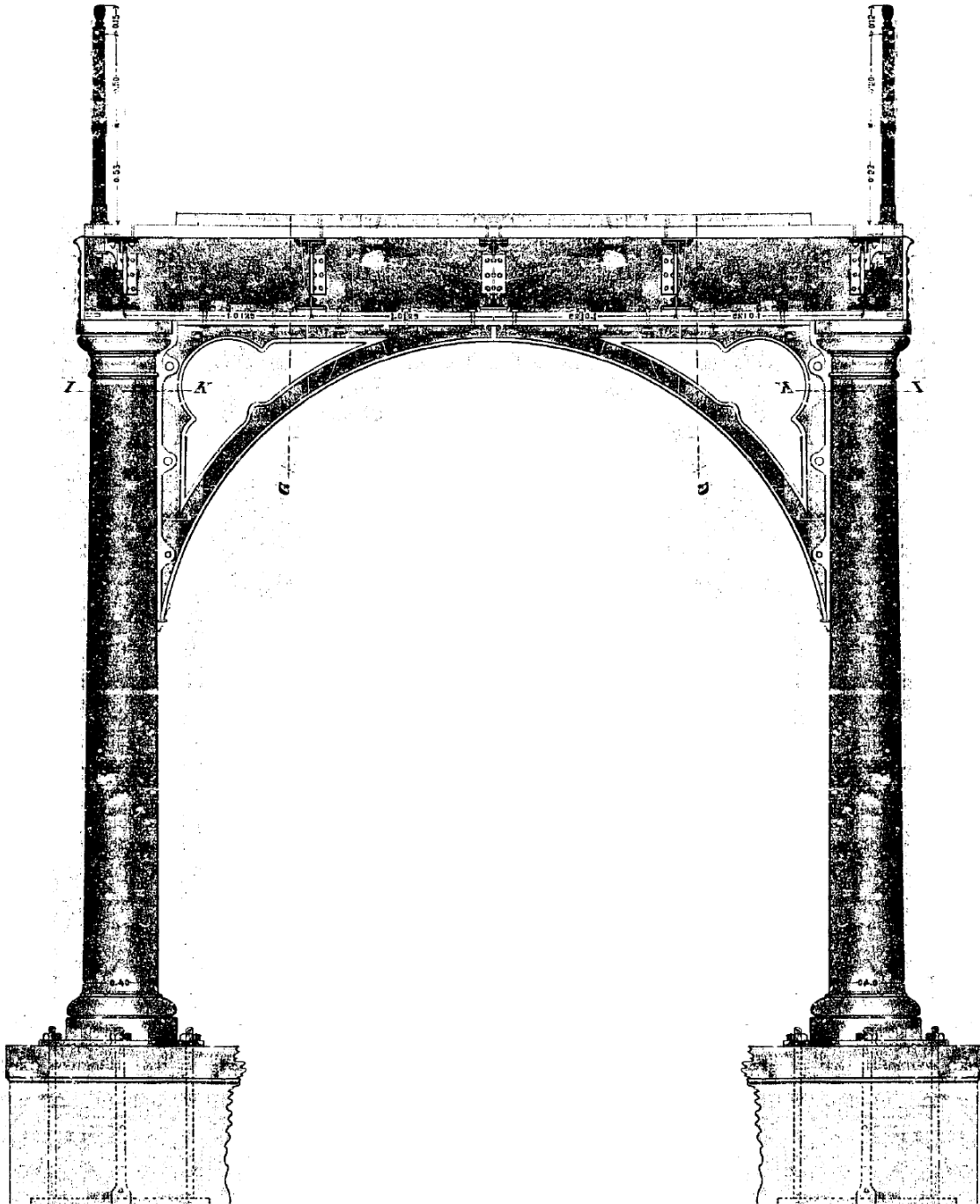


Het geheim van de eerste oosterspoorbrug



Voorstel kleine tentoonstelling en Videodiscussie over de
Oosterspoorbrug in Enschede

marc-jan trapman

brassehorst 15, 7531 KH Enschede

De Oosterspoorbrug is een verborgen juweel in Enschede, een monument dat bijna niemand kent. Mijn plan is om dat in een kleine tentoonstelling (misschien maar één paneel) zichtbaar te maken rond een mogelijke nieuwe vorm voor de brug. En dan een discussie op A1 of zo met bewoners, vertegenwoordigers van de gemeente, prairail, de NS, en een eventuele bouwer/kunstenaar die het plan zou willen uitwerken, een discussie die op Youtube beschikbaar moet blijven, met ook een discussie er onder.



De Oosterbrug, zoals bijna niemand hem ziet. Alleen de mensen van het spoor, de treinbestuurders. Vanaf de straat zie je hem niet, en als je er op staat ook bijna niet.

Al meer dan 100 jaar is de brug een gebruiksding.

Een eindje verderop stond er nog een. Hij scheidde de Zuid- en de Noord Esmarkerrondweg en kon het verkeer niet meer aan. Genadeloos vervangen door een eigentijds gebruiksding. Je kan er overheen, er onderdoor (tenminste, als je in de trein zit), en verder niet. Er staat wel een poort voor, om te zorgen dat er geen te hoog of te zwaar verkeer overheen gaat.

De oude poten zijn bewaard gebleven. Iemand heeft ze gezien. En bewaard. Ze staan nu ergens in een vijver, aan de rand van Enschede, met een fietspad er overheen.

Maar deze ruim 150 jaar oude gietijzeren poten staan nu nog onder de Oosterbrug en zijn nog goed.

Rond 1850, toen de brug in eerste instantie werd gemaakt, kon men nog niet in één keer het staal walsen dat nodig was voor de lange liggers. Die konden niet van gietijzer worden gemaakt, want gietijzer kan geen trekkrachten aan. Daarom werden de lange liggers opgebouwd uit laagjes, die aaneen werden geklonken met klinknagels die het karakteristieke beeld veroorzaakten.

Voor wat het wegdek betrof, dat van hout was, waarmee ook het staal werd afgedekt, dat moest natuurlijk regelmatig worden vervangen en onderhouden. Het staal en het gietijzer werden regelmatig dik in de verf gezet. Af en toe werden delen vervangen, zoals de leuning, op verzoek van de bewoners op de buurt.

Zo geraakte de brug de vorige eeuw in en werd langzamerhand meer dan 100 jaar oud, - maar zonder dat hij de status van monument kreeg. Hij was een gebruiksvoorwerp in de ogen van de mannen van het spoor, en bovendien, lang niet alles was meer origineel. Het zal nooit bij iemand zijn opgekomen dat de brug bijzonder was. Bij inspectie van onder af zag hij er nog goed uit. En de trein reed er onderdoor, al 150 jaar. En de mensen liepen, fietsten, en reden er overheen in hun paard en wagens, later met hun auto-mobielen. Af en toe moest

het wegdek worden vervangen, vooral toen de fietsers scooters werden, en de auto-mobielen auto's, bestel-auto's, en vrachtwagens. De brug kreunde soms, dus er werd een max draagvermogen bepaald en een max aslast op de borden geschreven: voorrang voor heen, effe wachten voor terug (Wat toch al wat minder logisch was voor sommige gehaaste bestuurders)

Onder het wegdek echter knaagde de tand des tijds aan het bovenste laagje staal. Dat bovenste laagje veranderde verraderlijk in bladerdeeg, aan het oog onttrokken door verf en hout, tot het laatst opeens bij routine-onderhoud ontdekt werd, en toen was het te laat. Omdat de brug geen monument is, kunnen de lange liggers worden vervangen door dikke, in één keer gewalste, stalen balken. zonder klinknagels. Alleen: dat gaat wel even duren. Dus: uitstel, vertraging.

In eerste instantie kwam het bij niemand op om de brug weer tijdelijk geschikt te maken voor voetgangers en fietsen, want een klein eindje omrijden was met de auto toch geen probleem?

Tot er dus vragen kwamen van voetgangers en fietsers uit de buurt.

Het bleek een klus van een dag om de brug weer tijdelijk geschikt te maken...

Inderdaad vóór 8 November konden we er weer overheen, de rest volgt in het komend voorjaar.



Maar wat niemand ziet is de monumentale gietijzeren constructie van de poten!

Zó veel erfgoed hebben we niet in Enschede. Maar omdat de brug geen monument is, gaat hij nu gerepareerd worden met moderne middelen, dus weg met de kenmerkende klinknagels. Als hij wèl een monument was geweest was het onderhoud een heel ander verhaal geweest, en was de degradatie van het bovenste laagje staal zeker veel eerder voorzien geweest. En zou het karakter van de brug, inclusief klinknagels, behouden hebben moeten blijven.

De gietijzeren constructie van de poten en het constructieve karakter van de brug is echter méér dan alleen maar gebruikswaarde, het is een deel van het erfgoed van Enschede, de geest van de stad. maar daarvoor moeten de mensen hem wel mogen zien.

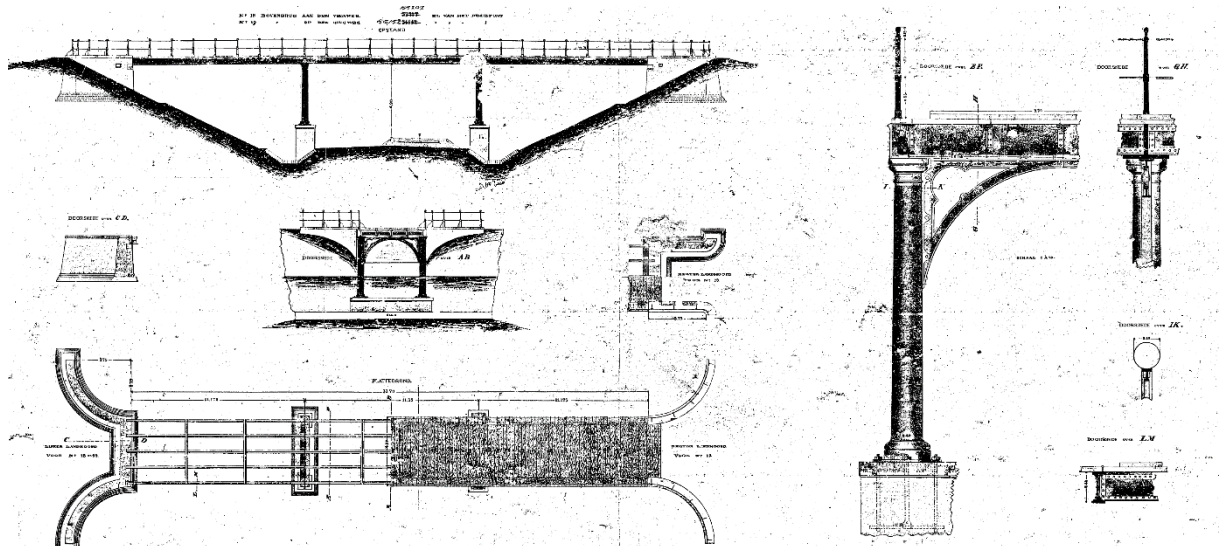
Wat gaat er nu gebeuren?

De brug krijgt een max doorrijhoogte zoals de brug iets verderop, in de Esmarkerrondweg.

Voorstel voor een discussie:

Laten we eens gaan fantaseren wat we met de brug zouden kunnen doen, om hem, en de geschiedenis van Enschede, bovengronds te krijgen.

Laten we een kleine tentoonstelling maken, met wat documenten in Oud-Nederlands schoonschrift, uit het gemeente archief. De geschiedenis van de planning, de tekeningen rond de onteigening, de correspondentie tussen de Koning der Nederlanden en de Heren van Pruisen. Op één of twee borden, die langs de Winkelcentra in de buurt zouden kunnen gaan.



Een of meer plannen die de brug in nieuwe glorie zouden kunnen optillen tot een modern monument, viering van erfgoed en de making of een nieuwe, slimme, stad die zijn(haar) verleden eert.

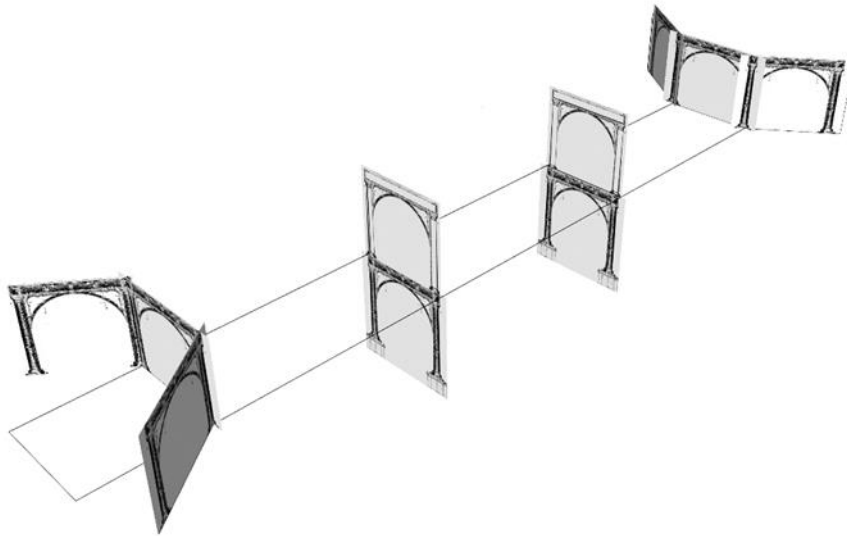
En laten we de nieuwe burgemeester, de dames en heren van Prorail de gemeente en bewoners in een paneldiscussie laten praten over de brug en zijn verbindende functie; er een video van maken op Youtube.

Voorzet voor een plan:

Laten we de poorten voor de brug, waaraan de balken komen te hangen die de vrachtwagens tegen moeten houden weer replica's van dezelfde gietijzeren vorm maken als die van de poten, en de twee poorten visueel verbinden door nog twee (opengewerkte -zodat ze niet te veel wind vangen) poorten in het midden, bovenop de gietijzeren poten onder de brug.

Er komen dan 2 poorten aan weerszijden van de brug, de brug, die we verbinden met een lichte constructie van liggers, met eventueel daarop een dak met zonnepanelen en led-lampjes er onder.

En moet hij niet wat hoger in het midden, om de toekomstige elektrificatie van de verbinding Zwolle-Dortmund te faciliteren in het kader van de energietransitie?



Laat dit de eerste inzending zijn voor de prijsvraag "Wat gaan we doen met de Oosterbrug?"

Omdat de brug geen monument is is er ruimte om een beetje feest te vieren, en er iets moois van te maken.

Prorail moet, absurd genoeg, een bouwvergunning aanvragen voor de reparatie van de brug, bij de gemeente Enschede. Voor wie daar over wil nadenken raadplege Ionesco of Kafka.

Die aanvraag moet ter inzake komen te liggen, dan kunnen we allemaal de prachtige originele bouwtekening bekijken. En dan kunnen we ook onze mening geven.

Laten we een feestje maken van de herrijzenis van de Oosterbrug!

Marc-Jan Trapman