

UIT DE GESCHIEDENIS VAN DE GENTSE BRUGGEN (Vervolg)

BARGIEBRUG

Ze werd genoemd naar de boten die op die plaats hun eindpunt hadden voor de aanleg van de Coupure (zie verder de beschrijving "Bargien") (1). De hedendaagse Gentenaars noemen ze de "Phenixbrug", naar het gewezen nabijgelegen metaalbedrijf "De Phenix" (1826-1946) welke gebouwen nadien werden ingenomen door het garagebedrijf V.W.

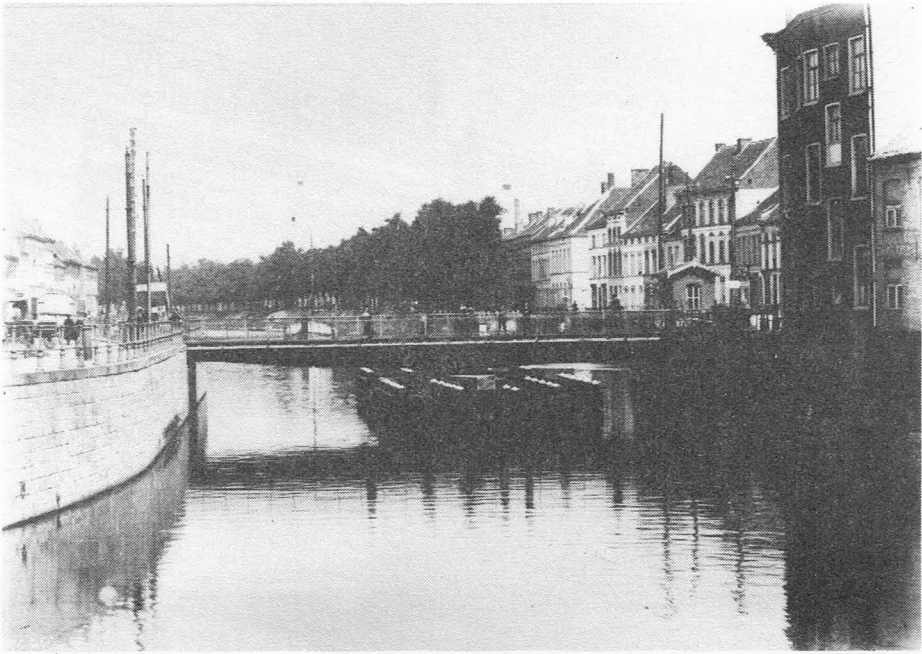
De eerste, beweegbare, brug ontstond na het graven der Coupure, toen al de vaste bruggen door draaiende werden vervangen, in de loop van 1753. Bij de Brugse poort was er sprake van verschillende bruggen : nl. de twee bestaande ophaalbruggen en een andere bij de Vesten (Aardewegbrug). De langste van alle lag "rechtover den Appel", buiten de Brugse poort (2). Het bruggegat was er vier voet breder dan bij al de andere nl. 32 voet. Alles wijst erop dat die langste brug op de plaats van de huidige Bargiebrug zal gelegen hebben. De waterloop is daar immers het breedst, een overblijfsel van de vroegere eindkom van de Brugse Vaart.

De eerste vernieuwing dateert van 31 juli 1800 en werd uitgevoerd door een zekere "Enghels" luitenant van het leger.

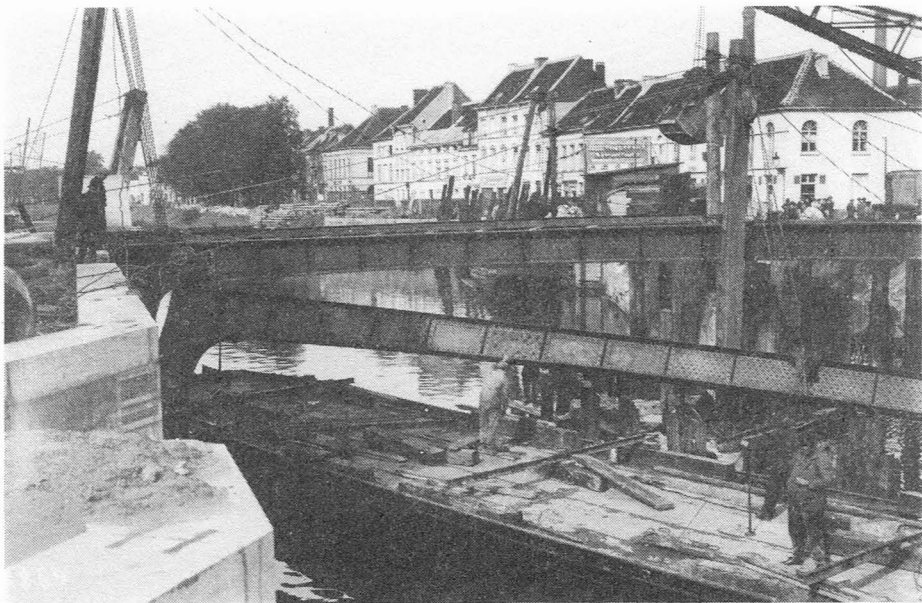
Een tweede vernieuwing der houten draaibrug, werd in 1824, uitgevoerd door aannemer S. Willems uit Maldegem. De werken waren ten einde op maandag 30 augustus 1824. Gedurende de werken werden de voertuigen omgeleid langs de "Secours poort" (de huidige weg over de Twee Gaten brug). Het was meteen de laatste vernieuwing als houten brug. In 1835 werd er nog een grote herstelling uitgevoerd.

In 1877, den 5de mei, had de aanbesteding plaats van de eerste metalen draaibrug. Ze werd gebouwd door de firma Nicaisse en Co voor de prijs van 154.900 fr. Op 2-8-1877 verscheen in de Gazette van Gent het volgende : "Uit reden der heropbouwingswerken der Bargiebrug op het kanaal van Gent naar Oostende, zal de overtocht aldaar onderbroken zijn, gedurende een tijdruimte van 110 dagen, te rekenen van woensdag 1-8-1877. De overtocht zal behouden worden bij middel van een voorlopige houten brug, in staat zijnde vrachten te dragen, welke de 10.000 kg niet overtreffen. De doortocht voor schepen onder gezegde brug, zal slechts mogelijk zijn voor diegenen waarvan de hoogte, de lading erin begrepen, de 3m04 niet zal overtreffen, gemeten naar de zomer vlotlijn van den kom van Gent." De rest van het jaar was er niets meer terug te vinden over de bouw van de Bargiebrug. 23-2-1878 (Gazette v. Vlaanderen)

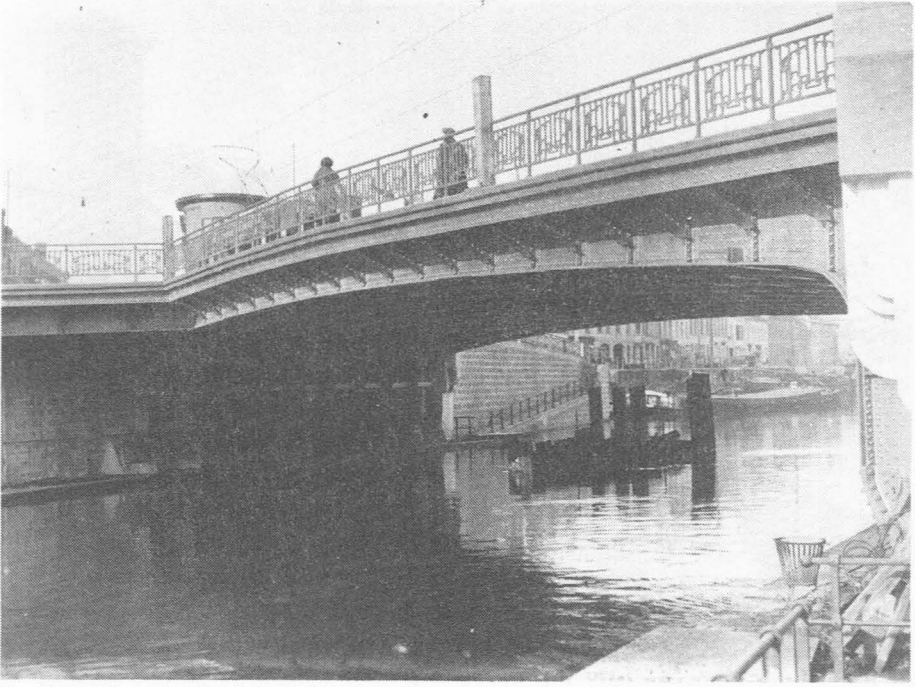
De scheepvaart aan de Bargiebrug is vrij voor vaartuigen van allen aard. Vanaf 1912 werd de metalen draaibrug, als eerste brug te Gent, electrisch



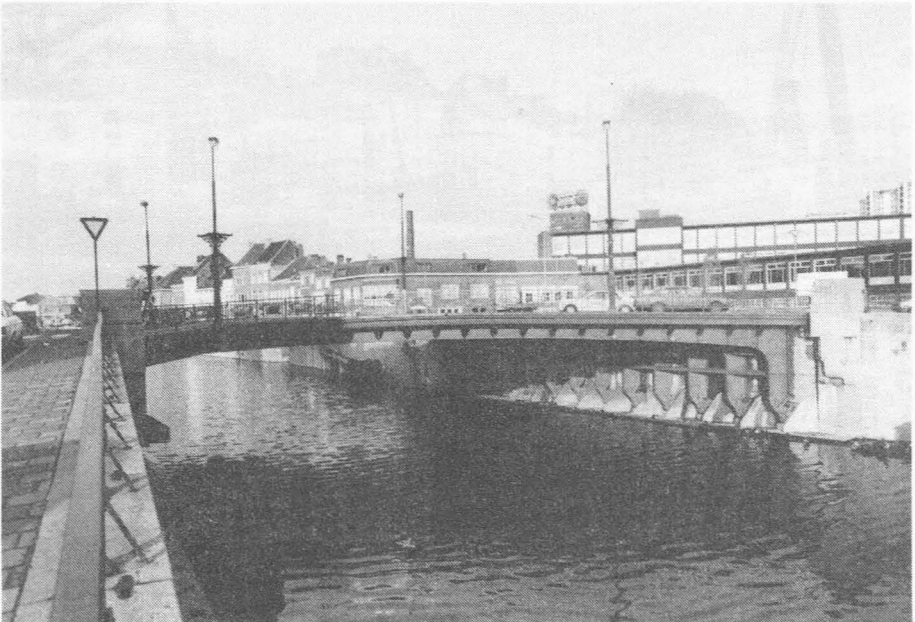
De Bargiebrug, bouwjaar 1877, omstreeks 1910. Foto : Dienst Openbare Werken.



De Bargiebrug tijdens de opbouw in 1934. Foto : Dienst Openbare Werken.



De Bargiebrug welke ingehuldigd werd met grote feestelijkheden op 18, 19 en 20 mei 1935, in aanwezigheid van minister M.M. De Schrijver en burgemeester Van der Stegen. Foto A.C.L. 39335C



De Bargiebrug bouwjaar 1950, foto 1982.

bewogen. De Bargiebrug draaide in het midden der stroom (zoals de Wondelgembrug) en niet langs één zijde zoals gebruikelijk.

In 1932 was er terug sprake van vernieuwing der Bargiebrug, doch de plannen voorzagen een vaste, verhoogde, metalen brug uit één stuk die, t.o.v. de stroom schuin lag, dit in tegenstelling met de vorige bruggen. Daarvoor was de onteigening en afbraak nodig van een ganse rij huizen op het einde van de Noordkaai.

Door de moeilijkheden met de onteigeningen en allerlei administratieve rompslomp (zoals we gewoon zijn hier in België) duurde het nog tot 10 augustus 1933 vooraleer de werken aan de brug werden aangevangen door de N.M. Entreprise de Travaux Publics aan wie het werk was toegewezen voor de som van 3.778.289 fr. De huizen waren afgebroken in mei. Volgens de Gazette van Gent moesten de werken op 24 september 1934 voltooid zijn doch op die bewuste dag lazen we in diezelfde krant : "... in de laatste tijden gingen er talrijke klachten op vanwege de handelaars die, naar beweerd wordt, reeds heel wat verlies hebben geleden.

De kant der Phenixstraat is klaar. De grote werken zijn maar begonnen in de maand juli. Waarschijnlijk zal de brug af zijn rond 15 november. Het metalen gedeelte der brug is gans gemonteerd in de werkhuizen te Ciney en men is druk bezig aan het terug uiteennemen der delen, om ze ter plaatse te kunnen zenden." Na nog een tweetal bemoedigende berichten (20-11 en 23-12-1934) verscheen eindelijk op 20-1-1935 het volgende :

"Morgen, zondag, zal de nieuwe Bargiebrug die volledig afgewerkt is, toegankelijk zijn voor alle gerij. De officiële opening zal later kenbaar gemaakt worden." Deze laatste had plaats op zondag 19 mei 1935. De nieuwe brug had echter maar een kort bestaan, want zij werd in mei 1940 opgeblazen, terzelfdertijd als de Contributiebrug. De gelijktijdige ontploffing had voor gevolg dat tientallen huizen in de omgeving zo verwoest werden dat ze totaal onbewoonbaar werden, aldus dagblad "Het Volk" op 28 mei 1940. Tijdens de oorlog werd er een houten noodbrug gelegd, welke tot in 1949 in gebruik bleef.

De bouw van de laatste brug, zoals we ze nu kennen, ving aan op 5 september 1949. Op 25-2-1950 lezen we in "De Gentenaar" : "Het nieuwe metalen kunstwerk dat de bestaande noodbrug, over de Brugse Vaart, zal vervangen nadert zijn voltooiing. Het einde der werken wordt voorzien voor 15 maart.

De officiële opening, door de Minister van Openbare Werken, had plaats op 17 mei 1950.

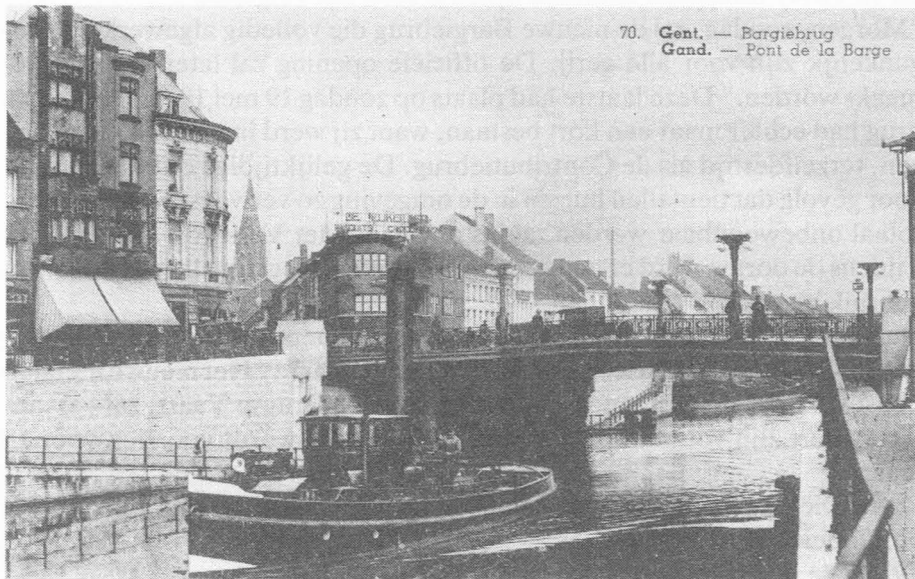
De totale prijs van de brug bedroeg : 8.990.000 fr.

De grote vrije hoogte (4.15 m) was nodig aangezien de scheepvaart toen nog niet kon beschikken over de ringvaart, de werken aan deze laatste waren pas aangevangen.

Gand. — Rue du Nord et pont de la Barge
Gent. — Noordstraat en Bargebrug
Ghent. — North street and Barge-Bridge



70. Gent. — Bargebrug
Gand. — Pont de la Barge



Jaar	Soort	Lengte	Breedte van : rijweg voetpad doorvaar	Vrije hoogte	Proef
1877	Draaibrug metaal				
1934	Vaste in metaal	22	12 2 x 2	22	4,15
1950	Vaste in metaal	22	12 2 x 2	22	4,15
Stadsbrug					

(1) DE BARGIE

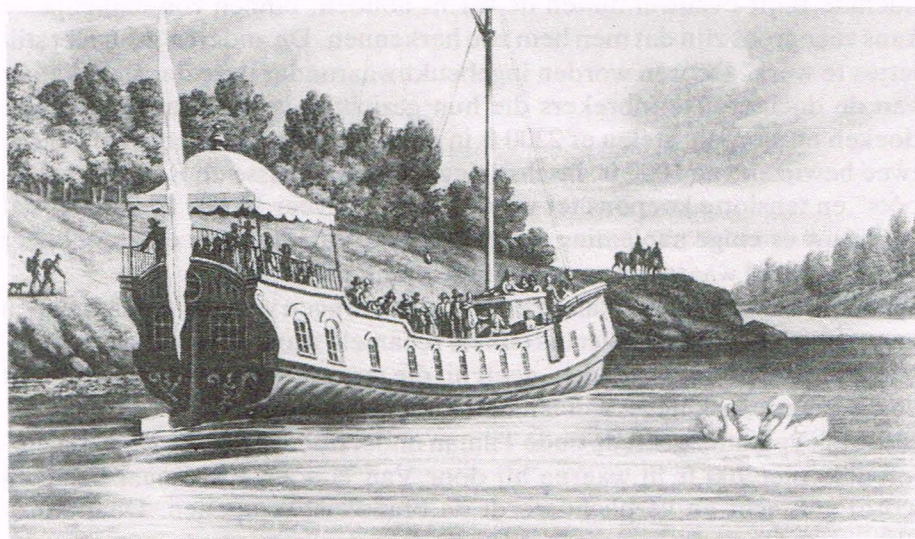
De bargie was een houten boot van \pm 17 meter lengte en 2 meter hoogte op 3,5 meter breedte. Het was een trekschuit, wat wil zeggen dat de boot werd getrokken door paarden die langs de oever liepen (vandaar ook de naam "trekweg").

Deze boten verzekerden het vervoer van mensen en goederen, tussen Gent en Brugge, vanaf 1623 tot 1838. Iedere morgen vertrok er één uit beide richtingen, in de winter te acht uur en in de zomer te tien uur. Ze waren ter bestemming rond zes uur 's avonds! Te Aalter was er een halte voorzien voor omwisseling van paarden. In 1781 werden de Bargie's vernieuwd: ze waren nu 25 meter lang, 5 m breed en 2,5 meter hoog.

Bij de ingebruikstelling, in 1838, van de spoorlijn Gent-Brugge, die het traject aflei in anderhalf uur, verdween het vervoer van personen door de Bargie. Deze laatste bleef bestaan tot in 1908 voor vervoer van goederen. Hieronder een tekening van een Bargie.

(2) Uit "Rond het graven der Coupure" door J. Winnepeninckx (1956) "Nu nog heet de rij huizen, van de bocht op het einde van de Phenixstraat tot aan de Leiekaai, in de volksmond "achter den Appel".

Hierin een overblijfsel van de naam van een oud eigendom, "den Appel" die heel



de hoek aan de genoemde bocht besloeg. Het was tegelijk een afspanning, brouwerij en boerderij !”

Dit alles beschreven door de Staten van Vlaanderen, bundel 7.464 (RAG).

M. LABYN
(t vervolgt)

DE BENDE VAN HOE EN VERSTUYFT (vervolg)

DE DIEFSTAL TE ST.-KRUIS BIJ BRUGGE

Amper vijf dagen na de aanslag bij Jules Callant, op 17 april 1919, begeven de gebroeders Verstuyft samen met Van Hoe zich andermaal naar Brugge alwaar ze zich bij De Paepe voegen. Terug vinden ze een onderkomen bij Kamiel Dhondt.

Op de Damse Vaart nr. 13 te St.-Kruis is de 85-jarige rentenier Karel Tilman woonachtig. Hij verblijft er in gezelschap van zijn dochter en twee meiden. Omstreeks 1.15 u in de nacht van 17 op 18 april gaan de drie kopstukken van de bende onder geleide van De Paepe naar het huis van Tilman. De Paepe kende de woning zeer goed daar zijn moeder nog bij de rentenier had gewerkt.

Ter plaatse aangekomen beklimmen ze het dak van het aanpalend magazijn en tillen er de dakpannen en de panelatten op om dan via de zolder op de koer te geraken. Om in de woning te kunnen komen boort De Paepe een gat in de deur waarna de grendels kunnen weggeschoven worden. Laatstgenoemde blijft evenwel buiten de wacht houden, binnen zou namelijk de kans zeer groot zijn dat men hem zou herkennen. De anderen gaan niet stilletjes te werk. Deuren worden ingebeukt waaronder deze der slaapkamer van de dochter. De inbrekers die hun gezichten verstopt hebben achter doeken en sjerpen, stelen er 2200 fr in geld, juwelen ter waarde van 400 fr, twee bewijzen van 1000 fr, inschrijvingen op de “Caisse de Reports en Dépôts” en tenslotte koepons ter waarde van ongeveer 10.000 fr. Zonder dat de vrouw er enige aanleiding toe geeft, slaat Van Hoe met een breekijzer op haar hoofd waardoor ze een schedelbreuk oploopt.

Wanneer ze de naburige kamer een bezoek brengen waar de meiden slapen en een van de inbrekers slechts enkele schamele franken vinden in de geldbeugel van een van de meiden, geeft hij die terug met de woorden : “Ge zijt ook maar ne werkmens, van u moeten we niets hebben.”

In zijn slaapkamer geeft de oude Tilman onder doodsbedreigingen zijn portefeuille met 700 fr in waarna hij door Van Hoe en René naar beneden wordt gebracht en verplicht wordt de brandkast te openen. Daar wordt