

De brug over de Geul

Voor de inwoners van Schin op Geul en Strucht is het heel gewoon dat ze, via de Breeweg en de Tolhuisstraat, zonder omwegen bij elkaar over de vloer kunnen komen. Toch was dat niet altijd zo vanzelfsprekend. De meeste dorpsgenoten weten wel dat de brug die nu de verbinding vormt tussen de Breeweg en Tolhuisstraat, nog vrij jong is. De oude brug is immers op 10 mei 1940 door Nederlandse soldaten opgeblazen in een poging de opmars van de Duitse troepen te vertragen. Maar wat is er nu bekend over de oorspronkelijke brug?

Uit documenten in de archieven van het 'Land van Overmaas' die bewaard worden in het rijksarchief te Maastricht, blijkt dat er tot het jaar 1754 in Schin op Geul geen brug over de Geul was die de verbinding vormde met Strucht. Schin op Geul en Strucht waren toen twee aparte gemeenten, en de inwoners van die twee dorpen moesten bij hoog water via Valkenburg reizen om elkaar op te zoeken.

De plannen om een brug te bouwen op de plaats waar nu de Breeweg in de Tolhuisstraat overgaat, dateren uit 1754. In een gemeenschappelijke vergadering op 16 Augustus 1754 te St.Pieter (toen behorende tot Schin op Geul, nu tot Valkenburg) diene de burgemeesters van Schin op Geul en Strucht een verzoek in bij de Commissarissen en andere leden van de Staet des Lands Valckenborgh om een brug over de Geul te bouwen.

Staats en Oostenrijks

Uit de verslagen van die vergadering blijkt dat de besluitvorming rond dit verzoek van beide burgemeesters nogal ingewikkeld was. In de 18e eeuw was het Land van Valkenburg namelijk verdeeld in een zogenaamd 'Staats' en in een Oostenrijks deel. Het 'Staats' deel werd bestuurd door de Staten-Generaal van de Republiek der Zeven Provincieën, Holland dus. Oud Valkenburg, Strucht en Schin op Geul behoorden van 1748 tot 1781 tot het Oostenrijkse keizerrijk en vielen onder het bestuur van de Oostenrijkse keizerin Maria Theresia. Bepaalde zaken in het Land van Valkenburg vereisten een gezamenlijk besluit van Staatse en Oostenrijkse vertegenwoordigers. Zo'n gezamenlijk besluit was ook noodzakelijk bij het bouwen van een brug.

Bouwkosten

In het verzoek van beide burgemeesters wordt ook gevraagd om de benodigde gelden voor de bouw van de brug van overheidswege beschikbaar te stellen. De bouw van een brug zal immers een verhoging van de welvaart in deze streek betekenen. Meer welvaart zal inhouden: meer inkomsten voor de adel, baron van Hammerstijn, Heer van Strucht en baron Hoen van Cartils, heer van Schin op Geul. Zij zullen immers via het feodale belastingstelsel (tiendrecht) fors in de welvaart meedelen. Daarnaast zal de brug nog op een andere manier geld opbrengen: de burgemeesters vragen ook toestemming om tolgeld te heffen bij het passeren van karren met paarden, en van ander vee.

De kosten voor de bouw van de brug bedragen een kleine f2000,-Om dit bedrag goed te kunnen inschatten moet u zich realiseren dat het dagloon van een metselaar of timmerman in die tijd vijftig cent bedraagt. Een blok mergel kost vijfenveertig cent, een pond ijzer vijfenzeventig cent, voor één 'nagel' moet een oort (iets meer als een cent) betaald worden

Tolheffing

Johannes Munix uit Strucht, een van de twee aannemers die de brug gebouwd hebben, krijgt als eerste de bevoegdheid om tol te heffen. Hij mag een van te voren overeengekomen deel zelf houden. Wanneer mensen die tol verschuldigd zijn niet willen betalen, mag hij ze dwingen, eventueel door ze te arresteren. Het bedrag aan tol dat Munix afdraagt is niet erg hoog: in een akte uit 1758 is sprake van zes gulden, terwijl in een akte uit 1761 melding wordt gemaakt van achterstallig tol over drie jaar , voor een bedrag van 'tien gulden en een oort Luiks'

In dit verband is het erg opmerkelijk dat de opvolger van Munix (Joes Munix overlijdt in mei 1761) veel hogere bedragen aan tol afdraagt. Die opvolger, Arnold Wevers wordt benoemd op 4 december 1761. In zijn contract staat dat hij een derde van de tolgelden zelf mag houden, en dat dus tweederde deel bestemd is voor de 'overheid'. Op 16 februari 1762 draagt Wevers f42,50 af. Dit bedrag is dan het verschuldigde deel van de tol die hij vanaf 4 december 1761 geïnd heeft, dus in ongeveer twee maanden.

Verschil in afgedragen tolgelden

Het is erg moeilijk te verklaren waarom Wevers zoveel meer tol dan Munix afdraagt. Komen er opeens meer mensen over de brug en waarom dan wel ? Heeft Munix een veel gunstiger contract gesloten, waardoor hij slechts een schijntje van de tol hoeft af te dragen en de rest mag houden ? Of, nog een andere mogelijkheid, neemt Munix het niet zo nauw met de eerlijkheid en speelt hij hier onder een hoedje met schout de la Croix, die zeer nauw bij de bouw van de brug betrokken was geweest ?

Verder onderzoek

Wat niet meer lijkt te zijn dan een verhaal over de bouw van een brug over de Geul in de achttiende eeuw, blijkt voor de werkgroep Geschiedenis van de Heemkondevereniging Schin op Geul de aanleiding om zich te verdiepen in de economische, bestuurlijke en sociale geschiedenis van die tijd. Veel vragen moeten nog beantwoord worden, veel onderzoek is nog noodzakelijk. Voor de werkgroep Geschiedenis een uitdaging.

Wie belangstelling heeft voor de geschiedenis van Schin op Geul is welkom bij de werkgroep geschiedenis van de Heemkondevereniging om samen met ons te proberen meer zicht te krijgen op dat verleden.

Marga Baetsen-Vanneulebrouk en Frits Prinsen