

Kruising

De geschiedenis
van pont en brug



Uitgegeven in opdracht van Rijkswaterstaat, directie Utrecht

Tussen april 1997 en november 1999 is in de rijksweg A2 bij Vianen een nieuwe brug over de Lek gebouwd, naast een bestaande brug. Ter gelegenheid van de opening van de nieuwe brug over de Lek is naar een idee van M.J. Ververs en in opdracht van Rijkswaterstaat, directie Utrecht een serie van vier boeken uitgegeven.

Kruising, het eerste van de vier, is geschreven door M.J. Ververs. In dit boek staat de geschiedenis van de ponten, de schipbruggen en de boogbrug centraal. Het beschrijft hoe mensen de Lek overstaken tussen Vianen en Vreeswijk (nu beter bekend als Nieuwegein). Het boek gaat over de techniek van de oeververbindingen, over de mensen en over de gebeurtenissen rond deze kruising van land- en waterwegen.

De andere delen in deze serie zijn:

Gerard Haverkamp, *Overspanning*, de bouw van de tweede Lekbrug bij Vianen. Het beschrijft de wijze waarop de nieuwe brug is gebouwd en welke voorbereidingen daaraan vooraf zijn gegaan. Jos Steehouder, *Pijlers*, een boek over de bestuurlijke besluitvorming rond de nieuwe brug. Frank Herzen, *Herrie bij de brug*, een verhaal over bruggen voor kinderen van tien tot twaalf jaar.

Redactie van *Kruising*:
Marjan Witteveen-Jansen

Kruising

De geschiedenis van pont en brug

M.J. Ververs



Europese Bibliotheek – Zaltbommel

Verantwoording van de afbeeldingen

Rijksarchief Utrecht: pagina 7

Het Utrechts Archief: pagina 10 en 12

Algemeen Rijksarchief te 's-Gravenhage:
pagina 30-32, 35, 38 en 40

Universiteitsbibliotheek Utrecht: pagina 33

De overige afbeeldingen zijn afkomstig van
de auteur

1. De Lek	6	- Zwakke punten	
- Het eigendom van de Lek		- Voor Soetens geen Lek te breed	
		- Wild-west aan de Wilhelminsluis te Vianen	
2. Een pont over de Lek	9	- Van hout naar staal	
- De heer van Louwenrecht in de fout?		- Sluipverkeer	
- Een slim plan		- Schipbrug of stoomveer?	
- De weg naar de pont		- Mechanisering	
- Het jaar van verschrikking 1787		- Een brugknecht met pensioen	
- De zesde pinnemaker bij Vianen		- Arbeidsonrust op de schipbrug	
- Clazina, de pachteres van het Oudslijker veer		- Vreemde zaken	
- Lodewijk Heijnen en de domaniale pont		- Een eenmansactie van Policarpus	
- Lodewijk Heijnen en de keizer		- Van hout naar staal II	
- De schipbrug van 1813-1814		- De schipbrug nog nuttig gebruikt	
- De Pruisen en de Russen			
- De bouw van de schipbrug		5. De vaste brug	49
- Het terugtrekken van de Fransen		- Moed en beleid	
- De voedselvoorziening van de Pruisen		- Een vlot begin	
- De uitdrijfvakken		- De vorm van de vaste oeververbinding	
- Het einde van de bruggen		- Een brug op goede voet	
- Ook de centen spelen een rol		- Moeilijkheden met het waterschap	
- De financiën van Vianen		- Is die brug nog niet klaar?	
- Hulp in nood		- De aanbruggen: een moeilijk bed toch opgemaakt	
- Lodewijk Heijnen en de postrit Amsterdam-Parijs		- De echte verbinding. Niet voor niets	
- Lodewijk Heijnen als redder		- De montage	
- Heijnen wordt brugwachter		- De opening van de brug in 1936	
- Een ingenieur grijpt in		- De inzetbaarheid van Rijkswaterstaat?	
- Nieuwe pachters van de pont		- De eerste files op de brug	
		- Stappen van de bezetter	
3. Een hangbrug	29	- De brug is niet meer	
- Een Vianens driemanschap		- Een pont voor het grijpen	
- Een Koninklijk Besluit		- Bevrijding! Rijkswaterstaat in actie	
- Jean Baptist Vifquain		- Plannen	
- Haast!		- De bouw van de Baileybrug	
- Oorzaken en gevolgen		- De planning	
- Een afvloeiingsregeling uit de losse hand (1841)		- De montage, 1948	
		- Een brug in een brug	
4. Een schipbrug	34	- Files, files, files	
- Hendrik Bennik en Willem Pallada		- Rijkswaterstaat maakt plannen en voert ze uit	
- Domeinen op de penning		- De Lekbrug in de A27 open!	
- De bouw en ingebruikneming van de brug		- Van staal naar beton	
- Een winnaar en verliezers		- Een brug naar de 21ste eeuw	
- Het gezin van de vaste timmerman			
- De schipbrug in het gebruik		Verantwoording	78
		Nadere gegevens	79

De Lek

Tussen Vianen en Vreeswijk ligt de rivier de Lek, van oudsher druk bevaren door schepen die van Amsterdam via Vreeswijk naar Keulen voeren en terug, de "Keulse vaart". Het scheepvaartverkeer nam in de loop der tijd toe, maar ook het verkeer over land is veel drukker geworden. Wie van het noorden naar het zuiden gaat of omgekeerd, moet de rivier oversteken. In het verleden gebruikten de reizigers daarvoor een boot of de veerpont. Later, in 1840, legde Rijkswaterstaat een schipbrug in de rivier, een serie schepen met daarop een wegdek. Voetgangers en rijuigen konden daarover ongehinderd de andere kant bereiken. Als een schip wilde passeren, lag het verkeer op het land stil. Dan moest een gedeelte van de schipbrug uitvaren om de waterweg vrij te maken. Bij hoog water en ijs moest de gehele brug veilig naar de vluchthaven en maakte het verkeer weer gebruik van de pont.

Sinds 1936 laat een hooggelegen oeververbinding het verkeer ongehinderd doorgaan, zowel over de brug als op de rivier onder de brug. Bruggen zijn niet meer weg te denken als schakels tussen het noorden en zuiden van Nederland.

De veerponten waren lange tijd alleen van hout, evenals de oudste schipbruggen. In de loop van de negentiende eeuw werd meer staal toegepast, zowel in de pont als in de pontons van de schipbrug. In de twintigste eeuw ging beton een steeds grotere rol spelen. De eerste hooggelegen brug was nog een stalen boogconstructie, de nieuwe verkeersbrug aan het einde van die eeuw is geheel in beton uitgevoerd.

Dit boek over de oeververbindingen tussen Vianen en Vreeswijk (nu een deel van Nieuwegein) gaat over de veerponten, de

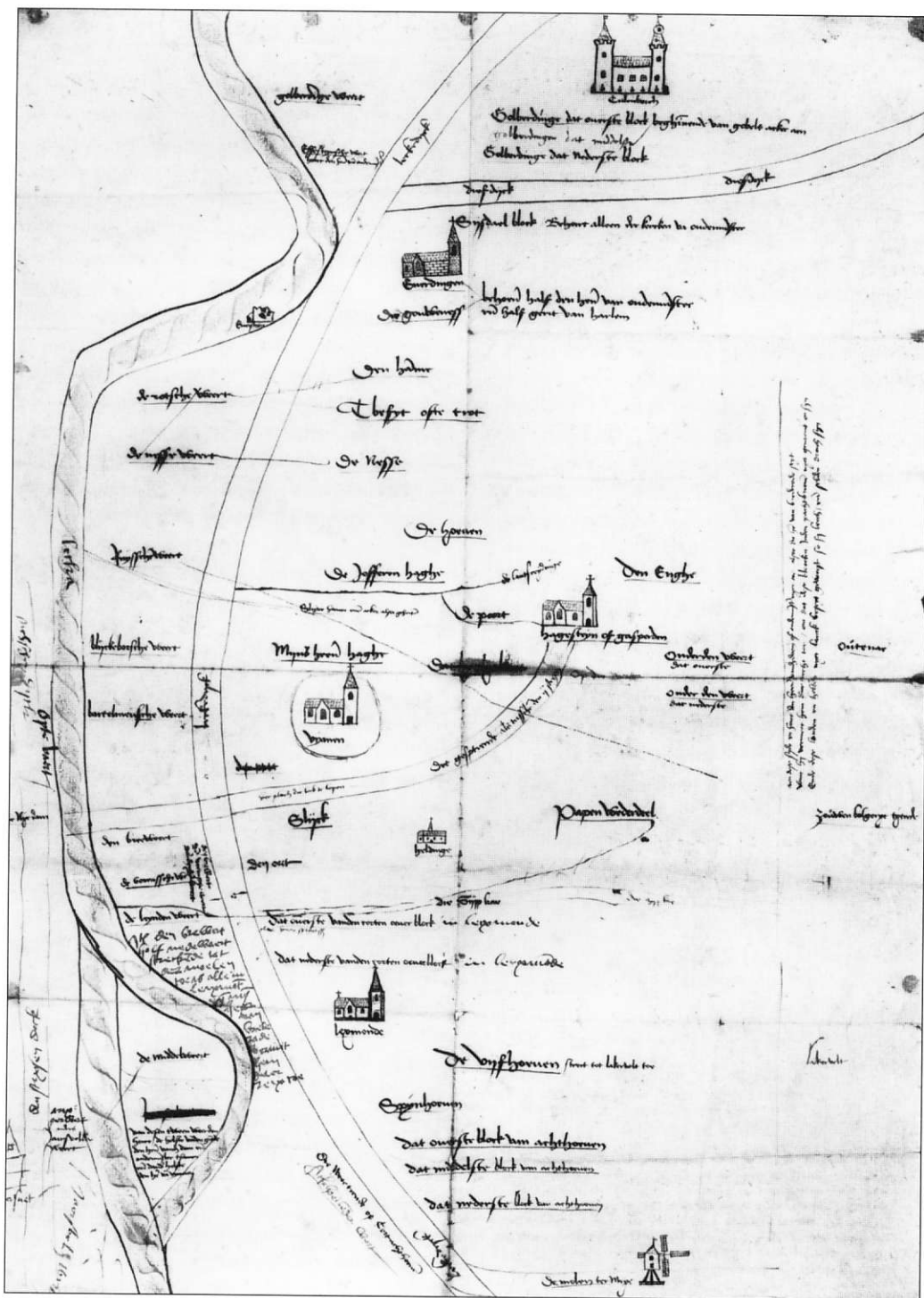
schipbrug en de vaste brug. Het gaat evenzeer over de techniek als over de gebeurtenissen rond de oeververbinding. Het is vooral ook een geschiedenis van mensen, mensen die de oeververbindingen organiseerden, aanlegden en gebruikten.

Het eigendom van de Lek

Wie zich de eigenaar van de rivier de Lek mocht noemen was sinds onheuglijke tijden een twistpunt tussen verschillende heersers, zowel geestelijke als wereldlijke. De bisschoppen van Utrecht zwaaiden de scepter ten noorden van de Lek. De Vaartse Rijn, het kanaal van Utrecht naar de Lek, werd in 1373 doorgetrokken naar de Lekdijk en een sluis maakte het mogelijk vandaar de Lek op te varen. Het dorp Vreeswijk dat bij de sluis ontstond kwam tot grote bloei. De bisschoppen van Utrecht lieten met geld van de Utrechtse gilden bij het dorp Vreeswijk een fort bouwen om de Hollandse stad Vianen aan de overkant in de gaten te houden. Het fort diende tevens als bescherming en verdediging van de Vreeswijkse sluizen. De sluis was een belangrijke schakel in het handelsverkeer tussen Amsterdam, Utrecht en Keulen, de "Keulse Vaart". Bovendien werden de grachten van Utrecht door het inlaten van Lekwater van vers water voorzien.

Vianen, aan de zuidzijde van de Lek, was een vrije heerlijkheid met een eigen rechtspraak. Het behoorde de heren van Brederode toe. Deze Brederodes hadden recht op de gehele Lek in hun gebied, zoals graaf Albrecht van Holland in 1402 erkende.

Aan weerszijden van een water kan sprake zijn van grote verschillen tussen mensen. Veelal wordt smalend gesproken van "die van de overkant". Bij de Lek tussen Vianen en Vreeswijk was dat duidelijk het geval. Als de



Toen in het begin van de zestiende eeuw de heren van Brederode en het Domkapittel van Utrecht een geschil hadden, lieten ze deze schematische kaart tekenen van Vianen en omgeving. Het noorden ligt links. De Lek is gearceerd. Van boven naar beneden Culemborg (aangegeven met een kasteel), de Diefdijk, Everdingen, Hagestein, Vianen (in een cirkel), en Lexmond. Van Hagestein loopt een weg ten westen om Vianen heen naar de Lek (Rijksarchief van Utrecht).

uiterwaarden groeiden door aanslibbing, was dat vanzelfsprekend een meevaller voor de eigenaar van de uiterwaard. Maar wie was de eigenaar van een middelwaard, een stuk grond dat midden in de rivier droog viel? Een ander, steeds terugkerend probleem, was de aanleg van kribben. De stroom van de rivier kon daardoor sterk veranderen, wat verlies van land op de ene plaats en aanwas van land op een andere plaats tot gevolg had. Mocht een eigenaar dus een krib aan zijn land leggen? Aan deze kwesties zijn vele ganzeveren versleten.

Na lange disputen wees Maria van Hongarije, regentes van de Nederlanden, het eigendom van de rivier uiteindelijk geheel toe aan de graaf van Brederode, heer van Vianen. Ook de noordelijke en zuidelijke uiterwaarden en alles wat in de uiterwaarden was gebouwd was zijn bezit. Zijn recht strekte zich zelfs uit tot op de Vreeswijkse dijk, zoals de Grote Raad in 1534 in Mechelen bevestigde. Niet veel later, in 1546 kocht de stad Utrecht van Vianen een uiterwaard aan de noordzijde van de Lek, tussen de plaats waar nu een vluchthaven ligt aan de ene kant en de voorhaven van de Koninginnensluis aan de andere kant. Vervolgens betwistten de Utrechtenaren de heer van Vianen het recht om op de Lek te vissen. Het recht op visserij en jacht op de Lek hoorde echter bij het eigendom van de Lek en was dus toegewezen aan de graven van Brederode.

Brederode, heer van Vianen, hief ook tol van de schepen die over de Lek voeren. In juli 1562 was een zekere Aart de Blaulap met diverse waren op weg naar Utrecht. Hij probeerde de tolheffing te ontlopen. Hij lag met zijn schip al in de eerste kolk van de Vreeswijkse sluis en dacht dat hij daar veilig was, toen de drost van Vianen het schip en de goederen in beslag kwam nemen en naar Vianen afvoerde. Het kwam tot een proces, maar dat mocht niet baten, hij moest tol betalen. Omdat deze kolk buitendijks lag, was

het naar de mening van Brederode het gebied van Vianen.

Ook het opvissen van verdrinken personen en hun bezit was aan regels was gebonden. Het kon een aardige bijverdienste zijn voor de schout, zijn plaatsvervanger de drossaard, voor de chirurgijn en de toevallige vindere. Wanneer tegelijkertijd door bewoners van Vreeswijk en van Vianen naar een drenkeling werd gezocht, kon dat zelfs tot moeilijkheden op de rivier leiden. Het gebeurde eens dat waar nu de brug bij Hagestein ligt, twee mensen een drenkeling vonden. Ze kwamen samen tot de conclusie dat er niet veel aan was te halen. Om geen gedoe te krijgen, keken ze eens stiekum om zich heen en duwden toen de drenkeling terug in de rivier. Enkele dagen later werd hetzelfde lijk opnieuw gevonden, nu door twee vrouwen die langs de rivier de was deden. Zij gaven het lijk aan en de drenkeling kreeg een keurige begrafenis.

Een pont over de Lek

In juni 1556 breidde de stad Utrecht de sluisen bij Vreeswijk uit met een derde kolk, wat veel werk en vertier opleverde. De Brederodes van Vianen, aan de andere kant van de Lek, trachtten een aandeel te krijgen in de handel door een pontveer in de Lek te leggen, waarmee zowel goederen als personen werden overgezet. Dat was immers een goede bron van inkomsten. Toen in 1725 de Staten van Holland de heerlijkheid en de stad Vianen kochten, werden zij ook eigenaar van alle rechten van Vianen en dus ook van het pontveer. Sindsdien werd de pont in de correspondentie aangeduid als de domaniale pont. Het bezit en de rechten van de Staten gingen later over op het Koninkrijk der Nederlanden.

Ook al had Vreeswijk geen recht op de rivier, van oudsher werden natuurlijk ook reizigers van Vreeswijk naar Vianen overgezet door de schippers uit Vreeswijk. Zij mochten alleen voetgangers over brengen met niet meer bagage dan twee handen konden dragen. De stad Utrecht zag het belang van deze diensten in en liet al in 1458 voor de schepen van deze schippers op kosten van de stad een haven graven ten westen van de oude sluis. Sinds 1588 werden deze Vreeswijkse schippers voor het leven benoemd en waren zij ondergebracht bij het schippersgilde van Vreeswijk. Zij werden bekend als de schippers van het "kleine veer" of onder de naam van Pinnemakers. Wanneer er geen aanbod van reizigers was maakten zij in die lege tijd kleine houten pinnen. In de omgeving van Vreeswijk was veel werk dat met het water had te maken. Daarvoor was waterdicht schoeisel nodig, zoals leren laarzen. Voor het bevestigen van de zool aan de schoen werden houten pinnetjes gebruikt, omdat die evenals het leer uitzetten als ze nat worden, wat de laarzen of schoenen

waterdicht maakte. Voor het maken van die houten pinnetjes was weinig werkruimte nodig en haast geen gereedschap. Het meest geschikte hout was dat van de Kardinaalsmuts, een struik die ook langs de rivieren was te vinden. Dat was dus een uitgelezen bezigheid voor de pontschippers in de stille uren. Zo kwamen de Vreeswijkse schippers aan hun naam.

Vianen had ook nog een kleine pont. Die schippers bedienden alleen voetgangers die naar Vreeswijk wilden. De schippers van het kleine veer werden in navolging van hun Vreeswijkse collega's eveneens "pinnemakers" genoemd. Zij hadden echter een geheel andere bezigheid als zij niet hoefden te varen, zij visten op zalm. Wanneer de Vianense schippers druk bezig waren met vissen, lieten zij de Vreeswijkse pinnemakers veel tochten overnemen.

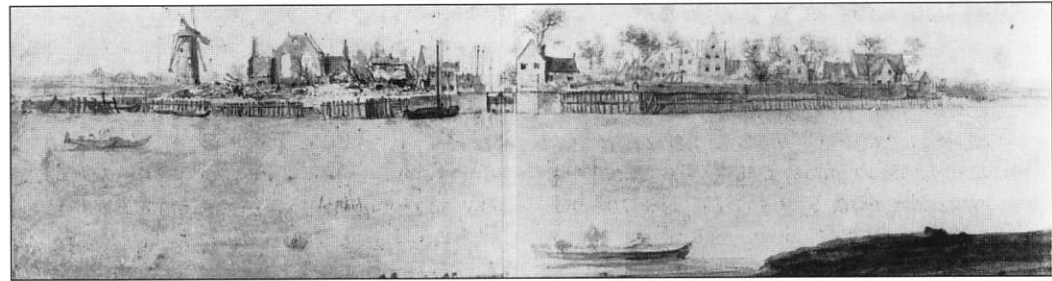
Gezicht op Vianen in 1630
(gravure van A. Rademaker).



Gezicht op Vreeswijk voor 1672.
Herkenbaar is de sluis die
toegang geeft tot de vaart, de
verbinding van Utrecht met de
Lek. De schepen op de rivier
kunnen vrachtschepen zijn en
bootjes van de pinnemakersveren
(Het Utrechts archief).



Gezicht op Vreeswijk na 1672,
toen de Fransen de kerk hadden
verbrand (Het Utrechts archief).



Op een stuk rivier van nog geen tweehonderd meter lengte lagen dus drie veren. De Vreeswijkse pinnemakers stonden onder het gezag van de stad Utrecht. Het pinnemakersveer van Vianen was het eigendom van die stad, al maakte ook Domeinen daar aanspraak op, de dienst die het onroerend goed en de rechten beheerde van het gewest. De grootste pont was vanaf 1725 van de Staten van Holland. De domaniale pont mocht bij normale waterstanden alleen voertuigen en goederen boven een bepaald gewicht

vervoeren en tijdens de overtocht mochten de passagiers de koetsen en wagens niet verlaten. Als het pinnemakers pontveer van Vianen niet meer in de vaart was door hoog water, ijsgang of stormwind - en zij voeren niet zo lang door als de Vreeswijkse pinnemakers - deed bij toerbeurt steeds één van de Vianense pinnemakers dienst op de domaniale pont. De pachter van de domaniale pont was verplicht ze dan in dienst te nemen en ze daarvoor vijftenzeventig cent per dag te betalen, later zelfs een gulden. Voor de pinnemakers was dat

een soort controle op de aantallen voetgangers die anders door hen zouden zijn overgezet.

De heer van Louwenrecht in de fout?

Het gewone vissen in de Lek was aan strenge regels gebonden. In 1727 was dat recht door de rentmeester van Domeinen te Vianen verpacht aan Arie van Dongen, marktschipper op Culemborg. Op 2 oktober kwam Arie met zijn knecht met de schuit uit Culemborg en merkte dat anderen in "zijn" viswater aan het vissen waren. Ze herkenden twee mannen uit Vreeswijk. Die sloegen op de vlucht en Arie en zijn knecht zetten de achtervolging in. Ze haalden ze in en zagen kans de Vreeswijkers hun hele handel afhandig te maken. Arie was niet bang, ook niet toen één van hen zei dat hij aan het vissen was in opdracht van meester Jan Jacob van Westrenen, heer van Louwenrecht, raadsheer bij het hof van Utrecht en hoogheemraad van de Lekdijk bovendams. Die had hen uitgestuurd om een mooie zooi vis te vangen. Arie was wel gewaarschuwd zijn handen niet te branden, maar hij nam toch al het visgereedschap, de viswant en de vangst mee terug naar Vianen. De heer van Louwenrecht, zeer ontstemd, kreeg de drossaard van Vreeswijk zover dat hij als represaille de schuit van Arie van Dongen in beslag nam. Dat was niet moeilijk, want op de beurtvaart kwam het schip regelmatig in Vreeswijk aan de wal. Maar het recht van visvangst was aan Vianen, dus toen protesteerde de drossaard van Vianen. Namens de Staten eiste de drossaard de boot van Arie terug. Bovendien eiste hij dat anderen niet meer in Arie's viswater kwamen of hem op een andere manier lastig vielen. Het ergste voor de heer van Louwenrecht was dat Arie ook de vangst had meegenomen, een snoek van ruim drie voeten lang, bijna een meter, een zalm van vijf of zes pond en zeker nog vijf barbelen. Hij maakte de zaak aanhangig bij het hof van Utrecht, waar alle details breed werden uitgemeten. Ook de Staten van Holland

bemoeiden zich er mee en dat maakte indruk. Arie kreeg zijn schip terug en hij werd schadeloos gesteld. Toch had de heer van Louwenrecht niet helemaal onrechtmatig gehandeld. De heemraden van de Lekdijk bovendams waren met de vroedschap van Utrecht in 1672 overeen gekomen dat zij niet in de Lek mochten vissen, maar dat het wel was toegestaan te vissen wanneer er schouw werd gevoerd op de Lekdijk.

Een slim plan

Toen later de pontknecht van het domaniale veer tussen Vreeswijk en Vianen eens moest worden gearresteerd, bedacht de drossaard samen met het gerechtshof van Utrecht daarvoor een slim plan. Op een zondagmiddag in september 1767, onder kerktijd, lag de domaniale pont bij Vianen. Aan de overkant, bij Vreeswijk, kwam een voertuig, een faëton, naar de veerstoep rijden. Daar stapte een heer uit die naar de overkant riep om hem over te zetten. De pontknecht, Claes Hoogendoorn, gooide de pont los en voer naar Vreeswijk. Omdat het water hoog was, had hij nog twee andere knechten bij zich. Bij het naderen van de oever liet Claes zoals gebruikelijk de klep van de pont neer. De heer liep naar Claes toe met de mededeling dat hij een brief voor hem had. Claes nam de brief aan en wilde gewoon terug gaan. Toen vroeg de bringer van de brief of hij van de pont wilde komen, om "even een juffrouw uit de wagen te helpen". Toen vermoedde Claes iets, hij weigerde en liep terug, de pont op. De ander trachtte Claes tegen te houden, maar Claes stootte hem van zich af. Het vermoeden van Claes bleek juist, want de man met de brief was een deurwaarder. Twee gerechtsdienaars uit Utrecht kwamen de deurwaarder te hulp, die midden op de pont nog steeds met Claes in gevecht was. Claes riep naar de knecht om de klep van de pont omhoog te halen en de pont de rivier af te laten drijven, maar die slaagde daar niet in. Claes kon niet tegen de overmacht

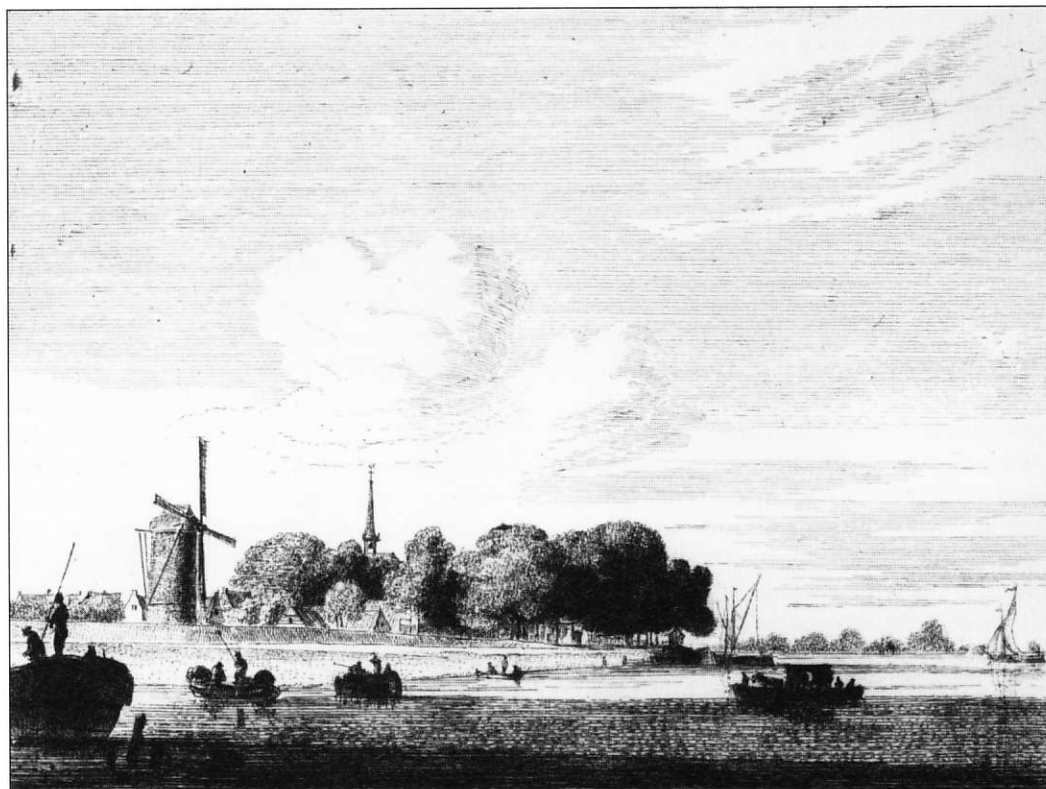
op en moest zich overgeven. De deurwaarder en zijn helpers trokken hem de wal op. Daar kreeg Claes een paternoster om zijn handen geslagen, werd in de wagen geduwd en naar Utrecht gebracht en gevangen gezet op de Hasenberg. De volgende dag werd hij aangeklaagd door de drossaard van Vreeswijk en veroordeeld voor het begaan van excessen en vechterijen.

Claes had geprobeerd de boot op de rivier te krijgen omdat hij de pont als Vianens gebied beschouwde en de deurwaarder daar dus geen zeggenschap had. De magistraat van Vianen was door deze zaak in het harnas gejaagd en schreef een brief naar de vroedschap van Utrecht. Die rechtvaardigde de deurwaarder door erop te wijzen dat de pont met de klep op Vreeswijks gebied vast had gelegen. Bovendien had de pont door het hoge

water niet aan de reep gelegen en was hij dus op geen enkele wijze met het grondgebied van Vianen verbonden. De Utrechtse vroedschap gebruikte zesenzeventig foliovellen papier om de arrestatie van Claes te rechtvaardigen. Voor Claes liep het slecht af. Hij werd veroordeeld tot acht dagen op water en brood.

De weg naar de pont

Over de aanlegplaats van domaniale pont waren duidelijke afspraken gemaakt door de gecommiteerde Raden van Holland en West-Vriesland. De Lage Waard, ten oosten van de Veerweg, was kort na 1725 doorverkocht. Daarbij was bedongen dat het klaphek ten oosten van het veerhuis aan de Vianense kant van de Lek daar altijd moest blijven staan, maar paarden en mensen moesten het jaagpad langs de rivier kunnen blijven gebruiken. Het hek is



Gezicht op Vreeswijk met rechts de grote pont, geladen met een koets (gravure naar Spilman, Het Utrechts archief).

daar inderdaad bewaard. In de oostgevel van het veerhuis moest altijd een raam aanwezig zijn met het zicht op de overvarende pont. Het veerhuis werd aan die zijde tegen ijsschotsen beschermd door houten "ijsbokken". Vanaf de Zuiderveerweg liep dicht langs de rivier een kade of dijkje naar de oude aanlegplaats van de pont, recht tegenover Vreeswijk. De kade, later door Vianen op een breedte van twaalf voet (vier meter) gebracht, liep vanaf het toen nieuw gebouwde veerhuis en werd afgezet met grote stenen of palen. Het gerecht van Vianen had het recht van toegang en overpad over deze "Kadijk". Een pad leidde vandaar naar het zogenaamde galgenveld, de gerechtsplaats van Vianen, in de uiterwaarden vlak bij de grens met het rechtsgebied van Hagestein. De eigenaar van het terrein moest toestaan dat de galg en het rad voor het radbraken daar bleven staan en werden onderhouden. De magistraat van Vianen mocht de misdadigers over de Kadijk van en naar de executieplaats voeren. Bovendien mocht zij zonder tussenkomst van de eigenaar op dezelfde plaats een nieuwe galg en rad oprichten. Het stenen kippenhok dat tegen het veerhuis was gebouwd moest zij echter weghalen. Al deze afspraken werden in 1729 gemaakt, maar pas in 1737 op schrift gesteld. Ook toen duurden sommige zaken lang.

Het jaar van verschrikking 1787

In de vaderlandse geschiedenis is het jaar 1787 bij velen bekend als het jaar waarin een groep schutters uit Gouda prinses Wilhelmina aanhield bij Goejanverwellesluis. Wilhelmina reisde toen van Nijmegen naar Den Haag om als de vrouw van stadhouder Willem V de zaken voor haar man in Den Haag te regelen, want Willem kampte al enkele jaren met de tegenstellingen tussen patriotten en prinsgezinden. In mei waren nog troepen van de prins bij Vreeswijk tegengehouden door Utrechtse tegenstanders. Holland had de stadhouder geschorst als kapitein-generaal en

vreesde dat de prins hulp zou krijgen uit Pruisen. Overal langs de grens plaatsten ze dan ook patriottisch gezinde troepen. De bezetting van Vianen was zwaarder dan van vele andere plaatsen, waarschijnlijk omdat de patriotten daar de gevangenen hadden ondergebracht die zij bij Vreeswijk hadden gemaakt, in de "slag aan de Vaart". De bewoners van Vianen lieten echter 's nachts de gevangen één voor één ontsnappen.

De bezetting werd na korte tijd vervangen door een grote ongeregelde groep van infanteristen en artilleristen. Voor de dragonders waren maar honderd paarden beschikbaar, soms moesten twee ruiters met één paard doen. Op 1 juli 1787 moesten 752 manschappen aanwezig zijn, maar er werden maar 472 geteld. 211 Mannen waren als deserteur geregistreerd. Ook menig paard ontbrak op het appel. Het was in deze verwarde tijd bovendien de grote vraag of er gevochten moest worden, en tegen wie. Generaal-majoor Stuart uit Schotland stelde die vraag uitdrukkelijk. Dat werd zo erg gevonden dat bericht daarvan naar Schotland werd doorgegeven, waar zeer verantwoordigd werd gereageerd. Stuart kreeg een maand de tijd om zijn standpunt te bepalen en te kiezen aan welke zijde hij in de toekomst zou vechten. Stuart wachtte dit niet af en hij deserteerde met zijn hele groep van de Hollandse naar de Gelderse, oranjegezinde zijde. Hij nam niet alleen alle vaandels mee, maar ook de regimentskas.

Op 28 juni werd prinses Wilhelmina aangehouden en teruggestuurd. Het leek een klein incident, maar het zou grote gevolgen hebben. Wilhelmina ging klagen bij haar broer Frederik (1741-1797), de koning van Pruisen. Frederik stuurde nog in hetzelfde jaar een strafexpeditie om verhaal te halen en de schande te wreken die zijn zuster was aangedaan. Deze expeditie was grondig voorbereid. In de morgen van 13 september 1787 trok de hoofdmacht van het Pruisische

leger over de dijken langs de grote rivieren van oost naar west het land binnen. Een van de redenen om over de dijken te trekken was de fourage van het leger. Daarvoor werd gebruik gemaakt van een behoorlijke scheepsmacht. Tegelijk met het leger trokken schepen op met levensmiddelen, een hospitaal en een schip met levende have zoals schapen en varkens. Met deze schepen werd ook materiaal meegevoerd voor een complete pontonbrug. Die brug was in Duitsland in drie weken samengesteld. Het materiaal voor de rijvloer was verdeeld over de ruim veertig pontons waarmee de brug moest worden gevormd. Het meenemen van zo'n brug op een lange expeditie was voor die tijd zeer vooruitstrevend.

Nu was de rivier de Lek in die tijd veel wisselvalliger dan tegenwoordig. Soms had de rivier te veel water, dan weer te weinig, waarbij verraderlijke zandbanken het varen bemoeilijkten. Heel vervelend was het Hagensteinse rak, ter hoogte van de herberg De Rode Leeuw, oostelijk van het huidige Hagesteinse stuwcomplex. De rivier maakte daar een paar scherpe bochten. Bij ongunstige wind en lage waterstanden was het moeilijk om dit traject van de Lek zeilend te passeren. Ook het Pruisische expeditieleger kreeg met dit probleem te maken. Vele boeren uit de omtrek werden daarom geprest om met hun paarden de schepen zo goed en zo kwaad als dat ging door het Hagesteinse rak heen te trekken.

Het oponthoud bij het Hagesteinse rak had veel gevergd van de krachten van het Pruisische leger. Toen na deze moeizame passage ook nog een sterke westenwind opstak en het weer verslechterde, moesten opnieuw de schepen worden getrokken door paarden. De bemanning die bij de pontonbrug was ingedeeld moest zich haasten en werkte lang door, want elders werd op hun brug gewacht. Omdat zij zolang in de weer waren geweest, mochten zij de namiddag en de nacht van

17 september 1787 rusten. Bijna tweeduizend manschappen sloegen toen hun bivak op in de uiterwaard tussen Vreeswijk en Klaphek. Alleen de marketensters mochten het kamp in- en uitgaan, om in Vreeswijk bier, wijn en jenever te kopen. De staf zag 's nachts nog wel kans om buiten de marketensters om aan twaalf flessen wijn te komen.

De volgende dag moest de hele groep zo snel mogelijk met de pontonbrug naar Schoonhoven en Nieuwpoort varen, waar zij de brug over de Lek moesten leggen. Zij slaagden er in om daar in zestien uur veertig pontons neer te leggen met een rijvloer waarover twee wagens naast elkaar konden rijden. Die brug had dus één nacht op de Lek voor Vianen en Vreeswijk gelegen, maar de oeververbinding was bij Nieuwpoort tot stand gebracht. Vianen en Vreeswijk zouden nog drieënvijftig jaar moeten wachten op een verbinding met een echte schipbrug.

De zesde pinnemaker bij Vianen

De Franse bezetting was een schrale tijd. Ook voor de zes pinnemakersschippers van Vianen was de armoede goed voelbaar. Toen in december 1806 een van de schippers bij een ongeval was verdrongen, vroegen de overige schippers het bestuur van Vianen de zesde pinnemakersplaats niet meer in te vullen. Zij zouden dan gezamenlijk de weduwe, Goverdina Homburg, elke week een gulden en tien stuivers uitkeren. Goverdina ging daar mee akkoord. Na verloop van tijd hertrouwde zij en anderhalf jaar later stopte de uitkering van de collega's. Toen de gedachten weer uitgingen naar herstel van de zesde schippersplaats probeerde Goverdina om haar tweede echtgenoot aangesteld te krijgen, maar tevergeefs. Kort daarna werd zij opnieuw en in kommervolle omstandigheden weduwe. Opnieuw diende Goverdina een verzoek in bij de stadsbestuurders voor het aanstellen van een zesde pinnemaker. Zij schreef dat zij als geboren burgeresse van de stad en dochter van

Kaart van omstreeks 1800. In de noordwestelijke hoek van Vianen ligt het voormalige kasteel van de Brederodes. De weg naar het pontveer is te herkennen, daar stond aan de oever van de rivier het oude veerhuis. De schipbrug kwam vrijwel op de plaats van het pontveer te liggen, recht voor Vianen. Ten noordwesten van Vianen ligt in de uiterwaarden de oude steenoven. Op die plaats is in 1936 de stalen boogbrug gebouwd.

100 50 0 100 200 300 400

D E V A A R T O N D E
n Dyk Boven Dams



99 100 101 2 3 4



N S W A A R D
Heeren
Lyn Baan
De Wulch
De Linde Dreef



Varkens Weiden
De Eiken Dreef
Smyns hoofd
Hage
H A G E N
Vianen

brave ouders, er altijd naar gestreefd had om op eerlijke wijze haar brood te verdienen. Geliefde het nu de edelachtbare heren goedgegunstiglijk om haar zoon Gerrit de Jooode, die bij haar inwoonde, achttien jaar was en van stil en onbesproken gedrag, als zesde pinnemaker te benoemen? Dat zou het onderhoud van haar gezin, dat ook nog door veel desastreuze ziekten was geteisterd, een stuk verlichten. De stad wees het verzoek af en Goverdina bleef arm. Pas tijdens de Tiendaagse Veldtocht naar België werd weer een zesde pinnemaker aangesteld, om de grote hoeveelheden militairen over de Lek te brengen.

Clazina, de pachteres van het Oudslijker veer

Behalve de grote pont en de twee pinnemakersveren waren er stroomopwaarts op korte afstand nog twee veren, het Oudslijker veer en het Honswijker voetveer. Het Oudslijker veer bevond zich op de plaats van het huidige stuwcomplex van Hagestein, ten westen van de voormalige steenfabriek De Ossewaard. Het Oudslijker veerhuis op de rechter oever van de Lek bestaat nog. Het Honswijker voetveer, ook wel het Diemense veertje, voer heen en weer tussen de nog bestaande herberg Lekzicht en de verdwenen herberg De Rode Leeuw. Deze beide veren hebben een lange geschiedenis. De heren van Arkel maakten al in de vijftiende eeuw gebruik van het Oudslijker veer om aan de overkant van de Lek strooptochten te ondernemen.

Het Oudslijker veer heeft vele eigenaren en nog meer pachters gehad. Het veer kwam in 1773 in het bezit van de stad Dordrecht, uit de erfenis van de overleden heer van Hagestein, Trip de Marez. Het onderhoud van het veer en de veerweg hoorden daarbij. De opbrengst van de pont moest Dordrecht echter afstaan aan de Waalse Gereformeerde Diaconie Armen in Amsterdam, beter bekend als de Weeskamer. Dat was een vreemde voorwaarde en tot ver in de negentiende eeuw een vette kluit voor vele advocaten.

Een nicht van de laatste eigenaar, Anna Maria van Rechteren, had grote invloed op het stadsbestuur van Dordrecht. In 1802 zond de dominee uit Hagestein, die functioneerde als rentmeester van de regenten van de weeskamer in Amsterdam haar een brief, waarin hij meldde dat de pachter van het veer was overleden "aan een kwaadaardige galkoorts met een rot- en zinkingkoorts en na vele uitgestane smerten". Diens vrouw Clazina bleef achter zonder kostwinner en in verwachting van haar vierde kind. De dominee vroeg om Clazina een half jaar pacht kwijt te schelden. Anna van Rechteren stemde daar van harte mee in.

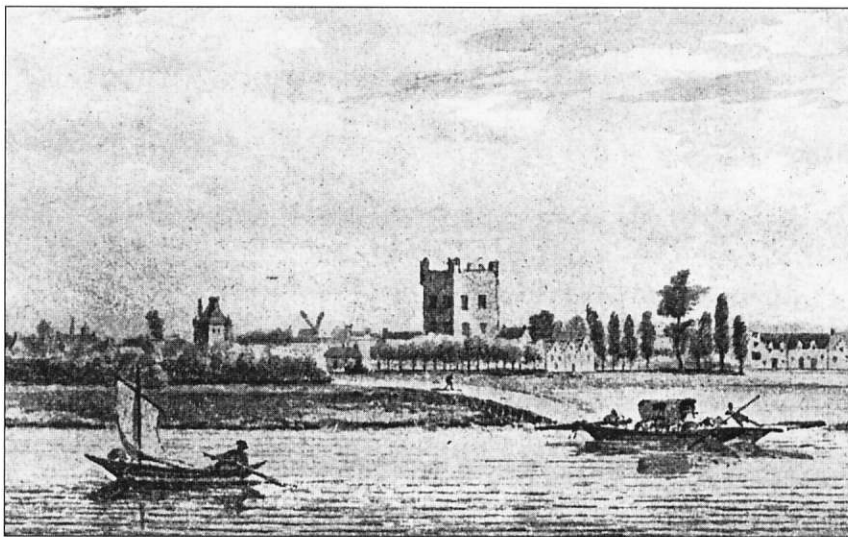
Clazina had het als pachter van het veer niet makkelijk. Toen het eens zeer hoog water was, vormde zich een grote zandplaat voor de afvaartplaats van de pont. Volgens de pachtcondities was het verwijderen van de zandplaat een zaak van de pachter. Dat kostte veel geld en intussen bracht het veer niets op. In de winter van 1805 werd bovendien de veerweg vernield door hoog water en ijs. Ook deze reparaties kwamen voor rekening van Clazina, die niet eens wist waar ze grond kon halen om de weg te herstellen. Vijf maanden lag het veer stil en de rentmeester van het weeshuis schreef dat het Oudslijker veer geen duit meer waard zou zijn als niet snel maatregelen werden genomen. Uiteindelijk kon Clazina grond kopen uit de uiterwaard naast de veerweg voor tien stuivers "per schaft", ongeveer viereneenhalve kubieke meter.

Clazina bediende het veer niet zelf, daarvoor had zij Lodewijk Heijnen uit Nijmegen in dienst, een van de soldaten die na zijn diensttijd in Hagestein was gebleven. Toen in 1805 was vastgelegd dat de pacht van tweehonderdvijftig gulden per jaar tot 1808 niet zou worden verhoogd, trouwden Clazina en Lodewijk.

Lodewijk Heijnen en de domaniale pont

Het Oudslijker veer bracht echter niet genoeg op voor het gezin van Clazina en Lodewijk dat na verloop van tijd negen personen telde. Ook het plaatsen van borden met daarop in drukletters "Oudslijkerveer" vergrootte de klandizie niet. De borden gingen meestal dezelfde weg als hun voorgangers, waar de Pruisen in 1787 de kachel mee aanmaakten. Ook bij de komst van de Fransen werden borden vernield.

Terwijl Clazina het Oudslijker veer bleef bedienen, werd Lodewijk Heijnen de veerman van de grote pont van Vianen. Bij de openbare verpachting in 1809 nam hij de pacht aan voor 2425 gulden per jaar, gedurende twaalf jaar. Het zat Lodewijk echter weer niet mee. Kort tevoren, op 30 januari 1809 was geheel onverwacht de noordelijke Lingedijk doorgebroken. Het water was met veel geweld de Vijfheerenlanden binnengekomen en ook de Alblasserwaard kwam grotendeels onder water te staan. Koning Lodewijk Napoleon had de getroffen gebieden bezocht en daar werd hem een snel herstel van de noord-zuid verbindingen beloofd. Toen Lodewijk Heijnen aan de verpachting meedeed, rekende hij erop dat deze officiële belofte snel zou worden ingelost, want dat zou een grote toename van voertuigen betekenen voor de veerpont. De toestand in de Vijfheerenlanden bleef echter zorgwekkend. Aan de dijken gebeurde lange tijd niets en ze bleven onbegaanbaar. Ook de landbouw lag stil. Van het fruit en het gewas kwam de eerste jaren niets terecht. Volgens een berekening van Lodewijk kreeg de pont zo weinig producten te verwerken dat hij en Clazina daar met hun kinderen geen vier maanden van konden leven. De inkomsten zouden voornamelijk moeten komen van de passerende diligences die soms met vier, maar meestal met twee paarden waren bespannen. De meeste verdienste gaf het overzetten van de postkoets Breda-Amsterdam met vier paarden, en soms met twee of drie volgwagens. Alles bij



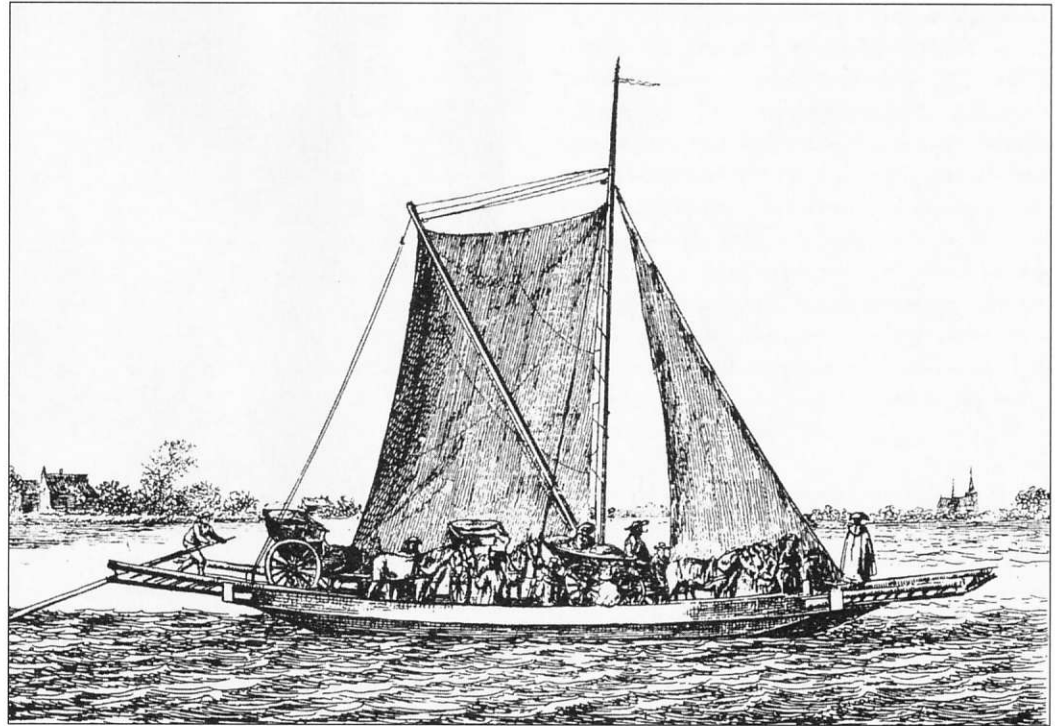
elkaar had het gezin een zeer karig inkomen. De pacht die voorheen dertienhonderd gulden was geweest, was nu eigenlijk veel te hoog. Lodewijk besloot een beroep te doen op koning Lodewijk Napoleon, want in de pachtvoorwaarden was opgenomen dat verlaging van de pachtsom mogelijk was als na een dijkdoorbraak de wegen van de Vijfheerenlanden langere tijd onbegaanbaar zouden zijn. Het beroep was dan ook niet tevergeefs. In april kreeg Lodewijk antwoord dat voor de pacht van het afgelopen jaar slechts dertienhonderd gulden werd berekend. Toen kwam Napoleon. Hij lijfde de Nederlanden in en zette zijn broer Lodewijk Napoleon af. Lodewijk Heijnen hoopte dat de keizer de toezegging van koning Lodewijk ook voor de overige jaren van het pachtcontract zou laten gelden, maar dat kreeg hij niet gedaan. Twee jaar later, in mei 1811 overleed Lodewijks vrouw, Clazina.

Lodewijk Heijnen en de keizer

In het najaar van 1811 maakt keizer Napoleon met zijn vrouw Marie Louise en een groot gevolg een rondreis door de Nederlanden. Hij zou van Gorinchem via

Gezicht op Vianen omstreeks 1725. In het midden de grote pont waar een huifkar op staat. Het vierkante gebouw is de toren van Sint-Pol, onderdeel van het kasteel Batenstein.

Afbeelding van een veerpont.
Zo moet de grote pont in de
achttiende en negentiende eeuw
wagens en paarden over de Lek
hebben gebracht.



Leerdam en Vianen naar Amsterdam rijden. Dat bracht in Vianen en Vreeswijk veel onrust onder de bestuurders, want de keizer moest daar de Lek oversteken. Keizerlijke orders bepaalden hoe de reis over land en de overtocht van de rivier zo veilig mogelijk konden plaatsvinden. Op 26 september kwam al bericht uit Dordrecht dat bij de doortocht van de keizer vijftien extra voerlieden uit Utrecht naar Vianen zouden komen voor de verzorging van tweehonderdvijftig paarden met hun berijders, die de keizer naar Utrecht zouden begeleiden. Aan de "maire" (de burgemeester in de Franse tijd) van Vianen werd uitdrukkelijk meegedeeld dat de manschappen op de Franse wijze moesten worden ingekwartierd en de paarden op stal gezet. Ook werd opdracht gegeven dat bij de overtocht van de keizer de ponten van Schoonhoven, Tienhoven en Hagestein behoorlijk bemand moesten zijn. De "maire" van Lexmond moest nog voor een aak

zorgen, de "maire" van Ameide voor vier kleine vissersboten, zogenaamde hengsten, en de "maire" van Langerak voor twee hengsten. Later werd nog per expresse de pont uit Krimpen naar Vianen gestuurd. Toen daar ook de pont uit Katendrecht aankwam, bleek dat een vergissing te zijn en de schipper kreeg opdracht zich onverwijld naar Gorinchem te begeven. Op de landwegen werden alle soorten paaltjes verwijderd evenals andere zaken die een hindernis zouden kunnen vormen.

Op 6 oktober kwam de keizer om drie uur aan in Vianen en nam op symbolische wijze de sleutels van de stad in ontvangst. Met een royaal gebaar stelde hij ter gelegenheid van zijn kroningsdag zeshonderd francs ter beschikking voor een soldaat die bereid was een deugdzaame dochter uit het weeshuis te trouwen. Hij gaf de raad om het geld pas uit te reiken als het huwelijk was gesloten. Na een

kort oponthoud zette hij de tocht naar de Lek voort. Hoewel de domaniale pont met Lodewijk Heijnen voor de keizer was gereserveerd, werd deze voor anderen aangewend. De keizer stapte vanuit zijn koets met zijn gevolg in een gereed liggend jacht en daarmee werd de tocht naar Utrecht aanvaard, over de Lek en de Vaartse Rijn. Een deel van het gevolg en vele ruiters begeleidden de keizer op de wal. De royale geste van de keizer dreigde de magistraat van Vianen nog in moeilijkheden te brengen, want keizer Napoleon had niet gezegd, waar het beloofde geld vandaan moest komen. De enige ongetrouwde militair in Vianen bleek Nicolaas Oldemarkt te zijn, die niet meer in actieve dienst was. Ondanks de niet geringe premie besloot hij zich niet lichtzinnig in zo'n avontuur te storten. Nicolaas was reeds zeventig jaar.

Napoleon bemoeide zich ook niet met betaling van andere rekeningen. Stalhouder Boschaart uit Utrecht kwam er het beste van af. Hij had er voor gezorgd direct na afloop van de ceremonie de rekening te presenteren en die werd hem ook vlot uitbetaald. Voor anderen, die ook graag geld hadden gezien voor hun werk, liep het minder goed af. Lodewijk Heijnen had zich van een goede bemanning voorzien, drie man die moesten zorgen voor het in- en uitspannen van de paarden en het op de pont brengen van het gerei. Hij had ze ook betaald, maar aan het eind van het jaar had hij daarvoor nog geen cent teruggekregen. Ook in Vreeswijk liep het met de betalingen verkeerd en werd het oprichten van erebogen niet vergoed.

De Pruisen en de Russen

De geschiedenis laat zien dat het wel of niet maken van verbindingen over rivieren of kanalen vaak te maken had met bezetting of oorlog. Omstreeks 1800 hielden de Fransen het land bezet. Na Napoleons grote nederlagen probeerde generaal Molitor, die in Nederland

de leiding had over troepen van de Franse bezetter, om het land in het geheim te verlaten. In de nacht van 14 op 15 november 1813 verliet hij met zijn hoofdmacht zo stil mogelijk Amsterdam en trok naar Utrecht. Vandaar trok hij in de nacht van 17 op 18 november naar Gorinchem, dat moest worden verdedigd om de aftocht te dekken. Over een breed front werden de troepen met de ponten over de rivier de Lek gebracht. Wanneer bij Vianen alle mensen werden ingezet, konden met de pont per keer drie rijtuigen met vier wielen worden overgebracht, of twintig ruiters met hun paarden. De domaniale pont kon tweehonderdvijftig manschappen overzetten. In Vreeswijk waren acht en in Vianen vijf roeischuiten beschikbaar, die elk acht personen konden vervoeren. Lange tijd werd dan ook beslag gelegd op alle overzetmiddelen om de legermacht van Molitor naar de zuidelijke oever van de Lek te brengen.

Van de hoofdmacht werden duizend man in Vianen achtergelaten als bezetting. Voor de bevolking van de stad was dit een zware tijd. Om de aftocht te dekken was bij de pont een batterij met twee stukken geschut in stelling gebracht. Dat vergrootte de angst van de bewoners van Vianen en Vreeswijk. Kort daarna werd het land bevrijd door de Pruisen en de Russen. Op de eerste december 1813 waagde de eerste kozak zich van Vreeswijk naar Vianen. In de daarop volgende nacht verliet de laatste Fransman met stille trom Vianen, richting Gorinchem. Hoewel er niet veel meer te halen was in Vianen zag de generaal nog kans om het mooiste paard van Vianen mee te nemen, zonder betaling uiteraard.

Na de eerste kozak die de Lek was overgestoken, volgden er meer. De domaniale pont en de beide pinnemakersveren waren voortdurend in de vaart. Al snel volgde de hoofdmacht van het expeditieleger, voornamelijk Pruisen onder bevel van

Graaf Von Bülow. Niet alleen de Fransen hadden grote haast gehad om de rivier over te steken, ook de Pruisen wilden zo snel mogelijk naar de overkant. De troepen die zich in de omgeving van Culemborg en Vianen bevonden, stonden onder bevel van generaal Von Oppen die zijn hoofdkwartier in Culemborg had ingericht. Deze generaal had zich goed laten informeren over de gang van zaken bij de overtocht van de Fransen over de Lek. Volgens hem kostte het op die manier te veel tijd. Via de maire van Culemborg gaf hij dijkmeester Pieter van Zoelen een korte maar krachtige opdracht: bouw voor het Pruisische leger twee schipbruggen over de rivier de Lek, één bij Culemborg en één bij Vianen. Van Zoelen kreeg alle benodigde volmachten en pakte de zaken professioneel aan. Hij begon met het verleggen van de verantwoordelijkheden. De burgemeesters van Vreeswijk, Culemborg en Vianen stelde hij verantwoordelijk voor de volledige medewerking aan het tot stand komen van de schipbruggen. Vervolgens schakelde Van Zoelen voor de bouw van de bruggen het "Bureau van de waterstaat" in. Op advies van Jan Blanken Jz., de inspecteur-generaal van deze waterstaatsdienst, werd als uitvoerder van dit project ingenieur Cornelis de Beer aangewezen. Van Zoelen kreeg hiermee de juiste man op de juiste plaats. Hij liet De Beer de volgende brief ondertekenen: "Ik ondergetekende, ingenieur van de waterstaat, verklaar dat al het nodige dadelijk in werking zal worden gebracht tot het stellen van een schipbrug bij Vreeswijk over de rivier de Lek. Utrecht 7 december 1813, Cornelis de Beer".

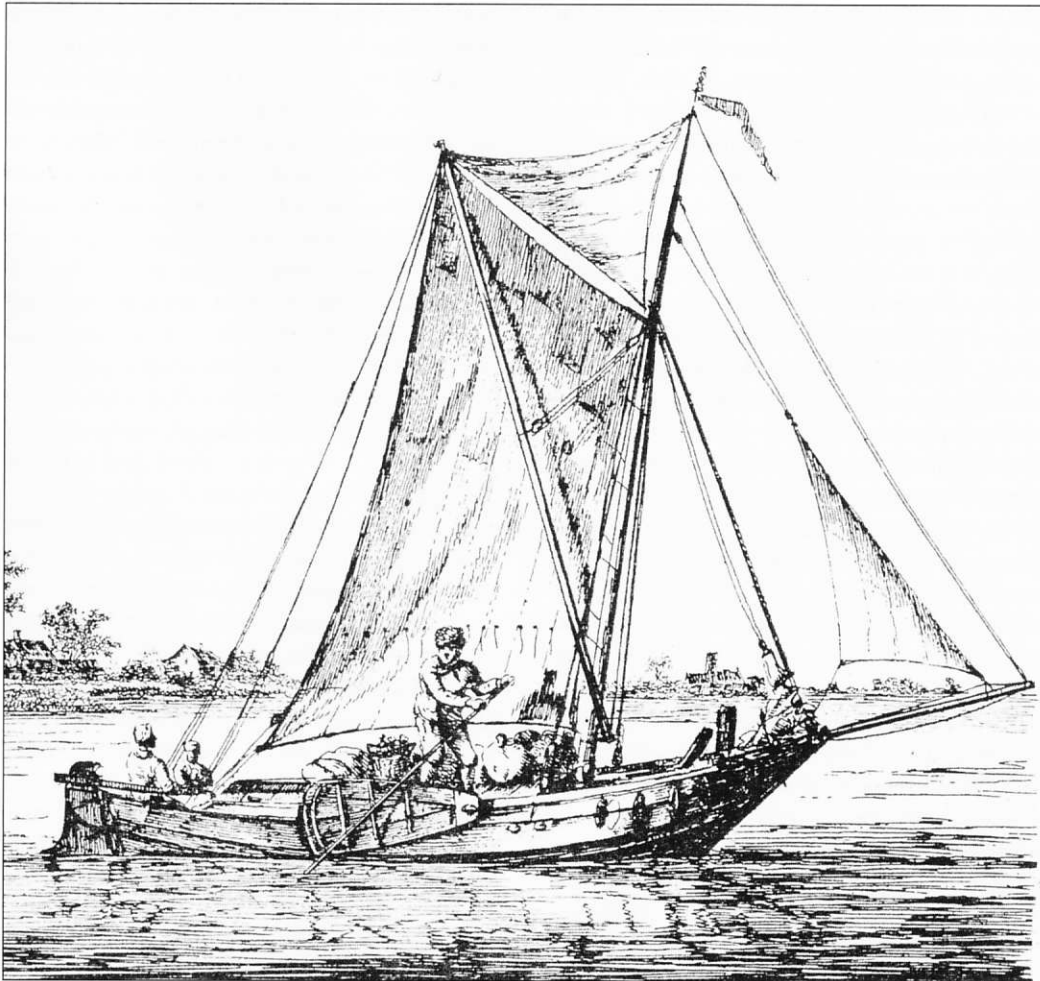
De bouw van de schipbrug 1813-1814

Cornelis de Beer gaf te kennen dat hij voor de bouw van de brug zou zorgen, mits hij werd voorzien van de nodige materialen. Hij verplichtte de burgemeesters hem hulp te verlenen. De burgemeester van Vreeswijk moest alle soorten vaartuigen en zandschuiten opeisen die konden dienen tot het vormen van

een schipbrug en ze naar de Lek dirigeren. Ook alle beschikbare timmerlieden en overige vaklieden moesten met hun gereedschap aantreden, en wel direct! In Vianen was dezelfde order al de vorige dag gegeven en die burgemeester had alle manspersonen die in staat waren arbeid te verrichten gesommeerd zich met zaag, bijl, touw, spade of ander gereedschap bij het stadhuis te melden. Dat in Vreeswijk de zandaken en timmerlieden naar de Lek werden gedirigeerd, was in dit dorp van zandschippers en enige scheepswerven niet zo vreemd. Maar wat moesten de bewoners van Vianen met bijlen en zagen? Dat werd snel duidelijk. Voor de bouw van de schipbrug was lang niet voldoende materiaal voorhanden, maar Vianen had prachtige lanen met bomen die precies in het plan voor een schipbrug pasten. De bomen die het meest geschikt waren voor het vormen van de schipbrug werden uitgezocht, omgehakt en naar de Lek vervoerd. Ze dienden in hoofdzaak voor de landhoofden en als verbinding van de schepen onderling.

Om de brug in geval van nood te kunnen verdedigen, werden de twee door de Fransen aangelegde barrières versterkt. Voor deze werkzaamheden werden in hoofdzaak burgers uit Everdingen ingezet. Zij verwerkten 181 wagenvrachten materiaal. Het oprichten van de brughoofden en de barrières kostte ruim elfhonderd mandagen. Tussen 4 en 28 december zijn nog andere burgers uit Everdingen bezig geweest om palissades rond de brughoofden op te richten en dat kostte nog eens een zestienhonderd mandagen. Nadien maakten zij zich vooral dienstbaar als gids voor de bevrijders. Intussen hakten de bewoners van Vianen een groot gedeelte van hun bos om. De Vreeswijkse timmerlieden en andere vaklieden uit Vianen verbonden met de meest geschikte bomen de schepen onderling en vormden ze tot een stevig geheel.

Uit Lexmond werden per dag vijftientig manschappen gevorderd om voor



Een "hengst", een kleine boot waarmee voetgangers en hun vrachtjes werden overgevaren.

eigen rekening met een schop of spade de toevoerwegen naar de brug in zo goed mogelijk toestand te brengen en te houden. Het vormen van de brug werd begonnen aan de kant van Vianen. Daar lag een grote zandplaat in de rivier wat het werk vereenvoudigde. Moeilijker was het aan de Vreeswijkse kant, waar de rivier veel dieper was. Met inspanning van alle krachten en onder grote druk werd het werk geklaard. Op 9 december 1813 konden de Pruisische en Russische troepen over de brug marcheren. Op 12 december arriveerde de gehele staf van het expeditieleger onder leiding

van graaf Von Bülow en nam zijn intrek in Vianen.

Cornelis de Beer kon om een boodschap worden gestuurd. Hij werd dan ook na het gereedkomen van de brug bij Vianen op 15 december naar Zaltbommel gezonden om ook daar een schipbrug te bouwen.

Het terugtrekken van de Fransen

De manier waarop de Fransen zich terugtrokken uit het land was opmerkelijk. Toen ze Arnhem al lang hadden prijsgegeven, evenals Utrecht, 's-Hertogenbosch en Breda,

verdedigden ze Gorinchem nog met vuur. De aanvoerlijnen van de Pruisen en Russen lagen voornamelijk boven de grote rivieren, dus de schipbruggen bij Vianen en Culemborg waren van het grootste belang. Graaf Von Bülow, die Gorinchem niet alleen vanuit het noorden, maar ook uit het zuiden en oosten wilde aanvallen, gaf bevel om bij Zaltbommel een schipbrug te leggen over de rivier de Waal. Jan Blanken Jz. die als inspecteur-generaal van waterstaat inmiddels de nodige contacten met Graaf Von Bülow had, beloofde de brug tot stand te laten brengen. Op zijn bevel werden rondom Vianen vijftig aken gevorderd van een bepaald model. Vervolgens liet hij de schepen stroomafwaarts bij Ameide over de dijk door de Vijfheerenlanden brengen. Van hier ging het over land en water, met behulp van manschappen die de burgemeester van elke plaats in de Vijfheerenlanden beschikbaar moest stellen. Zo kwamen de aken uiteindelijk in Tuil. Daar bevond zich ingenieur Cornelis de Beer, die in Vreeswijk al van Jan Blanken opdracht had gekregen om een schipbrug over de Waal tot stand te brengen. Met behulp van de vele manschappen die ook aan de schipbrug van Vianen en Vreeswijk hadden gewerkt, kon de brug over de Waal op 23 of 24 december van dat jaar in gebruik worden genomen. Gezien het jaargetijde en het slechte weer was dat een topprestatie, vooral waar het de aanvoer van de materialen betrof.

De voedselvoorziening van de Pruisen

Een leger op expeditie kon niet zonder voedsel. De meest voor de hand liggende manier om aan eten te komen was vorderen. Commandant Van Oppen van het Oppense Avant Corps dat in Culemborg was ingekwartierd eiste dat Vianen drie dagen lang elke dag de volgende levensmiddelen leverde: 650 pond broden, 350 pond vlees, 900 flessen brandewijn, 275 pond zout en 325 pond groente. Om de vier dagen moest de stad ook nog voor 248 Culemborgse schepels haver

zorgen en 900 pond hooi. Het stadsbestuur wist niet hoe het daar voor moest zorgen en stuurde de predikant, die goed Duits sprak, met een brief naar Van Oppen om te benadrukken dat de uitgemergelde bevolking van Vianen de gevraagde hoeveelheden nooit kon opbrengen. Van Oppen was kort en zei dat als Vianen de zaken niet in natura kon leveren, de stad maar voor geld moest zorgen om het ergens anders te kopen. De predikant reisde weer naar huis, om zich net als de andere bewoners van Vianen met bijl en zaag bij het stadhuis te melden voor de bouw van de pontonbrug. De levensmiddelen leverde Vianen uiteindelijk toch in natura.

De uitdrijfvakken

Een echt Nederlands leger bestond in deze tijd niet, er waren alleen schutterijen. Daarnaast werden landstormafdelingen opgericht om de onrust onder de bevolking het hoofd te bieden. De afdeling in Vianen bestond uit 153 personen die met elkaar over twaalf geweren beschikten, waarvan de helft niet bruikbaar was. Voor de overige strijders waren door de smeden van Vianen zogenaamde pieken gemaakt, houten stokken met een ijzeren punt. Om de landstorm van een betere bewapening te voorzien, kochten de Staten van Holland in Engeland tachtigduizend geweren. De Engelsen leverden ze af in Hellevoetsluis. Op 9 december werd opdracht gegeven de geweren naar Zutphen te vervoeren. Het vervoer vond plaats over de Lek, de Rijn en de IJssel. Toen was er een probleem. Waarschijnlijk door de grote snelheid van het bouwen en de grote druk waaronde de beide bruggen bij Vianen en Culemborg tot stand waren gebracht, was er geen rekening gehouden met de scheepvaart en waren er geen uitdrijfvakken aangebracht in de bruggen, delen die weg konden varen, zodat doorgaande schepen de brug konden passeren. Maar de geweren moesten toch naar Zutphen.

Jan Blanken mocht het probleem oplossen. Hij schakelde dijkmeester Pieter van

Zoelen weer in om uitdrijfvakken aan te brengen. Opnieuw werden de burgemeesters van de betreffende plaatsen voor de uitvoering verantwoordelijk gesteld. De materialen die in Amsterdam en Utrecht waren besteld, kwamen via de Vecht en de Vaartse Rijn in Vreeswijk aan. Vianen en Vreeswijk hadden dus de eerste keus, zodat het uitdrijfvak in hun brug snel gereed was. De burgemeester van Culemborg wachtte niet af maar stuurde dijkmeester Pieter van Zoelen met het nodige personeel naar Vreeswijk om de benodigde materialen te halen voor de brug in Culemborg. Zo kwam ook daar het uitdrijfvak gereed en konden de schepen naar Zutphen varen.

De uitdrijfvakken mochten uitdrukkelijk alleen voor zaken van oorlogvoering worden uitgevaren en dan nog alleen bij daglicht. De burgemeesters hadden een zware verantwoording op hun schouders gekregen. Zij kwamen bijeen en lieten Jan Blanken weten dat zij zich geen van drieën bekwaam voelden om zulk een groot en belangrijk object te beheren. Jan Blanken schreef direct terug en zei dit van Culemborg nog wel te kunnen begrijpen. Aan de burgemeesters van Vreeswijk en Vianen schreef hij: "Want waar en in welke andere plaatsen als Vianen en Vreeswijk vind ik ervarener dijkmeesters, molenmakers, veerlieden en schippers dan bij Ulieden, die met één opslag van het oog opkomende gebreken en middelen van redres (herstel) kunnen toepassen." Dat was een staaltje Blanken-tactiek.

Het einde van de bruggen

Al deze werkzaamheden vonden plaats in een winter die zo koud was dat schaatsliefhebbers daarvan slechts kunnen dromen. Dat bracht veel ontberingen met zich mee voor de bevolking en stelde zware eisen aan degenen die aan de bruggen moesten werken. Slechts enkele dagen in december en januari kwam het kwik boven nul. In de nacht van 6 op 7 januari 1814 wakkerde een straffe wind uit het noordoosten aan en daalde de temperatuur

snel. Toen was een ramp niet meer te vermijden. In de ochtend van 9 januari sloeg het ijs in de rivier de brug tussen Vianen en Vreeswijk uiteen, bracht onherstelbare schade toe en verspreidde de stukken wijd en zijd. Dat was het einde van de meeste pontonschepen die het brugdek ondersteunden. Slechts tweeëndertig dagen had de brug dienst gedaan. Bovendien ging door het geweld van het ijs een groot deel van het hout verloren dat pas gekapt was in het Vianense bos. De schipbrug bij Zaltbommel onderging hetzelfde lot op 22 januari.

De ponten werden weer ingelegd. De pachters van het veer hadden het enige tijd betrekkelijk rustig gehad, maar waren sindsdien weer zeer druk met het overzetten van de militairen. Het leverde ze overigens geen inkomsten op, omdat militairen een vrije overtocht genoten. Lodewijk Heijnen kreeg af en toe van de stad Vianen enig geld om hem voor armoede te behoeden.

Ook de centen spelen een rol

Toen kwam de vraag wie dit alles zou betalen. Jan Blanken was in deze dingen zeer secuur en had al voor 16 december 1813 contact opgenomen met het ministerie van Binnenlandse Zaken. Niemand mocht materiaal leveren of aanvaarden zonder bon. Het "Viaanse bos" en vele lanen in de stad waren eigendom van Domeinen. De vertegenwoordiger van Domeinen in Vianen, Willem Pernis, diende een rekening in voor de ongeveer vierduizend bomen die uit het bos waren gehaald. Pernis kreeg de rekening terug met de opdracht die bomen nog eens na te tellen. Toen hij dat samen met de boswachter deed, kwam hij uit op 914 bomen plus een boom die was blijven liggen omdat hij naar de verkeerde kant was gevallen. Pernis verdedigde zijn onjuiste opgave door te zeggen dat veel bomen bij het vellen waren beschadigd en hij stelde voor het aantal op duizend af te ronden. In totaal bracht hij vijfduizend gulden in rekening en dit bedrag zou bijna duizend

gulden lager kunnen zijn als daar de opbrengst werd afgetrokken van de houten landhoofden.

Willem Pernis wilde de lanen weer zo snel mogelijk inplanten. Hij vroeg of hij de bomen die waren blijven staan om mocht hakken zodat ze de jonge bomen niet in hun groei zouden hinderen en de regelmaat van de lanen verstoren. Hij kocht in Boskoop beuken en Italiaanse populieren. Langs de weg van Vianen naar Gorinchem wilde "s rijks waterstaat" zwaardere bomen plaatsen. Daar kwamen zeventienvijftig eiken met een doorsnede van vijf duim (12,5 cm), om en om gepoot met evenveel populieren.

De vaartuigen en aken die dienst hadden gedaan in de schipbrug werden aan de eigenaars teruggegeven. Ankers, touwen en planken werden opgeborgen, zodat men ze weer snel zou kunnen gebruiken.

De financiën van Vianen

Toen de Fransen waren verdreven, bleef een berooid Nederland achter. Buiten de heerwegen die Napoleon voor zijn troepen nodig had, was er weinig of niets gedaan aan de openbare werken.

Door Vianen liep de grote weg van Delfzijl naar Parijs. Tijdens de Franse bezetting viel de gehele weg onder het Departement des Ponts et Chaussées. Na het vertrek der Fransen werd dit het Bureau van Waterstaat. Waterstaat en de gemeente Vianen maakten in november 1814 afspraken over het gedeelte van de weg dat midden door Vianen liep, "lopende vanaf de Veerweg (in 1811 dwars door de haven aangelegd) aan de noordzijde van de stad Vianen vanwaar de straat met keien was belegd, over de Voorstraat tot buiten de Landpoort aan de zuidzijde van de stad." Vianen was volgens de overeenkomst met Waterstaat verplicht dit gedeelte van de weg te onderhouden.

De magistraat van Vianen vond dat deze weg meer geleden had van de doortochten van vele legers dan de wegen elders. In 1815

gingen zij daardoor nog steeds onder zwaardere lasten gebukt dan andere plaatsen. Het werd daarom moreel verantwoord gevonden dat doorgaande reizigers zouden bijdragen aan het onderhoud van de weg. Met toestemming van de Staten van Holland voerde Vianen een nieuwe belasting in, de boom- of straatbelasting. Ingezetenen waren vrijgesteld van de nieuwe belasting, maar het interlokale vrachtverkeer had er veel van te lijden. Een geladen wagen met vier wielen moest drie stuivers betalen. Ook voerlieden die met mensen van buiten de stad reden of een vracht vervoerden voor iemand van buiten de stad moesten betalen, evenals alle vreemdelingen. Om sluipverkeer te voorkomen stond ten noorden van de Lekpoort een slagboom. Een tolwachter (tevens schoenmaker) bediende de boom en inde het boom- of straatgeld.

De eerste die de gevolgen van deze maatregel ging merken was Lodewijk Heijnen. Het veer van Vianen werd steeds meer gemeden ten gunste van het Tienhovense veer bij Ameide. Ook het Oudslijker veer kreeg meer verkeer te verwerken. Daar kon zelfs de pacht omhoog. Heijnen zag dit enige tijd aan, maar omdat zijn inkomsten steeds minder werden, diende hij een verzoek in bij de Koning voor een verlaging van de pacht met vijftig gulden per maand, vanaf het moment dat het boomgeld was ingevoerd. De hoofdadministrateur van Domeinen kwam na een secure berekening op een schade van drieëndertig gulden en zes stuiver per maand en adviseerde om de pacht met dat bedrag te verlagen. Hij raadde de Koning ook aan Vianen op te dragen geen boomgeld meer te innen, maar naar andere bronnen van inkomsten uit te zien. Heijnen kreeg echter geen geld, noch van de stad, noch van het rijk. Het advies geen straatgeld meer te heffen in Vianen werd pas in 1824 opgevolgd.

Hulp in nood

De pachter van het domaniale veer had

niet alleen de verantwoording voor de pont zelf, maar hij moest ook zorgen voor de veiligheid van de reizigers. Het overbrengen van postkoetsen en diligences bracht over het algemeen weining moeilijkheden met zich mee. Particulieren konden zich nog wel eens lastig gedragen, maar anders werd het wanneer militairen moesten worden overgebracht met hun vervoermiddelen, kanonnen en paarden. Hoewel de Fransen al weer enige tijd weg waren, zwierven na 1814 nog lange tijd door heel Europa grote troepen van diverse nationaliteiten. Rond de jaarwisseling van 1815-1816 kwam in Vreeswijk een grote Deense legereenheid aan die naar Vianen moest worden overgezet. Daar hoorden meer dan honderddertig kanonnen met wagens en paarden bij. Dat was geen kwestie van uren, maar van dagen. Toen er kort daarna ook nog zevenhonderd cavaleristen kwamen en bij Vianen een bataljon landmilitie naar het noorden wilde, werd de spanning bij de Denen voelbaar. Een Deense luitenant nam onder zware protesten van Lodewijk Heijnen het gezag op de pont over. Hij laadde de pont niet met één kanon met de daarbij behorende zes paarden maar met het dubbele. Al bij de eerste overvaart liep de pont zo vast in de wal dat hij niet meer drijvend was te krijgen. Dit ongeval bracht Willem Pernis in het geweer, de vertegenwoordiger van Domeinen. Ook hij had bij herhaling getracht de Deense officieren tot de orde te roepen, want Lodewijk was met zijn knechten als het ware bij de Deense troepen ingelijfd. Een harde west-noordwesten wind met onophoudelijk zware buien voerde de spanning nog verder op. Pernis liet zelfs de veerhoofden verleggen zodat ook de kleine of reservepont aan kon leggen. Deze pont was echter zo slecht dat van de zes man extra personeel die Heijnen had, vier constant bezig waren om de pont leeg te hopen. Heijnen stelde Pernis voor om de pont van het Oudslijker veer te lenen. Op 3 januari 1816 ging Heijnen met zijn knechts op pad om drie

kilometer stroomopwaarts die pont op te halen. Doch ook deze pont was niet in orde. Voor alle zekerheid werd achter de pont een roeiboot gehangen om desnoods daarop over te kunnen stappen. Terwijl de domaniale pont aan de grond zat en de kleine pont zo lek was als een mandje, werd het werk uiteindelijk gedaan met de geleende pont van het Oudslijker veer. Heijnen en de meeste van zijn veerknechten waren toen acht dagen en nachten in de weer geweest. Pernis schreef aan de hoofdadministrateur dat de vertraging niet was te wijten aan wanbeheer van hem of van de veerman. Dat het opknappen van de veerhoofden allang dringend nodig was, schreef hij er niet bij. Pernis had al lange tijd onenigheid met Jan Blanken over de verplaatsing van de veerhoofden. Aan het einde van het schrijven werd dit als een postscriptum heel voorzichtig meegedeeld.

Lodewijk Heijnen en de postrit Amsterdam-Parijs

Hoewel het overvaren van de postkoetsen en diligences Lodewijk een kleine vaste bron van inkomsten gaf, was het geen vetpot. In 1816 besloot de regering bovendien dat het postverkeer voortaan geen tol- en barriëregelden hoefde te betalen zolang zich in het rijtuig of de postkar niet meer dan één persoon bevond. De post viel in die tijd onder de dienst der belastingen en werd uitbesteed aan particulieren. In 1819 trad een nieuwe directeur van de directe belastingen en posterijen aan. Naast de "Koninklijke Postrit" van Amsterdam via Den Haag naar Hoge en Lage Zwaluwe en vandaar naar Parijs, voerde hij een nieuwe postrit in, van Amsterdam via Vreeswijk naar Hoge en Lage Zwaluwe.

Om de hindernissen langs deze route weg te werken had de hoofdaannemer zich van een goede onderaannemer voorzien, Cornelis Spinhoven. Deze was er tot dan toe steeds in geslaagd alles te regelen om de overtochten van rivieren en barrières vlekkeloos te laten

verlopen. Bij de overtocht over de Lek ging het mis.

Spinhoven had een goed plan bedacht voor het overbrengen van de post. Spinhoven had geruime tijd ervaring met Heijnen, die elke dag de post van de postrit Utrecht-Gorinchem overbracht. Omdat dit zo plichtsgetrouw werd uitgevoerd, verzekerde Spinhoven zich voor de post van de nieuwe postrit van de hulp van Heijnen. Die wilde echter voorkomen dat er een situatie zou ontstaan als hij eens eerder had meegemaakt. Toen de postrit Gorinchem-Utrecht werd ingelegd maakte hij mee dat de Vreeswijkse pinnemakers de domaniale pont met de post enterden, waarbij een paard over boord was gesprongen en de post doornat in Breda was aangekomen. Sindsdien mocht Heijnen de post alleen nog overzetten in een mand of kist. Heijnen liet zich wel voorzien van een document van de hoofdaanemers van de postrit, waarin vermeld stond dat alleen hij de post over de rivier de Lek mocht brengen. Spinhoven en Heijnen gingen als volgt te werk. Wanneer de postkoets aan de noordzijde van de rivier was aangekomen, bracht Heijnen de post over naar de zuidzijde waar een andere postkoets stond te wachten. Paarden en rijtuiggen hoefden dan niet te worden overgezet. Omdat de postkoets 's nachts kwam, was het mogelijk de post met een kleine aak over te brengen en kon de domaniale pont aan de wal blijven.

Het overzetten van voetgangers en hun bagage was echter voorbehouden aan de twee pinnemakersveren. Zij meenden dus voortaan recht te hebben op het overzetten van de post.

In de nacht van 20 op 21 september 1819 lagen zij op de loer. Toen Heijnen met zijn aak een eindje uit de wal was, werd hij overmeesterd en naar de burgemeester van Vreeswijk gebracht. Die koos de kant van de pinnemakers en liet alles in beslag nemen. Heijnen kon naar huis, maar de aak werd aan de ketting gelegd. De volgende morgen stuurde Heijnen zijn zoon naar de burgemeester van

Vreeswijk met het verzoek de boot weer vrij te geven. Dat weigerde de burgemeester. Wat erger was, hij gaf ook de post niet vrij. Om zich in te dekken schreef hij een brief naar de Gouverneur van de Koning met de nodige uitleg en de mededeling dat hij zich in het uiterste geval tot de Koning zou wenden. Heijnen had zijn boot nodig om de komende nacht de post weer over te brengen, dus hij besloot om die tegen elke prijs op te halen. Met behulp van een bijl probeerden zijn knecht en hij de ketting te verbreken. Dat ging niet en daarom hakten zij het stuk hout waar de ketting aan vast zat gewoon uit de boot. In de nacht van 21 op 22 september werd de post weer door Heijnen over de Lek gebracht. Bij de afvaart waren twee Vreeswijkse pinnemakers aanwezig, evenals de gemeentebode als vertegenwoordiger van de gemeente. De bode verbood Heijnen de post over te brengen. Heijnen ging echter zijn gang en met behulp van twee potige schippers slaagde hij erin van de wal te komen. Op het midden van de rivier ontstond weer een gevecht met de Vreeswijkse pinnemakers, maar met list en geweld kreeg Heijnen de post aan de overkant.

Waar waren intussen de pinnemakers van Vianen? Zij hadden in de vertegenwoordiger van Domeinen, Willem Pernis, een goede voorspraak. Pernis sprak met de gouverneur, met de directeur-generaal van de posterijen en met de burgemeester van Vreeswijk. Tenslotte praatte hij ook met Spinhoven, de aannemer van postrit. Spinhoven stelde de Vianense pinnemakers een douceurtje in het vooruitzicht, waarschijnlijk op aanraden van Pernis. Daardoor bleef het aan de Vianense kant rustig. Ook aan de Vreeswijkse kant keerde de rust langzaam terug.

Lodewijk Heijnen als redder

Op een avond in september 1818, tussen acht en negen uur 's avonds was Lodewijk Heijnen niet op de pont maar thuis, in het veerhuis. Een van zijn dochters, die in de

rivier water wilde gaan scheppen, keerde al na enkele ogenblikken terug in het veerhuis. Ontsteld vertelde zij dat zij gekerm en hulpgeroep had gehoord van de kant van de rivier. Heijnen bedacht zich geen moment, stormde naar buiten en hoorde ook het hulpgeroep. Hoewel de duisternis al was ingevallen en het water van de rivier erg onstuimig was, sprong Heijnen in een kleine boot die voor het veerhuis lag. Hij roeide op het hulpgeroep af en zag een man worstelen met de golven. Met inspanning van al zijn krachten gelukte het Heijnen de man in het bootje te trekken. Hij manoeuvreerde de man op zijn knieën en met enig trekken en duwen slaagde hij erin de drenkeling veel water kwijt te laten raken. Intussen was de boot meer dan honderdvijftig meter met de stroom meegedreven. Heijnen was aan het einde van zijn krachten. Gelukkig hadden zijn kinderen hulp gezocht. Thuis werd de drenkeling naast de kachel gelegd, hij kreeg een groot glas oude jenever toegediend en kwam weer helemaal bij. Hij vertelde dat hij over boord was geslagen toen hij van de wal afstak en een sterke windvlaag het zeil tegen hem aansloeg. De man vroeg Heijnen hem naar zijn schip te brengen dat in Vreeswijk voor de wal lag. Hij kwam uit Ruhrort en was schippersknecht op een beurtschip van Amsterdam naar Keulen. De schout van Vianen vond de redding belangrijk genoeg om er melding van te maken bij de Gouverneur. Het nodige schriftwerk mondde uit in het Koninklijk Besluit van 12 november 1818 om Heijnen een zilveren tabaksdoos uit te reiken ter waarde van vijftig gulden, of hem het geld te schenken. Lodewijk Heijnen koos direct voor de tabaksdoos en werd door de Koning geprezen om die keus. De gemeente Vianen voorzag de doos van een inscriptie: "Vanwege Zijne Majesteit de Koning aan Lodewijk Heijnen, veerman te Vianen, wegens het redden uit de rivier de Lek van Johan Hackstein in de avond van 15 september 1818". Heijnen moest nog wel even wachten

op de doos, want die werd hem pas uitgereikt op 30 augustus 1819, op het jaarfeest van de Maatschappij tot Nut van 't Algemeen te Vianen.

Heijnen wordt brugwachter

Twaalf jaar had Heijnen de pont gepacht voor een veel te hoge pachtprijs. Hij had de Fransen overgezet evenals de Pruisische bevrijders, maar voor de meeste reizen met militairen had hij geen geld gekregen. Hij was erachter gekomen dat geld tegoed hebben iets heel anders was dan geld ontvangen. Ook de jaren als weduwnaar met een groot huisgezin hadden hem getekend. In september 1820 deed hij een belangrijke stap: hij trad in het huwelijk met de dochter van dominee Dekker uit Hagestein. Waarschijnlijk was zij echter niet geschikt als vrouw van een pontbaas, want Heijnen zette de pacht niet voort. In 1821 werd het domaniale veer gepacht door Marcelis Brongers, die er nog wel wat in zag, want hij betaalde er 3150 gulden per jaar voor.

Heijnen ging met zijn gezin in Utrecht wonen, buiten de Tolsteegpoort. Hij leefde daar in kommervolle omstandigheden. Uiteindelijk richtte hij een verzoek aan de Koning. Hij schreef over zijn diensttijd bij het regiment huzaren en over werkzaamheden aan de pont en hij vroeg de Koning hem als brugwachter aan te stellen op een van de vele vlotbruggen over het nieuwe Zederikkanaal bij Vianen. In september 1825 kreeg hij inderdaad een aanstelling als brugwachter, maar dan aan vlotbrug over het Noord-Hollands kanaal bij de Biersluis te Alkmaar.

Een ingenieur grijpt in

In 1820 vonden ten zuiden van de Lek grote overstromingen plaats. Alle beschikbare schepen werden ingezet voor de hulpverlening. Koning Willem I reisde rond langs het ondergelopen land in Vianen. Daarom waren vele militairen in de streek. Zij zorgden voor een goed verloop van de reis. Omdat de

veerpont tussen Vreeswijk en Vianen meestal veel oponthoud gaf, was het veerhuis een vaste pleisterplaats voor de soldaten die naar de overkant wilden. Ze bleven daar soms langer hangen dan nodig was.

De nieuwe veerman, Brongers, die Heijnen zou gaan vervangen, was op 4 februari druk bezig met de pont en zijn vrouw was alleen in de gelagkamer. Een detachement kurassiers uit 's-Gravenhage zocht het veerhuis op. De soldaten gebruikten de nodige verteringen, maar ze hadden moeite met de betaling. De wachtmeester maakte de meeste stennis. De vrouw van de veerman had het al zien aankomen en de schout van Vreeswijk laten waarschuwen. Toen de schout kwam, gelastte hij de wachtmeester het gelag te betalen en weg te gaan. De wachtmeester gaf hem een grote mond en schreeuwde enige minder mooie opmerkingen naar de veermansvrouw die opzij stond, met een kind op haar arm. Onverwacht gaf de wachtmeester haar een slag in haar gezicht.

In het naastgelegen vertrek was ingenieur Metz van Waterstaat gestationeerd op een bewakingspost voor het hoge water. Hij hoorde wat er gebeurde, aarzelde geen moment, greep een stuk hout van een hekwerk en ging op het lawaai af. Dat maakte indruk op de wachtmeester. De ingenieur slaagde er uiteindelijk in de manschappen te laten betalen en de deur uit te werken. Voor de wachtmeester werd het vier dagen zwaar arrest.

Nieuwe pachters van de pont

Een jaar na Marcelis Brongers verscheen Hendrik Bennik ten tonele die het veer pachtte voor zes jaar. Ook het oude veerhuisje bij Vianen kreeg hij in pacht. Hij ging daar niet wonen, maar zou het behoorlijk moeten onderhouden, evenals de ijsbokken die ter bescherming van het huis stroomopwaarts waren geplaatst. Hij woonde in het nieuwe veerhuis, aan de Vreeswijkse kant. Bennik hield zich vaak niet aan oude gewoonten en

ongeschreven wetten. Hij nam voetgangers mee op de domaniale pont, ook al waren die voorbehouden aan het pinnemakers veer. De pinnemakers schreven daarover een boze brief aan de Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland. Zij schreven dat zij als schippers allen behoeftige personen waren, die van jongsaf aan het veer hadden bediend. Bovendien zorgden zij sinds lange tijd voor de uitkering aan Goverdina Homburg, de weduwe van een verdronken collega. Sinds onheuglijke tijden waren zij bevoegd om een pad over het ijs aan te leggen als de Lek bevroren was en voor een tocht over het pad tweeëneenhalve cent te rekenen. Bennik had getracht daarover een regeling af te dwingen, wat zijn voorgangers nog nooit hadden gedaan. Een andere afspraak was om voor vijftienzeventig cent per dag een van de pinnemakers op de domaniale pont mee te laten werken als de kleine pont uit de vaart was, zodat die de voetgangers kon controleren. Het was moeilijk om Bennik aan die afspraak te houden. De zaak kwam zelfs voor de rechter. Die kon zich moeilijk voorstellen hoe hij moest handelen om een regeling uit 1736 in 1822 te handhaven. Er was sindsdien veel veranderd, zeker ten aanzien van Rijkswaterstaat, Domeinen en het bestuur van de grote wegen. In de oude verordening werd over passagiers, koffers en sluitmanden gesproken, maar niet over de moderne diligences. Na onderzoek had hij bevonden dat de pachter bedaard van geest was. Zijn daden waren niet in het geheim bedreven maar openlijk, in het bijzijn van de schout van Vianen. De zaak moest daarmee als afgedaan worden beschouwd.

Een hangbrug

Een Vianens driemanschap

Grote zaken beginnen klein, bijvoorbeeld op de rand van een tafellaken of nog kleiner op een servet. Even buiten Vianen, bij de weg naar Gorinchem, woonde op de buitenplaats Vijverlust de inspecteur-generaal van Rijkswaterstaat, Jan Blanken Jz. Tot ver over de grenzen was hij bekend om zijn deskundigheid op het gebied van waterstaat. Hij bemoeide zich met alle waterstaatszaken in het land, maar hij had ook veel te vertellen in Vianen, waar hij één van de meest gefortuneerde inwoners was. Bij belangrijke beslissingen in de gemeente werd aan dit soort notabelen advies gevraagd. Zij controleerden ook de begrotingen, onder het genot van een kruidenbittertje en een stevige pijp. Natuurlijk werden ook de laatste nieuwtjes uitgewisseld. In deze commissie zat ook de ontvanger van Domeinen, Willem Pernis. Het geschil tussen Blanken en Pernis over de aanleghoofden voor de domaniale pont was inmiddels in het voordeel van Blanken beslecht: de nieuwe veerdammen kwamen recht voor de stad Vianen. Het driemanschap werd compleet door E. J. Mecima, de burgemeester van Vianen. Op een van deze bijeenkomsten kwamen de drie mannen op het idee om de veren te vervangen door een schipbrug. Het kostte weinig tijd om tot daden te komen. Blanken, als hoofd van Rijkswaterstaat, was beheerder van de rivier en verantwoordelijk voor zaken die de oevers betroffen. Pernis was beheerder van de pont van Domeinen en hoopte dat hij met een brug verschoond zou worden van de vele klachten die hem over de pont bereikten. Mecima had minder bevoegdheden. Hij moest bij ijsgang, stormweer of hoog water de tarieven van de pont vaststellen, maar hij kreeg deze bevoegdheid pas wanneer de zwingels van de korenmolens van

Vianen en Vreeswijk alle vier waren gezwich, wanneer de wind dus zelfs voor de molens te hard was. Blanken stelde nog voor om een pont in te leggen die door middel van paarden zou worden aangedreven zoals dat bij de ponten van New York werd toegepast. Dat kon bij de andere notabelen geen genade vinden. Het werd een schipbrug, voor die tijd het toppunt van menselijk kunnen.

Een Koninklijk Besluit

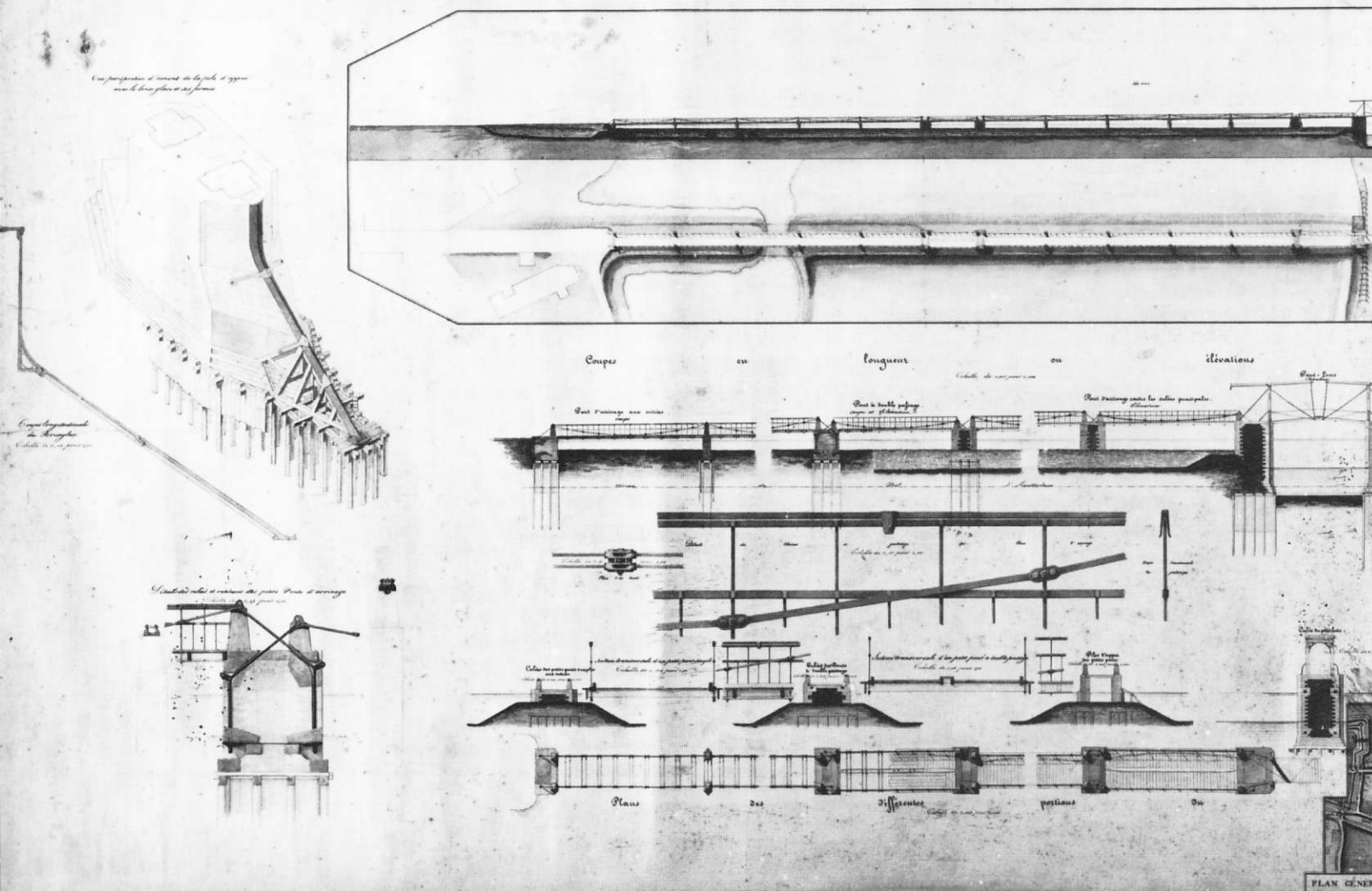
Aangezet door Jan Blanken stelde Mecima de raad van Vianen op 7 augustus 1824 voor om de pont te vervangen door een schip- of pontonbrug. Daartoe moest de raad een verzoek indienen bij de Koning. De schipbrug zou worden gerealiseerd naar het voorbeeld van de schipbrug bij Arnhem. Mecima wees op de voordelen, op de grote verbetering die de verbinding Amsterdam-Brussel zou ondergaan. Vele notabele ingezetenen van het district en omliggende plaatsen ondersteunden het verzoek en de raad besloot unaniem het in te dienen "en niet dan met de grootste erkenning tot de troon van onze majesteit te naderen opdat het de hoogstderzelve gunstige beschikking zal kunnen afgeven tot het daarstellen van een schipbrug".

De Koning maakte dertigduizend gulden vrij voor een schipbrug en liet de bouw voorbereiden. De eerste begroting beliep ruim vijftigduizend gulden en al werd de financiering niet makkelijker, het besluit tot de aanleg werd in 1825 bekrachtigd.

Jean Baptist Vifquain

Tussen 1813 en 1830 regeerde koning Willem I vooral vanuit Brussel. Ook daar werd dus bekend dat bij Vianen een schipbrug zou komen en chef-ingenieur Jean Baptist Vifquain

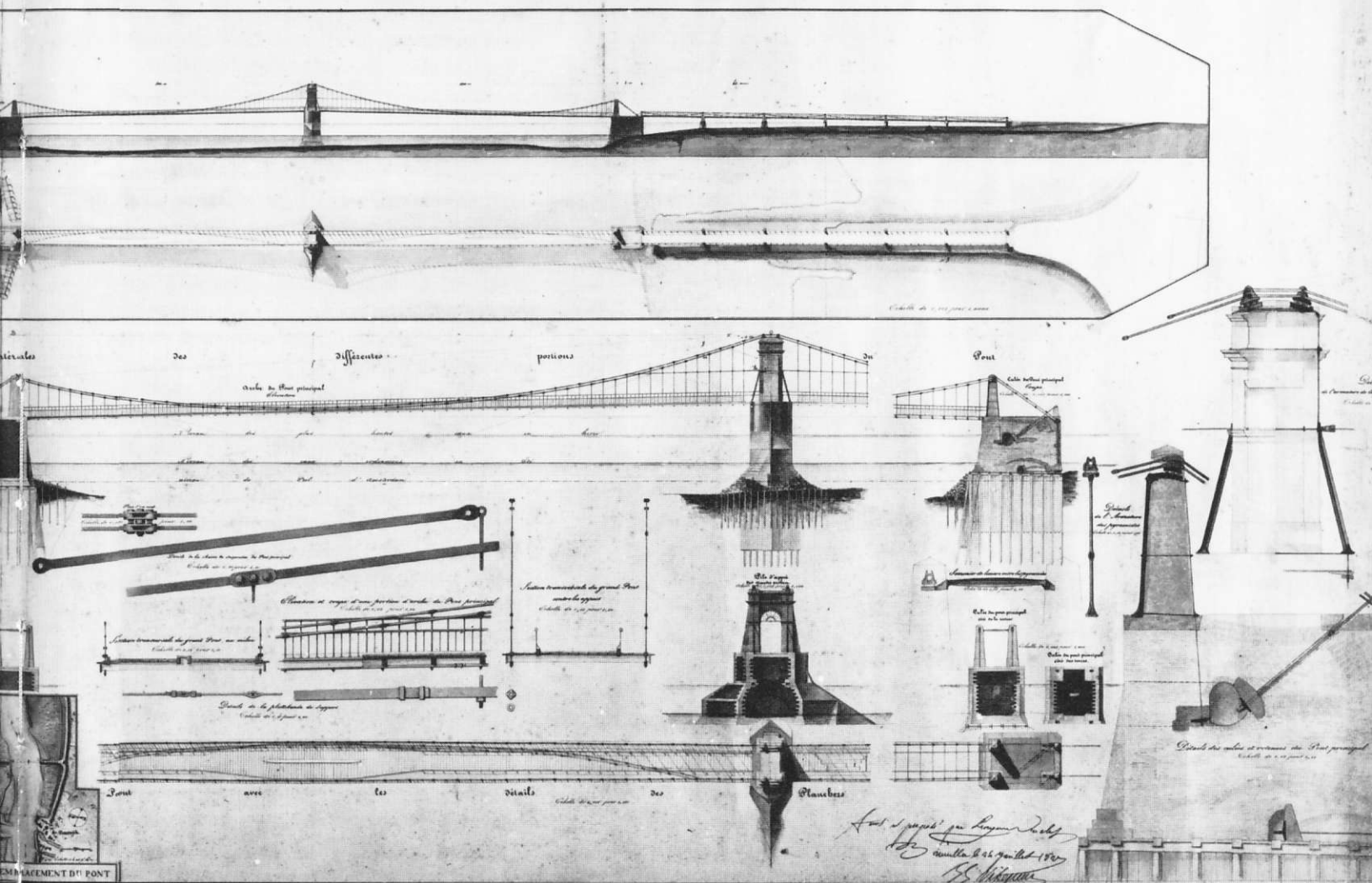
PROJET de PONT sur le



J.B. Vifquain ontwierp in 1827 een vaste oeververbinding, een ketngbrug, tussen Vianen en Vreeswijk (Algemeen Rijksarchief).

hoorde daarvan. Pas kort tevoren had hij in Groot-Brittannië studie gemaakt van kanalen, sluizen en stoommachines, omdat de regering een oplossing zocht voor de slechte bevaarbaarheid van de Lek. Boven de Vreeswijkse sluizen, naar Culemborg toe, had de rivier veel ondiepten en zandbanken. Koning Willem I deed alles om de scheepvaart te bevorderen, en zeker die tussen Keulen en Amsterdam, een van de belangrijkste

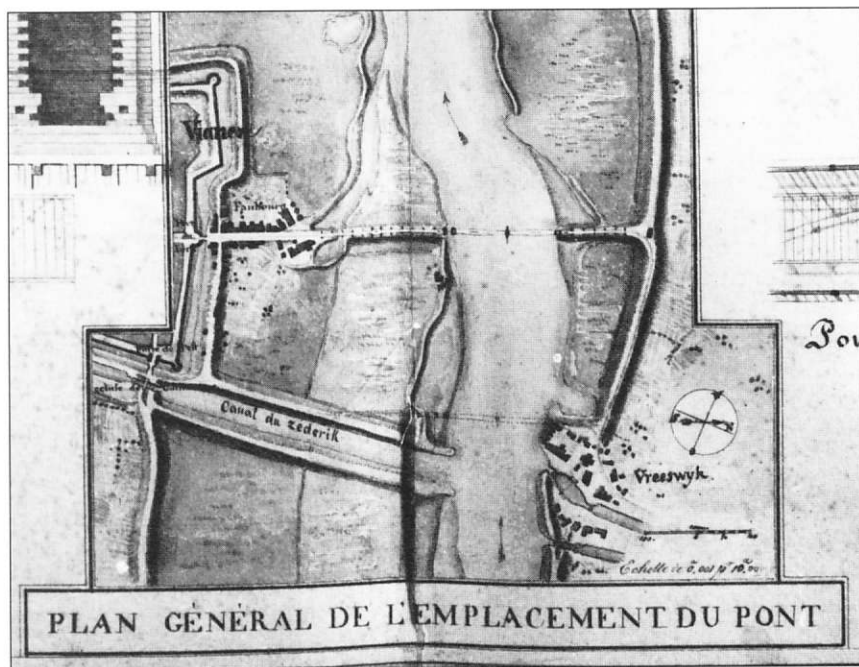
handelswegen in die tijd. Om het slecht bevaarbare gedeelte van de Lek bij Hagestein te omzeilen, had Jan Blanken Jz. een verbinding ontworpen tussen Vianen en Gorinchem, het Zederikkanaal, later het Merwedekanaal genoemd. De schepen zouden dan vanuit de Vreeswijkse sluis de Lek oversteken en door het nieuwe kanaal de Merwede bereiken bij Gorinchem. Van hieruit konden zij over de veel beter bevaarbare Waal de reis naar Keulen



voortzetten. De grootste moeilijkheid was dat het kanaal van de hoog gelegen Lek door de laag gelegen Vijfheerenlanden naar de hoger gelegen Merwede moest lopen. Om overtollig water uit het kanaal te kunnen verwijderen, was bemaling nodig. Een tweetal ingenieurs zou daarom in Engeland deze twee problemen bestuderen.

Deze studiereis werd gemaakt door ingenieur J.B. Vifquain en adspirant-ingenieur

G. Simons. Zij bleven ruim drie maanden weg, van 25 oktober 1823 tot 2 februari 1824. Onderweg namen ze niet alleen kennis van kanalen, sluizen en stoomgemalen, maar ook andere zaken kregen ruimschoots hun aandacht. Dat bleek wel uit de declaratie van hun reiskosten. Maanden achtereen verbleven zij zelden langer dan één nacht op dezelfde plaats, maar in Bangor, in het noorden van Wales, bleven zij bijna drie dagen. Daar zagen



Detail uit het ontwerp voor een kettingbrug tussen Vianen en Vreeswijk met de plaats van de brug. Het noorden ligt rechts (Algemeen Rijksarchief).

zij een hangbrug aan kettingen. De brug over de Menai, ontworpen door ingenieur Thomas Telford (1757-1834) was sinds 1818 in aanbouw. De brug werd in 1826 voor het verkeer geopend, dus de twee reizigers uit de Nederlanden hebben de brug in een ver gevorderd stadium gezien. Waarschijnlijk hebben zij ook Telford zelf gesproken en kennis gemaakt met zijn sterkteberekeningen.

Toen Vifquain vernam dat er plannen waren voor een brug over de Lek ontwierp hij met gebruik van zijn nieuw verworven kennis een brug die aan kettingen over de rivier hing. Het spectaculaire plan oogstte niet alleen de bewondering van de mensen van waterstaat in de noordelijke Nederlanden, maar ook koning Willem I was verrukt van het ontwerp. De schipbrug verdween naar de achtergrond.

Haast!

Vifquain diende zijn plan in bij staatsraad Goudriaan, evenals Blanken inspecteur-

generaal bij Rijkswaterstaat. Vifquain had zelfs een gespecificeerde begroting opgesteld en een plan van aanpak geschreven. Daarbij hoorde in die tijd het beproeven van een brug voor de ingebruikname. Vifquain stelde voor de brug te belasten met tweehonderdvijftig personen van zeventig kilo, dertig ruiters die met hun paard vierhonderd kilo zouden wegen, twee diligences van vijfveertighonderd kilo en tien voertuigen van elk dertienhonderd kilo. Dat vertegenwoordigde samen een belasting van 51 500 kilo en hij wilde nog honderd ossen achter de hand houden van elk vijfhonderd kilo. Goudriaan liet er geen gras over groeien en rapporteerde een paar dagen later al aan de minister van Binnenlandse Zaken. Hij had nog een exploitatierekening bijgevoegd. Daarin zette Vifquain uiteen hoe hij de totale kosten van de brug, 180 775 gulden en 52 cent, in veertien tot vijftien jaar vrij zou hebben. Hij dacht dat resultaat te bereiken met een kleine verhoging van de tarieven voor de rijtuigen en paarden en "andere zaken van weelde", alleen te heffen bij ijsgang. Goudriaan sprak enige ongerustheid uit over het plaatsen van een pijler in het midden van de rivier. Hij voegde er echter direct aan toe het volste vertrouwen in Vifquain te hebben. De minister van Binnenlandse Zaken moest onderzoeken of de hangbrug technisch en financieel uitvoerbaar was. Er was haast bij. Een week later was er al een vergadering van Goudriaan en Blanken, inspecteur Van Ommeren, de hoofdingenieurs Metz en Goedkoop en de ontwerper Vifquain. Er was maar één tekening met beschrijving en elke deelnemer kreeg een streng afgemeten tijd om die door te nemen. Al snel kwam een groot nadeel aan het licht: de kosten van de hangbrug zouden drie maal zo hoog zijn als van een schipbrug. Daar werd vlot overheen gestapt, omdat het voordeel van een hangbrug ver boven dat van een schipbrug uit zou gaan. Het verkeer zou immers te allen tijde van de brug gebruik kunnen maken. Een schipbrug moest bij ijsgang of hoog water weg worden gehaald.

Ook de Koning zag grote bezwaren in een grote pijler in het midden van de rivier. In de winter gevaar zou dat gevaar opleveren voor de afvoer van het ijs. Vifquain kreeg opdracht de twee overspanningen te vervangen door één grote overspanning, zodat de middenpijler zou komen te vervallen. In november 1827 kreeg het ontwerp voor een hangbrug de koninklijke goedkeuring.

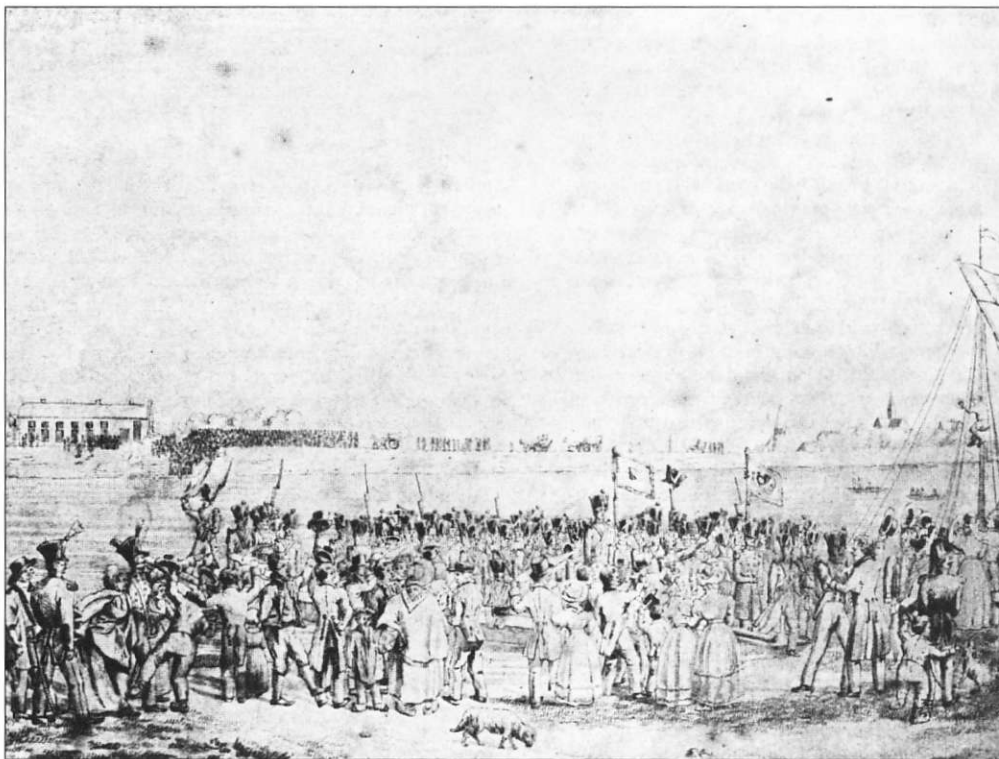
Oorzaken en gevolgen

Toen eenmaal het besluit was gevallen een hangbrug te bouwen tussen Vreeswijk en Vianen kon men iets rustiger proberen de financiën rond te krijgen. Vifquain rekende intussen uit hoe hij van de twee overspanningen één kon maken. Het zou een overspanning worden van ongeveer tweehonderd meter lengte, op een na de grootste in Europa. Naarmate de tijd vorderde werden echter de omstandigheden in de Nederlanden minder gunstig voor dergelijke grote ondernemingen. In oktober 1830 begon de Belgische Opstand, het begin van de scheiding van de noordelijke en de zuidelijke Nederlanden. Om de Belgen tot de orde te roepen werden in de noordelijk Nederlanden grote troepen op de been gebracht. Voor de Tiendaagse Veldtocht, van 2 tot 12 augustus 1831, moesten grote hoeveelheden troepen en materiaal over de verschillende rivieren worden gebracht met behulp van de ponten. Aan het maken van een brug en zeker aan een hangbrug werd voorlopig niet meer gedacht.

Het overzetten met de pont gebeurde niet altijd even soepel, zoals bleek op 22 november 1831. Onder leiding van luitenant Marquis de Thouars moest een groep uit het hospitaal ontslagen soldaten naar de zuidelijke oever worden gebracht. Bij het overvaren van de Lek gebeurde een vreselijk ongeluk. Zes militairen en de schipper van de Vreeswijkse pinnemakersschuit kwamen in de golven om. Dankzij Hendrik Bennik, de veerman van de grote pont, die met

doodsverachting aan kwam roeien om te helpen, bleven de luitenant en een fuselier in leven. De Thouars beschreef dit gebeuren als een vaderlands tafereel in twee zangen "Mijn onheil op de Lek". De burgemeester van Vianen, Mecima, haalde onmiddellijk het Koninklijk Besluit van 8 juni 1825 aan om over te gaan tot het aanleggen van een schipbrug. Mecima berichtte ook aan de gouverneur van Holland dat door nalatigheid in de uitvoering dit thans het leven had gekost van mensen, die overigens aan de "heilige" strijd voor de onafhankelijkheid van ons vaderland waren toegewijd. De gouverneur speelde dit schrijven door naar het departement van Binnenlandse Zaken met de aanbeveling zo spoedig mogelijk een vaste oeververbinding tussen Vianen en Vreeswijk te verwezenlijken. Maar hoe ernstig het ongeval ook was, de schrik ebde vanzelf weg, zoals dat wel vaker gaat.

In 1831 moesten na de Tiendaagse veldtocht grote troepen soldaten over de Lek worden gebracht. Op de achtergrond Vreeswijk (anonieme lithographie, Universiteitsbibliotheek Utrecht).



Een schipbrug

Hendrik Bennik en Willem Pallada

De gedachte aan een vaste oeververbinding over de Lek bleef. In juli 1833 namen de pachter van het grote veer, Hendrik Bennik en de Vreeswijkse aannemer Willem Pallada, het initiatief en verzochten een schipbrug te mogen bouwen. Ze wilden de brug vervolgens twintig jaar exploiteren. Rijkswaterstaat gaf nog steeds de voorkeur aan een hangbrug en reageerde niet enthousiast. Tegelijkertijd zag men wel in dat de hangbrug voorlopig niet tot de mogelijkheden behoorde. De minister kreeg het advies de toestand te laten zoals ze was en een hangbrug uit te stellen tot wanneer de vrede meer bestendig zou zijn. De minister schreef aan de gemeente Vianen dat "...men de ingezetenen van Vianen en Vreeswijk nog langer van de grote verbetering welke door de aanleg ener schipbrug tussen Vianen en Vreeswijk in de correspondentie zoude tot stand worden gebracht, verstoken moet laten, alleen om het uitzicht open te houden van een nog betere gemeenschap, door een vaste in ijzeren kettingen hangende brug daar te stellen of zich met de thans bestaande ponten behoren te blijven behelpen".

Dat het grote veer tot in maart 1836 was verpacht, speelde daarbij ook een rol. Bennik en Pallada voerden nog aan dat zij in Vreeswijk woonden en daarom verplicht zouden zijn de brug uit te voeren tot "een prijzenswaardig gedenkstuk voor henzelf en ook voor hun nakomelingschap". Pallada sprak met kennis van zaken omdat hij in de winter van 1813-1814 nog mee had gewerkt om de brug over de rivier te slaan die de opmars van de Pruisen en Russen had versneld. Zij hadden goede plannen met uitgebreide exploitatierekeningen. Ondanks dat alles kregen zij geen concessie.

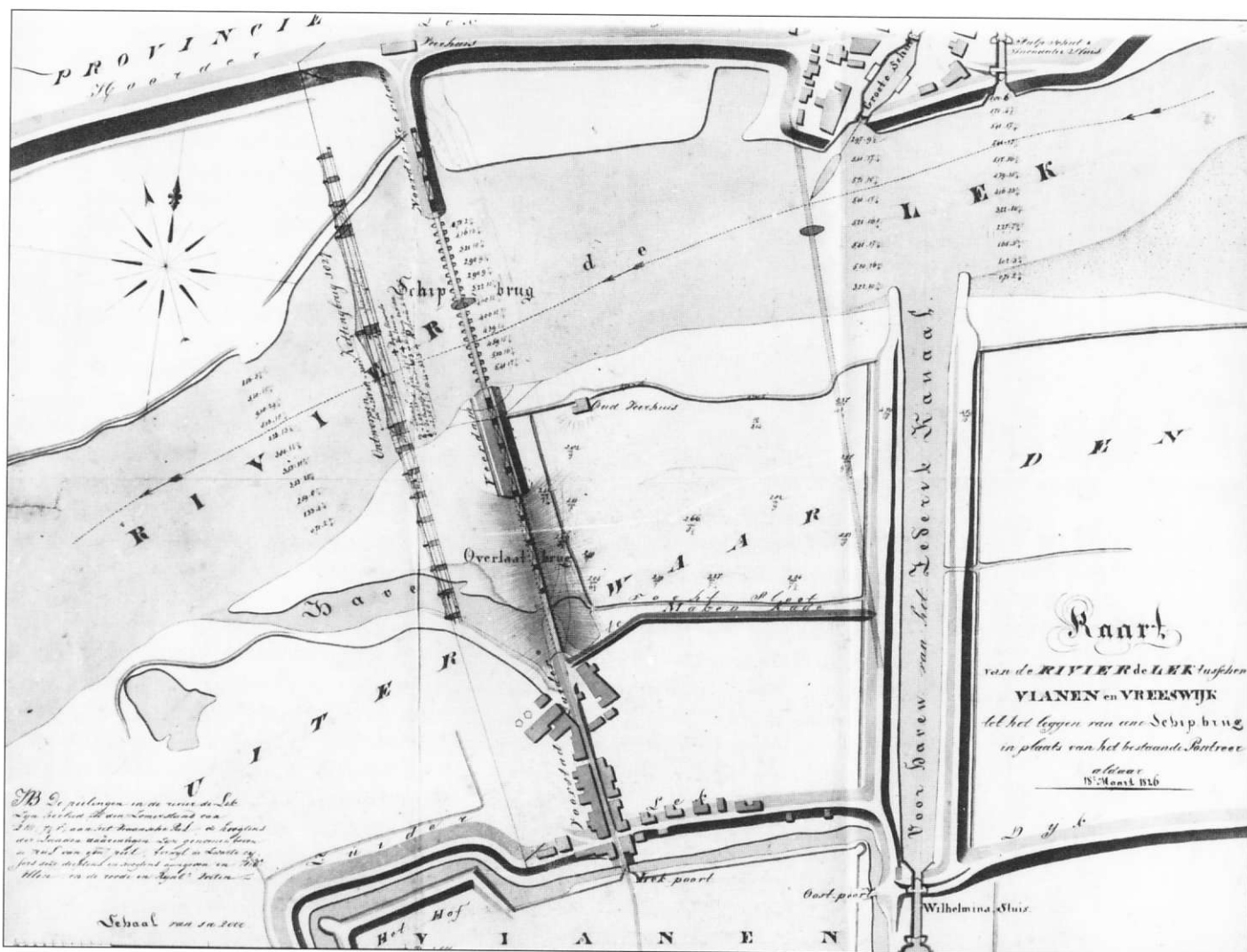
Domeinen op de penning

Toen Bennik en Pallada geen toestemming kregen om een schipbrug te maken over de Lek, namen zij andere stappen. Hendrik, die al de pachter was van het grote veer, vroeg of hij ook de beide pinnemakersveren in pacht kon krijgen. Hij was zelfs bereid om voor elk veer achthonderd gulden per jaar uit te keren aan de pinnemakers. Het ministerie van Binnenlandse Zaken ging hier niet op in. Daar zeiden ze dat de bouw van een hangbrug nog niet van tafel was en dat bovendien het complete plan voor een schipbrug nog tussen de verschillende kantoren van Domeinen rouleerde.

Na vele berekeningen was de dienst van Domeinen tot de slotsom gekomen dat de bouw van een schipbrug meer zou opbrengen voor Domeinen dan de bestaande ponten. Bernhard Claijs, opzichter van Domeinen, kreeg de opdracht een plan bestekklar te maken. Claijs had acht jaren de waterhoogten gemeten bij de Wilhelminasluis van het Zederikkanaal te Vianen en beschikte hiermee over specifieke kennis van de Lek. Later bleek dat hij de brug een el te lang had ontworpen, door verkeerde gegevens van een ander. De buitenste brugschepen kwamen daardoor te dicht onder de wal te liggen. Uiteindelijk viel in 1839 voor de derde maal het besluit om over de Lek een verbinding aan te leggen tussen Vianen en Vreeswijk.

De bouw en ingebruikneming van de brug

Veel aannemers toonden belangstelling voor de bouw van de schipbrug. De brug werd aanbesteed in Utrecht, in het lokaal der publieke verkopenen Achter de Sint-Pieter en gegund aan Jan Cornelis Limbeek. De schipbrug werd gebouwd in de voorhaven van het Zederikkanaal te Vianen en was in minder



dan een jaar gereed. Als de aannemer niet voldoende voortgang zou maken bij het vervaardigen van de brugschepen, zou hem dat eentiende deel van de aanneemsom kosten. In oktober 1839 zouden de nieuwe veerhoofden gereed moeten zijn, zodat de pont aan kon leggen en in goede staat worden gehouden tot de oplevering van de schipbrug.

Zaken die de sierlijkheid van de brug verhoogden, golden als extra werk, dat volgens vaste tarieven werd betaald. Een timmerman

bijvoorbeeld kreeg voor een werkdag van tien uur twee gulden. De aannemer zou tot twaalf maanden na het opleveren van de brug een bekwaam timmerman ter beschikking moeten houden, die bekend was met de constructie van de bruggen en bovendien van een "goed en zedelijk gedrag" was.

De schipbrug was op tijd gereed en op 1 april 1840 gaven vlaggen aan beide zijden van de rivier gaven aan de inwijding van de brug een feestelijk karakter. Om kwart

Het plan voor een kettingbrug verving het plan voor een schipbrug. Op een kaart uit 1826 staat een schipbrug, waarnaast in 1827 de kettingbrug is getekend. Rechts op de kaart zijn het pas gegraven Zederikkanaal en de Wilhelminasluis zichtbaar. De kettingbrug is niet uitgevoerd

over elf begaven de aanwezigen zich naar het "belangrijkste werkstuk" waar de vertegenwoordiger van Domeinen de schipbrug opstelde en in de bescherming van de provincie en de stad aanbeval. De gouverneur ad interim van de provincie Utrecht, baron van Heeckeren, mocht als eerste over de negenhonderd voet of bijna driehonderd meter lange schipbrug naar Vianen lopen. Aan die kant, op de Zuidhollandse oever, droeg Mecima, de oudburgemeester van Vianen, een gedicht voor. Daarna zochten allen het veerhuis aan de Vreeswijkse zijde op, waar Domeinen voor diverse verfrissingen had gezorgd.

Een afvloeiingsregeling uit de losse hand (1841).

De situatie van de veren bij Vreeswijk en Vianen was tamelijk ingewikkeld. Voor de pinnemakers uit Vianen was de afvloeiing snel geregeld, maar voor die uit Vreeswijk was het veel ingewikkelder. De agent van Domeinen verzocht de stad Utrecht het pinnemakersveer van Vreeswijk over te dragen aan Domeinen. Utrecht wilde dat wel doen maar had een aantal voorwaarden. Sommige ware begrijpelijk: een eventuele hangbrug mocht geen hindernis in de rivier vormen en de brug zou aan moeten sluiten op de plaatsen waar de schuiten (de "barges") op Utrecht en Gorinchem aanmerden. Aan de twee oudste schippers van de pont zou tweehonderd gulden moeten worden uitgekeerd en aan de anderen samen vijfhonderdvijftig gulden. Ook de uitkeringen van een gulden per week aan de weduwe Buijs, schippersvrouw en aan Jannigje de Vries voor haar gebrekkige dochter moesten doorgaan. De materialen bij de opstapplaats van het veer moesten tweehonderd gulden ineens opbrengen. Utrecht wilde het pinnemakersveer voort laten bestaan, zodat de schippers niet ten laste van de armen zou komen, want Utrecht had de schippers voor het leven benoemd. Tenslotte wilde Utrecht ook nog geld krijgen voor de bezittingen van de pinnemakers, zoals

de schepen en een ijsboot. Na het ernstige ongeval met de markies de Thouars in 1831 hadden de schippers voor de veiligheid op gezamenlijke kosten voor vierhonderd gulden een "hengst", een soort vaartuig aangeschaft, waarmee zij in een keer veertig personen konden overzetten. Vier schippers deden daarmee hetzelfde als voorheen zeven.

Bij Domeinen wilde men meer inzicht hebben in de inkomsten die de Vreeswijkse schippers zouden derven. Zij lieten gedurende een maand aantekening houden van de overvaarten door de boswachter van Vianen, Jacob Rombout. De geldigheid daarvan betwistten de schippers, want Rombout zou dat slechts gedurende een deel van de dag hebben gedaan. Ook beweerden zij dat hij nogal eens onder invloed van de drank was. Daar waren de schippers zelf overigens ook niet vreemd aan.

Een winnaar en verliezers

De grote winnaar bij het leggen van de schipbrug was Domeinen. De pachtopbrengst van de domaniale pont was nooit hoger geweest dan 3175 gulden per jaar. De pacht van de schipbrug was veel hoger, 8600 gulden. Bij de overtocht kon men voor vijf cent extra een kwitantie krijgen van de betaling om het personeel van de brug niet nodeloos te belasten. De aannemer van de schipbrug, Van Limbeek werd ook de pachter van de nieuwe brug en Hendrik Bennik, de pachter van de pont, bleef met zijn grote gezin achter zonder inkomsten. Hij was de eerste verliezer. Andere verliezers waren de schippers van de pinnemakersveren tussen Vreeswijk en Vianen. In Den Haag werd geconstateerd dat een situatie zoals die bij Vianen bestond, in het hele land niet voorkwam.

Het gezin van de vaste timmerman

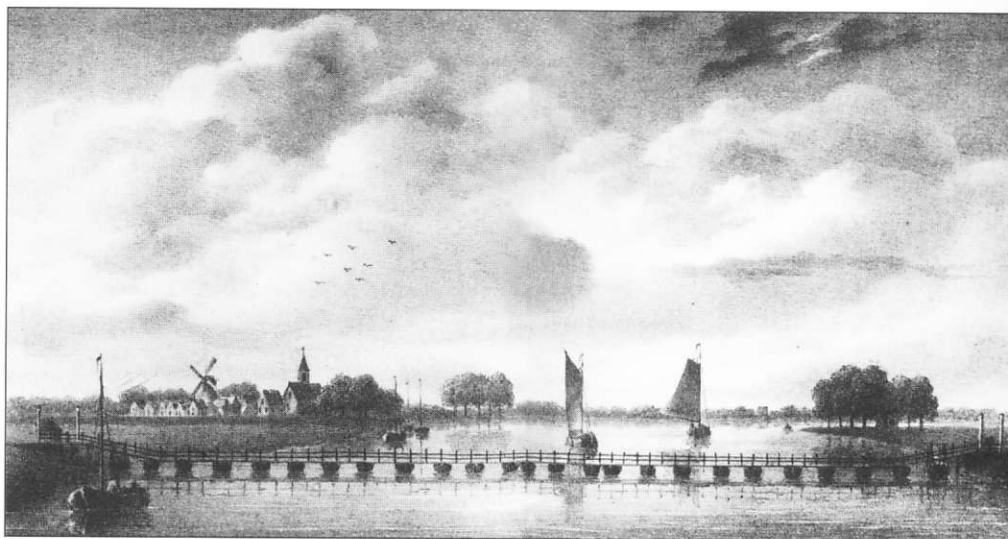
Spoedig na de bouw van de schipbrug bleek dat voor de exploitatie een timmerman nodig was die bij de brug hoorde en meeliep

met elke aannemer die het onderhoud uitvoerde. Van 1840 tot 1874 was dat de scheepstimmerman P. Udo. Hoewel Udo door de aannemer was betaald, was hij in zekere zin in rijksdienst geweest. Na zijn dood bleef de weduwe onverzorgd achter met drie kinderen. Rijkswaterstaat vroeg de Koning daarom een gratificatie uit een fonds voor dit soort gevallen, als dat tenminste bestond. "De weduwe ging het winterseizoen met angstvalligheid tegemoet, nog elke dag handenarbeid verrichtend voor haar drie kinderen", vermeldde de brief. De slotzin luidde "Sire, de God Uwer vaderen, die een man is der weduwen en de vader van de wezen, bewerkte Uwer Majesteits harte, zodanig dat de adressante eerlang zich met een dankbaar harte aan God en Uwen Majesteit zich mag verblijden en een gunst presenteren. Getekend door de weduwe Udo, geboren Bokstein".

De schipbrug in het gebruik

Bij het gebruik kwam een groot nadeel van de schipbrug aan het licht. Bij hoog water, afkomend drijfijis en soms ook bij sterke wind moest de brug worden weggenomen. Kort na de ingebruikneming moest de brug reeds op 15 december 1840 in veiligheid worden gebracht, tot ongenoegen van de reizigers. Dat zij moesten betalen voor een overtocht over de brug was nog aanvaardbaar. Maar dat het dubbele tarief werd berekend als zij bij ijsgang de overtocht met de pont moesten maken, viel niet in goede aarde. Nog meer bezwaar werd gemaakt toen zij het volle bruggeld moesten betalen voor gebruik van een pad over de bevroren rivier.

Er was niet altijd voldoende tijd om de schipbrug bij ijsgang of hoog water in veiligheid te brengen. Zo gebeurde het dat in de nacht van 8 op 9 februari 1845 zoveel ijs met de stroom meekwam, dat de brug lossloeg van de verankering. De afzonderlijke brugvakken werden meegesleurd door de ijsmassa. Slechts met grote moeite lukte het de brugvak-



ken in de oevers van de rivier te drijven. De meeste brugschepen waren zo toetakeld dat alle schepen op de helling moesten worden nagezien.

Rijkswaterstaat had in 1841 die scheepshelling aangelegd. Ook was toen op de westelijke voorhavendijk van het Zederikkanaal een afzetting opgericht om te voorkomen dat schippers zichzelf en anderen zouden overzetten en het bruggeld ontwijken. Daarmee werd dus het sluipverkeer tegengegaan. Voortaan zouden ook altijd twee pontonschepen klaar moeten liggen als reserve.

Van 23 tot 28 maart 1846 waren vijftientig man dag en nacht in de weer om de brug bij slecht weer te behouden en van alle kanten werd materiaal aangevoerd voor reparaties. Nog geen jaar later werden zelfs drie schepen door het ijs verbrijzeld. Hoewel de brug zolang mogelijk moest blijven functioneren was het bijna elk jaar nodig dat zij een keer werd opgeborgen wegens hoog water of ijsgang.

Men was erg zuinig op de brug en zeer voorzichtig. Zodra 's avonds de lichten op de brug waren ontstoken, gingen de hekken aan het begin van de brug dicht tot het aanbreken

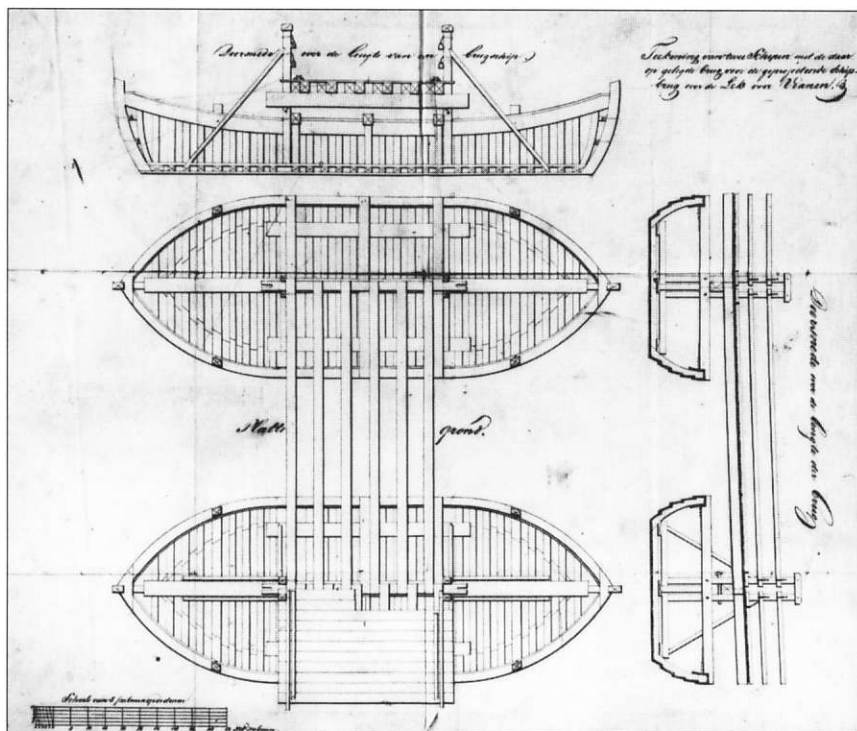
In 1840 werd de schipbrug geopend; links Vreeswijk (tekening van C. Osterman in de Utrechtse Almanak).

van de volgende dag. Op het eerste geroep of bij het luiden van de bel bij het hek moest de brugwachter de reizigers dan onder geleide naar de overkant brengen, zo luidde het reglement van politie op de schipbrug.

Zwakke punten

Bij een storm op 28 december 1868 werd de brug geheel uit elkaar geslagen. Zes brugschepen zonken. De golven waren wel twee meter hoog, zei men later. Van de vijftientig schepen uit 1840 bleken nog zestien bruikbaar. Eén schip werd zelfs in de vluchthaven gekraakt. Het zwakste punt van de brugschepen bleken de stevens te zijn. Vanaf 1852 waren daarin ijzeren krombalken of krommers aangebracht. Van de zestien bruikbare schepen waren slechts zeven voorzien van deze krommers. Het was ook duidelijk dat er niet voldoende reserveschepen waren voor vervanging. Voortaan zou men elk

Doorsneden en bovenaanzicht van de houten pontons voor de schipbrug



jaar een reserveschip laten bouwen. In 1876 besloot men bovendien de noordelijke veerdam te verlengen tot aan de normaallijn, de lijn die de normale breedte van de rivier aangaf. De lengte van de brug werd daarmee teruggebracht van 202 meter naar 173 meter. Dan waren ook geen vijftientig schepen nodig maar slechts negentien. Als de normalisatie klaar was, zou men dus in een keer de beschikking krijgen over zes reserveschepen.

Niet altijd waren ijsgang en hoog water de oorzaak van beschadigingen aan de brug. Op 9 februari 1872 was al het personeel op de brug in de weer om een groot houtvlot door de brug te loodsen. Aan de noordzijde van de brug stond voor het afsluithek een kudde van zesentwintig koeien te wachten. Volgens het reglement mochten nooit meer dan twaalf stuks hoornvee in één keer over de brug worden gebracht. Die kudde moest dan ook nog aan begin en einde voorzien zijn van een begeleider. Toen het afsluithek van de brug openging, stormde de hele kudde de brug op, met noodlottige gevolgen. Tegen het geweld van zesentwintig hollende vette koeien was de brug niet bestand. De hele kudde zakte door de brug. Door het gat provisorisch te dicht en er een reserveschip onder te plaatsen, kon het verkeer enkele uren later weer doorgaan. Met veel moeite konden de koeien aan de goede kant van de rivier hun weg voortzetten.

Van hout naar staal

Bij een herindeling van de districten van Rijkswaterstaat en de bijbehorende overname van archieven in 1881, viel het dossier van de schipbrug op. Niet alleen was het onderhoud kostbaar maar de brug bleek vele dagen van het jaar niet voor het verkeer beschikbaar. Vooral de laatste jaren bleken rampzalig te zijn geweest. Op 3 december 1879 kwam zoveel ijs de rivier af, dat de brug gewoon met het ijs werd meegesleurd. Bruggvakken raakten daarbij op drift en pas op 13 januari 1880 kon men de brug in de vluchthaven krijgen. Op

3 maart, de brug was net weer in gebruik, kwam een zware zuidwester storm opzetten. Het personeel dat zich op de brug bevond om die te behouden, werd daar uit veiligheids-overwegingen vanaf gehaald. Er ging veel jis door de rivier en de verschrikkelijke storm ging met hagel en sneeuw gepaard. Op 12 maart zonken drie brugschepen.

Pas in juni was de schade hersteld. Vier maanden later, op 15 oktober 1880, stak weer een geweldige zuidwesterstorm op, die over de rivier met grote kracht dwars op de schipbrug inbeukte. Vijf schepen zonken, één schip spleet in tweeën. De schade was zo ernstig dat de hoofdingenieur voorstelde de schipbrug op te ruimen en een stoomveer in te leggen. Hij berekende dat van 1876 tot 1881 aan herstelkosten ruim 63.000 gulden was besteed. Ook werd overwogen om de houten schepen te vervangen door ijzeren, verdeeld in compartimenten, zodat nooit een heel schip vol met water zou lopen. In 1888 werd de monding van de vluchthaven daarvoor verbreed, omdat de ijzeren brugschepen ongeveer vier meter langer zouden zijn dan de houten. Pas in 1892 stond op de rijksbegroting een bedrag van twaalfduizend gulden voor het onderhoud van de schipbrug en de bouw van één en nog slechts gedeeltelijk ijzeren brugschip. Het tweede nieuwe schip, dat in 1894 werd gebouwd, was geheel van ijzer. Lanzaam maar zeker ging staal het traditionele hout vervangen.

Schipbrug of stoomveer?

Tussen 1881 en 1895 werden in Vreeswijk en Vianen twee grote sluizen aangelegd ter verbetering van de scheepvaartweg Amsterdam-Keulen. Dat was nodig omdat de afmetingen en de diepgang van de schepen steeds toenamen. Hoewel de schippers minder gebruik zouden hoeven maken van de Lek, vroegen ze nog steeds om de schipbrug weg te nemen en te vervangen door een veerdienst met een stoomboot. Een andere mogelijkheid

Wild-west aan de Wilhelminasluis te Vianen

In de winter van 1880 was de waterstand op de Lek hoog. De schipbrug was weggenomen, de pont was van de reep gehaald en de verbinding tussen Vianen en Vreeswijk werd nog slechts onderhouden met de zeilpont, die in Vianen moest aanleggen bij de Wilhelminasluis. Op een zaterdag in november wilde de secretaris van Vianen naar de markt in Utrecht. Het was nog vroeg, voor acht uur, maar een hele drom mensen wilde al naar Vreeswijk. Zodra de zeilpont aanlegde werd zij bestormd door de menigte. De secretaris vond ook nog een plaats in de pont, maar die was te zwaar geladen. De passagiers zaten en stonden in de weg. Het was al moeilijk om van de wal af te steken omdat het fokzeil bij het wenden niet kon overslaan. Dat de pont met maar één schipper was bemand inplaats van de voorgeschreven twee vond de secretaris nog wel aanvaardbaar, maar dat een hond zonder betaling was meegevoerd, zat hem het meest dwars. Aan de Vreeswijkse kant aangekomen uitte hij zijn ongenoegen. Hij had bovendien zijn boot naar Utrecht gemist, maar daar had de pachter geen boodschap aan. De pachter vroeg slechts waarom hij niet had helpen roeien zodat de overtocht sneller zou zijn verlopen.

was de schipbrug te behouden, maar deze minstens tweehonderd meter boven de voorhavens van de sluizen te leggen. Dat ging nog niet ver genoeg voor een invloedrijke inwoner uit Vianen, Gerrit S.A. Stuart, die een vaste oeververbinding wilde. Als boekdrukker, krantenuit-

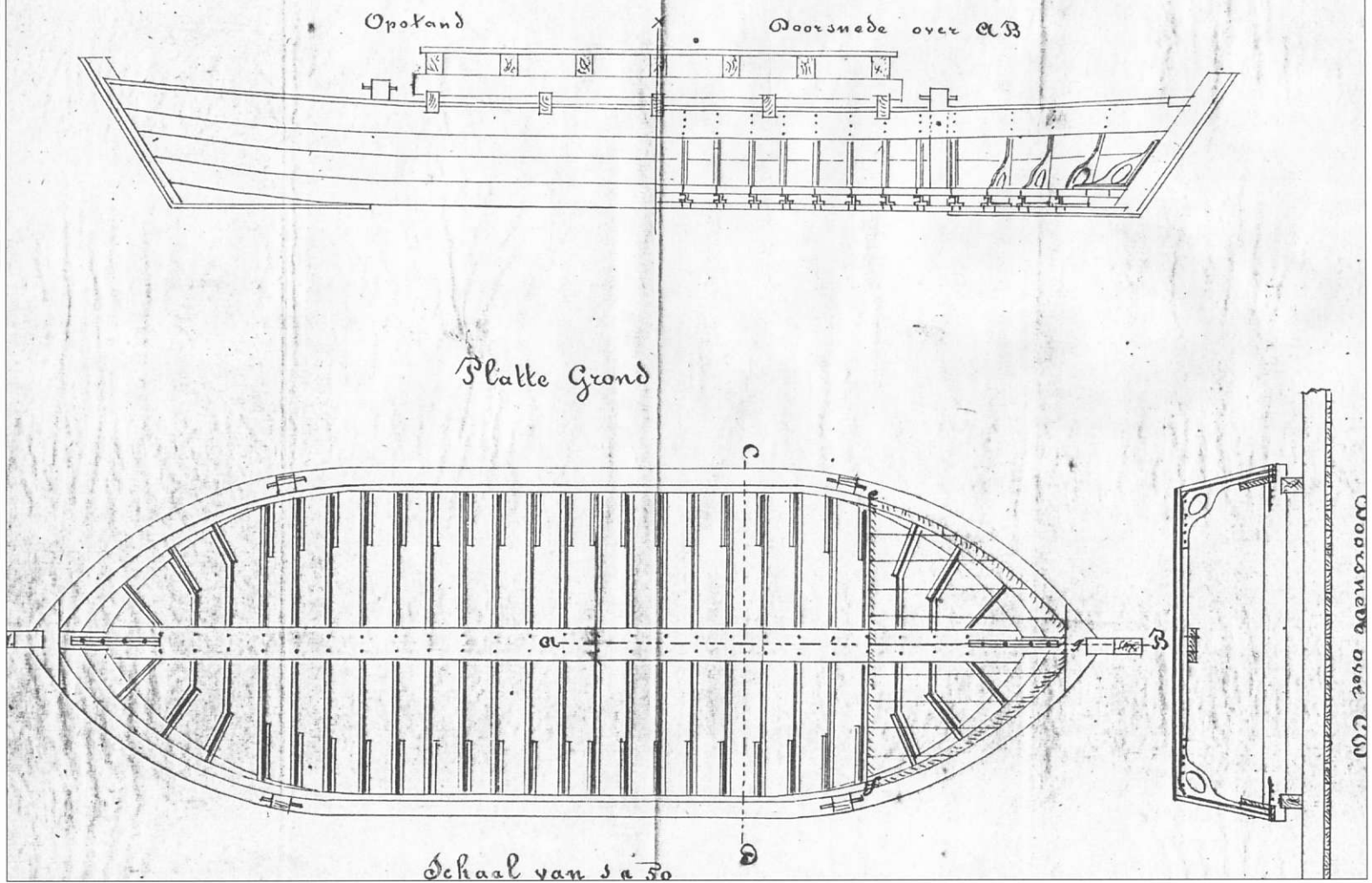
Voor Soetens geen Lek te breed

In de jaren zestig van de negentiende eeuw was sprake van de aanleg van een spoorlijn van Utrecht over Vianen en Gorinchem naar Breda. Het grootste probleem was hoe en waar de Lek te kruisen. Een lid van de "Academie des Arts en des Metiers", Soetens, zag echter geen enkel probleem. Hij leverde bij de Koning een spectaculair plan in voor de oversteek. Door kostbare proefnemingen was hij tot de slotsom gekomen dat een paardenspoor voor Nederland het beste zou zijn. Door de gesteldheid van de grond en de aanwezigheid van vele rivieren zou het paardenspoor het winnen van de stoomspoorwegen. In 1847 had hij al voor honderdenzjes ijnen een concessie aangevraagd. In de lijn Utrecht - Gorinchem wilde Soetens een beweegbare overbrugging maken bij Vianen. Hij zou sterke sleepboten inzetten met hefstoellen die de spoorwagons op het dek konden plaatsen om daarmee over de Lek te varen. Minstens zes keer per dag zou een trein kunnen worden overgezet. Hoewel inmiddels al gekozen was voor een vaste oeververbinding kwam dit plan toch nog in de Tweede Kamer, waar het in 1860 werd verworpen met zestig tegen twaalf stemmen.

voort bij brief dd. 22 December 1881
675 van den Hoofden van de
den Waterstaat in het 8^e deel.

L. J. de Jongh

Houten brugschip met ijzeren leggers en krommers.



De houten pontons werden
vanaf 1852 versterkt met ijzeren
balken, leggers en krommers.
De tekening is uit 1881.

gever en steenfabrikant wist hij een belangrijk deel van de Vianense bevolking voor zijn plan te mobiliseren. Stuart dacht daarbij niet alleen aan de scheepvaart maar ook aan de gebruikers van de schipbrug, vooral aan de landbouwers en neringdoenden ten zuiden van de Lek, die elke dag in alle vroegte de opbrengsten van de velden in de Vijfheerenlanden naar de markt in Utrecht brachten. De drukste periode was van mei tot november, maar in de overige maanden reden er ook nog veel hooiwagens. Vroeger, voordat de schipbrug was aangelegd, was het een drukte van belang bij de pont, waarvan de geringe capaciteit veel tijd opeiste. Een stoompont zou ook niet voldoende in de behoefte kunnen voorzien, maar een vaste brug over de rivier wel.

Was het een opwelling van Stuart om een vaste oeververbinding over de Lek te willen? Hij was geen man om over een nacht ijs te gaan. Zijn adviseur was ingenieur A.C. Broekman, die omstreeks 1875 als deskundig ingenieur verscheidene gemeenten had geadviseerd bij de aanleg van een nooit gerealiseerde spoorlijn die van noord naar zuid door de Vijfheerenlanden en de Alblasserwaard zou lopen. In die spoorweg was een vaste brug geprojecteerd over de Lek, op vrijwel dezelfde plaats als waar later de boogbrug tot stand is gebracht. Broekman gaf Stuart een goed advies. In een vertrouwelijke brief schreef hij dat scheepvaartkringen niet meer spraken over het opruimen van de schipbrug, maar na het openen van het Merwedekanaal zou men daar weer met volle kracht op aansturen. Om een vaste oeververbinding tot stand te brengen was het dan ook niet nodig om te pleiten voor het opheffen van de schipbrug, maar om te ageren tegen de komst van een stoombootveer en tegen het stroomopwaarts verleggen van de schipbrug. Hoe groot een vaste brug moest zijn, stond Broekman ook al helder voor ogen. De hoofdoverspanning zou honderdzeventig meter lang moeten zijn. Om de scheepvaart ter wille

te zijn moest de bovenkant van de rijvloer op zestien meter boven Amsterdams peil liggen. Hij had zelfs de helling berekend die vanaf de dijk nodig was. Een trambaan in de brug achtte hij noodzakelijk en de hellingen mochten voor de paarden- of stoomtrams geen hindernis zijn. Aan de plannen van Stuart werd geen gevolg gegeven en de schipbrug bleef voorlopig dienst doen.

Mechanisering

Het brugpersoneel moest de schipbrug vele keren per dag openen voor het scheepvaartverkeer. Dat was een zware belasting. Ook de werking van eb en vloed, die bij Vianen nog goed merkbaar was, bracht veel werk met zich mee, want om de brug in een rechte lijn te houden moesten voortdurend de kettingen worden opgewonden of gevierd. In 1896 werden de uitdrijfvakken mechanisch aangedreven, naar Duits voorbeeld. Elk uitdrijfvak kreeg twee petroleummotoren, die zowel afzonderlijk als gezamenlijk konden werken. Het nadeel van de kwalijke petroleumlucht was opgelost door op de machinekamer aan twee zijden afblaaspipen te construeren die in de gewenste windrichting waren te openen. Bij een normale waterstand was een motor van vijf of zes paardenkrachten voldoende. De moderne motoren voldeden uitstekend, maar de schepen van de schipbrug waren niet ruim en sterk genoeg. Dus waren ook nieuwe schepen nodig. Tegelijk werd de doorvaart in de brug verbreed tot vijfenveertig meter. De motoren voor het mechanisch uitdrijven van de brugvakken waren zo revolutionair dat tekeningen in 1900 op de wereldtentoonstelling van Parijs lagen.

Een brugknecht met pensioen

Vanaf de aanleg in 1840 tot in mei 1855 was de schipbrug bediend door de pachter van het brug- en veergeld. Daarna zorgde de aannemer die de brug onderhield ook voor de bediening. Nog weer later, in 1894, kwam het personeel in dienst van de

Sluipverkeer

De voorhaven van het Merwedekanaal bij Vianen was een geliefde plaats om voor anker te gaan. Ook in november 1882 lagen daar een aantal schepen. Zes schippers gingen een avondje stappen in Vreeswijk, in de herberg van Pouw en daar schoof Cornelis Smit bij het gezelschap aan. Toen de schippers weer terug wilden, hadden zij geen zin om via de schipbrug naar Vianen terug te keren, omdat het een grote omweg was. Zij haalden Smit over hen van Vreeswijk naar de voorhaven van de Wilhelminasluis te roeien.

Van Zoelen, de pachter van de bruggelden, had dat gehoord. Hij bracht de zaak voor de rechter, want hij liep toch al steeds meer bruggeld mis door het inleggen van beurtvaarten tussen Utrecht en Gorinchem en hij moest alles doen om zijn pacht terug te verdienen. Cornelis Smit had de schippers niet mogen overvaren meende Van Zoelen, omdat het overvaren van reizigers, goederen en vee van de ene oever naar het rechtsgebied van Vianen op de andere oever alleen was toegestaan met toestemming van Domeinen. Dus mocht alleen de schipbrug worden gebruikt en had Van Zoelen recht op het bruggeld. De kantonrechter van Vianen meende dat Cornelis Smit wel van de ene oever was weggevaren, maar niet bij de andere oever aangekomen. Hij had de schippers immers bij de Wilhelminasluis afgezet.

rijksoverheid en kon het zich recht op een pensioen verwerven. Als eerste van het brugpersoneel ging J.H. Stekelenburg met pensioen, een oplettende en nauwkeurige brugknecht die vijfhonderd gulden per jaar verdiende. De laatste tijd kon hij niet meer zo goed uit de voeten en men had het plan hem op non-actief te zetten. Het pensioen zou slechts veertig gulden per jaar bedragen. Zijn kinderen hadden allemaal zelf een groot gezin te onderhouden en konden hem dus niet ondersteunen. Stekelenburg kreeg uiteindelijk een uitkering van tweehonderdvijftig gulden per jaar waarmee hij voor de grootste armoede werd behoed. Voor dat geld bleef hij wel in de omgeving van de vele Rijkswaterstaatswerken bij Vreeswijk waar hij voor diverse lichte werkzaamheden kon worden ingezet. Stekelenburg was toen tachtig jaar en al vanaf 1846 werkzaam op de brug.

Arbeidsonrust op de schipbrug

Aan de salarissen van het personeel van de schipbrug was omstreeks 1900 in jaren niets veranderd. Ze lagen beduidend lager dan op andere schipbruggen. Na de opheffing van de Rijkstol- en doorvaartgelden was bij vele schippers de gewoonte ontstaan om toch iets voor de doorvaart te geven. Deze gewoonte om te "hengelen met de klomp" hielden de brugknechten in stand, ook al omdat zij zo weinig verdienden. Het was echter niet toegestaan. Toen op 18 september 1901 twee brugknechten, Mollevanger en Hougee, hun foien inden, werd dat gezien door ingenieur Beijerman van Rijkswaterstaat. Hij schorste de twee voor een maand en maakte dat bekend in het bijzijn van het hele brugpersoneel. Bij die gelegenheid deelde hij ook mee dat voortaan ieder lid van het brugpersoneel gedegradeerd kon worden met overplaatsing naar brugwachtersplaatsen elders in het land. Mollevanger ging naar de sluizen van IJmuiden, Hougee ging in 1902 naar Veere, omdat een derde knecht dat weigerde. Die werd eervol ontsla-

gen en kreeg te horen dat hij als jonge sterke kerel zijn beroep van baggerman maar weer moest opnemen. Een vierde knecht werd overgeplaatst naar Schagervlotbrug, bij Zijpe aan het Noord-Hollandskanaal.

De overplaatsing van Hougee werd geen succes, vooral omdat zijn vrouw naar haar geboortegrond verlangde. Ondanks dat de dominee de minister om terugplaatsing verzocht, bleef Hougee in Veere. Als het Hougee daar niet beviel, was het antwoord, was hij sterk genoeg om in het zandbedrijf te gaan werken.

Vreemde zaken

De sfeer op de schipbrug bleef nog lang onrustig. Het brugpersoneel vond het vreemd dat op de staatsbegroting een jaarsalaris was opgenomen van 450 gulden, maar dat dit bij de uitbetaling werd gespecificeerd in 375 gulden loon en 75 gulden toeslag. De spanning liep nog op omdat op de Koninginnensluis in Vreeswijk met een minder druk dienstrooster iets meer werd verdiend, 475 gulden. De overheid vond het vreemd dat het personeel voortdurend uitzag naar ander werk, want het beroep van brugknecht werd hoger ingeschat dan dat van sluis-knecht. Een oplossing was misschien het bouwen van dienstwoningen bij de brug, dat zou het contact met het gezin gunstig beïnvloeden. In 1910 werden acht woningen voor het brugpersoneel gebouwd, zo eenvoudig en doelmatig mogelijk en met het zicht op de schipbrug. Twee weken later dienden de bewoners al een protest in tegen de berekening van de huurtoeslag, met daarbij het verzoek de salarissen aan te passen aan die op de schipbruggen van Deventer, Doesburg en Arnhem.

Kort daarna vond een aanvaring plaats aan de schipbrug met veel schade. Onoplettendheid van de brugknechten zou de oorzaak zijn. Twee van hen werden in hun salaris gekort. Zij voerden de lange werktijden aan als oorzaak van het ongeluk. Die bleken

Schipbrug.

VIANEN—VREESWIJK.



toen inderdaad schrikbarend lang. De brugknechten moesten gedurende lange perioden achtereen 34 tot 36 uren per twee etmalen op de brug zijn. `s Nachts moesten altijd vier man op de brug aanwezig zijn. Wanneer er geen scheepvaart was, mochten drie van hen zich te ruste leggen op dekens en strozakken. Wanneer de brug moest worden geopend, werden ze gewekt. Toen kwam ook aan het licht dat de knechten veel oneigenlijk werk moesten verrichten. Twee man waren constant bezig met het afstellen van de vizeleinrichting die nodig was omdat de brug

nog ruimschoots in het gebied lag waar zich eb en vloed deden gelden. Het kostte bovendien veel tijd om steeds het water uit de open brugschepen te halen.

Het hele personeel protesteerde tegen het korten van de salarissen van de twee brugknechten en legde de bezwaren vast in een brief met als slot: "Hiertoe vinden wij te eerder aanleiding nu in deze dagen de voorschriften tot de nachtdiensten zijn verscherpt en ten aanzien van onze waakzaamheid des `s nachts veel strenger eisen zijn gesteld. Eisen waaraan menselijkerwijs in verband met de

De schipbrug tussen 1896, toen de uitdrijfvakken werden gemotoriseerd, en 1907, toen het veerhuis aan de andere zijde werd gesloopt.

Een eenmansactie van Policarpus

Een van de brugknechten van de schipbrug gooide het over een andere boeg. Hij heette Johannes, maar noemde zich in zijn correspondentie bij zijn doopnaam Policarpus Visser. Hij schreef de minister dat hij graag in de gelegenheid werd gesteld om vaker zijn kerkelijke plichten te vervullen. Hoofdingenieur Beijerman stelde echter dat Visser accoord was gegaan met de voorwaarden toen hij in dienst kwam en dat hij tevoren zelfs overleg had gepleegd met zijn biechtvader. Hij kon geen recht laten gelden op meer vrije dagen dan was toegestaan.

Door het aanstellen van een negende brugknecht verbeterde het werkklimaat wel enigszins, want voortaan kon elke knecht eens in de negen maanden op zondag vierentwintig uur vrij krijgen. Omdat men geen verschil in behandeling wilde laten ontstaan, kreeg Visser het advies als kanaalbeambte te solliciteren in Noord-Brabant of Limburg, waar hij waarschijnlijk meer gelegenheid zou krijgen zijn kerkelijke plichten te vervullen. Visser bleef voorlopig waar hij was. Hij vertrok in 1923 naar de Koninginnensluis in Vreeswijk.

Foto rechts:

De schipbrug van opzij gezien.

buitensporige diensttijden niet is te voldoen.”

Toen tijdens de Eerste Wereldoorlog geen petroleum meer voorhanden was voor de motoren van de uitdrijfvakken nam de werkdruk nog toe, want in 1917 en 1918 moesten de schepen weer met de hand worden bediend.

Van hout naar staal II

In 1900 werd ingevoerd dat wanneer de schipbrug was weggenomen en de overtocht plaats vond met de pont, het personeel van de brug deze zou moeten bedienen. Er moest dan wel een goede pont zijn. De bestaande pont was drieëndertig jaar oud en bij de geringste belasting sleepten de balken van de oprijkleppen al door het water. Een nieuwe houten pont zou 2600 gulden kosten. In 1903 werd inderdaad een nieuwe pont gebouwd, uitgevoerd in ijzer. Sinds 1906 heette de brugwachter brugmeester, de brugknechten heetten brugwachters en de losse werkkrachten zouden een dienstpet krijgen.

In de periode 1914-1918 vonden vele militaire transporten plaats bij de mobilisatie van het leger. Dat veroorzaakte veel slijtage aan de brug. Toen in 1920 de brug bovendien weer geheel uit elkaar werd geslagen door massaal drijfijis, was algeheel herstel noodzakelijk van de bovenbouw van de schipbrug. Die zou in staal worden uitgevoerd en zo breed zijn dat twee zware vrachtwagens van samen 2500 kilogram elkaar zouden kunnen passeren. Op dat moment reden in heel Nederland pas achttien zeswielige voertuigen rond.

De hele renovatie moest in tweehonderdtien dagen plaats vinden. Het verkeer over land mocht niet langer dan zeventig dagen worden gestremd en het scheepsverkeer mocht helemaal niet worden gehinderd. De aannemer pakte het werk op spectaculaire wijze aan. Hij sleepte de hele brug naar Kinderdijk, op één brugvak na. Dat moest samen met de bestaande pont blijven zorgen voor het

overbrengen van het verkeer.

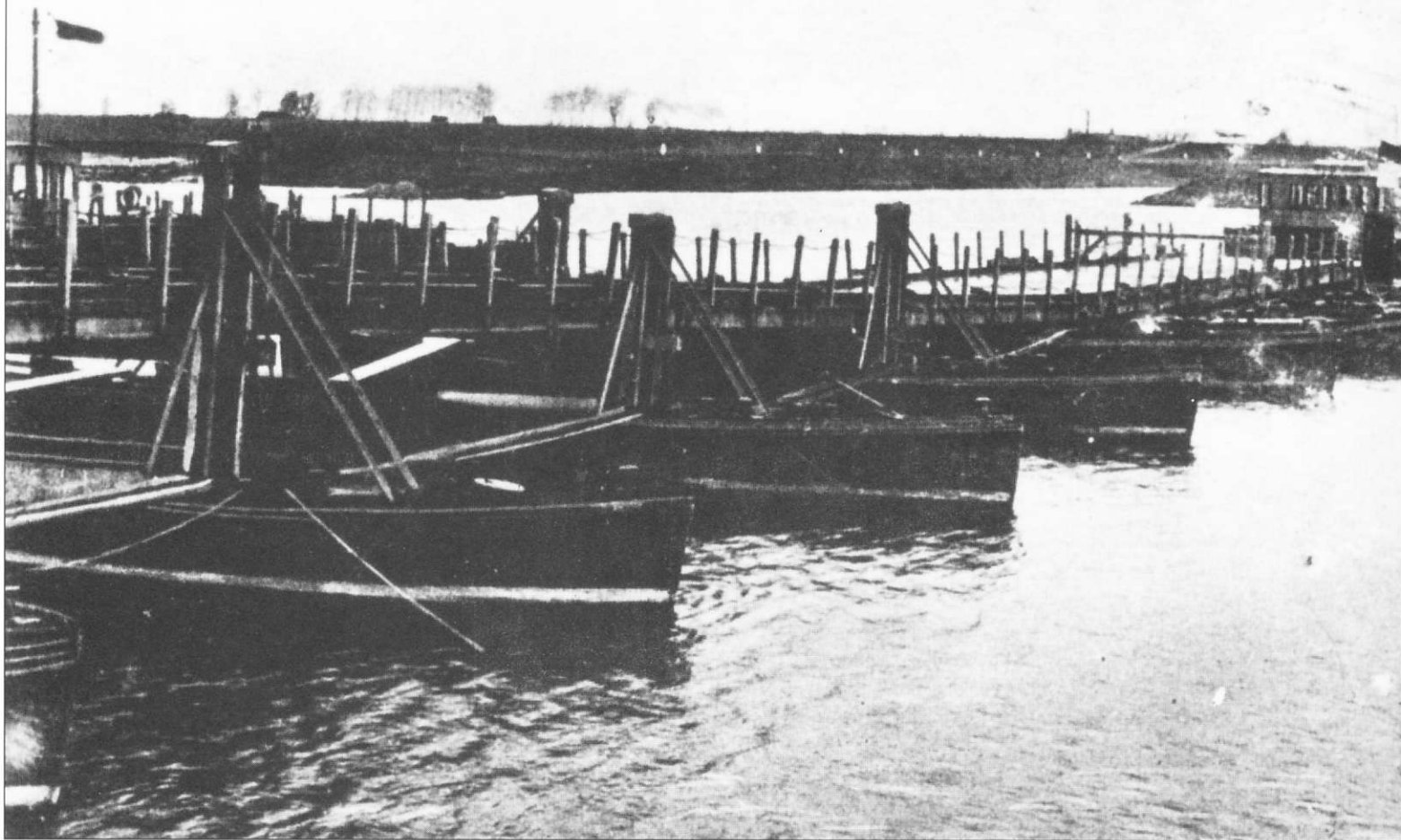
In Kinderdijk kon alles wat in de fabriek werd vervaardigd meteen op de goede plaats in de schipbrug worden aangebracht. De brugopzichter ging regelmatig van Vianen naar Kinderdijk om de juiste maatvoering te controleren. Hij mocht uiteindelijk voor zijn vervoer een motorfiets gebruiken, maar het verzoek daartoe moest eerst vele bureaus passeren, zelfs dat van de minister!

De landhoofden waren inmiddels gewijzigd, met hellingen die makkelijker waren voor het landverkeer. Dat had een grotere lengte van de brug tot gevolg. Waren voor de oude schipbrug zeer zware en lange houten balken gebruikt, voor de nieuwe constructie waren zware ijzerprofielen nodig van twintig tot zesentwintig meter lang. De constructies om ze vast te zetten tussen de brugvakken onderling voldeden niet helemaal, ook al waren ze exact volgens plan uitgevoerd. Na lange gesprekken en een uitvoerige briefwisseling kreeg de aannemer dit meerwerk extra betaald. Aan de andere kant konden hem enkele tientallen guldens (!) in mindering worden gebracht omdat het weghalen van een kleidam voor het brughoofd bij Vianen iets minder had gekost dan was begroot. Den Haag lette goed op de kleintjes, maar besloot dat de aannemer dat bedrag niet terug hoefde te geven. Ter vervanging van een schrijfmachine uit 1908 had hij immers een nieuwe gekocht die dat bedrag ruim te boven ging.

Het in Frankrijk bestelde staal liet op zich wachten, want de wals waarmee de balken werden gemaakt was kapot gegaan. De aannemer annuleerde de opdracht en bestelde de balken in Duitsland. Ze werden vlot geleverd, maar toen bleken vier van de geleverde balken niet lang genoeg te zijn. De afwerking nam meer tijd in beslag dan was gedacht, maar het verkeer was uiteindelijk nog geen zes weken gehinderd. De nieuwe schipbrug werd op 6 september 1923 geopend voor het verkeer. Het was een brug om trots en

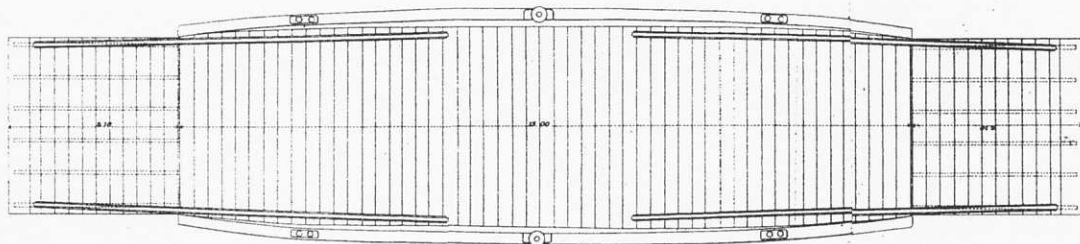
Vreestwijk. Schipbrug.

Vreestwijk.

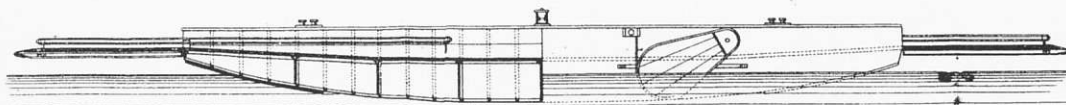


VEERPONT VOOR HET VEER OVER DE RIVIER DE LEK TUSSEN VREESWIJK EN VIANEN.

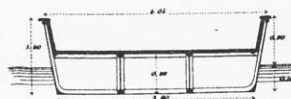
Bovenaanzicht.



Lengte doorsnede en zijaanzicht.



Doorsnede over de breedte.



Ter goedkeuring ingezonden
Amsterd. 20 Juli 1911 n° 127.
De Hoofdingenieur dier
BLON

Schaal 1 à 50.

Ontwerp bij brief d.d. 10 Juli 1903, 1904
van den Ingenieur in de R.F. dienste
H. R. BLOM

De Ommen.
(gez.) Gebr. Jonker.

De Bovenz.
(gez.) Joh. Jonker, Ave.
(gez.) B. de Klempel, Ave.
Namen van de leden van de
de Griffioen en de van de
M. J. de Bovenz.

De Bovenz. is overtuigd dat de
Bovenz. 1900 en die d.d. 10 Juli 1903, 1904
in het jaar 1903. De Bovenz. van de
de Griffioen, de Bovenz. de Bovenz.
1903. M. J. de Bovenz.

In 1903 werd een nieuwe ponton gebouwd om te gebruiken als de schipbrug buiten gebruik was.

zuinig op te zijn. De schepen werden soms zelfs apart door de schipbrug getrokken, wanneer men dacht dat een lange sleep gevaar op zou kunnen leveren voor de schipbrug. De ijzeren ponton uit 1903 voldeed niet meer door het steeds toenemende verkeer dat bovendien steeds grotere afmetingen kreeg. De scheepswerf van Meijers uit Zaltbommel bouwde een nieuwe, grotere ponton.

De schipbrug nog nuttig gebruikt

Toen later, in 1936, de vaste brug gereed was gekomen, kreeg de schipbrug nog een rol te vervullen. Bij Zutphen moest de vaste brug over de IJssel een grote renovatie ondergaan. De schipbrug uit Vianen zou tijdelijk de beide oevers met elkaar verbinden. Omdat de brug daar een half jaar dienst zou moeten doen,

werden uitgebreide voorzieningen getroffen. Een complete inventaris werd meegenomen, inclusief de borden waarop de tarieven waren vermeld. Ankers gingen mee om de brug te verankeren, evenals tien dweilen, zes sponzen, vijf zeemlappen en drie luiwagens om alles schoon te houden. Het complete wachthuisje werd ingescheept met achttien wollen dekens, vier matrassen en vier matrassen van kapok. Omdat het uitvaren van twee vakken zowel overdag als 's nachts verplicht was, ging het hele brugpersoneel mee. Dat werd in Zutphen gedetacheerd. Het personeel kreeg maar één keer in de veertien dagen de reiskosten heen en terug vergoed, maar het kreeg een voor die tijd hoge vergoeding van de verblijfkosten van anderhalve gulden per dag. Overplaatsing werd verworpen omdat dan de huisgezinnen en

schoolgaande kinderen mee moesten komen. De kosten van een verhuizing zouden groter zijn dan de baten.

Vijf brugvakken die elk een breedte hadden van ruim vijftientig meter en drie reserveschepen werden bij Vianen tot een konvooi samengevoegd, getrokken door drie sleepboten. Een directieboot van Rijkswaterstaat in Arnhem begeleidde de optocht. De brugmeester, de negen brugwachters en de monteur-electricien waren over de hele sleep verdeeld. Tot aan de kop van de IJssel verliep de tocht moeiteloos, omdat men over ruim vaarwater beschikte en stroomopwaarts voer. Op de IJssel werd het anders, daar ging de tocht met de stroom mee en de IJssel was veel bochtiger en smaller dan de Rijn. Om te voorkomen dat de sleep uit het roer zou lopen werd de zwaarste sleepboot achter aan de sleep geplaatst.

's Avonds om half elf werd Doesburg bereikt. Daar waren de nodige maatregelen

genomen. De Doesburgse schipbrug zou de hele nacht, van twaalf tot vijf uur, voor alle verkeer zijn gesloten. Terwijl het grootste deel ervan werd weggenomen vanwege de afmetingen van de sleep, kon de bemanning uit Vianen even slapen. Toen de sleep verder kon, waarschuwde de Doesburgse bakenmeester alle bemanningsleden. Hij vergat echter de directieboot te waarschuwen. Twee uur later lag de schipbrug uit Vianen aan de andere kant van de brug bij Doesburg. Na nog een hazenslaapje kon de tocht naar Zutphen worden vervolgd. Toen de bemanning van de directieboot wakker werd, was de schipbrug uit Vianen weg. Het duurde nog ruim een uur voordat hun boot ook de schipbrug kon passeren. Omdat de sleep een snelheid had van slechts vier kilometer per uur, haalde de directieboot hem snel weer in. Onder grote belangstelling van het publiek meerde de schipbrug af bij Zutphen en werd zo snel mogelijk ingelegd.

Foto pagina 48:

In de nacht van 15 op 16 december 1920 werd de schipbrug vernield door het ijs.

In 1923 waren niet alleen de houten pontons vervangen door ijzeren, maar was ook de bovenbouw van ijzer, met stevige hekken en een voetgangerspad langs de zijkant.



Vesuvius Shipyard



De vaste brug

Moed en beleid

In 1927, toen in het Rijkswegenplan een vaste oeververbinding werd geprojecteerd, was het lot van de schipbrug in feite al bezegeld. Eerst (in 1929) liet de minister een onderzoek instellen naar de plaats en de afmetingen van een vaste oeververbinding over de Lek tussen Vianen en Vreeswijk. Een brug ten oosten van de nieuwe sluis in het Amsterdam-Rijnkanaal bij Vreeswijk was om militaire redenen onaanvaardbaar, zo liet de chef van het inundatiebureau in het geheim weten. De brug moest ten westen van Vreeswijk komen te liggen. Uiteindelijk bleven twee mogelijke tracés over. Eén lag zo dicht mogelijk bij beide woonplaatsen, om de bewoners van Vreeswijk en Vianen terwille te zijn. Daar was men immers gewend aan de nabijheid van de schipbrug. Het nadeel daarvan was de ligging van de begraafplaats van Vianen. Bij elke teraardebestelling zou de begrafenisstoet de snelweg naar de brug moeten oversteken en het verkeer ophouden. Het andere tracé lag westelijk van de begraafplaats, maar daar rezen weer andere moeilijkheden, zoals het afbreken van een aantal huizen. Het was wel "een ton gouds" goedkoper.

Burgemeester en wethouders van Vianen zonden een bescheiden brief aan de minister van Rijkswaterstaat. Zij hadden er met verwondering kennis van genomen dat gelden waren uitgetrokken voor de bouw van een vaste oeververbinding over de Lek. Zij waren bevreesd dat de toegangsweg door een van de mooiste gedeelten van Vianen zou komen te liggen en dat de Don Velascodreef geheel onder de oprit zou verdwijnen. Het geboomte daar behoorde vroeger tot het kasteel van de Brederodes. Mocht het tracé komen te liggen zoals het was voorgesteld, dan zou één van de laatste herinneringen aan de vroegere glorie

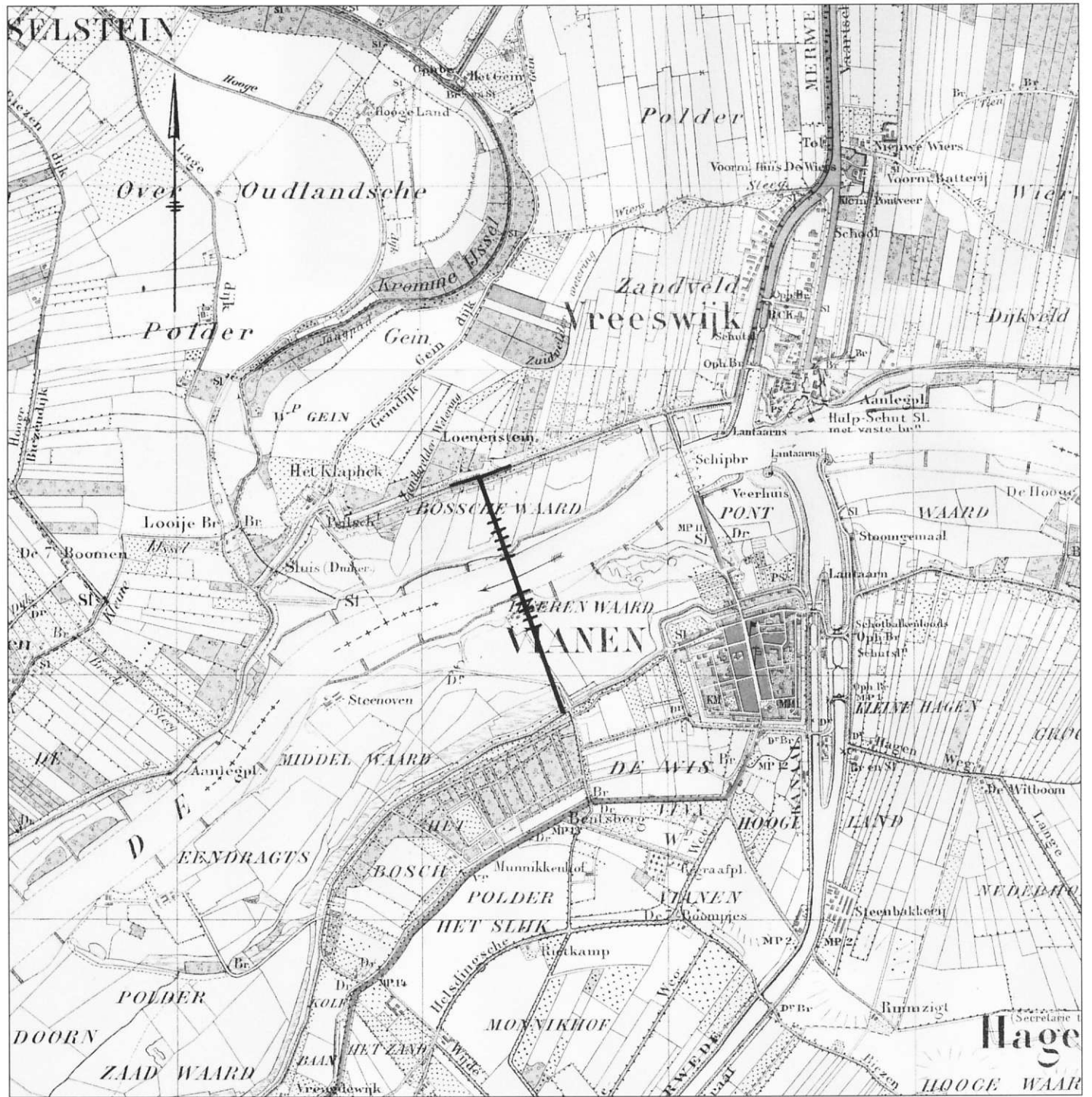
van Vianen verloren gaan. Zij verzochten de minister dringend om aan de ontwerpers opdracht te geven bij de volgende stappen hen daarin te kennen. Aan deze wens voldeed de minister, maar niet aan de wens van Vianen om de weg naar de brug nog meer naar het westen te verschuiven, zodat de Don Velasco dreef gespaard zou blijven. In 1931 viel de beslissing: het westelijke tracé kreeg de voorkeur. De leiding van de bouw werd toevertrouwd aan hoofdingenieur W.J.H. Harmsen.

Een vlot begin

Toen kwam er vaart in het werk. Verkenners, bodemonderzoekers en landmeters namen de woningen die destijds voor het personeel van de schipbrug waren gebouwd in gebruik. Om voldoende water af te kunnen voeren bij hoge waterstanden werden de uiterwaarden afgegraven. Door de rivier uit te

Luchtfoto van de schipbrug en de Koninginnensluis van Vreeswijk.



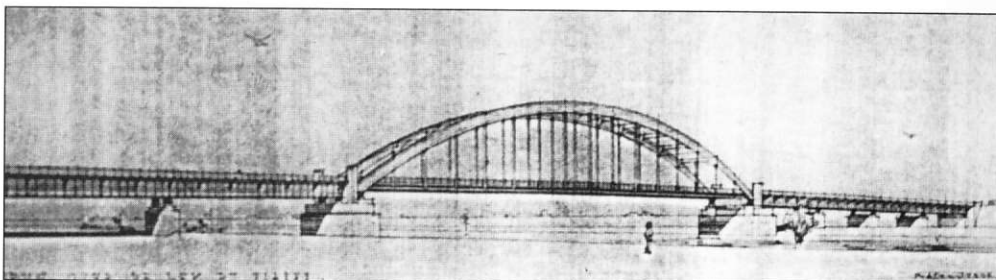
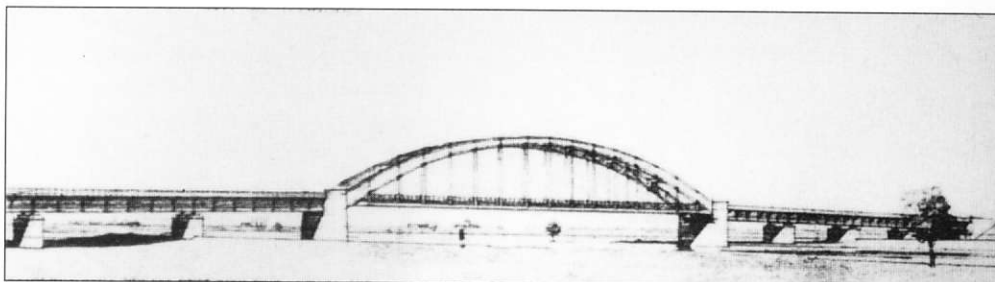


baggeren kreeg de aanlegplaats voor het werk- en opslagterrein voldoende diepte. Bovendien kon daardoor de scheepvaart zoveel mogelijk van de gehele breedte van de Lek gebruik maken. Het baggeren gebeurde vooral voor de voormalige steenoven, die nog bezit was geweest van de schoonvader van Jan Blanken Jz., Arie Lakerveld. In de volksmond werd deze plaats de "oude" of de "eerste oven" genoemd. Het baggerpersoneel was gehuisvest op een woonschip aan de westzijde van de derde krib. Daar namen zij het strand in beslag en de diepe inham waar vele jongens van Vianen hadden leren zwemmen.

De vorm van de vaste oeververbinding

De vorm en de constructie van de brug waren toen nog niet vastgesteld, maar er was wel een tekening die in grote lijnen weergaf wat later werd uitgevoerd. Het zou een symmetrische brug worden met een boog van honderdzestig meter in het midden, die in een keer het zomerbed van de rivier zou overspannen. Aan weerszijden van de grote boog over het zomerbed zou aan elke zijde een aanbrug worden gebouwd over vijf pijlers. Aanvankelijk zou de gehele brugconstructie van beton worden vervaardigd, met uitzondering van het brugdek in de boog. Om het gewicht daarvan zo laag mogelijk te houden, zou daarop een houten onderdek komen te liggen met een wegdek van hardhouten blokjes.

Dat plan was al grotendeels doorgerekend, toen het besluit viel de brug geheel in staal uit te voeren, zowel de middenoverspanning als de aanbruggen (de bruggen over de uiterwaarden). De pijlers zouden van beton zijn. Omdat Harmsen vond dat de brug in een van de mooiste, vlakke en wijdse landschappen van Nederland kwam te liggen, had hij zich reeds in een vroeg stadium voorzien van de hulp van ingenieur A.J. van der Steur. Die maakte een tekening van de brug in de natuur. Daardoor kwamen zij tot de conclusie dat de



brug aan schoonheid zou winnen wanneer de bogen naar boven toe niet smaller maar breder zouden worden. Uiteindelijk kregen de bogen aan de onderzijde een breedte van 2,80 meter en bovenin van 3,85 meter. Dat kwam niet geheel overeen met de momentenlijn, maar door deze verhoging zou de boog zoveel in sterkte toenemen, dat de rijvloer in de boog ook in beton kon worden uitgevoerd.

Het oude, dicht bebouwde stadje Vianen ging in het landschap gedeeltelijk achter de rivierdijk schuil. De afstand van de brug tot Vianen, 700 meter, was groot genoeg om het beeld van de stad niet dood te drukken, ook al had de brug aanzienlijke afmetingen. De bebouwing van Vreeswijk vertoonde in de nabijheid van de rivier geen enkel punt dat dat de aandacht trok.

Ondanks dat de vorm en de constructie van de brug toen zo goed als vast lagen, vond men het beter de esthetische vormgeving nog eens door een onafhankelijke commissie te laten bezien. Deze commissie, bestaande uit de rijksbouwmeester, een architect en de

Het ontwerp van de brug liet aanvankelijk een boog zien die bovenaan smaller was dan aan de uiteinden. In het gewijzigd ontwerp was de boog bovenaan juist breder dan aan de uiteinden.

Pagina 50:

Op de kaart is het tracé voor de nieuwe brug bij het eerste ontwerp gevoegd. De toegangswegen liggen op de rivierdijken.

hoofdingenieur van de Nederlandse Spoorwegen te Utrecht, liet zich onverdeeld gunstig uit over het ontwerp en adviseerde nog enige verbeteringen. Een ervan was het weglaten van de schermmuren op de rivierpijlen. De oplegging van de boog en de aansluiting met de aanbruggen mocht duidelijk uitkomen. Ook de detaillering van de landhoofden kon eenvoudiger worden uitgevoerd. De commissie was overigens graag eerder bij het ontwerp betrokken geweest.

Onbewust hadden Harmsen en Van der Steur de wijsheid van de Franse schrijver J.F. Marmontel (1723-1799) toegepast: "Dans tous les arts, la première règle est d'en bien connoître l'objet; car, si l'intention de l'artiste est une fois bien décidée et dirigée droit à son but, elle sera son guide dans le choix des moyens et dans l'usage qu'il en doit faire" (de eerste regel in alle kunsten is: het doel ervan te kennen, want als de bedoeling van de kunstenaar eenmaal vast omlind is en recht op haar doel gericht, zal de bedoeling zijn gids zijn in de keus van zijn middelen en bij het gebruik dat hij ervan moet maken. Vert. W. Kassies).

Een brug op goede voet

De landhoofden, de twee pijlers in de rivier en de zes pijlers op het land werden gebouwd door aannemer Bato, de N.V. Nederlandse Beton Maatschappij. De fundering van de zes pijlers op het land bestond uit betonnen palen, die werden geheid tussen ijzeren of houten damwanden. Het heien voor de middelste landpijler aan de zuidelijke oever bleek bijzonder moeilijk. Hier had "de oude steenoven" gestaan. Door het stoken van de oven waren destijds niet alleen de stenen hard gebakken, maar ook de grond onder de oven.

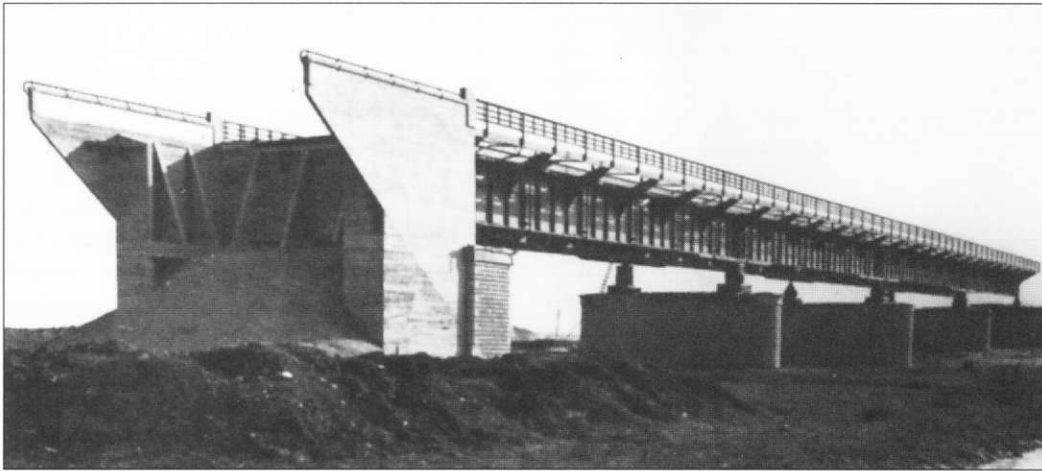
Slechts met grote moeite konden de heipalen door de keiharde grond worden gedreven.

Voor de betonnen onderdelen werd gebruik gemaakt van een bekisting. Voor de opbouw van de pijlers op het land was dat een blijvende bekisting van betonstenen. Na het opmetelen van telkens drie lagen betonsteen van verschillende, terugvallende lengten, werd de ruimte achter de stenen met beton aangevuld. Bij het storten van het beton was nog een bijzondere maatregel getroffen. Het was niet verboden op het werk te roken, maar het draaien van sigaretten mocht alleen tijdens de schaft. Velen van de honderd tot honderdvijftig werknemers pruimden daarom tabak. Daarbij is spuwen onvermijdelijk. Bij het opvullen van de pijlers waren veel mensen bezig om de beton op zijn plaats te krijgen, maar de beton mocht niet worden verontreinigd. Toen werd dus ook het pruimen verboden. Slechts enkelen veroorloofden zich voorgedraaide sigaretten te roken.

Hoewel het bestek voorschreef dat alle op het werk aanwezige arbeiders de Nederlandse nationaliteit moesten hebben, was de uitvoerder van Bato, "Joep", een Duitser. Als hij iemand zag roken placht hij te zeggen: "Hand im Tass und (Siga)ret in Maul".

Moeilijkheden met het waterschap

Waren de uiterwaarden aan de zuidelijke oever zo hoog dat ze voor het verruimen van de rivier nog moest worden afgegraven, aan de noordelijke oever was dat anders. Die uiterwaarden lagen een stuk lager. Het waterschap liet daar als het mogelijk was door een sluisje in de zomerkade zogenaamd "dik" (slibrijk) water in. Dat dikke water moest dan langdurig op het land blijven staan zodat het slib kon zinken en voor de bemesting van het land zorgen. Om de de pijlers op het land te kunnen bouwen verzocht de aannemer één jaar lang geen water in te laten. Het waterschap vroeg daarvoor een schadevergoeding van vijftig gulden per hectare, in totaal vijftewintig-



Een van de aanbruggen is klaar, maar nog niet aangesloten op de oprit.

honderd gulden, plus tweehonderd gulden als vergoeding van de onkosten en een borgsom van vijftienseventighonderd gulden. De onderhandelingen met dit waterschap waren zwaar te noemen.

Is die brug nog niet klaar?

In januari 1933 was de Lek dichtgevroren en de schipbrug was weggenomen. Door het ijs was een slop gemaakt, een geul waardoor een boot tussen beide oevers kon blijven varen. Een sleepboot van de Keulse vaart onderhield deze passage over de rivier. Met veel moeite gelukte het om zeer onregelmatig reizigers, rijwielen en kleine goederen over de rivier te brengen. In de avond van 1 februari vertrok de sleepboot uit Vreeswijk met een groot aantal passagiers. Het schip was nog maar net los van de wal, toen het ijs in de rivier met een geweldig gekraak losliet, juist boven het slop. Ternauwernood kon de sleepboot terug en de wal bereiken. De passagiers voor Vianen waren genoodzaakt een omweg te maken en lopend over de spoorbrug van Culemborg naar huis te gaan of in Vreeswijk onderdak te zoeken. Meer dan twintig personen brachten de nacht door op de sleepboot. Een tiental vond onderdak in het brugwachtershuisje van de schipbrug.

De aanbruggen: een moeilijk bed toch opgemaakt

Het was een kammervolle tijd, met een groot aanbod van arbeidskrachten en veel te weinig werk. Dat was ook goed te merken in de staalindustrie. Vooral bedrijven in de scheepsbouw hadden het moeilijk. Zij wilden desnoods ook wel bruggen bouwen in plaats van schepen. Ze werkten dus graag mee aan de bovenbouw van de Lekbrug en van de aanbruggen die in staal werden uitgevoerd. Omdat men bij de uitvoering van de werkzaamheden aan de brug zoveel mogelijk arbeiders aan het werk wilde hebben, werd het werk verdeeld over bedrijven in verschillende delen van het land. Elk bedrijf kreeg een zoveel mogelijk afgerond deel uit te voeren. Hoofdaannemer van de bouw van de twee aanbruggen werd de Nederlandsche Dok Maatschappij te Amsterdam. Die moest voor de directie niet alleen een auto ter beschikking houden maar ook tien overalls!

De vele onderdelen van de aanbruggen waren op zes verschillende plaatsen vervaardigd. Het was niet gering om die tot één geheel te monteren. In de eerste plaats waren goede afspraken vereist over de maatvoering. Van de vier plannen die werden

ingediend voor de montage was dat van Bijker's Aannemingsbedrijf het goedkoopst en het meest praktisch. Bijker's kon bij het afwerken van de brug gebruik maken van de door Braat geleverde verfwagen, die onder de brug hing. Hierop werden vaste installaties ingericht die het klinken van de onderdelen van de brug zeer vereenvoudigden. Omdat alle materialen per schip werden aangevoerd, had Bijker's een krachtige bok ingezet om het materiaal te lossen. Met een kraan die zich over rails langs de brug kon verplaatsen werden vervolgens de onderdelen aangebracht. Voor de montage van de brug was de bijzondere eis gesteld dat een derde deel van arbeiders geschoolde monteurs moesten zijn. Door deze maatregel kregen vele mensen uit de omgeving ook een kans om met werken de kost te verdienen.

De montage van de aanbruggen kon pas plaats vinden nadat het terrein rondom de brug op het goede niveau was gebracht, het winterbed aan weerszijden van de brug verruimd en een aardebaan was aangelegd voor de toegangswegen naar de brug, verhard met straatstenen. De zandlichamen van deze opritten veroorzaakten door de veenachtige ondergrond vooral aan de noordzijde grote verzakkingen en oppersingen van de grond. Die moesten weer met de hand worden weggewerkt. Even leek het er op dat de brug

niet op de vastgestelde datum in gebruik kon worden genomen. Door de aanvoer van honderdduizend kubieke meter zand en grond extra kreeg de aarden oprit toch op tijd het juiste profiel.

De echte verbinding. Niet voor niets

In mei 1934 ging hoofdingenieur Harmsen met enkele scheepswerven overleggen over de kosten van de middenoverspanning van de brug. Voor het maken daarvan waren twee scheepswerven in de markt, die niet waren betrokken bij de aanbruggen en die geacht werden het werk te kunnen maken. Dat waren de Maatschappijen De Schelde te Vlissingen en Wilton Feijenoord uit Rotterdam. Wilton Feijenoord kreeg de opdracht een kruiser te bouwen voor de Koninklijke Marine en viel daarom af. De Schelde werd dus de hoofdaannemer. Grote onderdelen van de boog konden daar het beste worden vervaardigd. Omdat de werkloosheid nog steeds zeer hoog was, werd het overige werk weer over diverse scheepswerven verdeeld, net als voor de aanbruggen. Later zouden bruggen niet meer op een werf worden vervaardigd, maar in een constructiewerkplaats.

De onderdelen moesten worden afgeleverd bij het werk en gemerkt volgens een bepaald plan. Bovendien werden de onderdelen die van hoogwaardig staal waren vervaardigd (St 52) apart gemerkt. De montage van

In 1934 waren de werkzaamheden aan de nieuwe brug begonnen met de bouw van de landhoofden



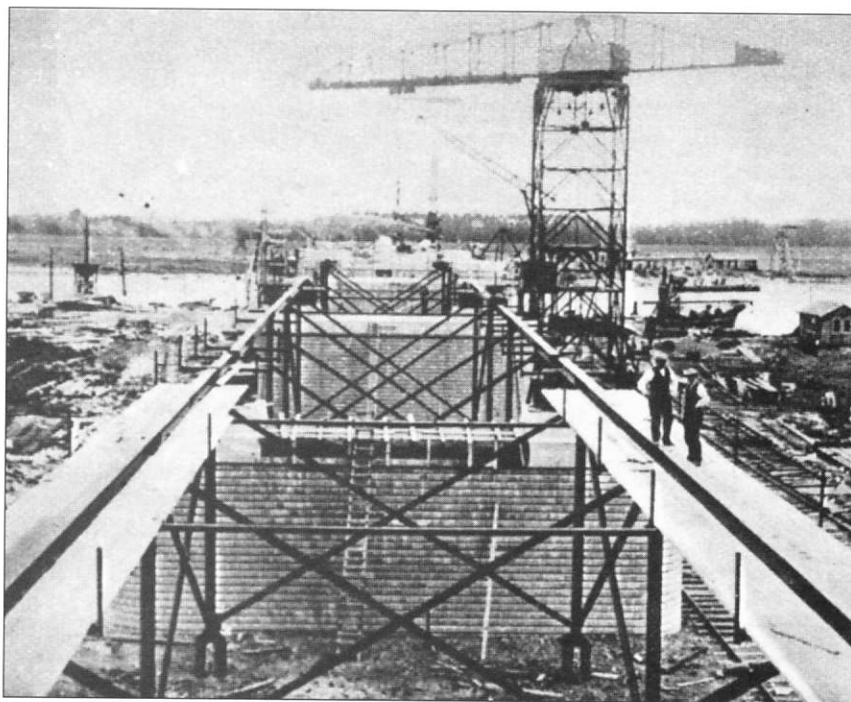
de overspanning werd gegund aan de firma Bijker die ook de aanbruggen monteerde. Bijker legde een doorgaande montagevloer onder de gehele toekomstige boogconstructie, rustend op hulppijlers. Het bedrijf maakte die van oude gedeelten van de spoorbrug bij Katerveer. In het midden van de rivier bleef een opening van zestig meter breed gehandhaafd om de scheepvaart doorgang te laten vinden. Die werd overspannen met twee montageliggers die eerder bij de Arnhemse brug waren gebruikt. Bij deze montageliggers was de montagevloer aan de onderkant aangebracht om de vereiste doorvaarthoogte te behouden.

De montage

De verrijdbare torenkraan die Bijker's Annemingsbedrijf had gebruikt bij de bouw van de aanbruggen kon hij ook gebruiken voor de montage van de boog. Daarvoor werden op de montagevloer rails gelegd. De onderdelen van de boog werden zoveel als mogelijk door de drijvende bok, de Kolossus, op de juiste plaats gehesen. Om efficiënt te werken werden vele onderdelen op de montagevloer in voorraad gehouden. Het werk moest achter elkaar worden afgemaakt, want tussen half november en begin maart mochten geen steigers in het rivierbed staan en een hindernis vormen voor water of ijs.

In maart 1935 bouwden de scheepswerven aan de onderdelen van de brug. Tegelijk werd al begonnen met de bouw van de hulpconstructies in het zomerbed van de rivier als ondersteuning voor de boog.

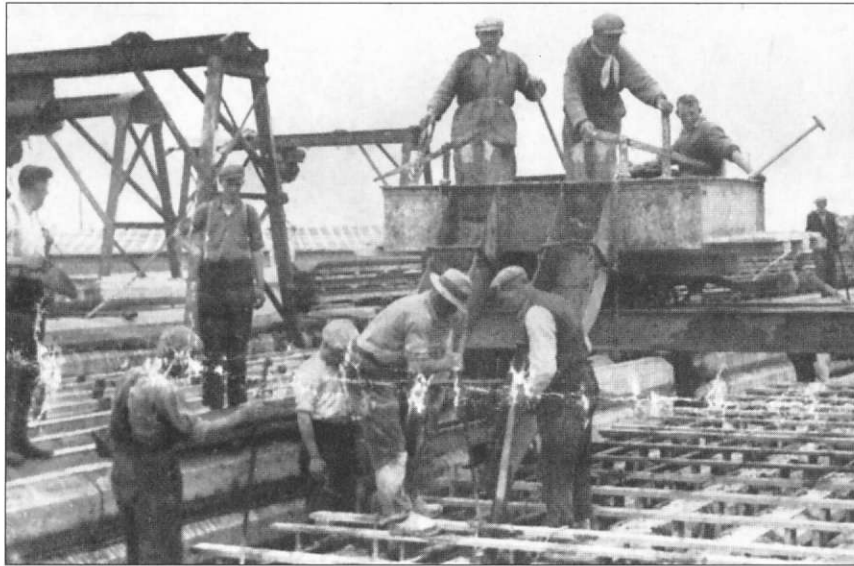
In augustus werd een aanvang gemaakt met de montage van de twee bogen. Voor de sluitstukken van de boog was veel overleg nodig, vakmanschap en behendigheid van de kraanmachinisten. In het hart van de boog was namelijk een scharnierpunt aangebracht, bestaande uit een stalen rol met een doorsnede van vierhonderdmillimeter.



Over de veiligheid van de werkplaats was goed nagedacht. Onder de gehele boog was een werkvloer aangebracht. Voor de werkzaamheden aan de boog zelf was een ingenieuze hulpconstructie uitgedacht. Van hangstijl tot hangstijl was een werkvloer aangebracht, die tegelijkertijd de hangstijlen op de juiste plaats fixeerde. Zo kon veilig worden gewerkt en tijdens de montage hoefde van deze constructie niets te worden weggehaald of gewijzigd.

De ondereinden van de boog worden door een zogenoemde trekbanden met elkaar verbonden. De trekbanden worden weer met elkaar verbonden door dwarsliggers, waarop uiteindelijk de rijvloer komt te liggen. Tijdens de montage van de brug stonden de trekbanden of langsliggers niet onder spanning. Ze waren met een hoge rug van achthonderd millimeter (een "zeeg" genoemd) nauwkeurig op vijzels geplaatst. Door na de montage de vijzels

De pijlers voor de aanbrug aan de kant van Vianen.



De heipalen werden ter plaatse vervaardigd. In de stortbak staan de vader en de broer van de schrijver.



voorzichtig naar beneden te brengen werd eerst bereikt dat de bogen zich in zo gemakkelijk mogelijke stand ging zetten. Na nog verder afvijzelen kwamen de langsliggers los van de tijdelijke ondersteuning. De bogen rustten toen aan de noordkant op twee rolopleggingen en op twee bolopleggingen aan de zuidkant. Na het vrijkomen van de bogen bleken deze in het midden tweehonderd millimeter te zijn gezakt. Op 4 november was het zover, een prestatie die er zijn mocht.

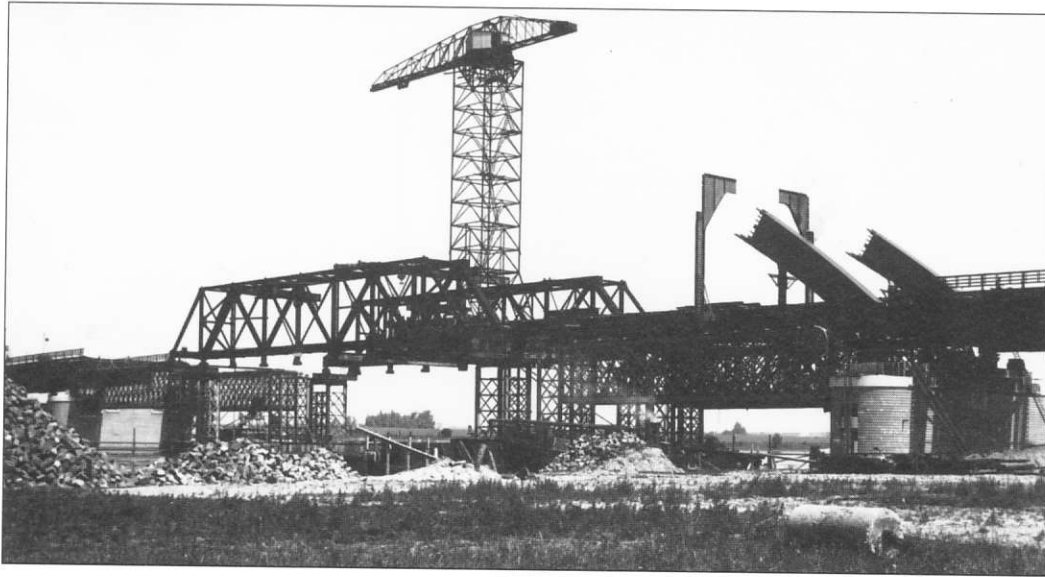
Intussen was het afklinken met kracht voortgezet. Om de verschillende onderdelen aan elkaar te verbinden had Bijker's uitgerekend dat daar nog 85 000 klinknagels voor nodig waren. Op zondag 8 december, bij striemende regen en ongekend hevige sneeuwbuien, werden de hulpconstructies verwijderd. Op 19 december was de rivier geheel vrij van steigerwerk en waren alle stalen onderdelen aangebracht. De afwerking kon beginnen.

De rijvloer van de brug ontbrak nog. Deze post was buiten het bestek gehouden om ook een andere beroepsgroep een kans op werk

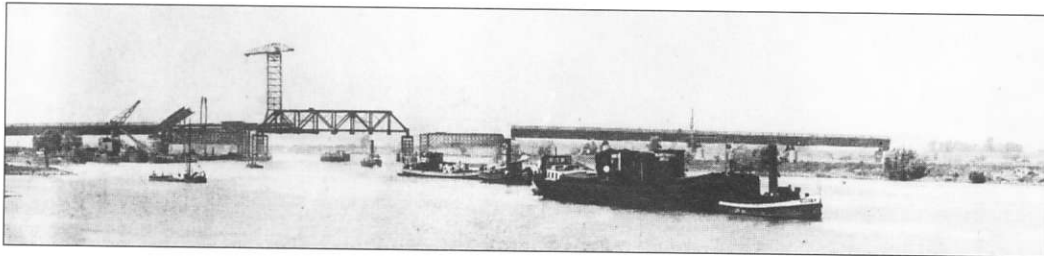
te geven. In maart 1935 werd dit werk aangenomen door de Hollandse Betongroep uit Den Haag.

De opening van de brug in 1936

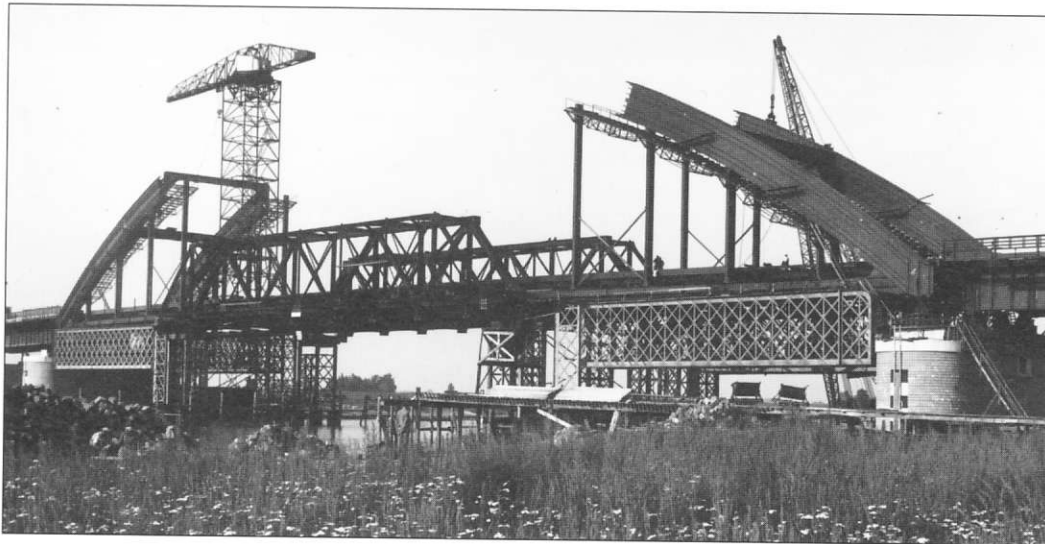
Doordat het weer gunstig was geweest, kon de brug eerder in gebruik worden genomen dan was gepland, ook al was men nog volop bezig de toegangswegen te maken. In de weg aan de zuidzijde ontbrak nog de vaste oeververbinding over het Merwedekanaal. Op voorstel van ingenieur Harmsen werd de Lekbrug zonder al te veel officiële plechtigheden geopend. Op dinsdag 26 mei om elf uur was er toch nog een heel gezelschap aanwezig, met onder anderen bestuurders van Vianen en Vreeswijk, hoofdingenieur Harmsen en ingenieur Geldens die namens Rijkswaterstaat de dagelijkse leiding had gevoerd. Verder hadden zich daar ook de verschillende aannemers verzameld, de vertegenwoordigers van de poldercolleges, evenals van de ANWB en de Koninklijke Nederlandse Automobiel Club, de KNAC. De laatsten maakten van de gelegenheid gebruik om actie te voeren en duidelijk te maken dat je vooral bij het oprijden van de brug je hand uit moest steken om het veranderen van richting aan te geven. Allen verzamelden zich bij de overgang van de bestrate weg naar de betonnen rijvloer van de aanbrug aan de Vreeswijkse zijde. Een eenvoudige houten plank sloot de weg af. Voordat die werd weggenomen herinnerde ingenieur Harmsen eraan dat met de nieuwe brug een belangrijke verbetering tot stand was gebracht. Geen ijsgang of hoog water zou het steeds toeneemende verkeer een halt toeroepen. Hij verontschuldigde zich voor de haast waarmee de brug werd geopend, maar in Zutphen rekende men op de schipbrug, die daar op 1 juli als noodbrug moest gaan dienen. De bouw van de brug had in de pers niet veel aandacht gekregen. Toch was het geheel tot stand gebracht met materiaal van Nederlands fabrikaat en de honderd zestig meter vormde op één na de



In 1935 was over de Lek een
hulpconstructie aangebracht.
Rechts is de aanzet van de boog
zichtbaar.



Bouwbedrijvigheid op de rivier.



De boog op 21 augustus 1935;
de bouw vorderde gestaag.

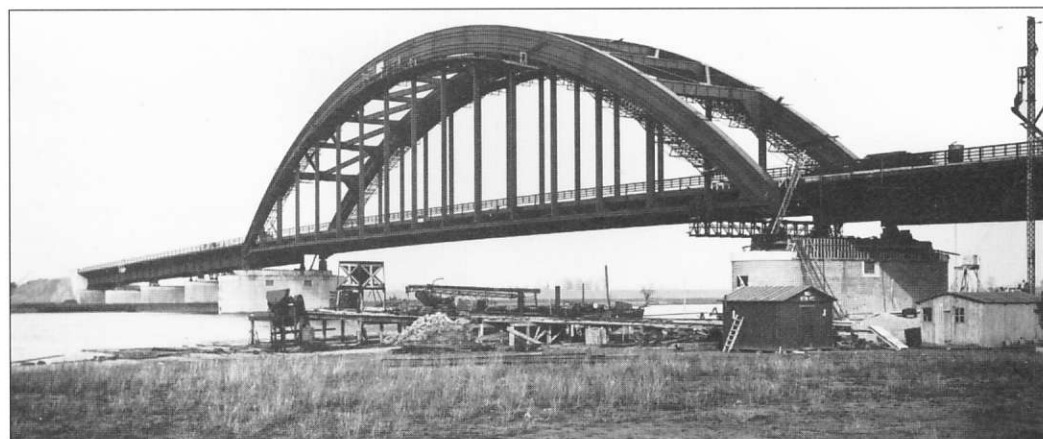
Het laatste gedeelte van de boog wordt gemonteerd.



De vlag in top, de boogconstructie is voltooid op 23 september 1935.



De brug kort voor de opening, toen alle hulpconstructies en bouwkranen waren verwijderd.



grootste overspanning van het land. Tot slot sprak hij de wens uit dat de brug zou dienen tot heil van de bevolking van Vianen en Vreeswijk, van de provincies Zuid-Holland en Utrecht en bovenal tot heil van het hele vaderland.

Het hele gezelschap wandelde daarna over de brug naar Vianen en aangekomen bij de grens van de gemeente toonde de burgemeester zich vooral verheugd dat er geen dodelijke ongevallen te betreuren waren bij de bouw. Hij bracht hulde aan Rijkswaterstaat en aan het personeel van de oude schipbrug en nodigde tenslotte ingenieur Harmsen uit het grondgebied van Vianen te betreden. Daarmee was de brug geopend. Auto's, fietsen en voetgangers, hadden in grote getale op dit sein gewacht. Zij hadden een mooi uitzicht van de boogbrug op de schipbrug die op hetzelfde moment buiten werking werd gesteld. Even op en neer tussen Vianen en Vreeswijk was er niet meer bij. Voortaan was de afstand enkele kilometers meer en de klim over de brug viel niet mee voor wandelaars en fietsers.

De inzetbaarheid van Rijkswaterstaat?

In 1815 schreef ingenieur Jan Anthonie Blanken aan zijn superieuren over het vergoeden van zijn kilometers te paard. Na veel geschrijf en gepraat werd hem dat toegekend. Cornelis de Beer, die een grote rol had gespeeld bij het bouwen van de militaire brug in 1813-1814, werd in hetzelfde jaar aangeslagen volgens de wet op het paarden-, plezier- en passagegeld voor eenenvijftig gulden, zeven stuiver en twee cent. Hij drong niet aan op een kilometervergoeding, maar hij vond dat hij als ingenieur van Waterstaat over een paard zou mogen beschikken zonder daarover belasting te betalen.

In juni 1896 adviseerde het ministerie om meer van de fiets gebruik te maken, om de kosten van rijtuigen door de ingenieurs te verminderen. De fiets had het voordeel dat hij in de trein kon worden meegenomen. Enkele maanden later ging binnen de dienst het bericht



De kantonniers op de motor van de wegenwacht.

rond dat het gebruik van de fiets niet moest worden overdreven, die mocht alleen in de hoogste nood worden gebruikt. In 1899 luidde het, dat het gebruik van het rijwiel niet moest worden geactiveerd maar ook niet verboden. Wanneer de afstand te voet kon worden afgelegd, moest dat worden bevorderd. Bij gebruik van een rijwiel kreeg men een vergoeding van drie cent per kilometer. Men nam in overweging om dienstfietsen aan te schaffen. In 1900 bleek na een grondig onderzoek in het achtste district alleen een opzichter over een rijwiel te beschikken en in een ander district beschikte men over slechts twee rijwielen.

In 1938 had de kantonnier voor zijn werk aan de snelweg, dat reikte van de brug bij Vianen tot aan verkeersplein Oudenrijn, een driewielige bakfiets met hulpmotor aangevraagd. Hij kreeg die niet, uit angst dat er teveel gebruik van zou worden gemaakt. In 1943 kreeg die kantonnier wel een bon voor een buitenfietsband, maar eerst moest de ingenieur de oude band op deugdelijkheid onderzoeken. De kantonnier kreeg de nieuwe



De genodigden nemen de brug in gebruik, gevolgd door automobilisten, voetgangers en fietsers.

band uiteindelijk niet, omdat een opzichter hoger op de lijst stond. Een jaar later kreeg hij wel een band, een houten. Een hoofdingenieur beschikte toen nog over een auto en een motorrijwiel. Beide motorvoertuigen werden door de Duitsers in maart 1945 in beslag genomen.

De eerste files op de brug

Dat de brug klaar was voordat de doorgaande wegen gereed waren, bracht de nodige moeilijkheden mee. De burgemeester van Vreeswijk vond het bezwaarlijk dat het verkeer naar de brug gebruik maakte van de

smalle Lekdijk. Het openstellen van de autoweg van verkeersplein Oudenrijn naar de Lekbrug leverde ook problemen op. De Commissaris van de Koningin in Utrecht meende dat hem advies had moeten worden gevraagd over het verkeer. Ook de burgemeester van Oudenrijn voelde zich gepasseerd en dreigde op het verkeersplein slechts verkeer uit één richting toe te laten. Op 20 mei 1936 gaf ingenieur Bakker opdracht om gewoon alle beletsel op de weg op te heffen en de weg voor het verkeer in beide richtingen open te stellen. Daarvan maakten velen dankbaar gebruik.

De verbinding met het zuiden was uiteindelijk zo goed geworden, zonder tollen of pontveren, dat een deel van het toeristische verkeer zich verlegde naar Brabant. Het Utrechts Dagblad noemde dat in 1938 een verheugend verschijnsel, want de schoonheid van het Brabantse land was bij de Noord-Nederlanders nog veel te weinig bekend: "Over de majestueuze Lekbrug bij Vianen suisden op Hemelvaartsdag van dat jaar honderden wagens naar het zuiden, het land van de vennen tegemoet".

Spoedig daarna veranderde het verkeersaanbod. In de mobilisatietijd vonden grote troepenverplaatsingen plaats te voet, te paard en per auto en motor. Toen op 10 mei 1940 de oorlog begon, werden direct troepen in stelling gebracht om de verbindingsweg tussen het noorden en het zuiden te bewaken. Manschappen van het 25ste Regiment Infanterie hadden hun stellingen betrokken en in de lucht was veel activiteit van vliegtuigen. Behalve een stroom vluchtelingen was er verder geen verkeer. Een onafgebroken kilometerslange rij van geëvacueerde burgers

uit Tiel en omgeving, waarvan velen reeds dagenlang onderweg waren, zocht zich over de rivierdijk een weg naar de brug. Terwijl een Duits vliegtuig tot landen werd gedwongen, gooide een piloot van een ander toestel tussen de mensen op de zuidelijke oprit van de brug een zevental brisantbommen. Vijf doden waren het gevolg.

Stappen van de bezetter

Op 21 juli 1943 werden alle goederen van Rijkswaterstaat door de bezetter in beslag genomen. De opslagplaatsen waren verboden gebied. In september moesten alle ingenieurs en opzichters van Rijkswaterstaat van rayon Utrecht verschijnen op het hoofdkantoor aan de Maliebaan. De "Polizeiangelste" Rothenpieler gaf opdracht de waterstaatswerken constant te bewaken en hij eiste van elk essentieel waterstaatswerk een tweetal tekeningen. Via anderen kwam Rothenpieler er achter, waar zich het zwakke punt bevond in de brug bij Vianen. Dat lag op een derde deel van de overspanning aan de zuidzijde, waar in 1936 op verzoek van de Hollandse genie in het betondek een doorgaande naad was gemaakt

De brug bij Vianen, een markant punt in het landschap.



die het eventueel onklaar maken van de brug zou vereenvoudigen.

In oktober werden de bermen en taluds van de brug en de opritten gevorderd door de Duitsers. Aan de noordzijde werd op de oprit, net voor het landhoofd, een zware betonnen muur opgericht van ruim twee meter dik, onder een hoek met de as van de brug en over de hele breedte van het dijklichaam, met een smalle doorgang. Dat was een versperring, waar met zogeheten Spaanse ruiters de weg kon worden afgesloten, een "Sperbauwercke". Op deze zware muur waren stukke antitankgeschut opgesteld voor de verdediging van de brug. Het geschut werd bediend door Hollandse Volksduitsers, die tot 11 april 1945 op hun post zijn gebleven. Aan de kant van Vianen waren naast de oprit en bij de Rijksstraatweg barakken gebouwd waar de manschappen verbleven die de brug moesten bewaken. Intussen werd het onderhoud niet vergeten en in mei 1944 begon men met het schilderen van de Lekbrug. Dat zou er op kunnen wijzen dat de bezetters niet op de vernieling van de brug uit waren.

Schepen op de Lek bij de brug en de Lekbrug vernield, 5 januari 1945.



Ze hielden daar wel rekening mee, want de "Landstrassenbevoermachtigde" vroeg of er materiaal voorhanden was om een noodbrug te bouwen als de grote brug uit zou vallen. Het antwoord was ontkennend. Het schilderwerk aan de brug ging nog door tot 6 september 1944. Toen waren de schilders voor het laatst aanwezig, hetzij omdat ze niet meer mochten komen, hetzij omdat ze uit eigen beweging thuis bleven. De overeenkomst met de schilder werd in oktober 1946 ontbonden.

Het verkeer kon nog steeds de brug gebruiken, zij het onder zware controle. Dat veranderde toen op 17 september 1944 bij Arnhem de luchtlandingen plaatsvonden als onderdeel van de operatie "Market Garden". Behalve militairen en personen met een speciale "Ausweis" kwam niemand meer over de brug. In oktober nam de SS-ers maatregelen om de brug onklaar te maken, maar niet te vernietigen. Verspreid over de hele brug, de boog en de rivierpijlers brachten ze zestienhonderd kilo trotyl aan. In november werden in en op de rivierpijlers nog meer explosieven aangebracht. Er waren ook maatregelen genomen om te voorkomen dat per ongeluk of door sabotage iets mis zou gaan.

De brug is niet meer

Het vliegveld Deurne bij Antwerpen was de basis voor het 193ste Squadron van de "Second Tactical Air Force", het legeronderdeel dat het op de Lekbrug had gemunt om hem onklaar te maken danwel geheel te vernielen. De Duitsers voerden op 1 januari 1945 hun "Operation Bodenplatte" uit, waarbij ze met ruim achthonderd vliegtuigen de geallieerden nog veel schade toebrachten. Ze waren maar net uit de lucht en het ijs van de nachtvorst was nauwelijks gesmolten op de startbanen van Deurne, toen het 193ste squadron opsteeg met als doel de Lekbrug bij Vianen. Ze wierpen daar veertien bommen af. Eén sloeg een gat van ruim twee meter in de eerste overspanning van de zuidelijk aanbrug. Een onderzoek kon pas



Op de luchtfoto (5 februari 1945) is niet alleen te zien dat de brug is vernield, maar ook dat vele bommen tercht zijn gekomen naast de oprit aan de zuidzijde (foto van zuid naar noord, rechts buiten beeld Vianen en Vreeswijk).

twee dagen later plaats vinden, omdat niemand op de brug mocht. Onder de brug was helemaal geen onderzoek mogelijk, omdat daar een mijnenveld was aangelegd. Ook de verfwagen kon niet worden gebruikt, want de constructie was verwrongen. Bij de inspectie bleek onder de rijvloer de ravage compleet. Terwijl de "Landstrassenbevollmächtigte" overleg pleegde, had het "Fellowship of the Bellows", zoals de bijnaam van het 193ste squadron luidde, er nog steeds zin in. Op 4 januari viel het opnieuw aan. Van de barak van de bewakingstroepen bleef niets over. De manschappen werden daarna gedeeltelijk ondergebracht bij burgers van Vianen. Eén van de piloten had het lef om met zijn "Typhoon" onder de brug door te vliegen. Op 5 januari had het squadron meer succes. Met zeven "Typhoons" vloog het naar de Lekbrug. Om de

bediening van het afweergeschut in verwarring te brengen werd de brug van twee kanten in de lengte aangevallen. Het weer was goed: een lichte ochtendnevel, geen wolken en weinig wind. Vliëgend van zuid naar noord werd op een hoogte van achtduizend voet een duik ingezet onder vijftig graden. Op drieduizend voet werd uit het eerste vliegtuig een bom van duizend pond losgelaten, en daarna één uit het tweede vliegtuig. De eerste bom sloeg ten westen van de zuidelijke rivierpijler in. De tweede bom trof de westelijke boog van de grote overspanning. Deze zakte statig in elkaar en verdween voor het grootste deel in de rivier. Het water in de rivier werd door de grote hoeveelheid materiaal veertig centimeter opgestuwd. Het verhaal gaat dat één van de bommen de twee luchttorpedo's van elk drieduizend kilogram had geraakt die de



Om de overkant te bereiken was weer een veerpont nodig, maar die had weinig capaciteit. Op de achtergrond een schip van de lijndienst tussen Keulen en Rotterdam.

Duitsers hadden aangebracht op de brug en dat die de vernieling van de boog zouden hebben veroorzaakt. De officiële versie van de Royal Air Force was: "Typhoons destroy strategic road bridge in Holland. Typhoons of R.A.F. Second Tactical Air Force attacked and destroyed the important road bridge across the Nederrijn at Vianen, south of Utrecht in Holland on January fifth. The Typhoons dropped 1000 pound bombs, the pilots pin-pointing the target with marked precision. They saw the girders collapse under direct hits and at least one vehicle crossing the bridge at the time fell into the river below". Waarschijnlijk was dat "vehicle" het voertuig waar de torpedo's op waren



De pont werd aangedreven door een sleepboot (Adrianus II). Bij Vreeswijk, rechts boven, ligt al een stuk van de Baileybrug klaar.

aangebracht. Dat was een eenvoudige wijze van beveiligen, want door middel van draden en katrollen konden op afstand de explosieven op de bestemde plaats worden gemanoeuvereerd. Die methode was toegepast bij alle bruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal. Was de brug in de noord-zuid verbinding voor de bezetters belangrijk, nog belangrijker was het scheepvaartverkeer over de Lek tussen oost en west. Eigenlijk werden al direct na het instorten van de brug maatregelen genomen om tussen het verwrongen staal en grote stukken beton een vaargeul te forceren. Het is bijna zeker dat bij het maken van de vaargeul gebruik is gemaakt van de explosieven uit de pijlers. Uiteindelijk was een vaargeul van zestien meter breed het resultaat. Waarschijnlijk waren toen de explosieven op. Ook werd nog een kabelbaan tot stand gebracht over de Lek vanaf de uiteinden van de aanbruggen. Hiermee konden enkele personen de rivier oversteken in een groot soort kist die aan de kabel hing.

Een pont voor het grijpen

Was op 5 januari de brug ingestort, op 7 januari voer alweer een pont tussen Vreeswijk en Vianen, op de plaats waar hij vroeger ook af- en aanvoer. Waar kwam die pont opeens vandaan? Tijdens de slag om Arnhem waren niet alleen de inwoners van die stad en uit de verre omtrek geëvacueerd. Ook de bewoners van Lexkensveer in de gemeente Wageningen moesten direct hun huis en haard verlaten. Om elke verbinding met de overkant van de Rijn onmogelijk te maken brachten de Duitsers in de haven van Wageningen drieëndertig schepen tot zinken, waaronder de sleepboot van de pont en de oude gierpont. De motorpont ontsprong de dans en dreef losgeslagen met de stroom mee. Het is niet bekend tot waar die pont is afgedreven, maar toen de brug bij Vianen kapot was, werd de pont gevonden en naar Vreeswijk gesleept. De Duitsers hadden ook de oude pontbaas gevonden. Onder diens leiding werd de pont ingelegd. De

"Ortskommandant" van Vianen had de veerstoepen al klaar laten maken door zestig man die zich met hun gereedschap hadden gemeld na een oproep van de stadsomroeper. Langs de oude Veerweg had hij om de vijf meter eenmansgaten laten graven. Het oude veerhuis van de schipbrug was binnen een uur ontruimd, evenals het eerste huis dat men vanaf de Lek tegenkwam. Daar werden Hollandse SS-ers ondergebracht, die ervoor moesten zorgen dat niemand bij de rivier kwam. Als verdediging van de pont werden drie stuks licht "Flack-geschut" in stelling gebracht.

De pont had al snel mankementen die niet goed waren te achterhalen. De motor was buiten werking en de sleepboot Adrianus II trok de pont over de rivier. Na de bevrijding was de pont in een paar uur weer aan de praat, toen propjes papier in de leidingen van de motor bleken te zitten.

Wageningen voelde het gemis van de pont, de enige verbinding van de stad met de Betuwe. Het gerucht ging dat een groep Wageningers de pont in de nacht terug wilden halen. Ingenieur Bakker, die voor Rijkswaterstaat het beheer over de pont voerde bracht de pont onder beheer van het Militair Gezag. Wageningen moest nog tot oktober 1945 op de pont wachten, nadat Rijkswaterstaat de pont grondig had laten herstellen. De stad vroeg een schadeloosstelling van 27 355 gulden, die ze graag spoedig betaald zagen, want de toestand van de gemeentekas was precair.

Bevrijding! Rijkswaterstaat in actie

De twee drijvende bokken die de Duitsers na de vernieling van de brug in Rotterdam hadden besteld, zijn nooit aangekomen. Na de bevrijding moest de Adelaar komen, een drijvende bok met een capaciteit van 140 ton op 39 meter hoogte. Deze kwam na lange tijd wel bij de brug aan. Onderweg lagen soms obstakels in de vaargeul, waarlangs de kraan zich een doortocht moest

banen. Die werden dan door de bok gelicht en op de wal gezet. Later, op 23 mei 1945 bracht het aannemersbedrijf Werkspoor met behulp van de Adelaar de vaargeul op een diepte van drie meter zeventig. De breedte was nog steeds zestien meter. De Lek bleef daar gevaarlijk. Dat bleek wel toen een schip met ruim vijfhonderd ton meel voor Amsterdam op 2 augustus niet precies het midden van de vaargeul hield. Het kreeg een paar flinke scheuren aan bakboordzijde en werd in zinkende toestand aan de grond gezet.

Duikers werden ingezet om onder water te zien hoe het was gesteld met de brokstukken van de brug. Getracht werd zoveel mogelijk goede stukken boven water te brengen. Op 14 juli werd het eerste grote deel van de boog op de wal gelegd, zodat men kon zien wat er nog mee te doen was. Men hoopte zo veel mogelijk delen van de brug opnieuw te kunnen gebruiken. Bij Werkspoor in Utrecht was een grote uitslagvloer gemaakt waar de brug op ware grootte werd uitgelegd. De stukken werden in hun oude vorm teruggebracht, getrokken, gebogen en aangevuld met nieuw materiaal wanneer dat voorhanden was. Dat vroeg veel tijd, tot eind 1946. Het verkrijgen van het speciale staal voor de boog (St 52) zou nog heel wat langer duren, tot in het voorjaar van 1948.

Plannen

Na de bevrijding was er niet alleen veel militair verkeer, maar ook het burgerverkeer nam sterk toe. Al snel werd duidelijk dat de pont Vreeswijk-Vianen een veel te geringe capaciteit had. In het bevrijde deel van Nederland wist men ook dat de grote boog van de Lekbrug was vernield en daar begon men direct al te zoeken naar maatregelen om daarin te voorzien als het land was bevrijd. Ponten waren niet beschikbaar. Men dacht een oplossing te hebben door twee schepen met elkaar te verbinden en daarop een platform te leggen. In de havens van Waspik en Dongen

werden daarvoor schepen gereserveerd.

Men nam ook andere maatregelen. De Nederlandse autoriteiten in bevrijd gebied richtten zes compagnieën genietroepen op. Elke compagnie van driehonderd man bestond uit technische vaklieden die vrijwillig in dienst waren. Ze werden opgeleid in het bouwen van Baileybruggen.

Toen na de bevrijding de Engelsen beloofden om voor ponten te zorgen, opperde Rijkswaterstaat een andere mogelijkheid en vroeg het materiaal van de Baileybrug bij Katerveer dat vrij zou komen. De Engelsen waren bereid om alle benodigde materialen ter beschikking te stellen. Ze wilden ook al het andere Baileymateriaal dat zich in Nederland bevond verkopen. Van alle noodbruggen, groot en klein, waren er vierhonderd in Baileymateriaal uitgevoerd. Na de nodige onderhandelingen over de prijs verkochten ze al dat materiaal in januari 1946 voor vier miljoen gulden.

De bouw van de Baileybrug

Al in augustus 1945 lieten de Engelsen vrachten materiaal aanvoeren voor een schipbrug over de Lek. De "Second Dutch Company" zou de bouw ondersteunen. De onderdelen werden gemonteerd op zestien zolderschuiten van 25 meter lang en 5 meter breed. Rijkswaterstaat had ze uit het hele land bijeen gebracht. Van de meeste schuiten waren

Met het Baileymateriaal werd opnieuw een schipbrug aangelegd, twee rijstroken breed, maar slechts zeer voorzichtig te berijden.



de eigenaars niet bekend. Later, toen ze allang deel uitmaakten van de schipbrug, bleek dat ze afkomstig waren van scheepswerven en baggermaatschappijen uit Papendrecht, uit Boven-Hardinxveld en Sliedrecht. Een grote menigte arbeiders van het constructiebedrijf Werkspoor uit Utrecht werkte aan de totstandkoning van de noodbrug, voor zover het materiaal dat althans toeliet. Alles wat met het Baileysysteem te maken had werd uitgevoerd door de manschappen van het Tweede Nederlandse Genie Compagnie. Aannemer C. de Graaf uit Vreeswijk bracht de landhoofden in orde en kreeg daarvoor tien ton cement. Tenslotte werd ook nog veel slooijzer gebruikt van de oude schipbrug. Die zou in 1937 al zijn gesloopt, maar omdat er nog zoveel bruikbaar materiaal in zat, was toen besloten hem omzichtig uit elkaar te halen. Die zuinigheid had dus uiteindelijk geloond. Op 4 oktober 1945 was de noodbrug klaar voor verkeer in beide richtingen. Mejuffrouw Eva van der Steur, de verloofde van kapitein Breman van de Tweede Nederlandse Genie Compagnie, mocht de brug openen door een lint te verwijderen en de vlaggen te laten hijsen. De brug was naar haar genoemd. Het gemeentebestuur van Vianen was zo blij met de brug dat het de militaire medewerkers een feestavond aanbood.

De brug was voorzien van twee uitdrijfvakken met een doorvaart van 42 meter. Aanvankelijk werden ze geopend met handlieden, maar al in oktober 1946 werden de middenvakken gemotoriseerd. Op de Lek heerste intussen grote bedrijvigheid. Voor het bewegen van de uitdrijfvakken was haast geen olie te krijgen. Als Van Gend en Loos en de politie over wat extra olie konden beschikken, leverden zij dat. Toen het motorschip May Be werd ontdekt, bleek de tank nog veertienhonderd liter olie te bevatten. Dat was voor de schipbrug. De gewone scheepvaart had nog steeds grote problemen met de smalle vaargeul bij de brug. Twee extra sleepboten werden ingezet om schepen daar zo veilig

mogelijk doorheen te loodsen.

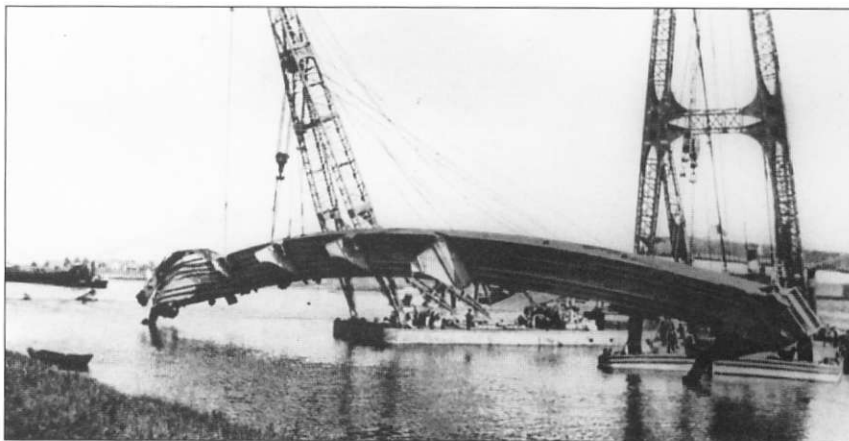
Toen in december 1948 het verkeer gebruik kon maken van de boogbrug waarin een Baileybrug was gelegd, werd de schipbrug opgeheven. In een week tijds ging het materiaal naar Hendrik Ido Ambacht. De dekschuiten werden in de oude toestand hersteld en aan de eigenaars terug gegeven.

De planning

Het verkeer van noord naar zuid en omgekeerd moest zich in Vianen door de Voorstraat worstelen en door een vijf meter brede straat, de Buitenstad, om bij de Baileybrug te komen. Aan de noordzijde van de Lek merkte Vreeswijk weinig van dit verkeer, want daar reden de auto's vooral over weg 26, nu de A2, van de Lekbrug naar het verkeersplein Oudenrijn.

Intussen werden de brokstukken van de grote brug uit de rivier gevist. Het kostte veel moeite om systeem te brengen in de ruim 2600 ton verwrongen staal en de bijna 1400 ton gewapend beton van het rijdek van de brug. Werkspoor kreeg in januari 1947 opdracht de boog te herstellen. Evenals in 1936 werden afspraken gemaakt over de verdeling van het werk en ook nu werden verschillende constructiewerkplaatsen ingeschakeld. Zoveel mogelijk werd het oude staal opnieuw gebruikt, maar aanvulling uit Amerika was nodig. Pas in april 1948 kwam het benodigde staal St 52 beschikbaar.

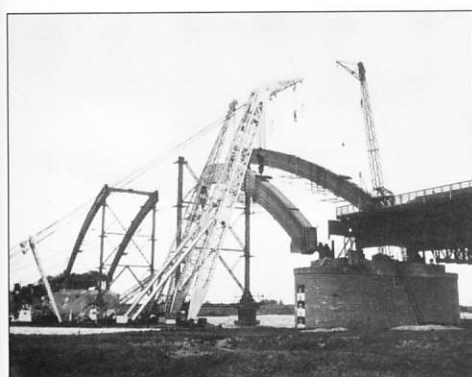
De manier waarop de boog in 1948 werd gemonteerd door een constructiebedrijf verschilde duidelijk van die in 1936, door een scheepswerf. Toen werd de boog als het ware als een schip gebouwd, waarbij de twee grote langsliggers, de trekbanden van de bogen, als een soort kielen waren uitgelegd op de werkvloer en daaraan was toen onderdeel na onderdeel aangebouwd. In 1948 werd een geheel andere methode gevolgd. De delen werden eerst zo groot mogelijk gemaakt en pas daarna ter plaatse gebracht. Als eerste onderdelen



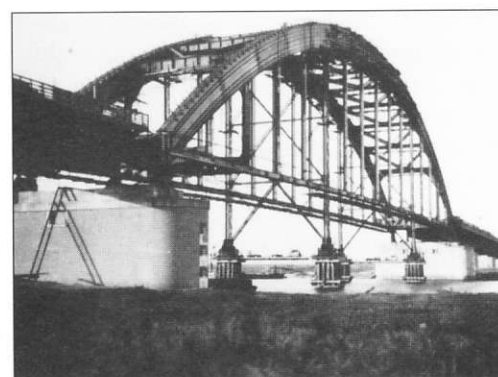
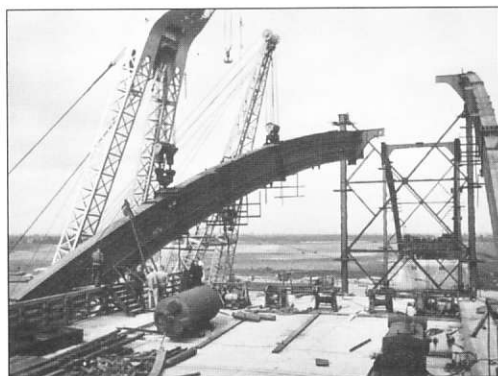
werden de vier beginstukken van de booggeinden geplaatst. Daarvoor waren hulppijlers in de rivier nodig. Daarop kwamen jukken te staan die tot vijfendertig meter hoog reikten. Het ijzerwerk van deze hulpjukken zou later als langsliggers in de rijvloer terecht komen. Onder elk van de vier poten van deze jukken waren vier zware vijzels aangebracht. Op elk juk zouden twee boogstukken worden opgelegd vanaf de rivierpijlers. Beide bogen van de brug waren op een grote werkvloer uitgelegd en passend gemaakt met de langsliggers en een gedeelte van de verticale stijlen.

Ingenieur H.C.P. de Bruijn van de afdeling Bruggen van Rijkswaterstaat maakte haast, want hoewel de hulpconstructies bestand waren tegen ijs, zou het beter zijn om elke hindernis voor de winter uit de rivier verwijderd te hebben.

In grote stukken werd boogbrug boven water gehaald, in model gebracht en weer ter plaatse gebracht.



**Van links naar rechts, van boven naar onder:
De brug werd herbouwd vanuit de boogstukken en met behulp van enkele steunconstructies (1948).**



De montage, 1948

Op 16 september 1948 was het zover. Met de nodige zolderschuiten werden de grote boogstukken van ongeveer honderd ton per stuk aangevoerd. Twee van die stukken werden samengevoegd tot een lengte van ongeveer

55 meter. Door de twee drijvende bokken werd dit stuk op een tevoren berekende plaats vast gezet zodat de delen van de boog al zoveel mogelijk in de uiteindelijke stand zouden hangen. Om zes uur 's morgens werd het eerste deel van de boog aangebracht aan de noordzijde. Dat stond om tien uur vast. Voor het einde van de dag was ook aan de zuidzijde een deel van de boog aangebracht. De volgende dag werden opnieuw twee stukken aangebracht. Daarna werden steeds nieuwe stukken aan de vorige gekoppeld. Het meest risico lag in het sluiten van de bogen, het aanbrengen van de laatste stukken. De scharnier die in de oorspronkelijke brug was aangebracht, bleef gehandhaafd. Om nu de boog op zijn plaats gesloten te krijgen was een manoeuvre nodig van de noordelijke brughelft, met een gewicht van elfhonderd ton. Met het opsteken van zijn hand gaf één van de montagewerkers het moment van sluiting aan. Niet alleen de uitvoerders en de belangstellenden waren van dit spannende ogenblik getuige. Op 45 meter hoogte was naast de montagewerker ook een radioreporter aanwezig van de Wereldomroep. Hij deed verslag van deze gebeurtenis met al het daarbij behorende lawaai. Na de sluiting werden in een vlot tempo de constructies aangebracht die de rijvloer ondersteunden en de langsliggers werden voltooid. In minder dan drie maanden was de brug vrijdragend. Het verschil in monteren bleek ook uit het aantal klinknagels dat op het werk moest worden verwerkt. In 1936 waren dat er vijftigduizend, in 1948 vijftigduizend.

Een brug in een brug

Terwijl de boogbrug nog maar net vrijdragend was, werd over de dwarsliggers van de stalen vloerconstructie een eenbaans Baileybrug gemonteerd. Deze noodbrug was zo aangebracht dat alle werkzaamheden die nodig waren om de brug te voltooien ook uitvoerbaar waren. Dat deze eenbaansverbinding in de boogbrug in de plaats kwam van de twee keer

zo brede Bailey-schipbrug enige honderden meters stroomopwaarts had verschillende oorzaken. Reeds bij de ingebruikneming van de Baileybrug, drie jaar tevoren, was berekend dat de exploitatie rond de tweehonderdvijftigduizend gulden per jaar zou bedragen. Dat was kostbaar. Bovendien moest bij ijsgang of hoog water de brug worden weggenomen, wat nog extra kosten en veel overlast met zich meebracht. Zo werd een overgang voor het verkeer in stand gehouden over de spoorbrug bij Culemborg in geval van nood. De spoorwegen hadden te kennen gegeven dat zij daar vanaf wilden, want zolang als die weg in gebruik was, kon slechts met een enkel spoor over de brug worden gereden. Dat veroorzaakte weer grote vertragingen en vroeg veel organisatie, vooral ook omdat de stoomlocomotieven nog moeite hadden om de lange klim naar de brug te overwinnen. Die noodweg werd dan ook opgeheven, maar toen waren andere noodmaatregelen noodzakelijk. Uiteindelijk werd ervoor gekozen de dubbele Baileybrug op te heffen en over de brug in aanbouw met Bailey-materiaal een verbinding tussen beide oevers in stand te houden, al was het met slechts één rijbaan. De auto's moesten op de brug achter de fietsers blijven. Een voordeel was dat men niet meer voor een open brug hoefde te wachten om de scheepvaart door te laten.

Dat er nog steeds gebrek was aan vele materialen bleek weer bij het dichten van de bomkrater in de weg op de aanbrug aan de zuidzijde. De rijvloer kon alleen worden gerepareerd als het uitkomende betonijzer opnieuw werd gebruikt. Later kon aanvullend betonijzer voor de vloer in de boog worden geleverd door het havenbedrijf Vlaardingen-oost. De rijvloer werd aangebracht in april en mei 1949. Al enige tijd hiervoor was de oprit aan de zuidzijde geheel vrijgemaakt van de honderden voertuigen die daar als oorlogsbuit op de Duitsers uit de verre omtrek waren verzameld.

Uit noodzakelijke zuinigheid besloot



ingenieur De Bruijn niet alleen de noodbrug maar ook de westelijke rijbaan van weg 26, van de Lekbrug naar het verkeersplein Oudenrijn, slechts officieel open te stellen. Op 23 december 1948 waren de genodigden bij het

Een waterverftekening van de herbouw van de brug.

Het scheepvaartverkeer kon weer doorvaren toen de tijdelijke schipbrug was vervangen door een even tijdelijke rijbaan met Bailey materiaal en slechts één rijstrook breed, over de brug-in-aanbouw.



verkeersplein om het wegvak "open te rijden". Daarna gaf de Wegenwacht de weg vrij voor al het verkeer.

Files, files, files

Toen bij die opening de overgang van de rivier tot één noodrijbaan was beperkt, kon door een goede aanpak het verkeer toch nog redelijk doorstromen. Door bij elk der uiteinden van de Baileybrug bewakers te plaatsen die telefonisch in contact stonden met elkaar, werd het verkeersaanbod zo goed mogelijk geregeld. Het was geen ideale toestand, maar voor die tijd was het aanvaardbaar.

Het staal voor de boog, waar zo lang op was gewacht, werd aangebracht en met het overige ijzerwerk van een verlaag voorzien. Hoewel een strak financieel beleid werd gevoerd, leefde ook Rijkswaterstaat als het ware van dag tot dag. De werkzaamheden voor

de Bailey-schipbrug en het opruimen en herstellen van de boogbrug hadden grote gaten in het budget geslagen. Alleen de Baileybrug had over de jaren 1945-1948 buiten de aankoop van de brugmaterialen al een bedrag van 800 000 gulden aan exploitatiekosten gevegd. De boogbrug had bijna twee miljoen gulden gekost, waar ook nog de kosten van het in uitvoering zijnde brugdek en het schilderwerk moesten worden bijgeteld. In die tijd waren vele goederen nog op de bon en voor het rijden met een auto op zondag was nog steeds vergunning nodig. Zonder ophef werd de brug geheel voltooid.

Langzaam kroop Nederland uit het dal omhoog. Dat werd goed zichtbaar door de toename van het wegverkeer. Op sommige plaatsen, zoals bij de Lekbrug, kon een langzaam rijdende en soms stilstaande rij voertuigen worden waargenomen. Het verkeer



De rijbaan lag ruim boven de toekomstige rijvloer; zo konden zowel het verkeer als het werk aan de brug doorgaan.



Brug en wegen waren hersteld in de jaren vijftig.

VIANEN, Rijkstraatweg

dat zich 's morgens een weg baande over de Lekbrug naar het noorden zocht zich 's avonds weer een weg terug naar het zuiden. Rijkswaterstaat deed veel moeite deze verkeersstromen in beweging te houden. In de jaren zestig werden de opritten verbreed met vele honderdduizenden kubieke meters zand uit het stuwcomplex te Hagestein. Een zeer belangrijke verbetering kwam tot stand door fietspaden te verleggen naar de buitenzijden van de brug, buiten de hoofdoverspanning. Vianen had het meeste te leiden van al het verkeer dat uit alle richtingen 's morgen van zuid naar noord wilde. Het trachtte via binnenwegen sneller bij de Lekbrug te komen en maakte de bebouwde kom onveilig. De bevolking richtte actiegroepen op en barricadeerde wegen. De term "sluipverkeer" werd gemeengoed. Het duurde nog meer dan tien jaar voor er enige ruimte in de verkeeroverlast zou komen. Al die tijd was de situatie van het verkeer een hoofdschotel in de raadsvergaderingen van Vianen. Op het gedeelte van de rijksweg A2, Oudenrijn-Vianen, waar dagelijkse een file stond, werden geleiderails ("vangrails") aangebracht en verlichting, later ook een middenbermbeveiliging. Ongelukken bleven echter niet uit. Het snelverkeer had had er tussen de hoofdoverspanningen meer dan vier meter breedte bijgekregen. Dat was wel een verbetering, maar niet de oplossing van het probleem.

Rijkswaterstaat maakt plannen en voert ze uit

Met al deze problemen werd Rijkswaterstaat elke dag geconfronteerd. Ook diverse actiegroepen lieten voortdurend van zich horen. Hoewel alles werd gedaan om de overtocht over de Lekbrug zo goed mogelijk te laten verlopen, werd er niet meer ernstig gesleuteld aan de brug, want de gedachten gingen verder. In 1967 werd het tracé Lexmond-Lunetten vastgesteld, een weg die met een grote boog om de stad Vianen zou komen te liggen. Het tracé vereiste vele kunstwerken. Het kostbaarste was

een nieuwe vaste brug over de Lek ten oosten van Vianen, tussen de voorhaven van de Beatrixsluis te Vreeswijk en de stuwen bij Hagestein. De nieuwe brug zou een einde maken aan de abnormale verkeeroverlast bij de boogbrug.

Het ging niet allemaal even vlot. De toenmalige minister van Verkeer en Rijkswaterstaat ir. D.S. Tuijnman zei in de Tweede Kamer dat hij nog graag zelf de A27 en de brug zou openstellen voor het verkeer, maar daarvoor moesten nog vele budgetaire hobbels worden genomen. Technisch gezien was de nieuwe brug een compromis. De keuze viel niet op een volledig betonnen brug, hoewel men met beton al tot grote dingen in staat was en dat het goedkoopste zou zijn. De onderbouw werd wel geheel van beton vervaardigd, maar aan de rijvloer en de draagconstructie werd ruim 5600 ton ijzer verwerkt.

Net als bij de boogbrug van 1936 moest men zorgen dat het water in de rivier niet werd gehinderd. Daarvoor moest de boerderij ten westen van de brug, "De Hogen Blieker" worden verwijderd. De boerderij stond op een terp en hoorde nog bij de gelijknamige steenoven. In mei 1975 werden de gebouwen gesloopt en de grond op de vereiste hoogte afgewerkt, waardoor de constructie van de brug korter kon worden. De brug met een asymmetrisch zijaanzicht bestaat uit twee identieke, naast elkaar liggende bruggen, uitgevoerd in staal, op gemeenschappelijke betonnen pijlers. Het was een brug met mogelijkheden, want wanneer het nodig zou zijn, kon de brug aan beide zijden met een rijbaan worden uitgebreid.

Toen de aannemer van de onderbouw, Ph. de Koning jr. uit Papendrecht, voor het eerst het werkterrein bezocht, zag hij met schrik dat het werkterrein in de uiterwaarden ruim een meter onder water stond. Hij vroeg zich af hoe hij de betonnen palen op hun plaats in de grond kon krijgen? Maar, zoals het meestal gaat met hoog water, het komt snel, maar het



verdwijnt ook weer snel. Het was een goede waarschuwing en in plaats van één heistelling werden twee heiploegen ingezet. De natuur werkte daarna mee en maakte van de drassig gedachte uiterwaard een keiharde bovenlaag waardoor niet alleen gemakkelijk met de heistellingen kon worden gemanoevreerd, maar ook al het overige benodigde materiaal redelijk eenvoudig kon worden aangevoerd.

Het verwerken van de staalconstructie was in handen van Hollandia Kloos bv uit Krimpen aan de IJssel. In november 1976 kon de montage van het eerste gedeelte van de staalconstructie in het werk plaats vinden. Zo groot mogelijke componenten werden samengesteld en per schip naar de bouwplaats vervoerd. Twee drijvende kranen van Tak

Rotterdam brachten ze volgens een uitgekiend schema op hun plaats in het werk. Dit gebeurde ook voor de aanbruggen met een minimum aan hulpmateriaal en een mobiele kraan. Begin 1977 kon worden begonnen met het storten van de lichtbetonnen rijvloer van de aanbruggen aan de zuidzijde. Dat bracht nog wel enkele moeilijkheden met zich mee. Ondanks hun kolossale afmetingen van ruim twee meter hoog en een lengte van 52,60 meter hadden de hoofdliggers niet die stijfheid die ervan kon worden verwacht. Het was noodzakelijk een tijdelijk montageverband aan te brengen om deze liggers op hun plaats te houden. Op de lichtbetonnen ondergrond werd een asfaltlaag aangebracht. De midden-overspanningen waren in totaal 350 meter lang

Een nieuwe weg werd aangelegd (A27) met een brug over de Lek ten oosten van Vianen.

en geheel in staal uitgevoerd. Daarop werd de asfaltlaag aangebracht op een met ribben versterkte doorgaande stalen plaat.

De Lekbrug in de A27 open!

Vele jaren had de aanleg van de A27 de gemoederen bezig gehouden, zeker van de gemeentebestuurders van Vianen. Eindelijk was het zover. Op woensdag 24 juni 1981 kwam een uitgebreid gezelschap bijeen op het industrieterrein Vianen-Hagestein. De burgemeester van Hagestein sprak namens de gemeenten Vianen, Houten, Nieuwegein en Utrecht over de geweldige hoeveelheid zand die nodig was geweest als ondergrond voor de weg en de toerit naar de brug. Hij uitte zijn zorgen over de grote waterplas die daardoor in Hagestein was achtergebleven. Tenslotte sprak hij de hoop uit dat Vianen na de opening van de brug verlost zou zijn van een extreme verkeersoverlast. De Commissaris van de Koningin in Utrecht, mr. P. Van Dijke, herinnerde ook nog aan de weg door Amelisweerd. Daarna kon minister Tuijnman een lint doorknippen en de brug voor geopend verklaren. Het talrijke gezelschap liep van zuid naar noord over de brug en nam plaats in bussen die daarna de A27 "open reden" tot aan Lunetten. Over de westelijke rijbaan werd de terugtocht aanvaard, langs een naast de brug hangende luchtballoin met als opschrift "Lekbrug Vianen, geen brug te veel". Dat opschrift zou in de toekomst bewaarheid worden. Terwijl onder de tonen van de muziekkapel van Rijkswaterstaat de plechtigheid ten einde liep, begon het verkeer zich over de nieuwe noord-zuid verbinding een weg te zoeken. Dat was een geweldige verlichting van de druk op de A2, omdat de verwachting was dat gemiddeld dertigduizend voertuigen per dag gebruik van de brug zouden gaan maken en die hoefden dus niet meer over de boogbrug te gaan. Straffere medicijnen zouden echter nodig blijken om het fileprobleem en het sluipverkeer rond Vianen op te heffen.

De brug bij Vianen werd op den duur toch te klein. Een nieuwe brug verrijst naast de oude en de schrijver volgde ook die bouw van nabij.





Van staal naar beton

De overgang van het gebruik van staal in plaats van hout was voor Rijkswaterstaat een grote stap geweest die ze voorzichtig had gezet. Zo werd bij de geheel in hout uitgevoerde schipbrug Vianen - Vreeswijk pas in 1888 de raad van ingenieur Bleckman uit 1881 opgevolgd. Die had voorgesteld om de houten schepen waar de rijvloer van de brug op rustte geleidelijk door ijzeren schepen te vervangen. Pas in 1923 werd de bovenbouw van de schipbrug in staal uitgevoerd. Ook beton had een behoorlijke tijd nodig om ingeburgerd te raken bij Rijkswaterstaat. In het jaar 1901 werden bij de sluiswerken ten westen van Utrecht voor die tijd grote hoeveelheden beton verwerkt dat met ijzeren staven werd versterkt. Als deskundige op dit gebied was hiervoor M. Dumas uit Den Haag aangetrokken. Deze had ook geadviseerd bij de aanleg van de sluisen van IJmuiden. Dumas vertegenwoordigde in die tijd de zeer bekende Franse betondeskundige Francois Hennebique. Hennebique had zich niet alleen verdiept in beton maar ook in de mogelijkheden en onmogelijkheden met het daarin aangebrachte betonijzer. Om van deze kennis gebruik te kunnen maken dacht men eerst om Hennebique zelf naar Nederland te laten komen. Het was echter goedkoper om de ingenieurs H.F. Beijerman en H. Van Oordt een dienstreis te laten maken door Engeland, België en Frankrijk. Dat gebeurde in 1901. Het doel van de reis was niet alleen een studie van beton in het algemeen, maar vooral de toepassing van ijzer in betonconstructies. En andere Fransman, Freyssinet, maakte in het begin van de twintigste eeuw voor het eerst gebruik van de eigenschappen van staal dat bij belasting goed trekkrachten op kan nemen in combinatie met beton dat uitstekend druk kan verdragen. Door nu het betonijzer als het ware uit te rekken en het daarna met beton te omgeven, zal het betonijzer na het verstenen van het beton zijn oude stand weer in willen nemen en zodoende

druk uitoefenen binnen het beton. Van de eigenschappen van beide materialen werd en wordt nog steeds gebruik gemaakt voor het maken van steeds grotere in beton uitgevoerde overspanningen. Het berekenen van constructies in "gewapend beton" vereist een behoorlijke specifieke kennis. Buiten het berekenen van het staal en het beton is het nodig dat de samenstelling van het beton optimaal is. Aan deze drie factoren zijn dan nog strenge voorwaarden verbonden. Belangrijk is de constructeur die de plaats bepaalt waar het betonstaal in de beton zal moeten worden geplaatst. De werklieden die het op die plaats moeten aanbrengen moeten ook zorgen dat het op die plaats gefixeerd blijft. Het leidinggevend personeel houdt controle op de juiste samenstelling, de aanvoer en de verwerking van de beton. Dat alles kan maar tot één conclusie kan leiden: bouwen doe je samen!

Een brug naar de 21ste eeuw

Naarmate de afstand tot het jaar 2000 korter is, wordt er steeds meer over aftellen gesproken. Veel herinneringen komen naar boven aan wat in de afgelopen eeuw is gebeurd en wat op verschillende gebieden is bereikt. Van de afgelopen eeuw kan zeker worden gezegd dat de mobiliteit van de mens enorm is toegenomen. Het is daarbij niet meer mogelijk lokaal te denken. De oude schipbrug maakte in 1840 deel uit van de weg van Delfzijl naar Parijs, maar was toch vooral de brug tussen Vianen en Vreeswijk. Tot 1936 was de breedte van 6,4 meter van die brug genoeg om aan redelijk eisen te voldoen. Ook toen al nam het verkeersaanbod spectaculair toe. In 1892 gingen 8455 vierwielige voertuigen over de schipbrug, diligences, postkoetsen en boerenwagens, 4526 tweewielige karren zoals handkarren en hondenkarren, en 4680 losse paarden en koeien, evenals 170 953 voetgangers. In 1909 werden 4594 motorvoertuigen geteld, tien jaar later 18 995 en nog eens tien jaar later 95 883 per jaar of 262 per dag. Toen op 29 december

1933 de schipbrug voor het hoge water was weggenomen, stonden aan de kant van Vianen 29 voertuigen op de pont te wachten en bij Vreeswijk 24. Dat werd een geweldige drukte genoemd.

Wat te doen als 95 883 voertuigen niet per jaar maar per dag de rivier over steken, zoals in 1998 het geval is? Al lang tevoren wezen tellingen uit dat op de brug ten westen van Vianen en sinds 1981 op de brug bij Hagestein op bepaalde tijdstippen filevorming zou optreden. In 1989 werd besloten de A2 te verbreden. De brug in de A2 kon niet breder worden gemaakt, daarom moest een nieuwe rivierovergang worden gebouwd, ten westen van de bestaande brug. Nog vele jaren zou de radio de bekende file voor de Lekbruggen melden. In Vianen, waarbij na een herindeling ook Hagestein, Everdingen en Zijderveld behoren, werd de verkeersdruk overal gevoeld. Vooral op spitsuren wordt de gemeente door sluipverkeer overspoeld.

Intussen ontwierp de Bouwdienst van Rijkswaterstaat een betonnen brug. De brug werd geconstrueerd als een koker van 532 meter lengte met daarop een 29 meter brede rijvloer, die aan beide zijden uitsteekt. Bij deze constructie was voor de betonnen hoofdbalken bij het hamerstuk dat op de rivierpijler rust een hoogte nodig van zeven meter en bij de aansluiting van de hoofdoverspanning op de aanbruggen een hoogte van twee meter vijfenzeventig. Van dit verschil maakte de architect dankbaar gebruik. Door vanaf de doorgaande koker betonnen schoren aan te brengen, wisselend van lengte, kreeg de constructie een luchtig aanzien. Het werk werd in 1997 aanbesteed en eind 1999 zal het eerste verkeer over de brug kunnen rijden.

Verantwoording

Wanneer je bijna langs de Lek geboren bent, zoals de schrijver van dit verhaal, en er een groot deel van je jeugd langs hebt gezworven, dan is de rivier een belangrijk deel van je leven. Mensen vestigden zich langs de rivier en vonden een brede strook water wel een veilige grens. De rivier maakte lange tijd een belangrijk deel uit van de verdediging van het land. Dat alles wekte de nieuwsgierigheid. Gaan in je jeugd vele zaken langs je heen, bij het ouder worden kan die nieuwsgierigheid de overhand krijgen, nieuwsgierigheid naar wat in het verleden is gebeurd en naar wat ook nu nog dagelijks bij de rivier gebeurt. Je zou dat alles wel op willen schrijven, maar dat blijkt al snel onmogelijk. Keuzes maken is dan de eerste stap. Het onderzoeksgebied werd afgebakend tot zes kilometer rivier met Vianen als middelpunt en de dijken als grens. De aandacht is in hoofdzaak gericht op de oeververbindingen door middel van een pont, een schipbrug en de brug. De verbinding was vroeger vooral plaatselijk belangrijk, maar tegenwoordig is het belang veel breder.

Om de geschiedenis te achterhalen, waren archieven de aangewezen plaats. Toch konden gegevens daar slechts spaarzaam worden gevonden. Bij een bombardement in maart 1945 op het Bezuidenhout in Den Haag is veel materiaal verloren gegaan. Later maakte een brandje in het archief, juist in de hoek waar het materiaal over bruggen stond, de situatie nog slechter. Veel is dan ook gezocht in de kleinere archieven. Ook is bij sommige bouwers te rade gegaan. Daar waren door fusies vele archieven inmiddels geruimd. Ondanks dat het soms zoeken was naar de spreekwoordelijke spelden in hooibergen is bij het samenstellen van dit boek alleen gebruik gemaakt van originele archiefstukken. Verwijzingen en noten zijn

niet opgenomen omdat die teveel ruimte zouden innemen. Bij de foto's is hun herkomst vermeld, tenzij zij ontleend zijn aan de verzameling van de schrijver.

De volgende archieven zijn geraadpleegd: diverse archieven in het Algemeen Rijksarchief te Den Haag, in het Rijksarchief van Utrecht te Utrecht, in het gemeentearchief van Utrecht, Amsterdam, Gorinchem, Nieuwegein, Vianen, Vreeswijk en Wageningen; het Centrale Archiefdepot van het Ministerie van Defensie; de Universiteitsbibliotheek te Utrecht; Scheepswerf De Schelde; Werkspoor Utrecht; Constructiewerkplaats Hollandia te Krimpen aan de IJssel; Ph. de Koning jr. te Papendrecht en de heer Redelijkheid. Waar een ingenieur of hoofdingenieur is genoemd, staat zijn naam niet alleen voor zijn persoon, maar ook voor alle werkers die op de een of andere manier mee hebben gewerkt aan de tot standkoming van de bruggen.

En wanneer je op zo'n brug boven het
water staat
en je kijkt om je heen
wat er staat
zie je altijd wel werk van
Waterstaat.

M.J. Ververs

Nadere gegevens

De schipbrug van 1813

Cornelis de Beer, waterstaatsingenieur en 35 jaar oud, kwam uit Gorinchem en had de supervisie over ponten en wegen in de provincie Utrecht. Hij beschikte over vaklieden om de brug tot stand te brengen, de conducteurs (laagsten in rang) J. Eskes, A. Boshouwer, A.W. Konijnenburg en de pikeur (hun voorman) A.G. Luca. Opzichter was De Haen uit Vianen. Met Cornelis de Beer gingen zij mee naar Zaltbommel om daar ook een schipbrug te bouwen.

De schipbrug van 1840

Volgens Claijs was de brug te maken voor 58 141 gulden en 55 cent. Bij de aanbesteding waren aanwezig notaris Hendrik van Ommeren uit Utrecht, Eliza Cornelis Unico van Doorn uit Utrecht als vertegenwoordiger van Domeinen, en Willem Karel van Gennep uit Den Haag van de inspectie van Domeinen. De aanbesteding was in drie kavels verdeeld. Het eerste perceel omvatte het leveren en heien van twee beschoeiingen voor het landhoofd en zes ijsbrekers, het het leveren en bewerken van de brugliggers, brugbalken, kalven en dragtbalken met het nodige ijzer- en metaalwerk, het leveren van de ankers, kettingen en touwen voor het in de richting houden en ankeren van de brugschepen en het stellen van de schragen of bokken in die brugschepen en alles wat nodig zou zijn voor het goed functioneren van de brug. Het tweede perceel was de bouw van vijftientig complete brugschepen. Het derde perceel was het maken van twee veerhoofden naast de beschoeiingen en het onderhoud daarvan tot april 1841. Het hele werk werd op 28 juni 1839 gegund aan Jan Cornelis Limbeek voor 60 400 gulden. Zijn borgen waren Pieter Kloos uit Ameide en Cornelis de Laat uit Gorinchem. De prijs was uiteindelijk hoger dan

Domeinen had geraamd, vermoedelijk omdat op het laatst de eis was toegevoegd dat de brugschepen binnen het Nederlandse rijk getimmerd moesten worden. Limbeek voerde dat uit in zijn werkplaats in Vreeswijk.

Voor de brug waren waren zesenvijftig balken nodig van vijftientig bij dertig centimeter en met de respectabele lengte van twintig meter, maar ook een aantal van zesentwintig meter lang! De palen voor de landhoofden moesten worden ingeheid met een heiblok van vierhonderd pond (kg). Bij het optrekken van dit heiblok zou elke arbeider niet meer dan twaalf pond (kg) omhoog mogen trekken. Minstens drieëndertig mannen waren dus nodig om de heipalen van dertig bij dertig centimeter in de grond te heien. Voor de uitdrijfvakken werden door Waterstaat twee complete ijzeren windassen ter beschikking gesteld, af te halen bij het stoomgemaal te Arkel. De schepen waar de brug op kwam te rusten, moesten van Wezels eikenhout worden gebouwd. Zij kregen een lengte van vijftien meter en een breedte van vier meter en zestig centimeter. De krommers in deze schepen zouden krom gewassen moeten zijn en alle verbindingen onder water moesten met houten nagels worden bevestigd.

In 1846 leverde de Vianense smid voor reparaties ruim achtduizend gesmede nagels van vijftien centimeter.

In 1892 werd aan het eerste (gedeelte-lijk) ijzeren brugschip behalve dertienduizend kilo ijzer ook nog drie kubieke meter eikenhout verwerkt.

1896 De motoren voor de nieuwe brugschepen in de uitdrijfvakken liepen op petroleum; ze werden geleverd door

machinefabrikant D.W. van Renes uit Utrecht voor 5560 gulden. De houten kamradtanden kostten bij vervanging 70 cent per stuk. De lier-en aswerken werden geleverd door de Utrechtse fabrikant Frans Smulders voor 9765 gulden. De beide ijzeren uitdrijfschepen werden geleverd door Harmen Barnardus uit Amsterdam voor 6179 gulden. De schepen hadden een diepgang van 0,35 meter aan de voorsteven en 1,05 meter op de plaats van de motoren.

1903-1904 Een nieuwe, ijzeren pont werd gebouwd om te gebruiken als de schipbrug was weggenomen, 13 meter lang 3,60 meter breed. De firma Geb. Jonker uit Kinderdijk leverde de pont binnen 200 dagen voor 3249 gulden "waterdicht, onbelast en horizontaal in het water".

In 1922 werden twee landhoofden van de schipbrug vernieuwd door Adrianus Kelfkens uit Dordrecht voor 9989 gulden. De lengte van de brug, tot dan toe 172,66 meter, werd daardoor 191,50 meter als gevolg van de flauwere hellingen.

In 1923 vond renovatie plaats van de bovenbouw van de schipbrug door de NV F. Kloos en Zn uit Kinderdijk voor 73600 gulden; de laagste inschrijver was P.J. Eltink uit Boxtel met 66 400 gulden.

Na 1923 werd een nieuwe pont vervaardigd ter vervanging van de pont uit 1903, door de NV Meijers uit Zaltbommel voor 11 900 gulden, lang 18 meter en breed 6,39 meter, draagvermogen 40 ton.

De boogbrug van 1936

In 1931 was het westelijk tracé naar de nieuwe brug over de Lek begroot op 702 000 gulden, het oostelijke tracé op 585 000 gulden.

Op 5 juli 1932 werden de eerste werkzaamheden aanbesteed.

In 1932 leverde het uitbaggeren van de rivier en de uiterwaarden ongeveer 40 000 m³ specie op. Het aannemers en zandleveringsbedrijf NV A. De Groot Gzn uit Bloemendaal verrichtte het werk voor 12,7 cent per m³. Voor elke m³ specie, hetzij gestort hetzij verhandeld, moest de aannemer aan Domeinen 5 cent rechten betalen.

In 1933 werd de bouw van de landhoofden, de twee pijlers in de rivier en de zes pijlers op het land aanbesteed. Achtendertig aannemers schreven in. Zo'n hoog aantal was in die tijd gebruikelijk, want er was groot gebrek aan werk. Het werk werd gegund aan de N.V. Nederlandse Beton Maatschappij, voorheen H. Butzer's Beton en Waterbouw, kortweg Bato. Bato wilde het werk maken voor 387 480 gulden met gebruik van Nederlandse cement, afgezien van tracement. Bij gebruik van buitenlands cement zou het bedrag zesduizend gulden lager zijn. De regering bevorderde echter het gebruik van Nederlands fabrikaat. Het verschil in prijs was niet al te groot, dus de keuze viel op Nederlandse cement. De bekisting van de pijlers bestaat uit betonstenen. Meer dan meer dan vijftigduizend stenen zijn daarin verwerkt.

Aanbruggen

De kosten van de aanbruggen waren geraamd op 540 000 gulden voor een stalen uitvoering (en bij uitvoering in beton op 470 000 gulden).

Hoofdaannemer van de twee aanbruggen in plaatstaal was de Nederlandsche Dok Maatschappij te Amsterdam. Het werk werd verdeeld. Voor het voeren van de directie zou de Maatschappij tienduizend gulden ontvangen. Daarnaast moest de Maatschappij zorgen voor de vervaardiging en leverantie van de dwarsdragers, broekbalken, eindharren en de nodige klinknagels.

De Rotterdamsche Droogdok Maatschappij maakte de hoofdliggers.

De Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij uit Amsterdam vervaardigde de langsdragers en de verbanden daartussen, evenals de rails voor de verfwagen en de kabelbakken.

De Internationale Scheepsbouw Maatschappij De Maas uit Slikkerveer leverde de windverbanden, leuning en de kantliggers.

J. en K. Smit's Scheepswerf en Machinefabriek uit Kinderdijk maakte de opleggingen en de rijijzers.

De Rotterdamsche Machinefabriek Braat leverde de complete wagens die nodig waren voor het onderhoud van het verwerk aan de onderkant en de zijkant van de aanbruggen. Al deze werkzaamheden zouden 210 350 gulden vergen. Als een van de onderaannemers zijn werk zou laten liggen, moest de hoofdaannemer dat onderdeel afmaken voor het resterende bedrag.

Het monteren van de onderdelen van de aanbruggen werd door Bijker's Annemingsbedrijf aangenomen voor 120 094 gulden.

Voor de bouw van de aanbruggen was 330444 gulden nodig. Het werk was aangenomen in december 1933 en moest op 1 augustus 1935 gereed zijn. Dan zouden tussen de 2200 en 2300 ton ijzer en staal in de kwaliteiten St 39, St 44 en St 54 zijn verwerkt. Daarbij was gerekend op 600 tot 750 klinknagels per ton verwerkt ijzer.

In november 1934 werd het werk in de uiterwaarden aanbesteed, evenals het verruimen van het winterbed aan weerszijden van de brug, het maken van een aardebaan voor de toegangswegen naar die brug en het aanbrengen van verhardingen op die toegangswegen van straatstenen, over een breedte van zes meter. De aannemer werd verplicht Nederlandse cement te gebruiken, maar het zand kon hij halen waar hij wilde. Dat mocht hij ook uit de Maas halen, tussen kilometerpalen 217 en 221. P.C. Zanen uit

Bloemendaal zou dit werk gaan uitvoeren voor 309 700 gulden.

Zanen zou ongeveer 240 000 kubieke meter zand baggeren uit de Maas tussen Heerwaarden en Lith, ter verbetering van het rivierbed. Het gebaggerde zand bleek grover te zijn en had daardoor een hoger soortelijk gewicht dan voor de opritten was omschreven. Dat bleek toen Zanen, die in kubieke meters had gerekend, het vervoer per ton moest betalen. Dat kostte 6500 gulden extra. De aannemer zou voor 700 gulden extra nog eens 130 000 ton zand uit de Maas baggeren. Dat zand was hard nodig om de verzakkingen te verhelpen in de noordelijke aardebaan van de Lekdijk naar het landhoofd. Voor elke verwerkte kubieke meter grond kreeg de aannemer bovendien veertig cent, tot een maximum van tienduizend gulden.

De overspanning in het midden

De vaste brug heeft een boog van 160 meter lang. De aanbruggen hebben elk vier vakken van ruim 42 meter lengte.

De grootste hoogte van de boog verhoudt zich tot de lengte van de boog als 1: 5,6. De twee bogen waren aan de onderzijde 2,80 meter breed en bovenaan 3,85 meter. Dat kwam niet geheel overeen met de momentenlijn, zo rapporteerde Harmsen, maar door de verhoging van de boog van de grote overspanning nam de sterkte zodanig toe dat de rijvloer van de overspanning in beton kon worden uitgevoerd.

Voor de middenoverspanning van de brug maakte De Schelde te Vlissingen de bogen, de hangers en de trekbanden, samen 1550 ton.

De NV Nederlandse Dok Maatschappij te Amsterdam maakte de dwarsliggers en de eindharren, 204 ton.

De NV Nederlandse Scheepsbouw Maatschappij te Amsterdam maakte de portalen, trottoirliggers en de bovenwindverbanden, 310 ton

De NV Rotterdamse Droogdok Maatschappij de langsliggers van de rijvloer, het onderwindverband en de baan voor de verfwagen. 342 ton.

De NV Internationale Scheepsbouwmaatschappij De Maas te Slikkerveer maakte de leuning, de kantliggers en de kabelbakken. 79 ton.

De NV J. En K. Smit, Scheepswerfen en Machinefabriek te Kinderdijk maakte de opleggingen, de rijzers, trottoirovergangen en een complete verfwagen, 108 ton.

De montage, uitgevoerd door Bijker's Aannemingsbedrijf, werd aangenomen voor 166 100 gulden.

Totale kosten van de middenoverspanning (vervaardigen, vervoer, montage) 388 723 gulden; 2600 ton staal in de kwaliteiten St 37 en St 52, voor een groot deel geleverd door Waterstaat.

De kraan op het werk kon bij een vlucht van tien meter dertig ton hijsen en bij de grootste vlucht, 23 meter, kon hij nog tien ton hijsen.

In januari 1945 leed de brug door het bombardement de volgende schade: de westelijke hoofdligger van de aanbrug aan de zuidzijde was zwaar beschadigd en naar buiten uitgebogen, bij de vijfde dwarsdrager was een scheur van twee centimeter in de lijfplaat, de vierde en de vijfde dwarsligger hadden geen verbinding meer met de hoofdligger en de vijfde dwarsdrager was geheel onbruikbaar geworden door grote scheuren en gaten. Drie langsliggers en een gedeelte van van het onderwindverband waren weggeslagen.

Hulpschepen van de pont tussen 11 mei en 15 november 1945: de motordekschuit Jan Pieterz Coen van H. Van Raamsdonk uit Amsterdam, 158 dagen gehuurd; de Weesperkarspel 3A van de pluimveevoederfabriek Sluis uit Weesp; de Slavonia van de Fijnhouthandel uit Amsterdam, 162 dagen; de Nellie van

kolenhandelaar N.J. Goes uit Amsterdam, 123 dagen; de motordekschuit M 3518 van de firma M. de Zwart uit Amsterdam, 30 dagen; de Nooit Volmaakt van A. Lenten-Molenaar, 168 dagen.

1947, Verdeling van het herstelwerk

Werkspoor in Utrecht, hoofdaannemer, de reconstructie van de bogen en de hangers, montage van alle onderdelen;

De Vries Robbé & Cie uit Gorinchem herstelde de bovenwindverbanden en de constructiedelen onder de rijvloer;

Pletterij voorheen Enthoven uit Delft herstelde de trekbanden.

De hulpconstructie in de rivier werd in 12 weken gebouwd door de NV tot Aanneming van werken, voorheen H.J. Nederhorst te Gouda, voor 31 150 gulden.

1945-1948

De Baileybrug had buiten de aankoop van de brugmaterialen een bedrag van 800 000 gulden aan exploitatiekosten gevegd.

De boogbrug had 1 959 206 gulden gekost waarbij ook nog de kosten van het in uitvoering zijnde brugdek en het schilderwerk moesten worden bijgeteld.

1949

Schildersbedrijf A.L. de Bok uit Leerdam verfdde het ijzerwerk voor 33 300 gulden, exclusief de verf.

1964-1967

De oprit aan de zuidzijde van de Lek werd verbreed met honderdduizenden kubieke meters zand uit het stuwcomplex te Hagestein door de firma gebroeders Vos uit Oude Tonge. De verharding werd aangebracht door door de firma C. Streefkerk uit Ameide in 1965. De verbreding aan de oprit aan de noordzijde werd uitgevoerd door de NV Aannemingsmaatschappij Loeve uit Pijnacker in 1966.

Het verleggen van de fietspaden naar de buitenzijde van de brug, buiten de hoofdo overspanning, werd uitgevoerd door de firma Krikke uit Utrecht als parallelwegen met een breedte van 4 meter, bestemd voor al het langzame verkeer. Bij de aanbruggen werden deze parallelwegen opgelegd op verlengingen van de bestaande brugpeilers. Deze overspanningen met een lengte van ruim 45 meter bestonden uit twee voorgespannen betonnen balken. Bij de boog werd de verbreding verkregen door middel van een uitkragende ijzerconstructie (1967).

De brug bij Hagestein in de A27:

De onderbouw werd geheel van beton vervaardigd, maar aan de rijvloer en de draagconstructie werd ruim 5600 ton ijzer verwerkt. Kosten ruim 38 miljoen gulden. De fundering van de pijlers rustte op betonnen palen van 45 x 45 cm. Het zuidelijk landhoofd werd gefundeerd op stalen kokerpalen (up 105) met dichtgelaste bodem. De fundering van het noorder landhoofd werd samengesteld uit een damwandscherm profiel P sp 500 L.

De brug kreeg een lengte van ongeveer 730 meter en een hoofdo overspanning van 162 meter. Tussen de geleiderails ("vangrails" in de volksmond) kreeg het verkeer twee maal 12,25 meter ruimte.

Aannemer van de onderbouw was Ph. de Koning jr. uit Papendrecht. Het heiw erk werd uitgevoerd door de firma Van de Berg uit Bergsenhoek. Het verwerken van de staalconstructie was in handen van Hollandia Kloos bv uit Krimpen aan de IJssel, die reeds in november 1976 de eerste montagewerkzaamheden kon uitvoeren.

Kruising

Water- en verkeerswegen kruisen elkaar en op die plaatsen ontstaan veerponten en bruggen. Zij verwerken lokaal verkeer maar ook de grote landelijke verkeersstromen. De auteur schetst de historische ontwikkeling van de oeververbinding bij Vianen. Hij vertelt even enthousiast over de inspanningen van Jan Blanken, inspecteur-generaal van Rijkswaterstaat, als over de vrouw van de pontbaas die werd lastiggevalen door soldaten.



ISBN 90-288-1431



9 789028 181431