



Zicht op in aanbouw zijnde landhoofd en aanbruggen (TU Berlin Architekturmuseum)

DE EISENBAHNBRÜCKE BIJ WESEL

dr. E. van Blankenstein

Tot 1913, toen de 2.454 meter lange brug bij Rendsburg over het Noord-Oostzeekanaal werd geopend, was deze 1.950 meter lange spoorbrug de langste van Duitsland. Het was ook de meest noordelijke spoorbrug over de Rijn in Duitsland. Op 10 maart 1945 werd de brug het slachtoffer van oorlogsgeweld en sindsdien herinneren slechts de restanten van een groot aantal stenen bogen in de uiterwaarden van de Rijn aan de eens zo indrukwekkende spoorbrug bij Wesel.

In de negentiende eeuw moest voor de bouw van een spoorbrug bij Wesel niet alleen rekening worden gehouden met hoge waterstanden in de uiterwaarden van de Rijn, waardoor het opwerpen van een spoordijk geen optie was, maar ook met de wensen van de Pruisische legerleiding. Wesel was destijds een vesting- en garnizoensstad waardoor een nieuwe Rijnbrug van aanzienlijke betekenis voor de militaire autoriteiten kon zijn. Het overleg met de legerleiding duurde van 1864 tot 1868. Daarna leidden de oplopende spanningen tussen Frankrijk en Pruisen en de Frans-Duitse oorlog in 1870/1871 tot een verder uitstel van de werkzaamheden. Uiteindelijk gingen die in 1871 van start. Opdrachtgever was de Cöln-Minderer Eisenbahngesellschaft (CME) die op 28 mei 1866 de concessie had gekregen voor een spoorlijn tussen Haltern (Westfalen) en Venlo met een vaste oeververbinding bij Wesel. De bouw van de spoorbrug over de Rijn duurde ruim drie jaar en de totale bouwkosten waren aanzienlijk, namelijk 5.692.000 Mark. Volgens de plannen had de spoorbrug eind juli 1874 klaar moeten zijn maar uiteindelijk zou die pas op 31

december 1874 in dienst worden genomen. Voortaan was het mogelijk zonder overstappen vanuit Venlo via Wesel, Münster en Osnabrück naar Hamburg te sporen. De Duitsers noemden de spoorlijn de Hamburg-Venloër Bahn. Vanaf 1878 maakten ook treinen van de Noord-Brabantsch-Duitsche-Spoorweg-Maatschappij (NBDS) gebruik van de Rijnbrug bij Wesel. De NBDS exploiteerde het Duits Lijntje (Boxteler Bahn) dat Wesel verbond met Boxtel via Goch (Duits grensstation), Gennep (Nederlandse grensstation), Uden, Veghel en Schijndel. Vanaf 1881 reden over het NBDS-traject via Boxtel ook internationale treinen waarmee men redelijk comfortabel en zonder overstappen van Londen via Vlissingen en Goch naar Berlijn en Hamburg kon reizen. Ook leden van Europese vorstenhuizen, onder wie keizer Wilhelm II van Duitsland, maakten van de verbinding gebruik. Vorsten reisden altijd met een speciale (hof)trein.

De dubbelsporige brug bij Wesel bestond uit stenen aanbruggen en een hoofdoverspanning bestaande uit vier stalen boogconstructies. Deze steunden op drie rivierpijlers. De constructie van deze pijlers was uiterst moeilijk vanwege een diepe ondergrondse stroming ter plaatse. Het fundament bestond uit een vijfeneenhalve meter dikke laag beton van 12,4 meter breed en 22,5 meter lang. Het oplopende metselwerk van de pijlers was gemiddeld 13,8 meter lang. De pijlers waren bekleed met basalt.

De aanbrug op de linker Rijnsoever had 65 bogen met een totale lengte van 780 meter. De aanbrug over de oostelijke uiterwaarden telde achttien openingen van elk bijna negentien meter. Hier sloot een viaduct op aan met



Vergezicht van de in aanbouw zijnde aanbruggen en viaduct over de uiterwaarden van de Rijn (TU Berlin Architekturmuseum)

veertien openingen van elk twaalf en een halve meter, waarmee het geheel op deze zijde van de Rijn op 620 meter kwam. De constructie van de spoorbrug was zowel een uitdaging voor de ingenieurs als de aannemers. De voortgang van de bouw werd dan ook uitvoerig op de gevoelige plaat vastgelegd. In opdracht van de legerleiding verreesen er twee bomvrije torens op elk van de beide landhoofden. De torens waren voorzien van vier schietgaten elk. Ook de aanbruggen die direct aansloten op het landhoofd werden voorzien van verdedigingswerken in de vorm van 2,5 meter hoge muren met tinnen en schietgaten.

In 1914, na het uitbreken van de oorlog, kreeg de brug betonnen bunkers op beide zijden van de Rijn die echter in 1921 in opdracht van de geallieerden werden afgebroken. In een van de stenen aanbruggen kwam een bunker met dikke muren. Deze is er nog steeds en door een smalle ingang kan men die betreden.

Na de wapenstilstand in 1918 eisten de geallieerden dat de spoorbrug zou worden opgeblazen omdat de Duitsers het spoor hadden gebruikt voor militaire treinen naar het front in België en daarmee voor de Duitsers van strategisch belang was geweest. Ook de spoorlijn naar Venlo

moest van de geallieerden worden opgebroken. Hiertegen rees bezwaar vanuit de Linksrheinische gebieden. De bevolking vreesde van de rest van Duitsland en Limburg afgesloten te raken en ook de Nederlandse regering wilde niet dat de brug verdween. Uiteindelijk bleven de brug en de spoorlijn gespaard. Van 1919 tot 1924 was Wesel in handen van een Belgische bezettingsmacht. Gedurende die periode was slechts een beperkt treinverkeer over de Rijn mogelijk.

In 1925 werd de Deutsche Reichsbahn Gesellschaft (DRG) eigenaar van het veertig kilometer lange NBDS-traject tussen Goch en Wesel. Meteen daarop degradeerde de DRG de lijn tot een lokaal spoortraject. Het spoor tussen Venlo en Straelen in Duitsland zou het iets langer volhouden, maar op 3 oktober 1936 werd ook deze onrendabele lijn gesloten. In 1925 bleek dat de bovenbouw van de Spoorbrug bij Wesel hard aan vernieuwing toe was. Sinds de constructie van de brug in de jaren zeventig van negentiende eeuw waren rijtuigen en goederenwagens groter en zwaarder geworden, waardoor de brug overbelast raakte. Het doorbuigen van de onderkant van de hoofdoverspanning wanneer een trein passeerde was duidelijk te zien. In 1926 en 1927 liet de Deutsche



Links: van boven naar beneden

Oude boogconstructies vervangen door vakwerkbruggen, 1927 (overgenomen uit boek Freriks en Schlieper)

Zicht op stalen boogconstructie in aanbouw, 1874 (TU Berlin Architekturmuseum)
Spoorbrug rond 1900 met zicht op landhoofd met bomvrije toren <http://www.bluehifi.de/wesel.htm>

Twee foto's van restanten van aanbruggen over de westelijke uiterwaarden gezien vanaf de Rijn (Wikimedia Commons)



Bahn de stalen boogconstructies dan ook door stalen vakwerkbruggen vervangen. Het monteren van de vier vakwerkbruggen vergde drie-en-een-halve week en het slaan van de 50.000 klinknagels nam ongeveer vier weken in beslag. De nieuwe vakwerkbruggen werden naast de oude brug op steigers gezet en geleidelijk zijwaarts in de richting van de oude brug geschoven. Kort voor het inschuiven werden delen van de oude bovenbouw een klein beetje omhooggetild zodat onder elk brugdeel een verschuifspoor met één wielstel met vier wielen kon worden geschoven. Het geheel werd aan de nieuwe brugdelen gekoppeld. Het uitschuiven van de oude brugdelen gebeurde zo gelijktijdig met het inschuiven van de nieuwe. De gehele operatie duurde vijftien uur. Tegelijk met de reconstructie werden ook enkele verdedigingswerken verwijderd. De torens op de bruggenhoofden en de muren op de eerste aanbrug werden niet langer nodig geacht.

Onder druk van de toenemende oorlogsdreiging in de jaren dertig nam het internationale reizigersvervoer verder af. Wel bleven er treinen rijden tussen Venlo, Gennep en het Duitse gebied aan de overkant van de grens. In 1939 werd het Nederlandse leger gemobiliseerd en werden de spoorbruggen over de Maas bij Gennep en Venlo voorzien van springladingen. De Duitsers daarentegen legden zware planken op de spoorbrug bij Wesel zodat hun militaire voertuigen er snel overheen konden trekken.

Vanaf september 1944 trokken grote aantallen Duitse militairen de spoorbrug over richting het westelijke front. In omgekeerde richting reden volle treinen met vluchtelingen uit Nederland. Begin 1945 werd de spoorbrug doelwit van de geallieerde luchtmacht die vrijwel dagelijks zware bombardementen uitvoerde. Op 10 maart 1945 bliezen terugtrekkende Duitsers de brug op in overeenstemming met het door Hitler op 19 maart 1945 afgekondigde Nero-besluit, dat de vernieling van alle Duitse infrastructuur inhield. Op dat moment was de spoorbrug bij Wesel de laatste Rijnbrug in Duitse handen.

Op 29 maart begonnen de Amerikanen met de constructie van een enkelsporige noodbrug bij Wesel. De verwoesting die het opblazen van de spoorbrug op 10 maart had aangericht, was echter zodanig dat de noodbrug zo'n kilometer verder stroomopwaarts over de Rijn kwam te liggen. Tien dagen en nachten werkten de Amerikanen aan de bouw van de brug. In die tijd werden onder meer dertig pijlers van staal en hout in de rivier geslagen. De overspanning



Boven: Vakwerkbruggen, 1927 (overgenomen uit boek Pottgiesser)
Rechts: Stoomlocomotief met kolenwagen waarop het opschrift: Räder müssen rollen für den Sieg beland op een vernielde pijler, maart 1945 (overgenomen uit boek Freriks en Schlieper)
Amerikaanse trein op noodbrug over de Rijn bij Wesel (overgenomen uit boek Freriks en Schlieper)
Stenen bogen met op de achtergrond de nieuwe verkeersbrug over de Rijn bij Wesel (Wikimedia Commons)
Zicht op de smalle ingang naar de betonnen bunker (Wikimedia Commons)

over de Rijn was 580 meter met in het midden een brede opening voor de scheepvaart. In de nacht van 8 op 9 april reed een eerste testtrein over de brug. Daarop volgde een groot aantal militaire treinen. De noodspoorbrug werd vernoemd naar Major Robert A. Gouldin, een Amerikaanse majoor die bij de aanleg van de brug was verongelukt toen het bootje waarin hij met twee van zijn mannen zat, op de Rijn tegen een ketting voer en omsloeg. Alle drie de opvarenden kwamen daarbij om.

In de winter van 1945/46 raakte de noodbrug door ijsgang beschadigd. Nadat in april 1946 een betere spoorbrug bij Duisburg gereed was gekomen, demonteerden de Amerikanen de Gouldin Bridge. Eerder, in het najaar van 1945, had de Britse militaire regering - Wesel lag in de Britse bezettingszone - een Duitse firma opgedragen de metalen resten van de spoorbrug uit de Rijn te halen.

Omdat het belang van de spoorbrug al voor de Tweede Oorlog aanzienlijk was afgenomen, werd hij na de oorlog niet meer herbouwd. In 1968 werden in het belang van de scheepvaart de resten van de stenen pijlers uit het water gehaald. Vandaag de dag zijn de stenen bogen op de linker Rijnsoever de laatste stille getuigen van de eens zo imposante spoorbrug over de Rijn bij Wesel.

Bronnen

V. Freriks en H. Schlieper, De Noord-Brabantse-Duitse Spoorweg-Maatschappij, de Vlissingse Postroute (Rosmalen 2008)

H. Pottgiesser, Eisenbahnbrücken aus zwei Jahrhunderten (Basel/Boston/Stuttgart 1986)

http://en.wikipedia.org/wiki/Wesel_Rail_Bridge

http://nl.wikipedia.org/wiki/Spoorlijn_Boxtel_-_Wesel

http://de.wikipedia.org/wiki/Eisenbahnbr%C3%BCcke_Wesel

<http://martijnvanvulpen.nl/web/index.php/spoorzoeken/buitenland/177-oude-duitse-rijnbruggen>

Afbeeldingen

Fotoarchief NBS

Boek Freriks en Schlieper

Boek Pottgiesser

<http://architecturmuseum.ub.tu-berlin>

<http://www.bluehifi.de/wesel.htm>

<http://commons.wikimedia.org/wiki/>

