

anxa
92-B
5736

DR H.P. BERLAGE
ONTWERP VAN
HET HOFPLEIN
TE ROTTERDAM



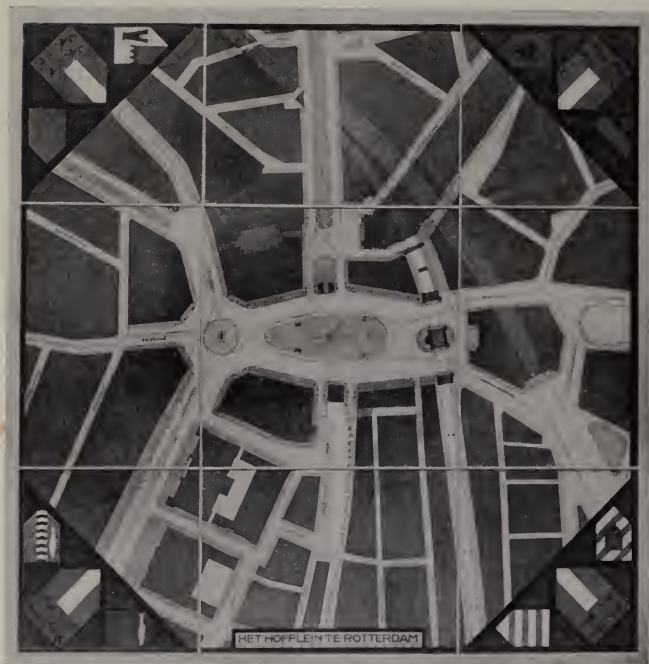


ONTWERP VAN HET HOFPLEIN TE ROTTERDAM

EEN PLATTEGROND, AFBEELDINGEN VAN
DE TEEKENINGEN EN EEN BIJSCHRIFT DOOR
DR. H. P. BERLAGE



ROTTERDAM 1922 W. L. & J. BRUSSE'S UITGEVERSMAATSCHAPPIJ



Door de herschepping van den gedempten Coolsingel tot een breede straat, die zeker elders een boulevard zou worden genoemd, als hoofdverkeersweg door het oude Rotterdam, werd de vraag naar een oplossing van het Hofplein een dringende. Dit bleek duidelijk, toen in Februari van 1921 de Raad een beslissing wilde nemen betreffende het zoogenaamde plan 16, dat een ernstige bespreking werd waard gekeurd, onder de 18 plannen, voor de verbetering van het bestaande Hofplein, die elkander hadden opgevolgd. Want de eisch tot vaststelling van een „bedoeling” werd eindelijk wel noodzakelijk, wilde diezelfde hoofdverkeersweg niet op geheel willekeurige wijze verlopen in een kruispunt, waar doorheen dan het verkeer evenmin doelmatig zou kunnen worden geleid, als over het tegenwoordige Hofplein. Maar bovendien zou in dat geval een bevredigende architecturale oplossing voorgoed opgegeven moeten worden; want de reeds spreekwoordelijke verzekering dat, bij demping van den Coolsingel, het Hofpleinvraagstuk zich van zelf oplost, kan toch alleen maar worden gegeven bij een volkome miskennis van het wezen en de waarde eener kunstzinnige stadsbouwkunst.

Toch werd ook plan 16 in die Raadszitting niet voor uitvoering geschikt geacht, zoodat werkelijk het Gemeentebestuur „ten einde raad” aan schrijver dezes opdroeg, in samenwerking met den heer A. C. Burgdorffer, Directeur der gemeentewerken, een plan voor het Hofplein te ontwerpen.

De voorgeschiedenis kent ieder Rotterdammer. Alle architecten in Rotterdam en ook daarbuiten, hebben min of meer met dat vraagstuk meegeleefd; enkele hebben zelfs ongevraagd een plan, één van de 18, aan de stad aangeboden. Ikzelf had mij daarmee niet ernstig bezig gehouden, maar was toch met de verschillende oplossingen bekend.

Als resultaat daarvan verluide ten slotte vrij algemeen, dat er van een pleinvorming in de historische betekenis geen sprake, maar alleen een verkeerscentrum mogelijk, zoo niet gewenscht kon zijn, en eindelijk dat de Delftschepoort „de steen des aanstoets” zou blijven. Het vraagstuk van het Hofplein was geworden het vraagstuk van de Delftschepoort, waarvan zelfs de afbraak werd bepleit, wanneer zij inderdaad een goede oplossing „in den weg” zou staan.

Al deze inzichten, die zich bij bestudeering van het plan als vanzelf opdringen, brachten mij er toe het denkbeeld betreffende de oplossing door de volgende overwegingen te laten leiden.

1°. Moest de schepping van een verkeerscentrum daarvan het uitgangspunt, zoowel als het einddoel zijn. Bleek het echter mogelijk aan dat verkeerscentrum bovendien de historische vorm der min of meer afgesloten ruimte van een plein te geven, dan zou daardoor de oplossing tot een hoogere waarde van stadsbouwkunst stijgen. Want de oude tijd heeft het geestelijk plein met de cathedraal, het wereldlijk plein met het koninklijk paleis en het gemeenschapsplein met het raadhuis tot stadsbeelden van groote bekooring ontwikkeld. Maar het verkeersplein, het knooppunt van verschillende verkeerswegen, is een schepping van den lateren tijd, waarmee Frankrijk met zijn sterrepleinen is begonnen.

En 2°. Moest zooveel mogelijk worden getracht de Delftsche poort te behouden en niet dan in het uiterste geval, wanneer dus door haar behoud geen enkele goede oplossing mogelijk zou blijken, tot afbraak worden besloten. Zelfs aan een verplaatsing als compromis mocht niet worden gedacht. Want aan de onnoodige vernieling van zooveel schoonheid, waaraan de vorige eeuw schuldig staat, heeft ten slotte het inzicht betreffende de groote waarde van de levende documenten der geschiedenis, en de liefde voor hun kunstschoonheid, een eind gemaakt. Het nagenoeg eenige monument van Rotterdam, dat bovendien

door zijn vorm een unicum is, mocht in dezen tijd niet meer worden geofferd.

Maar bovendien mocht de poort in geen geval midden op het te vormen plein komen te staan; want is een buiten werking gesteld gebouw reeds een dood element in het levende stadslichaam, zooveel te meer is dat een stadspoort, waaraan de werkzaamheid het duidelijkst zichtbaar is. Haar vereenzaamde plaatsing stelde dan ook altijd teleur.

Met deze vooropstelling bleek nu al gauw, dat voor een goede oplossing van het Hofplein een geheel ander denkebeeld moest worden verwerkelijkt, dan wat aan de vorige plannen ten grondslag lag. En daaraan gaf nu de noodzakelijke verbetering in het omslachtige beloop der bestaande verkeersrichtingen de leiding. Het is toch duidelijk, dat de thans heerschende verkeersverwarring voornamelijk veroorzaakt wordt door de omslachtige bocht die de verbinding maakt van Coolsingel en Kruiskade met Pompenburgsingel in haar gang benoorden de poort, en doordat eenzelfde bocht moet worden gemaakt in de verbinding tusschen Coolsingel en Stationsweg om het tusschen deze beide vooruit geschoven bouwblok.

Wilde nu in dezen chaos orde worden geschapen, dit onontwarbare knooppunt worden ontward, dan moesten deze verkeersrichtingen worden geleid langs

een beloop zonder die bochten. En dit kon worden bereikt door het verkeer niet benoorden, maar bezuiden de poort te doen gaan, het verkeerscentrum dus daarheen te verplaatsen. Daarmee was het plan voor het Hofplein in embryo ontworpen.

Het gold nu nog slechts te onderzoeken, in hoever dit verkeerscentrum bovendien tot een architectonisch plein kon worden gevormd, hetgeen kan gebeuren door afbraak van alle perceelen tusschen Haagscheveer en Coolsingel, langs de lijn van het Stokvischwater, met inbegrip van den Doelen, en van de perceelen tusschen Coolsingel en Stationsweg, welke de vooruitspringende hoek vormen.

Het is oeconomisch van belang er op te wijzen dat, zooals op het plan is te zien, tegenover deze onteigening een nagenoeg evengroote oppervlakte voor bebouwing wordt teruggekregen.

Op het daardoor vrijkomende terrein werd nu een ellipsvormige pleinruimte ontworpen, met de korte as in de richting Haagscheveer, Schie, en de lange as in de richting van de Kruiskade naar het midden tusschen Strooover en Pompenburgsingel.

Het noordelijk eindpunt van de korte as vormt de Delftsche poort, terwijl op het zuidelijk eindpunt een gebouw is geplaatst, tot afsluiting van de Delftschevaart. Beide gebouwen hebben daardoor een gelijk-

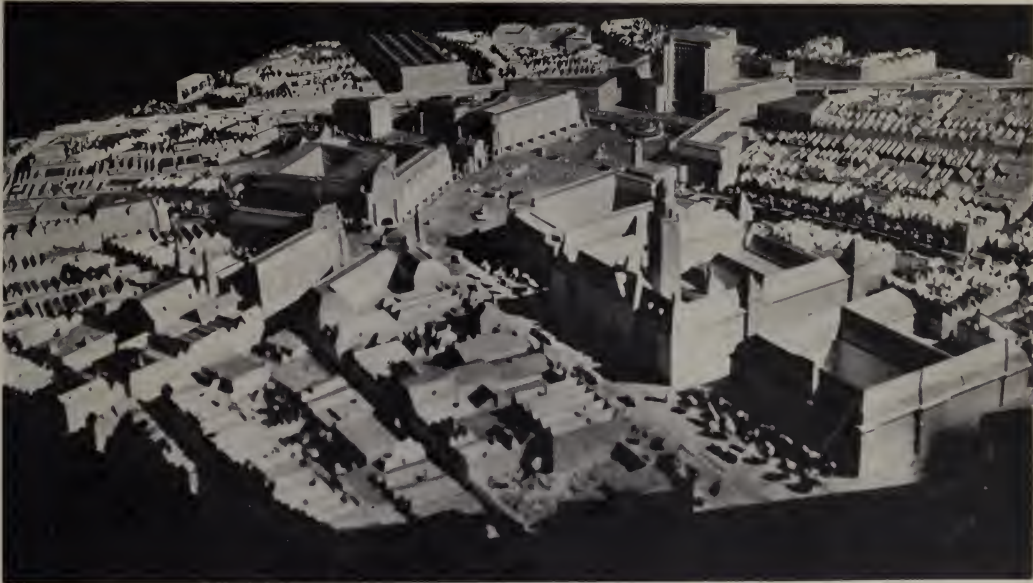
soortige werkzaamheid; want daarvan uitgaande als hoekpunten van een stompe hoek, zijn ter weerszijden lange bouwblokken ontworpen, welke de noordwestelijke en zuidoostelijke pleinwanden vormen. De Delftsche poort is met deze bouwblokken verbonden door hekvormige afsluitingen der beide doorgangen, waardoor zij haar vrijen stand behoudt, maar toch als kleinood daartusschen gevat, in de architectuur van den wand de belangrijkste plaats inneemt.

Het tegenoverliggende gebouw is daarentegen door twee poortvormige doorgangen vaster met de ter weerszijden ontworpen bouwblokken verbonden, ten einde door den pleinwand het zoo bekoorlijke Rotterdamsche stadsgezicht over het Haagscheveer, waarvan het karakter der bebouwing zoozeer verschilt van die van het plein, te bewaren. Mocht later, in verband met verdere verkeersplannen in de stad, demping van de Delftschevaart noodig zijn, dan kan deze gebeuren.

Door een ombuiging van den Stationsweg naar den Coolsingel werd op het kruispunt van deze met de groote plein-as, een rondpoint, als zuidwestelijke pleinafsluiting gevormd, dat door vier gelijksoortige hoekgebouwen wordt bepaald. En eindelijk kwam door verbreding en ombuiging van het Strooover, als noordoostelijke afsluiting van het plein, de plaats



MAQUETTE. GEZICHT VAN DE KRUISKADE OVER HET PLEIN NAAR STROOVEER EN POMPENBURGSINGEL. DAARACHTER DE NIEUW ONTWERPEN SPOORBAAN. RECHTS HET STADHUIS



MAQUETTE. GEZICHT VAN DEN COOLINGSINGEL OP HET PLEIN EN DEN NOORDELIJKEN PLEINWAND MET DE DELFTSCHE POORT. OP DEN ACHTERGROND DE NIEUW ONTWERPEN SPOORLIJN



MAQUETTE. GEZICHT VAN HET STATION VAN DE H. E. S. M. OP DEN ZUIDELIJKEN PLEINWAND, MET DEN TOEGANG TOT DE DELFTSCHEVAART EN DE AANSLUITING MET DEN COOLSINGEL

vrij voor een bouwblok, waarvan de groote hoogte-afmeting zich als een aesthetische noodzakelijkheid opdrong. En daarvoor was een kantoorgebouw in Amerikaansche geest als 't ware aangewezen.

Daar Rotterdam, met zijn Witte Huis, van dat soort gebouwen reeds een prototype bezit, komt het tegenoverzulk een element niet meer vreemd te staan. Maar bovendien scheen mij dit een passende gelegenheid, eens en vooral in zijn algemeenheid, het vraagstuk aan de orde te stellen, in hoever gebouwen van een dergelijke hoogte in onze Europeesche steden kunnen worden aanvaard. Daar nu bij alle kunstopenbaringen ten laatste niet het „wat” maar het „hoe” beslist, schijnt mij het antwoord op die vraag niet zeer ingewikkeld. Want daarom is het effect van zulk een gebouw uitsluitend afhankelijk van de verhouding van zijn massa tegenover die der onmiddellijke omgeving, welke het in zijn afzonderlijkheid harmonisch moet beheerschen. De geheele stadsbouwkunst berust op het beginsel van het zoeken naar kubisch evenwicht. Zulk een hoog gebouw verschilt in wezen niet van een toren, waarvan de werking evenzeer door de massa der omgeving wordt beïnvloed.

Het toeval wil dat dit geval sedert kort ook onder Duitsche architecten wordt besproken, hetgeen dus bewijst, dat de plaatsing van een „skyscraper”

als massale beheersching van het Hofplein, niet als een persoonlijke gril moet worden beschouwd.

Een soortgelijke „kwestie” betreft de doorsnijding van een stad met een spoorwegviaduct, hetgeen in beginsel ook veel tegenstand ontmoet. En die tegenstand is begrijpelijk in Rotterdam, dat met het bestaande viaduct zeker niet gelukkig werd gemaakt. Maar nu wordt gepoogd uit een slecht voorbeeld, het is altijd weer hetzelfde, uit de leelijkheid van het bizondere, ook de leelijkheid van het algemeene te bewijzen. Want een spoorwegviaduct, afgescheiden van de vraag, in hoever dat onder alle omstandigheden kan worden geweerd, behoeft volstrekt niet leelijk te zijn. Integendeel. Het kan, en zelfs tegemoetkomend, evengoed als het tramwegnet, als een modern element in de stad worden aanvaard, te meer, daar het grootsche bouwkunstige effecten kan scheppen. Maar dat kan ook alleen dan, wanneer zulk een spoorlijn door een architect wordt geprojecteerd en niet, zooals indertijd te Rotterdam, uitsluitend door den ingenieur, uit wiens hand bovendien een architectuur te voorschijn kwam, waarvan de afkomst, als van „waterstaat”, voor altijd met het merk der onsterfelijkheid bleef gestempeld. En dan verbeeld ik mij hoe prachtig monumentaal het Beursstation, met de bijbehorende doorgangen, het Beursplein



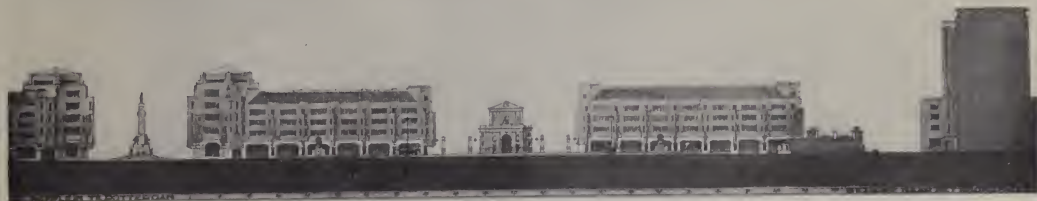
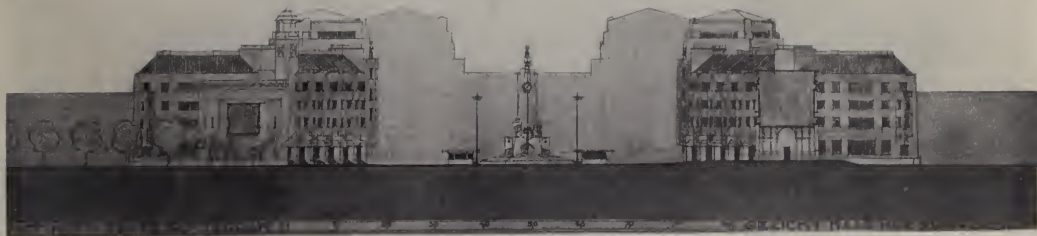
GEZICHT OVER HET PLEIN VAN DE KRUISKADE NAAR STROOVEER EN POMPENBURGSINGEL.
OP DEN ACHTERGROND HET VIADUCT MET HET HOOG KANTOORGEBOUW. LINKS DE DELFT-
SCHEPOORT, RECHTS HET POORTGEBOUW TOEGANG GEVEND TOT HET HAAGSCHEVEER



GEZICHT VAN HET HOOG KANTOORGEBOUW OVER HET PLEIN NAAR HET VEREENIGINGS-
PUNT VAN COOLSINGEL, KRUISKADE, DIERGAARDELAAN EN STATIONSWEG. LINKS DE TOE-
GANG TOT HET HAAGSCHEVEER, RECHTS DE DELFTSCHEPOORT.



BOVEN, GEZICHT NAAR HET NOORD-OOSTEN. BENEDEN, DE ZUID-OOSTELIJKE PLEINWAND



BOVEN, GEZICHT NAAR HET ZUIDWESTEN. BENEDEN, DE NOORDWESTELIJKE PLEINWAND

had kunnen beheerschen en hoe afgrijselijk dat nu is.

Nu kom ik als vanzelf op het spoorwegplan van Rotterdam, zooals het door de Staatscommissie werd ontworpen. Laat ik beginnen met te zeggen dat vóór de publicatie van dat plan, reeds bij mij vaststond, dat het bestaande viaduct zijn gang over het plein moest behouden. En na bovenstaande beschouwingen zal men begrijpen waarom. Maar dan zal men ook begrijpen, dat de vorm van dat viaduct een andere moest worden, en bovendien met twee doorgangen in plaats van drie, in verband met de beide straten Strooveer en Pompenburgsingel. Daarom werd, met medewerking van den heer Witteveen, ingenieur bij de spoorwegen, een viaduct ontworpen met één zware middenpijler en twee horizontale liggers voor de beide overspanningen. Die middenpijler kan aan de pleinzijde tot een bloemengalerij worden uitgebouwd, terwijl het inwendige voor openbare toiletten ware in te richten.

Hoewel nu het pleinontwerp van het nieuwe spoorwegplan geheel onafhankelijk is, en dus zonder dat kan worden gebouwd, heb ik gemeend de nieuwe lijn, zooals die door de stad zal gaan, over een viaduct langs den Goudschensingel, toch in de teekening van het plan te moeten opnemen. Want zij maakt een herbouwing noodzakelijk van het station der Zuid-

Hollandsche elektrische spoorwegmaatschappij, dat door die lijn wordt doorsneden.

Als gevolg daarvan rees nu het denkbeeld dit station, dat als kopstation van den elektrischen spoorweg toch moest worden verbouwd, bovendien te bestemmen tot een halte der beide groote lijnen, waartegen geen bezwaar bestaat, nu het Centraalstation eenige honderden meters westwaarts zal worden verlegd. Het tegenwoordige Hofplein blijft dan stationsplein, maar krijgt, door zijn afzondering van het drukke stadsverkeer, en door de wijze van bebouwing een geheel ander karakter. Het wordt nu een rustige halteplaats in de onmiddellijke nabijheid, en door een tramlijn daarmee verbonden, van het hart der stad.

Want het Hofplein zal dat in werkelijkheid worden. De city, thans het Beursplein, is bezig daarheen te verschuiven, door de ligging van het nieuwe raadhuis met het nieuwe postkantoor, maar vooral ook door de nieuwe beurs, wanneer die eenmaal aan den „Centrale boulevard” zal zijn gebouwd, aan den Coolsingel, die op dit oogenblik geen eind en geen begin heeft, maar eerst door het Hofplein de waarde zal krijgen, die men er zich van heeft voorgesteld. Deze verschuiving is reeds merkbaar aan de vele banken en kantoren die tegenover stadhuis en postkantoor zijn verzezen.

De meest aangewezen ombouwing van het plein is daarom eene met winkels, waarboven kantoren of woningen, hetgeen bovendien aanleiding geeft tot een arkadenbouw, als karakteristieke begrenzing zeker de meest aantrekkelijke. De tijd is alweer voorbij, dat de winkelier zijn etalagekast zoover mogelijk vooruit wil brengen, en een galerij voor zijn winkel niet duldt die, als beschutting, aan het winkelende publiek zeker niet onaangenaam is.

Door het peilverschil van één meter tusschen Delftschepoort en Haagscheveer, kon het peil der arkadevloer ook tot die hoogte worden opgevoerd, welk verschil door trappen wordt bemiddeld, die bovendien de stijging naar de Delftsche poort opnemen. Door dezen aanleg wordt het effect van het geheele plein in alle opzichten verhoogd.

De teekeningen der verschillende pleinwanden hebben natuurlijk niet de bedoeling een bepaald type van architectuur aan te geven, maar alleen de idee van aanleg en de algemeene gestalte der bebouwing. Bovendien dringt zich de vraag daarbij op, in hoever het in dezen tijd mogelijk zal zijn een eenheid van bebouwing te bereiken, vooropgesteld natuurlijk dat deze gewenscht is. Mij dunkt van wel, al zal de verwezenlijking daarvan moeielijk zijn. Maar deze eenheid behoeft niet zoover te gaan, dat de geheele

pleinbebouwing door één enkelen architect moet worden ontworpen. Er zijn scheidingen te maken en misschien zelfs meer, dan oppervlakkig gezien noodig is. Maar in elk geval is samenwerking onder de verschillende uitvoerenden een vanzelf sprekende eisch, en daarenboven een opperste leiding, welke die verschillende elementen daartoe weet te binden, en aan zijn leiding te onderschikken. Zonder deze kan het kubische evenwicht, zooals reeds gezegd het beginsel aller stadsbouwkunst, niet worden bereikt. Wat in vroeger tijden door de eenheid in het bizondere als vanzelf ontstond, kan thans door de veelheid in het bizondere, niet zonder een zekere vrijwillige tucht tot dat doel worden geleid.

Tenslotte nog een enkel woord over de meubilering van „de feestzaal der stad”, een sympathieke benaming voor een plein, van Camillo Sitte. Want daaronder kan inderdaad worden verstaan het samenstel van al die verschillende dingen, die praktisch noodzakelijk zijn, als: wachthuisjes, kiosken, trampalen, wegwijzers, aanplakborden, lichtmasten enzoo voort, zoowel als de pronkstukken: de monumenten, fonteynen en andere kunstigheden, die zich op een plein als vanzelf oopen dringen. En dan zou ik van deze a priori hetzelfde willen zeggen als van de bebouwing, dat wat daarvan op de teekeningen is geprojecteerd,



DE VERHOOGDE WINKELGALERIJ LANGS HET PLEIN



TOEGANG TOT COOLSINGEL, KRUISKADE, DIERGAARDELAAN EN STATIONSWEG



DELFTSCHEPOORT, TOEGANG TOT HET PLEIN VAN DE SCHIEKADE. LINKS STATION Z. H. E. S. M.



TOEGANG VAN HET HAAGSCHEVEER TOT HET PLEIN. LINKS HET HOOFDBUREAU VAN POLITIE

evenmin iets anders wil zijn, dan de aanduiding van een denkbeeld, — terwijl het daarbij evenmin op het „wat”, maar ook altijd aankomt op het „hoe”.

De als van zelf aangewezen plaats voor een belangrijk monument is het middelpunt van het rondpoint, tegelijk het middelpunt van het verkeer in den letterlijken zin. Daar moet een gedenkteeken staan, symboliseerend Rotterdam in den overgang van den ouden naar den nieuwen tijd. Het zou een blijk zijn van ware burgerzin, wanneer dit door de burgerij aan de stad zou worden geschonken.

En op het verhoogde middengedeelte van het groote plein, ongeveer in de brandpunten van de ellips, heb ik een paar fonteinen opgesteld, terwijl ook aan de „geringere meubelen” een plaats, symmetrisch ten opzichte van de lange pleinas, werd aangewezen.

Duidde ik reeds op een noodzakelijke samenwerking der uitvoerenden bij de bebouwing, er zal in het algemeen daadkracht en eenswillendheid noodig zijn om het plan van het Hofplein te verwezenlijken. En die twee eigenschappen blijkt Rotterdam toch wel te bezitten, als het er om gaat nieuwe havens aan te leggen.

Er is echter een kentering te bespeuren, die wijst op een bewustwording van de eenzijdige ontwikkeling der stad in de laatste tijden, en wat zij daardoor

aan schoonheid heeft moeten derven. Want wordt ook niet eindelijk van Rotterdam verwacht, dat het het bezit van geestelijke waarden als gelijk erkent aan dat van materieele?

Het tijdstip dezer erkenning is gunstig. Moge de stad zich dat niet laten ontglippen en bedenken, dat de nu gegeven kans tot het scheppen van een monumentaal hart der stad, niet wederkeert.

H. P. BERLAGE.

UIT HET RAPPORT VAN DR. H. P. BERLAGE
EN A. C. BURGDORFFER, DIRECTEUR VAN
GEMEENTEWERKEN, UITGEBRACHT
AAN BURGEMEESTER EN WETHOUDERS
VAN ROTTERDAM.

PEILEN. Bij een behoorlijke oplossing van het Hofpleinvraagstuk uit verkeersoogpunt behoort het nivelleeren van de hoogte-verschillen. De hooge Schiebrug en Langbrug en daartusschen de lage viaduct leveren voor het rijverkeer ernstige bezwaren op. Het is echter na opheffing van de scheepvaartverbinding tusschen Schie en Delftschevaart mogelijk, het peil langs de Delftschepoort, thans rond 3 M. boven R.P. bedragende, zonder bezwaar tot

2,20 M. te verlagen. Vanaf dit punt zijn nu naar alle richtingen hellingen ontworpen, varieerende van 1 op 80 tot 1 op 100 naar het peil van 1,20 M. boven R.P. De geheele zuidelijke begrenzing van het plein is ook op die hoogte gedacht. Vanaf dit peil zijn naar de aansluitende intact gelaten straatvakken eveneens flauwe hellingen gedacht. Alleen naar de Kruiskade is het, met het oog op de bestaande bebouwing, niet gewenscht tot een flauwer helling dan van 1 op 40 over te gaan, hetgeen uit verkeersoogpunt — mede wijl het hier over een korten afstand gaat — van geen bezwaar is te achten.

De geheele eigenlijke pleinruimte is derhalve flauw oplopend naar de Delftschepoort, welke op het hoogste peil gelegen, ongezocht een domineerend karakter verkrijgt.

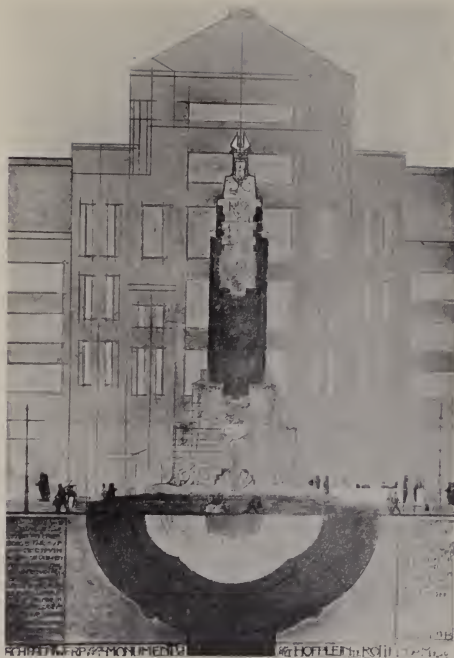
Ofschoon bij het plan ervan is uitgegaan, dat de bestaande viaduct, in verband met de spoorwegplannen, zal worden verhoogd en daarbij de drie doorgangen door twee ruimere zullen worden vervangen, is met de nieuwe peilen ook onder de lage viaduct voor het verkeer een behoorlijke oplossing te verkrijgen.

VERKEER. Voor het voetgangersverkeer zijn langs het geheele plein naast de winkelgalerijen trottoirs van voldoende breedte ontworpen. Er is op gerekend, ten gerieve van het oversteken van de breede verkeersstraten tusschen de verkeersrichtingen lange vluchtheuvels aan te brengen, in den zin, zooals op den Coolsingel aanwezig zijn.

Voor het rijverkeer zijn breede wegen gereserveerd, die toelaten het verkeer aan iedere zijde in twee richtingen te leiden. Mocht bij sterke uitbreiding van het verkeer in de toekomst zulks niet meer mogelijk blijken, dan kan nog altijd tot invoering van de éénverkeersrichting aan iederen kant van het plein worden overgegaan.

Het tramverkeer is gehouden langs het midden-ovaal van het plein. Daarlangs zijn dubbele sporen ontworpen, zoodat, door het aanbrengen van de noodige wissels c. a. bij eventueele stremming door ongevallen e. d., het tramverkeer tijdelijk langs één spoor kan worden geleid. De groote lengte van het middengedeelte biedt gelegenheid om vele lijnen daarlangs te brengen en groote massa's passagiers te kunnen ontvangen en vervoeren.

☒ HET BASEMENT, SAMENGESTELD UIT DE ELEMENTEN VAN SCHEEPSBOEG EN KAAMUUR, EINDIGEND IN MANNEBUSTEN, DE OCEANEN VERBEELEND, DIE HET WAPEN VAN ROTTERDAM DRAGEN, WORDT DOOR DE ZEE BESPOELD, DAARUIT RIJST OP, STAANDE IN EEN SCHELP DE VENUSFIGUUR, DIE DE



SCHOONHEID AAN ROTTERDAM MOET BRENGEN. ☒ DE SCHACHT DRAAGT DE ROTTERDAMSCHE STEDEMAAGD DIE DE MERCURIUSSTAF OMKLEMT EN MET VLEUGELS IS GEKROOND. ☒ ☒ ZIJ STAAT OP DEN AARDBOL, DIE ZIJ DOOR HAAR HANDEL BEHEERSCHT

DEC. 1921

H. P. B.

SCHETSONTWERP VAN EEN MONUMENT OP HET RONDPUNT WAAR DE COOLSINGEL, DE KRUISKADE, DE DIERGAARDELAAN EN DE STATIONSWEG SAMENKOMEN



PLATTE GROND VAN HET NIEUW ONTWERPEN HOFPLEIN

HET HOFPLEIN-ONTWERP IS DOOR DR. H. P. BERLAGE GEMAAKT IN SAMENWERKING MET H. C. BURGDORFFER, DIRECTEUR VAN GEMEENTEWERKEN TE ROTTERDAM. DE AFBEELDINGEN OP BLADZIJDEN 16, 17, 18, 19 EN 22 ZIJN GENOMEN NAAR TEEKENINGEN VAN DR. H. P. BERLAGE, DIE OP BLADZIJDEN 2, 10, 11, 12 EN 13 NAAR TEEKENINGEN VAN B. VAN DER LECQ. DE KAART OP BLADZIJDE 23 IS EVENALS DE FOTOGRAFIEËN OP DE BUREAUX VAN GEMEENTEWERKEN VERVAARDIGD. HET VIGNET OP HET OMSLAG VAN DIT BOEKJE IS VAN S. H. DE ROOS



