



afb. 2. Een panoramafoto uit 1938 toont het Hofpleinstation en omgeving vanuit het zuidwesten gezien. In het halfronde gebouw, gelegen voor de overkapping, was tevens café Loos gevestigd. (Foto GAR KLM I5777A)

belangrijke rol in want naast de normale stationsgelegenheid was daar ook het beroemde café restaurant Loos gevestigd. Vanaf het Hofpleinstation was het bijna twee kilometer lange viaduct vervolgens in noordelijke richting geprojecteerd, dwars door de negentiende-eeuwse stadswijken, tot aan het tweede station bij de Bergweg, de toenmalige grens van de stad. Vanaf dit station vervolgde het viaduct zijn koers door het toen nog onbebouwde polderlandschap, tot aan het Noorderkanaal, om vanaf daar voortgezet te worden door een ijzeren spoorbrug richting Schiebroek. Met de bouw van het Hofpleinviaduct, dat werd ontworpen door ingenieur A. van Hemert, de grondlegger van de latere Hollandse Beton Groep, werd een wereldwijd de primeur in de viaductbouw gehaald. In tegenstelling tot andere spoorviaducten uit

diezelfde periode werd het Hofpleinviaduct in gewapend beton uitgevoerd. Dit materiaal was in vergelijking met de gangbare metalen constructies goedkoper en leverde bovendien minder omgevingshinder op. Nooit eerder was het gelukt om een luchtspoor van gewapend beton met een overspanning van bijna twee kilometer lang te bouwen. De bouw van het viaduct vond plaats in twee etappes. Het eerste gedeelte van 685 meter werd in 1905 gebouwd en liep vanaf het stationsemplacement tot aan de Bergweg. In 1907 begon men met de aanleg van het tweede deel van het viaduct vanaf de Bergweg tot aan het Noorderkanaal. In totaal bestond het bouwwerk uit 189 overspanningen. Een jaar na de oplevering in 1908 kon de Hofpleinlijn in gebruik worden genomen. Het bombardement van 14 mei 1940 op de