

Delfshaven

Van speelbal tot beschermd stadsgezicht

DAAN VAN SCHIE

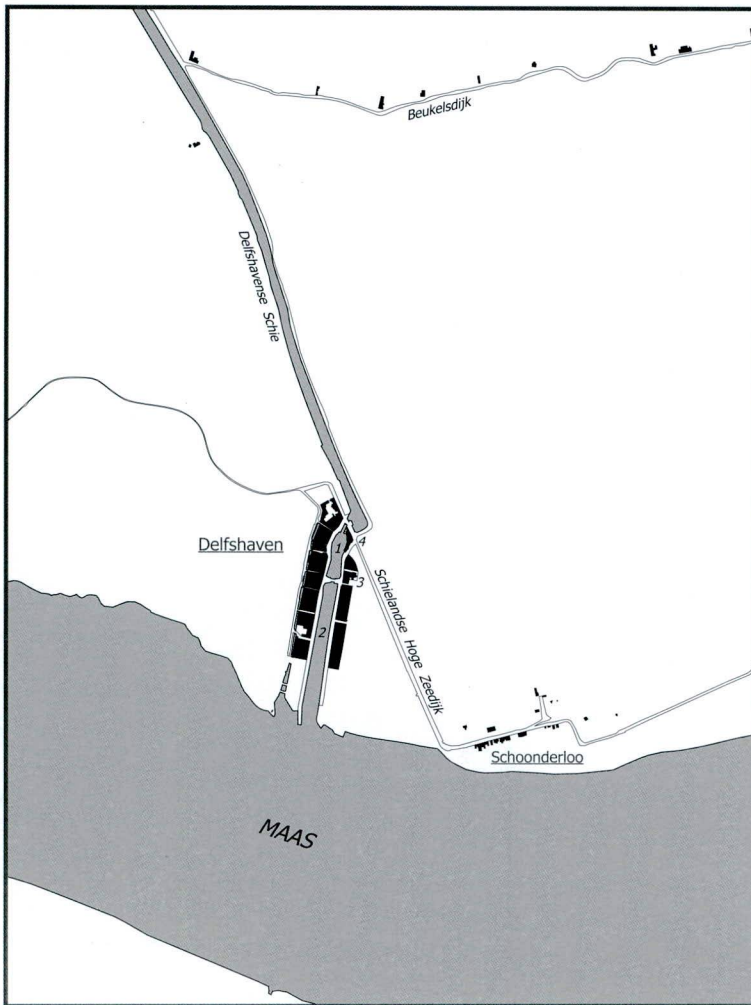
Delfshaven, vroeger direct aan de Maas gelegen, is nu totaal omringd door stedelijke bebouwing, waar het historische centrum moeilijk in is te herkennen. Delfshaven had de potentie om uit te groeien tot belangrijkste havenstad aan de Maas. Ontstaan als satellietstad van Delft, ging het echter gebukt onder een streng regime. De verzelfstandiging zorgde ook niet voor economische bloei, waardoor Delfshaven uiteindelijk geannexeerd werd door Rotterdam. Pas na de bombardementen op Rotterdam kwam er de aandacht die het historische centrum van Delfshaven verdient en werd het aangewezen als beschermd stadsgezicht. In dit artikel wordt de ruimtelijke groei van Delfshaven beschreven aan de hand van de economische en maatschappelijke ontwikkelingen.

Delft kreeg in 1389 toestemming van Graaf Aelbrecht van Holland voor het graven van een eigen kanaal naar de Maas en het aanleggen van een eigen zeehaven. Zo werd Delfshaven aan het begin van de 15e eeuw geboren na een lange voorgeschiedenis. De Delftse export groeide aan het einde van de 13e eeuw door de grote vraag naar Delfts bier. Voor het transport van dit Delftse bier was Delft afhankelijk van de zeehavens van Rotterdam en Schiedam. Vanaf het begin van de 13e eeuw tot halverwege de 14e eeuw liep de enige verbinding met de zee via de Schiedamse Schie. Schiedam had echter veel last van de verzanding van de haven, een fenomeen waar veel van de havens rond die tijd mee worstelden. Dit was niet bevorderlijk voor de Delftse export. De voltooiing van de Rotterdamse Schie halverwege de 14e eeuw zorgde er voor dat Delft niet meer alleen afhankelijk was van het wisselvallige Schiedam. Delft bleef echter last houden van oponthoud en hoge kosten bij het transport over Rotterdam en Schiedam. Door het graven van een eigen kanaal en het stichten van Delfshaven was Delft niet meer afhankelijk van beide steden (Kleijn, 1970).

Om de Delfshavense Schie te voltooien moesten twee dijken worden doorgraven bij Overschie en bij de Schielandse Hoge Zeedijk. Bij de tweede dijk werd omstreeks 1404 de aanleg van de sluis afgerond waaromheen Delfshaven ontstond. Dat Delft koos om hier Delfshaven te stichten, is waarschijnlijk geen toeval geweest.

De Delfshavense Schie mondde uit bij Schoonderloo, een kleine nederzetting met een eigen waterweg. De basis om een haven aan te leggen was hier al aanwezig (Fruin, 1980). Delfshaven ontstond dus als een dependance van Delft, met een kolk voor het bergen van Rijnschepen bij de Maas, die de toepasselijke naam Aelbrechtskolk kreeg en een haven voor de vissersvloot, de Voorhaven. Rond de Aelbrechtskolk en de Voorhaven vestigden zich eerst voornamelijk vissers, handwerkslieden en kooplieden, die door de toenemende scheepvaart goede zaken deden. Voor het groeiende aantal inwoners werd in 1416 een kerk gebouwd, de Sint Anthooniskapel (Kleijn, 1970, p. 12). Ook werd er een raadhuis gebouwd voor de dependance van het Delftse stadsbestuur. Beide gebouwen bestaan nu nog steeds in het huidige Delfshaven, zij het in zeer gewijzigde vorm.

De economie van Delfshaven groeide snel, wat mede te danken was aan de uitvinding van het haringkaken. Hierdoor werd het mogelijk om haring langer op te slaan en te exporteren. Aangezien de inkomsten van Delfshaven waren gebaseerd op de haring- en walvisvangst, gaf deze uitvinding een grote impuls aan de economie. De export van haring groeide zelfs zo dat deze al snel de export van bier overschaduwde. Door de toenemende groei van de visserij en de scheepvaart werd de haven al snel te klein. Daarom werd in 1452 een tweede haven aangelegd, de Nieuwe Haven (nu Achterhaven), die via het Achterwater in verbinding stond met de Ael-

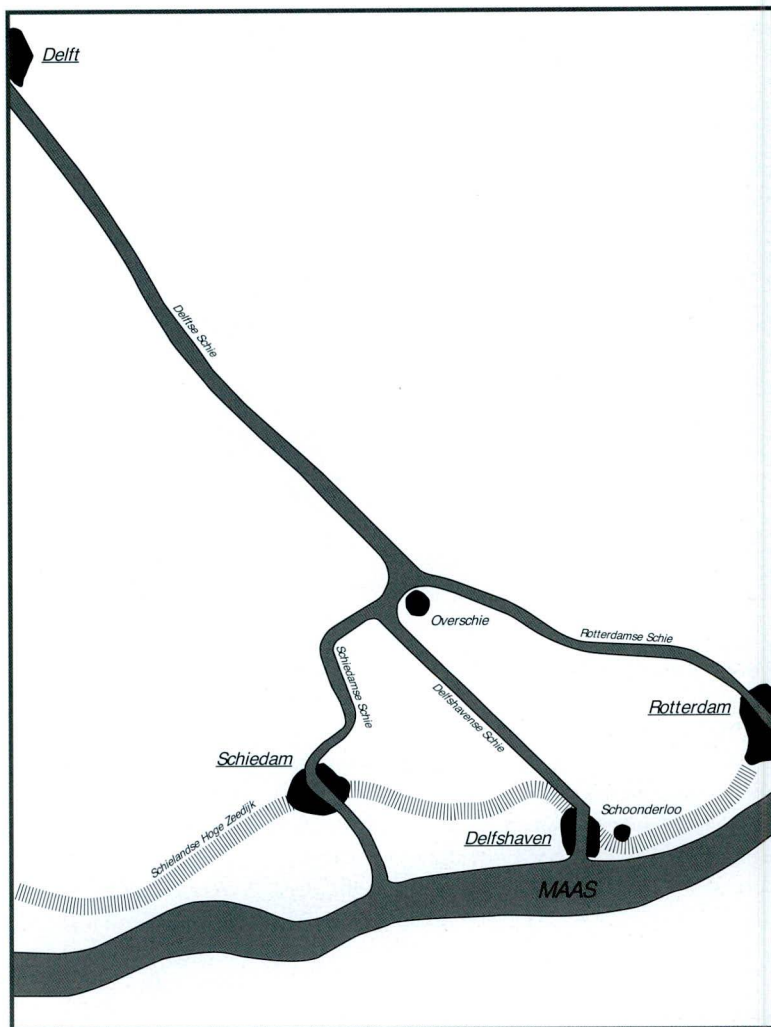


Delfshaven omstreeks de 15e eeuw.

brechtskolk. Dit is nog te zien aan het kraanhuis met daaraan vast het zakkendragershuisje. Het kraanhuis herbergde een installatie met een rad waarmee de sluis bediend kon worden, waardoor het overtollig water uit de Aelbrechtskolk geloosd kon worden op het Achterwater. Deze sluis werd in 1836 dichtgemetseld. Rond het einde van de 15e eeuw stagneerde de groei van Delfshaven tijdens de Hoekse en Kabeljauwse twisten, waarbij Delfshaven meerdere keren geplunderd en gedeeltelijk verwoest werd.

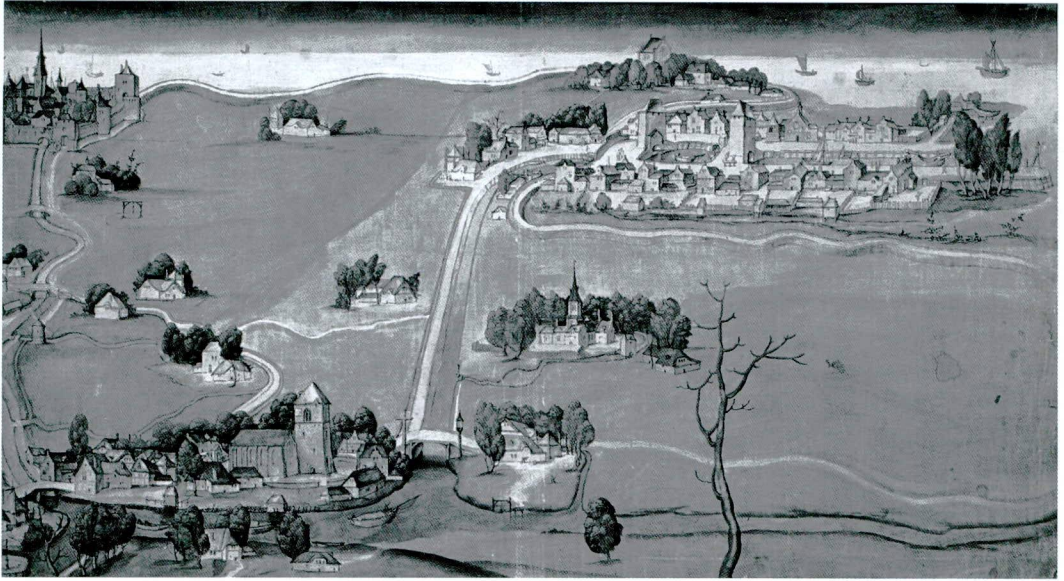
DELFSHAVEN IN DE BAN VAN DELFT EN DE VOC
Delfshaven groeide in de 15e eeuw uit tot een plaats met potentie. Het had een redelijke vissersvloot opgebouwd, een ruime haven en een goede verbinding met het achterland. Het tegenstrijdige was dat Delft eerst de bloei van Delfshaven steunde, maar toen het zag dat Delfshaven alle mogelijkheden had om uit te groeien tot een welvarende havenstad begon Delft, waarschijnlijk uit angst voor concurrentie, een beperkend beleid te voeren. Toen in 1536 bij de brand in Delft veel inwoners omkwa-

Ligging van Delfshaven ten opzichte van Delft en Rotterdam.



men en zo'n 2309 huizen verloren gingen, restte de stad op dat moment nog maar zo'n driehonderd huizen (Romer, 1979, p. 29). Delft was bijna totaal verwoest. Door noodzaak gedreven weken veel Delftenaren uit naar Delfshaven, waar zij trachtten een nieuw bestaan op te bouwen. Dat Delft deze gebeurtenis niet heeft aangegrepen om op de potentie van Delfshaven voort te bouwen, mag een misslag worden genoemd. Volgens R. Boitet was er zelfs geen twijfel, of Delfshaven was in dat geval de belangrijkste haven aan de Maas geworden (Sigmond,

1989, p. 80). Het Delftse bestuur heeft deze mogelijkheid echter niet gezien of wilde hem niet zien en vreesde daarentegen voor een massale leegloop naar Delfshaven. Een van de redenen van de voorkeur voor Delft zou zijn dat de kerkelijke en adellijke macht de mooie statige gebouwen van Delft niet achter zich wilde laten (Kleijn, 1970, p. 19). Delft legde in plaats daarvan Delfshaven allerlei strenge bouwrestricties op, zodat de satellietstad niet groter kon worden dan haar moederstad door de toestroom van dakloze Delftenaren. Delfshaven was alleen be-



Kaart van de drie Schieën, omstreeks 1512. Deze kaart is gemaakt ten behoeve van het proces over de rechten van de Delfshavense en Rotterdamse Schie. De kijkrichting is van noord naar zuid. Links bovenaan is Rotterdam te zien, rechtsboven Delfshaven, linksonder Overschie en rechtsonder (evenwijdig aan de onderzijde) de Schiedamse Schie. Schiedam zelf is niet afgebeeld (Heezik, Neve, 2007, p. 196). Schilder onbekend (mogelijk Jan de Pape of Cornelis Cornelisz.) (uit: Ratsma, 2008).

doeld om Delft zoveel mogelijk profijt op te leveren. Alle regels en middelen, die de welvaart en zelfstandigheid van alleen Delfshaven bevorderden, moesten daarom worden ingeperkt. Een van de restricties was het verbod op het bouwen van huizen en/of bedrijven die in verband stonden met de scheepvaart. Ook werd het bouwen van schepen en alles daaromheen verboden, zoals het maken van zeilen, masten en touwen. Dit moest in Delft gebeuren. Zo waren de enige ruimtelijke ontwikkelingen in de 16e eeuw het aanleggen van allerlei schansen en wallen ter verdediging van de stad op het bevel van ‘den Hove van Holland’ in 1572 (Romer, 1979, p. 40).

Ondanks de opgelegde restricties groeide de vissersvloot gestaag. Het kostte echter veel moeite en oponthoud om de schepen steeds ter reparatie naar Delft te sturen, bij gebrek aan scheepstimmerwerven in Delfshaven. In 1600 werd daarom besloten om kleine scheepswerven en overige scheepsbouw gerelateerde activiteiten weer toe te staan in Delfshaven, mits deze niet al te zeer zouden groeien. De vissersvloot breidde snel uit onder de verbeterde omstandigheden, waardoor er een jaar later dringend behoefte was aan een extra haven voor de winterberging van alle schepen. Zo ontstond omstreeks 1600 de Buizenwaal. Delfshaven groeide gestaag door, maar bleef veel last ondervinden van de eerder opgelegde bouwrestrictie. Het conflict bereikte zijn hoogtepunt, toen in 1638 tien bezitters van haringbuizen met ongeveer veertig schepen (bijna de helft van de haringvloot) uit onvrede besloten van Delfshaven naar Rotterdam te vertrekken. Delft besloot hierop de nog geldende bouwrestricties op te heffen. Alle bedrijvigheid was voortaan toegestaan met uitzondering van het brouwen van bier. Het besluit kwam echter te laat, het ergste kwaad was al ge-

schied door het vertrek van bijna de halve haringvloot naar Rotterdam. Het opheffen van de restricties en het mogen uitoefenen van andere niet-gerelateerde haring- en walvisvangstactiviteiten zorgde voor enige economische bloei, maar kon de grote economische aderlating van de haringvangst niet opheffen. Het zorgde er echter wel voor dat Delfshaven, mede door de oprichting van de VOC, zich meer en meer kon richten op een combinatie van visserij en handel. Hierdoor verviel (na bijna anderhalve eeuw) de eenzijdige gerichtheid op de haring- en walvisvangst.

De scheepswerven rondom de Buizenwaal werden al snel na de oprichting van de VOC ingericht als scheepswerven voor de Delftse VOC kamer. Inmiddels had de VOC ook een aantal loodsen opgekocht in het noordwestelijke deel rond de Buizenwaal en werd, in 1672, begonnen met de bouw van een groot pakhuis, het Zee-magazijn, voor de opslag en overslag van goederen. De VOC zorgde in Delfshaven voor een sti-

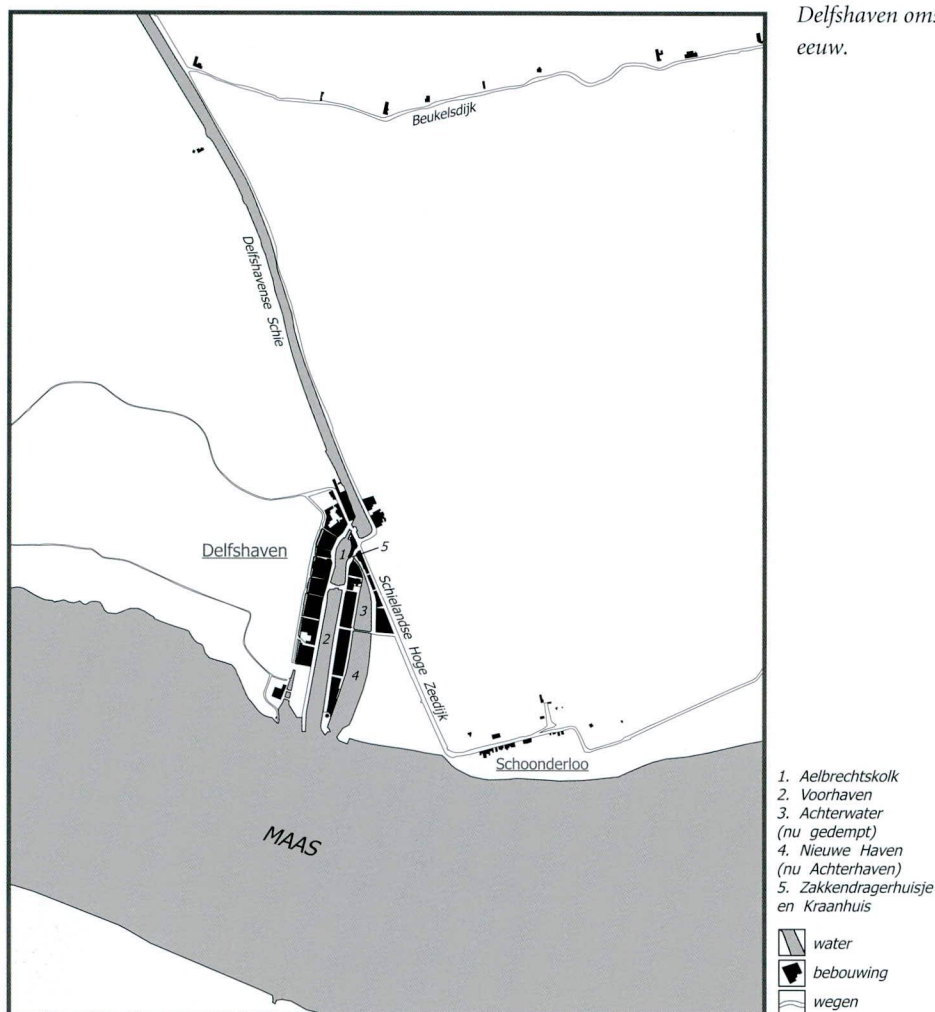
mulans van de plaatselijke economie door de grote behoefte aan materialen en goederen, wat resulteerde in een opbloei van de toeleveringsbedrijven. Het resultaat van deze opbloei was een verdubbeling van de bevolking in de periode 1602-1680 van 1.200 naar 2.500 inwoners. De grote afhankelijkheid van de plaatselijke economie van de VOC leidde echter na het faillissement in 1795 tot een grote economische aderlating, hierdoor verloren zo'n 200 gezinnen direct of indirect hun middelen van bestaan (Carmiggelt, 1999, p. 8).

DE STAD DELFSHAVEN 1825-1886

Tot 1725 werd Delfshaven bestuurd vanuit Delft. In 1725 vond Delft het echter nodig dat de satelietstad een eigen bestuur kreeg om bij spoedevallende gevallen meteen plaatselijk in te kunnen grijpen. Dit had voornamelijk met de opkomst

Anonieme kopergravure, van de Aelbrechtskolk, daterend uit circa 1750 (Gemeente Archief Rotterdam).

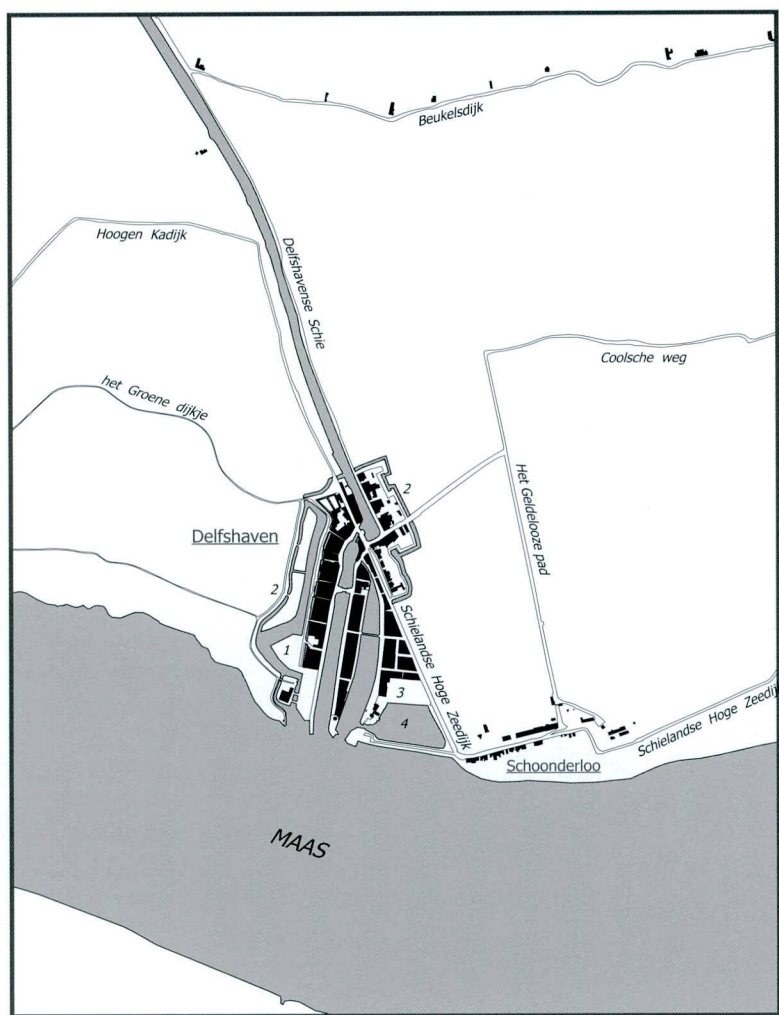




van de VOC te maken, die voor veel inkomsten zorgde voor Delft. In 1791 werd het raadhuis van Delfshaven gerenoveerd en kreeg het ook een kleine raadzaal. Deze zaken en het ongenoegen over het onderdrukkende regime zorgden ervoor dat langzamerhand de wens tot verzelfstandiging groter werd.

Toen in 1795 de Bataafse Republiek werd uitgeroepen, zag Delfshaven kans, om zich onder de Franse overheersing zelfstandig te verklaren. Door een eigen Raad aan te stellen werd de onafhankelijkheid voor Delfshaven een feit, maar

Delft weigerde de benodigde akten en papieren te verschaffen voor de officiële onafhankelijkheid. Door de steeds wijzigende landelijke politiek, gedurende de Franse overheersing, werd het conflict tussen Delft en Delfshaven voornamelijk bepaald door de steeds wisselende landelijke opvattingen. Uiteindelijk kreeg Delfshaven in oktober 1802 het verzoek van *het Departementaal bestuur van Holland, Delfshaven weder geheel met Delft te vereenigen* (Kleijn, 1970, p. 260), zodat Delfshaven en Delft weer samengevoegd werden tot één gemeente. Er is echter één

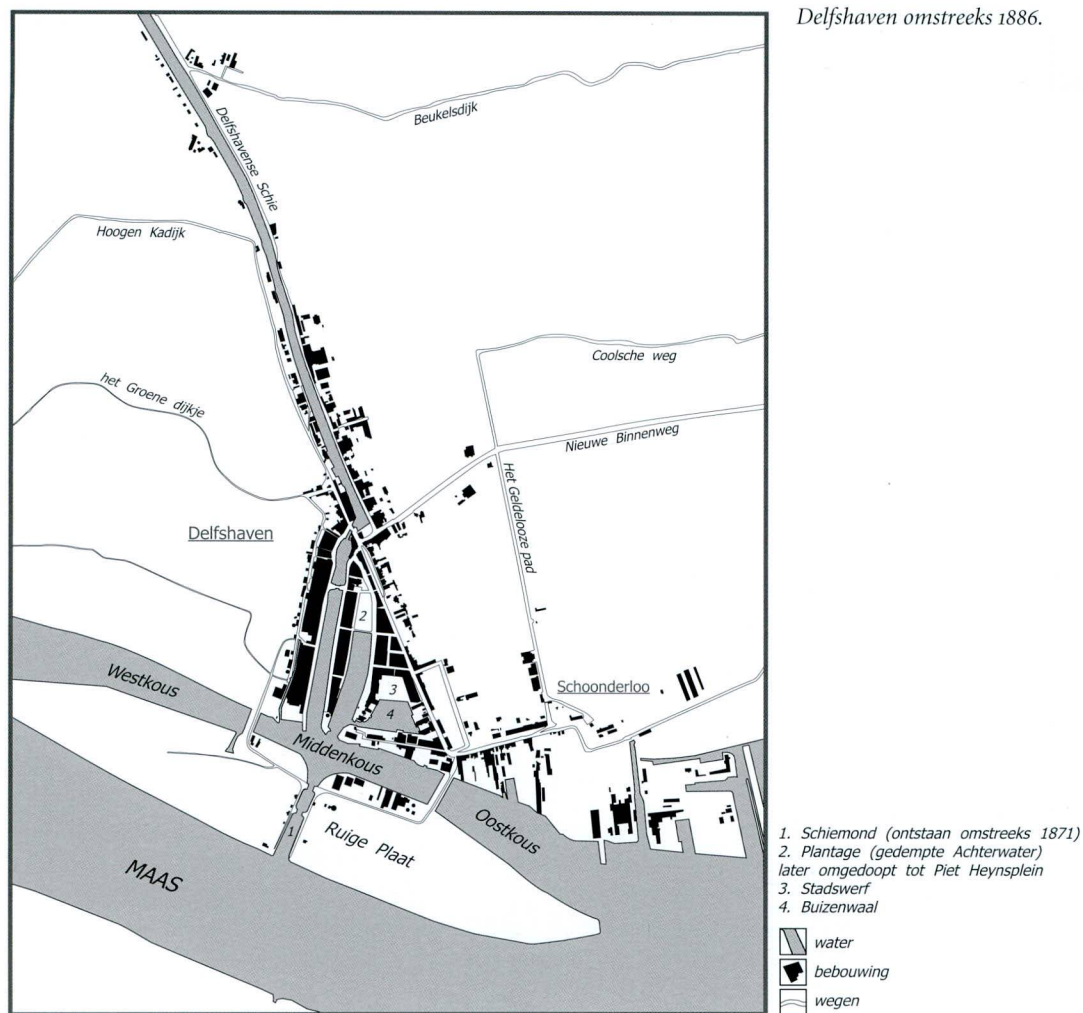


Delfshaven omstreeks de 17e eeuw.

groot verschil met daarvoor: het Departementaal bestuur van Holland bepaalde dat de nieuwe samengevoegde gemeente bestuurd moest worden door één algemeen bestuur met een evenredige vertegenwoordiging vanuit *beide* gemeentes. Ook waren de inwoners van beide gemeentes gelijk en hadden daarbij even veel rechten en plichten. In 1812 werd Delfshaven alsnog losgekoppeld, tot groot ongenoegen van Delft, en vormde het samen met het naastliggende Schoonderloo één gemeente. Nadat rond 1813 het einde van de Franse overheersing werd

ingeluid, kwam rond 1815 vanuit de raad van Delfshaven het verzoek tot het voeren van een stadswapen. In 1817 werd aan dit verzoek voldaan (Kleijn, 1970, p. 303). Het stadswapen van Delfshaven bestaat aan de linkerzijde uit een haring en aan de rechterzijde uit drie korenhalmen, die gescheiden worden door zwarte en zilveren golfjes, die de rivier de Maas moeten voorstellen. Haring en koren worden weergegeven omdat zij de belangrijkste bronnen van inkomsten waren tot die tijd. Het wapen is duidelijk afgeleid van dat van Delft. In 1825 wordt

Delfshaven omstreeks 1886.

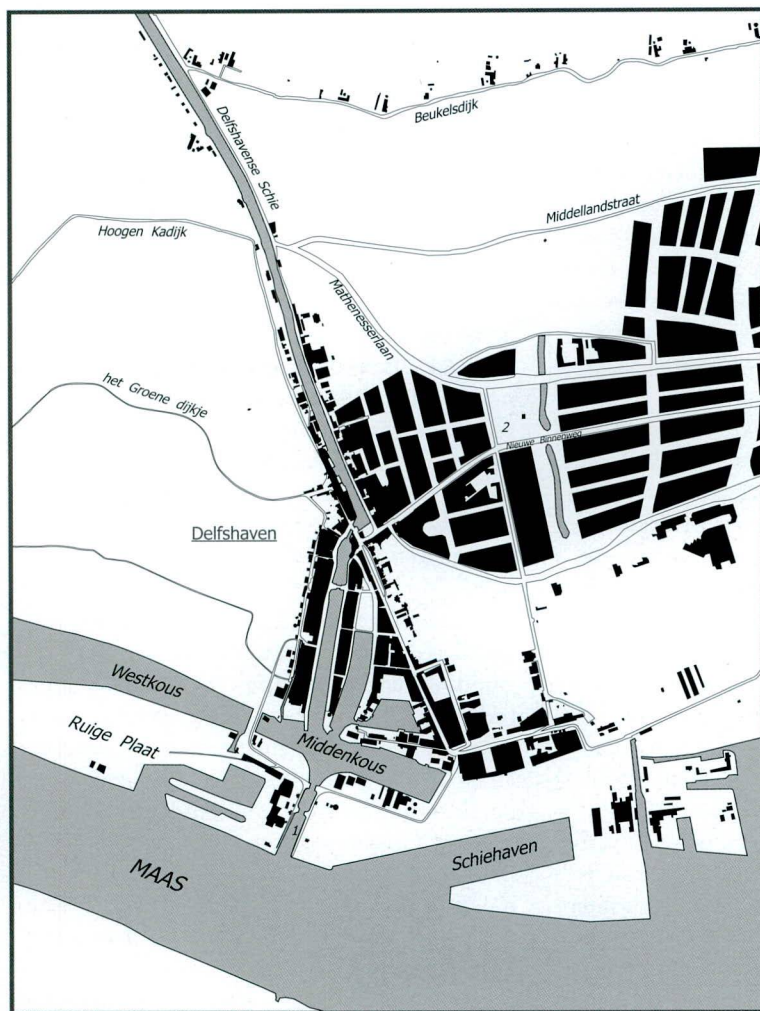


Delfshaven ook officieel erkend als een stad, met de daarbij horende stadsrechten. Door de economische terugval en de steeds wisselende bestuurlijke conflicten zijn er in deze periode weinig ruimtelijke veranderingen.

ANNEXATIE VAN DELFSHAVEN

De officiële erkenning als stad betekende dat Delfshaven niet meer gebonden was aan de strikte bouwregelgeving uit Delft. Hierdoor ontstond in de 18e en 19e eeuw meer bebouwing langs de Delfshavense Schie. De verzelfstandiging bete-

kende echter niet, dat alle ellende voorbij was. Het verdwijnen van de VOC, het instorten van de brandewijnindustrie en de terugloop van de visserij en scheepvaart vanwege verzanding van de haven door het ontstaan in de 18e eeuw van de Ruige Plaat ontstond er een slechte economische situatie. De situatie was zelfs zo nijpend, dat na de verzelfstandiging in 1825, Delfshaven al in 1841 het verzoek deed om te worden verenigd met Rotterdam. Rotterdam weigerde echter het verzoek van het armelastige Delfshaven. Voor Rotterdam was er geen directe behoefte om het grond-



Delfshaven omstreeks 1903.

1. Schiemonnd (ontstaan omstreeks 1871)
2. eerste bebouwing Coolhavenplan



gebied te vergroten met Delfshaven, aangezien in de Franse tijd het stadsgebied al was uitgebreid met Cool. Er was dus voorlopig ruimte genoeg voor de Rotterdamse uitbreidingsplannen. Een slechte zet, omdat er in die tijd in Delfshaven buurten ontstonden, die tot op vandaag de dag tot de slechtste behoren van wat er in de 19e eeuw is gebouwd (Nieuwenhuis, 1961, p. 29). Beide gemeentes hadden namelijk andere bouwregels. Waar het Rotterdamse bouwbeleid erop gericht was voor betere woonomstandigheden van de minderbedeelden te zorgen met duidelijke bouw-

regels, had Delfshaven daarentegen grote moeite om haar stad op ordelijke en financieel verantwoorde wijze te besturen (Nieuwenhuis, 1961, p. 30). Er waren veel vrijere bouwbepalingen, waar Rotterdamse speculanten dankbaar gebruik van maakten, door net over de grens op Delfshavens grondgebied huizen te bouwen van de gebrekkelijkste soort. Zo ontstonden er binnen één straat (zoals bij de Coolsche straat) grote verschillen tussen de ene kant, behorende tot Delfshaven en de andere kant, behorende tot Rotterdam. Dit gebied lag een eind weg van het centrum van

Delfshaven en behoorde zodoende eigenlijk meer bij Rotterdam terwijl er Delfshavense bouwregels golden. Ook het gedeeltelijk annexeren (in 1866) van de slechte gebieden rond de Coolsche straat en de Gouvernestraat mislukte. Dit kwam mede door het feit dat Rotterdam (na onderzoek in 1858) tot de conclusie was gekomen dat alleen een totale vereniging van beide gemeentes zinvol zou zijn, aangezien door de gedeeltelijke annexatie van probleemgebieden de wantoestanden zich alleen maar zouden verplaatsen naar een nieuw gebied net over de grens in Delfshaven (Nieuwenhuis, 1961, p. 32).

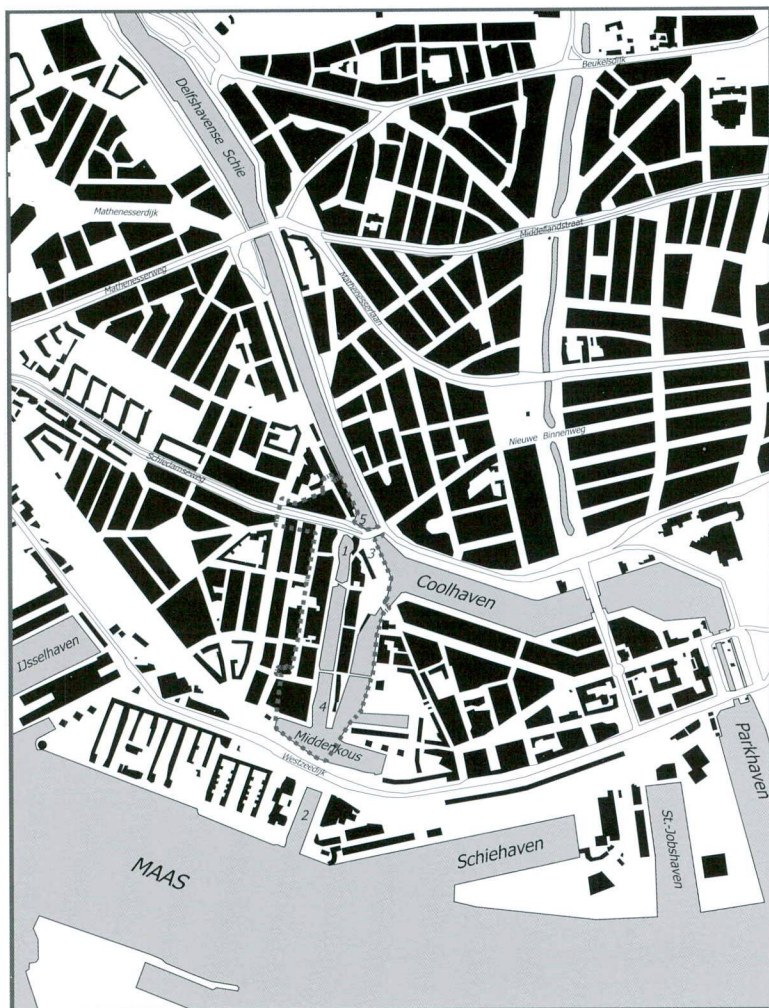
Na de mislukte vereniging met Rotterdam werd halverwege de 19e eeuw besloten om de Ruige Plaat door te graven om de haven weer bereikbaar te maken voor het scheepvaartverkeer, waardoor in 1871 een nieuwe havenmond ontstond, Schiemond genaamd. De verbeterde bereikbaarheid van de haven zorgde voor een kleine economische opbloei. Rotterdam was inmiddels tot het inzicht gekomen dat zij in 1841 een belangrijke kans had gemist om iets te kunnen ondernemen tegen de wantoestanden, die net over de stadsgrens waren ontstaan en die voornamelijk op de schouders van de Rotterdamse arbeider terechtkwamen. Door de verbeterde economische situatie ten gevolge van de betere bereikbaarheid van de haven was echter Delfshaven niet meer bereid tot het samengaan van beide gemeenten.

De situatie veranderde, doordat in eerste instantie bij de landelijke overheid *de twijfel gerezen was of wel overal in het land de gemeentegrenzen goed op elkaar aansloten. ... Naar aanleiding daarvan stelt Van der Tak een heel verlanglijstje samen van grenswijzigingen* (Nieuwenhuis, 1961, p. 34). Dit verlanglijstje geeft voor Rotterdam en Delfshaven een hernieuwde aanleiding om te praten over annexatie. Het snel groeiende Rotterdam had zich inmiddels zoveel mogelijk uitgebreid naar het westen en had met het nieuwe Coolhavenplan van de Jongh dringend behoefte aan meer uitbreidingsgebied (Ratsma, 2008, p. 23). Vandaar dat het eerder treuzelende en

aarzelende Rotterdams stadsbestuur in 1884 een resoluut besluit nam tot de vereniging van beide gemeentes. Zelfs financiële redenen, die eerder de boventoon voerden, werden weggewuifd door de toenmalige burgemeester Vening Meinesz (Nieuwenhuis, 1961, p. 36). Ook het stadsbestuur van Delfshaven moest na de kleine opbloei erkennen, dat zij haar taak niet meer aankon, kijkende naar de wantoestanden die onder andere waren ontstaan in het gebied rond de grens met Rotterdam. Vandaar dat uiteindelijk in 1886 Delfshaven daadwerkelijk werd geannexeerd door Rotterdam. *Bij de annexatie sprak Delfshavens laatste burgemeester, Jonkheer Frédéric van Citters, de wens uit, dat Rotterdam het nieuwe stadsdeel in de toekomst niet als een stiefkind maar als een troetelkind zou zien* (Romer, 1979, p. 94).

BESCHERMD STADSGEZICHT DELFSHAVEN

Delfshaven was in het begin van de 20e eeuw vanuit Rotterdam op drie verschillende manieren te bereiken. De twee belangrijkste toegangswegen waren de Binnenweg door de Coolpolder en de dijk langs de Maaszijde door Schoonderloo. In 1879 werd het kronkelende pad, de Binnenweg, uitgebreid tot een brede verkeersader, de Nieuwe Binnenweg, waarbij menige voortuin moest verdwijnen om voldoende breedte te halen. Langs de Nieuwe Binnenweg ontstonden binnen afzienbare tijd allerlei winkels en er werd een traject voor de stoomtram van de Rotterdamsche Tramweg Maatschappij aangelegd. Wegens de toenemende verkeersdrukte werd rond 1909 de Schiedamseweg aangelegd. Voor de realisatie hiervan werden een aantal historische huizen uit de 16e eeuw rondom de Aelbrechtskolk gesloopt. De sloop van deze huizen zorgde voor de aantasting van het besloten karakter van Delfshaven, het *gevoel van een open-deur*, zoals Tom Schilperoort dit beschreef in het artikel van het weekblad 'Buiten' op 10 juni 1909 (Romer, 1979, p. 93). In 1923 werden nog meer historische huizen gesloopt, bij de aanleg van de Coolhaven en de verbreding van de



Delfshaven omstreeks 2008.

1. Aelbrechts kolk
2. Schiemond (ontstaan omstreeks 1871)
3. sloop historische huizen (t.b.v. aanleg Coolhaven in 1923)
4. nieuwbouw van Carel Weber
5. huidige (vanaf 1991) beschermd stadsgezicht (stippellijn)

 water
 bebouwing
 wegen

Delfshavense Schie. Rotterdam had weinig waardering voor de historische waarde van Delfshaven. Het geeft ook het gevoel alsof de strijd tussen Rotterdam en Delfshaven nog lang niet gestreden was. De oorspronkelijke Delfshavenaren, die de stad voornamelijk zien verslechteren, verlangen daarom stilaan weer terug naar de tijd voor de annexatie. In een samengestelde uitgave van de Delfshavense Courant 'Oud-Delfshaven in beeld' uit 1931 werd zelfs een oproep gedaan om de eigen bevolking te bevoorstellen, boven die van Rotterdam (Romer, 1979,

p. 99). De situatie binnen het stadsdeel Delfshaven verslechtert verder onder de geringe bestuurlijke aandacht en de komst van veel vluchtelingen en laagopgeleide mensen (Gebuis, 1989, p. 11). Langzaam werd het historische Delfshaven ingesloten door de achterstandswijken van Rotterdam. Veel arbeiders raakten tijdens de crisis in de jaren '30 van de 20e eeuw hun baan kwijt. Doordat de beroepsbevolking van de wijk grotendeels uit arbeiders bestond wordt deze hard getroffen. De Tweede Wereldoorlog maakte het allemaal nog erger. Door de ligging vlak



Het beschermde stadsgezicht van Delfshaven.

naast het havengebied was de wijk geregeld doelwit voor bombardementen van beide partijen (Gebuis, 1989, p. 11). Nadat het stadsdeel grote schade had opgelopen tijdens de oorlog, werd er met de wederopbouw weinig rekening gehouden met het historische karakter. Een voorbeeld is de nieuwbouw van Carel Weeber op het Middenhoofd vlak naast molen De Distileerketel. Door de nieuwbouw kon de in de oorlog verwoeste historische molen alleen worden herbouwd nadat deze was opgeschoven (Gebuis, 1989, p. 12).

Toen de welvaart toenam in Rotterdam verhuisden de meer welvarende inwoners uit de verouderde wijk naar de nieuwe wijken, die aan de buitenrand van Rotterdam werden gebouwd. De wijk kon hierdoor maar weinig profiteren van de stijgende welvaart, mede doordat de lege woningen veelal werden ingenomen door arm-lastigen. In de jaren '60 van de 20e eeuw volgde de instroom van veel buitenlandse immigranten met hun eigen cultuur, waardoor allerlei subbuurten ontstonden met eigen culturen. Doordat de wijk ook meer en meer armoede aantrok, werd Delfshaven en de buurten eromheen een oord van criminaliteit, druggebruik en prostitutie

(Westerveld, 2006, p. 3). Waarschijnlijk hebben al deze oorzaken er aan bijgedragen dat het gemeentebestuur heeft ingezien, dat zij deze verpaupering moest tegengaan en het historische Delfshaven op waarde moest schatten. Hiernaast was het bombardement op het historische centrum van Rotterdam waarschijnlijk de belangrijkste reden om het resterende historische erfgoed niet langer te verwaarlozen maar juist zoveel mogelijk te herstellen, te koesteren en het in 1969 tot *beschermde stadsgezicht* te verklaren (Romer, 1979, p. 94). De grenzen van het beschermde stadsgezicht beslaan in 1969 maar een gedeelte van het historische Delfshaven en vandaar dat in 1991 wordt besloten om het gebied te vergroten tot de huidige omvang.

SAMENGEVAT

In de 14e eeuw ontstond Delfshaven als een satellietstad van Delft. Al snel breidde de stad uit met een tweede haven. Onder het strenge regime van Delft kon Delfshaven zich echter maar moeilijk verder ontwikkelen terwijl de stad alle potentie had om de belangrijkste havenstad aan de Maas te worden. Na een periode van weinig ruimtelijke ontwikkelingen breidde de stad zich

in de 17e eeuw uit onder invloed van de economische bloei van de VOC. Hierna volgde een lange periode van wisselende bestuurlijke invloeden en economische teloorgang, waarin Delfshaven een zelfstandige stad werd. Uiteindelijk leidde de slechte economische situatie tot annexatie van de stad door Rotterdam. Rotterdam had echter weinig oog voor het historische centrum, waardoor veel historische bebouwing verloren is gegaan. Na de bombardementen in de Tweede Wereldoorlog op Rotterdam kwam er een hernieuwde aandacht voor de historische bebouwing en werd het oorspronkelijke Delfshaven aangewezen als beschermd stadsgezicht.

Delfshaven.

From plaything to listed urban area

Delfshaven came into being in the 14th century as a satellite town of Delft. The town developed rapidly and soon the need for a second harbor arose. In the long run strict rules imposed by Delft seriously hampered further development of Delfshaven. Delft used the town only for its own profit. It obstructed developments that stimulated Delfshaven's economy, despite the fact that Delfshaven had the potential to become one of the most important port cities in the Maas area. In the 15th and 16th century development virtually came to a standstill. In the 17th century however, under the influence of the economic growth of the VOC, the town expanded. The VOC period was followed by a long period of administrative disorder and economic downfall. In this period the town became independent of Delft. Eventually, by the end of the 19th century, the poor economic situation led to the annexation of Delfshaven by Rotterdam. At the beginning of the 20th century many historical buildings in the center of Delfshaven were demolished for the development of Rotterdam. Only after the bombardment of Rotterdam in the Second World War, Rotterdam realized the historical value of Delfshaven and declared the original historical city center a listed urban area that is to be preserved.

NOOT

Dit artikel is gebaseerd op de geschiedeniscriptie: Delfshaven van speelbal tot historische erfenis (april 2006). De scriptie is gemaakt in het kader van het afstuderen aan de Technische Universiteit Delft, faculteit Bouwkunde, onder begeleiding van dr R.J. Rutte. Vragen/opmerkingen/reacties kunt u mailen naar dkvanschie@studiovanschie.nl.

LITERATUUR

- CARMIGGELT, A. (1999). Het Archeologisch belang van planlocatie 'stadswerf' te Delfshaven. Rotterdam (Bureau Oudheidkundig Onderzoek van Gemeentewerken Rotterdam).
- COALITIEAKKOORD deelgemeente Delfshaven 2006-2010, Delfshaven: samen aan de slag voor een betere toekomst (PvdA en Groenlinks).
- FRUIN, R. (1980). Naar aanleiding der vereniging van Delfshaven met Rotterdam. In: Rotterdamsche jaarboekje 1980. Rotterdam.
- GEBUIS, G. (1989). Delfshaven 600 jaar. Rotterdam.
- HEEZIK, A. VAN EN NEVE, R. DE. (2007). 'Verbonden door het water'. In Hollanders en het water: twintig eeuwen strijd en profijt. Deel 1. Hilversum.
- KLEIJN, F.J. (1970). Beschrijving en Geschiedenis van Delfshaven, benevens die van Schoonderloo en het slot Spange. Zaltbommel (Facsimile-uitgave van de oorspronkelijke uitgave: PAUWERT, J.L. (1873). Delfshaven).
- NIEUWENHUIS, J. (1961). Van poort tot poort: Ontwikkelingsgeschiedenis van het Rotterdamse stadsgebied, van de Nieuwpoort in de XIV-de tot de Europoort in de XX-ste eeuw. Rotterdam.
- OKKEMA, J.C. (1969). Delfshaven in oude ansichten. Zaltbommel.
- RATSMAN, P. (2008). Historische plattegronden van Nederlandse steden, Deel 12 Rotterdam. Alphen a/d Rijn.
- ROMER, H. (1979). Delven in Delfshaven: beknopte geïllustreerde geschiedenis van een Rotterdams stadskwartier. 's-Gravenhage.
- SIGMOND, J. P. (1989). Nederlandse zeehavens tussen 1500 en 1800. Amsterdam.
- WESTERVELD, E. (2006). Delfshaven: 12 jaar deelgemeente 1994-2006. Rotterdam.