

Bruggen over de Nauernasche Vaart (II)

Een nieuwe draaibrug in 1899

Na een kleine 50 jaar was de houten brug over de Nauernasche Vaart bij het Watermolenpad aan vervanging toe. Sinds november 1895 was deze zelfs “wegens bouwvalligheid” gesloten. Voor vernieuwing was f19.000,- nodig maar de Maatschappij had dat geld niet. De ophaalbrug werd afgebroken en er kwam een noodbruggetje, “slechts drie planken breed en aan de zijden met ijzergaas afgeschoten”. Het werd door de omwonenden de “kippenloop” genoemd, “een ware lastpost voor kinderwagens en fietsen”.

Het Rijk, de provincie en enkele belanghebbende gemeenten subsidieerden een deel van het benodigde geld zodat in het voorjaar van 1898 werd besloten een nieuwe stalen draaibrug van 50 meter lengte met een doorvaartwijde van 6,65 meter te bouwen. Architect was A.H.D. Rups uit Edam. De Gebr. Gorter uit Wormerveer namen voor f23.450,- het werk aan. Zij kregen zeven maanden de tijd om de klus te klaren. Een werkdag bestond voor de arbeiders uit maximaal 11 uur, exclusief schafttijd. En “als het nodig was” mocht de directie bepalen dat ze langer doorwerkten! Ook nu kwam aan de oostkant van de brug een opbouwte waaruit de tolbaas zijn geld inde en de brug bediende. In januari 1899 kon men lopend al over de nieuwe brug. Kort erna vond de officiële opening plaats. Nu konden ook rijtuigen over de brug.



Ongelukken

Zowel bij de oude ophaalbrug als de nieuwe draaibrug zijn ongelukken niet uitgebleven. Op 29 december 1857 voer het zeilschip “Petronella” tegen de dukdalf aan de westzijde en belandde vervolgens door de schok tegen de oostkant van de brug. Schoone riep “Schipper, dat zal u geld kosten”. Maar die antwoordde: “Ik geef niet om de Zaanlandsche heeren!” Niettemin rekende de Maatschappij f25,- aan boete aan de rederij van de “Petronella” die aangaf dat ze de “schipper op waardige wijze” zouden vergelden... Op 29 oktober 1866 voer opnieuw een zeilboot tegen de brug. Op 8 januari 1922 voer ’s nachts een motorschuit tegen de brug zodat die niet meer bediend kon worden. De smid repareerde het geheel binnen enkele dagen. In december van dat jaar was het weer raak, nu met de motorboot Bertha I van de schroefbootdienst C.N. van Koningsbruggen. Twee jaar later, op 2 november 1924 vond een vijfde aanvaring plaats.

Drukke

In die tijd was het fors druk met scheepvaartverkeer op de vaart; er waren anno 1921 dagen dat de brug wel 30 keer open ging. De toenmalige brugwachter (“sleutelbewaarder”) protesteerde dan ook bij de directie van de Maatschappij dat hij minder loon kreeg dan de andere tolbazen. Maar ja, de inkomsten uit de verpachting waren ook minder, in 1903 fl 261,50 tegenover fl 345,- voor de tol in Zaandijk.



Ook het wegverkeer nam in die tijd fors toe. Het was via het vasteland ook niet altijd een pretje om te reizen; de (toen nog maar pas bestaande) ANWB klaagde al in maart 1900 bij B&W van Westzaan over doorns op de wegen en niet gesnoeide heggen...En er moest een bel op de fiets komen en een hoorn op motorfietsen, aldus de wielrijdersvereniging Wilhelmina in 1903. Om alles wat beter in het gareel te krijgen werd een rijbewijs verplicht (hoewel de eisen bepaald niet streng waren): W. Tip kreeg in 1905 als eerste van het dorp een rijbewijs voor een motorrijtuig. De drukkerij Van Dijk & Allan klaagde in 1908 dat C. de Jong te hard reed over de Zeilmakerstraat, die moest in het vervolg stapvoets rijden. Eind jaren '20 werd besloten tot aanleg van een stelsel van provinciale wegen door de streek. Op 12 september 1932 was de nieuwe brug in de Provincialeweg, diegene die we nu kennen, officieel in gebruik genomen. De onderbouw was gemaakt door aannemer W. Luppens uit Winschoten voor f87.650,-. De bovenbouw was vervaardigd door de firma Penn en Baudain uit Dordrecht voor f34.800,-. Begin '33 mocht het eerste verkeer erover en een jaar later werd de draaibrug uit 1898 gesloopt.



Piet Koomen was de laatste brug- en tolwachter.

Jan van der Male