

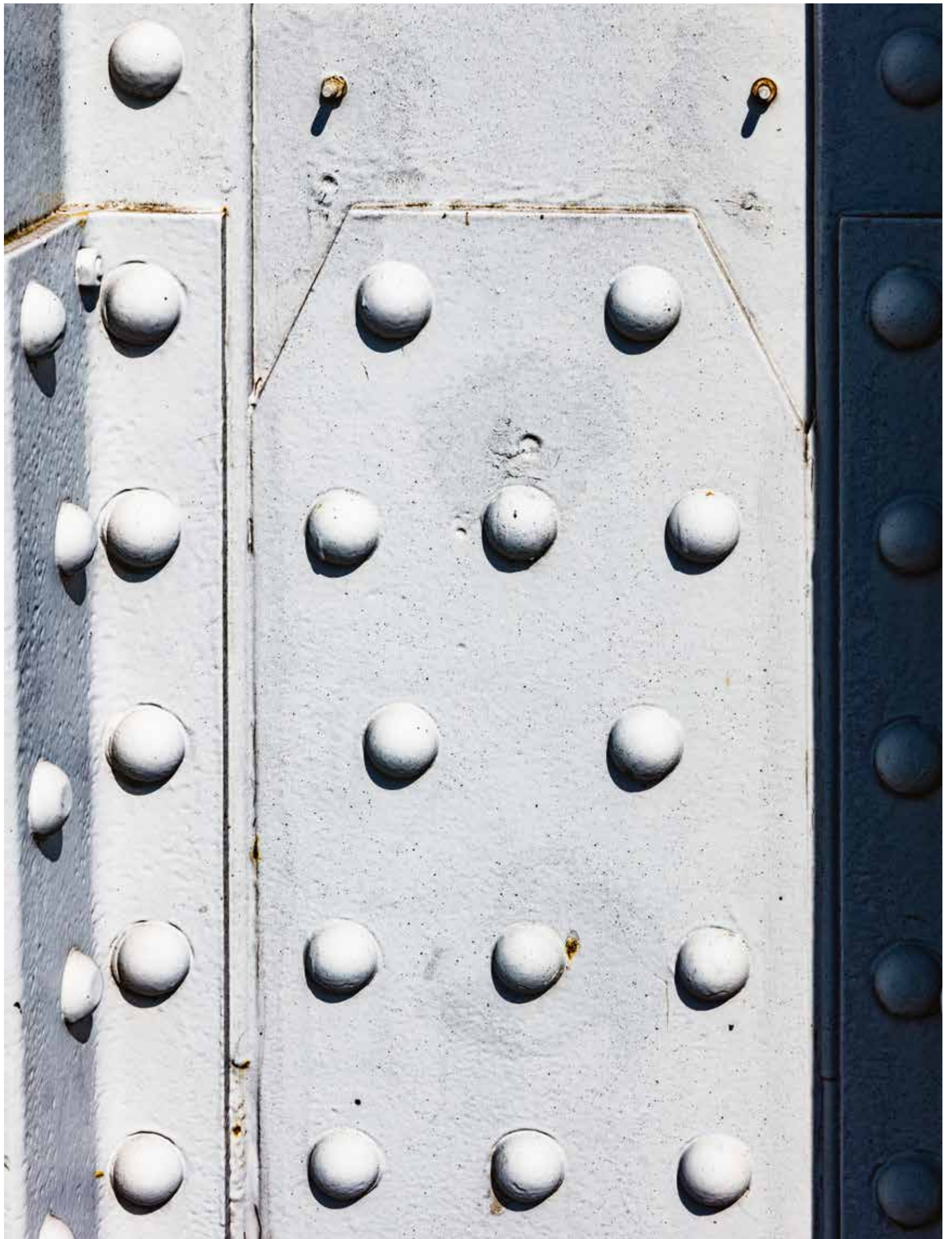


INGRID D. JACOBS

DE BRUG

DE OUDE RIJNBRUG VAN ARNHEM





WOORD VOORAF

Vanuit mijn werkkamer in het Huis der Provincie kijk ik sinds 31 augustus 2005 uit op de ‘oude’ Rijnbrug of John Frostbrug. Bijna iedere dag komen er mensen naar deze plek. Wandelend, fietsend, of met de motor. Vaak stopt er ook een bus met militairen. Aan de voet van de brug worden dan verhalen verteld.

Verhalen over die septemberdagen in 1944. Over de verloren Slag om Arnhem en de gewonnen oorlog. Over moedige soldaten en oorlogsleed dat diepe sporen naliet. Over de film *A Bridge Too Far*, die iedereen kent. Over de evacuatie van Arnhem en over de puinhopen die achterbleven.

De stad Arnhem herrees. De Eusebius en het nieuwe Huis der Provincie staan weer aan de voet van de beroemde brug, die aan het einde van de Tweede Wereldoorlog zo’n cruciale rol speelde. De brug is verankerd in ons collectieve geheugen.

Waar elke brug twee overkanten met elkaar verbindt, verbindt de oude Rijnbrug ook het heden met het verleden. Ieder jaar, ook als er geen veteranen uit de Tweede Wereldoorlog meer onder ons zijn, zal de brug ons inspireren verbindingen te leggen tussen verleden, heden en toekomst. Laat de historische Rijnbrug vooral een Bridge to the Future zijn.

Ingrid D. Jacobs heeft een boeiende biografie over de brug geschreven. Van het eerste denken over een vaste oeververbinding tussen de stad en de Betuwe rond 1900, tot zijn functie als belangrijke verkeersader na de oorlog. Talrijke foto’s en afbeeldingen illustreren momenten in het woelige bestaan van de brug. Een biografie met een spanningsboog als de boog van de Rijnbrug zelf.

Clemens Cornielje

Commissaris van de Koning in de provincie Gelderland



↑

Aanleg van de noordelijke oprit van de Rijnbrug in 1934. H.N. Postma tekende links de Eusebiuskerk, rechts de Walburgkerk en iets verderop waarschijnlijk de Martinuskerk aan de Steenstraat.

INHOUD

TEN GELEIDE	7	5 WEDEROPBOUW	60
Verantwoording en dankwoord	9	Na de bevrijding	60
1 SCHIPBRUG	10	Baileybruggen en veerverbindingen na de oorlog	60
2 EEN BRUG VOOR ARNHEM	14	Bureau Stadsplan	63
Een uurtje Rijn vergraven	14	Herbouw van de vaste brug	67
Een zwevende brug	14	Opening	67
De Brugcommissie van 1905	15	Koude oorlog	72
Het ministerie maakt geen bezwaar	17	Een innovatief plein	75
Verwerpelijk!	18	6 VREES VOOR EEN DUBBELSTAD	78
Mijnheer X met Plan X	19	Uitbreidingsplan	78
Het plan-Lauwersgracht	20	Het gevoel van Arnhem-Zuid	78
De commissie-Van Citters	20	Naoorlogse ontwikkelingen	80
Rijkswegenplan	23	7 FILELEED EN DE TWEEDE EN DERDE BRUG	82
Werkverschaffing	23	Verkeerstechnische problemen	82
Druk op de gemeente: nu niet langer dralen	25	Herstelwerkzaamheden, onderhoud, gladheidsbestrijding	82
Ir. W.F.C. Schaap	26	Zorgenkind van de gemeente	85
3 BOUW EN OPENING	28	Wergroep Rijnbrug van het Wijkcomité Malburgen	87
De aanbesteding	28	De tweede brug	87
Start werkzaamheden	28	Plannen Roermondspleinbrug	87
De mooiste plek van Arnhem	29	Opening Roermondspleinbrug	92
De aannemer	32	De derde brug	94
Molestaties	32	8 HERDENKINGEN, NACHLEBEN EN A VERY INAPPROPRIATE SONG	96
Afgebroken, aangekocht of onteigend?	33	Festiviteiten en herdenkingen	96
Grand Hotel des Pays-Bas	33	Theirs is the glory	98
Uitgestelde opening	34	Bruggenpoëzie	98
Een verstijfde staaftoogbrug	37	Eén/Een brug te ver	101
Toch een plechtigheid?	38	Icoon	103
De officiële opening en het <i>Bruggenlied</i>	39	ARNHEMMERS EN DE BRUG	106
Zomerfeesten van 1936	42	Bronnen en literatuur	110
Reclameborden aan de brug	43	Illustratieverantwoording	112
4 DE TWEEDE WERELDOORLOG	44	Colofon	112
Gasdreiging en inrichting openbare schuilkelders	44		
Met een enorme knal... het begin van de Tweede Wereldoorlog	46		
Dagelijks leven	49		
Veren en noodbruggen	49		
Herbouw van de vaste brug tijdens de oorlog	51		
September 1944	53		
Vernietiging na de Slag	57		
De strijd in Arnhem-Zuid	58		
Bevrijding	58		



verbond met het dorp Malburgen. Deze pont werd het Malburgse Veer genoemd. Een gierpont is een pont die aan een ketting bevestigd is en door gebruik te maken van de stroom van de rivier van de ene naar de andere oever vaart ('gieren' betekent heen en weer gaan).

Ten zuiden van de Rijn was altijd al wel enige bedrijvigheid. Sinds 1853 was Houtzagerij Coers in bedrijf en vanaf 1889 de Arnhemsche Stoomsleephelling Maatschappij (ASM) die was opgericht door J.J. Prins. De ASM was een werf met een scheepshelling voor de bouw en reparatie van ijzeren schepen. Houtzagerij Coers had een kleine haven naast de schipbrug, vlak bij de fabriek met een kade voor het laden en lossen. Ook lagen er enkele steenfabrieken bij Meinerswijk en bij De Praets. En, al sinds 1847, was er een zwembad, een drijvend bad, aan de zuidelijke oever van de rivier.

Iedereen die op de zuidelijke oever van de schipbrug kwam, zag café Meinerswijk voor zich liggen. In 1905 had A.J.J. van Rossum zich hier gevestigd; na 1912 was C. van der Lucht de exploitant en vanaf 1937 had R. Scheers het café overgenomen. In april 1945 werd het café afgebroken, omdat het precies op de plek van de afrit van de Campbell-bridge lag, de Baileybrug die van april tot juni 1945 in gebruik was. Het café is later weer herbouwd en Scheers

heeft het voortgezet tot 1 januari 1969. Toen werd het definitief gesloten.

In het begin van de twintigste eeuw werd zelfs een tramspoor op de schipbrug gelegd, niet voor een reguliere dienst, maar om de goederenwagens van de Betuwsche Stoomtram-Maatschappij met paardenkracht naar de overzijde te trekken. De Betuwsche lijn had het eindpunt immers aan de zuidkant van de brug. Aan de noordkant werden de wagens overgenomen door de Gemeente- Electriche Tram, die ze naar station Arnhem voerde. Toen in 1915 geprobeerd werd de wagens met een locomotief naar de overkant te brengen, bleek de brug tegen dit gewicht niet bestand. De schipbrug werd te zwaar belast, een van de brugschepen kantelde en de tram kwam muurvast te liggen, met grote schade aan brug en tram tot gevolg.

Oudere Arnhemmers herinneren zich nog dat de pontons soms bewogen als ze erover liepen en dat ze dan graag even de losliggende leuningen vastgrepen. Het werd tijd voor een echte brug. De vroegste plannen om Arnhem een vaste verbinding met het zuiden te geven, stammen uit het einde van de negentiende eeuw. Het bruggendossier in het Gelders Archief start in 1905; de allereerste beraadslagingen begonnen zelfs enkele jaren eerder en zouden meer dan 25 jaar duren.



←

Gezicht op de Rijnkade, de Oude Haven en de schipbrug, ca. 1928.

↓

De Rijnkade met de schipbrug en rechts het zwembad in de Rijn. Prent (gekleurde lithografie) door Carel Christiaan Anthony Last, ca. 1860.



TOCH EEN PLECHTIGHEID?

Hoewel er geen officiële opening was, was er zeker aandacht voor de openstelling van de brug op 10 april 1935. Het was zelfs voorpaginanieuws. 'Honderden auto's trekken de rivier over', zo begon de journalist van het *Algemeen Handelsblad* zijn stuk over de opening van de brug. Om zes uur 's ochtends waren de hoofdingenieur van de afdeling Bruggenbouw van het Departement van Waterstaat, ir. W.H.J. Harmsen, en de directeur van Gemeentewerken Arnhem, ir. J.P. van Muijlwijk aanwezig. En eigenlijk vertegenwoordigden zij de belangrijkste partijen. Al die jaren hadden het Departement van Waterstaat en de Dienst Gemeentewerken zo'n belangrijke rol in de plannen, besprekingen en discussies gehad.

Wageningse studenten hadden midden in de nacht een onofficiële opening gevierd, van beide kanten waren ze de

brug opgelopen en ze hadden in het midden speeches gehouden. Ook hadden belangstellende automobilisten zich al vanaf middernacht bij de opritten van de brug geïmponeerd. Op een gegeven moment stond er een file van zo'n 150 auto's tot aan het Velperplein. Wie zou als eerste de brug overgaan?

Om 6 uur stipt werden de versperringen weggehaald en reed de eerste automobilist de oprit aan de stadskant op. Hij kreeg van de Winkeliersvereniging 'Het Centrum' een fruitmand. Alle verkeersborden stonden goed, want nu gold op de Singels richting brug eenrichtingsverkeer. In de loop van de ochtend reden honderden auto's en fietsers de brug op. Vaak hoefden ze helemaal niet in het zuiden te zijn. Dan reden ze een rondje op het 'verkeersovaal', dat een jaar later het De Monchyplein ging heten, en keerden vervolgens weer veilig in Noord terug.

DE HOOFDINGENIEUR VAN RIJKSWATERSTAAT

Op verzoek van het tijdschrift *Gelderland in Woord en Beeld* vertelde de hoofdingenieur van Rijkswaterstaat ir. W.J.H. Harmsen over de brug: 'De brug en het daarbij aansluitende viaduct aan de stadszijde hebben een totale lengte van 600 meter. De grootste overspanning, die over het zomerbed van de rivier, is 120 meter groot. Met de twee naastliggende overspanningen, elk van 50 meter lengte, vormt de ijzeren bovenbouw één geheel. De zes overspanningen over het winterbed, tezamen lang 254 meter, zijn eveneens door één ijzeren bovenbouw overbrugd.

De ijzeren brug heeft een rijdek van 12 meter, bevloerd met blokjes van tropisch hardhout. Buiten de hoofdliggers, die boven het dek uitsteken, zijn met tegels bevloerde paden uitgebouwd van 4 meter breedte, die voor de eene helft voor wielrijders, voor de andere voor voetgangers zijn bestemd.

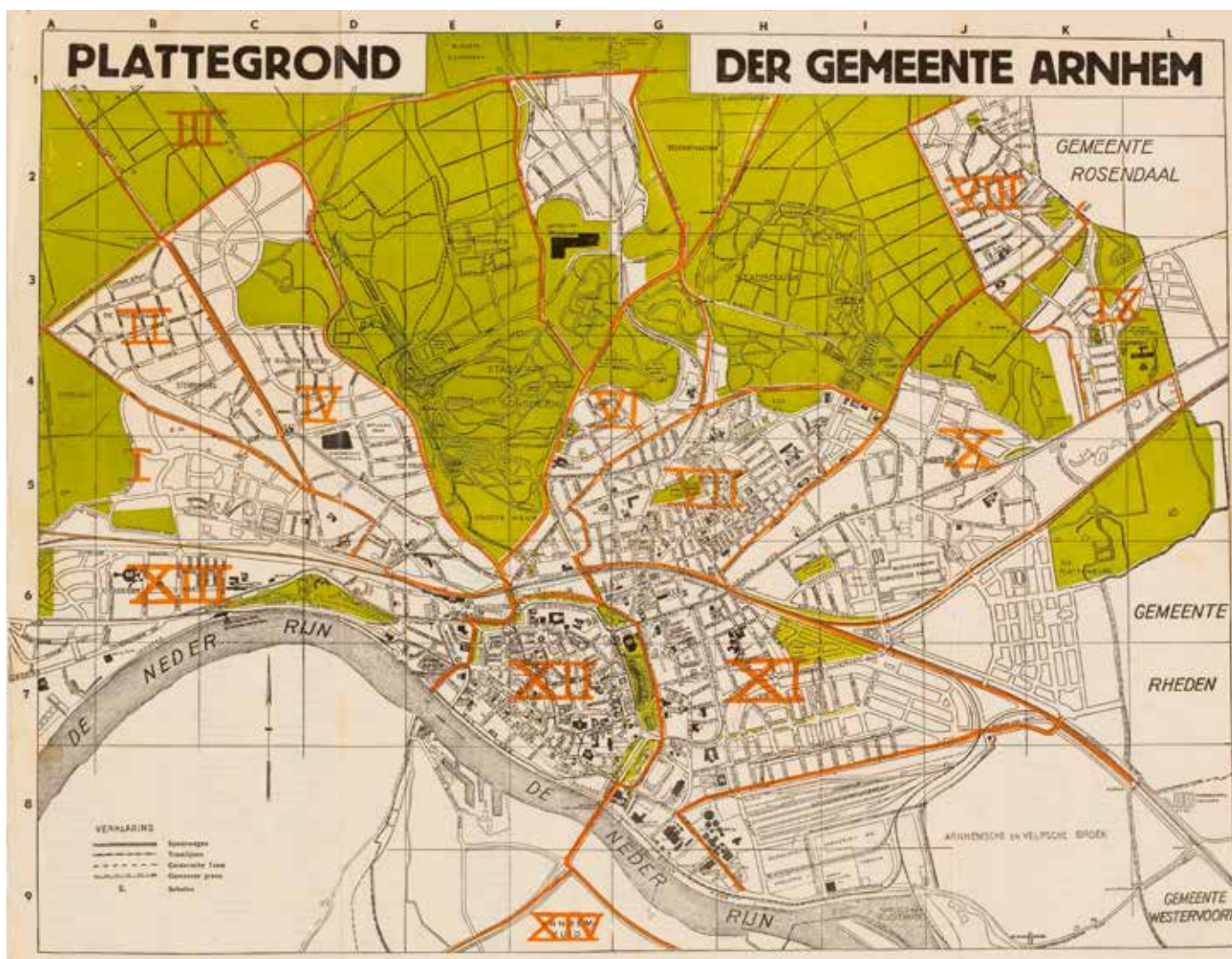
De onderkant van de brug boven het zomerbed ligt op 21,70 meter + NAP, dat wil zeggen op gelijke hoogte van de hoge waterstanden als de spoorbrug bij Oosterbeek. De hoogste waterstand, die in den Rijn volgens de waarnemingen ter plaatse van de brug is voorgekomen, is 13,75 meter + NAP, zoodat bij dien hoogsten stand nog een doorvaarthoogte van ruim 8,10 meter beschikbaar blijft. In aansluiting aan de brug zijn nieuwe toegangswegen gemaakt, aan de noordzijde ruim 300 meter lang, aan de zuidzijde bijna 3700 meter lang, dus samen nagenoeg 4 kilometer. De noordelijke toegangsweg aan de stadszijde splitst zich aan den voet in tweeën voor het op- en afgaande verkeer naar Eusebiusbinnen- en -buitensingel. De zuidelijke weg komt bezuiden de kom van Lent op den bestaanden Rijksweg Arnhem-Nijmegen uit. Ten behoeve van de aansluiting van de straten van de nieuwe woonwijk in den Malburgschen Polder is in den zuidelijken weg een verkeersovaal opgenomen.

Tevens is in dit wegvak nog een viaduct over een weg in deze toekomstige wijk gemaakt. De toegangswegen hebben normaal een 12 meter breeden rijweg, met uitzondering van het zuidelijke einde van den zuidelijken toegangsweg, die een geringere breedtemaat heeft, dit staat in verband met de omstandigheid, dat bij latere uitvoering van een rechtstreekschen weg tusschen de bruggen te Arnhem en Nijmegen dit laatste weggedeelte nog slechts een secundaire beteekenis zal behouden.

Met den bouw van de brug is in de tweede helft van 1932 aangevangen en wel met de fundeering van de pijlers op den Malburgschen oever. De geheele bouw, met inbegrip van de toegangswegen, heeft, derhalve ruim twee en een half jaar gevorderd.

Wanneer tot nu toe des winters bij ijsgang de veeren moesten worden stilgelegd en de schipbruggen weggenomen, dan was het niet mogelijk vanuit het deel van ons land bezuiden de groote rivieren het noorden met een auto bijvoorbeeld te bereiken dan door over Duitschland (de brug te Wesel) om te rijden. Deze, eenigszins beschamende, toestand is door de voltooiing van de brug te Arnhem geëindigd. De Maas toch is op eenige plaatsen steeds te passeeren; de Waal is bij Zaltbommel overbrugd, zoodat de brug te Arnhem de laatste barrière in een dergelijk geval heeft opgeheven.

Intusschen is dit maar een deel van de belangrijke functie, welke de nieuwe Rijnbrug te vervullen heeft als schakel in het hoofdverkeersnet en tevens als verbinding tusschen de kom van Arnhem en de nieuwe stadswijk, welke op den zuidoever zal verrijzen, op deze wijze dienstbaar, zoowel aan het algemene als aan het plaatselijke belang.'



DE OFFICIËLE OPENING EN HET BRUGGENLIED

De inofficiële opening van de brug en de ingebruikname van de Verkeersweg Arnhem-Nijmegen via de Rijn- en Waalbrug hadden in 1935 plaats. De Koningin verrichtte de officiële openingshandeling op 16 juni 1936. Het was 10 uur in de ochtend op dinsdag 16 juni toen H.M. de Koningin en H.K.H. Prinses Juliana per auto uit het Loo vertrokken. Omstreeks half elf bereikten ze de gemeentegrens van Arnhem, om officieel de bruggen van Arnhem en Nijmegen te openen. Ze werden verwelkomd en vergezeld door burgemeester H.P.J. Bloemers en Commissaris van de Koningin mr. S. Baron van Heemstra. Eerst maakte het gezelschap een rijtoer door de stad. Toen het was aangekomen op het Velperplein stonden daar 4000 schoolkinderen opgesteld. Zij zouden een lied 'met een welgeslaagde toonzetting' zingen. De directeur van de Arnhemse muziekschool, Douwe Draaisma, dirigeerde het immense kinderkoor. De dichter van het *Bruggenlied* was H. Lamsvelt, directeur van de Betuwsche bank aan het Willemsplein en van de Vereeniging voor Vreemdelingenverkeer aan het Stationsplein.



↑

Plattegrond van de gemeente Arnhem in 1935 zonder wijken zuidelijk van de Rijn, maar mét de vaste brug.

↗

Bouw van de brugoprit, met een brughoofd en trap, 16 september 1934.



↑

Koningin Wilhelmina met links van haar de bouwer ir. J. Mijnlieff, en rechts in bloemetjesjurk prinses Juliana maken met de autoriteiten een wandeling over de nieuwe brug.

←

Op de Waalbrug bij Nijmegen worden koningin en prinses begeleid door burgemeester J.A.H. Steinweg van Nijmegen.

↗

Ter gelegenheid van de opening van de Rijnbrug zongen 4000 Arnhemse schoolkinderen het Bruggenlied op het plein (de stille hoek) voor Vroom en Dreesman.



Begin januari 1935 was het lied al gereed en de onderwijzers en onderwijzeressen van alle lagere scholen werden aangeschreven. Zij kregen voldoende exemplaren van tekst en muziek. Wanneer alle lagere scholen meededen, zou het inderdaad om 4000 kinderen kunnen gaan. Het blijft wel de vraag of het echt 4000 schoolkinderen waren die dit lied zongen – hoe zou Douwe Draaisma ze in bedwang hebben gehouden? Hij zal een aantal hulpdirigenten nodig hebben gehad. Waarschijnlijk speelde het carillon van de Eusebiuskerk de melodie mee, zoals in de vierde strofe staat. Mogelijk was er ook een strijkorkestje, gezien het ‘spel van snaren’ uit dezelfde strofe. Dan kunnen we ons voorstellen dat al die kinderen op het Velperplein makkelijk melodie en maat konden houden. Zouden ze de tekst uit het hoofd hebben moeten leren?

Componist van het lied was de Nijmeegse pater dominicaan A. Meyer. De koningin kreeg naast vele bloemenhulden ook een fraai ingebonden exemplaar van het lied aangeboden:

*Held're geesten, rappe handen,
Werkten saâm en overspanden,
Ongemerkt, als in een droom,
Beide oevers van den stroom.*

*Waar, het meest in wintertijden,
Sedert heug'nis bleef gescheiden,
D' overzijde van de "stad",
Biedt de hoog nu 't veilig pad.*

*Schoon van lijnen, sterk in wezen,
Is daar onze "brug" verrezen.
Die, sinds langen tijd verbeid,
Thans kan worden ingewijd.*

*Klokketonen, spel van snaren,
Gaan zich nu harmonisch paren
Aan den zang uit kindermond,
Wijde, wijde in het rond.*

*'t Landvolk van de overzijde,
Brenge de vrucht van veld en weide
Naar de Rijnstad in 't verschiet,
Over pijlers van graniet.*

*Eerlangs gaat men de landouwen
Aan de overzij bebouwen,
Onze "Rijn" zal van dan aan,
Door het "hart" van "Arnhem" gaan.*

*Hoort het snorren der motoren,
Forsche klank uit hooge toren,
Nieuwe weg van Noord naar Zuid,
Wordt hier blijde ingeluid.*





VERNIETIGING NA DE SLAG

Voor de Arnhemers was de Slag voorbij met hun evacuatie. Zij moesten de stad verlaten omdat de Duitsers nieuwe geallieerde aanvallen verwachtten in en bij de dichtbevolkte stad. De *Wehrmacht* wilde onnodige burgerslachtoffers voorkomen, maar zij volgden ook het protocol dat opdroeg dat burgers uit een *Kampfgebiet* moesten vertrekken. Bovendien voelden zij dat Arnhem nog lange tijd een belangrijke rol zou blijven spelen en bij het aanleggen van hun stellingen konden zij geen pottenkijkers gebruiken.

De bewoners uit het centrum en van de wijken ten zuiden van de spoorlijn waren al op zaterdag 23 en zondag 24 september gedwongen te vertrekken. Zij trokken allereerst naar Arnhem-Noord en naar Schaarsbergen. Op maandag 25 september moest de hele stad geëvacueerd zijn, ook de noordelijke wijken. De Arnhemers trokken in lange colonnes in de geadviseerde richtingen Apeldoorn, Velp of Ede en vandaaruit verder tot naar Friesland en Groningen toe.

Tijdens en na de evacuatie werd nog hevig gevochten en de Duitsers gebruikten de brug voor de verplaatsing van hun troepen naar en van de Betuwe. Begin oktober werden Arnhem en het gebied rond de brug ingelijfd in de nieuwe *Panther-Stellung*, die het verlengstuk van de *Westwall* in Nederland vormde. De kilometers lange loopgraven en

tankgrachten die na de Slag om Arnhem tot zelfs in april 1945 werden aangelegd, waren hier onderdeel van. Grootscheepse aanvallen bleven de eerste weken na de Slag uit, maar om de verbinding met het 'Eiland' (het vrijwel lege gebied tussen de rivieren, ook wel het 'Manneneiland' genoemd) onmogelijk te maken, werd de brug op 6 en 7 oktober door een Amerikaanse dag-luchtaanval met tweemotorige *Marauder* bommenwerpers vrijwel vernield. Slechts voetgangers zouden – als ze er al waren – de brug nog kunnen passeren; voertuigen en gewonden werden met Duitse veren overgezet.

Op 4 november 1944 volgde opnieuw een zwaar bombardement waarbij alle overgebleven gebouwen in de wijde omgeving van de Rijnbrug alsnog verloren gingen. Eind december 1944 deden de Duitsers nog moeite de Rijn weer vaarbaar te maken voor transporten; zij maakten een vaargeul die bij Arnhem 35 meter breed en 3 meter diep was. In februari 1945 was dit blijkbaar niet meer nodig want het restant van de brug werd op 4 februari geheel opgeblazen. Toen hadden ze geen belang meer bij de brug; de Rijn en het geïndeerde Eiland waren voldoende barrière tegen oprukkende geallieerden.

Vier dagen later, op 8 februari 1945, begon *Operation Veritable*; het Rijk van Nijmegen werd als springplank gebruikt en gebieden als Rijnwaarden, de Liemers en

←

Het voormalige internaat van de Van Limburg Stirum School op de hoek van de Eusebius-buitensingel en de Boulevard Heuvelink.

↑

'Pioniers bereiden die Sprengung der Brücke bei Arnheim vor', waarschijnlijk begin februari 1945.





Voetgangerstrappen met een granieten tussenstuk om de fiets mee naar boven of beneden te nemen.



De nieuwe brug werd naast de Baileybrug op de oude pijlers gebouwd, zoals op deze foto uit 1949 te zien is.



↑

Het akkoord voor herbouw van de kademuur werd eind 1959 gegeven en de start van de renovatie begon in januari 1960. De begroting voor de nieuwe kademuur bedroeg in 1962 ruim f 1,5 miljoen. In 1966 waren de kosten opgelopen naar ruim f 2,6 miljoen. Het duurde en duurde omdat de financiering niet rond kwam. Toen in 1968 een groot deel van de muur instortte, klaagde de Koninklijke Schippersvereniging Schuttevaer bij de gemeente. Die kwam in 1969 met een aangepaste begroting van f 3,6 miljoen. De foto is van 16 januari 1973.

↖

De Oude Haven in 1938, vanaf het meest westelijke puntje van de Rijnkade. Het vier verdiepingen hoge gebouw rechts is van de firma W.J. Stokvis aan de Nieuwe Kraan. Er werden kranen en verlichtingsarmaturen gemaakt. In de jaren dertig was er nog maar weinig bedrijvigheid in de Oude Haven.



EEN INNOVATIEF PLEIN

In het voorjaar van 1953 werd een begin gemaakt met de verbetering van de verkeerssituatie op het kruispunt onderaan de noordelijke brugoprit, daar waar de Boulevard Heuvelink op de Eusebiussingels uitkomt. Snel en langzaam verkeer reed er door elkaar heen, wat tot gevaarlijke toestanden leidde. In het Wederopbouwplan was al een circuit onderaan de brugoprit opgenomen. Dat circuit zou deel gaan uitmaken van een grote verkeersweg die begon bij Onderlangs en via Oeverstraat, Broerenstraat, Beekstraat en de nieuwe Walburgstraat uitkwam op de Boulevard Heuvelink. Dit plan moest de verkeerssituatie op de Dam, bij het begin van de oprit naar de brug, verbeteren.

Het Ministerie van Wederopbouw en Volkshuisvesting gaf op 18 juni 1954 goedkeuring voor de aanleg en verbetering van de wegen in de omgeving van de noordelijke brugoprit. Bijzonder was dat hier een verkeersplein op twee niveaus werd gerealiseerd; het werd ontworpen door J.D. Spaargaren en J. Enklaar van de Dienst Gemeentewerken. Boven reed het gemotoriseerde verkeer en onder het langzame verkeer (de voetgangers, de wielrijders en aanvankelijk nog altijd de handkarren).

Midden november 1954 werd het bovenscircuit geopend en vanaf 17 december 1954 was het gehele verkeerscircuit in gebruik. Minister van Verkeer en Waterstaat mr. J. Algera verrichtte de officiële openingshandeling op de



Een omgeslagen schip in de Oude Haven in 1945. Na de oorlog werd de Oude Haven gedempt met puin uit de binnenstad en ook de weg Arnhem-Nijmegen werd ermee verhard. Het steegje het Paradijs (een klein zijstraatje van de Trompetsteeg) zou herbouwd zijn met dat puin.



Het Airborneplein in 1953, nog voordat het verkeerscircuit op twee niveaus was aangelegd. Links de zuil waarbij de herdenkingen plaatshebben. De trolleybus rijdt in de richting van de Boulevard Heuvelink.

ILLUSTRATIEVERANTWOORDING

FOTOGRAFIE

Jan van Dalen, Arnhem: 2, 30 (midden en onder), 31, 43 (rechts), 65, 66 (boven), 68, 69 (boven en onder), 70, 71 (onder), 72 (links), 80 (links en rechts), 84 (boven), 86, 97 (onder), 103, 107 (onder), 108 (midden), achterplat

COLLECTIE

Ingrid D. Jacobs, Nijmegen: 71 (boven)
Eelco Schwirtz, Arnhem: 48 (onder), 54 (boven), 61 (rechts), 83 (boven), 104 (boven)
Hans Timmerman, Arnhem: 50 (boven en onder), 51
Geert Visser, Arnhem: 23 (links), 49
Jacqueline de Wilde, Amsterdam: 21

GELDERS ARCHIEF, ARNHEM

G. van Berkum (schetskaart): 15
A.J.J. Bouvet: 47 (boven)
H. ter Hall: 95, 109
W. van Heusden: 85
W.S. Jaquet: 56, 61 (links), 73 (onder), 99 (boven), 102
N. Kramer: 61 (boven), 79 (rechts)
C.Ch.A. Last (prent): 13
G. Mogendorff: 76 (boven en onder), 92, 104 (onder), 105, 107 (boven)
H.N. Postma (tekening): 4, 11, 24 (onder), 30 (boven), 39 (onder), 79 (links)

D. Renes: 6, 47 (rechtsonder), 64, 75, 77 (boven), 83 (onder)
D.A. Roskam (kaart): 19 (midden)
H. Truin: 62 (onder), 73 (boven), 76 (midden), 77 (onder)
M. Turk: 108 (links)
P. Veeren: 81
Onbekend: 8, 12, 16 (boven en onder), 19 (boven en onder), 22, 23 (rechts), 24 (boven), 26, 29, 30 (links), 32-33, 34, 35, 36 (boven en onder), 37, 39 (boven), 40 (boven), 41, 42 (links en rechts), 43 (links), 45 (boven en onder), 46 (links), 49, 52, 57, 62 (boven), 63, 66 (onder en voorplat), 72 (rechts), 74 (boven, links en rechts), 79 (onder), 84 (onder), 88 (boven en onder), 89 (boven), 90, 91, 93 (boven en onder), 94, 97 (boven)

NATIONAAL ARCHIEF/COLLECTIE SPAARNESTAD

B. Merk: 67
R. Mieremet: 99 (onder)
H. Valks: 47 (linksonder)
N.V. Verenigde Fotobureaux: 48 (boven)
Onbekend: 40 (onder)

NEDERLANDS INSTITUUT VOOR OORLOGSDOCUMENTATIE (NIOD)

46 (rechts)

BUNDESARCHIV KOBLENZ

Jacobsen: 54 (links en rechts)

COLOFON

UITGAVE

wBOOKS, Zwolle
info@wbooks.com
www.wbooks.com

i.s.m. Gelders Archief, Arnhem
www.geldersarchief.nl

TEKST

Ingrid D. Jacobs

VORMGEVING

Riesekind

© 2018 wBOOKS / Gelders Archief / Ingrid D. Jacobs
Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of op enige andere wijze, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

De uitgever heeft ernaar gestreefd de rechten met betrekking tot de illustraties volgens de wettelijke bepalingen te regelen. Degenen die desondanks menen zekere rechten te kunnen doen gelden, kunnen zich alsnog tot de uitgever wenden.

Van werken van beeldende kunstenaars aangesloten bij een CISAC-organisatie is het auteursrecht geregeld met Pictoright te Amsterdam.

© c/o Pictoright Amsterdam 2018.

ISBN 978 94 625 8233 0
NUR 693

Dit boek kwam tot stand met financiële bijdragen van:
Prins Bernhard Cultuurfonds Gelderland
Stichting Martens van Sevenhoven
Stichting de Roos-Gesink



DE BIOGRAFIE VAN EEN BIJZONDERE BRUG

De Arnhemse Rijnbrug leeft niet alleen in de hoofden van de Arnhemmers. De brug is verankerd in het nationale geheugen. Cruciaal was de rol van de brug aan het einde van de Tweede Wereldoorlog in operatie Market Garden.

Het denken over een vaste oeververbinding tussen de stad en de Betuwe begon rond 1900. De plannen raakten vanaf 1920 in een stroomversnelling en het hoogtepunt van de biografie van de brug ligt tussen 1930 en 1950. Toen begon de bouw, werd de brug opgeleverd en gedurende de oorlog tot twee keer toe vernietigd en herbouwd. Na de oorlog raakte de brug

in een rustiger vaarwater. Alhoewel: wie wilde er in Zuid wonen? Dreigde Arnhem een dubbelstad te worden? Fileleed leidde tot de bouw van een tweede en een derde brug.

Over de Slag om Arnhem wordt nog altijd geschreven en gespeculeerd. Jaarlijks zijn er in Arnhem en omgeving emotionele herdenkingen met steeds minder oudstrijders. In *De Brug* is uitgebreid aandacht voor herinneringscultuur, bruggenpoëzie en slagveldtoerisme.



Ingrid D. Jacobs (1965) is Neerlandica. Zij publiceert en vertelt over cultuur en geschiedenis. Arnhem en Gelderland vormen een zwaartepunt in haar werk en onderzoek.

