

Een der tijdens de Tweede Wereldoorlog opgeblazen bruggen over het Albertkanaal.



De brug over het Albertkanaal te Oelegem, situatie van voor WO II.



Tijdelijk vlot, gebruikt voor het oversteken van het Albertkanaal, na het opblazen door de Duitsers van de brug te Oelegem. Dit gebeurde om de opmars van de geallieerden richting Antwerpen te vertragen.



OMTRENT DE VIERENDEELBRUG OVER HET ALBERTKANAAL IN OELEGEM (RANST)

JOKE BUNGENEERS

Tijdens de laatste Open Monumentendagen, gewijd aan 'de vier elementen', plaatste het lokale comité OMD Ramst de Vierendeelbrug over het Albertkanaal in Oelegem in de kijker als bedreigd monument. Nu passen bruggen en kanalen ook wel in het jaarthema van 2011. Rivieren zijn van oudsher een veelgebruikt transportmiddel, zeker voor het vervoer van omvangrijke of zware producten over lange afstanden. Al gauw heeft de mens het natuurlijke net van waterwegen aangepast en aangevuld. Waar geen natuurlijke waterloop voorhanden was, groef hij een kanaal. Dat was soms een heus gevecht met de elementen, niet alleen met 'water' maar zeker ook met 'aarde'! De aanleg betekende immers een waar titanenwerk waarvoor hij bijna uitsluitend een beroep kon doen op de eigen spierkracht. Hierin kwam pas verandering in de 19^{de} eeuw, met de uitvinding en ontwikkeling van steeds krachtiger machines.

DE VOORLOPERS VAN HET ALBERTKANAAL

Al in de late middeleeuwen bestonden er plannen om Antwerpen en Herentals met een kanaal te verbinden. Karel de Stoute gaf in 1473 zijn goedkeuring aan het ontwerp en onder zijn opvolger Filips de Goede startte de werken aan de 'Herentalse Vaart'. Na jaren noeste arbeid, tussen 1486 en 1491, was een traject van amper zeven kilometer klaar, van het Groot Schijn in Wommelgem via Deurne en Borgerhout naar Antwerpen. De oudste bekende ontwerpen voor een vervolgetraject in onze gemeenten zijn van de hand van landmeter Johan Carl Van Lyere. Zijn figuratieve kaart uit circa 1690 voorzag in het verder kanaliseren van de benedenloop van het Groot Schijn tot in Oelegem. Vandaar moest dan over land een nieuwe verbinding gegraven worden, richting Massenhoven, tot aan de Tappelbeek. Die laatste zou ook gekanaliseerd worden, tot haar monding in de Kleine Nete. Een alternatief plan, uit 1704, laat het kanaal pas veel noordelijker vertrekken, bij de Hendriksvoort op de grens met Halle, en

uitmonden in een bijrivier van de kleine Nete net boven Grobbendonk. Uiteindelijk zal de 'Herentalse Vaart' pas in de 19^{de} eeuw Oelegem in tweeën snijden.

Landmeter Masquelin tekende in 1815 een deel van het traject van de onteigeningen voor de Herentalse Vaart. Een ontwerp-tekening hiervan wordt bewaard in het Archief van het OCMW Antwerpen.

DE REALISATIE VAN HET ALBERTKANAAL

Napoleon droomde al van een verbinding tussen het Schelde- en het Maasbekken, van Antwerpen naar Luik. Het zou echter nog meer dan een eeuw duren voor koning Albert I de eerste spadesteek voor het naar hem genoemde kanaal kon geven, op 31 mei 1930. De officiële opening van het volledige kanaal, dat voor een deel het traject van de oude Herentalse Vaart volgde, gebeurde door Leopold III op 30 juli 1939.

Een kanaal is natuurlijk een hindernis voor wie de overkant van de waterweg wil bereiken. Op de oude



De huidige Vierendeelbrug over het Albertkanaal te Oelegem, zoals gefotografeerd op de OMD programmabrochure uit 2001.

vaart had je op regelmatige afstanden een sluis met opendraaiende brug. In Oelegem verschenen de eerste ijzeren bruggen rond 1934 bij de verbreding van de Herentalse Vaart tot het Albertkanaal. Eén brug verbond de huidige Ouderstrijdersstraat met de Keerbaan, de andere verbond Oelegem met Broechem en lag op de plaats van de huidige brug.

In 1940 dynamiteerden de Belgische troepen beide bruggen, samen met heel wat andere, in een poging op oprukkende Duitse legers tegen te houden. Het was de bedoeling dat het Albertkanaal ook als verdedigingslinie zou fungeren, maar tegen die taak bleek het al bij het begin van de Tweede Wereldoorlog niet opgewassen. Oelegem moest het dan ongeveer zeven jaar met een veerpont of vlot stellen, want de noodbrug van de Duitsers was pas in 1944 gebruiksklaar en werd nog in hetzelfde jaar vernield. De huidige brug dateert van 1946-1947.

REQUIEM VOOR EEN VIEREENDEELBRUG

In het kader van de plannen om de doorgang van grotere schepen en meer transport mogelijk te maken, licht het Vlaamse Agentschap **nv De Scheepvaart** alle bruggen over het Albertkanaal door. Verschillende bruggen zijn te laag voor dat toekomstige zwaardere vrachtvervoer en zullen op korte termijn wellicht verdwijnen. Naar verluidt zal de **nv De Scheepvaart** tussen Oelegem en Broechem eerst een nieuwe brug bouwen met een langere op- en afrit. Daarna ruimen de oude brug en de indrukwekkende kastanjabomenlaan plaats voor dat hedendaagse kunstwerk. De plannen zouden reeds in een vergevorderd stadium verkeren: uiterlijk in de loop van 2011 zouden de werkzaamheden starten.

Eind oktober werd over deze plannen door de gemeente Ranst, samen met de nv De Scheepvaart een informatieavond georganiseerd. Ook daar werd bevestigd dat nv De Scheepvaart tussen 2011 en 2020 het grootste deel van de huidige bruggen over het Albertkanaal –men gaat uit van 2/3^{de} van alle bruggen– zal vervangen. Alle bruggen moeten een minimale doorvaart-hoogte van 9,10 meter en een minimale doorvaart-breedte van 86 meter krijgen. Men wil werken met een “generiek model”, d.w.z. eenzelfde type brug over het hele traject en de eerste brug die zou vervangen worden is de Vierendeelbrug in Oelegem.

Uit de verschaftte uitleg kon men opmaken dat de werken in Ranst / Oelegem ingrijpend zullen zijn:

- » plaatselijk verbreden van het Albertkanaal
- » het stroomopwaarts aanpassen van de oeverbeschoeiing
- » verplaatsen / vergroten / verbreden van de bruggenhoofden en taluds voor de wegenis
- » aanpassen van de bestaande wegenis, jaagpad, fietspaden en voetgangerstoegang
- » ingrijpende aanpassing van de wegenis aan de zuidelijke kant (kant Broechem), waar een aansluiting voorzien wordt met de Vaartstraat met een grote rotonde en het gedeeltelijk heraanleggen van de Vaartstraat, in functie van het vrachtverkeer naar het industrieterrein Ter Straten.

Een aantal aanwezigen op de informatievergadering blijven het bedroevend vinden, dat men niet eens de moeite doet om de ontegensprekende erfgoedwaarden van de vierendeelbruggen mee te nemen in het zoeken

naar een oplossing. Er werd, van bij de start van de opmaak van de plannen, uitgegaan van de afbraak / sloop als enige mogelijkheid, terwijl het aantal vierendeelbruggen in Vlaanderen, door de gevolgen van een dergelijk uitgangspunt bij diverse moderniseringswerken, sterk aan het dalen is.

Desgevraagd wat met de Vierendeelbrug te Oelegem na de geplande ontmanteling zal gebeuren, werd door nv De Scheepvaart geantwoord dat deze brug “verkocht zal worden als oud ijzer” (wat 30.000 à 4.000 euro zou opbrengen). Op de opmerking / vraag dat er destijds bewust voor gekozen werd de (meeste) bruggen als Vierendeelbruggen te concipiëren en of nv De Scheepvaart van plan is ergens (in of buiten Oelegem) op de een of andere manier toch iets te doen met één van de Vierendeelbruggen als (industrieel-technisch relict) reageerde de bevoegde ingenieur op een enthousiaste wijze. Hij vond dat hij die denkoefening wel had willen maken, maar dat hij deze om praktische en economische redenen niet verder heeft uitgewerkt.

Zeker is dat bij de geplande werken de beeldbepalende bomenrij (nabij de vierendeelbrug te Oelegem) zal verdwijnen, maar de plannen voorzien in een heraanplant van bomen op de nieuwe taluds. Uit de vergadering kon opgemaakt worden dat de nv Scheepvaart op 19 november de bouwaanvraag inclusief sloopvergunning rechtstreeks gaat indienen bij de Vlaamse Gemeenschap. De lokale adviesraad blijft ijveren en pleiten voor behoud van de Vierendeelbrug, ook al is er slechts weinig hoop op een monument- en erfgoedvriendelijke afloop inzake dit dossier.

INFORMATIEVE BIJLAGEN

1. INGENIEUR HENDRIK FAURE EN DE AANLEG VAN HET ALBERTKANAAL

Ingenieur Hendrik Carel William FAURE (1882-1960) trok na zijn studie aan de Gentse universiteit naar Italië, waar hij van 1906 tot 1922 voor een Belgische groep spoorwegen bouwde. In 1922 trad hij in dienst van de Nederlandse firma

T. den Breejen van den Bout, in de volksmond gekend als ‘Breejen-bout’, gespecialiseerd in het uitvoeren van baggerwerken en andere watergebonden projecten.

Op zijn eigen suggestie kreeg hij in 1924 de opdracht in België een dochteronderneming op te zetten. Dat werd de nv Laboremus, die samen met een aantal andere bedrijven onder andere het contract voor de aanleg van het Albertkanaal binarijfdde.

2. BRUGGENBOUWER ARTHUR VIERENDEEL

De Vierendeelbruggen danken hun naam aan de Belgische ingenieur Arthur Vierendeel (1852-1940). Van eenvoudige komaf, slaagde hij in Leuven met grote onderscheiding in de ingenieursstudie van de ‘Ecoles Spéciales de Génie Civil, des Arts et Manufactures et des Mines’, de latere faculteit burgerlijk ingenieur. Vierendeel werkte eerst in de Boringe, bij de firma ‘Ateliers de La

Louvière' (1876-1885). Van 1885 tot aan zijn pensioen in 1927 was hij hoofdingenieur-directeur van de Provinciale Technische Diensten van West-Vlaanderen, een baan die hij combineerde met het hooglerarschap in Leuven (1889-1935). Vanaf 1895 ontwikkelde hij een volledig nieuw type constructie-element, de naar hem genoemde 'Vierendeelligger'. Deze ligger of balk, opgebouwd uit een serie naast elkaar gelegen rechthoeken, bereikt zijn draagkracht door de stijve knopen tussen de horizontale en de verticale elementen en niet, zoals bij traditionele vakwerkliggers, door diagonalen. De bouw van het Albertkanaal betekende de grote doorbraak in België voor de Vierendeelligger.

3. NV DE SCHEEPVAART

Het Agentschap nv De Scheepvaart van het Vlaamse Gewest heeft als belangrijkste opdracht het onderhoud, de exploitatie, het beheer en

de commercialisering van het Albertkanaal, de Kempische kanalen, de Schelde-Rijnverbinding en de gemeenschappelijke Grensmaas. De vennootschap is bouwheer voor alle infrastructuurwerken op en rond de kanalen en staat in voor een degelijk onderhoud. Ze beschikt over een eigen studie bureau voor de realisatie van nieuwe infrastructuurprojecten.

MEER WETEN ?

- » Alex BAERTS, e.a., Ingenieurs en hun erfgoed. Een educatieve verkenningstocht naar de technische relictten van Belgische ingenieurs. Leuven, (SIWE) 2009.
- » Geneviève COSTES, Le Canal Albert. Chronique d'une modernisation achevée sur le secteur wallon. Traces nr. 3. (Ministère Wallon de l'Équipement et des Transports) 2000. ISBN 2-930148-11-10. Open Monumentendag Vlaanderen - 9 september 2001. Metaal. Ranst, 2001. *(Op de kaft van de*

programmabrochure van deze OMD, met als thema "Metaal", prijkt een mooie kleurfoto van de Vierendeelbrug te Oelegem nvdr.).

- » Erik BINON, Linda BRACKE, Joke BUNGENEERS (red.), Open Monumentendag Vlaanderen - 12 september 2010. De vier elementen. Programmabrochure Ranst - Schilde - Wijnegem, 2010.
- » Joke BUNGENEERS & Walter VAN DER AVERT, Oelegem met open kaart. Gent, 1985.
- » SIWE (Steunpunt voor Industrieel en Wetenschappelijk Erfgoed vzw), www.siwe.be
- » VVIA (Vlaamse Vereniging voor Industriële Archeologie vzw), www.vvia.be
- » E-mail van de auteur: joke.bungeneers@admin.provant.be