

UIT DE GESCHIEDENIS VAN DE GENTSE BRUGGEN (Vervolg)

DE DE SMET- EN AARDEWEGBRUG

De brug gelegd over de waterloop komende van de Waldam en zich verenigende met de Lieve aan het Rabot, werd geplaatst voor de aanleg van de Gebroeders De Smetstraat in 1874 (1). Het was een vaste, metalen constructie, geplaatst door aannemer Rollin en Cie, van September 1872 tot mei 1873. De brug had een lengte van 31,7 meter, de rijweg was 6,1 meter en er waren twee voetpaden van elk 2,2 m breedte. Voor de schepen was een doorvaarbreedte van 5,2 m voorzien en een vrije hoogte van 2,2 m. Vanaf 1911 werden er plannen gemaakt om de brug te verbreden doch het duurde nog tot 1924 voor de verwezenlijking ervan.

De rijweg was nu 15,2 m breed geworden. Voor de proefbelasting werd een locomotief van de buurtspoorwegen gebruikt, tesamen met een aanhangwagen van 18 ton rustte er op de brug een totaal gewicht van 48 ton. Bij de demping van de rest van de Waldam (van 15 juni 1948 tot juni 1949) werd de brug afgebroken doch de fundering bleef in de grond steken, zelfs de metalen brugleuning bleef staan tot 1970, in dat jaar werd ze verwijderd tijdens grondwerken.

De Aardewegbrug

Deze brug ontstond tussen 1619 en 1645, na het graven van de Brugse Vaart en de verbinding met de Waldam. Het is één van de weinige bruggen van Gent waar bijna niets van terug te vinden is. Ze verdween bij de opvulling van de Waldam in 1948, bijna onopgemerkt zoals ze gekomen was.

Hamerbrug

Deze brug, over de Brugse Vaart, lag rechtover de Hamerstraat, vandaar dan ook de naam. Het was een metalen draaibrug, geplaatst in 1880 op kosten van de staat en met medewerking van de stad (volgens K.B. van 29 juli 1879). Het plan werd getekend op 24-6-1876. Ze had een breedte van 8,5 meter. De doorvaarbreedte was gelijk aan de bodembreedte van het kanaal nl. 12,5 meter (Zie tekening). Aanbesteding 16-2-1880.

Zoals de meeste bruggen van haar soort was ook de Hamerbrug regelmatig aan herstelling toe : vooral de houten vloer in dennenhout diende bijna jaarlijks vernieuwd te worden.

(1) Op 12 augustus 1872 hebben de Gebroeders De Smet (Eugeen, Karel, Frederik en Alfons) bij de Gemeenteraad een vraag ingediend om toelating op hun grond verscheidene straten te openen. De vraag werd ingewilligd bij besluit van 26 mei 1874 en op 3 mei 1875 werd één dier straten door het College de De Smetstraat genoemd.



Afb. 1. De De Smetbrug, omstreeks 1930. Foto A.C.L.



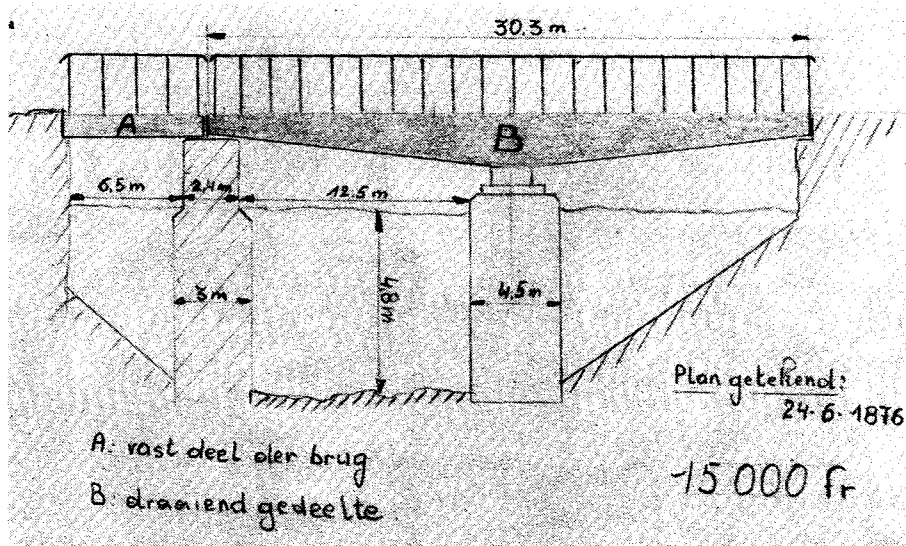
Afb. 2. Aardewegbrug. Foto Dienst Openbare Werken.



Afb. 3. De ex-uitmondung van de Waldam in de Brugse Vaart, voorheen Aardewegbrug. Op de voorgrond de borstwering van de Bargiebrug.



Afb. 4. De noodbrug aan de Hamerstraat tijdens de oorlog 1940-1945. Ze was, zoals de meeste noodbruggen, alleen toegankelijk voor voetgangers. Ze verdween voorgoed na de oorlog.

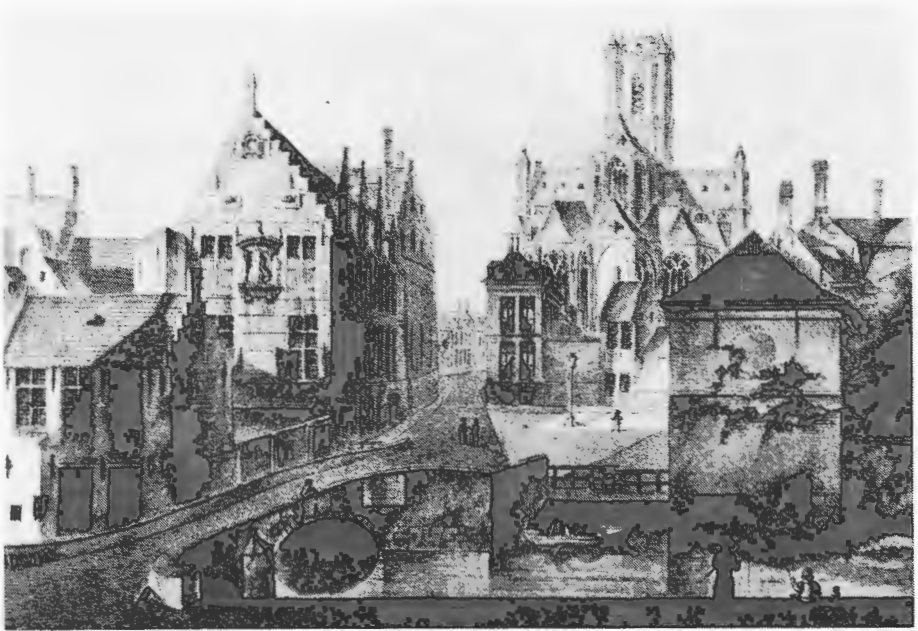


In mei 1940 werd de brug vernield en tijdelijk vervangen door een noodbrug : deze was enkel voor voetgangers aangezien ze slechts 2,5 meter breed was met een lengte van 26 meter. Het brugje werd geplaatst op metselwerk aangebracht op de landhoofden en de pijler. Vanaf 5 juli 1940 was het in dienst. De doorvaarbreedte bedroeg nu 9,75 m en de vrije hoogte 4,5 m, de prijs 79.478 fr.

Na de oorlog (in 1953 ?) werd ze volledig afgebroken om niet meer vervangen te worden omdat men een eind verder, in het verlengde van de Rooigemlaan, op de plaats van de door de Duitsers gelegde noodbrug, een nieuwe betonnen brug lei : de Prof. Guislainbrug.

Wijnaardbrug

Deze oude brug, haar ontstaan gaat terug tot omstreeks 1300, ontleende haar naam aan de "Wijnaerd" zoals eens het Bisdomplein heette. Aert betekent losplaats. Sommigen menen dat hier niet zozeer sprake zou zijn van een wijn losplaats dan wel van een Wijden of Groten aard : het Bisdomplein was immers vroeger een kerkhof behorend bij de St-Baafskerk. De brug was in hout tot in 1526, toen werd ze in steen herbouwd. Een tweede herbouwing gebeurde in 1734 door bouwmeester David 't Kindt. Het is deze laatste brug die hier staat afgebeeld, ze was amper 6 m breed. Na de overwelving van een gedeelte der Neder-Schelde (nu het François Laurentplein en Lieven Bauwensplein) in 1885, werd de Wijn(g)aardbrug herbouwd. De nieuwe metalen brug kreeg een breedte van 22 meter, zijnde de totale breedte van het Bisdomplein (de rijweg was 16,8 m en de lengte 22 m = de breedte van de Reep). De bovenbouw bestond uit metalen liggers waarop stenen gewelfjes rustten. Van deze herbouw verscheen in het dagblad "Vooruit" het volgende : "Maandag, 16 november 1885. De werken



Afb. 5. De Wijnardbrug omstreeks 1800 (bouwjaar 1734).



Afb. 6. De Wijnardbrug rond 1930.



Afb. 7. Een deel van de borstwering van de Wijngaardbrug, vóór “den Ecole Moyenne”.

aan de nieuwe brug van het Bisdome worden met spoed voortgezet. Vrijdag, 4 december 1885 : “Men is bezig aan het kasseiwerk op de wijngaardbrug en het St-Baafspleintje”.

De gaslantaarns op de brug (zie zichtkaart) werden in 1954 weggenomen na het in gebruik nemen van de openbare verlichting met electriciteit langs de Bisdomekaai en de Reep.

Bij het dempen van de Reep, in 1960, werd de brug, die zeer mooie borstweringen had, in negen dagen tijd gesloopt.

De Nieuwbrug

Het ontstaan van deze brug gaat terug tot in de 12de eeuw en werd vermeld in 1308 als “an de Nieve brigghe”.

Het was een vaste stenen brug met drie bogen in 1523. Toen ze in april 1855 afgebroken werd vond men immers een derde boog, waar er voorheen



Afb. 8. De Nieuwbrug gezien vanaf de Reep. De huizen rechts verdwenen voor de bouw van het RTT gebouw (1974-1975).



Afb. 9. De Nieuwbrug gezien vanaf de Voorhoutkaai. Bemerkt het mooie huis rechts op de foto, ondertussen gesloopt voor de bouw van een nieuwe kapel van de school St-Lievens.



Afb. 10. De Nieuwbrug gezien van op de "Hondenmarkt".



Afb. 11. De Nieuwbrug vóór 1950.

slechts twee te zien waren, waardoor men veronderstelt dat de Reep aldaar breder moet geweest zijn.

De nieuwe brug, een vaste in ijzer, volgens plannen van bouwmeester J. Van Hoecke, werd breder dan de vorige, zodat het nodig was enkele huizen in de omgeving te slopen. Rechtover de Barrestraat werd een noodbrugje gelegd. Voor het maken van de Nieuwbrug had G. Scribbe (ijzergieter en mechaniker, wonende in de Fiévéstraat te Gent) 80.000 kg gegoten ijzer en 15.000 kg getrokken ijzer nodig. Het was dezelfde aannemer die in 1866 de nieuwe Marcellisbrug zou maken. De Nieuwbrug werd geplaatst door ondernemer F. De Dryver. De middenvloer of rijweg, zes meter breed, was gekalseid, terwijl de voetpaden, twee meter breed, bestonden uit platte ijzeren platen. De totale lengte bedroeg 20 m, de doorvaarbreedte mat 16,3 m en was dus veel vergroot doordat er nu slechts één boog de stroom overspande. De vrije hoogte in het midden van de boog bedroeg 2,43 m.

Op 28 augustus 1855 schreef de Gazette van Gent : “Deze brug is de grootste die wij in onze stad bezitten, zij is één meter breder en iets langer dan de Marcellisbrug, dit belet niet dat de ijzeren Nieuwbrug maar 47.000 fr. zal kosten, terwijl de Marcellisbrug 120.000 fr. gekost heeft !”

Bij de inhuldiging op 13 september 1855, werd de brug getest door een wagen volgeladen met ijzeren staven, zijnde een totaal gewicht van 20.000 kg, getrokken door acht paarden.

De laatste grote herstelling (voor haar afbraak) gebeurde in 1951, van 7 tot 22 mei. Het wegdek, dat door het steeds zwaarder wordend verkeer erg beschadigd was, werd volledig vernieuwd in gewapend beton.

Acht jaar later besliste men de Reep op te vullen (van 16 augustus tot 11 oktober 1960) en de Nieuwbrug werd gesloopt in vier dagen, door de aannemer die ook de even verder gelegen Wijngaardbrug zou slopen. Aan de Nieuwbrug hebben de Gentenaars nog een gezegde overgehouden. Het moet vroeger zoveel als een belediging geklonken hebben toen men tot iemand zei : “ge zijt van over de Nieuwbrugge”.

In het Gentse Woordenboek van L.L.V. Coopman vinden we ook nog terug dat men van iemand die onheus handelde zei : “’t is hem vergeven, hij is van over de Nieuwbrugge.”

M. LABYN
(’t Vervolgt)