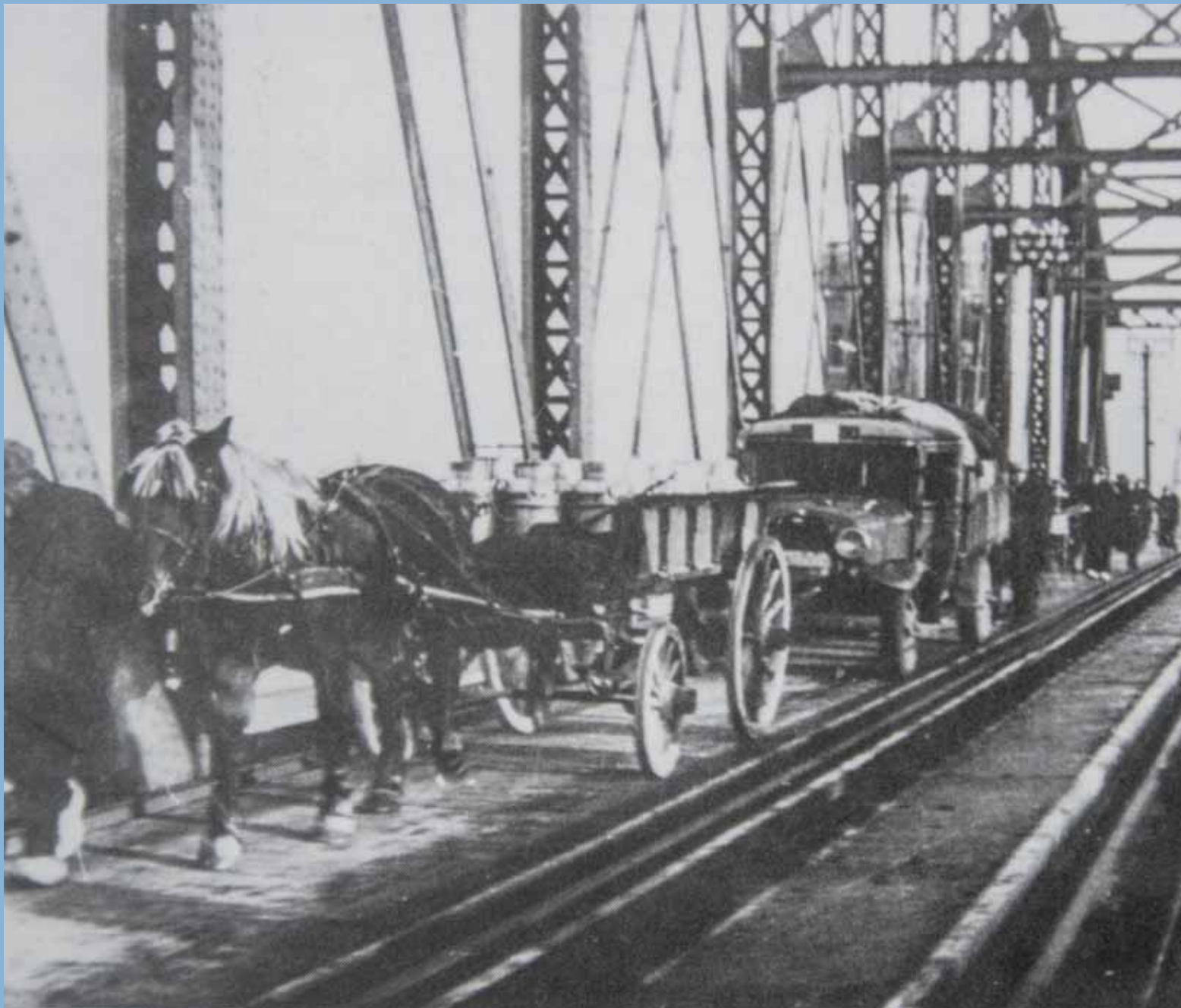


DE WILHELMINBRUG BIJ DEVENTER

Ger van Ittersum
geograaf



Spoorbrug bij Deventer, datum onbekend, bron [2].

De Wilhelminabrug in de N344 over de IJssel bij Deventer werd in 1943 voltooid en bestaat dus 75 jaar. De brug kent een bijzondere geschiedenis. Het is één van de weinige bruggen die tijdens de Duitse bezetting werd gebouwd. Twee jaar later werd hij echter al opgeblazen en wel door de Duitsers. Weer 30 jaar later speelden de Duitsers nog een rol op de brug. Dit keer als acteurs in een oorlogsfilm. De brug was tot de aanleg van de A1 een belangrijke schakel in de verbinding tussen West-Nederland en Duitsland. En hij ligt ook over een belangrijke Noord-Zuidverbinding in het hoofdvaarwegennet van Rijkswaterstaat. Niet alleen de brug, ook de stad Deventer jubileert, want dit jaar wordt het 1250 jarig bestaan gevierd.



↗ De Schipbrug medio 17e eeuw, bron [1].

→ Locatie van de bruggen bij Deventer (Google Earth 2011).
1 = Wilhelminabrug, 2 = spoorbrug, 3 = voormalige Schipbrug en huidige veerpont. De nevengeulen zijn nog niet op dit beeld te zien.



De opgeblazen verkeersbrug in 1945, bron [2].

VERDWENEN VOORGANGERS

Als Deventer al 1250 jaar bestaat, hoe kan het dan dat er pas in 1943 een brug over de IJssel werd gebouwd? Een terechte vraag, maar de Wilhelminabrug was dan ook niet de eerste brug bij Deventer (afb. blz. 39). De stad kende wel brugloze perioden, waarin men het

met een pontveer moest doen. Al eind 15e eeuw was er een houten brug, die echter al gauw werd vernield door vijandige troepen. Latere bruggen werden door brand of ijsgang verwoest. Begin 17e eeuw kwam er een brug die langer stand hield, tot ver in de 20ste eeuw zelfs: de Schipbrug (afb. blz. 39). Deze

lag ongeveer op de plaats van het huidige fiets/voetveer, circa 400 meter stroomafwaarts van de Wilhelminabrug. De Schipbrug bestond uit drie delen: een ophaalbrug aan de stadszijde voor kleine schepen, een uitvaarbaar gedeelte voor grotere schepen en een vastliggend deel. Het openen en weer sluiten van het uitvaarbare gedeelte was zwaar werk en kon wel drie kwartier in beslag nemen. Bovendien was de brug niet bruikbaar bij hoog water en ijsgang. Al met al geen ideale situatie. Toch duurde het nog tot 1887 voor er weer een vaste brug over de IJssel kwam.

MET PAARD EN WAGEN OVER DE SPOORBRUG

Vanaf halverwege de 19e eeuw werd het spoorwegnetwerk van Nederland aangelegd. Ook Deventer werd hier in opgenomen. In 1866 had de stad al een spoorverbinding met Zwolle en Zutphen. De verbinding met Apeldoorn en het westen van het land liet echter op zich wachten. De kosten van de overbrugging van de IJssel waren namelijk een probleem. Voor 850.000 gulden werd de spoorbrug uiteindelijk tussen 1884 en 1887



Wilhelminabrug augustus 2018, op de achtergrond links de invaart naar de haven van Deventer (foto auteur).



De IJssel bij Deventer bij laag water in augustus 2018, gezien vanaf de Wilhelminabrug. Het rode streepje rechts geeft de waterstand in januari 1926 aan, volgens een peilschaal op de muur van een woning. Links de steiger van het huidige pontveer met veerboot. Deze ligt op de locatie van de vroegere Schipbrug. De grotere boten liggen in de nieuwe nevengeul. Op de achtergrond de spoorbrug (foto auteur).

gebouwd. Daarmee was deze de laatste van de spoorbruggen over de grote rivieren. De brug was enkelsporig en omdat er nog niet veel treinverkeer was, werd wegverkeer eveneens toegelaten op de brug. Dat moest wel wachten als er een trein aankwam. Heel inventief bedacht, maar vanwege het toenemende weg- en spoorverkeer ontstond er vrij spoedig een knelpunt. Daar kwam bij dat ook het scheepvaartverkeer toenam wat tot langdurige openstellingen leidde; volgens een onderzoek in 1927 gemiddeld 3 uur en 25 minuten per dag. Voor het wegverkeer moest een eigen brug komen.

NIEUWE BRUG HOUDT MAAR TWEE JAAR STAND

Niet alleen bij Deventer, maar in het hele land werd door het toenemende autoverkeer de noodzaak tot verbetering van de wegverbindingen gevoeld. Dit leidde in 1927 tot het Rijkswegenplan. Daarin werden ook bruggen over de grote rivieren opgenomen,

twaaft in totaal. Ze werden in hoog tempo gebouwd. In 1939 waren er al elf in gebruik genomen, alleen die bij Deventer nog niet. Aan de bouw was men al wel begonnen toen de Duitsers het land binnenvielen. Dat de brug bij Deventer de laatste was, bleek een wrang voordeel te zijn, want de meeste bruggen, ook de spoorbrug bij Deventer, werden door het Nederlandse leger in mei 1940 vernield om de Duitse doortocht te verhinderen.

Tijdens de bezetting werd de verkeersbrug alsnog afgebouwd en officieel, maar niet feestelijk, geopend op 14 april 1943. De brug was geen lang leven beschoren. De geallieerden probeerden de brug te bombarderen in het najaar van 1944 om de Duitse troepen te isoleren, maar misten hun doel en troffen de binnenstad van Deventer. Dit gebeurde meerdere malen, wat bij burgers tot de sarcastische opmerking leidde dat men het beste onder de brug kon schuilen bij bombardementen. In april 1945

sneuveldde de brug alsnog: hij werd door de Duitsers zelf opgeblazen om de opmars van de geallieerden te stuiten.

VAN VERKEERSBRUG OVER DE IJSEL BIJ DEVENTER NAAR WILHELMINABRUG

We hebben het nu over de Wilhelminabrug, maar u zult begrijpen dat het niet de Duitsers waren die de brug deze naam hebben gegeven. Namen van het Nederlandse koningshuis waren in oorlogstijd uit den boze. Het was zelfs zo, dat de bestaande Wilhelminabrug in Maastricht hernoemd werd in 'Nieuwe Brug te Maastricht' en het Wilhelminakanaal moest het 'Kanaal van de Zuid-Willemsvaart naar de Donge' gaan heten. De brug kreeg zijn huidige naam pas in 1948 toen hij in de oorspronkelijke staat was hersteld. In de tussenliggende jaren deed de Schipbrug weer dienst.



Bijzondere passanten over de brug; een paar keer per jaar maakt de schaapsherder met zijn kudde de oversteek (foto Marianne Gasperz).



Scène op de Wilhelminabrug uit de film 'A bridge too far' (bron Wikipedia).

In 1976 speelde de Wilhelminabrug de hoofdrol in de film A bridge too far

De Wilhelminabrug is evenals de meeste andere bruggen over de grote rivieren uit het Rijkswegenplan een stalen boogbrug met een grote vaste overspanning (100 m, zie afb. blz. 40). De brug ligt in de N344, de provinciale weg naar Apeldoorn. Tussen de 20.000 en 30.000 auto's gaan er jaarlijks over. Het meeste verkeer gaat nu over de brug in de A1, ruim twee kilometer zuidelijker, aangelegd in 1972. De Wilhelminabrug is in beheer bij Rijkswaterstaat Oost Nederland en is in 2016 nog gerenoveerd. De aannemer meldt niet zonder trots dat er onder meer 20.000 m² is geschilderd, 2300 m² beton is gerepareerd en 4000 m² asfalt en 1000 klinknagels zijn vervangen.

DE IJSSEL KRIJGT MEER RUIMTE

De brug vormt de verbinding tussen Gelderland en Overijssel. Hoewel, dit is niet helemaal waar, want een strook land over de IJssel behoort tot de gemeente Deventer en dus tot Overijssel. De IJssel in zijn huidige ligging, als afsplitsing van de Rijn, dateert uit de vroege middeleeuwen. De stroom werd toen Isala genoemd naar de Saliërs die destijds in het gebied woonden. De IJssel werd een belangrijke internationale handelsroute en de steden aan de oevers, waaronder Deventer, waren aangesloten bij de Hanze. Ook nu is de IJssel een belangrijk onderdeel in het hoofdvaarwegennet. Circa 20.000 vrachtschepen en omstreeks 3000 recreatieschepen varen jaarlijks onder de Wilhelminabrug door. De IJssel krijgt 1/9 van de afvoer van het Rijnwater volgens een afspraak die al uit de 18e eeuw dateert. De IJssel zorgt er nu voor dat de zoetwatervoorraad in het IJsselmeer op peil blijft. Rijkswaterstaat, de beheerder, moet laveren tussen de belangen van deze watervoorziening, de scheepvaart, de natuur en de afvoercapaciteit.

Om dat laatste te vergroten zijn in het kader van 'Ruimte voor de rivier' enkele jaren geleden ook bij Deventer nevengeulen gegraven. Aan de westzijde loopt er één onder de brug door. De geulen moeten leiden tot een waterstandsdeling van 100-190 mm bij hoog water. Daarmee neemt het risico van overstromingen van de kaden van Deventer af. In 1926 kwam het water tot 7,33 m + NAP en overstroomde een deel van de binnenstad.

Dit staat in schril contrast met de zomer van 2018. Met 0,90 m + NAP bereikte de IJssel hier een van de laagste waterstanden ooit en moest de haven van Deventer gesloten worden.

EEN BRUG TE VER

In 1976 speelde de Wilhelminabrug de hoofdrol in de film A bridge too far. U denkt waarschijnlijk dat kan niet kloppen want de film gaat over de brug over de Rijn bij Arnhem tijdens de operatie Market Garden. Dat is zo, maar de producer ging bij Arnhem kijken en vond die locatie ongeschikt vanwege de moderne bebouwing in de omgeving. Hij vond de locatie in Deventer bij de identieke Wilhelminabrug geschikter. Het 'slaperige stadje aan de IJssel' zoals hij Deventer noemde, werd gedurende de opnamen flink wakkergeschud. Veel inwoners speelden een rol als figurant. Kosten nog moeite werden gespaard en A bridge too far werd met een budget van 26 miljoen dollar

de tot dan toe duurste film ooit, met hoofdrollen voor onder anderen Sean Connery, Dirk Bogarde en Robert Redford.

Deventer is in zijn jubileumjaar allerminst slaperig. Het jubileum van de Wilhelminabrug is echter aan de aandacht ontsnapt. Maar als we de herbouw met de naamgeving in 1948 als beginjaar nemen, dan krijgen we in 2023 een herkansing om aandacht te besteden aan deze brug met een toch wel bijzondere geschiedenis.



Bronnen

- 1 Nederlandse Bruggenstichting, 2016: Canon van de Nederlandse brug
- 2 Nederlandse Bruggenstichting, 2009: Bruggen in Nederland 1940- 1945
www.deventertoenenu.nl
www.ruimtevoorderivier.nl
www.vanderende.nl
www.wegenwiki.nl



Koningin Wilhelmina naar wie de brug is vernoemd (bron: www.historiek.nl). Zij leefde van 1880 tot 1962 en was van 1890 tot 1948 koningin van Nederland, waarvan de eerste acht jaar onder regentschap van koningin Emma. Er zijn meer bruggen naar haar vernoemd; een quickscan op internet leverde twaalf Wilhelminabridgen op. Ze heeft haar dochter en kleindochter overtroffen. Bij koning Willem Alexander staat de bruggeteller op vier.