De kathedralen van de kaai

*We nemen u mee naar De Oude Dokken en de Voorhaven. Als ge al een paar jaar niet in Gent geweest zijt, dan zult ge daar nu uw ogen uitkijken. Op die lange strook langs de kaaien, van de Dampoort tot aan Meulestedebrug, verrijzen nieuwe appartementen, nieuwe bruggen, nieuwe lofts, nieuwe parken. Er is al veel veranderd, en ‘t is nog volop bezig. Gent is weer een beetje groter aan het worden.*

*Maar hoe kijken de anciens naar de stadsvernieuwing? Hoe is het om daar te wonen of te werken en wat broebelt er nog allemaal voor de toekomst? Daar gaan we naar op zoek in deze podcast.*

*—*

*Wat het meest opvalt in de skyline van de Oude Dokken, dat zijn niet de appartementen. Het zijn de kranen. De zwarte aan het Stapelplein, de blauwe aan de grindbakken, de groene aan het Houtdok… Ze zijn hier zo aanwezig, dat we er het fijne van willen weten. Welke verhalen hebben ze nog voor ons?*

*Dit is aflevering 2: de kathedralen van de kaai.*

*We staan in het Kapitein Zeppospark, aan het Houtdok. Kinderen spelen op de speeltuin, tieners zijn aan het basketten, fietsers slaan af richting Muide. De meeuwen en de ganzen zorgen voor de soundtrack.*

*Boven alles torent het hoogste monument van de buurt — de T-Rex van het Houtdok — de groene kraan. We praten met de bewoners en vragen wat zij erover weten. Hoe oud is ze bijvoorbeeld?*

**Buurtbewoner 1: “Kenny, wete gij doar iets van, van die kroane?”**

**Buurtbewoner 2: “Oeioei, ik peins 1980 misschien, dat denk ik toch.”**

**Buurtbewoner 3: “Ah, die grote? Echt lang, 8 jaar, meer misschien, ik denk 100, nee niet overdrijven, 20 jaar, 10 of 15. “**

**Buurtbewoner 4: “130 jaar of zo?”**

**Buurtbewoner 5: “Voor wat dient dat eigenlijk? DAT IS EEN GOEIE VRAAG Nee maar serieus, voor wat dient dat?”**

***Buurtbewoner 6:* “Dat is het industrieel verleden van Gent hee, dat er hier gelost werd en al. Katoen… Gewoon de haven van Gent die tot aan hier kwam hee, dat was het eigenlijk. Op openmonumentendag heeft er hier een mijnheer over verteld: de kraan is niet van hier, ze hebben hem hier gezet, maar ik weet niet vanwaar hij dan wel komt. “**

***Buurtbewoner 7:*  “Hij is voor onze deur gepasseerd. Wij wonen hier om de hoek, en plots zagen we niets meer behalve groen en zagen we niets meer dat was echt zot. Dat was wreed spectaculair. Allez, waarom weten wij dat niet, dat hij aankomt gelijk de Sint?”**

*OK! Daarmee zijn we al een beetje wijzer geworden, maar om het echte verhaal te kennen, halen we er toch best een specialist bij. Blijkbaar staat die grote groene kraan hier dus nog niet zo lang?*

Marc Pinte

**“Nee, dat klopt, dat is een vraag die we af en toe wel krijgen, deze kraan is heel specifiek gebouwd op vraag van de havendienst van de stad Gent, om te functioneren op het Sifferdok. “**

*Aan het woord is Marc Pinte van dienst Stedenbouw. Het bouwjaar van de ST1-kraan, want zo heet ze officieel, was 1983. Veertig jaar oud dus. Maar schepen worden groter en groter, de lasten zwaarder en zwaarder, en zelfs zo een joekel van een kraan kan niet eeuwig mee. Tegen 2018 was de ST1 op het Sifferdok in Oostakker afgeschreven. Maar in plaats van naar de schroothandel is de kraan naar hier gehaald. Marc heeft daar toen hemel en aarde voor bewogen.*

**“Hier kijken we naar een kraan die op 24m afstand nog 35ton kon hijsen en tot een afstand van 45m nog 18 ton, het was eigenlijk een monster van zijn tijd. “**

**“Dat was nogal een complex transport, maar kort uitgelegd gaat het eerst op een ponton, men heeft dan tot hier gevaren, aan de overzijde gelost, en dan gans de contour van het Houtdok afgereden op een vrachtwagen met veel wieltjes om hem dan hier te plaatsen. Spectaculair, er staan ook filmpjes op Youtube dat je kan nakijken over het transport.”**

*Maar waarom dan al die moeite, als die kraan hier vroeger niet stond? Om ons dat te doen begrijpen, wil Marc omhoog naar de stuurkabine. Gelukkig heeft hij de sleutel bij.*

***geluiden van ganzen, metalen trap, deuren***

*Het zicht vanop de kraan is spectaculair. We kijken richting Dampoort, zien de drie torens, en aan de andere kant de Muide en de haven van vandaag. Marc legt uit dat de industrie altijd maar naar het noorden is opgeschoven, maar dat hier wel degelijk onze eerste moderne haven lag, vlakbij de Dampoort. We hebben dat te danken aan de Nederlanders, want het is Willem I die het kanaal Gent-Terneuzen liet graven in 1827.*

**“1827 is bijzonder vroeg in de geschiedenis om zo een lang zeekanaal te hebben. 30-40km, dat is wel uniek, als we het vergelijken met het Suezkanaal, Panamakanaal, Korintisch kanaal, dat is allemaal eind 19de begin 20eeuw. Gentenaren hebben relatief vroeg in de geschiedenis een zeer groot zeekanaal gegraven, eindpunt is hier aan de oude dokken aan de poorten van de stad waar die grote zeilschepen konden aanmeren. “**

*Amai, zeilschepen hier aan ‘t Houtdok, het is zot om u dat voor te stellen als ge dat hier vooral kent als ‘t strand bij Bar Bricolage…*

*Marc wijst naar het kleine zwarte kraantje aan de Bataviabrug, op het Stapelplein. Dat is van 1870, uit de tijd van die zeilschepen dus. Het moest nog met de hand bediend worden. Daar dichtbij wijst hij naar eentje van Cockerill uit 1906. Dat was al een stoomkraan. De geschiedenis van de haven staat hier dus eigenlijk samengevat in de vorm van kranen.*

**“Vanaf 1890 had je een overwicht van het aantal stoomschepen, vanaf het moment dat het stoomschepen waren, waren er minder matrozen aan boord, men had sterkere en meer kranen nodig om de schepen te kunnen lossen en heeft men uiteraard de stoommachines toegepast op de kraantjes die wel met handkracht bestonden en dan met stoommachines werden uitgerust. De stoommachine had een paar heel sterke voordelen, men kon die overal plaatsen. We zien op oude werffoto’s van de aanleg van deze haven dat ze op elke kaai gestaan hebben. Voor de elektrische kranen moest men heel specifiek elektrische systemen aanleggen op de kaaien zelf, maar die kranen waren veel sneller en efficiënter in het laden en lossen van die zeeschepen.”**

*Blijkbaar waren we in Gent altijd rap mee met onzen tijd. Rap met stoommachines, rap met elektriciteit, rap met Dieselmotoren. Maar hoe deden we het als haven? Waren wij toen de grootste van België?*

**“De haven van Antwerpen is veel groter dan die van Gent, maar Gent heeft hier en daar wel speciallekes. Zo was er ooit een wedstrijd tussen de snelheid waarmee men een kolenschip kon lossen, dat was een wedstrijd tussen Rotterdam, Antwerpen en Gent “**

**“Wij waren de rapste, en dan werd er verwezen naar het feit dat de dokwerkers goed gemotiveerd waren, dat er weinig gestaakt werd in Gent. Maar ook dat we een heel performant kranensysteem hadden om dat schip snel te lossen. “**

*De kranen tonen bijna 200 jaar havengeschiedenis. Sommige hebben hier effectief geladen en gelost, zoals de blauwe aan de grindbakken. Andere zijn teruggezet op een plek waar ze vroeger stonden. Voor de ST1 was dat niet zo, maar toch vindt Marc dat hij hier goed past.*

**“De mensen die met die kraan gewerkt hebben, die wonen hier ook vlakbij de kraan. We hebben ook gezien dat hier weinig landmarks aanwezig zijn. We hebben geen kerk op de Voormuide, geen toren, vandaar dachten we die kraan hier is toch ook wel symbolisch voor de mensen die in de buurt wonen. Omdat er heel veel mensen oud-schippers zijn, dokwerkers enz. Het is de identiteit van de buurt hee.** **We zouden inderdaad die kraan kunnen zien als een soort kathedraal hier op de kaai.”**

*De kathedraal van de kaai. Zouden havenarbeiders daar ook zo over denken? We halen er twee kraanmannen bij, Patrick en Marc, hier, boven in de stuurkabine waar zij nog aan de hendels gezeten hebben.*

Marc en Patrick (10 februari)

**“Ik ben Lecompte Patrick, ik was kraanman-instructeur, nu ben ik al 2,5 jaar in pensioen. Ik heb altijd bij Stukwerkers gewerkt, 39 jaar in de haven,”**

**“Mijn naam is Smits Marc, ik ben nog tewerkgesteld op de haven, maar bij de firma Eurosilo, Rodenhuize.”**

*Patrick woont nu buiten Gent, maar Marc blijkt hier effectief vlakbij te wonen.*

**“Hier juist achter, ik kijk erop, als ik in mijn beddeke lig, kijk ik naar die kraan.**

**19:53 Ja, ge staat ermee op en ge gaat ermee gaan slapen hee, (lacht) daar komt het op neer.”**

*Marc is vandaag nog elke dag met kranen bezig, want hij werkt nog altijd aan de haven. Maar hoe is hij destijds als kraanman begonnen?*

**“In de streekkrant stond dat, kraanman gezocht voor tuimelarmkraan.**

**08:08 Ik ging daar ne keer gaan kijken en ik keek boven en die kraanman toen had dat gezien en hij zei, kom maar naar boven. Dus ik naar boven. Ge zijt niet gewoon om op die hoogte te zitten. Ik liep altijd op het vlakke, maar dan op 30 meters hoog gaan zitten, ge moet dat wel afwachten voordat ge u werk opzegt. En daarmee ik naar boven en dat viel best mee. “**

*Een van de kranen waar hij mee aan de slag moest, was deze ST1. Ook Patrick kent die zeer goed, want hij heeft er nog opleidingen in gegeven.*

**“Ge hebt hier twee joysticks. De rechtse joystick is voor te dalen en te hijsen, de linkse joystick is voor uit te toppen, uitsteken en intrekken en ook zwenken, dan hebben we twee knoppen voor in gang te steken.**

**Dat was voor te rijden, voor vooruit- en achteruit te rijden, want ge kondt alleen maar vooruit en achteruit, nu met die mobiele kranen kunt ge alle kanten uit, maar die staat op een spoor, kan alleen voor- en achteruit rijden.**

**Ge ziet daar ook een bakje dat eruit ziet als een thermometer. Links van dat bakje staat de afstand, het aantal meters van de kabine naar de haak toe, rechts naast de afstand staat het gewicht dat hij kan en mag nemen.”**

*Ook voor Marc en Patrick is ’t plezant om die stuurkabine nog eens vanbinnen te zien. Tussen haakjes: een kabine waar wel verwarming in zat, maar geen toilet.*

**“Dat is over de balustrade hee, eerst een keer kijken vanwaar de wind zit, ik verwittig de mensen meestal door mijn micro: opgepast ik moet een piske doen. En voor de andere boodschap had ik plastieken zakken mee, en doekskes en toiletpapier, ik ga geen 104 trappen naar beneden doen hee… tegen dat ik beneden ben is het in mijn broek.”**

*De twee kraanmannen halen ook herinneringen op over veiligheid. Nu krijgt ge op uw eerste werkdag een volledige outfit, maar toen waren er met moeite veiligheidsschoenen. Alles kon toen zo een beetje — behàlve roken op de kade. Dat was 500 frank boete. Begrijpelijk, als ge soms met olietankers bezig waart…*

*Patrick is nu bijna drie jaar met pensioen. Maar zijn laatste dag is hij nog niet vergeten.*

**“Was heel emotioneel, ik heb geschreid toen ik van de kraan kwam. De laatste dag, ik pakte de laatste hijs, ik draaide binnen, die mannen stonden op een rij ‘Patrick Patrick enzoverder’. Dat deed mij wel iets. Dan kwam ik van de kraan en ze stonden in twee rijen, knuffelen. Ik kwam thuis, het enige wat ik gedaan heb was bleiten gelijk een klein kind. Mijn vrouw zei, allez wat is dat nu, maar ja, 39 jaar, dat doet al iets. Ik heb het altijd graag gedaan. Moesten ze zeggen, maandag moogt ge weer beginnen. Ik ga terug, niettegenstaande ik al 67 ben.”**

**“Als we begonnen zijn, ik in 81, waren we met 1200 havenarbeiders, nu denk ik 500. Dat is natuurlijk ook de evolutie van de toestellen, de Clarks, hoeveel ze kunnen heffen, van de kranen. Qua mentaliteit was het vroeger beter dan nu. Nu is het met dat nieuw woord, selfie, ikzelf en dan de rest FWIET. Vroeger was het hand in hand, kameraden, dat is ‘t verschil, nu eigen zijn eigen, kroeten, in ‘t Gents gezegd, maar vroeger was’t eigenlijk kameraadschap, hand in hand, vochten we voor malkander, ik zal het zo zeggen.”**

*En gelijk alle goeie kameraden konden ze ook met mekaar lachen. Patrick heeft een lijstje mee met bijnamen van dokwerkers. Strontdoek, Houtworm, Duudshuufd, Ganzenekke, Dikken Arm, Ferrari. Hoe kwamt ge in feite aan zo een bijnaam? Laten we beginnen met… euh…strontdoek?*

**“omdat zijn vader, in de tijd van mijn grootvader was dat met katoenen doeken. Zijn vader moest zijn doeken verversen, en hij had dat verteld op de haven, maar natuurlijk dat moet ge niet vertellen. Dat was ook zijne bijnaam, van zijn vader, plus van zijne zoon: strontdoek. Pampers bestonden nog niet he, dat waren katoenen doeken, met sluitspelden he.**

**“Houtworm was iemand die altijd in het hout zat. Pakkenhout, hout sorteren en zo. Duudshuufd, dat was iemand die heel mager was aan zijn gezicht, die leek een beetje op een doodshoofd.**

**Ganzenekke,  Joris was dat, ik ken zelfs zijn familienaam, maar die ga ik niet zeggen. Die had een lange nek. Den dikken arm, zo hadden we er verschillende, mensen die cultuur deden, bodybuilder, die hadden een goeie gespierden arm.”**

*Maar de laatste bijnaam op het lijstje, daar moeten we Marc Smits nog eens naar vragen.*

**“Oh, Ferrarietje dat ze zeiden zeker. Omdat ik een verzamelaar ben van Ferrari’s. Zot zijn van Ferrari. HOEVEEL FERRARI’S HEBT GIJ? Meer dan 1.000. Kleintjes hee, ik zie ulder al kijken. Miniatuurkes hee. “**

*Een beetje verder, op de Muide, aan de Voorhavenkaai, staan nog twee kranen die véél ouder zijn dan onze groene ST1 hier. De Titaantjes, gebouwd door le Titan Anversois. Dat waren de éérste elektrische kranen van Gent, gebouwd rond 1905. Zij staan nog altijd op de plaats waar ze altijd gestaan hebben, aan Loods 20.*

*Kranen uit het begin van de twintigste eeuw. Daar zal wel niemand meer over kunnen vertellen zeker? Toch wel. We hebben een beetje moeten rondbellen, maar uiteindelijk kwamen we terecht bij Ferdinand Tanghe. Hij woont in Wondelgem aan ‘t Van Beverenplein, bij die bekende fietsenwinkel Huis Tanghe. Ferdinand heeft nog met de Titaantjes van de Muide moeten werken, als een van de laatste, 50 jaar geleden.*

Ferdinand Tanghe

**“Bajoat gij, dat waren antieke dingen he. Pfff, Voor dat te bedienen en al, dat kunt ge niet op een dag of 4-5. Ge moet dat vergelijken, het systeem van bedienen, was precies, ik weet niet of gij dat nog gaat weten, als ge nog de ouwe tram 1 van vroeger, hadt ge een vent die een zwong in zijn handen hadt, TRRRRR, andere xxx ook een zwong twee controllers en ge moest dat dus bedienen, dat was niet gemakkelijk ze, als ge daar ne dag bezig waart, ge waart afgekuist.”**

*En wat moest hij dan lossen, met die oude Titaantjes?*

**“Euh, patatten, hout, vanalles, op ‘t laatste nog beesten, koeien.**

**In die hangars liepen ze los rond, dat waren grote veestallen.**

**De paarden kwamen meestal uit Polen en waren bestemd om er salami van te maken. De beesten werden via de gangway in de loodsen gejaagd. Op een keer riepen de dokwerkers dat ze het niet meer konden houden van de stank. Bleek dat er onderweg een hele hoop beesten vertrappeld waren. Die moesten wij met de kraan weer uithalen.”**

*Het zijn straffe verhalen. En kraanman Ferdinand houdt ons stevig met de voetjes op de grond. Zo charmant was dat allemaal niet.*

**In ‘t begin was dat paniek paniek paniek, voor alles te kunnen. Maar achter drie jaar gaat gij naar de kroane, hoe zoudt ge zeggen, ge moet opletten dat ge niet in slaap valt. Dat ‘t op den duur zo een routine is.”**

**“Er is daar niets romantisch aan, nee, niets romantisch aan, als ge ‘s morgens toekwam aan de krane, stonden er 50-60-70-80-90 bij grote boten 100 dokwerkers gereed** ~~—~~ **‘t was al roepen en tieren van in ‘t begin, dat was het, mekaar uitmaken, romantisch, zeker niet, zeker niet, zeker niet”**

*Maar als het dan niet is voor de romantiek, dan toch voor de geschiedenis. Het is redelijk uniek dat we die kranen daar nog staan hebben, aan Loods 20 van de Voorhaven. Het had geen haar gescheeld, of ze waren afgebroken, samen met al die schone loodsen. Dat dat niet gebeurd is, hebben we te danken aan de man die in Loods 26 woont. Walter Ertvelt.*

Walter Ertvelt

**“Er is een voorgeschiedenis. Ik kwam eind jaren 80 geregeld naar de Muide na een zeer drukke week. Ik woonde in de binnenstad en werkte in Brussel. Op vrijdagnamiddag kwam ik naar de Muide om hier te wandelen. Ik hield enorm van die omgeving, ik herkende die omgeving ook een beetje, door de boeken van Jean Ray.**

**Les lieux ont du génie. Dit wil zeggen, een plek heeft een bepaalde sfeer. Je zou kunnen zeggen, een plaats heeft een ziel, als je wil. Jean Ray heeft dat ooit gezegd en geschreven en ik vond dat dat hier een ziel had. De Muide was toen een van de probleemwijken, van de wijken van de 19de-eeuwse gordel.**

**Ik kwam hier, en dat sprak mij toch wel aan. Er was hier een cafeetje, bij Dolf, dat was café de Sportvriend.  Dat was echt zo een volkscafé en ik was een beetje de rare vogel als ik daar binnenkwam, maar ik kwam daar zeer regelmatig en op den duur aanvaardde men mij echt.”**

*Begin jaren 90 installeerde Walter zich aan Loods 26 en hij begon met een galerij die nog meer rare vogels aantrok, de Waterfront. En op een dag staat hij boven op zijn terras, en hij ziet dat ze loods 24 aan het afbreken zijn. Al zijn alarmen gingen af, want hij had door dat het vanaf dan rap kon gaan. Aan zijn vriend, havenbaas André Dewilde, vroeg hij om tenminste tijdelijk met de afbraak te stoppen. Die zag dat zitten. Stap twee: een brief naar minister Johan Sauwens, met de vraag of gans dit havengebied niet in aanmerking zou komen voor bescherming als erfgoed. Hij heeft er nog een kopietje van liggen en leest er ons uit voor.*

**“Met een aantal mediacollega’s, artiesten, historici, architecten en mensen met doodgewoon gezond verstand zijn we ervan overtuigd dat dit terrein en de gebouwen een uitzonderlijke sociaal-industrieel-archeologische betekenis hebben in functie van een uniek stadslandschap aan de rand van de Gentse binnenstad. Om de toekomst en de betekenis van dit waardevolle gebied te vrijwaren, wil ik hierbij een formele aanvraag doen om het gebied en de gebouwen als landschap en monumenten te beschermen dit vanuit de optiek dat bij renovatie en het toekennen van een andere bestemming, de sfeer van de site en het karakter van de gebouwen en het unieke van het industriële stadslandschap als monument dienen te worden gerespecteerd. “**

**“Enfin, een paar maanden later, ik geloof dat we begin 94 zijn, schrijft hij mij een brief dat er een bevestiging is dat het gebied in aanmerking komt voor bescherming als stadsgezicht en hij schrijft daarbij dat hij een lijst zal laten opmaken van gebouwen en installaties met monumentwaarde, dus dan denk ik ook bijvoorbeeld aan de kraantjes.”**

**“Het feit dat ze er nu nog zijn, is door het feit dat ze toen aangepakt zijn, want anders waren ze helemaal kapot. “**

*En is hij content, met hoe de Voorhaven er vandaag uitziet? Is voor hem de ziel bewaard?*

**“Ik vind van wel. Ze is natuurlijk wel veranderd. Dat is logisch, we zijn ondertussen 30 jaar verder en er is vanalles gebeurd, te laat aan vanalles begonnen, maar er is met heel wat respect voor de aard van de site… dingen gebeurd. Anders was het kapot.**

**23:16 er hangt hier nog altijd een bepaalde sfeer, zij het dat ze wel veranderd is, ik wil niet als een ouw zaag jeremiëren maar men zegt ook wel, een aantal van die woningen die gerenoveerd zijn in de loodsen, die zijn onbetaalbaar geworden, dat is voor dikke tweeverdieners, zal ik maar zeggen, voor wat men in de jaren 80 en 90 een yuppie-publiek noemde.”**

*Maar de loodsen en de kranen zijn gered, en dat is voor Walter toch het belangrijkste.*

**“Wat ik daar eigenlijk uit besluit is dat je als individu heel wat kunt bereiken. Je moet gewoon het initiatief nemen en doorzetten vooral, Zo, er is een joods spreekwoord dat zegt ‘wat niet kan, kan ook’, ja dat is een goed middel om te vechten tegen wat men noemt de ‘cannot do society’.  De cannot do society, die zegt van ‘t zal niet goan ze, want ‘t es moeilijk en er es gien geld enzuvuurt. Maar ik zeg altijd, alles kan, tot bewezen is dat het niet kan. Eh, verstoade ‘t verschil van de differentie, om het in ‘t Gents te zeggen?”**

*Toch nog eens aankloppen bij de Dienst Monumentenzorg. De persoon die daar het meeste weet over de voorhaven, is Kathleen Moermans. Kan dat, Kathleen, dat een briefke naar de minister toen genoeg was om de hele site ginder te beschermen?*

Kathleen Moermans

**“Jaja, dat klopt. Vroeger die beschermingen, dat waren dikwijls vaak mensen met een groot hart voor dat erfgoed”**

**“Ja, niet iedereen hecht dezelfde waarde aan dat erfgoed, dat is met alles, maar met industrieel erfgoed is dat toch nog moeilijker te begrijpen. Iedereen herkent een kasteel bezoeken of een kerk bezoeken, een Griekse tempel, daar is men zo van overtuigd, maar zo een industrieel of maritiem erfgoed, ja allez, dat is toch maar een machine of dat is toch lelijk. Dat is soms heel moeilijk te begrijpen. Hoewel dat dat zeer belangrijk is om die sporen te behouden om die geschiedenis, verleden en ons heden te kunnen begrijpen, heel die evolutie in die kranen bijvoorbeeld**,”

*Over de kranen aan de Voorhaven weet Kathleen nog veel te vertellen. Ze legt uit hoe die in feite het hele uitzicht bepaald hebben van de kaai daar.*

**“eigenlijk aan de voorhaven stonden er eerst stoomkraantjes,** **maar natuurlijk, stoom en stoomkraantjes dat wil zeggen dat er een machinist in zat met een kleine stoommachine om met kolen een vuur te maken om heel dat mechanisme in beweging te krijgen, wat best wel gevaarlijk is als ge  met katoen bezig zijt, want uit die pijp komen soms kleine vuurvonkjes, zal ik maar zeggen, dus eigenlijk is dat allemaal niet zo veilig, daarom bijvoorbeeld ook dat die loodsen op een afstand van mekaar geplaatst geweest zijn, dat er brandpompen al voorzien werden in het ontwerp,”**

*Gent wou mee zijn met de tijd. En op het vlak van elektriciteit waren we pioniers. Er reden in Gent rond 1900 zelfs al herlaadbare trams met een accu. Het was een logische stap om dan ook de stoomkraantjes te vervangen door elektrische kranen.*

**“en om dat te doen is er eigenlijk ook een grote verbouwcampagne gebeurd aan de voorhaven en zijn die loodsen aangepast geweest, er is een kraanbaan geconstrueerd, van het begin van de voorhaven, helemaal over de volledige lengte tot helemaal loods 26, om die elektrische kranen te kunnen plaatsen.**

**39:22 Dat waren 25 kranen, dat is vrij veel op heel die lengte van de voorhaven, die kranen konden eender waar staan, het maakte niet uit waar een boot aanmeerde, die konden daar naartoe schuiven en die hadden een groter vermogen om te hijsen”**

*We hebben voor deze podcast met verschillende havenmensen gebabbeld. Er kwamen schone herinneringen boven en die gingen meestal over de kameraadschap. Maar als het ging over het erfgoed, het bewaren van de loodsen of de kranen, dan hadden ze daar vaak geen mening over. Of het mocht zelfs allemaal verdwijnen. Hoe zou dat komen?*

**“wat mij opvalt is soms: De mensen die er gewerkt hebben, deels die zijn wel trots dat die daar gewerkt hebben, maar dat was wel hun werplek, niet hun woonplek, soms hebben ze ook negatieve herinneringen, zware handenarbeid, dat is niet de plek waar ze per se ook willen wonen.**

**Bijvoorbeeld als de mijnsites gesloten zijn, breekt dat allemaal af he, de mijnwerkers die daar werkten, vaak hechtte men er geen waarde aan, met ook heel veel negatieve connotatie, stakingen, ontslagen, wat hebt ge niet allemaal meegemaakt op uw werk, loon waar ge moest over onderhandelen of dat ge niet kreeg, ruzie dat ge hadt met uw baas, ik weet niet waar ik nu werk dat ik zelf zou willen gaan wonen. “**

*Haha, ok, ja, we zijn mee. En hoe vindt Kathleen eigenlijk dat we het in Gent hebben aangepakt, bijvoorbeeld als ge het vergelijkt met andere steden?*

**“We mogen daar best wel trots op zijn, op wat we hebben. Ik denk ook hoe we die stedelijke ontwikkeling hebben aangepakt, dat het echt naast andere steden kan staan, dat we er niet voor onderdoen**.”

**“En loods 26 als ge daar komt, dat is een fantastische plek, omdat ge daar nog echt die havenactiviteit voelt en ge voelt een verschil tussen de loodsen die al herbestemd zijn, kantoren en lofts, allemaal wat cleaner, en dan komt ge daar waar effectief nog economische activiteit zijt, en dat is die Loods 26, daar zitten scheepsbouwers, dat heeft ergens nog dat rauwe karakter, daar liggen boten langs de kant die nog gerestaureerd moeten worden, of die er liggen en niemand weet nog van wie ze waren, dat drijvend dok ligt daar, er zijn nog activiteiten overdag en...**

**Ik denk dat we als Gentenaar niet altijd beseffen hoe uniek dat dat havengebied is. Dat is het enige stukje 19de-eeuws, begin 20e-eeuws havengebied in Vlaanderen dat nog zo intact bewaard is gebleven. Ik vind dat echt iets om te koesteren.**

***Buurtbewoner 1:* “Ik vind dat wijs, ik. Dat is een stuk geschiedenis, ge weet dat het van vroeger is. Gelijk ginder laten ze die kranen ook staan hee. “**

***Geluid van meeuwen***

***Buurtbewoner 2*: “Ik vind dat hier schoon staan, dat brengt wat karakter aan de plek. Ja… ik vind dat wel geestig.”**

***Buurtbewoner 3*: “Ik vind dat schoon ja, allez ja, het is toch beter dat of niks, allez.”**

***Buurtbewoner 4:* “ik vind dat wel dat dat hier past en de buurt typeert, dat dat hier past bij de havenactiviteit, ik vind het wel mooi”**

***Buurtbewoner 5:* “ ik vind het tof, want als ge zo vanop reis terugkomt en ge ziet die kraan, ik weet “ik ben thuis”**

**—**

*Dit was een podcast van de Stad Gent, met financiële steun van de Europese Unie en de Vlaamse overheid. Productie door Nicolas Marichal en Pieter Dewulf, met de stem van Gytha Parmentier, muziek van The Eastern Plain.*

*Zijt ge gebeten door de verhalen over de Oude Dokken en de Voorhaven? Blijf dan zitten voor de andere afleveringen. Of ga zelf eens het erfgoed besnuffelen in de nieuwe wijken langs het water. Het Industriemuseum heeft er een gratis planneke van gemaakt.*