

STADSONTWIKKELING VAN ROTTERDAM IN HET BEGIN VAN DEZE EEUW

DOOR L. J. C. J. VAN RAVESTEYN

IV. DE LINKEROEVER VÓÓR DE GROOTE UITBREIDING

AL was ook bij het vaststellen van de plannen voor den Rechteroever de bestemming van de daarin begrepen terreinen niet nadrukkelijk bepaald, toch bleek uit den opzet voldoende, dat dáár slechts voor een deel de huisvesting te vinden zou zijn voor de in Rotterdam zoo talrijke bevolking met bescheiden inkomen, voor de tachtig procent werklieden of daarmede gelijk te stellen inwoners. Dezen zouden dus voor een ander, zelfs voor een zeer aanzienlijk deel, aangewezen zijn op den Linkeroever, het gebied ten zuiden van de rivier en de Koningshaven; waar reeds een aantal belangrijke industrieën gevonden werden en waar ook reeds waren of nog komen zouden de groote havens van de groeiende havenstad met hun moderne uitrusting voor lossen en laden, hun opslagplaatsen en veembouwen.

Een geordend uitbreidingsplan voor dit deel der Gemeente zou echter eerst veel later komen, althans officieel worden vastgesteld, maar, zooals De Jongh het had gezegd in de toelichting bij zijn uitbreidingsplan van 1903, de Gemeente was in het zuiden toen reeds door haar groot grondbezit en door haar met grondexploitanten afgesloten contracten vrijwel meester van den aanleg. Trouwens sedert 1895 bestond er reeds een schema voor de hoofdwegen in de omgeving van de Maashaven, als onderdeel van het project voor dit, in dien tijd als reusachtig gezien, havenbekken van 60 Hectare ¹⁾, dat diep het polderland insneed, dat daarbij bestaande hoofdverbindingen onbruikbaar maakte en de opruiming eischte van een omvangrijke dorpsbebouwing. En waar de kaden van de nieuwe haven, omdat zij de functie

1) De Waalhaven, in 1911 begonnen, had in 1913 al een oppervlakte van 133 H.A., na voltooiing te brengen op 300 H.A.

van den doorgegraven zeedijk overnamen, op dijkshoogte moesten liggen, dus op 4.25, wat bij de uitvoering zelfs werd gebracht op 4.60 + R.P., terwijl de verdere uitbreiding in de achterliggende polders gedacht was op R.P. of iets daaronder, zou over groote uitgestrektheden geleidelijk afdalende ophooging moeten plaats hebben; waarbij de anders waardelooze specie uit de haven nu een nuttig emplooi kreeg.

Zooals te voorzien was, deed de slooping van het geheele dorp Katendrecht en een deel van Charlois op het einde van de 19de eeuw tijdelijk goede vraag ontstaan naar de terreinen in en bij het nieuwe havengebied ook voor woningbouw, maar toen in de eerste behoefte aan woonruimte voor de verdreven dorpsbewoners was voorzien, stopte hier al spoedig de lust tot bouwen – althans van woonhuizen¹⁾.

Dat was ook verklaarbaar.

Want de Rotterdamsche bevolking gaf destijds en nog lang daarna zeer uitgesproken de voorkeur aan den Rechteroever, al vonden wel duizenden hun werk aan gene zijde van de Maas: men wilde liefst niet „over de tweede brug” wonen, waar letterlijk alles ontbrak wat het gezin van den werkman behoefde of dit aangenaam kon zijn, zelfs een behoorlijke verbinding met de andere zijde van de rivier. Immers de brug over de Koningshaven, de beweegbare tweede brug, over de parallel-doorvaart van de Maas, die bij de toenmalige lage ligging van de vaste rivierbrug ter wille van de drukke en gestadig nog toenemende scheepvaart en ter voldoening aan de rijnvaartakte telkens en vaak langdurig open moest zijn, vorderde onberekenbaar lange wachttijden van het weldra niet minder drukke landverkeer of noopte den voetganger tot het opbrengen van een extra cijns voor het gebruik van een weinig geriefelijk overzetbootje²⁾.

En nu zou het weliswaar voor den man, die op den Linkeroever werkte, zeker gemakkelijker zijn geweest daar ook te wonen, maar de verkeersmoeilijkheden verplaatsten zich dan naar de overige leden van het gezin voor zooveel die naar de stad moesten: de vrouw voor boodschappen of familiebezoek, de kinderen voor school of werk.

1) Rapport Directeur Burgdorffer aan C. v. P. W. van 14 April 1917.

2) Verg. Ir. Van Dijk in het Gedenkboek Rotterdam 1328-1928 blz. 145.

Van een tramverbinding kon geen sprake zijn. Niet alleen door het oponthoud aan de Koningshaven, maar ook doordien het deel van den Linkeroever ten westen van de Rosestraat in het noorden alleen bereikbaar was via de beweegbare bruggen over de monden van Spoorweg- en Binnenhaven, in het zuiden niet dan over het spoedig al zwaar belaste rangeerterrein van het goederentstation Feyenoord. De viaduct aan den Kreekweg zou er eerst komen in 1926 en de vroeger nog troosteloozer Rosestraat, de hoofdverbinding met het zuiden, bekwam eerst in 1924 iets meer een dienovereenkomstig aanzien, toen de grauwe, meer dan een kilometer lange muur van het entrepôtterrein gesloopt werd om plaats te maken voor een wat vriendelijker afscheiding en een deel van het achterliggende terrein der Handelsinrichtingen bij de straat werd gevoegd, die daardoor nu ten minste een breedte verkreeg van $18\frac{1}{2}$ meter.

Ten oosten van de Rosestraat, of beter gezegd van dezer veel ruimer opgevatte maar niet op de oeververbindingen¹⁾ rechtstreeks corresponderende parallelweg, de Oranjeboomstraat, had De Jongh twee industriehavens gegraven, de Nassauhaven en de Persoonshaven, waarvan de laatste 24 December 1901 was opgeleverd. Rondom de bedrijven die zich daar vestigden, evenals ten westen van het reeds sedert 1823 bestaande etablissement Feyenoord²⁾, had zich al spoedig een hoogst simpele, onaanzienlijke arbeiderswijk gevormd, aan de zijde van de rivier, behalve dan door dit bijna klassieke bedrijf, door andere groote fabrieks- en handelscomplexen opgesloten, zooals de Bierbrouwerij d'Oranjeboom (1885) en de Margarinefabriek van Van den Bergh (1890).

De trieste woningstapeling, die hier begonnen was en waarvan toen eigenlijk niemand de noodlottige gevolgen nog inszag, dreigde zich weldra voort te zetten in het westelijk deel van Rotterdam-Zuid, waar men tegelijk met de nieuwe havens, dezelfde troostelooze arbeidersstraten al driest het land zag ingaan. Totdat, zooals ik straks uitvoeriger zal be-

1) Verg. Rotterdam in de 19de eeuw blz. 75. De brug over de Koningshaven was aanvankelijk ontworpen ten oosten van de spoorbrug.

2) Verg. Dr. M. G. de Boer, Leven en bedrijf van G. M. Roentgen.

handelen, nagenoeg gelijktijdig van drie zijden ernstige en geslaagde pogingen werden gedaan om dit euvel te keeren: door de Maatschappij voor Volkswoningen, door de N.V. Eerste Rotterdamsche Tuindorp en door de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij.

Eigenlijk was iets dergelijks reeds eerder beproefd, zij het toen niet met een vooropgezette ideëele bedoeling maar zuiver als speculatieve onderneming.

In 1897 had de architect W. Molenbroek voor een tweetal ondernemende zakenmensen, de leden der oliefirma G. H. van der Schuyt & Co., het Witte Huis gebouwd, toen het hoogste particuliere gebouw in Europa, en kort daarna trad hij ook op als technisch leider van een combinatie, waartoe deze zelfde pioniers behoorden en welke, geprikkeld door de groote verwachtingen in breede kringen gekoesterd van De Jongh's gedurfde Maashavenplan, in de aangrenzende polders Varkenoord en Karnemelksland op ruime schaal cultuurgronden aankocht om die te exploiteeren als bouwterrein. Het plan van aanleg was voor dien tijd ruim opgevat. Men zou beginnen met de terreinen tusschen Rotterdam en westelijk Ysselmonde ten oosten van de spoorbaan, maar daartoe achtten zoowel de exploitanten als de Gemeente vóór alles noodig een brug, die f 180.000,- moest kosten, over het Mallegat, den uitloop van de Spoorweghaven ten zuiden van de Gasfabriek – in 1920 echter als van geen beteekenis gedempt! Op de Oranjeboomstraat aansluitende, dacht Molenbroek zich een doorgaanden verkeersweg in de richting Ysselmonde, welke aan de rivierzijde zou begrenzen een uitgestrekt terrein langs de Maas en het Zuiddiep, bestemd voor handels- en nijverheidsdoeleinden. In zoover was er in principe wel overeenstemming, maar het groote geschilpunt tusschen de exploitanten en de Gemeente lag in de beantwoording van de vraag of de terreinen ten westen van dezen verkeersweg gelegen, al dan niet opgehoogd zouden worden. Wat De Jongh bevestigend, de exploitanten – althans aanvankelijk – ontkennend beantwoordden.

Maar de Maatschappij Maasland, die het plan verwerkelijken moest en die bij haar oprichting in 1900 de ruim 63 Hectare ruwe grond in eigendom verkreeg voor niet minder

dan vier millioen, dat is dus ruim f 6.— per centiare, verkeerde eigenlijk van haar geboorte af in financieele zorgen, welke reeds enkele jaren later tot haar weinig eervol faillissement leidden¹⁾, zonder dat er veel meer was tot stand gebracht dan wat ophooging en oeververdediging in de gorzen langs de rivier, waar inderdaad in den loop der jaren zich industrieën vestigden als Piet Smit, Van der Lugt, Arnold van den Bergh, Burgerhout; het eigenlijke stratenplan, dat na moeizame onderhandelingen den 5 Februari 1903 de goedkeuring van den Raad verwierf, kwam nooit tot uitvoering²⁾.

Met dat al hadden de wilde aankopen van deze grondspeculanten, behalve een verschuiving van vermogen, als éénige uitwerking een zeer ongewenschte opdrijving van den grondprijs in verren omtrek, welke ernstige grondexploitanten voor langen tijd van den Linkeroever wèghield en de Gemeente uitermate schaadde bij latere onteigeningen, zooals die voor den aanleg van de Boergoensche Vliet en voor den bouw van de viaduct over het bewuste rangeerterrein aan den Kreekweg³⁾.

Zoo bleef dan aan den Linkeroever, althans op het gebied van den woningbouw, alom groote rust heerschen en het scheen wel of deze voorbestemd was uitsluitend te zijn het domein van den arbeid; waar de zwarte silhouet van grijpende kraanarmen en donkere scheepsrompen zich nog vrijelijk kon afteekenen tegen purperen avondhemel; waar de stilte van het ruige polderlandschap opbotste tegen het rumoerig gedoe van jachtend havenleven.

Toch was dit vroeger al anders gezien. In een merkwaardig rapport⁴⁾, dat Rose's opvolger, de directeur van Gemeentewerken W. A. Scholten, in 1861 ten gunste van de uitbreiding op Feyenoord aan de Commissie voor de P. W. uitbracht, komt de stelling voor „dat het is de meerdere tijd, dien men noodig heeft om van den omtrek naar het

1) Verg. Rapport der Commissie van onderzoek inzake Maasland Febr. 1904.

2) Verz. gedrukte stukken 1902 volgn. 118.

3) Verg. Rapport Directeur Burgdorffer aan de Commissie voor de P. W. van 14 April 1917.

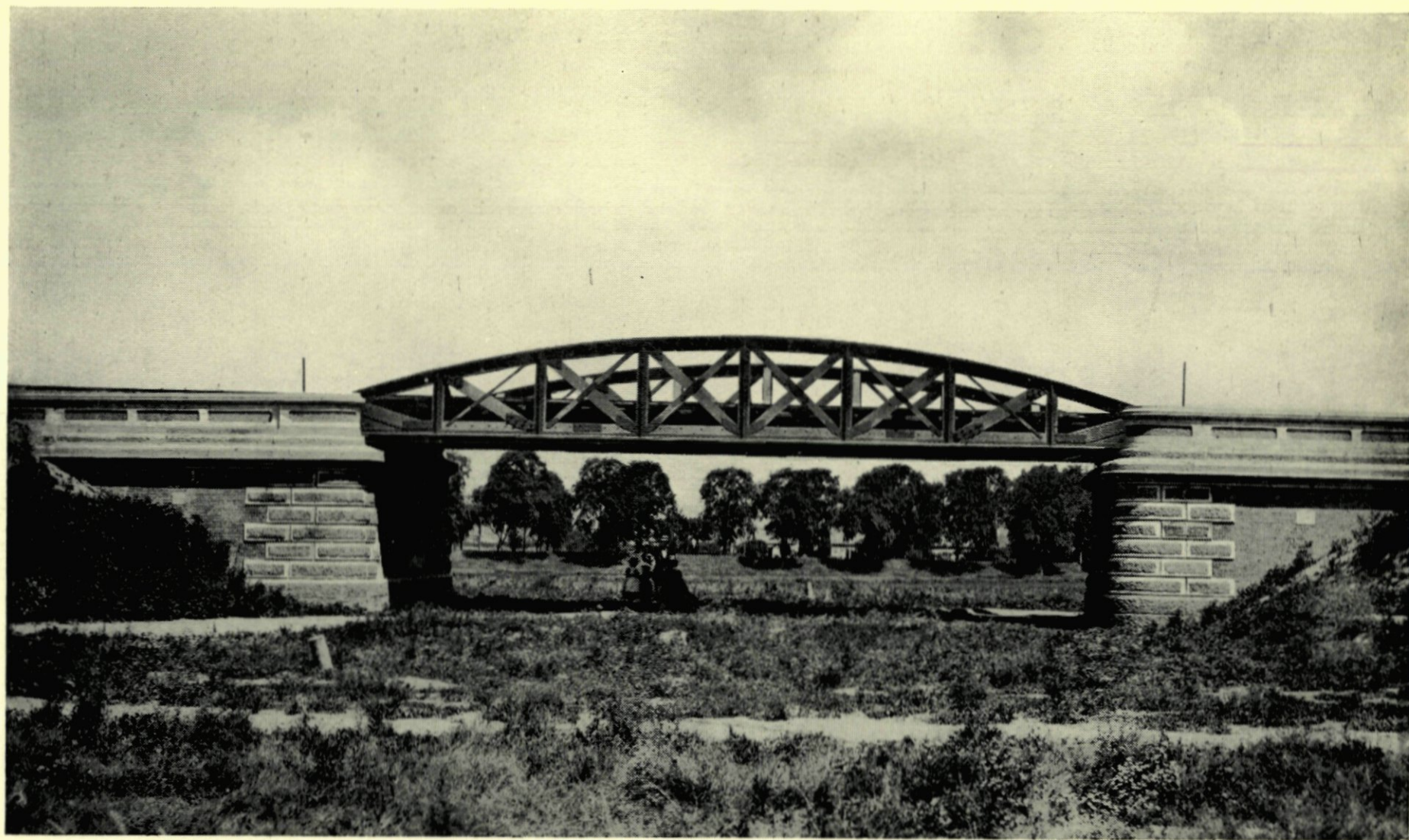
4) Rotterdam in de 19de eeuw blz. 47.

middelpunt van beweging te geraken, die een der voorname factoren is waardoor de waarde der perceelen in omgekeerde reden bepaald wordt". Voor Scholten was deze stelling het wapen tegen de felle aktie van hen, die uitbreiding op den Linkeroever niet wilden, omdat zij daarvan waardevermindering van hun eigendommen aan den anderen oever vreesden. Neen, zei hij, heeft de Maas eenmaal ook een bebouwden zuidelijken oever, dan zullen de perceelen aan den noordelijken juist eenige percenten in waarde stijgen.

Scholten heeft echter zeker niet vermoed, dat de waarheid door hem in zijn stelling naar voren gebracht, onder den funesten invloed van uiterst gebrekkige accomodatie, juist zoo ongemeen remmend zou werken op de ontwikkeling van deze stad aan den zuidelijken oever.

Toen de 20ste eeuw inzette, dus veertig jaar later, was zelfs het Noordereiland nog niet geheel volgebouwd; er woonden naar de volkstelling van 1899 8695 menschen, tegen 4223 tien jaar tevoren. De hoofdader, waarvan naar links en naar rechts aftakten de kaden langs de Maas en de Koningshaven, was de Van der Takstraat, de inderdaad royaal opgezette straat van 35 meter breedte, die de verbinding vormde tusschen de toen nog op straathoogte liggende Maasbrug en de smalle draaibrug over de Koningshaven. Maar aan het zuideinde van dezen hoofdverkeersweg had een op voordeel bedacht bouwondernemer van de diepe perceelen, die toen voor omstreeks f 40,- per c.a. verkocht werden, meer profijt weten te halen door daarop een tegen den spoordijk doodlopend slop met werkmanswoningen aan te leggen - wat overigens heel juist de situatie teekent: naar dergelijke woningen ging in de groeiende havenstad de vraag uit en de aesthetische verzorging van de stadsuitbreiding woog niet zwaar. Een herhaling kan men vinden aan de Prins Hendrik-kade oostzijde.

De westpunt van het Noordereiland, waar de Sleephelling-Societeit sedert tientallen jaren haar bedrijf had uitgeoefend, lag voor een deel nog onbebouwd; er waren opslagterreinen, zooals die van de Stoomkuiperij van Van der Lugt, in 1902 afgebrand en toen als een der eerste verplaatst naar het fabrieksterrein van Maasland aan den Kreekweg. Toen in



17. SPOORBRUG OP FEIJENOORD. C. 1880.

1895 het erfpachtsrecht van de sleephelling geëindigd was, achtte De Jongh het gewenscht op dit markante punt van het Noordereiland een toestand te scheppen, dien hij stede-
bouwkundig als goed zag: een met boomen beplant terras,
afgesloten met een balustrade, van waar men genieten kon
van het schitterend riviergezicht, al zou het dan ook tevens
dienst doen als aanlegplaats voor de veerdiensten, eventueel
ook voor luxe-jachten, die deze stad mochten aandoen.

Helaas is van het door De Jongh gedroomde niet veel
terecht gekomen, althans niet veel gebleven: een ingevallen
kaaimuur, een zwaarmoedige balustrade, wat armelijk ge-
boomte en een dito wachthuisje. 't Had anders kunnen wor-
den als de ontwerper daar zijn gedenkteeken had gekregen!

De beide plantsoentjes, waarmede een vroegere leiding¹⁾
het Noordereiland begiftigd had, gaven inderdaad wel blijk
van meer moderne denkbeelden, maar vertoonden helaas in
het begin van deze eeuw een weinig verzorgd uiterlijk. Het
meest oostelijke, het Prins Frederikplein, met een romme-
ligen revolutiebouw als pleinwand, kon zelfs den naam plant-
soen nog slechts ontleenen aan de groene kleur op den stede-
lijken plattegrond; het westelijke, het Burgemeester Hoff-
manplein, hield ten minste behalve aan dezen bewindsman
óók de herinnering levend aan Pincoffs' technischen adviseur
Dr. Stieltjes door een in 1883 daar opgericht gedenkteeken.

De oostpunt van het Noordereiland had ook langen tijd
onbebouwd gelegen en als opslagterrein van timmerhout ge-
diend, dat daar periodiek in het openbaar geveild werd; eerst
in 1902 kwam de bebouwing van het Antwerpsche hoofd
tot stand, dus genoemd naar den stoombootdienst op Ant-
werpen van de firma Braakman & Co., welke hier haar aan-
legplaatsen en gebouwen kreeg.

Aan den oorspronkelijk anders gedachten opzet van het
Noordereiland herinnerde alleen het in 1935 afgebroken
grootte koffiehuis met recreatie- en vergaderzalen aan den
noordwesthoek van de Van der Takstraat, waarvan de ter-

1) Op den plattegrond, in 1879 bij Gebroeders Hendriksen verschenen,
komen deze plantsoentjes voor; niet echter op het oorspronkelijk plan der
uit te voeren werken „op en nabij Feyenoord”, gesteendrukt bij Kühn & de
Bruyn Jannette.

rassen onder de goede exploitatie van den bekenden koffiehuisshouder Fritschy, vooral in de tachtiger jaren, des zomers een door velen gezocht zijte boden om ongestoord te kunnen genieten van het onvolprezen uitzicht op rivier en stad.

Tegenover de tweede brug lagen reeds bij het begin van deze eeuw op het Stieltjesplein, waar de architect van het Pincoffs-concern H. C. T. van de Wall een min of meer monumentale burgerlijke bebouwing had ontworpen¹⁾, de R. K. Kerk met pastorie, echter geflankeerd door minderwaardigen speculatiebouw. Verder vond men rechts en links, langs de kaden, nog de primitieve houten keeten en loodsen uit den Pincoffstijd en overal veel spoorwagens, wachtend op laden of lossen; recht vooruit de Rosestraat, sedert eenige jaren geheel bebouwd, aan de westzijde over de volle lengte begrensd door den grauwen betonmuur van het Handels-terrein, verzakt, gescheurd en vergroend door aflopend regenwater, dankbaar object voor het pornografisch aangelegde deel der Feyenoordsche jeugd. Ook aan deze straat in enkele betere woningblokken de aanwijzing, hoe Van de Wall zich de bebouwing gedacht had, later echter niet gevolgd bij den bouw der armelijke huizenreeksen, welke de straat vol maakten.

Evenwijdig aan de Rosestraat liep dan de breede Oranjeboomstraat, wel wat profiel betreft als hoofdweg behandeld, maar in het noorden stuitend op de Koningshaven; voorbij de in 1897 gestichte Wilhelminakerk nog slechts ten deele, en dan voornamelijk aan de westzijde, bebouwd, op een wijze die ook al geen hoge verwachtingen kon wekken omtrent hetgeen er verder komen zou. Dank zij een in het oorspronkelijk plan gemaakte wijziging, bestond er ten minste op twee plaatsen, Roentgen- en Steven Hogendijkstraat, een behoorlijke verbinding met de Rosestraat onder den spoorweg door, maar de twee zuidelijkste verbindingen bleven gelijk met de baan. Tusschen de Oranjeboomstraat en de Nassauhaven, evenals ten oosten van deze haven, daar aangeleund tegen het etablissement Feyenoord en vervangende de weinige lage dorpshuisjes, welke in den loop der jaren

1) Afgebeeld in Rotterdam in de 19de eeuw blz. 90.

langs den Feyenoorddijk gekomen waren, vond men zooals ik reeds zei de schamele bebouwing in het laatste decennium der vorige eeuw aangevangen, het begin van een troostelooze arbeidersbuurt, de nieuwe stad aan de rivier in al haar karakterloosheid en armoede reeds van verre teekenend.

Ten westen van de oudste handels- en haveninrichtingen, in de zeventiger jaren tot stand gebracht door de Rotterdamsche Handelsvereniging, had De Jongh in 1893 zijn eerste moderne zeehaven voltooid, de Rijnhaven, waarvan de betrekkelijk smalle, zich naar binnen verwijdende monding niet rechthoekig op de rivier maar stroomafwaarts gericht was; wat groote voordeelen bood niet alleen bij het in- en uitvaren met de zooveel langer geworden schepen en bij het sleepen van vaartuigen, maar ook om de haven in den winter vrij te houden van drijfsijs. Uit stedenbouwkundig oogpunt kwam daarbij nog een ander voordeel n.l. dit, dat de havens als coulissen naast elkaar konden schuiven, nagenoeg evenwijdig aan de rivier en op betrekkelijk korten afstand daarvan, zoodat minder oeverlengte gebruikt en diepe insnijding met verbrokkeling van het woongebied vermeden werd.

Rondom deze eerste groote haven vestigden zich in korten tijd belangrijke scheepvaart- en veemondernemingen op de daarvoor gereserveerde terreinen. Maar aan het zuidwestelijke einde tegen het landelijk Katendrecht, met zijn buitens, zijn rechthuis en zijn tol, had De Jongh een nieuw Katendrecht ontworpen, dat straks, als enkele jaren later voor zijn tweede nog veel grootere haven, de Maashaven, de oude zeedijk, zelfs de Dordtschestraatweg zou zijn doorgegraven en het oude dorp door het water overspoeld, zou komen te liggen op het smalle schiereiland tusschen de beide havens. Een stedelijke woonwijk, ingekneld tusschen pakhuizen, havens en opslagterreinen, scheepvaart- en spoorweg-emplacementen; een wijk, die wat haar opbouw betreft in dufheid niet onder deed voor wat in dienzelfden tijd ook elders tot stand kwam, maar door haar ligging voorbestemd was om van de moderne havenstad in haar bloeitijd te worden de internationale buurt van verstrooiing en ontspanning in rumoer en ongebondenheid, de woonplaats van allerlei

vreemde elementen, weldra gedurende eenige jaren de grootste China-town van het continent¹⁾).

In een verloren hoek tusschen de Rijnhaven, den Parallelweg, welke langs het uitgestrekte goederenstation Feyenoord liep en den ouden Hilledijk, die nu geen rivierdijk meer was, had men in 1894, omstreeks denzelfden tijd dat het nieuwe Katendrecht ontstond, een paar straten aangelegd, waarvan de voornaamste, de Hillestraat, al weer de onmisbare havenspoorlijn moest doorlaten, terwijl de Hilledijk tevens dienst deed als verlengstuk van het haven-rangeerterrein.

Tegenover deze nieuwe buurt, in den hoek, welke de Hilledijk daar van ouds maakte in de richting van Hillesluis, waar de uitwatering van de polders de Hille en Karnemelkland lag, trof men reeds de op maaiveldshoogte liggende straten met lage huisjes aan, uit de laatste jaren van het Charlois' bewind; verder de kapokfabriek van Klütgen en een paar kleinere industrieën. Dan, naar het zuiden, gelijk bakens in de woestenij van wegen en bouwterreinen ten oosten en ten zuiden van de in aanleg zijnde Maashaven, éérst als pièce de résistance aan de schier eindelooze vlakten van Afrikaner- en Putscheplein, die hier elkaar raakten, het nieuwe, zakelijk nuchtere, zuid-oostelijk stoomgemaal, dat nu mede overnam de functie van het oude poldergemaal aan Hillesluis; iets westelijker, ook aan het Putscheplein, de nieuwe weinig zeggende Gereformeerde Kerk van Katendrecht. Eindelijk in het verschiet, als veelbelovende oasen, de statige boomenreeksen langs den Groenedijk in het zuiden en langs den Dordtschestraatweg in het westen, met enkele mooie boerenwoningen en landelijke huisjes en nòg verder in het westen het oude Charlois met zijn groen omkranste Hervormde Kerk; het oude dorp, dat vruchteloos worstelde tegen de ruw opdringende stad bewesten de Maashaven, hopeloos leelijk in aanleg en opbouw, al had men door een plantsoen als het Karel de Stouteplein en een singel als de Boergoensche Vliet er wat fleurigheid trachten te brengen.

Zóó toonde zich dan het beeld van de stad aan den Linker-

1) Verg. Rapport Gez. Commissie als bijlage VI achter Jaarverslag 1926.

oever in het begin van deze eeuw, een los verband van wijd uiteengelegen bebouwingen, welke in 1899 met inbegrip van het Noordereiland, van Katendrecht en Charlois 41636 inwoners telde¹⁾.

Maar de twee gróótsste, moderne havens wáren er en voor de derde, die het gezamenlijk oppervlak van alle Rotterdamse havens nog verre zou overtreffen, leefde het project in den geest van den genialen ontwerper; de ontwikkeling van de woonstad volgde eerst vele jaren later. Het zou de wereldoorlog zijn, die deze stimuleerde, de woningnood aan den rechter oever, die de menschen dreef naar den linker. Toen volgde de verbetering der verkeersmiddelen, de aanpassing aan de behoeften der bewoners en de tegenzin was gebroken. . .

Hoewel de Gemeente reeds in 1901 een begin had gemaakt met straataanleg ten zuiden en ten oosten van de Maashaven, ging de afzet van het bouwterrein zoo traag dat, zooals het gemeenteverslag over 1905 schreef, in dat jaar met de stratenplannen op den Linkeroever geen noemenswaardige voortgang werd gemaakt. En dezelfde tirade, alleen met eenige variatie in woordenkeus, treft men ook aan in volgende verslagen; zelfs toen aan den Rechteroever grond voor arbeiderswoningen nagenoeg niet meer beschikbaar was – in 1913 – klonk toch nog de verzuchting in het verslag „ook in het afgelopen jaar vorderde de aanbouw van nieuwe woningen op den Linkeroever slechts langzaam”.

De verklaring daarvoor gaf ik reeds hier boven: de onbewoonbaarheid.

Om den trek naar het zuiden wat aan te wakkeren en tevens tegemoet te komen aan de vraag naar goedkoopere grond voor arbeiderswoningen, waarin de bouwondernemer een compensatie zocht tegenover de gestegen bouwkosten, had de Gemeente reeds in 1910 op een deel van haar terreinen ten zuiden van de Maashaven eenige eenvoudige straten ontworpen, waaraan zij bouwgrond beschikbaar stelde tegen f 9.– per M². Dat was tegen den toen opnieuw gecalculeerden kostprijs, welke oorspronkelijk veel hooger

1) Noordereiland 8695, Charlois en Katendrecht 12833, het eigenlijke Feyenoord ten zuiden van de Koningshaven 20108.

lag, omdat men bij de eerste prijsberekening een deel der kosten van de haven had omgeslagen over het bouwterrein. De eerste verkoopprijzen waren dan ook zeer belangrijk hooger gesteld, maar de verkoop vlotte niet en bij boven bedoelde terreinen stelde men nu zelfs op den vrij lagen prijs van f 9,- nog een reductie van f 3,- in uitzicht, indien de op den grond voorgenomen bouw voldeed aan zekere eischen in het belang der volkshuisvesting.

Veel aftrek vond echter ook deze goedkoope grond aanvankelijk nog niet, hoewel toch hier, op den niet opgehoogden kleibodem, het bij de bevolking geliefde vrije huisje, zelfs het boven- en benedenhuis gebouwd kon worden zonder kostbare paalfundeering. Eindelijk deden zich een viertal instellingen op, toegelaten krachtens de Woningwet, om hier pioniersarbeid te verrichten; waarvan de Rotterdamse Maatschappij ten dienste der Volkshuisvesting en de Maatschappij voor Volkswoningen den bouw van het eengezinshuis weer ter hand namen op de basis van een weekhuur van \pm f 3,25 (Bloemhof en Jasmijnstraat)¹⁾.

In het jaarverslag, dat deze laatste maatschappij uitgaf over 1914, wijst de secretaris erop hoezeer het gewenscht is om in wijken, die onmiddellijk grenzen aan het landelijk deel der gemeente en waar, zooals op dit punt van den Linkeroever, de gesteldheid van den bodem geen dure fundeering eischt, zooveel mogelijk den bouw van deze huisjes te bevorderen, omdat daarin een cultureel belang steekt. Maar óók wijst hij erop, dat deze lage bouw economisch volkomen verantwoord is. Immers tegen den tijd, dat om praktische overwegingen, d.w.z. om te voorkomen, dat een te groote uitzetting der woongrenzen den publieken dienst al te zeer zou bezwaren, een meer intensieve bebouwing gewenscht mocht zijn, zou de min kostbare opstal van het eengezinshuis geheel of grootendeels zijn afgeschreven en zonder geldelijk nadeel kon de lage bouw dan verdwijnen om plaats te maken voor meer steedsche bebouwing – een herhaling dus van de gedaanteverwisseling die vroeger allereuwe zich in deze stad heeft voltrokken.

1) De andere vereenigingen waren de Coöp. Woning Ver. voor Gemeentepersoneel en later Patrimonium.

Zoo werd dan in 1914, nadat de Maatschappij ten dienste der Volkshuisvesting reeds een klein blokje had gesticht aan den Bloemhof, door de Maatschappij voor Volkswoningen naar de plannen van de architecten Jac. van Gils en C. N. van Goor het aardige straatje met eengezinshuizen gebouwd, de Jasmijnstraat, nu nog een verheugenis in de wat saaie omgeving; waarmede de stoot werd gegeven aan het besluit dat de Raad in 1917 nam om op daartoe bijzonder geëigend terrein in de omgeving een duizendtal dergelijke huisjes te stichten, zij het in eenvoudiger, zoogenaamd semi-permanente uitvoering.

Toch was de naaste aanleiding nog een andere. De schaars- te en bijgevolg de groote duurte van heipalen tijdens den wereldoorlog, welke op den Rechteroever eigenlijk voor elken bouw, hoe bescheiden ook, onmisbaar waren, dreef de ontwikkeling van de stad naar den vasteren kleibodem van het Overmaassche, waar heifundeering in vele gevallen overbodig was. En toen nu in de eerste oorlogsjaren de particuliere bouwnijverheid door de moeilijke economische omstandigheden geheel tot stilstand was gebracht en scherpe woningnood dreigde, bouwde de Gemeente dáár dan ook een aantal huizen, verdeeld in beneden- en boven-, zelfs in vóór- en achterwoningen. Het type was over het algemeen niet gelukkig gekozen. Maar op aandrang van het raadslid Th. P. Löhnis en van schrijver wijzigde het Gemeentebestuur bij den verderen aanbouw zijn gedragslijn en ging dit over tot den lagen bouw.

Het desbetreffend besluit nam de Raad in Juli 1917 en reeds in September d.a.v. kon de eerste groep van 153 woningen op gemeentelijk terrein ten zuiden van den Katendrechtsche Lagedijk worden aanbesteed, spoedig gevolgd door andere groepen van 75 en 115 woningen. Daarmede waren wel de voor soortgelijken bouw geschikte gemeentelijke gronden verbruikt, doch krachtens de bijzondere ont-eigeningswet van 27 Maart 1915 verkreeg de Gemeente reeds in 1918 de beschikking over een terrein van \pm 29 Hectare tusschen den Lange Hilleweg en den Groene Hilledijk; de daarop gestichte lage bebouwing, aan welke zekere landelijke bekoring niet is te ontzeggen, wordt daarom dan

ook gewoonlijk aangeduid als het gemeentelijk tuindorp, ter onderscheiding van de tuindorpen, waarover ik nu nog een en ander zal zeggen.

Zooals ik hiervoor al opmerkte, had men reeds eerder, ten zelfden tijde dat de Maatschappij voor Volkswoningen haar Jasmijnstraat ontwierp, van twee andere zijden medepogingen aangewend om aan den Linkeroever wat meer fleurigheid te brengen in het woonhuis van den werkman.

Den 3 Januari 1913 kwam op initiatief van Mr. K. P. van der Mandele in het Notarishuis een vergadering van belangstellenden bijeen, die in beginsel besloot tot de oprichting van de N.V. Eerste Rotterdamsche Tuindorp en terwijl de oprichters nog besprekingen voerden met de Gemeente omtrent de keuze van terrein voor hun tuindorp Vreewijk, rijpte bij den directeur der Rotterdamsche Droogdokmaatschappij, Ir. M. G. de Gelder, het sympathieke denkbeeld om naast het fabrieksterrein aan de Heyplaat een tuindorp te stichten voor de kern van het personeel. Nog hetzelfde jaar kon deze reeds naar de plannen van den architect H. A. J. Baanders¹⁾ een begin met den bouw doen maken.

Toch had ook de Vreewijk combinatie, onder de energieke leiding van haar voorzitter Mr. Van der Mandele, niet stilgezeten. Nadat de keuze van een eerst voorgesteld terrein aan den Kromme Zandweg bij de Gemeente geen instemming had gevonden, bereikte men zonder veel moeite overeenstemming ten opzichte van een terrein aan den Groene Hilledijk: om haar werk te beginnen kocht de maatschappij daar, ook nog in 1913, de eerste 16 Hectare, strekkende tot aan den Smeetlandsche dijk, tegen een gemiddelden prijs van slechts \pm f 0,75 per c.A. Dit terrein lag aan twee zijden vrij, zoodat de bij den opzet gedachte en spoedig ook verwezenlijkte uitbreiding mogelijk bleef; in 1919 had het bezit zich reeds uitgezet tot \pm 27 Hectare, in 1933 besloeg het dorp \pm 60 Hectare²⁾.

Met passende voortvarendheid en groote toewijding maakte Dr. Berlage het avant-projet voor den aanleg en de archi-

1) M. G. de Gelder, Tuindorp Heyplaat 1916.

2) Verg. Bouwwereld 18 Juni 1919. R. Jaarboekje 1920. Tijdschrift Volkshuisvesting 13 April 1921 - alle met afbeeldingen.



18. PANORAMA VAN EEN DEEL VAN DEN LINKER MAASOEVER MET FEIJENOC



D. DÉTAIL EENER TEEKENING VAN E. HESMERT IN HET GEMEENTE-ARCHIEF.

tecten De Roos & Overeynder en Granpré Molière & Verhagen beijverden zich om met niet minder spoed de eerste woninggroepen te ontwerpen; maar toch zou het 1916 worden, voordat men met den bouw beginnen kon, omdat eerst toen volledige overeenstemming met de Gemeente was bereikt. De wereldoorlog droeg natuurlijk haar deel in de schuld voor deze vertraging, was ook oorzaak, dat de oorspronkelijke financieele opzet wijziging eischte. Was deze terecht uitgegaan van het denkbeeld, dat de Maatschappij het plan geheel met eigen middelen zou kunnen uitvoeren, met een sluitende exploitatie bij huren van \pm f 3,50 per week, de oorlog zette al deze berekeningen op zijde. Slechts een klein deel kwam in 1917 met eigen kapitaal tot stand, zij het nog met een toelage van het Koninklijk Nationaal Steuncomité, en voor het overige moest zij de toevlucht nemen tot voorschotten en bijdragen overeenkomstig de woningwet.

De huurprijzen moesten zeer belangrijk omhoog, zooals dit trouwens overal elders eveneens het geval was, maar het bleek, dat de gegadigden deze prijzen gaarne betaalden voor een woning als hun hier geboden werd, ondanks de toen nog vrij geïsoleerde ligging. Voortbouwend op den eenmaal gelegden grondslag was het mogelijk in de huizenzee van deze groote stad een tuindorp te scheppen, waarvan Wethouder Heykoop in 1928¹⁾, toen het toch nog maar 2800 woningen telde, zonder eenige overdrijving kon schrijven dat Europa zoo geen tweede kent – noch van gelijken omvang en schoonheid, noch wat betreft hygiënische en sociale beteekenis.

En al zijn er ontegenzeggelijk fouten begaan door hen die de leiding en de uitvoering hadden en al heeft de hoedanigheid van den bouw in de moeilijke na-oorlogsjaren vaak geleden onder de zucht om bij de geweldige stijging van bouwkosten de kapitaalsuitgaven en dus de huurprijzen binnen het kader van de draagkracht der bewoners te houden – het dorp is niet alleen er gekomen, maar het groeit nog steeds als een levend organisme van groote vitaliteit.

Had Vreewijk in 1924 op de 32.40.80 H.A., welke toen

1) Gedenkboek Rotterdam 1328–1928 blz. 61.

bebouwd waren, 1859 woningen met 5872 bewoners, tien jaar later besloeg de bebouwing een oppervlakte van 66.79.61 H.A., waarop 4063 woningen met een bevolking van 15967 zielen¹⁾, grooter dus dan die van menige stad en met een toeneming, welke slechts enkele plaatsen in ons land in een tienjarig tijdvak hebben beleefd.

Een gunstige factor om deze bijna fenomenale uitbreiding mogelijk te maken, is zeker geweest de vooruitziende blik van bestuurders, die tijdig de plannen voor het gróóte dorp deden gereed maken maar ook even tijdig, vóór nog de speculatie wakker werd, gesteund door de overheid²⁾, het Tuindorp den eigendom wisten te verzekeren van het terrein dat voor de uitvoering noodig zou zijn, tegen prijzen welke bij uitzondering f 2,-, veelal slechts f 1,20 à f 1.50 per centiare beliepen. Zonder deze voorzorg had Rotterdam nooit het grootste tuindorp van Europa binnen zijn gebied gezien.

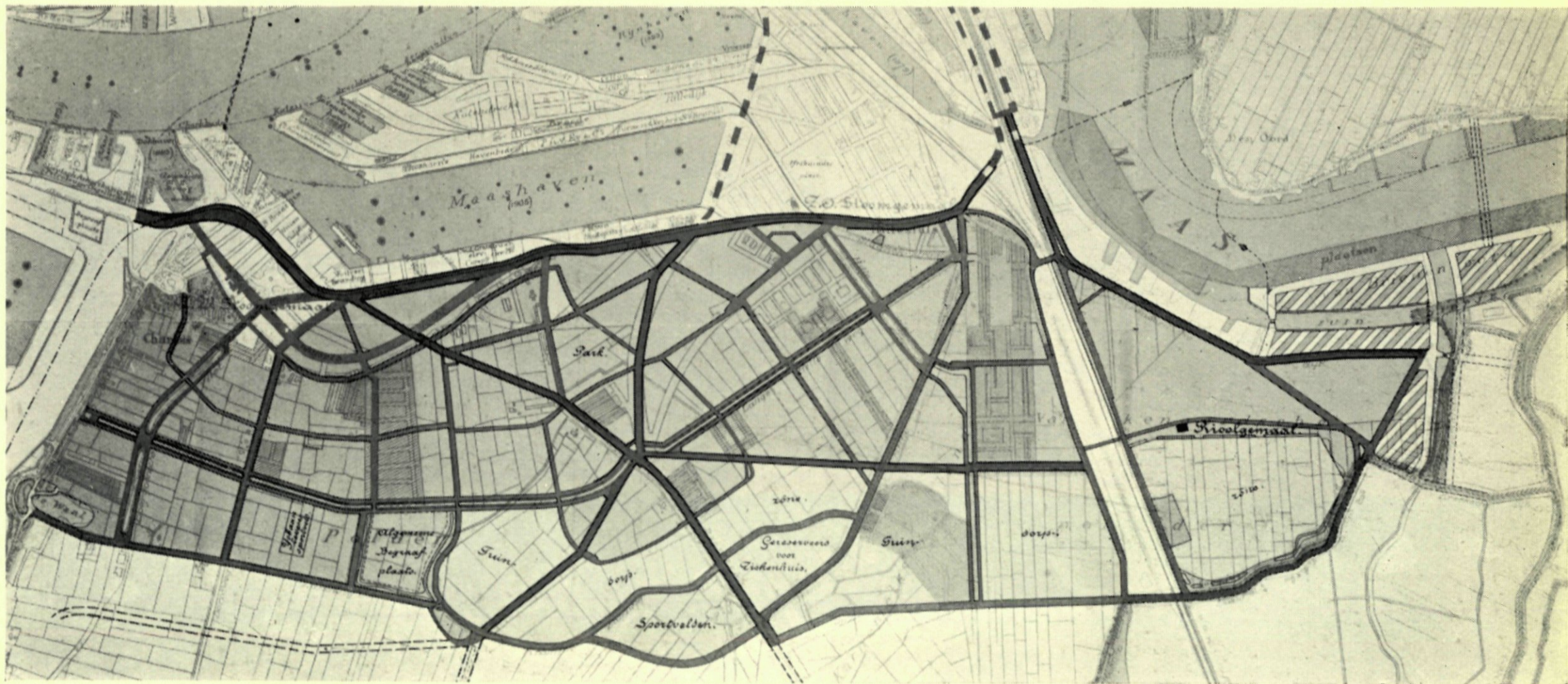
V. DE UITBREIDINGSPLANNEN VOOR ROTTERDAM-ZUID

Toen Directeur Burgdorffer in April 1917 aan de Commissie voor de Plaatselijke Werken zijn eerste ontwerp inzond, woonden er aan gene zijde van de rivier, het toen geheel bebouwde Noordereiland niet inbegrepen, zeker niet veel meer dan 75.000 menschen³⁾. Het maken van een plan voor een stad van ruw geschat 300.000 zielen was dus van stedenbouwkundig standpunt gezien een mooie en aantrekkelijke opgave: het plan voor een stad, grooter dan eenige in ons land reeds bestaande buiten Amsterdam, Rotterdam en den Haag, dat op het stuk van wonen aan een groote-stadsbevolking kon geven de volledige vervulling van al haar

1) Hiervan waren 7680 volwassenen, 8287 kinderen. Het gemiddeld inkomen per gezin beliep f 1350, de gemiddelde huurprijs f 6.35 per week; het dorp telt onder zijn bewoners zoowel intellectueelen als arbeiders.

2) Onteigening in het belang der Volkshuisvesting krachtens Raadsbesluit van October 1920.

3) De volkstelling van 1920 gaf voor den Linkeroever met inbegrip van het Noordereiland 90753 inwoners, waarvan naar schatting ongeveer 81.000 in het gebied over de tweede brug woonden. Verg. Dr. Fr. Leyden in Tijdschrift voor Econ. Geogr. van 15 April 1935, die echter eenigszins afwijkende cijfers geeft.



19. UITBREIDINGSPLAN LINKER MAASOEVER VAN A. C. BURGDORFFER. 1917.

gerechtvaardigde wenschen, van al haar nooden en behoeften, zoo stoffelijke als geestelijke.

Maar de stad zooals de ontwerper die zag, zou niet een inzichzelf zoo volmaakt mogelijk geheel zijn, niet een nieuw wooncentrum, alleen het supplement van een bestaande eenheid, van het historisch gegroeide Rotterdam; daarvan echter gescheiden door de breede rivier, waarvan op slechts één punt een vaste verbinding, naar veel kleiner verhoudingen berekend, de natuurlijke scheiding te niet deed.

Op grond van de ervaring tot nu toe opgedaan, verwachtte Directeur Burgdorffer van deze stad aan de overzijde niet veel meer dan te worden een uitgebreide arbeiderswijk. En het is deze op voorbarige conclusies steunende verwachting geweest die onmiskenbaar haar stempel drukte op dit eerste plan, dat dan ook weinig geschikt was de oorzaak weg te nemen van de feiten, waarop de ontwerper zijn meening vestigde. Het bood niet veel aantrekkelijks, als men ten minste de tuindorpen, die los van ambtelijke bemoeiing aan den rand van het nieuwe gebied reeds in aanleg waren, buiten beschouwing laat.

En stellig gaf het schijn noch schaduw van wat de Gezondheidscommissie zich omtrent dit Rotterdam-Zuid had voorgesteld: een tot op zekere hoogte afzonderlijke stad met een eigen centrum, met eigen winkelbuurten, met eigen station aan het doorgaand spoorwegverkeer, met eigen gelegenheden tot ontspanning en vermaak, met woonwijken voor iedere klasse der bevolking¹⁾.

Weliswaar durfde ook de ontwerper niet geheel ter zijde te stellen het denkbeeld, dat in Rotterdam-Zuid nog anderen dan uitsluitend arbeiders om huisvesting zouden vragen, maar het plan deed weinig of niets om die anderen te lokken: de meest gegoeden – aldus de ontwerper – zouden vermoedelijk wel de voorkeur blijven geven aan den Rechteroever en voor de middenklasse achtte hij geen afzonderlijke woonwijken noodig.

Buiten de tuindorpen was alles berekend op gesloten bebouwing; alleen benoorden het bescheiden parkje, dat aan

1) Verg. schrijven Gezondheidscommissie aan B. en W. no. 43 Dec. 1917 bladz. 3.

den Dordtschestraatweg was geprojecteerd, zou, zooals de toelichting zegt, zeer geschikt een klein villakwartier voor meer gegoeden te stichten zijn, terwijl ook strooken rondom het park voor open bebouwing konden dienen.

Dit park, om het weidsche woord te blijven gebruiken, het eenige voor deze stad in het zuiden, na voltooiing eens zoo groot als thans Utrecht, besloeg niet meer dan 6 Hectare, gaf „een net van wandelwegen tusschen zorgvuldig aangelegde gazons met hier en daar boom- en heestergroepen en bloembedden”.

De ontwerper achtte dezen parkaanleg alleszins voldoende. Immers het eiland Ysselmonde bood zooveel natuurschoon dicht bij de deur van den stedeling op den Linkeroever, dat naar zijn meening meer kunstmatige parkaanleg weinig zin had, te minder waar singels en ceintuurwegen en eenige verspreide beplantingen voldoende afwisseling gaven te midden van de gesloten bebouwing.

Het bewuste villakwartier voor meer gegoeden, een langwerpig stuk grond van ongeveer 200 bij 80 meter, lag, ook in werkelijken zin, onder de rook van de Gemeentelijke vuilverbranding en andere industriele inrichtingen, welke toen reeds gevonden werden ten zuiden van de Maashaven; het zou, als straks ingekneld tusschen de hooge gesloten bebouwing van een arbeiders- en havenkwartier, stellig weinig aantrekkingskracht uitgeoefend hebben op de verwachte bewoners. En aan het door den ontwerper terecht geprezen natuurschoon van het omringende landelijk deel der gemeente zou zeker groote schade doen diens voornemen om ook hier langs den nieuwen havenspoorweg een fabrieksgordel te scheppen, analoog aan dien op den Rechteroever, waartegen de Gezondheidscommissie bij de beoordeeling van het kanalenplan in het noorden en westen der gemeente zich zoo krachtig verzet had. Voor hinderlijke bedrijven – maar hinderlijk is een rekbaar begrip – kon het uitgestrekt gemeentebezit bezuiden de Waalhaven bestemd worden, kleine niet hinderlijke industrieën meende de ontwerper zonder bezwaar te kunnen doen opnemen in de stedelijke bebouwing, mits daarbij de singels en meer in het algemeen de betere wijken, zoo ook de tuindorpzône, werden uit-

gezonderd – dus een bestendiging van den rommeligen toestand ook in de nieuwe stad aan den Rechteroever aangetroffen. Vergeten werd ook dat de héél hinderlijke bedrijven daar ten zuiden van de Waalhaven, voor zoover die stank, stof of roet verspreidden, door de meest voorkomende westelijke winden een plaag voor heel Zuid konden worden, ook voor de tuindorpen.

Het eilandje Van Brienoord was aangeduid als bestemd voor industrieterrein of handelsdoeleinden, evenals een strook langs de Kreekhaven welke, doorgetrokken tot de rivier, Van Brienoord in tweeën sneed. Eerst dacht men zich op deze plek de nieuwe veemarkt met abattoir voor heel de gemeente, maar toen de oeverstrook intusschen aan particulieren was verkocht, achtte Plaatselijke Werken in 1918 dit denkbeeld daar niet meer uitvoerbaar: het abattoir-plan zette zijn zwerftocht weer voort, nu naar het oosten.

Kanalen kwamen, vreemd genoeg, in dit plan voor Rotterdam-Zuid niet voor, terwijl toch overal elders, waar die ontbraken, de gemeenschap groote offers bracht om alsnog waterverbindingen te verkrijgen. Evenmin hield het plan rekening met de noodzakelijkheid om de toekomstige 300.000 inwoners een eigen station te geven; de ontwerper achtte het vraagstuk van de spoorwegverbindingen voor de „toekomstige” stad „natuurlijk” nog niet urgent en daarmee was een der belangrijkste elementen van het verkeersprobleem in het overgelegde plan ook geheel ter zijde gesteld. Vagelijk spreekt de toelichting van een grooter station aan de lijn naar Dordrecht ter vervanging van het – sedert reeds buiten dienst gestelde – station Ysselmonde en een halte bij Hillesluis.

In directen samenhang met de hoofdlijnen van het doorgaand verkeer had de ontwerper, zooveel mogelijk met gebruikmaking van de reeds bestaande oude en nieuwe wegen, een schema van hoofdwegen ontworpen, dat hij eenvoudig en overzichtelijk in samenstelling achtte, doch waarbij dan de plaats van een toekomstig station niet in aanmerking was genomen.

Het punt van samenkomst van den Dordtschestraatweg en den Lange Hilleweg, twee bestaande wegen, met de door De Jongh op 60 meter breedte ontworpen doch in het plan

op 27 meter teruggebrachte Dordtschelaan, werd het centrale knooppunt; ter onderlinge verbinding van de daaruit gaande radiale hoofdlijnen waren gordelwegen ontworpen, waarvan de middelste met een breedte van 20 tot 30 meter de belangrijkste heette. Deze, getrokken van het noordelijk einde der Dordtschelaan langs de noordzijde van het park, boog bij de kruising met den naar de Doklaan door te trekken Dordtschestraatweg, onder een rechten hoek naar het zuiden, liep dan met een geringere breedte langs de ontworpen begraafplaats, verder langs de terreinen, welke gereserveerd waren voor sportdoeleinden en ziekenhuisbouw en ging dan door den Hillepolder langs den Bloemhof naar het punt van uitgang, de Dordtschelaan.

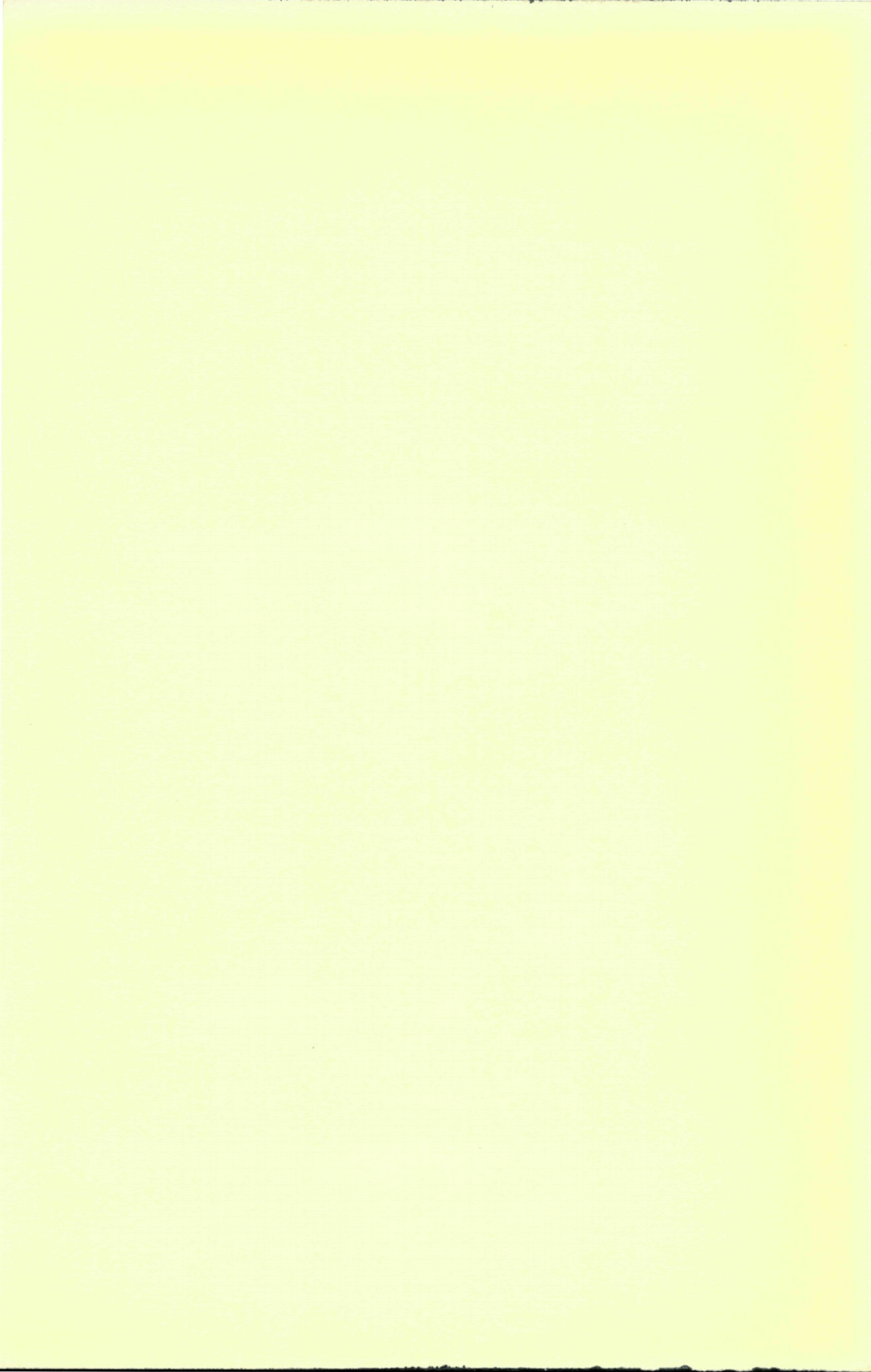
De derde, de buitenste, gordelweg viel slechts gedeeltelijk in het uitbreidingsplan.

Voor Oost-Varkenoord, het terrein van de Maasland-misère, was het schema van hoofdwegen, zooals de nota van den ontwerper zegt, nog eenvoudiger dan voor de andere deelen van het plan. Inderdaad. Want hoewel er reeds een beginsel-besluit was uit 1904 om een viaduct te slaan over het voor het straatverkeer zoo hinderlijke spoorweg-emplacment Feyenoord, bleef de bestáánde overweg aan de 2de Rosestraat de hoofdverbinding vormen tusschen de eenige overbrugging van de rivier en de nieuwe stad in het zuiden.

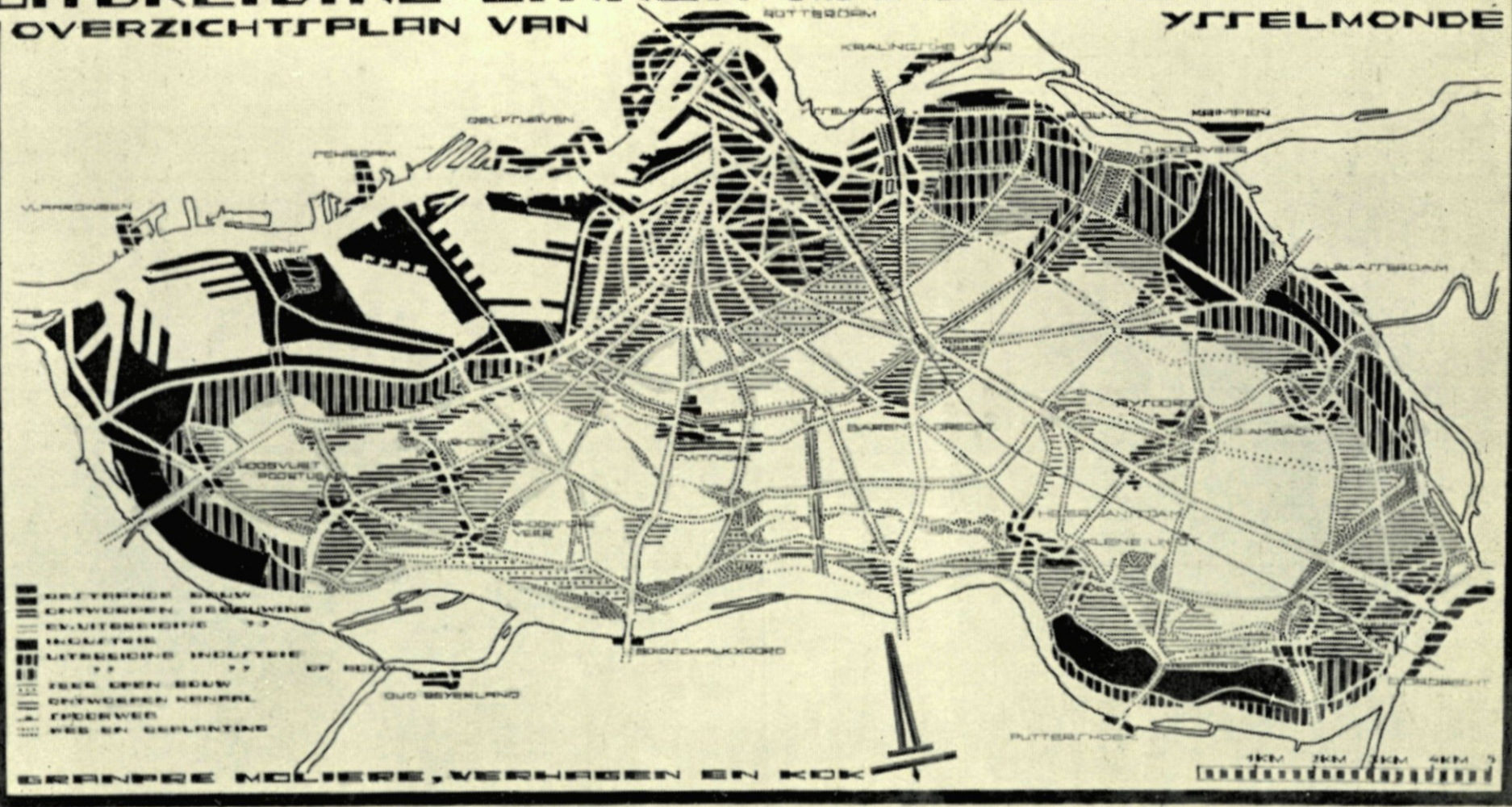
In denzelfden gedachtengang merkt de nota als een verdienste van het plan aan, dat voor de gordelwegen zorgvuldig rekening is gehouden met de reeds aanwezige wegen en met de bestaande eigendomsgrenzen volgens de kadastrale gegevens, wat ontsluiting en verkaveling van afzonderlijke perceelen zal vergemakkelijken.

Dit laatste spreekt boekdeelen. Het verklaart alles en verontschuldigt veel. Wat wij nu als gebrekkig zien, was voor een goed deel te wijten aan een stelsel, dat ook toen nog steun vond bij hen, die de uitvoering in handen hadden, het verderfelijke stelsel dat bij de uitbreiding in het laatst van de 19de eeuw voor de stadsontwikkeling zoo noodlottige uitkomsten gaf en waarvan in het bijzonder het noorden zoo'n droevig beeld laat zien¹⁾.

1) Verg. Plattegrond 1900 bijlage Rotterdam in de 19de eeuw.



LITBREIDING LINKER MAARJOEVER OVERZICHTSPLAN VAN



20. STREEKPLAN VAN DE ARCHITECTEN GRANPRÉ MOLIÈRE, VERHAGEN EN KOK. 1921.

Iets als een nieuw stadscentrum ontbrak in het plan ten eenenmale, er was alleen een hoofd-verkeers-knooppunt.

Voor alles, wat uitging boven de behoeften van alledag en zelfs voor deze als die van geestelijken aard waren of het doorgaand verkeer raakten, bleef de toekomstige bevolking aangewezen op de oude stad. Maar dan rees daar weer het spook van de oeververbinding en met een verbetering daarvan hield het plan eigenlijk geen rekening. Wel gaf het pro forma den tunnel tusschen Charlois en Park te zien, doch meer als fata morgana dan als het project van weldra tastbare werkelijkheid. Immers deze tunnel zou volgens den ontwerper wel nooit anders dan als secundair verkeersmiddel in aanmerking komen¹⁾ en alleen in een verdere toekomst, zoodat hij daardoor zijn plan dan ook niet had laten beïnvloeden.

De geheele nieuwe stad bleef georiënteerd op de bestaande aan den Rechteroever, via de eenige overbrugging door Rose en Van der Tak in 1878 gebouwd, berekend nòch op een verkeer, waarvan zij geen voorstelling konden hebben, nòch op een stadsuitleg, welke uitging ver over de toenmalige grenzen. En al bepleitte Burgdorffer in zijn toelichting terecht een tijdige en onbekrompen voorziening der oeververbindingen, in de praktijk van zijn plan was deze theorie niet tot uiting gebracht.

In zijn vergadering van 23 September 1920 had de Raad het plan uit 1917 voorloopig vastgesteld, maar het zou niet tot uitvoering komen. Met de reorganisatie in 1916 van de Diensten van Gemeentewerken en Bouwpolitie, welke laatste nu ging omvatten, naast het technische bouwtoezicht, ook de behartiging der meer ideëele belangen van de Volkshuisvesting, waren er over deze stad andere denkbeelden losgekomen met betrekking tot het wonen en omtrent het stadsplan voor het nieuwe Rotterdam.

Daarvan was ook reeds gebleken bij de behandeling van het voorloopig vastgestelde plan in den Raad. En nadat de directeur van Gemeentewerken 26 Mei 1921 nogmaals er

1) Verg. schrijven Gez. C. aan B. en W. van Dec. 1917 als antwoord op hun schrijven van 29 Juni/4 Juli van dat jaar.

over gerapporteerd had, kwam het in studie bij den in 1916 nieuw ingestelden Woningdienst.

Zeker is het niet toevallig geweest, dat aan dit departement tegen het einde van 1921 óók belandde een ander uitbreidingsplan voor het zuidelijk deel van Rotterdam, nu een belangrijk grooter gebied omvattend dan het voorloopig vastgestelde, waarvan de grenzen door de snel voortgaande bebouwing op sommige punten reeds waren bereikt of zelfs overschreden. Het vormde een onderdeel van een streekplan dat zich naar het zuiden uitstreekte tot de Oude Maas: „een stad als Rotterdam eindigt niet bij haar grenzen, haar belangen en haar invloed reiken ver daarbuiten”, zoo schreven de ontwerpers, eenvoudig en waar, in de begeleidende toelichting.

De ontwerpers. Dat waren nu niet ongenoemden uit gemeentelijke bureaux, maar – en dit was tot dan een unicum – de architecten Granpré Molière, Verhagen en Kok, van wie de eerste, destijds evenals zijn collega's in gemeentelijken dienst, een belangrijk aandeel had in het tot stand brengen van het in hoofdstuk III besproken uitbreidingsplan voor den Coolpolder van 1917.

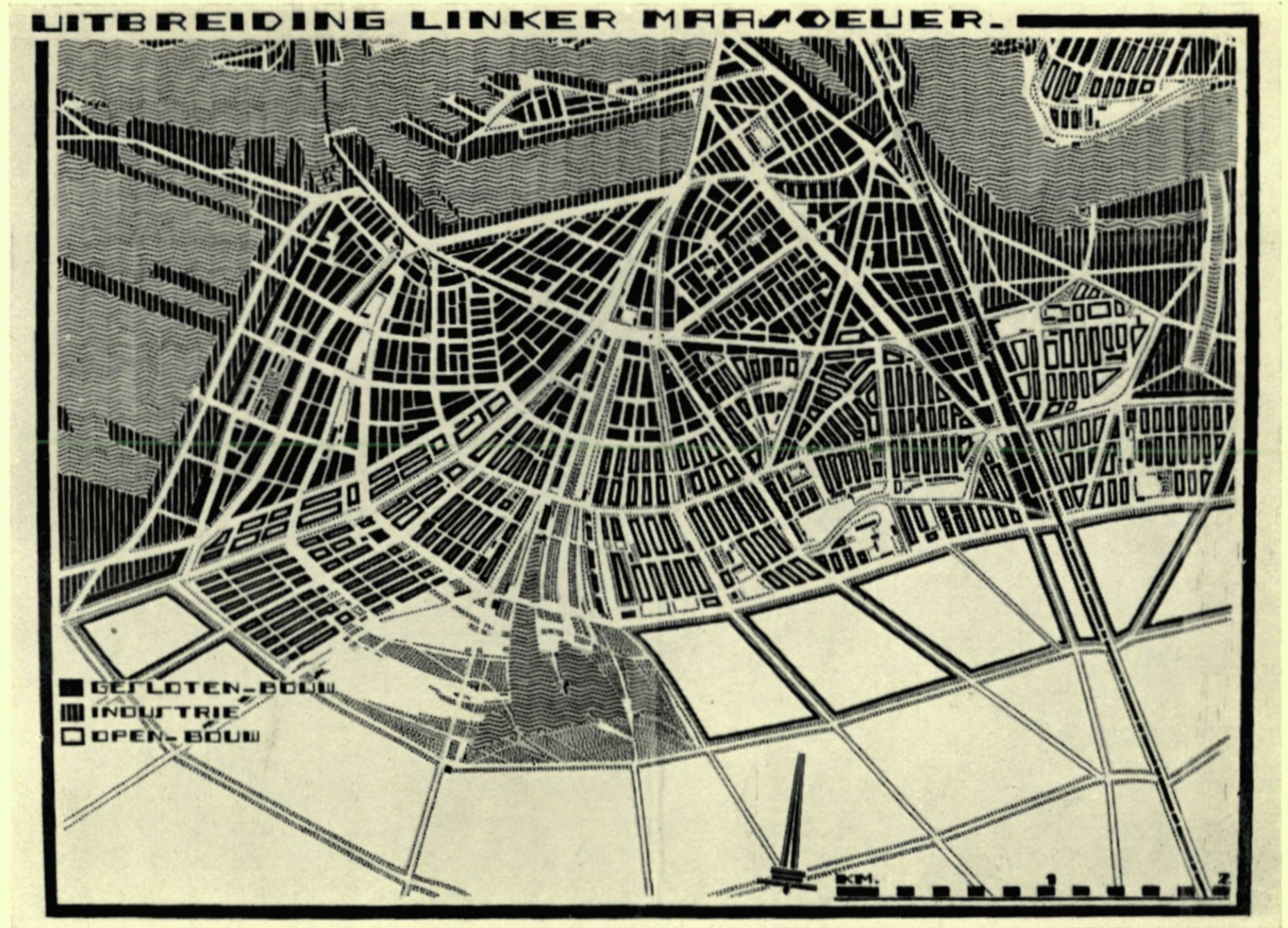
En dit nieuwe ontwerp voor Rotterdam-Zuid was zelfs niet in opdracht van de Gemeente gemaakt. Het ging uit van een particuliere onderneming, de N.V. Eerste Rotterdamsche Tuindorp, die daarmede voor dit deel van het stedelijk grondgebied en de aansluitende deelen een plan trachtte te verkrijgen, waarin het tuindorp Vreewijk ook in zijn gedachte uitbreiding zich harmonisch zou oplossen.

Deze opdrachtgeefster had het plan aangeboden aan B. en W., die het om advies in handen stelden van den directeur van Gemeentewerken ¹⁾ en den directeur van den Gemeentelijken woningdienst Ir. A. Plate.

Deze titularissen oordeelden dit buiten-ambtelijk ontwerp wegens zijn bijzondere kwaliteiten voor de Gemeente van groote waarde, al was het dan ook niet geschikt om zóó, zonder meer, te worden vastgesteld en het werd daarom in

1) Directeur Burgdorffer was 1 Mei 1922 om gezondheidsredenen afgetreden; zijn functie werd tijdelijk waargenomen door den adjunct-directeur H. S. de Roode, in Augustus 1923 benoemd tot directeur.

21. ONDER-
DEEL VAN
HET STREEK-
PLAN VAN
DE ARCHI-
TECTEN
GRANPRÉ
MOLIÈRE,
VERHAGEN
EN KOK, 1921.



geregeld overleg met de auteurs en met hun instemming door de betrokken diensten uitgewerkt tot een plan, dat geheel berustte op de ideeën der architecten-ontwerpers, doch „zuiniger” was en beter rekening hield met den bestaanden toestand¹⁾.

Of dit laatste inderdaad een voordeel was van het gewijzigde plan wil ik hier in het midden laten. In elk geval liet dit volkomen recht wedervaren aan het oorspronkelijke van Granpré Molière c.s., wier groote verdienste het was dat zij, het oude plan uit 1917 als werkschema gebruikende, een nieuw schreven, waarin weliswaar de goede principes van het oude werden overgenomen en ook de strijdpunten opgelost als door Burgdorffer later geadviseerd, doch waarbij het geheel tot een zeer bizondere aesthetische uitbeelding werd gebracht.

Maar wat het werkschema niet aangaf en wel een heel eigen stempel drukte op het plan van Granpré Molière en diens medewerkers, dat was niet in de eerste plaats het scheppen van een centraal stadsdeel, waar het schema alleen een verkeersknooppunt gaf, ook niet het opnemen van een tweede hoofdnet van verkeer, georiënteerd op den nu als zekerheid gegeven tunnel, maar vóór alles de indeeling in sectoren, vijf sectoren: een westelijke en een oostelijke voor industrieën en havens met daartusschen drie woonsectoren, waarvan de middelste als centrale ontspanningssector was gedacht.

Het denkbeeld, dat daaraan ten grondslag ligt, is zoo voortreffelijk weergegeven in de eigen toelichting van de ontwerpers, dat ik niet kan nalaten hier een stuk ervan af te schrijven.

„De gebruikelijke wijze van uitbreiding, zoo zeggen zij, n.l. het steeds toevoegen van nieuwe jaarringen of flarden van gelijksoortige bebouwing is door haar starre onwrikbaarheid niet alleen ondoelmatig, het is ook onduidelijk; wanneer men in zulke stadsdeelen niet nauwkeurig den weg weet, vergist men zich keer op keer, alle wijken en straten gelijken op elkaar. Als men daarentegen oude steden van

1) Inleiding rapport van de directeuren van Gemeentewerken en Woningdienst van 13 Januari 1923.

verre nadert, is hare samenstelling volkomen af te lezen en men komt zonder eenige inlichting vanzelf naar het centrum. De nieuwe steden zijn natuurlijk veel te groot om te overzien, maar niettemin kunnen ze zoodanig gebouwd zijn, dat men door een geleidelijke verdichting en versteviging van bebouwing en door een duidelijke richting, toch als vanzelf naar het centrum wordt gevoerd.

Met dezen eisch is in dit plan rekening gehouden; van buiten komend, gaat men eerst door den open gordel, waar zich de ontspanningsterreinen, ziekenhuizen, begraafplaatsen enz. bevinden, daarna bereikt men een zône van lossen woonhuisbouw die zich geleidelijk verdicht en ten slotte in een hoog bebouwd stads-kern culmineert”.

Met groote waardeering beschreven de beide directeuren in hun rapport deze oplossing dan ook als een kostelijke vondst.

„De geleidelijke en harmonische ontwikkeling van het centrale verkeersplein uit”, zoo prijzen zij, „langs al wijder wijkende parkstrooken tot in de breede bosch- en waterpartijen in het zuiden en ten slotte weer de overgang van deze naar het ongerepte land, zal van een aesthetische werking blijken te zijn, waarvan de parallel bezwaarlijk zal zijn te vinden, terwijl het indringen van de natuur tot in het hart van het stadslichaam en de daardoor ontstane onmiddellijke wisselwerking tusschen de centrale woonwijken eenerzijds en de natuur anderzijds, zeker van gunstigen invloed zal zijn op den geest der stadsbevolking.”

Financieel was deze oplossing evenzeer te aanvaarden. Want het door zijn ligging meer nabij de havens toch altijd nog duurdere terrein, dat gevraagd was voor het nietige parkje uit het oorspronkelijk plan, kon nu geheel bebouwd worden en de aanleg van de sectorisch uit het centrum naar het zuiden zich verwijdende groene zônes, kon gelijken tred houden met de uitvoering van het geheele plan, dus ook met de uitgifte van bouwterrein, welke een deel der ingestoken kapitalen weer vrijmaakte.

Zooals ik hierboven reeds aanstipte was een der andere voordeelen van het plan, dat het de toekomstige tunnel tot zijn recht liet komen: dáár lag de wortel van een ander

waaivormig net, waarvan de wegen als gordelwegen over het hoofdnet werden voortgezet en de verbinding bezorgden tusschen woonwijken en parksectoren onderling.

Ter hoogte van den middelsten, den ontspanningssector, verbreedde zich de hoofdgordelweg west-oost, welke de verbinding zou vormen tusschen tunnel en station, tot een ruim plein, het centrum van de nieuwe stad, welke daarmee een kans kreeg zich te ontwikkelen tot een organisch geheel met een eigen leven.

Ook dit plan miste het kanaal voor locale behoeften waarop de Gezondheidscommissie steeds had aangedrongen, als onontbeerlijk in een stad van den gedachten omvang.

Toch was dit vraagstuk niet over het hoofd gezien.

Naar aanleiding van de dienaangaande in en buiten den Raad gemaakte opmerkingen had de afgetreden directeur van Gemeentewerken in zijn rapport van 24 Januari 1921 verschillende tracés voor het kanaal aangegeven, maar hangende de onzekerheid, hoe uiteindelijk de verbetering van de spoorwegtoestanden om Rotterdam¹⁾ opgelost zou worden, meende men beter het kanaal buiten het uitbreidingsplan te kunnen houden. Dit zou niets praejudicieeren: aanleg nòch in zuidelijke, nòch in oostelijke richting werd daarmee uitgesloten. Werd echter dit laatste tracé gekozen, dus een kanaal Waalhaven-Bolnes, dan zouden daarlangs alleen in de buitenste sectoren fabrieken worden toegelaten; gelukkig zou dus in elk geval de zwarte gordel in het midden over grooten afstand onderbroken worden. Voor het plaatselijk verkeer was dit kanaal van weinig belang.

Het plan Granpré Molière c.s., als ik het na de aangebrachte wijziging zoo nog mag blijven noemen, zou evenmin tot uitvoering komen.

Uit de burgerij waren geen bezwaren ertegen ingebracht, maar toch hadden B. en W. zooals zij 26 Februari '26 aan de Gezondheidscommissie schrijven, opdracht verstrekt aan de betrokken diensten om het plan nader te bezien met het oog op de bezwaren bij de behandeling in den Raad geopperd. „Een en andermaal” is het toen nader bestudeerd

1) Verg. Mededeelingen Staatscommissie ingesteld bij K. B. 19 Maart 1914, verschenen in Juli 1921.

en omgewerkt en het heeft bij herhaling een punt van bespreking uitgemaakt in de Commissie van Plaatselijke Werken en van Volkshuisvesting.

Uit dezen arbeid is het plan voortgekomen, waarvan nu de Stadsarchitect Ir. Witteveen als auteur moet worden aangemerkt. Het onderscheidde zich op belangrijke en principiele punten van de voorgaande plannen.

Het bracht het kanaal, nu met een breedte van ± 100 meter en in hoofdzaak bestemd voor de groote rijnvaart, binnen den havenspoorweg, waardoor het aantal straatovergangen en dus hoofdwegen tot een minimum beperkt diende te worden. Deze overgangen kregen nu in zekeren zin gelijke stedenbouwkundige functie als weleer de poorten, het zouden zijn de hoofdknooppunten voor het verkeer, zooals aan de rivierzijde het knooppunt bij Charlois, waar de tunnel de tweede vaste oeververbinding zou geven, in de toekomst een hoofdverkeerspunt zou worden. De beteekenis van het centrale plein uit het laatst voorgaande plan werd daardoor een andere en de hoofdgordelweg moest thans ook zuidwaarts ombuigen naar een der overgangen van het kanaal, wat ernstige tegenkanting ontmoette bij den directeur van den Woningdienst en bij de Commissie voor de Volkshuisvesting. ¹⁾

Ir. van Dijk, de tegenwoordige directeur van Gemeentewerken, beschrijft in zijn overzicht in het R. Jaarboekje 1927 de kern van Witteveen's plan aldus:

„Ongeveer bij het punt van samenkomst van Dordtsche straatweg, Lange Hilleweg en Strevelsweg is voor deze toekomstige stad het groote centrale plein ontworpen. Naar het zuiden toe wordt de bebouwing lager en de aanleg opener en wijder, waardoor een geleidelijke overgang naar het landelijk deel van het eiland Ysselmonde gewaarborgd wordt. In den Smeetlandschen polder zijn terreinen voor parkaanleg, sport en ontspanning gereserveerd en zijn mede de nieuwe begraafplaatsen gesitueerd. Deels parallel loopend met den havenspoorweg is in het plan opgenomen een breed scheepvaartkanaal, hetwelk beoogt in de toekomst, naast en ter ontlasting van de rivier, een nieuwe verbinding voor

1) Verz. 1927 volgn. 118 blz. 555.

rijnschepen tot stand te brengen tusschen het westelijk zeehavengebied en de rivier de Maas bij Bolnes.”

De eenige maar dan ook ernstige bedenkingen tegen dit magistraal opgezette plan golden juist dit kanaal op de voorgestelde plaats; zoowel de Gezondheidscommissie als de Kamer van Koophandel hebben zich er tegen verzet.

Het plan werd op 14 October 1926 door den Raad voorloopig vastgesteld en met eenige wijzigingen den 2 Juni 1927 definitief aanvaard.¹⁾

Voor het overige moet dit plan van Rotterdam's stadsarchitect en de behandeling daarvan, als nog niet behoorende tot de geschiedenis, in dit historisch overzicht buiten beschouwing blijven, evenzoo hoe het bij de uitvoering zich toonde. Hoe voortreffelijk een plan moge zijn – en van den ontwerper kon bezwaarlijk iets middelmatigs verwacht worden – de wijze van uitvoering kan de beste bedoelingen verijdelen. Niet geheel ten onrechte heeft onlangs een Rotterdamsch dagblad de planloosheid gegispit in de beschikbaarstelling van bouwgrond, waardoor inderdaad in ernstig gevaar komt de mogelijkheid om van Rotterdam-Zuid te maken, wat toch het laatste plan bedoelde: een tot zekere hoogte zelfstandige stad aan gene zijde van de rivier.

De tegenzin bij de bevolking is voor goed gebroken en de voorspelling, dat zoodra op den rechteroever de woningvoorraad zich zou herstellen een groote terugtocht dáárheen zou plaats vinden, is niet bewaarheid. Naast den semi-officieelen bouw als die van Vreewijk en andere woningwettelichamen heeft de particuliere bouwnijverheid het hare eraan gedaan om in enkele jaren de Linkeroever te doen groeien tot een stad, waarvan het zielental thans dat van Utrecht overtreft; reeds de volkstelling van 1930 gaf voor dit deel der gemeente, met inbegrip van het Noordereiland, 169590 inwoners, dus een vermeerdering van 78837 in 10 jaar of van rond 128000 sedert het begin van deze eeuw.

En de aanbouw in Rotterdam-Zuid is sedert nog onverzwakt voortgegaan; alleen de Gemeente is daarbij achtergebleven. Het centrale plein, als kern van deze stad bedoeld,

1) Verz. 1926 volgn. 203 en verz. 1927 volgn. 118 blz. 553. Raadsvergaderingen van 29 April en 2 Juni 1927.

bestaat nog enkel in teekening, de begraafplaats en het ziekenhuis zijn nog in wording en voor lief en leed, voor zoover dit ambtelijk geregistreerd wordt, moet de burger uit het zuiden zich nog altijd den tocht naar den Coolsingel getroosten.

Juli 1935

BESTRATINGSWEE

Wij bidden U, Gemeenteraad!
Herstelling onzer *Houttuinstraat*.
Indien men daar te voet door gaat,
Dan blijkt het, Heeren! in der daad
Dat zij te wenschen overlaat.
't Plaveisel is in slechten staat:
De stoepen, buiten keur en maat,
Ten speelbal van straatjongens kwaad,
Doen denken aan een honiggraat.
Verbetert men toch wat bestaat,
Eer men tot 't nieuwe overgaat,
Dan noemt men dat een wijze daad.
Wanneer het dus de kas niet schaadt,
Brenge door *Trottoirs* dan regelmaat,
In onze goede *Houttuinstraat*.
Dat Gij ons steeds maar overslaat
Is deelen met stiefmoedermaat,
En dit verwekt maar afgunst, haat.
Bedenkt dat er geschreven staat:
Zijt uwe naasten niet tot kwaad!
O, Nobele Gemeenteraad,
Gegroet van uw

Caninophaat.

Advertentie N.R.C. 24 February 1865.

22. KERK-
STRAAT MET
AMBACHTS-
HUIS TE HIL-
LEGERSBERG.

1755.

NAAR EEN
AQUAREL VAN
JACOB KORTE-
BRANT

IN HET
GEMEENTE-
ARCHIEF.



J. Kortebant 1755