

KRUISING

boek ten gelegerheid van de
opening nieuwe brug

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 wegwacht.

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 beletselen 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 "Polizeiangeliste" 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 "Landstrassenbevoelrichting" 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 toebrechten. 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 terecht 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

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 gemanoeuvreed. 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

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



"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 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 blokken 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 Berman 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.

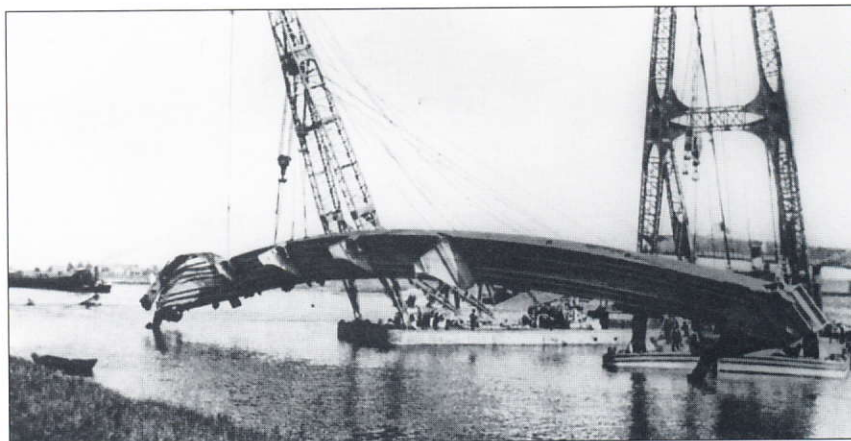
Toen in december 1948 het verkeer gebruik kon maken van de boogbrug waarin een Baileybrug was gelegd, werd de schipbrug opgeheven. In een week tijds ging het materiaal naar Hendrik Ido Ambacht. De dekschuiten werden in de oude toestand hersteld en aan de eigenaars terug gegeven.

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.

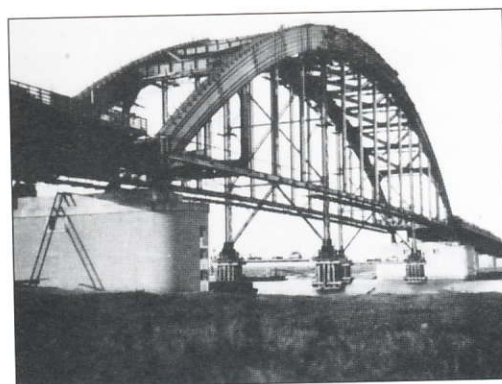
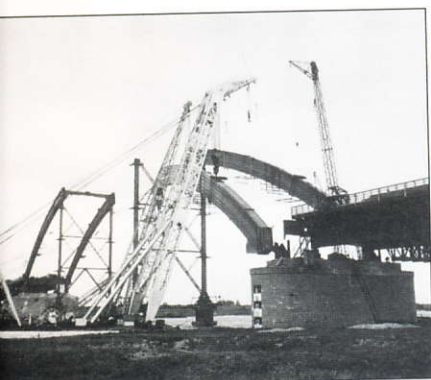
De manier waarop de boog in 1948 werd gemonteerd door een constructiebedrijf verschilde duidelijk van die in 1936, door een scheepswerf. Toen werd de boog als het ware als een schip gebouwd, waarbij de twee grote langsliggers, de trekbanden van de bogen, als een soort kielen waren uitgelegd op de werkvloer 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 Vlaardingenvoerpost. 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 onofficieel 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