

UIT DE GESCHIEDENIS VAN DE GENTSE BRUGGEN (Vervolg)

NIEUWE TOLHUISBRUG

Uit de Gazette van Gent, 21-8-1900 : "Werken aan het Tolhuis; men is bezig met het verplaatsen en hermaken der Tolhuisbrug. De richting van het verbindingskanaal zal recht op de sluis van de saskom komen. De brug der Plezante Vest (Meersbrug) wordt eveneens verlegd en verbreed. Een nieuwe brug (later de nieuwe Tolhuisbrug genoemd) zorgt voor de verbinding van de Gazmeterlaan en de Nijverheidskaai (de huidige Wiedauwkaai)".

Deze eerste ijzeren draaibrug werd aangelegd naar aanleiding van het plan tot doortrekking van de Tolhuislaan. Deze laatste kwam tot stand in 1903.

Er werd aan de brug gewerkt van juli 1900 tot september 1901 door de aannemers G. Van Haute en P. De Heem.

Wegens het veelvuldig en langdurig openstaan van de brug werd er in 1912 een vast voetgangersbrugje gebouwd. De afmetingen dezer brug waren identiek aan deze der Wondelgembrug en der latere verbindingsvaartbrug (1911) (1). Vanaf 1936 werd ze electrisch gedraaid.

Na de vernieling van zowel de voet- als van de wegbrug in 1944 werd er in 1947, om precies te zijn op 30 december, een nieuwe brug aanbesteed aan de firma N.V. Sodetra (Brussel) voor een bedrag van 12.500.000 fr. De uitvoeringstermijn was bepaald op 16 maanden.

De nieuwe brug, een vaste in gewapend beton, werd ingehuldigd op 2 april 1949 tegelijk met de Verbindingsvaartbrug.

De uiteindelijke prijs beliep 14.547.034 fr.

Zaterdag 8 juni 1901.

De werken aan het Tolhuis.

Men is bezig het reusachtig geraamte der nieuwe brug, op balken over het water te rollen. Aan de Tolhuisbrug, waar de grond weggeschoven was, heeft men nu twee meter verder gepiloteerd.

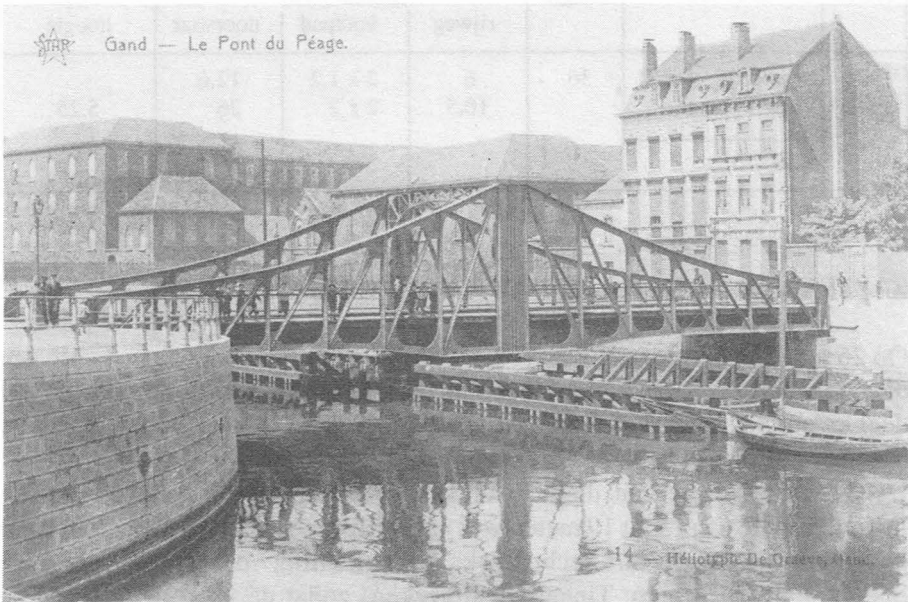
Dinsdag 11 juni 1901.

Men heeft zaterdag het ijzeren geraamte der brug op de plaats getrokken waar zij moet liggen.

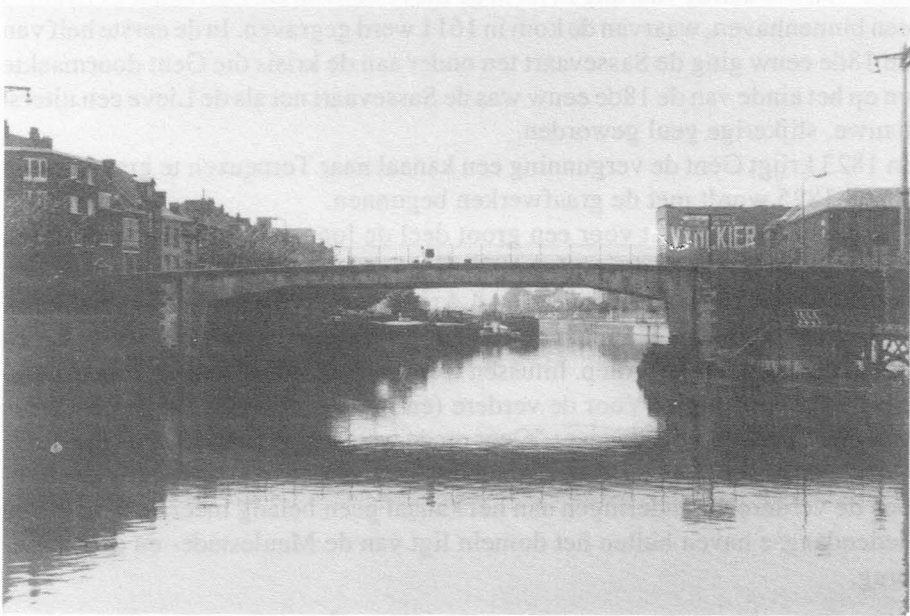
Men is nu naarstig bezig de kaaien te metsen langs den kant der Grasfabriek, terwijl men alles in gereedheid maakt om dit ook langs den kant van de Gasmeterboulevard te beginnen.

Deze kanten zijn zeer breed. De fondamenteen zijn 23 rijen steenen breed. Hoe hoger de kaaien gemetst worden, hoe meer de breedte vermindert.

(1) De voetbrug werd herbruikt aan het Leopoldkanaal, te Boekhout.



De Tolhuisbrug, bouwjaar 1901.



De huidige Tolhuisbrug, bouwjaar 1949.

JAAR	SOORT	Lengte	Breedte van			Vrije hoogte
			rijweg	voetpad	doorvaar	
1900	Draaibrug, metaal	36	6	2 x 1,2	12,6	5,25
1949	Vaste in beton		10,5	2 x 2	26	
	Staatsbrug					

SASSEVAART - KANAAL VAN TERNEUZEN

Op 26 mei 1547 verleende Keizer Karel de toestemming om een gedeelte van de Sassevaart te graven tussen Rodenhuize en de zeedijk van de Braakman. Dit deel kwam klaar in 1550. Later, in 1564-1565, werd ook het gedeelte van de Schipgracht tussen Gent en Rodenhuize uitgediept.

De Sassevaart, met een diepte van 1,3 tot 1,6 meter en een gemiddelde bodembreedte van 15 tot 19 meter, was natuurlijk geen echt zeekanaal. In Gent zelf stond de Sassevaart rechtstreeks in verbinding met de Leie door de Schipgracht (Meerhem, Tichelrei, Sluizeken) zodat de vaartuigen langs de Koornlei tot aan het Kuipgat konden varen.

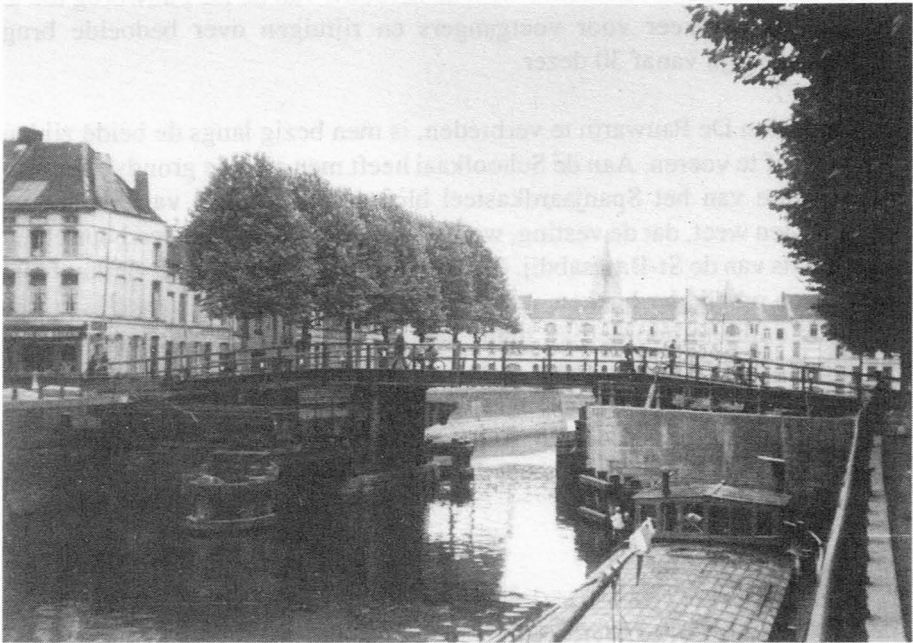
Door de verbreding en verdieping, in 1564, van de, heden gedempte, Blaisantvest, konden de vaartuigen tot in de Lieve komen. De Lievekaai werd aldus een binnenhaven, waarvan de kom in 1611 werd gegraven. In de eerste helft van de 18de eeuw ging de Sassevaart ten onder aan de crisis die Gent doormaakte en op het einde van de 18de eeuw was de Sassevaart net als de Lieve een uiterst nauwe, slijkerige geul geworden.

In 1823 krijgt Gent de vergunning een kanaal naar Terneuzen te graven en op 1 mei 1825 wordt met de graafwerken begonnen.

Het nieuwe kanaal dat voor een groot deel de loop van de Sassevaart volgt, wordt ingewijd op 18 november 1827. Het kanaal is 23 tot 25 m breed aan de waterspiegel, 10 m op de bodem en 4,4 m diep (nog te zien in Sas van Gent). In 1870 wordt begonnen met verbreding- en verdiepingswerken : 65 m breed (17 m op de bodem) 6,5 diep. Intussen wordt ook de haven van Gent in belangrijke mate uitgebreid. Voor de verdere (en meer gedetailleerde geschiedenis van dit kanaal verwijs ik naar : "Gent op de wateren en naar de Zee" van J. De Cavele, stadsarchivaris. Voor de behandeling van onze Gentse bruggen hebben de verdere veranderingen aan het kanaal geen belang meer, aangezien de hedendaagse haven buiten het domein ligt van de Meulestede- en de Muidebrug.



De zogenaamde Kasteelbrug.



De De Pauwbrug in 1940. Foto : Ministerie van Openbare Werken.

DE PAUWBRUG

Dit is de brug gelegen tussen de Jan van Gentstraat en de St-Machariusstraat. Ze wordt meestal, verkeerdelijk, de Kasteelbrug genoemd, naar het gewezen nabijgelegen Spanjaardkasteel.

Na het graven van de doorsteek van de Leie naar het Kanaal van Terneuzen plaatste men aldaar in 1828 een houten draaibrugje. Het plan ervan berust in het stadsarchief (Atlas Goetghebuer).

In 1852 werd het brugje vervangen door een metalen constructie met een rijweg van 2,46 meter. In de Gazette van Gent vonden we het volgende : "Zondag, 16 mei 1852. Heden werd een nieuwe brug bij het Spanjaardkasteel plechtig ingehuldigd, in aanwezigheid van de minister van openbare werken. Om half vier melden kanonschoten de aankomst van de minister aan. De brug werd ontworpen door schepen Napoleon De Pauw. Vandaar dan ook de naam van de brug (1). Deze brug diende als voorbeeld voor de volgende te maken draaibruggen. Ten bewijze daarvan een brief van 11 blz. in het dossier van de Brugsepoortbruggen.

Tijdens de eeuwwisseling was de brug van 1852 in zo een slechte staat dat op 22-4-1902 het volgend bericht werd uitgehangen : "Verbod de brug over te rijden met voertuigen zonder veer (vering) of vrachten boven de 3.000 kg". Het duurde echter nog tot 1907 vooraleer de brug vernieuwd werd.

29 mei 1907, Gazette van Gent : "Om de herbouw van de De Pauwbrug toe te laten zal het verkeer voor voetgangers en rijtuigen over bedoelde brug onderbroken zijn vanaf 30 dezer.

3 juni 1907.

Ten einde den De Pauwarm te verbreden, is men bezig langs de beide zijden den oever af te voeren. Aan de Schoolkaai heeft men alzo de grondvesten van een gedeelte van het Spanjaardkasteel blootgelegd, die nl. van St-Jacobsbastion. Men weet, dat de vesting, welke Keizer Karel in 1540 deed oprichten op de plaats van de St-Baafsabdij, één der eerste was in vorm van vierkant met een bastion op elk der hoeken.

De thans ontblote noordelijke muur van dit bastion strekt zich uit van de Visserij tot bij de De Pauwbrug en is 3,10 m breed aan de basis.

Rechtstandig daarop liggen muren van mindere afmeting, die het bastion in een negental kazematten verdeelden. Al het metselwerk blijkt met zorg uitgevoerd te zijn want men is verplicht het te doen springen om het los te krijgen.

(1) De Pauw Napoleon, geboren te Gent in 1800 en er overleden op 16-10-1859. Hij was schepen van Openbare Werken van 1842 tot 1854. Gent dankt aan hem de bouw van het stapelhuis, de aanleg van nieuwe straten en pleinen, de bouw van de rijkschool in de Lange Violettenstraat (waarbij hij waakte op het behoud van het Klein Begijnhof), de herstelling van het Belfort.

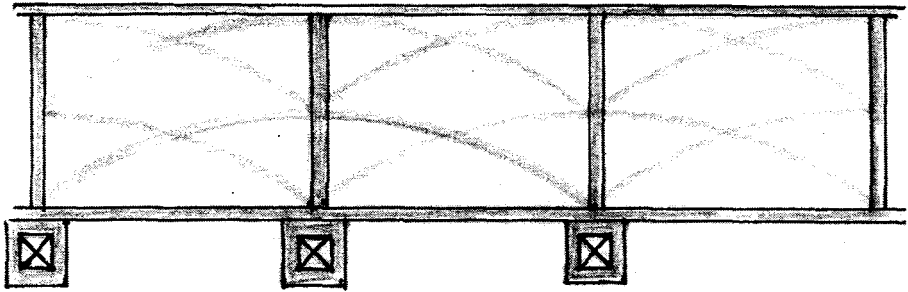


De huidige De Pauwbrug (maart 1982).

JAAR	SOORT	Lengte	Breedte van :			Vrije hoogte
			rijweg	voetpad	doorvaar	
1828	Draaibrug, hout	20	4,2	geen	9	± 1
1852	Draaibrug, metaal	20	2,46	2 x 1	9	
1907	Draaibrug, metaal	22	5	2 x 1,5	8	
1961	Vaste in hout	11,8	4,5		8,9	
1975	Vaste op metalen liggers met betonvloer	11,8	6	2 x 1,3	8,9	
	Staat					

Meer, over de bouw van de brug, was er niet terug te vinden. Alleen in "Vooruit" van maandag 30 maart 1908 verscheen het volgende : "Men is aan het herkasseiden der Schoolkaai en aan het plaatsen der ijzeren leuning op de nieuwe kaaien. De nieuwe De Pauwbrug is bijna voltooid. Nog enkel het leggen van den plankenvloer en enige kleine werkjes."

In mei 1940 werd de brug opgeblazen en "tijdelijk" vervangen door een houten, verhoogde, vaste, noodbrug. Deze laatste doet, anno 1983, nog steeds dienst, alleen in 1975 werd een kleine wijziging aan het middendeel aangebracht : het houten rijwegdek werd vervangen door een betonplaat rustend op metalen liggers. Voor de rest is het nog steeds een ezelsbrugje.



Brugleuning van de De Pauwbrug 1828.

SPOORBRUG OVER DE VERTAKKING DE PAUW

Uit "Vooruit", 2 juni 1946 :

"Een vaste spoorbrug aan het Kasteelsas. De smalle draaibare ijzeren spoorwegbrug, die de verbinding toeliet van het Stapelhuis en het Handelsdok met het goederenstation, was tijdens de bevrijding vernield geworden. Sindsdien moet men op bepaalde uren, verplaatsbare rails aanbrengen, om ze dan, wanneer de scheepvaart het vereist te hijsen of weg te voeren. Binnen afzienbare tijd zal hier een vaste stenen brug gebouwd worden, waardoor de brug met ± 1 m zal verhoogd worden."

De draaibrug hiervoor aangehaald dateerde van de aanleg, in 1855, van de verbinding Zuidstation met het Handelsdok (zie Lousbergsbrug).

Uit het Jaarverslag van de stad Gent, 1949.

Bouwen van een voetbrug langs de spoorbrug aan de vertakking De Pauw.

Op de spoorbrug lag tot hiertoe enkel een rudimentaire plankenvloer, aangelegd door de N.M.B.S. voor dienstgebruik. Deze overgang werd echter veelvuldig gebruikt door voetgangers en fietsers (alhoewel dit verboden was). Om dit te verhelpen werd een voetbrug ontworpen met een nuttige breedte van 1,75 m, volledig buiten het spoor gelegen en beschermd door een stevige borstwering.

De werken werden aangevat op 16 juni 1949 en waren te einde op 24 juni 1949.

M. LABYN
(t vervolgt)