

Die Entwicklung von Rotterdam und der Wiederaufbau der Innenstadt

Autor(en): **Rutgers, Jan**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **74 (1956)**

Heft 22: **Zur 52. Generalversammlung der G.e.P., 13. bis 16. Juni in Holland**

PDF erstellt am: **20.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-62641>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Entwicklung von Rotterdam und der Wiederaufbau der Innenstadt

DK 711.52.004.6

Von Dipl. Bau-Ing. ETH Jan Rutgers G. E. P., Direktor am Stadtplanungsamt, Rotterdam

Hierzu Tafel 39

Rotterdam ist wie die Städte Schiedam und Vlaardingen (Bild 1) entstanden auf dem Deich, welcher das nördliche Ufer des Flusses Nieuwe Maas begleitet. Aus einem Fischerdörfchen hat sich Rotterdam dank seiner Lage in etwa 30 km Entfernung vom Meer an der tiefen Aussenkurve des Flusses zu einer Handelsstadt entwickelt. Zwischen Deich und Fluss bot sich Gelegenheit für den Bau von Häfen, die mit dem Meer in Verbindung standen. Nachdem im Jahre 1870 der Nieuwe Waterweg gegraben worden war, wodurch eine neue Rheinmündung entstand, wurde Rotterdam der Transithafen des sich stark entwickelnden Hinterlandes dem Rhein entlang (Ruhrgebiet). Die neuen grossen Häfen, welche für den Umschlag von Kohlen, Erzen und Getreide notwendig waren, wurden am südlichen Ufer des Flusses gebaut, nachdem Brücken für Eisenbahn- und Strassenverkehr dieses Ufer zugänglich gemacht hatten. Die weitere Ausdehnung des Hafen- und Industriegebietes ging stromabwärts beide Ufer entlang, da die Brücken den Hochseeschiffen die Fahrt stromaufwärts verunmöglichten. Rotterdam ist heute der zweite Hafen der Welt und der erste Hafen des Kontinents.

Die Ausdehnung der Wohngebiete am nördlichen Ufer, welche zuerst konzentrisch rings um die alte Stadt stattfand, wurde durch das Wachsen der Arbeitsgebiete in westlicher Richtung ebenfalls in diese Richtung gelenkt. Dies hatte zur Folge, dass Rotterdam und Schiedam zusammenwuchsen, während die offene Fläche zwischen Schiedam und Vlaardingen bedeutend kleiner wurde (Bild 1). Die drei Städte am nördlichen Ufer der Nieuwe Maas bilden dadurch immer mehr ein Ganzes, das in grossen Zügen einen Streifen Arbeitsgebiet dem Fluss entlang und dahinter einen parallelen Streifen Wohngebiet umfasst.

Die Innenstadt von Rotterdam mit den benachbarten Vierteln bildet überdies ein sehr wichtiges Arbeitsgebiet als Zentrum eines grossen Wohngebietes.

Am südlichen Ufer entstand ein Streifen Hafen- und Industriegebiet, im Westen sogar von grossen Abmessungen. Die Wohngebiete aber beschränkten sich hier auf den östlichen Teil. Der tief ins Land dringende Waalhaven hemmte eine Entwicklung der Wohngebiete in westlicher Richtung. Das südwestliche Hafen- und Industriegebiet mit dazugehörigen Arealen der grossen Oelgesellschaften gegenüber Vlaardingen ist dadurch ohne zugehörige Wohngebiete von genügendem Umfang geblieben. Die Arbeitskräfte müssen hauptsächlich aus Vlaardingen oder Rotterdam-Süd kommen; dies bringt grosse Schwierigkeiten mit sich, weil sie entweder den Fluss überqueren oder grosse Distanzen zurücklegen müssen. Es ist für die Arbeiter zeitraubend und ermüdend und verursacht Kosten für sie oder ihre Arbeitgeber, hemmt die Schifffahrt auf dem Fluss und belastet Strassen und Knotenpunkte schwer. Diese Erwägungen führten zur Projektierung einer neuen Stadt «Hoogvliet» (Bild 1) mit etwa 60 000 Einwohnern südlich des Oelhafengebietes. Ein Teil dieser Stadt ist fertig; ihre Ausdehnung wird regelmässig fortgesetzt. Hierbei zeigen sich neue Probleme. So ist es z. B. notwendig, dass die Einwohner von Hoogvliet schon im Anfangsstadium, also in einer noch nicht vollaufgewachsenen Stadt, die städtischen Dienstleistungen vorfinden. Ohne diese würde das Wachstum von Hoogvliet gehemmt; Hilfe und Führung durch die städtischen Behörden ist also notwendig.

Die Teile dieser ganzen Agglomeration von etwa 800 000 Einwohnern werden untereinander verbunden durch Strassen parallel und quer zum Fluss (Bild 1). Der Plan für den



Bild 1. Rotterdam und Umgebung mit den geplanten Hauptstrassenzügen, Masstab 1:100 000. A = Maastunnel, B = geplante Strassenbrücke

Wiederaufbau der im Jahre 1940 vollständig zerstörten Innenstadt von Rotterdam gliedert sich diesem Plan ein. Die projektierten und zum Teil schon ausgeführten Hauptverkehrsstrassen in die Innenstadt verlaufen ebenfalls parallel oder quer zum Fluss.

So ist direkt dem Fluss entlang auf einem neuen hohen Deich das Maasboulevard vorgesehen (Bild 2). Im Gegensatz zu früher, wo ein Teil der alten Stadt mit den alten Häfen bei hoher Flut überschwemmt wurde, schützt jetzt dieser Deich das ganze Gebiet der Innenstadt. Die Häfen für die Binnenschifffahrt stehen gewöhnlich in Verbindung mit dem Fluss; steigt aber das Wasser sehr hoch, so werden die Schleusen im Maasboulevard geschlossen.

Parallel zum Fluss gibt es mehrere grosse Verbindungsstrassen, quer zum Fluss die Zugangsstrasse zum Maastunnel (A in Bild 1) und eine Anzahl breiter Boulevards. Dasjenige, welches am meisten östlich geplant ist, mündet auf eine neu projektierte Verkehrsbrücke (B in Bild 1). Für die Anlage eines Verkehrsplatzes bei der Kreuzung der beiden wichtigen Hauptverkehrsadern West-Blaak - Blaak und Coolsingel-Schiedamsedijk wird ein modernes und bekanntes Kaufhaus abgebrochen. Das neue Gebäude ist schon im Bau.

An dieser Stelle soll darauf hingewiesen werden, dass die Planung der neuen Hauptverkehrsstrassen nur möglich war, weil das ganze zerstörte Gebiet von 2,6 km² völlig enteignet wurde. Dies hat es auch ermöglicht, die Gebäude in der Innenstadt neu zu gruppieren gemäss ihren verschiedenen Funktionen im ganzen. So sind die Läden hauptsächlich um ein Zentrum westlich und östlich des Coolsingel angeordnet, sowie in Strassen, welche diese Zentren mit den Wohnvierteln verbinden.

In der Mitte sind die grossen Warenhäuser und Geschäfte, welche das Publikum anziehen, placiert. Diese Anordnung nützt allen, sowohl dem Geschäftsinhaber wie dem Publikum, und begünstigt die deutliche Gliederung der City. Parallel zum Coolsingel ist eine Ladenpromenade gebaut, welche ausschliesslich für Fussgänger zugänglich ist (Lijnbaan). Die Läden sind hier, wie übrigens in der ganzen Innenstadt, auf der Rückseite über Speditionsstrassen erreichbar.

Das Parkieren von Autos ist möglich auf einigen grossen Grundstücken am Rande der Innenstadt, sowie auch auf kleinen Streifen, welche überall zerstreut liegen. Für Parkiergaragen ist Platz vorgesehen. Bank- und Geschäftshäuser, die Gebäude für die Be-

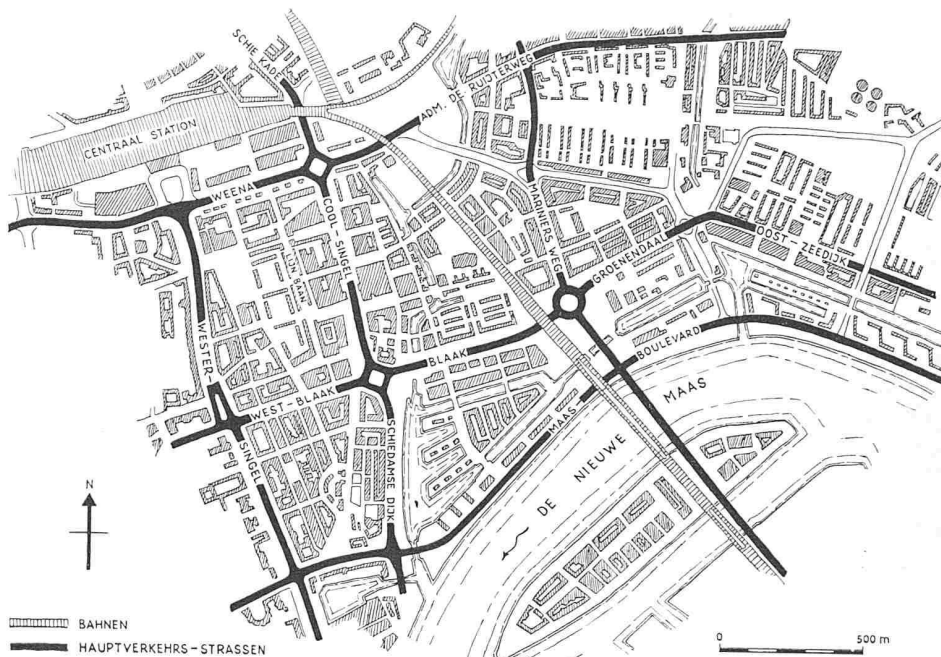


Bild 2. Die Innenstadt von Rotterdam, Masstab 1:25 000

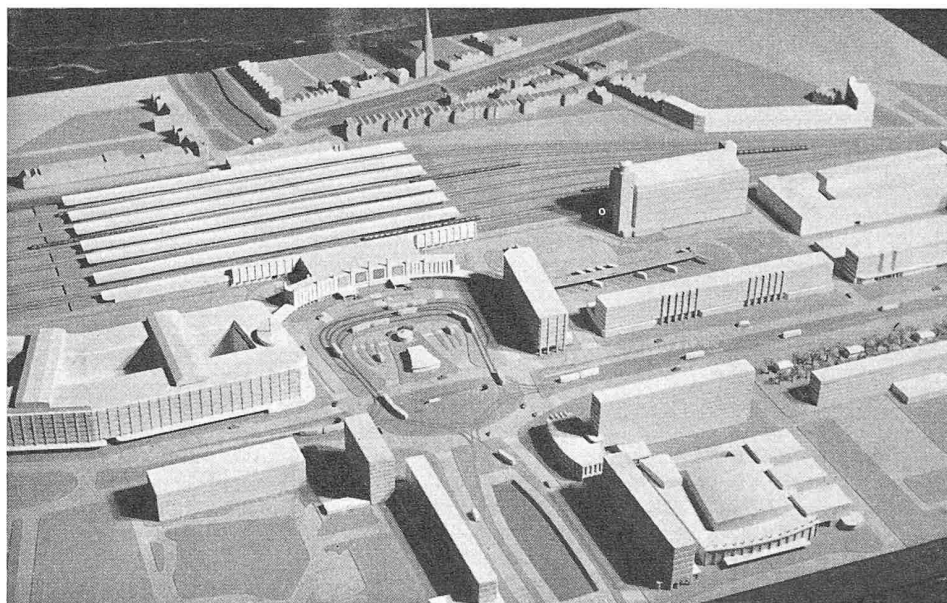


Bild 3. Modellbild der Gegend um den Bahnhofplatz, im Vordergrund Westersingel. Unterführungen der durchgehenden Weena-Fahrbahnen



Bild 4. Der Bahnhofplatz von Rotterdam im September 1955

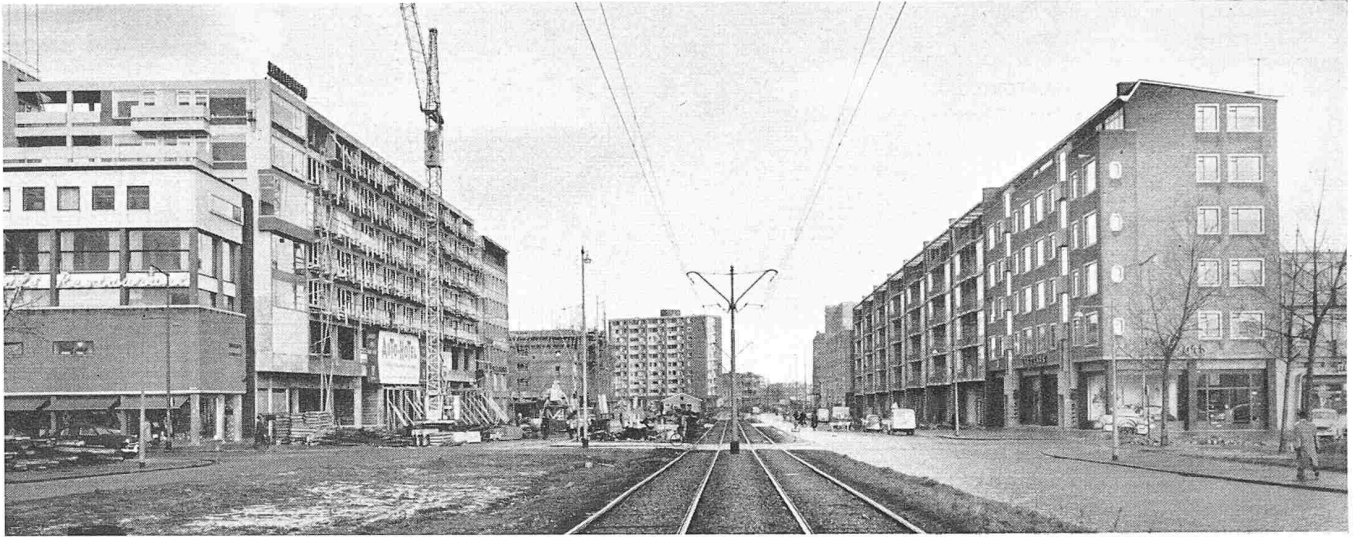


Bild 5. Die neuen Bauten am Mariniersweg (siehe Bild 2)

hörden und solche für kleine Industrien sind jeweils zusammen auf dazu günstige Stellen verwiesen. Das Stadttheater und das Konzertgebäude liegen einander gegenüber an einem Platz ziemlich nah am Zentralbahnhof, damit sie auch für Besucher von ausserhalb der Stadt leicht erreichbar sind.

Schliesslich gibt es noch ein Boulevard zwischen Coolsingel und Bahnhofplatz, das Weena, mit breiten Gehsteigen, wo, wie am Coolsingel und am Rathausplatz, Hotels, Cafés, Kinos und andere Vergnügungstätten geplant sind, welche zusammen ein Unterhaltungszentrum bilden sollen, dessen Anfang sich schon zeigt. In dieser Weise hat man danach gestrebt, die neue Innenstadt von Rotterdam als für die Zukunft geeignetes Zentrum wachsen zu lassen, nicht nur für die Stadt selbst, sondern auch für die weitere Umgebung.

Die Kosten der Ausführung dieses grosszügigen Wieder-

aufbaues betragen etwa 400 Mio Gulden, von denen etwa 100 Mio aus dem Verkauf von Bauplätzen finanziert werden. Der Rest wird aus öffentlichen Mitteln bezahlt, und zwar zum grossen Teil vom Reich, auf Basis einer Kriegsschädenrückerstattung. Die Ausführung dieser Pläne ist jetzt so weit, dass etwa zwei Drittel der neuen Bebauung der Innenstadt vollzogen oder in Ausführung begriffen sind.

Das Stadtplanungsamt von Rotterdam wird geleitet von zwei Direktoren, Dipl. Ing. Cornelus van Traa, der Architekt-Stadtplaner, und Dipl. Bau-Ing. ETH Jan Rutgers, der sich mit der Realisierung, mit Baugrundangelegenheiten und mit finanziellen Fragen befasst.

Adresse des Verfassers: Dipl. Ing. J. Rutgers, Schiedamschedijk 9d, Rotterdam.

De Rotterdamsche Droogdok Maatschappij N.V., Rotterdam

DK 629.128

Hierzu Tafel 40

Genau vor hundert Jahren wurde die Firma *Duncan Christie & Zonen*, die Vorläuferin der *Rotterdamsche Droogdok Maatschappij N. V. (R. D. M.)*, gegründet mit dem Zweck, den Schiffbau zu pflegen. Die heutige Gesellschaft bildete sich am 23. Januar 1902 unter der Leitung von *P. C. van Volenhoven*, Notar in Rotterdam, und entfaltete ihre erste Tätigkeit unter der Generaldirektion von *M. G. de Gelder*, dem *Jamcs Crighton* als Chef der Maschinenabteilung und *Jone Crighton* als Chef der Schiffbauabteilung zur Seite standen. Das erste Schiff, das von einer italienischen Gesellschaft für den Mittelmeerdienst in Auftrag gegeben worden war, musste auf einem fremden Dock gebaut werden. Aber schon im Jahre 1903 verfügte die R. D. M. über zwei Schwimmdocks, das eine für 3000 und das andere für 7500 Tonnen. Diese Docks dienten hauptsächlich für Reparaturarbeiten. Im Jahre 1910 wurde bereits das tausendste Schiff gedockt. Den Bau neuer Schiffe nahm man im Jahre 1905 auf. Das grösste aus jener Zeit war die *Nieuw Amsterdam* (36 670 gross t) für die Holland-Amerika-Linie.

Nach dem ersten Weltkrieg, der die Entwicklung des Unternehmens empfindlich störte, setzte ein starker Aufschwung ein. Zahlreiche und z. T. bedeutende Reparaturaufträge waren zu erledigen. Während der Wirtschaftskrise, die bald nachher sich einstellte, bot der Bau eines neuen Docks von 12 000 t eine sehr erwünschte Arbeitsgelegenheit. Dieses Dock erhielt den Namen *Prinz Hendrik*. Im Jahre 1925 gingen die sehr bedeutenden Anlagen der «New Waterway», Schiffbaugesellschaft, in den Besitz der R. D. M. über. Dazu gehörten drei Schwimmdocks sowie grosse Werkstätten. Damals setzte eine starke Entwicklung auf dem Gebiete der Schiffsdieselmotoren ein, die in vielen Fällen die bisherigen Dampfmaschinen ersetzten. Die allgemeine Wirtschaftskrise zu Beginn der dreissiger

Jahre traf die Gesellschaft sehr schwer. Die Zahl der Werkangehörigen fiel von 3050 anfangs 1930 auf 1780 im Jahre 1931. Damals baute man ein neues Schwimmdock von 15 000 t, um für neue grössere Aufträge in späteren Zeiten bereit zu sein. Diese gingen dann auch ein, so 1934 der Tanker *G. S. Walden* von 15 000 t, der grösste bis damals in den Niederlanden gebaute Tanker; 1936 das Personenschiff *Nieuw Amsterdam* (Tafel 40, unteres Bild) von 36 660 t, das grösste Schiff der niederländischen Handelsmarine und Flaggschiff der Holland-Amerika-Linie, sowie bedeutende Lieferungen an die Königlich Niederländische Marine. 1939 wurde eine neue Schmiedepresse von 3300 t aufgestellt, und es wurden bedeutende Neuerungen in den Giessereien durchgeführt.

Der zweite Weltkrieg hinterliess das ganze Unternehmen in einem trostlosen Zustand der Verwüstung und Ausplünderung. Der Wiederaufbau musste unter äusserst ungünstigen Umständen durchgeführt werden und erforderte grösste Zähigkeit und Energie. In kurzer Zeit konnten die Docks, die sämtliche gesunken waren, wieder gehoben, die Krane repariert und Werkzeugmaschinen wieder in Stand gestellt oder durch neue ersetzt werden. Besondere Sorgfalt wurde der fachtechnischen Spezialausbildung der Werkangehörigen gewidmet.

Schon im März 1946 konnte mit der Wiederherstellung der *Nieuw Amsterdam* begonnen werden. Bald folgten auch wieder Aufträge für neue Schiffe. Neben wesentlichen Erweiterungen der Werkanlagen ist 1948 ein neues Schwimmdock von 32 000 t in Dienst gestellt worden, das den Namen *Seiner Königlichen Hoheit, Prinz Bernhard*, trägt. Dieses grosse Dock ermöglicht das Docken aller Schiffe der Holländischen Flotte mit einziger Ausnahme der *Nieuw Amsterdam*.

Aus den letzten Jahren sind an bedeutenden Lieferungen zwei Zerstörer, zwei Unterseeboote und der Kreuzer *De Zeven*



Wiederaufbau der Innenstadt von Rotterdam. Stadtplanchef J. Rutgers, Dipl. Ing. ETH. Oben Beursplein mit Autoparkplatz und Läden (das Warenhaus im Hintergrund wird noch erhöht werden), unten Ladenstrasse

