

---

## UIT DE GESCHIEDENIS VAN DE GENTSE BRUGGEN (Vervolg)

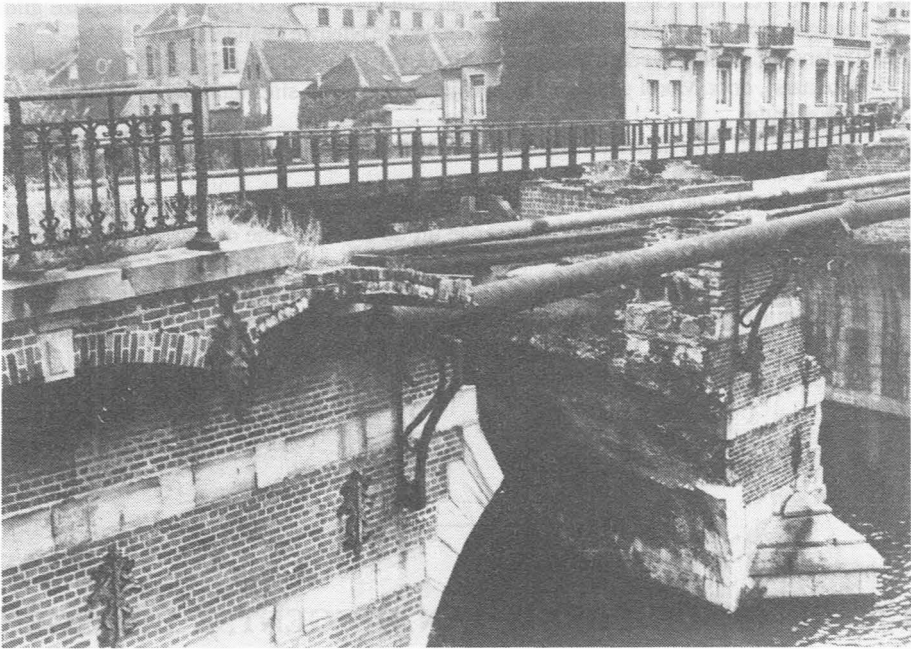
### JAN PALFLIJNBRUG

In de Atlas Goetghebuer vinden we als eerste vermelding van deze brug het volgende : "Brugge over de Leie van de Kortrijkse Poort naer de Bijloke, gemaekt in 1714 door de Keyser Francys, voor 246 pond". Ze zou er uitgezien hebben zoals de tekening (uit de atlas) weergeeft. Op 27 april 1867 verscheen in de "Gazette van Gent" het volgend bericht : "De brug over de Leie, die de wijk van de Kortrijkse Poort en de wijk van Akkergem moet verbinden is voltooid". Het was een metalen draaibrug welke in de loop der tijden verschillende namen kreeg : Leiebrug, Moederhuis- of Materniteitsbrug, ook wel Bijlokebrug genoemd, dit alles vanwege de nabijheid van het Bijlokehoospitaal. Ze kreeg de huidige benaming op 28-2-1951 (1).

In 1900 werd de metalen draaibrug, toen Leiebrug genoemd, vervangen door een vaste brug in steen, waarvan "de vouten zullen gebouwd worden in ciment beton met arduinen hoofden" aldus het jaarverslag der stad Gent. De zichtkaart van Sugg geeft ons een mooi beeld van de brug met de drie verschillende bogen welke in die tijd 37.083 fr. gekost heeft.

De duur der werken was bepaald op drie maand : in mei begonnen was het werk af in september, het verkeer was onderbroken van 5 juni tot 25 augustus 1900. De ondernemers waren : Couez en zoon.

Bij de aanvang van de tweede wereldoorlog werd de brug totaal vernield.



De Jan Palfijnbrug tijdens de oorlog 1940-1945 (Foto dienst Monumentenzorg Gent).

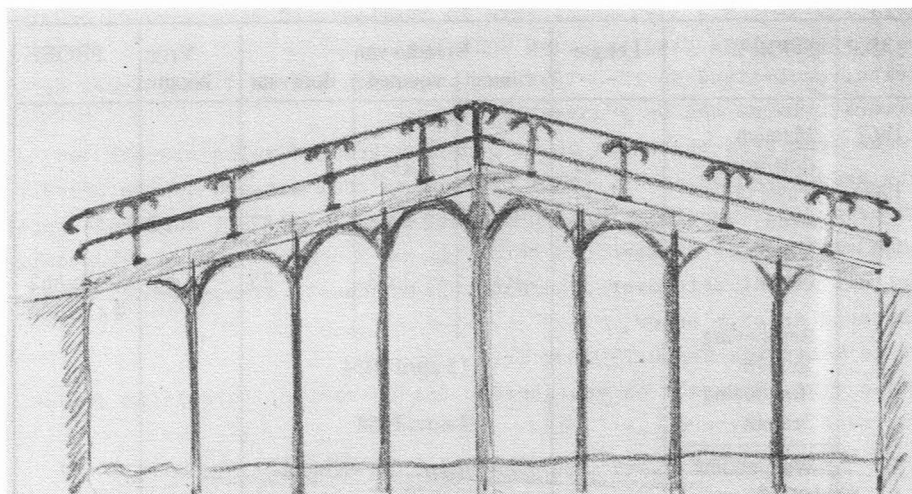
Op 16-12-1940 begon men met het leggen van een noodbrug welke voltooid was op 26-2-1941. Zoals alle andere noodbruggen, in de oorlog gelegd, was ook deze houten, smalle brug aan een regelmatig onderhoud onderworpen dat voornamelijk bestond uit het regelmatig vernieuwen van de plankenvloer uit dennenhout.

Op 3-1-1952 werd een nieuwe brug aanbesteed. Ze werd heropgebouwd op staatskosten. Het is een krukbrug (2) met één enkele overspanning met preflexbalken (3).

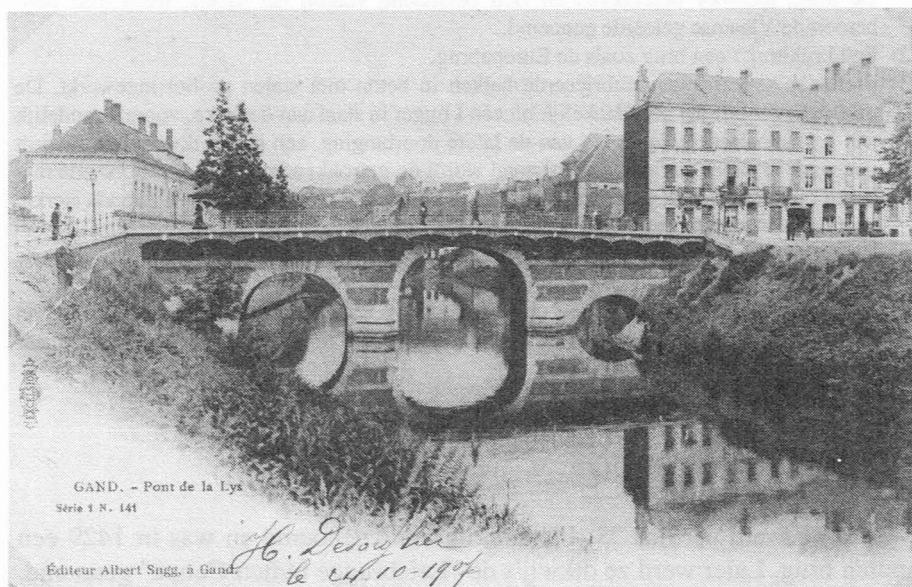
De totale breedte bedraagt nu 36 meter : twee rijwegen van 10,5 m, gescheiden door een bloemperk van 9 m en twee voetpaden van elk drie meter. Om deze constructie te dragen waren er 333 funderingspalen nodig in gewapend beton.

De firma, N.V. E.H.B.A., uit Ruisbroek, speelde het klaar de brug te bouwen in een tijdspanne van ongeveer twee jaar en dit voor de prijs van 16.500.000 fr.

De eerste helft der brug werd opengesteld voor het verkeer op 15 april 1954 en de brug was voltooid op 12 november 1954.



Deze copie van een tekening uit de Atlas Goetghebuer toont ons de voorloper van de Leiebrug, ze werd de Materniteitsbrug genoemd naar de nabijgelegen materniteit van de Bijloke (S.A.G.).



Deze zichtkaart werd uitgegeven door A. Sugg en toont ons de Jan Palfijnbrug welke toen nog de Leiebrug genoemd werd.

JAAR	SOORT	Lengte	Breedte van :			Vrije hoogte	PROEF
			rijweg	voetpad	doorvaar		
1867	Metalen draaibrug	19	2,8	2 x 0,9			
1900	Vaste in steen	36	6	2 x 1,5	8,57	5,2	
1953	Vaste in beton		21(+9)	2 x 3	25	4,5	400 kg/m <sup>2</sup> 4 x 32 ton
	Beproeving 1e helft		15 april 1954				
	Beproeving 2e helft		3 nov. 1954				
	Wegenbouw		naam : 2 x vermeld				

(1) Jan Palfijn was een bekend chirurg (barbier) uit de 17de eeuw en was de uitvinder van de verlostang. Zijn standbeeld staat in het park behorend bij het Bijlokemuseum en werd onthuld op 22-6-1952.

De brug, hiervoor beschreven en zich bevindend vlakbij het parkje, werd naar deze beroemde Vlaamse geleerde genoemd.

(2) Een krukbrug : een brug zoals de Europabrug.

(3) Preflexbalken zijn geprefabriceerde balken in beton met stalen profiel ingewerkt. De preflexligger bestaat hoofdzakelijk uit een I ligger in staal aan dewelke, voorafgaandelijk aan iedere belasting, in de zin van de latere doorbuiging, een sterke doorbuiging wordt gegeven. In deze doorgebogen toestand wordt de getrokken zone van de doorsnede met beton omhuld en in deze toestand gehouden tot wanneer dit beton een voldoende sterkte heeft bereikt en behoorlijk aan de metalen ligger kleeft.

Wanneer de ligger nu wordt ontlast, wordt het aangebrachte beton sterk gedrukt en de ligger komt gedeeltelijk terug.

Meestal worden de Preflexliggers op de bouwplaats volledig met ter plaatse gestort beton omhuld. Om de stalen liggers te preflexen worden ze twee aan twee tegen elkaar gespannen.

## VERLORENKOSTBRUG

Deze brug werd eertijds "St-Pietersbrugsken" genoemd en was in 1429 een houten brug. Later werd ze dikwijls de "Leiebrugge buiten Cuupe" genoemd. Ter hoogte van de huidige brug lagen in de Leie een paar eilandjes "Verloren kost" genoemd. Het waren een paar zandplaten, op één ervan stond zelfs een houten loodsje. Zo ontstond de latere naam der brug. Soms sprak men ook van de Verloren Broodbrug (zie Franse benaming op zichtkaart). De eilandjes verdwenen in 1753 bij het graven van de Coupure, waarna de bouw van de eerste, smalle draaibrug in 1754, volgde. De brug werd meermalen herbouwd : een eerste maal in 1811, een tweede keer in 1836 en een derde maal in



De oude Verlorenbroodstraat en -brug.  
Copyright : A.C.L. Brussel.

1856. Uit de brief van de aannemer, gedateerd 11 maart 1856, citeer ik : "Ik garandeer dat de brug zeer gemakkelijk kan worden gedraaid door een vrouw in minder dan één minuut" en dat was waarschijnlijk wel een referentie voor die tijd, in elk geval het werk werd aan die man gegeven. Na een proefbelasting van 22.000 kg op 25 april 1857 werd de nieuwe brug ingehuldigd op 17 mei : "De voormalige brug was enkel voor voetgangers bruikbaar, thans is het verkeer met rijtuigen toegelaten" aldus de "Gazette van Gent". De brug was nu 4 m breed. De laatste vervanging als draaibrug was in 1873.

Vóór 1897 was de Verloren Broodstraat (de straat in het verlengde van de brug) een smalle donkere steeg (zie foto) die zo smal was dat twee voertuigen elkaar niet konden kruisen. Daarbij helde ze zo sterk af naar het water (de helling bedroeg 10 cm/m) dat de wagens, de boordstenen van het voetpad gebruikten om af te remmen bij het afdalen!

Toen in 1898 de straat werd verbreed van 4 naar 12 meter, waardoor de afbraak nodig was van een twintigtal huizen, bouwde men er een nieuwe monumentale, stenen brug, even breed als de nieuwe straat, die de smalle draaibrug verving. Door de verhoging van deze vaste brug (noodzakelijk voor de toenmalige drukke scheepvaart) werd de helling van de Verloren Koststraat verminderd van 10 naar 3 cm/m.

Met de bouw van de brug werd aangevangen op 14 juni 1898, door A. Couez. Deze aannemer zou de brug herbouwen voor de prijs van 90.880 fr (aanbesteding 25 Mei 1898). De Gazette van Gent volgde deze bouw bijna op de voet, daarvan getuigen de meer dan 20 artikels gedurende 1898 verschenen en waarvan de bijzonderste in chronologische volgorde, zijn :

14 juni 1898

"Men is dezen morgen begonnen met het inslaan der palen, waarop de voorloopige brug voor voetgangers zal geplaatst worden."

2 juli 1898

"De doorgang voor voetgangers en rijtuigen over de Verlorenbroodbrug zal onderbroken worden te rekenen van maandag 4 juli a.s."

11 juli 1898

"Scheepvaart onderbroken aan Verlorenbroodbrug van nu tot 4 oktober".

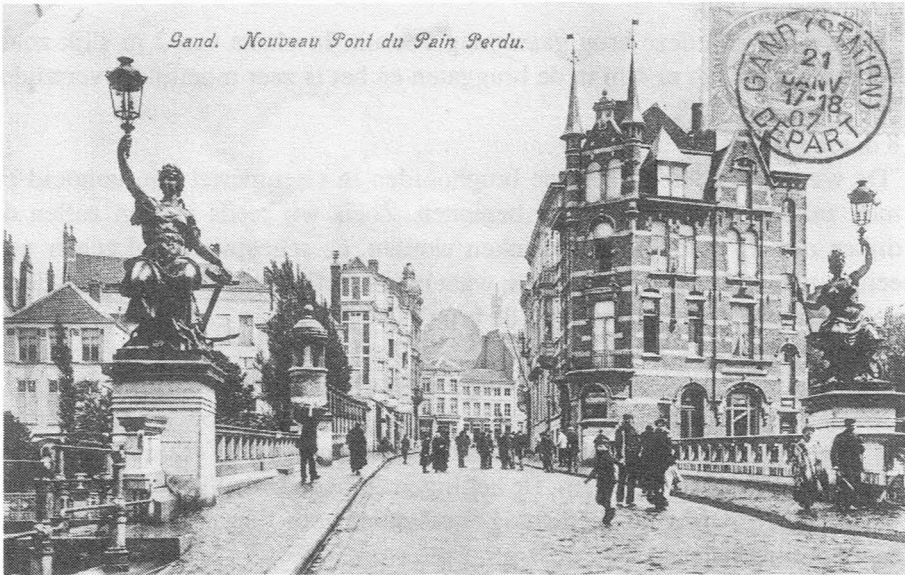
Dat deze herbouw niet zonder moeilijkheden verliep bewijzen de volgende berichten :

5 augustus 1898

"De grootste der dijken, gelegd voor het herbouwen van de Verlorenbroodbrug, is doorgespoeld : daardoor zijn de werken onderbroken en zal eene groote vertraging veroorzaakt worden. Heden morgen vroeg was men reeds weer aan het opvullen.

De werklieden, gelast met het uitbreken der grondvesten der oude brug gebruiken buskruit om dit werk te vergemakkelijken. Gisteren hadden zij waarschijnlijk eene te groote hoeveelheid genomen, want eenige steenen vlogen tot op den Nederkouter, waar verscheidene huizen tamelijk erg beschadigd werden."





*Gand. Nouveau Pont du Pain Perdu.*

Deze zichtkaarten, van uitgever A. Sugg, tonen ons de Verlorenkostbrug in 1902, toen de beelden nog maar pas geplaatst waren.



GAND. - La Navigation (Dom. Vanden Bosch)  
N<sup>o</sup> 1 N. 110  
Editeur: Albert Sugg, à Gand.

*24 Janvier 1902  
M<sup>o</sup> D. Clays*



GAND. - Le Travail (Dom. Vanden Bosch)  
N<sup>o</sup> 1 N. 150  
Editeur: Albert Sugg, à Gand.

*3 Janvier 1902  
M<sup>o</sup> D. Clays*

17 augustus 1898

"De werken aan deze brug gaan traag vooruit. In plaats van 2 m slijk zoals voorzien was, ligt er 4 m in de bruggaten en het is zeer moeilijk te verwijderen".

8 oktober 1898

"De werken vorderen goed; de brughoofden in steenmortel zijn voltooid en men zal aan de arduinsteenen beginnen. Zoals wij reeds zegden zullen de dijken den 15 oktober doorgestoken worden, de scheepvaart zal echter nog eenige maanden gestremd blijven, want men moet nu beginnen aan de stelling voor den reusachtigen boog van de brug".

15 november 1898

"De twee brughoofden zijn van hoogte om de vout te beginnen.

De nieuwe brug zal ongeveer 3 m hoger zijn dan de oude. Ze zal twee hellingen hebben : de eene die de helling voortzet van de Verlorenbroodstraat (3,5 cm/m) de andere 5 cm/m. De hellingen zijn noodzakelijk voor het verkeer van de schepen. Men hoopt de brug te voltooiën voor 1 april 1899, dag door de aanbesteding bepaald".

Op 30 september 1899 werd de brug beproefd onder een rollende lading van 18.000 kg. : een wagen geladen met geutijzer en getrokken door negen paarden.

De twee bronzen beelden, welke te zien zijn op de zichtkaart werden gegoten door de heer Goosens (uit Gent) naar modellen gemaakt door de gekende beeldhouwer Domien van den Bossche. Deze modellen werden op de brug tentoongesteld tot eind 1900 om daarna in brons gegoten te worden. Volgens de krant van 22 september 1899, was het de bedoeling dat er vier beelden zouden gemaakt worden : twee van de heer Leroy en twee van de heer van den Bossche, doch de modelbeelden van de eerste beeldhouwer werden na voorlopige plaatsing op de brug, afgekeurd op 21 februari 1900.

De mooie beelden, het ene de scheepvaart en het andere de arbeid voorstellend, werden definitief geplaatst op maandag 17 oktober 1901 en op 9 november 1901 werden de gaslantaarns erop geplaatst. Beide beelden werden tijdens de oorlog van 1914-1918 door de bezetter in beslag genomen om hersmolten te worden voor oorlogsmateriaal. Ze werden, helaas, nooit hermaakt, er resten ons alleen nog foto's.

De kostprijs van de verbreding van de straat en de herbouw van de brug bedroeg 245.442 fr. Dit was 5.000 fr. meer dan geschat : de staat verleende immers geen toelagen voor de beelden!

Bij het begin van de tweede wereldoorlog (op 23 mei 1940) werd de brug opgeblazen en nadien tijdelijk vervangen door een vlottend noodbrugje 2,30 m breed en 28 m lang (zie foto).

Reeds op 29 juli 1941 ving men de bouw aan van een nieuwe brug in gewapend beton, met dezelfde afmetingen der oude brug.

Door een vorstperiode van 10 januari tot 14 maart 1942 (één der strengste win-





ters dezer eeuw) in dewelke de werken stil lagen, duurde het nog tot 26 maart vooraleer de brug terug door het verkeer kon gebruikt worden. De afwerking moest echter wachten tot na de oorlog omdat de nodige materialen daartoe ontbraken. De huidige brug is dus deze welke gebouwd werd tijdens de oorlog.

JAAR	SOORT	Lengte	Breedte van :			Vrije hoogte	PROEF
			rijweg	voetpad	doorvaar		
1811	Houten	16,9	2,15				
1836	voetbrug						
1856	Houten	30	4				22.000 kg.
1873	draaibrug						
1897	Vaste in steen	30	8	2 x 2	14,9	4,5	18.000 kg.
1941	Vaste in beton						
	STAD	geen naamvermelding					

M. LABYN  
(t Vervolgt)

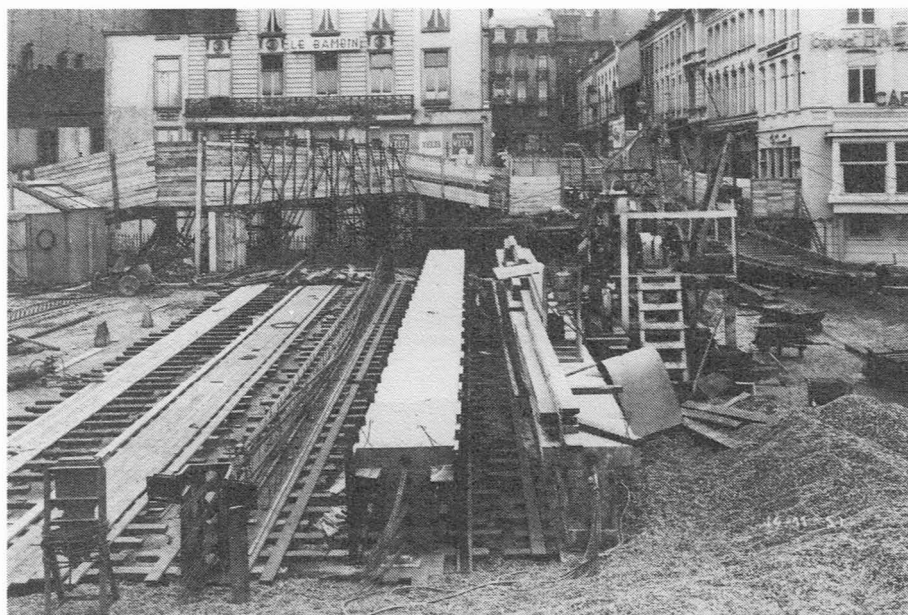
## AANVULLENDE ICONOGRAFIE DER GENTSE BRUGGEN

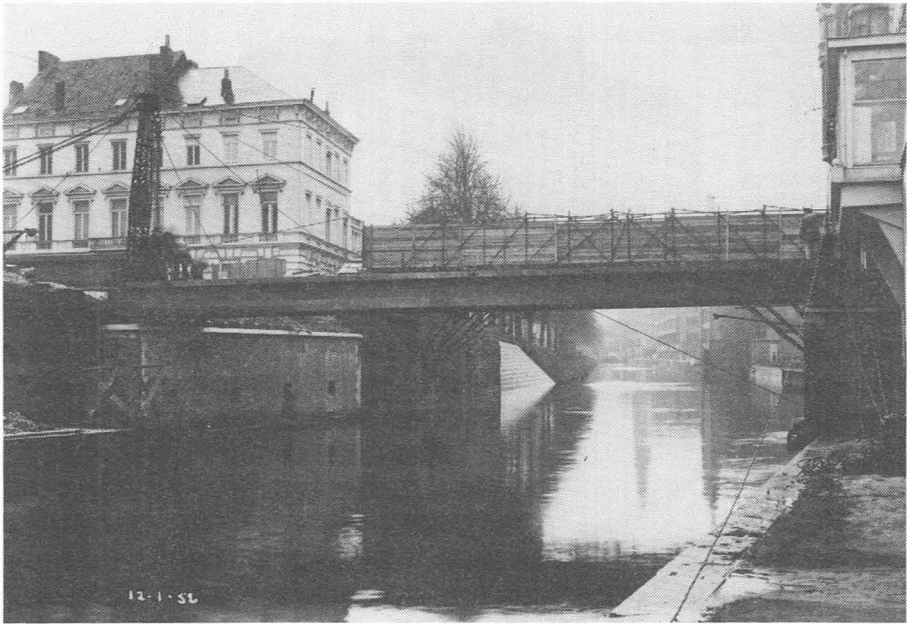
In aansluiting met de artikels over de Gentse Bruggen was de Heer Olivier-Gérard Willemot (Mariakerke) zo vriendelijk ons een reeks foto's toe te sturen uit zijn persoonlijke collectie.

Wij beginnen met er hier 4 van te publiceren.



Heropbouw Marcellisbrug (Nov. 1951 - Maart 1952).





Heropbouw Marcellisbrug (Nov. 1951 - Maart 1952).

