

ROOIGEM EN DE BRUGSEPOORT TE GENT (Vervolg)

HET BRUGHUIZEKEN EN DE "DRONGENSEDREEF"

Drongen ligt westelijk en op korte afstand van Gent.

Tot het eerste kwart van de negentiende eeuw was het dorp echter vrij afgezonderd van de stad.

Om dààrheen te geraken, moesten de voetgangers langs een smalle Leieweg marcheren ofwel de afstand per boot afleggen. Voor de voerlui was het even ingewikkeld; deze moesten met hun gespan over Mariakerke om vandaar, langs de Brugsesteenweg de Waal- of Brugsepoort te bereiken. (36)

In 1820 vroeg Kieckepoost (37) aan Koning Willem I de toelating om, tussen Ekkergem en Drongenveer, een weg aan te leggen. Zijn "*Kieckeweg*" (zoals hij die zelf noemde) vergeleek hij met "*Longchamp*" te Parijs.

Hij wou de kosten van deze onderneming zelf dragen maar eiste daarvoor levenslang de tolrechten op. (foto 26)

Willem I ging niet in op dat voorstel, maar in 1824 richtten zich verschillende grondeigenaars, die percelen op de Assels tussen Drongen en Rooigem bezaten, eveneens tot de vorst. Ze wilden voornoemde gronden aanwenden voor een verbindingsweg.

Daarop verleende de koning zijn toestemming en in 1826 verwezenlijkte men uiteindelijk de prachtige, perspectivische "*Drongensedreef*" die trouwens tot aan Deinze werd verlengd. (foto 27)

Over de Leie bij Rooigem werd daartoe ook een brugje geslagen. Daarnaast, op stadgrond, bouwde men het "*Brughuizeken*", de woning van de tolontvanger die er herberg mocht houden. (38)

In 1828 bedroeg het tolrecht twee centimes voor een voetganger, vier voor een ruiter en zes tot twaalf voor een gespan al naargelang van het aantal wielen en paarden.

Al werden de tolrechten in 1867 afgeschaft op de staatsbanen, deze op de weg Rooigem-Bachte bleven tot 1887 van kracht, omdat ze geïnd werden door de aandeelhouders. In 1889 organiseerde men te Drongen luisterrijke feesten om de afschaffing van de tol te vieren. De stoet trok door verschillende straten van Rooigem in de richting van Drongendorp.

De paal met het bord waarop de toltarieven waren vermeld, was aan het Brughuizeken te zien tot na de Tweede Wereldoorlog.

Dat de mestwagens steeds vrij voorbij de tolbarelen reden, blijkt een feit geweest te zijn. Waarom eigenlijk is moeilijk te achterhalen, maar er bestaat wel een (erg anachronistische!) Keizer Karellegende in dat verband. (39)

"Toen Keizer Karel op een dag een lange wandeling op het platteland in de Gentse omgeving had gemaakt, voelde hij zich te moe om de terugweg te voet af te leggen. Hij keek daarom uit naar een behoorlijk rijtuig maar aangezien er



Foto 26. De "Kieckeweg" of Drongensesteenweg, naar Kieckepoost (ca. 1820) (Verzam. M. Steels, Gent).

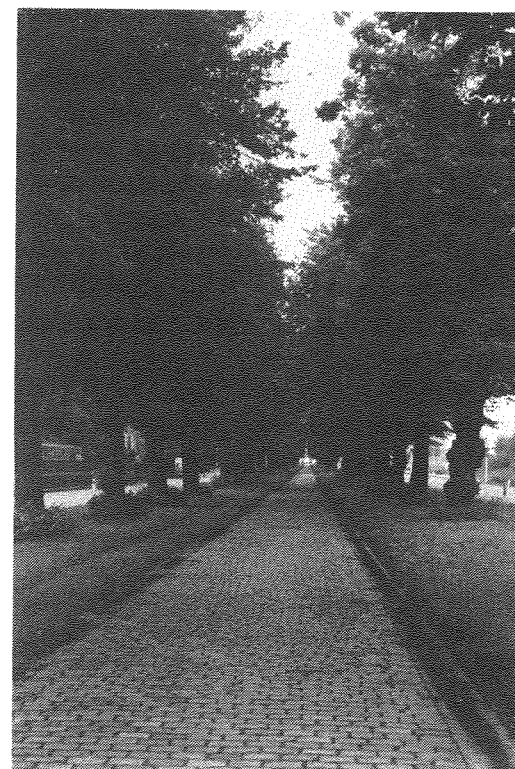


Foto 27. De huidige "Drongensedreef" (1988).

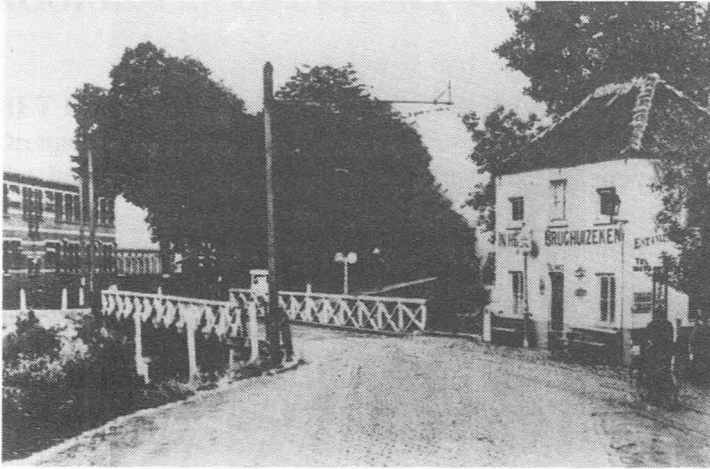


Foto. 28. Het
Brughuizeken a.d.
Leie en Drongen-
dreef. (Verzam.
M. Steels, Gent).



Gent. — Noordstraat en Bargebrug
Gend. — Rue du Nord et pont de la Barge

Foto 29. De Bar-
giebrug (of Pho-
enixbrug)(ca.1935)
(Verzam. Fr. Van
Bost, Gent).



Foto 30. Het
Groendreefbrugje
(1988).

geen enkel in 't gezicht kwam, was hij maar blij dat hij met een mestwagen meekon.

Gearriveerd aan 't Brughuizeken (sic) maakte de vorst zich bekend. Uit dank voor de genoten (!) dienst beval Karel dat van die dag af elke aal- of mestvoerder de stad gratis in en uit mocht. "...

Vanaf 1909 reed er een romantisch *buurtstoomtreintje* tussen Gent en Nevele. Het vertrok aan het Rabot, reed langs de Nieuwe Wandeling en verder midden de Rooigemlaan en kwam tenslotte over het Leiebrugje en langs het Brughuizeken in de Drongensedreef. (foto 28) Vandaar rolde het naar zijn bestemming toe, eerst tot Baarle, later tot Nevele. Tijdens de zomermaanden gebruikten veel Gentenaars dat vervoermiddel om naar het "Heilig Huizeken" voorbij Drongen te stomen.

Deze "intercommunale" werd later geëlektrificeerd en vanaf 1959 door bussen vervangen.

In 1954 werd het "Brughuizeken" gesloopt aangezien de bebouwing van dat deel van de Drongensesteenweg begonnen was.

Tijdens de zeventiger jaren werd de "Drongensedreef" verbreed en in rechte lijn met voornoemde steenweg gebracht. (40)

ANDERE BRUGGEN

Voor de bewoners van de Groendreef was het vroeger een probleem om snel aan de overzijde van de Brugsevaart te geraken. Wel voeren er veerbootjes af en aan. De Phoenixbrug was oorspronkelijk het enige exemplaar buiten de Waalpoort. Het was een smalle brug langswaar men de stad in en uit kon. Door de oprichting van de koloniale handelscompagnieën, o.m. de Keizerlijke en Koninklijke Oostindische Maatschappij, werd, vanaf de achttiende eeuw de handel en daardoor ook het vervoer sterk bevorderd. Ook de scheepvaart won aan belang, zo o.m. op het kanaal Brugge-Gent.

Als gevolg daarvan moesten de meeste vaste bruggen door draaiende worden vervangen. Een nieuw beroep, dat der bruggedraaiers, was daardoor noodzakelijk! De laatste draaiende Phoenixbrug dateerde van 1877 en in 1880 werd de Hamerbrug, in het verlengde van de Hamerstraat, over de Brugsevaart geslagen. Aangezien de binnenvaarttrafiek met de jaren levendiger werd, begon het draaien van de bruggen hinderlijk te worden én voor de voetgangers én voor het verkeer. (41)

Begin 1935 was men klaar met de stenen Phoenixbrug. (foto 29)

Tijdens de meidagen van 1940 werden én de Phoenix- én Hamerbrug door onze genietroepen opgeblazen. Ze werden na de Tweede Wereldoorlog herbouwd.

De zgn. "Hamerbrug" kwam dan in het verlengde van de Rooigemlaan en kreeg de naam "Guislainbrug" naar het instituut voor geestespatiënten aan de overzijde. Ten gerieve van de voetgangers uit de buurt, sloeg men, in 1970, op

de hoogte van de Schalie- en Beukelaarstraat, een stenen boogbrugje, de "Groendreefbrug" (foto 30) tussen de Elyzeese Velden en de Groendreef. Een jaar later kwam een dergelijk brugje aan het eiland Malem. Dat was, voorlopig de laatste in de reeks.

NOTEN

36. De Potter, F. en Broeckaert, J., *Geschiedenis van de Gemeenten, Drongen*. Gent, 1864-1870, p. 5.
37. Kieckepoost was een Gents begrafenisondernemer uit de 19de eeuw, in zijn tijd bekend om zijn soms vrij extravagante ideeën.
38. Tegenwoordig wordt de naam "Brughuizeken" als toponiem voor een belendende straat gebruikt.
39. Andelhof, E., *Oostvlaamse Zanten*, Een onbekende Keizer Karellegende, Gent, 1935, p. 52-54.
40. Steels, M., *Ghendtsche Tydinghen*, De geschiedenis van de weg Gent-Drongen-Deinze, Gent, 1980, p. 150-161.
41. Vandenbroucke, (E.H.) J., op. cit., s.p.

Lode HOSTE
(t vervolgt)

"OAZE K'IK HEN DEN EESTE PRIJS, KOOK MIJN MOEDER PAP MEE RIJS!" (kinderliedje)

Met deze driedelige reeks sturen we U allemaal terug naar school. Het is per slot van rekening toch ergens september voor. Wij gaan echter een heel eind in de tijd terug.

Het eerste deel handelt over straf en beloning. In een tweede laten wij U de triomfantelijke inhuldiging meebelevén, die Primus Hellebaut in 1793 te beurt viel. In het laatste luik komen oudere stadsgenoten uit eigen ervaring over hun primus zijn vertellen. Wij wensen U met deze rijk gedocumenteerde reeks veel leesgenot.