

Jan van den Noort

'Rotterdams Oude Haven heeft na zes eeuwen
alwéér een ingrijpend veranderd gezicht'
Rotterdam-Europoort-Delta (1984) 5, 20-25
(verscheen ook in Engelse en Duitse versie).

Laatste grote litteken van verwoestend bombardement in 1940 ongedaan gemaakt

Rotterdams Oude Haven heeft na zes eeuwen alwéér een ingrijpend veranderd gezicht

De Rotterdamse haven heeft in de loop der eeuwen de nodige metamorfosen ondergaan. De strijd om de schaarse ruimte heeft zich op allerlei manieren geuit. De vraag naar havencapaciteit heeft niet alleen een enorme havenuitbreiding ten gevolge gehad, maar ook een regelmatige verplaatsing van de havenactiviteiten. De kaden konden steeds weer andere gebruikers begroeten. Een haven, die komen en gaan aan den lijve heeft ondervonden en door haar leeftijd het grootste aantal veranderingen heeft mogen aanschouwen, is Rotterdams oudste haven: de 'Oude Haven'. Zes eeuwen oud en de nodige ervaringen achter zich, lijkt het de moeite waard om op het verleden van deze haven terug te kijken. Zeker, nu onlangs weer een groot aantal wijzigingen in haar omgeving gestalte kreeg.

Rotterdam dankt zijn naam aan de dam, die in het jaar 1240 over de Rotte, een zijriviertje van de Maas, werd gelegd. Die dam was de voortzetting van een van de vele dijken, die het gebied doorkruisten. Beetje bij beetje

In 1240 werd het riviertje de Rotte (1) afgedamd. Rotterdam dankt zijn naam aan deze dam (2). Tussen de zandplaten (3) in de rivier de Maas (4) ontstond Rotterdams eerste echte haven: de Oude Haven (5).

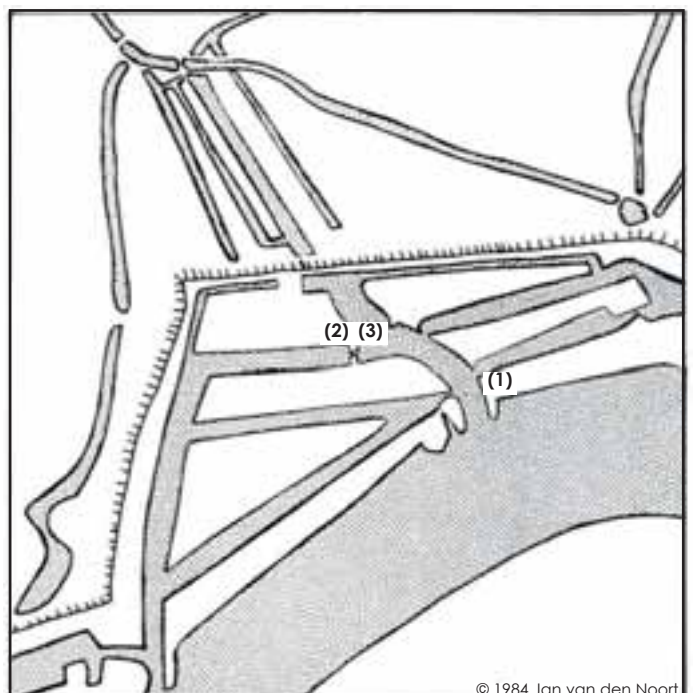
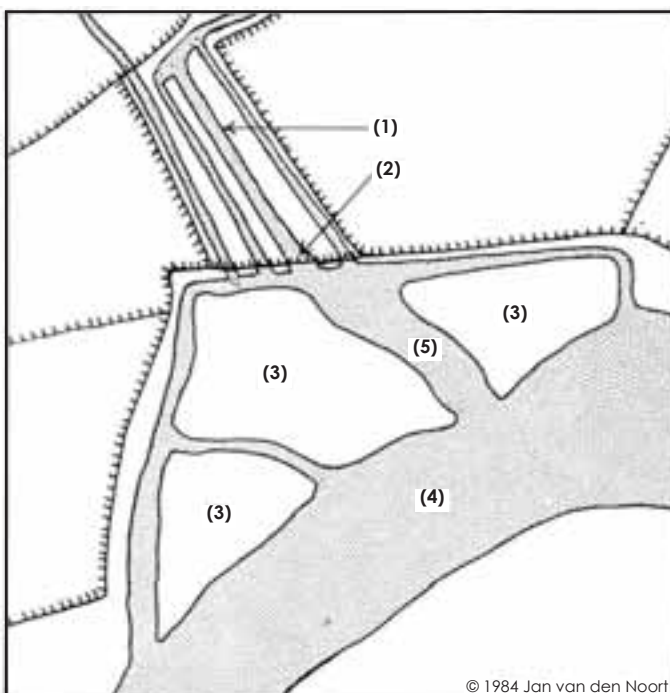
werd het land op de rivier veroverd. Achter deze dam werd een smalle strook land beschermd tegen al te enthousiast oprukken van de Maas.

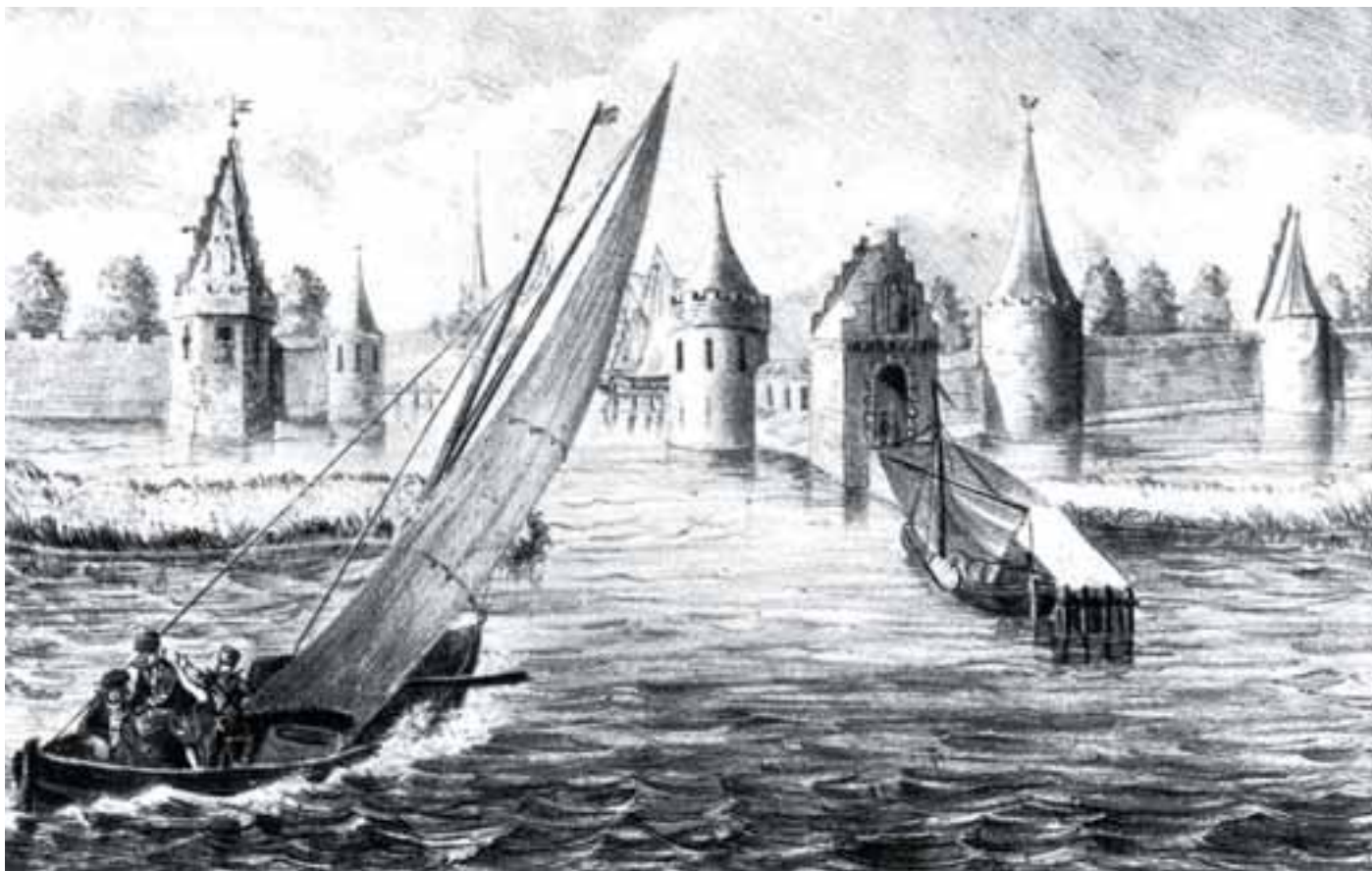
Vóór de dijk lagen zandplaten, die bij hoog water verdwenen, maar bij laag water droog vielen en de rivier slechts enkele geulen lieten. Door een van die geulen konden kleine scheepjes een steiger langs de dam bereiken.

In de loop van de veertiende, vijftiende en zestiende eeuw werden de zandplaten bedijkt. De ertussen gelegen ruimten werden van kaden voorzien en benut als havens. De geul, die aanvankelijk dienst deed als toegang tot de stadssteiger promoveerde tot 'Buitenhaven' en werd al snel de belangrijkste haven van de jonge stad: de 'Oude Haven'.

Aan haar kaden lagen de haringschepen, die in het begin van de zestiende eeuw de basis legden voor Rotterdams welvaren. Op die kaden waren

In de veertiende, vijftiende en zestiende eeuw werden de zandplaten in de Maas tot een havencomplex vergraven en verkreeg Rotterdam zijn vestingwerken en zijn kenmerkende driehoekige vorm. De oostelijke Oude Hoofdpoort (1) flankeerde de haventoeegang. De vestiging van een koopmansbeurs (2) en een stadswisselbank (3) markeerden de groei van vissersplaats tot handelsstad.





De mond van de Oude Haven, zoals hij er volgens een oude afbeelding rond 1560 moet hebben uitgezien.

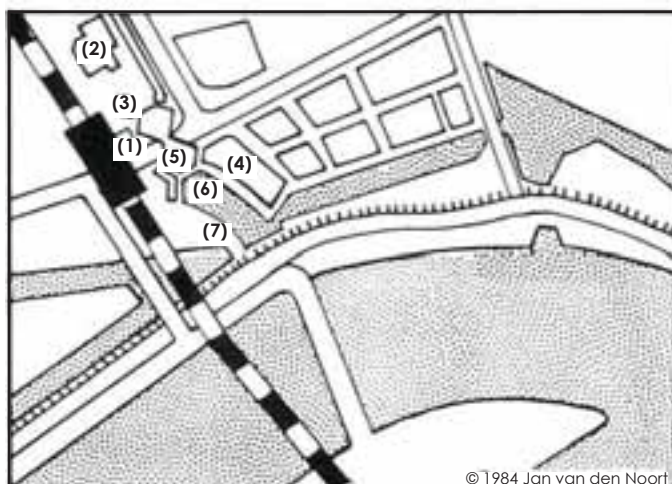
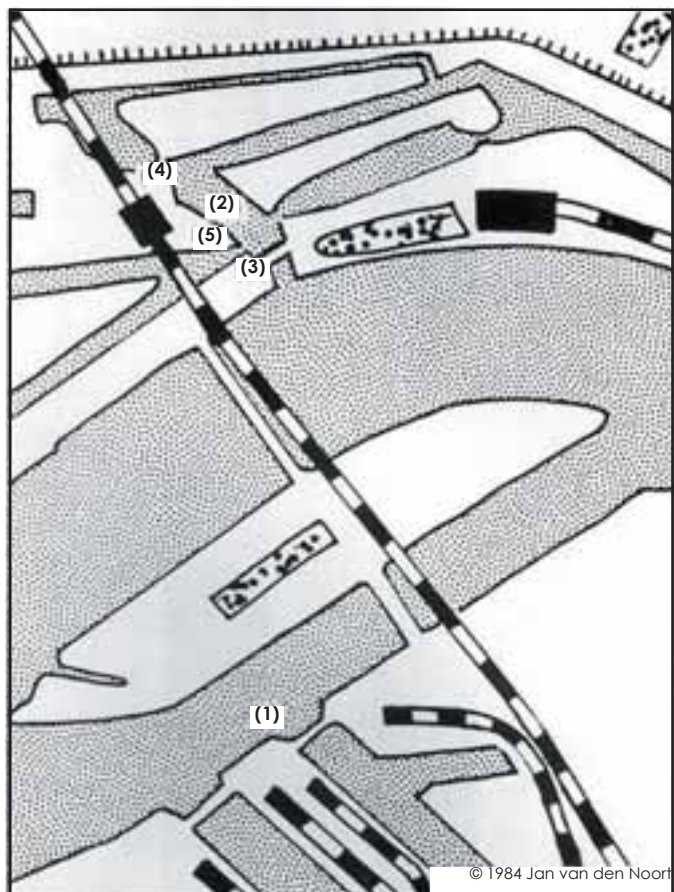
(Foto: Gemeentearchief Rotterdam).

In de negentiende eeuw maakte Rotterdam zijn grote sprong naar de overkant van de rivier en groef daar een aantal havens (1).

De Oude Haven (2) raakte bekneld tussen twee spoorlijnen en zag haar mond gesnoerd door een brug over de haveningang (3).

Het noordelijke deel van de haven werd gedempt ten behoeve van het verkeer en van "Plan C", een sjiek winkel complex (4). De haventoeegang werd opgesierd met Europa's eerste wolkenkrabber, het Witte Huis (5).

De huidige bebouwing van het Oude Havengebied. De cijfers verwijzen naar het metrostation (1), het nieuwe bibliotheekgebouw (2), het potloodvormige woongebouw dat in de volksmond ook Kabouter Puntmuts heet (3), het woongebouw dat intussen algemeen De Apenrots wordt genoemd (4), het wijkje met paalwoningen dat bekend staat als Het Blaakse Bos (5), het Binnenvaartmuseum (6) en het Witte Huis (7).





Een van Rotterdams vestingwerken, de "Oostelijke Oude Hoofdpoort", flankerde de toegang tot de Oude Haven. Jammer genoeg moest het gebouw in 1856 het veld ruimen voor een nieuwe weg, die toegang moest geven tot het Maasstation. (Foto: Gemeentearchief Rotterdam).

de nevenbedrijven van de haringvangst gevestigd. De opslagplaatsen, de kuiperijen en het stedelijk keurhuis. Ook werven en zelfs steenbakkerijen vonden een plek op het 'Nieuwe Land'. Ze werden echter verdrongen ten gunste van de bouw van huizen.

Karakter veranderd

Met name de bouw van koopmanshuizen leidde een nieuwe tijd in. Al vrij snel zou de handel, meer nog dan de visserij, haar stempel op de Oude Haven gaan drukken. Op haar kaden werden de Koopmansbeurs en de stadswisselbank gevestigd. De haringschepen maakten plaats voor de schepen van de grote handelsvaart.



Konden haringvissers het misschien nog stellen zonder wallen en grachten, de wereldhandel voelde zich veiliger als de thuishaven in tijd van nood op het ergste voorbereid was en op ieder gewenst moment kon worden omgetoverd in een onneembare veste. De Oude Haven werd geflankeerd door de Westelijke en de Oostelijke Oude Hoofdpoort, die door hun indrukwekkendheid ontzag moesten inboezemen bij ongenode gasten.

De grote sprong

De negentiende eeuw zou weer andere eisen stellen. De stad had meer havens nodig, maar kon op eigen grond geen kant meer uit. Het hele gebied bezuiden de dijk was tot haven vergraven en er zat niets anders op, dan de sprong naar de overkant te wagen. Na lange aarzeling ging Rotterdam daartoe over, annexeerde de gemeenten op de zuidelijke Maasoever en voorzag daar in zijn behoefte aan nieuwe kaden.

Het oude Handelsondertien werd daardoor ontlast, wat de gemeente de kans gaf om, ten behoeve van een betere oost-west verbinding in de stad, het

noordelijke deel van de Oude Haven te dempen. Over de bebouwing van de gedeeltelijk gedempte, gedeeltelijk overkluisde haven werd heel wat afgediscussieerd. Van de drie plannen, die ter tafel lagen, was het uiteindelijk 'Plan C', dat de eindstreep haalde. De sjeke winkels, waarmee de havenwijk werd opgesierd bleven dan ook nog lange tijd zo heten: Plan C.

Net ontsnapt

De haveningang was eerder, in de negentiende eeuw, de mond gesnoerd door een brug, die nog eens duidelijk maakte dat de scheepvaart concurrentie had gekregen. Als om aan te kondigen dat een nieuwe tijd was aangebroken, werd dit stukje oud-Rotterdam omsingeld door spoorwegen en het scheelde een haar of de Oude Haven was zelf onder de voet gelopen. De Rijnspoorweg, die in oostelijke richting liep, had een kopstation dat vlak voor de Oude Haven lag. Ten behoeve van het verkeer van en naar de trein was een brug over de Oude Haven absoluut vereist. Zelfs de Oude Hoofdpoort werd aan deze gedachte opgeofferd.

De Oude Haven voor en nadat het Plan C tot stand was gebracht. Linksonder de situatie zoals zij was in 1875. Rechtsonder het beeld dat de haven bood in 1891. Op de achtergrond de Sint Laurenskerk. (Foto's: Gemeentearchief, Rotterdam)



Daarbij bleef het niet. Twee andere spoorlijnen, een uit het noorden komend, de andere uit het zuiden moesten hoog nodig met elkaar worden verbonden. Om de schade nog enigszins te beperken werd een traject over de Rotte gekozen. Hoog boven dit riviertje en de Rotterdammers pufte de trein over een viaduct langs de Oude Haven over de Maas. De verbinding was tot stand gebracht.

Wat moest wijken, werd voor een deel gecompenseerd door de bouw van Europa's eerste wolkenkrabber aan de ingang van de Oude Haven. In hoogte is dit 'Witte Huis' al lang voorbijgestreefd, maar het blijft een prachtig gebouw.

Nieuwe dreiging

Toen in 1939 voorgesteld werd om de Rijnspoorweg ook op het viaduct aan te sluiten, spraken de kranten daar schande van: 'De oude havens, daarop concentreren zich de gedachten, hebben een schoonheid die misschien niet iedere bewoner of bezoeker der stad is geopenbaard, maar dit mag geen argument zijn om dan ook maar aan deze schoonheid onherroepelijk een einde te maken.'

'Gelukkig zijn de voorbeelden die kunnen helpen de plannen te verijdelen voor de hand liggend. In de vorige eeuw heeft Rotterdam een viaduct gekregen, die er op de oorspronkelijke tekening zo onschuldig uitzag. De prenten daarvan zullen bekend zijn. Maar de eisen van het verkeer heb ben het viaduct verzaagd en nog zijn de plannen niet gereed, omdat er aan gedacht wordt de bestaande viaduct te verdubbelen. De moderne architect belooft ons nu een viaduct, die aan de eisen des tijds voldoet en die als sierlijk wit lint zich over de straten zal slingeren.'

Nee, de schrijver was niet enthousiast over nog zo'n 'lint' door de stad en over de Oude Haven. Nog voor het plan in de een of andere bureaula kon verdwijnen werd de stad getroffen door een vele malen verwoestender gebeurtenis. 14 Mei 1940 werd het centrum van Rotterdam gebombardeerd. Wat restte was afzichtelijk: De wonden zijn nog steeds niet helemaal geheeld. Ook het Oude Havengebied, nog altijd een karakteristiek stadsdeel werd met de grond gelijk gemaakt. Het was tientallen jaren een kale vlakte, die ruimte bood aan markten, kermissen en circussen. De brug over de ingang van de Oude Haven werd vervangen door een brede boulevard langs de Maas, maar verder bleef alles kaal en verlaten.

Plannen waren er wel. Het gebied zou zich heel goed lenen voor de bouw van een kolossaal verkeersplein, dat op eenvoudige wijze kon worden aangesloten op een nieuw te bouwen brug over de Maas. De Oude Haven zou in dit concept volledig verdwijnen onder

de oprit van die brug. Dit plan, dat de bereikbaarheid van de binnenvaart hoog in zijn vaandel schreef, is niet uitgevoerd. Buurtactiegroepen dwongen een ander stedelijk beleid af, waarbij de leefbaarheid van de stad centraal staat. Het stadsbestuur kreeg meer aandacht voor de woonomgeving van zijn burgers. De afrit van de nieuwe brug over de Maas maakt nu, vlak voor de Oude Haven, een scherpe bocht en laat de veteraan ongerept.

Opnieuw bebouwd

Toen het verkeersplein eenmaal van de baan was, kon gedacht worden over een andere invulling van het gebied ten noordoosten van de Oude haven. Na veertig lange jaren kale troosteloosheid werden daar onlangs in hoog tempo een metrostation, een bibliotheek en nieuwe woningen gebouwd. De ruime bibliotheek bleek al snel na de opening een groot succes. De aantrekkingskracht van deze nieuwe accommodatie deed het aantal lezers enorm toenemen. Verder zijn voor vierduizend toekomstige bewoners door een tiental architecten, de meest uiteenlopende woningontwerpen gemaakt. Naast een potloodvormige woonflat en een woonblok, dat nog het meest weg heeft van de apenrots in de dierentuin, springt vooral het 'Blaakse Bos' in het oog. Dit project bestaat uit achtendertig paalwoningen over een van de drukste verkeersaders van Rotterdam. De kubusvormige kruinen bevatten drie woonverdiepingen.

Een van de bewoners, enthousiast over zijn nieuwe woning, heeft deze voor het kijkgrage Rotterdamse publiek opengesteld. Binnen drie maanden kreeg hij 25.000 bezoekers over zijn 100 vierkante meter vloer.

Laatste schram

Bij het volbouwen van het Oude-Havengebied is overigens toch weer een stukje Oude Haven gesneuveld; gedempt ten behoeve van de woningbouw. De frontale aanval van de verkeersbrug kon destijds nog worden afgeslagen, die van het oprukkende 'bos' kon niet meer worden gestuit. Hopelijk was dat de laatste schram, die de haven opliep. De Oude Haven was eens Rotterdams belangrijkste haven en genoot ongevraagd het respect van iedereen. Zes eeuwen lang maakten haringvissers, de handels- en de binnenvaart er gebruik van. Onlangs heeft het Binnenvaartmuseum zich over de grijsaard onder Rotterdams havens ontfemd. In de Oude Haven worden nu de oude schepen opgeknapt, die jaren terug de vaste bezoekers waren van de haven-met-de-vele-gezichten.

Jan van den Noort