

Spoorbrug op de schroothoop

Na meer dan honderd jaar is het doek voor het Rotterdamse luchtspoor gevallen

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; zo'n 900 ton ijzer 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 Sloopcombinatie Romers-Schotte zitten eerste rang op vier ingehuurde salonschepen. Romers-Schotte is al maanden in de weer om het 3,5 kilometer 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 Maas moest passeren. Rotterdam was toen al aangesloten op twee andere spoorlijnen. Sinds 1847 verbond de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij de Maasstad met Den Haag en Amsterdam en vanaf 1855 reed de Rhijnspoorwegmaatschappij via Utrecht en Arnhem op Duitsland. Het doortrekken van de spoorlijn uit Antwerpen leek een goede gelegenheid om de drie lijnen te 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.

Vijf jaar later lanceerde ingenieur Michaëlis van Staatsspoorwegen een opmerkelijke gedachte. Hij stelde een tracé voor met een brug pal voor de stad, en een viaduct dwars door het centrum van Rotterdam. Hij kon daarbij dankbaar gebruik maken van de ruimte die het rivierveld de Rotte bood. Door het rivierveld 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 versterkte. Maar niet alleen dat: de stad barstte bijna uit haar voegen en de spoorbrug vormde een ideale verbinding tussen de overvolle bebouwde kom ten noorden van de Maas en nieuwbouw op de weilanden 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.

Het Rotterdamse enthousiasme werd 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 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 dan zou Rotterdam niet flauw doen en lyaal meewerken.

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. De minister verwierf zich daarmee een zeer comfortabele positie aan de onderhandelingstafel. Het Rotterdamse stadsbestuur liet nu zijn ware gezicht zien en zette alles op alles om de minister ervan te overtuigen dat de brug pal voor de stad toch wel veel voordelen bood. Een regeringswisseling bracht in 1868 uitkomst voor Rotterdam. 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. In 1877 kon de brug feestelijk in gebruik worden genomen.

Jan van den Noort