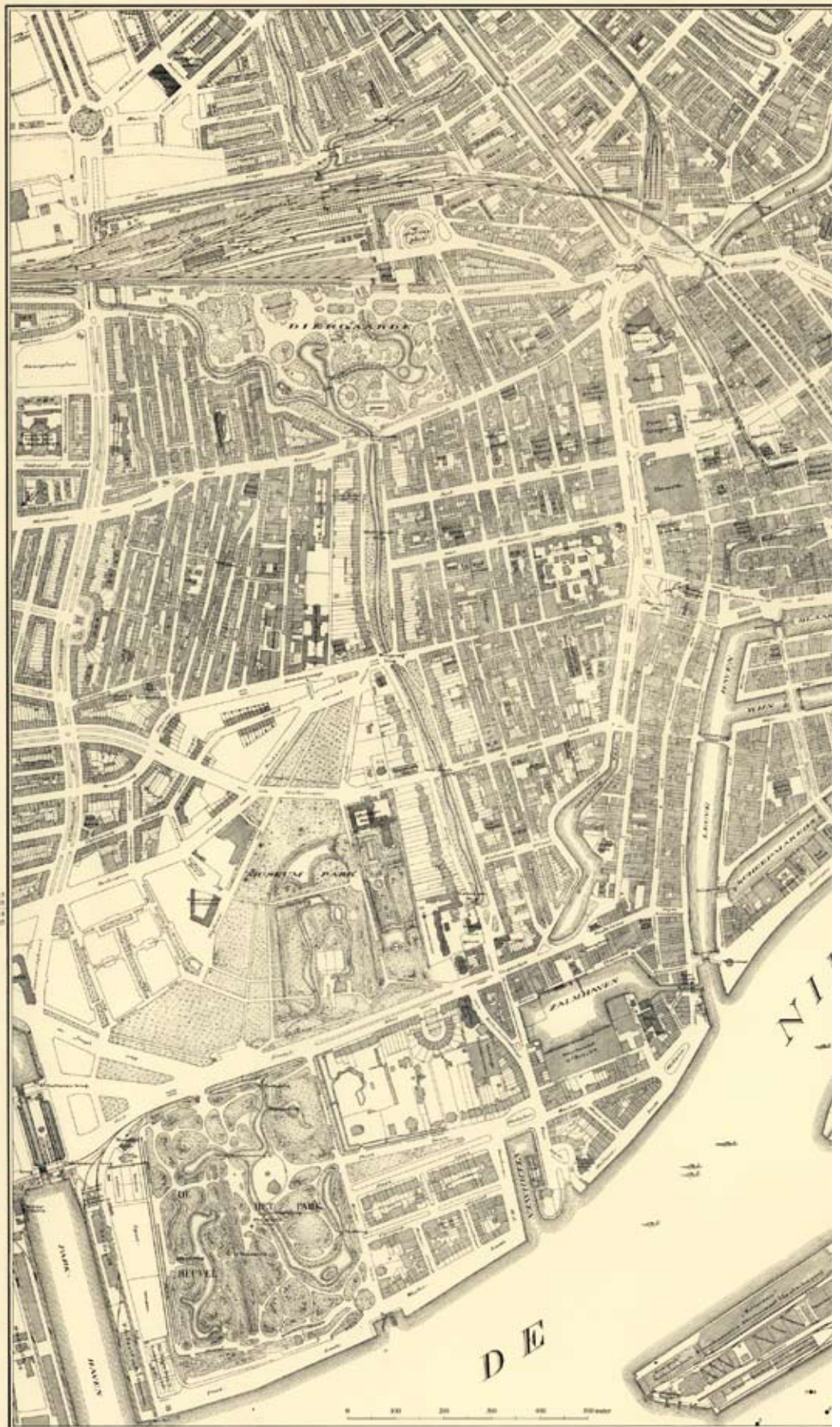


DE BRANDGRENEN VAN 14 MEI 1940

Rotterdam

De brandgrens van 14 mei 1940



Rotterdam aan de vooravond
van de Tweede Wereldoorlog.

Uit vier delen samengestelde
plattegrond van de binnenstad
uitgegeven door de DGW,
schaal 1:5000.

Data van de vier bladen vanaf
linksboven met de wijzers van de
klok mee: kaart No 5: 1935, No 6:
1928, No 9: 1926 en
No 8: 1935.



ROTTERDAM OMSTREEKS 1930

Dit plangetal is vernoemd met de kaartbladen S. 6. 4 en 9 van de Kaart van Rotterdam, welke later werd uitgegeven door de Dienst van Geometrische Diensten. De oorspronkelijke kaartbladen, op schaal 1:50,000, werden in respectievelijk 1915, 1920, 1925 en 1930 gepubliceerd.

© Uitgeverij van de Kaartverzekering van het Gemeentearchief Rotterdam. Verspreiding gemaakt van Rotterdam op 1930, uitgegeven in 1933, L.A. nr. 2123.

Uitgave: Gemeentearchief Rotterdam
in Rotterdam, 1933

Productie: Gemeentearchief Rotterdam, afdeling Landmeting en Verpandmeting
Druk: Uitgeverij W. J. J. van der Meulen

Inhoud

	<i>pagina 9</i>	VOORWOORD
	<i>pagina 11</i>	INLEIDING
Essay	<i>pagina 13</i>	14 MEI
Hoofdstuk 1	<i>pagina 21</i>	HET TRACÉ, RECONSTRUCTIE VAN DE BRANDGRENS
Hoofdstuk 2	<i>pagina 39</i>	HISTORISCHE PANDEN OP DE BRANDGRENS ANNO 2007
Hoofdstuk 3	<i>pagina 75</i>	BOMMEN BUITEN DE BRANDGRENS
Appendix 1	<i>pagina 79</i>	LUCHTAANVALLEN OP DE STAD VOOR EN NA 14 MEI 1940
Appendix 2	<i>pagina 83</i>	HET 'VERGETEN BOMBARDEMENT' VAN 31 MAART 1943
	<i>pagina 89</i>	SAMENVATTING VAN HET JURYRAPPORT 'PROJECT MARKERING BRANDGRENS' VAN MEI 2007
Summary	<i>pagina 91</i>	THE FIRE BOUNDARY OF 14 MAY 1940
	<i>pagina 93</i>	LITERATUURLIJST
	<i>pagina 96</i>	COLOFON

Voorwoord

Elk jaar herdenken we op 14 mei de verwoesting van de Rotterdamse binnenstad in 1940. Dan denken we terug aan de verschrikkingen van de dag, die in het geheugen van velen staat gegrift. De uren met familie onder de trap. Het geloei van de sirenes. Het dreunen van inslaande bommen. De geur van het brandende puin.

De 14^e mei is een dag waarop voor velen het leven een andere wending kreeg, een dag ook die ook bepalend was voor de ontwikkeling van Rotterdam.

Dat wordt zichtbaar door de brandgrens. Het is de grens tussen het verwoeste gebied en het deel van de stad dat gespaard bleef. Tot daar had de brand haar verwoestende uitwerking. Binnen die grens werd het puin geruimd en de stad opnieuw opgebouwd.

Voor elke Rotterdammer loopt er zo'n brandgrens door zijn geschiedenis. Er is een 'Oud Rotterdam' en een 'Nieuw Rotterdam'. Er is een Rotterdam in de herinnering en een Rotterdam waarin we ons dagelijks bewegen. Er is heimwee en werkelijkheid.

Wij herdenken de 14^e mei om de breuken in onze geschiedenis te helen. Om het oude en nieuwe te verbinden tot één Rotterdamse identiteit. Dat kan alleen als nieuwe generaties weet hebben van de geschiedenis van onze stad.

Dit boek is daarbij een belangrijk hulpmiddel, want het brengt de brandgrens nauwkeurig in kaart. Het verleden is een landkaart en die is belangrijk, want het is de kaart waarmee wij de weg naar de toekomst moeten vinden.

Ivo Opstelten,
Burgemeester van Rotterdam

Inleiding

Op 9 mei 2006 heeft het college van burgemeester en wethouders besloten de brandgrens van het bombardement van dinsdag 14 mei 1940 en de daaropvolgende brand, fysiek in de stad te markeren: Als 'lieu de mémoire' van de catastrofale verwoesting van het historische stadshart en als 'fenomeen' dat in één oogopslag duidelijk maakt waarom Rotterdam een modern stadshart heeft.

Ten behoeve van dit project hebben dS+V (dienst Stedenbouw en Volkshuisvesting), het Gemeentearchief Rotterdam en het Historisch Museum Rotterdam onderzoek gedaan naar het tracé van de brandgrens.

Het eerste hoofdstuk doet verslag van het onderzoek naar het tracé van de brandgrens die ontstond na het bombardement en de daaropvolgende brand.

Hoofdstuk twee geeft een nadere beschrijving van de nu nog zichtbare brandgrens in de bebouwing. Ten slotte zijn in het derde hoofdstuk twee grotere verwoeste gebieden buiten de brandgrens behandeld: de Waterloostraat en omgeving en de Wilhelminapier.

Het eerste appendix geeft vervolgens een overzicht van de luchtaanvallen die zowel in de vroege meidagen van 1940 als na de capitulatie zijn uitgevoerd op de stad en haar omgeving. Een van die aanvallen, het 'vergeten bombardement' op de wijk Bospolder-Tussendijken, wordt daarna in appendix twee behandeld.

Ter afsluiting volgt een samenvatting van het juryrapport van de meervoudige ontwerpdracht voor het project Markering Brandgrens. Daarin staat de keuze voor het ontwerp van West 8 Urban Design & Landscape Architecture beschreven.

Het boek opent met het essay '14 mei' van H.J.A. Hofland, dat in 2007 op verzoek van de initiatiefgroep Herdenking 14 mei is geschreven ter gelegenheid van de jaarlijkse herdenking van het bombardement in de Laurenskerk.





14 MEI

Nog weken, misschien wel maanden nadat op 14 mei 1940 het centrum van Rotterdam door de Duitse Luftwaffe in een puinhoop was veranderd hebben de openbare elektrische klokken op een paar minuten voor half twee gestaan. Het ogenblik waarop de stroom uitviel. Tientallen jaren later stond ik op de Westersingel op de hoek van de Nieuwe Binnenweg, bij het Eendrachtplein te wachten om te kunnen oversteken. De klok aan de overkant wees even voor half twee. Het verkeer raasde voorbij. Louter door de stand van de wijzers werd ik plotseling teruggevoerd naar de dag van het bombardement. Daar verderop in de Oude Binnenweg had de brand geloeid, hier op dit kruispunt waren stromen vluchtelingen naar het Land van Hoboken getrokken. Daar was mijn stad in vlammen tenonder gegaan. Een golf van woede sloeg door me heen. Waarom had ik dit nooit eerder gevoeld?

In Frankrijk is vorig jaar de laatste veteraan van de Eerst Wereldoorlog gestorven, een soldaat van 104 die nog betrekkelijk samenhangend over de loopgraven kon vertellen. Door de vaderlandslievende Fransen werd hij gekoesterd. Nu resten alleen de kerkhoven, de talrijke monumenten, de musea en de kalender met de grote gebeurtenissen die verder vervagen in de tunnel van het verleden. Langzamerhand, zonder het te beseffen, ben ik, geboren in 1927, gaan horen tot de laatste generaties die het Rotterdam van de oorlog hebben meegemaakt. Pas sinds dat ogenblik op de hoek van de Westersingel ben ik me gaan afvragen hoe het komt dat de stad geen spoor van een herdenking heeft gehad. Ja, we hebben Ossip Zadkine's beeld, De Verwoeste Stad, onthuld in 1953. Als de directie van De Bijenkorf niet op het idee was gekomen, dit geschenk te geven, hadden we dan iets anders gehad? Een monument? Een zuil? Als er op de veertiende mei al een plechtigheid was geweest, dan zou die daar, bij De Verwoeste Stad moeten plaatsvinden. Maar kennelijk heeft niemand eraan gedacht.

Komt het doordat Rotterdam vóór alles als een werkstad wil worden gezien? Kort na het bombardement verschenen de eerste ramptoeristen. Ze waren niet welkom. Er waren

*De brandende stad vanaf het
Land van Hoboken,
op de voorgrond Boijmans en
witte villa's.*

Rotterdamers die naar Den Haag gingen om te winkelen. In de stad verschenen borden met de tekst: 'Jaagt de wind in de zeilen! Besteedt uw geld in eigen stad!' Puin ruimen was de boodschap. Van het puin werd een schiereiland in de Kralingseplas gemaakt, een kunstmatige heuvel aan de Ringvaartweg. En duizenden zorgvuldig afgebikte bakstenen hebben voor de bouw van een nieuwe stadsschouwburg gediend. Die schouwburg is veel later weer afgebroken.

Een paar dagen na het bombardement lag het eerste plan voor de wederopbouw op tafel, het Plan Witteveen. Dat is later vervangen door het Plan Van Traa. Als bevestiging van de veerkracht werden aan de Jongkindstraat, de Mathenesserlaan, de Goudsesingel noodwinkels gebouwd, die daar nog tot jaren na de oorlog hebben gestaan. In Rotterdam werd niet de vernietiging herdacht maar de reconstructie gevierd: Wederopbouwdag, Havendag. Al ruim na de oorlog kwam er een tentoonstelling, Rotterdam Ahoy, met als kunstzinnige attractie de Muur van Energie. De Rotterdamers waren trots op hun Lijnbaan van de architecten Van den Broek en Bakema. De eerste autoloze winkelgalerij. Herdenken deden en doen we nationaal, op de avond van de vierde mei, met twee minuten stilte.

Een jaar of tien, misschien vijftien geleden begon het op te vallen dat jongere generaties, d.w.z. mensen die enige tientallen jaren na de oorlog waren geboren, de betekenis van deze twee minuten, de 120 seconden brandende straatverlichting en het luiden van de klok op de Waalsdorpervlakte niet meer begrepen. Een aardiger manier om te zeggen dat ze dit gedoe aan hun laars laptten. Eén blik op straat was en is genoeg om je je daarvan te overtuigen. Het verkeer gaat door. Er kwamen commissies die zich verdiepten in de vraag hoe de herdenking kon worden gemoderniseerd, hoe de 'zingeving' voor het hele volk kon worden teruggebracht. De resultaten zijn niet opzienbarend. Het verkeer rijdt verder.

Ik verzet me tegen deze onverschilligheid. Maar waarom?

Ik breng geen rangorde aan in mijn motieven omdat ze onderling onvergelijkbaar zijn. De enige overeenkomst is dat ik erdoor word bewogen, hoewel op uiteenlopende manieren.

Het ongeschonden Rotterdam is de wereld van mijn vroege jeugd. Ik was trots op mijn stad zoals alleen een kind trots kan zijn. Wij hadden de grootste gegraven haven ter wereld, de Waalhaven. De Holland Amerika Lijn met de hypermoderne Nieuw Amsterdam die ik te water heb zien laten. De prachtige Bijenkorf van Dudok, dat indrukwekkende gele gebouw met zijn slanke toren. We hadden de Passage met een speelgoedwinkel, Sinderam, waarin de meest begerenswaardige schatten te koop waren. Het vliegveld Waalhaven met de Koolhoven fabrieken waar de beste gevechtsvliegtuigen werden gemaakt, de FK 52, beter dan de D 21 van Fokker in Amsterdam. De mooiste, de snelste trams van Nederland. En we hadden Bep van Klaveren, wereldkampioen boksen vlieggewicht. Ik woonde in een superieure stad.

Als je een jongen van een jaar of tien was, ging je de wereld verkennen. Ik woonde dichtbij de 's Gravenweg, die zich verlengt in de Oudedijk, toen een van de toegangswegen tot het oude centrum. In de jaren dertig reden daar nog veel sleperswagens, vrachtkarren getrokken door een of twee paarden. Mijn vriendjes en ik renden achter zo'n wagen aan, wipten met een sprongetje op de platte laadruimte en lieten ons vervoeren. Naar de Vlietlaan, Goudserijweg, Veemarkt, Lange Warande, Goudsesingel, Pompenburgsingel, de Meent. Waar zo'n kar heen ging. Rotterdam was een romantische stad, vol boeiende raadsels. Sluit ik mijn ogen dan kan ik aan de binnenkant van mijn oogleden een film afdraaien. Ik zie de molen op het Oostplein,

de Marinierskazerne, bakker Beiderwellen, het Groenendaal met, waar de tram een scherpe bocht maakt, een groot reclamebord tegen de gevel. Een varkentje staat voor de klas en wijst met zijn stok een tekst aan: 'Jongens, pas op. Schoenenmagazijn de Ossenkop.' In de Hoofdsteeg was een winkel met antieke wapens. Op de Grote Markt stond in een étalage een duikerklok. Rotterdam had alles wat een kleine jongen interesseerde.

In september 1939 ging ik naar de middelbare school, het Rotterdamsch Lyceum aan de Pieter de Hoochstraat. Dit betekende zes maal per week een stadsreis van oost naar west, en terug, met twee trams, lijn 5 en lijn 10, overstappen op het Beursplein, een poëtische stadsoase overschaduwde door oude lindebomen. Ik bewonderde de Beurs, het grote, bijna zwarte gebouw. Daar wachten op de tram was een plezier. Er stond een kiosk waar ik De Vliegwereld kocht. Er was ook een fonteintje, de Vier Gratiën in gietijzer, donkergroen geschilderd. En een prachtig wachthuisje. Dan ging de reis verder langs de Blaak, linksaf over de Schiedamsedijk met aan beide kanten voornamelijk café's.

Dat was mijn wereld, tot de tiende mei 1940. Die dag stond ik 's ochtends om een uur of zes in mijn pyjama op straat naar de vliegtuigen te kijken. Oorlog. We luisterden naar de radio. Al vlug was het duidelijk dat het er niet goed uitzag voor het vaderland. Op het vliegveld Waalhaven waren parachutisten geland, watervliegtuigen op de Maas. Maar zo gaat dat onder dergelijke omstandigheden. Terwijl op sommige plaatsen gevochten, verwoest, gesneuveld wordt, blijft ergens anders de oorlog wel een angstaanjagend maar voornamelijk theoretisch gegeven. Laat in de middag van de derde dag verscheen in mijn buurt een peloton mariniers. Eén marinier vatte post in onze portiek. Met zijn geweer schoot hij op Duitse vliegtuigen. Terwijl hij daarmee bezig was, bracht mijn moeder hem een bord warm eten.

De radio bracht de berichten van de Luchtwachtdienst. Op de veertiende mei werd gemeld dat eskaders bommenwerpers in de richting van Rotterdam vlogen. 'We gaan in de kelder zitten,' zei mijn vader. Daar hoorden we het zware geronk naderen, toen een gefluit en het volgende ogenblik zag ik de vloer van de kelder golven. 'Erui!' riep mijn vader. Over het tuinpad renden we door een stofwolk naar het onbebouwde stuk land waaraan de tuin grensde. Daar zag ik de Heinkels 111. Ze vlogen laag en langzaam. Op hun doje gemak, heb ik later gedacht. Ze hadden niets te vrezen. Afweergeschut was er niet meer, de Koninklijke Luchtmacht was in zijn geheel neergeschoten of op de grond vernietigd. De bemanning van deze 95 bommenwerpers heeft ongestoord, in koelen bloede mijn stad vernietigd.

Nu hebben we de nauwkeurige reconstructies, van L. de Jong en J.L. van der Pauw, onder anderen. We weten dat het Duitse opperbevel bij Rotterdam een doorbraak wilde forceren. Er is zelfs sprake van een tweede bombardement geweest. En als de verwoesting van Rotterdam niet voldoende zou zijn om Nederland te doen capituleren, zou Utrecht volgen en daarna Amsterdam, Haarlem en Den Haag. Dat was de strategie van Hitler en Göring. Vóór de bommen op Rotterdam vielen, heeft zich een drama van aarzelingen en misverstanden afgespeeld. Op de ochtend van de veertiende tussen negen en tien uur verscheen er een delegatie van drie Duitse militairen met witte vlaggen op de Willemsbrug. Ze hadden een brief bij zich voor de burgemeester, mr. P.J. Oud. Een van de onderhandelaars werd om half elf ontvangen door de militaire commandant, kolonel P.W. Scharroo. In de brief, die niet was ondertekend, werd met 'volledige vernieling van de stad' gedreigd als de weerstand niet binnen twee uur zou worden gestaakt. De overste J.J.C.P. Wilson, gemachtigde van generaal



H.G. Winkelman, de opperbevelhebber, vond het 'een waardeloos document'.

Intussen werden op de bases bij Bremen en in Westfalen de laatste voorbereidingen voor de start van de negentig bommenwerpers getroffen. De bevelhebber van de Duitse troepen, generaal R. Schmidt, besloot om twaalf uur tot uitstel van de aanval. Hij kreeg de indruk dat aan Nederlandse kant ernstig over de capitulatie werd nagedacht. Er werd een voorziening getroffen: als de luchtaanval zou worden afgelast, zouden op het Noordereiland rode lichtkogels worden afgeschoten. Er zijn er een paar de lucht in gegaan, maar die werden niet gezien, of het was te laat. Onder bevel van overste Walter Lackner had de eerste aanvalsgolf de stadsgrens bereikt, en bombardeerde, van Kralingen tot het Hofplein.

Niet lang nadat het bombardement voorbij was, werd het duidelijk dat er een ramp was aangericht. De hemel in het Westen verduisterde. Over de 's Gravenweg trok een eindeloze rij vluchtelingen de polder in. De burens vertrokken ook, in de auto. Mijn vader en moeder en ik mochten mee. Bij een tuinder vonden we onderdak. Er waren nog meer kinderen. Het was een grote tuinderij met een lorrie die op rails reed. Daar hebben we nog leuk gespeeld, tot we binnen werden geroepen. De radio stond aan. Nederland, zei de omroeper, heeft gecapituleerd. Op dat ogenblik heb ik mijn vader voor het eerst en het laatst zien huilen.

Het werd donker. De hemel in het Westen werd nu flakkerend rossig verlicht door de brand. We gaan terug, zei mijn vader. Want straks komen de plunders. Die avond, tegen een uur of elf waren we weer thuis. De volgende dag ging ik kijken op de plaats waar de bom was ontploft, zes huizen verder in noordelijke richting. Daar voor de deur hadden twee militaire vrachtauto's geparkeerd gestaan. De ene lag op zijn kant, de andere ondersteboven. Het huis was een ruïne. Duidelijk was te zien dat de vloer van de kelder tegen het plafond was gedrukt. Als dit vliegtuig zestig meter verder zuidelijker had gevlogen, wat dan? Het huis is zorgvuldig herbouwd. Alleen aan de kleur van de baksteen is te zien dat het veel jonger is.

Later, ver na de oorlog, wilde ik overste Walter Lackner, of de piloot en de bommenrichter van dit vliegtuig graag spreken. Niet met de bedoeling, rekenschap te vragen, niet om ruzie te maken. Louter om te informeren of ze toen hadden beseft waar ze daar veilig en hoog in de lucht aan bezig waren. Iemand die bombardeert, of het bevel tot een bombardement geeft, zou zich eerst zelf moeten laten bombarderen.

Kinderen ervaren de oorlog anders dan volwassenen. Dat blijkt telkens weer. Een jaar of tien geleden in Joegoslavië en nu weer in Irak. Zolang ze niet zelf direct getroffen worden, zolang ze hun familie hebben en hun huis ongeschonden blijft, slagen ze erin, de oorlog in hun dagelijks leven op te nemen. Ze gaan 'oorlogje spelen', ze tekenen vliegtuigen, geweldige kanonnen, wonderwapens, ze laten op een andere manier hun verbeeldingskracht de vrije loop, ze vinden dat normaal. Pas veel later, als ze groot zijn geworden, zullen ze beseffen dat ze 'oorlogskinderen' zijn geweest, en dat dit verleden de essentiële eigenschap van hun generatie is.

Na het bombardement kwamen de Duitsers. De volgende dag kregen we een militair ingekwartierd, een luitenant Zuklampen. Mijn moeder had medelijden met hem, mijn vader weigerde een woord met hem te wisselen. Hij bleef drie dagen, moest toen verder, naar Frankrijk. Hij vertrok terwijl de familie nog sliep, liet op tafel in de woonkamer een roos achter. Hoe absurd kan de oorlog zijn? Je kameraden verwoesten een stad, je moeder krijgt een roos van de vijand.

*Mensen op het dak kijkend
naar de brandende stad.*

Niet lang, misschien een paar weken na het bombardement begon de school weer. De ruïnes smeulden nog, trams reden niet meer, er werd al puin geruimd. Ik ging op de fiets, over de Oostzeedijk langs het verwoeste deel van Kralingen waar alleen de muren nog overeind stonden. Langs de Oosterkade, en dan kwam ik aan de Boompjes. Ik fietste door de geuren van de verwoeste stad. Oververhit steen heeft een eigen aroma, alleen herkenbaar voor wie het zelf geroken heeft. Gemengd met de geur van de brand, de stank van verrotting, lijkenlucht. Aan de Boompjes waren koffiepakhuisen verbrand. Het nablussen duurde voort. Daar fietste ik door plassen koffie die de Maas instroomden.

De bezetting kreeg een eigen regelmaat. De oorlog werd normaal. De Duitsers waren de baas, de voetbalcompetitie werd hervat. 's Nachts trokken de Engelse vliegtuigen over, op weg naar het Ruhrgebied; na 1941 vlogen de Amerikanen op klaarlichte dag, een paar honderd Vliegende Forten, hoog in de lucht, witte strepen trekkend. Op Woudestein, voetbalveld van Excelsior, werd een batterij afweergeschut neergezet. De kinderen gingen naar school, maakten hun huiswerk, gingen over of bleven zitten. Op de hoek van de Oudorpweg en de 's Gravenweg liet de NSB-er L. Gilet, directeur van de toffeefabriek Gilda en heerbanleider van de WA, een huis bouwen. Op een mooie zomerzondagmiddag nam hij daar, staande op zijn terras, de Hitlergroet brengend, een défilé af. De runentekens die hij in de gevel had laten metselen, zitten er nog.

Na 6 september 1944, Dolle Dinsdag, brak in de oorlog geleidelijk een nieuwe periode aan. De Hongerwinter. Eerst kwam de spoorwegstaking, toen verdween alle openbaar vervoer, de telefoon deed het niet meer, de scholen werden gesloten. Op 11 november hielden de Duitsers hun grote razzia. Ik zat verborgen in een geheime plaats onder het dak. Na een etmaal of drie had ik er genoeg van. Een paar dagen later waagde ik me ook weer buiten. De bezetter had kennelijk andere dingen aan zijn hoofd dan het vangen van jongens van een jaar of zeventien. In Rotterdam was de anarchie begonnen.

Ik had vier goede vrienden, Hans, Kees, Hans en Albert. De ene Hans, jood, en zijn hele familie wisten bijtijds naar Engeland te ontkomen. Eind mei 1945 stond hij plotseling bij ons op de stoep, in uniform. Hij had aan de Invasie meegedaan. En hoe merkwaardig dit nu ook mag klinken, wij, de andere vier, hebben van december 1944 tot mei 1945 het meest ongebonden leven geleid dat een puber zich kan voorstellen. Uit de Gemeentebibliotheek leenden we de boeken van de Italiaanse criminoloog Lombroso die dacht dat bepaalde schedelvormen op een aanleg voor misdadigheid wezen, en we maten onze familie op. In huizen die door Rijksduitsers of NSB-ers waren verlaten, braken we in. We zwierven door de vlakte van de verwoeste stad. We deden opgravingen bij de toren van de Sint Laurens waar de resten van een kerkhof lagen. Kees nam een dijbeen mee naar huis, ik ontdekte een gaaf schedeldak. We werden verliefd en maakten gedichten voor onze meisjes. We zagen de gruwel van door de Duitsers doodgeschoten gijzelaars aan de Honingerdijk bij de Hoflaan. Om zes uur moesten we binnen zijn, dan begon de avondklok van de bezetter.

Zou dit alles herdacht moeten worden? De oorlog werd bewaard in het collectief geheugen van honderdduizenden Rotterdammers van wie de verreweg meesten nu gestorven zijn. De oorlog leefde voort in hun ontelbare verhalen. Veel daarvan is vastgelegd. We hebben de zorgvuldige reconstructies van Dr. L. de Jong, Van der Pauw en talrijke andere tijdgenoten. Maar het collectief geheugen, deze verzameling van de miljoenen herinneringen aan de

geleefde werkelijkheid verdwijnt in steeds hoger tempo. Mijn vrienden van toen zijn dood. Het collectief geheugen aan het Rotterdam van voor de oorlog, en aan de stad van het bombardement tot aan de Bevrijding wordt nu snel ongrijpbaar.

Misschien, heb ik wel eens gedacht, zou de tiende mei tot dag van nationale herdenking moeten worden uitgeroepen, omdat toen in 1940 het Nederland dat anderhalve eeuw met succes neutraal was gebleven, volstrekt onvoorbereid en zonder aanleiding of oorzaak weer in de wereldgeschiedenis werd gesleurd. De climax van dit drama heeft zich toen vier dagen later aan Rotterdam voltrokken. Het drie tot vier eeuwen oude centrum werd vernietigd door een luchtaanval die hooguit twintig minuten heeft geduurd. Bij de aanval en de brand hebben ongeveer 850 mensen het leven verloren. In totaal is een oppervlakte van 258 hectare verwoest. Ongeveer 79.600 mensen werden dakloos. Het bombardement is niets anders dan een bij verrassing gepleegde gigantische oorlogsmisdaad.

Er zijn foto's van de brand, van een afstand uit westelijke richting genomen. Op de voorgrond het Land van Hoboken, met verspreide groepjes vluchtelingen en dan achter de bomen en een paar gevels van de Jongkindstraat wordt het beeld in beslag genomen door infernale rookwolken. Er is ook een foto waarop een klein aantal mensen op een dak naar dat tafereel staat te kijken, keurig geklede burgers. Wat hebben ze bij die verbijsterende aanblik gedacht, wat hebben ze tegen elkaar gezegd? We zullen het nooit weten. Toch horen hun gevoelens, hun woorden ook tot de geschiedenis.

Nu, 67 jaar na de catastrofe is de Brandgrens vastgesteld. Nu kunnen we ons in ieder geval het oppervlak van de verdwenen stad voorstellen. En we hebben de herrezen Sint Laurenskerk en toren. En de foto's en films van wat zich toen heeft voltrokken. Herdenken heeft zin, het is een essentieel onderdeel van het historisch besef. Het helpt aanzienlijk als we ons bij de plechtigheid een concrete voorstelling kunnen maken. Dat is de Brandgrens. Nu nog een datum. Dat is de veertiende mei.

H.J.A. Hofland



Het bombardement

Op 14 mei 1940 bombardeerden 90 Duitse bommenwerpers van het type Heinkel He-111 de binnenstad van Rotterdam. Ten oosten van de stad splitste het eskader zich in tweeën: 54 bommenwerpers vlogen rechtdoor en bombardeerden de stad van oost naar west vanaf een hoogte van 750 meter, terwijl de overige 36 afzwenkten naar het zuiden om daarna, vliegend in een bocht van zuid naar noord, hun brisantbommen ook op het stadscentrum te gooien. Vanaf 13.27 uur voltrokken de Duitsers binnen een kwartier - het meest dramatische uit de geschiedenis van de stad - het vonnis over de historische stad Rotterdam. De bommen vielen op het centrum, en delen van de huidige deelgemeenten Kralingen-Crooswijk en Noord.¹

Dagenlang brandde de stad: circa 850 mensen kwamen om en 80.000 werden dakloos. Circa 25.000 woningen en 11.000 andere panden werden verwoest. Een oppervlak van 258 hectare lag in puin.

In de namiddag van 14 mei, om 16.20 uur, werd de capitulatie van de stad getekend. Onder dreiging van bombardementen op Amsterdam, Den Haag, Utrecht en Haarlem besloot de opperbevelhebber van de Nederlandse Land- en Zeemacht, generaal H.G. Winkelman, nog diezelfde dag de strijd te staken. De capitulatie van Nederland, op Zeeland na, werd de volgende dag, 15 mei, in Rijsoord getekend.

De wederopbouw

De dag na het bombardement werd direct begonnen met het puinruimen. Al op 18 mei gaf het college van burgemeester en wethouders stadsbouwmeester ir. W.G. Witteveen opdracht voor het maken van een plan voor de wederopbouw. De 'Regeringscommissaris voor den Wederopbouw', dr.ir. J.A. Ringers, besloot op 30 mei over te gaan tot onteigening van de percelen in het verwoeste gebied. Dit maakte de weg vrij om een plan met een heel nieuw stratenpatroon te ontwerpen.

Op 4 oktober 1940 presenteerde Witteveen de eerste versie van zijn plan, zijn 'Avant Projet'. De herbouw van de stad moest nog goed en wel op gang komen toen de bezetter op 1 juli 1942 een algehele bouwstop afkondigde, waardoor de wederopbouw stil kwam te liggen.

Op de tekentafel werd intussen onversaagd doorgewerkt aan het wederopbouwplan, dat nu het karakter kreeg van een 'papierstad'. Door de bouwstop ontstond ook ruimte voor inhoudelijke discussie over het plan. Met name vanuit de top van het Rotterdamse bedrijfsleven was er kritiek op het plan Witteveen. De Kleine Commissie van de Club Rotterdam, met als drijvende kracht dr. C.H. van der Leeuw, directeur van de Van Nelle-fabriek, wilde een plan dat was gebaseerd op moderne stedenbouwkundige inzichten.

Pas na het einde van de oorlog kon er met de wederopbouw worden begonnen. Niet meer op basis van de plannen van Witteveen, maar volgens een modern stadsplan, gemaakt door diens opvolger, ir. C. van Traa. Het 'Basisplan Herbouw Binnenstad Rotterdam' werd op 15 juni 1946 vastgesteld door het toenmalige College van Algemeene Commissarissen voor den Wederopbouw. Dit plan zou tot ver in de jaren tachtig van de vorige eeuw de stedenbouwkundig-juridische basis vormen voor de bouwactiviteiten in het centrum.

Nederlandse soldaten in stelling op het emplacement van het Maasstation vlakbij het Boerengat, 14 mei 1940.

¹ Verwoest werden: de Stadsdriehoek en delen van: het Nieuwe Werk, Cool, het (huidige) CS Kwartier, Agniesebuurt, het Oude Noorden, Rubroek, Kralingen en Struisenburg.



Het nieuwe stadshart van Rotterdam bestaat niet alleen uit een centrum met moderne gebouwen, maar heeft ook een andere stadsplattegrond dan de historische stad van voor 1940.

Het lieu de mémoire

In mei 2006 heeft het college van burgemeester en wethouders besloten het door het bombardement en de daaropvolgende brand verwoeste gebied zichtbaar te maken door de brandgrens van 14 mei 1940 in de stad te markeren. Omdat er op papier verschillende versies van de brandgrens bestaan, is daarnaar onderzoek verricht dat hierna wordt beschreven.

De brandgrens

'De brandgrens' is een term die in de wereld van Rotterdamse planologen en stedenbouwers in de late en naoorlogse jaren is ontstaan en is daarom een uniek en specifiek Rotterdams begrip.

De brandgrens omsluit het door het bombardement van 14 mei 1940 en de daaropvolgende brand verwoeste gebied van het centrum en de daarop aansluitende delen van de huidige deelgemeenten Noord en Kralingen-Crooswijk.

Op de plankaart van het plan voor de wederopbouw van 4 december 1941 staat de grens aangegeven, maar deze heet dan nog: 'begrenzing verwoest gebied'. Op de plankaart van het Basisplan uit 1946 wordt de term 'brandgrens' voor het eerst in een officieel stuk gebruikt.

Het tracé

In de loop der tijd zijn verschillende tracés van de brandgrens op evenzoveel verschillende kaarten verschenen.

Tot op heden was er geen noodzaak deze grens vast te stellen. De verschillende versies voldeden aan hun doel, als begrenzing voor het nieuwe stadsontwerp, voor het vaststellen van de schade-uitkering of de planexploitatie. In de praktijk werd de betekenis van de brandgrens soms synoniem met een van zijn verschillende wijzen van gebruik, zoals 'grens voor een exploitatieplan'. In die gevallen verloor het begrip in feite zijn oorspronkelijke betekenis.

Nu besloten is de brandgrens in de stad te markeren, is een juist tracé belangrijk om een duidelijk beeld te krijgen hoe de situatie er na de meidagen van 1940 precies uitzag. Daar waar voor- en naoorlogse bebouwing tegen elkaar aan staan en het vooroorlogse pand het laatste gespaarde pand in de gevelwand is, moet de markering daar ook komen. Terwijl op plaatsen waar de stadsplattegrond geheel is gewijzigd de brandgrens de oude, nu verdwenen, stadsstructuur zal volgen. De markering zal hier dus plaatselijk de verdwenen vooroorlogse stadsstructuur weer 'zichtbaar' maken.

Het onderzoek naar het tracé van de brandgrens is gebaseerd op historisch materiaal en op actuele topografische gegevens, aangevuld met verkenningen in het veld, voor zover die anno 2007 nog mogelijk zijn.

Kaartmateriaal

Opname uit een Duits verkenningsvliegtuig, enkele dagen na het bombardement.

Er zijn drie historische kaarten, op basis waarvan de reconstructie van de brandgrens heeft plaatsgevonden, alsmede 24 kadastrale kaartbladen van voor 1940. Om de vooroorlogse situatie met de huidige te vergelijken is gebruik gemaakt van de grootschalige basiskaart.

Kaart 1 Verwoest gebied

De eerste kaart is een ongedateerde en naamloze kaart op schaal 1 : 5000, waarop de inventarisatie van het verwoeste gebied is vastgelegd. Alle verwoeste, dan wel onherstelbaar beschadigde bouwwerken zijn hierop bruingeel ingekleurd. Daar waar bouwblokken gedeeltelijk zijn verwoest, is het huisnummer van het aan het verwoeste gebied grenzende, onbeschadigde of herstelbare pand aangegeven.

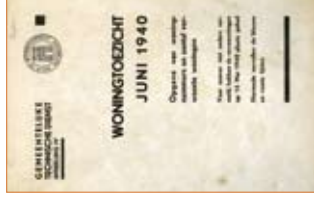
Deze kaart, in het vervolg aan geduid als 'Verwoest gebied', is onder meer gebaseerd op de inventarisatijijsten van de toenmalige Gemeentelijke Technische Dienst, afdeling IV, Woningtoezicht: 'Opgave van woningnummers en aantal verwoeste woningen', gedateerd juni 1940.

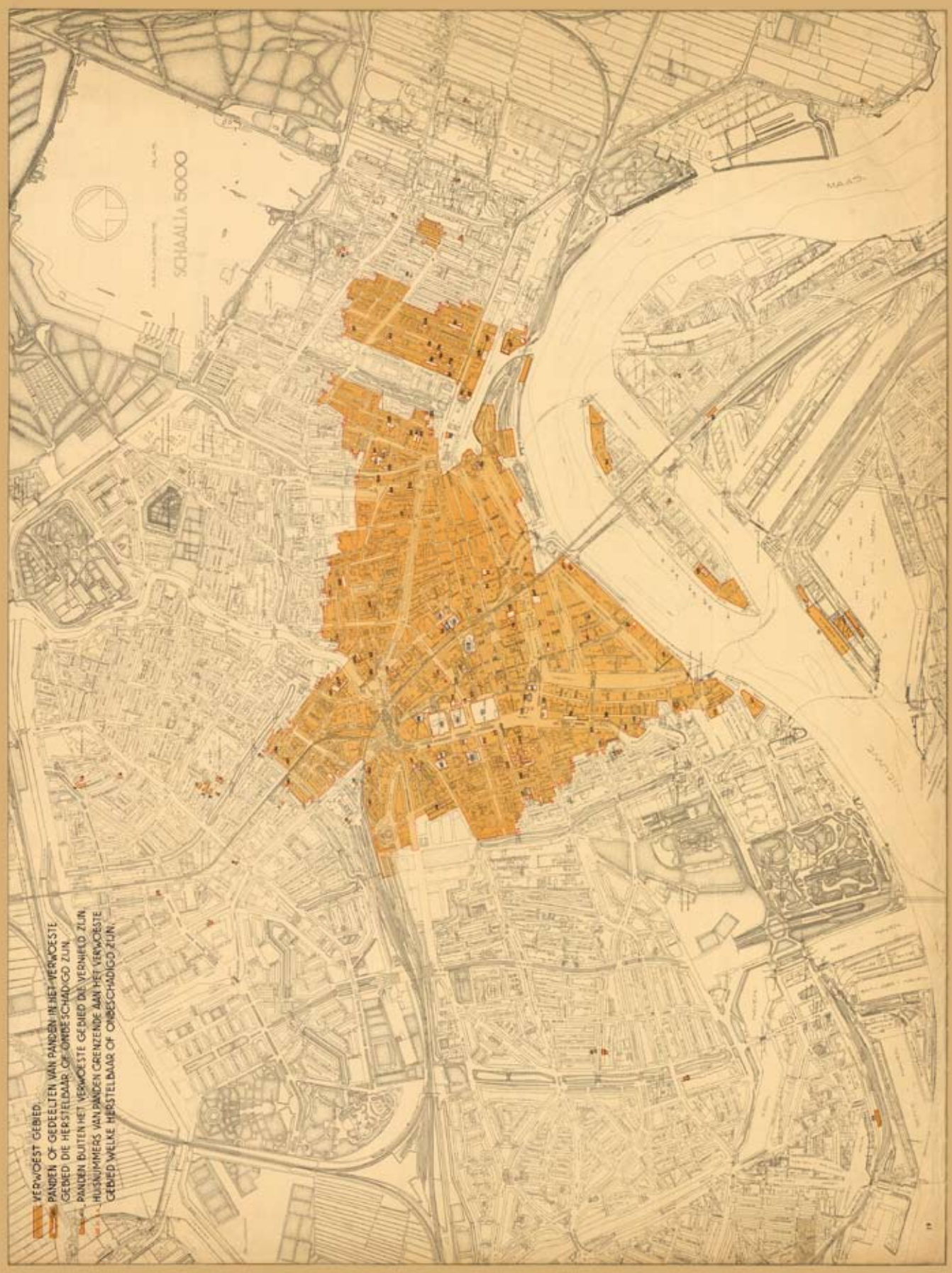
Op de topografische ondergrond van de gebruikte kaart staan geen perceelseindingen en de achtergevelrolijnen zijn niet nauwkeurig. Dit betekent dat de kaart weliswaar betrouwbaar is waar het om volledig verwoeste bouwblokken gaat, maar daar waar bouwblokken gedeeltelijk zijn gespaard kan de kaart, vanwege het ontbreken van perceelgrenzen, enige onnauwkeurigheid vertonen. Met behulp van het huisnummer is de juiste begrenzing te reconstrueren.

Om de bruingeel gekleurde vlakken is een rode lijn getrokken. Deze rode lijn is een zo nauwkeurig mogelijke begrenzing van de verwoeste stad. Naast deze kaart circuleerde in mei 1940 ook een lijst met daarop 144 panden binnen het verwoeste gebied die waren beschadigd, maar nog konden worden hersteld.

Kaart verwoest gebied, ongedateerd, mei 1940 op standaard topkaart 1 : 5000.

Schutblad nota Woningtoezicht juni 1940 met inventarisatie van de verwoestingen.





 VERWOEST GEBIED.
 PANDEN OF GEDELTEN VAN PANDEN IN HET VERWOESTE GEBIED DIE HERSTELBAAR OF ONBESCHADIGD ZIJN.
 PANDEN BIJTEN HET VERWOESTE GEBIED DIE VERNIET ZIJN.
 HUISNUMMERS VAN PANDEN GRENZENDE AAN HET VERWOESTE GEBIED WELKE HERSTELBAAR OF ONBESCHADIGD ZIJN.

SCHAALIA 5000

MAAS

Kaart 2 Plankaart wederopbouwplan van Witteveen

De tweede kaart is de plankaart van 4 december 1941 van het Wederopbouwplan van ir. W.G. Witteveen van het ASRO (Adviesbureau Stadsplan Rotterdam). Op deze kaart is de begrenzing van het verwoeste gebied aangegeven met een sterretjeslijn, zij het iets schematischer dan de rode lijn op de inventarisatiekaart 'Verwoest gebied'.

De begrenzing op deze plankaart is hier vooral van belang om de grens tussen de bestaande, vooroorlogse stad en het geplande nieuwe centrum aan te geven: binnen deze grens lag de stedenbouwkundige ontwerppoging voor Witteveen.

De lijst met 144 beschadigde, maar herstelbare panden in het verwoeste gebied werd door het departement van Onderwijs, Kunsten en Wetenschappen (OKenW) met een brief van 21 mei 1940 aan het college van burgemeester en wethouders van Rotterdam afgedaan.

De secretaris-generaal van OKenW, prof. dr. G.A. van Poelje, schreef daarin: 'Het is een onbegonnen werk te trachten te midden van de algemeene ruïne enkele particuliere gebouwen in stand te houden. Er moet een nieuwe stad komen en men binde den nieuwen stedebouwer niet aan bestaande gebouwen. Voor behoud komen alleen in aanmerking: de Delftsche Poort, het Schielandshuis en wellicht de toren van de St. Laurenskerk, de kerk zelf niet'.



Plankaart eerste plan Witteveen: plan van 4.12 '41 voor wederopbouw. Schaal 1 : 5000.



GEMEENTE ROTTERDAM

PLAN VAN 4.12.41 VOOR METROPOOL

SCHAAL 5000

ADVIES-BUREAU STADPLAN ROTTERDAM

1300-14 DECEMBER 1941

BOONHUIS VAN DER GIESEN

Kaart 3 Plankaart Basisplan 1946

De derde kaart is de plankaart van het Basisplan Herbouw Binnenstad Rotterdam van ir. C. van Traa, daterend uit maart 1946. Op deze plankaart wordt de term 'brandgrens' voor het eerst gebruikt en aangeduid met een bescheiden stippellijn.

Het tracé van de brandgrens volgt nagenoeg dezelfde grens als op de plankaart van Witteveen, met als belangrijk verschil dat de grens zowel aan de west- als aan de oostflank van het gebombardeerde gebied haaks tot op de oever van de Maas loopt en daar stopt. De oever wordt tussen deze twee punten als natuurlijke grens van het verwoeste gebied gezien en daarom op de kaart niet nog eens apart met een grenslijn aangegeven.



Plankaart Basisplan Herbouw Binnenstad Rotterdam 1946. schaal 1 : 5000.

BASISPLAN HERBOUW BINNENSTAD ROTTERDAM



Kaart 4 Historische kadastrale kaart

Voor gedetailleerde gegevens van de percelen en panden van voor het bombardement is gebruik gemaakt van de kadastrale bladen Z 1 tot en met Z 27 van Rotterdam, die alle op verschillende tijdstippen in de jaren 30 zijn gedateerd. Deze kaarten zijn uitgevoerd op schaal 1 : 1000. Zij zijn merendeels ingekleurd en zijn bijna allemaal voorzien van zowel huisnummers als kadastrale nummers.



Kaart met overzicht bladindeling kadastrale bladen Z1 tot en met Z27.
Kadastrale kaart Rotterdam blad Z10, sectie H.

Kolleredam Finckelblad.

Schaubron 1:5000

Felleplan.



Sectie G.

Sectie D.

c

Sectie E.

f

Sectie A 1^{te} klas.

Sectie A 1^{te} klas.



Veldwerk

Aanvullend is een veldverkenning verricht naar de bebouwing op en rond de brandgrens. De bouwjaren van de panden waarvan de huisnummers op de kaart 'Verwoest gebied' staan, werden gecontroleerd met als criterium of deze van voor of na het bombardement zijn. Gedurende het onderzoek is dit uitgebreider herhaald, waarbij de authenticiteit van de opstallen werd nagegaan.

Verwerking van het materiaal, reconstructie van de brandgrens

Check van de historische bronkaarten

Bij vergelijking van de huisnummers op de inventarisatiekaart 'Verwoest gebied' met die op de historische kadastrale kaartbladen, blijkt er op de eerste kaart een aantal huisnummers niet op de juiste plaats te staan. Een verklaring hiervoor is dat op deze kaart perceelgrenzen ontbreken, waardoor huisnummers gemakkelijk op een verkeerde plaats gezet konden worden.

De rode grenslijn op de inventarisatiekaart 'Verwoest gebied' is na vergelijking met de oude kadastrale kaart op deze punten gecorrigeerd. Dit is een correctie op de verwerking van de gegevens van de inventarisatielijsten uit juni 1940 die heeft geleid tot de kaart 'Verwoest gebied'.

Uitgangspunt vormt het tracé op het Basisplan uit 1946

Voor de reconstructie van de brandgrens wordt het Basisplan niet alleen als uitgangspunt genomen omdat hierop voor het eerst de term 'brandgrens' is gebruikt, maar vooral ook omdat dit plan de basis vormt waarop de stad is herbouwd. In de praktijk is er dus altijd met deze brandgrens gewerkt. Bovendien wordt het Basisplan in de vakwereld als een belangrijk plan beschouwd.

Een verschil tussen de grenzen op de inventarisatiekaart 'Verwoest gebied' en die van het Basisplan is dat de grens op de eerste kaart meestal nauw om de verwoeste bebouwing is getrokken, terwijl in het Basisplan de grens veelal in het hart van de straat is gelegd, zoals dat bij stedenbouwkundige plannen als bestemmingsplankaarten veelal gebruikelijk is. Overigens is de brandgrens in het Basisplan niet consequent op dezelfde plaats in het straatprofiel getekend.

Twee verschillende situaties

Bij het reconstrueren van de brandgrens doen zich twee verschillende situaties voor:

- de situatie waarin (plaatselijk) de vooroorlogse bouwblokstructuur nog aanwezig is;
- de situatie waarin de historische stedenbouwkundige structuur is vervangen door die van het Basisplan.

Historische bouwblokstructuur

In de situaties waarin de oude bebouwing er nog is, dan wel inmiddels op dezelfde plaats is vervangen, kan de brandgrens eenvoudig aan de hand van de bestaande situatie ofwel op grond van de kadastrale kaart worden vastgesteld.

Bij controle van de oude en huidige huisnummers blijkt dat er in een aantal gevallen vernumming heeft plaatsgevonden: nadere informatie hierover is te vinden in het tweede hoofdstuk, 'Historische panden op de brandgrens anno 2007', waar dit gedetailleerd is aangegeven.

Voorts blijkt dat in vier gevallen panden die volgens de inventarisatiekaart 'Verwoest gebied' zijn behouden, alsnog zijn gesloopt. Daar dat in deze gevallen al direct is gebeurd, in elk geval voordat de betreffende gevelwanden zijn aangeheeld, is de brandgrens langs de bouwmuur van het vervolgens laatste historische pand getrokken.

Op één locatie is er minder verwoest dan de inventarisatiekaart uit de oorlog aangeeft: de op de kaart als verwoest gebied aangeduide begraafplaats aan de Oostzeedijk is nog aanwezig. Ook deze correcties van de brandgrens zijn in hoofdstuk 2 beschreven.

Nieuwe stedenbouwkundige structuur

Waar tijdens de wederopbouw een nieuwe stadsstructuur tot stand is gekomen, is het tracé van de brandgrens niet direct terug te vinden, omdat hiervoor referentiepunten in de bebouwing of omgeving ontbreken.

De brandgrens is hier gereconstrueerd door oude en nieuwe stadsplattegronden met elkaar te vergelijken: dit is digitaal gebeurd door de gescande kadastrale bladen over de huidige topografische ondergrond te leggen. Deze techniek wordt 'geo-refereren' genoemd.

Doordat de historische kadastrale kaarten enigszins kunnen afwijken van de huidige digitale kaarten, kan er enige tolerantie zitten in het exacte tracé van de brandgrens.

Deze afwijkingen hebben een aantal oorzaken: papieren kaarten kunnen door werking van het papier enigszins afwijken van wat de landmeter heeft gemeten en uitgetekend, van papieren kaarten mag officieel niet gemeten worden. De oude metingen kunnen een grotere tolerantie vertonen dan de huidige, die met de modernste apparatuur zijn gemaakt. Ten slotte levert de hier gebruikte methode van scannen van de oude kadastrale kaarten een zekere vertekening op aan de randen van de bladen.

Tracering brandgrens op de kaart

Voor het tracé van de brandgrens worden twee notaties gehanteerd:

- daar waar de verwoeste bebouwing weer is teruggebouwd in de historische rooilijn, is de brandgrens op 1 meter uit de gevelrooilijn getekend;
- daar waar de oude stadsstructuur is gewijzigd, is de brandgrens óp de verdwenen rooilijn getekend.



Op deze pagina zijn vijf gelijke fragmenten van de sleutelkaarten afgebeeld aan de hand waarvan het hiervoor beschreven proces is te volgen. Van het gebied rond de Schiedamsesingel zijn achtereenvolgens uitsneden van de volgende kaarten opgenomen: de kaart 'Verwoest gebied', de kadastrale kaart van voor 1940, de georeferentiekaart, ofwel 'oud over nieuw' met daarop de gereconstrueerde brandgrens, de huidige grootschalige basiskaart met daarop de brandgrens en de brandgrens ingetekend op de recente verticale luchtfoto van de stad.

Verwoest gebied op het Noordereiland

Verwoest door 'eigen vuur'

De brandgrens ligt geheel op de Rechter Maasoever. In de vroege meidagen van 1940 zijn echter ook de koppen van het Noordereiland verwoest. Deze schade is door geallieerd en eigen vuur veroorzaakt. Omdat deze verwoesting onlosmakelijk verbonden is met het bombardement van het centrum, wordt het hier eveneens behandeld.

Na de inval in Nederland op 10 mei waren de Duitse troepen vanuit het zuiden tot op het Noordereiland doorgedrongen. Nederlandse militairen op de Rechter Maasoever hielden de Duitse troepen tegen op de Maasbruggen. Door de Royal Air Force en de Militaire Luchtvaart werden de Maasbruggen in de avond van 10 mei en in de loop van 11 mei gebombardeerd, in een poging de Duitse opmars te stuiten. Deze bommen misten doel en kwamen in de rivier en op het Noordereiland terecht. De daarop volgende brand en de beschietingen door de soldaten die zich op de Rechter Maasoever hadden verschanst, verwoestten de bebouwing op beide koppen van het eiland.

Om de weerstand te breken en daarna de Maas over te kunnen steken, besloten de Duitsers het centrum te bombarderen, teneinde de stad en daarna het land tot capitulatie te dwingen.

Tracering grens verwoest gebied

De bebouwing op de koppen van het Noordereiland worden op de hiervoor genoemde drie bronkaarten ook als verwoest, dan wel als te herbouwen aangegeven.

De grens van de verwoesting is hier op dezelfde wijze aangegeven als de brandgrens op de Rechter Maasoever: op 1 meter uit de in de rooilijn teruggebouwde bebouwing, of, waar de structuur van de bebouwing is aangepast, op de verdwenen rooilijn, en eveneens met de kade als natuurlijke grens.

Kaart 5 Brandgrens 14 mei 1940

Op de Rechter Maasoever is met een rode lijn de brandgrens van 14 mei 1940 aangegeven.

Op het Noordereland is met een groene lijn aangegeven wat door 'eigen vuur' in de vroege meidagen van 1940 is verwoest.

Kaart vastgesteld door B&W op 27 februari 2007.

Luchtfoto op schaal uit 2006 waarop de gereconstrueerde brandgrens is aangegeven, alsmede het door 'friendly fire' verwoeste gebied op het Noordereland.





Langs de brandgrens zijn er anno 2007 nog 30 situaties te vinden waar het vooroorlogse pand nog op de brandgrens aanwezig is, dat daar als laatste in de gevelwand het bombardement en de brand overleefde. Soms verkeert dit vooroorlogse pand nog in redelijke tot goede staat, maar een enkele keer is het aangetast, soms zelfs zo zeer dat het onherkenbaar is. Het betreft hier altijd gebouwen, op één uitzondering na: die is te vinden aan de Oostzeedijk, waar het gaat om de Joodse begraafplaats. Deze begraafplaats staat op de inventarisatiekaart uit 1940 als verwoest aangegeven, maar dat blijkt onjuist te zijn.

In de meeste gevallen is er tegen de vooroorlogse bebouwing aangebouwd, waardoor de gevelwand werd 'aangeheeld'. In een aantal gevallen is er op de plaats van het verdwenen pand openbare ruimte gemaakt of een tuin aangelegd en is van de vrijgekomen bouwmuur een kopgevel gemaakt.

Op de luchtfoto met de brandgrens staan al deze 30 situaties aangegeven. Daarna zijn alle 30 gevallen gedocumenteerd. Deze documentatie bestaat uit een foto van de gevels anno 2007, met vermelding van de bouwjaren en een foto van voor het bombardement van het pand of de omgeving. De drie daaropvolgende kaartfragmenten geven de situatie weer op de kaart 'Verwoest gebied', vervolgens op de historische kadastrale kaart, waarop ook de gereconstrueerde brandgrens is aangegeven en, als laatste, op de kaart van de huidige topografie. Ook hierop is de brandgrens ingetekend. Bovendien geeft een rode pijl aan vanwaar de meest recente foto van de gevel is genomen. Het fragment van de luchtfoto toont de huidige situatie, maar van een wat ruimer gebied dan de kaarten. Ook op deze foto is de brandgrens aangegeven.



Kaart waarop de gereconstrueerde brandgrens is aangegeven met de 30 nog aanwezige vooroorlogse panden op de brandgrens.

Centrum: (6)

- 1 Schiedamsedijk **hoekpand - 95** (met aan de achterzijde: **Baan 168** - ongenummerd)
- 2 Oude Binnenweg **102 - 52**
- 3 Mauritsstraat **98 - 96**
- 4 Mauritsstraat **36 - pleintje**
- 5 Van Oldenbarneveltstraat **116 - 114**
- 6 Mauritsweg **24 - 23**

41

- 19 Oostzeedijk **Begraafplaats** - inrit P-garage
- 20 Oostzeedijk beneden **161 - 159**
- 21 Noordeinde **32 - 36**
- 22 Sionstraat **33 - 37**
- 23 Gashouderstraat **27 - hoek Taborstraat**
- 24 Taborstraat **15 - 17/21**
- 25 Willem Ruyslaan **5 - 7**
- 26 Oostmaasstraat **61 - 65**
- 27 Adamshofstraat **149 - tuin kopgevel**
- 28 Adamshofstraat **190 - tuin kopgevel**
- 29 Aegidiusstraat **239 - tuin kopgevel met berging**
- 30 Oostmaaslaan **255 - 257**

Bruin gedrukt de historische percelen.

Noord: (5)

- 7 Teilingerstraat **83 - 81**
- 8 Roo-Valkstraat **26 - 22**
- 9 Teilingersteraat **16 - 34**
- 10 Noordsingel **94 - 92**
- 11 Noordsingel **70 - 72**

Crooswijk: (1)

- 12 Jonker Fransstraat **41 - 43**

Kralingen: (18)

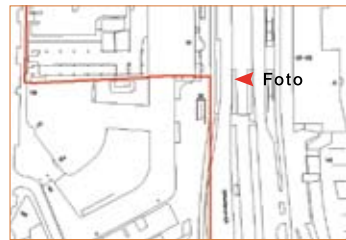
- 13 Wollefoppenstraat **75 - 77**
- 14 Weteringstraat **359 - 357**
- 15 Kettingstraat **74 - 76**
- 16 Plantageweg **35 - 36**
- 17 Dr Zamenhofstraat **57 - 55**
- 18 Infirmeriestraat **4 - 6**



Brandgrens



Schiedamsdijk 1938



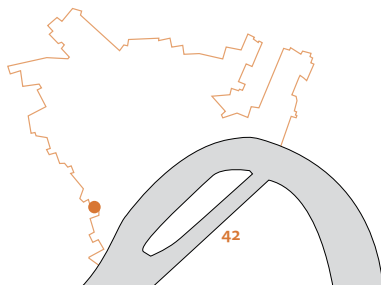
01 **Schiedamsdijk hoek Vasteland (l) | 95 (r)**

Bouwjaar Schiedamsdijk hoek Vasteland: 1939

Bouwjaar nr. 95: 1977

Schiedamsdijk hoek Vasteland: GGD, op 14 mei 1940 in aanbouw, dit verklaart waarom het nog niet op de kadastrale kaart was ingetekend. Voorheen stond hier het stadsarmenhuys.

Architect: A.J. van der Steur





Brandgrens

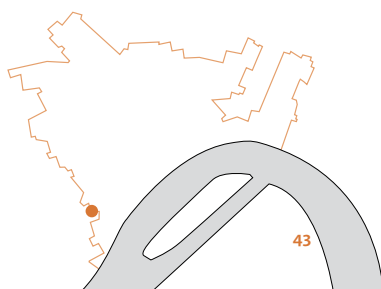


Schiedamsedijk koninginnedag 1934



Foto

01 **Baan 168 (r)** | achterzijde Schiedamsedijk 95 (l)

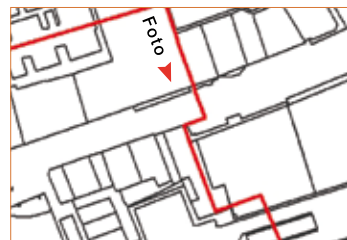




Brandgrens



Oude Binnenweg 1926



02 **Oude Binnenweg 102 (r) | 52 (l)**

Bouwjaar no. 102: 1931

Bouwjaar no. 52: 1954

Straatnaam tot 1977: Binnenweg

De wederopbouwpanden staan een paar meter achter de oude rooilijn.

Architect: H.D. Bakker





Brandgrens



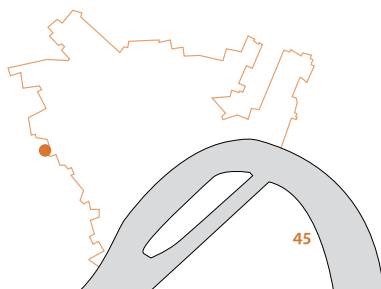
Mauritsstraat 1918



03 **Mauritsstraat 98 (r) | 96 (l)**

Bouwjaar no. 98: 1883

Bouwjaar no. 96: 1981





Brandgrens



Mauritsstraat 1918

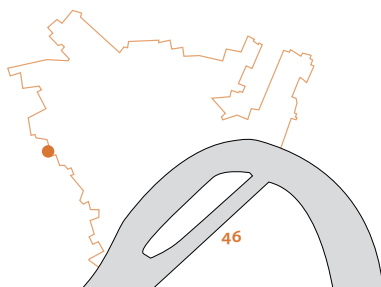


o4 **Mauritsstraat 36 (l) | Pleintje (r)**

Bouwjaar no. 36: 1907

No. 36 was Mauritsstraat 84

Functie: St. Willibrordusschool, nu Piet Zwart instituut.





Brandgrens



Van Oldenbarneveltstraat vanaf de Westersingel
ca 1910



05 **Van Oldenbarneveltstraat 116 (r) | 114 (l)**

Bouwjaar no. 116: 1879

Bouwjaar no. 114: 1956





Brandgrens



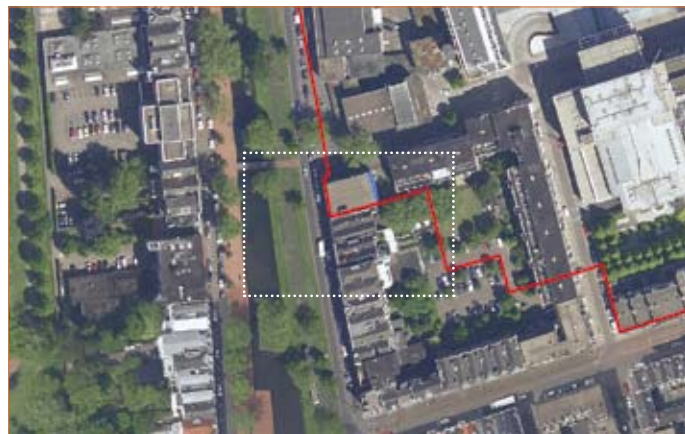
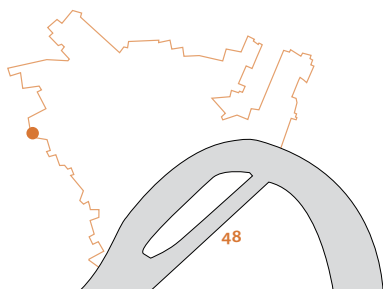
Westersingel 1934



o6 Mauritsweg 24 (r) | 23 (l)

Bouwjaar no. 24: 1877

Bouwjaar no. 23: 1956





Brandgrens



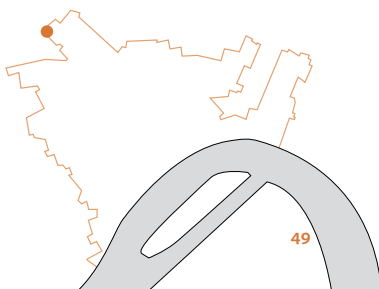
Teilingerstraat 1920



07 **Teilingerstraat 83 (l) | 81 (r)**

Bouwjaar no. 83: 1923

Bouwjaar no. 81: 1952





Brandgrens



Teilingerbrug over de Schie 1915



o8 **Roo-Valkstraat 26 (r) | 22 (l)**

Bouwjaar no. 26: 1905

Bouwjaar no. 22: 1953





Brandgrens



Teilingerstraat ca 1900

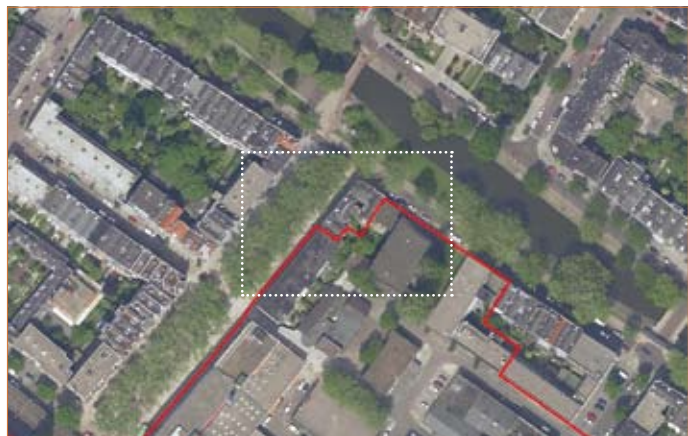


09 **Teilingerstraat 16 (l) | 34 (r)**

Bouwjaar no. 16: 1889

Bouwjaar no. 34: 1981

No. 16 was Teilingerstraat 8, dit huisnummer is nog zichtbaar boven de voordeuren.





Brandgrens



Noordsingel 1915



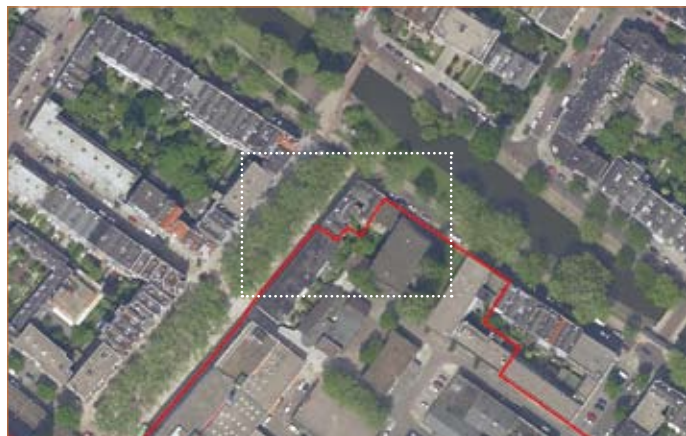
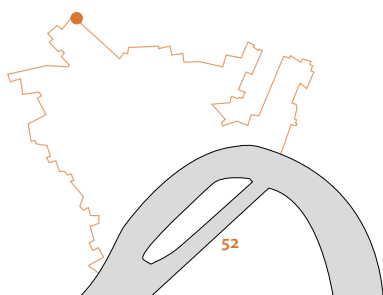
10 **Noordsingel 94 (r) | 92 (l)**

Bouwjaar no. 94: 1889

Bouwjaar no. 92: 1951

No. 92: Rehobothkerk

Architect: H. Sutterland





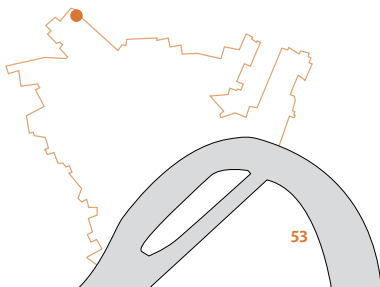
Brandgrens



Noordsingel 1915



- 11 **Noordsingel 70 (l) | 72 (r)**
- Bouwjaar no. 70: 1888
- Bouwjaar no. 72: 1966
- No. 72: Horeca-vakschool
- Architect: Bosch-Hendriks-Campman, Rotterdam





Brandgrens



Jonker Fransstraat ca 1934



12 **Jonker Fransstraat 41 (r) | 43 (l)**

Bouwjaar no. 41: 1874

Bouwjaar no. 43: 1955

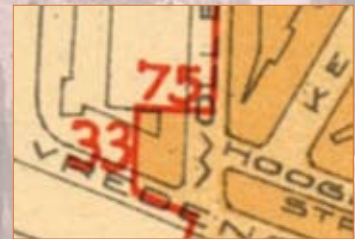




Brandgrens



Boezemkade 1934

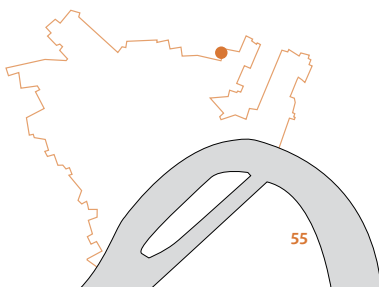


13 **Wollefoppenstraat 75 (r) | 77 (l)**

Bouwjaar no. 75: 1892

Bouwjaar no. 77: 1956

No. 75 heeft in 1939 een nieuwe voorgevel gekregen. In dit pand was een waterstokerij gevestigd.





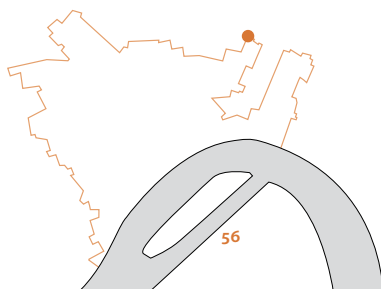
Brandgrens



Weteringstraat ca 1930



- 14 **Weteringstraat 359 (l) | 357 (r)**
- Bouwjaar no. 359: 1936*
- Bouwjaar no. 357: 1956*
- No. 359 was Weteringstraat 51.
- No. 49 stond op de inventarisatiekaart als behouden, maar is alsnog gesloopt.





Brandgrens



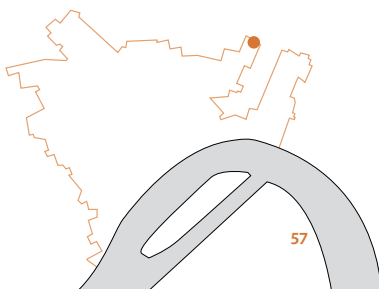
Lusthofstraat ca 1925



15 **Kettingstraat 74 (l) | 76 (r)**

Bouwjaar no. 74: 1894

Bouwjaar no. 76: 1957





Brandgrens



Plantageweg ca 1910

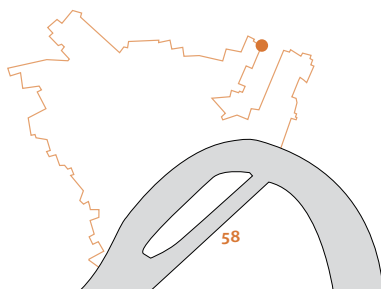


16 **Plantageweg 35 (r) | 36 (l)**

Bouwjaar no. 35: 1893

Bouwjaar no. 36: 1957

No. 36 stond op de inventarisatiekaart als behouden, maar is alsnog gesloopt.

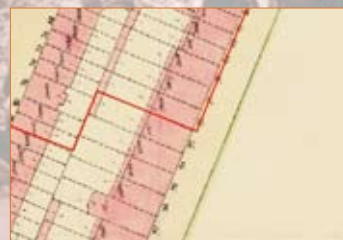




Brandgrens



Plantageweg ca 1929 vanaf Oostzeedijk.
Nu Dr Zamenhofstraat



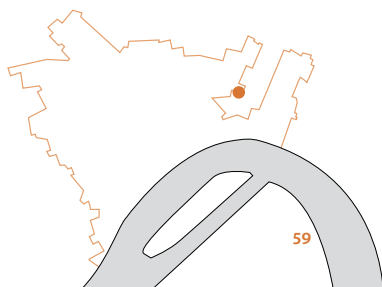
17 **Dr. Zamenhofstraat 57 (l) | 55 (r)**

Bouwjaar no. 57: 1893

Bouwjaar no. 55: 1951

No. 57 was Plantageweg 93.

De Plantageweg liep van de Oudedijk tot de Oostzeedijk Beneden en werd in tweeën gedeeld waarna het zuidelijke deel de naam Dr. Zamenhofstraat kreeg, met nieuwe huisnummers.

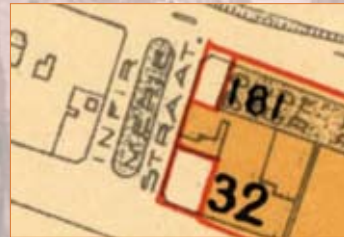




Brandgrens



Blauwdruk bouwplan hoek Infirmieriestraat – Oostzeedijk 1901



18 **Infirmieriestraat 4 (l) | 6 (r)**

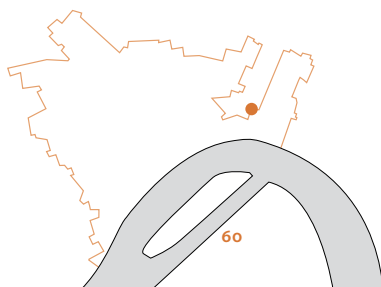
Bouwjaar no. 4: 1901

Bouwjaar no. 6: 1947

No. 4 was onderdeel van een plan met woningen op een pakhuis, café en winkel.

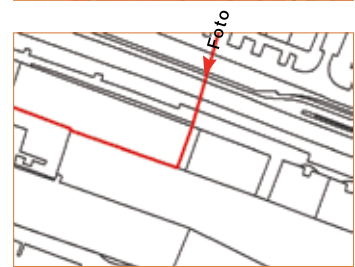
Van no. 4 staat alleen nog de begane grondlaag. Boven het café en de winkel is de derde laag met kap verdwenen.

Architect no. 6: Meischke en Schmidt, Rotterdam





Joodsebegraafplaats Oostzeedijk

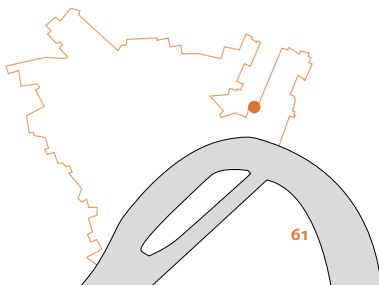


19 **Oostzeedijk 268 begraafplaats** (r) | 252 (l)

De begraafplaats, gesticht door de Portugese Joodse gemeente in 1696, staat op de inventarisatiekaart uit 1940 als verwoest, maar is toch gespaard gebleven, de grafstenen zijn hersteld.

Bouwjaar no. 252: 1982

No. 252: inrit parkeergarage





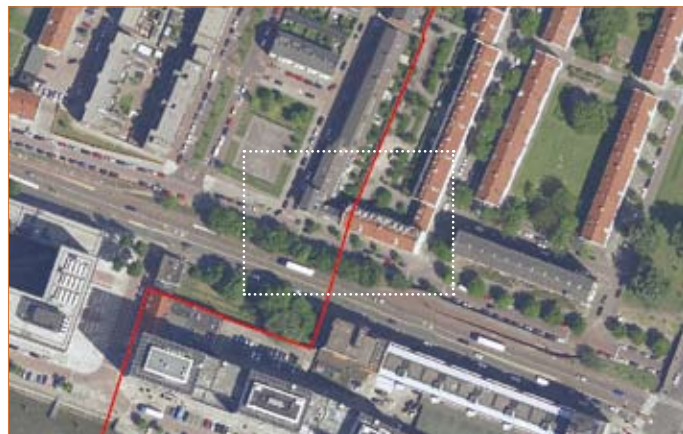
Brandgrens



Lage Oostzeedijk 1925



- 20 **Oostzeedijk Beneden 161 (l) | 159 (r)**
- Bouwjaar no. 161: 1937
- Bouwjaar no. 159: 1947
- No. 161 was Oostzeedijk 197





Brandgrens



Noordeinde ca 1900



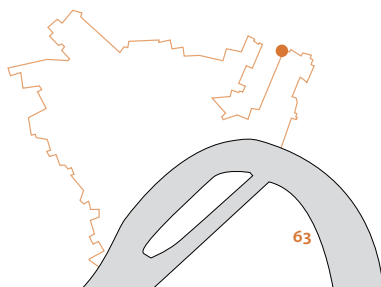
21 **Noordeinde 32 (l) | 36 (r)**

Bouwjaar no. 32: 1894

Bouwjaar no. 36: 1950

No. 34 stond op de inventarisatiekaart als behouden, maar is alsnog gesloopt.

Architect no. 36: A. Claus, Wassenaar

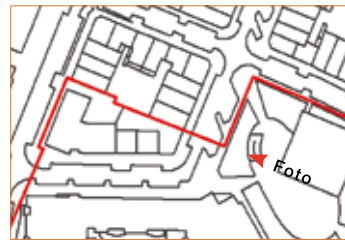




Brandgrens



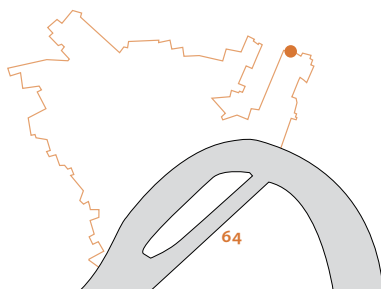
Siondwardsstraat 1903



22 **Sionstraat 33 (r) | 37 (l)**

Bouwjaar no. 33: 1899

Bouwjaar no. 37: 1957





Brandgrens



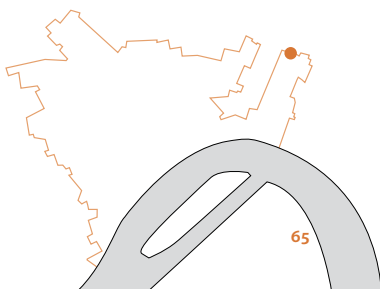
Gasfabriek 1925



23 **Gashouderstraat 27 (l)** | Hoek Taborstraat (r)

Bouwjaar no. 27: 1902

Bouwjaar hoek Taborstraat: 1960





Brandgrens



Taborstraat ca 1900

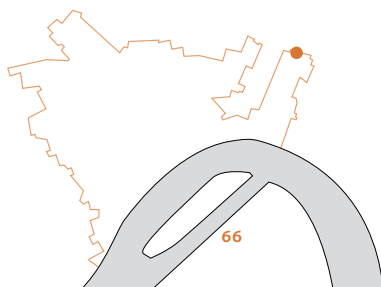


24 **Taborstraat 15 (r) | 17/21 (l)**

Bouwjaar no. 15: 1902

Bouwjaar no. 17/21: 1960

Taborstraat 17 stond op de inventarisatiekaart als behouden, maar is alsnog gesloopt.





Brandgrens



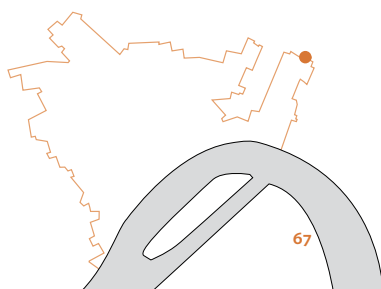
Oudetijk 1930



25 **Willem Ruyslaan 5 (r) | 7 (l)**

Bouwjaar no. 5: 1900

Bouwjaar no. 7: 1962





Brandgrens



Speelmanstraat 1920



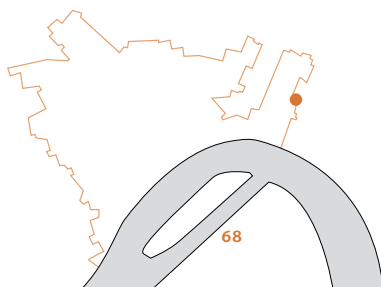
26 **Oostmaasstraat 61 (r) | 65 (l)**

Bouwjaar no. 61: 1927

Bouwjaar no. 65: 1987

No. 63 was een bijgebouw van no. 61 en is als no. vervallen.

Alleen de begane grond staat er nog.





Brandgrens



Lusthofstraat 1905



- 27 **Adamshofstraat 149 (r)** | speelplaats (l)
Bouwjaar no. 149: 1912
De vrijgekomen bouwmuur is kopgevel geworden.





Brandgrens



Lusthofstraat 1905



28 **Adamshofstraat 190 (l) | tuin (r)**
 Bouwjaar no. 190: 1912
 De vrijgekomen bouwmuur is
 kopgevel geworden.





Brandgrens



Oostzeedijk ca 1900



29 **Aegidiusstraat 239 (r) | tuin/berging (l)**

Bouwjaar no. 239: 1901

No. 239 was Aegidiusstraat 211, vernummerd vanwege verbouwing tot appartementen.

De vrijgekomen bouwmuur is hier kopgevel geworden, waartegen in één laag een berging is gebouwd.





Brandgrens



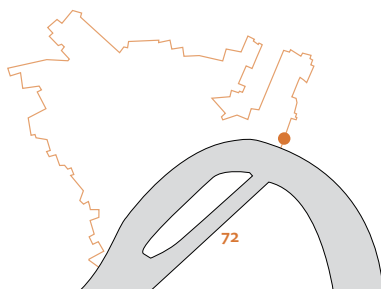
Oostmaaslaan ca 1937



30 **Oostmaaslaan 255 (r) | 257 (l)**

Bouwjaar no. 255: 1894

Bouwjaar no. 257: 1997



Voortgaande vernieuwing langs de brandgrens

Naast de hierboven beschreven 30 situaties waarin het vooroorlogse pand nog altijd op de brandgrens staat, doet zich nog een aantal situaties voor waarin de brandgrens nog wel samenvalt met de perceelscheiding, ofwel de kadastrale grens, maar waar de gespaarde historische panden inmiddels zijn verdwenen.

Hier staat tegen de eerste generatie wederopbouw inmiddels nieuwere bebouwing uit de periode van de stadsvernieuwing of later. Twee gevallen vormen hierop een uitzondering: daar dateert de bebouwing aan weerszijden van de brandgrens uit hetzelfde bouwjaar (nummers 3 en 11).

Hieronder worden deze situaties aangegeven met vermelding van de bouwjaren van de panden. Alle huisnummers zijn actuele nummers.

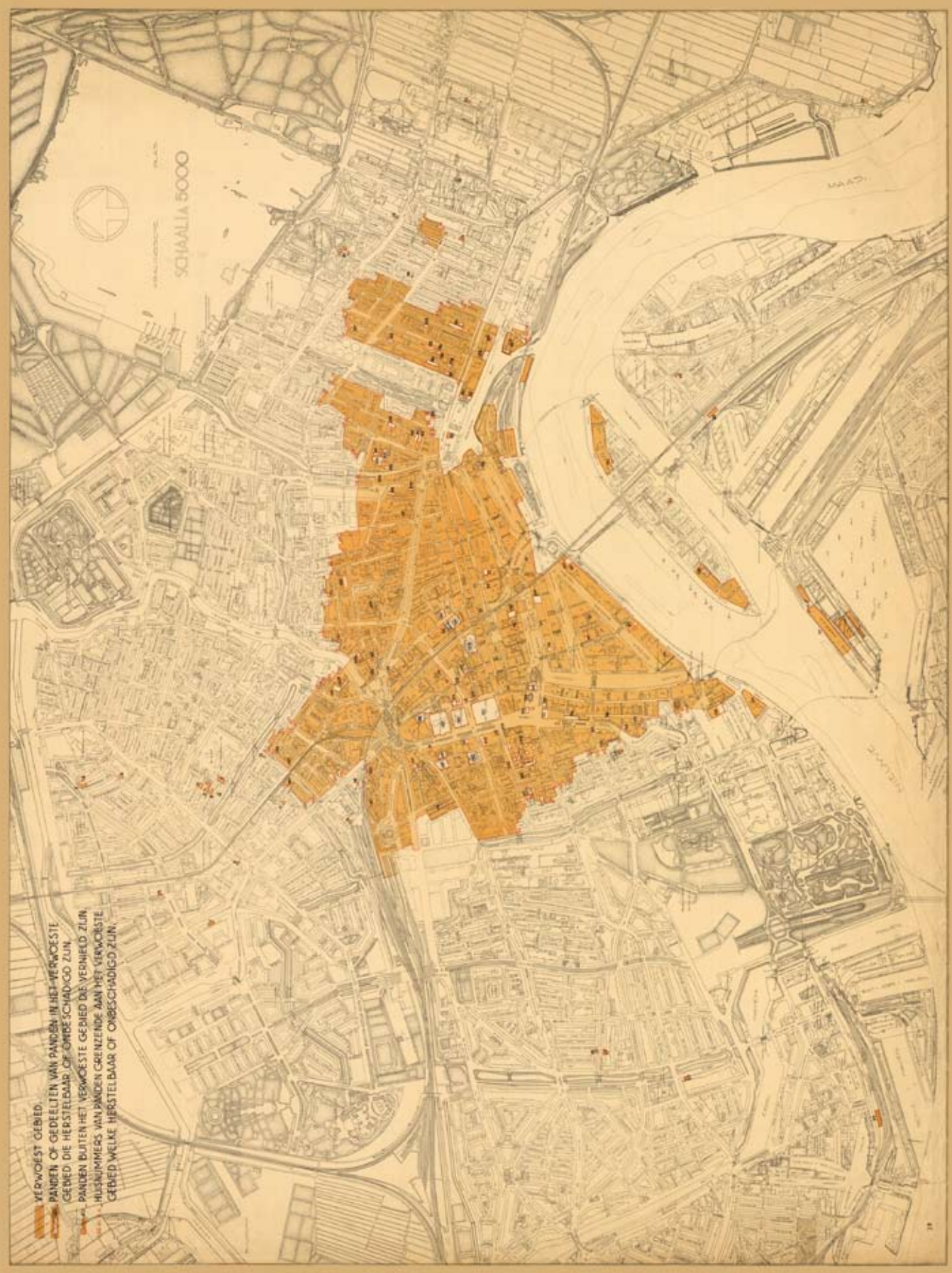
Het eerste huisnummer is dat van het pand dat op de plaats staat van het in mei 1940 verwoeste: in principe gaat het hier om de eerste generatie wederopbouw.

Het tweede huisnummer is dat van de vervangende nieuwbouw op de plaats van de in 1940 gespaarde historische bebouwing.

Situaties op de brandgrens waar de in mei 1940 gespaarde panden inmiddels zijn vervangen:

1	Witte de Withstraat 30 - 32	no. 30: 1963 / no. 32: 1982
2	Witte de Withstraat 25 - 29	no. 25: 1959 / no. 29: 1983
3	Oude Binnenweg 57 - 59	no. 57: 1953 / no. 59: 1953
4	Vrouw Jannestraat 5 - 25	no. 5: 1967 / no. 25: 1988
5	Scheveningsestraat 10 - 30	no. 10: 1941 / no. 30: 1988
6	Boezemweg 156 - Marktveldstraat 106	no. 156: 1954 / Marktveldstraat 106: 1991
7	Gansdorppad 11 - Vredenoordkade tuin	no. 11: 1956 / Vredenoordkade 131: 1986
8	Oosteinde 82 - 90	no. 82: 1951 / no. 90: 1991
9	Oosteinde 83 - 85	no. 83: 1951 / no. 85: 1991
10	Adamshofstraat 29 - 21	no. 29: 1956 / no. 21: 1989
11	Paulus Potterstraat 70 - 66	no. 70: 1987 / no. 66: 1987

In de overige gevallen, waar de brandgrens door een bouwblok loopt, valt deze niet meer samen met een oude perceelsgrens of kadastrale grens.



VERWOEST GEBIED.
PANDEN OF GEDELTEN VAN PANDEN IN HET VERWOEST
GEBIED DIE HERSTELBAAR OF ONBESCHADIGD ZIJN.
PANDEN BIJTEN HET VERWOEST GEBIED DIE VERNIET ZIJN.
HUISNUMMERS VAN PANDEN GREZENDE AAN HET VERWOEST
GEBIED WELKE HERSTELBAAR OF ONBESCHADIGD ZIJN.

SCHIJKALIA 5000



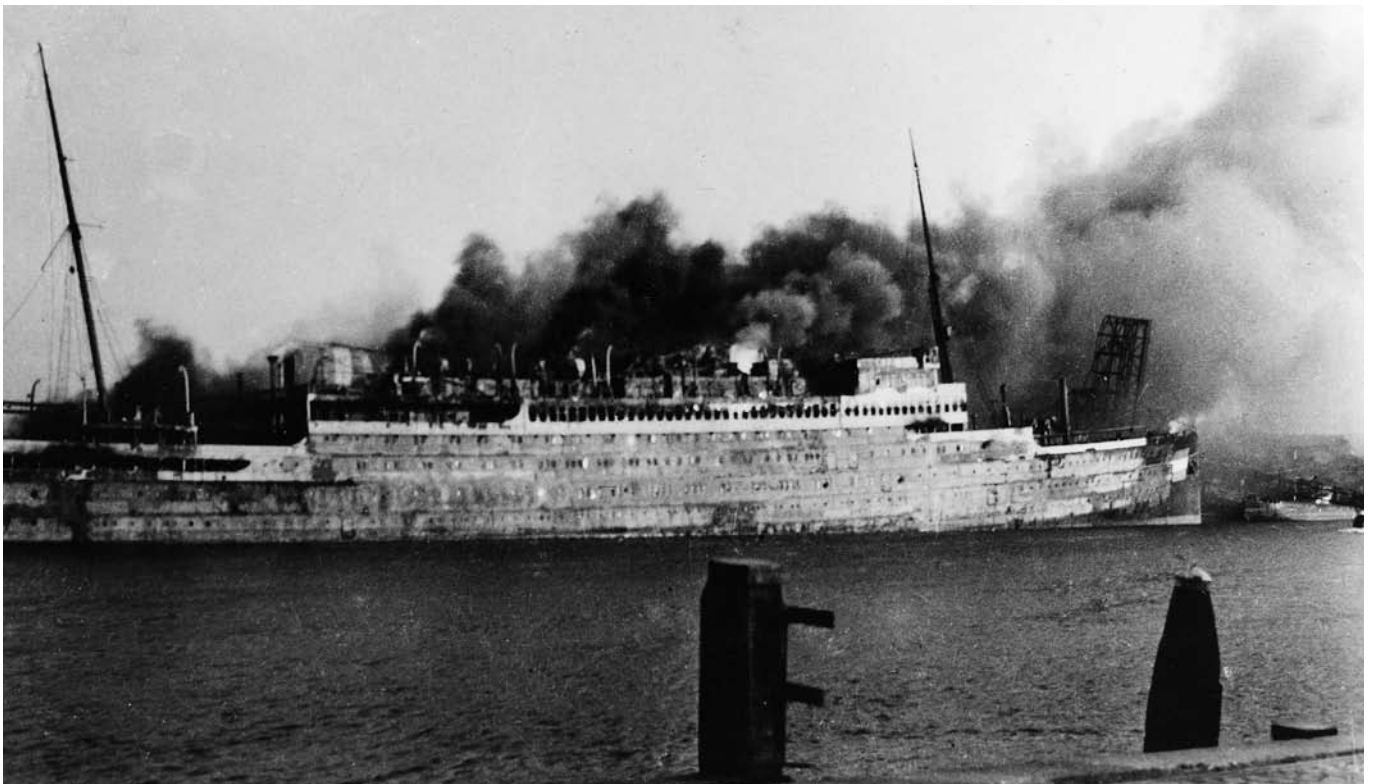
Hoofdstuk 3 BOMMEN BUITEN DE BRANDGRENS

De brandgrens omsluit het aaneengesloten gebied dat op 14 mei 1940 door het bombardement en de daaropvolgende brand werd verwoest. Dit gebied bestrijkt het centrum en delen van de huidige deelgemeenten Noord en Kralingen-Crooswijk, en is tevens het deel van de stad waarvoor het wederopbouwplan voor de binnenstad is ontworpen.

Buiten de brandgrens zijn op 14 mei en in de eerste oorlogsdagen op nog een aantal andere plaatsen bommen op de stad gevallen. De schade hiervan is ook op de kaart met 'Verwoest gebied' aangegeven. Voor het merendeel betreft dit kleine gebieden, geïsoleerde treffers, soms ter grootte van een gebouw of perceel, verspreid over de gehele stad. Op twee locaties was de schade echter aanzienlijk: in de Waterloostraat en onmiddellijke omgeving en op en langs de Wilhelminapier.

Kaart Verwoest gebied 1940.

*De Statendam
aan de Wilhelminakade
op 14 mei 1940.*

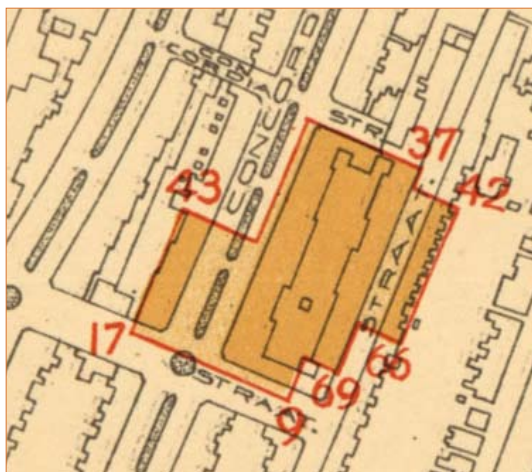


Waterloostraat - Avenue Concordia

Op 14 mei 1940 werd bijna een compleet bouwblok verwoest tussen de Waterloostraat en de Avenue Concordia en tussen de Lusthofstraat en de Concordiastraat, thans Voorschoterstraat. Ook enkele panden er tegenover, aan de Avenue Concordia en in de Waterloostraat, werden getroffen en verwoest. Gezien de ligging van dit gebied ten opzichte van het centrum is het gebombardeerd door bommen afkomstig van de eerste vlucht Heinkels, die vanuit het oosten kwam aanvliegen.

Op de inventarisatiekaart 'Verwoest gebied' uit 1940 is dit gebied, in tegenstelling tot de overige buiten de brandgrens gelegen verwoestingen, gedetailleerd aangegeven, met huisnummers van de gespaarde panden.

Bij vergelijking van de kaart 'Verwoest gebied' uit 1940 met de historische kadastrale en huisnummerkaart en de actuele situatie, blijkt dat de huisnummers van de gespaarde panden op de kaart uit 1940 niet overal op de juiste plaats staan, maar wel dat op één punt na deze huisnummers overeenstemmen met die van de nog aanwezige vooroorlogse panden. Alleen de panden Lusthofstraat 9 en 7 zijn niet behouden, in tegenstelling tot wat op de inventarisatie-kaart staat. In 1954 zijn hiervoor nieuwe woningen gebouwd. Het herstel heeft binnen de bestaande rooilijnen plaatsgehad, in een eigentijdse architectuur.



Kaartfragment Verwoest gebied en fragment recente luchtfoto Waterloostraat en omgeving waarop de verwoeste panden zijn aangegeven.

Wilhelminapier

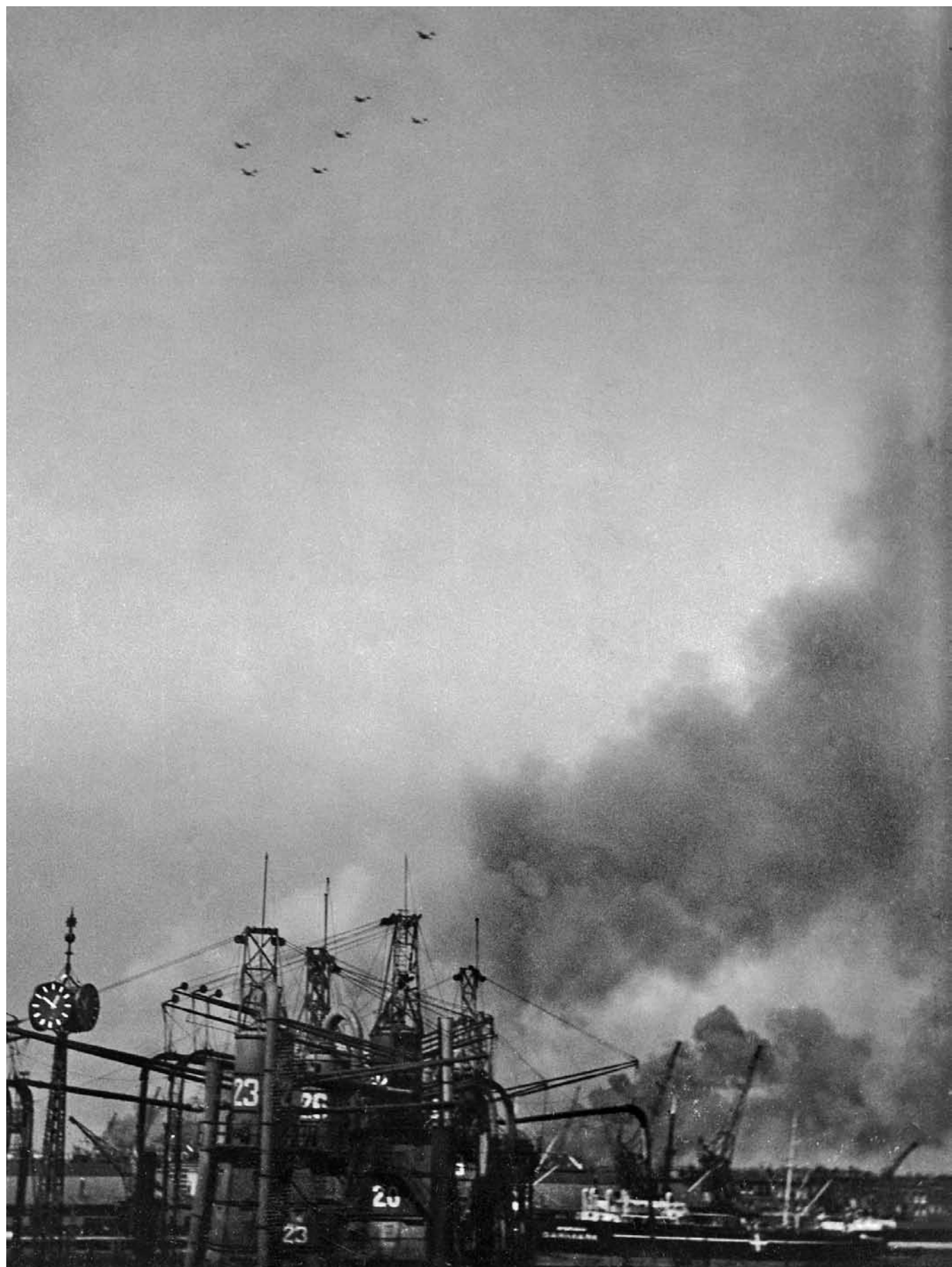
De Wilhelminapier is de andere locatie van grotere omvang op de kaart 'Verwoest gebied'. Deze verwoestingen zijn, evenals op het Noordereiland, veroorzaakt door eigen vuur, door beschietingen die eveneens vóór het grote bombardement plaatsvonden.

De Duitsers hadden al voor 14 mei de Wilhelminapier in bezit genomen. Het schip de Statendam, dat aan de kade voor de loodsen van de Holland Amerika Lijn vlakbij het Prinsenhoofd lag, werd al in de nacht van 10 op 11 mei door de Duitsers bezet. Op het promenadedek installeerden ze een mitrailleursnest. De daaropvolgende beschietingen door de Nederlandse militairen vanaf de Rechter Maasoever zetten het schip in brand, waarna het vijf dagen duurde alvorens het helemaal was uitgebrand. Ook de Boschdijk, die voor de Statendam lag, en de Drechtijk, aan de andere kant van de pier in de Rijnhaven, ondergingen eenzelfde lot.

Op de pier zelf werden de havenwerken en de loodsen van de H.A.L. aan de Wilhelminakade verwoest. De Wilhelminapier met de schepen van de Holland Amerika Lijn was het visitekaartje van Rotterdam; hieraan ontleende de stad bij uitstek haar imago van internationale zeehavenstad. De pier was particulier terrein. Het herstel heeft globaal binnen de bestaande rooilijnen plaatsgevonden. Sinds het laatste kwart van de vorige eeuw maakt de pier een nieuwe transformatie door.



Kaartfragment Verwoestgebied en fragment recente luchtfoto Wilhelminapier.



Appendix 1 LUCHTAANVALLEN OP DE STAD VOOR EN NA 14 MEI 1940

Tot 14 mei 1940

Tijdens de Meiorlog van 10 tot en met 14 mei 1940 hadden tenminste twintig luchtaanvallen op de stad plaats. Tien daarvan werden uitgevoerd door de Luftwaffe, vijf door de ML (Militaire Luchtvaart) en vijf door de RAF (Royal Air Force).

10-mei-40

03.55	Luftwaffe	Vliegveld Waalhaven
04.45	Luftwaffe	Vliegveld Waalhaven
ca. 06.00	Luftwaffe	Luchtdoelartillerie Pier 7 Waalhaven (doel gemist; alle bommen in Waalhaven)
ca. 11.30	RAF	Vliegveld Waalhaven
ca. 11.50	ML	Vliegveld Waalhaven
ca. 12.35	ML	Vliegveld Waalhaven
ca. 14.00	RAF	Vliegveld Waalhaven
ca. 22.00	RAF	Maasbruggen (doel gemist; Noordereiland getroffen)
ca. 22.30	RAF	Vliegveld Waalhaven, Maasbruggen (ook Noordblaak e.o. getroffen)

11-mei-40

10.28	ML	Maasbruggen (doel gemist; Noordereiland getroffen)
13.20	ML	Maasbruggen (doel gemist; alle bommen in Maas)
ca. 16.00	Luftwaffe	Commandopost Veemarkt, Oostplein, omgeving Wijnhaven en Noordblaak
ca. 24.00	Luftwaffe	Onderkomen militairen en kazerne politietroepen in Rotterdam West (o.a. Schietbaanlaan getroffen)

12-mei-40

ca. 11.30	Luftwaffe	Station Delftsche Poort, Beursstation, Maasstation, Marinierskazerne (Maasstation direct geraakt, Marinierskazerne in brand; bommen op o.a. Diergaarde, Oostplein e.o. en Rotterdam Noord)
ca. 16.00	ML	Vliegveld Waalhaven, omgeving Feijenoordstadion (o.a. Breebrug geraakt)
ca. 17.00	Luftwaffe	Lloydterrein
ca. 21.00	RAF	Vliegveld Waalhaven

13-mei-40

ca. 17.30	Luftwaffe	Doel en schade onbekend (binnenstad getroffen)
-----------	-----------	--

14-mei-40

ca. 10.00	Luftwaffe	Doel en schade onbekend (Stuka-aanval op de binnenstad)
13.27	Luftwaffe	Groot bombardement (Centrum, Kralingen Rotterdam Noord)

*Brandende stad genomen
vanaf de Brielselaan 182 met
formatie Heinkels.*



GEMEENTE ROTTERDAM
EN OMGEVING

SCHAAL 1:10000



© 2000-2001
Gemeente Rotterdam

Na 14 mei 1940

Na 14 mei 1940 voerden de RAF en de USAAF (United States Army Air Force) voorzover bekend 128 luchtaanvallen uit op Rotterdam en omstreken (Groot Rotterdam, inclusief Schiedam, Vlaardingen en Pernis). Hierbij zijn ook gevallen waarin slechts één bom werd afgeworpen. Ongeveer de helft van deze 128 aanvallen had plaats op doelen binnen het stadsgebied van Rotterdam (met Schiebroek, Hillegersberg en IJsselmonde) of trof onbedoeld doelen in dit gebied. Van de andere helft was het merendeel gericht op doelen in de omgeving van Pernis (Petroleumhaven, raffinaderijen en olieopslagtanks van de Bataafse Petroleum Maatschappij) en op schepen en scheepswerven in Schiedam en het Waterweggebied.

Jaar	Aanvallen	Ontplofte bommen ¹	Doden	Gewonden
1940	49	180	47	81
1941	53	415	213	299
1942	11	157	76	74
1943	4	293	401	112
1944	8	64	99	43
1945 ²	3	33	48	22
Totaal	128	1.142	884	631

¹ Betreft alleen brisantbommen, over brandbommen bestaan geen betrouwbare cijfers.

² Inclusief de op 18 maart 1945 neergestorte V-1 op Blijdorp, waarbij 42 doden vielen.

Ontleend aan: J.L. van der Pauw, *Rotterdam in de Tweede Wereldoorlog*, Rotterdam, 2006.



Appendix 2 'HET VERGETEN BOMBARDEMENT' VAN 31 MAART 1943

Op 31 maart 1943 om 13.30 uur bombardeerde een Amerikaans squadron bommenwerpers na een fatale misrekening de woonwijk Bospolder-Tussendijken in plaats van strategische doelen in het havengebied. De gevolgen waren catastrofaal voor het gebied omsloten door Marconiplein, Schiedamseweg, Spaanse bocht, Vosmaerstraat en Hudsonstraat. Na 31 maart heeft dit deel van de stad nog dagen gebrand. Pas in 1951 werd met de wederopbouw begonnen.

Volgens de zogenaamde 'Richtlijn Casablanca', waarin de geallieerden op 21 januari 1943 hun strategie voor Noordwest-Europa hadden vastgelegd, had de bestrijding van de Duitse onderzeeërs topprioriteit. Het ging zowel om de U-Boote zelf als om hun walstations. Pas daarna volgden de vliegtuigindustrie, de transportsector, de olieraffinaderijen en de overige oorlogsindustrieën. De doelen lagen niet alleen in Duitsland zelf, maar ook in het Rotterdamse havengebied. De werf van Wilton-Fijenoord in Schiedam was een zwaartepunt binnen dit cluster.

Op woensdag 31 maart 1943 vond Mission No. 48 plaats van de Eighth Air Force: 'shipyards Rotterdam'. Deze missie moest worden uitgevoerd door een squadron van 102 zware bommenwerpers: 78 B-17's en 24 B-24's, met elk zes brisantbommen van 1.000 lbs. In totaal hadden de bommenwerpers circa 278 ton hoogexplosieve slagkracht aan boord, wat bijna drie maal zoveel was als bij het grote bombardement van de Luftwaffe op 14 mei 1940 op de stad neerkwam.

De missie begon al met tegenslag. Nog voordat de Noordzee werd overgestoken, waren er al vier bommenwerpers verloren gegaan. Bij nadering van Hoek van Holland bleek de bewolking zo zwaar dat vier van de zes Bomb Groups (BG's), bij elkaar 65 vliegtuigen, besloten terug te keren naar Engeland. Twee Bomb Groups, 303 en 305, met in totaal nog 33 B-17 bommenwerpers, besloten de missie door te zetten. Deze twee BG's hadden op 4 maart Wilton Fijenoord al een keer gebombardeerd. Dit deel van het Rotterdamse havengebied was voor hen bekend terrein.

Om 13.21 uur lieten de zestien bommenwerpers van de 305 BG vanaf circa 24.000 voet (ruim 7.300 meter) hun bommen vallen. Deze sloegen voor een deel in op de zuidelijke Maasoever, in de buurt van de RDM. De schade was beperkt. De rest van deze bommen viel op de noordelijke oever: Wilhelminahaven (Schiedam), Merwehaven en Keilehaven. De schade aan schepen, haveninstallaties, gebouwen en spoor was aanzienlijk.

Direct daarna kwamen de zeventien bommenwerpers van de 303 BG aanvliegen. Omdat hun doel, Wilton-Fijenoord, onder het wolkendek verborgen was, werd op het laatste moment besloten uit te wijken en doelen aan te vallen die zich oostelijk van Wilton-Fijenoord bevonden: mogelijk de werf Gusto en de elektriciteitscentrale aan de Galileistraat. Bij een snelheid van ongeveer 500 kilometer per uur was er niet voldoende tijd meer om gebruik te maken van de automatische besturing voor de bomrichtapparatuur (Norden Bomb Sight) die daarvoor opnieuw had moeten worden ingesteld. De vluchthoogte was circa 25.350 voet (ruim 7.700 meter). Complicerende factor was dat die dag bovenwind en grondwind bijna tegengesteld waren. De grondwind was stormachtig WZW, kracht 8, met uitschieters tot

*Schiedamseweg vanaf de
Wattierstraat na het
geallieerde bombardement
van 31 maart 1943.*



kracht 10. Een dergelijke grondwindkracht kan bij een vlieghoogte van 7.700 meter een 'bommendrift' van 1 km tot gevolg hebben.

Hoewel er ook andere theorieën bestaan over het aanpassen van de doelen van de bommenwerpers, het resultaat blijft hetzelfde.

Tussen 13.29 en 13.31 uur sloegen ongeveer 70 van de ruim 100 zware brisantbommen in op de dichtbevolkte woonwijk Bospolder-Tussendijken.

Schade

Bij dit bombardement kwamen 401 mensen om. Van de vele gewonden moesten er 112 naar het ziekenhuis. Totaal werd 10 hectare bebouwd gebied en 8 hectare openbare ruimte verwoest.

Ongeveer 3.200 woningen werden geheel of gedeeltelijk verwoest en 1.400 zodanig beschadigd dat ze tijdelijk onbewoonbaar waren. Hierdoor werden circa 16.500 mensen dakloos.

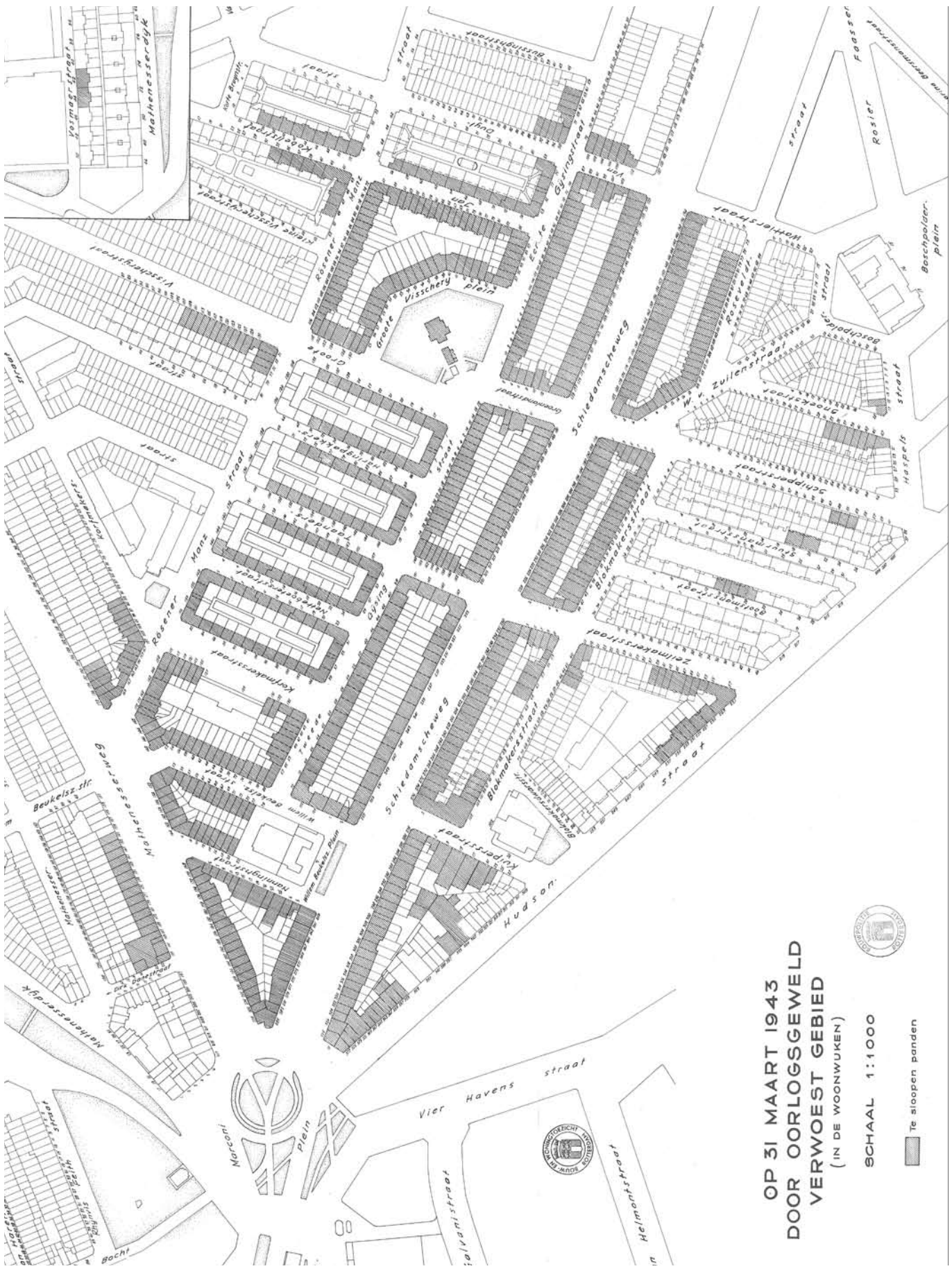
De brand na het bombardement deed de schade enorm toenemen; bovendien was er ook nog de noodlottige combinatie van een harde wind en gebrek aan bluswater.

Ontleend aan: J.L. van der Pauw, *Rotterdam in de Tweede Wereldoorlog*, Rotterdam, 2006.

*Het monument
'Het Vergeten Bombardement'
van Mathieu Ficheroux,
onthuld op 31 maart 1993.*

*Pagina 86
Kaart met verwoest gebied in
Bospolder-Tussendijken.*

*Pagina 87
Fragment van kaart
nr.I-214-B Rotterdam, uitgave
War Office British army 1944.
strategische doelen in het
havengebied.
De kaart is uit 1944,
de bebouwing aan de
Schiedamseweg en omgeving
is verdwenen.*

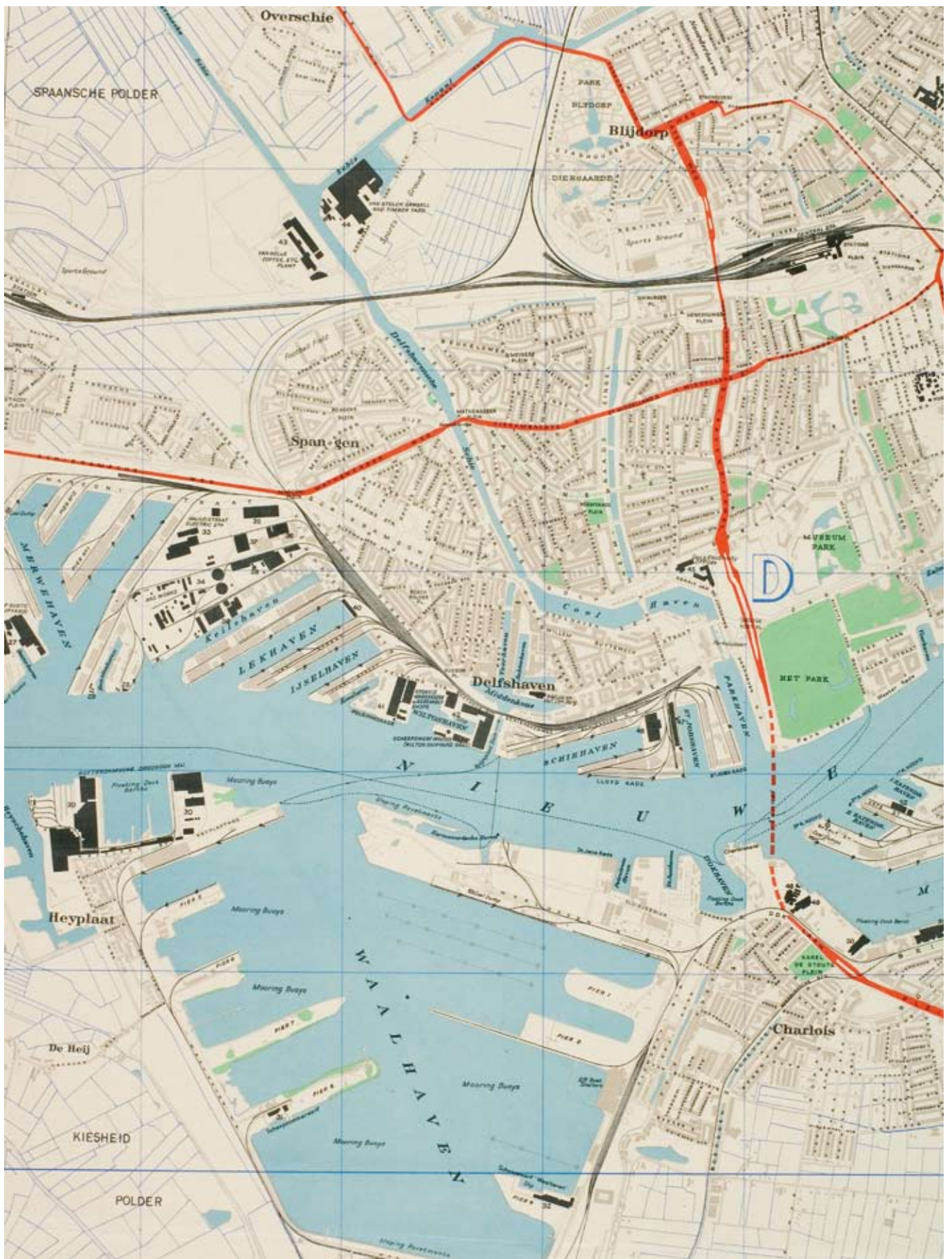


**OP 31 MAART 1943
DOOR OORLOGSGEWELD
VERWOEST GEBIED
(IN DE WOONWUKEN)**

SCHAAL 1:1000

Te sloopen panden



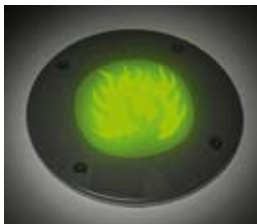




Impressie Maastricht bij avond.



LED-armatuur, Brandgrens.



LED-armatuur, Brandgrens (Friendly fire).



Customized LED-armatuur met geïntegreerde zonne-cellen.



SAMENVATTING VAN HET JURYPAPPORT 'PROJECT MARKERING BRANDGREN'S'
VAN MEI 2007

Het project om de brandgrens te markeren van het bombardement dat op 14 mei 1940 in Rotterdam plaatsvond, vloeit voort uit een besluit van het college van burgemeester en wethouders in 2006. Op grond van dit besluit kregen vier ontwerpers, gespecialiseerd in verschillende disciplines, een schetsopdracht. Anthon Beeke (Studio Anthon Beeke, Amsterdam/Parijs), Adriaan Geuze (West 8 Urban Design & Landscape Architecture, Rotterdam), Joep van Lieshout (Atelier Van Lieshout, Rotterdam) en Wieki Somers (Studio Wieki Somers, Schiedam) werd gevraagd hun ideeën over de markering van de brandgrens vorm te geven.

Het college van burgemeester en wethouders heeft op 27 februari 2007 het tracé van de brandgrens vastgesteld, op grond van onderzoek van historische documenten door de dS+V in samenwerking met het Historisch Museum Rotterdam en het Gemeentearchief Rotterdam.

Een jury heeft de ontwerpen voor de markering beoordeeld. De jury bestond uit: Astrid Sanson (dS+V gemeente Rotterdam, voorzitter), Els van den Bent (Gemeentearchief Rotterdam), Sjarel Ex (Museum Boijmans van Beuningen), Ove Lucas (Centrum Beeldende Kunst Rotterdam), Reyn van der Lugt (onafhankelijk cultureel adviseur), Patrick van Mil (Nederlands Architectuurinstituut) en Hans Walgenbach (Historisch Museum Rotterdam).

Adriaan Geuze laat in zijn ontwerp een symbool van de brand met een fragment van het beeld van Zadkine, bijvoorbeeld de in de lucht geheven hand, versmelten tot een krachtig icoon, waarin gruwel en moorddadigheid tot uitdrukking komen. Hij stelt voor de icoon te presenteren als in het plaveisel aangebrachte lichtobjecten. Deze lensvormige spotjes met een stalen venster lichten 's avonds op en komen dan tot leven. Objecten in de vorm van de icoon, waarop mensen plaats kunnen nemen, geven op drukke plaatsen in de stad nadere inlichtingen over de brandgrens. Het zijn verzamelpunten van informatie, die verwijzen naar een website over de brandgrens, naar getallen en feiten. Een grafisch ontwerper moet de icoon verder vorm geven.

Kracht spreekt volop uit het ontwerp van led-lichtobjecten dat Adriaan Geuze voorstelt. De icoon in de lichtobjecten en de informatiepunten, die samen de markering vormen, is in potentie overtuigend. De wijze waarop de markering 's avonds tot leven komt is spannend, terwijl de koppeling aan informatie over de historische betekenis van het bombardement het ontwerp meerwaarde geeft. Ook de koppeling met het beeld van Zadkine is sterk. Het gebruik van zonnecellen voor de lichtobjecten is innovatief. Hoe deze lichtobjecten zich overdag in het straatbeeld onderscheiden is een vraag die nog nadere beantwoording verdient. Veel hangt daarbij af van de kracht van het nog vorm te geven symbool.

De jury heeft een unanieme voorkeur voor het ontwerp van Adriaan Geuze. Zijn voorstel is een totaalpakket, waarin niet alleen aandacht voor de markering van de brandgrens centraal staat, maar ook de historische context van het bombardement een belangrijke rol speelt. Het is wellicht niet het gemakkelijkst uitvoerbare ontwerp, maar wel het meest omvattende, het meest innovatieve en het meest gelaagde.

De jury is ervan overtuigd dat de markering van de brandgrens op deze wijze in de breedste zin tot uitdrukking is te brengen, al is het noodzakelijk dat een grafisch ontwerper zich nog buigt over de vormgeving van de icoon die in de lichtobjecten en de banken een prominente rol zal spelen.

De jury adviseert daarom het college van burgemeester en wethouders het ontwerp van Adriaan Geuze en zijn bureau West 8 verder uit te werken.



Overdag, licht uit, rode vlam transparant.



s' Nachts, wit licht, rode vlam transparant.

On 14 May 1940 German Heinkels bombed the centre of Rotterdam. Within a quarter of an hour the fate of the city was sealed. 850 persons were killed, 80,000 were made homeless, 258 hectares of the city lay in ruins. The city capitulated and the very same day the Dutch Commander in Chief too decided to surrender: on 15 May the capitulation of the Netherlands was signed.

Immediately afterwards the clearing of the rubble started and on 18 May city architect W.G. Witteveen was commissioned to draw up a reconstruction plan. All land plots within the destroyed area were expropriated to enable an entirely new city plan. On 4 October 1940 Witteveen presented his proposal. Unfortunately, even before the reconstruction could begin, the occupying forces brought this energetic approach to a halt by means of a building ban. Building materials and labour were required for the war industry.

While the planning continued on paper there was now opportunity for debate. The top of the Rotterdam business community, lead by the director of the Van Nelle factory, Dr C.H. van der Leeuw, preferred a more modern plan: Van Traa's 'Basisplan' (Basic plan for the reconstruction of the Rotterdam city centre) was adopted after the war. It formed the basis for building activities in the city centre until the 1980s. At the end of the war the term 'brandgrens' (fire boundary) was coined, referring to the limits of the devastated area. Nowadays, this boundary marks the interface between pre-war and post-war buildings, although it is becoming more and more blurred due to various building activities. It is for this reason that the decision was made to indicate the fire boundary in the city.

Various versions of the fire boundary exist on paper. Therefore a reconstruction was carried out. This was done on the basis of the following data: the map 'Devastated Area', which was made immediately after the bombardment, the first map of Witteveen's plan, which showed the limits of the Devastated Area, and the 'Basisplan', which mentions the name 'FIRE BOUNDARY' for the first time. In this way and with the aid of old cadastral maps it was possible to reconstruct the fire boundary. The red line on the map on page 37 represents the reconstructed boundary.

A green line on this map shows the devastated head-ends of Noordereiland. They were hit during an attempted bombing of the Maas Bridges by Dutch and British bombers. Those bombings were to support the Dutch soldiers on the north bank of the Maas in their efforts to stop the Germans. Their resistance proved fatal to the city.

Along the nearly 12-kilometre long stretch of the fire boundary 30 premises are still standing that survived May 1940, up against which, with several exceptions, new buildings have been constructed. These locations are indicated on the map on page 40 and individually documented further on.

There are two other relatively large areas outside the fire boundary that were also destroyed: Waterloostraat and its surroundings were hit by German bombs during the major bombing, and Wilhelminapier including a number of moored vessels of the Holland America Line suffered collateral damage from the Dutch firing at the enemy troops that had entrenched themselves there in the run-up to 14 May.

Appendix 1 contains a survey of all air raids on the city and its surroundings, both the ones in

the run-up to 14 May and afterwards. The last ones were carried out by the Allied forces on strategic targets in the city and port.

Appendix 2 describes the so-called 'forgotten bombing' of 31 March 1943; 'forgotten', as it took a long time before it received the attention it deserved. This bombing by American aircraft was a fatal miscalculation: the bombs were intended for strategic targets in the port area, but hit the residential district Bospolder-Tussendijken instead.

Report of the jury

In 2007, to mark the fire boundary a limited competition was held among four designers/artists. The proposal by Adriaan Geuze's firm West 8 was chosen to be executed.

Literatuurlijst

- Aarts, M. (red.), *Vijftig jaar wederopbouw Rotterdam - Een geschiedenis van toekomstvisies*, Rotterdam 1995
- Andela, G. en C. Wagenaar (red.), *Een stad voor het leven - Wederopbouw Rotterdam 1940-1965*, Rotterdam 1995
- ASRO, *Het nieuwe hart van Rotterdam, Toelichting op het Basisplan voor den herbouw van de binnenstad van Rotterdam*, Rotterdam 1946
- Baarda, F., *Uit het hart - Rotterdammers over het bombardement*, Amsterdam/'s-Gravenhage 1990
- Blijstra, R., *Rotterdam - Stad in beweging*, Amsterdam/Rotterdam 1965
- Broekhuizen, D., *De Stijl toen / J.J.P. Oud nu*, Rotterdam 2000
- Idsinga, T. en J. Schilt, *Architect W. van Tijen 1894-1974*, 's-Gravenhage 1987
- Kneepkens, M., *In het rijk der demonen - Het bombardement van Rotterdam en de normen*, Rotterdam 1993
- Laar, P. Th. van de, *Stad van formaat - Rotterdam in de negentiende en twintigste eeuw*, Zwolle 2000
- Mens, N., *W.G. Witteveen en Rotterdam*, Rotterdam 2007
- Oud, H., *J.J.P. Oud, architect 1890-1963 - Feiten en herinneringen gerangschikt*, 's-Gravenhage 1984
- Pauw, J.H. van der, *Rotterdam in de Tweede Wereldoorlog*, Rotterdam 2006
- Provoost, M., *Hugh Maaskant - Architect van de vooruitgang*, Rotterdam 2003
- Roelofs, E., *De frustratie van een droom - De wederopbouw van de in de mei 1940 verwoeste delen van de binnenstad, Kralingen en het Noordereiland van Rotterdam 1940-1950*, Rotterdam 1989
- Taverne, E., e.a., *J.J.P. Oud, 1890-1963 Poëtisch functionalist - Compleet werk*, Rotterdam 2001
- Vanstiphout, W., *Maak een stad - Rotterdam en de architectuur van J.H. van den Broek*, Rotterdam 2005
- Wagenaar, C., *Welvaartsstad in wording - De wederopbouw van Rotterdam 1940-1952*, Rotterdam 1993



© Kees Molkenboer / Nederlands Fotomuseum.
Onthulling van 'De Verwoeste Stad' van Ossip Zadkine op 15 mei 1953.



Colofon

Het onderzoek naar het tracé van de brandgrens is een coproductie van de dS+V, het Gemeentearchief Rotterdam (GAR) en het Historisch Museum Rotterdam (HMR).

UITGAVE

Gemeente Rotterdam en het HMR

ESSAY 14 MEI

H.J.A. Hofland, geschreven in opdracht van de
Initiatiefgroep Herdenking 14 mei

ONDERZOEK

Koos Hage (dS+V), Paul van de Laar (HMR) en
René Spork (GAR)

GEO-REFERENTIES

Mattijs van Overveld (dS+V)

TEKST

Koos Hage

JURYRAPPORT MEERVOUDIGE ONTWERPOPDRACHT

Ben Maandag, i.o.v. CBK gemeente Rotterdam

VERTALING SUMMARY

Kathazina Jakimowicz

TEKSTEDACTIE

Ben Maandag

Beeldredactie

Koos Hage, Peter Schmidt (dS+V) en René Spork

VORMGEVING:

Peter Schmidt

DRUK:

Veenman Drukkers, Rotterdam

UITGEVER:

Veenman Publishers, Rotterdam

OPLAGE:

2.500

BEELDVERANTWOORDING

Historisch materiaal: Alle historische kaarten en foto's zijn afkomstig uit het Gemeentearchief Rotterdam met uitzondering van pagina 16 NIOD, pagina 30, 31 en 86 dS+V en pagina 94 en 95 Fotomuseum Rotterdam.

Recent materiaal: Luchtfoto uit 2005, xxxxxxxx Foto's huidige situatie in hoofdstuk 2 en pagina 84 Peter Schmidt

Bewerkt kaartmateriaal: pagina 34, 37, 40, hoofdstuk 2, pagina 76 en 77 dS+V

Digitale ondergronden: © Gemeente Rotterdam

Ontwerpen markering: pagina 88 West 8 en pagina 90 West8 / Opera-ontwerpers

Icoon brandgrens: © Gemeente Rotterdam

Omslag: Henk Chabot (1894 - 1949), Brand van Rotterdam, 1940, olieverf op doek, 120 x 140 cm

Chabot Museum, Rotterdam. In langdurig bruikleen van de gemeente Rotterdam

ISBN xxxxxxxx

EAN xxxxxxxxxx

© De auteurs 2008

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

Niet alle rechthebbenden van de gebruikte illustraties konden worden achterhaald.

Belanghebbenden wordt verzocht contact op te nemen met de uitgever.