

UIT DE GESCHIEDENIS VAN DE GENTSE BRUGGEN (Vervolg)

DAMPOORTBRUG

Volgens J.J. Steyaert : een stenen brugje over een klein kanaal (Sassevaart) alwaar tot in 1828 de Dampoort stond.

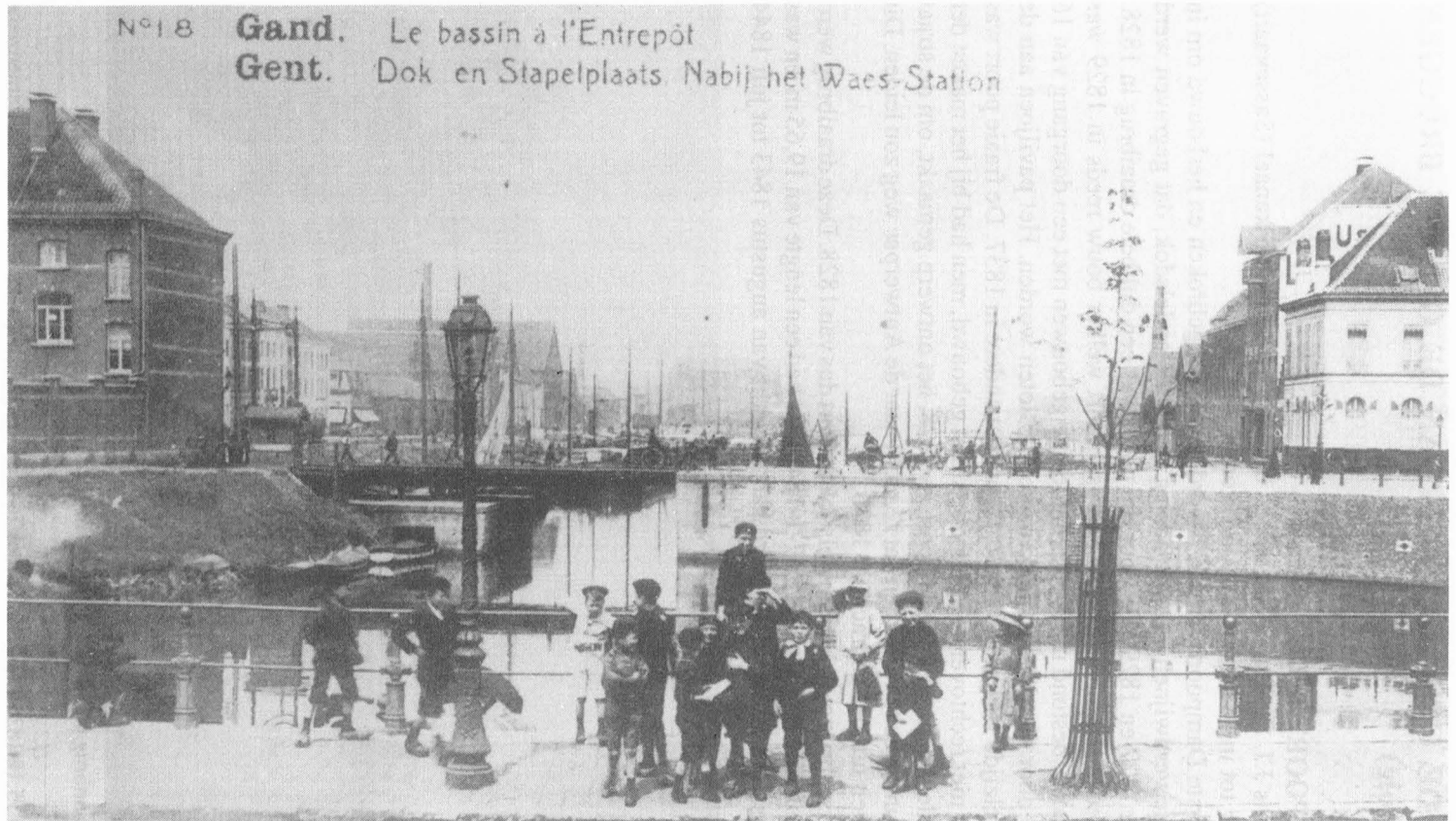
De eerste Dampoort van 1577 werd in 1781 afgebroken en herbouwd om in 1820 te verdwijnen voor de aanleg van het Handelsdok, dat gegraven werd tussen 1827 en 1829 (1). Voor die poort was een dubbele draaibrug in 1828. De nieuwe Dampoort of Antwerpse poort welke bouw reeds in 1829 was begonnen, bestond uit twee achthoekige gebouwen met een doorgang van 16 m die door vier ijzeren hekkens kon gesloten worden. Het paviljoen aan de Kasteelzijde was in 1833 voltrokken, het andere in 1837. De fraaie poort was echter niet rechtover de Dampoortstraat gebouwd, men had bij het maken der dubbele draaibrug voor de poort, in 1828, het ontwerp gemaakt, om de straat daar buiten zo te verleggen dat ze recht naar de Antwerpse weg zou leiden. Dit werd ten uitvoer gebracht in 1836.

De eerste brug over het Handelsdok dateert dus van 1828. Deze draaibrug werd vernieuwd in 1843 (plan van 7-1-1843). Ze had een lengte van 19,65 m. en was slechts 3,65 m. breed. Er werd aan gewerkt van augustus 1843 tot juli 1844

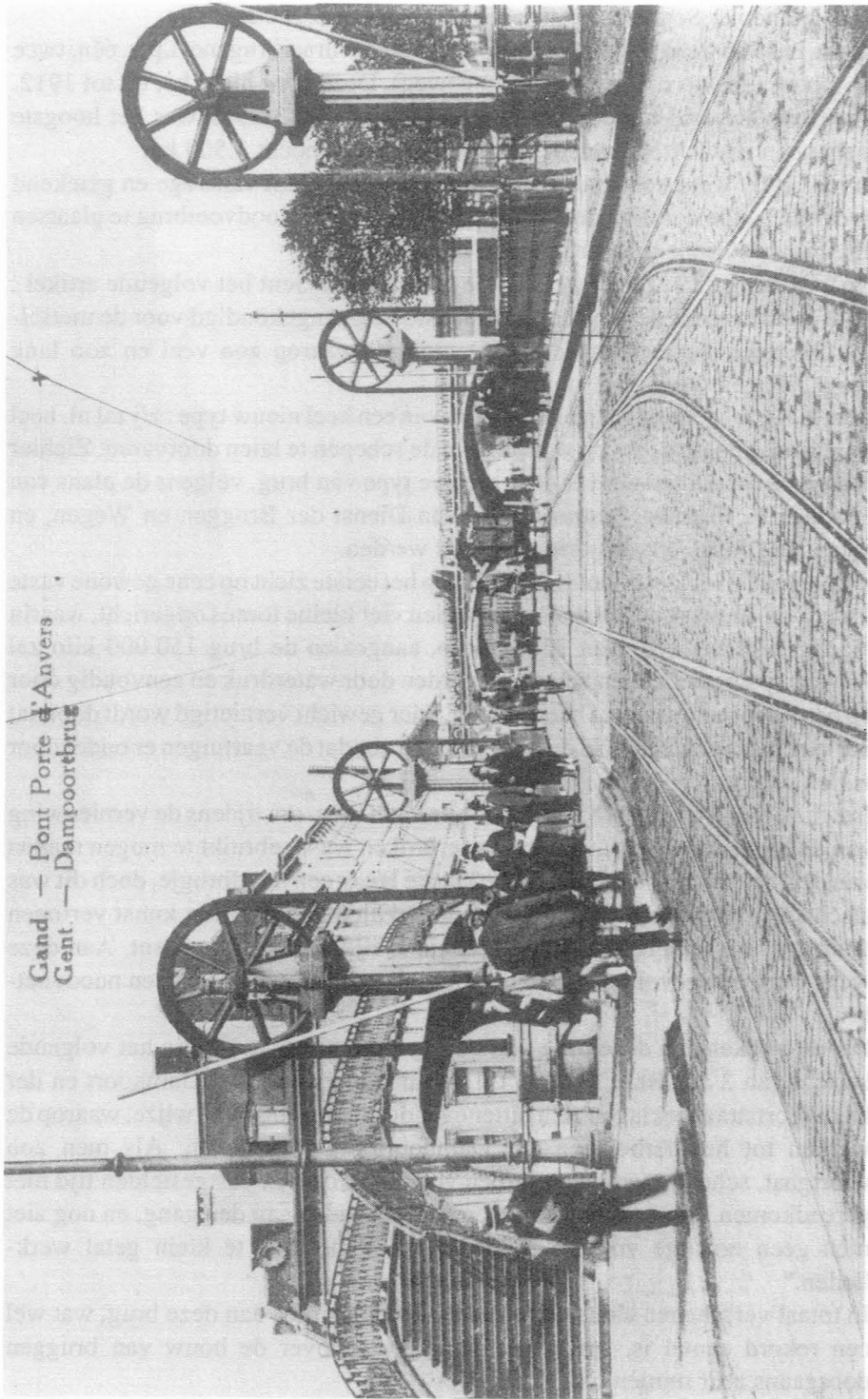


Dampoortbrug vóór 1912, gebouwd in 1844 (draaibrug).

(1) Op 15.12.1828 werd Handelsdok in verbinding gesteld met het Kanaal van Terneuzen.



Dampoortbrug omstreeks 1900 (afdruk zichtkaart van de Heer Lagrou, Voormuide).



Gand. — Pont Porte d'Anvers
Gent. — Dampoortbrug

Brug van 1912 (adruk zichtkaart).

door aannemer Seghers, en dit voor de prijs van 8.780 fr.

Reeds in 1866 werd ze vervangen door een stalen draaibrug met i.p.v. één, twee rijvakken. Ze was 6,8 m breed (5 m rijweg). Deze brug hield het uit tot 1912. Toen kon het echt niet langer meer, want sinds 20-3-1909 was het hoogste toegelaten gewicht waarmee men over de brug mocht 1.500 kg.

In mei 1909 werd een brief gestuurd aan de stad Gent vanwege en getekend door alle handelaars van de Dampoortstraat, om een noodvoetbrug te plaatsen naast de bestaande draaibrug die in herstelling was.

Op 24 februari 1912 verscheen in de Gazette van Gent het volgende artikel : "Wij hebben reeds de aanstaande aanbesteding aangekondigd voor de metselwerken der nieuwe brug aan de Dampoort, waarop zoo veel en zoo lang aangedrongen werd.

Deze brug zal eene opgaande brug zijn, van een heel nieuw type : zij zal nl. heel en al in de hoogte geheven worden, om de schepen te laten doorvaren. Zie hier eenige bijzonderheden over deze nieuwe type van brug, volgens de plans van den heer L. Grenier, bestuurder bij den Dienst der Bruggen en Wegen, en zooals te Doornijk reeds drie gebouwd werden.

De brug, heel in ijzer gebouwd, gelijk op het eerste zicht op eene gewone vaste brug. Aan de vier hoeken der brug worden vier kleine torens opgericht, waarin tegengewichten ieder van 37.500 kilo, aangezien de brug 150.000 kilo zal wegen, op en neer zullen bewogen worden door waterdruk en eenvoudig door op een knop te duwen, zal heel de brug, wier gewicht vernietigd wordt door dat der vier tegengewichten in de hoogte rijzen zoodat de vaartuigen er onder door zullen varen.

In een volgend artikel (28 mei 1912) verzocht men, om tijdens de vernieuwing van de brug, die sedert maanden onderbroken was, gebruikt te mogen maken van de ijzerenwegbrug. Langs deze laatste lag er een noodbrugje, doch dit was slechts één m breed en... "de wielrijders willen dan nog hun kunst vertonen door over het smalle voetgangersbrugje te rijden" aldus de krant. Aan deze wens werd een gevolg gegeven op 1 juni door het plaatsen van een noodvoetbrug.

Dat de werken aan deze brug niet zo erg vlotten was te zien in het volgende bericht van 2 augustus 1912 : "Tal van inwoners der wijk Dampoort en der Dampoortstraat beklagen zich bitter over de uiterst langzame wijze, waarop de werken tot het herbouwen der Dampoortbrug geschieden. Als men zoo voortgaat, schrijft men ons, zal men voorzeker op den vastgestelden tijd niet gereedkomen. Reeds is het werk een paar maanden aan den gang, en nog ziet men geen ernstige vordering. Men werkt met een te klein getal werklieden."

In totaal verschenen aldus elf artikels over de werken aan deze brug, wat wel een rekord aantal is, aangezien de berichten over de bouw van bruggen doorgaans zeer miniem is.

— DE DAMPOORTBRUG. — Een honderdtal meters vóór de Dampoortbrug, in de richting van den Dok, is men de palen in den grond aan het heien, voor het vormen van den dam.

Reeds is men volop aan het afbreken van het metselwerk der steunmuren van de brug. Het verkeer is gansch onderbroken en de toegang tot de werken is door eene omvangrijke afsluiting afgesneden. De voertuigen dienen nu langs de De Pauwbrug rond te rijden.

De voetgangers moeten langs over een te nauwnood een meter breed brugje, bezijden de Staatspoorwegbrug aangebracht.

Dit brengt daar, op zekere uren van den dag, en voornamelijk op de uren van aanvang en uitscheiden van nijverheids- en handelsgestichten, eene ongelooflijke verzarring teweeg.

Voorzeker zullen wij niet overdrijven, zoo wij het over de brug gaan van personen, op minstens genomen, 25 tot 30.000 eenheden daags nemen. En de wielrijders willen dan nog hun kunst vertoonen door over het smalle voetgangersbrugje te rijden!

De politie kan daar, schijnt het, niets aan doen, daar het brugje aan den Staat behoort, evenals de spoorwegbrug, dienend om verbinding daar te stellen voor de koopwarentreins van den Dok met Gent-Oost (Oefeningsplein), en omgekeerd, brug, waar over het verkeer voor voetgangers streng verboden is. Zoo men, in afwachting dat de dam of dijk voltooid is, dit verbod niet kunnen opheffen en de menschen, zoo bij voorbeeld op de drukste uren van den dag, over de spoorwegbrug niet kunnen laten gaan?

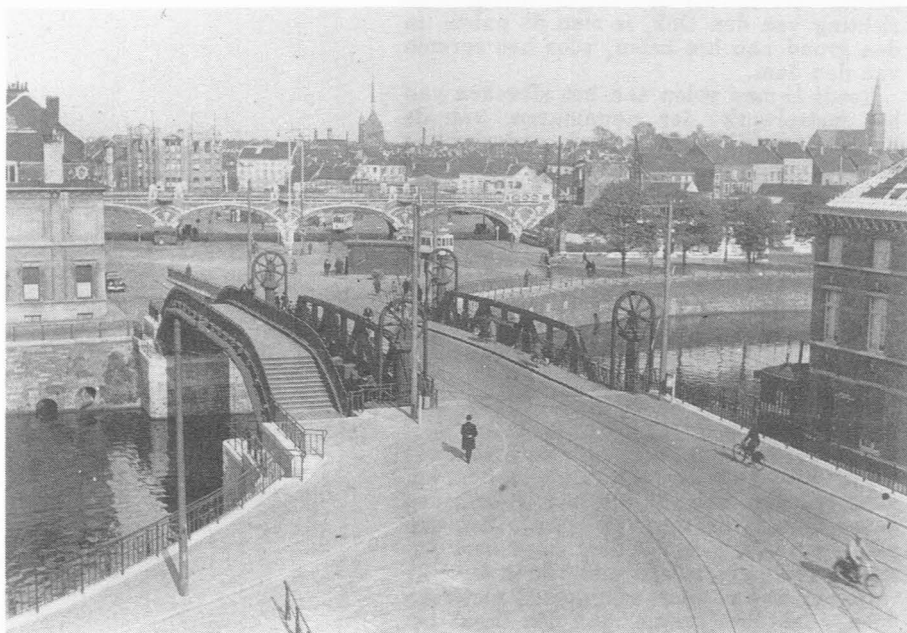
En, van zoodra de dijk voltooid is vóór de Dampoortbrug zou men daar geen plankenvloer kunnen op leggen, en langs beide zijden eene afsluiting plaatsen, om de voetgangers er overheen te laten gaan, in afwachting van de voltooiing der werken.

Ziedaar een paar verzoeken van algemeen nut, die wij aan de bevoegde overheid onderwerpen, (Gazette van Gent)

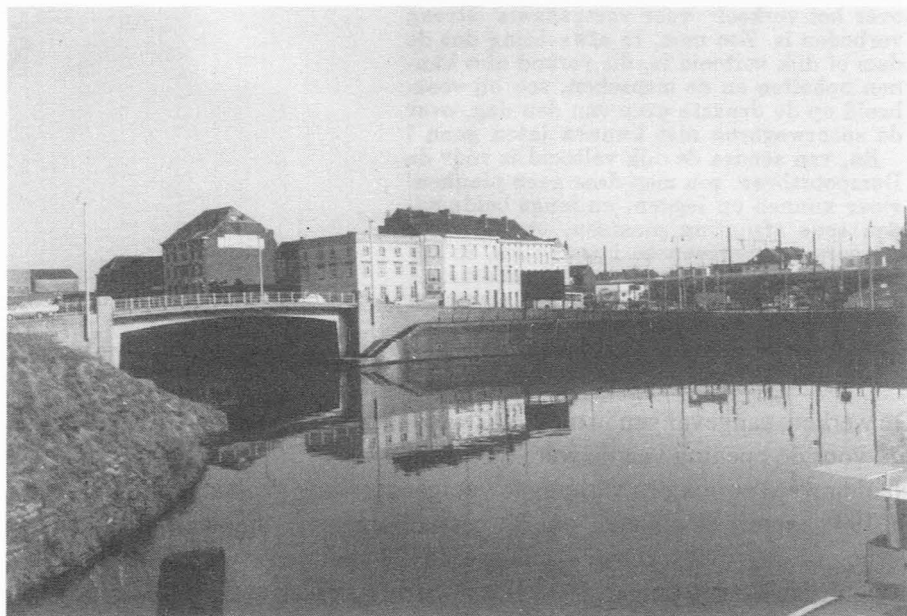
Gazette van Gent, 25 mei 1912.

De werken, aangevangen in mei 1912 werden beëindigd in maart 1913, net op tijd voor de opening van de wereldexpositie.

Nadien werd er ook een verhoogde voetgangersbrug geplaatst (2,8 m breed). In 1932 waren er plannen om de ophaalbrug te vernieuwen en tevens te verhogen, men moest echter wachten tot 1937 voor de verwezenlijking ervan. Gazette van Gent, 9 januari 1936: De openbare werken te Gent; In de loop van het huidige jaar wordt de Dampoortbrug opgehoogd. Het brugvlak komt 1 m hoger. De nieuwe brug zal van hetzelfde type zijn als de huidige doch de dikte der brug, die thans 1,45 m bedraagt, zal herleid worden tot 80 cm, waardoor



Dampoortbrug in 1937. Foto A.C.L.



Dampoortbrug 1952.

met de ophoging een vaargeulhoogte van 4,5 m zal bereikt worden. In geheven stand zal de hoogte 6,5 m zijn. Thans, niettegenstaande de crisis, moet de brug gemiddeld 20 maal daags opgehaald worden."

Verder was er niets meer terug te vinden over de werken aan deze brug in de Gazette van Gent doch in "Vooruit" van 1937 verschenen niet minder dan 6 berichten over de herbouw van de Dampoortbrug :

5 mei 1937.

Bij de werken aan de Dampoortbrug ondernomen moeten 72 palen in beton elk wegende 2.500 kg, in de grond worden gedreven. Gisteren morgen werd een aanvang gemaakt met het in de grond drijven van de eerste paal.

De nieuwe brug (zie foto) werd officieel ingehuldigd op 9 mei 1938 door burgemeester Van der Stegen. Bij deze gelegenheid hielden de handelaars der Dampoortstraat gedurende drie dagen braderij en vierden feest. Het verkeer over de brug was immers zes maanden onderbroken geweest met al de nadelige gevolgen voor de bovenvermelde handelaars. De brug was bij de officiële opening dus al meerdere maanden in gebruik.

Amper twee jaar later werd de brug opgeblazen (hoe zinloos eigenlijk en wat een geldverspilling en wat al verloren werk).

Tijdens de oorlog werd een noodbrug in hout gelegd door de Duitsers.

Op 21 januari 1952 startte men met de werken, voor de bouw van een nieuwe ditmaal vaste brug in gewapend beton, een portaaltype d.w.z. een boogbrug. Voor de aansluiting met de nieuwe brug werden de omgevende straten opgehoogd.

De brug, gemaakt door de firma Ridet en Van Hauwert voor de prijs van 5.320.653 fr., was afgewerkt op 27 oktober 1952 doch men moest voor de officiële opening, door een vertegenwoordiger van de Minister van Openbare Werken, wachten tot 17 mei 1953.

Jaar	Soort	Lengte	Breedte van :			Vrije hoogte	PROEF
			rijweg	voetpad	doorvaar		
1843	houten draaibrug	19,6	3,6				
1866	metalen draaibrug		5	2 x 0,9	8		
1912	metalen ophaalbrug	26	6	2 x 1,5	21	2,6-4	500 kg/m
1937	metalen ophaalbrug	26	6	2 x 1,5	21	4,5	
1952	vaste boogbrug in beton		12	2 x 3	21	5,5	
	Staat-wegenis						

Gewicht ophaalbrug van 1912 : 150 ton.

M. LABYN
(t vervolgt)