

SCHUTBRUG RIJSWIJK

FRANS REMERY





→ Geopende Schutbrug
(1947)

Bron: Rijswijks
Historisch
Informatiecentrum

↳ Schutbrug in
aanbouw (mei 1924)

Bron: Rijswijks
Historisch
Informatiecentrum



INLEIDING

Dicht bij de plaats in Rijswijk waar de Nederlandse Bruggenstichting thans kantoor houdt, ligt sinds juli van dit jaar een fiets- en voetgangersbrug over het Rijn-Schiekanaal, plaatselijk bekend als de 'Delftse Vliet'. De witte, ranke brug is uitgevoerd als een getuide draaibrug. Draaien zal vaak nodig zijn, want de brug ligt relatief laag boven het water en zal voor de scheepvaart dan ook geregeld moeten worden geopend. Voor fietsers vormt de nieuwe draaibrug een welkome schakel in de verbinding tussen de woonwijk Ypenburg en de industrie- en kantorenwijk Plaspoelpolder in Rijswijk. De lange oprit over de hooggelegen Hoornbrug kan daarmee worden vermeden en die oprit wordt nog langer als de plannen doorgaan en de huidige Hoornbrug in de toekomst wordt vervangen door een nog hoger gelegen, vaste brug.



De nieuwe draaibrug is ontworpen door IPV Delft. Hoofdaannemer Gebr. Beentjes BV voerde het civiele werk uit. Machinefabriek Emmen bouwde de stalen onderdelen van de brug in zijn fabriek in Emmen en stelde de brug samen in een grote loods in Zwartsluis. De brug werd vervolgens over water vervoerd en met een paar grote kranen op de bouwplaats gemonteerd. De draaibare brug heeft een lengte van ca. 40 meter en de pyloon reikt ca. 18 meter hoog.

De nieuwe fietsbrug, waaraan in een later stadium ongetwijfeld nog aandacht zal worden besteed, is niet de eerste brug op deze locatie. Op vrijwel dezelfde plek lag van 1924 tot 1949 een trambrug, voor de tram van Den Haag naar Delft v.v. In de volksmond heette deze brug de Schutbrug. In de oever langs de Delftweg was de betonnen constructie, waarop de brug ooit rustte, nog lang zichtbaar.

NEDERLANDSE BRUGGENSTICHTING

BRUGGEN

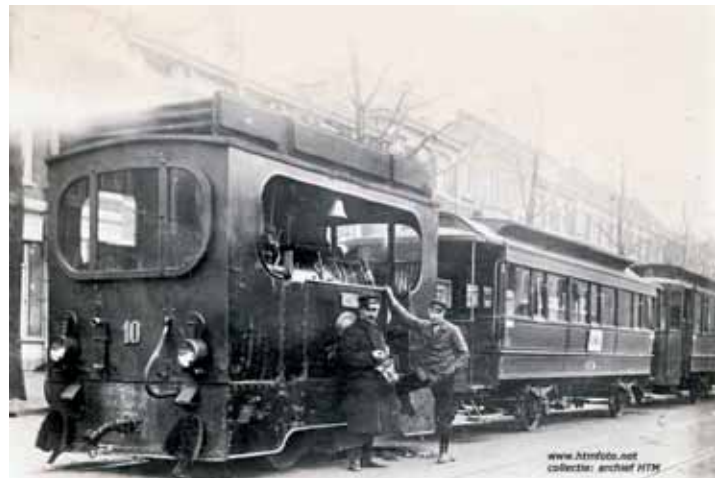
EEN BRUG TE VER? ADVERTEREN = BRUGGEN SLAAN!

INLICHTINGEN EN TARIEVEN

TE VERKRIJGEN BIJ ROB LUTKE SCHIPHOLT (UITGEVER),
RENM-SCHIPHOLT@PLANET.NL OF 0653788029



Paardentram van de HTM
bron: www.htmfoto.nl



Stoomtram van de HTM
bron: www.htmfoto.nl



Hoornbrug met stoomtram (ca. 1902)
Bron: Rijswijks Historisch Informatiecentrum



Oude situatie sporen voor de tramlijn bij Rijswijk met
Hoornbrug en Schutbrug. Links is richting Delft
Bron: Bert Kempff

TRAMVERBINDING DEN HAAG-DELFT V.V.

De tramverbinding tussen Den Haag en Delft heeft al een lange geschiedenis. De lijn begon in 1866 als paardentramlijn en liep van het Huygenspark in Den Haag via Rijswijk naar de Haagpoort in Delft. De tram passeerde de Hoornbrug, destijds nog een laaggelegen vaste brug met een houten rijdek, en vervolgde zijn route via de Delftweg/Haagweg langs de Delftse Vliet (thans Rijn-Schiekanaal). Daarmee was het de eerste interlokale paardentramverbinding in Nederland. De tram, die werd getrokken door twee paarden, liep niet

over het hele traject op rails. In verband daarmee waren de rijtuigen tevens voorzien van wielen met brede velgen die geschikt waren voor routegedeelten zonder rails, zoals in sommige delen van Den Haag en Delft en op de Hoornbrug.

De exploitatie van de tramlijn werd onderbroken van 1 december 1874 tot 20 januari 1877. In de tussentijd wijzigde de eigendomssituatie van de tramlijn en werd de oorspronkelijk grote spoorwijdte (1524 mm) vsmald tot normaalspoor, 1435 mm. Het Haagse eindpunt werd op 5 april 1877 verlegd naar de Kapelsbrug (het Spui), en het eindpunt in Delft verschoof met ingang van 9 mei 1880 naar de Rotterdamse Poort. De volgende verandering trad op toen de tramwegen in en rond Den Haag in handen kwamen van de Haagsche Tramweg Maatschappij. Die begon op 31 juli 1887 met het vervangen van de paardentramlijn door een stoomtramlijn.

De stoomtramlijn functioneerde van 1887 tot 1923. In dat jaar werden delen van de lijn geëlektrificeerd en vanaf 1924 reden elektrische trams heen en weer tussen Den Haag en Delft, een situatie die nog steeds voortduurt.

TRAMBRUGGEN OVER DE DELFTSE VLIET

Het (houten) brugdek van de Hoornbrug bleek totaal ongeschikt voor de zware locomotieven van de stoomtramlijn en had er veel van te lijden. Voortdurend moest er gerepareerd worden. In 1893 werd de houten brug dan ook vervangen door een ijzeren draaibrug. Op deze brug werden rails voor enkelspoor gelegd.

In de loop van de tijd bleek dat het drukke scheepvaartverkeer op de Delftse Vliet zich moeilijk verstond met de dienstregeling van het tramverkeer dat de Hoornbrug passeerde. Omdat de schepen steeds groter werden en de nieuwe draaibrug weinig doorvaarthoogte bood, moest deze zeer geregeld worden geopend, waarbij de tram lijdzaam stond te wachten. Daarom

werd besloten tot de aanleg van een tweede trambrug over de Delftse Vliet, op een paar honderd meter van de Hoornbrug, in de richting van Delft. Dit bleek een welkome verbetering. Op 22 september 1924 werd die tweede brug in gebruik genomen. De brug werd geleverd door de Stoom-grofsmederij Hörmann in Utrecht (2).

De trams reden over de Hoornbrug of, bij geopende Hoornbrug, over de tweede trambrug. Deze tweede brug was een ophaalbrug die in de volksmond Schutbrug werd genoemd. Normaal stond hij open en alleen als de Hoornbrug moest worden geopend, werd hij gesloten, zodat de trams dan de route over de Schutbrug konden nemen. Dit werd geregeld met een seinlichtensysteem. Zo'n regelsysteem was sowieso nodig, want op beide bruggen lag alleen enkelspoor, zodat elkaar tegemoetkomende trams voor het passeren van de brug altijd op elkaar moesten wachten (3).

Toen de Hoornbrug in 1947 was vervangen door een hooggelegen basculebrug, werd de Schutbrug buiten gebruik gesteld. Over het verdere leven van de Schutbrug doen verschillende verhalen de ronde. In Profiel, het personeelsblad van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat uit die tijd, staat te lezen dat hij naar

Noord-Holland werd getransporteerd ter vervanging van de kort tevoren onherstelbaar beschadigd geraakte vlotbrug bij de Kooy (4). H.B. Boogert geeft echter aan dat niet de Schutbrug uit Rijswijk, maar een trambrug uit Terneuzen bij de Kooy werd geplaatst (5). Tenslotte zij vermeld dat in de Rijswijkse Historische Reeks eveneens wordt aangegeven dat de Schutbrug als verkeersbrug verhuisde naar het Noordhollands Kanaal, helaas zonder vermelding van de locatie (6).

BRONNEN

- 1 Rapport Ruimtelijke Onderbouwing t.b.v. een uitgebreide omgevingsvergunning: "Realisatie fietsbrug over het Rijn-Schiekanaal" Gemeente Rijswijk, oktober 2011
- 2 Gegevens uit Het Utrechts Archief: De Stoom-grofsmederij Hörmann in Utrecht heeft van 1922-1925 een schutbrug (en andere ?) bruggen geleverd aan Den Haag en de HTM. Zie <http://www.archieven.nl/nl/db/0/toegang/39/809>
- 3 'Van Pier tot Vliet', 117 jaar Haags openbaar vervoer in foto's 1864-1981, door H.J.A. Duparc en J.H.W. Sluiter, 1981, E.J. Brill, Leiden
- 4 Profiel, blad van Ministerie van Verkeer en Waterstaat, nr 21, augustus 1990, informatie ir. W. van Haersma Buma
- 5 H.B. Boogert: 'De geschiedenis van de bruggen in Den Helder' in BRUGGEN, tijdschrift van de Nederlandse Bruggenstichting, jaargang 16, nr 3
- 6 'Reizend Rijswijk, de geschiedenis van trein, tram en bus', in de Rijswijkse Historische Reeks



Elektrische tram op Schutbrug (juli 1937)
Bron: Rijswijks Historisch Informatiecentrum



Elektrische tram op Schutbrug (1941)
Bron: Rijswijks Historisch Informatiecentrum

Normaal stond hij open en alleen als de Hoornbrug moest worden geopend, werd hij gesloten, zodat de trams dan de route over de Schutbrug konden nemen