

UIT DE GESCHIEDENIS VAN DE GENTSE BRUGGEN (Vervolg)

DE LIEVE

Deze kunstmatige waterloop werd gegraven tussen 1262 en 1269 om Gent met Damme te verbinden, een afstand van \pm 45 km.

Te Gent vertrok de Lieve in de vestinggrachten van het Gravenkasteel en volgde dan enkele honderden meter de binnenste oude Leie. Van hieruit werd de huidige St-Antoniushoofdweg volgend, een doorsteek gegraven naar de buitenste oude Leie.

De Lieve was zeker geen zeekanaal. Omstreeks 1439 waren de schepen die er op voeren max. 4,5 m lang en 2 m breed. Men veronderstelt de breedte op de waterlijn op max. 5 m.

Het peil van de Lieve werd geregeld door verschillende sluisen, rabotten genoemd. Het enige rabot dat heden nog bestaat is dit te Gent aan Bachten Walle. Deze keersluis had als taak het waterpeil van de Lieve ten opzichte van de Leie en de Schelde te regelen. Op deze plaats hadden de Gentenaars in 1488 heftige weerstand geboden aan het leger van keizer Frederik III en Maximiliaan van Oostenrijk, en na 40 dagen gedwongen de belegering van de stad op te geven. Als aandenken aan dit verzet, versterkten zij het rabot en bouwden er twee vestingstorens. Deze versterking werd in de stadsomwalling opgenomen. In 1860 werd tussen beide torens een bakstenen gebouwtje afgebroken (om de brug te kunnen verbreden). Toen enkele jaren later het rabotstation werd gebouwd werden de beide versterkingstorens gedeeltelijk ingegraven door de ophoging der straat.

Toen in 1624 de Brugse vaart was voltooid was de teleurgang van de Lieve ingezet. De Lieve werd langzaam maar zeker een eenzame waterweg die zo verzandde dat hij nog nauwelijks te bevaren was op het einde van de 18de eeuw. Een groot deel van de Lieve werd opgeslorpt rond 1846-1851 toen het kanaal van Schipdonk werd gegraven.

Intussen had men binnen de stad Gent zelf reeds in 1836 de dempingswerken voltooid van een gedeelte van de in 1611 gegraven Lievekom (te zien op het plan Goethals 1796) waarvan de oorspronkelijke omvang nu nog merkbaar blijft in de structuur van de kasseibedekking op de Lievekaai. In Gent herinneren alleen deze kaai, de St-Antoniushoofdweg en het Rabot nog aan deze eerste kunstmatige verbinding met de zee (1).

(1) Uit "Gent op de wateren naar de zee".

HOOFDBRUG

Deze brug, een der oudste van Gent, werd destijds de Hoofdbrug genoemd wat volgens Dr. M. Gysseling zoveel betekent als "belangrijkste brug", nl. deze naar de Oudburg.

De naam Onthoofdingsbrug zou ontstaan zijn uit het volgende feit : volgens het groot charter door Gwijde van Dampierre in 1297 aan de Gentenaars verleend moesten Gentse burgers die schuldig werden bevonden aan doodslag of verkrachting onthoofd worden op de Hoofdbrug. Voor de strafuitvoering werd er in het midden van de brug een schavot met kapblok opgetimmerd terwijl men de twee uiteinden van de brug afsloot met dwarsliggende staken om het volk op afstand te houden.

De laatste onthoofdningen hadden plaats in 1561 en 1585.

De Hoofdbrug, voor het eerst vermeld in een oorkonde van 1274 was waarschijnlijk een houten ophaalbrug verdedigd door een versterkte ingangspoort, die in 1371 werd afgebroken en vervangen door een stenen. Op deze brug werden op de borstwering links en rechts koperen beelden geplaatst : aan de kant van het Gravensteen stond een O.L. Vrouw met het kind in een ijzeren huisje. Dit beeld werd door de beeldenstormers tweemaal vernield, nl. in 1566 en in 1578. In oktober 1602 plaatste men er een nieuw.

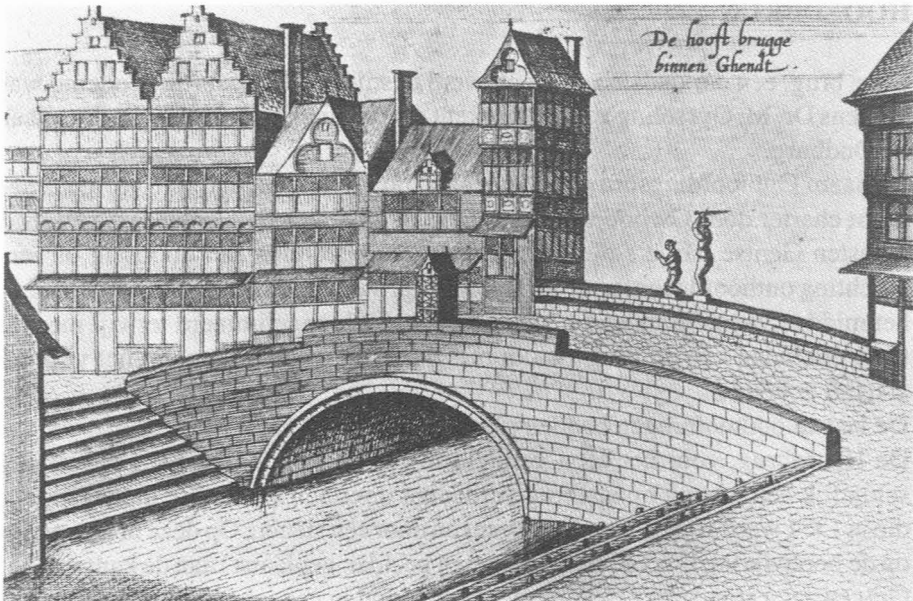
Aan de kant van de Vismarkt stond een beeldengroep. Hij stelde een beul voor met het zwaard geheven om een geknielde te onthoofden. De voorstelling was bedoeld als een symbool van de hoge rechtsmacht van de Gentse schepenenbank die op deze plaats zijn vonnissen ten uitvoer liet brengen. Deze beeldengroep zou opgericht zijn in 1371 door de toenmalige schepenen dit volgens een reconstructie van een tekst op de gordelriem van de beul.

De volksverbeelding echter weefde ook hier een legende over die als volgt luidde : Twee voornamen Gentse edellieden, vader en zoon, waren in 1371 om hun weerspanning tegen de Graaf Lodewijk van Male ter dood veroordeeld. Degene die bereid was de andere met het zwaard te onthoofden zou voor zichzelf genade bekomen. Na lang aandringen kon de vader de zoon ertoe bewegen het beulsambt te aanvaarden. Als de zoon echter met het zwaard wil toeslaan springt het lemmer uit het hecht en boort zich met de punt vast in het brugdek. Dit wordt als een mirakuleuze tussenkomst beschouwd en de Graaf zelf beveelt de onmiddellijke vrijlating van beiden.

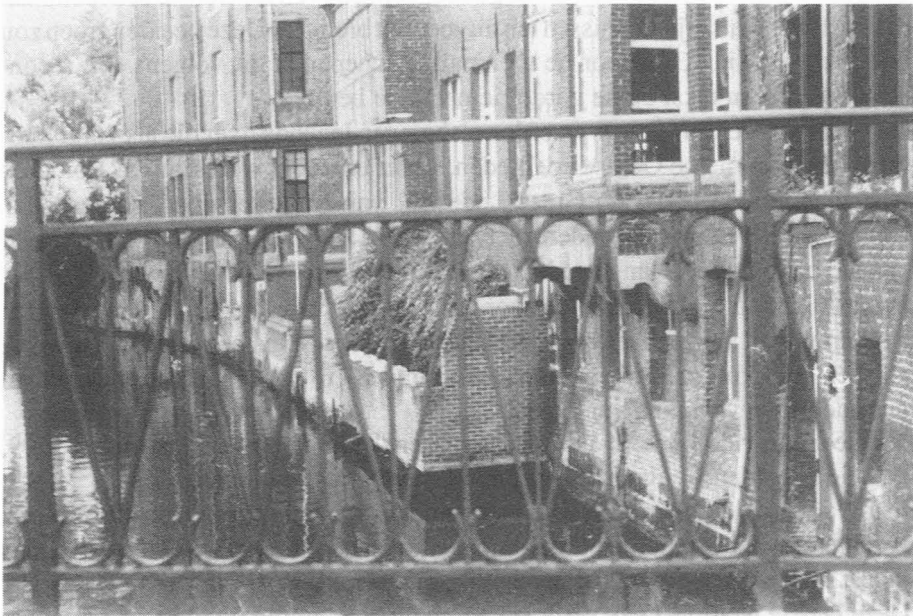
Na meer dan vierhonderd jaar werden, tijdens de Franse overheersing, in 1799, de beide beelden weggelaten, om nooit meer terug te komen.

In 1815 werd de stenen brug, die toen vertaald werd als "pont aux exécutions", vervangen door een houten draaibrug welke op haar beurt in 1874, weer plaats moest maken voor een vaste stenen brug.

Deze laatste werd in 1898 verbreed en kreeg haar huidig uitzicht.



De Hoofdbrug in 1641, gezien vanuit het noorden (Tekening uit A. SANDERUS, *Flandria Illustrata*). Op de plaats van de huizen links staat thans de vroegere Vismarkt. Op de brug bemerkt men duidelijk de beelden van de beul en de geknielde terdoodveroordeelde. Daartegenover, met de achterkant naar de toeschouwer, het ijzeren huisje met het beeld van Onze-Lieve-Vrouw. (foto Stedelijke Dienst)



Komende van het Veerleplein ziet men links deze brugleuning van de Hoofdbrug. Rechts werd een andere leuning geplaatst na de afbraak van de huisjes voor het Gravensteen, in 1898; Brug met 2 verschillende leuningens dus, uniek doch mooi?

Uit de Gazette van Gent, 6 juli 1898

De Onthoofdingbrug

Wij hebben verleden week gezegd dat de electriche tramlijn van de Brugse Poort voorlopig tot aan de Onthoofdingsbrug zou gelegd worden.

Het is voorzichtig inderdaad daar voor het oogenblik op te houden want het verkeer over de brug naar de Pharaïldeplaats is uiterst groot en eene verbreding der brug dringt zich op. Het ware best onmiddellijk de hand aan het werk te slaan om de brug te verbreden, daar men nu voordeel zou kunnen trekken uit de dijken welke men moet maken voor de herstellingswerken van het Gravenkasteel.

Men voorziet dat de meeste bruggen door den electriche tram gebruikt, welke nu slechts met enkele baan zijn, binnenkort zullen moeten verbreed worden, daar het verkeer voor de rijtuigen te gevaarlijk zal worden.

11 juli 1898

Eene nieuwe brug zal gelegd worden. Zij zal 12 m breed zijn, uitgave 8.000 fr. Zij zal in harmonie zijn met het Gravenkasteel. Een lid stelt voor er eene hervoorbrenging te plaatsen van de oude groep die in de middeleeuwen den naam aan de brug heeft gegeven, verbeeldende een zoon die zijn vader onthoofdt.

Op 30 juli 1898 was men bezig met de verbreding van de brug.

Een laatste verandering gebeurde in 1950 toen het brugdek vernieuwd werd in gewapend beton.

| Jaar | Lengte | Breedte van : | | | Vrije hoogte | Proefbelasting | Soort |
|------|--------|---------------|---------|----------|--------------|----------------|------------------|
| | | rijweg | voetpad | doorvaar | | | |
| 1815 | | | | | | | Houten draaibrug |
| 1874 | | 5 | | | | | Vaste in steen |
| 1898 | 12,2 | 9 | 2 x 1,5 | 7 | 2,05 | 8000 kg. | Vaste in steen |

LIEVEBRUG

Reeds in 1326 vermeld als "Van der Liefbrugge".

In de 16de eeuw in steen gebouwd, hoog en moeilijk om over te rijden, werd ze in 1828 veranderd in een houten draaibrug.

Op de landhoofden van de vorige brug werd er in 1858 een metalen draaibrug geplaatst welke gemaakt was in de ateliers van de firma Carels (Dock 1 Gent) voor de prijs van 8.615 fr. (Goedgekeurd op 1-9-1858).

Nog geen tien jaar later, in 1867, was ze reeds aan een grote herstelling toe, het zou niet haar laatste zijn!

Vanaf 1928 werd de brug niet meer gedraaid, want op 26-12-1927 werd de brugdraaier afgeschaft, zo lezen we in het dossier.

Na ontelbare malen hersteld te zijn (zowel onder- als bovendvloer) werd er besloten de Lievebrug te vernieuwen in 1952.



De oude, draaibare Lievebrug (bouwjaar 1858), gezien rond 1910.



De huidige Lievebrug, bouwjaar 1952 (Foto 1982).

Het is een vaste, boogvormige constructie geworden in gewapend beton, welke laatste volledig bekleed werd met Doornikse steen, zodat het architectonisch karakter van de brug bijzonder verzorgd en aangepast overkomt ten opzichte van haar pittoreske (en middeleeuwse) omgeving. Een smeedijzeren borstwering vervolledigt deze mooie brug, welke een breedte kreeg gelijk aan de straatbreedte nl. 7 meter.

De werken vingen aan op 2 juli 1952 en waren ten einde op 22 november van hetzelfde jaar. De totale kostprijs bedroeg 813.048 fr.

| Jaar | Soort | Lengte | Breedte van : | | | Vrije hoogte |
|------|-----------------|--------|---------------|---------|----------|--------------|
| | | | rijweg | voetpad | doorvaar | |
| 1858 | Draaibrug, hout | 16,3 | 2,75 | 2 x 0,7 | 7 | 1,37 |
| 1952 | Boogbrug, steen | | 7 | 1,4-0,9 | 6,8 | 1,89 |
| | Stadsbrug | | | | | |

ACADEMIEBRUG

Ze heette eertijds de Tinnenpotbrug (1) en kreeg nadien de naam van "quade brugge" omdat ze lange tijd zeer slecht was, aldus Steyaert. De brug ontstond ca. 1345 ("up de Lieve ant quade brueskin - 1345"). Ze kreeg de huidige benaming rond 1800. De reden van deze naamverandering is niet ver te zoeken, aangezien in 1797, in de onmiddellijke omgeving van de brug, de tekenschool zich was komen vestigen in de gebouwen van het gewezen Augustijnenklooster (2).

De hedendaagse brug dateert van 1951 : er werd aan gewerkt van 10 juli tot 15 november 1951, door aannemer Bontinck Albert. Het is een vaste brug in gewapend beton met een breedte van 15 meter. Ze werd afgewerkt met baksteen, zodat ze, net als de St-Antoniusbrug en de Lievebrug, volkomen in haar omgeving past.

Deze brug vervangt de vorige metalen draaibrug van 1867, die slechts 4,5 meter breed was. De brug daarvoor, een houten draaibrug, was gemaakt in 1823. Volgens het plan welke nog in het stadsarchief bewaard wordt, had ze een lengte van dertien ellen en veertig duymen en een breedte van drij ellen en dertig duymen (3). Ze werd geplaatst door aannemer Fermont Jacobus, voor de prijs van 3.220 fr. Ter vergelijking de laatste brug kostte 2.000.000 fr.

(1) Ze bevond zich aan de voet van de brouwerij "de Tenen pot".

(2) Een andere versie, gehaald uit "Stadsarcheologie", artikel over "De Lievekom" : "Na de aanleg van de Academiestraat doorheen de hovingen van het Augustijnenklooster gaven de Fransen de huidige benaming aan de brug."

(3) De lengte kwam ongeveer overeen met een 10 meter en de breedte met 2,5 meter.



De Academiebrug, bouwjaar 1867, omstreeks de eeuwwisseling. Foto uit privé-verzameling van de heer Lagrou (Muide-Gent).



| Jaar | Soort | Lengte | Breedte van : | | | Vrije hoogte |
|------|-------------------|--------|---------------|---------|----------|--------------|
| | | | rijweg | voetpad | doorvaar | |
| 1823 | Draaibrug, hout | 13 el | 3 el | | | 1,89 |
| 1867 | Draaibrug, metaal | 14 m | 2,7 | 2 x 0,9 | 6,1 | |
| 1951 | Vaste in steen | | 11 | 2 x 2 | 5,61 | |
| | Stadsbrug | | | | | |

M. LABYN
(t vervolgt)
