

Hink-stap-sprong over de Maas

De oude spoorbrug over de Maas in Rotterdam is begin dit jaar van zijn plaats verwijderd. Een eeuw geleden zag het gemeentebestuur het nut in van een goede spoorwegverbinding: 'Rotterdam zal het hart wezen, waar de slagader van den staatsspoorweg aanwezig zal zijn om het bloed door het geheele ligchaam des lands te doen stroomen.'

De drie drijvende bokken van Tak Marine hebben er een hele hijs aan. Tergend langzaam komt het 116 jaar oude brugdeel los van de pijlers. Ruwweg 900 ton staal hangt in de takels. Het is zaterdag 5 februari 1994. Horden belangstellenden volgen de allerlaatste momenten van de oude spoorbrug over de Maas. De genodigden van Sloopkombinatie Romers-Schotte zitten eerste rang op vier ingehuurde salonschepen. Romers-Schotte is al maanden in de weer om het 3,5 km lange spoorwegviaduct in de Maasstad te slopen. Samen met de aangrenzende bruggen was het 'Luchtspoor' meer dan een eeuw beeldbepalend voor het centrum van Rotterdam. Toen vorig jaar een viersporige tunnel in gebruik werd genomen verviel de belangrijkste bestaansgrond voor het Luchtspoor.

In de Rotterdamse gemeenteraad is heel wat afgedebatteerd over de vraag of er voor viaduct en bruggen nog een leven na de dood moest zijn, maar die gedachte kreeg onvoldoende steun. Alleen de hefbrug over de Koningshaven wordt voorlopig gevrijwaard van sloop. De kans is echter groot, dat ook dit laatste onderdeel van het Luchtspoor in slopershanden valt.

De geschiedenis van de spoorbrug begint eigenlijk al in 1858. In dat jaar boog een groep ingenieurs zich over het vraagstuk hoe de spoorlijn Antwerpen-Dordrecht het best kon worden verlengd tot Rotterdam en vooral, waar deze de

rivier moest passeren. Rotterdam was toen al aangesloten op twee andere spoorlijnen. Sinds 1847 verbond de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij (HIJSM) de Maasstad met Den Haag en Amsterdam en vanaf 1855 reed de Rijnspoorweg maatschappij via Utrecht en Arnhem op Duitsland. Het doortrekken van de spoorlijn uit Antwerpen leek een goede gelegenheid om de drie lijnen in Rotterdam aan elkaar te knopen. De ingenieurs konden het echter maar moeilijk eens worden en produceerden vijf verschillende voorstellen. Twee trajecten ten westen en drie ten oosten van de stad. De meest oostelijke daarvan lag bij Papendrecht.

Zetel van de handel

De Rotterdamse Kamer van Koophandel was helemaal niet te spreken over de aanleg van de spoorbrug. De schepen op de Maas - toentertijd overwegend zeilschepen - zouden erg veel hinder ondervinden van een brug over de Rotterdamse levensader. Als het aan de Kamer lag kwam er helemaal geen brug, in het uiterste geval een die zo ver mogelijk ten oosten van de stad lag.

Toen drie ingenieurs van Staatspoorwegen zich vijf jaar later over het vraagstuk bogen, viel de meest oostelijke variant, die bij Papendrecht, evenwel onmiddellijk af. De ingenieurs Beijerinck en De Klerck gaven de voorkeur aan een passage van de rivier ter hoogte van de huidige Van Brienoordbrug. Dan

konden zowel het Maasstation van de Rijnspoorwegmaatschappij als station Slagveld van de HIJSM eenvoudig worden aangetakt. Rotterdam had grootse plannen met het aan de overzijde van de rivier gelegen Feijenoord. In hun rapport deden Beijerinck en De Klerck daarom de suggestie om de spoorlijn ten westen van de stad nog een keer over de rivier te leiden en ook het Nieuwe Rotterdam op het net aan te sluiten.

In hetzelfde rapport lanceerde hun collega ingenieur Michaëlis een opmerkelijk alternatief. Hij stelde een tracé voor met een brug pal voor de stad, en een viaduct dwars door het centrum van Rotterdam. Michaëlis maakte daarvoor dankbaar gebruik van de ruimte die het riviertje de Rotte bood. Door het riviertje te dempen en het spoorwegviaduct daarin aan te leggen hoefde slechts weinig bebouwing te wijken.

Het Rotterdamse gemeentebestuur was aanvankelijk zeer enthousiast over het plan van ingenieur Michaëlis. Niet in het minst omdat een rechtstreekse spoorwegverbinding met Antwerpen de concurrentiepositie van Rotterdam zou versterken: 'Rotterdam zal het hart wezen, waar de slagader van den staatsspoorweg aanwezig zal zijn om het bloed door het geheele ligchaam des lands te doen stroomen [...] Allerwege is behoefte aan eene stapelplaats; dat zal Rotterdam door de spoorwegverbinding worden; zoodra de oorlog in Amerika is geëindigd, zal Rotterdam de zetel worden van den handel. De handelsbeweging zal ons zelfs van Den Helder toevloeijen en zelfs Amsterdam, dat overkropt is, zal zich naar Rotterdam moeten uitstorten, want Amsterdam zit in de benauwdheid.'

Maar er stak meer achter het Rotterdamse enthousiasme. De stad barstte bijna uit haar voegen en de maagdelijke weilanden aan overzijde van de rivier leken bij uitstek geschikt om de sterke groei van Rotterdam op te vangen. De spoorbrug - vooral die van Michaëlis - vormde een ideale verbinding tussen de overvolle bebouwde kom ten noorden van de Maas en nieuwbouw op de zuidelijke Maasoever. De bouw van een afzonderlijke brug voor het gewone verkeer zou veel te duur uitpakken, maar met twee voetpaden langs de spoorbrug of een extra wegdek eronder zou Rotterdam al heel erg geholpen zijn.

Toneel aan de Maas

Het Rotterdamse enthousiasme bleef binnenskamers en werd tegenover de buitenwacht met opzet getemperd. De rijksoverheid mocht vooral niet denken dat de gemeente belang had bij de aanleg van de spoorbrug. Anders zou de Maasstad vrijwel zeker voor een deel van de kosten moeten opdraaien. Het stadsbestuur voerde daarom een klein toneelstukje op. Het liet weten dat Rotterdam tegen

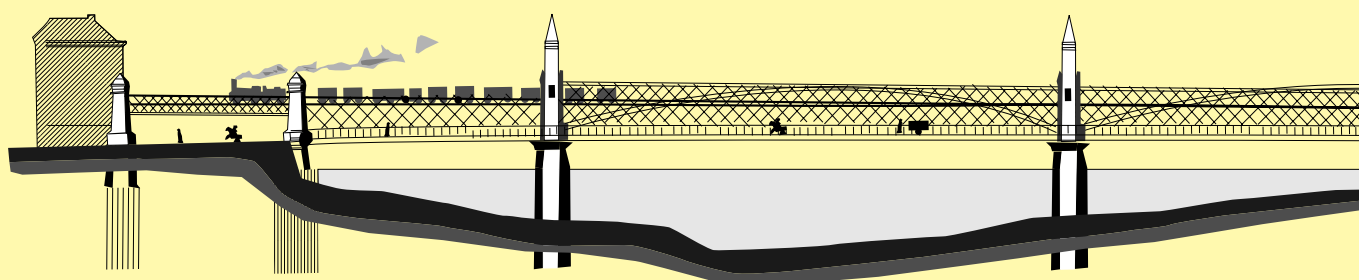
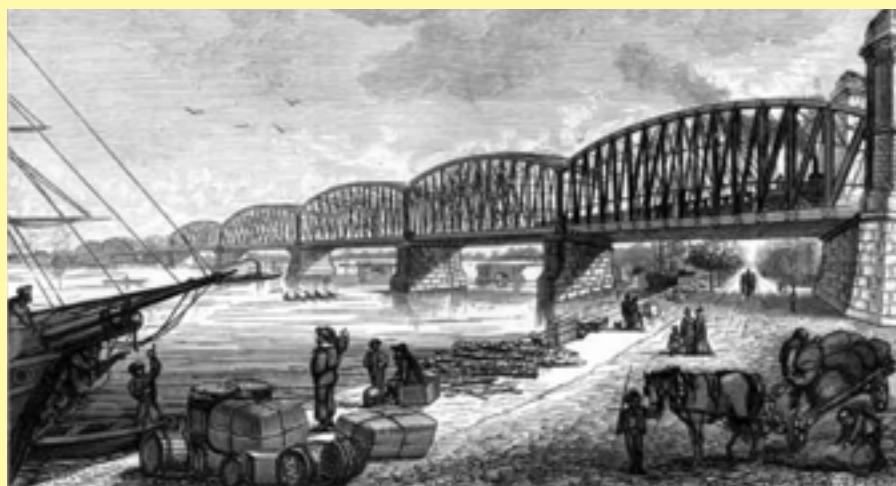
de overbrugging van de Maas was en er eigenlijk de voorkeur aan gaf om de lijn aan de overkant van de rivier van een eindstation te voorzien. Het contact met de stad en met de overige stations kon volgens het college ook best met een veerpont worden onderhouden. Daar was helemaal geen brug voor nodig. Maar als de minister desondanks per se pal voor de stad een spoorbrug wilde aanleggen, zou Rotterdam niet flauw doen en loyaal meewerken.

Raadslid Pincoffs illustreerde de ambivalente houding van het stadsbestuur met een lugubere vergelijking: 'Wanneer een sterkere tot een zwakkeren kwam en hem een arm of het hoofd wilde afnemen, en met het antwoord van den zwakkeren, dat hij beide liever wilde behouden, geen genoeg nam, alsdan zou de zwakkere, door overmagt gedrongen, zich zeker liever den arm dan het hoofd laten afslaan, en

daartoe zelfs zeer beleefd het verzoek doen! Zo ook hier.'

Minister Heemskerk van Binnenlandse Zaken was helemaal niet onder de indruk van de Rotterdamse acteertalenten en voerde zijn eigen toneelstukje op. Hij liet doorschemeren dat de plannen waren gewijzigd en dat hij overwoog om de spoorbrug toch maar ten oosten van de stad te leggen. Toen het stadsbestuur na veel vijven en zessen de beschikking kreeg over de tekeningen bleek daaruit dat het spoorwegtraject de rivier ter hoogte van de huidige Van Brienoordbrug zou kruisen. En dat de lijn abrupt zou eindigen bij een kopstation in de polder ten oosten van Rotterdam. Een verbinding met het station van de HIJSM zat er voorlopig niet in en van een aansluiting met Feijenoord werd al helemaal niet gerept. De nieuwe plannen waren in vrijwel alle opzichten een regelrechte ramp voor Rotterdam.

In 1865 opperde de Rotterdamse Dienst Gemeentewerken het plan om onder de spoorbrug een brug voor het gewone verkeer te hangen. Bij nader inzien stemden de ingenieurs van Staatsspoorwegen daar echter niet mee in.





De spoorbrug vormde een ideale verbinding tussen de overvolle bebouwde kom ten noorden van de Maas en de nieuwbouw op de zuidelijke Maasoever.

Naar de hoogovens

Minister Heemskerk wist zich vanaf dat moment verzekerd van een zeer comfortabele positie aan de onderhandelingstafel. Het Rotterdamse stadsbestuur was gedwongen zijn ware gezicht te laten zien en zette alles op alles om de minister ervan te overtuigen dat de brug pal voor de stad toch wel veel voordelen bood. De minister liet zich echter maar moeilijk overtuigen en het stadsbestuur zag zich genoodzaakt om het over een andere boeg te gooien. Heemskerk leek bereid om 'aanbiedingen van financiële aard' in overweging te nemen en B & W van Rotterdam ging daar grif op in door de grond voor het traject gratis ter beschikking van de rijksoverheid te stellen. Maar Heemskerk wilde meer: Pas na 'eene ruime aanbieding van den Raad der gemeente' zou de uitvoering in nadere overweging kunnen worden genomen.

Het had allemaal nog beroerd uit kunnen pakken voor de Maasstad, maar het geluk was Rotterdam deze keer goedgezind.



In 1868 bracht het Parlement de regering ten val en minister Heemskerk moest het veld ruimen. De nieuwe minister van Binnenlandse Zaken, Thorbecke, was in veel opzichten een verademing. Hij behandelde Rotterdam opmerkelijk mild en stemde in met de aanleg van een spoorbrug pal voor de stad, min of meer op de toenmalige grens van zeevaart en binnenvaart.

Door dat besluit kwamen de plannen voor Feijenoord inderdaad in een stroomversnelling, een consortium van bankiers bleek bereid de plannen te financieren. De heren lieten overigens

meteen weten dat ze alleen geïnteresseerd waren als tussen Rotterdam en Feijenoord ook een brug voor het gewone verkeer werd gelegd. De aanleg van twee voetpaden langs de spoorbrug zou te weinig soelaas bieden. Voor een optimale verbinding tussen oude en nieuwe stad was meer nodig. Toen de ingenieurs van Staatsspoorwegen lieten weten dat ze er niets voor voelden om een extra brug onder hun spoorbrug te hangen, was Rotterdam op zichzelf aangewezen. Met gezonde tegenzin besloot het stadsbestuur tot de aanleg van een verkeersbrug ten westen van de geplande spoorbrug. De spoorbrug was het eerste klaar. In 1877 kon het traject feestelijk in gebruik worden genomen. Het jaar daarop werd ook de gemeenteburg - inmiddels Willemsbrug gedoopt - opengesteld voor het verkeer. Meer dan een eeuw bleef dit duo verantwoordelijk voor de verbinding tussen Rotterdam en Feijenoord. In 1981 werd de Willemsbrug vervangen door een nieuwe hogere brug.

Vorig jaar reed de allerlaatste trein over de spoorbrug en dit jaar wordt de brug vakkundig uit het stadsbeeld gesneden. Sloopcombinatie Romers-Schotte fêteert zijn genodigden in verband met de goede afloop van de klus. Als de gasten naar huis gaan ligt de eerste boeg van de spoorbrug al op een ponton langs de kant, klaar om te worden afgevoerd. De laatste tocht gaat naar hoogovens in Spanje. De andere bogen wacht eenzelfde lot. De pijlers zullen pas over ruim een jaar worden verwijderd, maar dan behoort de geschiedenis van deze brug ook definitief tot de verleden tijd.

Jan van den Noort

Verscheen in *De ingenieur* 106 (12 april 1994) 6, 23-25.