

## RHENEN, 'n BRUG TE VEEL

door G.A. Russer.

Er zijn weinig spoorbruggen in Nederland gebouwd waarover zoveel gekrakeel is geweest als de voormalige Rijnbrug bij Rhenen. Deze brug werd in gebruik genomen in 1883 (oktober) ten behoeve van de zandtransporten voor de aanleg van de spoorlijn Amersfoort-Kesteren. In oktober 1944 liet de brug het leven bij een Geallieerd bombardement.

Bij de feestelijke openstelling in februari 1886 werd de Rijnbrug "de schoonste van het land genoemd. Helaas heeft zij haar bestaan niet langer dan die 60 jaar kunnen rekenen. Gebouwd als schakel in een lijn die uit concurrentieoverwegingen in de vorige eeuw werd gebouwd, bleek zij na de Tweede Wereldoorlog niet langer noodzakelijk en kwam er een stalen verkeersbrug voor in de plaats.

### De Aanloop

Na veel geharrewar werd in 1875 de wet aangenomen op de aanleg van de spoorlijn Amersfoort-Kesteren (Nijmegen), bedoeld als internationale verbindingsschakel tussen Amsterdam en Duitsland. In het boekje "Amersfoort-Kesteren, 'n veelbesproken spoorlijn" wordt daar uitvoerig op ingegaan. Het zou binnen dit korte bestek te ver voeren de gehele voorgeschiedenis nogmaals uitvoerig te belichten. De brug in deze verbindingsweg vormde uiteraard een belangrijk element. Er waren al veel stemmen opgegaan om de bouw van zo'n kostbare brug te voorkomen, door het tracee meer oostelijk te verleggen, daarbij gebruik makende van de geprojecteerde brug bij Rosande (Oosterbeek) in de lijn Arnhem-Nijmegen, die in 1879 werd opengesteld. De meeste bezwaren -en ook de zwaarwegendste- kwamen van de kant van het Ministerie van Oorlog. Men wilde de nieuwe spoorlijn beslist achter de Grebbelinie hebben. Met name de spoorbrug moest op strategische gronden westelijk van de Grebbelinie komen te liggen, zodoende aansluitende op de in de Betuwe gelegen Speeslinie tussen Kesteren en Ochten. Even ten oosten van Kesteren zou de dan gecombineerde spoorweg Amersfoort/Nijmegen en Rotterdam/Nijmegen (de Betuwelijn werd in 1882 in gebruik genomen) de Speeslinie slechts één maal doorsnijden en bleef de belangrijke Grebbelinie ongebroken. De spoorweg vormde derhalve ook een schakel tussen twee militaire linies!

## De Bouw

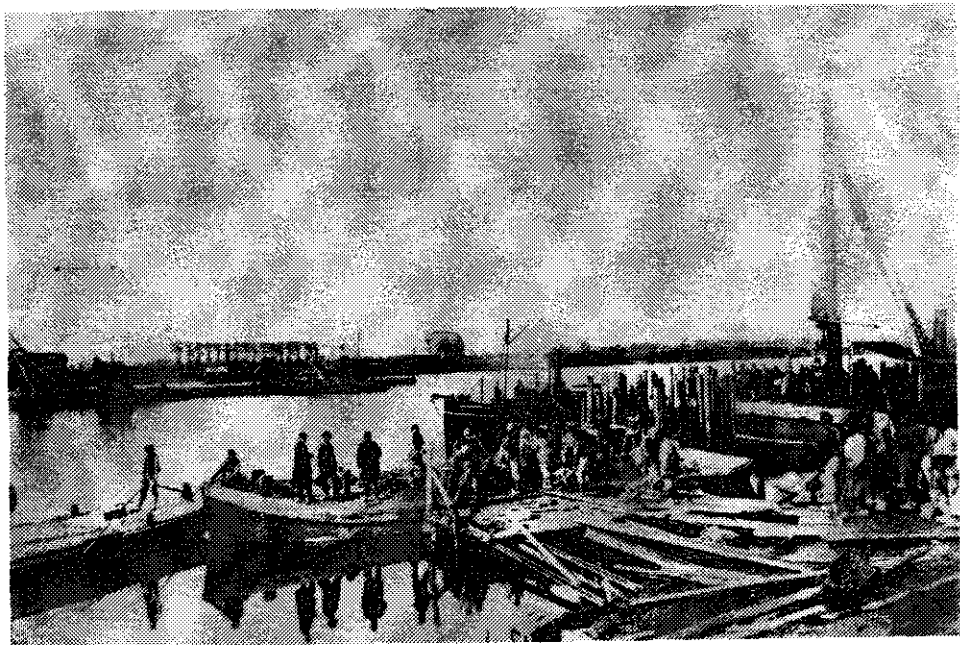
Door de tijdrovende onteigeningsprocedures heeft de aanleg van de lijn en de bouw van de brug geruime tijd op zich laten wachten na het wettelijk besluit van 1875. Pas in 1879 kan men beginnen met de aanbesteding van de onderbouw van de brug bij Rhenen. De "Amerongsche Courant" meldt op 13 October 1880, dat in September 1879 aangevangen werd met de werkzaamheden voor de onderbouw van de brug over de Rijn nabij Rhenen. Om de stroom wat in te dammen werden langs beide oevers kribben en strekdammen gemaakt. Vanwege de zeer hoge waterstanden in de wintermaanden kon men pas in Maart 1880 beginnen met de funderingswerken. Behalve de twee landhoofden moesten in de rivier drie grote pijlers gebouwd worden en aan de Kesterense kant nog eens vier pijlers in de uitgestrekte uiterwaarden. De brug zelf zou bestaan uit drie grote boogoverspanningen en vijf zogenaamde aanbruggen, de laatste uitgevoerd in vaktraliwerk. De totale bruglengte was 530 meter. De grond- en waterwerken stonden onder toezicht van de "natte" Waterstaat onder leiding van een hoofdingenieur, waarbij ingenieurs van de Staatsspoorwegen waren ingeschakeld voor het toezicht. Eerstaanwendend ingenieur was Ing. J.M. Telders uit Rhenen en Hoofd Ingenieur J.B. van den Bergh uit Arnhem, later benoemd tot Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid. De aanleg en bouw vond plaats onder toezicht van de sectie "Aanleg Staatsspoorwegen", Afdeling IV van het Ministerie van Waterstaat.

De onderbouw was uitbesteed aan de aannemersfirma W.P. & H. de Vries uit Rossum; deze zorgden voor de dammen en kribben, de bouwputten, het heiwerk, de metselwerken en de omvangrijke betonstortingen.

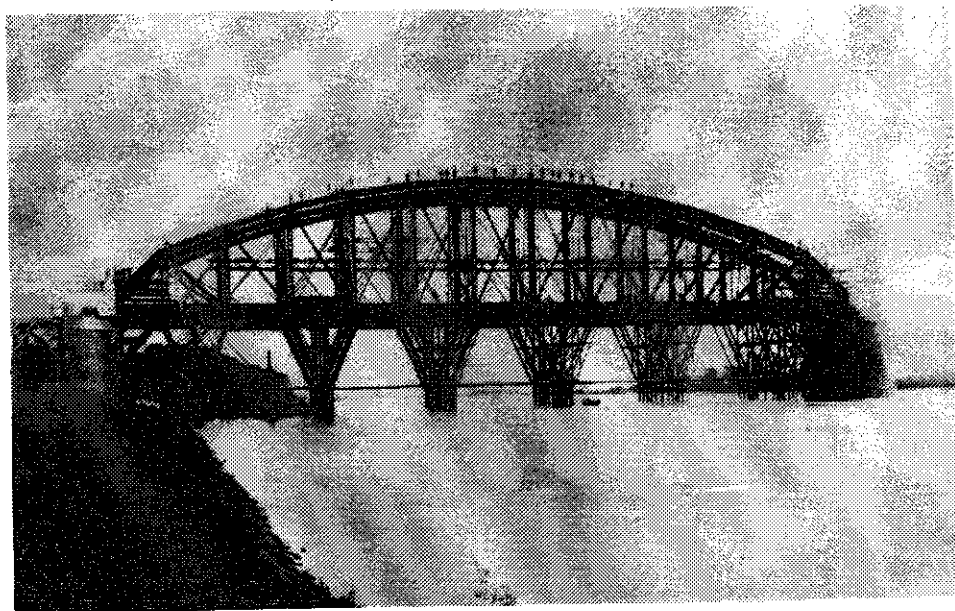
Het door "den Civiel Ingenieur A.G. Lamminga tijdens zijne plaatsing bij den bouw der brug over den Rijn nabij Rhenen" bijgehouden dagboek en het dagboek van de Hoofd Ingenieur van de Waterstaat J.v.d. Toorn, Bureau Waterstaat Oosterbeek, werpen een interessant beeld op van het omvangrijke karwei dat hier geklaard moest worden. Alleen al voor het beton/mortelstorten waren 95 man per dag in touw om met kruiwagens de specie aan te voeren. Daartoe was - ten behoeve van de bouwputten in de rivier - een drijvende installatie gebouwd op platte schuiten. Daarop lagen rails waarover men met kipwagens (van een speciale constructie)

de betonspecie naar de putten kon vervoeren. De arbeiders voerden het natte goedge per kruiwagen aan vanaf de wal naar de laadplaats van de lorries. Voor de drie in bedrijf zijnde mortelmolens waren behalve de machinisten en stokers (alles werkte op stoom) ook nog een ploegje hulpwerkers aanwezig, plus nog eens vier betonwerkers per molen. Per dag kon men zodoende 225 M3 mortel verwerken.

Voordat dat allemaal zover was, waren de stoomheimachines maanden lang in de weer geweest om zo'n 340.000 meter heipalen de grond in te jagen. De gemiddelde lengte per heipaal bedroeg 15 meter, zodat een simpele rekensom de uitkomst geeft van zo'n 2275 palen, die bij de bouw van de onderbouw aangevoerd en ingeheid werden. Er werd gewerkt met onder andere "Morrison" Heistellingen, door stoom aangedreven en geplaatst op platte schuiten. Dat het lang niet altijd even vlot ging, blijkt uit de bewuste dagboeken. Soms stuitte men op keiharde grintlagen, die het heiwerk sterk vertraagden. Met name aan de noordelijke kant, aan de Grebsche oever, zat veel grind in harde grondlagen. Op een bepaald moment is men enkele dagen bezig om één paal de grond in te wurmen: 7200 slagen op z'n kop en nog geen cm. gezakt! Normaliter kon men wel aardig opschieten, alhoewel er ook dagen waren dat men 9 1/2 uur nodig had voor de 1e paal en 8 1/2 uur voor de 2e paal. Daarna bedacht men een betere oplossing: een ijzeren schoen op de kop van de paal en voor harde grondlagen een ijzeren punt rond de onderkant van de palen. Dat viel onder de post "onvoorziene kosten", zo meldde het dagboek. Die problemen deden zich voor in de eerste dagen van April 1880, waarbij menige paal sneuvelde. Het gemiddelde lag soms maar op 7 tot 8 palen per dag en de Rhenenaren hebben het gedreun van de stoomheikarren heel wat maanden aan moeten horen! Tijdens de wintermaanden in 1880 en 1881 zijn er telkens langdurige stagnaties: het wintert streng en men kan over het ijs naar de overkant lopen. Voor het werkvolk een slechte en barre tijd: ze werden gewoon afgedankt en "kregen gedaan" tot het betere weer aanbrak. Hoe ze zich door zo'n harde winter met nauwelijks enige inkomsten moesten zien te redden, daar bekommerde men zich niet om. Het was immers altijd zo geweest? Soms konden er nog wel ploegjes aan het werk met het steenstorten. Daartoe was een lossteiger langs de rivier gemaakt met een hulp(lorrie)spoor en een draaischip naar de steenstort-



Rhenen 1880. Heiwerkzaamheden t.b.v. de brug. (coll. Streekmuseum Rhenen)



De eerste boog in de steigers met een groep Duitse bruggenbouwers die in een lange rij op de boog poseren voor de camera, 1882. (coll. Streekmuseum Rhenen)

plaats. Het was bar zwaar werk, maar men had tenminste weer brood op de plank.

Voor het bouwproject beschikte de aannemersfirma over een stoombaggermolen, drie tras(mortel)molens, een locomobiel, drie stoomheimachines en allerlei pompen.

Verder waren er voor de aannemer twee woningen neergezet, en voor het werkvolk (de polderjongens) vier keten. Er was een magazijn, een timmerloods, een grote kalkloods, een smederij, een dagkeet voor de Directie, een timmerschuur, een paardenstal en een aantal wachtketen. Vlak langs de rivier stonden enkele beddenplaatsen, waar de mannen hun onderdak hadden na afloop van de vaak lange werkdagen. Hun vertier zochten ze of daar of soms in de stad. Vechtpartijen tussen beide bevolkingsgroepen vonden nogal eens plaats, want het waren ruwe klanten, die als "poldergasten" aangeduide arbeiders. Ze kwamen van heinde en ver, veel uit Nederlands en Belgisch Brabant, maar ook wel uit de dichtbij gelegen veenstreek (de Vallei). Ze vertrokken pas als ze opgezegd werden, tijdelijk of definitief.

Volgens het bestek moest de aannemer dag en nacht twee sleepboten beschikbaar (onder stoom) houden om de zeil(sleep)vaart veilig langs de bouwwerken te kunnen loodsen. Voor de toezienhoudend ingenieur was er steeds een roeiboort plus roeier aanwezig. Een fotograaf (Van Son uit Arnhem) moest van alle stadia gedurende de bouw series foto's maken. Helaas zijn er niet zoveel boven water gekomen, niettemin geven ze ons een goed beeld van het geheel.

### De Bovenbouw

Op 16 November 1881 volgt de aanbesteding van de ijzeren bovenbouw, nadat de Vries & Co. inmiddels ook de fraaie brughuizen met kanteelachtige borstsweringen hebben opgeleverd. Het waren voornamelijk Franse steenhouwers, die deze bijzondere steen- en metselwerken uitvoerden.

De ijzeren tak van de brug zal verzorgd worden door de Duitse fabriek "Gute Hoffnungshütte A.V. für Bergbau und Hüttenbetrieb" te Oberhausen. Deze fabriek -die een groot complex gebouwen en een uitgebreid spoorraccordement bezat- stuurde een ploeg van zo'n 60 man gespecialiseerde bruggenbouwers richting Rhenen. Ze moesten het karwei ter plekke klaren. Een foto uit die tijd stelt de complete ploeg aan ons voor, voorzien van alle namen. In Rhenen

heeft tot de meidagen van 1940 een Café gestaan, geheten "Hoffnung". Niet onaannemelijk overigens dat het café deze naam dankte aan de ploeg Duitse arbeiders die een aantal jaren in Rhenen verblijf hield; deels schijnen ze ook in het logement onderdak gehad te hebben. Enkelen van hen zijn trouwens in Rhenen blijven hangen en hebben zich er gevestigd. Het waren hoog-gequalificeerde vaklui, hoofdzakelijk smeden. Destijds noemde men hen "Het Duitse Leger". Op 21 November 1882 schrijft de Amerongsche Courant: "Heden is alhier vernomen: de ernstige vechtpartijen tusschen de talrijke Duitschers, die aan de spoorwegbrug over den Rijn werkzaam zijn, en ingezetenen, blijven nog steeds voortduren. Gisteren werd wederom bloed vergoten en op last van den kantonrechter te Wageningen zijn een aantal veldwachters uit naburige gemeenten naar hier gekomen om de orde te herstellen".

Het was trouwens niet de eerste spoorbrug die de "Gute Hoffnungshütte" in Nederland bouwde. In 1868 nam deze firma deel aan de bouw van de spoorbrug bij Kuilenburg, waarvan G.H. de aanbruggen in de uiterwaarde voor haar rekening nam en Harkort de grote boogbrug. In de jaren 1880/1881 was de G.H. ook de laagste inschrijver voor de bouw van de nieuwe spoorbrug (de tweede) bij Westervoort, die in de afgelopen oorlogsjaren verwoest werd. De "Dritte im Bunde" is dan de grote Rijnbrug bij Rhenen met 3 grote bogen en 5 aanbruggen. Bouwjaren 1880-1883. Later bouwde men trouwens nog "einen Eisenbahnbrücken bei Utrecht" in 1890/1891. Ook de bekende hefbrug "Koningshaven" te Rotterdam was van G.H. De eerste grote buitenlandse opdracht voor de bouw van spoorbruggen kwam voor G.H. destijds uit Nederland. Naderhand bouwde men overal ter wereld bruggen: Rusland, in de Balkanstaten, Griekenland, Zuid-Afrika, Zuid-Amerika, Nederlandsch Indië, Japan, alsook in de Scandinavische landen en ons buurland België. In eigen land heeft dit gerenommeerde bruggenbouwersbedrijf trouwens ook heel wat opdrachten binnen weten te slepen!

In September 1882 wordt de grootste (middelste) boog opgeleverd, nadat op 15 Juni daaraanvoorafgaand de eerste lading ijzer per schip aan de speciale lossteiger was aangevoerd. De montage geschiedde ter plaatse met behulp van omvangrijke steigerwerken, die deels in de rivier stonden. Het ongunstige weer en hoge waterstanden veroorzaakten dikwijls vertragingen. De bouwterreinen over-

stroomden vaak langdurig. Een rapport vermeldde: door grote krachtsinspanning van den aannemer is het ijzer voor onderdompeling bewaard gebleven. Gedurende de winter 1882/1883 hebben de werkzaamheden geheel stilgelegen. De Rhenensche Courant maakt op 19 Maart 1883 melding van het heugelijke feit, dat men eindelijk na de 13e November van het afgelopen jaar, weer met het werk aan de brug voort kan gaan. Overigens bleven ongelukken ook niet uit, daar er enkele malen berichten en rapporten over verschijnen. Het werken op de hoge stellingen was niet zonder gevaar en valpartijen hadden soms de dood, soms ernstig letsel tot gevolg.

#### OPLEVERING EN BEPROEVING

Amerongsche Courant 26 Augustus 1883: "Rhenen - De spoorwegbrug over den Rijn bij deze stad nadert zoo ver hare voltooiing, dat de proefrit reeds in het begin der volgende maand zal plaats hebben. Deze brug mag volgens oordeel van deskundigen als één der schoonste van Nederland worden geroemd. Sedert 1879 werkt men er aan en brachten de vele ambachtslieden en arbeiders, vooral de Duitschers, hier niet alleen veel leven maar ook belangrijke voordeelen aan de neringdoenden. Het grootsche werk kost in het geheel fl. 697.809,--."

Op 11 October 1883 vindt de beproeving van de brug plaats: een compleet gedrukt programma is hiervan boven water gekomen. Het rapport aan Zijne Excellentie den Minister van Waterstaat, H & N en aan de Voorzitter van de Raad van Toezicht op de Spoorwegdiensten luidde als volgt: "Overeenkomstig het bestek zijn de bruggen belast geworden door twee treinen, elk samengesteld uit 5 locomotieven, gevolgd en voorafgegaan door wagens, vier in getal." Er stonden dus op een gegeven moment 2 x 5 locomotieven en 4 wagons op de brug stil. De wagons waren geladen met in totaal 550 spoorstaven en nog eens zo'n 15.000 stuks bouten, moeren en platen, die door de Rijksstapelplaats te Dordrecht daartoe waren aangeleverd. Totaal gewicht "all-in-all" 674.000 kg. De treinen hebben eerst gedurende een kwartier in rust op alle afzonderlijke overspanningen gestaan. Daarna zijn de beide convooien onder meer in snelle vaart heen en terug over de dubbelsporige brug gereden. Er waren in totaal zo'n 70 genodigden en 80 waarnemers. Uit het programma: "De Heeren bezoekers worden

# STAATSSPOORWEGEN.

---

LIJN AMERSFOORT—NIJMEGEN.

---

## PROGRAMMA

VOOR DE

# BEPROEVING DER SPOORWEGBRUG

OVER

den Rijn nabij Reenen,

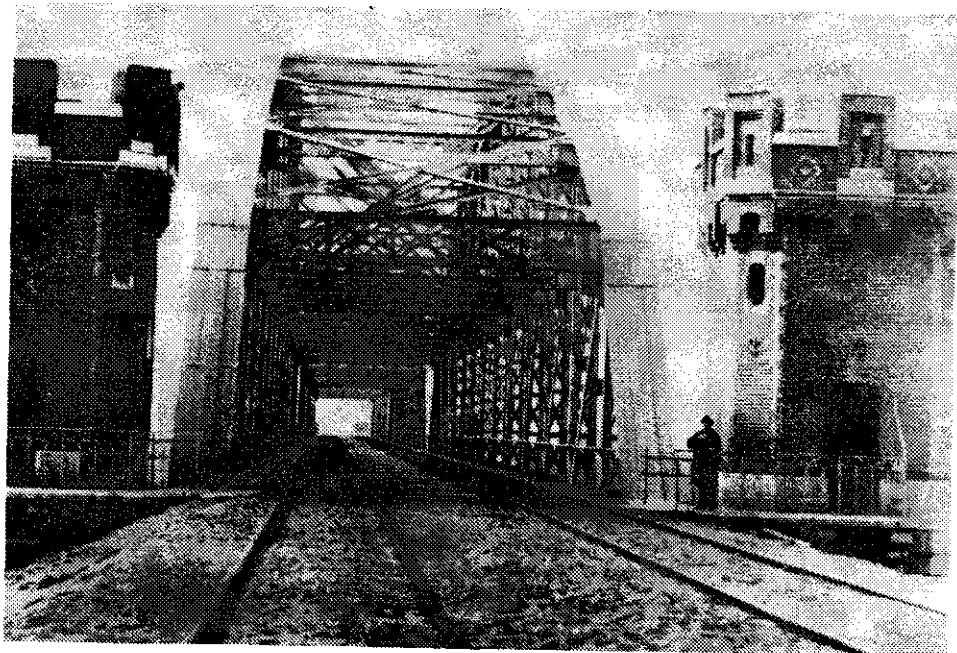
*op den 11<sup>en</sup> October 1883.*

---

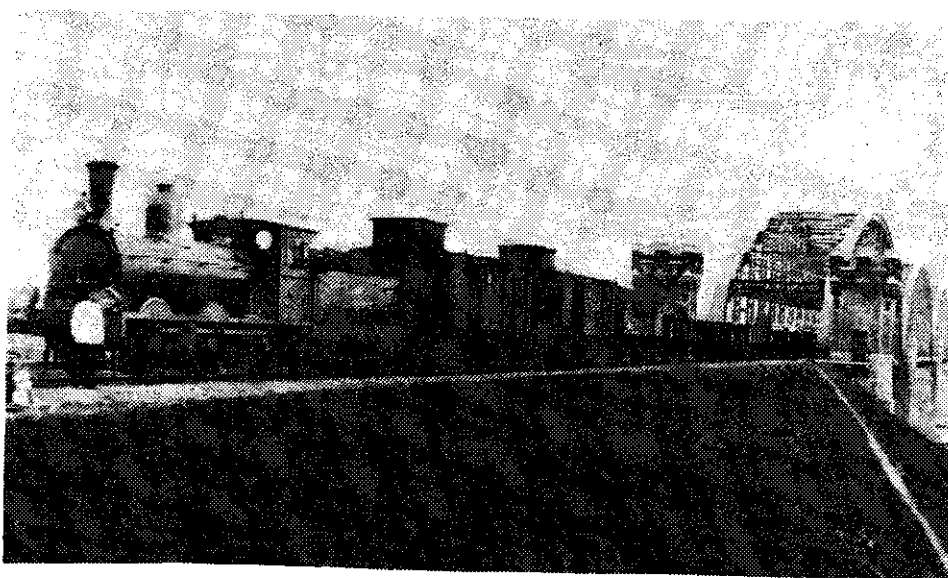
Udrukt bij W. K. KIEB, te Arnhem.

Een boekje met 17 pagina's tekst en beproevingsvoorschriften. Opgesteld door Sectie-ingenieur Staatspoorwegen J.M. Telders, 4 October 1883. (Repro Alg. Rijksarchief 's-Gravenhage)





De zojuist opgeleverde Rijnbrug in Oktober 1883.  
(coll. Streekmuseum Rhenen)



Een goederentrein met locomotief uit de serie 600 HSM  
rangeert op verkeerd spoor tussen de SM-tramkruising  
en de brug. Rhenen rond 1920. (coll. Streekmuseum  
Rhenen)

beleefd uitgenodigd zich vóór 2.u 50 min., of voordat de treinen in snelle vaart over de bruggen rijden op het perron voor het station Reenen te begeven!"

Het gehele spektakel duurde enkele uren en er werden talloze proeven op allerlei manieren gedaan. De treindelen werden ook deels ontkoppeld en tijdelijk op de spoorwegdijk aan de Betuwse kant opgesteld. Een aantal wachters met vlaggen en rangeerders waren eveneens aanwezig, zodat het een drukte van belang geweest moet zijn, temeer daar de loc's voortdurend fluitseinen moesten geven. Jammer genoeg is -ondanks ijverig speurwerk- nog steeds geen foto van deze beproeving gevonden.

Na afloop was er voor de genodigden (70) een gemeenschappelijk diner in Hotel De Grebbe. 's Avonds kwam het Reenensch Muziek Corps de feestvreugde opluisteren door o.a. een serenade te brengen aan Ing.J.M.Telders, onder wiens leiding het kunstwerk tot stand kwam.

#### SNELHEIDSMETER

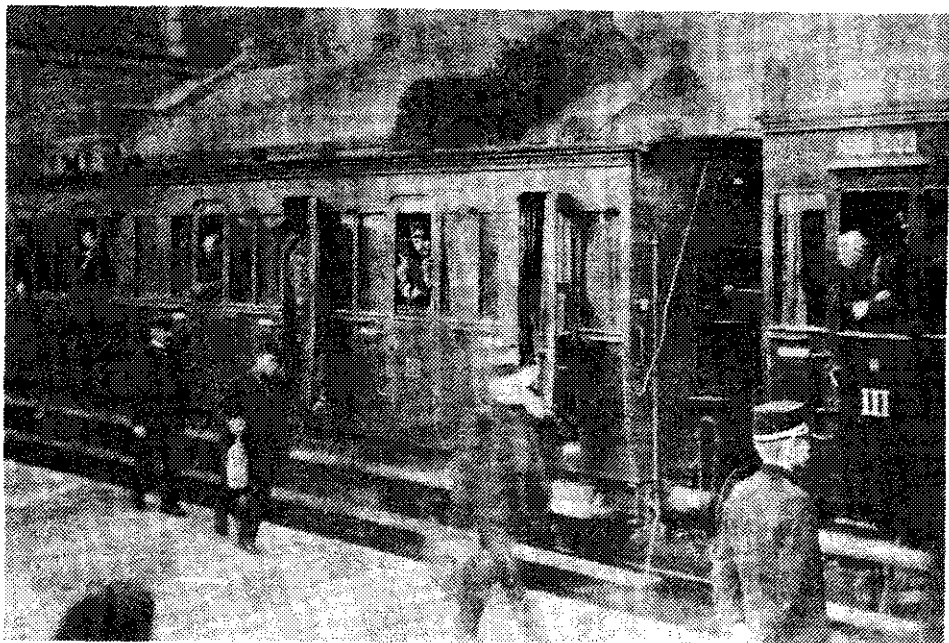
Enkele jaren later werd er nog een snelheidsmeter op de brug geplaatst, waarbij een papierstrook regelmatig werd voortbewogen. Met behulp van contactpedalen konden de tijdstippen worden aangegeven waarop de trein de brug opkwam en verliet. Max. snelheid voor de Rhenense brug was 30 km., maar er was meermalen geconstateerd, dat de machinisten er een schepje bovenop legden. Men moest de zuidhelling van de brug met volle kracht opstomen, anders verloor men boven op de brug gekomen te veel snelheid. Niet iedere meester was dan zó bedreven om die max. 30 km. exact te halen.

#### ZANDTREINEN

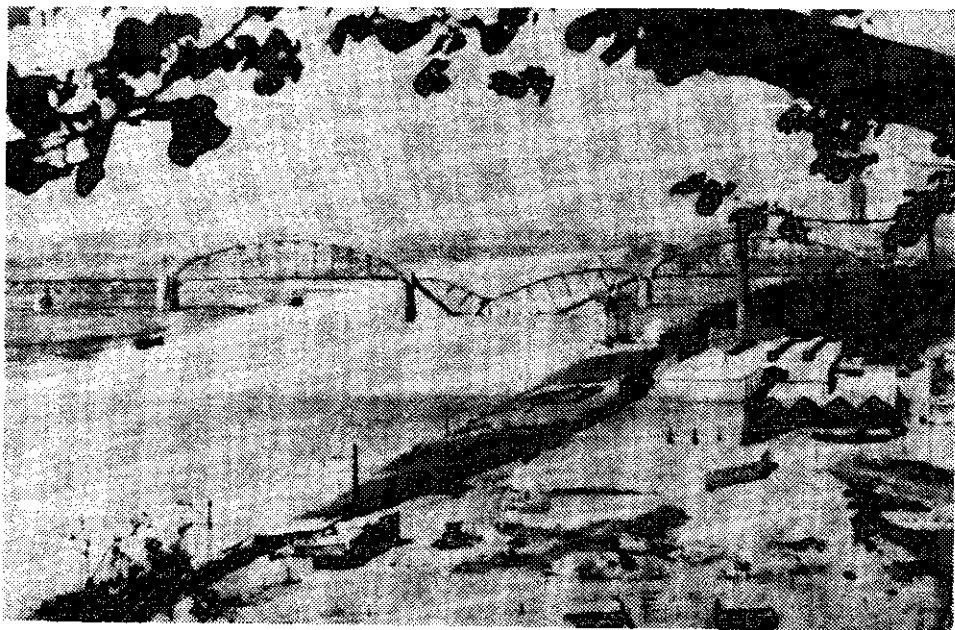
Direct na de beproeving van de brug werd deze in gebruik genomen voor het vervoer van de veelvuldige zandtreinen, nodig om de verdere ontgraving van de Laarseberg en het station Reenen (men schreef afwisselend Reenen of Rhenen) mogelijk te maken. De zuidelijke afrit en het zand voor station Kesteren werden aangelegd met behulp van zandtreinen van de aannemer Weyers uit Tilburg. Men werkte met twee loc's (normaal spoor) en 20 wagons, aangevoerd via een hulpspoorverbinding bij De Haar. Vermoedelijk droegen die twee werklokomotieven de namen "Tilburg" en "A.Brogden 3", blijkens stoomketelkeuringen in 1883. Weyers zette



Arie de Jong en Wousje Heinen, in hun uniform als spoorwegwachters bij Post 27, Zuidelijke Meentsteeg te Rhenen-Achterberg. Deze foto uit ca. 1914 werd ook nog niet eerder gepubliceerd. (coll. Deys, Rhenen)



Een nog niet eerder gepubliceerde foto van de mobilisatie van militairen tijdens de Eerste Wereldoorlog, op het station te Rhenen. (coll. Deys, Rhenen)



Verwoeste spoorbrug te Rhenen, 1940. (coll. Ministerie van Defensie, 's-Gravenhage)

overigens ook 70 cm-smalspoor materieel in t.b.v. zandvervoer.

De grondwerkers, of polderjongens woonden in keten en schuren. Vlak bij Rhenen in Achterberg hadden zich in September 1880 al tal van werklieden gevestigd en een later bericht meldde, dat er nog steeds bijkwamen. Vele honderden hebben er in die jaren van aanleg geploeterd. In het zweet huns aanschijns en voor een schamel loontje: zij kregen fl. 0,15 per uur, terwijl de smeden en steenhouwers bijv. fl. 0,25 per uur kregen. De schop was hun werktuig en ze moesten het zand gemiddeld over 4 meter wegwerpen (volgens een bestek). Als de tijd erg begon te dringen kwam er wel eens een stoom-transportladder bij.

Al in 1882 is er een bericht, dat via de hulplijn vanaf de NRS (Rhijnspoorlijn Utrecht-Arnhem) "grote achtwielige locomotieven richting Rhenen kunnen stoomen". Vermoedelijk waren dat geen aannemersloc's, daar deze kleiner waren. Van elders werd ook veel grind en ander bovenbouw materiaal aangevoerd.

Ongelukken bleven ook hier weer niet uit: arbeiders die bekneld raken tussen "buffels" (buffers), een machinist die van zijn locomotief (zandtrein) komt te vallen, een zandconvooi dat losraakt op een helling en in daverende vaart naar beneden komt rollen (een remmer redt de zaak door van wagon op wagon te springen en op die manier de loc. te bereiken en het gevaarte tot stilstand te brengen), amputaties van handen en voeten kwam nogal eens voor en men moest de ongelukkigen dikwijls met een rijtuig naar Utrecht vervoeren voor geneeskundige hulp in een ziekenhuis.

### OPENING

Na de openstelling van de brug in Oktober 1883 duurde het nog tot 17 Februari 1886 voordat de feestelijke openingsrit plaatsvond. Een som van tegenslagen en verwikkelingen had deze vertraging veroorzaakt en dat terwijl men in 1880 (!) verheugd schreef: "De opening van de spoorweg lijkt in het zicht te komen".

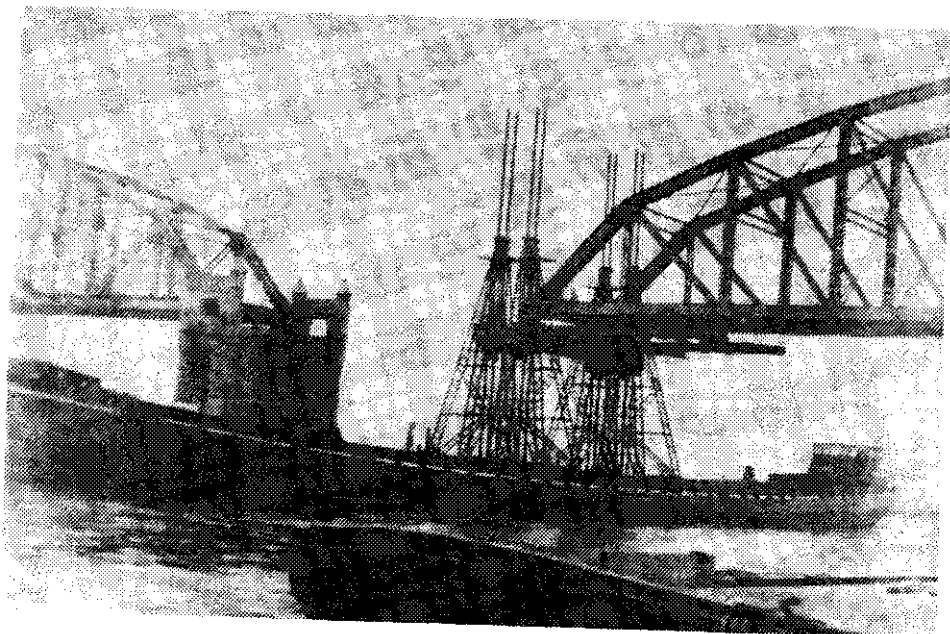
De feestrit begon om rond 12 uur in Amersfoort (Staat) en eindigde in Rhenen. Wel reed de trein even door naar Kesteren, waar een houten hulpstation gebouwd was, maar de echte festiviteiten speelden zich af op en rond het station REENEN (later zal men op verzoek van B & W de

stationsnaam weer wijzigen in RHENEN).

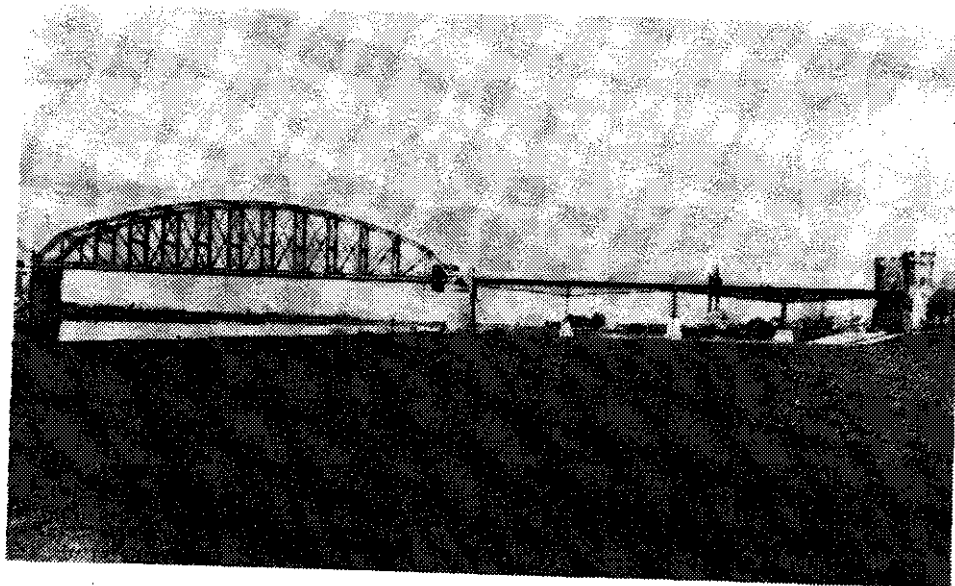
De genodigden bekeken uitvoerig de fraaie spoorbrug, muziekcorpsen speelden (er was een militair corps uit Arnhem gekomen), de armen werden bedeed met aardse goederen, meest levensmiddelen en kolen. Er werd gevlagd, er was een kermis en 's avonds was er een groots vuurwerk. Rhenen liet zich van zijn beste kant zien. Al was het door de problemen tussen HSM en SS te Kesteren voorlopig nog een locaaltrein tussen Amersfoort en Kesteren, het mocht de pret niet drukken: vele hoogdravende woorden (internationale verbindingen met Duitsland en Europa) werden er niettemin aan gewijd. Vanaf Donderdag (18 Februari 1886) gaan er vijf treinen op en af, schreef de courant. Na verloop van tijd zouden er zowel doorgaande- als ook internationale treinen gaan verkeren en werden de knopen uit het spoorwegnet gehaald.

#### MEIDAGEN 1940

Ruim een halve eeuw na de opening volgt er een nieuwe episode. Hadden de twintiger en dertiger jaren perioden van bloei en crisis ook in het spoorwegverkeer gekend, de veertiger jaren begonnen met oorlogsdreiging. De Pinksterdagen waren al vanaf 1932 - toen Ouwehands Dierenpark haar poorten in Rhenen op de Grebbeberg opende- topdagen voor plezier- en excursietreinen geweest. In die zonnige voorjaarsdagen in Mei 1940 zag men daar al weer naar uit. De oorlogsmachine aan onze Oostgrens kwam echter die vroege morgen van de 10e Mei in beweging en walste alles plat wat haar voor de wielen kwam. Dat wil zeggen: wat de Grebbe betreft, tot het gebied tussen Wageningen en de Grebbeberg. Een zware strijd van drie dagen volgt, waarbij de spoorlijn en het ravijn bij Rhenen, met inbegrip van de brug, tot "laatste schans in de Grebbestellingen zijn omgebouwd". Overal prikkeldraad, brug en wegviaduct zijn zwaar verschanst. Als na de strijd de burgers en het spoorwegpersoneel terugkeren, ligt de grote middelste boog van de brug te water, opgeblazen door letterlijk de allerlaatste granaat van één van de nog vurende kanonnen in de Betuwestelling (A.Brigade). Daarmede werd voor vriend en vijand aan- en afvoer via de brug afgesneden. Het viaduct lag in stukken op de rails, het station had oorlogsschade, rails en emplacement moesten hersteld worden. En ook de brug. Men begint er direct aan en met behulp van een uit

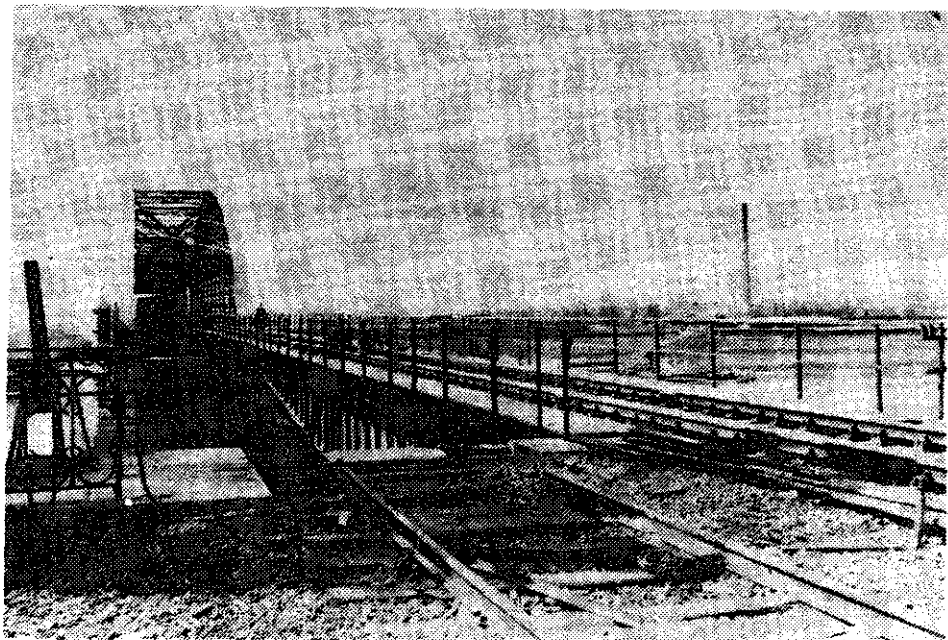


Herstelwerkzaamheden aan de verwoeste brug, 1940.  
Het noordelijke brugdeel wordt naar het midden  
opgeschoven. (coll. Deys, Rhenen)



De hulpbrug (rechts) met het opgeschoven brugsegment  
(links), Rhenen 1940. (coll. Russer, Maarssen)





De brug hersteld over enkelspoor, december 1940.  
Het tweede hoofdspoor eindigt voor het water.  
(coll. v.d.Waal, Rhenen)



Verwoeste brug te Rhenen, 1945. (coll. N.S.Archief)

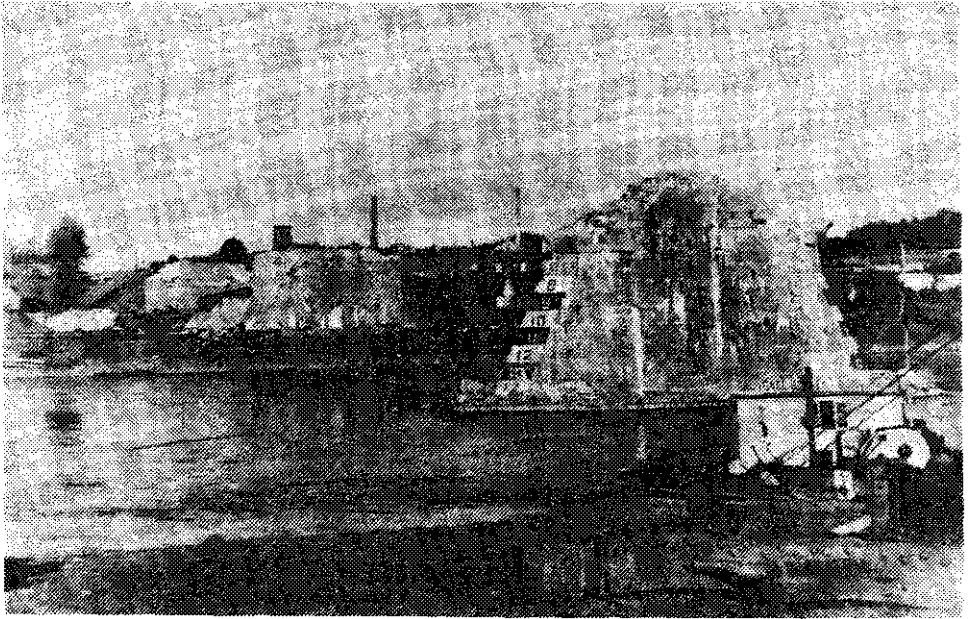


Amsterdam aangevoerde hulpbrug (Oosterdoksluizen) en noodpijlers, slaagt men er in om op 13 December 1940 een paar locomotieven langzaam via een lier en zware kabels over de noodbrug te trekken. Meester van der Steeg, destijds Chef van de N.B.M.werkplaats te Rhenen wist zich dat nog heel goed te herinneren. Hij had al die maanden naarsig meegewerkt aan het brugherstel en men kon gebruik maken van de tramwerkplaats vlak bij de oprit van de brug. Het was bitter koud en men ging na de geslaagde proef gauw een bittertje drinken in een naburig café.

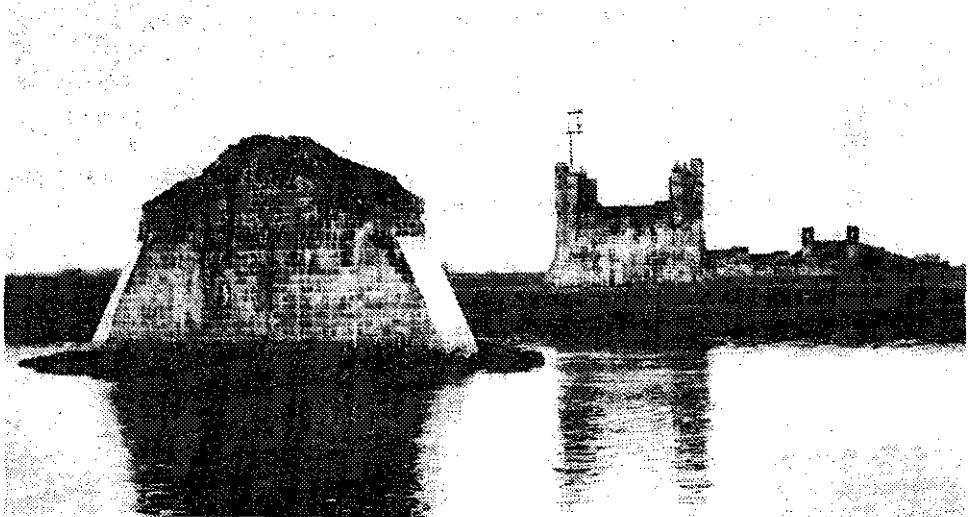
De brug die vanaf het begin dubbelsporig was uitgevoerd, kreeg nu enkelspoor, er was geen tweede hulpbrug beschikbaar op dat moment, en tot September 1944 heeft die (volgens insiders wat wankele) noodbrug trouw dienst gedaan. Het herstel zelf had nogal wat voeten in aarde, omdat het noordelijke niet beschadigde brugdeel voorzichtig moest worden opgeschoven naar het midden, nadat de in het water gevallen boog was opgeruimd. De brug uit Amsterdam was een voormalige dubbelsporige draaibrug van de Oosterdoksloop, die kort tevoren door een nieuwe vervangen was. De oude brug werd in twee enkelsporige stukken verdeeld en in elkaars verlengde op de betonnen hulppijlers gemonteerd. Foto's uit die tijd laten duidelijk de vermindering van de brug zien. Ook een oud-medewerker bij dit herstel, de Heer Koedam uit Veenendaal wist zich nog veel te herinneren uit die tijd. Het moest vrijwel allemaal met de hand gedaan worden. Alleen voor het zware werk was een stoomlier aanwezig. Die is ook gebruikt om bij de proef de twee zware locomotieven voorzichtig over de noodbrug te trekken. Het was een hele opluchting, toen bleek dat het zaakje het hield. Ook wist hij zich de lange kolentreinen te herinneren, die met behulp van opduwloc's vanuit Kesteren luid-stomend en steunend de brughelling op kwamen zeulen. In Kesteren stond altijd een loc. onder stoom om "bij te kunnen zetten".

#### OORLOGSJAREN 1940-1945

De brug heeft in die oorlogsperiode heel wat gezien en beleefd. Volle en meest afgeladen treinen met fruit- en etenshalers richting Betuwe v.v., Duitse munitietreinen, veel militair vervoer van allerlei aard, omvangrijk kolenvervoer -afnemend naarmate de "Heimat" méér nodig had en de Nederlanders steeds meer letterlijk op een houtje moes-



De door de Duitse troepen achtergelaten ruïne van wat eens de fraaiste spoorbrug in Nederland was. Rhenen voorjaar 1945. (coll. N.S.Archief)



De eenzame seinpaal als "Wacht am Rhein", gefotografeerd in 1954, tien jaar na de verwoesting. Al die jaren heeft deze seinarm in onveilige stand het symbolische einde van de brug staan aan te geven. (coll. Albers, Abcoude)

ten bijten en stoken-, ook transporten van landgenoten naar het Roergebied o.a. ten behoeve van de arbeid in de Duitse oorlogsindustrie. Mogelijk zijn ook Joodse transporten langs deze weg gegaan, maar dat is niet zeker, omdat deze treinen uit Westerbork vertrokken. Naarmate het de Duitsers slechter ging, nam ook de honger in het Westen toe. Vooral vanuit Amsterdam en het Gooi kwamen de mensen bij bosjes en treinen vol naar het land waar het leven nog goed was. Uit die tijd stammen namen als pruimenlijn, kersenlijn, fruitlijn, fruit-express e.d.

De luchtaanvallen -ook op de brug- namen toe na de landingen van de Geallieerde troepen in Normandië. Hoe dichterbij de grote legers komen, hoe gevaarlijker het wordt om in een trein te zitten. Trouwens alles wat rijden kon werd beschoten door jachtvliegers. Vele malen is de brug aangevallen, de genadeslag kwam vlak na de landingen van de parachutisten op de Ginkelse heide: de Slag om Arnhem begon. Op 2 Oktober 1944 wordt de brug geraakt en gaat opnieuw het middelste gedeelte te water.

Na de verloren slag om Arnhem laten de Geallieerde legers het westelijke stukje Nederland liggen.

De Duitse overheid besluit het Nederlandse spoorwegnet te onttakelen. Op 3 en 12 december 1944 wordt de brug bij Rhenen opgeblazen en grondig vernield door Duitse Sprengkommando's.

Slechts twee pijlers zijn na de bevrijding -als de vaarweg is vrijgemaakt voor de scheepvaart- nog over. Op één ervan staat een eenzaam seinbordes met één arm in de onveilige stand. Het zal een teken aan de wand zijn voor de tijd die volgt!

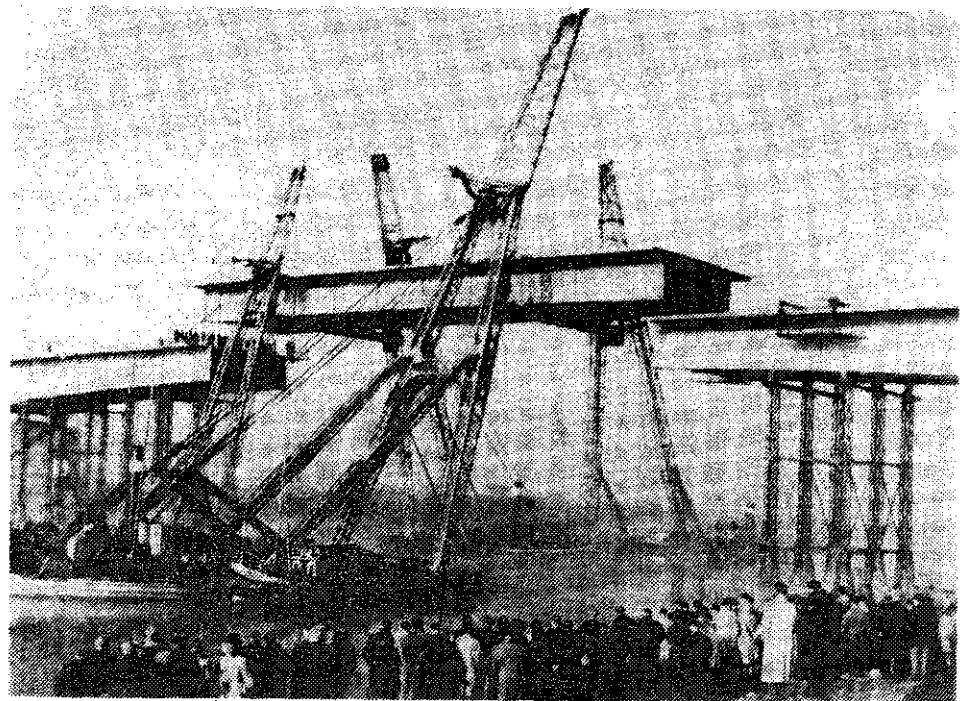
### AFBRAAK

Na vele jaren touwtrekken wordt tenslotte besloten: de brug bij Rhenen is overcompleteet. Letterlijk is het EEN BRUG TE VEEL!

Gebouwd in een tijd van heftige spoorwegconcurrentie is het later een feitelijke doublure in de relaties tussen het Noorder- en Zuidernet. Rhenen wordt tot kopstation gedegradeerd ingevolge een besluit van de Minister van Waterstaat in 1954. Sinds 1944 is er al geen reislustig publiek in Rhenen aangekomen. Vanaf 1946 maken de dieselloc's met goederentreinen hier de dienst uit en benut men het voormalige emplacement met z'n vrij lange sporen voor



Het definitieve einde van de spoorbrug van Rhenen,  
ca. 1955. (coll. Russer, Maarssen)



Plaatsing van het laatste brugsegment van de nieuwe  
verkeersbrug op de plaats van de oude spoorbrug, 1957.  
(coll. Russer, Maarssen)

# PROGRAMMA

TER GELEGENHEID

VAN DE  
OFFICIËLE  
OPENING  
VAN DE



## RIJNBRUG

## TE RHENEN

23 - 30 NOV.

1957.

98

UITGEGEVEN  
DOOR  
COMITÉ RIJNBRUGFEESTEN  
EN  
V. V. V. RHENEN

het opstellen van afgedankt materieel.

### VERKEERSBRUG

In 1955 besluit men op enkele resterende pijlers (een deel was al door de Duitsers, c.q. de Waterstaat opgeblazen) een verkeersbrug te bouwen, die in 1957 in gebruik genomen wordt.

De op 30 mei 1981 geopende Veenendaallijn (de Rhenenaren spreken bij voorkeur van de Grebbelijn) eindigt thans op de plek van het voormalige emplacement.

Er is wel eens gefilosofeerd over een mogelijke herbouw van de fraaie Rijnspoorbrug binnen het kader van het groeiende (gesloten) goederenvervoer. Het ligt echter eerder voor de hand, dat dan opnieuw gebruik gemaakt zou worden van het oude tracé Amersfoort-Woudenberg-De Haar met een al in de jaren twintig bepleite afslag richting Arnhem. De inmiddels gebouwde verkeersbrug is vanzelf een hindernis, terwijl een plan van de jaren zeventig om onderlangs de Grebbeberg richting Wageningen-Oosterbeek een nieuw spoorwegtracé uit te zetten, gestrand is op waterstaatkundige- en milieubezwaren.

Wie tenslotte vandaag de dag over de verkeersbrug vanuit Kesteren richting Rhenen rijdt, moet het wel opvallen hoe fraai dat oude spoortraject daar gelegen moet hebben. Vele binnen- en buitenlandse reizigers zullen van dat schitterende panorama genoten hebben!

-----