

Een brug voor Brugge 2002

Een knoop in Brugge

Door de verzanding van het Zwin en politieke moeilijkheden na de dood van Maria van Bourgondië rond 1500 raakte Brugge als zeehaven in verval. Daarna verloor Gent de verbinding met de Scheldemonding aan de Hollandse Calvinisten. Vanaf 1609 zochten de aartshertogen Albrecht en Isabella naar een waterwegverbinding tussen de Schelde en Oostende. Omstreeks 1624 kwam een nieuw kanaal klaar, dat tot aan het Brugse Minnewater liep. Vanaf de Dammepoort was Brugge via de Ieperleet met Oudenburg, Nieuwpoort en Ieper verbonden. In 1623 bouwde men in Plassendale een zeesluis, met een klein kanaal dat naar Slijkens in Oostende liep. Tussen 1634 en 1641 werd het kanaal van Plassendale naar Duinkerke verdiept en verstevigd. Maar politiek gooide roet in



het eten. Vlaanderen verloor Duinkerke aan Frankrijk. In 1664 diepte men dan maar het kanaal tussen Oostende en Brugge uit, in 1665 bouwde Brugge aan de Dammepoort een handelskom. Maar in de verbinding tussen Gent en de zee, lees Oostende, zat in Brugge een knoop.

Een Doorsnydinghe

Zeeschepen bleven aan de Dammepoort steken, de vracht moest overgeladen worden en met kleine schepen door de stad naar het Minnewater worden gebracht. Dat verliep langs kronkelende reien, door smalle sluizen, onder vele boogbruggen. Brugse schippers verhinderden lange tijd een betere verbinding tussen de Dammepoort en het Minnewater. Zij verdienden immers hun brood aan de moeilijke doorvaart. De Gentenaars wilden via de vestinggrachten naar de Dammepoort varen, en daar een sluizencomplex bouwen om het verschil in water-

peil tussen de Oostendse en de Gentse vaart op te vangen. De Bruggelingen bleven protesteren. Aartshertogin Maria-Theresia gaf in 1751 de opdracht om de vestinggracht uit te diepen vanaf het Minnewater tot halweg de Gentpoort en de Sint Kruispoort. Vanaf de Molenbrug werd een kanaal gegraven dat de Sint Annarei met de uitgediepte vaarweg zou verbinden, een kanaal dat de vestingen zou doorklieven, een Doorsnydinghe, die, zoals in Gent, voor eeuwig de Franse benaming Coupure zou krijgen. Na de verdieping van de Langerei, de bouw van houten draaibruggen en van de Coupuresluis konden zeeschepen met een maximale tonnenmaat van 300 ton vanaf 1753 door de Brugse binnenstad naar Gent varen. De vestinggracht tussen de Coupure en de Dammepoort was onbevaarbaar en werd met een dam afgesloten. Aan de Coupure bouwde men een Corps de Garde om de scheepvaart te controleren.

WATERSPIEGEL

Jaargang 3 – nummer 3
Maart 2002

Gratis magazine

Ministerie van de
Vlaamse Gemeenschap
Departement Leefmilieu
en Infrastructuur

Contact :

Tom Moortgat
tel. 02-553 77 12 fx. 02-553 77 05
Tom.Moortgat@lin.vlaanderen.be

Opmaak :

John Pauwels
Waterwegen Kust - tel. 059-55 42 02
JohnV.Pauwels@lin.vlaanderen.be

Verantwoordelijke uitgever :

ir. Jan Strubbe
directeur-generaal
Administratie
Waterwegen en Zeewezen
Graaf de Ferraris gebouw, 6de V.
Koning Albert II-laan 20, bus 5
1000 Brussel



Geen betekenis meer

Niet alleen aan de Dammepoort, maar ook langs de Coupure bloeide de handel open. In 1754 betaalden 87 zeeschepen, 212 pleiten, 1625 bilanders en 56 koggen er hun sasgeld. In 1795 namen de Fransen de macht weer over, ook in Zeeuws-Vlaanderen. Er kwam een einde aan de afsluiting van de Westerschelde en het kanaal naar Sluis raakte niet af toen Napoleon in 1814 viel. In 1827 kreeg Gent het kanaal naar Terneuzen, in 1830 maakte de Belgische Omwenteling een einde aan de plannen voor de verbinding Brugge-Sluis-Breskens. Ondertussen was de tonnenmaat van de schepen dermate toegenomen, dat de doorvaart door de binnenstad steeds moeilijker werd. In 1850 is de bijna dichtgeslibde vestinggracht tussen de dam aan de Coupure en de Dammepoort als ringvaart uitgegraven, in 1853 is het huidige Dammepoortsas gebouwd. Alle scheepvaartverkeer naar Gent en Oostende zou verder ten noordoosten van de stadskern verlopen. Aan het einde van de Eerste Wereldoorlog brak de bezetter Het IJzeren Hekken af, de brug die vanaf de Coupure toegang gaf tot Assebroek en de Brugse vuilnisbelt. Ondanks talloze projecten is de brug nooit herbouwd. Na de Tweede Wereldoorlog had het Binnenpand geen enkele indus-

triële betekenis meer. In 1972 besloot het Ministerie van Openbare Werken de door onbruik in verval geraakte Sluis der Predikheren, de Coupuresluis, af te dichten om het vervuilde kanaalwater – en derhalve ook alle scheepvaart – buiten de reien te houden. De Coupure verloor het pleit.

Wandelen op de Veste

Het graven van de Coupure omstreeks 1753 heeft een bres geslagen in de eeuwenoude vestingwal van de stad. Allicht zette deze verwonding destijds minder kwaad bloed dan het verlies aan broodwinning voor de Brugse schippers. Tweeënhalve eeuw later nam de beleving van de vestingen voor zowel de Bruggeling als de toerist een andere wending. Voor allen is de Veste een geliefkoosde plek om te kuieren en te fietsen. Het IJzeren Hekken behoort tot de historie. Van de verdwijning van deze verbinding met de overkant, de zoveelste brug om zich buiten de stadskern te begeven, lijkt niet echt iemand wakker te liggen. Evenwel wordt de onderbreking van een groene tocht langs het water als minder aangenaam ervaren. Plaatselijke bewoners, en dan vooral diegenen die tot de Vriendenkring van de Coupure behoren, toonden aan dat men in



Brugge al een tijdje zit te wachten op een oeververbinding over de Coupure, die het gat in de route op de Veste zou dichten. Die verzoeking kreeg extra bijval toen de Stad de wandelweg langs de Boninvest realiseerde, en toen Brugge 2002 naderbij kwam.

Omdat niet alleen recreatie op en in het water, maar ook ongestoorde ontspanning langsheen de waterweg tot de bekommernis behoort van de afdeling Waterwegen Kust, is aan de Zwitserse ingenieur Jürg Konzett de opdracht gegeven om hier een nieuwe brug te bouwen. Daarbij moest hij wel rekening houden met de toegankelijkheid voor pleziervaartuigen tot de Coupure.





Nieuw IJzeren Hekken

Jürg Konzett ontwierp een brug als een Zwitsers uurwerk, niet alleen een toonbeeld van techniek, maar evenzeer een pareltje van architectuur en vindingrijkheid. De Konzett-brug is 42,50 meter lang en bestaat uit een eiken brugdek, dat 2,50 meter breed is. Het hangt met fijne kabels aan twee horizontale stalen buizen, die rusten op vier massieve, met natuursteen bezette pijlers. De buizen kunnen rond hun as draaien, zodat men het brugdek kan ophalen om vaartuigen er onderdoor te laten. Ontwerper Jürg Konzett werd naar eigen zeggen bij de eerste aanblik door de site van de Coupure gecharmeerd en wilde dan ook met absoluut respect de eigenheid ervan bewaard zien. Door de nadruk te leggen op de horizontale lijnen, door de natuurlijke materiaalkeuze en de schuine inplanting van hele constructie, past zijn brug visueel wonderwel in de omgeving en lijkt er zelfs mee verbonden. De brug wordt 's avonds verlicht door middel van glasvezelkabels, die in de borstwering zijn ingewerkt. Aldus zal de Konzett-brug, als nieuwe brug voor Brugge, des te meer uitnodigen tot een avondwandeling en bijdragen tot de feestelijke en alsnog poëtische sfeer, eigen aan de eeuwenoude volkse omgeving van de verstilde Coupure. De nieuwe brug voor de nieuwe eeuw is reeds van een nostalgisch sausje overgoten.

Omwonenden en amateur-heemkundigen doopten het bouwwerk na de eerste oogopslag met een toepasselijk toponiem: Het IJzeren Hekken. Terug van weggeveest.

AWZ mee in Brugge 2002

Op de vraag van het toenmalige stadsbestuur, om de Coupure zelf te dempen en ter plaatse een invasieweg naar de stadskern te realiseren, ging de verantwoordelijke overheid in de jaren '70 niet in. Evenmin werd de Oude Dammepoortsluis afgebroken, noch wilde men de Langerei afdammen, voorstellen die toen eveneens naar voor geschoven zijn. In de laatste decennia van de 20ste eeuw herwon de Coupure aan belangstelling, vooral als aanlegplaats voor jachten door de toename van de pleziervaart. Ook in de Langerei trof men steeds vaker pleziervaartuigen aan. Stilaan bleek dat de visie van de Dienst der Kust (bestuur der

Waterwegen - ministerie van Openbare Werken) de juiste is geweest. De afdeling Waterwegen Kust (administratie Waterwegen en Zeewezen - ministerie van de Vlaamse Gemeenschap) -zelfde dienst, andere naam- ging met het stadsbestuur rond de tafel zitten en blies de oude Doorsnydinghe nieuw leven in. De inspanningen kregen een extra dimensie naar aanleiding van Brugge 2002 - Culturele hoofdstad van Europa. De afdeling Waterwegen Kust van de AWZ liet onlangs de oude Coupurebrug -of Scharebrug- door een nieuw, gelijkaardig exemplaar vervangen. De Coupuresluis werd van nieuwe, bruikbare deuren voorzien en in eer hersteld. De kaaimuren van de Coupure, de Predikherenrei, de Sint Annarei en de Langerei werden gerestaureerd en men maakte plannen voor nieuwe aanlegsteigers. Ongetwijfeld kunnen straks riante pleziervaartuigen opnieuw in de binnenstad varen, op de voormalige doorvaart van de schepen uit





ir. Jürg Konzett



De ontwerper van de nieuwe brug maakt deel uit van de groep Konzett, Bronzini, Gartmann AG met zetel in Chur (Zwitserland). Hij heeft het vooral voor intelligente constructies, die bovendien elegant ogen. Als ingenieur loopt hij in de internationale voetsporen van Arthur Vierendeel, een befaamd ingenieur, die in Brugge woonde en werkte en van wie de bruggenbouwers overal ter wereld het alomtebeprijende principe van de Vierendeel-ligger meekregen. De creaties van Jürg Konzett ontspruiten bovendien uit een cultuur waarin de discipline van de uurwerkmakers gebakken zit. Zijn constructies zijn dan ook een toonbeeld van technische precisie en architectonisch uiterst nauwkeurig. Konzett ontwierp onder andere in 1993 de Traversinersteg Viamala, een 4 ton wegende voetgangersbrug met een overspanning van 49 meter, die met de Grote Prijs van Sexten voor Alpine Architectuur werd bekroond. Voor de wereldtentoonstelling 2000 in het Duitse Hannover bouwde hij het Klangkörper Schweiz en voor de Expo 2002 Murten/Meyriez een stalen portaalconstructie op een platform van staal en hout, die de welluidende naam Die Werft, Sicherheit in der Offenheit draagt. Niettemin toont Jürg Konzett zich zeer vereerd in Brugge te kunnen werken.

Konzett-brug : technische specificaties

type :	hefbrug – overspanning 36,50 meter – maximaal vrije doorvaarhoogte 5,80 meter
fundering :	20 palen Ø 324 mm van 12 meter
landhoofden :	uit beton: 2 x 15 kubieke meter – ruim 5,5 ton wapeningsstaal
pijlers :	uit blauwe hardsteen – 4 pijlers telkens opgebouwd uit 22 massieve blokken 3000 x 800 x 250 mm blauwe hardsteen – gewicht per pijler : ruim 37 ton
liggers :	de belangrijkste constructie-elementen, 2 evenwijdige stalen buizen Ø 864 mm, lengte 37 meter - liggend op de pijlers en met een zeeg ingebracht
brugdek :	opgebouwd uit 18 dwarsdragers (type IPE200) waarop een eikenhouten vloer van 8 cm dikte is aangebracht - afsluiting uit messing - opgehangen aan de buizen met 18 roestvrijstalen kabels Ø 10 mm per buis
ophalen :	en neerlaten van het brugdek door draaien van de buizen en oprollen van de kabels de aandrijving is elektrisch



Zowel de studie als de bouw van de nieuwe brug worden volledig door het Vlaamse Gewest gefinancierd. Op de begroting van de administratie Waterwegen en Zeewezen (AWZ), afdeling Waterwegen Kust is daartoe € 1,5 miljoen weerhouden.