

UIT DE GESCHIEDENIS VAN DE GENTSE BRUGGEN (Vervolg)

LOUSBERGSBRUG

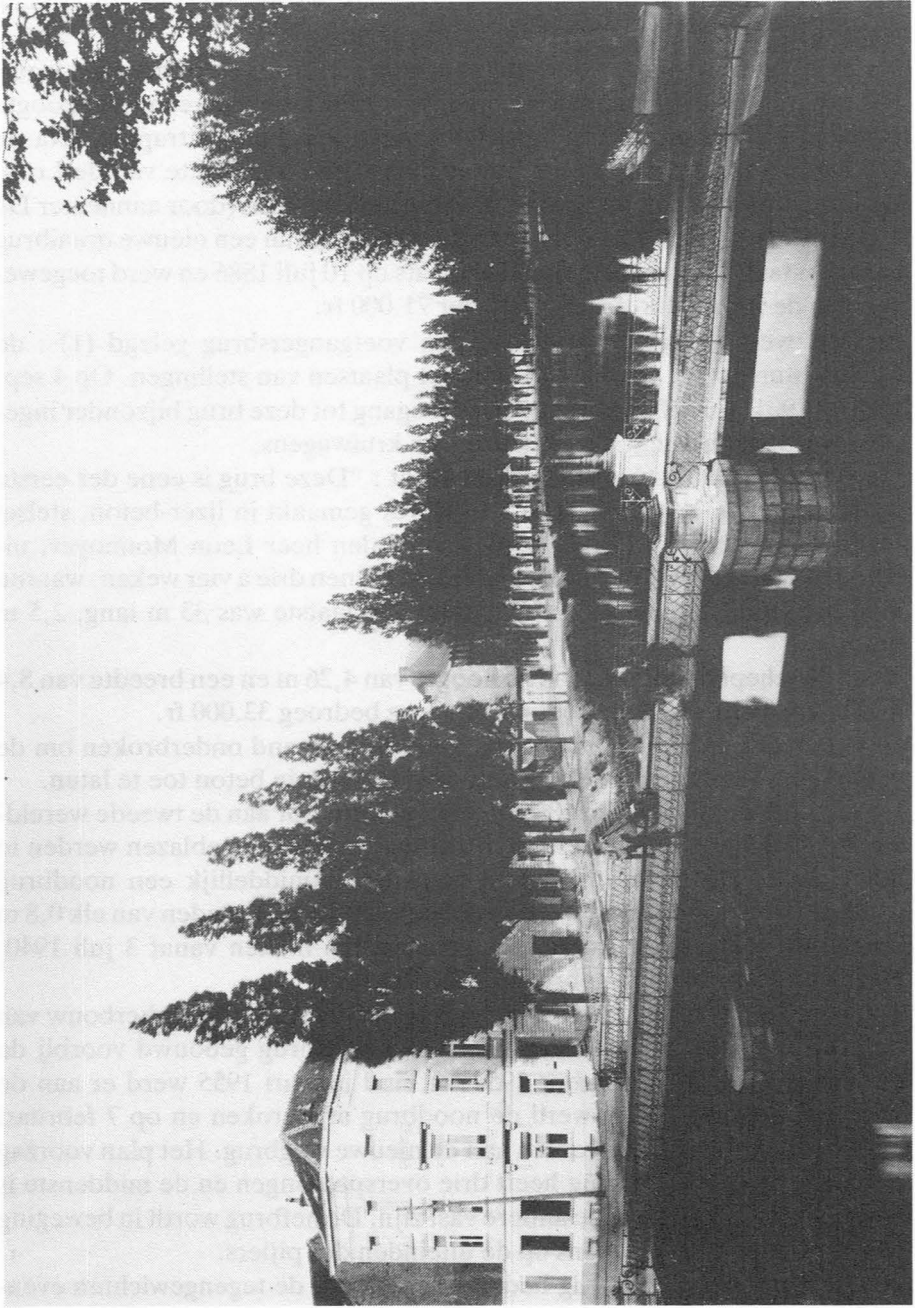
Volgens M. Heins zou de eerste brug dateren van 1817, doch ze is niet terug te vinden op de stadsplannen van Gent van 1825, zodat we mogen aannemen dat de eerste gebouwd werd naar aanleiding van de aanleg van de spoorlijn, welke het Zuidstation met het station aan de Dampoort moest verbinden en de Lousbergsbrug was één der drie bruggen welke door aannemer De Beer in 1856 geplaatst werden. Het was een brug in gegoten ijzer, 110.000 kg wegende en op 30 maart 1856 getest op 118.000 kg.

J.J. Steyaert schrijft over deze bruggen het volgende : “Aen haer einde (hij heeft het hier over de Twee Bruggenstraat) over de Schelde, ligt eene merkwaardige ijzeren draeibrug, welke twee wegen bevat : één voor den overtocht van den koopwarentrein, en daernevens een voor personen, om de gemeenschap tusschen de Arteveldeplaets met de Visscherij te bevorderen. Regtover deze brug (De Nieuwebosbrug dus) ligt eene andere, ook draeiende ijzeren brug, welke van de Visscherij over de vaert van dezen naam geleidt naer den auden stadswal. Over dezelfde grond loopen de ijzeren spooren voort door het voormalig Spanjaerds kasteel tot bij de Dampoort; hier ligt de Derde ijzeren brug van de verbindingsweg over de vaert en geleidt denzelven langs het Dok tot den Entrepot.”

Na de afschaffing van de spoorlijn langs die weg, werd de brug aangepast in 1874 (van 29 september tot 15 oktober).

Elf jaar later brak de brug in twee, de Gazette van Gent wijdde er een gans artikel aan : Gent, 6 november 1885; “Instorting der Lousbergbrug. Verledene week werd gemeld dat de zware ijzeren brug over de Visscherij, aan den Kasteelboulevard, geweldig aan 'tzakken was.

Dinsdag was van stadswege bericht gedaan dat dien dag de brug enkel voor voetgangers toegankelijk zou zijn geweest. Men brak den vloer der brug open langs den kant der fabriek van de heer Van Heuverswijn, om als evenwicht voor de anderen kant der brug, waar de zakking zich deed gevoelen, er ijzeren staven te leggen, die een zeer zwaar gewicht en misschien al te zwaar uitmaakten. De brug had reeds woensdag gedraaid, en scheen beter in den haak te staan. Maar gisteren nanoen, kwart na vier ure, terwijl ze geopend werd voor een walenschip, brak de brug, die juist gansch opengedraaid was, met een gevaarlijk gekraak 't halven door. Het eene deel der brug vloog langs den eenen kant in het water terwijl de andere helft langs den overkant neerwipte, zoodanig dat de twee uiteinden der brug in de diepte zitten en de gebroken einden van 't midden in de hoogte steken. De twee overblijvende deelen zijn op de breedte van de geheele brug van elkander verwijderd.



De Lousbergsbrug vóór 1900. Copyright ACL. Foto Nr. 35019.

Dadelijk was de oorzaak van het ongeval te zien : het mecanisme onder de brug was, onder het ongelijk gewicht, aan stukken gesprongen, met zulk een geweld, dat men, in de aanpalende fabriek, vermeende dat een gebouw was ingestort. Gelukkig werd niemand gekwetst.”

Na de breuk werd er een voorlopige voetgangersbrug gelegd door het leger. Dit brugje rustte op metalen steunen, was 30 m lang, had een vrije hoogte van 4 m en was aan beide kanten voorzien van houten trappen. Na de afbraak en opruiming van het beweegbaar ijzeren gedeelte van de Lousbergbrug (en ook van de Nieuwebosbrug) in juni 1886 (door aannemer De Cloedt E., voor 2.876 fr.) ving men de bouw aan van een nieuwe draaibrug in zacht staal. De aanbesteding had plaats op 10 juli 1886 en werd toegewezen aan de firma Morobé (Gent) voor 71.000 fr.

In 1901 werd, naast de wegbrug, een voetgangersbrug gelegd (1) : de werken startten op 11 juli 1901 met het plaatsen van stellingen. Op 4 september 1901 schreef een krant dat de toegang tot deze brug bijzonder ingericht werd met hellingen voor fietsers en kruiwagens.

Op 3 oktober 1901 schreef dezelfde krant : “Deze brug is eene der eerste soortgelijke werken in Europa : zij wordt gemaakt in ijzer-beton, stelsel Hennebique, en werd ondernomen door den heer Leon Monnoyer, uit Brussel. Het einde der werken is voorzien binnen drie à vier weken, waarna men het metalen gedeelte zal plaatsen. Dit laatste was 33 m lang, 2,5 m breed.

Voor de schepen was er een vrije hoogte van 4,26 m en een breedte van 8,4 m. De kostprijs van deze voetgangersbrug bedroeg 33.000 fr.

In 1911 werd de wegbrug voor ongeveer drie maand onderbroken om de vervanging van het brugdek in hout naar een dek in beton toe te laten.

De metalen draaibrug van 1886 bleef in gebruik tot aan de tweede wereldoorlog. Toen was ze één der veertig bruggen welke opgeblazen werden in het Gentse. De Duitse bezetters bouwden onmiddellijk een noodbrug welke nadien door de stad werd voorzien van twee voetpaden van elk 0,8 m breed, de voetgangers konden er gebruik van maken vanaf 3 juli 1940. Deze noodbrug bleef in gebruik tot in 1955 !

Ten einde het voetgangersverkeer niet te onderbreken bij de herbouw van de Lousbergbrug, werd er een voorlopige voetbrug gebouwd voorbij de noodbrug. Van 29 november 1954 tot eind januari 1955 werd er aan de voetbrug gewerkt. Toen werd de noodbrug afgebroken en op 7 februari 1955 startte men met de werken aan de nieuwe wegbrug. Het plan voorzag een hefbrug d.w.z. de brug heeft drie overspanningen en de middenste is beweegbaar terwijl de twee andere vast zijn. De hefbrug wordt in beweging gebracht door vier heftorens op de uiteinden der pijlers.

Het gewicht van de hefbrug bedraagt \pm 75 ton, de tegengewichten evenveel !

(1) Volgens de Gazette van Gent draaide de brug 36 tot 69 maal per dag (in 1900).



Lousbergsbrug en voetgangerspasserel omstreeks 1910.



Lousbergsbrug en voetgangerspasserel omstreeks 1910.

De brug werd op 21 december 1956 voor het tramverkeer geopend en een dag later voor alle verkeer. De bouwprijs bedroeg 7.189.235 fr voor de brug en 3.618.940 fr voor de electro-mechanische uitrusting. Na de voltooiing der wegbrug werd de voorlopige voetbrug afgebroken en begon men op 2 maart 1957 aan de bouw van een definitieve voetbrug. Het werd een boogvormige constructie in gewapend beton, welke steun neemt op twee pijlers die onderling 23,7 m van elkaar staan.

De vrije hoogte in het midden bedraagt 5,72 m en de totale breedte 2,5 m. Langs beide oevers gebeurt de toegang en door een trap en door een hellend vlak, dit laatste voor fietsers (kruiwagens in de stad zijn nu wel verdwenen !).

De voetgangersbrug was afgewerkt op 6 december 1957 (volgens jaarverslag van de stad Gent).

Op zondag 8 december 1957, verscheen in een dagblad een artikel met als titel "Brug der zuchten" waarin de nieuwe Lousbergbrug onder de loep werd genomen. Ik laat hier het artikel in onverkorte vorm volgen.

BRUG DER ZUCHTEN

"Zekere dag van de zopas voorbije week stond een reiziger aan St.-Pietersstation te wachten naar een tramrijtuig der lijn 7. Hij stond er lang en wachtte vergeefs, want "tram 7" dook niet op. En nochtans werd het tijd voor de reiziger die noodgedwongen naar de Kasteellaan moest. Ten slotte wendde hij zich naar het hokje waar hij de E.T.G.-controleur om raad vragen wou.

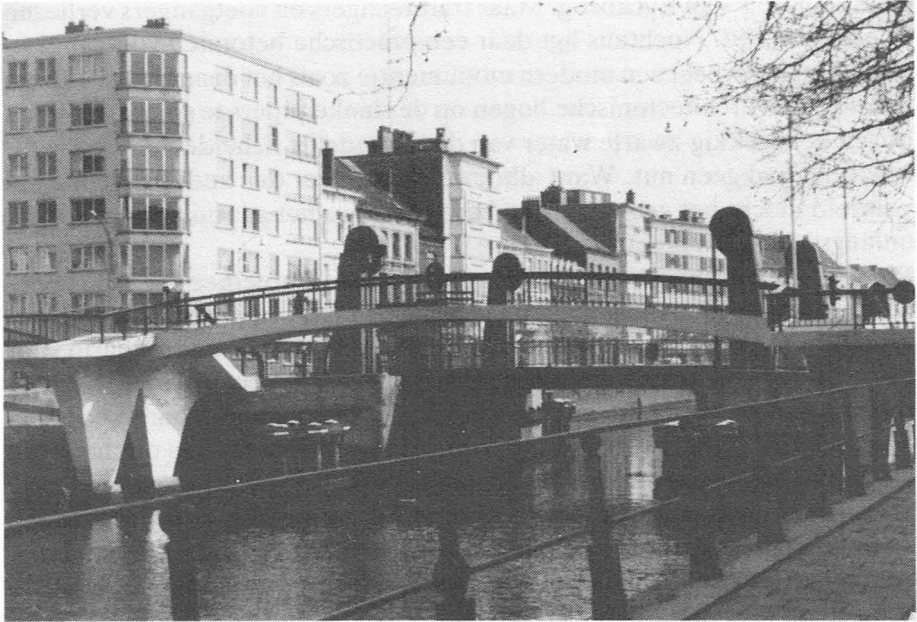
- Scheelt er iets op lijn 7 misschien, mijnheer ?

- Wat gaat u dat aan ? kreeg hij bot te horen.

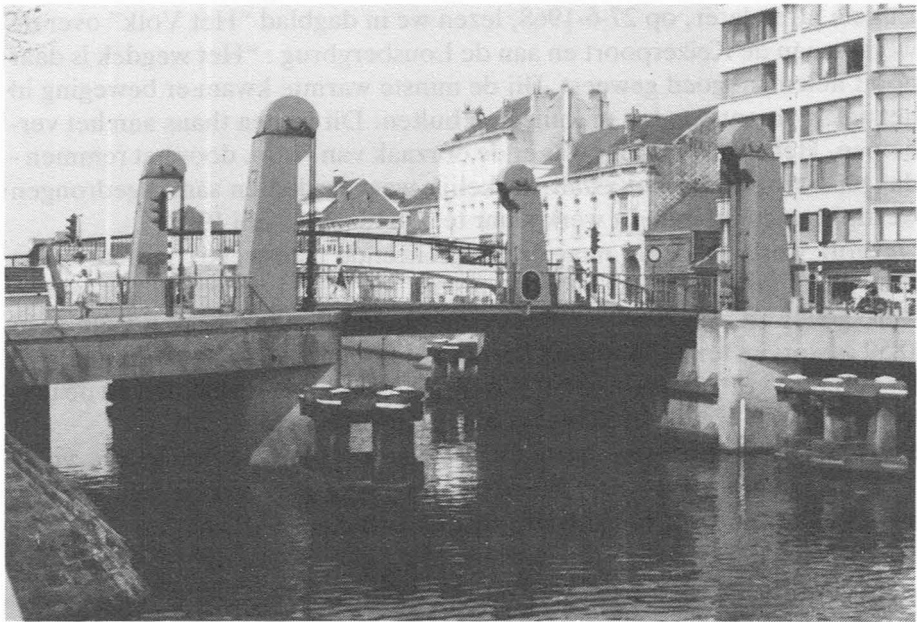
Begrijpelijk, dat de reiziger niet aandrong.

Afgezien van het feit, dat onregelmatigheid op een lijn van het net voor openbaar vervoer elkeen aangaat, was het niet zozeer de onbeschikbaarheid van de E.T.G.-controleur welke onze aandacht wekte dan wel de oorzaak der vertragingen op tramlijn 7. En die was niet ver te zoeken, want ze lag alweer aan de Lousbergbrug.

Men herinnert zich met welke hardnekkigheid wij op deze nagel moesten hameren vooraleer nagenoeg een jaar geleden, een einde werd gesteld aan het Lousbergschandaal voor de sloping der wrakken van de twee noodbruggen en de bouw van een nieuwe ophaalbrug. Met veel academisch misbaar werd dit "monument" einde van vorig jaar in werking gesteld door de minister van Openbare Werken. Doch, pas had die zijn rug gekeerd of de brug vertikte het. En sindsdien schijnt geen week voorbij te gaan of de brug krijgt haar kuren. Ofwel worden de schepen opgehouden daar het mechanisme weigert de brug op te halen ofwel blijft ze geruime tijd omhoog hangen nadat het laatste binnenschip er reeds lang onderdoor is gevaren en zelfs gebeurt het dat de slagbomen geblokkeerd zitten. Het gevolg dat alle verkeer - en dan vooral de tramrijtuigen - soms gedurende geruime tijd



De Lousbergsbrug in 1981.



wordt lam gelegd. Intussen krijgen autobestuurders, motorrijders en fietsers nog een kans naar de overzijde te geraken langs Visserij- of Slachthuis- en Van Eyckbrug. Maar tramreizigers en voetgangers verliezen er kostbare tijd. Nochtans ligt daar een praktische betonnen voetgangersbrug. Het is oprecht een modern monumentje zoals het daar de witheid van zijn sierlijke architectonische bogen op de slanke pijlers te spiegelen hangt boven het drekkig-zwarte water van de bezoedelde Schelde.

Maar het had geen nut. Want alhoewel sinds meer dan anderhalve maand voltooid mocht het geen diensten bewijzen daar het gebruik ervan nog tot onlangs verboden bleef...

We vroegen ons in gemoede af, waarom ? Tenzij Burgemeester en Schepenen hun tijd en die van tientallen Gentenaars uit de omgeving van de Heirniswijk aan 't verknoeien waren met het ineensteken van een scenario voor de inwijdingsplechtigheid waar ze misschien hoopten eens te meer het wieroekvat aan stukken te slaan tegen het hoofd van de tunnel-baron en tegen de protserige kokers van zijn ministerieel departement. Ons om het even als ze dat plan koesterden. Maar dan moesten ze er maar onmiddellijk komaf met maken. Want het werd ergerlijk te moeten zien dat kladden mensen gepest werden van zodra de Lousbergbrug haar kuren kreeg, terwijl het toch zo eenvoudig was van vandaag op morgen dat voltooid voetbrugje toegankelijk te verklaren.

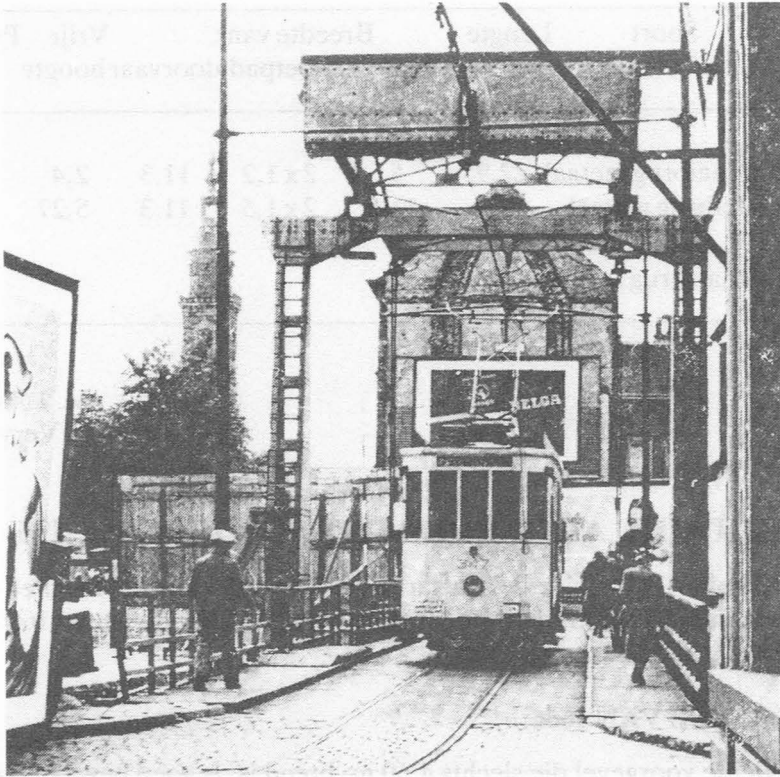
Volgens de huidige brugwachters was de Lousbergbrug in die tijd de modernste beweegbare brug wat betreft de bediening.

Enkele jaren later, op 27-6-1968, lezen we in dagblad "Het Volk" over de werken aan de Keizerpoort en aan de Lousbergbrug : "Het wegdek is daar nooit helemaal goed geweest. Bij de minste warmte kwam er beweging in het asfalt en ontstonden er kuilen en bulten. Dit is men thans aan het verhelpen. Het zware verkeer was er de oorzaak van - o.m. door het remmen - dat bij warm weder het asfalt werkelijk weggereden en samengedrongen werd. Men hoopt met dit werk klaar te zijn tegen 15 juli 1968.

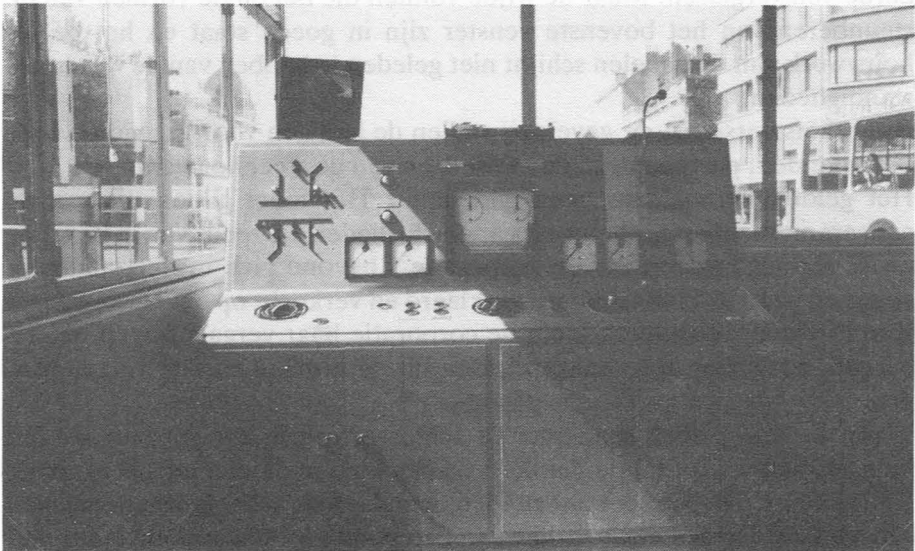
De brug werd genoemd naar de aangrenzende laan welke op haar beurt haar naam gekregen had in 1864 van het instituut Lousbergs. Dit laatste werd gebouwd in 1863-64 naar een plan van Pauli en met het geld van de in 1859 gestorven textielabrikant Ferdinand Lousbergs.

Het was een gesticht voor ziekelijke en gebrekkelijke werklieden uit de textielnijverheid. Het dient thans tot ouderlingengesticht.

Een vraag bij de laatste herbouw : Waarom werd de definitieve voetbrug niet gebouwd vóór de bouw der wegbrug : zo zou de bouw en de afbraak van een voorlopige voetbrug niet nodig geweest zijn !



De Lousbergsnoodbrug tijdens en na de oorlog 1940-45. Deze foto werd genomen door Prof. M. Van Witsen, Utrecht en werd afgedrukt in het boekje "De Gentse Stadstrams in beeld".



Het controle- en bedieningsbord van de Lousbergbrug.

Jaar	Soort	Lengte	Breedte van :		Vrije Proef
			rijweg	voetpad	doorvaarhoogte
1856					
1886	Draaibrug metaal	22,95	5	2 x 1,2	11,3 2,4
1955	Hefbrug metaal	11,3	11,5	2 x 1,5	11,3 5,27
<hr style="width: 20%; margin: 0 auto;"/> Staatsbrug					

M. LABYN
(’t Vervolgt)

INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE - FICHE Nr. 196

Op 10 oktober 1900 stelde de stadsarchivaris Victor Van der Haeghen in de rubriek “Burgerlijke Gebouwen - Ketelvest Nr. 12 - XVIIe eeuw (1666)” in de Franse taal een fiche op over

HUISGEVEL VAN 1666

Deze kleine voorgevel die slechts 4,60 m. breed is, is goed bewaard gebleven in zijn hoofdonderdelen. Men ziet de vazen niet meer die het fronton bekroonden en de vensterspijlen zijn verdwenen, alsook de brandgeschilderde vensterglazen. Maar de wijde voluten die het einde vormen van de steunberen van het bovenste venster zijn in goede staat en het beeldhouwwerk van de panelen schijnt niet geleden te hebben van de weersomstandigheden.

Bas-reliëfs versieren de gevel; zij stellen de heiligen voor gezegd de Vier Gekroonden, patronen van de metsers en van de steenhouwers.

Het geldt hier nochtans geen gildenhuis. Het mooi gildenhuis van de metsers en van de steenhouwers - ambachtslieden die reeds van in de XIVE eeuw verenigd waren in één corporatie - bevond zich in de Cataloniëstraat en werd in 1540 verbeurd verklaard en verkocht op bevel van Keizer Karel. Vanaf dit tijdperk hield de corporatie haar vergaderingen in herbergen, zoals kan opgemaakt worden uit de notulen van de vergaderingen.

Wanneer wij op zoek gaan naar de achtereenvolgende eigenaars van het huis, komen wij tot bij de familie Van der Linden die het huis bezat in de XVIIe eeuw. De 26e september 1666 betaalden de Gentse schepenen aan Jan Van der Linden een subsidie van tien pond grooten voor de bouw van een stenen gevel vóór zijn huis op de *Ketelveste* (1).