

UIT DE GESCHIEDENIS VAN DE GENTSE BRUGGEN (Vervolg)

KONING WILLEMBRUG

In de "Journal de Gand" van 12 april 1817 lezen we : "We hebben reeds gesproken over het plan, waarbij een brug zal gebouwd worden die de Visserij met de Brusselse poort zal verbinden. De brug, getekend door architect De Broe, zal een lengte hebben van 175 voet. Ze zal gebouwd worden door een vereniging van actionairs, die een tolrecht zullen ontvangen gedurende een aantal jaren."

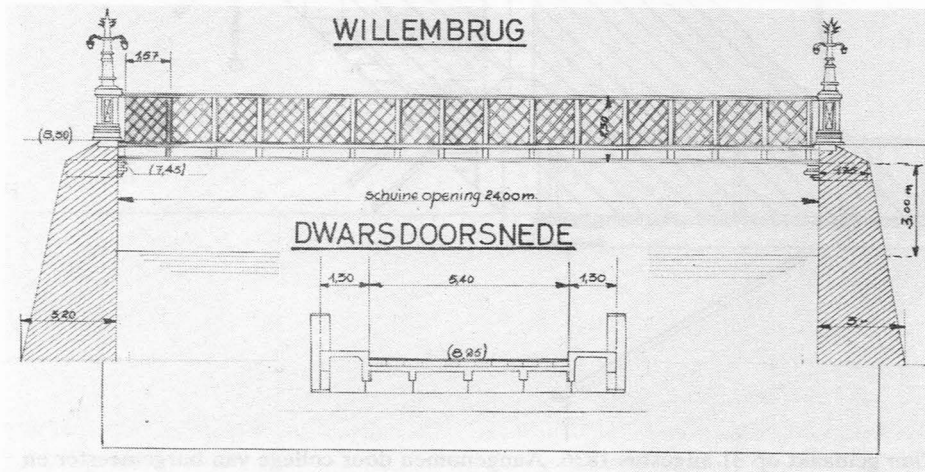
Als we het plan van Gent van 1796 bekijken, zien we dat de wijk van de Visserij enkel bereikbaar was langs de Pasbrug.

Op 23 mei 1820 was de eerste steenlegging een feit en op het einde van 1820 waren de brughoofden klaar.

Enkele jaren later, in 1832, werd er in de gemeenteraad geklaagd over het bruggeld dat de bewoners van de Brusselse straat, de St-Lievensstraat, enz., meestal arme arbeiders, moesten betalen van hun reeds karige loon. De stad Gent koopt uiteindelijk de brug voor 10.000 gulden te betalen in tien jaarlijkse afbetalingen. Het bruggeld werd afgeschaft op 1 juni 1832. De Koning Willembrug, zo genoemd naar de toenmalige koning der Nederlanden, was de enige brug te Gent waarvoor tolgeld geëist werd om er over te gaan.

In 1886 werd de brug herbouwd als vaste, metalen brug.

Ze werd een tweede maal vernieuwd in 1930. Uit de "Gazette van Gent" citeren we : "2 mei 1930 : Het verkeer op de Willemsbrug zal geschorst worden van 12 mei tot einde juni;" en op 10 januari 1931 : "De brug die van de Visserij naar de Brusselse poort leidt, is eindelijk in orde gekomen. Er

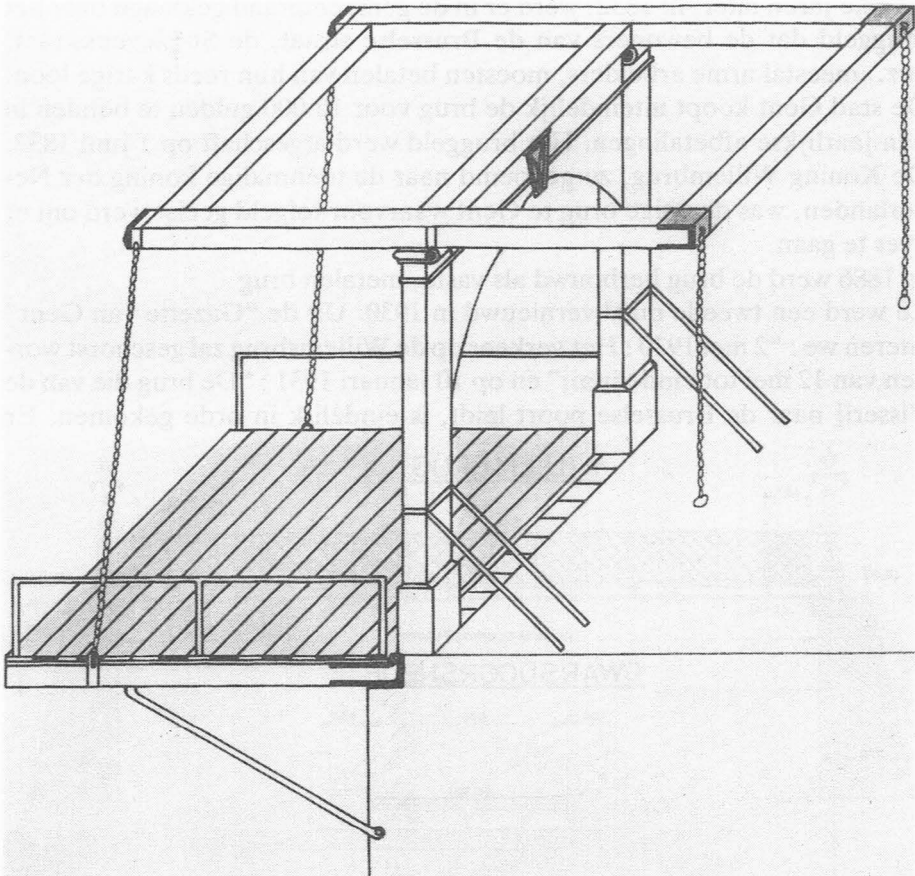


liggen nu twee sporen op voor den geëlectriceerden stoomtramdienst.” Van de eerste en de tweede brug zijn geen plannen, tekeningen of foto’s terug te vinden, alleen van de brug van 1930 bestaat nog een plan bij de dienst van Bruggen en Wegen.

Bij de grote werken, in 1971, aan de Visserijbrug werd ook de Koning Willembrug herbouwd, ditmaal volledig in beton.

VISSERIJBRUG

De eerste Visserijbrug was een dubbele ophaalbrug in hout, soms ook een wip- of valbrug genoemd, geplaatst in 1831. Ze lag stroomopwaarts van het sas of de sluiskom welke gemetseld was bij het graven van het Rommelkanaal (zie 1). Dit bassin werd ook wel eens het Keizersas genoemd. Het was een smalle brug (3,5 m) met een lengte van tweemaal 6,5 m. Op 2 april 1835 verscheen in de Gazette van Gent het volgende bericht : “Eergisteren, om vier uren naermiddag, is eenen wagen, met houillekolen geladen en met een peerd bespannen, toebehorende aen den heer de Schrijver koopman in



Plan gemaakt op 31 augustus 1836. Aangenomen door college van burgemeester en schepenen op 22 oktober 1836.

kolen op de Visserij alhier, op de valbrug gereden, over eenige jaren door de militaire genie aen de Visscherij verveerdigd, en in dien oogenblik is die brug, die met zeer slechte bouwstoffen gemaekt, zeer vervallen was, onder het wigt van den wagen gebroken, en den wagen, peerd, voerman en twee kooldragers zijn in de vaert gevallen. De drij menschen zijn gered, maer het peerd is verdronken. Dezen ongelukkigen voorval is alleen toe te wijten aan het plichtsverzuim der bevoegde overheyd, die sedert lang die brug had moeten herstellen of ten minste den overtocht van gerij daer op had moeten verbieden.”

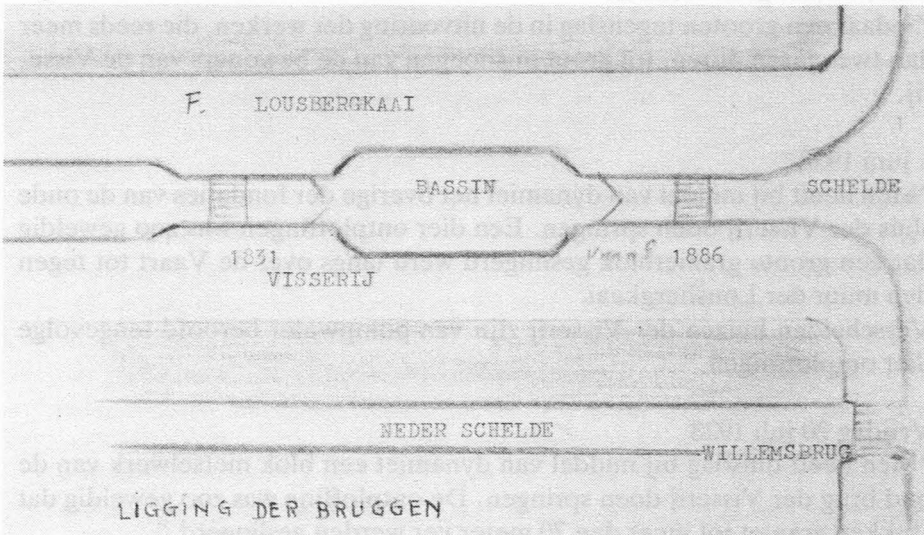
Nog geen twee jaar later, nl. op 7 februari 1837 stort de nieuwe brug terug in : “De nieuwe val-brug, welke de stad op de Visscherij alhier over het Rommelwater had doen maken, is ingestort onder het wigt van eenen wagen met kolen, welken benevens drij werklieden die den zelven voorstaken, in het water gevallen is. Deze personen zijn gelukkiglijk gered.”

Dat er verder gesukkeld werd met deze brug bewijzen verschillende berichten in de krant, de volgende jaren. Ook in de dossiers steken verschillende brieven waarin om het herstel van de Visserijbrug gevraagd wordt. Vanaf 24 december 1866 was de doortocht met rijtuigen op de brug verboden. Het duurde echter nog tot 1886 vooraleer er een nieuwe brug kwam.

Deze laatste, een metalen draaibrug, werd geplaatst aan het andere einde van het sas. Op 25 september 1886 lezen we in de Gazette van Gent : “De werken aan de brug der Visscherij vorderen snel, het bijzonderste deel is reeds afgedaan en binnenkort zal de eigenlijke brug gelegd worden.”

De oude, bouwvallige brug was reeds gesloopt in 1883.

In 1908 was er sprake de sluiskom aan de Visserij te slopen, voor de uitvoering van deze werken moest men wachten tot 1928.



Ligging der bruggen.

Op het einde van de eerste wereldoorlog werd de Visserijbrug verwoest. Ze werd, tijdelijk (!) vervangen door een draaibaar voetgangersbrugje. Dit laatste bleef in dienst tot 1928.

“Uit de Gazette van Gent”

1 januari 1928

“De werken aan de Visserij te Gent werden herhaalde malen onderbroken ofwel wegens het slechte weder ofwel wegens het onderwater schieten van de uitgravingen ofwel wegens de onmogelijkheid waarin de aannemer verkeerde om zijn verplichtingen in financieel opzicht na te komen. De voetbrug werd steeds op de beide oevers in bruikbare staat gehouden. Het baanverkeer langs de Visserij zal binnen 3 of 4 maand in orde zijn. De voltooiing is voorzien op 1 november 1928.”

30 maart 1928

“Op de Visserij was men eenige dagen geleden bezig met een deel van de rivier af te dijken met ijzeren poutrelles om aan de fondaties voor de nieuwe brug te beginnen.

Bij middel eener zuigpomp, door een lokomobiel in werking gebracht, had men het afgedijkte deel leeggetrokken.

Dinsdag namiddag was de grond van den afgesloten bassin reeds zichtbaar toen plots het water er terug in stroomde. Gelukkiglijk bevonden er zich geen werklieden in dien overgrooten kuil, alles is nu wederom te herbeginnen.

Woensdag was reeds een duiker ter plaatse om te zoeken langs waar het water binnengestroomd is.

Ziedaar een grooten tegenslag in de uitvoering der werken, die reeds meer dan twee jaren duren, tot groot misnoegen van de bewoners van de Visserij.”

1 juni 1928

“Men heeft bij middel van dynamiet het overige der fondaties van de oude sluis der Visserij doen springen. Een dier ontploffingen was zoo geweldig dat een groote granietblok geslingerd werd langs over de Vaart tot tegen den muur der Lousbergkaai.

Verscheiden huizen der Visserij zijn van pompwater beroofd tengevolge dier ontploffingen.”

Vrijdag 20 juli 1928

“Men heeft dinsdag bij middel van dynamiet een blok metselwerk van de oud brug der Visserij doen springen. De ontploffing was zoo geweldig dat stukken graniet tot meer dan 70 meter ver werden geslingerd.”

Vrijdag 14 september 1928

“De werken aan de Visserij vorderen naar wensch. Kaaien en brughoofden zullen einde dit jaar afgewerkt zijn. Dan blijft er nog enkel de brug te leggen. Men voorziet dat ze rond half 1929 voor het verkeer zal klaar zijn en ten dienste gesteld worden. Het zal een hefbrug zijn in den zin der Dam-poortbrug, 6 m breed voor 't gerij en 2 voetpaden elk 1,5 m breed. De vaargeul 18 m, voor de binnenscheepvaart een buitengewone geschikte breedte.”

24 januari 1930

“De nieuwe brug, welke de Visserij met de Scheldekaai verbindt, zal eerlang in gebruik worden gesteld.”

Maart 1930

“De mensen die in de onmiddellijke nabijheid der nieuwe (Visserij)brug wonen doen opmerken dat de benaming van brug van den kom der Visserij onjuist is daar deze kom verdwenen is. Het ware logischer en eenvoudiger de brug te noemen : Visserijbrug.”

De ophaalbrug werd in mei 1940 vernietigd en tijdelijk vervangen door 2 smalle wipbrugjes, welke gedurende gans de oorlog dienst deden (zie foto's).

Uit “Vooruit”, 25 maart 1946

“Nog de bruggen aan de Visserij

Wij wezen er reeds op dat het een fout was tussen de Visserij en de Schelde-laan geen vaste brug te hebben voorzien. Het beheer der Bruggen en Wegen heeft een gelegenheid laten ontglippen om een durvende politiek met moderne opvattingen toe te passen.

Het aanbrengen der lichte helling die genoemde vaste brug zou vereist hebben, ware tevens een gelegenheid geweest om de brug tussen de Keizerpoort en de Visserij op te hogen en te herstellen.

Nu zal er toch aan de brug moeten gewerkt worden, daar zij zich in een zeer slechte toestand bevindt.

Maar sommige mensen blijven lapmiddelen verkiezen boven maatregelen die vallen in het algemeen kader van een vooruitstrevende urbanisatie-politiek.”

De ophaalbrug werd na de oorlog vernieuwd door verschillende aannemers. Zo werden, van 16 mei tot 7 juni 1946, de rijvloer en de voetpaden gelegd (in eikenhout) door de firma Deprèt Frères, voor de prijs van 270.157. Het begin dezer werken was vastgesteld op 15 april doch het slechte weder besliste er anders over.

De brug was terug in gebruik op...(niets in dagbladen van 1946).

In 1947 werden de wipbrugjes afgebroken om terug gebruikt te worden aan de Nieuwe Wandeling, waar ze in 1983 nog steeds dienst deden !

Op het einde der jaren zestig, toen het verkeer te Gent steeds maar drukker werd, zocht men een oplossing voor de vernauwing en opstopping aan de Willemsbrug en de Visserijbrug. Immers zolang de ringvaart niet open was, vaarden jaarlijks circa 20.000 schepen door de brug, met een totale lading van ruim 4 miljoen ton. De brug werd gemiddeld 38 maal per dag voor de scheepvaart opengesteld en dus voor het verkeer gesloten. Door de bouw van een overbrugging van de Keizerpoort met in het verlengde een nieuwe brug rechtop de Vlaamse kaai zou niet alleen de gelijkgrondse kruising aan de Keizerpoort verdwijnen maar ook de opstopping aan de Visserijbrug. Over de realisering van deze plannen verschenen in verschillende dagbladen uitgebreide artikels, zo ook in dagblad "Het Volk" Uit dit laatste laat ik hierna de meest interessante stukken in chronologische volgorde de revue passeren.

Uit dagblad "Het Volk" van donderdag, 4 januari 1968 :

"Sinds verscheidene weken zijn er aan de Keizerspoort te Gent, werken aan de Schelde in uitvoering, met het oog op de bouw van een lange viaduct die over het water heen de Keizersvest met de Vlaamse kaai zal verbinden. Hierdoor hoopt men het verkeer op de kleine ring aanzienlijk te vergemakkelijken, door de uitschakeling - voor het doorgaande verkeer van de Visserijkombrug en de Koning Willemsbrug.

Doordat één der pijlers van de verhoogde weg in de Schelde zal moeten gebouwd, wordt deze waterloop thans enigzins verlegd. Hierdoor diende een deel van het Zuidpark (men bedoeld hier het Keizerpark) weggenomen. Zodoende zal het waterverkeer even vlot kunnen verlopen. Deze gedeeltelijke rechtekking van de Schelde zal anderszijds ook de waterafvoer vergemakkelijken. Deze werken worden voor rekening van het wegenvonds uitgevoerd door Openbare Werken, dienst Waterwegen. In het voorjaar (april) zullen de werken voltooid zijn. Reeds vroeger hebben we melding gemaakt dat de bouw van de verhoogde weg is toegewezen. De aannemer zal tijdelijk van het deel van het stadspark kunnen gebruik maken voor het opslaan van zijn materiaal."

Op 13 maart begon men met de voorbereidende werken voor het aanleggen van de verhoogde weg over de Keizerpoort.

27 juni 1968

"Verkeer door Gent zwaar op de proef gesteld.

Het is voor de chauffeur die thans door Gent moet geen pretje... als het dit ooit geweest is. Het is nu al jaren dat het steeds toenemend verkeer - vooral het zwaar doorgaand verkeer - hinder ondervindt van de stad met de vele bruggen."

Voor het verbeteren van deze toestand waren in Gent en omgeving verschillende reusachtige werken in uitvoering of gepland : de E 3 weg, de ringweg, de verhoogde weg over de Keizerpoort, de tunnel aan de St-Lievenspoort.

Tijdens de werken aan de Keizerpoort was de Lousbergbrug buiten gebruik van begin juni tot einde juli 1968.

(voor dringende herstelling van het wegdek - zie Lousbergsbrug) zodat zich tijdens die periode regelmatig vanaf de Visserijbrug tot aan de Dampoort een rij auto's vormde.

“Het gehele reusachtige werk aan de Keizerpoort - aanbesteed voor een bedrag van 132 miljoen - was voorzien in drie fasen : 1. Aanleg wegen St-Lievenspoortstraat tot aan de Keizerpoort, 2. Aanleg verhoogde weg vanaf de Karperstraat (Vlaamse kaai) tot aan de Visserijbrug en 3. De brug zelf als verbinding van de eerste en tweede fase.

Er waren in totaal 550 werkdagen voorzien doch... door onvoorziene omstandigheden tijdens de uitvoering van de 2e fase werd het werk gedurende verschillende maanden stilgelegd en liep aldus een grote vertraging op (zoals we verder zullen zien).”

21 november 1968

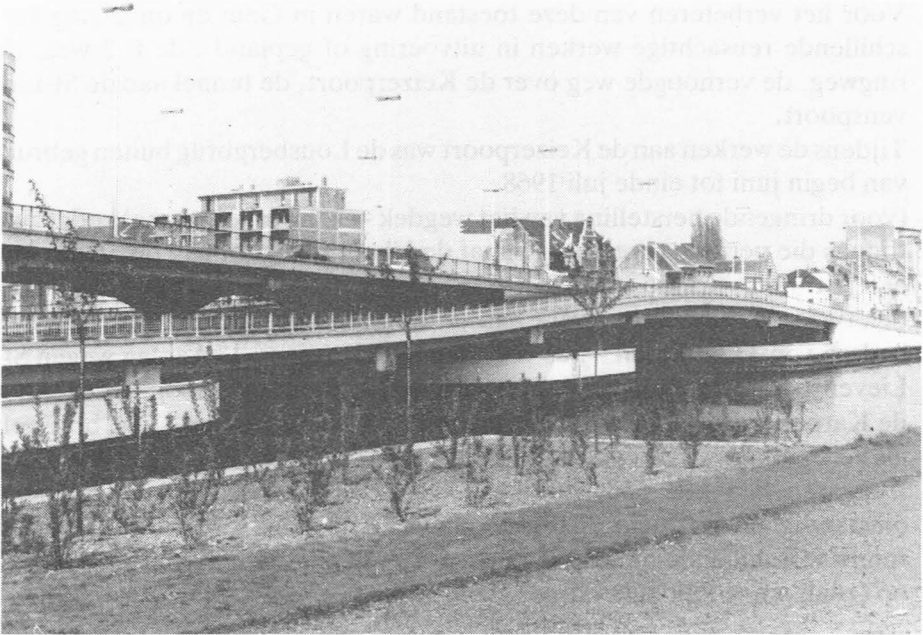
“De tweede fase tot het oprichten van een nieuwe brug aan de Keizerpoort is aangevangen. Hiervoor worden thans aan de koning Willebrug drie huizen afgebroken, waarover dan het tweede deel van de brug zal lopen.”

Vrijdag 19 december 1969

“Overbrugging van 48 meter, spectaculairste stuk tussen Vlaamse Kaai en Keizerpoort.” Onder deze hoofding verscheen terug een uitgebreid verslag over de werken aan de Visserijbrug. Ik laat enkele regels volgen

“De overbrugging heeft een lengte van ± 50 m van aan de Kreeftstraat tot aan het volgend steunpunt, een pijler. Voor de tweede fase der werken waren oorspronkelijk 250 werkdagen voorzien. Er kwam echter een kink in de kabel doordat men stuitte op oude funderingswerken van kademuren, waarop later wegen werden aangelegd, zodat het ontwerp gedeeltelijk moest veranderd worden. Deze verandering diende goed gekeurd te worden door het Ministerie van Openbare Werken (wat, zoals gewoonlijk, met enige vertraging verliep). Het gevolg was dat de tweede fase slechts kon aangevat worden zeven maanden na de aanleg van de eerste zijwegen en het begin der helling m. a. w. het werk lag gedurende zeven maanden stil (en dat terwijl het verkeer meestal in de knoop lag).

Ook de Willebrug wordt afgebroken en vervangen door een vlakke brug waarover de weg voor het lokale verkeer wordt aangelegd, die verder langs de Visserij loopt.”



De nieuwe Visserij- en Koning Willebrug tevens het viaduct over de Keizerpoort, gezien vanuit het Keizerpark.

N.B. Eén der mooiste realisaties van de laatste jaren.



Visserijbrug 1942 (Foto : Ministerie Openbare Werken).

20 januari 1970

“Zwaar verkeer binnenkort niet meer over Visserijbrug
Aangezien de Visserijbrug het dreigt te begeven wordt het zwaar verkeer
rondgeleid langs de Visserij en over de Lousbergsbrug.”

18 december 1970

“De nieuwe brug naast de Koning Willemsbrug is voor het verkeer openge-
steld. Thans zal de oude Willemsbrug worden afgebroken.”

5 februari 1971

“Ringlaan over Keizerpoort in juli klaar voor verkeer
Woensdagnacht heeft men over de Keizerpoort en over de Brusselse poort-
straat de zes balken gelegd ten behoeve van de verdere afwerking van de
ringlaan. Het leggen van de balken, elk 36 m lang en met een gewicht van 70
ton, brengt het einde van deze grootscheepse werken een beetje dichterbij.
De uitvoerende firma, Sotrahay, stuitte tijdens de derde fase van het werk
op oude vestingen die tot 6 m onder de grond staken.”

“Op vrijdag 2 juli 1971 werd de nieuwe brug getest.

In de maand augustus zal de ophaalbrug aan de Visserij worden afgebro-
ken.”

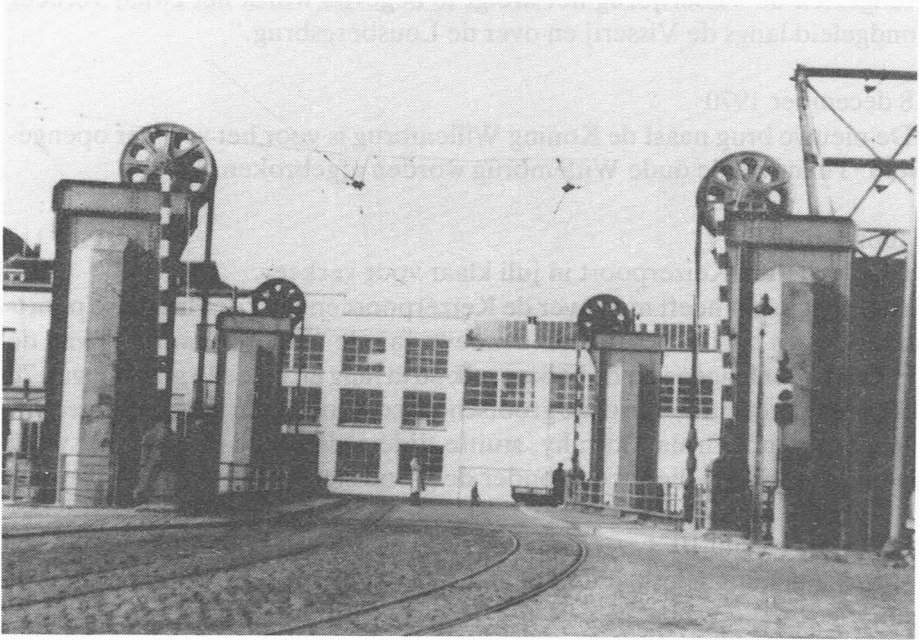
Donderdag 12 augustus 1971

“Vandaag openstelling brug Keizerpoort

Kunstwerk (180 miljoen) voor vlotter verkeer op binnenring Gent. Het
werk aan de Visserijkombbrug en de Willemsbrug is nog niet volledig ten
einde want de opritten, kant Lousberg en komend van de Brusselsest. zijn
nog niet klaar. Het doorgaand verkeer krijgt evenwel reeds de vrije baan.
De Keizerpoort is voor het verkeer niet alleen steeds een flessenhals
geweest, maar ook een stopplaats doordat de Visserijkombbrug voor de
scheepvaart diende opengedraaid. Dat zal nu voortaan tot het verleden
behoren, want de voorziene constructie is van die aard dat alle mogelijke
wegcombinatie's blijven behouden, terwijl ook voor de voetgangers een
oplossing is bedacht. Het einde van de nog uit te voeren werken is voorzien
tegen eind september 1971.

Dit reusachtige werk werd in maart 1968 begonnen. De werf diende om
technische redenen (hiervoor vermeld) een achttal maanden te worden stil-
gelegd. De constructie van dit kunstwerk, met een lengte van 350 m en een
breedte van 17 m, was een spectaculaire onderneming, vooral toen de
geprefabriceerde balken dienden gelegd, waaronder stukken van 48 m
lengte en de zwaarste die ooit in dit soort werden gemaakt.

Er werd gedurende al die jaren door ongeveer 70 personen aan gewerkt
onder de leiding van werfvoorzitter Cerfontaine en conducteur Cornu, dit



Visserijbrug 1946. (Foto's Ministerie Openbare Werken)



alles onder toezicht en in opdracht van het Ministerie van Openbare Werken. Vermelden we nog dat de overbrugging vier rijstroken bevat met verbredingen aan de op- en afritten. Bij het bekijken van tekeningen en foto's zal echter alles veel duidelijker zijn dan tien beschrijvingen."

Jaar	Soort	Lengte	Breedte van :			Vrije	Proef
			rijweg	voet- pad	door- vaart	hoogte	
1837	Dubbele wipbrug	13	3,5				
1886	Metalen draaibrug						
1930	Ophaalbrug	22,7	6	2 x 1,5	18	5,35	
1946	Ophaalbrug						
1971	vaste in beton		13		18		400 Kg/m ² 4x32ton

NOTEN

- (1) Uit : "De oude straatnamen van Gent" door Dr V. Fris (1925)
 "Visscherij, loopt van de Van Eyckbrug en de Slachthuisbrug tot de Koning Willembrug. De vaart "De Visscherij of het Rommelwater werd gegraven in 1752 van aan den westelijken gracht van het aloude Spanjaardkasteel tot aan de Neder-schelde. Daardoor werd de vaart Visscherij den bijzondersten arm van den stroom, terwijl de oude arm der Schelde nog alleen eene afwateringsvaart werd. De plaats waar de vaart van 1752 werd gegraven heette reeds in 't begin der 16de eeuw de Visscherije."
- (2) Uit : "De Visserij" door Guido Deseyn (Gentse vereniging voor industriële archeologie en textiel)
 "Het Rommelwater zal zijn naam naar het lawaai van de vele draaiende waterraderen en het woelige uitgestoten water van de vele watermolens wel niet gestolen hebben."

Volgens de brugwachters was de Visserijbrug de slechte brug om te bedienen en wel om twee redenen :

1. Een zeer druk verkeer van boten welke uit drie verschillende richtingen kwamen. Daardoor had men meestal de tijd niet om zelfs behoorlijk te eten.
2. Een zeer druk wegverkeer dat men goed moest gadeslaan bij het sluiten van de slagbomen.

M. LABYN
 ('t Vervolgt)