

UIT DE GESCHIEDENIS VAN DE GENTSE BRUGGEN (Vervolg)

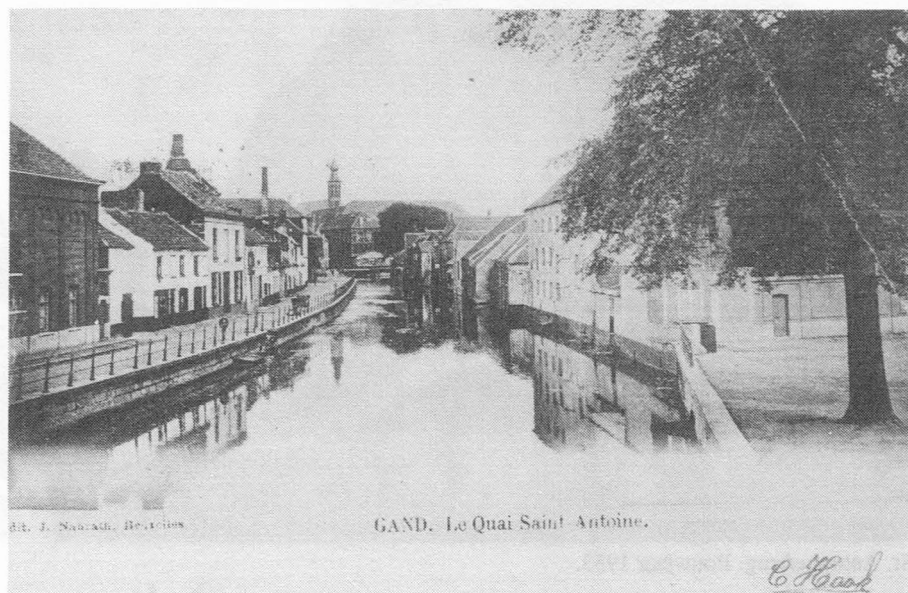
ST.-ANTONIUSBRUG

Deze brug, gelegen aan de St-Antoniushoofdweg, kreeg haar naam van de kaai. Deze laatste, in de middeleeuwen aangeduid als "up de Lieve", kreeg haar naam door de gilde van St-Antoniushoofdweg, een schuttersvereniging, welke in 1488 werd opgericht en zich in 1592 vestigde op de Vogelenzang.

In 1942 werd het ijzeren voetbrugje, daterend van 1888, vervangen door een voorlopige voetbrug, gebouwd met de materialen voortkomend van de afbraak van het noodvoetbrugje aan de Bijloke.

Op 15 oktober 1953 begon men aan de bouw van een vaste, boogvormige brug, welke in tegenstelling met haar voorgangers, ook voor het rijverkeer toegankelijk werd, ze kreeg immers een nuttige breedte van vijf meter (drie meter rijweg). De brug werd deels uitgevoerd in baksteen metselwerk en deels bekleed met Doornikse steen, zodat ze het uitzicht kreeg van een middeleeuws brugje, wat ook de bedoeling was wilde ze in haar omgeving (met het Rabot), volkomen passen.

Ze werd opengesteld voor het verkeer op 8 april 1954, waarna men de oude voetbrug sloopte. De kostprijs beliep 1.205.000 fr.



dit. J. Naudach, Beatrijs

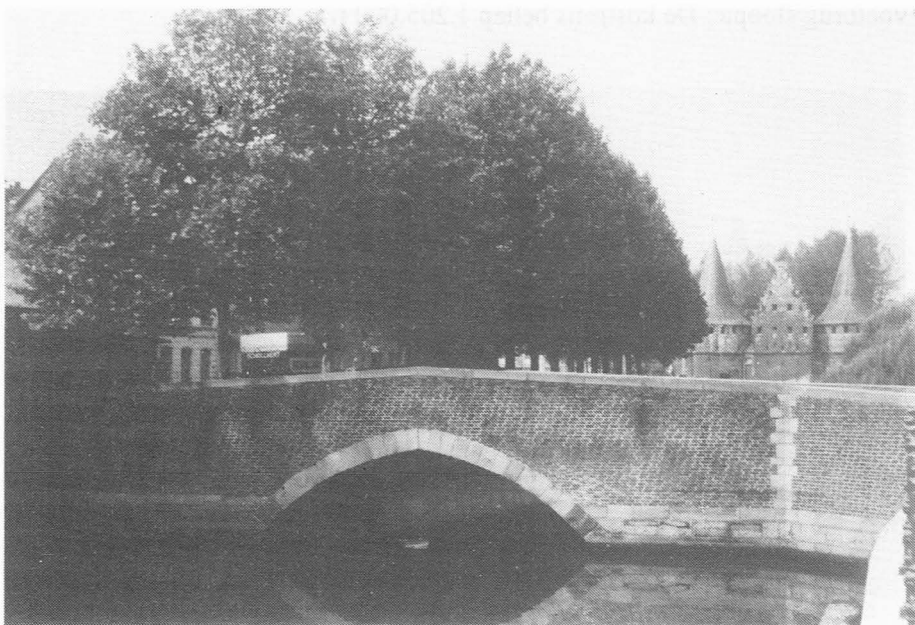
GAND. Le Quai Saint Antoine.

C. Haack

St. Antoniuskaai gezien van op de St. Antoniusbrug.



St. Antoniusbrug. IJzeren voetbrug gezien vanaf Rabot.



St. Antoniusbrug. Bouwjaar 1953.

JAAR	SOORT	Lengte	Breedte van :			Vrije hoogte
			rij-weg	voet-pad	door-vaar	
1888	Voetbrug in met.	34,2		3	27	3,75
1953	Vaste in steen		3	2 x 1	7	1,89
	Stadsbrug					

RABOTBRUG

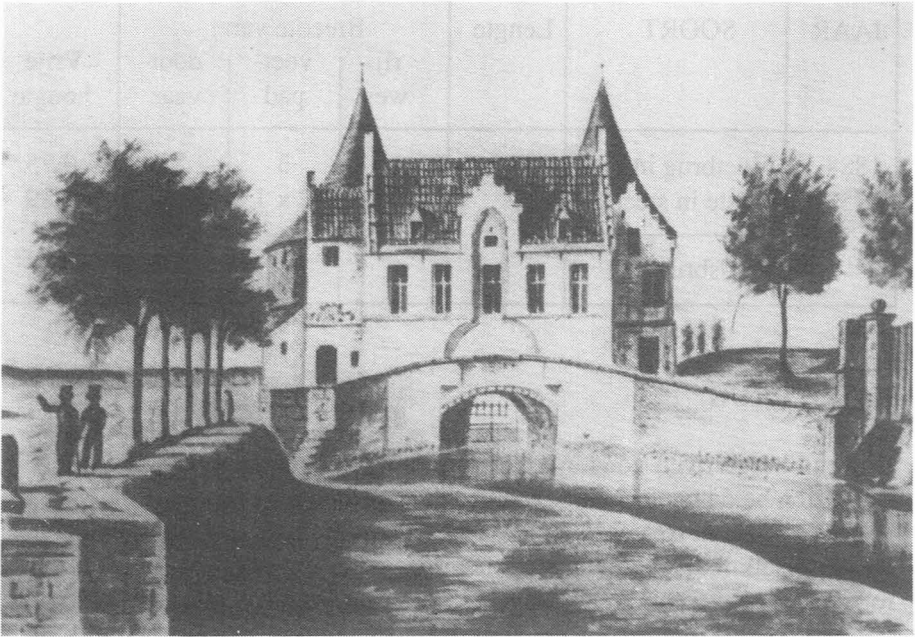
De brug beschrijven zonder een woordje uitleg over de torens is onmogelijk aangezien beide onafscheidelijk aan elkaar verbonden zijn.

RABOT betekent zoveel als sluis, en tot het einde van de 15de eeuw bevond zich op die plaats inderdaad een sluis (één der vele) om het peil van de Lieve te regelen. Daar verenigde de Lieve zich met de Waldam alzo de vestingmuur doorsnijdend. De rivier en de sluis waren daardoor een zwakke plek in de stedelijke verdedigingsgordel. Na een belegering van 40 dagen, door keizer Frederik III en Maximiliaan van Oostenrijk, in juni 1488, waarbij hun leger tot de terugtocht werd gedwongen, besloten de Gentenaars de sluis aan de "Brugse poort" beter te beschermen. De eerste steen van de Rabottorens werd gelegd op zaterdag 13 juni 1489. De werken waren twee jaar later ten einde. In de arduinen gevel vinden we een ingebeitelde tekst terug die dit alles beschrijft. De brug over de Lieve, voor de torens en langs stadszijde, verbond de uiteinden van de vesting. Van 1491 tot 1798 was het Rabot dienstig als woonst van de sluismeester. Van 1820 tot 1825 werd een deel als kruitmagazijn gebruikt. In 1825 verhuisde het magazijn (op vraag van omwonenden) naar het Spanjaardkasteel. Ten slotte gebruikte men in 1830 het Rabot gedeeltelijk als ijskelder. Sinds 1870 is het Rabot niet meer bewoond.

Tot 1860 behield het Rabot zijn oorspronkelijk uitzicht van 1489. De aanleg en de verbreding van de Begijnhoflaan waren oorzaak dat tot de vermindering van dit militaire kunstwerk werd besloten. Om de brug, langs de stadszijde, te verbreden brak men het mooie gebouw af dat voor de torens stond en men bouwde een trapgevel tussen de torens, eenzelfde als aan de achterzijde.

Bij de aanleg van het Rabotstation, in 1872, dempte men de Lieve van aan het Rabot tot aan het Verbindingskanaal (zie plan van 1645). Daarbij moest de straatweg opgehoogd worden zodat een deel van het gebouw in de grond verdween. De brug aan de andere zijde bleef echter tot op onze dagen bestaan en onderging practisch geen wijzigingen meer.

Bij de aanleg van collectoren voor riolering, in 1982, had men heel wat moeilijkheden te overwinnen toen men op de overwelfde Lieve stootte ter hoogte van het Rabot.



Het Rabot vóór 1860.



Zicht van het Rabot voor de demping van de Lieve in 1872.

M. LABYN
 ('t vervolgt)