

lisk. Daarop tekent zich een kleine bronzen trofee af van ineengestregelde verlostangen. De platen zijn in witte marmer met een omlijsting van zwarte marmer; de bijkomende versieringen zijn in witte marmer.

Op de basis kon men eerst de inscriptie lezen : *D.O.M. Et piis manibus Joannis Palfyn, scriptis anatomicis et chirurgicis per Europam clari. Obiit die 7 Februrri 1733. Aetatis suæ 78. Posuit Collegium medicum gandavense MDCCLXXXIII.*

Ze werd sindsdien uitgewist, waarschijnlijk, zoals de auteurs van *Bibliotheca belgica* zeggen, omdat de sterfdatum van Palfyn en zijn leeftijd onjuist werden aangeduid. Ze werd in 1890 teruggeplaatst door de zorgen van de kerkfabriek, met de nodige correcties : ...*Obiit die 21 Aprilis 1730. Aetatis suæ 80...*

Het verzoekschrift dat het *Collegium medicum* in 1782 richtte aan de Schepenen om de nodige toelating te bekomen, leert ons dat het monument dertig ponden groot moet gekost hebben.

Het duurde niet lang vooraleer dit uiterst eenvoudig geheel, gemaakt in de geest van de tijd, te armzalig werd gevonden en onwaardig voor de beroemde man die men wilde verheerlijken.

Cfr. Stedelijke archieven, reeks 200^e. - F. Vander Haeghen, Th. Arnold en R. Vanden Berghe, *Bibliotheca belgica*, v^o Palfyn. - Kervyn de Volkaersbeke, *les Eglises de Gand*, t. II, p. 28. - Fr. De Potter, *Gent*, t. VII, pp. 36-37.

UIT DE GESCHIEDENIS VAN DE GENTSE BRUGGEN (Vervolg)

MUINKBRUG

De eerste Muinkbrug werd waarschijnlijk gebouwd na het ontstaan van de Sint-Pietersabdij. De brug was de verbinding met de weg die naar de abdij leidde en dus meest door monniken gebruikt werd. Monnik werd vroeger muninck (muink) geschreven vandaar de naam "monnikenbrug".

De oudste vermelding van deze brug over de Opper-Schelde gaat terug tot 1326 : up ter Moencbrucgen. De stadsrekeningen van 1624 en 1672 vermelden de brug als zijnde een in steen gebouwde brug met drie bogen (zie copie van tekening uit het atlas Goetghebuer).

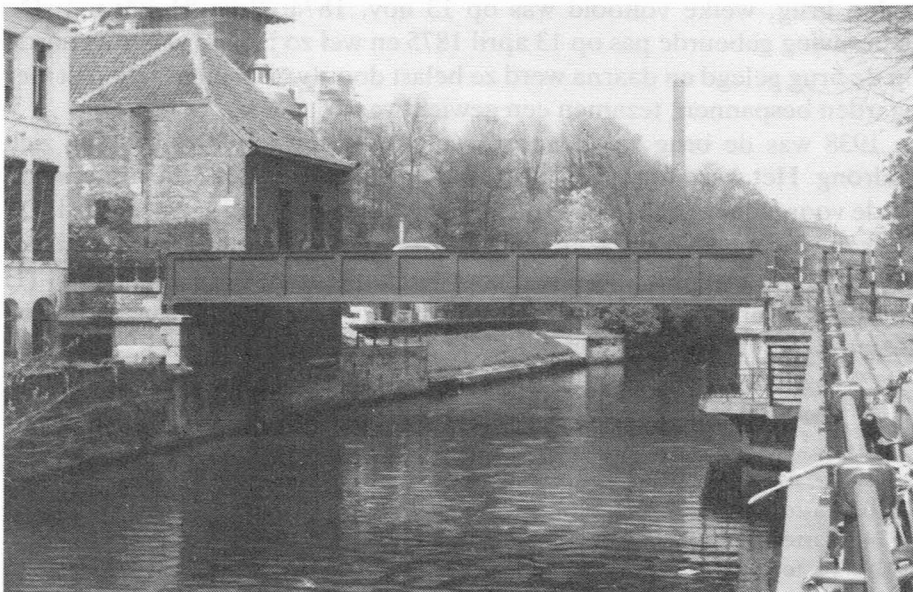
Op 29-12-1838 verscheen in de krant het volgende : "De Muinkbrug dreigt in te vallen, de overheid verbiedt den doortocht der rijtuigen en voor de voetgangers wordt eene voorlopige houten brug vervaardigd." Het werd 1847 vooraleer de herstelling van de Muinkbrug goedgekeurd werd (na



Deze gefotografeerde tekening uit het atlas Goetghebuer toont ons de Muinkbrug voor 1840. Bij de tekening zijn de volgende maten aangeduid : brugopeningen : ± 20 voet, lengte 90 voet en breedte 10 voet. De vrije hoogte onder de middenste boog : 28 voet.



De Muinkbrug omstreeks 1900.



De huidige Muinkbrug (foto 1980).



De Marcellisbrug van 1865.

bespreking in gemeenteraad op 26-8- 1845 !).

Op 13 juli 1874 begon aannemer Rollin en Co aan de bouw van een vaste stalen brug, welke voltooid was op 13 nov. 1874 (Prijs 84.400 fr.). De beproeving gebeurde pas op 13 april 1875 en wel zo : er werd 400 kg aarde op de brug gelegd en daarna werd ze belast door twee wagens, elk met vier paarden bespannen, tezamen een gewicht van 15.000 kg.

In 1938 was de brug zo door roest aangetast dat een vernieuwing zich opdrong. Het werd terug een vaste metalen brug met dezelfde afmetingen als de voorgaande, alleen de vrije hoogte werd met 35 cm vermeerderd. De werken vingen aan op 5 september 1938 en waren ten einde op 20 februari 1939. De brug werd opengesteld voor het verkeer en twee dagen later (!) beproefd door vier wagens met een totaal gewicht van 72 ton. Estetisch gezien is de huidige brug één der lelijkste van Gent.

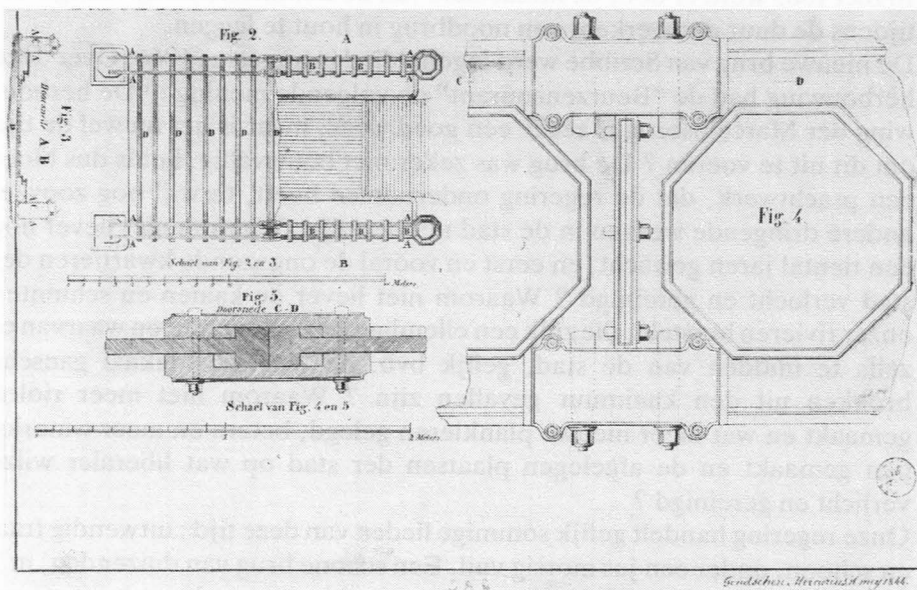
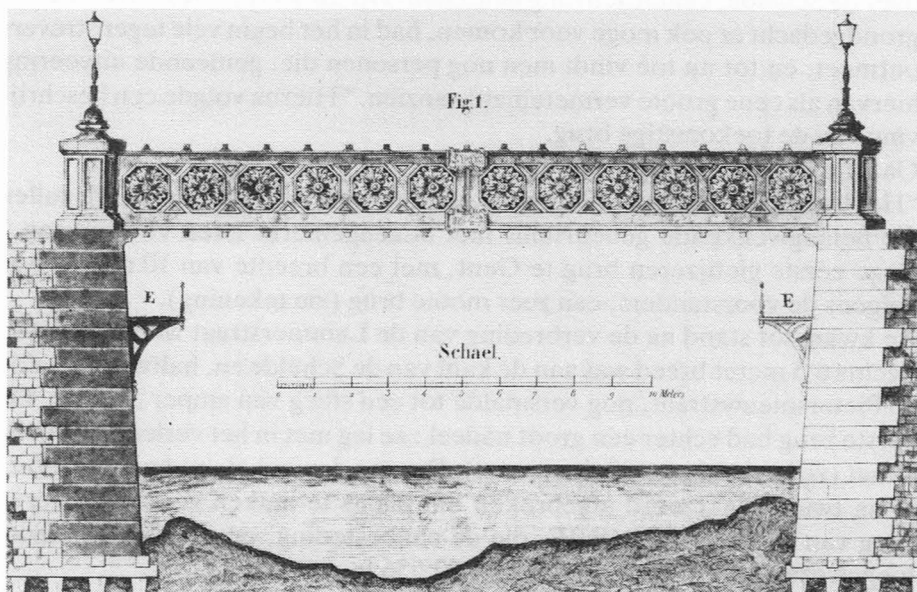
Jaar	Soort	Lengte	Breedte van :		Vrije	Proef	
			rijweg	voetpad	doorvaar	hoogte	
1840	Vaste in steen	90 voet					
1874	Vaste in metaal	25 m	4,5	2 x 1,5	16,8	3,95	15.000 kg
1938	Vaste in metaal	25 m	4,5	2 x 1,5	16,8	4,3	72.000 kg

—————
Stadsbrug

MARCELLISBRUG

Uit de “Beurzencourant” van 13 augustus 1865 haalden we het volgende : “Terwijl men bezig is met de afbraak der Marcellisbrug, achten we het niet ongepast enige woorden over de eerste oprichting dezer mede te delen. Voor vele onzer lezers uit de stad zullen die bijzonderheden nieuw zijn. Sinds lange tijd had de regering van Gent, het voornemen opgevat eene brug over de Schelde te werpen en aldus het kwartier van St-Pieters met de statie van den ijzeren weg te verbinden. Er verliep een tamelijk lange tijd (het kan wel niet anders met stadhuisheren) aler het opgevatte denkbeeld wierd uitgevoerd, tot dat men eindelijk te rade ging bij de bestuurder der ijzergieterij te Seraing. De heer Duval, Fransche ingenieur, maakte een ontwerp voor de brug, en de heer advocaat MARCELLIS (1) stelde het den gemeenteraad voor, die het met aandrift aannam, voor de som van 112.000 francs.

In 1843 eindigde men het werk, en op den 4de september 1844 werd het “monsterachtig meesterstuk” met grooten luister ingehuldigd. Onze wijze mannen van dat tijdstip vonden, dat men dit ijzeren kunstgewrocht geeneten beteren naam kon geven, dan dien van MARCELLIS en zoo geschiedde.” Door het einde van het werk bedoelde men het einde van het maken van de



Marcellisbrug. Tekeningen Atlas Goetghebuer SAG.

landhoofden, want op donderdag 16 mei 1844 verscheen in de Gazette van Gent het volgende : “De ijzeren brug. Sedert eenige dagen hebben de werkingen tot het leggen der brug in gegoten ijzer, aen de Lammerstraat, over de Schelde, eenen aenvang genomen. Dit ontwerp, hoe eenvoudig het grondgedacht er ook moge voor komen, had in het begin vele tegenstrevers ontmoet, en tot nu toe vindt men nog personen die, gemeente uitvoering hiervan als eene groote vermetelheid aanzien.” Hierna volgde een beschrijving van de toekomstige brug.

Gazette van Gent, vrijdag 28 juni 1844 :

“Het leggen der brug van Gent is op het punt van volbragt te zijn, wij zullen die belangwekkende gebeurtenis niet onaengemerkt laten voorbijgaan.” Deze eerste gietijzeren brug te Gent, met een breedte van 10 meter, was volgens de voorstanders, een zeer mooie brug (zie tekening).

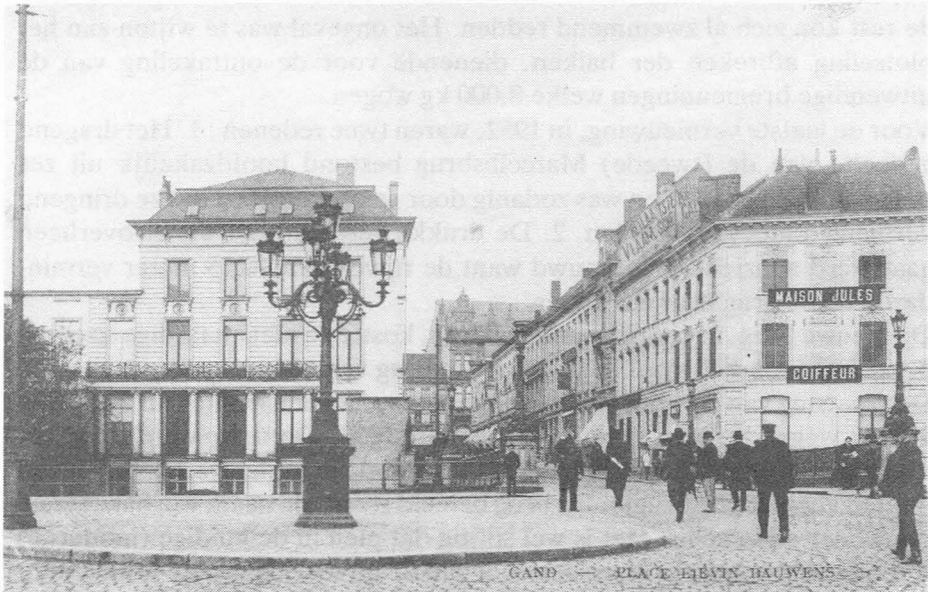
Ze kwam tot stand na de verbreding van de Lammerstraat welke, in 1842, slechts 6,5 meter breed was aan de kant van de Schelde en, halfweg, naar de St-Pietersnieuwstraat, nog versmalde tot een steeg van amper 2 meter. De eerste brug had echter één groot nadeel : ze lag niet in het verlengde van de straat (ze lag haaks t.o.v. de stroom). Dit was dan ook de reden waarom ze al na twintig jaar werd afgebroken om plaats te maken voor een ijzeren brug van de firma SCRIBBE, die de aanbesteding, op 5 december 1864, toegewezen kreeg, voor de som van 59.536 fr.

In mei 1865 werd er door de handelaars van de Lammerstraat gevraagd om tijdens de duur der werken, een noodbrug in hout te leggen.

De nieuwe brug van Scribbe werd ingehuldigd in augustus 1866. Over deze herbouwing had de “Beurzencourant” de volgende mening : “De herbouwing der Marcellisbrug is zeker een goed werk, maar is het nu wel de tijd om dit uit te voeren ? De brug was zeker niet bouwvallig, het is dus bloot een prachtwerk, dat de regering ondernomen heeft, terwijl nog zooveel andere dringende werken in de stad te doen zijn. Waarom niet liever nog een tiental jaren gewacht, en eerst en vooral de ongezonde kwartieren der stad verlucht en gereinigd ? Waarom niet liever de kaaien en schuinten onzer rivieren hersteld, die zulk een ellendig zicht opleveren, en waarvan er zelfs te midden van de stad, gelijk bvb. de Neerscheldekaai gansche brokken uit den kaaimuur gevallen zijn ? Waarom niet meer riolen gemaakt en wat meer nieuwe plankieren gelegd, betere en meer waterloopen gemaakt en de afgelegene plaatsen der stad op wat liberaler wijze verlicht en gereinigd ?

Onze regering handelt gelijk sommige lieden van deze tijd : uitwendig fraai en schoon, onder een jas morsig vuil. Een schone brug van duizenden, in 't volle zicht der vreemdelingen, maar geen geld voor werken uit te voeren die, sedert het vierde eener eeuw, nuttig en niet alleen nuttig maar dringend verklaard geworden zijn.

In 't kort : men handelt op het stadhuis gelijk in “'t misverstand !”



Marcellisbrug in 1906.



Marcellisbrug in 1983.

In dezelfde krant verscheen ook het bericht van een ongeval, gebeurd tijdens de afbraak van de eerste brug, op 5 september 1865, waarbij zeven werklieden in het water vielen, één verdronk, een tweede werd gekwetst en de rest kon zich al zwemmend redden. Het ongeval was te wijten aan het plotseling afbreken der balken, dienende voor de onttakeling van de uitwendige brugleuningen welke 8.000 kg wogen.

Voor de laatste vernieuwing, in 1952, waren twee redenen : 1. Het dragend gedeelte van de (tweede) Marcellisbrug bestond hoofdzakelijk uit zes bogen in gewalst ijzer en was zodanig door roest aangetast dat ze dringend vernieuwd moesten worden. 2. De drukke verkeersader die er overheen gaat werd aanzienlijk vernauwd want de rijweg van 10,15 meter verminderde op de brug naar 6,8 meter.

De nieuwe brug, in voorgespannen beton, kostte de niet onaardige som van 2.402.793 fr of ±40 maal de prijs van de brug van 1866.

De plaatsing van de eerste balk in spanbeton, met een lengte van 20,5 m en 20 ton wegende, gebeurde op 10 januari 1952. De brug werd voor het verkeer opengesteld op 8 maart 1952. Tijdens de duur der werken lag er een houten voetgangersbrugje. De brug behield steeds de naam van haar eerste bouwheer : Marcellis. Het is wel spijtig dat men in de huidige (moderne) tijd niet veel aandacht meer besteedt aan de uitvoering van de brugleuningen. Zoals ze vroeger gemaakt werden waren ze veel mooier en sierlijker.

- (1) Karel-Hendrik-Marcellis, advocaat, geboren te Antwerpen, overleden te Luik den 12 september 1864, oud 60 jaar. Uit : Atlas Goetghebuer, SAG.

Jaar	Soort	Lengte	Breedte van :		Vrije	Proef
			rijweg	voetpad	doorvaar	hoogte
1844	vaste in gietijzer		6	2 x 2	16	5,3
1866	vaste in gietijzer	27,5	6,2		19,5	4,6
1952	vaste in voorgespannen beton Systeem Franki-Smet	21	10,15	2 x 2	16,5	4,24
<hr/>						
STADSBRUG						

M. LABYN
('t vervolgt)