

- (8) Hij die zich bij de militieloting door het trekken van een "slecht" nummer bij het leger had laten inlijven. (Afgeschaft in 1910).
- (9) Petaterkoers : loopkoers met een aardappel op een soeplepel?
Ook Lievevrouw-Coopman geeft in "Spelen mijner jeugd" geen uitsluitel over dit loopspel. Wie helpt ons verder?
- (10) De basisinformatie is ontleend aan "Gent in oude prentkaarten" van A. Verbeke en J. De Cavele, p. 34.

BRONNEN

- Frans De Potter, "Gent van de Oudste tijden tot heden" - 1882-1902.
- J.J. Steyaert, "Volledige beschrijving van Gent..." - 1857.
- Dr. Victor Fris, "Oude straatnamen van Gent" - 1925.
- Lodewijk Lievevrouw-Coopman, "Gents Woordenboek" - Gent 1974.
- Fonds Vliegende Bladen, "Marchés" (Rijksuniversiteit Gent).
- "De Markt" - M.I.A.T. - 1988.
- A. Verbeke en J. Decavele, "Gent in Oude prentkaarten" - 1979.
- Guido Deseyn, "Gids voor oud Gent" - 1984.
- Alfons Van Werveke, "De aardappel als volksvoedingsmiddel in Vlaanderen" uit : "Gedenkbladen uit het leven onzer voorouders" - Gent 1936.

UIT DE GESCHIEDENIS VAN DE GENTSE BRUGGEN (Vervolg)

DE COUPURE

In dit hoofdstuk zullen achtereenvolgens de volgende bruggen behandeld worden : St.-Agnetebrug, Hospitaalbrug, Rozemarijnbrug, Ex-Rasphuisbrug, Contributiebrug, Bargiebrug, Groendreefbrug, Guislainbrug.

Bij het graven van de Coupure (1751-1753) werden niet alleen vier bruggen gebouwd doch men brak ook talrijke verouderde, vaste bruggen af welke over de Leie lagen, en verving ze door draaibruggen. Nu konden zeeschepen vanuit de Brugse Vaart, langs Coupure en Leie, de havenplaatsen aan de Predikherenlei en de Graslei bereiken en via de bocht van de Leie het noordelijk gedeelte van de stad aan de Visserij-Coupure (ook wel Rommelwater genoemd) aanleggen.

Voor het bedienen van de talrijke nieuwe draaibruggen was er een bijzondere regeling voorzien : de uitbating ervan werd in pacht gegeven. De bruggenhouder was verplicht het "Reglement over de pachters van draaibrug-



Coupure en Verloren Broodstraat.



gen binnen Gent”, van 11 september 1753, te onderhouden. Zijn taak was het, om de acht dagen de brug te reinigen en het draaimechanisme te smeren. 's Winters zorgde hij, bij valavond, voor de verlichting. Op zondag, heiligendag en op vrijdagvoormiddag bleef de brug voor de scheepvaart gesloten. Het openen en dichtdraaien was een lastig werk : veelal was het logge raderwerk moeilijk te hanteren, zodat de bruggenhouder niet zelden een helper in dienst had.

Terzelfdertijd met het verschijnen van de draaibruggen, ontstonden de wacht- of schuilhokjes voor de brugdraaiers. De meeste van die houten huisjes zijn tegenwoordig verdwenen of buiten gebruik. Aan de St.-Agne-tebrug en de Contributiebrug staat er nog een stenen huisje.

Heden bestaan er nog slechts vier beweegbare bruggen in het Gentse, die nog dagelijks bediend worden : Lousbergbrug, Muide-, Meulestede- en Wondelgembrug.

In 1901 verscheen, in dagblad “Het Volk”, een artikel over de brugdraaiers, welke ik mijn lezers niet wil onthouden :

“De zondagrust onzer brugdraaiers.

Zoals men weet, worden thans groote werken uitgevoerd aan het Tolhuis te Gent, wat voor gevolg heeft dat de schepen, die de stad moeten in- en uitvaren, nu voor minstens zes maanden, in plaats van het Verbindingskanaal, langs de Leie moeten komen. Dit brengt aan de bruggendraaiers een werk bij, dat niet uit te houden is. En er is hoegenaamd geen spraak van helpers of van loonsverhoging.

Op den hoogdag van Paschen zijn de bruggen der Coupure, tusschen 9 en 12 ure voormiddag, twintig maal moeten gedraaid worden! En zeggen dat het hoogdag was!

De brugdraaiers moeten 's Zomers dienst doen van 4 tot 9 ure 's avonds. Wanneer zij zoo onophoudelijk de zware bruggen moeten open- en toedraaien, gedurende 17 uren, mag men het toch wel een ondoenlijk werk noemen.

't Is daarom dringend noodig dat de onmogelijke werkvoorwaarden van die lieden door de bevoegde overheid verbeterd worden.

Een tweede kwestie is de zondagrust voor de brugdraaiers. Deze hangt natuurlijk af van de zondagrust der schippers.

Welnu, de schippers zijn in groote meerderheid geneigd 's zondags niet te varen, maar zulks zou door eene wet moeten verplicht gemaakt worden, beweren zij, anderszins wordt hun de konkurrentie aangedaan door degenen die geen eerbied hebben voor 's Heeren dag.

't Is bij de schippers evenals in de private nijverheid en in de handelswereld : eenig onwilligen beletten de invoering der zondagrust. Welnu, dan kome maar de wet!

't Mag niet dat in het Katholieke België, eenige onwilligaards de wet opdringen van den zondag door slaaflijk werk te ontheiligen!



De Rozemarijnbrug anno 1905.

De wetgeving heeft den plicht degenen te beschermen die het goede willen. Degenen die in deze zaak het goede willen, zijn dezen die 's zondags zouden willen rusten, om terzelfdertijd eens de gelegenheid te hebben aan iets anders te denken dan aan wereldsche zaken."

Een maand later vernamen we door dezelfde krant enkele gegevens over de verdiensten van onze bruggen bewakers :

"Vrijdag 24 mei 1901.

De bruggendraaiers van den Staat winnen van 2,20 tot 2,30 fr. per dag. 's Zomers moeten zij daarvoor 17 uren per dag dienst doen. Zij winnen dus nagenoeg 13 cent per uur. 's Winters moeten zij zelve de kolen kopen om het wachthuisje te verwarmen!"

Wie zei ook alweer : "Die goede oude tijd"?

N.B. 1e gedeelte uit "Gent op de wateren en naar de Zee" van J. Decavele.

ST.-AGNETEBRUG

Voor de verbinding van de Coupure met de Leie, in 1751-1753, werd een sas gebouwd, weldra St.-Agnete-sluis genoemd, net zoals de brug die, op het einde van het sas, aan de kant van de Leie, de verbinding van het wegverkeer verzekerde tussen de Lindenlei en de Coupure.

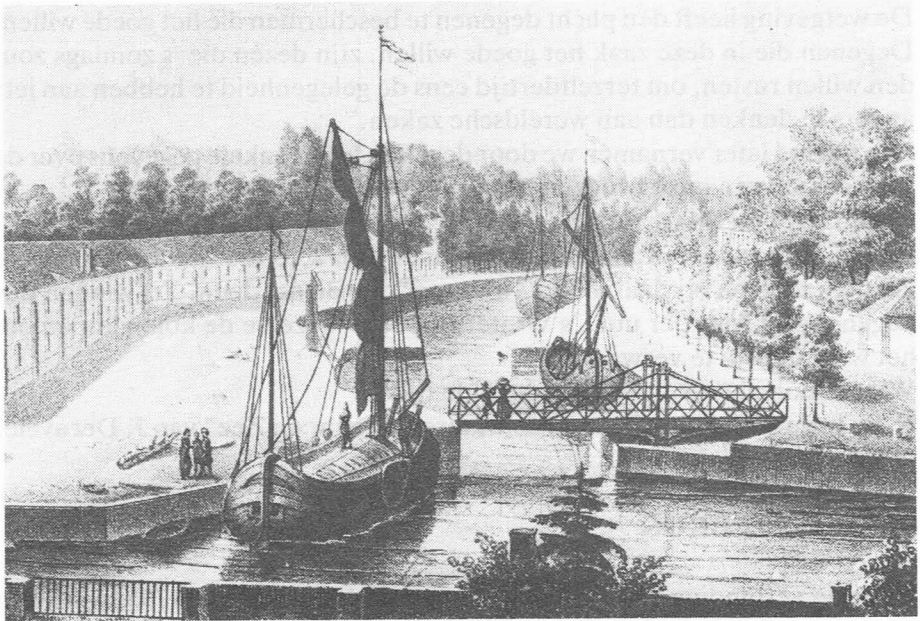
Met deze sluis hoopte men het waterpeil van de Brugse Vaart zo laag mogelijk te houden, ook bij lage waterstand van de Leie, zodat schepen met een zo groot mogelijke tonnemaat tot in Gent zouden geraken.

Weldra bleek dat dit opzet mislukt was : het niveau van de Coupure en de Brugse Vaart kon niet noemenswaardiger hoger gehouden worden dan dit van de Leie. Mettertijd werden de sasdeuren dan ook zonder meer opengelaten. Rond 1823 werden ze uit hun hengsels gelicht en definitief verwijderd. Nu nog zijn het metselwerk van de kom en de twee oorspronkelijke sluishoofden, met de twee gleuven, waar de poorten in draaiden, zichtbaar.

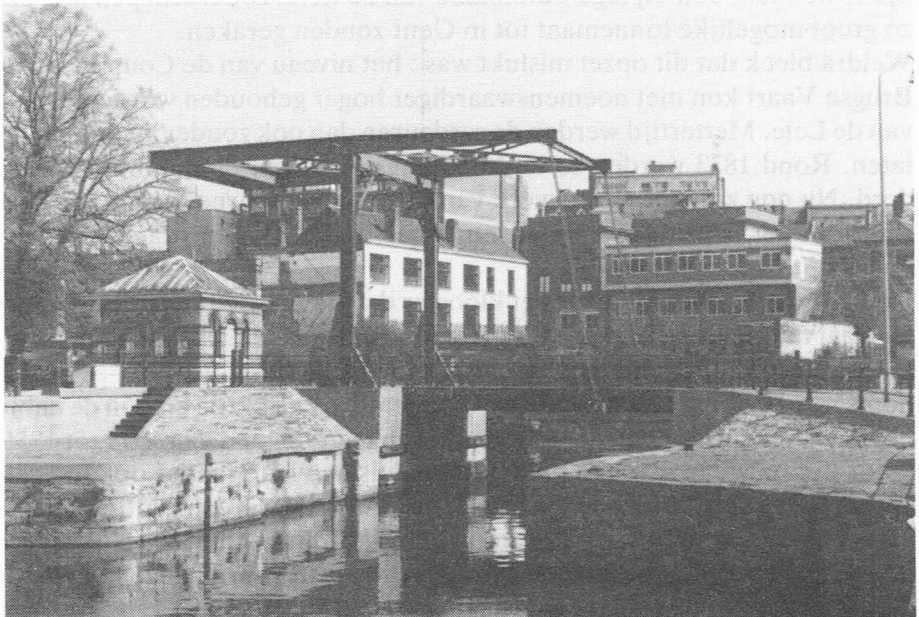
De brug werd genoemd naar het klooster dat zich op de Lindenlei bevond, en waarvan reeds sprake in 1434. Het klooster werd afgebroken om plaats te maken voor de latere Nijverheidsschool, in 1826.

Soms werd de brug "Entrepotbrug" genoemd als zijnde de brug in de nabijheid van het entrepot of stapelhuis dat zich daar bevond van 1779 tot 1855. Door het ontstaan van een nieuw stapelhuis aan het Handelsdok in 1844, verloor het entrepot aan de Coupure zijn belang en werd tenslotte, in 1855, afgebroken om vervangen te worden door het Blindenhuis van J. Van Caneghem (heden nog bestaande doch niet meer in gebruik sinds het einde van de laatste wereldoorlog).

In 1880 werd een metalen draaibrug gebouwd ter vervanging van deze van het begin van 1800.



De Coupure met op de voorgrond de Sint-Agneteburg.
Tekening van omstreeks 1800 uit het "Atlas Goetghebuer" (SAG).



De in 1950 herbouwde Sint-Agneteburg (foto 1981).

De draaibrug, bouwjaar 1880, werd in 1940 opgeblazen door de aftrekken-
de legers. Weldra plaatste men een noodbrug op de plaats van de huidige
Hospitaalbrug, ze was in gebruik tot 1950.

Op 20 oktober 1950 werd, door het bestuur van Bruggen en Wegen, een
aanbesteding gehouden voor het aanleggen van een klapbrug, met een rij-
weg van slechts 3,5 meter en twee voetpaden van elk 1 meter. De nieuwe
brug werd dus smaller dan de voorgaande, als reden daarvoor vermeldde
men : het voorlopig (!) kunstwerk (!) wordt later vervangen door een brug
rechtover de Iepenstraat. Dit voornemen is echter nooit uitgevoerd.

De klapbrug werd in gebruik genomen op 5 november 1951 en is, anno
1985, nog steeds in gebruik. De brug wordt niet meer opengedraaid sinds
de openstelling van de ringvaart in november 1969.

Na de invoering van het éénrichting verkeer op de Lindenlei, op 5 april
1981, is het verkeer over die brug veel verminderd.

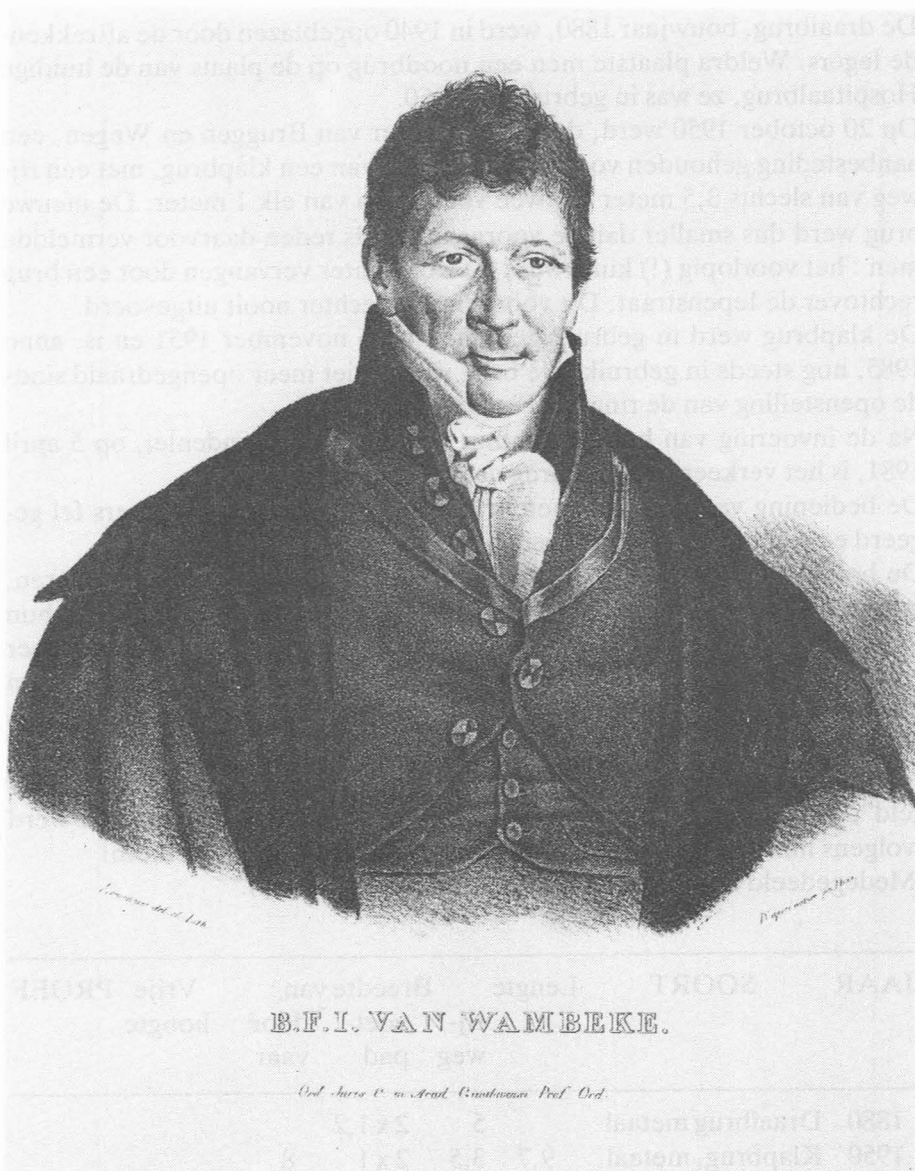
De bediening van de St.-Agnetebrug was door veel brugwachters fel ge-
geerd en wel om de volgende reden :

De boten, komend van de Ketelvest en die de Coupure wilden opvaren,
moesten een zeer scherpe bocht (90°) nemen. Daartoe was het nodig hun
schip aan de kaai van de Lindenlei vast te leggen met een kabel, het roer
volledig te draaien zodat hun boot 90° zwenkte, de kabel los te maken en
dan terug verder te varen. Indien de brugwachter de kabel aannam, vastlei
en terug losmaakte, moest de schipper zijn boot niet verlaten en had dus
veel minder tijdverlies. Hij bedacht de brugdraaiër dan ook met “drink-
geld”. Aangezien het beroep van brugdraaiër steeds onderbetaald werd
(volgens hun eigen getuigenis) was dit “drinkgeld” steeds welkom!
(Medegedeeld door een, op rust gesteld, brugwachter).

JAAR	SOORT	Lengte	Breedte van :			Vrije PROEF
			rij- weg	voet- pad	door vaar	hoogte
1880	Draaibrug metaal	5			2 x 1,2	
1950	Klapbrug, metaal	9,7	3,5	2 x 1	8	

Staatsbrug

M. LABYN
(’t vervolgt)



Bernard Van Wambeke als gewoon hoogleraar aan de rechtsfaculteit v.d. Gentse universiteit. Lithografie van Lemonnier naar een tekening naar levend model van Hess (Prentenkabinet R.U.G.).