

Rotte-R-Dam

Via de Rotte naar België

Rotterdam dankt zijn spoorlijn naar Den Haag, Haarlem en Amsterdam aan een particulier bedrijf, de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij. In 1847 werd Station Slagveld geopend, vlakbij het huidige Hofplein. De Rhijnspoorweg van Duitsland via Arnhem en Utrecht naar Amsterdam én Rotterdam was een initiatief van koning Willem I. In 1855 was de lijn naar Utrecht klaar. De reizigers uit het oosten kwamen aan op het [Maasstation](#); ter oriëntatie: in de jaren negentig van de vorige eeuw lag daar zwembad Tropicana.

Een gouden regen

Het was knap lastig om een spoorlijn aan te leggen zonder steun van hogerhand. Na jarenlange discussies en een aantal gestrande wetsontwerpen werd in 1860 tot de aanleg van staatsspoorwegen besloten. In Rotterdam werd daar enthousiast op gereageerd. Sommigen zagen het als 'een gouden regen, die over het geheele land is uitgestort'

De wet van 1860 voorzag in de aanleg van een aantal spoorbruggen over de grote rivieren om het zogenaamde Noorder- en Zuidernet met elkaar te verbinden. Dat was extra interessant omdat in 1855 de lijn Antwerpen-Moerdijk in exploitatie was genomen. De verbinding Moerdijk-Rotterdam werd met schepen verzorgd. In 1872 werd de [Moerdijspoorbrug](#) in gebruik genomen. De verbinding tussen Rotterdam en de Moerdijkbrug was toen nog steeds niet gereed.

Amsterdam zit in de benauwdheid

Rotterdam reageerde nogal tweeslachtig op de staatsspoorwegplannen. Het wilde eigenlijk geen spoorbrug over de Maas omdat die een belemmering zou vormen voor de binnenvaart. Als het aan de Kamer van Koophandel lag, kwam er helemaal geen spoorbrug over de Maas. De reizigers van de Belgische lijn konden dat laatste stukje net zo goed met een paardenspoorweg overbruggen.

Een andere reactie: 'Rotterdam zal het hart wezen, waar de slagader van den staatsspoorweg aanwezig zal zijn om het bloed door het geheele ligchaam des lands te doen stroomen', juichte raadslid Van Buren. 'Allerwege is behoefte aan eene stapelplaats; dat zal Rotterdam door de spoorwegverbinding worden.' En hij haalde een argument aan dat het altijd goed doet in Rotterdam: 'zelfs Amsterdam, dat overkropt is, zal zich naar Rotterdam moeten uitstorten, want Amsterdam zit in de benauwdheid.'



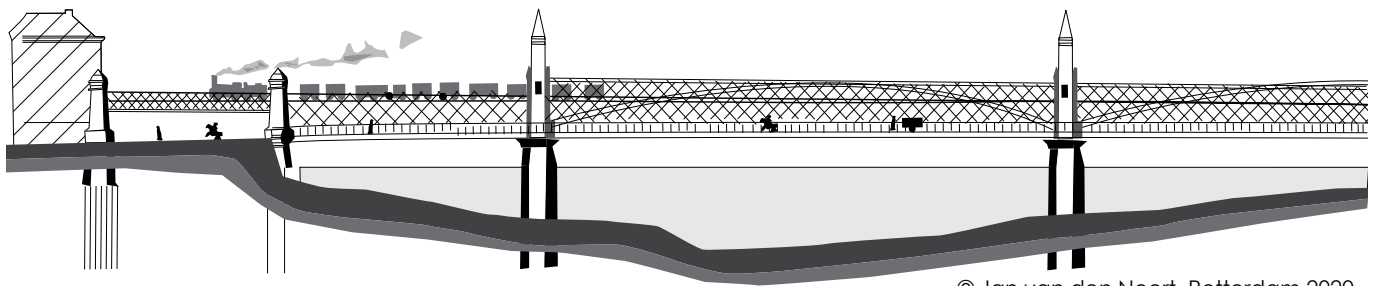
Station Slagveld geflankeerd door Korenmolen Goudsbloem (ca. 1875)

De hamvraag was waar die spoorlijn de Maas het beste kon passeren. Het aantal alternatieven liep nogal uiteen: van een extreem lage brug bij het Park ten westen van Rotterdam, tot een zeer hoge brug, kilometers ten oosten van de stad, waar tegenwoordig de Brienoordbrug ligt. Zowel bruggen met als zonder openingen passeerden de revue. Zelfs een 'kwartcirkelvormige brug' werd opgevoerd om bij overbrugging pal voor de stad met een scherpe bocht naar rechts het Maasstation te kunnen bereiken.

Meeliften op de pijlers van de spoorbrug

Uiteindelijk werd besloten om de Rotte in de binnenstad te dempen, een spoorwegviaduct in de bedding te bouwen en de spoorbrug pal voor het centrum van Rotterdam te leggen. Eerst aanwezend ingenieur van Staatsspoorwegen N.F. Michealis tekende dat radicale ontwerp. Het viel bij Rotterdamers erg in de smaak, vooral omdat het mogelijk leek op de pijlers van de staatsspoorbrug tevens een gemeentelijke brug voor voetgangers te maken. Het stadsbestuur rekende zich al rijk met de redenering: Wat in het algemeen belang wordt vervaardigd kan moeilijk aan Rotterdam in rekening worden gebracht; zeker niet als dat indruist tegen de belangen van de binnenvaart. Het bleef bij een schone droom. De rijksoverheid trapte er niet in en liet de gemeente niet meeliften op de pijlers van de spoorbrug.

De Belgische lijn werd dwars door het drukke Rotterdamse centrum geleid om ten noorden van



© Jan van den Noort, Rotterdam 2020

Rotterdam voelde veel voor de combinatie spoor- en voetgangersbrug over de Maas.

de stadsdriehoek aan te sluiten op de spoorlijn naar Amsterdam. Station Slagveld was te klein om beide lijnen te bedienen. Daarom werd ten westen daarvan het nieuwe [Station Delftsche Poort](#) gebouwd. Bovendien werd in het centrum een Station Beurs gerealiseerd. De Binnenrotte werd gedempt om plaatst te maken voor het [spoorwegviaduct](#) (1877). Voor het Rotte-water was men voortaan aangewezen op een andere afvoermogelijkheid. Gelukkig was de Rotte niet voor één gat te vangen. Het riviertje beschikte al meer dan een eeuw over een tweede uitgang bij het Oostplein. Na het dempen van de Binnenrotte was die uitgang tevens de enige uitgang.

Rotte-dam hoofdwaterkering

Het spoor verdrong de Rotte uit de binnenstad, waardoor de sluisen in de Rotte-dam hun functie verloren. Ze werden volgestort en raakten uit het oog, maar tijdens het puinruimen in de Tweede Wereldoorlog kwamen ze weer tevoorschijn. In 1942-1943 werden ze gefotografeerd en gedocumenteerd door de Dienst Wederopbouw Rotterdam. Van die documentatie ging vervolgens een deel verloren, maar gelukkig hebben we toch een vrij goed beeld van dat enorme sluisenpark.

Terwijl de sluisen buiten gebruik werden gesteld behield de Rotte-dam zijn functie. Die dam, waar Rotterdam zijn naam aan dankt, was immers niet aangelegd om de Rotte tegen te houden maar om overstromingen door de Maas te voorkomen en dat was ook na de demping van de Rotte noodzakelijk. De kolossale, 400 meter lange dam, was niet alleen een monument voor de geschiedenis van onze stad, maar ook de hoofdwaterkering van Rotterdam.

Om het hoofd boven water te houden werden stad en dam regelmatig opgehoogd; de dam steeds iets hoger dan de stad. De straat op die dam werd niet voor niets [Hoostraat](#) genoemd. De dam bleef hoofdwaterkering van Rotterdam tot in de jaren zestig van de twintigste eeuw de Maasboulevard die rol overnam.

In 1993 werd het spoorwegviaduct vervangen door een tunnel: de Willemsspoortunnel. Voor de aanleg daarvan moest zo diep worden gegraven dat de Rotterdamse archeologen in het oudste deel van de dam de oudste sluis in de Rotte aantrouwen. Dankzij de onderzoeken in de spoortunnel weten we dat de dam in 1270 werd voltooid. In dat jaar werden op die dam vrijwel meteen huizen gebouwd, reden om in 2020 te vieren dat dam en Rotterdam 750 jaar oud zijn.

© Jan van den Noort, Rotterdam 2020

