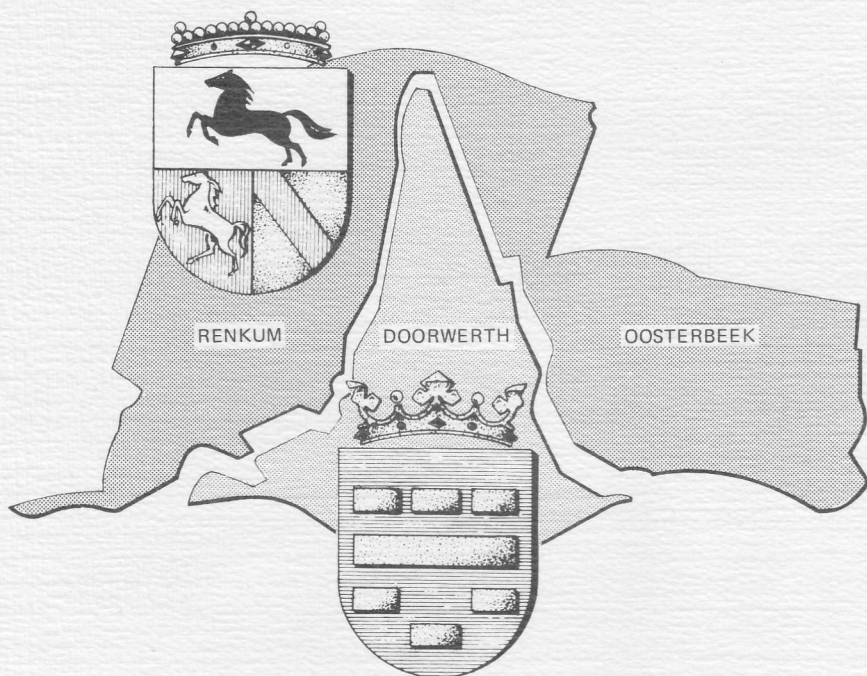


JAARGANG 1, NUMMER 3, OKTOBER 1987

SCHOUTAMBT

EN

HEERLIJKHEID

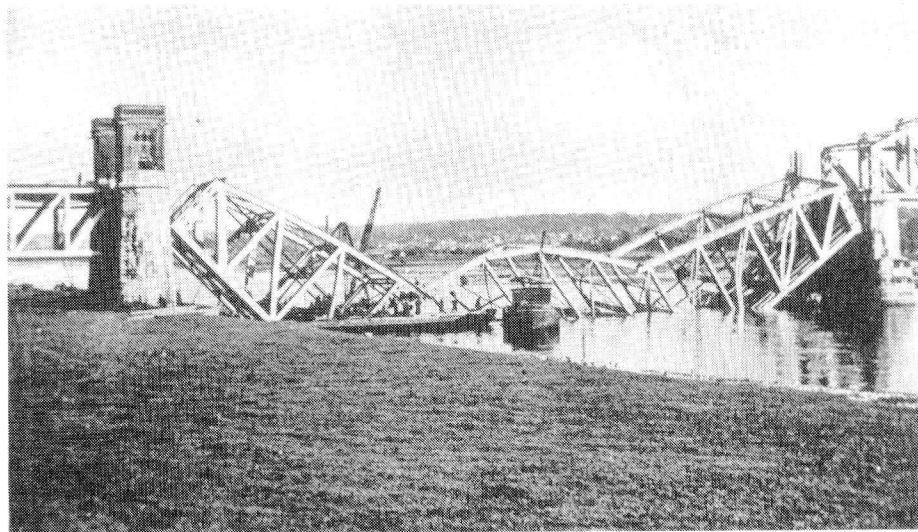


UITGAVE VAN DE STICHTING VOOR HEEMKUNDE IN DE GEMEENTE RENKUM

DE LOTGEVALLEN VAN DE SPOORWEGBRUG OVER DE RIJN BIJ
OOSTERBEEK TUSSEN 10 MEI 1940 EN 11 DECEMBER 1945
door drs. H. Romers

De oorspronkelijke spoorwegbrug bij Oosterbeek is gebouwd tussen 1875 en 1878, en bestond - van noord naar zuid - uit de volgende delen: vier bruggen boven de uiterwaard, elk lang ca. 53,50 m; twee bruggen boven het zomerbed, elk lang ca. 90 m. en één brug boven de uiterwaard, lang ca. 53,50 m..

Op 10 mei 1940 werd omstreeks 5.35 uur 's morgens de zuidelijke zomerbedoverspanning door Nederlandse militairen onherstelbaar vernield. Op deze wijze trachtte de legerleiding de Duitse opmars tot staan te brengen en in ieder geval te vertragen.



De opgeblazen zuidelijk boog (zomerbedoverspanning), gezien vanaf de zuidelijke oever, mei 1940 (foto: sectie Militaire Geschiedenis van de Landmachtstaf, Den Haag).

Herstelling vond plaats door het opleggen van twee enkel-sporige bruggen op een voor dit doel gebouwde tijdelijke pijler: aan de zuidzijde van die pijler een ca. 60 m.

lange brug, afkomstig van de op 11 mei 1940 vernielde brug over de Waal bij Zaltbommel (één van de acht onbeschadigd gebleven bruggen die de uiterwaard op de noordelijke Waaloever overbrugden), en aan de noordzijde een nieuwe, ca. 30 m. lange brug. Op 17 november 1940 werd de overbrugging in dienst gesteld.

Nadien werd begonnen met de montage van een nieuwe dubbelsporige overspanning. Deze montage vond plaats tussen twee kribben aan de noordelijke oever, bovenstrooms van de overbrugging en was bij het uitbreken van de spoorwegstaking (op 17 september 1944) bijna voltooid.

Tijdens en na de Slag om Arnhem vernielden de Duitsers de gehele bovenbouw van de in bedrijf zijnde overbrugging, met uitzondering van het viaduct aan het zuidelijke uiteinde en de daaraan aansluitende brug met hooggelegen rijvloer. Bovendien bliezen zij de in 1940 gebouwde hulppijler op, en beschadigden zij de stroompijler zeer zwaar. Hiermee nog niet tevreden zijnde, vernielden zij tevens de bijna voltooide nieuwe dubbelsporige overspanning! (Mir nichts, dir nichts. -R.-) Op het restant van de hulppijler is bij hoog water een schip gestrand, dat er tijdens de bevrijding nog zat.

Ondanks de zeer moeilijke omstandigheden: de bevolking was geëvacueerd en het terrein was met landmijnen bezaaid, werd zo spoedig mogelijk met de voorlopige herstelling begonnen. Het oogmerk daarbij was het te verwachten zeer drukke vervoer over de voorlopig enige noord-zuidverbinding Nijmegen-Culemborg-Utrecht, zo nodig voor een deel via Arnhem te kunnen leiden, en voorts om het verkeer tussen Nijmegen en het oosten en noordoosten van ons land de omweg over Utrecht-Amersfoort te besparen.

De noordelijke drie bruggen zijn enkelsporig berijdbaar gemaakt op de door de Royal Engineers voorgestelde wijze: de brokstukken van de vier noordelijke overspanningen zijn opgevijseld en met hun bij de vernielingsdoorsnede gelegen einde opgelegd op "trestle"-pijlers 1), waarna de openingen tussen de brokstukken van elke brug met stalen liggers werden overbrugd. De vierde brug bleek echter zò zwaar beschadigd te zijn, dat hij niet kon worden gebruikt. In plaats daarvan werden drie "U.C.R."-bruggen 2)

toegepast, die door de Engelsen werden geleverd. Voorts werd, nadat met gebruik van veel trestlemateriaal de vernielde hulppijler was herbouwd, de stroompijler was hersteld en een nieuwe hulppijler ten noorden van de stroompijler was gebouwd, het zuidelijke deel van het zomerbed overbruggd met één van de op de Noord ondergedoken geweest zijnde Zaltbommelse bruggen en een "S.T."-brug 3). Het noordelijk deel werd overbruggd met twee overspanningen van de voormalige Londense Waterloo-bridge. De overspanningen van deze brug waren destijds door de Engelsen geschikt gemaakt voor spoorwegverkeer, om ze eventueel als hulpbruggen te kunnen gebruiken. Ze zijn echter niet nodig geweest en onze regering te Londen kocht begin 1945 zeven overspanningen.

Op 11 december 1945 is de aldus provisorisch herstellende, enkelsporige overbrugging in dienst gesteld.

Noten:

- 1) "trestles" zijn van te voren gereedgemaakte stalen onderdelen voor het snel monteren van hulppijlers.
- 2) Unit Construction Railway Bridge.
- 3) Standard Through Bridge: een militaire spoorweghulpbrug.

De bovenstaande gegevens zijn ontleend aan: Ir. A.H. Foest, De lotgevallen van de spoorwegbruggen ... (Utrecht, 1946). Voor de publicatie hiervan in deze bijdrage is toestemming verleend door de N.V. Nederlandse Spoorwegen te Utrecht.

Naschrift:

Evenals De Jong 1) heeft ook Foest geschreven over de Duitse pogingen door middel van in authentieke of nageemaakte Nederlandse uniformen enz. geklede Duitse militairen de Nederlandse bewakingstroepen van spoorwegbruggen te overrompelen. Bij vergelijking van beide lezingen valt o.m. het volgende op:

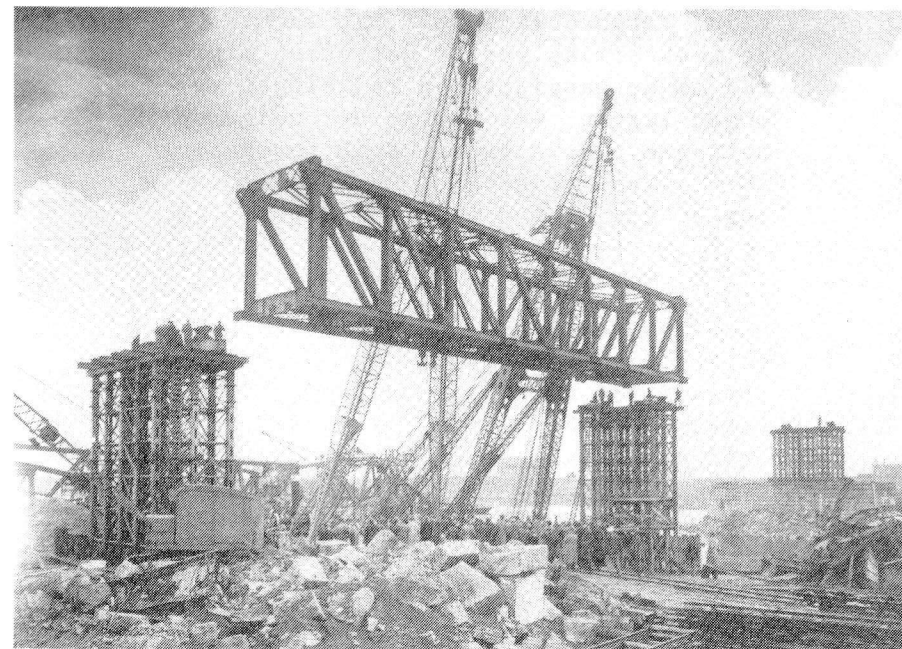
1. Brug over de Maas bij Buggenum (Roermond).
Foest (blz. 18) geeft aanzienlijk meer details dan De Jong (blz. 441).

2. Brug over de IJssel bij Westervoort.

Foest (blz. 66) vermeldt o.a. dat de als Nederlandse militairen vermomde Duitsers, die bij Didam waren gearresteerd, door enige Duitse pantserwagens die de achtervolging hadden ingezet, werden ontzet. De Jong (blz. 445/6) vermeldt dat zij werden aangehouden, gevangen genomen en ontwapend, en vermeldt niets over de door Foest genoemde ontzetting.

Noot:

- 1) Dr. L. de Jong, Het koninkrijk der Nederlanden in de tweede wereldoorlog, 's-Gravenhage 1969, deel 2.



Herstelwerkzaamheden m.b.v. delen van de voormalige Londense Waterloo-bridge, gezien vanaf de noordelijke oever (foto: D. Renes; collectie Gemeentearchief Renkum).

- * Voor méér foto's wordt verwezen naar: G.H. Maassen, Oosterbeek Verwoest 1944-1945 deel 1, blz. 17-19. Oosterbeek, 1980.