



EEN WINTERSE RIVIEROVERSTEEK BIJ NIJMEGEN

drs. M.M. Bakker

Ansichtkaart waarop de gierbruggen met pont te zien is. Collectie Stichting Noviomagus.

Jan Feith en Charles Behrens wisten het in het voorwoord van hun boek over hun zwerftochten door ons land zo mooi te zeggen: "Met het verschijnen van dit album hebben wij niet alleen op het oog het opwekken van liefde voor de natuur en voor ons schoone land, doch in het bijzonder ook de lichamelijke gesteldheid van onze medemenschen." Een van de illustraties bij dit 'opwekken van liefde' was het hier getoonde schilderij 'Winterochtend bij Nijmegen'. Wij zien een besneeuwde Keizer Karelstad, met een strakke oostenwind en een nevelige verte. In de rivier leidt een scheepjesbrug naar een vaartuig met een hoge beugel. Een kortere scheepjesbrug ligt op de voorgrond. De tekenaar stond aan de noordzijde van de Waal, bij het plaatsje Lent. Aan de stadszijde zien wij rechts de Stevenskerk (13e eeuw en later). Meer naar links de Augustijnenkerk (1884-1886), dan de St. Franciscuskerk op de Doddendaal (1880-1882) en de Dominicuskerk (Broerstraatkerk, 1375, verbouwd in 1866). Na de ernstige beschadigingen van het bombardement in februari 1944 zijn de drie laatstgenoemde kerken helaas afgebroken.

De brug met gierpont

Eeuwenlang heeft er tussen Lent en Nijmegen een gierpont gevaren: een rivierpont bevestigd aan een ketting, zodat hij door de stroom de rivier over bewogen wordt. In 1657 werd deze gierpont hier voor het eerst ingezet. De pont kreeg de naam 'Zeldenrust'. Er laat zich zelfs een 'Nimweegs' spreekwoord op terugvoeren: "Het gaat hum as de gierpont: op en neer." In 1883 verving men de houten pont door een ijzeren vaartuig met twee drijvers en tussenliggende dekbalken. In 1928 werd de eenvoudige gierpont vervangen door een viertal vrijvarende benzine-motorponten. Met de brug over de Maas bij Grave (1928) en in het kader van het Rijkswegenplan 1927 onder meer

de Rijnbrug bij Arnhem (1935) kwam er zoveel landelijk verkeer op deze route in Zuid-Oost Nederland dat een veerpont niet meer kon voldoen. De pontverbinding bestond tot 1936, toen de Nijmeegse verkeersbrug over de Waal werd geopend. Nadat deze brug op 10 mei 1940 was opgeblazen, keerde de Zeldenrust nog korte tijd in oude functie terug.

Stroomopwaarts van de plaats waar de gierpont zijn taak verricht, is een zwaar anker gelegd met een betrekkelijk lange ketting (gierketting) of staalkabel (gierkabel) die met het andere uiteinde in het midden van de bovenstroomse kant van de gierpont is bevestigd. Deze ketting (kabel) is opgehangen aan een reeks drijvers (gierbootjes) om te voorkomen dat hij te veel weerstand van de bodem ondervindt of achter obstakels blijft haken. Aan de uiteinden van de gierpont loopt een ketting of staaldraad over rollen. Deze is op enige afstand van de gierpont aan de gierketting bevestigd. Met behulp van een aan dek van de pont staande lier kan men een van de twee delen enigszins inkorten. Hierdoor krijgt de gierpont ten opzichte van de stroomrichting een schuine stand, waardoor de kracht van het tegen de pont stromende water wordt ontbonden in een kracht, die enkel de gierketting spant en een kracht, die de pont in de gewenste richting in beweging brengt. Om na aankomst aan de overzijde de terugweg te volbrengen, wordt de lier omgelegd en het andere deel van de korte ketting of draad ingekort. Voor het op zeil langsvarende en laverende scheepvaartverkeer was de kabel een hindernis, met name bij storm, regen en mist. Daarom plaatste men in 1873 een vaste kabel op de bodem van de Waal.

Gierponten kunnen uitsluitend worden gebruikt op rivieren met een voortdurend en in één richting gaande, betrekkelijke sterke stroom. Dit was in Nijmegen het

geval, nog beïnvloed met de welhaast haakse bocht van de Waal stroomopwaarts. Omdat deze stroming aan de Lentse kant het zwakst was en ook bij laagwater, was aan de Lentse kant al enige jaren na de opening in 1657 een gierbrug gelegd: een vaste scheepsbrug naar het midden van de rivier. Aan het Waalstrand bij Lent was de stroming namelijk niet hard genoeg om de pont voort te stuwen. Deze gierbrug was afhankelijk van de waterhoogte maximaal 170 meter lang. De vaarroute was dan 268 meter. Diende de kortere scheepjesbrug op de voorgrond van de 'Winterochtend bij Nijmegen' voor het verlengen van de gierbrug? Overigens waren er ook aan de stadszijde enkele pontons in een kleine gierbrug gelegd om de pont beter van de kade los te krijgen.

Lange tijd nam men aan dat de Nijmeegse Hendrik Heuck de uitvinder was van de gierpont. Er werd zelfs een kade naar hem genoemd. Deze toekenning is echter omstreden. Peter van den Broeke schrijft in de Nijmeegse Biografieën: "Hoewel het algemeen aanvaard is dat Heuck in 1657 de gierpont introduceerde, lijkt hij voortgebouwd te hebben op een ontwerp van een vaartuig waarop al in 1600 door de Staten-Generaal octrooi was verleend aan Pieter Gabriëlsz. Croon uit Zegwaard. Na proeven op de Waal bij Zaltbommel kreeg deze gedurende vijftien

jaar het alleenrecht op het uitvoeren van 'zyne conste van met een ponte, geladen met wagens, peerden en anderssins, gins ende weder over loopende rivieren te varen veel rasscher als men met menschenarbeyt soude connen te wege brengen'. Blijkbaar was deze vinding al snel weer in onbruik geraakt, en heeft Heuck een verbeterde versie ontworpen. Deze bleef in bijna ongewijzigde vorm eeuwenlang in de vaart voor koopman, reiziger en soldaat." Heuck kan echter zeer wel de eerste zijn geweest die zo'n gierpont voor een dagelijkse verbinding in Nederland heeft toegepast.

De kunstenaar

Bernardus Alfons Ignatus Gerardus (Bernard) van Vlijmen (Den Haag, 23 oktober 1895 – Bardolino (Italië), juli 1977) was een Nederlandse kunstschilder, graficus en tekenaar (pen en pastel). Hij ontwierp ook boekbanden en affiches, zoals voor de Handelstentoonstelling in Tilburg van 1924. Naast portretten schilderde en tekende hij ook veel landschappen. Zijn stijl wordt als naturalistisch gekenmerkt. Bernhard groeide op in Schijndel en werkte vervolgens tot 1940 in Amsterdam, daarna in Naarden en vanaf 1963 in het Italiaanse Bardolino. Hij was leerling van de Rijksnormaalschool (akte tekenen) en van de

Rijksacademie van Beeldende Kunsten, beide in Amsterdam onder leiding van Nicolaas van der Waay. Van Vlijmen werkte ook als tekenaar voor diverse week- en dagbladen. Karakteristiek zijn zijn potloodtekeningen van fabrieks- en kantoorinterieurs. Voor de serie albums Zwerftochten in Ons Land voor de N.V. Koek- en Beschuifabriek G. Hille en Zn. in Zaandam ontwierp hij de omslagen en tekende hij de illustraties. Verder tekende hij in de jaren dertig de banden van verschillende kinderboeken van J.B. Schuil, zoals De Katjongs (1912) en De Artapappa's (1920). In het Belastingmuseum in Rotterdam hangt een door hem gemaakt schilderij van Willem Treub (1858-1931), Minister van Financiën tijdens de Eerste Wereldoorlog. In 1952 schilderde hij zijn meesterwerk, een levensgroot portret van de toenmalige Engelse prinses Elizabeth te paard, dat tegenwoordig deel uitmaakt van de kunstcollectie van Buckingham Palace. In Mijn leven als kunstschilder, zijn in 1973 in eigen beheer uitgegeven autobiografie kenmerkte hij zich als volgt: "Een kunstschilder, mits niet eigenwijs, niet pedant of met zichzelf ingenomen, wordt overal geaccepteerd. Ik schilderde, omdat ik 't niet kon laten, c'était dans ma peau, mooi of lelijk, o ja, ik maakte ook wel eens minder geslaagde producten, maar ik deed met de discipline van mijn vader in mij, altijd mijn best. En als men mij vroeg 'heeft u altijd inspiratie...', dan antwoordde ik overtuigend..."



Winterochtend bij Nijmegen, Bernard van Vlijmen, 1929, in Feith/Behrens 1930.



Bernard van Vlijmen, zelfportret, tekening, 1948, Collectie Atlas Dreesman (beeldbank Amsterdam) Kunsthistorische Documentatie.

'inspiratie... onzin'. Een schilder moet dermate gelukkig zijn met zijn gave, dat hij dag en nacht moet kunnen werken. Wachten op inspiratie is verknoeien van tijd! Ik was geen baanbreker. Ik had ook mijn periodes, dat ik mijn werk niet meer kon waarderen en probeerde mij op een andere wijze uit te drukken. Ik kon (...) de nieuwe modernen best begrijpen, maar dat voldeed mij niet, ik kón eigenlijk niet anders. Ik bleef on-

danks de vele invloeden van buiten mijn aangeboren figuratief en naturalistisch werk trouw en dat heeft mij veel voldoening gegeven."

Literatuur

- P. van den Broeke, 'Heuck, Hendrick (Roermond ca. 1600 – Nijmegen vóór 5 december 1677), uitvinder (?) van de gierpont', in: Jaarboek Numaga (2004), deel 1, Nijmeegse biografieën, pp. 61-62.
- J. Feith, Ch.Gl. Behrens, Zwerftochten door ons land "Gelderland", Haarlem (Joh. Enschedé & Zn.) 1930.
- B. Haan, P. Van der Heijden, Over de Waal, De Waalbrug bij Nijmegen 1936-2011, Nijmegen 2011.
- R. van Hoften, 'Uitvinder gierpont niet Hendrick Heuck, historische misvatting over Nijmeegs octrooi', in: jaarboek Numaga (2008), Nijmeegs katern: Op het snijvlak van stad en rivier, pp. 50-54.
- M.C. Nieuwbarn, Officieele kerkgids van Nijmegen, Nijmegen 1908.
- H.D.J. van Schevichaven, Oud-Nijmegens kerken, kloosters, gasthuizen, stichtingen en openbare gebouwen, Nijmegen 1909.
- www.beeldbank.amsterdam.nl (Collectie Atlas Dreesman)
- www.noviomagus.nl

Dankwoord

Hein Klooster, Otto Lankhorst, Olga Minkema, Els Peters, Stichting Noviomagus, Rijksbureau voor kunsthistorische documentatie.

RAAD VAN ADVIES

