

Van de Voorzitter

Alweer het vierde jaargang van ons periodiek.
Wat gaat de tijd toch snel.

Even iets over ons onderkomen.

Ons huisje werd al gauw “het Tuinmanshuis”, genoemd.

Familieleden van de chauffeur van de Heer van Dam van Brakel wisten te vertellen dat de chauffeur eerst koetsier was en pas later is er een tuinman komen wonen. Wij hebben dan ook gemeend de oudste benaming te moeten kiezen. Dus heet ons onderkomen voortaan “het Koetsiershuis”,

Twee schrijvers van buiten de Vier Heerlijkheden hebben ieder een aantrekkelijk verhaal.

Aart Bijl is voorzitter van de vereniging “De Heerlijkheid Vuren”. Hij beschrijft hier een stuk geschiedenis waar oudere inwoners van de rivierdorpen nog wel herinneringen aan hebben.

De stoombootdiensten op de Waal voorzagen in de periode van 1850 tot 1950 in een grote behoefte en menigeen uit Brakel en Zuilichem zullen de schepen voorbij hebben zien varen. Echter ook deze prachtige schepen hebben het af moeten leggen tegen auto en trein.

Arie Vervoorn, oud bestuurslid van de Vier Heerlijkheden, heeft zich verdiept in de resten van wellicht een Romeinse brug over de toenmalige Waal.

In de 19^e eeuw heeft men er onderzoek naar gedaan en stukken hout meegenomen voor onderzoek. Het ultieme bewijs is echter nog nooit boven water gekomen. Enige jaren geleden is door de Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek, ROB, een voorstel ingediend om stukken van de houten palen op te graven en daar dendrologisch onderzoek aan te doen. Door het vergelijken van de jaarringen van de houten overblijfselen met bekend oud hout kan namelijk de ouderdom bepaald worden. Velen van ons zien dit onderzoek met smart tegemoet en hopen dat de ROB spoedig iets gaat doen.

Ik wens u veel leesplezier toe en heeft u zelf ook interessante verhalen over de dorpen van de oude gemeente Brakel, kom eens langs om er over te praten.

Brakel en Zuilichem en de stoombootdiensten op de Waal 1850-1950

Inleiding

Gedurende de tweede helft van de negentiende eeuw nam het aantal lokale en regionale stoombootdiensten spectaculair toe. De steenkolen waren goedkoper geworden en daarmee werd het oprichten van stoombootdiensten aantrekkelijker. Het grote aanbod van vervoersmogelijkheden genereerde passagiers- en goederenvervoer. Hiervan profiteerden de spoorwegen en de stoomboten. Er ontstond een zeer fijnmazig net van verbindingen over het water door het hele land.

De Waal en Merwede werden de drukst bevaren rivieren. Rotterdam passeerde Amsterdam als belangrijkste haven en de aantallen stoomboten die naar Duitsland voeren nam sterk toe. Grote passagiersraderstoomboten van de Keuls-Dusseldorfer Stoombootmaatschappij (KD) en Nederlandsche Stoomboot Reederij (NSR) voeren dagelijks de Waal en Rijn op en af in geregelde diensten. De belangrijkste tussenliggende plaatsen werden daarbij aangedaan. Vrijwel iedere stad langs de rivier herbergde een of meer stoombootondernemingen, die dagelijks of enkele keren per week naar de belangrijkste havens in het westen voeren. Maar ook steden als Waalwijk, Tilburg, Den Bosch hadden via de kanalen stoombootverbindingen met vrijwel het hele land.

In het beneden-rivierengebied domineerden enkele grotere rederijen. Zo onderhield Reederij op de Lek geregelde diensten tussen Culemborg en Rotterdam, de rederij Fop Smit tussen Gorinchem en Rotterdam en rederij J. & A. van der Schuyt tussen Tiel, Den Bosch en Rotterdam.

Om de toenemende concurrentie met het spoor aan te kunnen, stapten de rederijen over op de aanschaf van steeds snellere, comfortabelere en luxere rader- of schroefstoomboten. Deze boten kregen al spoedig de naam van salonboten. Een van de fraaiste raderstoomboten was de ‘Merwede’ van Fop Smit.

Het toenemende scheepvaartverkeer had diepe vaargeulen en goede havenfaciliteiten nodig. Daar werd in de tweede helft van de negentiende eeuw hard aan gewerkt. De rivieren werden uitgebaggerd en genormaliseerd. Havens van bijvoorbeeld Rotterdam, Tiel, Culemborg en Leerdam werden uitgebreid of verbeterd. Het groeiende aantal stoomboten kende ook een keerzijde; het aantal aanvaringen en gezonken schepen nam in de tweede helft van de negentiende eeuw eveneens flink toe.

In 1856 werd begonnen met de aanleg van kribben in de Waal om de stroomsnelheid en diepte van de rivier te vergroten. Een verbetering van het vaarwater tussen Vuren en Loevestein kostte ruim twintigduizend gulden. Tevens werd het lijnpad (jaagpad) langs de Waal tussen Gendt en Ewijk voltooid en verder voortgezet tot Loevestein. De kosten die hiermee gepaard gingen bedroegen ruim veertienduizend gulden. In 1853 was al begonnen met de verbeteringen aan het lijnpad langs de Waal ter hoogte van Hulhuizen en Gendt. Zestien jaar eerder was dat gebeurd ter hoogte van Zuilichem. Een groot probleem bij het in orde maken van de lijnpaden was dat veel particulieren daarbij waren betrokken en er vaak zonder toestemming was gebouwd of anderszins was omgesprongen met het lijnpad.

I.D. Havermans uit Gorinchem, die in november 1865 was begonnen met een bootdienst tussen Zaltbommel en Dordrecht, waarbij de tussenliggende plaatsen werden aangedaan, startte ook een sleepdienst naar Tuil. Een van de borgen van Havermans was de bekende Gorcumse meelfabrikant en koopman Teunis van Andel. Op 9 mei 1876 liet Havermanse zijn vergunning overschrijven op naam van de Gorinchemsche Schroefstoombootonderneming. De stoomboot van deze onderneming, de 'Mercurius', zou lange tijd een begrip blijven in het Beneden-Waalgebied, evenals de Nijmeegse boot. Op de marktdagen in Gorinchem (maandag) en Zaltbommel (dinsdag) konden passagiers, goederen en vee uit de dorpen langs de Beneden-Waal in de westelijke Tielerwaard met de 'Mercurius II' mee, die tussen Zaltbommel en Gorinchem voer. Zo legde deze boot ook aan in Brakel en Zuilichem. De boot vertrok in de zomer op maandag om zes uur 's ochtends en vier uur 's middags uit Zaltbommel naar Gorinchem en op dinsdag om een uur 's middags. Op maandag kon dan om een uur 's middags van Gorinchem naar Zaltbommel worden gereisd en op dinsdag om zes uur 's morgens. Tijdens de jaarlijkse St. Maartensmarkt in Gorinchem, die in november werd gehouden, voeren over de Waal en Linge extra schepen naar Gorinchem. In 1892 werd het traject verlengd en voer de 'Mercurius' tussen Zaltbommel-Gorinchem-Dordrecht.

De spoorwegen als concurrent

De investering voor een stoombootdienst was veel geringer dan voor een spoorweg. Toch was de concurrentie tussen beide vervoerssystemen groot. De concurrentie van de spoorwegen trachtten de stoombootondernemers het hoofd te bieden door beter comfort, kortere reistijden en betere aansluitingen. Sinds 1879 waren de aantallen passagiers van de stoombootdiensten dan ook toegenomen. Zo werden in 1878 op het traject Gorinchem-Rotterdam ruim

350.000 passagiers vervoerd met de stoombootdiensten, dat zou in 1884 groeien tot ongeveer 820.000, waarna de sterke groei zou afnemen. Dat had onder andere te maken met de in 1885 geopende spoorlijn Dordrecht-Gorinchem-Geldermalsen-Tiel-Nijmegen en Arnhem. In 1903 zouden ongeveer een miljoen reizigers het traject Gorinchem-Dordrecht-Rotterdam met de stoomboot afleggen. Op het traject Nijmegen-Rotterdam groeide het passagiersvervoer minder sterk. Dat had te maken met de in 1879 geopende spoorwegverbinding tussen Nijmegen en Arnhem, die een snelle verbinding met Rotterdam en het verdere westen garandeerde.

Na 1900 gingen de spoor- en tramwegen geleidelijk een plaats innemen die kon wedijveren met de lijnstoomboten. Na de mobilisatie van 1914-1918 zou het net van stoombootdiensten geleidelijk en geruisloos gaan verdwijnen. Een reis per stoomboot van Nijmegen naar Rotterdam duurde ongeveer acht tot negen uur, terwijl de trein er slechts twee uur over deed. De nadelen van de stoombootdiensten waren ook dat ze niet altijd en overal aanlegden en vaak geen vast vertrektijdstip hadden. Soms werden reizigers midden op de rivier overgenomen. Zo zorgde bijvoorbeeld de Herwijnsense veerman er begin twintigste eeuw voor dat de passerende stoomboot werd geseind als er reizigers waren. De stoomboot minderde dan vaart om de reizigers op stroom met touwladders uit de roeiboort aan boord te nemen. Deze overstap was niet zonder gevaar. Op 18 augustus 1902 sloeg de roeiboort langszij de 'Suzanna' om en verdronken twee passagiers.

De opkomst van verbrandingsmotoren in schepen en auto's na de Eerste Wereldoorlog zouden het einde inluiden van de stoombootdiensten. In 1926 schreef Herman de Man (1896-1946) over de afvaart van de stoomboot uit Culemborg: "Dan zet, met weinig drukte, in Kuilenburg de vroege boot af. De weemoedsroep der stoomfluit, dan een korte ranke signaaltjing....en de ruischende raderen zetten aan, statig glijdt de wit-zwart-gele Reederijboot de rivier af. De groote dagreis is ingezet op de simpele wijs, waaraan de daden van schippers zijn te kennen."

Een druk bevaren Waal en Gorinchem als middelpunt

Volgens het Overzicht der Scheepvaartwegen in Nederland van 1920 werd langs de Waal geen gebruik meer gemaakt van het jaagpad. Langs de Lek en de Neder-Rijn werden nog wel schepen door paarden voortgetrokken. Daarbij moest regelmatig de rivier worden overgestoken omdat het jaagpad gedeeltelijk aan de linkeroever en gedeeltelijk aan de rechterzijde liep.

Het onderhoud, de uitbreiding en het aanpassen van de havens aan de toenemende scheepvaart en het gebruik van grotere schepen met grotere

diepgang brachten hoge kosten met zich mee die de gemeenten maar amper of in het geheel niet konden dragen.

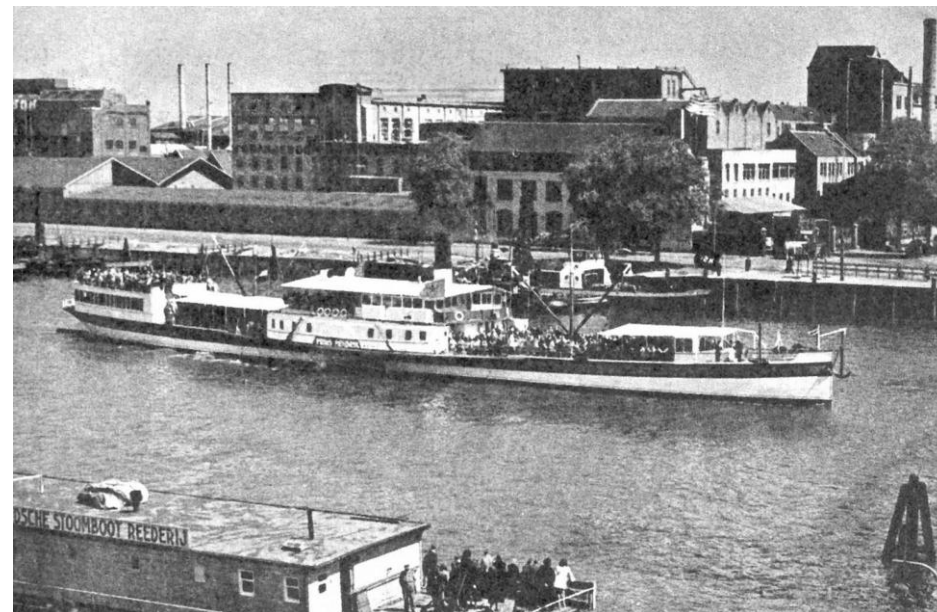
VRACHTBOTEN VAN OF NAAR GORINCHEM OF OP DOORREIS IN 1901

<u>Traject</u>	<u>Naam van de vrachtboot</u>
Gorinchem-Leerdam-Utrecht	Admiraal Heemskerk I
Gorinchem-Zaltbommel	Mercurius II
Gorinchem-Tiel	Suzanna
Gorinchem-Geldermalsen-Utrecht	Heemskerk
Geldermalsen-Rotterdam	Admiraal Heemskerk II
Leerdam-Rotterdam	Leerdam
Asperen-Rotterdam	Asperen
Asperen-Gorinchem	Heemskerk
Nijmegen-Amsterdam	Beurtman III en IV
Doesburg-Rotterdam	Oud Controleur Tengbergen I en II
Zutphen-Rotterdam	Zeelandia
Tiel-Amsterdam	Stad Tiel I en II
Rotterdam-Tiel	Harmonie I en II
Rotterdam-Nijmegen	Koningin der Nederlanden en Nijverheid
Rotterdam-Mannheim	Rotterdam, Emma, Kinderdijk, Hollandia, Willem III, Siegfried, Willem I, Chriemhilde
Arnhem-Amsterdam	Concordia

Gorinchem was uitgegroeid tot een drukke binnenvaarthaven. De doorgaande schepen via de Lingehaven en het Merwedekanaal naar bestemmingen langs de Linge en naar de steden in het noorden, zoals Vianen, Utrecht, Amsterdam en de steden in de Zaanstreek vormden een druk scheepvaartverkeer in de stad. Daarnaast zorgden diverse stoomboten met bestemming of thuishaven Gorinchem voor veel bedrijvigheid in de Lingehaven en de langs de Linge gelegen ondernemingen. Langs de Merwede, buiten de Waterpoort, vonden vele stoomboten een aanlegplaats. Daar stond ook het houten kantoorgebouwtje van L. de Beer, die agent was voor twintig stoombootdiensten.

De stoombootdiensten rond de eeuwwisseling

De Nijmeegsche Stoomboot Reederij en de Geldersche Stoomboot Maatschappij (GSM) brachten in 1901 twee nieuwe schroefstoomboten in de



vaart met de oude namen 'Nijverheid' en 'Koningin der Nederlanden'. De oude raderboten werden verkocht en de schroefboten 'Nijmegen I en II' afgedankt. In 1906 werd ook de 'Nijmegen III' verkocht en vervangen door een nieuwe schroefstoomboot, de 'Nijmegen V'. Met deze vierschroefstoomboten zouden de diensten nog vijftien jaar worden uitgevoerd.

Dat het in 1910 afgelopen zou zijn met de beurtvaart in Tiel en het spoor definitief had gewonnen, zoals Van den Broeke in zijn boek *Op streek geraakt. Het Rivierengebied en de Kamer van Koophandel voor Zuid-West Gelderland (1842-1992): de economische en sociale geschiedenis van een regio* beweerde, lijkt mijns inziens niet geheel juist. De meeste van de in 1901 genoemde vrachtboten onderhielden hun diensten op de eerder genoemde trajecten ook nog in 1910. Er bestond een drukke scheepvaart op de Waal. Daar kwamen regelmatig nieuwe rederijen bij. Zo voer de Maas- en Waalsche Stoombootmaatschappij te Leeuwen in die jaren tussen Nijmegen en Rotterdam met de 'Industrie I en II'.

Niet alleen op de vaste trajecten werd gevaren met stoomboten. Verschillende boten werden ingezet voor speciale reizen en gelegenheden. Zo legde in juni 1900 een stampvolle stoomboot 'Eugenie' te Wamel aan. Aan boord waren

diverse muziekkorpsen uit de omgeving die uitscheepten voor een groot feest. Rond negen uur in de avond werden de muzikanten aan het veer te Wamel weer ingescheept, nu op de grote salonboot 'Harmonie I' van Van der Schuyt. Deze rederij voer inmiddels met de 'Harmonie I' en 'II'. In 1903 legde Van der Schuyt op het traject Tiel-Rotterdam de stoomboot 'Rotterdam I' in. In Zaltbommel bezat Van der Schuyt een stoombootligger aan de Waal voor de stad met een lengte van achttien meter die de rederij aan de stad verhuurde voor driehonderd gulden per jaar en steeds voor tien jaar werd vastgelegd.

STOOMBOOTDIENSTEN OP ZALTBOMMEL IN DECEMBER 1908*

<u>Rederij:</u>	<u>NSR</u>	<u>Concordia</u>	<u>Mercurius</u>	<u>Van der Schuyt</u>
<u>Traject:</u>	Rotterdam-Rijn	Waal-Lek-Neder-Rijn Zaanstreek	Zaltbommel-Dordrecht	1.Tiel-Rotterdam 2.Zaltbommel-Arnhem-Zutphen-Deventer 3.Tiel-Zaanstreek
<u>Frequentie:</u>	dagelijks	vrijdag	4 x per week	1. dagelijks 2. woensdag 3. 3 x per week

*Zalt-Bommelsche Courant van 2 december 1908

In 1902 werd de stoomtramlijn Maas en Waal geopend en kon van Wamel via Druten naar Nijmegen worden gereisd. Het betekende een stevige concurrent voor de stoombootdiensten op het traject Nijmegen-Tiel. Voor die tijd was men aangewezen voor een reis naar Tiel of Nijmegen op het stoomjacht 'Postiljon', de Nijmeegse boot of de Rotterdamse rederij (NSR) die met haar luxe schepen een lust voor het oog was en een dienst onderhield van Rotterdam naar Mannheim.

De Badische Actiengesellschaft fuer Rheinschiffahrt begon in 1912 met een nieuwe onderneming: Rhenus Transport, met kantoren in Mannheim, Mainz, Antwerpen en Rotterdam. Besprekingen tussen de rederijen Fop Smit, SRodl en J. & A. van der Schuyt over samenwerking op de benedentrajecten liepen in 1917 op niets uit. Een combinatie tussen de Nijmeegse rederijen en de Arnhemse onderneming Concordia leek in 1920 even tot de mogelijkheden te behoren, maar ook deze onderhandelingen over een fusie liepen in 1921 definitief stuk.

Het gevolg was dat de beide Nijmeegse rederijen besloten te fuseren en in 1922 kwam de Verenigde Nijmeegsche Stoomboot-Maatschappijen (VNSM) tot stand, in de volksmond 'De Nijmeegse boot' genoemd.



Zuilichem

Het einde van de stoombootdiensten

In de jaren twintig onderhield het stoompassagiersschip 'Geisha' van Reederij J. en A. van der Schuyt te Rotterdam de lijndienst Rotterdam-Tiel. Van der Schuyt voer ook op verschillende andere trajecten, bijvoorbeeld vanuit Eindhoven naar Utrecht, Rotterdam, Dordrecht, Schiedam, Delft, Vlaardingen, Den Haag en Leiden, maar ook vanuit Culemborg. Na het overlijden van de laatste Van der Schuyt in 1922 werd het familiebedrijf omgezet in een Naamloze Vennootschap en probeerde zijn greep op de Nederlandse binnenvaart te vergroten. Er volgden onderhandelingen met de

Vereenigde Nijmeegsche Stoomboot Maatschappijen (VNSM) over ruilen van stoom- bootdiensten, maar laatstgenoemde rederij had daar geen belangstelling voor. Slechter was het vergaan met de NSR. Deze rederij was in de jaren twintig overgenomen door de grote concurrent, de Koeln-Duesseldorfer (KD). De NSR mocht het hele goederenvervoer blijven verzorgen, de passagiers gingen met de raderstoomschepen van de KD.

Na de Tweede Wereldoorlog kwam de NSR weer geheel in Nederlandse handen en ging verder onder de naam Nederlandsche Stoomboot Reederij Akkermans, genoemd naar de directeur van het bedrijf.

In de Bommelerwaardse gemeente Brakel was na de Tweede Wereldoorlog het openbaar vervoer weggefallen. Een verbinding met Rotterdam waarmee handelsbetrekkingen bestonden en waar veel dienstbetrekkingen werden vervuld, was een zeer omslachtig. De autobusverbinding Brakel-Zaltbommel was gestaakt en reizigers moesten per rijwiel (meestal zonder banden) naar Zaltbommel fietsen, daarna per autobus naar Geldermalsen en vervolgens per trein via Utrecht naar Rotterdam. Het gemeentebestuur richtte zich in april 1946 tot de NSR met het verzoek in Brakel te willen stoppen en de veerpont zou dan de reizigers aan boord brengen. Met deze boot konden reizigers ook de stad Gorinchem gemakkelijk bereiken, die een regionale functie vervulde. De NSR wilde de Nijmeegsche Stoomboot Maatschappijen geen concurrentie aandoen en besloot om alleen haar boot die om zeven uur 's morgens uit Zaltbommel naar Rotterdam vertrok en om vijf uur 's middags vanuit Rotterdam naar Brakel voer reizigers te laten opnemen. Alleen passagiers met een dagretour werden meegenomen. Reizigers die niet dezelfde dag terug wilden, konden dan met de Nijmeegse boot reizen die in Brakel stopte maar geen dagelijkse retourgelegenheid kon bieden.

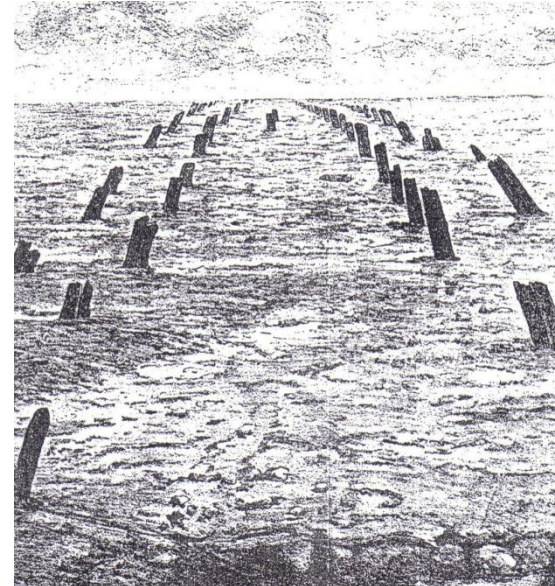
Geleidelijk verdwenen de rookpluimen van de stoomboten op de rivieren. De grote passagiersraderstoomboten van de NSR en de KD hielden het nog enkele jaren vol maar uiteindelijk moesten zij het eind jaren vijftig ook afleggen tegen het gemotoriseerde weg en treinverkeer.

Arie Vervoorn (Jaargang 4-1)

Romeinen waren bruggenbouwers bij uitstek

De invloed van de Romeinen is voor de eerste bewoners van ons land van grote betekenis geweest. Niet alleen brachten de Romeinen de beschaving in de door hen bezette gebieden, ook de aanleg van betere wegen en watergangen werden door hen ter hand genomen. De akkerbouw werd sterk bevorderd en de verzorging van vee, woningbouw en dijkanaanleg op hoger peil gebracht. De voornaamste vestigingsplaats van de Romeinen was wel het "eiland der Bataven", het gebied gelegen tussen de Waal en de Oude Rijn. In deze streek zijn meerdere malen vondsten gedaan die op de invloed van de Romeinen wezen. Dat de Romeinen ook bruggenbouwers bij uitstek waren willen wij illustreren met het volgende.

In de Nieuwe Rotterdamse Courant van 17 oktober 1895 werd vermeld dat



op het terrein van de Zuilichemse steenfabriek een opzienbarende vondst was gedaan. "Bij het uitgraven van klei voor de steenfabricage werd ontdekt, 4.50 meter onder de oppervlakte, een tweetal rijen paaljukken, die zich over 180 meter afstand, onderling 3.30 meter van elkaar verwijderd, uitstrekken en het vermoeden wettigen dat voor eenige eeuwen een brug eene verbinding met de overzijde heeft gevormd. De palen zijn als 't ware

afgebrokkeld, terwijl de slechte kwaliteit van het hout vergaan in de hand heeft gewerkt. De palen zijn van 20 tot 25 cm. middellijn. Neemt men in aanmerking dat boven de palen een kleilaag bestond van 4.50 meter,

terwijl er nog steeds geruchten liepen, dat in vroeger tijden op de Zuilichemse waard veel oudheden gevonden zijn, dan wint het vermoeden veld, dat men hier te doen heeft met een bouwstuk uit het begin onzer jaartelling en dat de aandacht van oudheidkundigen wel verdient", aldus het artikel in De Nieuwe Rotterdamsche Courant.

Onderzoek.

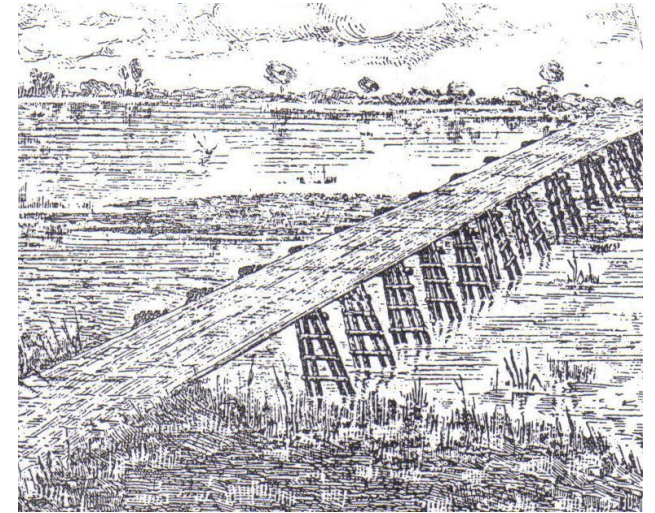
Het was de archeoloog W. Pleyte, die naar aanleiding van het krantenbericht een onderzoek instelde. Hij nam contact op met de burgemeester van Zuilichem, de heer S.F. Monhemius. De eerste burger liet Pleyte weten, dat hij een brief van een zekere heer D.P. Regt uit Hurwenen had ontvangen met de volgende inhoud: "Naar aanleiding van het bericht in de Nieuwe Rotterdamsche Courant, betreffende de fundeeringen, blootgesteld op de waarden van den Weledelgeboren Heer Pool, deel ik u het volgende mede: Waarschijnlijk heeft daar gestaan de tolbrug, gesticht door Colonna of Zuylen. Deze brug stond eerst buitendijks, maar is door verlegging van den Waaldijk daarmede eenigszins in verband gekomen. Aan deze tol moesten de afvarende en opvarende schepen een schatting betalen. Deze schatting werd in de dertiende eeuw geheven door Jan van Herwen (lees Jan van Herwijnen), zoodat het niet onwaarschijnlijk is dat aan de overzijde van de Waal een dergelijk gebouw gevonden werd als te Zuilichem. De tol te Zuilichem heeft ook toebehoord aan Gerard van Loo, heer van Herlaer in 1309; aan Reynald, graaf van Gelre; aan Pilgrim, heer van Voorne; aan het geslacht van Herlaer 1455; aan het geslacht Pieck van Half-Asperen; aan Stejfen van Rossum enz. De tolbrug is waarschijnlijk gesticht door de Romeinen zoodat de paalfundeeringen bijna 2000 jaar oud zijn". Spoedig kwam archeoloog Pleyte met de resultaten van zijn onderzoek. Het paalwerk dat op de uiterwaarden bij Zuilichem gevonden was bestond uit vier rijen palen, die twee aan twee tegenover elkaar stonden. Het gezicht van deze palenrijen deed denken aan een menigte van reusachtige schragen, waarvan de bovenleggers ontbraken. Bij zijn onderzoek waren er nog twintig van deze palen over, die drie tot vier meter uit elkaar stonden. De gevonden palen waren nog 3.40 meter lang maar waren allen op hoogte van de afgegraven uiterwaard afgerot. Volgens Pleyte zal de brug niet veel hoger geweest zijn aangezien de rivieren in die tijd niet tussen dijken waren ingesloten. Het water liep toen in de winter over het gehele landschap. Eeuwen later is men begonnen met verhoogde dijken aan te leggen. Bovendien waren de uiterwaarden veel lager gelegen als nu, immers in de loop der tijden zijn deze

hoger geworden doordat met overstromingen nogal wat zand op de waarden terecht kwam.

Zoals we al opmerkten waren de Romeinen bruggenbouwers bij uitstek. De bruggen die in de middeleeuwen in ons land gebouwd werden zijn allen naar Romeins model gebouwd. Ook in Duitsland zijn overblijfselen van Romeinse oorsprong gevonden. Het bij Zuilichem gevonden bouwwerk kwam in geen enkel opzicht overeen met die van de bruggen die te Mainz en te Keulen gevonden zijn.

Oplossing

In een passage uit het vierde boek van Caesars "De Bello Gallico", waarin gehandeld wordt over de Gallise oorlog, wordt over een brug geschreven. De beschrijving van deze brug mag dan niet duidelijk zijn, de tekening die de heer Th. Bentley maakte aan de hand van gegevens uit dit boek kwamen geheel overeen



met wat men te Zuilichem vond. De Duitser Cohausen vond bij Neuwied de ingestorte Duitse brug, die op bevel van Julius Caesar werd afgebroken. Ook hij zette zijn vondst op papier. Op grond van deze aantekeningen en andere gedane vondsten aarzde Pleyte niet langer: te Zuilichem heeft een brug gelegen zoals door Caesar werd beschreven. Hij voegde eraan toe dat de brug waarschijnlijk geen lang leven beschoren is geweest. Natuurlijke invloeden zoals ijsgang op de rivier hebben nadelig op de levensduur gewerkt. De archeoloog kon niet verklaren waarom de brug juist te Zuilichem werd gelegd. Volgens een artikel in het kontaktblad van de Historische Kring Bommelerwaard is het mogelijk geweest dat op de plaats waar nu de Meidijk ligt vroeger een weg liep die op de brug bij Zuilichem aansloot.

Wie weet komen de restanten van de brug bij Zuilichem nog eens "boven water".