

Inwijding van de nieuwe Scheldebruggen te Dendermonde.

(Foto's Kaiser.)

A. VAN DAMME,
Hoofdingenieur-Directeur van Bruggen en Wegen.

De inwijdingsplechtigheden van de nieuwe bruggen (baan- en spoorbrug) over de Schelde, te Dendermonde, grepen plaats op Zaterdag 15 Juli 1950 in de loop van de namiddag, in tegenwoordigheid van de Minister van Openbare Werken, M. COPPE.

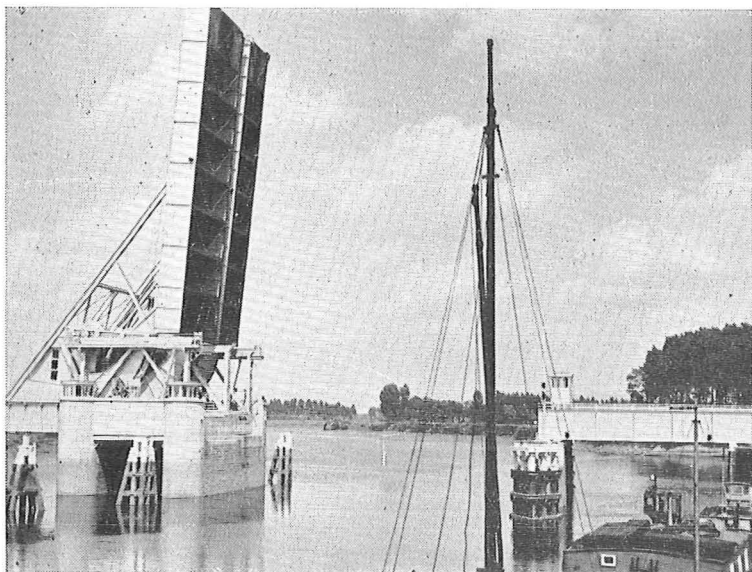
De genodigden en de personaliteiten wachtten in het stadhuis de Heer Minister met zijn gevolg op, om zich daarna stoetsgewijs, door de feestelijk bevestigde straten en onder een schitterende zonnehemel,



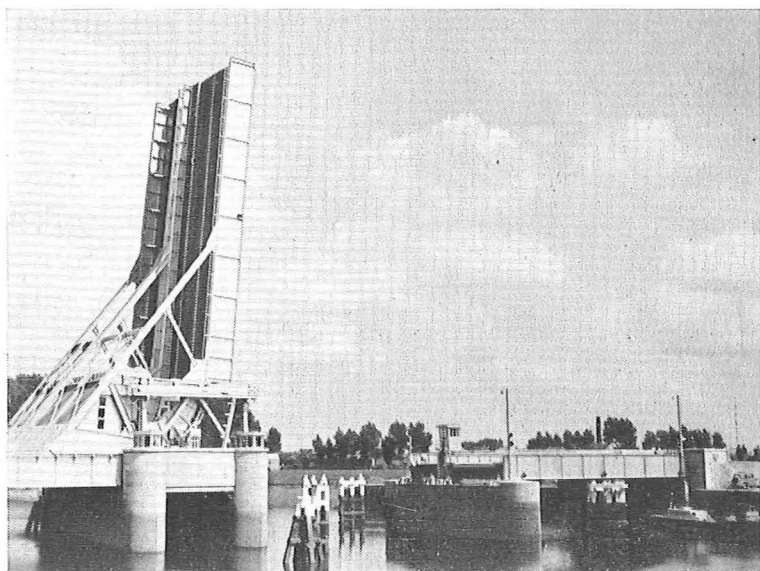
Aankomst van de heer Minister, met de personaliteiten, aan de brug.



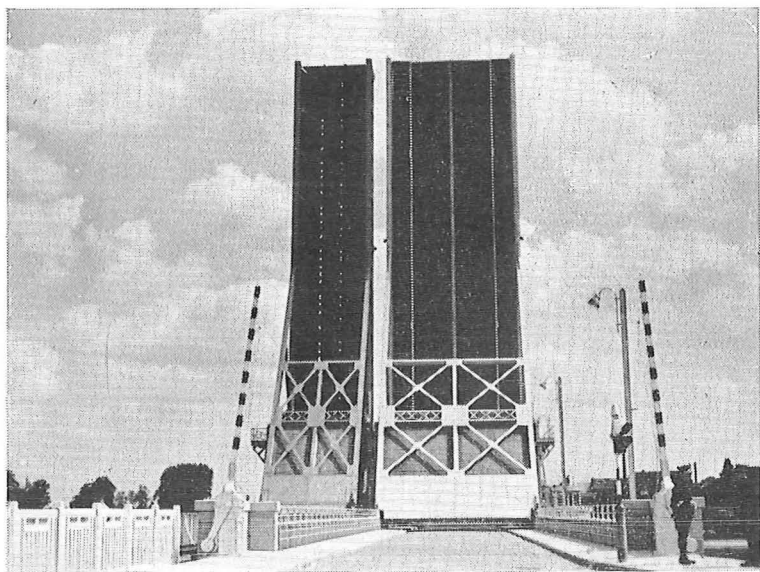
De nieuwe Scheldebruggen, te Dendermonde.



(Foto's Kaiser.)



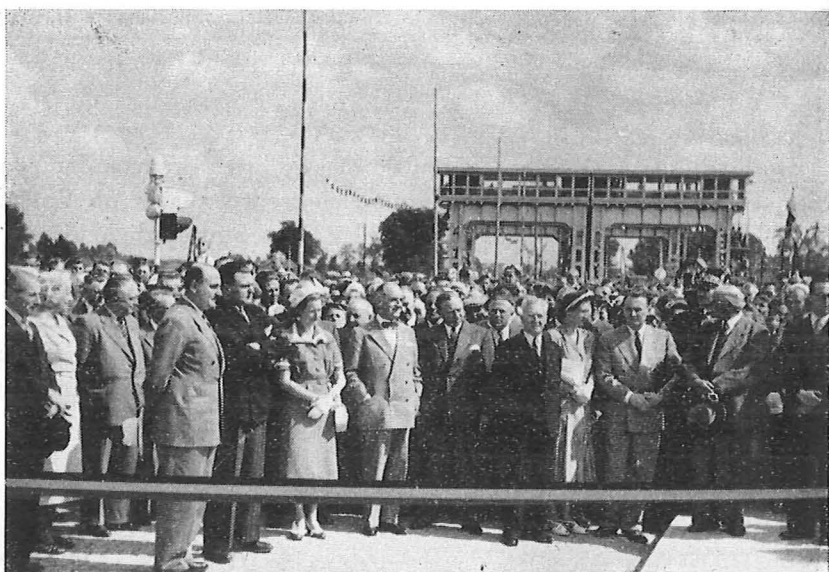
Les nouveaux ponts sur l'Escaut, à Termonde.



(Photos Kaiser.)

naar de bruggen te begeven, waar een zeer talrijke en blij gestemde menigte verzameld was.

Onder de personaliteiten werden opgemerkt : de Gouverneur der provincie Oost-Vlaanderen, M. VAN DEN BOGAERDE, de Hr. Senator GOOSSENS, de HH. Volksvertegenwoordigers VAN ACKER, burgemeester van Zele en BRUYNINCKX, schepen van Dendermonde, de burgemeester van Dendermonde, M. ridder PORTMANS, de Heer Arrondissementscommissaris van Sint-Niklaas, verder de Opperdeken, Gemeenteraadsleden, magistraten en officieren. Als hoge ambtenaren waren aanwezig : M. WILLEMS, Directeur-Generaal van Bruggen en



Tijdens de rede van de heer Burgemeester.

Wegen, M. BLOCKMANS, J., Inspecteur-Generaal der Waterwegen, de HH. Hoofdingenieurs-Directeurs DE RIES, BOEREBOOM en FOUGNIES. Onder de genodigden bevonden zich nog o. a. de HH. COLLE, Hoofdingenieur-Directeur van de Wegendienst van Oost-Vlaanderen, LESAFFRE, Hoofdingenieur-Directeur van de Dienst voor Stedebouw van Oost-Vlaanderen, BOUCKAERT, Eerste ingenieur van de N. M. B. S. en BRAECKMAN, Ere-Hoofdingenieur-Directeur.

Bij zijn aankomst aan de brug werd de Heer Minister verwelkomd door het hoofd van de Dienst der Zeeschelde, welke hem het plaatselijk personeel voorstelde.

De Heer Burgemeester sprak alsdan een rede uit : in naam van de bevolking wordt de Heer Minister welkom geheten; er wordt uiting gegeven aan de grote voldoening van de weggebruikers, nu — na 35 jaar lang gedwongen te zijn geweest vrede te nemen met een noodoplossing — zij over een moderne brug met ruime toegangen kunnen beschikken; hij wijst op het enorme belang welke de brug voor het Waasland heeft en bedankt alle personen en diensten welke hebben bijgedragen tot het verwezenlijken van het kunstwerk; hij eindigt met de wens te opperen dat de stad Dendermonde zeer spoedig de voordelen zal ondervinden van het in dienst stellen der nieuwe bruggen en de hoop uit te drukken dat de nog hangende problemen op gebied van urbanisatie en verkeersverbetering spoedig gunstig zouden opgelost worden.

Na deze rede deed het hoofd van de Dienst der Zeeschelde, Hoofdingenieur-Directeur VAN DAMME, volgende uiteenzetting :

Mijnheer de Minister,

Het is voor mij waarlijk een grote eer U, onze chef, in naam van de Bijzondere Dienst der Zeeschelde te mogen begroeten op deze plaats waar een kunstwerk verrijst waarover uw Departement trots mag zijn.

*Mijnheer de Gouverneur,
Heren Senator en Volksvertegenwoordigers,
Heren Burgemeester en Schepenen,
Mijnheer de Directeur-Generaal van Bruggen en Wegen,
Heren Hoge Ambtenaren en Waardigheidsbekleders,
Dames en Heren,*

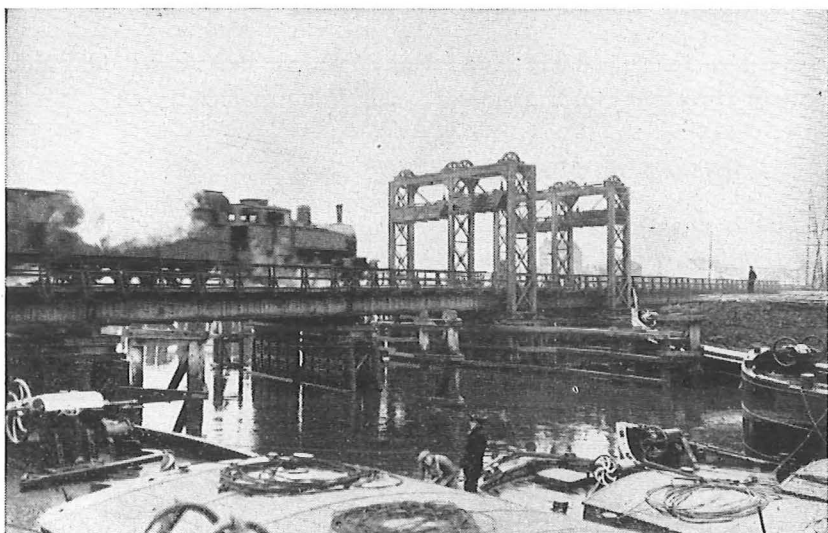
Ik heet U welkom ter gelegenheid van de inwijding van de brug over de Schelde, plechtigheid welke U met uwe tegenwoordigheid komt vereren.

Het kunstwerk dat U hier aanschouwt is een nieuwe, enigszins verbeterde verwezenlijking van het brugcomplex dat begin Mei 1940 nauwelijks volledig klaar en pas gedeeltelijk in dienst gesteld, reeds op 10 Mei door een vijandelijke bomaanval zwaar werd beschadigd en enkele dagen nadien door opblazen bijna volledig werd vernield; alleen de twee landhoofden bleven ongedeerd; de vaste overspanning rechteroever van de spoorbrug kon volledig gerecupereerd worden.

De voorlopige brug, in 1915 door de Duitsers opgericht ter vervanging van de in October 1914 opgeblazen draaibrug, « Veerbrug » genoemd, bleef zowel in 1940 als in 1944 quasi onbeschadigd en heeft dus gedurende 35 jaar ononderbroken de verbinding verzekerd tussen beide oevers. Zij zal nu afgebroken worden door de firma Depret van Gent. Hare, voor het verkeer nuttige afmetingen zijn bekrompen te

noemen : een rijweg van 3,20 m, 2 voetpaden van 1,18 m, een vaargeul van 11,50 m, een vrije hoogte van 4,60 m boven gemiddeld hoog water, bij geopende stand der hefbrug een vrije hoogte van 1,03 m boven gemiddeld hoog water en 4,07 m boven G. L. W. bij gesloten stand; zij heeft 7 vaste en één beweegbare overspanning voor een totale lengte van 117 m.

De huidige dubbele brug, namelijk een brug voor het weg- en een brug voor het spoorverkeer, omvat een vaste overspanning van 23,50 m langs de rechteroever, twee vaste overspanningen van 23,50 m langs de linkeroever en een beweegbare overspanning van 27,50 m. Het beweegbaar gedeelte is een Scherzertype, t.t.z. dat het bewegen der brug geschiedt door basculeren van de overspanning, door het rollen



De in 1915 gebouwde voorlopige brug.

op een horizontale baan van kwartcirkel-sectoren welke draaien rondom een as, zich bij middel van tandraderen horizontaal verplaatsend op een getande baan. De overspanning is, in om 't even welke stand, steeds ongeveer in evenwicht gehouden door een massief tegengewicht. De beweging geschiedt electrisch, alsook de bediening der slagbomen en de signalisatie. De vaste overspanningen zijn volwandliggers, nu allemaal geklonken, terwijl vroeger voor de baanbrug de lasconstructie was toegepast. De spoorbrug is voor enkel spoor; de baanbrug heeft een wegvlak van 6 m breedte en twee stoepen van 1,25 m. De overspanningen worden gedragen door de oude landhoofden en door drie nieuwe, maar op de oude caissonfunderingen opgetrokken pijlers, waarvan één dubbele, welke de portiek van het beweegbaar gedeelte schraagt. Op de pijler R. O. is een verheven kabien opgericht van

waaruit de brugwachter de bewegingsmanoeuvres per telefoon beveelt aan de agenten belast met het bedienen der electriche apparatuur opgesteld in de grote kabiën op de L. O.

De landhoofden zijn bekleed met arduin; de pijlers met arduin en met harde zandsteen.

De vroegere metalen leuningën op de landhoofden werden door arduinen borstweringën vervangen ter verbetering van het esthetisch uitzicht. Om dezelfde reden werd ook de vroegere vorm der pijlers ietwat gewijzigd.

De vaargeul is 26 m breed; bij geopende stand van de beweegbare overspanning is de vrije hoogte onbeperkt. Bij gesloten stand biedt de brug een vrije hoogte van 2,33 m boven G. H. W. en 5,37 m boven G. L. W.

De scheepvaart krijgt aldus ruime doorvaart welke beschermd wordt door zware dukdalven.

De studie van het metalen gedeelte werd vóór de oorlog gedaan door de Studiedienst der Kunstwerken, onder de leiding van de Heer e. a. Ingenieur DE CUYPER, thans Inspecteur-Generaal, en met de medewerking van de Heer Ingenieur FEYTMANS, thans Hoofdingenieur-Directeur. De electromechanische uitrusting werd bestudeerd door de Dienst voor Electromechanica, onder leiding van de Heer Hoofdingenieur-Directeur SERRUYS, met medewerking van de heer e. a. Ingenieur CHANTEUX.

Wat de nieuwe studies nopens de metalen bouw en de te herbouwen pijlers betreft, deze werden door het Bruggenbureau uitgewerkt onder leiding van voormelde Heer DE CUYPER, met de medewerking van de Heer e. a. Ingenieur Roger FOUGNIES, thans Hoofdingenieur-Directeur. De heraanpassing van de electriche inrichting en de studie van de nieuwe signalisatie werden verwezenlijkt door de Electriciteitsdienst onder leiding van de Heren Hoofdingenieurs-Directeurs MULLIE en BOEREBOOM, met medewerking van de Heer Ingenieur DE RIES, Jean.

De plans van de landhoofden, pijlers en toegangswegen werden opgemaakt door de Heer Hoofdingenieur-Directeur DE RIES, René, toen e. a. Ingenieur en voorgesteld door de Heer Hoofdingenieur-Directeur GLAUDOT.

De aanbestedingsstukken voor de herbouw van de pijlers werden opgemaakt door de Heer Ingenieur QUINTIJN en voorgesteld door de Heer Hoofdingenieur-Directeur BRAECKMAN.

De leiding van de werken was in handen van voornoemde Heren DE RIES en GLAUDOT voor wat het eerste werk, en van Heer Hoofdingenieur-Directeur BRAECKMAN en mijzelf voor wat de herbouwingswerken betrof.

De uitvoering van de in verscheidene aannemingen gesplitste herbouwwingswerken werd toevertrouwd aan volgende aannemers :

1° aan de firma « Les Ateliers du Thiriau » voor de metalen bouw, voor een bedrag van 30 millioen, met als onderaannemers : Les Ateliers de Willebroeck, les Ateliers de Braine-le-Comte, Leclercq en Greuze, Lucien de Moor, Sekwester Cornelis en Lenoir;

2° aan de firma Cornelis voor het bouwen van de pijler R. O., voor een bedrag van 3.400.000 fr;

3° aan de firma Sekwester Cornelis voor het bouwen van de dubbele middenpijler en de pijler L. O., voor de som van 14.660.000 fr en voor het uitvoeren van het betondek en de bestrating op de overspanning R. O., voor een bedrag van 370.000 fr;

4° aan de firma EHBA voor het aanleggen van de dukdalven, voor een bedrag van 230.000 fr;

5° aan de firma Rouvroy voor de electrische inrichting, voor een bedrag van 1.900.000 fr;

6° aan de firma De Brandt voor het uitvoeren van het betondek en de bestratingen op de twee overspanningen L. O., voor een bedrag van 300.000 fr;

7° aan de Heer Albert De Moor voor het aanpassen der toegangswegen, voor een bedrag van 4.000.000 fr;

8° aan de Heer Van Praet voor het in orde brengen van de manoeuvre cabine, voor een som van 150.000 fr.

De herbouwwingswerken werden einde 1942 aangevat. De totale uitgave der herbouwwingswerken bereikt de som van ongeveer 55 millioen.

Alle werken werden ter voldoening van ons Beheer voltrokken.

Ik ben gelukkig, Mijnheer de Minister, U lof te kunnen spreken over al de medewerkers aan de uitvoering der herbouwwingswerken, zowel langs de zijde van de Administratie : de Heer Hoofdingenieur-Directeur BRAECKMAN, de Heer Hoofdingenieur-Directeur LOUIS, de Heer Hoofdingenieur-Directeur BOEREBOOM, de Heren Ingenieurs DEHAN, Jean DE RIES en QUINTIJN, de Heer e. a. Conducteur WAUTHIER, de Conducteur BEUZET, de Heer Opzichter BRUTOUT en bijzonderlijk de Heer Controleur BEUSELINCK, dan langs de zijde van de aannemers : bijzonderlijk de Heer Ingenieur Alfred FOUGNIES, van de firma Sekwester Cornelis, de Heer CODEFROID, van de firma Thiriau, de Heer LECLERCQ zoon, van de firma Leclercq en Greuze, en al de verklieden van alle aannemers.

Ik meen te mogen beweren, dat hetgeen U hier komt te aanschouwen het bewijs levert van de bekwaamheid van Beheer en aannemers en te mogen verklaren paraat te staan voor alle verdere moeilijke opdrachten.

Ik verzcek U zeer eerbiedig, Mijnheer de Minister, deze brug te willen openstellen voor het verkeer.

De Heer Minister COPPE nam alsdan het woord en sprak volgende rede uit :

Mijne Heren,

Het in dienst stellen van het brugcomplex, tot de inwijding waarvan wij hier heden verenigd zijn, zal voorwaar met onverholten vreugde door het grote publiek worden begroet.

De baanbrug van Dendermonde is inderdaad niet alleen van lokale interesse; als laatste voertuigenovergang te rekenen van Gent, tussen de beide Scheldeoeveren, vóór Antwerpen, is ze van enorm belang voor de weggebruikers, daar ze tot nogtoe voor het Waasland de enige verbindingsschakel daarstelt, niet alleen met de hoofdstad, maar ook met een zeer groot gedeelte van ons land.

Gedurende 35 jaar heeft de door de Duitsers gebouwde voorlopige brug doorgang moeten verlenen aan het steeds drukker wordend weg- en spoorverkeer. Alswanneer de bestaande toestand, tijdens de vooroorlogse jaren reeds veel hinder verwekte, dan was hij, gedurende het laatste jaar werkelijk onuithoudbaar geworden. Het was een gewoon verschijnsel, na elk tijdrovend brugmanoeuvre tot het doorlaten van schepen, tientallen auto's in lange slierten op beide oevers te zien wachten tot het groene lichtsignaal hun de met ongeduld verbeide doortocht kon verlenen.

Wanneer alsdan nog een gesloten overweg het doorrijden stremde, kwam het onvermijdelijk tot verkeersopstopping.

Niet alleen voor de weggebruikers was de oude brug een schrikbeeld. Ook de schipperij ondervond grote hinder uit hoofde van de ongelukkige ligging, de smalle vaargeul en de beperkte doorvaarthoogte, allemaal euvels welke trouwens oorzaak zijn geweest van ontelbare averijen.

Uiteindelijk en bijzonderlijk tijdens de laatste jaren was de spoorbrug een bestendige bron van angst voor het Beheer der Spoorwegen, daar de meer en meer verwerende houten steunpalen het draagvermogen der brug steeds in grotere mate beperkten.

De voltooiing van de nieuwe bruggen is dan waarlijk ook een grote opluchting én voor het publiek én voor het Beheer en het doet mij oprecht genoegen dat de eerste inwijdingsplechtigheid waartoe ik als Minister van Openbare Werken overga, toevallig juist dit uiterst belangrijk en nuttig kunstwerk betreft.

Deze brug is de tweede, na deze van Gentbrugge, welke aan het verkeer wordt opengesteld, van de reeks van acht nieuwe bruggen welke het vooruitziend en actief Bestuur der Waterwegen in het verbeteringsprogramma van de Schelde heeft doen opnemen.

Mijne aanwezigheid hier betekent dat de Regering de inspanningen van het Bestuur der Waterwegen naar waarde schat en haar bezorgdheid wil betuigen voor alles wat de scheepvaart op de Schelde en het wegverkeer tussen beide oevers kan verbeteren. Dit zijn geen ijdele beweringen, want op 't ogenblik is de brug van Temsche, welke de grootste van België zal worden, in opbouw en nog dit jaar zullen de bruggen van Wetteren en Schocnaarde in aanbesteding gelegd worden; bovendien voorziet de Regering op de begroting 1951 de bouw van de bruggen te Heusden en te Melle. Deze inspanning zal voortgezet worden door op 't begrotingsjaar 1952 de herbouw van de brug van Uitbergen te voorzien. De herstelling van de fel gehavende kaaimuur van Dendermonde zal weldra een voldongen feit zijn.

De bruggen over de Dendermonding, welke een belangrijk deel uitmaken van de algemene verkeersverbeteringswerken welke voor de oorlog 1940 door Bruggen en Wegen ontworpen en uitgevoerd werden, zijn onlangs gemoderniseerd voor wat de bewegingsinrichting betreft, hetgeen toegelaten heeft de duur der manoeuvres in merkelijke mate te verminderen.

Het steeds onrustbarende vraagstuk van het behoud der waterdiepten op de Schelde, ten einde aan deze machtige natuurlijke waterweg zijn karakter van onvergelykelijke scheepvaartweg te bewaren, bekommert mij ten eerste: belangrijke baggerwerken, o. a. afwaarts Dendermonde, zijn aan gang en zullen doorgedreven worden wanneer zulks nodig zou blijken.

Ik druk de hoop uit dat binnen een paar jaren de aanleg van de wegomleidingen ten Zuiden en ten Noorden van Dendermonde een voldongen feit zal zijn. De Noordomleiding zal door haar rechtstreekse aansluiting met deze brug een zeer grote verbetering op verkeersgebied verwezenlijken.

U hebt zoëven de uiteenzetting gehoord over het wedervaren der brug van Dendermonde en over de karakteristieken en bouwvoorwaarden van de nieuwe brug.

Dit grootse kunstwerk biedt aan de scheepvaart een ruime vaarpas met onbeperkte vrije hoogte, aan het wegverkeer een brede rijweg met gemakkelijke toegangen, en herleidt, gezien haar uiterst vlugge bewegingsmogelijkheden, alle verkeersonderbrekingen tot een zeer aanneemlijk minimum.

De brug biedt een machtige en toch sierlijke aanblik, de hardstenen bekledingen van pijlers en landhoofden en de glinsterende beschildering van de metalen bovenbouw harmoniëren met het grauwe Scheldewater, waarop bij zonnig weder de zonnestralen duizenden lichttintelingen verwekken.

Zoals het kunstwerk nu voor U verrijst, stond het ook in Mei 1940, pas beëindigd, amper in dienst gesteld, wanneer het verwoestend oorlogsgeweld het ten gronde vernielde.

Nu de moeilijke herbouwing van de brug en het herstellen der toegangen met succes is voltooid, wil ik niet nalaten al diegenen te feliciteren welke aan de verwezenlijking ervan hebben medegewerkt : het Centraal Bestuur der Waterwegen gelast met de hoge leiding en de coördinatie der werken, de voormalige studiedienst der Kunstwerken welke de eerste plans van de metalen bouw ontworpen heeft; het Bruggenbureau dat de wijzigingen aan de metalen brug, pijlers en landhoofden bestudeerd heeft en de uitvoering in de werkhuizen van de nieuwe metalen brug van dichtbij geleid heeft, de Electriciteitsdienst gelast met de studie en de leiding der electrische inrichtingen, de Bijzondere Dienst der Zeeschelde welke de oorspronkelijke plans der pijlers en landhoofden heeft ontworpen en de bouwingswerken zowel van de eerste als van de tweede brug heeft geleid, de aannemingsfirma's : Thiriau welke tweemaal de constructie van de metalen gedeelten heeft uitgevoerd, Sekwester Ph. Cornelis welke de dubbele pijler en de pijler L. O. heeft herbouwd, als wanneer de eerste opbouw van pijlers en land-



Gedurende het neerlaten van het beweegbaar gedeelte.

hoofden en de herbouw van de pijler R. O. door de aannemer Cornelis zelf werden uitgevoerd, de aannemers : Leclercq en Greuze welke tweemaal het gehele metalen gevaarte hebben gemonteerd, Rouvroy welke de electrische inrichting heeft gelegd, Lucien De Moor gelast met de schilderwerken, de firma EHBA welke de dukdalven heeft gebouwd, Albert De Moor welke de toegangswegen aanpast en voltooid, welke de firma Wegenbouw vóór de oorlog gedeeltelijk uitgevoerd had, De Brandt welke het betonnen dek en de bestrating op de vaste overspanningen L. O. heeft uitgevoerd en dan het leger van werkleiders en arbeiders.

Hier werd eens te meer het bewijs geleverd van de kennis van onze techniekers, de kunde van onze aannemers en de bedrevenheid van onze werklieden.

Binnen enkele ogenblikken, nadat het indrukwekkende gevaarte van de geheven basculebrug zal neergelaten zijn, alzo de verbinding tussen de twee vaste bruggedeelten verwezenlijkend, zal ik bij het doorknippen van het symbolisch lint de hoop uitdrukken dat de indienststelling het begin moge betekenen van een bloeitijdperk niet alleen voor Dendermonde en omliggende, maar ook voor ons Belgisch Vaderland.



De heer Minister knipt het symbolisch lint door.

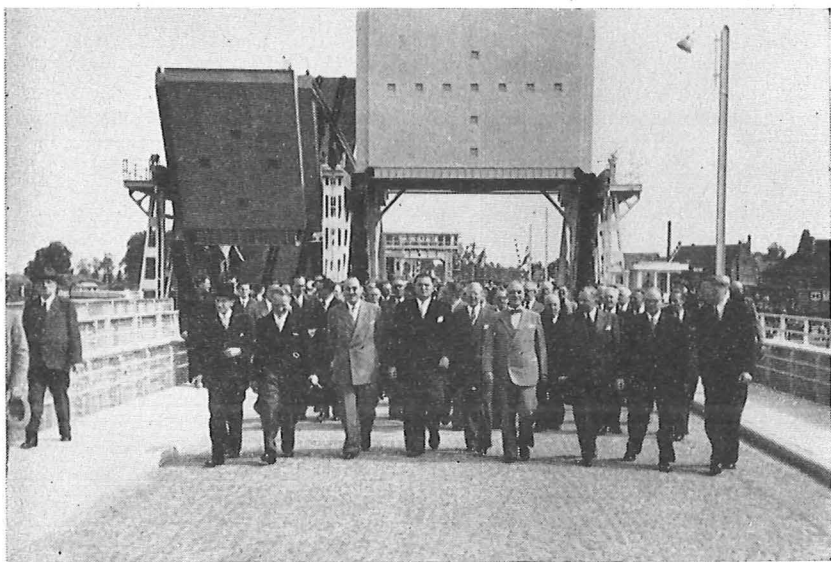
Na deze rede, op krachtig handgeklap begroet, werd onder het spelen van het nationaal lied, de basculebrug neergelaten, waarna de Minister overging tot het doorknippen van het driekleurig lint dat de toegang tot de nieuwe brug symbolisch afsloot.

Gevolgd door alle genodigden en de dichte menigte, overschreed de Heer Minister de brug, terwijl de beweegbare overspanning van de spoorbrug gemanoeuvreerd werd om de aangekondigde trein, welke het eerst over de nieuwe brug zou rijden, doortocht te verlenen.

Op het terras van de grote manoeuvrekabien van de linker-oever, werd de Heer Minister met zijn gevolg ontvangen door de Heer DUGAUCQUIER, vertegenwoordiger van de firma Thiriaux, uitvoerster van de metalen bovenbouw. De erewijn, door de aannemers-

firma aangeboden, werd gedronken terwijl de eerste trein, traag en statig, de lokomotief getooid met wimpels en groen, en toegewuifd door de honderden kijklustigen, over de brug kwam gebold, een reeks knalbusjes tot ontploffing brengend.

Na de electrische apparatuur der bedieningskabinen bezichtigd te hebben, begaf de Heer Minister, gevolgd door de genodigden, zich naar het Stadhuis alover de oude voorlopige brug welke alsdan onmiddellijk buiten dienst werd gesteld.



De heer Minister en de personaliteiten overschrijden de brug.

In de grote, gezellig ingerichte raadszaal van het middeleeuwse Stadhuis werd door de Stadsediliteit een thee aangeboden, welke door de genodigden, onder het beluisteren van een concert gegeven door een strijkorkest, samengesteld uit leraars van de stedelijke muziekschool, met smaak werd genuttigd.

Alzo eindigde deze geslaagde plechtigheid in een genoeglijke en gezellige atmosfeer en werden door de genodigden nog enkele aangenamen stonden doorgebracht.

In de avonduren werd door de blijde bevolking de lang verbeide indienststelling van de nieuwe brug gevierd, door het verlichten van de brugomgeving en door het inrichten van een wandelconcert.
