

UIT DE GESCHIEDENIS VAN DE GENTSE BRUGGEN (Vervolg en Slot)

Meer dan 5 jaar geleden, namelijk in ons Januarinummer 1987, begonnen wij de publicatie van deze omvangrijke studie die uitgevoerd werd door onze medewerker, de Heer Maurice Labyn.

Hij alleen zal u kunnen vertellen hoeveel honderden uren van zijn vrije tijd hij daaraan besteed heeft.

Wij kunnen u vertellen dat, als gij die 35 afleveringen in Gh. T. wilt nazien, u er 131 bruggen zult in tegenkomen, alsook meer dan 230 foto's, waarvan velen nog nooit gepubliceerd werden.

DE RINGVAART

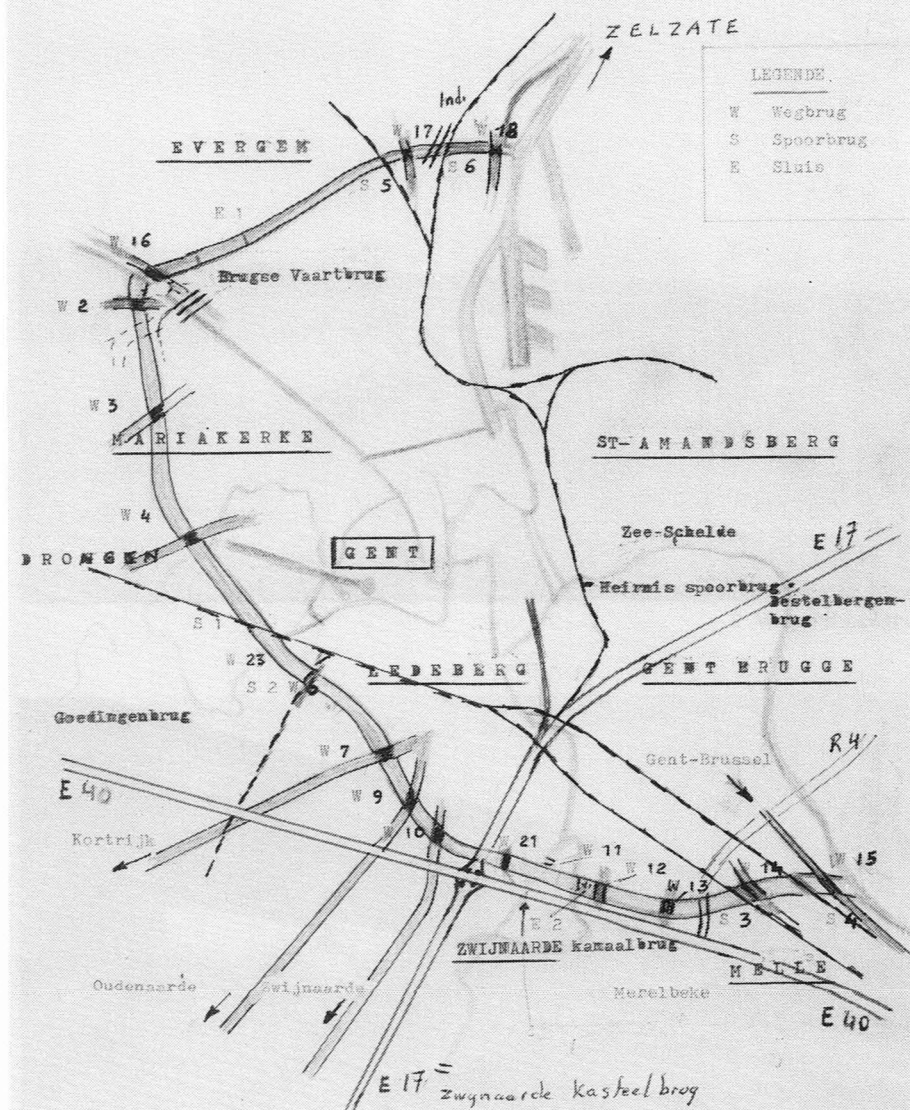
ONTSTAAN - DOEL

Het gedacht van een ringvaart te graven rond Gent is stilaan gegroeid. Voor het eerst rond 1845 werd na een zeer belangrijke overstroming gedacht de Boven-Schelde te Zwijnaarde te verbinden met de Zeeschelde, teneinde de waswaters van de Schelde buiten de stad te houden. Dit komt ongeveer overeen met het Zuidervak van de ringvaart. Na de was van 1872 werd dit gedacht hernomen in 1873. Vervolgens ontstond het idee enkele tijd voor de oorlog, ten einde de scheepvaart, die stilaan met meer en meer moeilijkheden te kampen had in de doortocht van Gent, te vergemakkelijken, het kanaal Gent-Brugge te verbinden met het kanaal Gent-Terneuzen. Deze verbinding is in feite dezelfde als het noordervak van de ringvaart.

De scheepvaartmoeilijkheden stegen nog altijd verder en de toestand was zodanig erg geworden gedurende de laatste oorlog, dat gevreesd werd dat bij het hernemen van het economisch leven in België, er te Gent echte onontwarbare opstoppingen zouden ontstaan, waarvan de oplossing alleen in radicale middelen kon bestaan. De trafiek van de Leie ging toen nog dwars door de stad en alle erop gelegen bruggen werden nog met de hand bediend, hetgeen de situatie voor het stadsverkeer in elk geval geenszins verbeterde.

De twee hoger vermelde doorsteken nl. Mariakerke-Langerbrugge en Zwijnaarde-Melle werden hernomen en vervolledigd door de verbinding Mariakerke-Zwijnaarde, die zou toelaten al de scheepvaart buiten de stad te houden. Het is echter niet alleen de vrees voor scheepsopstoppingen die de enige reden was voor verdediging van het project van de ringvaart, vrees voor opstoppingen die meer dan gegrond was zoals de toestanden van 1962-1964 het voldoende bewezen, waarbij de doortocht van Gent vanaf de Zeeschelde te Gentbrugge tot de Boven-Schelde aan de Stropbrug in optimale voorwaarden anderhalve dag in beslag nam en de schepen door drie sluizen dienden te

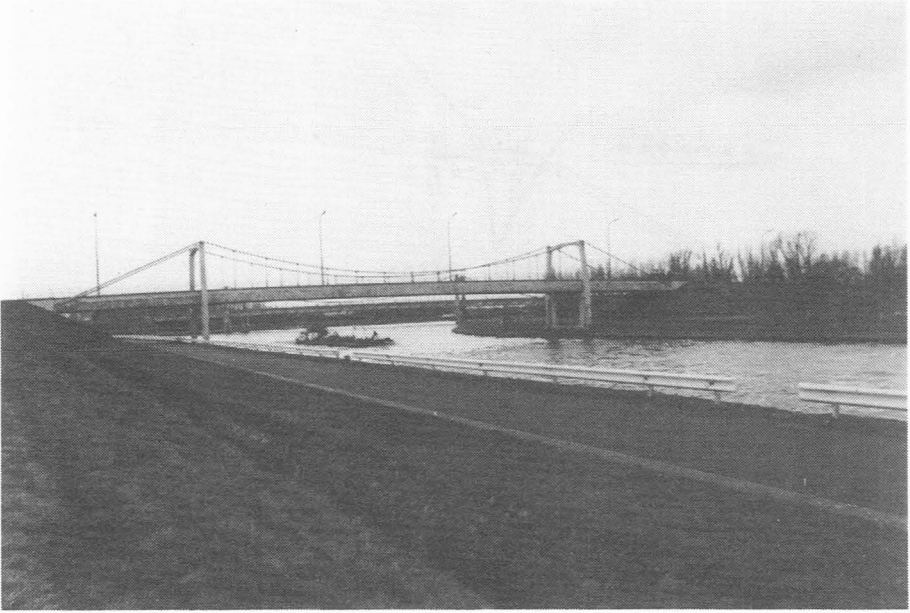
RINGVAART OM GENT



passeren nl. de Gentbrugge-sluis, de Kasteel-sluis en de Tolhuis-sluis. Die tijd kon zelfs oplopen tot ca. vier dagen na een periode van mist, storm of andere moeilijkheden.

Een tweede reden waarom naar drastische saneringen inzake het waterwegen-net te Gent diende gezocht, is dat sedert enkele tijd reeds gedacht werd aan een verhoging van de tonnemaat der schepen.

Zo waren er kort na de eerste wereldoorlog grote verbeteringswerken uitge-



Ringvaartbrug W. 2.



Ringvaartbrug W. 3 - Beekstraatbrug 1982.

voerd op de Boven-Schelde in de jaren 1921-1922 en zijn alle sluzen verruimd teneinde de scheepvaart op 600 ton te kunnen brengen.

Even voor, en zelfs gedurende, de laatste oorlog werd het kanaal Gent-Oostende in Oost-Vlaanderen, eveneens op het 600 ton gabariet gebracht, terwijl de onteigeningen voor het verbreden van het afleidingskanaal der Leie eveneens aangevat werden. Al deze werken konden enkel tot hun volle recht komen op voorwaarde dat de doortocht van Gent eveneens gemoderniseerd werd en de stop aldaar verdween.

Aan de Gentenaars moet ik niet verder uitleggen waarom er niet kon gedacht worden de smalle kronkelende waterlopen in Gent zelf te verbreden en recht te trekken.

Derhalve was er slechts één oplossing : een volledig nieuwe waterweg aan te leggen buiten de stad, waterweg die zou geschikt zijn voor de grote moderne schepen nl. deze van het 2.000 ton type.

Door het verwezenlijken van de Ringvaart kon bovendien de droom van de jaren 1845 en 1873 tot stand komen : het beveiligen van de stadskom tegen overstromingen, door het buiten de stad houden van de waswaters en deze rechtstreeks afvoeren naar de Zeeschelde en het kanaal Gent-Terneuzen.

Kort samengevat kunnen we dus zeggen dat het graven van de ringvaart drie doeleinden had :

1. Vergemakkelijken van de scheepvaart.
2. Waterafvoer van de stad naar het kanaal Gent-Terneuzen.
3. Vlotter wegverkeer : geen draaiende bruggen meer in Gent.

Met het graven van de Ringvaart werd begonnen in juni 1951 (eerste werken aangevangen in 1948).

Het noordervak kwam het eerste klaar en werd in gebruik genomen in 1965. De volledige Ringvaart werd in gebruik genomen op 18 november 1969. Deze vaart wordt overspannen door 16 wegbruggen en 6 spoorbruggen.

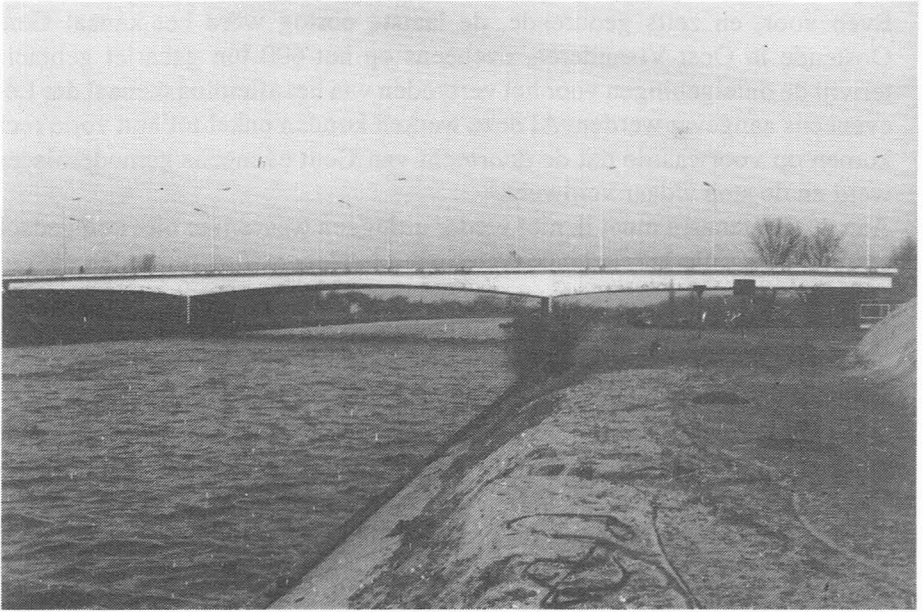
In 1969 werd, ten behoeve van de E 17, een grote brug gebouwd en enkele jaren later, 1978-1980, werd er, te Merelbeke, een brug gebouwd als aansluiting van de R4 (grote ring rond Gent).

In juli 1991 begonnen de werken aan de, waarschijnlijk laatste, brug over de Ringvaart als aansluiting industriebaan met buitenring R 4 gelegen tussen W 2 en Beekstraatbrug.

Volgens dagblad "Het Volk" van 18 november 1969 (blz. 15) bedroeg de totale kostprijs, voor de aanleg van de Ringvaart, 2,4 miljard fr. Of de bouw van alle bruggen daarin begrepen waren werd niet vermeld.

TECHNISCHE BESCHRIJVING

De Ringvaart vormt een driekwartcirkel rond de stad van aan het kanaal Gent-Terneuzen te Langerbrugge over het kanaal Gent-Brugge te Evergem, de



Ringvaartbrug W.4 - Drongenbrug.



Ringvaartbrug W.6-S.2. - Buchtenbrug.

Leie te Drongen en St-Denijs-Westrem, de Boven-Schelde te Zwijnaarde tot de Zeeschelde te Melle. Zij heeft een totale lengte van 21,575 km en is verdeeld in drie panden : Noordervak, Westervak en Zuidervak.

Het Noordervak, dat het kanaal Gent-Terneuzen verbindt met het kanaal Gent-Brugge, heeft een lengte van 5,747 km en staat op hetzelfde peil als het kanaal Gent-Terneuzen, waarmede het in vrije verbinding staat. Het heeft een bodembreedte van 21 m, een waterdiepte van 4,5 m en een breedte aan de waterlijn van 49 m.

Teneinde de scheepvaart van en naar het kanaal Gent-Terneuzen te vergemakkelijken is aan het opwaarts einde een zwaaiком uitgevoerd voor schepen van 2.000 ton.

Over dit vak liggen twee spoor- en vier wegbruggen, allen met een vrije hoogte van 7 m over minimum 24 m breedte en pijlers volledig buiten de vaargeul.

Het noordervak is gescheiden van het westervak (dit laatste heeft hetzelfde peil als het kanaal Gent-Oostende) door het sluzencomplex E1 B1 dat thans nog enkel bestaat uit een enkele sluis van 136 x 16 m. Deze sluis, geschikt voor schepen tot 2.000 ton, kan ook 9 schepen van 300 ton of 6 schepen van een combinatie van 600 en 300 ton ineens schutten. Het verval is 1,16 m bij normaal waterpeil.

Het Westervak, vanaf Mariakerke tot aan de Boven-Schelde te Asper heeft een lengte van 11,881 km. Aan dit vak, dat hoofdzakelijk als doorvaarweg bestemd is, werden dezelfde afmetingen gegeven als het Noordervak.

Over het Westervak werden 10 wegbruggen en 2 spoorbruggen gebouwd met dezelfde vrije hoogte en doorvaarbreedte als de vorige bruggen.

Hier vinden we twee wegbruggen van het type hangbrug in voorgespannen beton. Deze bruggen zijn van een zeer speciaal type en bovendien zeer economisch voor betrekkelijk lange overspanningen. Op de Ringvaart zijn er vier in dienst. De eerste twee werden volledig ontworpen door hun uitvinder Prof. Vandepitte van de Rijksuniversiteit van Gent, toen nog Ir. van Bruggen en Wegen.

Het Zuidervak dat in vrije verbinding staat met de Zeeschelde en derhalve onderhevig is aan het getij, wordt gescheiden van het Westervak door één van de grootste sluzen in België : E2-B2, dat naast twee sluzen van 180 m x 18 m, een dubbele segmentstuw met twee openingen van 12,5 m elk omvat, om de waswaters van de Leie af te voeren.

Over het zuidervak liggen twee spoorwegbruggen en vijf wegbruggen, waarvan twee hangbruggen in voorgespannen beton.

De lengte van het Zuidervak is 3,947 km.

Voor de afsluiting van de bestaande waterwegen, ter hoogte van de Ringvaart, aan de zijde van de stad, heeft men het volgende bedacht :

Voor het kanaal Gent-Oostende gebeurd dit door een keersluis van 7,5 m



Ringvaartbrug W.7 - Maaltebrug.



Ringvaartbrug W.9 - Hutsepotbrug.

breedte, dus voor 600 ton schepen. Dit is in feite één enkel hoofd van een sluis, nl. een stel puntdeuren die normaal open staan en slechts gesloten worden bij hoge waterstand (als het water van de ringvaart bijvb. 0,5 m stijgt). Bij gesloten stand is de scheepvaart onderbroken en slechts opnieuw mogelijk als het water gedaald is, daar deze deuren niet kunnen geopend worden onder wateroverdruk.

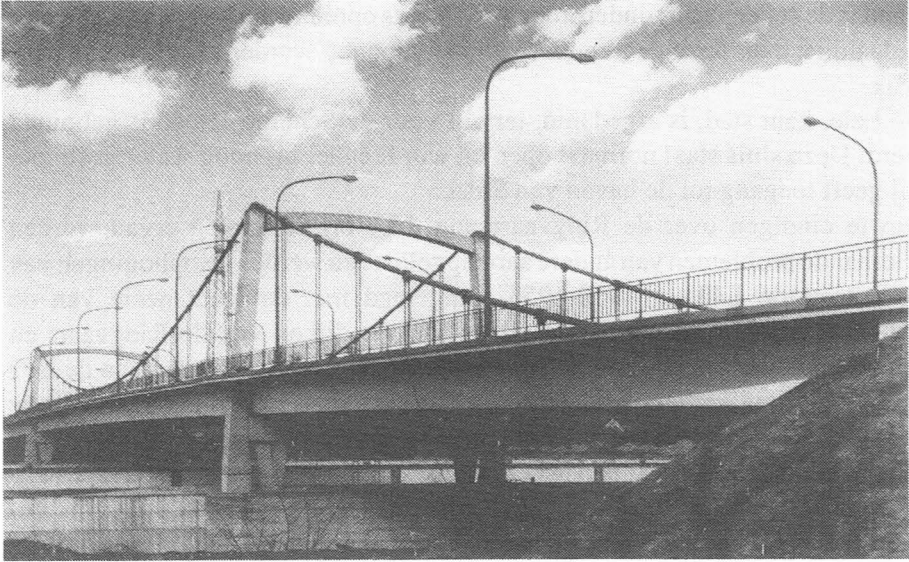
De Leie, kant stad, is afgedamd, terwijl voor de Schelde een sluis gebouwd werd. Deze sluis staat normaal open en wordt enkel bij hoog water gesloten. Zij geeft toegang tot de haven van Sidac.

Om te eindigen over de Ringvaart nog dit : bij de aanleg ervan werden allerhande problemen van andere aard opgelost : zo werden de ophogingen van de autostrade E40, in 1950-1953, aangelegd met de graafspecie van de Ringvaart. Later diende zij niet alleen om de dijken van de Ringvaart en opritten van de bruggen aan te leggen, doch ook om zekere delen van de E17 op te hogen, nijverheidsgronden en schoolterreinen te verhogen, terwijl de onbruikbare specie vervoerd werd naar oteigende terreinen.

Van de bestaande waterlopen in het Gentse zouden de meeste mogen verdwijnen doch tot nu toe is dit niet gebeurd om allerlei redenen : er zijn immers evenveel voor- als tegenstanders voor het dempen van de Gentse rivieren.

Het Verbindingskanaal diende open te blijven wegens het bestaan van nijverheidsinstellingen langsheen dit kanaal. De verbinding Strop-Keizerpoort-Visserij-de Pauwvertakking-Handelsdok blijft ook bestaan aangezien men op dit traject nog een zekere trafiek verwacht en wel om sociale redenen : Gent is immers een stad met veel schippersfamilies en veel schippers zullen van de doortocht te Gent gebruik maken om hun zaken af te handelen of familie te bezoeken en zullen daarom verkiezen van door de stad te varen i.p.v. de Ringvaart te bezigen.

N.B. Deze tekst werd grotendeels overgenomen (samgevat en aangepast) uit het tijdschrift "Gent werkt" van februari 1968.



Ringvaartbrug W.12 - Hundelgemse steenweg Merelbeke.

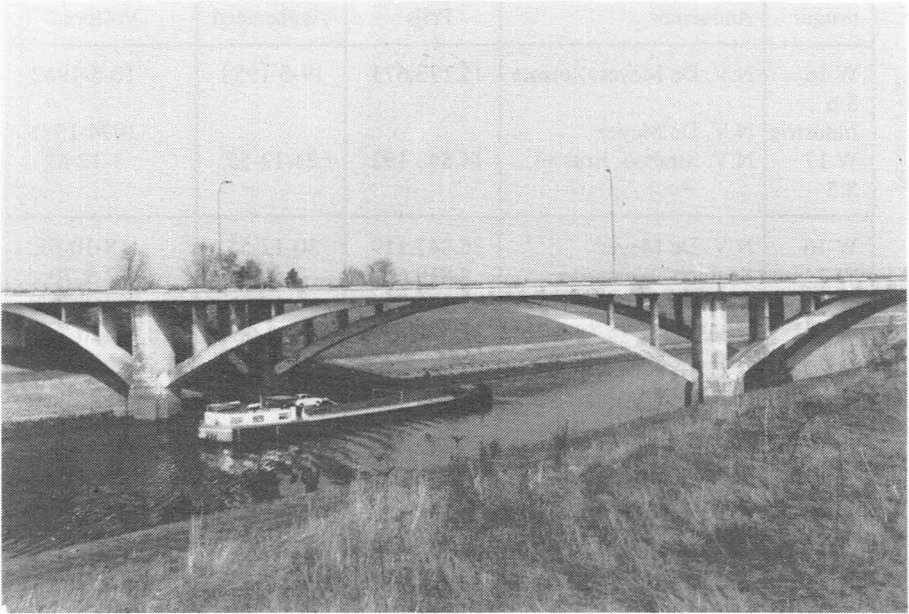


Ringvaartbrug W.13 - Fraterstraat Merelbeke.

RINGVAART BRUGGEN

	brugnr.	Aannemer	Prijs	Aanbesteed	Voltooid
Noordervak	W 18 S 6	N.V. De Meyer, Zelzate	15.173.673	19-6-1958	10-5-1962
	Industrie W 17 S 5	N.V. De Meyer N.V. Strabed, Brussel	14.843.192	23-12-55	1974-1975 3-12-59
Westervak	W 16	N.V. De Meyer	36.847.119	30-12-55	18-10-61
	W 2	Soetaert, Westende	8.819.608	2-6-66	2-9-70
	W 3	Moens, Meise	12.233.783	5-1-62	20-12-65
	W 4	De Meyer	57.626.054	1-12-66	8-10-71
	S 1				
	W 6	N.V. Strabed		9-7-54	?
	S 2				
	W 7	De Meyer	11.498.469	31-12-52	31-12-54
	W 9	Mylle, Oostende	11.778.291	18-3-53	29-8-56
	W 10	Sodetra, Brussel	9.143.671	19-12-52	7-6-55
	W 21 W 11	Lauwers, Oostende	10.002.051	28-12-61 28-11-63	10-6-65 23-12-71 (?)
Zuidervak	W12	De Meyer	31.648.522	8-12-60	4-8-64
	W 13	De Meyer	7.095.776	17-12-54	20-2-57
	S 3				
	W 14 S 4	Mylle	17.563.065	2-12-49	18-10-52
	W 15	Lagrou	28.616.441	21-12-54	7-2-58
	R 4	N.V. Mesdagh	92.374.904	15-3-78	2-9-80
	E 17	Verbeeck		1969	1971
		I.C. Brussel	22-11-90 (8-7-1991 begin werken)		

De laatste brug, in aanbouw in 1992, bevindt zich in het verlengde van de Industrieweg, ter hoogte van Vinderhoute, en moet aansluiting geven met de, nog aan te leggen, weg naar Drogen.



Ringvaartbrug W.15 - Brusselse steenweg Melle.



Ringvaartbrug W. 16 - Nieuwe Kalebrug Mariakerke.

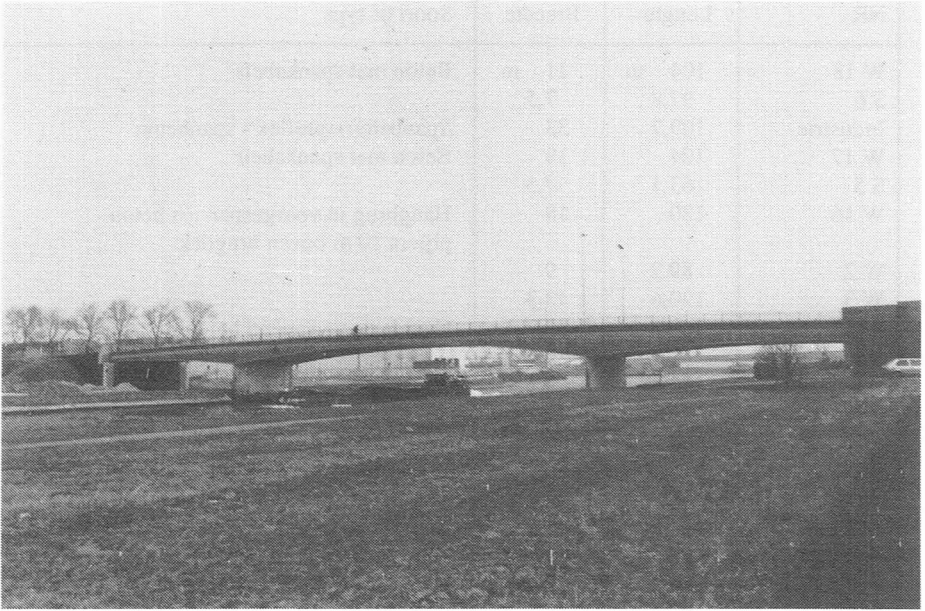
RINGVAART BRUGGEN

NR	Lengte	Breedte	Soort of type
W 18	104 m	11 m	Beton met spankabels
S 6	97,8	7,5	
Industrie	109,7	33	Spanbeton - preflex - spanbeton
W 17	104	19	Beton met spankabels
S 5	163,1	7,5	
W 16	180	18	Hangbrug in voorgespannen beton pijlers 10 m boven brugdek
W 2	89,2	9	
W 3	120,6	13,3	
W 4	149,6	33,7	Cantilver, gewapend beton
S 1		11,2	
W6	110	9,6	Spanbeton
S 2		7	
W 7	104	20,2	Spanbeton
W 9	113	20,3	
W 10	123	19,2	Cantilever, gewapend beton
W 21	107	6,7	
W 11	86	34	
W 12	192	22	Hangbrug in voorgespannen beton
W 13	92	8,6	Hangbrug in voorgespannen beton
S 3	218,5		
W 14	108	9,3	Gewapend beton
S 4			
W 15	120	20	
R 4 brug	168	32,5	Hyperstatische brug, beton op stalen liggers
E 17	112	80	

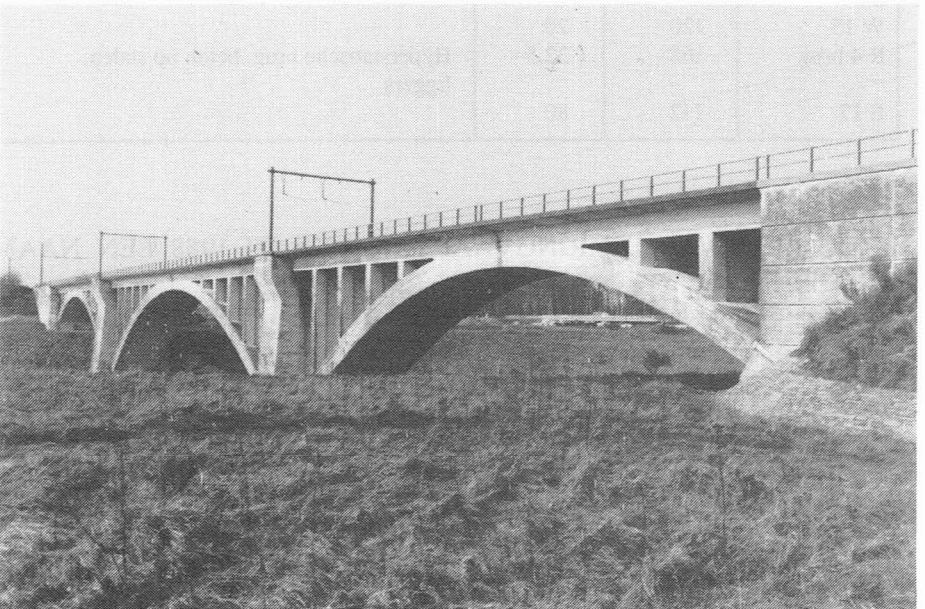
BRUGGEN OVER DE RINGVAART WELKE IN 1988 EEN NAAM KREGEN

Volgorde : vanaf het kanaal Gent-Zelzate tot de Zee-Schelde, Melle.

W 18	Eversteinbrug	Pantserschipstraat (Gent-Zelzate)
S 6	Everstein spoorbrug	Spoorlijn Gent-Zelzate
	Industriebrug	Industrieweg richting Zelzate
W 17	Waalbrug	Evergemse steenweg (Gent-Evergem)
S 5	Heimakkerbrug	Spoorlijn Gent-Eeklo
W 16	Nieuwe Kalebrug	Langs Brugse Vaart (Gent-Eeklo)
W 2		Neerstraat (Vinderhoute)
W 3	Beekstraatbrug	Beekstraat (Drongen-Mariakerke)
W 4	Drongenbrug	Drongense stw. (Drongen-Deinze)
S 1	Blaarmeersenbrug	Spoorlijn Gent-Oostende



Ringvaartbrug W. 18 - Eversteinbrug. Panterschipstraat.



Ringvaartbrug S. 3 - Spoorlijn Brussel-Gent.

W 6	Buchtenbrug	Beukenlaan (St-Pietersstation)
S 2	Buchten spoorbrug	Spoorlijn Gent-Kortrijk
W 7	Maaltebrug	Kortrijkse steenweg (Maaltepark)
W 9	Hutsepotbrug	Oudenaardse steenweg
W 10	Zwijnaardebrug	Zwijnaardse stw-Heerweg Noord
	Klaverbladbrug	E 17 over Ringvaart en over E 40
W 21	Ottergembrug	Ottergemse steenweg
W 11	Nieuwe Scheldebrug	Over de Schelde
W 12		Hundelgemse steenweg Merelbeke
W 13		Fraterstraat
	R 4 brug	Grote ring rond Gent
S 3		Spoorlijn Brussel-Gent
W 14		Gontrode Heirweg Melle
S 4		Spoorlijn Brussel-Gent Melle
W 15		Brusselse steenweg Melle

Tot op heden (1992) kregen 8 bruggen over de Ringvaart nog geen naam omdat ze niet tot het grondgebied van Gent behoren! De naamgeving werd beslist op de gemeenteraadszitting van Gent op 24 oktober 1988.

DE GROTE RING R 4

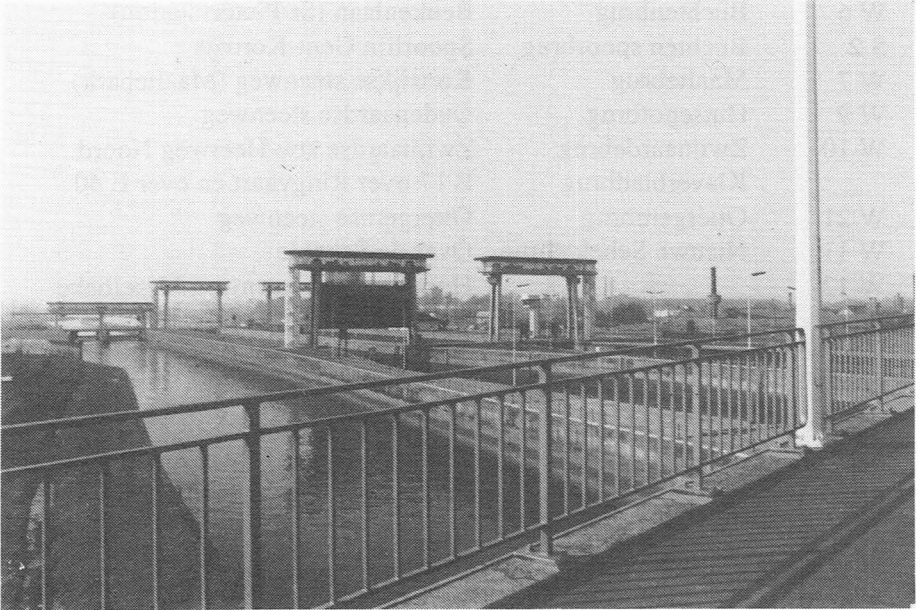
Aansluitend op de beschrijving van de Ringvaart, een kort overzicht van de aanleg van de Grote Ring rond Gent.

Bij de aanleg van de Ringvaart werd langs weerszijden een strook vrijgehouden, die kon benut worden voor de realisatie van een weg. In de jaren '60 werd het plan ontworpen om rond de Gentse agglomeratie een grote snelweg aan te leggen, die volledig gesloten zou zijn, met inbegrip van de Gentse kanaalzone.

Met de aanleg van deze grote ring werd gehoopt dat een groot deel van het verkeer, dat niet direct in betrekking zou staan met de Gentse binnenstad, zou kunnen afgevoerd worden, m.a.w. dat de grote ring, de overbelasting van de binnenring zou ontlasten.

SITUERING VAN DE RING - TECHNISCHE GEGEVENS

De volledige ringautoweg R4 welke de Gentse agglomeratie omschrijft, vertrekt vanaf de Kennedylaan, kruist de E17 op het grondgebied Heusden, geeft aansluiting met de E40 te Merelbeke en volgt dan het tracé van de Ringvaart over een lengte van $\pm 14,000$ km tot in Mariakerke waar aangesloten wordt op de bestaande Industrierweg langs de linkeroever van het kanaal Gent-Terneuzen. De R4-baanvakken langsheen de Ringvaart zijn gescheiden door deze waterweg, m.n. de verkeersrichting naar Mariakerke bevindt zich op de



De sluizen te Merelbeke gezien vanop de Hundelgemsesteenwegbrug.

binnenoever terwijl de richting naar Merelbeke op de buitenoever wordt aangelegd.

Elk baanvak omvat twee rijstroken met breedte 3m.50 en een dubbel richtingsfietspad (breedte 2m.50).

Deze ring zal ook aansluiting geven met de nieuw gebouwde jaarbeurshallen (Flanders Expo) t.h.v. het vroeger vliegveld van Sint-Denijs-Westrem en met de heringerichte verkeerswisselaar E40-B401 (Kortrijkse Steenweg) te Sint-Denijs-Westrem.

Met het vak Omgelegde Leie - Drongense Steenweg (N466) werd in 1988-89 het sluitstuk van de binnenring R4 aangelegd. Hierdoor is het R4-baanvak tussen Merelbeke (t.h.v. de aansluiting op de E40) en de Rijksweg Gent-Eeklo (N9) op het grondgebied Mariakerke voor het verkeer opengesteld in de richting Mariakerke sinds 1989.

Wat de buitenoever van de Ringvaart betreft is de R4 (baanvak richting Merelbeke) reeds in gebruik tussen de Beukenlaan en de Zwijnaardse Steenweg.

REALISATIE EN KOSTPRIJS

Tot op heden (1992) kreeg de Grote Ring slechts gedeeltelijk een concrete vorm.

Langsheen de Ringvaart gingen de werken pas in 1979 van start met de bouw van de brug over de Brugse Vaart en de N9 te Mariakerke. Deze brug werd gebouwd door de N.V. De Meyer voor de prijs van 66.452.217 fr.

In totaal werd, tot op heden, 612.720.107 fr. besteed voor aanleg van wegen en kunstwerken (lees bruggen).

PERIODEN VAN AANLEG

Tussen Kennedylaan en E 17	1967-1971
Tussen E 17 en Brusselse stw. (Melle)	1973-1976
Tussen Brusselse stw. en Ringvaart	1978-1982
Tussen Fraterstraat en Ottergemse stw.	1982-1983
Tussen Drongense stw. en N9 (Mariakerke)	1982-1983
Buitenoever Ringvaart t.h.v. Flanders Expo	1984-1985
Tussen Ottergemse stw. - Kortrijkse stw.	1985-1986
Tussen Kortrijkse stw. - Leie	1987-1988
Tussen Leie - Drongense stw.	1988-1989

De rijrichting Merelbeke naar Mariakerke of nog verder naar industrieweg Zelzate is dus volledig afgewerkt en sinds 1990 in dienst.

Tot besluit wil ik nog een woord van dank richten aan alle mensen die me geholpen hebben om deze artikels te schrijven, in het bijzonder de diensten van Bruggen en Waterlopen, Bruggen en Wegen, het Stadsarchief, het fotoarchief A.C.L. en het fotoarchief van Openbare Werken.

De talrijke lezers die reageerden op mijn artikels wil ik ook danken want zij waren voor mij het bewijs dat er interesse bestond voor wat ik gedurende verschillende jaren heb opgezocht.

Als laatste wil ik "Ghendtsche Tydinghen" bedanken voor het willen publiceren en vooral de heer Collumbien voor zijn geduld om mijn teksten, waar nodig, te verbeteren en in goede vorm te gieten.

Maurice LABYN

BIBLIOGRAFIE

Atlas Goetghebuer en Malfeson.

Bouwen door de eeuwen heen, drie delen van Gent.

Dossiers van bruggen : a) in het stadsarchief.

b) bij de T.D. Bruggen en Waterlopen.

c) bij de dienst Bruggen en Wegen.

Duizend jaar Ekkergem, door J. DeCavele, G. Mortier, J. Daisne, M. De Muynck.

750 jaar Dominikaans leven.

Een vreemde eend in de bijt.

Geschiedenis van Gent door : a) J.J. Steyaert (1857).

b) De Potter (1880).

c) M. Heins (1910).

d) D. Destanberg (1830-1840).

e) Pr. Claeys (1792-1830).

Gent in zijn vroegste geschiedenis, door M. Gyseling.
Gent op de wateren en naar de zee, door J. DeCavele.
Gentse ziekenhuizen, door L. Elaut.
Gents Woordenboek, drie delen, door L. Lievevrouw-Coopman.
Ghendtsche Tydinghen, heemkundig tijdschrift.
Gent werkt 1968.
Handelingen der Mij. voor Geschiedenis en Oudheidkunde 1956 (blz. 115-151).
Jaarverslagen der stad Gent, van 1840 tot 1980.
In het openluchtmuseum te Gent, door Janssens S.
Kranten : Gazette van Gent (1800 ---> 1937).
 De Gentenaar, Het Volk, Het Laatste Nieuws, Vooruit.
Plannen van Gent : 1534, 1641, 1708, 1758, 1780, 1796, 1825, 1854-1859, 1880, 1905.
St-Baafsabdij.
Stadsrekeningen 1280-1336 door Vuylsteke.
Stadsarcheologie, tijdschrift.
Straatnamen van Gent, door A. Van Werveke, 1919.
Oude straatnamen, door V. Fris, 1925.
Toerisme in Oost-Vlaanderen, tijdschrift.
Oost-Vlaamse Zanten, Folkloristisch tijdschrift, 1940 tot 1980.
Wegwijzer der stad Gent, van 1800 tot 1900.
Zeven Bruggen : Historiek en restauratie van 7 Gentse bruggen.
Gent : Honderd jaar Heirmis (1988).
Langs het Kanaal (1982) (Meulestedebrug).

BARON JULES DE SAINT-GENOIS

Enkele dagen geleden, namelijk op 10 september, was het precies 125 jaar geleden dat Jules de Sain-Genois overleed. Wij passen onze beproefde methode toe en publiceren hier, met de vriendelijke toestemming van de familie, een artikel dat Pierre Kluyskens 25 jaar geleden schreef.

Hij ligt begraven op het Campo Santo te Sint-Amandsberg op de kleine heuvel die het Pantheon is geworden waar zovele Vlaamse kunstenaars, geleerden en letterkundigen een laatste rustplaats hebben gevonden : Jan-Frans Willems, Ledeganck, Guislain, Prudens Van Duyse, Snellaert, Rosalie Loveling, Frans De Potter, Pieter De Vigne, Karel Van de Woestijne en nog vele anderen. Twintig jaar nadat Conscience, Serrure en Snellaert, de vader van de Vlaamse Beweging, de te jong gestorven Jan-Frans Willems, als eerste in de reeks grote voormannen naar zijn laatste rustplaats droegen, kwamen in september 1867 geschiedschrijvers, letterkundigen, ministers, professoren, vrienden en bewonderaars, een van de meest toonaangevende personaliteiten van het land, Baron Jules de Saint-Genois des Mottes, boven op de heuvel van het Campo