

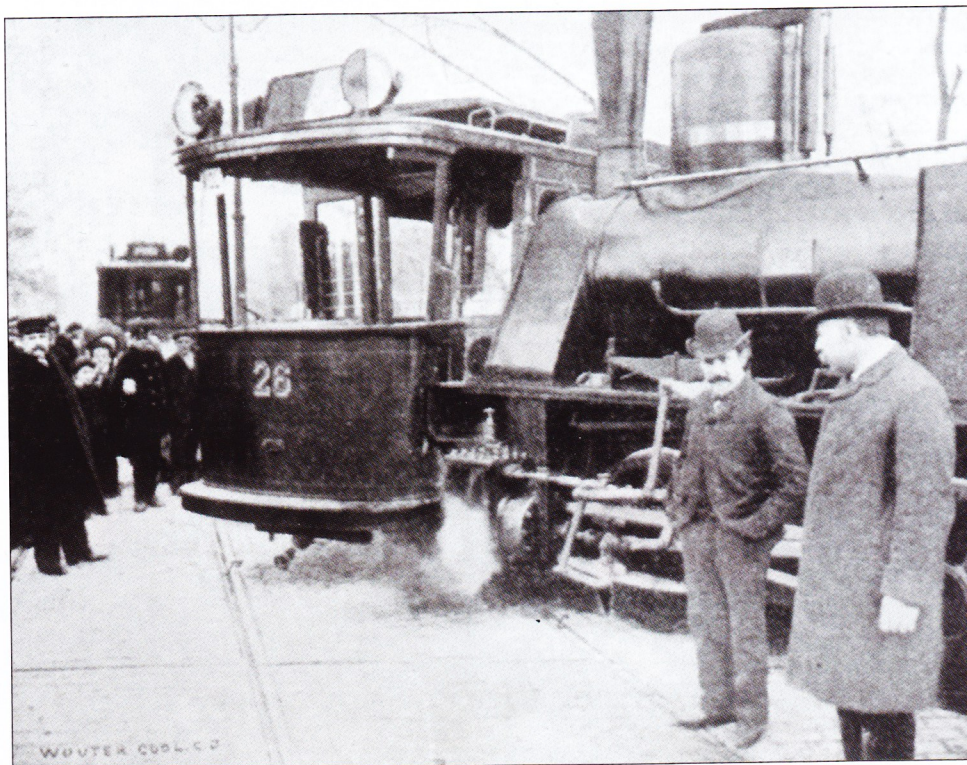
Een overzichtsfoto van de onheilsplek, genomen vanaf de spoorbrug over de Beneden Oostzeedijk. De botsing trok grote horden geïnteresseerd publiek. Het pand op de achtergrond, op de hoek van de Oostzeedijk en de Infirmieriestraat, staat er nog steeds, al zijn de bovenste twee verdiepingen, die waren beschadigd tijdens de Tweede Wereldoorlog, afgebroken. Collectie Jan de Bruin



Een botsing tussen tractievormen

Jan de Bruin

Op 18 april 1907 was in de omgeving van de Oostzeedijk in Rotterdam (Kralingen) een harde klap te horen, met daarna glasgerinkel. Loc 4 van de gemeentelijke gasfabriek was met een lege trein onderweg van de kade van het Boerengat naar de gasfabriek, gelegen tussen de Oostzeedijk en de Oudedijk. Aan het einde van de Infirmieriestraat moest het treintje de Oostzeedijk, met daarop de tramsporen van de RETM, kruisen. Aan de stoomtrein moest een "bellenman" vooraf gaan die, na zich vergewist te hebben dat de Oostzeedijk "vrij" was, aan de machinist een oprijteken moest geven. Motorwagen 26 van de RETM



De autoriteiten nemen de schade op. Merkwaardig is dat de beugel van de ontspoorde tram nog naar boven staat. De stoomloc lijkt zich met een buffer in de tram te hebben geboord, maar dit is gezichtsbedrog (zie tekst). Collectie Jan de Bruin

was met aanhangwagen onderweg naar het eindpunt van lijn 1: de Honingerdijk. De bestuurder van de elektrische tram kon de stoomtrein niet zien aankomen, want vanaf de Oostzeedijk was er geen goed zicht op wat er zich in de Infirmierestraat afspeelde. De bellenman had niet goed naar eventuele trams uitgekeken en gaf al vanuit de Infirmierestraat een oprijteken aan de machinist. Getuige het jaarverslag van de gasfabriek uit 1907 en krantenberichten uit die tijd waren de voorschriften voor die railkruising, die nog stamden uit de tijd van de paardentram, niet goed geregeld. Na die botsing werd vastgelegd dat de bellenman van de gasfabriek midden op de Oostzeedijk moest staan voordat hij een oprijteken mocht geven. En een machinist mocht geen oprijtekens meer accepteren die vanuit andere plaatsen werden gegeven. Tot aan de sluiting van de gasfabriek, in 1926, heeft nooit meer een dergelijke botsing plaatsgevonden. De nieuwe instructies uit 1907 waren kennelijk voldoende.

Hier volgen nog enige relevante gegevens. De dubbelsporige kolenlijn werd in 1886, gelijk met de gasfabriek, geopend. De lijn was de levensader van de gasfabriek, want uit smeulende kolen werd gas onttrokken. De cokes, ontgaste kolen, werden via dit spoor afgevoerd. Het "kolenspoortje" liep naar de kade van het Boerengat, waar de kolenschepen met behulp van een kraan werden gelost en geladen (cokes). Er hebben plannen bestaan voor een draaibrug

over het Boerengat naar het goederenemplacement naast het Maasstation, waardoor het kolenspoor zou zijn aangesloten op het spoorwegnet. Het is echter bij plannen en tekeningen gebleven. Op het terrein van de gasfabriek liepen alle sporen op viaducten, gelijk met de hoogte van de Oostzeedijk. Een kolentrein reed de fabriek in op de "eerste verdieping", waardoor het mogelijk was de kolen rechtstreeks vanuit de wagens in de lager gelegen ovens te storten. In 1879 lag er al een paardentramspoor op de Oostzeedijk, dat in 1889 dubbelsporig werd gemaakt. Op 18 september 1905 werd de elektrische tramlijn 1 Honingerdijk – Beursplein – Park geopend, de eerste elektrische lijn in Rotterdam.

De botsende stoomloc 4 werd door Jung en Staimer gebouwd in 1886 (fabrieksnummer 11). De gemeente Rotterdam schafte voor de gasfabriek in 1886 twee identieke locs aan, de 4 en de 5 (later vernummerd in respectievelijk 27 en 29). In 1908 werd bij de firma Jung loc 25 (later vernummerd in 30) gekocht, in veel opzichten identiek aan de 4 en 5, die thans -totaal gerenoveerd- dienst doet bij de Stoomtram Hoorn-Medemblik. Merkwaardig was dat de locs in hun Kralingse periode geen buffers aan de voorzijde bezaten. Dat was niet nodig, want de kolenwagons werden getrokken vanaf de kade naar de fabriek en vanaf het noordzijde (aan de kant van de Oudedijk) de fabriek in geduwd. De locs zijn bij mijn weten in Kralingen nooit gekeerd. In hoeverre het "eenzijdige rijden" de slijtage van de wiel-

banden en het drijfwerk heeft beïnvloed is mij niet bekend. In 1926 werd de gasfabriek aan de Oostzeedijk gesloten en begonnen de stoomlocs een tweede leven bij de gemeentelijke gasfabriek aan de Keilehaven in het Westen van Rotterdam.

Hoogstwaarschijnlijk kregen de locs pas daar ook aan de voorzijde buffers. Hoewel de locomotieven mooie bronzen nummerplaten droegen waren die nummers in feite geen locnummers. De nummers waren opeenvolgende bedrijfsnummers der ketels van de gasfabrieken van de gemeente (aan de Oostzeedijk, de Keilehaven en het Mallegat), waarbij geen onderscheid werd gemaakt tussen vervoerbare en stationaire ketels. De gasfabriek in Kralingen heeft tussen de Oostzeedijk en de Oudedijk een gigantische bodemvervuiling veroorzaakt. De noodzakelijke bodemsanering, uitgevoerd in de jaren negentig van de vorige eeuw, heeft zes jaar geduurd en honderden miljoenen gekost. □

Geraadpleegde bronnen

- *Trams en tramlijnen, de Rotterdamse paardentrams*, H.P. Kaper en J.H.S.M. Veen, Wyt 1974.
- *Trams en tramlijnen, de elektrische trams van Rotterdam*, W.H. Schoonaard, Wyt, 1971.
- *Nederlandse Industrielocomotieven*, H. de Herder, W. Schuyt & Co, 1994.
- Jaarverslag Gasfabriek gemeente Rotterdam 1907.
- Rotterdam Nieuwsblad, 1907 en de Maasbode, 1907.

Een foto van de gasfabriek gemaakt circa 1890. Het dubbel uitgevoerde kolenspoor loopt van beneden naar boven op de foto. Op de voorgrond de Oostzeedijk, met de dubbele paardentramlijn. Links het administratiekantoor van de gasfabriek, dat pas 25 jaar geleden werd gesloopt. Achter de hekken loopt het lange viaduct, dat eindigde bij de Oudedijk. Collectie Jan de Bruin

