

---

# **UIT DE GESCHIEDENIS VAN DE GENTSE BRUGGEN**

## **(Vervolg)**

### **BOVEN-SCHELDE**

#### **WEGBRUG VAN HET STROP**

Voor de aanleg van de huidige Stropbrug (1) bestond er op die plaats enkel een smalle voetgangersbrug (2) daterend van 1884 en aanleunend bij de brug van de N.M.B.S., welke op haar beurt reeds bestond in 1838. De nieuwe wegbrug werd gepland in het vooruitzicht van de aanleg van de E3 invalweg naar Gent-centrum, over de Sint Lievensbrug alwaar een kruising op drie niveau's voorzien was, met als gevolg een langdurende onderbreking van het normale verkeer aan de gewezen St-Lievenspoort. De nieuwe wegbrug van het Strop moest dan het grootste deel van het omgelegde verkeer opvangen.

Na een eerste aanbesteding, met slechts twee inschrijvers met een te hoog bod, werd de brug een tweede maal aanbesteed en uiteindelijk toegewezen aan de firma PVBA L. en N. De Meyer uit Zelzate voor de prijs van 33.484.596 fr.



Spoorbrug Strop.



Wegbrug Strop.

De werken begonnen op 16 april 1968. De onderbouw was voltooid op het einde van 1968. De brug werd officieel in gebruik genomen op 23 september 1969, door de Heer Minister van Openbare Werken.

De brug, een constructie in spanbeton - systeem Cantilever - heeft een totale lengte van 87 meter : een centrale overspanning van 39 meter en twee zijstukken van elk 24 m. Het brugdek heeft een breedte van 14,6 m verdeeld in vier rijstroken, twee fietspaden en twee voetpaden.

De wegbrug ligt op een afstand van  $\pm 3$  meter van de spoorwegbrug.

Door de bouw van deze brug was het ook noodzakelijk nieuwe wegen aan te leggen welke aansluiting geven met de Hundelgemse steenweg. Daardoor was het nodig een dertigtal huizen af te breken (en later nog eens dertig voor de verdere aanpassing van de Hundelgemse steenweg.)

De totale kostprijs van dit kunstwerk beliep 50 miljoen fr, daarin begrepen de heraanleg en ophoging van de toegangswegen.

### **TERPLATENBRUG**

Volgens Dr. V. Fris ontstond de naam aldus : "Ter platen is de oude benaming gegeven aan de oever der Schelde daar waar de stroom in de stadsmuren binnenkwam. Hier bevond zich een zandbank of "plate" in de Schelde. Ze gaf haar naam aan de sluis daar dichtbij op het oud Scheldeken gelegen en het "gat ter platen" genoemd."

De eerste brug werd ontworpen door ingenieur van Bruggen en Wegen Emiel Braun (3). Het was een metalen brug met twee bogen welke schuin lag t.o.v. de lengte-as van de stroom (zie zichtkaart).

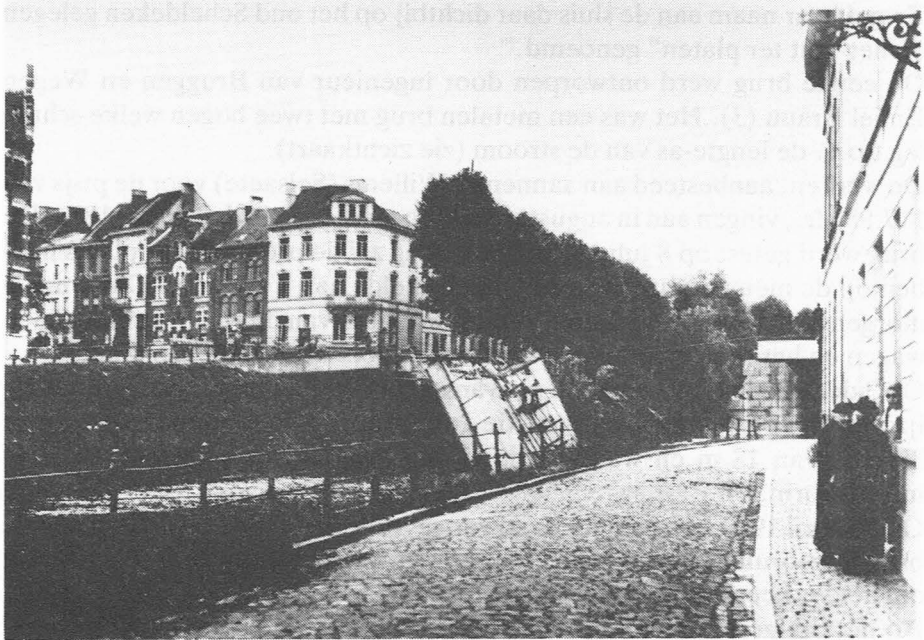
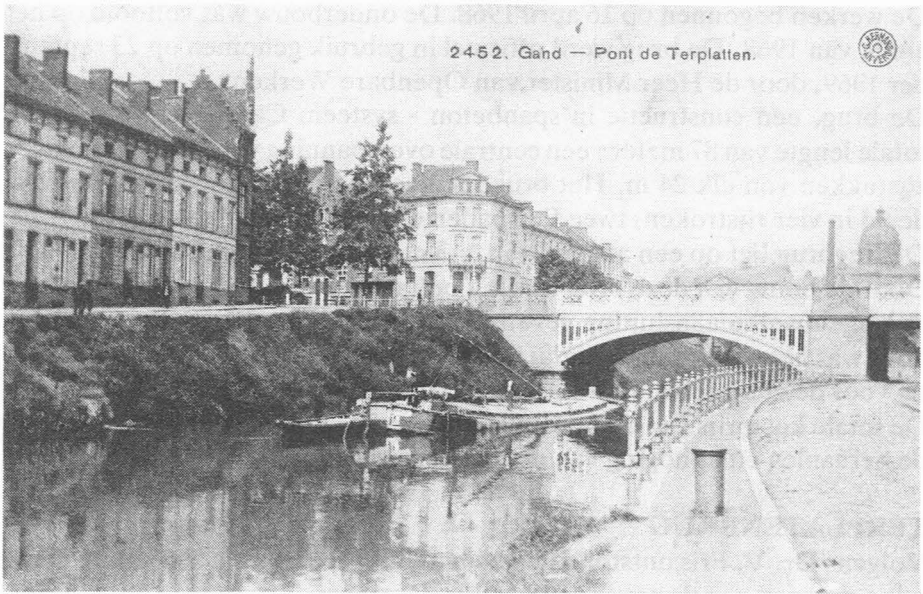
De werken, aanbesteed aan aannemer Willems (Selsaete) voor de prijs van 117.950 fr., vingen aan in augustus 1880 en eindigden in december 1881. De brug werd getest op 8 juli 1882 : "Maandag zal de proefneming plaats hebben op de nieuwe brug over de Opperschelde aan Terplaten. Om 8 ure 's morgens zal de voerman Karel Vander Hægen, van de Reep, er met zijnen wagen en het reglementair gewicht over rijden." (Gazette van Gent)

Op 3 december 1939 werd een aanvang gemaakt met de vervanging van de ijzeren brug door een constructie in gewapend beton, met een totale breedte van 18 m en waarvan de rijweg bestond uit kasseien gelegd in mozaïkvorm.

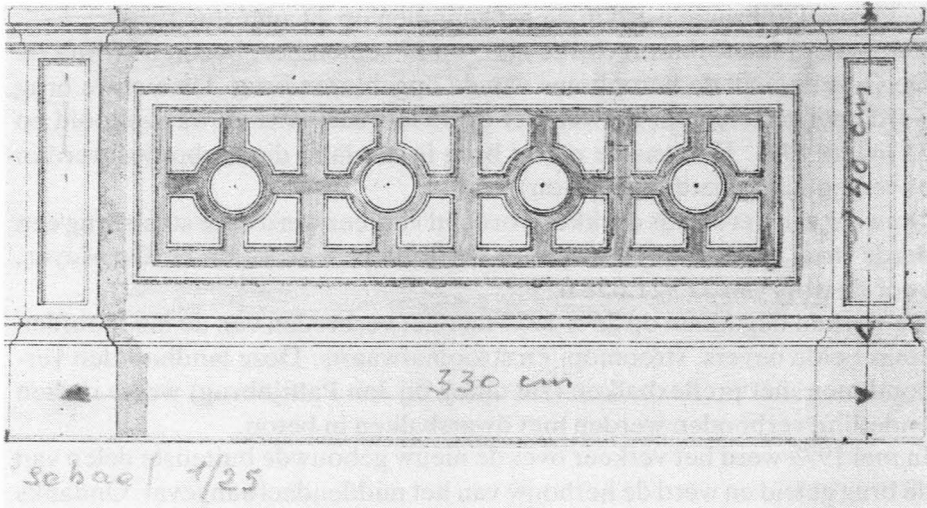
Op 30 april 1940 was men reeds zo ver gevorderd dat de eerste helft van de brug in gebruik kon worden genomen : er werd nl. in twee fasen gewerkt om het verkeer niet al te veel te hinderen.

Bij het dreigend oorlogsgevaar werd er van dan af dag en nacht gewerkt zodat op 13 mei 1940 de brug volledig in gebruik kon worden genomen. Amper tien dagen later werd het nieuwe kunstwerk door de Belgische genie opgeblazen, niet zonder moeite echter want volgens ooggetuigen heeft men tot vier maal toe moeten herbeginnen.

Er werd een noodvoetbrugje gebouwd op 14 m stroomopwaarts van de



Ter Platenbrug, tweemaal gezien vanaf Ter Platenkaai. De bovenste foto toont ons de brug omstreeks 1900. De onderste foto werd genomen na de vernietiging van de nieuwe brug op 23 mei 1940 (foto dienst Monumentenzorg).



Ter Platenbrug 1880. Brugleuning.



De huidige Terplatenbrug gezien vanaf de Stropkaai (foto 1980).

wegbrug. Dit brugje werd in dienst genomen op 22 augustus 1940.

Een maand later, om precies te zijn, op 27 september, begon de firma G. De Gezelle, aan de heropbouw van de opgeblazen brug. De nieuwe brug werd opengesteld voor het verkeer op 15 februari 1941 en was voltooid op 21 maart 1941. Het was de eerste brug in het land die herbouwd werd in onvergankelijk materiaal (beton).

Omwille van het steeds drukker wordend verkeer werd deze staatsbrug een derde maal herbouwd en wel door de firma N.V. L.L. en N. De Meyer, voor de prijs van 39.921.657 fr.

De werken begonnen op 26-8-1977 met het verbreden van de landhoofden langs beide oevers, stroomop- en stroomafwaarts. Deze landhoofden verbond men met preflexbalken (zie uitleg bij Jan Palfijnbrug) welke nadien onderling verbonden werden met dwarsbalken in beton.

In mei 1979 werd het verkeer over de nieuw gebouwde buitenste delen van de brug geleid en werd de herbouw van het middendeel aangevat. Ondanks het feit dat men dus in twee fasen werkte, zoals in 1939, zorgden deze werken voor heel wat verkeershinder, vooral tijdens de spitsuren. Het hedendaagse verkeer is natuurlijk veel intenser dan in 1939. Op 13 november 1979 had de proefbelasting van de brug plaats en werd zij daarna over haar volle breedte voor het verkeer opengesteld.

Jaar	Soort	Lengte	Breedte van :			Vrije hoogte	Proef
			rijweg	voetpad	doorvaar		
1880	Vaste in metaal	44,5	7	2 x 2,5	18	5	15 Ton
1940	Vaste in beton	44,5	12	2 x 3	18,75	4,37	
1978	Vaste in beton		24	2 x 1,5	18,75		400 kg/m <sup>2</sup> 6 x 32 ton

-----  
Staat-wegenis

## NOTEN

- (1) De naam van de brug ontstond door de nabijheid van "Het Strop" hetwelk oorspronkelijk één van de oudste guingetten van de stad was. Deze luthof was gelegen aan de Schelde op de plaats waar zich thans (sinds 1841) een gedeelte van het krankzinnigengesticht bevindt, dat eveneens de naam van "Het Strop" draagt. De luthof werd voornamelijk bezocht door de gegoede klasse en had als specialiteit "gebakken blieken".
- (2) De amper twee meter brede voetbrug had geen trappen doch schuin oplopende banen. Veel fietsers lieten zich dan ook verleiden om, eens boven naar beneden te rijden i.p.v. te voet te gaan. Het gebeurde dan ook niet zelden dat de overtredders (van het rijverbod op die brug) gesnapt werden door een plots verschijnende agent en "op het boekje" stonden of in het beste geval een vermaning kregen.

- (3) Emiel Braun, geboren te Nijvel op 2 december 1849, ingenieur van Wegen en Werken van 1875 tot 1879. Van 1879 tot 1895 hoofdingenieur, bestuurder der stadswerken. Burgemeester van Gent van 1895 tot 1921. Overleden te Vichy, Frankrijk, in 1927.

M. LABYN  
(t Vervolgt)

---

## ZIVIL-ARBEITER-BATALJON 4 TE GENT

Mensen houden van getallen, vooral als het ronde zijn. Zo is het deze maand 70 jaar geleden dat een einde kwam aan de mensonterende worsteling van de Eerste Wereldoorlog. Ik wil het nu eens niet hebben over wapengekletter en wapperende vaandels maar over een ietwat vergeten groep oorlogsslachtoffers waarvan koning Albert zei : "De weggevoerden zijn de zedelijke overwinnaars van den Groten Oorlog".

De Duitsers hebben de Franse en Belgische arbeiders in de bezette gebieden geprest tot dwangarbeid, onmiddellijk achter het front, in het operatiegebied. Daar zij gebrek hadden aan burgerwerkkrachten door het inzetten van alle strijdbare mannen aan het front, namen zij hun toevlucht tot de opeising van burgers. De Duitsers interpreteerden de zaak ook nog zo : "Om de werkkrachten uit de bezette gebieden ten volle te benutten, heeft Duitsland, met zijn gekende zin voor organisatie, in de loop van deze oorlog bijzondere schikkingen getroffen : de werkbureau's. Onze tegenstanders kwamen na het uitblijven van een militaire overwinning, op het snode plan om Duitsland door afgrendeling van de wereldmarkt economisch op de knieën te dwingen en door honger de vrouwen en kinderen in het Vaderland en de zegerijke Duitse soldaten aan het front de wapens uit de handen te slaan. Op grond van vergelding stelt het Duitse bestuur de werkkrachten van de bezette gebieden naar haar mogelijkheden in dienst van het leger en de eigen industrie, waarbij met de noden van de bevolking rekening gehouden wordt en toch gezorgd wordt dat er geleverd wordt wat er geleverd moet worden." (1)

Gedurende de herfst van 1916 werd deze dwangarbeid "mit Deutscher grundlichkeit" ingericht en gecentraliseerd terwijl op bevel van Ludendorf de "ZIVIL-ARBEITER-BATALJONS" samengesteld werden.

De Etappen Kommandantur te Gent ontving het bevel het "Zivil-Arbeiter-Bataljon 4" samen te stellen. In den beginne dacht men aan een getalsterkte van om en bij de duizend arbeiders. Het zou bestaan uit vooral