

UIT DE GESCHIEDENIS VAN DE GENTSE BRUGGEN (Vervolg)

MEULESTEBRUG

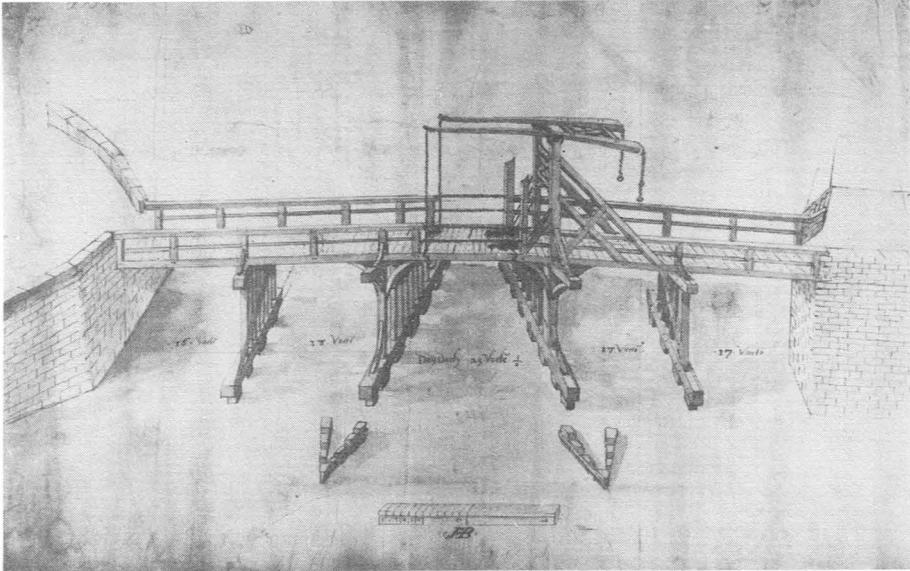
De eerste brug te Meulestede, in de 16de eeuw over de Sassevaart gelegd was een houten ophaalbrug, welke gebouwd werd door de St-Baafsabdij om haar domeinen van Oostakker en Wondelgem te verbinden. Volgens het ontwerp, welke bewaard is gebleven in het stadsarchief, was het een 17 m lange brug met een ophaalgedeelte tot ca. twee meter hoogte doorgang en een vaarbreedte voor schepen van 7,5 m.

Het oudste dossier, in het stadsarchief, behandelt de herbouw van de brug in 1811, na vier jaar discussie over wie ze zou betalen. Uiteindelijk werd ze betaald door de Staat met als voorwaarde dat de Stad ze zou onderhouden.

Bij de rechtekking van dit gedeelte van de Sassevaart en het graven van het kanaal Gent-Terneuzen in 1826, werd er een dubbele houten draaibrug gelegd in de plaats van de oude Meulestedebrug.

Deze laatste had reeds in 1847 een grote herstelling nodig met een onderbreking van het verkeer van 30 dagen. In 1866 werd ze volledig herbouwd.

Bij de eerste verbreding van het kanaal werd de brug nogmaals herbouwd in 1878, het was de eerste ijzeren brug met een vast en een draaiend deel, in gebruik genomen in het begin van 1880 ("La Flandre Libérale").

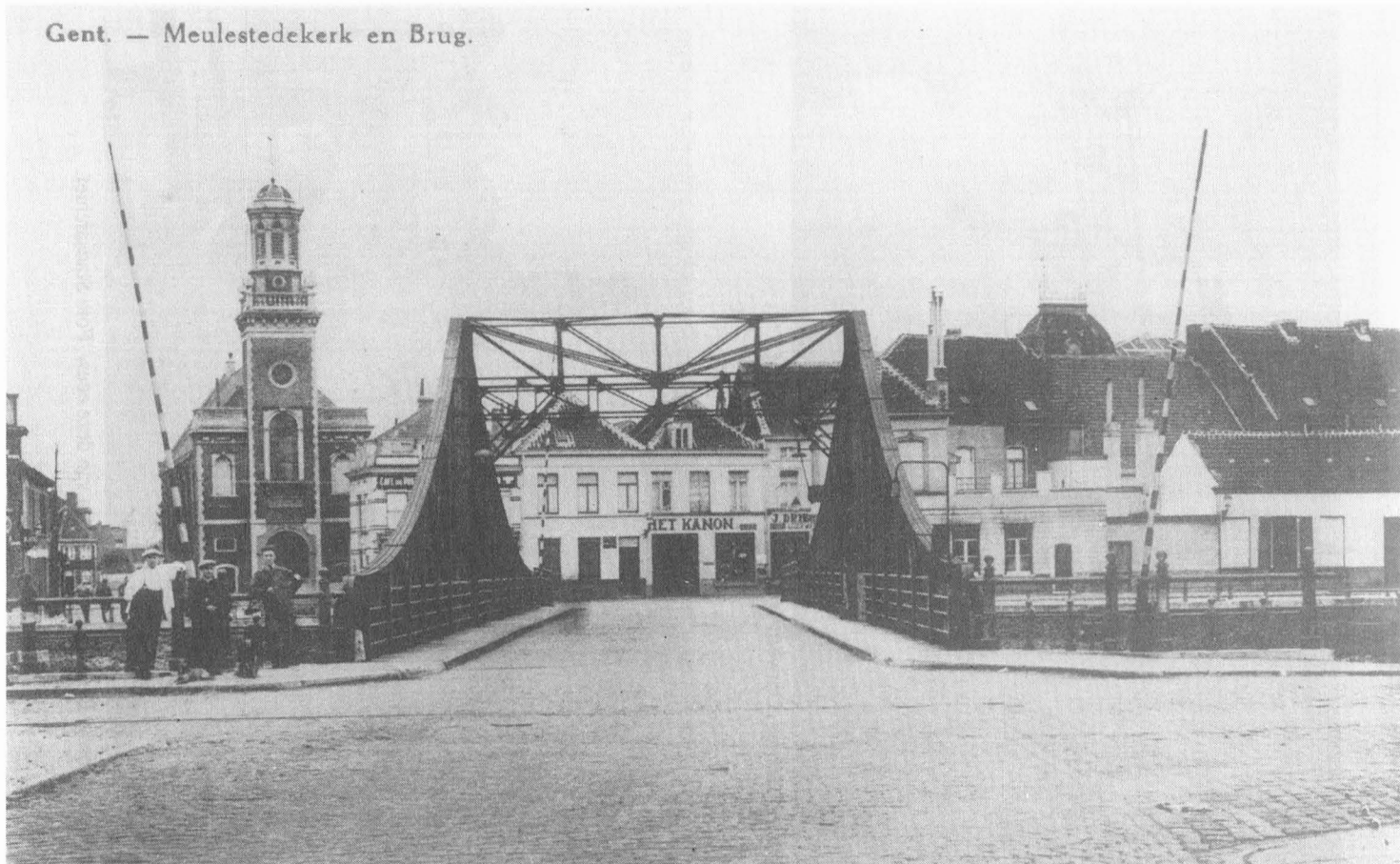


Meulestedebrug. Ontwerp 16e eeuw. Foto Stadsarchief.



Meulestedebrug. Draaibrug in het begin van deze eeuw. Foto Stadsarchief.

Gent. — Meulestedekerk en Brug.



Meulestedebrug, bouwjaar 1927 (vergroting zichtkaart).

Daar deze brug op een druk bevaren kanaal lag, werd ze meer dan eens aangevaren en beschadigd : zo lezen we dat in februari 1900 Meulestedebrug zo vernield werd door een aanvaring van een schip, dat het wegverkeer onderbroken was tot zolang ze niet hersteld was. De aanvang van deze herstelling liet op zich wachten tot eind juni 1900. De brug werd toen hersteld door de werkhuizen van de Gebr. Mahy uit Wondelgem. Op 4-8-1900 werd de brug getest op 18.000 kg.

Uit de Gazette van Gent, 6-2-1913 : "Meulestedebrug terug aangevaren en beschadigd. De smalle brug, met moeite kan er een wagen over, zal aanmerkelijk verbreed worden, zodat twee voertuigen elkaar gemakkelijk kunnen kruisen. Tijdens de uitvoering der werken zal het verkeer voor wagens geschieden langs de oude spoorwegbrug der lijn Gent-Terneuzen, een paar honderd meter boven de Meulestedebrug gelegen. Sinds gisteren is men aan het in orde stellen dezer gewezen spoorbrug begonnen : het wegbreken der sporen en het leggen van een vloer. Binnen ene maand zou het verkeer langs daar kunnen geschieden."

Enkele dagen later (15-2-1913) wordt dit werk stop gezet en wordt er besloten de Meulestedebrug niet te verbreden doch enkel te herstellen!

In november 1918, enkele dagen voor de wapenstilstand, werd de brug door de Duitsers opgeblazen. (1) (2)

Negen jaar lang moesten de inwoners het stellen met een primitieve "logge, lompen en plompen pontebak en een tonnekensbrug, bij de oude spoorwegbrug. Omdat het Rijk niet over de brug wilde komen (figuurlijk dan) besloot de stad Gent uiteindelijk zelf dit kunstwerk te vernieuwen. Het werk werd in september 1925 aanbesteed en toegewezen aan de firma N.M. Constructie Willebroek. Het werd een metalen draaibrug met een rijweg van zes meter, gelegen rechtover de huidige Kapiteinstraat en het kerkje van St-Antonius.

De voorziene tijd was bepaald op 14 maanden en de prijs 1.500.000 fr.

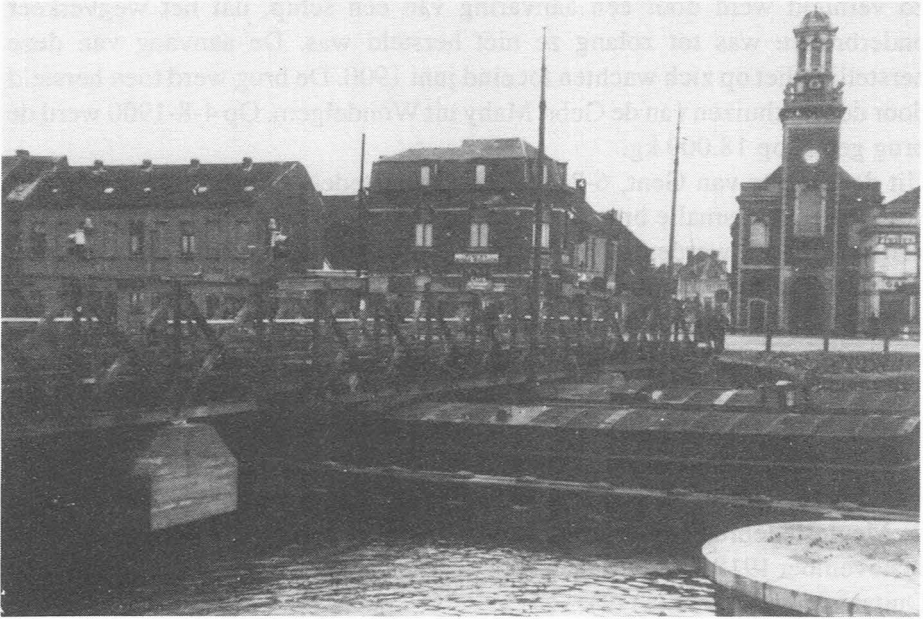
Op woensdag 9 maart 1927 verscheen in de gazette van Gent het volgende : "De brug van Meulestede.

Het ijzeren geraamte van de groote brug van Meulestede is eindelijk geplaatst en de scheepvaart werd reeds hersteld van vrijdag avond 6 1/2 u. Een deel van de brug had men gemonteerd ter plaats, het andere deel op den oever van het kanaal langs den kant van Wondelgem.

De twee deelen berustten dinsdag laatst op groote rolblokken, na de onderbreking der scheepvaart deed men dadelijk de deelen naar den oever glijden.

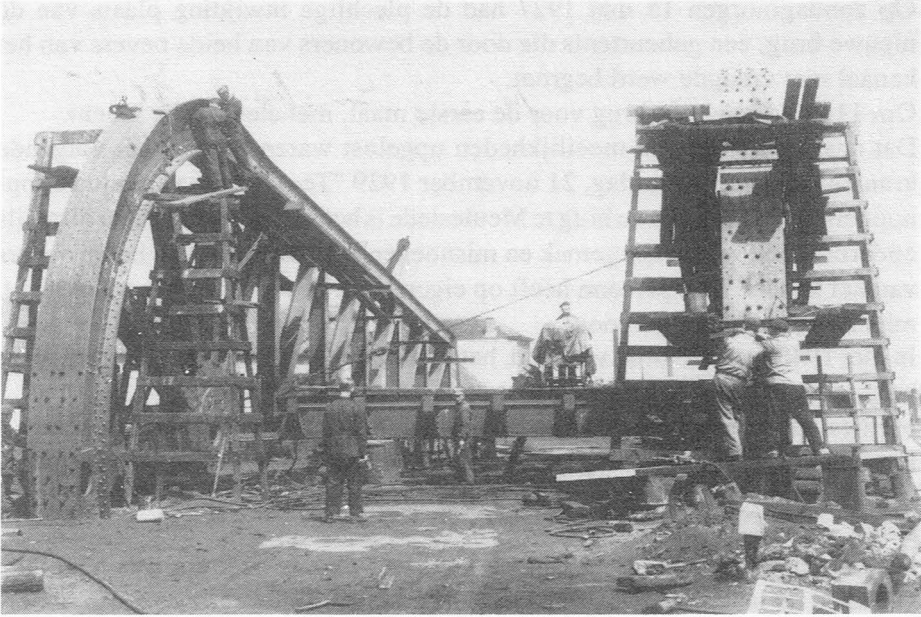
De twee uiteinden werden op booten gerold en de ijzeren massa werd gestuurd naar den pijler, gebouwd te midden van het kanaal.

Toen de twee deelen der brug aaneengevoegd waren (zulks vergde vijf uren) deed men traagzaam de brug op de spil zinken.



De noodbrug van Meulestede 3-11-1942.





Montage (boven) en plaatsing (onder) Meulestedebrug in 1954-1955.



Nu de scheepvaart hersteld is, werkt men ieverig voort om de brug weldra ter beschikking te stellen van het verkeer."

Op zondagmorgen 15 mei 1927 had de plechtige inwijding plaats van de nieuwe brug, een gebeurtenis die door de bewoners van beide oevers van het kanaal met vreugde werd begroet.

Om 11u20 draaide de brug voor de eerste maal, met elektrische kracht.

Dat daarmee niet alle moeilijkheden opgelost waren bewijst het volgende krantenartikel : Donderdag, 21 november 1929 "Tengevolge van bijna onophoudelijke werken aan de brug te Meulestede is het verkeer aldaar zeer dikwijls onderbroken tot groot ongemak en misnoegen der bewoners van beide oevers van het kanaal. Een persoon heeft op eigen hand een overzetsdienst ingericht, mits 25 centiem per persoon!

In mei 1940 werd de brug vernield, het vervangende, vlottende, noodbrugje in hout (amper 1,1 m breed) moest er in 1944 ook aan geloven.

Meulestede moest voor de tweede maal jaren wachten op een nieuwe brug. De huidige brug werd opgericht 130 meter stroomafwaarts van de vroegere ligging, in het verlengde van de nieuw getrokken New-Orleansstraat.

De werken begonnen op 21 januari 1952 en volgens de krant was het einde voorzien op het einde van 1953. Na talrijke moeilijkheden, zowel aan onderals aan bovenbouw, werden de twee kleppen (het is immers een basculebrug) van elk 130 ton in de loop van 1955 op de nieuwe bruggehoofden gemonteerd door de firma Beauval (Gent) Deze brug is het modernste bouwwerk van dit soort in Europa, schreef de ingenieur belast met de technische controle!

Op 8 november 1955 werd de brug getest : "Gaby Van Driessche, die een specialist geworden is in het testen van bruggen, bracht voor 250 ton rollend materiaal aan, kraanwagens, bakwagens, kipwagens, tractors enz. die op het brugdek geplaatst werden. Rond 12u30 was de test afgelopen en werd niets abnormaals vastgesteld, wat voor de ondernemer, Beauval en Goedemee een felicitatie verdient (De Gentenaar).

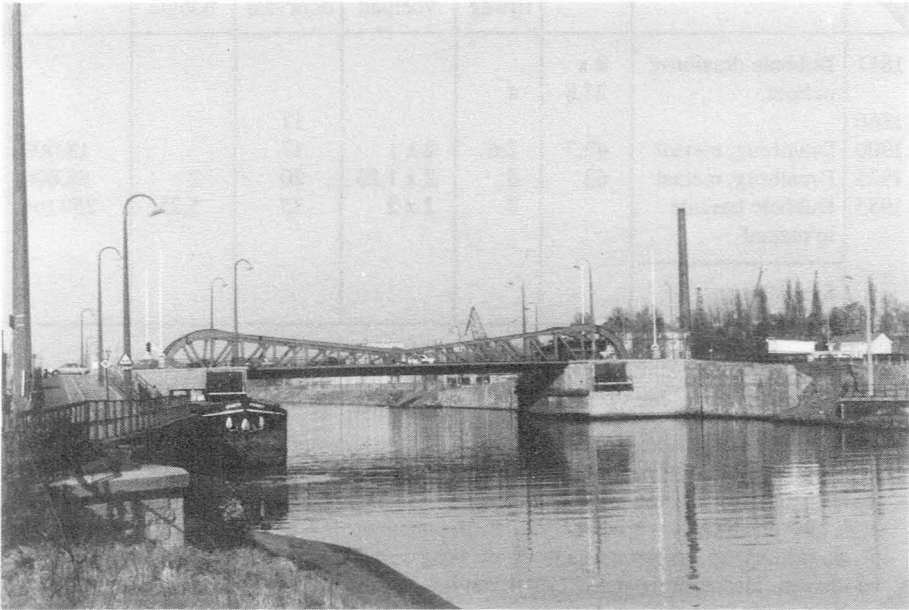
De indienstneming der nieuwe brug ging zonder officieel vertoon door op 27 december 1955.

De tijd, nodig voor het openen en sluiten van de brug is ongeveer vijf minuten. De brug gaat gemiddeld een tiental keer per dag open.

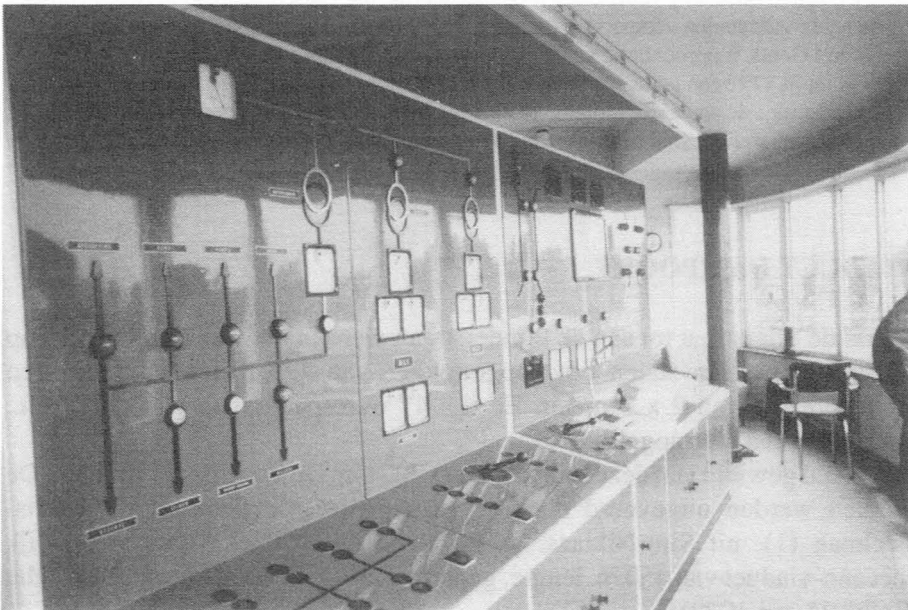
De brugwachters werken in een tweeploegenstelsel, nl. van 6u tot 14u. en van 14u. tot 22u., zeven dagen per week.

Elke week, de donderdag, wordt de brug gesmeerd.

Deze brug die per dag een groot aantal zware vrachtauto's over zijn dek krijgt, heeft het erg te verduren en is dan ook regelmatig aan herstelling toe.



De huidige Meulestedebrug, bouwjaar 1955, gefotografeerd in 1983.



Het controlepaneel en bediening van de huidige Meulestedebrug. Foto Labyn, 1983.

Jaar	Soort	Lengte	Breedte van :			Vrije hoogte	PROEF
			rijweg	voetpad	doorvaar		
1811	Dubbele draaibrug in hout	2 x 23,8	4				
1866					17		
1900	Draaibrug, metaal	42,7	2,6	2 x 1	17		18.000
1925	Draaibrug, metaal	63	6	2 x 1,25	20	2	58.000
1955	Dubbele bascule in metaal		7	2 x 2	35	5,25	250 ton
	Staatsbrug						

(1) Uit "Haven van Gent" 1930.

...waar tijdens de laatste veertien dagen, die de Duitse overgave vooraf gingen, de oorlog in al zijn wreedheid had gewoed op de oevers van het kanaal. Alle kunstwerken, van de Nederlandse grens af tot aan Gent lagen vernield in de vaargeulen.

In de haven van Gent zelf lagen 83 boten en ponten op de bodem der dokken, de brug van de ringspoorweg stroomopwaarts en de brug van Meulestede stroomafwaarts van de voorhaven, alsook de bruggen 1 en 4 van het ringkanaal waren vernield (de Palinghuizenbrug en de Tolhuisbrug dus).

(2) Uit "De Gentenaar", woensdag 27 november 1918.

De Gentsche Haven.

...wij zetten onze weg voort langs Meulestedebrug, die gansch vernield in twee gebroken de beide vaargeulen verspert en waar een driedubbele overzetsdienst is ingericht.

Uit het Gents Woordenboek van L. Lievevrouw-Coopman : Meulestee.

Was tot in 1792 een gehucht. Toen werd het bij het grondgebied Gent ingelijfd. De naam is duidelijk : de stede der molens. In de 15de eeuw bestonden aldaar niet minder dan 41 molens, waaronder sommige vrij zonderlinge namen droegen : de Kallemeoi, 't Meutje, de Pomperigge enz.

VIADUCT DAMPOORT

Vanaf de Stierstraat tot aan de Pijnderstraat, werd in het week-end van 15 op 17 juni 1973, een stalen brug opgetrokken van 425 meter lengte en een rijwegbreedte van 2 x 3 meter. Er zijn 17 overspanningen van elk 25 m., waaronder parkeermogelijkheid.

Het totaal gewicht van deze brug bedraagt 700 ton. De kostprijs 27 miljoen. De werken werden uitgevoerd door de gespecialiseerde firma N.V. Nobels-Peelman (1), uit Sint-Niklaas, welke reeds in 1970 een eerste dergelijk mecano-viaduct van 450 m. lengte, gebouwd had te Brussel (zie dagblad "Het Volk" 27 juli 1970).

(1) Deze firma ging bankroet in 1983.



M. LABYN
('t vervolgt)
