

STADSONTWIKKELING VAN ROTTERDAM IN HET BEGIN VAN DEZE EEUW

DOOR L. J. C. J. VAN RAVESTEYN

I. DE JONGH'S UITBREIDINGSPLAN VAN 1903

ER is in het Rotterdamsch Jaarboekje reeds zóó veel belangrijks medegedeeld uit de oudere geschiedenis van deze stad en haar omgeving, dat het mij goeddacht ter afwisseling eens een greep te doen in de dichterbij liggende historie en wel uit een tijdperk dat háást nog geen historie is – iets te zeggen over de stadsontwikkeling in het begin van deze twintigste eeuw.

Wie dit wil doen, begint te zeggen De Jongh, zooals men Rose zegt als men spreekt over de uitbreiding van Rotterdam in een voorafgaande periode, in de midden-decennia van de vorige eeuw.

Toch is er een cardinaal verschil tusschen beiden.

Rose, al heeft hij óók voor de haven gewerkt, is toch vóór alles de stedebouwer. De Jongh geeft alleen stedebouw als aanvulling bij zijn haven-concepties.

Als Rose in onderzoek krijgt het vraagstuk van een betere verbinding tusschen Maas en Schie, dan begint hij de oplossing te zoeken in het daaraan dienstig maken van wateren welke in het bebouwde stadsplan reeds een plaats hadden, een historische functie vervulden, de oude westelijke vesten – nu Coolsingel en Schiedamschesingel. Dat was in 1853 en de Kamer van Koophandel kon zich met deze nieuwe doorvaart aan den rand van de toenmalige stad zeer goed vereenigen; maar het plan liep gelukkig op niets uit.

Als De Jongh dertig jaar later, in 1883, dezelfde kwestie krijgt op te lossen, sluit hij zich eerst weliswaar aan bij een gewijzigd plan van Rose uit 1865 – een kanaal van den Westzeedijk ten westen van „De Heuvel” tot den Beukelsdijk, met een aftakking naar de Delfshavensche Schie¹⁾; na genoeg het geheele terrein tusschen den Westersingel en de kom van Delfshaven behoorde tot het gebied van deze toen

1) Zie Bijlage in Rotterdam in de 19de eeuw, plattegrond van 1881.