

schilderachtig...” In ons geval was dat zeker waar!

Men kan zich trouwens afvragen of het om een uitspraakvergissing bij de latere naamgevers is gegaan.

Wie woont immers graag in straten die beginnen met woordjes als : “Kerkhof-”, “Vuil-”, “Kieken-”, “Eers, Ers- of Isdarm” en dergelijke?

Immers “Heirdam” klinkt, voor iemand die daar heeft gewoond of er zich vestigt, heel wat fijner dan het oorspronkelijke, ongezuuten toponiempje. Maar wie zal het ons vertellen? Hoe kwam “Heirdam” in de registers van ’t kadaster? Beluiken, sloppen en dergelijke kregen immers nooit een officiële naam van de gemeentebesturen. Die straatjes stonden bekend onder een spotnaam, de naam van de eigenaar of de man die ze had gebouwd.

Lode HOSTE

NOTEN

- (1) zie A.M.S.A.B.-TIJDINGEN IV, 1985-'86, 3-4, p. 12.
- (2) zie GYSSELING, M, Gent's vroegste geschiedenis, 1954, p. 47.
- (3) zie Lodewijk LIEVEVROUW-COOPMAN, Gents Woordenboek en Victor FRIS, reeds vernoemd.

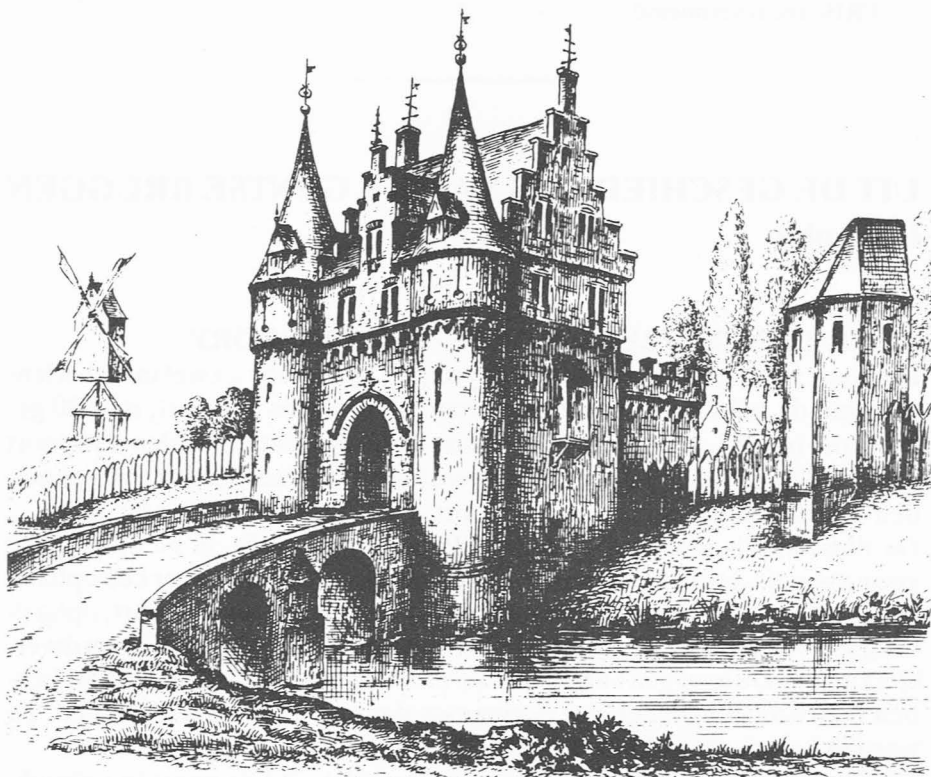
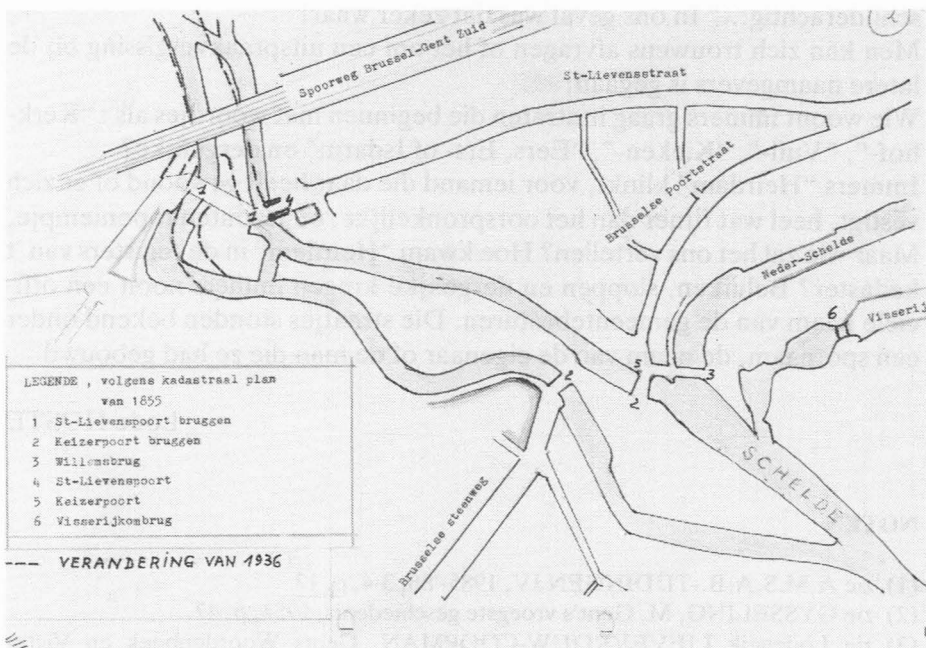
UIT DE GESCHIEDENIS VAN DE GENTSE BRUGGEN (Vervolg)

DE ST.-LIEVENSBRUG EN DE ST.-LIEVENSPOORT

De poort werd gebouwd in het begin van de 14de eeuw en wel in de verlenging van de huidige St.-Lievenspoortstraat. Volgens Steyaert, in 1320 gesticht om in 1383, 1578 en 1674 vernieuwd en versterkt te worden. De poort moet wel degelijk gebouwd zijn geweest want de stadsrekeningen vermelden slechts zelden werken aan de poort.

De illustratie is getekend naar het “Panoramisch zicht op Gent in 1534” gezien vanaf Ledeberg. Een der brugbogen werd gesloten door een ophaalbrug. Volgens M. Heins waren de bruggen aan de St-Lievenspoort, ophaalbruggen vanaf 1572 en zij bleven het tot aan de afschaffing der stadsversterkingen. De bruggen aan de St-Lievenspoort en aan de Keizerpoort hebben de wisselvalligheden der poorten en der naburige sluizen gevolgd. Ze werden herbouwd in 1763, 1779, 1789, 1847 en 1882.

Na de afschaffing van de octrooirechten in 1860, viel de poort in onbruik.



Sint-Lievenspoort. Foto van tekening uit het Atlas Goetghebuer, Sag.

Toen de westelijke arm van de stadsgracht verbreed werd tot een bevaarbare waterloop, werden in 1882 de grondvesten van de poort weggebroken terwijl de brug herbouwd werd als een vaste stenen brug met twee bogen.

Van deze herbouw verscheen in de krant slechts twee korte berichten :

28 maart 1883 : “Men wacht op bepaald goed weder om de groote werken aan de St-Lievenspoort en dien der Brusselse poort te voltooien (verbreding der Schelde, voltooiing brug bij St-Lievenspoort).”

8 juni 1883 : “De nieuwe brug aan de St-Lievenspoort is thans voor het verkeer geopend.”

Na de sluiting van het Zuidstation, werden er in 1933 plannen gemaakt voor het rechtek van de Scheldearm en de vervanging van de noodbruggen (hier bedoeld de oude spoorwegbruggen).

De aanbesteding en de goedkeuring had plaats op 31-12-1934.

Op 15 maart 1935 begon aannemer H. Walraeve met de werken, welke niet alleen twee jaar zouden duren maar de omgeving ook ingrijpend veranderen : de twee bruggen kwamen voor de eerste maal in de geschiedenis in elkaars verlengde te liggen en sloten tevens aan op de nieuw aangelegde autoweg, op de bedding van de gewezen spoorlijn Brussel-Gent Zuid. Over deze grote werken verschenen vele artikels in verschillende kranten (hierna volgen enkele uittreksels).

Vrijdag 9 januari 1936

“De openbare Werken te Gent

Inzake de nieuwe St-Lievensbruggen kunnen we melden dat ze in juli a.s. in gebruik zullen gesteld worden! Reeds kan men zich rekenschap geven van 't grootste werk waarvan de heer De Nayer, ingenieur van Bruggen en Wegen, de ontwerper is, en dat het uitzicht van het eertijds armtierige vervallene der wijk aanmerkelijk verbeteren en verfraaien zal tevens een ideale verbinding verwezenlijken tusschen het grongebied van Gent en dit van Ledeberg en een gemakkelijke doortocht aan schepen van 600 ton.

De rijweg der nieuwe brug zal op Ledeberg uitgeven op den Hundelgemse stw., ter hoogte van het nog bestaande maar binnenkort af te breken magazijn, dus op tamelijk geringe afstand eenerzijds der Bellevuestraat, anderzijds der vaste brug over den onbevaarbaren Schelde arm. Deze vaste brug die verbinding geeft tot het kleine eindje Hundelgemse stw. dat naar de oude St-Lievensbrug loopt, blijft behouden om het verkeer naar de Pynaert kaai te verzekeren.”

Zaterdag 1 februari 1936

“De werken aan de nieuwe St-Lievensbrug te Gent vorderen zoo snel dat men binnenkort zal aanvangen met de nieuwe laan bezijden de Frère Orbanlaan.”

Donderdag 18 juni 1936

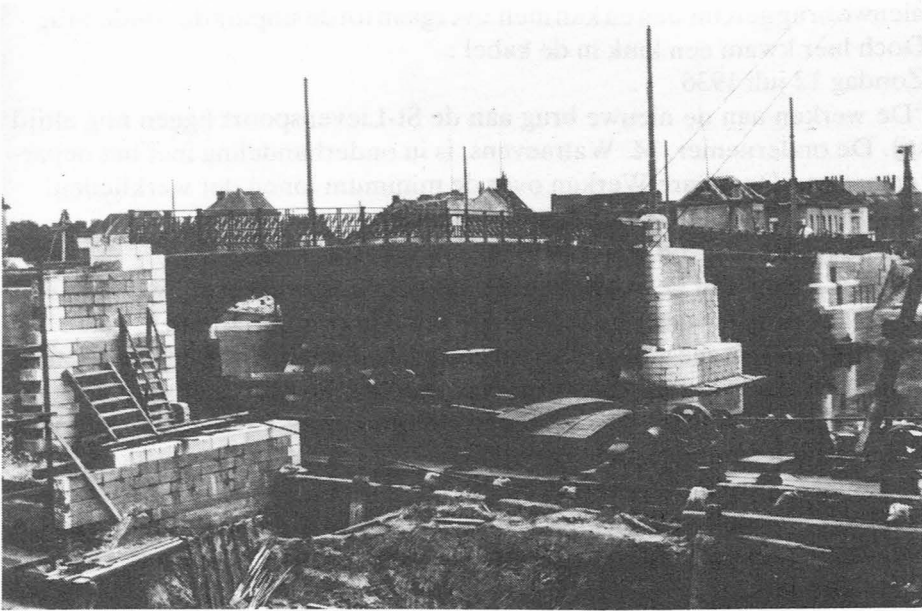
“Sedert enige dagen is men bezig aan de nieuwe St-Lievensbrug het oud bed der Schelde te vullen. Zodra dit werk gedaan is zal het verkeer op de



De voetgangersbrug over de ijzeren weg aan de Sint-Lievenspoort lag in het verlengde van de huidige Sint-Lievenslaan, net voor de bruggen over de Schelde.



De Sint-Lievensbrug, bouwjaar 1883, rechtover de huidige Sint-Lievenspoortstraat, welke afgebroken werd in 1937.



De nieuwe Sint-Lievensbrug tijdens haar opbouw in 1936-1937. (Foto ACL, Brussel).

71. Gent. — St-Lievensbrug
Gand. — Pont St-Liévin



nieuwe brug geschieden en kan men overgaan tot de sloping der oude brug.”
Doch hier kwam een kink in de kabel :

Zondag 12 juli 1936

“De werken aan de nieuwe brug aan de St-Lievenspoort liggen nog altijd stil. De ondernemer, M. Walraevens, is in onderhandeling met het departement van Openbare Werken over de minimum lonen der werklieden! Het is nu drie weken dat de werken stilliggen.”

Maandag, dinsdag 3-4 oogst 1936

“Men is volop aan het werk aan de nieuwe St-Lievensbrug, waar nu een 100-tal werklieden aan den arbeid zijn om den verloren tijd in te halen. Er zijn grote technische moeilijkheden gezien de fondatiën van een oude muur in het bed der rivier ontdekt, waarvan men het bestaan niet wist. Ook de regens van de laatste dagen hebben de uitvoering van zeer belangrijke waterwerken belemmerd.”

30 mei 1937 (dagblad “Vooruit”)

“Officieel bezoek van Koning Leopold aan Gent en inhuldiging van de nieuwe St-Lievensbrug, tevens opening van het nieuwe baanvak langs de Frère Orbanlaan.”

Enkele dagen voordien was er een fototentoonstelling geopend dicht bij de Sint Lievenspoort, met foto's over de aldaar uitgevoerde werken van 1882 tot 1937.

De oude St-Lievensbrug werd enkele tijd later gesloopt.

De totale kostprijs voor deze grote werken beliep ± 7.500.000 fr.

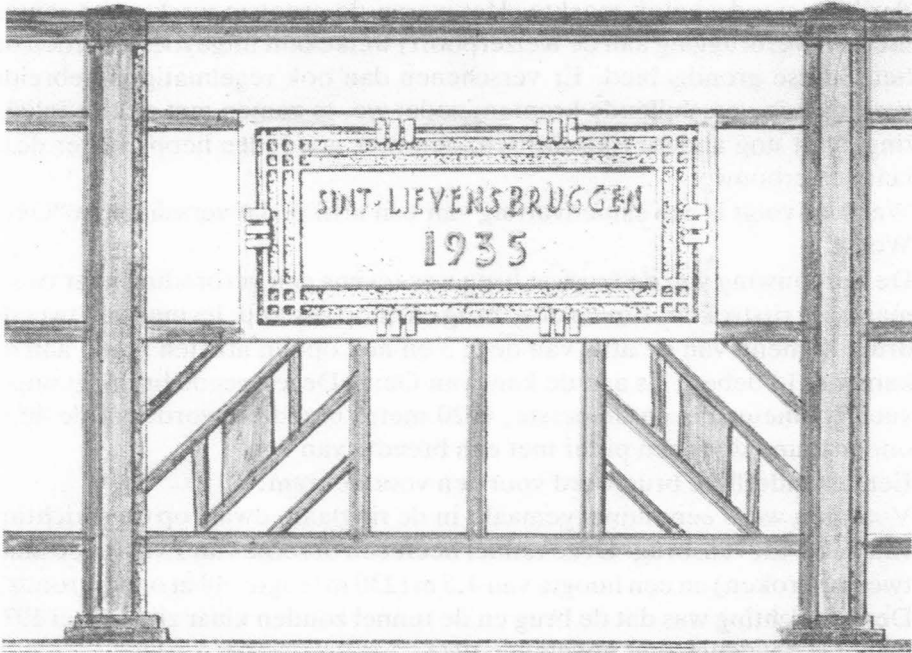
De brug werd in mei 1940 opgeblazen en nadien vervangen door een houten noodbrug, welke op haar beurt in 1944 door de Duitsers vernietigd werd. De inwoners der omgeving werden door deze verwoesting zwaar getroffen want de vernieling der houten brug had een uitwerking van een bombardement : 20 kisten van 20 kg dynamiet werden er ontstoken! De schade aan de huizen was buitengewoon, tot aan de markt van Ledeberg, aldus “De Gentenaar” op 7 september 1944.

Zeven jaar later, op 15 mei 1951, werd een nieuwe brug aanbesteed. De werken vingen aan op 3 december 1951. Het leggen van de brug in spanbeton ging niet zonder moeilijkheden gespaard, getuige het volgend artikel uit “De Gentenaar” : “Tegenslag bij het plaatsen van dwarsliggers der St-Lievensbruggen. De vijfde dwarsligger brak middendoor toen de arm van één van beide kranen door plooidde! De ene kraan, opgesteld aan de kant van Ledeberg had een hefvermogen van 20 ton, de andere aan de kant van Gent kon 25 ton heffen. De dwarsliggers in spanbeton wogen 45 ton. Door deze tegenslag liep het werk natuurlijk vertraging op.”

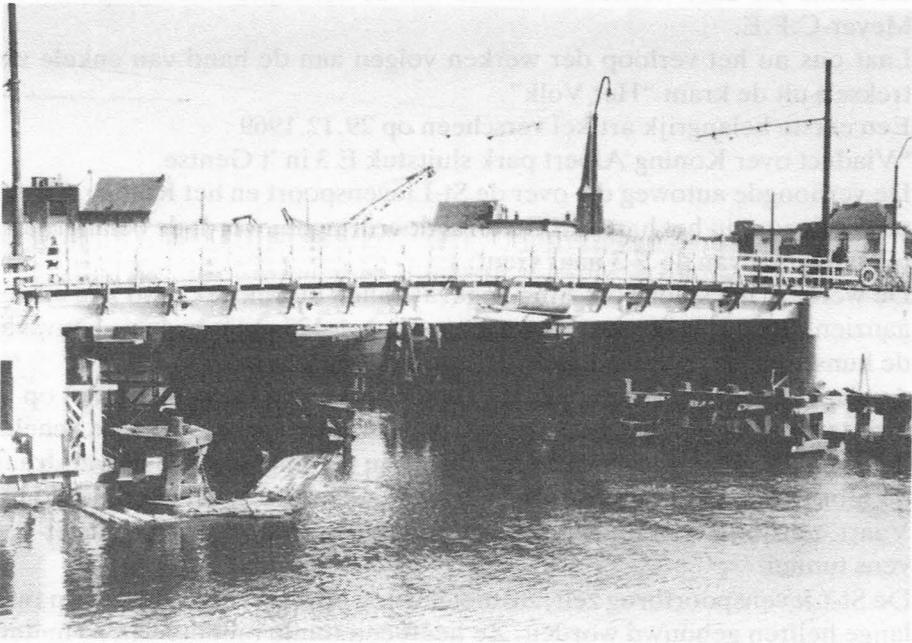
Dit was één der weinige artikels over deze herbouwing.

De brug werd ingehuldigd op maandag 14 juli 1952. De kostprijs was 6.384.000 fr.

De huidige brug dateert van 1972, toen de afrit van de E 3 een vernieuwing



Détail brugleuning.



Het herbouwen van de Sint-Lievensbrug in 1951-1952.
Foto van het Ministerie van Openbare Werken (35.153).

der brug noodzakelijk maakte. Het waren de grootste werken (te zamen met de overbrugging aan de Keizerpoort) welke ooit uitgevoerd werden op het Gentse grondgebied. Er verschenen dan ook regelmatig uitgebreide verslagen in verschillende kranten, zodat we, te zamen met enkele inlichtingen uit nog andere tijdschriften, een zeer goed idee hebben over deze laatste herbouw.

Wat hier volgt is een samenvatting van een artikel dat verscheen in "Gent Werkt".

De herbouwing van de huidige brug was tevens een verbreding naar tweemaal vier rijstroken. Boven deze brug en er op rustend, lei men een tweede brug, komend van de afrit van de E 3 en met op- en afritten zowel aan de kant van Ledeberg als aan de kant van Gent. Deze tweede brug ligt ongeveer 7,5 meter boven de eerste, is 20 meter breed en wordt om de 40 m ondersteund door een pijler met een breedte van 4 m.

Een afzonderlijke brug werd voorzien voor de tram.

Voordien werd een tunnel gemaakt in de ringlaan, dwars op de rijrichting van de St-Lievensbrug. Deze tunnel heeft een breedte van 15 m (twee maal twee rijstroken) en een hoogte van 4,5 m (230 m lengte, 48 m ondergronds). De verwachting was dat de brug en de tunnel zouden klaar zijn in mei 1972 en het E 3 viaduct eind november 1972.

De totale kostprijs : 650 miljoen!

De firma die deze werken uitvoerde was de tijdelijke vereniging L.L. De Meyer-C.F.E.

Laat ons nu het verloop der werken volgen aan de hand van enkele uittreksels uit de krant "Het Volk".

Een eerste belangrijk artikel verscheen op 29.12.1969 :

"Viaduct over Koning Albert park sluitstuk E 3 in 't Gentse.

De verhoogde autoweg die over de St-Lievenspoort en het Koning Albert park bijna tot in het hart van Gent zal doordringen, wordt de belangrijkste toegangsweg van de E 3 naar Gent.

De werken, die sinds kort zijn aangevat zullen indrukwekkend zijn en een aanzienlijk bedrag kosten : de wegenwerken \pm 123 miljoen en de bouw van de kunstwerken \pm 445 miljoen. Hierin zijn begrepen :

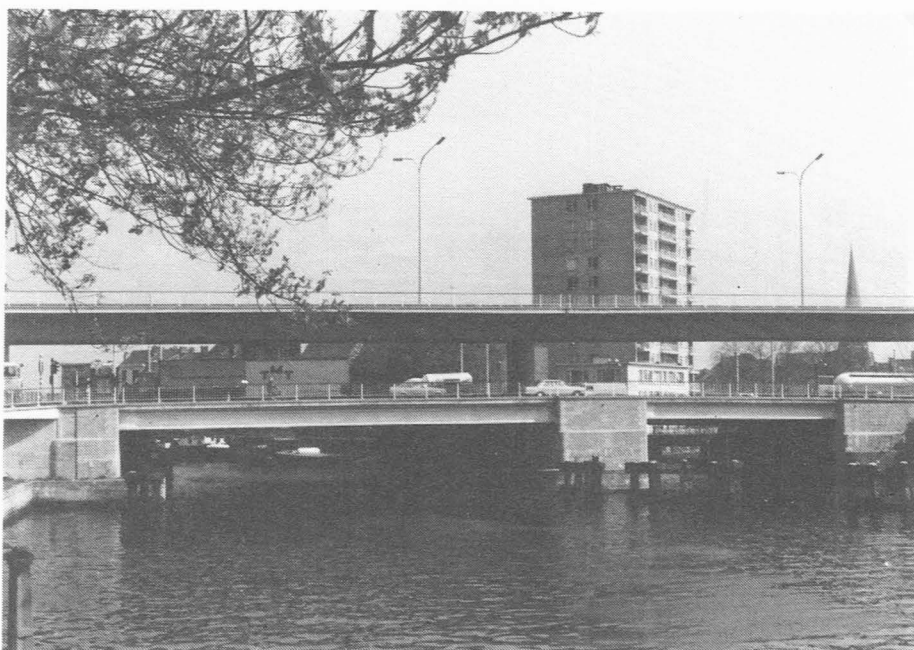
de viaduct vanaf het Zuidpark tot aan de spoorweg Gent-Aalst met op en afrit ter hoogte van het UCO-gebouw en over de spoorweg en de Schelde de tunnel in de St-Lievenslaan, de tunnel in de omgelegde Bellevuestraat, de afbraak en de nieuwbouw van een brug over de Schelde en de Franse Vaart, tenslotte de trambrug over de Schelde de Franse Vaart en de St-Lievens tunnel.

De St-Lievenspoortbrug zelf, zal met het oog op de verkeersdrukke, in twee lange helften gebouwd worden. Ze heeft een totale breedte van 36 meter. Sinds een paar maanden reeds is men bezig met de voorbereidende werken. Met leedwezen zagen de Gentenaars hoe het mooie Zuidpark - er zijn



Tweemaal de Sint-Lievensbrug, bouwjaar 1952.
Beide foto's zijn van het Ministerie van Openbare Werken.





De huidige Sint-Lievensbrug met daarboven een tweede brug : de op- en afrit van de E 17.

reeds heel wat palen ingeheld - werd aangetast en het reeds karige groen te Gent nog verder verminderde. In een der eerste werkfasen moet de St-Lievensbrug worden afgebroken en herbouwd. Het verkeer zal dan worden omgelegd via de Burggravenlaan en de nieuwe Stopbrug.”

31 januari 1971

“Wegens de werken aan de St-Lievensbrug zal te rekenen met maandag 1 februari en dit gedurende ruim één maand het weggedeelte tussen het kruispunt St-Lievenspoort en Keizersvest in beide richtingen, voor alle verkeer, gesloten zijn.”

Op 25 juni 1971 verscheen een foto in de krant met volgend onderschrift : “Tijdens de werken aan de ex-autoweg van het Zuidpark, stuitte men op de overwelfde Rietgracht. Tijdens de werken aan de tunnel stootte men op de oude funderingen van de gewezen voetgangersbrug over de spoorweg.”

2 september 1971

“Moeilijk jaar in 't verschieft voor verkeer.

E 3 werf groeit van St-Lievenspoort in richting van Gents centrum. Dat men geen struif kan maken zonder eieren te breken is een gekend Vlaams spreekwoord. Men hoopt nu dat later het resultaat der werken vlug de moeilijkheden zal doen vergeten. Zonder ervan overtuigd te zijn evenwel. Want met de toename van het aantal auto's is de twijfel gerezen of het wel een opportune beslissing was een afvoerweg van de nu al drukke E 3 direct in het centrum van Gent te doen uitmonden.”

Enkele losse nota's uit dit uitgebreide verslag :

"Vroeger werden aan de St-Lievenspoort, op drukke uren, soms 3.300 voertuigen geteld.

Op de werf zijn nu bestendig een 300-tal mensen in de weer."

10-11 mei 1972.

Foto onderschrift : "De eerste auto's rijden de tunnel in (aan de St-Lievensbrug). Meteen is er een einde gekomen aan de omleggingen door het gehalveerd Zuidpark en langs de Tentoonstellingslaan. Het werk werd aangevangen in september 1969."

Op 19 mei 1969 meldde men het eerste ongeval in de nieuwe tunnel, het zou, helaas, niet het laatste zijn.

Op de 19de mei werd ook de nieuwe St-Lievensbrug getest.

Woensdag 21 juni 1972

"St-Lievensbrug open voor verkeer, richting Ledeberg m.a.w. de werken aan de tweede helft van de brug zijn nog niet voltooid."

14 juli 1972

"Vandaag wordt een gedeelte van de autoweg E 3 met in- en uitritten te Ledeberg officieel voor het verkeer opengesteld.

De volledige afwerking was voorzien voor begin november 1972."

Met deze korte samenvatting van de meest interessante artikels zijn we aan het einde gekomen van ons overzicht. Ter vervollediging alleen nog een overzichtstabel met maten van alle bruggen welke in de loop der tijden op die plaats bestaan hebben.

JAAR	SOORT	Lengte	Breedte rijweg	van : voetpad	doorvaar	Vrije hoogte
1882	Vaste in steen	20	7,5	2 x 2	2 x 7,5	2,4
1936	Vaste in metaal	29	12	2 x 3	± 24	4,5
1952	Vaste in beton	29	15	2 x 1,5	24,15	4,93
1972	Vaste in beton		32	2 x 1,5		
	Staatsbrug					

M. LABYN
('t Vervolgt)