

Rotterdam

Op woensdag 27 oktober 1993 organiseert de werkgroep Stedengeschiedenis een studiedag over 'Rotterdam'. De bijeenkomst heeft plaats in het Academiegebouw van de Universiteit van Utrecht, Domplein 29, zaal 19. De agenda ziet er als volgt uit.

10.30-11.45 Henk Visscher, 'De mobiliteit in Rotterdam tussen 1860 en 1884', aansluitend discussie.

11.45-13.00 Jan Boersma, 'De "grote-menschen-kinderen van het platteland" en hun perspectieven; Nieuwkomers op de Rotterdamse arbeidsmarkt rond de eeuwwisseling', aansluitend discussie.

13.00-14.00 Lunch

14.00-15.15 Rob Dettingmeijer, 'Tweede Wereldoorlog, omslag of continuïteit in het denken over Rotterdam', aansluitend discussie.

15.15-16.30 Cor Wagenaar, 'De wederopbouw van Rotterdam', aansluitend discussie

Henk Visscher (Openbare Scholengemeenschap 'Hugo de Groot', Rotterdam)

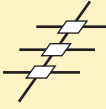
Henk Visscher spreekt over de carrière-mobiliteit in de jaren zestig en zeventig van de vorige eeuw. Hij gaat daarbij uit van een door hem verrichte steekproef uit het Rotterdamse bevolkingsregister en behandelt enkele methodologische en methodische problemen, zoals: Is een steekproef van gezinshoofden eigenlijk wel een juist middel voor een onderzoek naar mobiliteit? Waren alle gezinshoofden gedurende de onderzochte jaren wel in Rotterdam? Welke methoden garanderen een redelijke registratie van de mobiliteit en hoe moet het materiaal worden gerangschikt om tot zinvolle uitspraken te komen? Visscher presenteert zowel de globale cijfers als die per beroepssector en beroepsgroep. Hoewel de resultaten van zijn onderzoek ogenschijnlijk met elkaar in tegenspraak zijn geven ze bij nader beschouwing toch een samenhangend beeld van de ontwikkelingen in de Maasstad.

Jan Boersma (Vakgroep geschiedenis, Rijksuniversiteit Utrecht)

In de decennia rond de eeuwwisseling maakte Rotterdam een enorme groei door. Tussen 1880 en 1920 steeg het inwonertal van ongeveer 150.000 tot ruim 500.000. Van groot belang in deze bevolkingstoename was de omvangrijke en regelmatige instroom van migranten, veelal afkomstig van het platteland. Over deze nieuwkomers, die zich een plaats trachtten te verwerven op de Rotterdamse arbeidsmarkt, doen vele verhalen de ronde - waarin zij de ene keer worden aangeduid als dociele onderkruipers dan weer als ontwortelde provincialen, licht toegankelijk voor agitatie. In de literatuur overheerst het idee dat de groep die zich rond 1880 in de stad vestigde weinig perspectieven had, terwijl de daaropvolgende toestroom en de kinderen van de '1880-generatie' betere posities wisten te verwerven. Maar is dit beeld juist?

Rob Dettingmeijer (Vakgroep Kunstgeschiedenis, Rijksuniversiteit Utrecht)

Dettingmeijer is verbaasd, dat de ontwikkeling van Rotterdam vóór en na de Tweede Wereldoorlog als duidelijk verschillend wordt gezien. Zo acht de Groninger Cor Wagenaar de wederopbouw van Rotterdam zelfs symptomatisch voor de ingrijpende veranderingen waaraan de Nederlandse architectuur en stedenbouw in het midden van deze eeuw werd blootgesteld. Hij baseert die stelling op een vergelijking van het plan dat de directeur van de Rotterdamse 'stadstimmerwerf', W.G. Witteveen, al in 1941 in grote lijnen afrondde, met het plan van zijn secretaris en opvolger, C. van Traa.



Dettingmeijer ziet veeleer continuïteit. Hij vindt het juist fascinerend hoezeer de initiatieven in het kader van de wijkgedachte en zelfs het Basisplan te begrijpen zijn als het grijpen van kansen die men voor de oorlog niet had. Door de “weerstand van de steen” en het verzet van Provincie en Rijk waren vele stedenbouwkundige initiatieven gefrustreerd. De kansen die men door de catastrofe na het bombardement van 1940 kreeg, daarvan had men zelfs niet durven dromen. Wanneer er een breuk in de stedenbouwkundige ontwikkeling is te constateren dan ligt die volgens Dettingmeijer later. Pas bij de modelontwikkeling voor de Alexanderpolder gaat het om een andere architectuur, stedenbouw en visie op de stad.

Cor Wagenaar (Instituut voor Kunst-, Architectuurgeschiedenis en Archeologie, Rijksuniversiteit Groningen)

Wagenaar: Kenmerkend voor het plan-Witteveen is de uitdrukkelijke poging een ontwerp te maken dat de ontwikkelingstendensen die zich in het vooroorlogse Rotterdam openbaarden tot een goed functionerende eenheid te brengen en het streven de stad bewust driedimensionaal vorm te geven. Op basis van een streng tweedimensionaal bestemmingsplan, waarin de ideaalbeelden van de internationale stedenbouw van het Interbellum duidelijk herkenbaar zijn, bracht Witteveen met behulp van het stelsel van hoofdwegen en parken een duidelijke en vooral zichtbare structuur aan.

Het plan van zijn opvolger Van Traa wijkt volgens Wagenaar juist op deze twee cruciale punten af van dat van zijn voorganger; het richtte zich nadrukkelijk op het vormgeven van nieuwe sociale en economische verhoudingen, waarbij opvallend is hoe nauw de relatie was tussen deze vernieuwing en de toekomstvisioenen op een bevrijde naoorlogse wereld, idealen die tijdens de bezetting geformuleerd werden. Bovendien nam Van Traa afscheid van de stedenbouw als driedimensionale ontwerpdiscipline: architectuur en grondplan werden, althans in formele zin, ontkoppeld; het stadsplan werd tot bestemmingsplan gedegradeerd.

De studiedag van de Werkgroep Stedengeschiedenis is gratis voor eenieder toegankelijk. Informatie over de studiedag kan worden ingewonnen bij Jan van den Noort 010-436 6014.