

UIT DE GESCHIEDENIS VAN DE GENTSE BRUGGEN (Vervolg)

MUIDEBRUG

Uit de Atlas Goetghebuer citeren we : "De Muidepoort of Sassepoort werd gebouwd omstreeks 1228. Ze werd vernieuwd in 1426 en niet meer gebruikt in 1580. Afgebroken in 1783 en herbouwd in nieuwe stijl in 1790-1793, om definitief gesloopt te worden in 1829."

De eerste Muidebrug, op de huidige plaats, dateert van 1829 en was een dubbele, draaiende brug in hout, in 1844 vervangen (van 15 april tot 22 mei) door dezelfde soort brug, welke op haar beurt, in 1868, door een draaiende, ijzeren brug uit één stuk vervangen werd. Ze had echter nog steeds slechts één rijvak van amper 2,65 meter breed. De brug werd gemaakt in de ateliers van Carels (op den Dock) voor de prijs van 54.000 fr. Twintig jaar later (op 10 februari 1887) werd de draaibrug terug vernieuwd. Het brugdek, dat nu twee rijvakken had, was uitgevoerd in Noors dennenhout. Als grote nieuwigheid voor die tijd werd de brug bewogen door een waterturbine : het jaarverslag van Gent gaf een zeer uitgebreid verslag en uitleg over de werking ervan. Het kwam er op neer dat de brugdraaiër alleen nog enkele kranen moest open- of dichtdraaien om de brug te openen of te sluiten. De kostprijs bedroeg 145.885 fr.

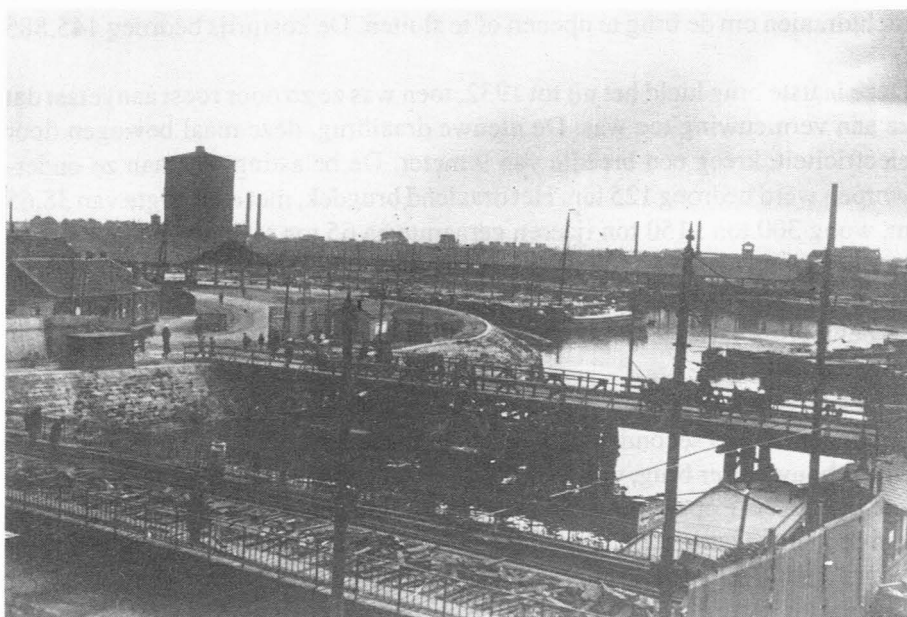
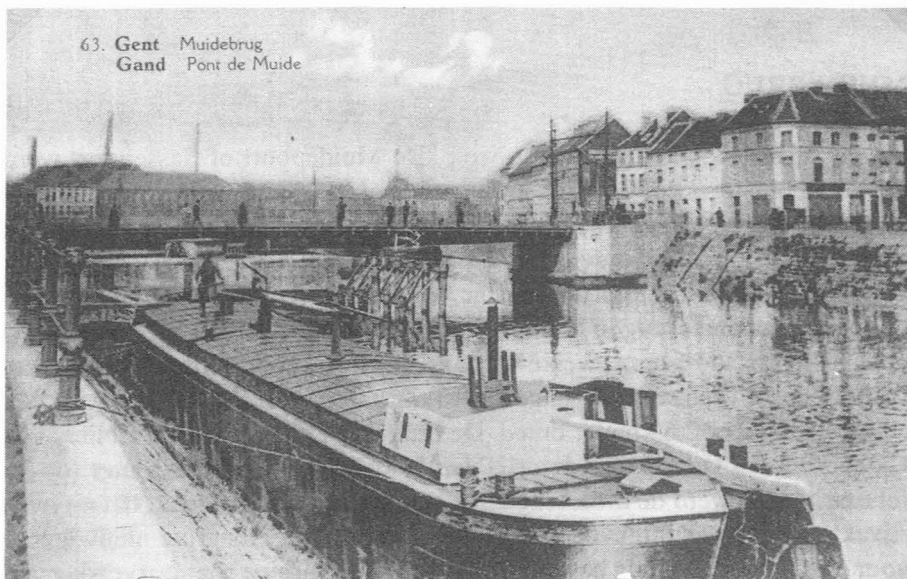
Deze laatste brug hield het uit tot 1932, toen was ze zo door roest aangetast dat ze aan vernieuwing toe was. De nieuwe draaibrug, deze maal bewogen door electriciteit, kreeg een breedte van 9 meter. De belasting waaraan ze onderworpen werd bedroeg 125 ton. Het draaiend brugdek, met een lengte van 38,65 m, woog 300 ton : 150 ton ijzeren geraamte en 65 ton tegengewicht. Voor de bevoering werden tropische hard-houten soorten gebruikt in vervanging van eik en den zoals tot nu toe gebruikelijk was. Daardoor werd het onderhoud van de bevoering teruggebracht op het vernieuwen ervan elke zeven à acht jaar i.p.v. elk jaar.

Het electrisch mecanisme voor het openen en sluiten der brug liet toe de brug in minder dan 70 seconden open of dicht te draaien.

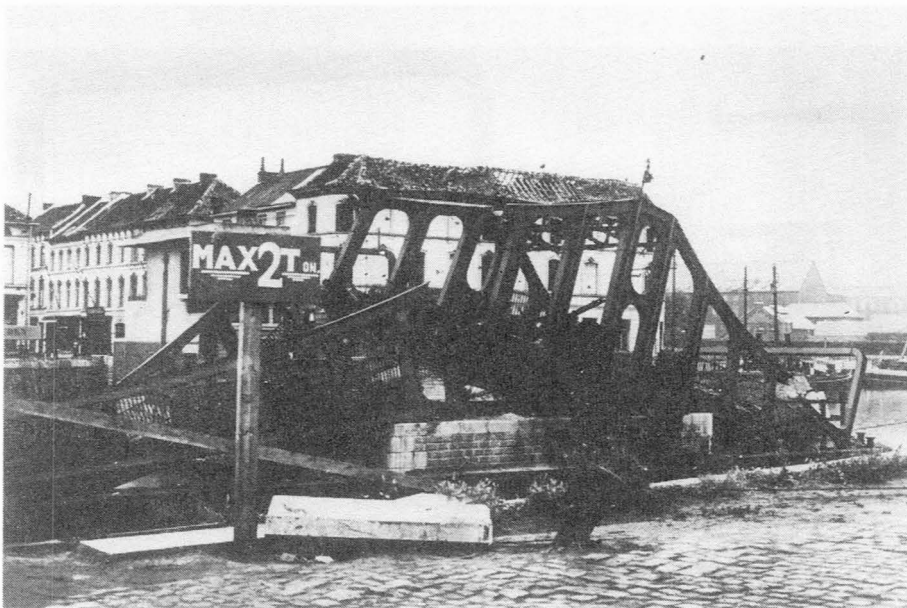
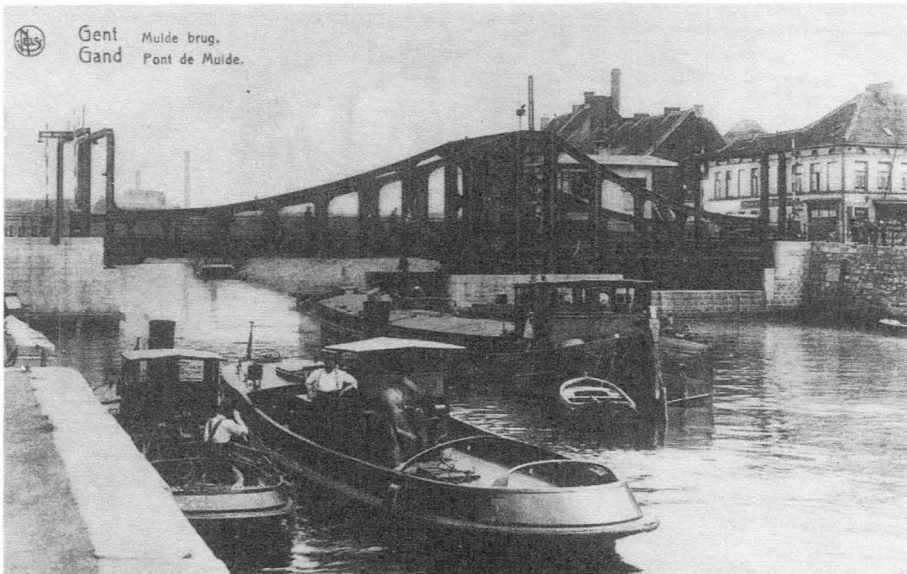
Bij de bouw dezer brug, van 19 april 1933 tot 11 januari 1934, werd eerst een voorlopige brug opgebouwd 36 meter stroomopwaarts en, na in dienstneming van de nieuwe brug, terug afgebroken. De plechtige inhuldiging had plaats op 8 april 1934 (constructie van A. Hillaert, 2.000.000 fr.)

Zes jaar later werd de brug opgeblazen, terwijl ze openstond (zie foto). Van 27 mei tot 20 juni 1940 werkte men aan een vlottende noodbrug, rustend op een schip, stroomafwaarts van de oude brug, de kosten : 95.511 fr.

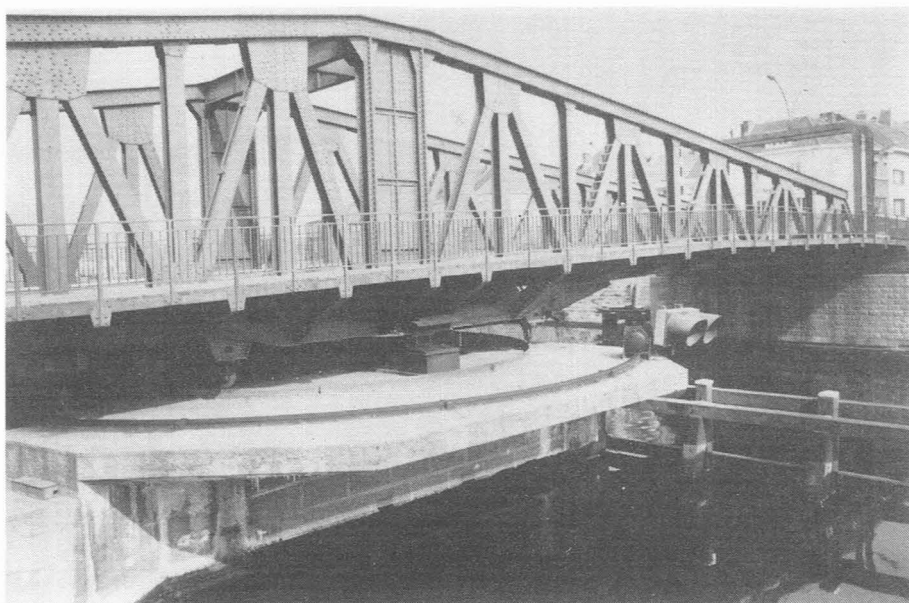
Het uitblijven van een definitieve brug, na de oorlog, schiep geweldige problemen voor het verkeer naar de Muide en Meulestede, zodat, op 31



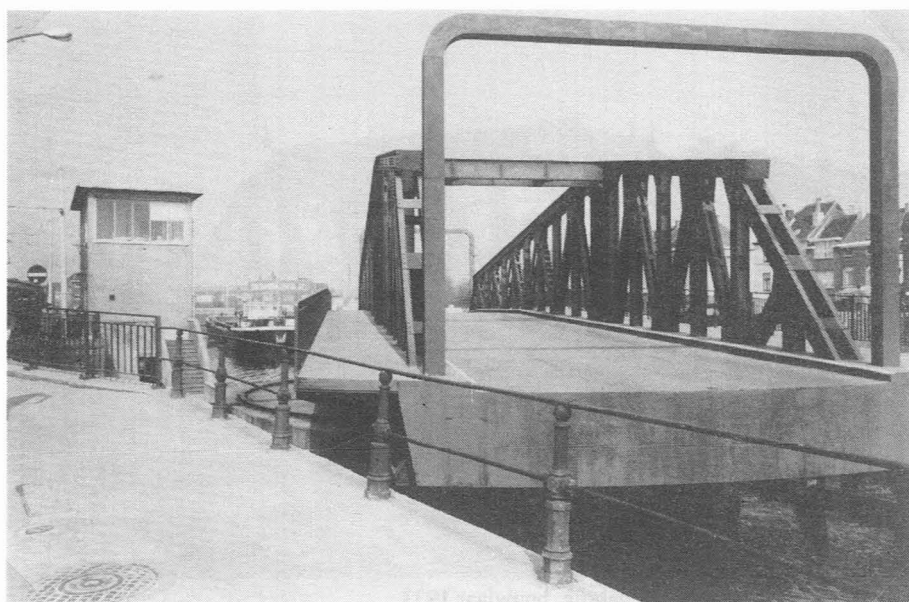
De Muidebrug van 1887 tijdens de slopingswerken in 1933. Ernaast, de noodbrug liggend op schepen. S.A.G.



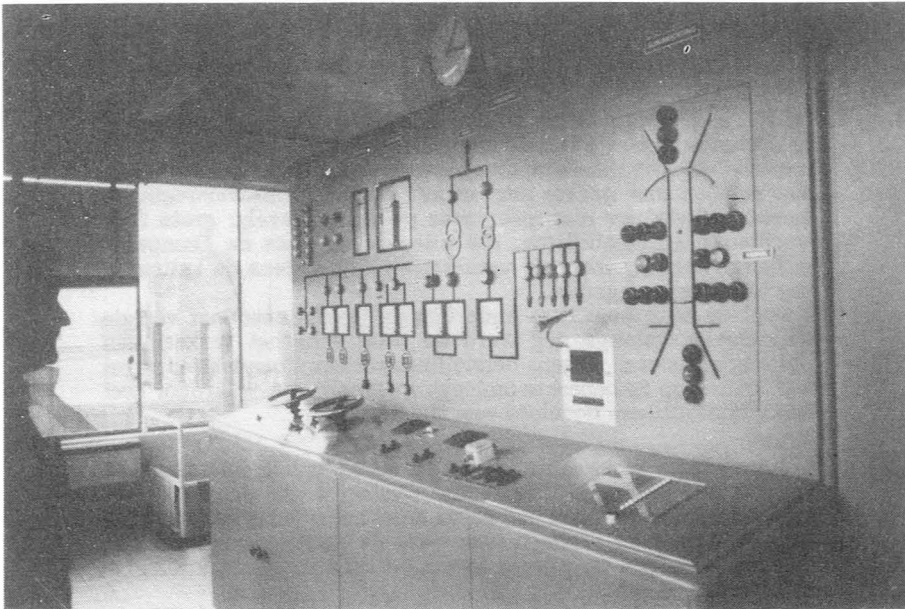
Mei 1940, de verwoeste Muidebrug, bouwjaar 1933.



De huidige brug.



De Muidebrug, bouwjaar 1950, tijdens het draaien (foto M. Laby, 1983).



Het controlebord van de huidige Muidebrug (foto Labyn, 1983).

december 1947 een aanbesteding plaats had voor een nieuwe metalen draai-
brug. De firma "Setra" begon met de bouw ervan op 2 februari 1948. Op 24
april 1948 lezen we in dagblad "Het Volk" :

Afschaffing voetbrug aan Muidebrug, opgedrongen door de werken voor de
nieuwe wegbrug. Voetgangers zijn aangewezen op de noodbrug die 6, 7 maal
daags, telkens 30 à 45 minuten buiten dienst is.

De nieuwe brug werd in gebruik genomen in januari 1951. De totale kostprijs
beliep 21.500.000 fr.!

De vrije hoogte onder het brugdek is nu 4,5 m geworden, daartoe was het nodig
de omgeving met 1,3 meter te verhogen, om alzo het draaien der brug zoveel
mogelijk te verminderen, ten voordele van het wegverkeer.

Deze brug is een typisch voorbeeld in de evolutie der bruggenbouw : bij elke
vernieuwing werd de brug breder, groter en de proefbelasting steeds maar
zwaarder : van 13 naar 125 ton; ook de doorvaarbreedte en hoogte werden
groter, dit als aanpassing van het verkeer, zowel te water als te land.

Dat er af en toe nog wel eens moeilijkheden zijn met deze brug bewijzen de
artikelen in de kranten, die natuurlijk elke gelegenheid aangrijpen om commen-
taar te leveren op de diensten van Bruggen en Wegen!

Voor de volledigheid laat ik nog enkele gegevens volgen over de huidige brug,
welke de brugwachters me bereidwillig medegedeeld hebben.

De tijd voor het openen en sluiten van de brug bedraagt ongeveer acht minuten,
daarin begrepen de doorvaart van één schip.

DEFECT WEGENS KOUDE

Muidebrug weer onderbroken

GENT. — De Muidebrug wordt een bijzonder zwakke schakel in de verkeerscirculatie van de stad. Gisterochtend omstreeks 9 uur werden brokken gemaakt toen men de brug wilde opendraaien. Het mechanisme werkte nog, maar uit veiligheidsoverwegingen mocht het verkeer niet meer over de brug. Gevolg: grote files wachtende automobilisten, die uiteindelijk naar de Dampoort geloodst werden, waar de verkeersoverlast tijdens de spitsuren nog wat werd aangedikt.

Voor de buurtbewoners ondervinden steeds meer last van de Muidebrug. Onlangs nog werd de brug voor het verkeer een tijdlang afgesloten wegens herstellingswerken. Toen was er nogal wat kritiek op de beperkte omleggingssignalisatie, waardoor heel wat weggebruikers nodeloos veel tijd verloren.

Koude

Gisterochtend blokkeerde de brug omdat enkele mechanische stukken het begaven. Bij Openbare Werken wistte men het defect aan de koude, maar men had goede hoop het euvel in een uurtje te kunnen herstellen. Ondertussen werd de politie verwittigd, die met manschappen ter plaatse kwam om de wachtende automobilisten om te leiden.

De herstelling duurde echter veel langer dan verwacht. Gistermiddag hoopte men dat de brug vandaag terug in gebruik zou kunnen genomen worden. De politie bleef op post. De kritiek van de buurtbewoners aan het adres van Openbare Werken en de politie sloeg vooral op het feit dat de Muide voor de zoveelste keer afgesneden werd van de binnenstad.

Bij Openbare Werken wees men op de ouderdom van de metaalconstructie, meer dan 40 jaar. De politie verzekerde dat zij alles had gedaan ~~wat mogelijk was~~ om de verkeersellende te beperken. — (H.S.)

De brug wordt vandaag gemiddeld, nog acht maal gedraaid.

De brugwachters werken in ploegverband, van 8u30 tot 18u30, zeven dagen per week.

Elk schip, waarvoor de brug dient opengedraaid te worden, verwittigt de brugwachter door signalen met zijn hoorn. De brugwachter schrijft na elke beweging van de brug, de naam van het schip in en het uur in een boek dat stipt bijgehouden wordt en geraadpleegd in geval men bijvoorbeeld een schip (of schipper) op een bepaald ogenblik wil terugvinden.

Elke woensdag wordt de brug gesmeerd, het brugdek en de controlezaal worden eveneens onderhouden door de brugwachters.

Voor ernstige defecten bestaat er een speciale dienst waar de brugwachter steeds een beroep kan op doen.

Jaar	Soort	Lengte	Breedte van :			Vrije hoogte	PROEF
			rijweg	voetpad	doorvaar		
1844					13		
1868	Draaibrug, metaal	26,5	2,65	2 x 0,9	13		13.000
1887	Draaibrug, metaal	39,53	5	2 x 1,4	16,34	2,94	18.000
1933	Draaibrug, metaal	38,65	6	2 x 1,5	16,34	3,5	125 ton
1950	Draaibrug, metaal	42,2	6,3	2 x 2,4	20	4,5	
	Staatsbrug						

Jaarverslagen 1868, 1886, 1933, 1940, 1948-1951

dossier G582.

Atlas Goetghebuer.

J.J. Steyaert 1857.

M. LABYN
('t vervolgt)