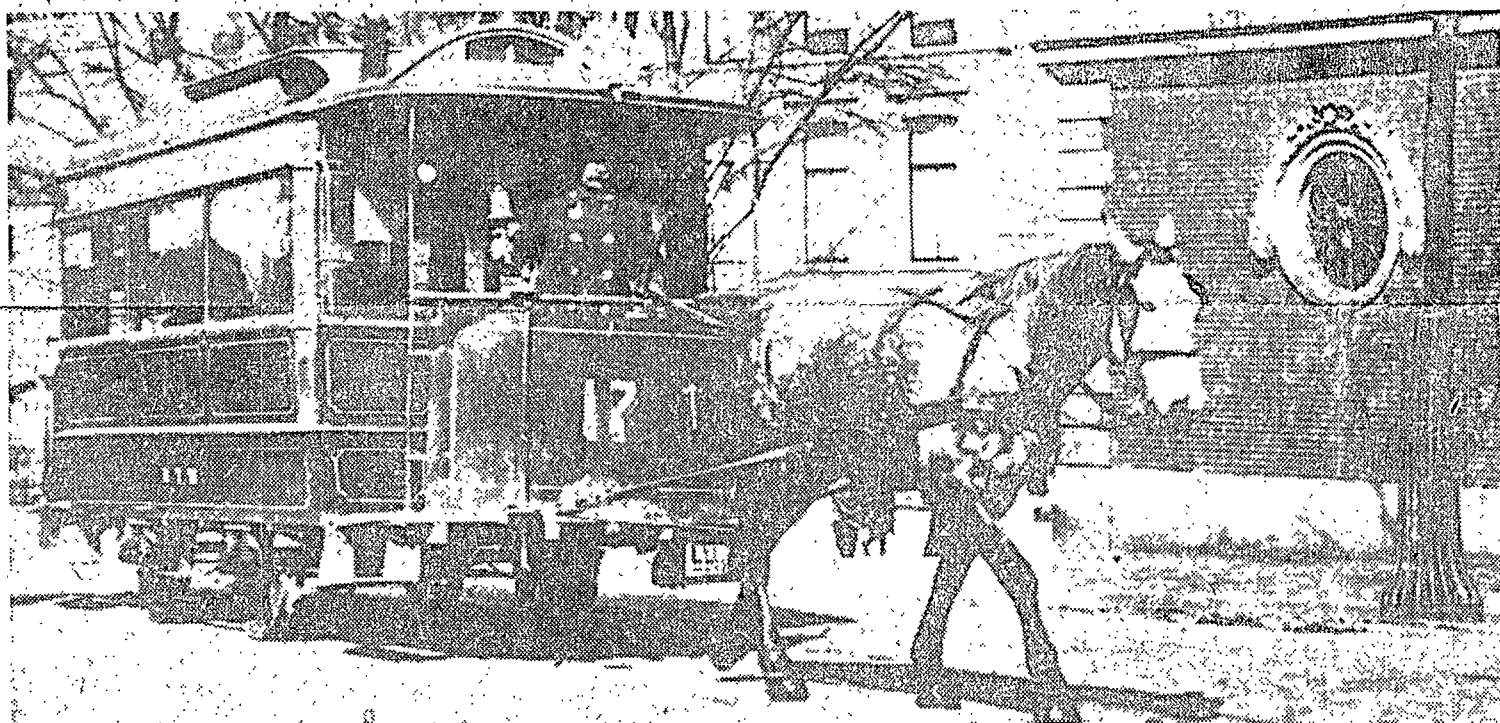
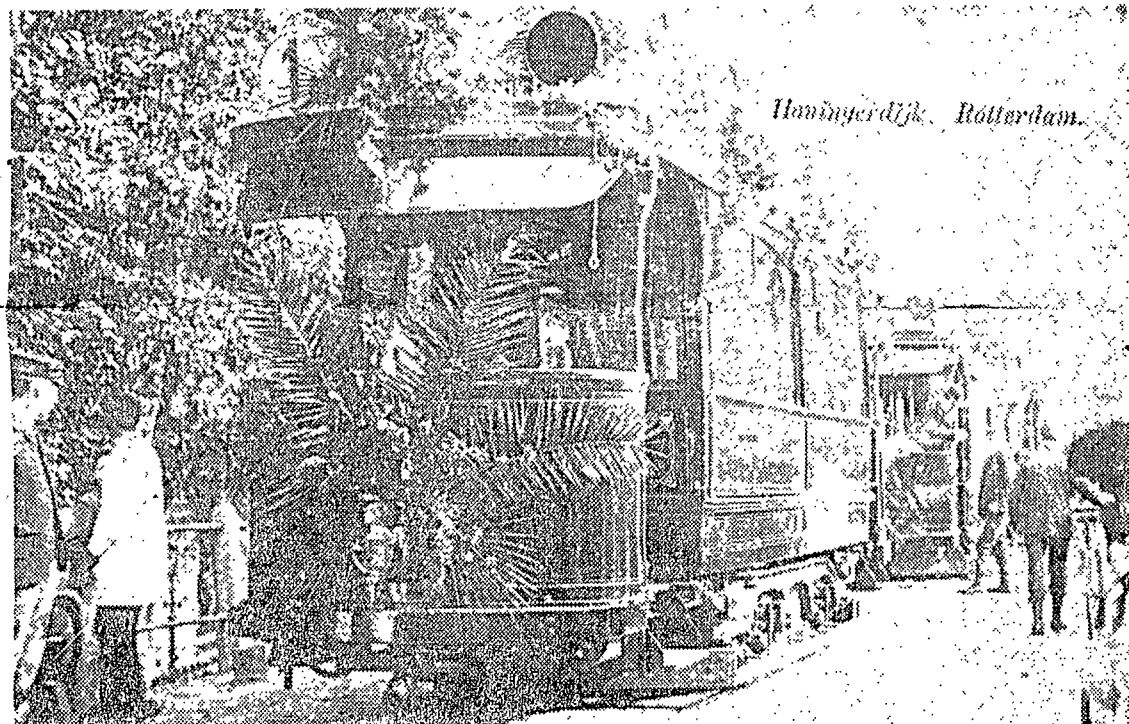


Negentig jaar tussen paardetram en metro



Met de paardetram naar het Willemsplein. Bij glád weer moesten er soms drie paarden voor de tram.



September 1905: de eerste rit van de Rotterdamse Elektrische Tram.

Van tien naar 80 km. per uur

ROTTERDAM krijgt zijn metro in het jaar, dat het rijdend openbaar vervoer negentig jaar bestaat. In 1878 besloot de gemeenteraad — in navolging van Amsterdam, Den Haag en Haarlem — dat er ook in Rotterdam een paardetram moest komen. De exploitatie werd opgedragen aan de (particuliere) Rotterdamsche Tramweg Maatschappij.

Het net kreeg zes lijnen. De eerste proefrit werd gemaakt op 21 mei 1879, op Pinksterzondag daarna kwam de eerste lijn in bedrijf tussen Beurs en Crooswijksekade.

Het openingsfeest bestond uit een concert en bal masqué in het Feestgebouw. Voor de eerste rit liep heel Rotterdam uit. Er werd gestart met een frequentie van tien minuten. De belangstelling was zo groot, dat er in 1882 een vijf minutendienst van moest worden gemaakt. Er waren alleen „enkeltjes" à 12½ cent. Het bedrijf startte met 25 dichte trams. De tractie bestond uit ruim 80 paarden. Een proef met muilezels was geen succes.

Rondom 1904 had Rotterdam acht lijnen: Hoflaan—Park (groen), Centraal Station—Feijenoord, (rood), Bergweg—Boompjes (blauw), Maasstation—Willems-

plein (geel), Slagveld—Hoevestraat (rood), Slagveld—Overschiet, Scheepstimmermanslaan—Havenstraat en Duysstraat—Beurs (groen).

De stoomtram kwam er al gauw bij. Op 9 april 1881 schommelde puffend en bellend de eerste stoomtram naar Delfshaven.

Frequentie: 10 minuten, tarief: 10 cent. Al spoedig volgde doortrekking van de rand van de stad naar de Van Oldenbarneveltstraat. Oude Rotterdamers bewaren goede herinneringen aan café De Stoomtram. In 1882 volgde de stoomtram Rotterdam-Schiedam, een gezellig lijntje met houten banken in de tweede klas en pluche in de eerste. Soms, als de machinist niet voldoende stoom had, klonk het „allemaal uitstappen" en een handig duwen om de hol over de Schie te halen. Des avonds brandde een

schemerige petroleumlamp in de coupé's.

Wonderlijk genoeg heeft de paardetram de stadsstoomtram overleefd. De elektrische trams reden allang toen in 1922 de paardetram naar Hillegersberg verdween en in 1925 die naar Overschie.

Rotterdam liep uit toen op 19 december 1905 de eerste vijf elektrische trams van de Honingerdijk (de Rustwat) naar het Park reden. Op het Oostplein was er bijna geen doorkomen aan en de Beurs op het Beursplein ging net uit, toen het eerste oranje en met palmen versierde trammetje voorbijreed. Enige tijd heeft men nog de hoop gehad, dat Rotterdam de eerste elektrische trams van Europa zou hebben, maar uiteindelijk hebben de bestuurders het vak nog in Amsterdam kunnen leren. Rotterdam had

toen trouwens nog niet eens een elektriciteitscentrale. De energie kwam uit een 300 pk sterk noodaggregaat. De elektrische trams hielden zoveel mogelijk de kleur op de koersborden van de paardetrans.

Tussen 1922 en 1926 had de RETM, zoals de naam toen was, een zware concurrentiestrijd te voeren met de particuliere autobussen. Iedereen, die een autobus had, kon een eigen lijntje beginnen, al of niet concurrerend parallel naast de tram. In 1927 ging het trambedrijf over in handen van de gemeente. De RTM trok zich op de eilanden terug, de RET bleef in de stad. In 1928 werden de eerste buslijnen geopend. Van paardetram tot metro. In 1958 nam de gemeenteraad het besluit de (eerste) metrolijn te bouwen. Tien jaar later mken we de eerste rit.



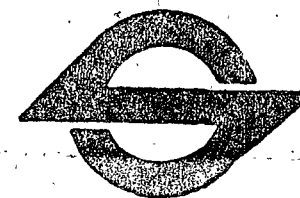
Een van de eerste autobussen in Rotterdam, opererend op de vrije markt.

Rotterdam is de 29e stad in de wereld, die een metro krijgt. De andere 28 zijn: Barcelona, Berlijn, Boston, Boedapest, Buenos Aires, Chicago, Glasgow, Hamburg, Istanbul, Lissabon, Kief, Leningrad, Londen, Madrid, Milaan, Montreal, Moskou, Nagoya, New York, Osaka, Oslo, Parijs, Philadelphia, Rome, Stockholm, Tokio, Toronto en Wenen.

Drie grote collega's

New York

Merkwaardig was de ontwikkeling in New York, waar men van 'n systeem van hoog boven het verkeer rijdende treinen overstapte op de ondergrondse. De totale lengte van het net bedraagt 237 mijl, waarvan 134 mijl door tunnels loopt. Vijf miljoen passagiers worden iedere werkdag door 486 stations, „verwerkt". Er zijn lokaalmetrotreinen en expressen en het geheel is van een duizelingwekkende omvang. Men is vër gekomen sinds dat bescheiden begin in 1904 tussen Broadway en Fourth Avenue. Er staan vele plannen voor uitbreiding en automatisering op stapel, die nog aanzienlijk meer zullen gaan kosten dan de tachtig miljoen dollar per jaar, die er de laatste tien jaar in de verbeteringen werd gestoken.



Tokio

Het autoverkeer in Tokio nam in betrekkelijk korte tijd zo ongelooftoef toe, dat de autoriteiten op korte termijn ingrijpende maatregelen moesten nemen om te voorkomen, dat de gigantische stad één kluwen stilstaande auto's zou worden. De Metro neemt bij die plannen een eerste plaats in. Men wordt daarbij wel gehinderd door het feit, dat vele lijnen particulier eigendom zijn; elk met eigen materiaal en zelfs een eigen systeem van stroomvoorziening. Derde rail, stroomdraad... het is allemaal aanwezig. Zelfs de railbreedte is niet overal eender. De concurrentie heeft wel tot gevolg, dat het materiaal zeer goed is en dat alle gespitst zijn op uitbreidingen, ondanks de moeilijkheden met de grond. De gehele lengte van het systeem zal, na de huidige verlengingen, 220 kilometer bedragen.

Parijs

De Metro hoort bij Parijs als Eiffeltoren, Moulin Rouge en vissoep. Het is het troetelkind van de Fransen, die toch al vanouds een hobby voor spoorwegen hebben. Berichten over proefnemingen met rubberbanden voor Metrotreinen krijgen evenveel aandacht als het nieuwste schandaaltje rond Brigitte Bardot. Daarbij komt, dat in deze stad, die gewurgt wordt door zijn verkeer, de Metro een levensbelang is geworden. onderd miljoen pasagiers maken jaarlijks gebruik van een net van 14 lijnen, waarvan er tien geheel onder de grond doorlopen. De gehele lengte bedraagt rond 170 kilometer. Er zijn 270 stations. Lijn 1 werd geopend in 1900 tussen Porte Maillot en Porte de Vincennes.



Stedebouwer en architect:

„Rotterdam is niet af, en hopelijk komt de city nooit klaar ook

„Je mist in de stad facetten van het leven. Iedereen wil zo graag eens met een oude broek en een slobbertrui lopen na alle dagen in een net pak.” Ir. P. C. Groen, stedenbouwkundige, formuleert langzaam omschrijvend het gevoel van onbehagen dat hij krijgt bij het bekijken van Rotterdams centrum. Het centrum heeft een mijlpaal in zijn wordingsgeschiedenis bereikt bij de verwezenlijking van de metro. De straten zijn weer straat geworden, na enkele jaren de status van singel te hebben gevoerd en het verkeer beleeft zijn problemen weer op de plaats waar ze thuishoren en niet in de wegomleggingen. De stad is klaar. Voor het ogenblik „Want een stad is nooit klaar en dat hoeft ook niet”, volgens architect W. G. Quist. „De stad moet zich, wil ze leefbaar blijven, voortdurend aanpassen aan de eisen van de tijd.”

Vreselijk netjes

De Rotterdammers staan klaar om te zeggen dat ze hun stad mooi vinden. Men spreekt erover in termen als „dynamisch, modern, strakke lijnen en eigentijds”. De stedenbouwkundige mist erin, wat hij in zijn dagelijks werk moet trachten te voorkomen. „Er staan geen echt leuke dingen. Alles is zo vreselijk netjes. Iedereen heeft alles zo mooi mogelijk gemaakt, er zijn geen rommelhoeken, geen gezellige markten of gekke kroegjes”, zegt ir. Groen. De architect ziet de moeilijkheid terstond. „Je kunt moeilijk een rommelhoek ontwerpen. Geen enkele architect neemt zich voor iets lelijks te bouwen. Zo iets moet je in de stad vinden. Maar ik geef toe dat het centrum ondanks alle fraaie gebouwen die er staan, steriel is”.

Geen vaas verzetten

„Het is met de binnenstad”, zegt ir. Groen, „als met een huiskamerinterieur dat helemaal door een binnenhuisarchitect is ingericht. Zo'n kamer is te harmonieus. Als je daarin een vaasje verzet staat het niet meer”. „Zo iets komt echter”, meent de heer Quist, „doordat het beginnel fout is. Er deugt dan iets niet in de relatie tussen de mensen die erin wonen en de architect. Zo is het ook met een gemeente. Die is natuurlijk niet klaar met het opstellen van een programma van eisen alleen”.

Inhalen

Rotterdam is in de 23 jaar, die sedert de oorlog verlopen, langzaam gereedgekomen voor de functie die het in de komende jaren steeds meer zal moeten gaan vervullen. Zowel de architect als de stedebouwer is ervan overtuigd dat de Maasstad een steeds belangrijker rol zal gaan spelen in de ontwikkeling, niet alleen van de Rijnmond, maar ook van het hele Deltagebied van Zeeuws-Vlaanderen tot Delft en Gouda. En wat belangrijker is: de stad kan die functie aan. De wijde omgeving oriënteert zich op Rotterdam.

„Dat die abonnementenverkoop voor „De Doelen” zo goed is ge-

gaan, heeft me bijzonder gefreunde”, zegt architect Quist. Als geboren Amsterdammer weet ik dat de bevolking van die stad door het feit dat ze onder andere agressiever is, of was, meer tot stand bracht. Maar als ik nu hier naar de Academie kijk en naar uitingen van cultureel leven, dan meen ik dat in Rotterdam allerlei zaken ingehaald worden.

Niet opgelegd

„Doordat hier de burgerij en vooral ook de industrie invloed kunnen uitoefenen op het bestuur, kunnen nu in Rotterdam grote dingen als de metro worden voltooid”, zegt ir. Groen. „In Rotterdam kunnen nieuwe ideeën ontstaan; ze worden niet opgelegd, zoals in Amsterdam. Daardoor reageert de bevolking daar helemaal niet meer op de stedelijke ontwikkeling van de eigen gemeente”, meent de heer Quist. „Er is hier in alle opzichten een gesprek mogelijk”.

Dat Rotterdams centrum een winkelcentrum in zich zal blijven bergen, staat voor beiden eveneens als een paal boven water. Maar ook kantoren en woningen zullen in het stadshart een plaats blijven vinden. „De dimensies zullen niet zodanig worden dat winkelen in het vervolg ongewenst wordt. In Rotterdam kan men bouwen tot het technisch maximum en dan nog heeft men geen gebouwen met een aanblik als bijvoorbeeld New York. Gebouwen, waarin winkels, kantoren en eventueel ook woningen gehuisvest kunnen worden, zullen bij 30 verdiepingen aan de top zijn. Hoger gaat niet”, zegt de heer Quist. „Men kan en moet meer bewoners in de binnenstad pompen. Er is nog gelegenheid op alle plaatsen waar gesaneerd moet worden. Ik denk bijvoorbeeld aan het Gouverneurskwartier, waar een soort universiteitswijk zou kunnen komen, met studentenwoningen, ateliers en theater-tjes, tezamen met woningen voor de aanwezige bevolking”.

Mensen of dood

„Er blijven natuurlijk problemen”, vindt ir. Groen, „rondom de openstelling van het centrum. Maar die vraagstukken

zijn oplosbaar. Er zijn veel meer parkeergarages nodig want hoe verder men per auto de binnenstad kan binnenkomen, hoe beter. De toevoer van personen uit het zuiden over de weg zal misschien nog wat verbeterd moeten worden. Als er geen mensen meer in het stadshart kunnen komen, wordt de stad zo dood als een pier. Voor mensen uit Hoogvliet is een busreis naar Rotterdam, bijvoorbeeld, veel te lang”.

Steriel

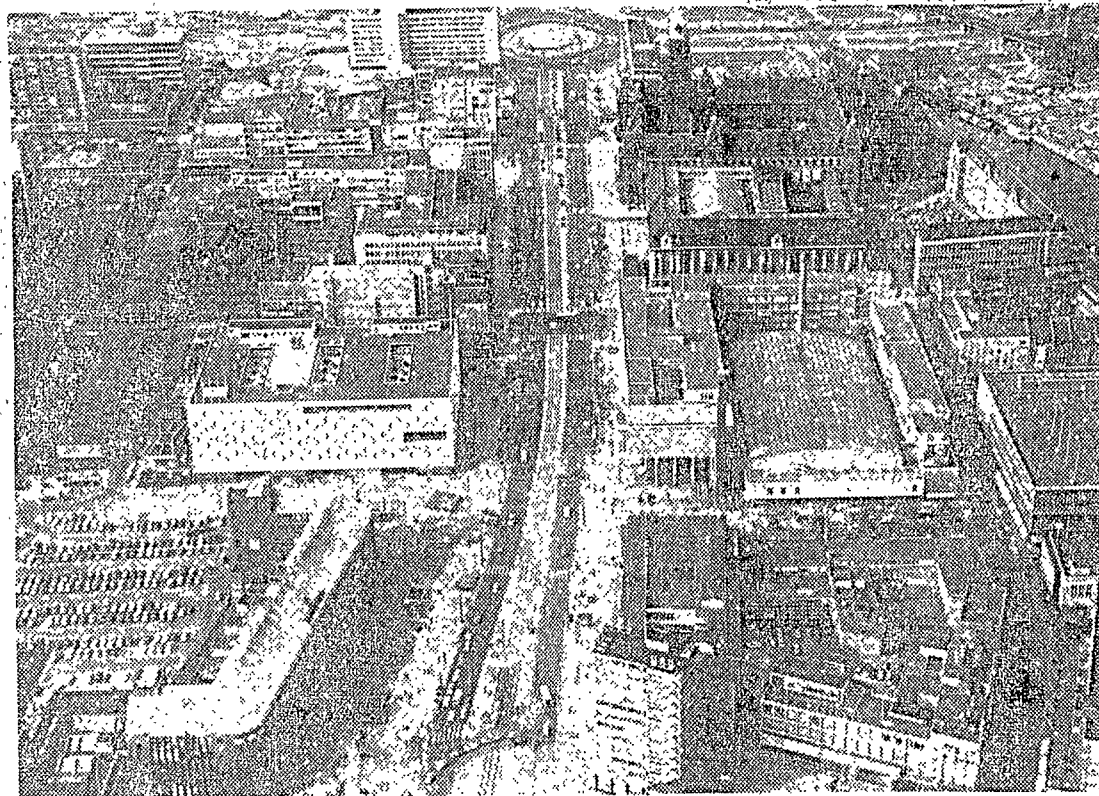
Architect Quist zegt, op een bedachtzame wijze, dat er in het centrum heel goede dingen tot stand gebracht zijn. „Er staan heel fraaie gebouwen; lelijke ook, natuurlijk. Maar”, zegt hij in dezelfde woorden als ir. Groen, „het doet steriel aan”. Dat houdt overigens niet in, dat hij bereid



Ir. P. C. Groen (37) is stedenbouwkundige bij het bureau voor Architectuur en Ruimtelijke Ordening Kuiper, De Ramitz, Van de Ree en Van Tol. Hij adviseert onder meer gemeenten als Maassluis, Heerenveen en Zwijndrecht bij het opstellen van plannen voor de stedelijke ontwikkeling.

is terstond vromis te vellen over het werk dat in de laatste 23 jaar in Rotterdam verricht is. „Natuurlijk heeft men fouten gemaakt. Men kon waarschijnlijk ook geen idee hebben van de ontwikkeling van het autoverkeer. Dat loopt nu in de gaten. Maar

laat ik erbij zeggen, dat ik bijvoorbeeld Pendrecht een heel knap plan vind, voor zijn tijd. Dat we het nu anders zouden doen, verandert aan dat oordeel niets”. Zo heeft hij ook zijn reserves ten opzichte van de integratie van het centrum, met de



Stuk voor stuk mooie gebouwen in de nieuwe stad, maar de tijd moet er aan schaven.

De stad heeft een steriel hart gekregen

De stad is klaar, heet het, nu de metro klaar is. „De stad is nooit gereed”, zei ons een Rotterdams architect. „Als de stad werkelijk klaar is, dan leeft-ie niet meer”. De Rotterdammers zijn trots op hun stad. Ze zeggen dat het centrum mooi is. Daarover denken vaklieden anders. Al die mooie gebouwen hebben geen „leefbaar” centrum gevormd. „Dat er zoveel over gesproken wordt over die leefbaarheid”, zei een andere architect, „bewijst dat er iets niet deugt. We zetten op het Schouwburgplein een paar bloembakjes neer, we wachten tot de zon en de duiven vanzelf komen en dan denken we dat we in Venetië zijn”. Rotterdam gelooft een toekomst voor zich te hebben. Daarvoor moet nu gebouwd, getekend en gedacht worden. Een architect en een stedenbouwkundige van deze generatie gaven ons hun mening over het nieuwe Rotterdam: „Het is steriel; er zit nog geen leven in. Nog teveel wordt kritiekloos aanvaard. Maar dat wil nog niet zeggen dat er in de afgelopen jaren geknoeid is. Alleen, met wat we nu weten zouden we het anders willen; dat wel”.



W. G. Quist (37), Amsterdammer van geboorte en thans architect (BNA-HBO) in Rotterdam. Een van de bekendste projecten van zijn hand is het complex van de Rotterdamse drinkwaterleiding op de Berenplaat.

rest van de stad. „De stad bestaat uit een samenstel van min of meer afgeronde delen. De verwevenheid met de rest ontbreekt”.

„Misschien dat over een jaar of 30 enkele hoeken in de binnenstad verwaarloosd zijn”, aldus ir. Groen. „Dat brengt, hoe vreemd het ook klinkt, misschien wat meer sfeer. Er staan inderdaad esthetisch zeer geslaagde gebouwen. Een ervan staat schuin tegenover het raam van de kamer waarin ik dagelijks werk. Die scholenflat aan de Schiekade is een fraai gebouw en een doelmatige school. Maar hij staat er helemaal verkeerd. Zo'n school voor 900 leerlingen kan je overal neerzetten, behalve aan een invalsweg voor het centrum met een levensverzekeringsbedrijf met 2000 werknemers als buurman”.

Kritiek nodig

Nog teveel worden architecten gezien als „mensen op een voetstukje”, vindt de heer Quist van zichzelf en zijn vakgenoten. Er komt te weinig kritiek op slechte ontwerpen. „Als een pianist na het behalen van z'n conservatoriumdiploma een slecht concert geeft, dan krijgt-ie een vinnige kritiek in de kranten en wordt pianoleraar. Als een architect een slecht ontwerp maakt, zou dat ook eens rustig gezegd moeten worden. Dat zou iedereen een hoop ergernis besparen”, zegt hij. Misschien zouden veel gebouwen in Rotterdams centrum nooit, of nooit zo, gebouwd zijn.

ADVERTENTIE



handschoenen

de Boevé Götze

SPECIALE

METRO-AANBIEDING:

o.a.

LAURET - FRANKRIJK

Rotterdam:

Karel Doormanstraat 294.