

---

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

### RECOLLETTENBRUG

De oudst bekende gegevens van deze brug dateren van het einde van de 13de eeuw. In 1322 vinden we de eerste vermelding als "Fremineursbrugge". Ze werd genoemd naar het nabijgelegen klooster der "Fremineuren" ook Minderbroeders genoemd.

Omstreeks 1600 veranderde de brugnaam in Recollettenbrug. In 1619 al hadden de Recolletten de plaats ingenomen van de Minderbroeders.

Sinds 1846 staat op de plaats van het gewezen klooster het huidige gerechtshof.

De allereerste brug was een houten constructie welke in 1368-1369 vervangen werd door een stenen brug, breder dan zijn voorganger. Die stenen brug met drie bogen is te zien op het panoramisch zicht van Gent anno 1534.

In 1751-1752 werd de stenen brug gedeeltelijk afgebroken en vervangen door een houten draaibrug en wel om de hoge zeilschepen door te kunnen laten van de Brugse Vaart via de pas gegraven Coupure naar de binnenstad.

Na herhaalde herstellingen van deze eerste houten draaibrug werd ze in 1872 vervangen door een metalen constructie.

In 1971, dus honderd jaar later, werd de brug met een rijweg van amper vijf meter te smal bevonden voor het steeds drukker wordend verkeer en maakte Openbare Werken plannen voor een bijkomende brug van 6,25 meter breedte, welke zodanig aanleunde bij de oude brug, dat ze als het ware één brug vormde. Het dragend gedeelte echter, in stalen profielliggers rustend op zes betonnen palen, was onafhankelijk van de oude brug.

Deze laatste werd toch niet meer gedraaid sinds de aanleg van een gelijkgrondse parkeerplaats boven de rivier, aan de achterzijde van het groot warehouse G.B.

Het wegdek van het nieuwe gedeelte werd in azobé-hout uitgevoerd. De werken, aangevangen op 17 april 1972, door aannemer Victor Buyck (uit Eeklo) waren te einde op 7 juli van hetzelfde jaar. De totale kostprijs beliep 1.380.000 fr.

De brug werd opengesteld voor het verkeer op 13 juli 1972, door burgemeester Van den Daele.

Begin november 1985 verscheen in dagblad "Vooruit" het bericht over plannen van het Ministerie van Openbare Werken, om vier Leiebruggen te vernieuwen : de Recollettenbrug, de Grasbrug, de Vleeshuisbrug en de Zuivelbrug. Deze vier bruggen waren hoognodig aan vernieuwing toe en meteen zou men ze terug draaibaar maken, alleen bedienbaar met mankracht en uitsluitend om in de toekomst zo nu en dan een plezierboot door te laten of om eens een waterfeest te houden.

Dat niet iedereen onverdeeld blij was met deze verandering bewijzen verschillende berichten in diverse bladen (zie S.O.S. Gent nrs 29-30 en 31, T.W. 7 april 1986 en het hieronder afgedrukt bericht uit dagblad "Het Volk") van 2 april 1986.

### **Lezers schrijven**

#### **Bruggen en Brugge**

Naar aanleiding van artikel "Gent zijn water, zijn draaibrugge, zijn verkeersplan" kan ik niet nalaten een glimlach tentoon te spreiden, voor al deze drukdoenerij.

Ik ben de mening toegedaan, dat deze "heren" hun zusterstad, met name Brugge, om het maar bij de voordeur te houden, niet eens kennen. Daar zijn immers vele, zeer vele vaste overbruggingen die sinds ontelbare jaren het doorgaand verkeer hebben opgevangen en hun functies zijn doelmatig en opbrengend voor stad en staat.

Om het zo kort mogelijk te houden, de Gentse Ketelbrug heeft een doorgaand verkeer. Ja, zelfs trams en het zwaargewichtverkeer vinden hun gading, zonder problemen. Dat is één voorbeeld.

Men spreekt hier van vier Leiebruggen te herbouwen tot draaibruggen, nog wel. Wat gaat dat niet kosten, laat staan, het verdere onderhoud. Te weten dat vaste overbrugging kan gedaan worden met prefabrikatieonderdelen op de bestaande fundamente. Verder ben ik de mening toegedaan, dat het hier niet gaat om zeegaande schepen op te vangen, maar wel plezierboten. Dus een hoogte van drie meter boven de waterspiegel en een tien meter brede doorgang zullen niet misstaan maar voldoening geven aan alle opvarende plezierboten. Laat staan, geen "oponthoud" voor het openbare vervoer.

Dus laat de rokjes maar waaien. Ik leef in de hoop dat alle plannen wat die ook mogen wezen, zullen uitgevoerd worden, zo vlug mogelijk. Dat is misschien de verlossing van ons dagelijks Leie-geurtje. Want moet u weten, ik kan mij het geluid van de baggermolen tussen Leie- en Scheldeverbinding niet herinneren. Laat staan eens te meer tussen Sint-Michielsbrug en Sneepe-spoorlijnbrug. Wat is een jaartje min of meer. Hoop doet leven.

J.L. VAN WESEMAEL,  
Gent

In januari 1986 begon men met proefboringen in de fundatie's van de Recollettenbrug (dwars doorheen het houten brugdek) met als doel de stabiliteit van de brugpeilers te onderzoeken. De stalen werden, in opdracht van het Ministerie van Openbare Werken, ontleed door de RUG. Het verkeer werd onderbroken van 2 maart 1987 tot 19 mei voor het verstevigen van de brugpeilers door middel van betoninjectie onder hoge druk.

Ondertussen werd het metalen gedeelte van de nieuwe brug klaargemaakt in het constructie-atelier van de firma Aelterman en zonen.

Het metalen gevaarte, met een breedte van meer dan acht meter en een lengte van 21 meter, wegende 95 ton, werd doorheen de nauwe straten van Gent geloodst op woensdagnacht 9 september 1987. De nog onafgewerkte brug werd op een aarden dam gelegd, vlakbij het gerechtshof in afwachting van de verdere afwerking.

In dagblad "Het Volk" van 11.9.1987 konden wij lezen :

### **Laveren met een draaibrug**

GENT - In Gent beginnen ze ervaring te krijgen in het vervoeren van bruggen. Woensdagavond en -nacht werd immers voor de derde keer in relatief korte tijd het skelet van een nieuwe brug door de smalle Gentse straten getransporteerd.

Dit keer ging het van de Beelbroekstraat in Sint-Amandsberg tot aan het justitiepaleis. Het stalen geraamte is immers de onderbouw van de draaibrug die aan de Recollettenlei zal liggen. De pvba Aelterman bevestigde dat dit de grootste was van de inmiddels drie geleverde exemplaren.

De nieuwe Recollettenbrug is immers 8 meter breed en 24 m lang en weegt 95 ton. De afwerking gebeurt ter plaatse en dan zal de brug nog wat imposanter zijn, nl. 11,50 m breed. Voorlopig ligt het gevaarte naast de bestaande brug op een aarden dam, waar ze zal blijven liggen tot 21 september. Dan wordt het verkeer 9 weken verboden over de brug, om ze op haar plaats te installeren.

Het transport verliep woensdagavond bijzonder vlot. De reisweg was uitgestippeld via de Antwerpsesteenweg en de Dampoort naar Sint-Jacobs via de Dampoortstraat en Steendam. Langs de Sint-Jacobsnieuwstraat en de Keizer Karelstraat ging het naar Sint-Anna, vanwaar men de Brabantdam indraaide en zo over de Kouter en Zonnestraat het justitiepaleis kon bereiken.

### **Computer**

De brug werd niet zoals de vorige vervoerd met een vrachtwagen die ze trok. Deze keer gebeurde dit door een computergeleid wagentje. De bestuurseenheid werd door een man op zijn schouder gedragen. Hij liep te voet mee en loodste de brug door bochten en straten.

Alle verkeer op het traject was verboden en vooraf was iedereen gewaarschuwd. Toch diende een fout geparkeerde auto te worden weggesleept. De

doortocht ging in sneltempo tot aan het Sint-Annaplein. Daar geraakte de brug, die de Brabantdam moest indraaien, volledig klem. Er werd in de haren gekrabbd, gerekend en herrekend maar de brug moest achteruit.

Uiteindelijk koos men de Stationsstraat en dan achteruit terug het Sint-Annaplein op om zo de Brabantdam in te rijden.

Hiervoor moesten wel enkele verkeersborden sneuvelen.

Maar omstreeks 20u was het grote knelpunt overwonnen en kon de draaibrug aan de Vlaanderenstraat blijven liggen tot de laatste tram om 23u30 naar huis was. Een uurtje later lag ze op haar blokken aan het gerechtsgebouw.

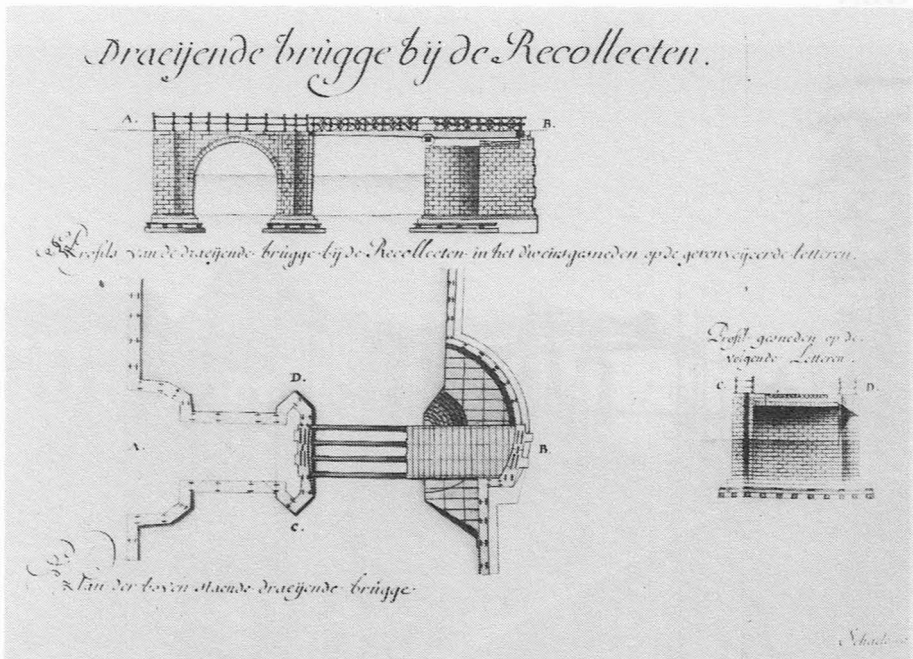
R.O.L.

Het verkeer werd een tweede maal onderbroken van 21 september 1987 tot 4 december 1987; voor het afbreken van de oude brug en het maken van nieuwe brughoofden, door de firma N.V. Moens, uit Meise.

De practisch afgewerkte brug werd op 3-4 november op zijn definitieve plaats gelegd en op 4 december 1987 opgesteld voor het verkeer.

De as van de nieuwe brug ligt ten opzichte van de stroom schuiner dan de oude brug dus meer in het verlengde van de Gebr. van de Veldestr.

De mooi uitgevoerde brugleuning is een getrouwe copie van deze van 1871 (zie tekening).



Jaar	Soort	Lengte	Breedte van :			Vrije hoogte	proef
			rijweg	voet- pad	door- vaar		
1871	metalen draaibrug	22	5	2x0,8	8,3		
1971	"	22	10	2x1,2			
1987	metalen draaibrug Staatsbrug	24	8,75	2x1,4	6		

M. LABYN  
( 't vervolgt)

## AANVULLENDE ICONOGRAFIE DER GENTSE BRUG- GEN



Wederopbouw Lousbergbrug. Oct-Nov. 1953 - Verzameling Olivier-Gérard Willemot.