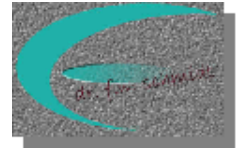


Histo-visie



Een brug over het Zwartewater II

Op weg naar een vaste oeververbinding

Eind 1813 wenste Willem I een reis naar het noorden te maken. Daarbij stond hem de route over Hasselt voor ogen. Een hoge vloed maakte de overtocht met het veer over het Zwartewater tot een riskante onderneming. Dus werd de route verlegd naar de Lichtmis, Rouveen en Staphorst.. Tien jaar later, maar nu in het voorjaar, lukte de oversteek wel. Het stadsbestuur maakte van de gelegenheid gebruik om de koning te wijzen op de gebrekkige verkeersverbinding. DE koning beaamde dit en wees erop dat als Hasselt plannen had dat hij hier welwillend tegenover zou staan. Dit lieten de bestuurders geen twee keer zeggen. Meteen ging men plannen maken. Er werden tekeningen en berekeningen

gemaakt. In 1826 werd bij de koning een verzoek tot bouw ingediend. En in september

zonder schadevergoeding zou doen. Een jaar later kon het in 1826 bij de koning al in-



van dat jaar werd een commissie uit Hasselt door de vorst ontvangen. Daar kreeg men te horen dat bij de Gouverneur door Zwolle bezwaren waren ingediend. Met de provincie diende de stad hierover in overleg te treden. De toezegging van de stad dat als de koning het nodig zou achten de brug weer af te breken, dat Hasselt dit op eigen kosten en

gediende verzoek herhaald worden. De toestemming liet niet lang op zich wachten. In augustus werd deze bij Koninklijk Besluit verleend. Nu kon de aanbesteding plaatsvinden. De houten brug zelf werd voor 27.900 gulden aanbesteed. Met alle bijkomende kosten dacht men voor 35.000 gulden klaar te zijn. Het werden er 42.000. Hasselt moest deze gelden zelf ophoes-

AANBESTEDING.

BURGEMEESTER en WETHOUDERS der Stad **HASSELT**,
 zijn voornemens ten Raadhuize dier Stad, op den 5den Julij
 1841, des morgens te 11 uren, publiek aan te besteden:
Het MAKEN en BOUWEN van een dubbelde **DRAAI-
 BRUG**, in plaats van de tegenwoordige **VAL en KLEP**,
 aan de **Brug over de Rivier het Zwartewater** voor de Stad
Hasselt.

Waarvan **het** bestek en de teekening, van af *heden*, ter inzage zijn
 liggende, ten Raadhuize voornoemd.
HASSELT, den 19den Junij 1841.

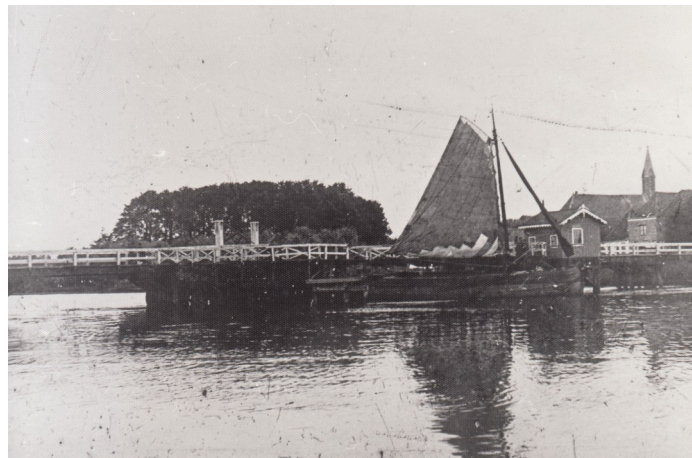
Burgemeester en Wethouders voornoemd,
 Namens dezelve:
G. FREISLICH,
Burgemeester.

Tot narigt der **BELANGHEBBENDEN** wordt bekend gemaakt,
 dat gedurende de reeds aangevangen werkzaamheden aan de **BRUG**
 voor de Stad **HASSELT**, de passage **over de rivier het Zwartewater**,
 met een **PONT** en **SCHUIT** geregeld geschiedt.

ten. Op de begroting betekende dit een forse uitbreiding van de rentelasten. Te meer daar door de kredietverstrekkers de lening als riskant werd beschouwd, waardoor het rentetarief extra hoog uitviel. De stad moest vijf procent betalen. Hetgeen jaarlijks een rentelast van 2.100 betekende. En dat bij jaarlijkse inkomsten van 10.500 gulden. Weliswaar bedroegen de uitgaven 8.400 gulden, maar de brug zou het positief saldo helemaal opslokken.

Tolheffing

Door tol te heffen en die te verpachten kon een deel van de financiële lasten bestreden worden. Zo werd H. Gloerich in 1881 voor drie jaar pachter voor



een jaarlijkse pachtafdicht van 2434 gulden per jaar. De opbrengsten ervan waren net voldoende om de rentelasten te dekken. De salarissen van de twee brugwachters en het geld voor het onderhoud moesten uit de lopende begroting komen. Al met al resteerde dus nog een flinke financiële last.

Nog geen tien jaar na

opening moest de brug al weer aangepast worden. Met de komst van de stoomboren was de doorvaartbreedte nabij de ophaalbrug onvoldoende. Er diende een draaibrug te komen. Geschatte kosten: 9.000 gulden. Het werd iets meer dan 15.000. De kostenstijging kwam deels door het feit dat besloten was om twee

draaibruggen aan de leggen. Dat leverde een doorvaartbreedte van 12 meter op. In 1840 was het werk klaar. Nu moest er voortaan echter ook voor de brugpassage worden betaald.

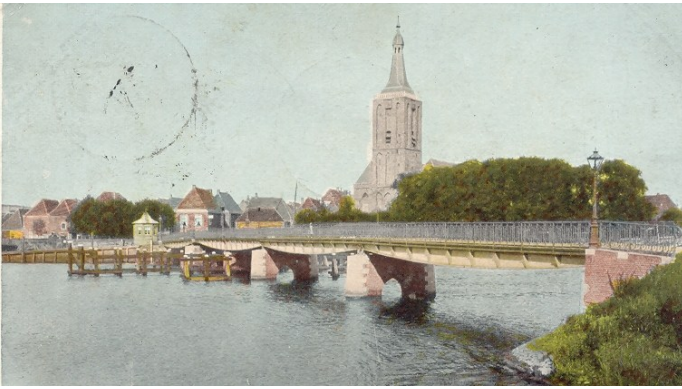
Een ijzeren brug

Een halve eeuw hield deze brug stand. In de jaren tachtig van de negentiende eeuw vertoonde de brug steeds meer mankementen. In 1893 mochten alleen nog vervoerders met een last van maximaal 1.000 kilo de brug oprijden.

De enige oplossing die het stadsbestuur zag was de aanleg van een nieuwe brug en wel een ijzeren. De totale kosten werden op 66.000 gulden geschat. Het rijk was bereid een derde deel voor zijn rekening te nemen, evenals de provincie. Voor Hasselt resteerde dus een bijdrage van 22.000 gulden. Hetgeen best een flink bedrag was.

Er werd innovatief gebouwd, zo werd de fundering op gemetselde zinkputten gezet. Ook nu werd het weer een draaibrug, maar nu een met twee doorvaartopeningen van elk twaalf meter breed.

De breedte van de ijzeren brug zou vijf meter



worden. Alleen op het draaibare deel zou dat tot vier meter worden teruggebracht. De totale lengte zou 111 meter gaan bedragen. De brug dateert van voor het autotijdperk. Paard en wagen waren toen nog het gangbare vervoersmiddel. De breedte van de brug was hierop ook afgestemd. Passeren was dan ook ten ene male onmogelijk. Met de toename van het wegverkeer leidde dat al snel tot opstoppingen. Daar kwam nog bij dat de scheepvaart voorrang genoot op het wegverkeer. En aangezien de brug zich niet snel liet openen en sluiten leverde dat aanzienlijke wachttijden op. Die namen nog meer toe toen in 1914 de tram kwam. Die kreeg uiteindelijk voorrang boven het vervoer over water en het wegverkeer. Dit leidde tot voorrangskwesties. Zo vertikte een voerman in 1917 het om met zijn paard achteruit te gaan. Hij was

van mening dat hij eerder op de burg was dan de hem tegemoet komende tram. De burge-



meester moest er zelfs aan te pas komen. Hij liet het paard uitspannen en de wagen naar achteren rijden. Het relletje trok nogal wat bekijks en sommige omstanders scharden zich achter de boer. Tegen hen werd een proces-verbaal opgemaakt. Pas na twintig minuten was de brug weer vrij. Al die tijd had de tram op het draaibare deel van de brug gestaan, waardoor ook de scheepvaart nog eens

een belemmering onder- vond.

Uiteindelijk brachten een paar verbeteringen verlichting. Op advies van Van Aller vonden enige aanpassingen plaats. Zo werd het mogelijk gemaakt dat de brug voortaan kon doordraaien. Voorheen moest worden teruggedraaid.

Ook wat betreft het ontsluiten en het sluiten van de brug stelde hij een oplossing voor. Dit kon vanaf één punt geschieden.

Onderhoud

Naast onderhoud zoals een verfbeurt, het meniën en roestvrij maken - in 1938 werd die aan A. Admiraal voor 982 gulden gegund - had men ook te maken met onverwachte kosten. De remmingswerken waren nogal eens slachtoffer. In maart 1920 vernielden twee rijnschepen met turf een aantal palen. 's Avonds was het een motorschip die een paar palen en dwarsbalken stuk maakten.

In 1906 voer de stoomboot Zwartewater II vanwege de sterke stroom tegen het vaste deel van de brug. Van de eerste kajuit werd de kap afgeschoven en de reling beschadigd. Slechts een passagier raakte licht verwond. De brug zelf had geen schade opgelopen. De zwaarste schade liep de brug in 1960 op, toen een kustvaarder de brug ramde. Tijdelijk moest zwaar verkeer omrijden.





Ook ijsgang kon voor de nodige stremming zorgen. Zo kwam in op een avond van februari 1886 de stoomboot het Zwartewater net voor de brug in het ijs vast te zitten. De passagiers konden niet van boord. De volgende ochtend wist de Telegraaf het schip te ontzetten, waardoor de doorvoer en dus de verbinding met Zwolle open gehouden kon worden.

In 1904 waren een pijler van de brug en remmingswerken zwaar beschadigd. De herstelkosten liepen volgens de inschrijvingen uiteen van 3.768 gulden tot 4.860. Zeven jaar later werd de doorvaart verhinderd, doordat drijfjzich voor de brug opstapelde. Soms probeerden schepen tijdens ijsgang de

waterweg toch open te houden. De stoomboot 'Paul Kruger' probeerde de vaargeul open te houden. Komend uit Meppel passeerde het schip om half elf de brug op weg naar Zwolle.

Inkomsten

Tegenover al die kosten stonden ook inkomsten. Zo bedroegen de opbrengsten van pachten, kaai- en bruggelden in 1890 bijna 14.000 gulden, ofwel ze waren voor de helft verantwoordelijk voor de stadsinkomsten. In 1925 voeren 13.391 schepen stroomopwaarts waaronder 1614 stoomboten. Stroomafwaarts voeren 12.497 boten waaronder 1.300 stoomboten. Dat was 17,5 procent meer dan een jaar ervoor.

In 1930 passeerden 27.143 schepen de Van Nahuysbrug. Dat was een lichte stijging 262 boten vergeleken met het jaar ervoor.

Natuurlijk zorgen ook de tolgelden voor inkomsten. Deze waren echter een doorn in het oog van de gemiddelde weggebruiker. Rijk en provincie wilden er wel van af. In 1948 was het zover. De brug ging naar de provincie.

Van Nahuysbrug

De brug met al z'n tekortkomingen heeft in feit lang gefunctioneerd. In 1972 werd de brug vervangen door de verder stroomafwaarts gelegen brug. De oude brug werd afgebroken. Alleen het brugwachtershuisje markeert nog de plaats waar deze ooit gelegen heeft. De brug heeft veel moet trotseren. Vooral de oorlogsjaren waren ingrijpend. In mei 1940 werd de brug door Hollandse soldaten opgeblazen en in april 1945 gebeurde dit door de Duitsers.

