

de pontbrug over 't IJ

1 april - 14 augustus 1945



De pontbrug over 't IJ

Van 31 maart tot 14 augustus 1945 lag over het IJ een pontbrug met een totale lengte van zo'n 280 meter. Door het stoppen van kolenleveranties waren de pontverbindingen in Amsterdam de een na de ander gestaakt. Dat was vooral problematisch voor de hongerende bevolking ten zuiden van het IJ die in de hoop om nog wat eetbaars te bemachtigen de blikken op noordelijk Noord-Holland richtte. Het overzetten van mensen die op 'voedseltocht' gingen, gebeurde met roeiboten. Daarvoor werd geen geld gevraagd, maar een deel van de verworven etenswaar. Met geld was niet veel meer te beginnen in de Hongerwinter.

Begin februari 1945 overlegde het stadsbestuur met de bezetter om tot een schipbrug te komen. De Duitsers gingen akkoord mits er een



beweegbaar deel van minimaal 40 meter bleef voor de scheepvaart die in opdracht van de Wehrmacht voer. In allerijl werd contact opgenomen met de Nederlandsche Scheepbouw Maatschappij en de Hollandsche Beton Maatschappij voor de technische uitvoering van de pontbrug en vooral voor het bewegend deel. Ook werd in het geheim overleg gepleegd met de 'illegaliteit', het ondergrondse verzet. Ook die en hun achterban in Engeland moesten hun fiat geven om te voorkomen dat de pontbrug door vliegers aangevallen zou worden.

Vorige: De pontbrug in open toestand. Het beweegbare deel cirkelde richting Shell open. Dat gebeurde met lieren, totdat na de bevrijding een sleepboot ingezet kon worden. Afbeelding: Stadsarchief Amsterdam (SAA)

Boven: Wanneer het beweegbare deel open stond werden de kleppen van de pont opgehaald. De man met de fietstassen wordt aangesproken door twee geuniformeerden. Landwachten hadden de gewoonte een deel van het voedsel te confisqueren. Afbeelding: SAA

Links: De pontbrug in gesloten toestand. Op het moment van fotograferen maakte er een enorme hoeveelheid mensen gebruik van de brug. Afbeelding: SAA



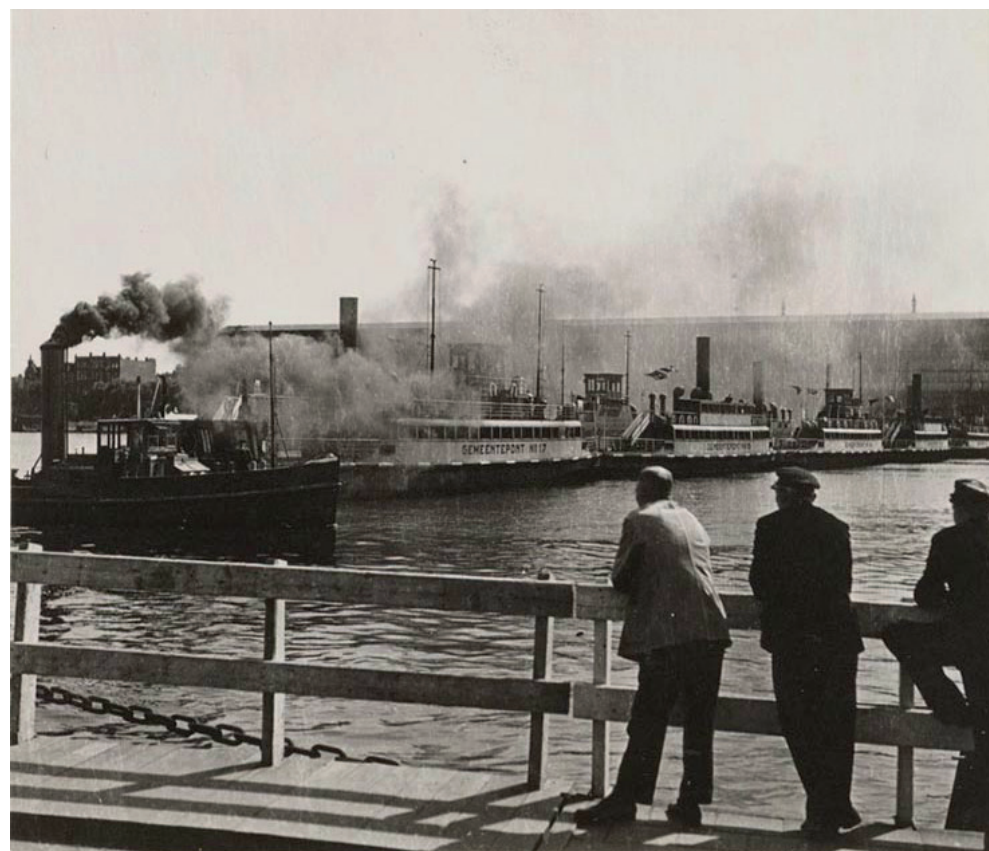
Er werden zes gemeenteponten gereserveerd en voor het bewegende deel drie heibakken, een soort stalen pontons. In de pontfuike aan de De Ruyterkade en bij het Tolhuis kwam een pont te liggen. Vanaf de De Ruyterkade werden er aan die pont nog vier vastgemaakt, d.w.z. met zware ijzeren balken aan elkaar verbonden, deels gelast. Door de golfslag en ongelijke belasting door zwaardere wagens moesten de afzonderlijke ponten enigszins flexibel op en neer kunnen bewegen. Waar twee ponten aan elkaar grensden, werden de kleppen verwijderd, waarna een enkele klep over de naad tussen de ponten werd bevestigd om de hoogteverschillen op te vangen.

Boven: De pontbrug gezien vanaf de De Ruyterkade. Afbeelding: SAA

Rechts: Het bedienend personeel staat op het bewegend deel van de pontbrug te kijken naar de passerende sleep. Zodra die voorbij is zal dit deel weer op zijn plaats getrokken worden via de zware ketting die net in het zicht is. Afbeelding: SAA

De pont die aan de heibakken zou gaan grenzen, behield weer zijn beweegbare klep die opgehaald werd als het beweegbare deel open moest. Elke pont in de vaargeul werd aan voor- en achterzijde naar beide zijden gefixeerd door 100 meter lange staalkabels en een anker in de bodem van het IJ.

De heibakken lagen lager op het water dan het dek van de ponten. Die moesten dus verhoogd worden. Ze kregen zijschotten en daartussen werd zand gestort en daarna bestraat met klinkers. Zoals u ziet is stratenmaker op zee dan toch geen contradictie. Tot slot werd aan beide zijden een leuning aangebracht.



Vrijwilligers voor dit op zich best zware werk waren er genoeg. Ieder die ingezet werd, bleef alsnog gespaard van de 'Arbeitseinsatz'. Het aantal werkers aan de pontbrug liep in maart op tot 80. Ook voor de bediening van het te openen brugdeel was om dezelfde reden animo genoeg.

Beweegbaar deel

Omdat de vaargeul in het IJ langs de noordoever loopt was het meteen duidelijk dat het bewegende deel van de pontbrug dáár moest komen. De opening tussen de uiterste ponten bedroeg 55 meter terwijl de breedte van de heibakken 15 meter bedroeg. Door de met elkaar verbonden heibakken te laten opendraaien als een deur, scharnierend over een punt van de in de Tolhuisfuik gelegen pont, bleef



Rechts:

Op 5 mei 2016 werd ter herdenking van de pontbrug van 1945 voor één dag een pontonbrug over het IJ gelegd. De belangstelling om daar overheen te lopen was dermate groot dat men vooraf kaarten moest bestellen. Foto: Richard Mouw, bron: SAA



een doorgang over van 40 meter. Voor het in beweging brengen, waren op elke hoek lieren aangebracht die met staalkabels verbonden waren met punten op de wal. Om de doorgang weer te sluiten, trok een stel lieren op de heibakken, met kettingen naar de uiterste pont in de vaargeul, de boel weer strak. Daarbij werd de keten van ponten in de vaargeul als een snaar gespannen en tegen de heibakken aangetrokken. Het verschil was een afstand van iets meer dan een meter, een ruimte die nodig was om de breedte van 15 meter te laten cirkelen. De open ruimte moest net zo groot zijn als de diagonaal van de samengevoegde heibakken.

Na 5 mei werd een sleepboot ingezet voor het openen en sluiten van de heibakken. In de loop van de zomer kwam het kolentransport weer op gang en kon er nagedacht worden over het verwijderen van dit obstakel voor het eveneens op gang komend scheepvaartverkeer. De Valkenwegpont hervatte als eerste de dienst en op 14 augustus was het zover dat ook de Tolhuispont weer ging varen.

Voor de technische beschrijvingen hebben we dankbaar gebruik gemaakt van een artikel van J. Sierdsma in Ons Amsterdam jaargang 13 (1961).