

UIT DE GESCHIEDENIS VAN DE GENTSE BRUGGEN

(Vervolg)

VERBINDINGSVAARTBRUG

Deze brug werd in het verleden nu eens de Palinghuizenbrug genoemd, dan weer de "De Smetstraatbrug", ze verbindt immers beide straten met elkaar. Gazette van Gent, 14 januari 1863 : "Gisteren is men met de werken begonnen aan het kanaal, dat het kanaal van Brugge met de haven moet verbinden. Naast het graven van het kanaal moeten nog een aantal bijkomende werken worden uitgevoerd : leggen van een draaibrug aan het begin van het kanaal, maken van twee brugjes over grachten door het kanaal doorsneden, bouwen van brughuisjes, bouwen van een draaibrug aan het Tolhuis. Het kanaal wordt 2.158 m



lang, 38 m breed (op bodem 12 m) en 5 m diep. Naast beide zijden van het kanaal komt een weg van 12 m breed". Op 18-2-1863 vernemen we dat meer dan 600 werklieden delven aan het verbindingskanaal.

De eerste draaibrug, deze aan de kant van de Brugse Vaart, werd gebouwd in 1863-1864. Het was een kleine houten draaibrug amper 4 breed. Ze werd in 1911 vervangen door een grotere, metalen draaibrug door de firma Neyt en Vossaert voor een aanbestedingsprijs van 1.457.989 fr.

De werken vingen aan in december 1909, met het metselen van de nieuwe hoofden naast de bestaande brug, zodat het verkeer slechts onderbroken zou worden bij het plaatsen van het metalen gedeelte.

Dinsdag 18 april 1911, Gazette van Gent : "De brug der Palinghuizen : deze draaiende brug, aan het uiteinde van het verbindingskanaal, zal eindelijk begonnen worden. Het grote ijzerwerk is nu ter plaatse gebracht." Op 23 juni 1911 : "De inwoners der De Smetstraat en Palinghuizen lijden door dit zo langdurig onderbroken verkeer grote schade en het wordt hoog tijd dat het bestuur van Bruggen en Wegen maatregels neemt om de werken aldaar te bespoedigen." Drie maanden later was men nog steeds bezig aan de brug : 30 oktober 1911 "Het beheer van Bruggen en Wegen laat weten dat de voetgangers toegang zullen hebben over de nieuwe brug aan het begin van het verbindingskanaal, op 1 november."

Enkele jaren later, in november 1918, werd de brug vernield bij de terugtocht van de Duitse legers.

In mei 1940 werd ze voor de tweede maal, ditmaal grondig, vernield : ze werd opgeblazen terwijl ze open stond.

Nog tijdens de oorlog werd ze vervangen door een noodvoetbrug in hout.

Op 24 oktober 1947 werd er een nieuwe brug aanbesteed voor een bedrag van 11.500.000 fr., aan de firma Cobeton. Deze bouwde de vaste verhoogde brug in spanbeton, in een tijdspanne van minder dan 20 maanden (dit was de voorziene uitvoeringstermijn).

Op zaterdag, 2 april 1949, werd de brug ingehuldigd.

In 1976 werd de brug nagezien in verband met een zwaar transport dat er moest overrijden en toen stelde men vast dat de stalen draden van het voorgespannen beton aan het roesten waren, waardoor (volgens het jaarverslag der stad Gent) de stabiliteit van de brug in het gedrang kwam. Het Ministerie van Openbare Werken besloot daarom de brug af te breken en te herbouwen.

Het verkeer werd onderbroken vanaf 1 februari 1977, toen de voorbereidingen voor de afbraak een aanvang namen. De eigenlijke slooping begon op 14 februari.

De nieuwe brug werd op 25 november 1976 openbaar aanbesteed voor een bedrag van 22.633.934 fr...

De huidige brug kreeg een totale breedte van 22,10 m verdeeld als volgt : twee voetpaden van elk 1,5 m, vijf rijstroken van elk 3,5 m. De vijfde rijstrook werd voorzien om het verkeer komende van de Palinghuizen en gaande in de richting Elyzeese Velden, vlotter te laten verlopen.



Het bouwen der kaaimuren, in 1900, langs het verbindingskanaal kostte 210.000 fr. waarvan 110.000 fr. door de staat betaald.

De uitvoeringstermijn was bepaald op 270 werkdagen.

Op 3 februari 1977 verscheen in de Gentenaar het volgend artikel : Het stadsbestuur heeft er bij het Ministerie van Openbare Werken op aangedrongen dat ten allen tijde voor de voetgangers een verbinding zou blijven bestaan, wat uiteindelijk resulteerde in de bouw van een Baileybrug (metalen noodbrug van het leger) naast de af te breken brug ter hoogte van de Guislainstraat. De montage van deze brug gebeurde in de bovenvermelde straat tussen 31 januari en 7 februari en werd over het kanaal gebracht op 7 februari. Tijdens deze werken die 's nachts aanvingen en ongeveer 24 uren duurde werd het verkeer op de nieuwe vaart onderbroken.

Op 31 december 1977 waren de werken voltooid, met uitzondering van de slijtlaag.

De brug werd in dienst genomen op 23 maart 1978 (Het Volk).

JAAR	SOORT	Lengte	Breedte van :			Vrije hoogte
			rijweg	voetpad	doorvaar	
1863	Draaibrug met.	21,3	2	2 x 1	11,75	
1912	Draaibrug met.	36,2	6	2 x 1,2	13	
1948	Vaste, spanbeton		12	2 x 3	28	5,25
1977			17,5	2 x 1,5	28	5,25
	Staatsbrug		(Tot. 22,1)			

WONDELGEMBRUG

Er was voor de eerste maal spraak een brug te leggen in het verlengde van de Wondelgemstraat, in 1876. De kosten werden toen geraamd op 125 duizend frank. In de kranten van die tijd is niets terug te vinden over de bouw van deze brug. Het weinige dat overgebleven is van het dossier doet veronderstellen dat de brug gebouwd werd tussen juni 1878 en maart 1879. De heer A. Heins neemt in zijn "Beschrijving van Gent" ook het bouwjaar 1878 aan. Het zal waarschijnlijk een smal draaibrugje geweest zijn zoals het eerste brugje aan de Palinghuizen.

De eerste brug werd gelegd bij de verlenging van de Wondelgemstraat en deed dienst tot 1930.

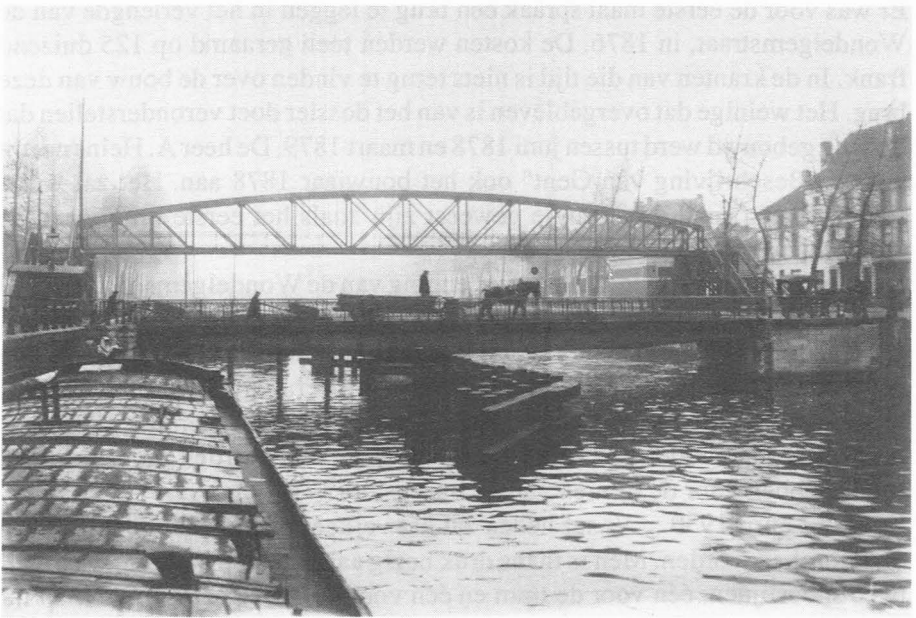
Uit Gazette van Gent, januari 1930 : "De brug over het Verbindingskanaal op het einde van de Wondelgemstraat, zal eerlang vernieuwd worden. De aanbestedingen voor de aanbesteding werden ingediend (31 december 1929). De brug zal door middel van electriciteit opengedraaid worden en een dubbel spoor hebben voor de treinen van de buurtspoorweg."

En op 17 april 1930 : "Vanaf heden zal het verkeer over de Wondelgembrug onderbroken worden. Men is thans druk bezig aan een nieuwe brug, waarover twee spoorlijnen, één voor de tram en één voor de buurtspoorweg, zullen lopen. Het vervoer zal gedurende die tijd over de De Smetbrug moeten geschieden. Men denkt dat de werken ruim anderhalf jaar zullen duren. De voorziene werktijd was 450 dagen."

Vrijdag 3 april 1931 : "De werken aan de Wondelgembrug gaan goed vooruit. Het ijzeren gedeelte van de brug is bij middel van spoorwegwagens ter plaatse gebracht. Zoo'n ijzeren gedeelte weegt maar... 160 ton. De brug, zelfde model als de Verbindingsbrug, zal 35 meter lang zijn en 8,5 meter breed en bij middel van elektrische motoren werken. Het voetpad zal 1,1 meter zijn en het middengedeelte (de rijweg dus) 6 meter. De spoorlijnen voor de buurtspoorwegen zullen er ook aangebracht worden en samen met het mechanische gedeelte zal de brug 165 ton wegen. De aannemers, Cornelis-Fougnes, uit Gent, hopen, ondanks de vele moeilijkheden, einde 1931 gedaan te krijgen. " Het metalen gedeelte werd gemaakt door de firma Bauval (Wiedauwkaai - Gent).

Hun hoop werd niet verhoord, want dat bewijst het volgend artikel :

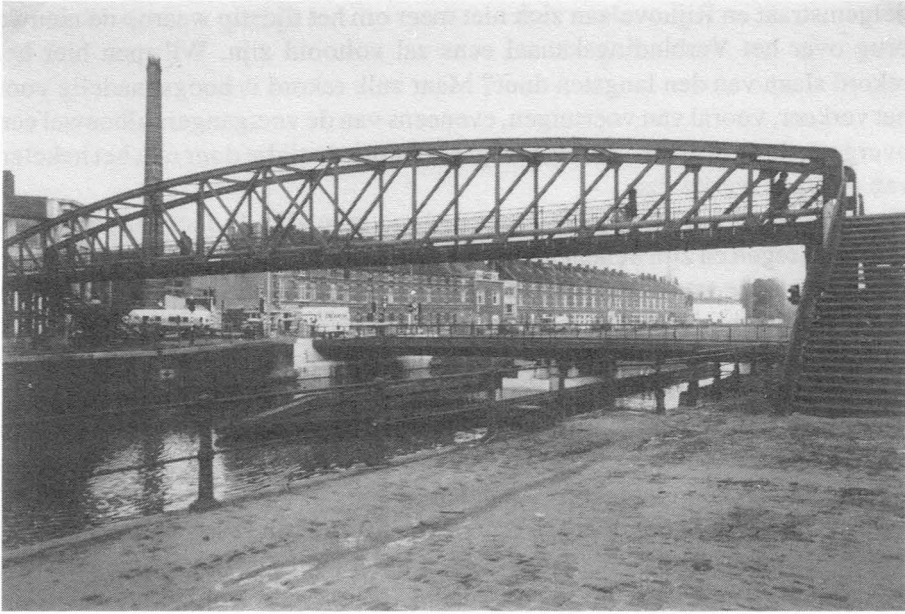
Op 8-1-1932 lezen we : "Woensdag heeft men de laatste hand gelegd op het middenstuk der Wondelgembrug. Veel moeilijkheden zijn te overwinnen geweest. Het graven van een put, voor het middengedeelte, heeft veel werk gevraagd. Op sommige plaatsen kwam men op modder en slechts wanneer men 11 meter diepte had bereikt, had men vaste zavelgrond. Niet minder dan 50 houten pilaren van 7 meter lengte werden ingeslagen, zodat men ten slotte erin gelukte volop te bouwen. Alles is nu klaar om het ijzeren gedeelte te plaatsen, en naar men mededeelde zal de brug in de maand mei helemaal afgewerkt zijn."



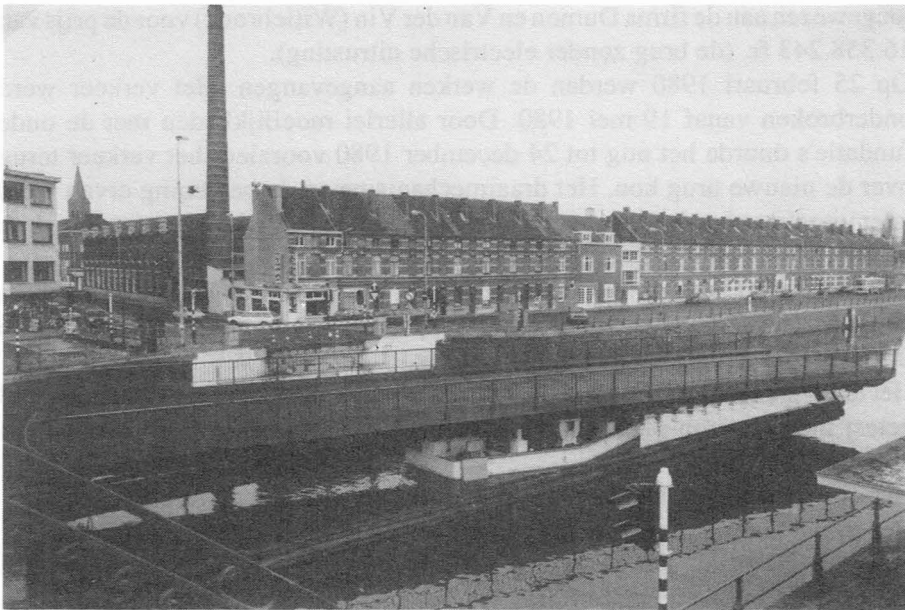
De eerste Wondelgembrug (bouwjaar 1878) omstreeks 1930, net voor ze werd afgebroken om vervangen te worden door een bredere.



De tweede Wondelgembrug.



Tweemaal de nieuwe Wondelgembrug, bouwjaar 1980, gekiekt in 1982.



In dagblad "Vooruit" van 24-8-1932 verscheen het volgende :

"Slakkengang. Heel zeker bekommeren de bewoners van de wijken Wondelgemstraat en Rijnhovelaan zich niet meer om het tijdstip waarop de nieuwe brug over het Verbindingskanaal eens zal voltooid zijn. Wil men hier het rekord slaan van den langsten duur? Maar zulk rekord is hoogst nadelig voor het verkeer, vooral van voertuigen, eveneens van de voetgangers alhoewel een overgangsbrug bestaat." Het artikel gaat zo nog een tijdje door met het hekelen van de trage werkwijze.

Eindelijk, op 2 oktober 1932, wordt de brug ingewijd(?) door burgemeester Van der Stegen en zijn Schepenen, doch ze mocht nog niet in gebruik genomen worden want ze was nog niet volledig afgewerkt! Dit gebeurde één week voor de Gemeenteverkiezingen!

De bediening van deze brug (met elektrische drijfkracht) was in het midden van de brug zelf voorzien. Telkenmale dat de brug diende gedraaid te worden, moest de brugwachter uit zijn (in de winter) verwarmde huisje komen en weer en wind trotseren om de brug te bedienen. Resultaat : de meeste brugwachters hadden de ene verkoudheid na de andere!

De brug, gebouwd door de firma Bauval (Gent) voor de prijs van 3.922.784 fr. werd tweemaal vernietigd : in mei 1940 en in september 1944. De verwoesting was echter van die aard dat ze telkenmale kon hersteld worden.

Van 6-11-1944 tot 21-12-1945 gebeurde de herstelling door de firma's A. Hillaert en de werkhuizen Mahy, prijs : 600.000 fr.

De laatste vernieuwing had plaats in 1980 : de aanbesteding van 1-3-1979 werd toegewezen aan de firma Dumon en Van der Vin (Willebroek) voor de prijs van 16.358.243 fr. (de brug zonder elektrische uitrusting).

Op 25 februari 1980 werden de werken aangevangen. Het verkeer werd onderbroken vanaf 19 mei 1980. Door allerlei moeilijkheden met de oude fundatie's duurde het nog tot 24 december 1980 vooraleer het verkeer terug over de nieuwe brug kon. Het draaimechanisme en de bediening ervan werd later uitgevoerd zodat de scheepvaart slechts einde 1981 deze brug voorbij kon varen.

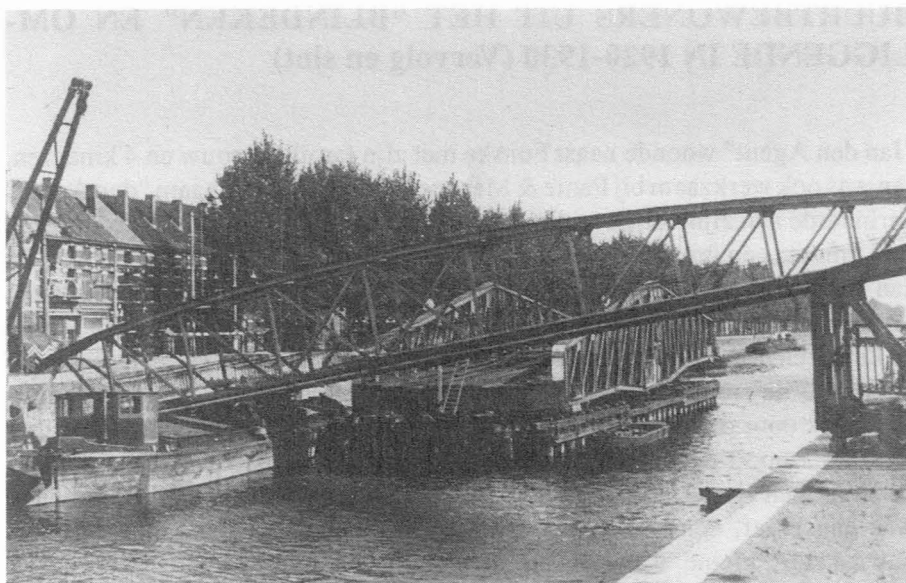
De nieuwe brug werd ter plaatse gebracht op pontons. Het is een metalen constructie waarvan het wegdek, in asfaltplaten, rust op een metalen plaat. Ze is iets breder geworden dan de vorig brug.

Het totale gewicht van de brug bedraagt \pm 120 ton en haar draagvermogen werd getest met het erop plaatsen van vrachtwagens met een totaal gewicht van ongeveer 300 ton.

Het openen en sluiten gebeurt in een minimum van tijd : 3 minuten.

Het aantal keren dat ze gedraaid wordt per dag is zeer wisselvallig : van 2, 3 maal tot 20 maal. De bewaking en bediening van de brug gebeurt door aangestelde brugwachters of draaiers, welke in ploegverband werken gedurende de normale scheepvaarturen.

De bijbehorende voetbrug dateert van 19...



De gedeeltelijk, vernielde Wondelgembrug in mei 1940. Foto Dienst Monumentenzorg.

Ze werd net als de wegbrug tweemaal vernield : op 31 mei 1940 was ze in zover hersteld dat de voetgangers er over konden.

Ze werd vernieuwd van 25-1-1951 tot 15-9-1951 voor de prijs van 693.600 fr.

JAAR	SOORT	Lengte	Breedte van :			PROEF
			rijweg	voetpad	doorvaar	
1878	Draaibrug, hout					
1930	Draaibrug, metaal	37,74	6	2 x 1,1	12,6	
1980	Draaibrug, metaal	36,6	6,6	2 x 1,2	12,6	300 ton
?	Voetbrug	40,75		2,3		
	Staatsbrug					

M. LABYN
('t vervolgt)