



# Vrijwilligers voor vrijwilligers

Pieter Spits

Jaarlijks krijgen de vrijwilligers van de Bruggenstichting van het bestuur een excursie aangeboden, dit jaar op 23 mei. Het speciale van deze dag was, dat wij te gast waren bij andere vrijwilligers, namelijk die van de stichting 'Federatie Behoud de Langstraatspoorbruggen' (FBL), een Federatie die zich inzet voor het behoud van de kunstwerken in het voormalige Langstraatspoorlijntje, ook wel het 'Halve Zolenlijntje' genaamd, die liep van Lage Zwaluwe naar Den Bosch. De spoorlijn was belangrijk voor de leer- en schoenmakersindustrie waar dit gebied bekend om staat.

De spoorlijn bestaat uit enkelspoor, maar opvallend is dat de pijlers en aardenbanen al voorbereid waren op dubbelspoor. Vandaar het 'halve' zolenlijntje.

De Federatie heeft zich jaren ingezet voor het in stand houden en restaureren van de kunstwerken in dit lijntje. In de uitgave 'De Nederlandse Brug' wordt uitgebreid bij één van de kunstwerken stilgestaan, namelijk die van de Moerputtenbrug bij Den Bosch. Daarnaast zijn er de brug over de Baardwijksche Overlaat (Venkantbrug) in de Gemeente Waalwijk en de draaibare spoorbrug over de Donge in de Gemeente Geertruidenberg.

Aan deze spoorbrug is aandacht besteed rond het mid-daguur door de Stichting Spoorbrug Geertruidenberg, die zich beijvert om deze brug, net als de overige bruggen, te laten aanmerken als Rijksmonument en om het behoud en herstel van deze spoorbrug mogelijk te maken. De spoorbrug is een draaibrug en vanwege de destijds verwachte verdubbeling van het spoor, vanaf het begin dubbelsporig uitgevoerd. Logisch omdat dan eenmalig het draaiingsmechanisme kon worden vervaardigd en de voorzieningen op de landhoofden. Het zou het enige bruggedeelte blijven, dat dubbelsporig werd uitgevoerd!

De lunch bestond uit een uitstekende Brabantse koffiemaaltijd op de markt in Geertruidenberg en dat deed veel regenleed van de ochtend vergeten.

Vanuit Geertruidenberg richting de tuibrug bij Heusden, staken we rijdend op de A27, de Bergsche Maas over via de brug bij Keizersveer. In het verleden verzorgde een veerpont deze verbinding. Omdat het veer in de Napoleonsweg lag, genoemd naar de keizer, kreeg het veer die naam. Ook voor de brug, die in 1934 in gebruik werd genomen, wist men destijds geen betere naam te bedenken dan 'De brug bij'.

De Bergsche Maas dankt zijn naam aan het feit dat die bij Geertruidenberg in de Amer stroomt en vervolgens richting de Biesbosch.

De brug bij Heusden is de eerste betonnen tuibrug met stalen tuen in Nederland. Bij Beneden Leeuwen, omgeving Tiel, ligt een tuibrug die eerder is gebouwd, begin jaren 70, maar die heeft betonnen tuen.

Over het ontstaan van de Heusdense brug het volgende: vroeger - nog tot eind 1800 had de rivier de Maas een andere loop. Voorbij Den Bosch, bij het plaatsje Well aangekomen, boog de rivier noordwaarts om tussen Woudrichem en Slot Loevestein in de Waal terecht te komen die daar Boven Merwede heet.

In de oude situatie waren er in wintertijden forse overstromingen in het gebied Waalwijk - Den Bosch. De Maas is een regenrivier en dit soort rivieren moet in de winter veel water afvoeren.

De industrialisatie van de Langstraat werd behoorlijk gehinderd door al dat water. In de 19e eeuw zijn plannen gemaakt om de Merwede/Waal/Rijn te scheiden van de Maas. Op initiatief van Cornelis Lely werd tussen 1888 en 1904 de Maas bij Andel afgesloten. En om het water van de Maas sneller af te voeren, werd vanaf Well een nieuwe uitloop naar zee gegraven, de Bergsche Maas. Deze werd in 1904 officieel in gebruik genomen door koningin Wilhelmina.

Opvallend is dat die korte verbinding al tot 1273 heeft



Afb. 1 Draaibrug Geertruidenberg, afb. 2. Tuibrug bij Heusden, Afb. 4. Kromme Nolkering in Heusden, inzet Afb. 3. Gedenkteken oude brug bij Heusden

bestaan. Toen werd de benedenloop van de Maas afgedamd en is gekozen voor de noordwaartse omlegging richting de Waal. Het leverde een knap hinderlijk knelpunt op bij Loevestein. Al snel bleek dat daar iets aan gedaan moest worden. Het heeft geduurd tot 1904, meer dan 600 jaar, best lang kun je zeggen!

Het water van de Bergsche Maas doorsneed de bestaande wegen in het land. Bepaald werd dat die doorgaande wegen hun functie moesten blijven behouden. Dus kwamen er veerponten (zoals bij Dussen en Eethen) of er werden bruggen gebouwd. Twee in getal: bij Heusden in de N267 en de al eerder genoemde brug bij Keizersveer.

De eerste brug bij Heusden was een smalle, stalen vakwerkbrug waarover alle verkeer werd geleid. De brug werd in 1904 in gebruik genomen. De brug bij Keizersveer veel later, in 1931. Omstreeks 1980 bleek de stalen brug bij Heusden aan het eind van zijn technische levensduur te raken. Aanvankelijk werd gekeken naar restauratie en het bijbouwen van een tweede brug voor een deel van het verkeer. Maar na rijp beraad werd besloten een nieuwe brug te bouwen, ongeveer 50 m ten westen van de stalen brug en dan een brug voor alle verkeer.

Op basis van verschillende studies en kostenramingen is gekozen voor een betonnen tuibrug met één pijler in het midden van de Maas. De 50 m hoge pyloon is een merkteken in het landschap. De vorm is die van een afgeknotte A en bovenin de dwarsbalk zijn de stalen tuien naast elkaar verankerd. Op de brug zelf zijn deze verankerd in de hoofdliggers. Deze constructie zorgt voor een bijzonder lijnenspel van de tuien. Het autoverkeer gaat tussen de hoofdliggers. Erbuiten liggen aan weerszijden voet- en fietspaden. Aan de noordzijde is een aanbrug over de uiterwaard gebouwd met 7 overspanningen. De tuibrug is in 1989

in gebruik genomen en de Betonprijs van dat jaar werd aan de brug toegekend.

Enkele gegevens: de brug is 540 m lang, inclusief de aanbrug aan de noordzijde. De breedte is 19 m. Er zijn twee rivieroverspanningen van 120 en 111 meter. Met een doorvaarthoogte van 10 meter wordt ruimschoots voldaan aan de vereiste Rijnvaarthoogte. Groot voordeel van de betonnen brug is dat het geratel, dat zo vaak kenmerkend is voor stalen bruggen, voorbij is.

Tot slot: de afgedamde Maas kent twee einden: de Kromme Nolkering tegenover Heusden en de sluis bij Andel richting de Waal. Als het water in de Maas hoger komt dan 3,42 m + NAP gaan de Kromme Nolkering en de sluis bij Andel dicht. Zo wordt het gebied (Land van Heusden en Altena) droog gehouden.

De oude stalen brug is uiteindelijk weggehaald en naar Suriname gebracht waar de brug aan een nieuw leven is begonnen of gaat beginnen, want het verhaal gaat, aldus Michel Bakker, dat ter vervanging van het veer over de Surinamerivier de stalen brug van Heusden voor één gulden was aangekocht. De brug bleek echter aanzienlijk korter dan de rivier breed was.

Het middagprogramma werd vervolgd met een wandeling over een wandelvlinder dwars door het moerassige Moerputtengebied dat ons leidde naar de Moerputtenbrug.

Het excursieprogramma werd afgesloten met een bezoek aan het Schoenenmuseum in Waalwijk, waarin een beeld werd geschetst van het industrieel vervaardigen van schoeisel en van de sociale omstandigheden waaronder dat plaats vond.

In Drunen eindigde de regenachtige, maar aangename dag, die de vrijwilligers ons hadden bezorgd met een diner tot afscheid.