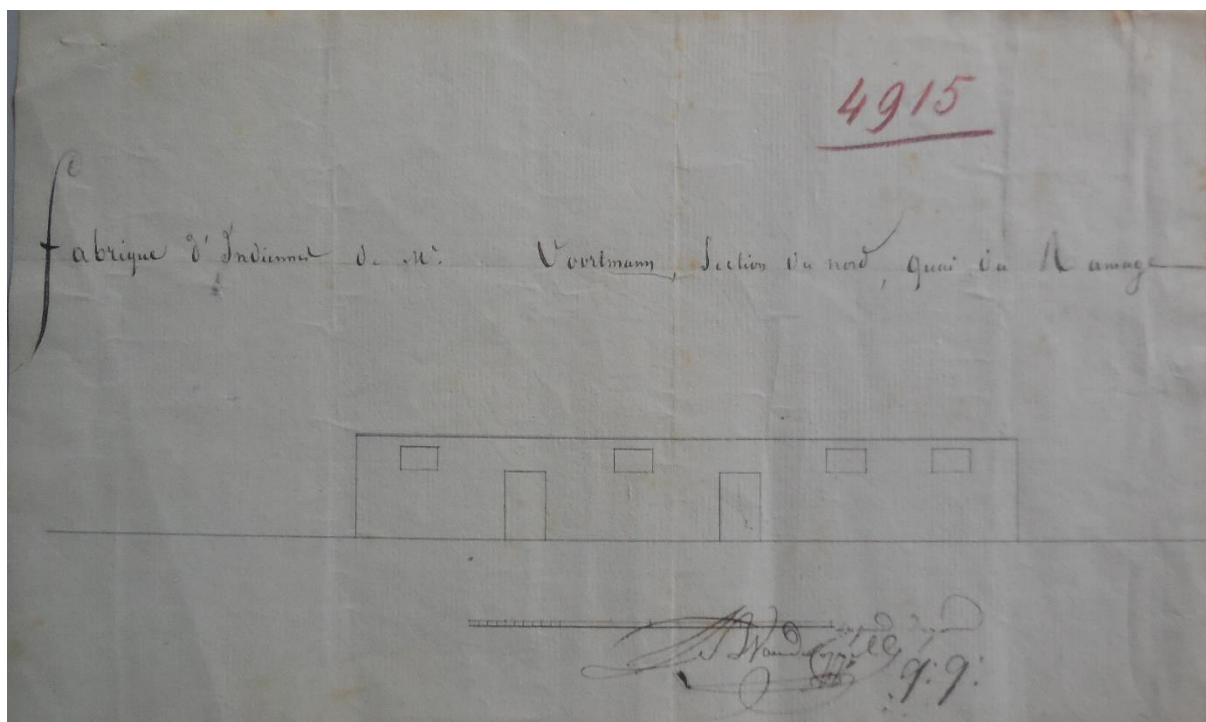


Deze fabriek is opgericht in 1790 door de familie Voortman in de Vogelenzang (Debo, 2014, 83 en Vandenheede, 1981, 5). In het oprichtingsjaar werkten er al 144 arbeiders (Berckmans, 1989, 29) en in 1805 was het de grootste katoendrukkerij van Gent met wel 200 arbeiders (Scholliers, 1976, 9). Rond 1850 telde heel Gent 10 000 arbeiders, waarvan 500 bij Voortman (Vandenheede, 1981, 14). Heel de 19^{de} eeuw blijft de familie Voortman bij de belangrijke aandeelhouders van de fabriek (Scholliers, 1976, 75).

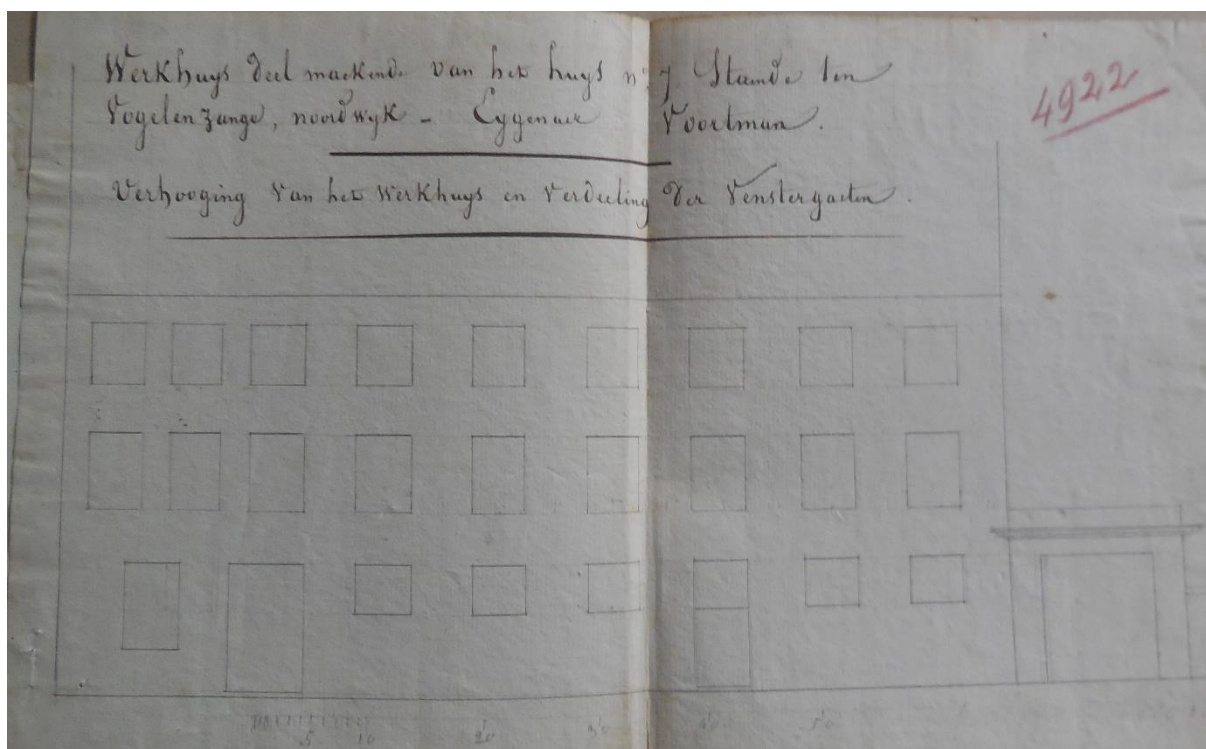
Het bedrijf had steeds de intentie export-gericht te zijn: in de Nederlandse periode was er zo zelfs uitvoer naar de kolonies van Nederland (Scholliers, 1976, 16). Dat het in de bouwdoSSIers van de fabriek in de jaren '30 van de 19^{de} eeuw even stil is, heeft er misschien mee te maken dat de fabriek en de familie hardhandig aangepakt werden voor hun orangistische sympathieën (Scholliers, 1976, 22). Het bedrijf werd naamloze vennootschap en 'Texas' gedoopt in 1867 (Debo, 2014, 83), waarschijnlijk naar de één van de Amerikaanse staten vanwaar ze hun ruw materiaal importeerden.



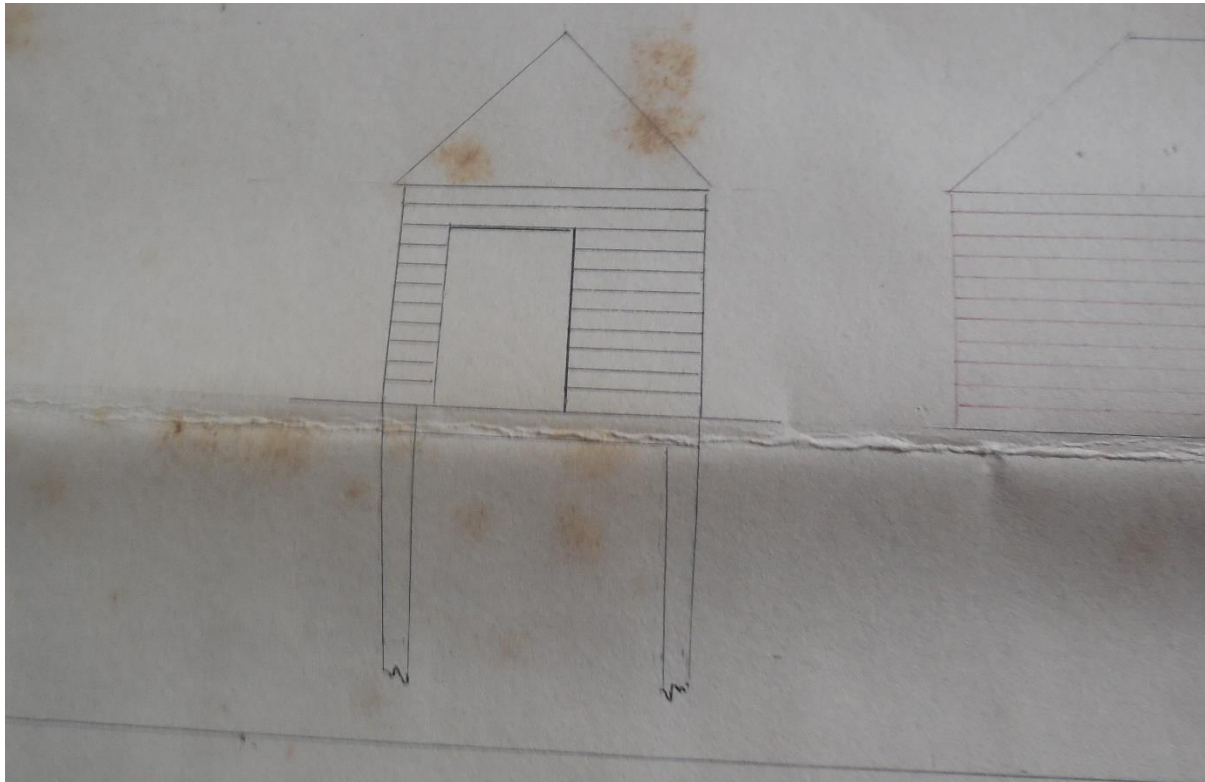
Figuur 57 SAG G12 539 (1804)



Figuur 58 SAG G12 4915 (1816)



Figuur 59 SAG G12 4922 (1823)

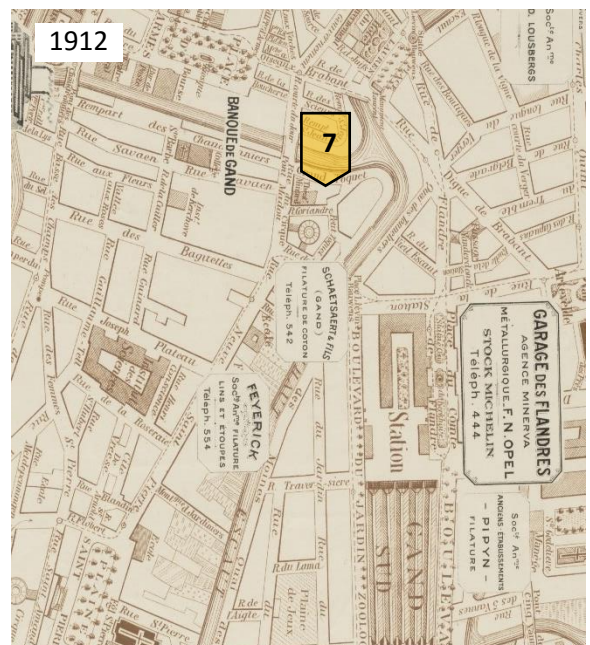
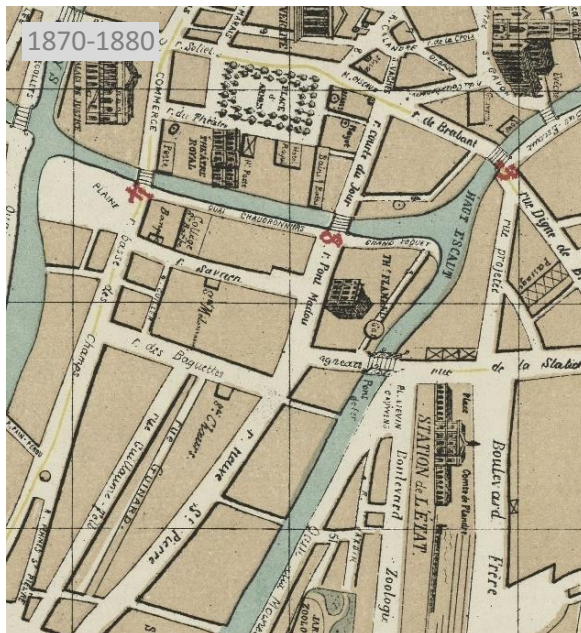


Figuur 60 SAG G12 7297 (1845)



Figuur 61 briefhoofd met een prent van de fabriek uit SAG G12 Q27 1907

7. NV La Coriandre (°1898)

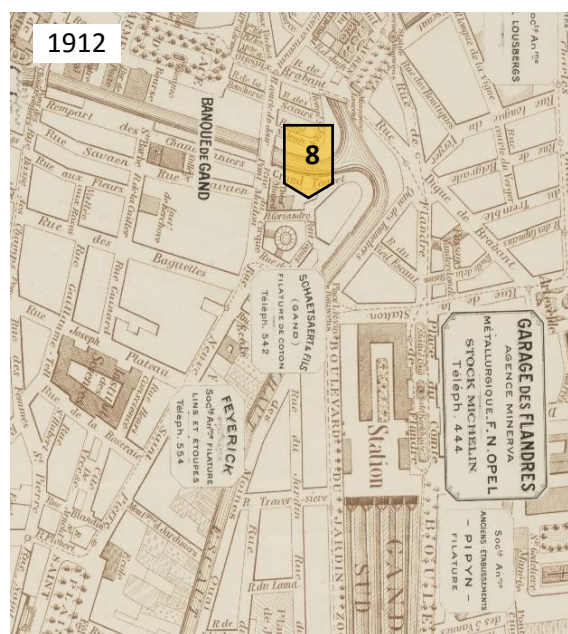
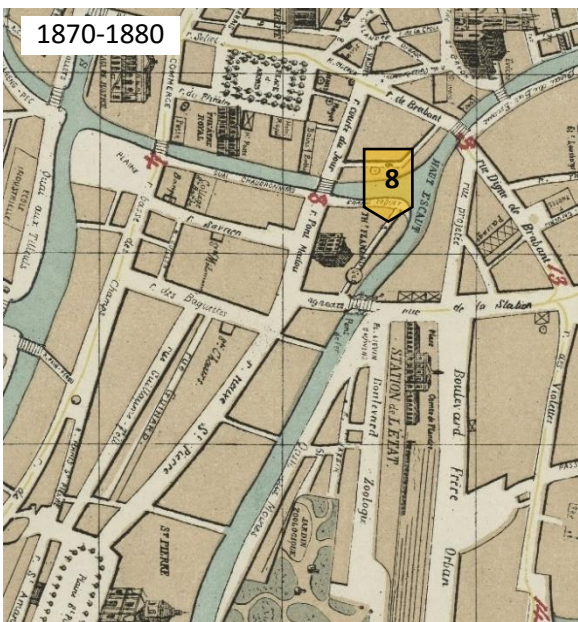


De NV La Coriandre is pas laat opgericht, in 1898 in de huidige Korianderstraat 14 (Debo, 2014, 83). Vlakbij bestonden al twee textielfabrieken: De Gandt-Vander Schueren en NV Filature et Tissages Vincent & Auger-Vincent. De fabriek is letterlijk achter de Minard-schouwburg gepropt samen in een klein bouwblok. De locatie was ook al in 1826 bebouwd, de industrie had zich hier aan een strikter stedelijk harnas aan te passen dan aan de vrij open noordelijke rand. Een van de redenen om deze fabriek op deze locatie op te richten was zeker de nabijheid van het Zuidstation, een goederentreinstation opgericht in 1837.

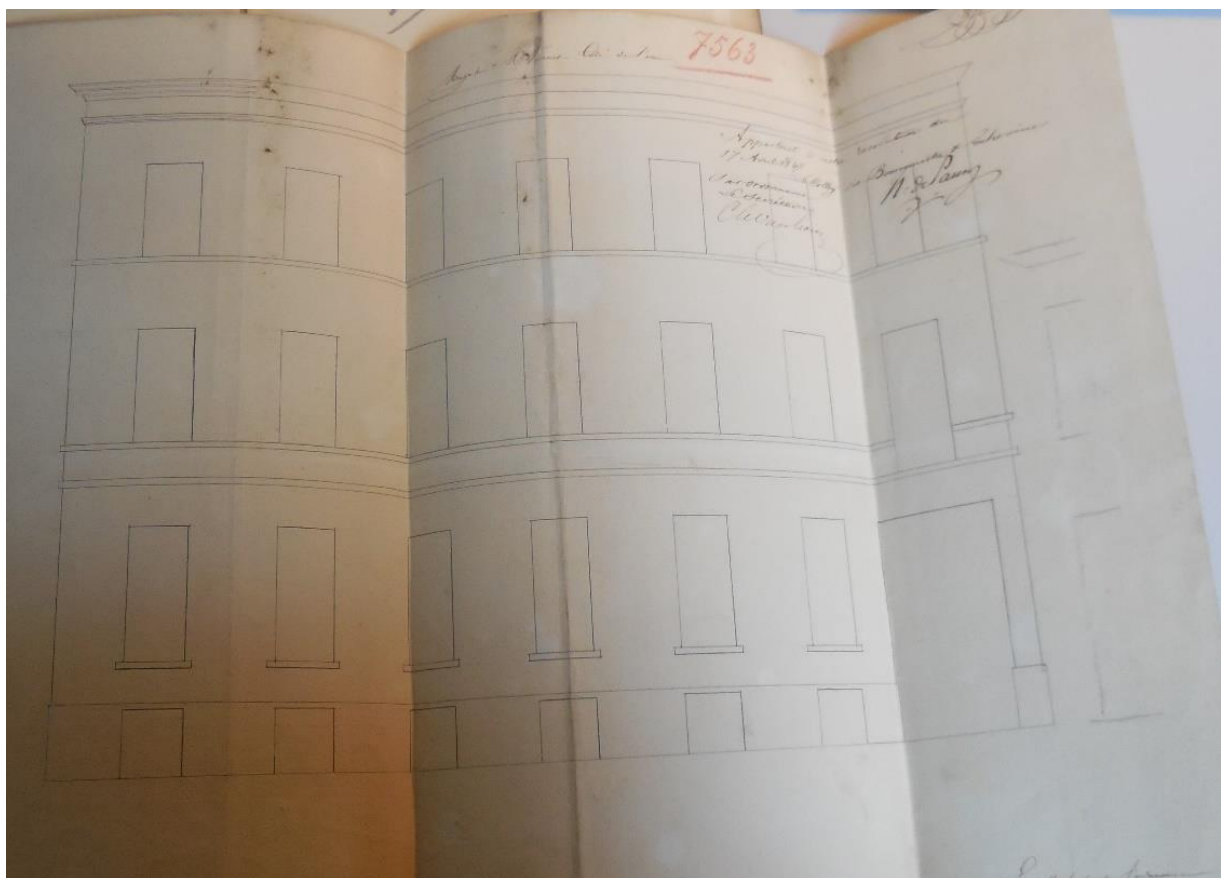


Figuur 62 SAG G12 C22 1925

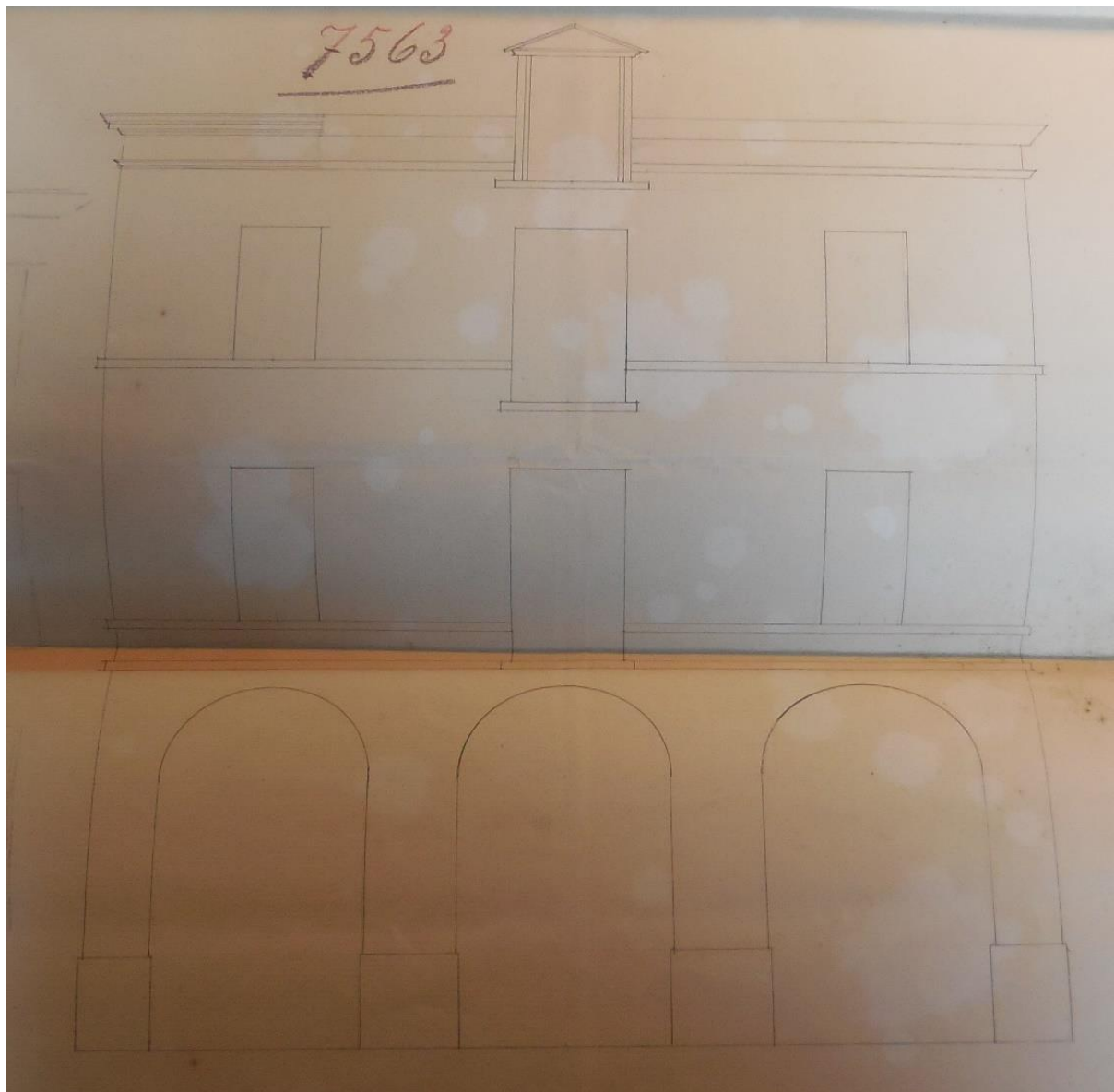
8. NV Filature et Tissages Vincent & Auger-Vincent (*1828)



De textielfabriek in de Korianderstraat 15-16 werd opgericht in 1828 (Debo, 2014, 83). De fabriek is opgericht voor het openen van het Zuidstation in 1837, maar heeft sowieso voordeel gehaald uit het station van het moment dat het er kwam. De fabriek werd in 1839 vergezeld door een andere textielfabriek De Gandt-Vander Schueren en in 1898 door La Coriandre, allemaal heel dicht bij elkaar in een nauw, strak stedelijk weefsel.

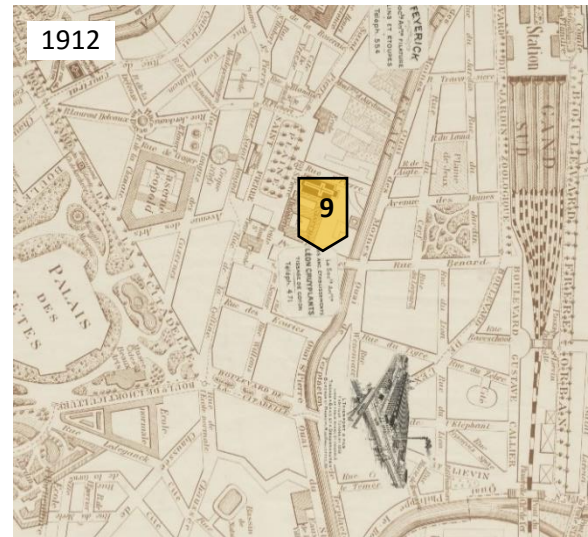
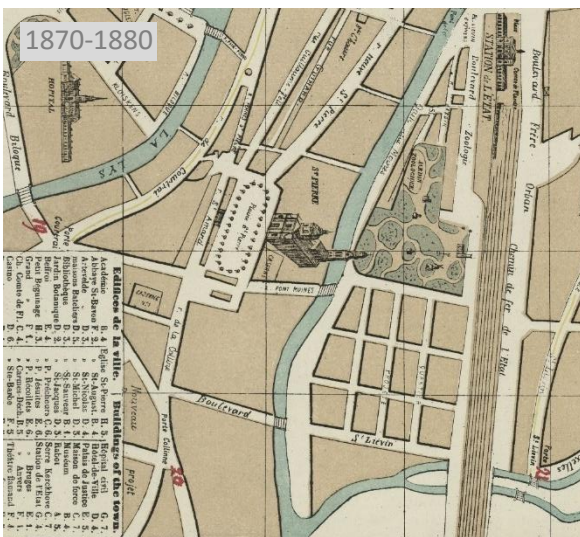
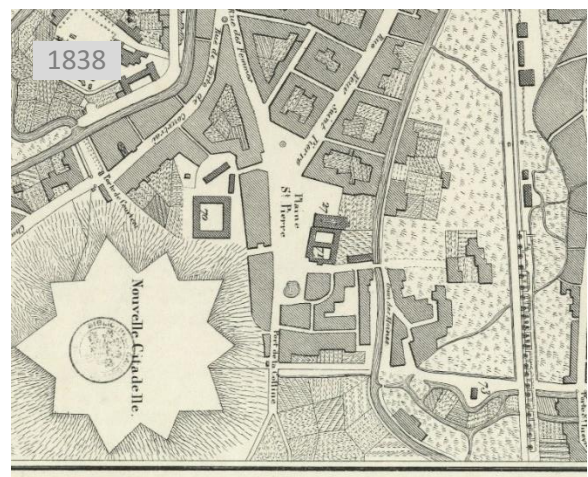


Figuur 63 SAG G12 7563 (1847)



Figuur 64 SAG G12 7563 (1847)

9. NV (Ancien Etablissements) Léon Cruyplants (°1895)



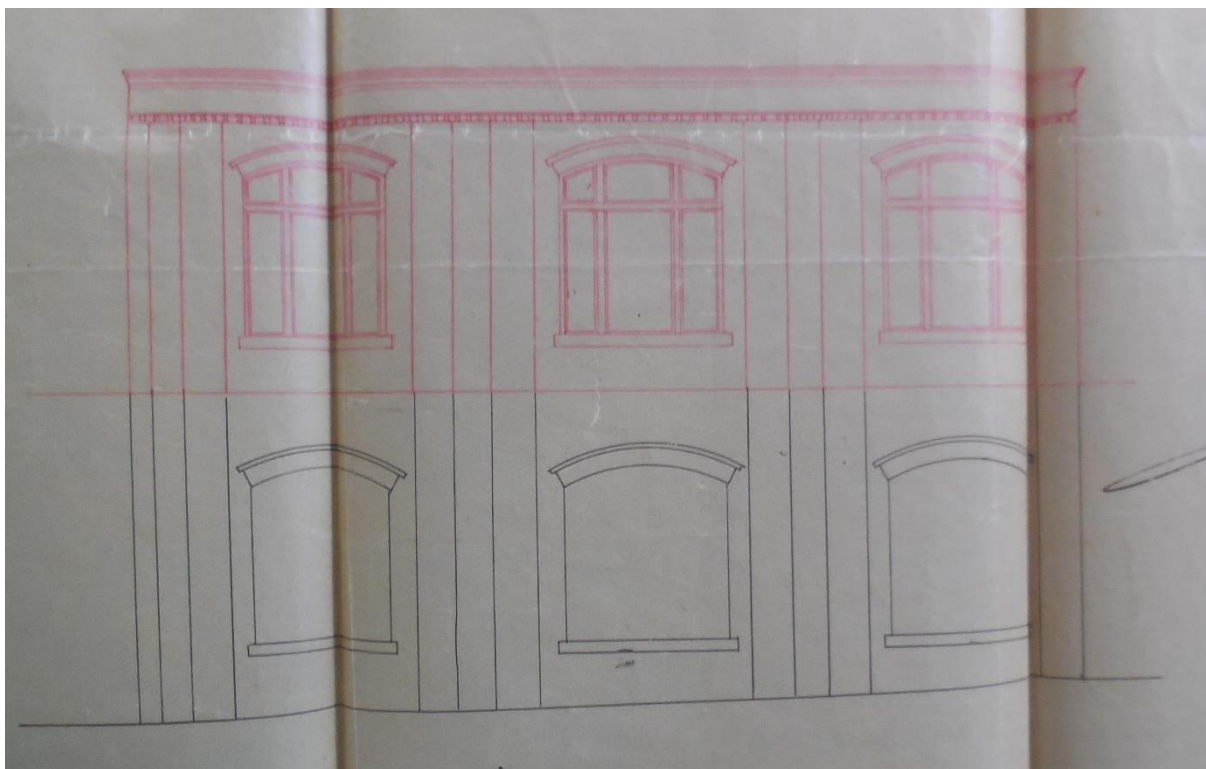
Dit textielbedrijf is opgericht in 1895 op een locatie die – afgaande op vroegere kaarten van de stad – al bebouwd was, nu terug te vinden als Stalhof 6. De locatie voldoet zeker aan een aantal interessante voorwaarden voor de textielindustrie: nabijheid van water van de Muinschelde en ook van het Zuidstation voor transport. In twee van de drie bouwdoossiers van deze fabriek in de steekproef is briefpapier van het bedrijf zelf terug te vinden waarop je kan zien dat het bedrijf veel van zijn omgeving heeft opgebruikt en erg groot is geworden (SAG G12 E2 1900 en E8 1914). In 1898 deed het bedrijf een aanvraag om te mogen uitbreiden binnen de muren van de bestaande fabriek, maar het lijkt erop dat de stad die niet heeft goedgekeurd (SAG G12 E1 1898), maar bij een uitgebreidere aanvraag van twee jaar later werd de vergunning wel verleend (SAG G12 E2 1900). In 1909 wordt het bedrijf een NV (Debo, 2014, 81). In 1914 volgt opnieuw een uitbreiding, maar dan van de kantoorgebouwen, zoals te zien op figuur 66 (SAG G12 E8 1914). Het rode gedeelte van de tekening is het voorziene nieuwe deel.



Figuur 65 SAG G12 E2 1900

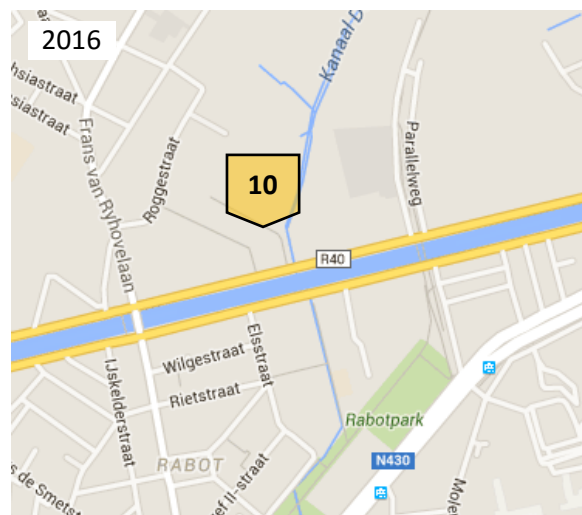
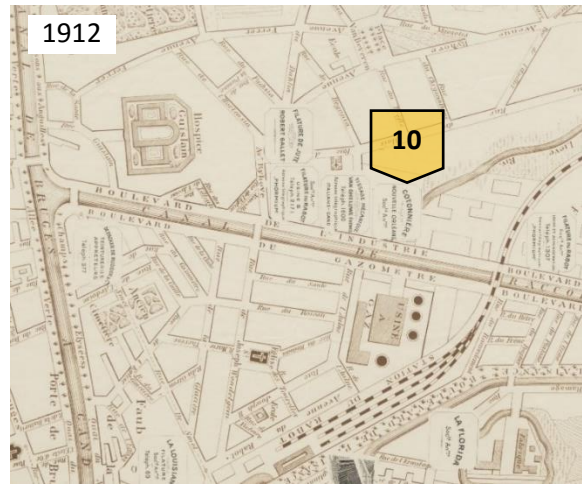
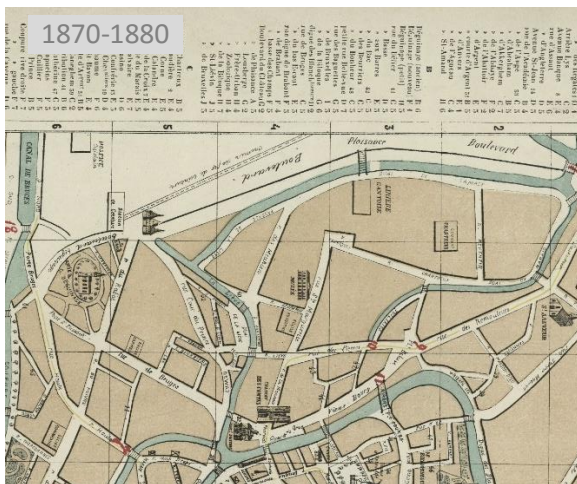


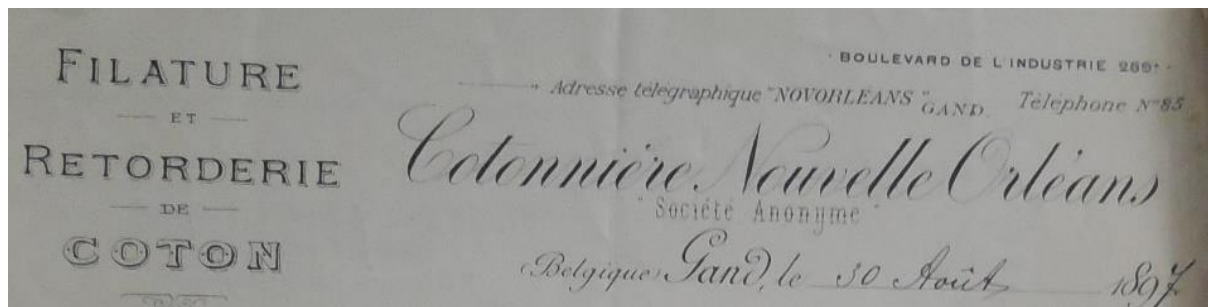
Figuur 67 SAG G12 E8 1914



Figuur 66 SAG G12 E8 1914

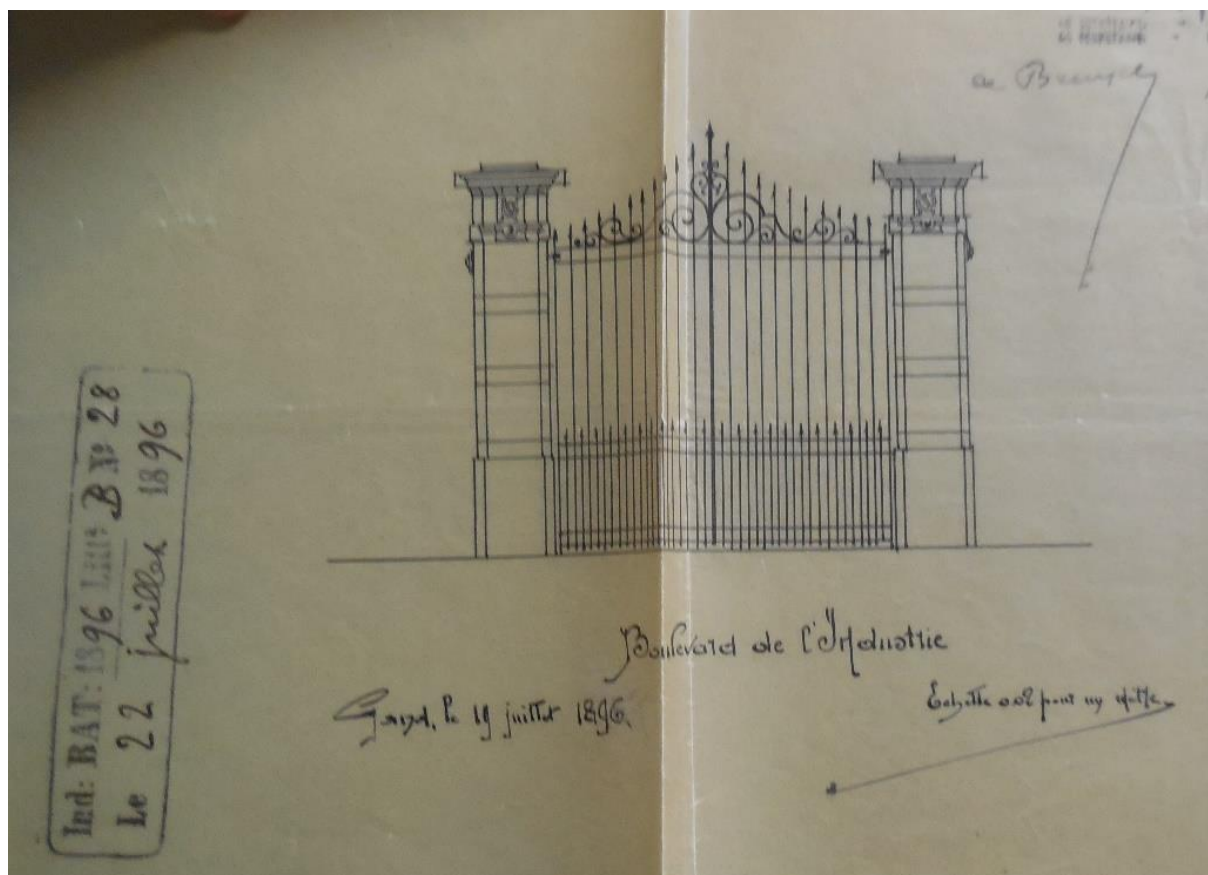
10. NV La Nouvelle Orléans (°1896)





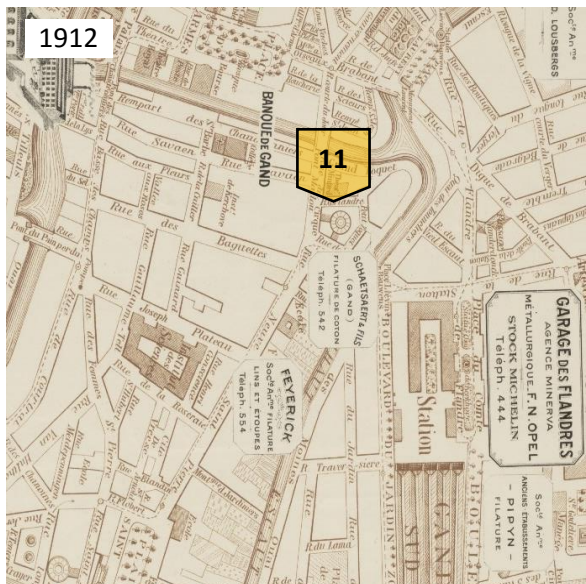
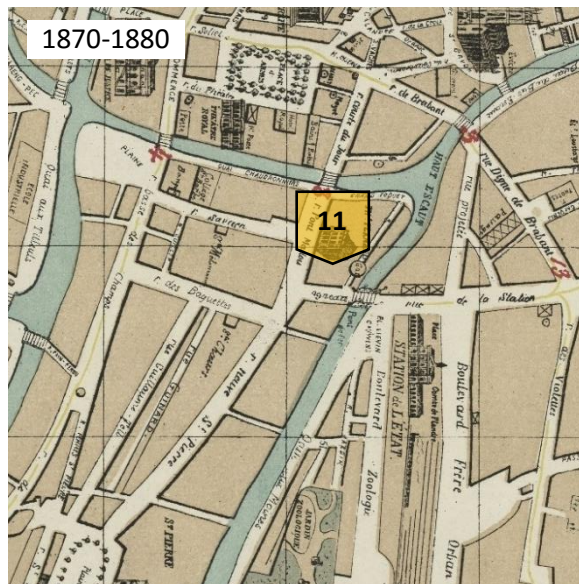
Figuur 68 SAG G12 B28 1896

Deze textielfabriek is opgericht in 1896 in de Roggestraat 70 (Debo, 2014, 84). Dit is een eindje buiten de vroegere stadsmuren, maar die waren sinds 1860 geen belemmering meer voor industriële activiteiten buiten die grens. De fabriek is heel strategisch opgericht net buiten de vrij nieuwe Rabotwijk, ontwikkeld om textielarbeiders aan te trekken. In het archief zijn er minstens 5 bouwaanvragen van deze fabriek vermist (SAG G12 B19 1905, B62 1907, B21 1908, B15 1912 en S2 1916).

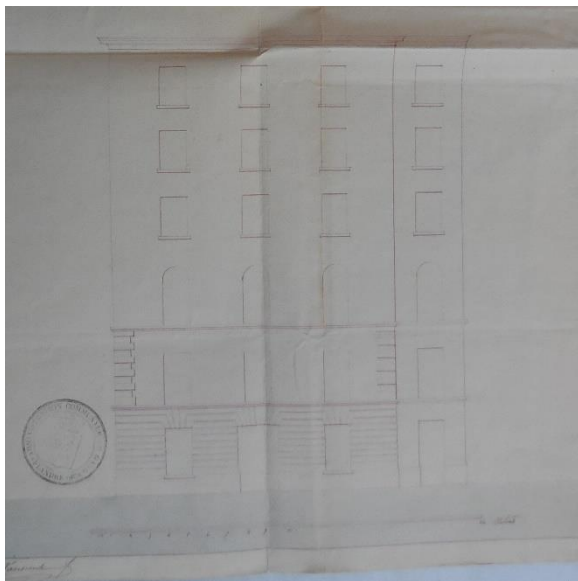


Figuur 69 SAG G12 B28 1896

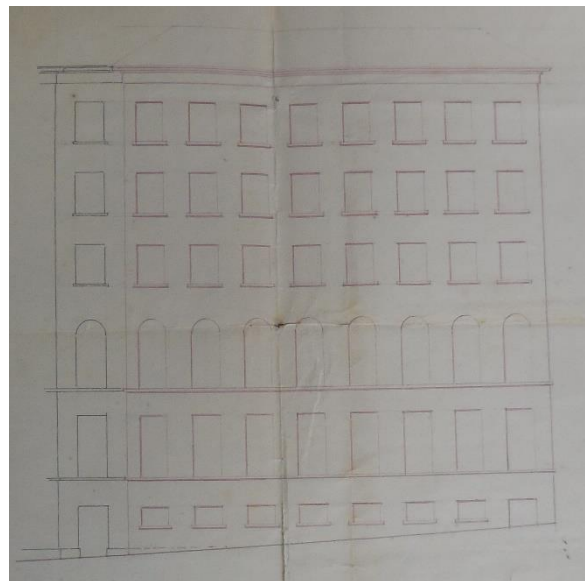
11. De Gandt-Vander Schueren (°1839)



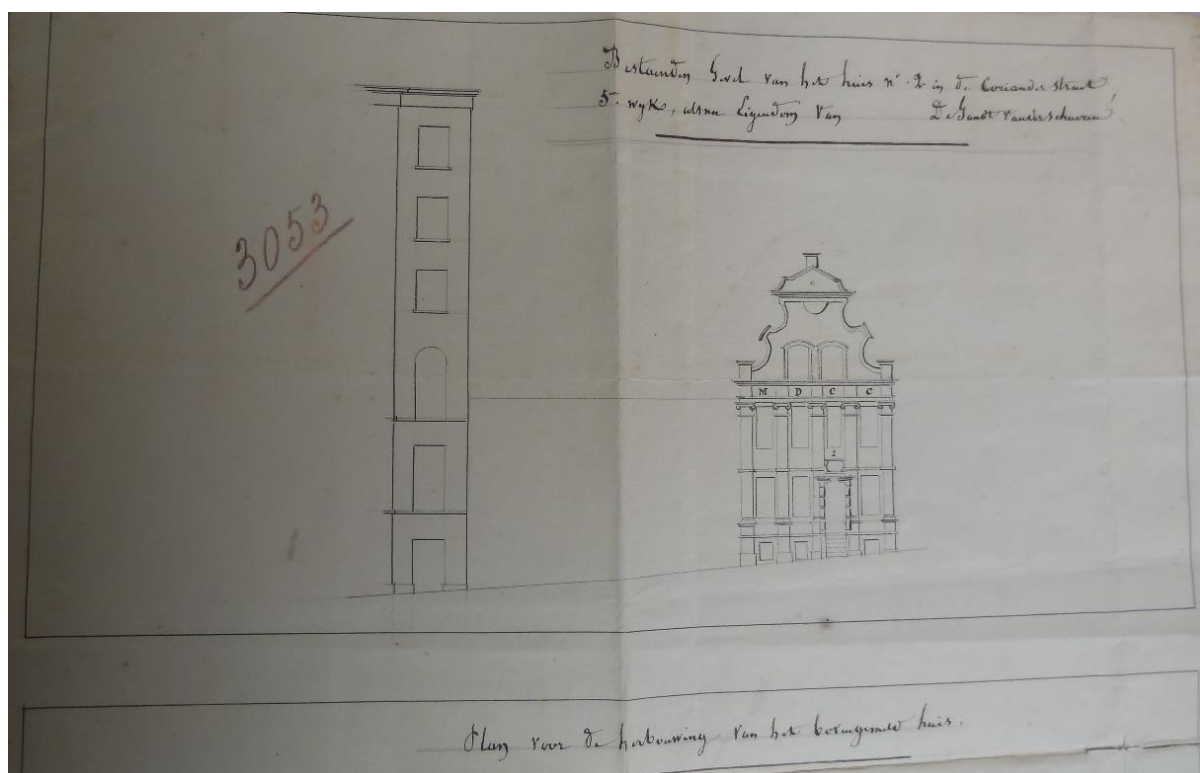
De Gandt-Vander Schueren richt in 1839 een textielfabriek op in de Korianderstraat op een locatie die al bebouwd was (SAG G12 3052 (1839)). Op de verschillende kaarten van de stad zie je ook dat dit een locatie was middenin het stedelijk weefsel en dat al minstens vanaf het begin van de 19^{de} eeuw. Figuur 70 komt uit een bouwdossier dat waarschijnlijk het eerste is van deze fabriek. Op figuur 71 uit een bouwdossier van een jaar later blijkt dat de textielfabriek wil uitbreiden en daarvoor een naburig huis heeft opgekocht. Bij de bouwaanvraag wordt door de fabrikant ook vermeld waarom hij de toestemming zou moeten krijgen: “Dat alzoo deze herbouwing meer regelmatigheid aan de straat zal geven” (SAG G12 3053 (1840)). Het lijkt weliswaar wel een regelmaat te zijn die hij zelf heeft doorbroken door de hoogte en stijl van het eerste deel van zijn fabriek. Dit is zichtbaar in figuur 72 waar links op de tekening zijn oorspronkelijke fabriek staat en rechts het huis dat hij wil afbreken (SAG G12 3053 (1840)).



Figuur 70 SAG G12 3052 (1839)

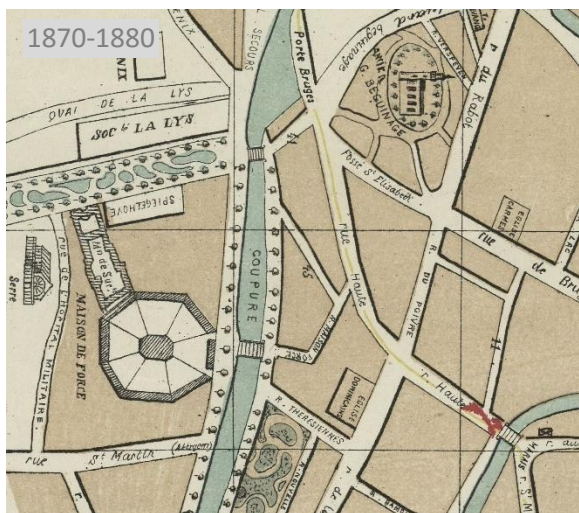
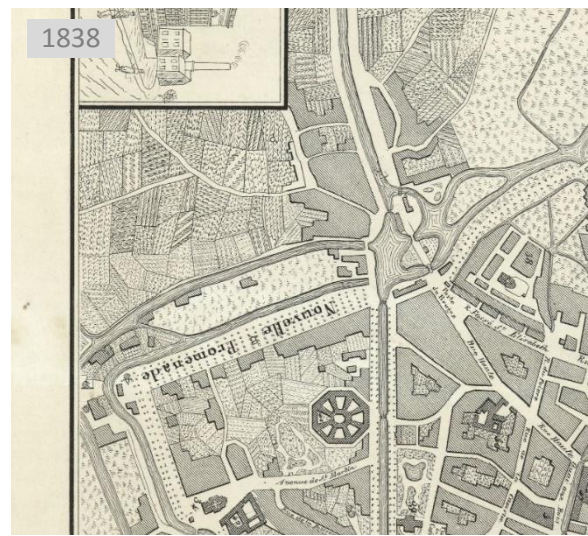


Figuur 71 SAG G12 3053 (1840)

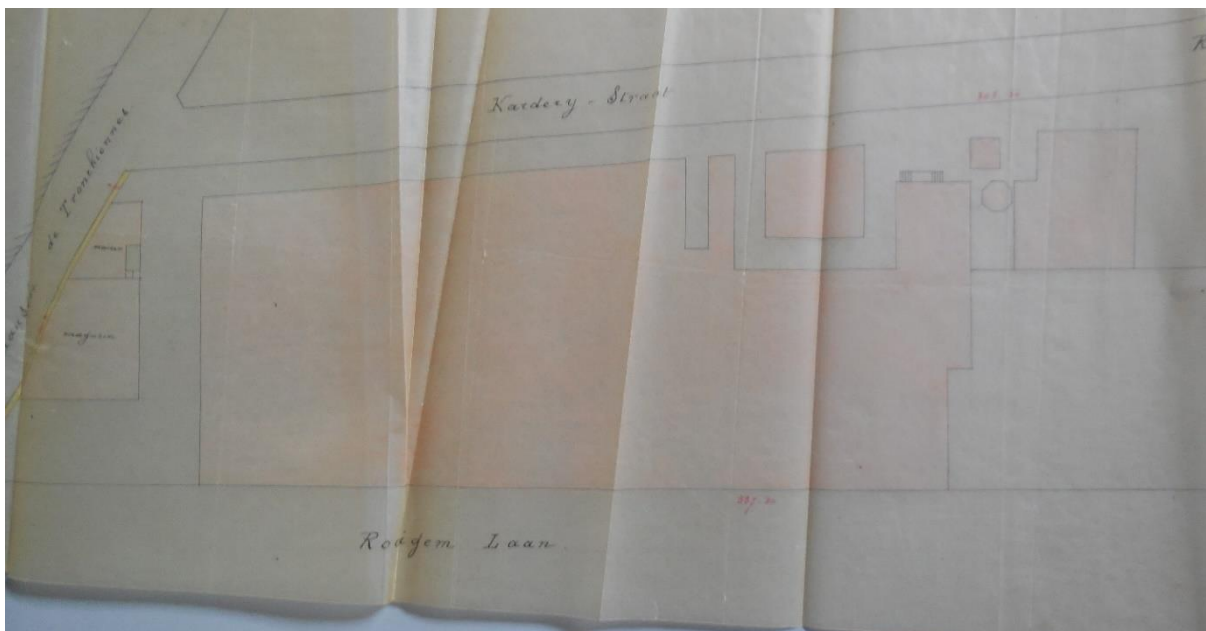


Figuur 72 SAG G12 3053 (1840)

12. Filature de Roygem (°1897)



De enige bouwaanvraag van de Filature de Roygem in mijn steekproef is waarschijnlijk die van bij de oprichting van de fabriek aangezien in de het dossier gevraagd wordt om de “autorisation de construire un établissement industrielle” (SAG G12 Q15 1897). Zoals te zien is op de kaarten van voor de oprichting van het bedrijf in 1897, was de locatie een ruraal gebied net buiten de stadsmuren. Hoewel die muren gesloopt waren lang voor 1897 was het gebied niet al te goed ontsloten: de fabriek moest zelf een deel van de straat en vermoedelijk ook de nodige brug aanleggen over de Leie om de fabriek met de stad te verbinden. De grond die gebruikt werd voor het aanleggen van de straat moest na de voltooiing van de nieuwe straat kosteloos overgedragen worden aan de stad (SAG G12 Q15 1897) zoals dat vastgelegd was in een stedelijk reglement.



Figuur 73 SAG G12 Q15 1897

5. Conclusie

Alle bevoegdheden die de stedelijke administraties hadden in de 19^{de} eeuw waren hen bij wet opgelegd door de centrale overheid. Hiervoor bestonden al deze ruimtelijke instrumenten eigenlijk ook al op een stedelijk niveau, maar de Belgische staat legde de bestaande situatie vast in wetten. Zo bestonden er al vóór de 19^{de} eeuw bouwvergunningen en allerlei stedelijke reglementen. De grootste ruimtelijke bezorgdheden waren brandgevaar, dreigende ziektes door gebrekkige hygiëne en milieuvervuiling, maar zeker ook esthetische bekommernissen speelden mee in het beleid. De gemeentes hadden een grote autonomie op het vlak van regelgeving, maar dat wilde niet per se zeggen dat ze er een duidelijke ruimtelijke visie op na hielden, Gent alvast niet. Stadsontwikkeling door het aanleggen van straten en verkavelingen werden overgelaten aan het privé-initiatief, weliswaar verbonden aan voorwaarden door de stad opgesteld. Er was bijvoorbeeld ook geen overkoepelend rooilijnenplan en ook geen algemene zonering van functies (met uitzondering van het stedelijke verbod uit 1807 waardoor er geen nieuwe industrie kon komen binnen de historische Kuip). Wat er wel was waren uitgebreide en gedetailleerde bouwreglementen. In de bouwreglementen stond vermeld voor welke bouwactiviteiten een vergunning vereist was, en dat was geen korte lijst. Wie een bouwaanvraag indiende, kreeg bij het antwoord een soort korte samenvatting van de belangrijkste punten en voorwaarden tot goedkeuring met verwijzingen naar het uitgebreidere bouwreglement. De bouwreglementen lijken inhoudelijk vrij ambitieus qua overheidsinmenging en hoe verder in de 19^{de} eeuw, hoe dieper de regelgeving toch binnendrong in de private sferen. Het duidelijkste voorbeeld is dat de focus van de bouwreglementen eerst lag op activiteiten langs de openbare weg en esthetisch belang, maar stilaan uitbreide naar wat lang gezien werd als privaat domein. De grens tussen het privaat en het publiek domein wordt steeds scherper en gaat dus gepaard met de evolutie naar meer overheidsinmenging. Deze evolutie is zichtbaar doorheen de periode 1804-1925 in de inhoudelijke en vormelijke veranderingen aan de bouwdoSSIers. Er komen steeds meer verschillende soorten voorgedrukte invulformulieren, wat kan wijzen op een poging om willekeur te vermijden. Je kan het ook zien als een professionalisering van de administratie die meer technische details en bouwplannen vereist bij aanvragen vanaf 1878. Dit is een grote verandering tegenover de heel vage schetsen die de bouwplannen waren aan het begin van de eeuw.

Maar dit zegt niets over de impact en de effectiviteit van het vergunningensysteem. Het is moeilijk in te schatten hoe streng alle voorwaarden en artikels in de praktijk werden toegepast. Zeker in de eerste helft van de 19^{de} eeuw lijken er veel achterpoortjes open te staan voor uitzonderingen doordat er geen voorgedrukte standaardformulieren voor de vergunningsprocedure zijn. Doorheen de eeuw lijkt de regelgeving via trial-and-error incrementeel te rationaliseren en los te komen van de traditionele overheidsfuncties van het Ancien Régime. Het blijft moeilijk om het laissez-faire liberalisme van de overheden te nuanceren, maar als je naar de bronnen kijkt zie je toch dat er in kleine stapjes pogingen worden ondernomen weg van de (toen vaak waarschijnlijk niet geproblematiseerde) belangenvermenging tussen de grote economische spelers en het stadsbestuur. Elke stap in die richting is ook steeds eerder ad hoc. Het lijkt alsof het besef er wel was dat er door de wilde economische ontwikkeling veel wantoestanden op sociaal en vervuilingsvlak escaleerden, maar dat ingrijpen vaak tegen hun persoonlijke belangen inging. Veranderingen worden daarbij ook moeilijk gemaakt en op zijn minst erg vertraagd/uitgesteld of zelfs afgevoerd doordat politici voelen dat ze moeten handelen naar de volgende verkiezingen toe en zoals gezegd door belangenvermenging met de activiteiten die net aan banden moesten gelegd worden. Door het cijnskiesrecht konden immers

enkel rijken stemmen. Er was een momentum nodig of een wel erg acuut geworden probleem om dat besef ook effectief om te zetten in beleidsmaatregelen. Dit was bijvoorbeeld het geval voor het versneld uitbrengen van het stedelijk bouwreglement van 1878 na 'un grave accident' en in het geval van de onteigeningswetten die uitgevaardigd werden als reactie op aanhoudende cholera-problemen. Hoewel ik niet ga ontkennen dat het vreselijke toestanden waren, is het te gemakkelijk om de politieke leiders er zo maar van te beschuldigen het probleem niet te willen hebben zien, om het mild uit te drukken. Hoe meer contemporaine bronnen uit de periode ik in handen kreeg, hoe meer ik de indruk kreeg dat de overheid er maar het beste van probeerde te maken in het conflict tussen het algemeen belang en de economische vooruitgang. Sommige auteurs die de 19^{de} eeuwse politiek beschrijven lijken mij soms te streng voor de beleidsmakers.

Ik verwachtte aan het begin van mijn onderzoek dat de invloed van de industrie op de regelgeving duidelijk ging zijn. Maar de dubbelzinnige relatie en soms tegenstrijdige, soms overeenkomende belangen van de stad Gent en de (textiel)industrie staan een eenduidig verband in de weg. Er wordt soms een oogje dichtgeknepen voor de industrie in de regelgeving, die ook zelden specifiek de (textiel)industrie viseert. Zo zijn er geen specifieke regels in de bouwreglementen van toepassing op industriële gebouwen en er zijn ook geen aparte bouwreglementen voor de industrie. Immers, de stad had economische belangen bij een goed draaiende textielindustrie. Maar aan de andere kant moest de stad ook het algemeen belang voor ogen houden. De industrie beïnvloedt ook de stad door bijvoorbeeld arbeiders aan te trekken en de overheid probeert in de industriële noden te voorzien door bijvoorbeeld het aanleggen van spoorwegen en waterlopen en het afschaffen van tolleren in 1860. Fabrieken zelf willen om verschillende redenen een centraal gelegen locatie, maar de stad krijgt natuurlijk niet alleen te maken met de positieve gevolgen van de industrie. Hoe verder de industrie verwijderd van de inwoners hoe beter, want brandrisico, chemische dampen, stank, rook, vervuiling van bodem en water, en talloze andere industriële problemen brengen veiligheid en volksgezondheid in het gedrang. Hiervoor werd de hinderwetgeving gebruikt om toch de bedrijven met de grootste risico's toch gemeden konden worden uit de bebouwde kom, maar die wetgeving lijkt zich er bijna voor te verontschuldigen bij de industriëlen.

Zoals ook af en toe in het corpus van de paper vermeld, roept dit onderzoek nog heel wat vragen op. De textielindustrie lijkt in dit onderzoek zo goed als vrij spel te hebben gehad aangezien er amper afkeuringen van bouwvergunningen voorkwamen. Misschien kunnen juridische bronnen een sterker of zelfs definitief antwoord geven over hoe vaak (of net niet) bouwaanvragen werden afgekeurd. De vraag over de invloed van het liberalisme en vraagtekens bij de effectiviteit van de regelgeving kan eventueel ook via die bron nog beter beantwoord worden. Hierbij aansluitend is het ook interessant om voor Gent (centrum) te bekijken hoe sterk (of net niet) de industrie beperkt is geweest door de hinderwetgeving en welke bedrijven er dan op welke grond geweerd werden uit de bebouwde kom. Hiernaast kan een grondige vergelijking van bouwaanvragen van residentiële gebouwen tegenover industriële een andere invalshoek zijn. Nu bleek op basis van slechts enkele residentiële bouwaanvragen dat er geen onderscheid werd gemaakt qua procedure en regelgeving tussen aanvragen van fabrieken en woningen, maar misschien is dit toch een genuanceerder verhaal. Een hypothese voor dit onderzoek kan zijn dat er misschien veel minder bouwaanvragen te vinden zijn voor gewone woningen, wat er dan eventueel toch op zou kunnen wijzen dat fabrieken beter gecontroleerd werden. Ook een verder onderzoek naar de rol van de Belgische staat dringt zich op: had de nationale overheid iets te maken met de inhoud van de bouwreglementen of de professionalisering en rationalisering van de bouwaanvragen? De bron van de bouwdoSSIERS is ook zeker nog niet uitgeput:

er moeten nog veel meer bouwaanvragen van textielfabrieken te vinden zijn, die een uitgebreidere context kunnen schetsen dan die in hoofdstuk 4 op basis van kaarten gebeurde. En last-but-not-least: hoezeer was de stedelijke politiek in Gent nu precies verweven met de textielindustrie?

Bibliografie

Archiefbronnen

Te vinden in Stadsarchief Gent (SAG) 'De Zwarte Doos', Modern Archief (vanaf 1795)

- Bouwdossiers reeks G12, inventarisnummers: 203, 539, 3052, 3053, 4381, 4915, 4916, 4918, 4921, 4922, 4925, 4929, 4932, 6643, 7296, 7297, 7299, 7563, 7866, 8430, 8431, 8432, 8433, 9559, 9671, 9675, 9735, 9736, 11531, 11534, 11586, 11810
- (Geletterde reeks op jaartal eerste letter van de straat vanaf midden jaren 1870) bouwdossiers reeks G12, inventarisnummers: 1879 B32, 1882 B47, 1883 Q10, 1887 B24, 1887 B44, 1888 B35, 1890 Q15, 1893 L4, 1894 R10, 1895 B8, 1896 B28, 1896 E2, 1897 C53, 1897 H4, 1897 Q15, 1898 E1, 1898 L4, 1900 E2, 1907 Q7, 1907 Q27, 1909 Q19, 1910 R11, 1911 C22, 1911 C53, 1912 C73, 1914 Q18, 1914 Q18, 1925 C22

Te vinden in de Boekentoren, universiteitsbibliotheek Gent:

- Reglement voor de stedelyke regten der stad Gend, C.J. Fernand, 1818
- Hellebaut, E., Allard, C., *Usines, fabriques et ateliers. De la police des établissements dangereux, insalubres ou incommodes : recueil des lois, règlements et arrêtes sur la matière*, Bruylant Christophe & co, Brussel, 1885
- Commodo et incommodo : formulaires d'enquête, Gand, 1898, Eene katoenweverij, De Porre en Cruylants
- Reglementen op de beluiken
 - ❖ Stad Gent. Reglement op het bouwen en op de politie der wegen van de beluiken, doorgangen en blinden, bestaende op particuliere eigendommen/ Règlement sur les constructions et la voirie des enclos, passages et impasses, établis à travers les propriétés particulières, imprimerie et lith. C. Annoot-Braeckman, Gent, 1850
 - ❖ Ville de Gand. Règlement sur les constructions et la voirie des enclos, passages et impasses, établis à travers les propriétés particulières/ Stad Gent. Reglement op het bouwen en op de politie der wegen van de beluiken, doorgangen en blinden bestaande op bijzondere eigendommen, Gent, 1865
 - ❖ Ville de Gand. Règlement sur les constructions et la voirie des enclos, passages et impasses, établis à travers les propriétés particulières/ Stad Gent. Reglement op het bouwen en op de politie der wegen van de beluiken, doorgangen en blinden, bestaande op bijzonere eigendommen, Gent, 1878
- Bouwreglementen
 - ❖ Projet de règlement sur les bâtisses délibéré en séance du Collège des Bourgmestre et Echevins 31 mars 1877, ville de Gand, imprimerie C. Annoot-Braeckman, Gent, 1877
 - ❖ Reglement over de bouwwerken aldus besloten in zitting van het Collegie van Burgemeester en Schepenen 31 maart 1878, stad Gent/Règlement sur les bâtisses, ville de Gand, 1878

- ❖ Reglement over de bouwwerken in verband gesteld met het besluit van den gemeenteraad van 17 juli 1894/Règlement sur les bâtisses mis en concordance avec résolution du conseil communal du 17 juillet 1894, Gent, Meyer-Van Loo, 1894
- ❖ Verordening op de wegenis, de bouwwerken en de woningen, stad Gent/Règlement sur la voirie, les constructions et les habitations, ville de Gand, imprimerie C. Annoot-Braeckman 1898

Kaartmateriaal

Compyn & Soenen, Dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen Stad Gent, plattegrond van Gent met peilen, 1912

Google Maps versie 2016

J.B.D. Hemelsoet, Plan de la ville de Gand, 1870-1880 (precieze datum onbekend)

Tessaro, Nouveau plan de la ville de Gand, dressé d'après de nouveaux matériaux jusqu'à 1838

Hippolyte Vandekerckhove, Nouveau plan routier de la ville et faubourgs de Gand, 1826

Verwest, A., Plan industriel de la ville de Gand et de ses environs. Indicateur de ses établissements, 1912

Literatuur

Adriaenssen, F., “Breken en bouwen in een industriële stad”, in: Deseijn, G., Adriaenssen, F., Van de Wiele, J., *Bouwen voor de industrie. Een verkenning in het Manchester van het vasteland*, MIAT (Museum voor Industriële Archeologie en Textiel), Gent, 1989, p39-62

Adriaenssen F., Delbeke-Casteleyn D, De Herdt R., *Urbanisatie in de 19de eeuw*, Vereniging voor industriële archeologie en textiel, Gent, 1986

Altena, B. en van Lente, D., *Vrijheid en Rede. Geschiedenis van Westerse samenlevingen 1750-1989*, Verloren, Hilversum, 2006

Balthazar, H., “De opkomst van een moderne industriële staat”, in: Visser, I. en Taverne, E. (red.), *Stedebouw: de geschiedenis van de stad in de Nederlanden van 1500 tot heden*, SUN, Nijmegen, 1993, p180-183

Berckmans, P., “De ontwikkeling van de fabriek en de fabrieksarbeid in Vlaanderen”, in: Berckmans, P., Charlier, G., Daels, L., Verhoeve, A. en De Scheper, J., *Van industrie tot erfgoed*, Stichting Monumenten- en Landchapszorg vzw, Brussel, 1989, p25-60

Berckmans, P., Charlier, G., Daels, L., Verhoeve, A. en De Scheper, J., *Van industrie tot erfgoed*, Stichting Monumenten- en Landchapszorg vzw, Brussel, 1989

Boone M. en Deneckere G., *Gent: Stad van alle tijden*, Mercatorfonds, Antwerpen 2010

Boes, M., *Stedenbouw en Ruimtelijke Ordening in het Vlaamse Gewest*, Larcier, Gent, 2006

Boussauw, K., “City profile: Ghent, Belgium”, *Cities*, 40/A, 2014, p32-43

Bracke, N., *Bronnen voor de industriële geschiedenis: gids voor Oost-Vlaanderen (1750-1945)*, Academia Press, Gent, 2000

Capiteyn, A., Charles, L. en Laleman, M.C., *Historische atlas van Gent: een visie op verleden en toekomst*, SUN, Amsterdam, 2007

Cleppe, B. en Uyttenhove, P., “Infrastructuur en stedenbouw”, in: Boone M. en Deneckere G., *Gent: Stad van alle tijden*, Mercatorfonds, Antwerpen 2010, p200-249

Coppejans-Desmedt, H., “De Belgische textielnijverheid op nieuwe wegen door een nieuwe mentaliteitsschets van een historisch ontwikkelingsproces”, in: RUG Werkgroep voor industriële archeologie, *Textiel, Nationaal kongres voor industriële archeologie, 5^e Gent, 26-27 november 1977*, Gent, RUG Werkgroep voor industriële archeologie, 1979, p25-51

Debo, R., *De Gentse Textielindustrie circa 1950-2000. Een state of the art*, Bachelorproef Geschiedenis, Universiteit Gent, 2013

Debo, R., *Spinnen en weven in de stad. Een chronologische en geografische reconstructie van de Gentse textielindustrie 1900-2000*, Masterproef Geschiedenis, Universiteit Gent, 2014.

De Meyer, R. en Smets, M., "De recente stedenbouwkundige geschiedschrijving in België omtrent de negentiende en de begin twintigste eeuw", *Belgisch Tijdschrift voor Nieuwste Geschiedenis* (BTNG), 2-3, 1982, p467-517

Deneckere, G., "Stad van industrie en arbeid", in: Boone M. en Deneckere G., *Gent: Stad van alle tijden*, Mercatorfonds, Antwerpen 2010, p144-199

Deseijn, G., "Rechstreekse invloeden der Gentse textielindustriëlen op de 19^{de} eeuwse stadsontwikkeling: bedrijfsinplantingen, arbeidershuisvesting en openbare werken", in: RUG Werkgroep voor industriële archeologie, *Textiel, Nationaal kongres voor industriële archeologie, 5^e Gent, 26-27 november 1977*, Gent, RUG Werkgroep voor industriële archeologie, 1979, p171-199

Deseijn, G., "Bouwen voor de industrie", in: Deseijn, G., Adriaenssen, F., Van de Wiele, J., *Bouwen voor de industrie. Een verkenning in het Manchester van het vasteland*, Gent, MIAT (Museum voor Industriële Archeologie en Textiel), 1989, p63-104

Deseijn, G., "Volkshuisvesting", in: Deseijn, G., Adriaenssen, F., Van de Wiele, J., *Bouwen voor de industrie. Een verkenning in het Manchester van het vasteland*, Gent, MIAT (Museum voor Industriële Archeologie en Textiel), 1989(a), p181-208

Deseijn, G., "Industrie en milieu", in: Deseijn, G., Adriaenssen, F., Van de Wiele, J., *Bouwen voor de industrie. Een verkenning in het Manchester van het vasteland*, Gent, MIAT (Museum voor Industriële Archeologie en Textiel), 1989(b), p 217-231

Deseijn, G., Adriaenssen, F., Van de Wiele, J., *Bouwen voor de industrie. Een verkenning in het Manchester van het vasteland*, Gent, MIAT (Museum voor Industriële Archeologie en Textiel), 1989

De Vinck, K., "De metamorfosen van en stadsgezicht. De Graslei en de Koornlei van de middeleeuwen tot vandaag", *Verhandelingen*, Maatschappij voor geschiedenis en oudheidkunde te Gent, 13, 1976

Fabri, R., "Het Vlaamse stadsbeeld in de 16^{de} en 17^{de} eeuw", in: Visser, I. en Taverne, E. (red.), *Stedenbouw: de geschiedenis van de stad in de Nederlanden van 1500 tot heden*, SUN, Nijmegen, 1993, p72-77

Karamanou, M., Panayiotakopoulos, G., Tsoucalas, G., Kousoulis, A. A., Androutsos, G., "From miasmas to germs: a historical approach to theories of infectious disease transmission", *Le Infezioni in Medicina*, 1, 2012, p58-62

Lacoere P., Laleman, M.C., Steyvers M., *Gent Gisteren, Vandaag en Morgen*, Dienst stedenbouw en ruimtelijke planning, Gent, 2000

Lauwers, H. & Coppens, T., *'s Lands natuurschoon. Een halve eeuw ruimtelijke ontwikkelingen, 29 maart 1962-2012. 50 jaar wet op de stedenbouw*, Vlaamse Vereniging voor Ruimte en Planning (VRP), 2012

Lawrence, R. J., "Urban Health: A New Agenda?", *Reviews on Environmental Health*, 15, 1-2, 2000, p1-11

RUG Werkgroep voor industriële archeologie, *Textiel, Nationaal kongres voor industriële archeologie, 5^e Gent, 26-27 november 1977*, Gent, RUG Werkgroep voor industriële archeologie, 1979

Rutgeerts, J., *Handboek Ruimtelijke Ordening in Vlaanderen en Brussel*, Academia Press, Eekhout, 2005

Scholliers, M., *De Gentse textielarbeiders in de 19^e en 20^e eeuw, dossier 2: Bedrijfsgeschiedenis van de firma A. Voortman – N.V. Texas*, Centrum voor Hedendaagse Sociale Geschiedenis, Brussel, 1976

Seghers, Y., "Een omstreden verbruiksbelasting: de stedelijke octrooien in België (1799-1860)", *Belgisch Tijdschrift voor Nieuwste Geschiedenis*, 30, 1-2, 2000, p325-369

Van den Eeckhout, P. en Vanthemsche, G. (red.) *Bronnen voor de studie van het hedendaagse België, 19^e – 21^e eeuw*, Koninklijke Commissie voor Geschiedenis, 2009

Vandenheede, L., *De bouwgeschiedenis van een aantal belangrijke XIXe eeuwse Gentse textielbedrijven*, Licentiaat Kunstgeschiedenis en Oudheidkunde RUG, 1981

Van Ruyskensvelde, S., *Vuile monden, vuile gronden. Milieuhinder en milieuvervuiling als gevolg van industriële activiteiten te Gentbrugge (+-1850-1950) met speciale aandacht voor de lokalisatie van de potentiële bodemvervuiling op microschaal*, Masterproef geschiedenis, Universiteit Gent, 2007.

Verbeek, T., *Terug naar een gezonde planning?*, Universiteit Gent, Afdeling Mobiliteit en Ruimtelijke Planning, 2013

Visser, I. en Taverne, E. (red.), *Stedebouw: de geschiedenis van de stad in de Nederlanden van 1500 tot heden*, SUN, Nijmegen, 1993

Wezenbeek, P., *De evolutie van de Gentse Rabotwijk (1872-1913). Een industrieel archeologische studie. Het ontstaan van een arbeiderswijk*, Masterproef geschiedenis RUG, 1984