

The background image shows a building with a mix of materials: a rough stone wall on the left, a yellow-painted wall with a large arched doorway in the center, and a corrugated metal balcony on the upper left. The building is heavily covered in graffiti, including a large orange and black piece on the left with the word 'SUKKEL' and various colorful tags. A tall, grey metal structure with a wheel-like detail stands behind the building. To the right, a sign for 'Toy' is visible. The foreground is a grassy area.

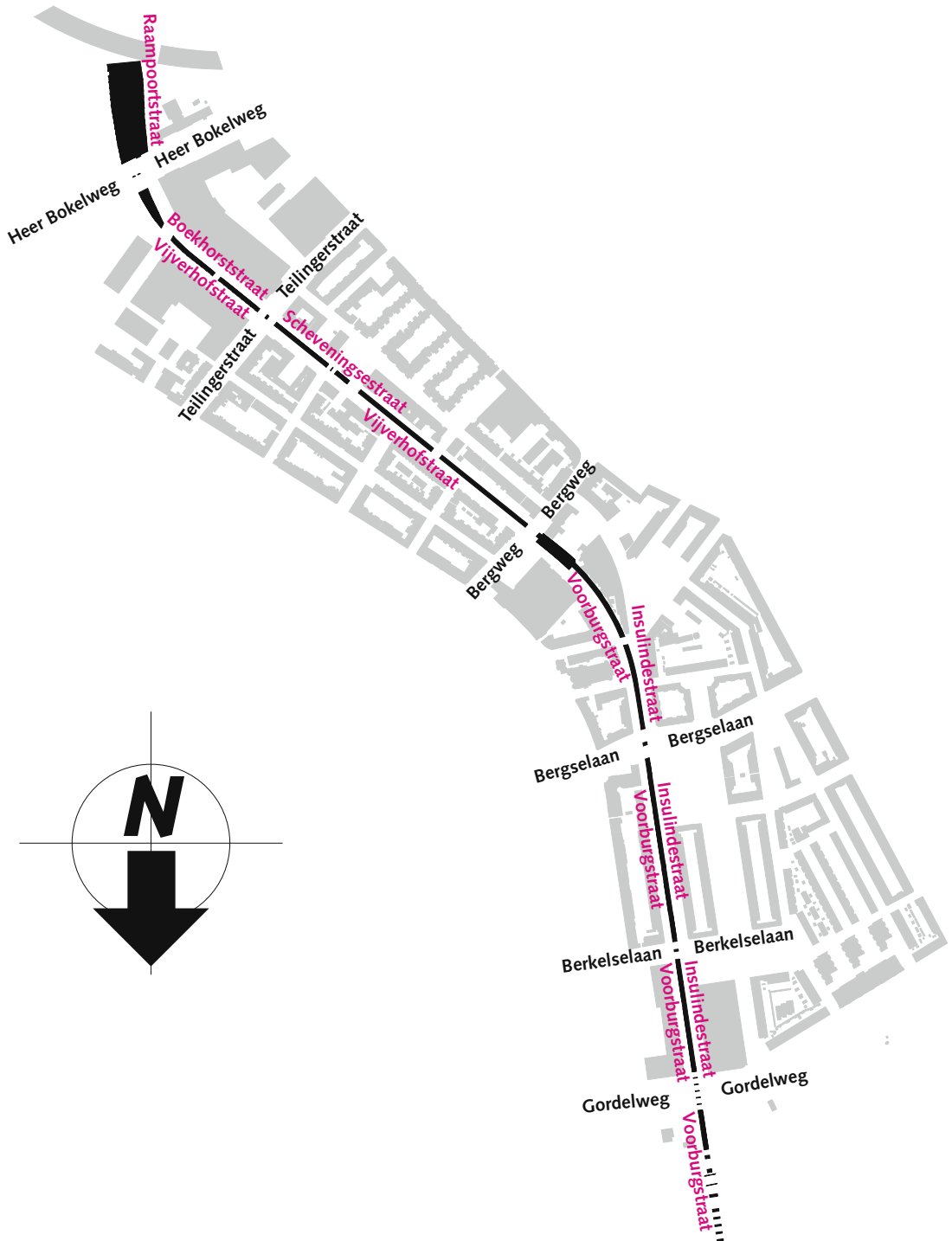
De Hofbogen

Cultuurhistorische verkenning

CRIMSON architectural historians, juni 2007

Inhoud

Inleiding.....	5
De Hofpleinlijn: een luxe forensenlijn.....	7
Het Hofplein viaduct.....	11
Gewapend beton.....	14
Het viaduct als stedelijk object.....	17
Het viaduct als architectonisch kunstwerk.....	21
Ornamenten.....	23
De stations.....	31
Station ZHESM (1906-1940).....	32
Station Hofplein (1956-1990).....	37
Station Bergweg (1908-1940).....	38
Station Bergweg (1960-heden).....	39
Gevels en puien.....	41
Geveltypes.....	44
Pui-ontwerp (1905).....	47
Conclusies en aanbevelingen.....	50
Kaarten.....	55
Literatuur.....	69
Colofon.....	71



Inleiding

Eind 2006 werd Crimson Architectural Historians door Hofbogen BV gevraagd leiding te geven aan de transformatie van het Hofpleinviaduct, een 1,9 km lang verhoogd spoorviaduct dat in de periode 1904-1909 werd aangelegd voor het treintraject Rotterdam Hofplein - Scheveningen. Het viaduct, dat nog tot 2009 in gebruik is door de Randstadrail, is in 2005 aangekocht door een alliantie van woningcorporaties bestaande uit Com Wonen, Vestia, PWS en Stadswonen, met als doel het Hofpleinviaduct te herontwikkelen tot een aantrekkelijk openbaar verblijfsgebied. De actieve verhuur van de onderliggende boogruimtes aan creatief ambachtelijke bedrijfjes moet deze doelstelling versterken. Door bij te dragen aan de openbare ruimte trachten de corporaties (verenigd in Hofbogen BV) een positieve invloed uit te oefenen op het omliggende stedelijke gebied, waar zij alle woningbezit hebben. Wanneer de Randstadrail in 2009 ophoudt te rijden zal met name op het dak van het viaduct een uniek (openbaar) gebied beschikbaar komen voor de stad.

Crimson is gevraagd om vooruitlopend op de beëindiging van de openbaar vervoersfunctie dit fysieke en programmatische transformatieproces inhoudelijk en organisatorisch te begeleiden. Enerzijds geeft Crimson leiding aan het speciaal hiervoor opgerichte projectbureau Hofbogen, anderzijds werkt zij aan toekomstige ontwikkelingsplannen van het viaduct, inclusief de bijbehorende stations. Belangrijkste inhoudelijke basis voor deze plannen vormt het *bidboek* dat momenteel in voorbereiding is en dat eind 2007 gepubliceerd zal worden. In dit *bidboek* worden op basis van een grondige stedenbouwkundige, sociaal-economische, cultuurhistorische en commerciële analyse de belangrijkste uitgangspunten voor een transformatie uiteengezet en worden verschillende scenario's geleverd voor de toekomstige ontwikkelingen van het Hofpleinviaduct. Op basis van deze scenario's zal het programma van eisen geformuleerd worden.

Maar het bidboek gaat niet over ontwikkeling alleen. Behoud van het viaduct speelt een net zo belangrijke rol. In 2002 werd het Hofpleinviaduct aangewezen tot Rijksmonument waardoor het unieke viaduct en het Hofpleinstation voor altijd beschermd zijn tegen sloop of verdere ondoordachte verbouwingen. De status van Rijksmonument houdt echter niet in dat het gebouw vanaf dat moment onvoorwaardelijk geconserveerd dient te worden, en dat verdere ontwikkelingen onmogelijk zijn. Integendeel, het viaduct biedt voldoende mogelijkheden voor hergebruik, met respect voor het monumentale object. Om te definiëren wat nu precies de bandbreedte van het viaduct is met betrekking tot behoud en ontwikkeling bestaat het eerste deel van het bidboek uit een onderzoek naar de cultuurhistorische en stedenbouwkundige achtergronden van het viaduct. Dit wordt mede ingegeven door de overtuiging dat juist de waardevolle karakteristieken van het viaduct de basis vormen voor een nieuw gebruik.

Op verzoek van Hofbogen koppelt Crimson vooruitlopend op het *bidboek*, het eerste deel van het onderzoek los en publiceert deze in het hier voorliggende zelfstandig rapport. Directe aanleiding hiertoe is de wens van Bureau Monumenten en de Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten om een dieper inzicht te krijgen in de cultuurhistorische waarden van het viaduct als monumentaal object. Ondermeer op basis van deze informatie kan een monumentenvergunning voor het Hofpleinviaduct afgegeven worden, die verdere ruimtelijke ontwikkeling moet tegengaan of toelaten.

In deze studie is inzichtelijk gemaakt welke onderdelen van het viaduct zo bijzonder en waardevol zijn dat ze bewaard moeten blijven. Tegelijkertijd geeft het rapport aan waar de mogelijkheden tot ontwikkeling liggen. Kortom, het geeft de marges aan waarbinnen de toekomstige architecten kunnen gaan werken. Het rapport bevat nadrukkelijk geen stedenbouwkundige analyse van het Hofpleinviaduct. Dit is eerder op kundige wijze gedaan door architectuurhistorica Marinke Steenhuis en Daf Architecten. In opdracht van bureau De Lijn maakten zij in 2004 een grondige historisch-stedenbouwkundige analyse van het Hofpleinviaduct waarbij vooral op de stedelijke context van de lijn werd gefocust. Deze nieuwe studie complementeert de analyse van Steenhuis en DAF met een beschrijving van het viaduct zelf als architectonisch object.

Het rapport bestaat uit twee delen. Enerzijds is er een kaart van het Hofpleinviaduct die op een leesbare manier aangeeft waar de verschillende waardevolle onderdelen van het viaduct zich bevinden. Anderzijds bestaat het rapport uit beknopte beschrijvingen van deze onderdelen, geïllustreerd met recente en historische foto's en tekeningen. Beiden samen moeten een handzaam en informatief hulpmiddel gaan vormen bij toekomstige bouwplannen. Het eerste hoofdstuk is een beschrijving van het gehele viaduct als monumentaal object, en geeft een beknopte geschiedenis van de aanleg van het viaduct in de bredere stedenbouwkundige context. Thema's als concept, materiaal, constructie, architectuur en de ornamenten aan het viaduct komen hierin aan de orde. In het tweede deel worden afzonderlijke beschrijvingen gegeven van de verschillende stations die bij het Hofpleinviaduct horen. Hiertoe behoren ondermeer het oorspronkelijke station Hofplein dat tussen 1906 en 1908 ontworpen werd door J.P. Stok, het inmiddels gesloopte station Hofplein van Sybold van Ravesteyn en het station Bergweg, eveneens van Van Ravesteyn. In het derde deel wordt gefocust op de gevels in het viaduct. Het rapport eindigt tenslotte met conclusies over de behoudenswaardige kwaliteiten van het viaduct en beschrijft de mogelijkheden die er zijn voor ontwikkeling.

Crimson Architectural Historians
augustus 2007

De Hofpleinlijn:

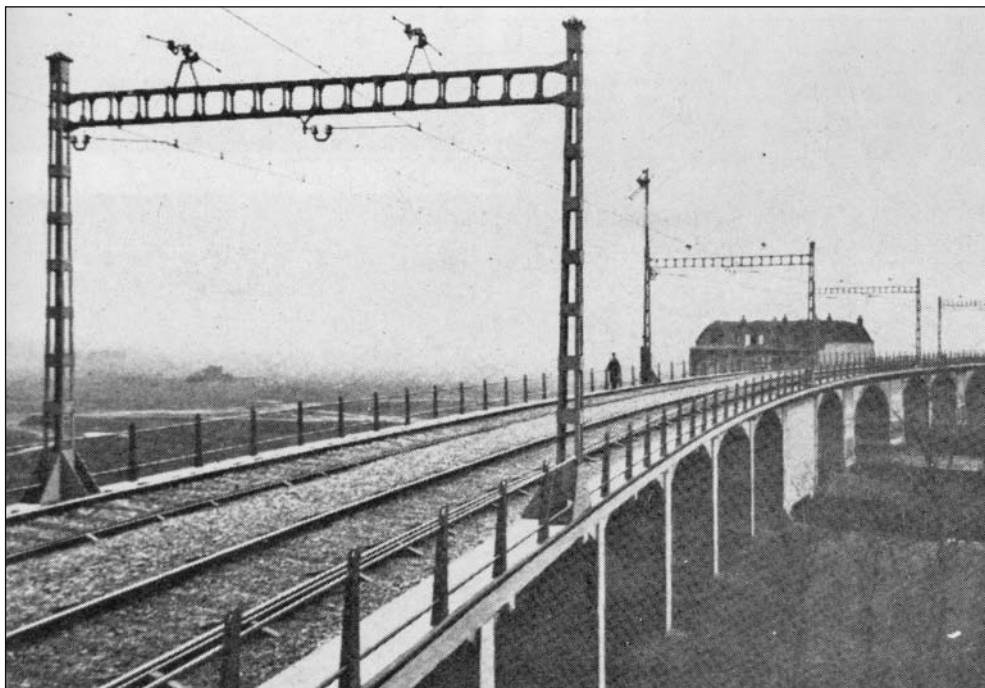
een luxe forensenlijn



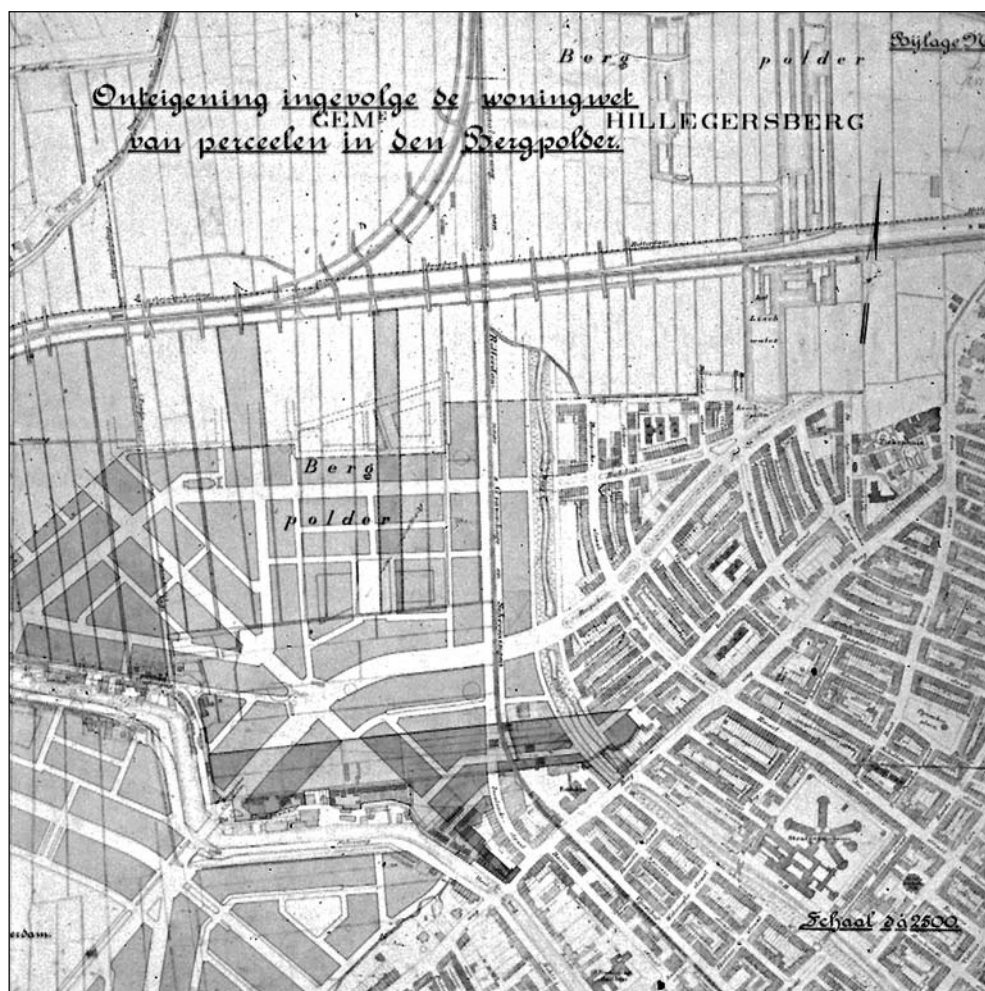
Na enig getouwtrek over de exploitatie tussen de twee grote concurrenten op het Rotterdamse spoor - de Maatschappij tot exploitatie van Staatsspoorwegen (SS) en de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij (HIJSM) - werd in 1901 begonnen met het heien voor de Hofpleinlijn die een alternatieve verbinding tussen Rotterdam en Den Haag / Scheveningen zou gaan vormen. Voor deze lijn werd in 1900 een derde spoorwegmaatschappij opgericht, de Zuid-Hollandsche Electriche Spoorweg Maatschappij (ZHESM), waarin de HIJSM uiteindelijk de meerderheid van de aandelen bezat. De bestaande lijn van de Staatsspoorwegen die van Rotterdam over Delft naar Den Haag liep kreeg zo concurrentie van een lijn van 28,5 kilometer die Rotterdam via Schiebroek, Rodenrijs, Berkel, Pijnakker, Nootdorp en Voorburg/Leidschendam met Den Haag verbond. In Den Haag vertakte de lijn zich enerzijds richting Hollandsch Spoor en anderzijds richting Wassenaar om aan te komen in Scheveningen, tegenover het Kurhaus. Het initiatief om deze lijn te realiseren werd genomen door een groep particulieren onder leiding van de Rotterdamse zakenman P.J. van Ommeren. De Haagse ingenieurs J. van Heurn en N.J. Beversen werden door hen in de arm genomen om de lijn te ontwerpen en zij dienden in 1898 een concessie-aanvraag in bij de minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid (ir. Cornelis Lely).

Het idee voor de lijn werd ingegeven door de vlucht van de gegoede klassen uit Rotterdam naar Wassenaar en Voorburg waar de belastingen aanzienlijk lager waren. Deze nieuwe luxe forensen en Rotterdamse badgasten voor Scheveningen waren de voornaamste doelgroepen van de lijn. Mede met deze doelgroepen in gedachte werd besloten tot de bouw van een spoorlijn met elektrische tractie, een nieuwe ontwikkeling die in Nederland nog niet was toegepast bij treinen (wel bij trams) en die zeker bij hen in de smaak zou vallen omdat elektrische aandrijving stil en schoon was in vergelijking met de stoommachines die men gewend was. In de helverlichte wagons kon men bovendien ook 's avonds veilig en comfortabel reizen. De noviteit en comfort van de moderne elektrische trein gekoppeld aan het aantrekkelijke einddoel, het strand in Scheveningen, zorgde dan ook voor immense rijen passagiers in de weekeinden. Een elektriciteitscentrale die de lijn van stroom voorziet wordt samen met een wagenremise in 1902 bij Leidschendam gebouwd.

De gemeente Rotterdam stemde toe met de bouw van de lijn maar eiste wel dat het spoor vanaf het beginpunt van de lijn aan het Hofplein over een lengte van 1950 meter op een viaduct gebouwd zou worden zodat er geen barrière zou ontstaan voor het andere verkeer in de stad. Dit kwam de ZHESM goed uit want dan kon men ook in de stad hoge snelheden halen en de reizigers de kortste reistijd bieden (30 minuten met een snelheid van 50 km/u). De gemeente hield met haar eis duidelijk al rekening met toekomstige stadsuitbreidingen, want ten tijde van de bouw van het viaduct reikte de stad slechts tot halverwege het viaduct en liep de andere helft door de polder. Om het viaduct te kunnen bouwen moesten heel wat woningen en andere gebouwen worden aangekocht en onteigend. Dit werd echter niet als een nadeel voor de stad gezien zoals men uit de woorden van Beversen, ingenieur en bestuurslid van de ZHESM, kan opmaken: *"Wel is waar heeft men om dit doel te bereiken, ..., het geheele bebouwde gedeelte tusschen het Hofplein en de Zomerhofstraat moeten aankopen en sloopen, maar die buurt bestond op enkele uitzonderingen na*



Hofpleinlijn ter hoogte van station Bergweg in 1908.



uit vervallen arbeiderswoningen, sloppen en stegen, een dark Londen, waarvan de aankoop niet overmatig duur is geweest en waarvan de opruiming tevens een groote verbetering kan genoemd worden voor dat gedeelte van Rotterdam."¹

¹ N.J. Beversen, 'Een en ander omtrent de werken van den Zuid-Hollandschen Electriscen Spoorweg', in: De Ingenieur, 1903, p. 781-785.

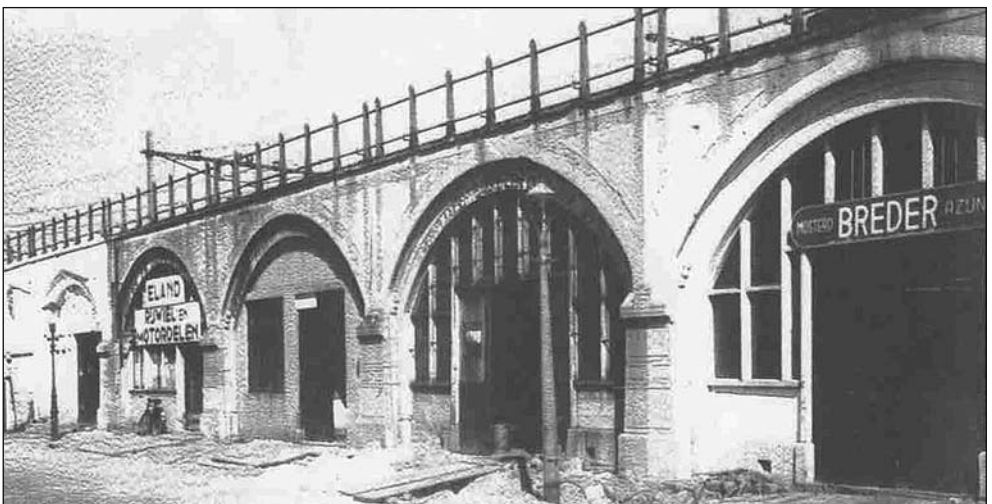


Het viaduct eindigde haaks op het oudere spoorviaduct van de Staatsspoorwegen naar Dordrecht (ter hoogte van het Hofplein) om daar een kopstation te vormen. Aan de andere kant van de SS-lijn bouwde men een voornaam voorgebouw aan het Hofplein met de entrees en de ontvangsthuis die via een tunnel en trappen in verbinding stond met het perrongebouw op het viaduct. Dit voorgebouw waarin het beroemde café-restaurant Loos een centrale plaats innam werd het beeld- en sfeerbepalende element van het Hofplein.

Het Hofplein viaduct

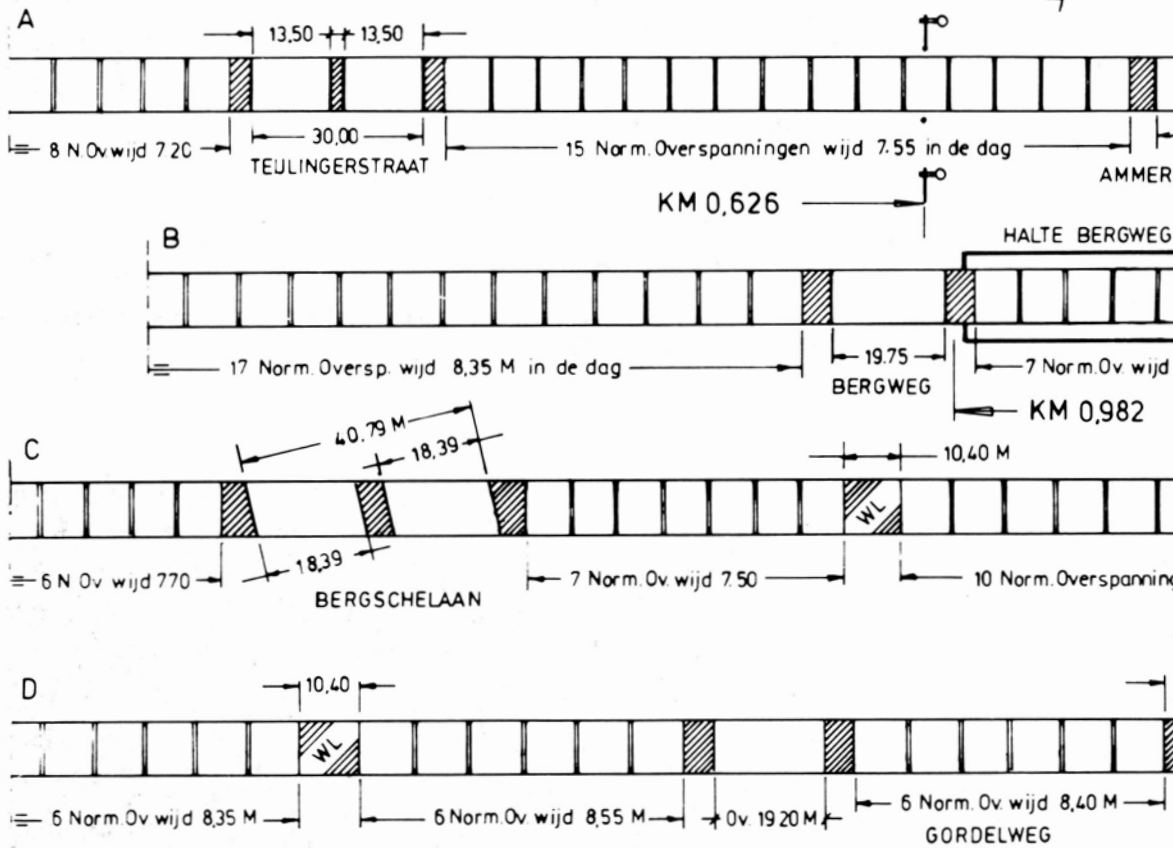
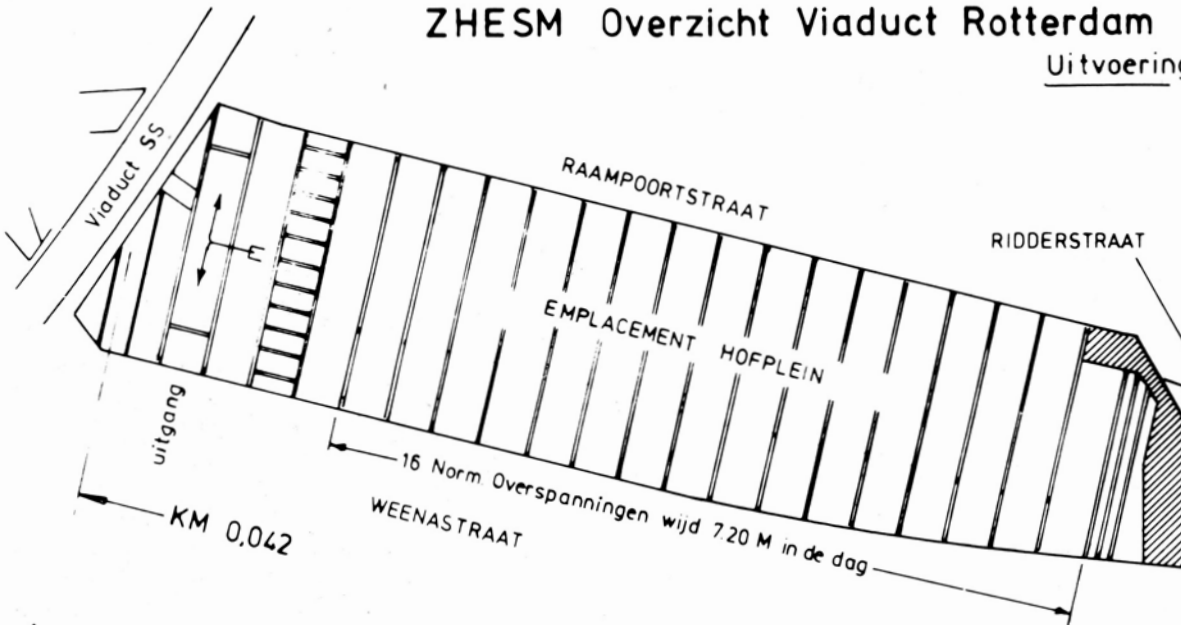
Hoewel men reeds in 1901 was begonnen met heien duurde het een aantal jaar voor ir. A.C.C.G. van Hemert het uiteindelijke ontwerp had voltooid, de vergunningen rond waren en de regering alles had goedgekeurd. In 1905 begon men dan daadwerkelijk met de uitvoering van het deel tussen het stationsemplacement en de Bergweg. Binnen een jaar was dit deel gereed en had men het beproefd met zwaar beladen wagons. Het viaduct kwam zeer goed uit de test en men begon met de afbouw van het emplacement en de rest van het viaduct vanaf de Bergweg zodat het gehele viaduct in 1907 werd voltooid. Voor de tweede fase werden ook gewapend betonnen funderingspalen gebruikt. Nadat men het viaduct had afgewerkt en de rails had aangelegd, volgde in 1908 nogmaals een officiële en geslaagde beproeving van het viaduct, ditmaal met echte stoomlocomotieven.

Al vanaf het begin was men van plan een deel van de viaductbogen te verhuren als opslag-, werk- en winkelruimte. In eerste instantie gebeurde dat geconcentreerd rond de Bergweg en de Zomerhofstraat en vervolgens in de diepe bogen onder het stationsemplacement. Voor de eerste locaties werden in 1905 door Anton Hamaker twee verschillende sets standaardgevels ontworpen (voor- en achtergevel). Tussen 1913 en 1919 werden ook de tussenliggende bogen in gebruik genomen, met name door ambachtelijke bedrijven als meubelmakers, loodgieters en kleine fabriekjes zoals bijvoorbeeld één voor suikerwerk. De verhuur van de bogen leverde een aardig bedrag aan huur op, in 1907 bedroegen de inkomsten uit de verhuur al fl. 2.292,23.

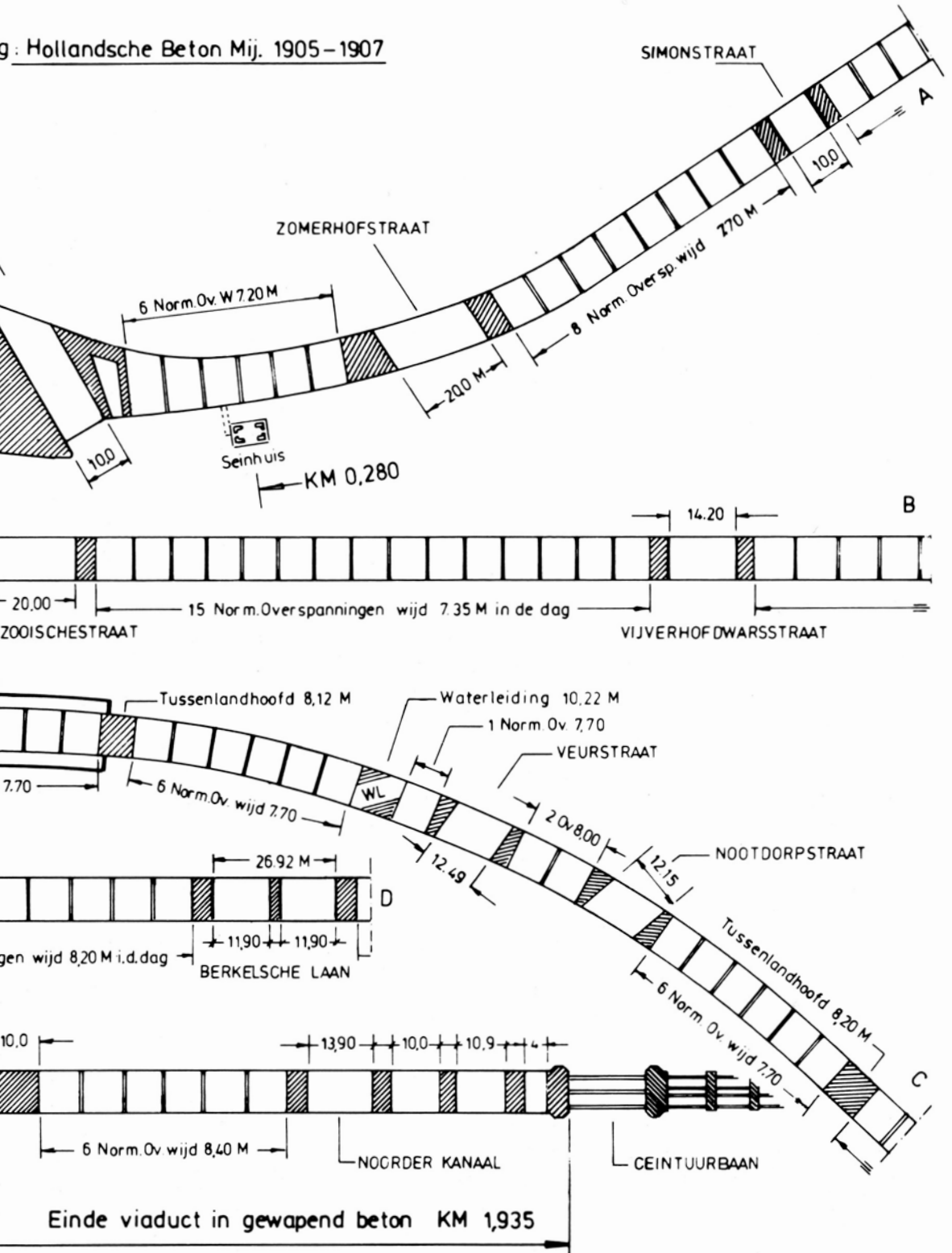


ZHESM Overzicht Viaduct Rotterdam

Uitvoering

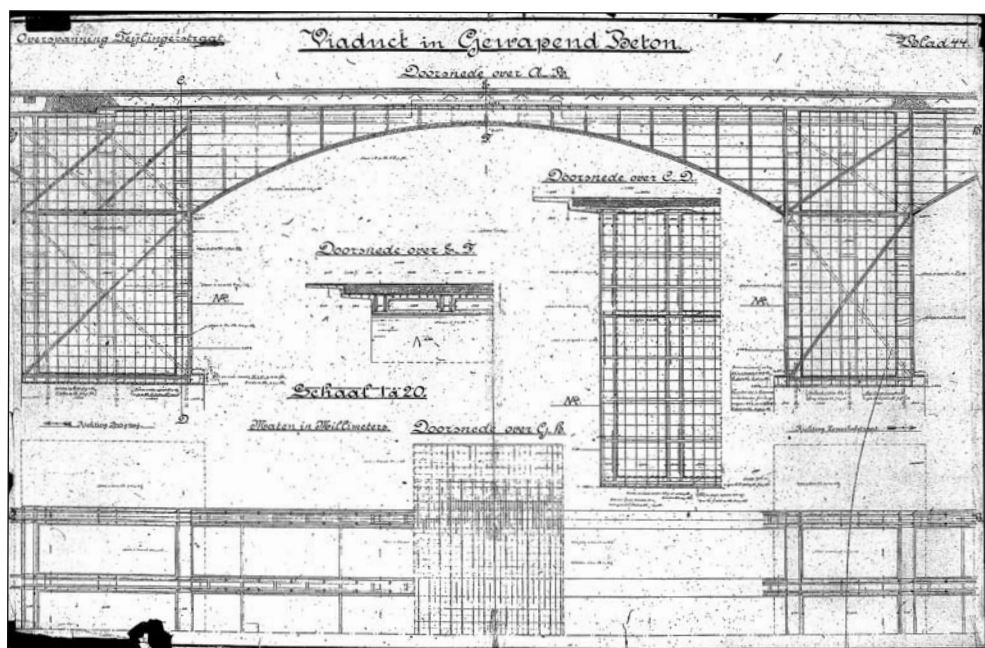


g: Hollandsche Beton Mij. 1905-1907



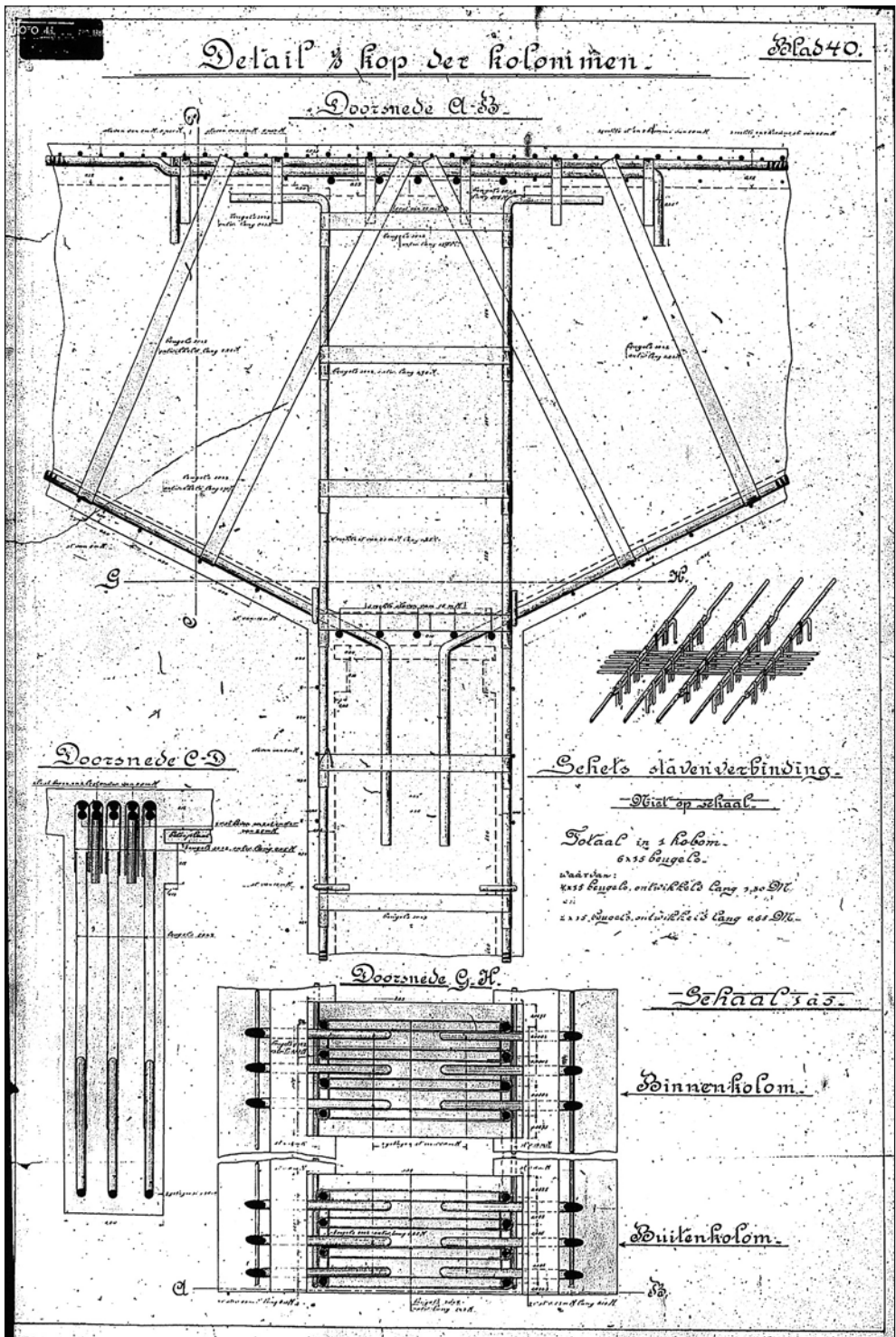
Gewapend beton

Van Heurn en Beversen, die zeer innovatief waren ingesteld, stelden aan het bestuur van de ZHESM voor het viaduct van gewapend beton te maken.² In vergelijking met de gangbare constructies in metaal zou dit goedkoper zijn, een gunstige constructiehoogte hebben en minder omgevingshinder opleveren. De ontwerpopdracht ging in eerste instantie naar François Hennebique die in België en Frankrijk aan de weg timmerde met zijn gepatenteerde liggers van gewapend beton. In Frankrijk bevonden zich de pioniers van de betonbouw. Monier en Coignet gingen Hennebique o.a. voor met experimenten in gewapend beton en de ontwikkeling van specifieke bouwmethoden. In 1906 had Hennebique al zo'n 70 gewapend betonnen bruggen gebouwd, maar een echte spoorbrug had hij nog niet gerealiseerd. Voor de eerste gewapend betonnen spoorbruggen moest men naar de USA en naar Oostenrijk waar volgens de methode van de Oostenrijkse ingenieur Joseph Melan gebouwd werd; d.w.z. op basis van een stijf zelfdragend stalen vakwerk waar de bekisting aan werd opgehangen. Via via werd ir. A.C.C.G. van Hemert, toen nog leraar toegepaste mechanica op de Koninklijke Militaire Academie te Breda, gevraagd het ontwerp van Hennebique te beoordelen. Van Hemert reisde meteen af naar Parijs om een congres rond Hennebique bij te wonen en was zeer onder de indruk van diens praktijk maar mistte een theoretische basis en twijfelde diens gevolge aan zijn ontwerp voor het Hofpleinviaduct. Van Hemert kreeg daarop de opdracht een nieuw ontwerp te maken. Hij had echter (geïnspireerd door Hennebique) meer ambitie en stichtte in 1902 de 'Hollandsche Maatschappij tot het maken van werken in Gewapend Beton' waarmee hij ook tekende voor de uitvoering van de bouw van het viaduct.³ Zijn maatschappij zou later uitgroeien tot de Hollandse Beton Groep. Van Hemert koos bij het maken van zijn ontwerp voor het systeem-Melan. Hij rekende zijn ontwerp door volgens zijn eigen theorie die gebaseerd was op proeven



² Zij waren o.a. betrokken bij een studie naar elektriciteitsopwekking met windmolens bijvoorbeeld. Ch.J. Vos, *Het Hofpleinviaduct*, in: Nederlandse ingenieurs en hun kunstwerken, Zutphen 1994, pp. 111-119.

³ Van Hemert en zijn maatschappij leverden ook gewapend betonnen elementen voor de bouw van de elektriciteitscentrale, waaronder de hoge schoorstenen.



die hij zelf had gedaan en het werk van de theoreticus Armand Considère. Van Hemert heeft in het Hofpleinviaduct een uiterst sterke en lichte constructie weten te realiseren die zelfs vandaag de dag niet veel verbeterd zou kunnen worden. De gehele constructie is hol en opgebouwd uit dunne platen van gewapend beton die met de wapening uiterst solide aan elkaar verankerd zijn. Het viaduct werd in twee fasen gebouwd. Het eerste gedeelte van 685 meter liep vanaf het stationsemplement tot de Bergweg. Hierin waren 63 normale overspanningen van 7,88 m tot 8,40 m opgenomen maar ook zes overspanningen van 10,50 m, twee overspanningen van 13,50 m, een van 15 m en nog eens twee van 20 m. Bovendien was er nog een scheve overspanning van 21,60 m. In totaal telt het



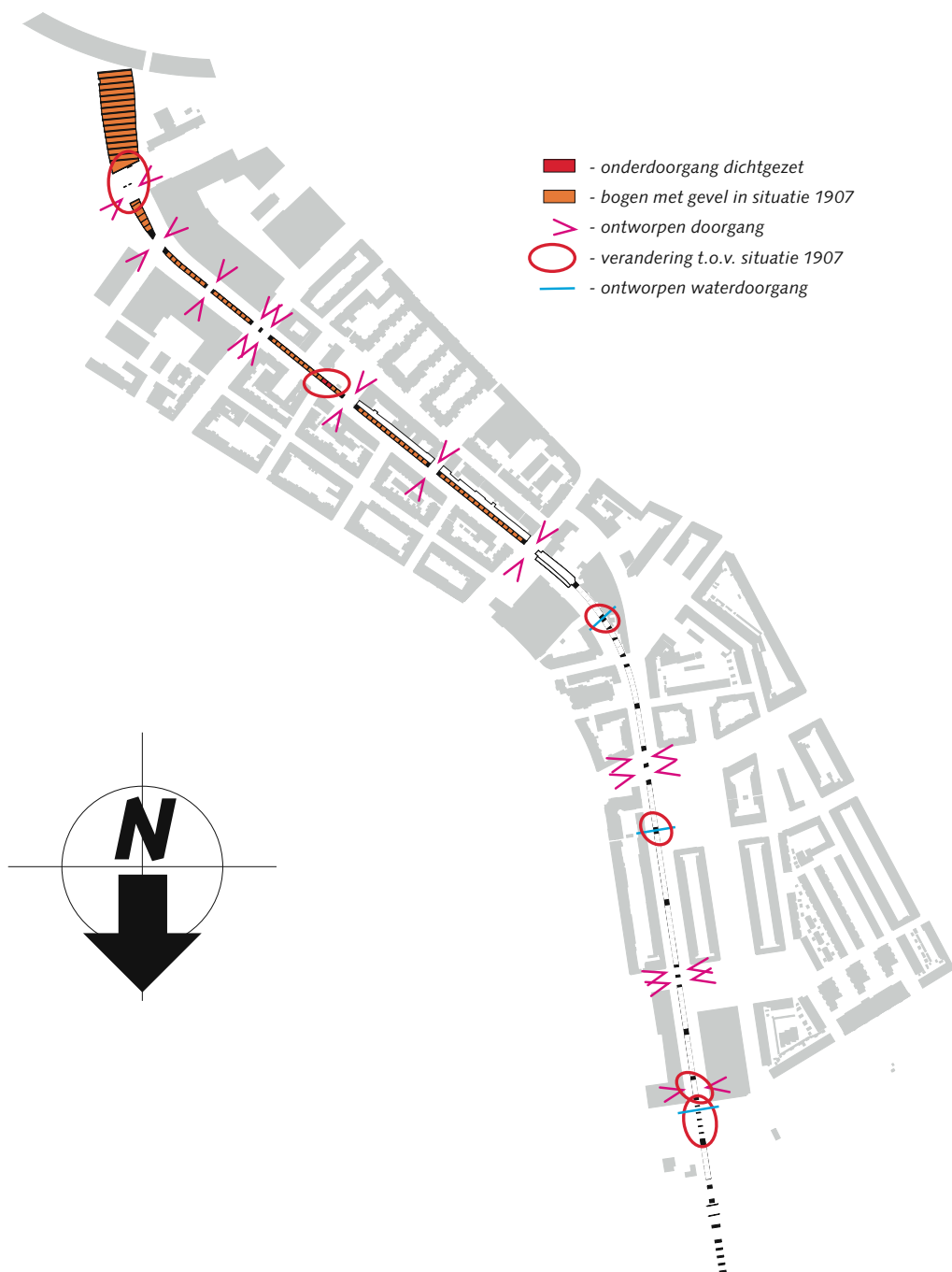
Voorbeeld van opengewerkte holle constructie, classicistische rustica afwerking en decoratief stucwerk.

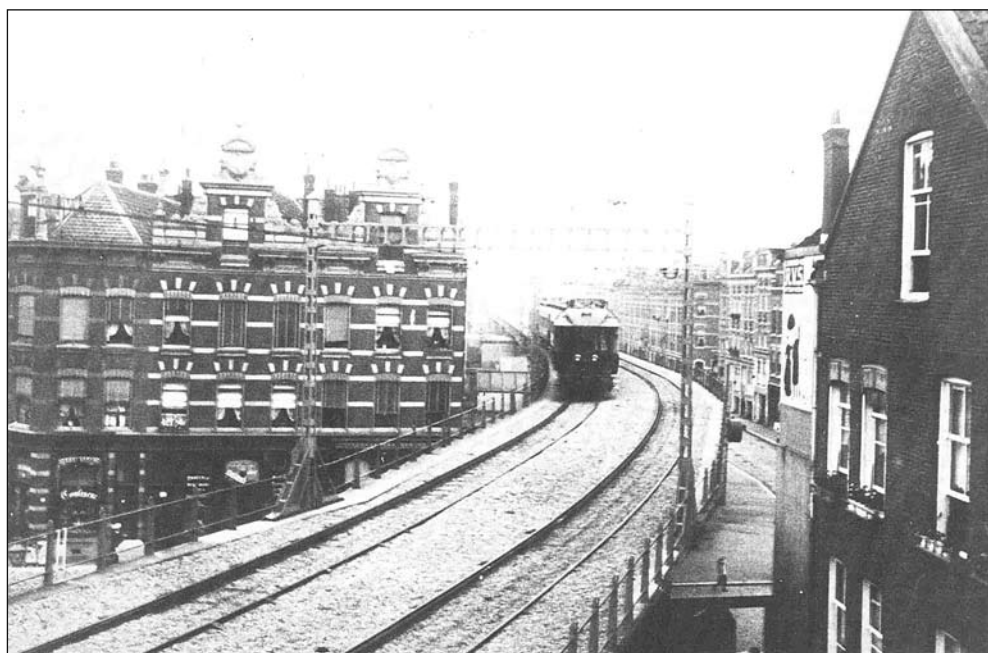
viaduct uiteindelijk 189 overspanningen waarvan 14 onderdoorgangen bestemd waren voor kruisende wegen. De pijlers van de straatovergangen vormen de stijve constructiepunten van het viaduct. Waar extra versteviging nodig was zijn de pijlers tussenlandhoofden geworden (de extra brede pijlers). Het viaduct overbrugde het Noorderkanaal met behulp van een eilandhoofd en eindigde vlak voor de Ceintuurbaan (verbindingslijn die met een omtrekkende beweging rond de stad het oostelijk gelegen Maasstation met het HIJSM-station in het centrum verbond) om vanaf daar voortgezet te worden door een ijzeren spoorbrug over het spoor, eveneens uitgevoerd door Van Hemerts maatschappij. Dit was noodzakelijk omdat men geen bekisting kon maken voor het viaduct zonder het treinverkeer voor lange tijd te stremmen.

Het viaduct als stedelijk object

Binnen twee jaar had men in 1907 een nieuw en enorm object in de stad gekregen. Nu was de Rotterdammer al gewend aan dit soort mega-ingrepen. Zo'n dertig jaar eerder had men het ijzeren spoorwegviaduct dat Rotterdam met Dordrecht verbond voltooid zien worden waardoor men al decennia lang gewend was aan treinen hoog door de stad te zien stomen. Een voordeel voor de Hofpleinlijn was dat men niet door het centrum heen moest en ongeveer de helft van de lijn door onbebouwd poldergebied liep. Men verwachtte echter in de nabije toekomst uitbreidingen van de stad, ook ten noorden van de Bergweg, waar de stad toen nog ophield.

Hoewel het viaduct als open viaduct ontworpen werd, bleek al snel dat de ruimten onder de bogen aantrekkelijk waren om te verhuren. Meteen vanaf de bouw van het eerste deel van het viaduct werden de bogen van gevels voorzien en kregen zij een extra functie. Het deel vanaf station Hofplein tot aan de Bergweg werd op deze wijze grotendeels dichtgezet en vormde zo een min of meer gesloten object,

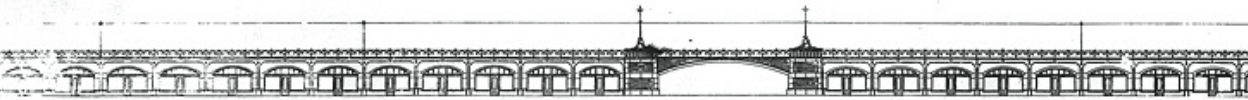




in tegenstelling tot het andere spoorviaduct door het centrum, dat altijd open is gebleven. In dit deel bevonden zich dan ook veel onderdoorgangen zodat het verkeer de lijn ongestoord kon kruisen. In feite kregen alle bestaande straten, die overigens bijna allemaal vrij recent waren aangelegd, een doorgang onder het viaduct. Na de Bergweg werden drie onderdoorgangen gemaakt voor straten die nog komen zouden; voor de toekomstige Bergselaan en Berkelselaan en voor een straat ter hoogte van de Delfgaauwstraat. Alleen deze laatste onderdoorgang bleek 'verkeerd' geplaatst, de stadsuitbreiding zou net iets verder doorlopen en bij de Gordelweg moesten dan ook later de bogen aangepast worden. De extra brede boog van de misplaatste onderdoorgang werd in de jaren vijftig opgevuld (net als de rest van de bogen tussen Gordelweg en Berkelselaan) en bood plaats aan twee bedrijfjes in plaats van één. Ten tijde van de aanleg van het viaduct moesten wel een heel aantal sloten en vaarten gekruist worden en soms kregen ook deze hun eigen boog. Eén van deze onderdoorgangen verbindt nu de Veurstraat met de Vlaggemanstraat (voorheen Vlaggemanskade die langs de vaart in kwestie liep). Dat het hier niet om een onderdoorgang voor een rijweg ging is te zien aan het feit dat ornamenten in de rustica ontbreken. Een andere onderdoorgang voor een sloot bevindt zich ter hoogte van de Abraham Kuyperslaan, de sloot is ten tijde van de stadsuitbreiding in de jaren dertig gedempt en de boogruimte is na de oorlog voorzien van een gevel zoals de naastliggende bogen. Tot de Tweede Wereldoorlog waren de bogen in het deel na de Bergweg grotendeels open gebleven; hier en daar waren ad-hoc garages of opslagruimten in de bogen gemaakt. Pas na de oorlog werden de bogen in dit deel van het viaduct met grote blokken tegelijk in gebruik genomen.

Door het bombardement in 1940, waarin de omgeving van station Hofplein totaal afbrandde, is er veel veranderd. In de jaren '50 kon men vanaf het terras van het door Van Ravesteyn herbouwde station Hofplein uitkijken over een grote vlakte die toen in gebruik was genomen als Heliport. Deze gaf een directe verbinding per SABENA helicopter tussen het centrum van Rotterdam en het vliegveld Zaventem bij Brussel. Aan de andere kant van het station werden de grote modernistische schijven neergezet voor het nijverheidsscholencomplex Technikon, één van de beroemdste en meest monumentale ontwerpen van Hugh Maaskant. Het chaotische stratenpatroon dat in het gebied van het station in het laatste kwart van de 19e eeuw ongestuurd was ontstaan is nergens meer terug te vinden. De overspanning waar nu de Heer Bokelweg het viaduct kruist vormde eerder de voortzetting van de Raampoortstraat. Hier is in de laatste decennia van de 20^{ste} eeuw een geheel nieuwe en extra brede onderdoorgang gemaakt. De historische viaductconstructie met alle details is daardoor verdwenen. Ervoor in de plaats is een rechte betonnen constructie gekomen.

Tijdens de stadsvernieuwing van de jaren tachtig is tenslotte een nieuwe onderdoorgang gemaakt bij het Ammersooiseplein. De operatie bestond op deze plek uit de creatie van een plein met daaraan een flatgebouw, waarmee DKV architecten een beroemde ode bracht aan de modernistische architectuur. Twee bogen zijn aan het plein leeggemaakt zodat het viaduct een meer open karakter heeft gekregen en er een directere verbinding is ontstaan met de Herlaerstraat.

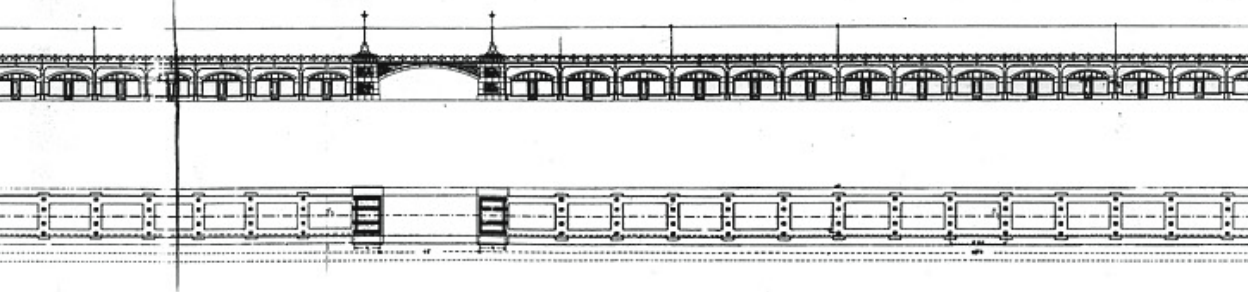


FUNDEERINGPLAN.



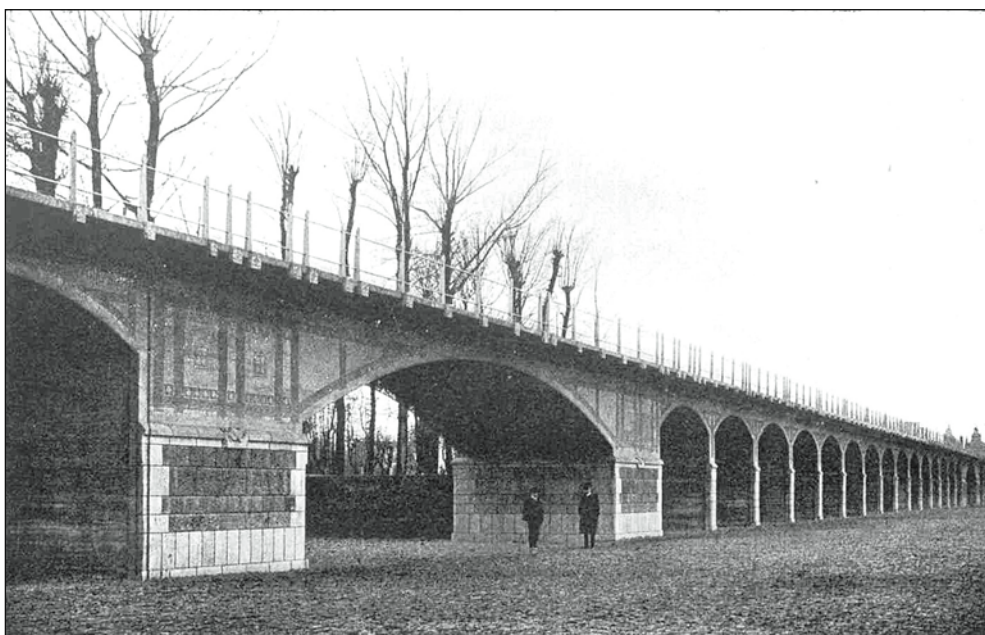
SCHAAL 1:250.

In de loop van zijn bestaan is het viaduct van een open structuur veranderd in een langgerekt bedrijfsgebouw. Enerzijds is het object, doordat het meer gesloten is geworden, meer een barrière gaan vormen; anderzijds is het effect van het gebruik van de bogen, vooral als het om semi-publieke functies gaat (winkels, bedrijfjes etc.), dat het viaduct meer geïntegreerd is in de stedelijke omgeving en minder als een vreemd element ervaren wordt.



Het viaduct als architectonisch kunstwerk

Hoewel het viaduct er massief uit ziet is het dus een holle gewapend betonnen constructie. De pijlers en tussenlandhoofden zijn van onderen bekleed met hardstenen platen om rustica sokkels te vormen. Boven de rustica is het viaduct afgewerkt met kunstzandsteen (stucwerk) waarin decoratieve lijnen en gestileerde figuren zijn aangebracht. In het eerst gebouwde deel van het viaduct zijn de rustica en het stucwerk classicistisch gedetailleerd. Het stationsgebouw bij het Hofplein vertoont net als de architectuur van het voorgebouw aan het Hofplein en het perrongebouw erboven art nouveau details in de bogen. Sierlijke krullen accentueren de overgang tussen boog en rustica. In het deel vanaf de Bergweg heeft de rustica een andere stijl gekregen, de hardstenen platen vormen aan de bovenzijde een kanteelmotief. De motieven in het stucwerk zijn daarentegen in dezelfde classicistische stijl, afgewisseld met art nouveau stijl, voortgezet. Langs de Insulindestraat bevinden zich op een aantal bogen gestileerde waaier- of bloemfiguren. Het rustica en het stucwerk bevinden zich over de gehele lijn nog in redelijk goede staat. Op slechts een paar plekken zijn de motieven in het stucwerk dichtgesmeerd. Vooral de bogen onder het stationsemplacement hebben veel te lijden gehad, met name aan de Katshoekzijde. Hier zijn de pijlers geheel ombouwd en zijn grote luifels aan de bogen gehangen. Het is onmogelijk te zeggen of de originele details nog ergens onder de tegels e.d. verscholen zitten.



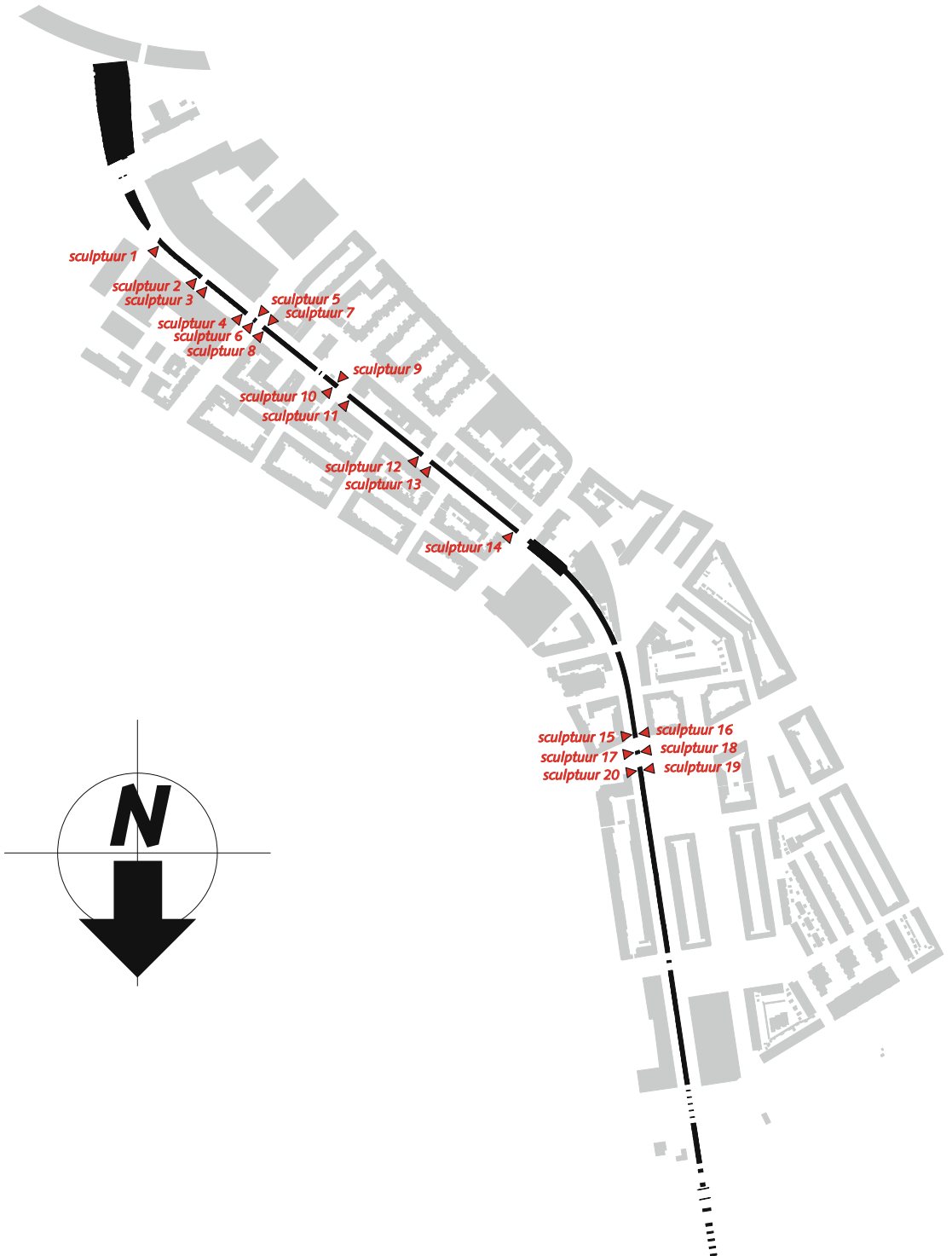


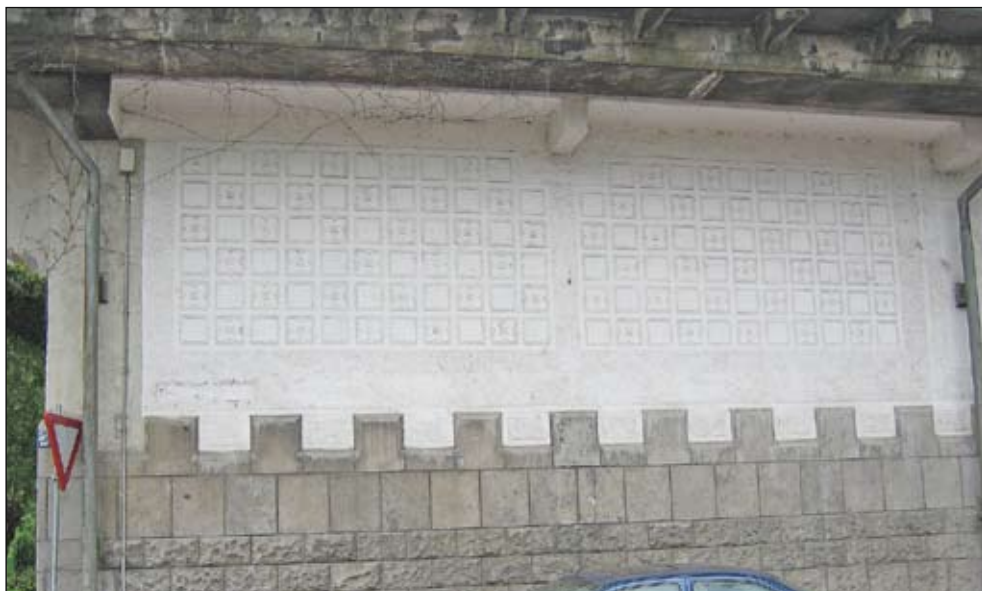
Aan de Raampoortstraat zijn de bogen nog redelijk intact hoewel in allerlei kleuren geverfd en van heel verschillende gevels en ingangen voorzien. Een aantal bogen is dichtgemetseld of er is een muur voorgezet. Het is onduidelijk of de details, het stucwerk en de rustica, hier nog achter zitten of dat deze in hun geheel verloren zijn gegaan. Dit is het geval aan de Boekhorststraat.

Oorspronkelijk werd de bovenzijde van het viaduct getooid door sierlijke ijzeren draagconstructies voor de bovenleidingen (portaalconstructies) en een elegant gietijzeren hekwerk. Deze zijn vrij direct na de oplevering van het viaduct vervangen toen modernere stroomtractie werd ingevoerd en het bovendeck verbreed werd voor onderhoudspaden. Om de metalen palen te dragen die later voor nieuwe bovenleidingen nodig waren zijn later ook grote betonnen palen tegen het viaduct geplaatst. Van de oorspronkelijke portaalconstructies is niets overgebleven, maar op het stationsemplacement aan de Raampoortstraatzijde is nog een klein deel van het gietijzeren hekwerk aanwezig.

Ornamenten

In het Hofpleinviaduct zijn op verschillende plekken bijzondere sculpturen verwerkt. Deze zijn van beeldhouwer Johan Coenraad Altorf (1876-1955) die ondermeer verantwoordelijk was voor de hardstenen sculpturen bij de ingang van het Olympisch stadion in Amsterdam en het Jachtslot Sint-Hubertus op de Veluwe. Een aantal van zijn kunstwerken is opgenomen in de beeldencollectie van het Kröller-Müller Museum. Zijn specialiteit waren afbeeldingen uit het dierenrijk en bijbelse taferelen. De sculpturen die Altorf maakte voor het Hofpleinviaduct markeren de onderdoorgangen in het viaduct. Ze zijn uitgehouwen in het hardstenen basement aan weerszijden van de overspanningen. In enkele gevallen ontbreken de sculpturen bij overspanningen omdat er in een veel later stadium een nieuwe doorgang is





gemaakt in het viaduct. En in andere gevallen zijn er sculpturen te vinden langs bogen die later zijn dichtgemaakt. Het zijn afbeeldingen van verschillende dieren zoals eenden, koeien, paarden en kikkers, bladmotieven, wapens met allegorische verbeeldingen en in sommige gevallen korte teksten of belangrijke jaartallen, zoals het jaar 1906, het moment dat een deel van het viaduct werd opgeleverd. Een bijzonder reliëf was die waarop twee olifanten te zien waren die aan elkaars slurven trekken. Hiermee zou de strijd tussen het SS en de ZHESM verbeeld worden. Helaas is deze gevelsteen verloren gegaan. Een groot deel van de sculpturen bevindt zich in goede staat, maar moeten worden schoongemaakt. Een aantal van de kunstwerken aan het viaduct is helaas onzichtbaar, met name in het begindeel van het viaduct waar tegen de gevels een doorlopende blinde bakstenen muur is aangezet. Bij een restauratie moet blijken of deze sculpturen verloren zijn gegaan of nog in oude staat te herstellen zijn. Enkele sculpturen zijn verborgen achter storende reclameborden of maar deels zichtbaar door bijvoorbeeld ongelukkig geplaatste regenpijpen.

Verder bevinden zich vrijwel overal tussen de boogstructuren identieke reliëfpatronen in het witte stucwerk van het viaduct die de vorm van de bogen extra accentueren. Daarnaast zijn er verspreid langs de lijn op de grotere gevelvlakken (bijvoorbeeld bij de overspanningen) uitgebreidere reliëftekeningen aangebracht in verschillende patronen. Soms zijn de patronen geometrisch, soms floraal, of het zijn art nouveau motieven. In enkele gevallen zijn de reliëftekeningen tussen de bogen dichtgesmeerd. De overige patronen bevinden zich in goede staat.



Sculptuur 1



Sculptuur 2



Sculptuur 3



Sculptuur 4





Sculptuur 5



Sculptuur 6



Sculptuur 7



Sculptuur 8



Sculptuur 9



Sculptuur 10



Sculptuur 11



Sculptuur 12



Sculptuur 13



Sculptuur 14



Sculptuur 15



Sculptuur 16



Sculptuur 17



Sculptuur 18



Sculptuur 19



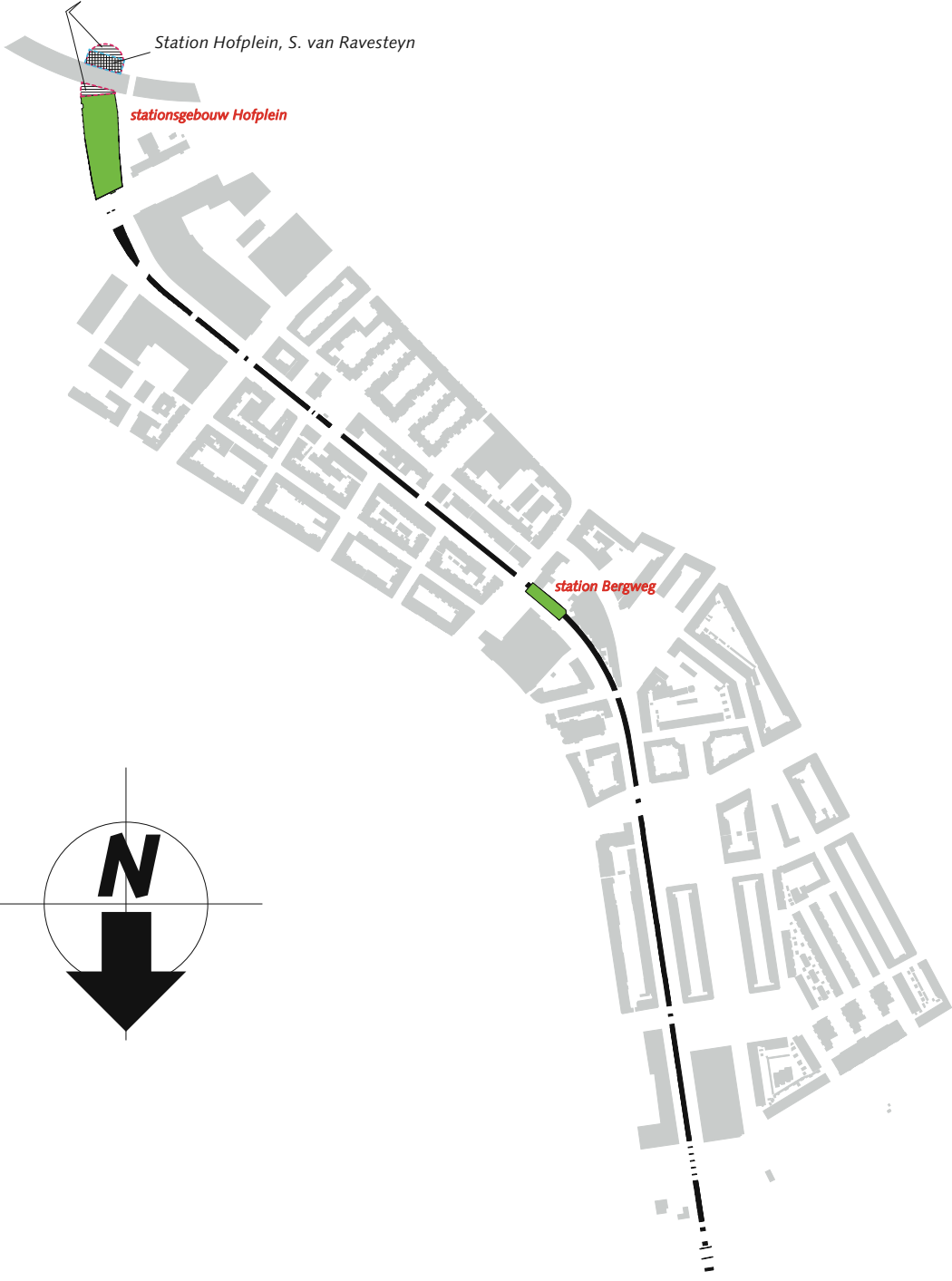
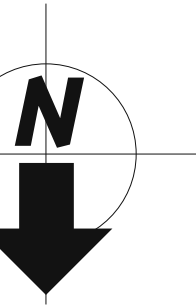
Sculptuur 20

Station ZHESM, J.P. Stok

Station Hofplein, S. van Ravesteyn

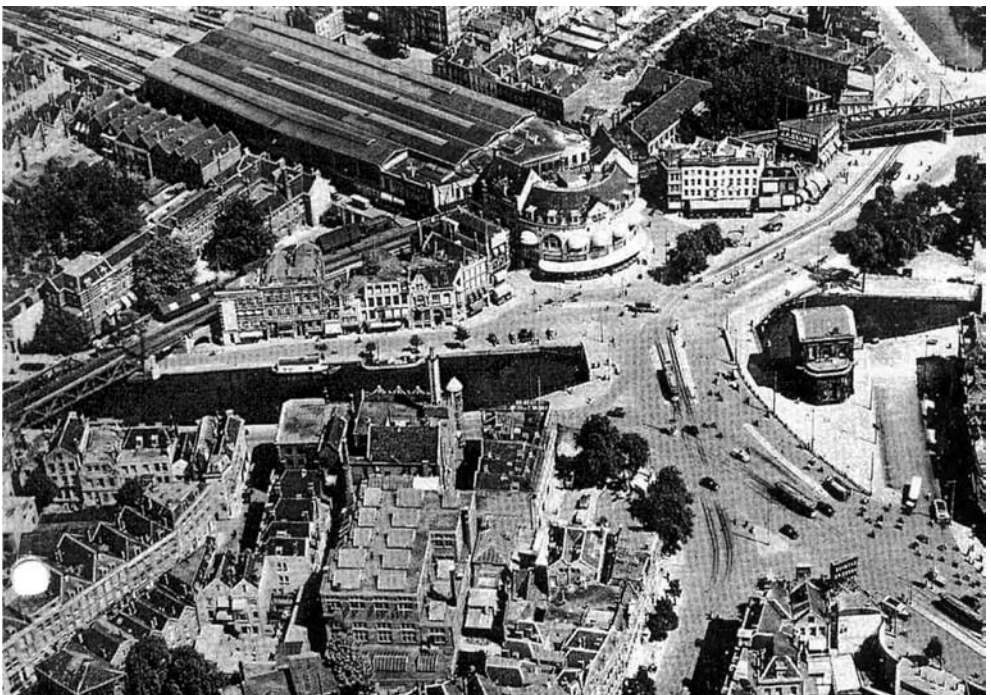
stationsgebouw Hofplein

station Bergweg



De stations

Oorspronkelijk bestonden er twee stations langs de Hofpleinlijn die deel uitmaakten van het integrale ontwerp van het viaduct: het kopstation ZHESM en station Bergweg. Het bombardement van 14 mei 1940 leidde tot een forse beschadiging van beide gebouwen, waarna reizigers het enkele jaren met een noodgebouw moesten doen. Toenmalig spoorbouwmeester Sybold van Ravesteyn ontwierp eind jaren vijftig in opdracht van de Nederlandse Spoorwegen twee nieuwe stationsgebouwen op dezelfde locaties langs de Hofpleinlijn. Van deze twee naoorlogse stations bestaat alleen station Bergweg nog, maar dit station functioneert niet langer als zodanig. Station Hofplein werd in 1990 als gevolg van een ingrijpende infrastructurele wijziging in het Rotterdamse spoornet gesloopt. Daarna is door de eigenaar niet meer gekozen voor de bouw van een nieuw kopstation. Door verschuivingen in het beleid van de NS waarin efficiency, automatisering en veiligheid een steeds dominantere rol gingen spelen, volstond bij Station Hofplein vanaf dat moment een aantal voorzieningen op de perrons zelf, bereikbaar via een extern trappenstelsel. Als gevolg van de komst van de Randstadrail in 2006 zijn deze voorzieningen nog verder teruggebracht en fungeert station Hofplein slechts als opstaphalte.



Station ZHESM aan het Hofplein, met daarachter het viaduct van de Staatsspoorlijn en verderop het stationsgebouw van de Hofpleinlijn.

Station ZHESM (1906-1940)

Architect: J.P. Stok Wzn.

Het kopstation ZHESM van de Hofpleinlijn lag aan het vooroorlogse Hofplein. Oorspronkelijk lag het Hofplein net ten noorden van zijn huidige locatie aan de Delftse veer die juist daar overbrugd werd door de brede Schiebrug. Aan de overkant lag het Slagveld waarop de Delftse Poort stond. Hierop kwam ook de Coolsingel uit. In feite vormt de oorspronkelijke locatie van het Hofplein de noordelijke kwadrant van het huidige plein, waar nu o.a. het Shell-gebouw staat. Het stationsgebouw werd in de periode 1906-1908 ontworpen door de Rotterdamse architect J.P. Stok die in die tijd onder andere ook het Hulstkampgebouw (1889) en Pakhuis Santos (1903) ontwierp.⁴ Een aantal bestaande panden aan het Hofplein werden voor de bouw van het station gesloopt, waaronder het bekende en geliefde café Boneski. Het station werd in 1908 opgeleverd.

Het kopstation ZHESM bestond uit twee afzonderlijke bouwvolumes, een voorgebouw en een perrongebouw. De architect werd door de complexe ligging van de Hofpleinlijn tot deze tweedeling gedwongen. Het Hofpleinviaduct en de bijbehorende perrons waren namelijk haaks op de Staatsspoorlijn geprojecteerd. Deze verhoogde Staatsspoorlijn werd eind 19^e eeuw aangelegd en verbond Rotterdam met Dordrecht. Omdat men het station aan het Hofplein wilden situeren en niet in de nogal sjofele wijk achter de Staatsspoorlijn, moest men het gebouw wel in tweeën delen: een mooi entreegebouw met ontvangsthall en kaartverkoop aan het plein en een perrongebouw met wachtruimtes en andere stationsfuncties direct aan de perrons. Een trappartij dwars door de boogruimtes van de Staatsspoorlijn verbond het voorstation met het perrongebouw.

Een groot deel van het voorgebouw werd ingenomen door het beroemde café-restaurant Loos. De plattegrond van het stationsgebouw bestond uit een halve cirkel. Loos bepaalde vanachter de monumentale halfronde gevel het gezicht van het gebouw aan het Hofplein. Aan weerszijden van dit horecadeel vormden twee korte vleugels, die iets boven het middendeel uitstaken, twee poortgebouwen met de entrees naar de stationshal die in feite het binnenterrein van het hoefijzervormige gebouw vulde. De poortgebouwen bevatten verder winkelruimten en een informatiebalie die een loket had in de hal. Het geheel in art nouveau uitgevoerde gebouw was bekleed met crèmekleurige, licht geglaazuurde baksteen met in tegels uitgevoerde matgouden banden en versieringen. Boven de grote boogvensters waren de wapens van de gemeenten verbeeld die door de Hofpleinlijn werden aangedaan en in de centrale puntgevel bevond zich een klok met een decoratieve tegelomlijsting. In de zomer vormden de markiezen met vrolijk gestreept canvas een beeldbepalend onderdeel van de gevel die pal op het zuiden stond.

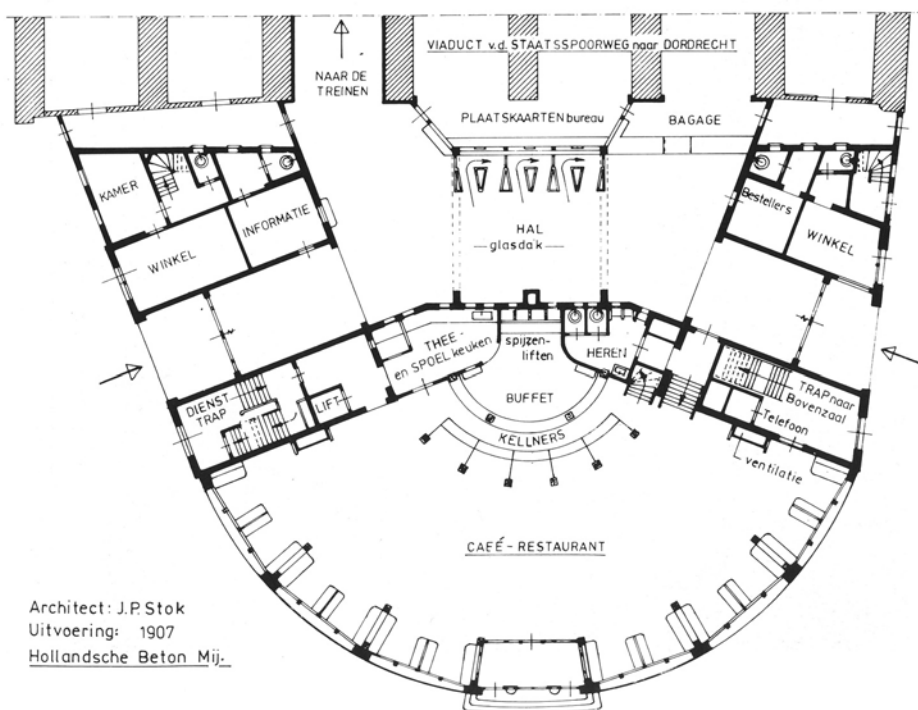
Het restaurant werd in de praktijk tevens als wachtruimte gebruikt door de reizigers. Een directe verbinding met de oostelijke entree bracht de passagier na een kopje koffie of thee naar de ontvangsthall waar men de kaartverkoop en de bagageafhandeling vond, die overigens nooit heeft gefunctioneerd. Vanuit de

⁴ Al in 1904 werden de eerste ontwerpen voor het station gepresenteerd, waarschijnlijk vervaardigd door de ZHSEM bouwmeester Bourdrez. Deze zijn niet uitgevoerd.



ontvangsthal had men toegang tot de achterliggende perrons via een trappartij door de bogen van het spoorviaduct van de Staatsspoorweg. De noordgevel van de ontvangsthal bestond uit een glazen wand met daarin een glas in lood kunstwerk van Jaap Gidding. In het kunstwerk werd een zeelandschap afgebeeld met op de achtergrond een duinenrij. Het doel van de glazen wand was om enerzijds lichtinval in de centrale hal te creëren en anderzijds de sporen van de Staatsspoorweg te verdoezelen.

In het verhoogde perrongebouw waren vier sporen die werden overdekt door een flinke overspanning bestaand uit vier aaneengesloten puntaken. De nokken van de middelste twee bestonden uit een glasstrook. Boven de buitenste sporen waren bovendien kappen aangebracht met extra ventilatiemogelijkheden, zodat het perrongebouw ook geschikt was voor stoomtreinen. Het perrongebouw werd omgeven door glazen wanden waardoor daglicht het gebouw binnenviel. Ook bevonden zich in het perrongebouw een aantal typische stationsvoorzieningen zoals wachtruimten, een kantoor, keuken, publieke wc's en de stationschefwoning.



Z.H.E.S.M.
 EINDSTATION
 ROTTERDAM

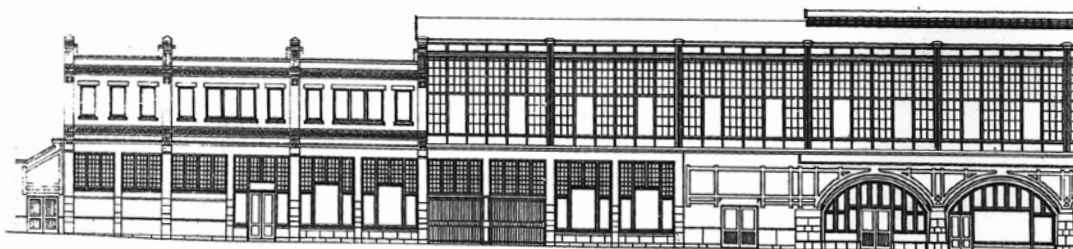
GEVEL 1/2 VIADUCT S.S.



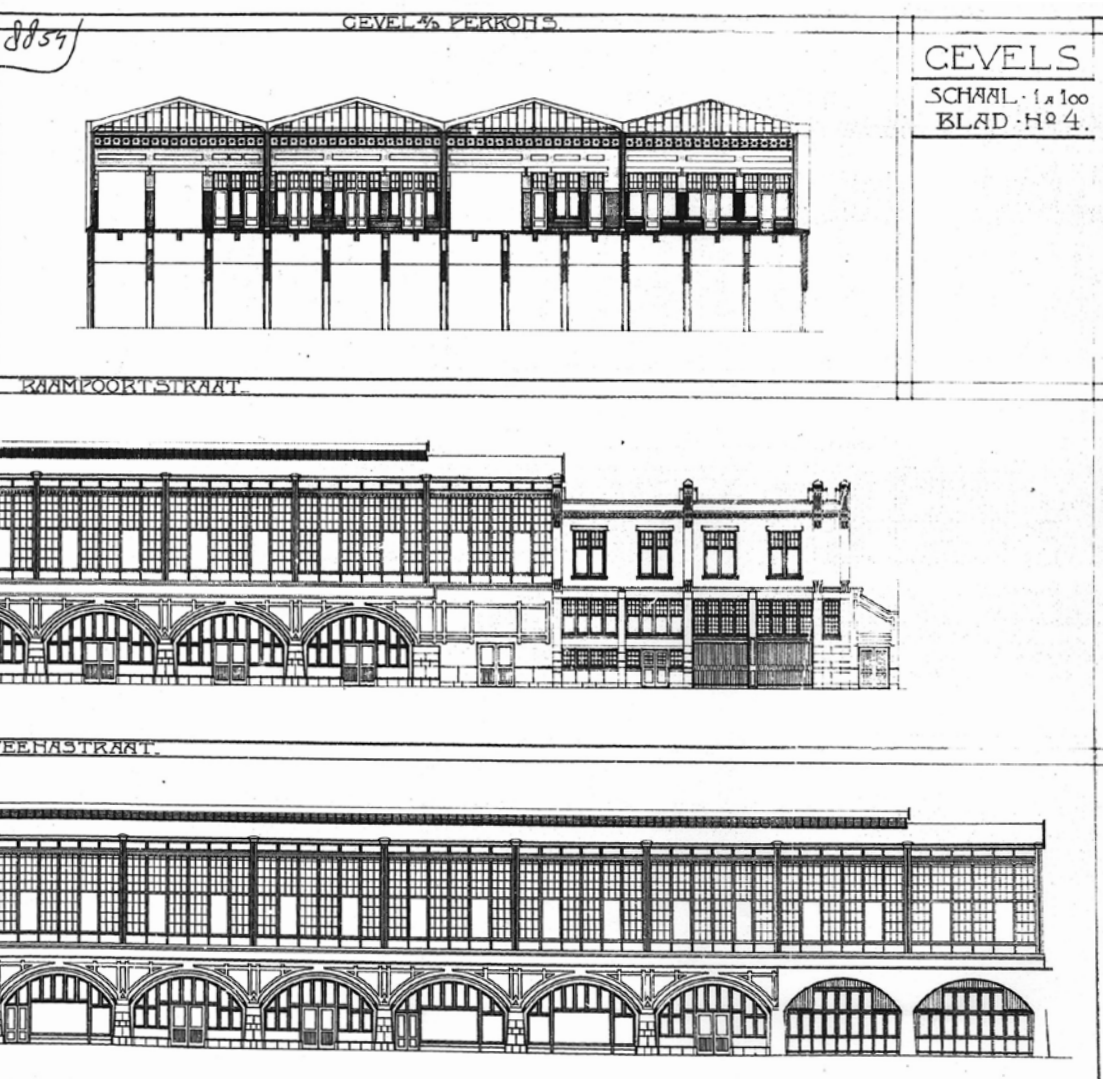
GEVEL 1/2

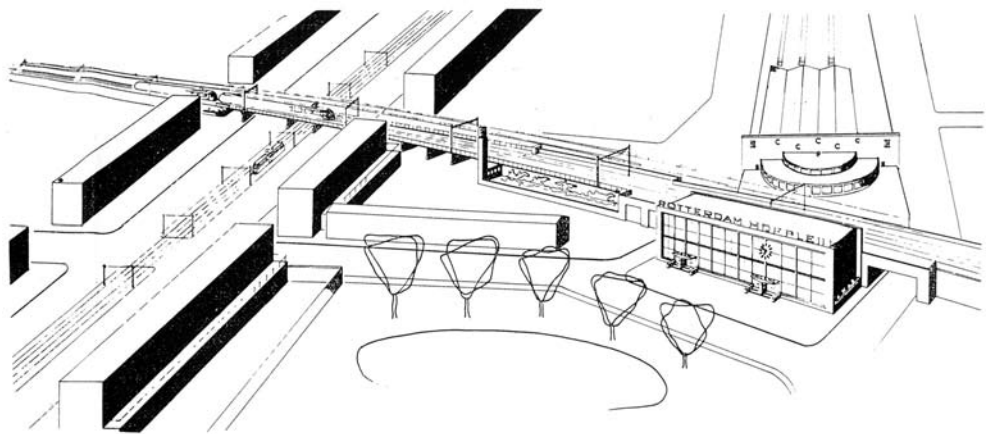
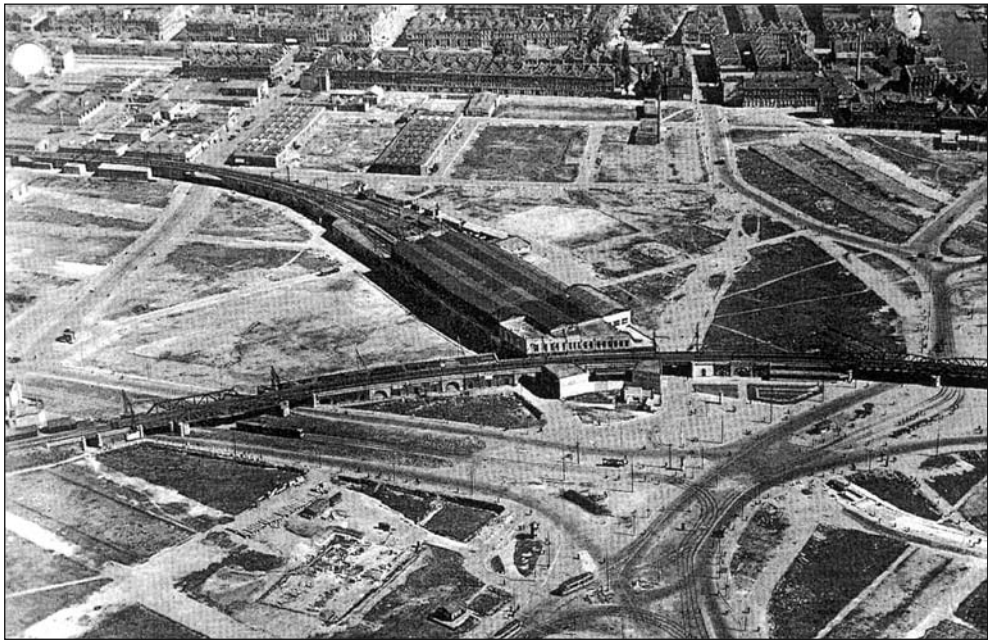


GEVEL 1/2 W



De diepe boogruimtes onder het perrongebouw werden gebruikt als werkplaatsen, opslagruimtes, winkels en een biljartcafé. De uitbundige art nouveau architectuurstijl die Stok toepaste in het stationsgebouw kwam terug in de gevels van het perrongebouw, in de vorm van decoraties langs de boogstructuren. Het voorgebouw werd als gevolg van het bombardement tijdens de tweede wereldoorlog compleet vernield, net als een groot deel van de overkapping van het perrongebouw. Het perrongebouw en de onderliggende boogruimtes bleven echter intact. De oorspronkelijke decoraties in de boogconstructie van het perrongebouw zijn nog altijd aan één zijde zichtbaar (Raampoortstraat).





Station Hofplein (1956 – 1990)

Architect: Sybold van Ravesteyn

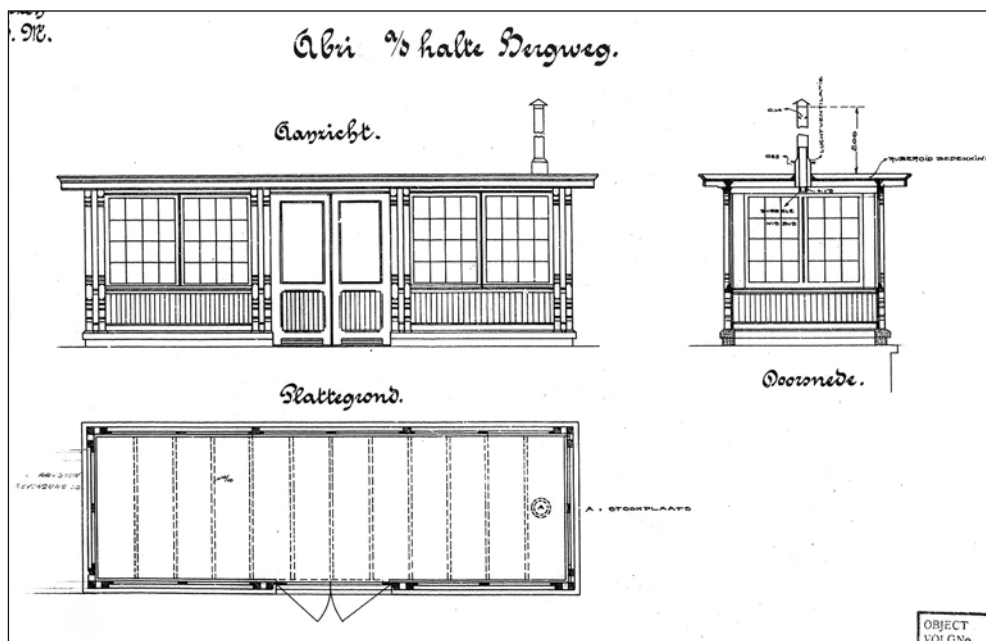
In 1956 ontwierp Sybold van Ravesteyn een reeks stations in Rotterdam, waaronder ook de nieuwbouw van Station Bergweg en Station Hofplein. Het oude ZHESM station was als gevolg van het bombardement verwoest waardoor reizigers tot aan 1956 gebruik moesten maken van een noodvoorziening. Van Ravesteyn ontwierp voor station Hofplein een rechthoekige doos op de voormalige locatie van het station ZHESM, tegen het verhoogde spoorviaduct aan dat Rotterdam Centraal met Dordrecht verbond. Vanuit de centrale ontvangsthal bood een korte tunnel en een trap toegang tot het perrongebouw. Hier bevonden zich ook de dienstvertrekken en de restauratie. Ter beschutting van de perrons ontwierp Van Ravesteyn een eenvoudige open overkapping. In tegenstelling tot het uitbundige ZHESM station met de opvallende halfronde gevel was het station van Van Ravesteyn een sober, modern en zakelijk gebouw dat paste bij het moderne, naoorlogse centrum van Rotterdam. Qua opzet en architectuur was het een kleinere variant van het Centraal Station Rotterdam dat hij een jaar later in 1957 ontwierp. De gelijkenis tussen beide stations was met name zichtbaar in het middendeel van de stationsgevel dat door de imposante glazen gevelpartij een venster op de stad bood. Door de verschuiving van het Hofplein, als gevolg van de wederopbouw van het centrum van Rotterdam, werd Station Hofplein moeilijker bereikbaar, hetgeen nog eens versterkt werd met de bouw van het Shellgebouw in 1976. Hierdoor werd het station vrijwel onvindbaar voor de reiziger. Het station Hofplein is uiteindelijk in 1990 gesloopt ten behoeve van de aanleg van het tunneltracé tussen Rotterdam Centraal en Rotterdam Zuid. Herinneringen aan het oorspronkelijke Hofpleinstation zijn nog pijnlijk zichtbaar aan de kopse kant van het Hofpleinviaduct. De buitenmuur van het perrongebouw, waarin de constructie nog deels zichtbaar is, verradt dat hier ooit nog een volume aan vast zat.



Station Bergweg (1908 - 1940)

Architect: ZHSEM bouwmeester Bourdrez

Station Bergweg werd in 1908 geopend als opstaphalte voor de Hofpleinlijn aan de toenmalige rand van de stad. Het stationnetje was niet meer dan een eenvoudige abri, twee kleine opstaphalten aan weerszijden van de twee perrons. Het viaduct was net als bij station Hofplein plaatselijk verbreed ten behoeve van de benodigde stationsvoorzieningen. Hiertoe werd de onderliggende bogenconstructie vervangen door een doorlopende muur. In de stationsruimte bevonden zich ondermeer de trappen naar de perrons. In de architectuur van de houten wachthuisjes werd een relatie gezocht met architectuur van het viaduct zelf. Dit was met name zichtbaar in een aantal bescheiden doch sierlijke details in het houtwerk. Het station werd in 1960 vervangen door een gebouw van toenmalige NS-architect Sybold van Ravesteyn. Beschadigingen die ontstonden tijdens de tweede wereldoorlog vormden mogelijkwerwijs de aanleiding.



Station Bergweg (1960 - heden)

Architect: Sybold van Ravesteijn

Station Bergweg was het laatste station in een reeks van vele dat Van Ravesteijn ontwierp in Rotterdam. Het nieuwe station had, gezien het beperkte aantal reizigers, een even bescheiden omvang als het vooroorlogse station. Het voormalige Eudokia ziekenhuis stond bovendien zo dicht op de gevel van het viaduct groter station simpelweg niet mogelijk was. Van Ravesteijn ontwierp een eenvoudig doch zeer subtiel toegangsgebouwtje waarvan hij de ingang vanwege ruimtegebrek op de hoek van de straatoverspanning projecteerde. De entree werd gemarkeerd door een driehoekige overstek die ondanks de beperkte ruimte zorgde voor enige beschutting. De trappartij in het viaduct leidde vervolgens naar het plaatskaartenkantoor op een tussenverdieping en ten slotte naar de open wachtruimtes op de perrons. Een deel van de gevelwand van het station liep door tot boven het perron en vormde

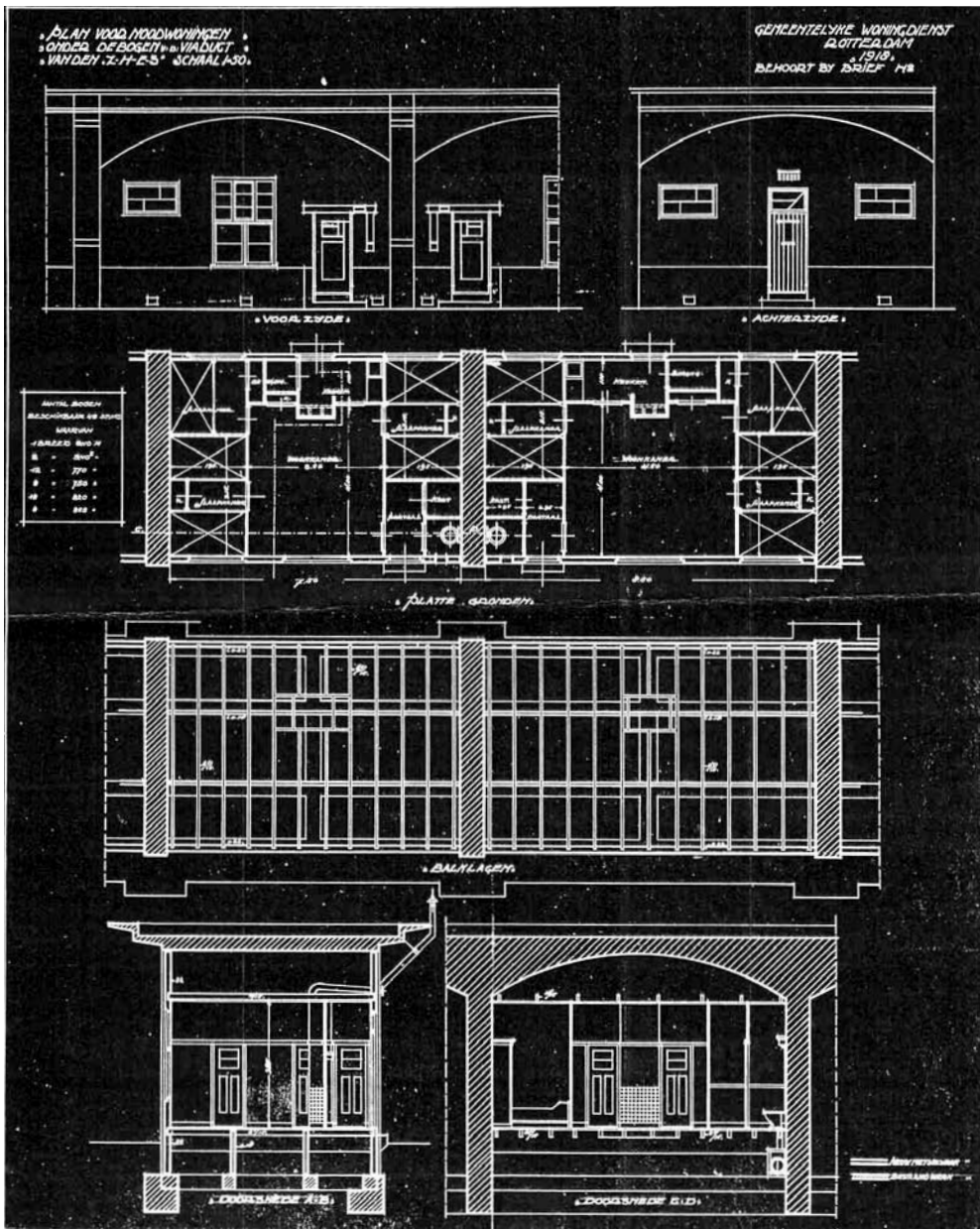


zo de achterwand van de wachtruimtes. Ondanks dat Station Bergweg met minimale, vooral grafische ingrepen tot stand is gekomen zijn er fraaie en subtiële architectonische details die de hand van Van Ravesteyn verraden. Voorbeelden hiervan zijn zichtbaar in de gevel van het station aan de Voorburgstraat. Deze is strak wit gestuct en wordt afgewisseld met een langgerekte strookvenster, vensters in trapeziumvorm en ronde ramen. Sinds de zomer van 2006 is het station gesloten voor publiek, de Randstadrail stopt niet langer meer op deze halte. Het station verkeert sindsdien in deplorabele staat en de onderliggende bogen zijn als opslagruimte verhuurd aan kabelbedrijf UPC. Het station maakt vanwege zijn jonge leeftijd geen deel uit van het Rijksmonument Hofpleinlijn. Na de sloop van Station Blaak, Station Hofplein en binnenkort Rotterdam Centraal is dit station echter een van de laatste voorbeelden van Van Ravensteijns Rotterdamse stijl. Deze modernistische stijl is op zich bijzonder omdat hij na de oorlog elders overging op een traditionalistische en historiserende stijl. Speciaal voor Rotterdam ontwierp hij dus nog een aantal modernistische stationsgebouwen. Dit zijn belangrijke argumenten om Station Bergweg toch als monument te behandelen.



Gevels en puien

Het Hofpleinviaduct bestaat, vanaf het station Hofplein tot aan de Rotterdamse ring, in totaal uit 189 overspanningen waarvan op dit moment 165 zijn voorzien van gevels en in gebruik zijn genomen als winkel- of bedrijfsruimte en opslag. Uit de oorspronkelijke bouwtekeningen kan opgemaakt worden dat het Hofpleinviaduct slechts deels als gesloten viaduct was bedacht en deels als open constructie. Het deel van het viaduct vanaf station Hofplein tot aan Station Bergweg, de toenmalige



Plan voor noodwoningen van J.J.P. Oud (1918).

stadsgrens, werd al vroeg geleidelijk dichtgezet met invullingen voor de gevels en verhuurd. In 1919 waren al deze bogen, behalve natuurlijk waar de straten het viaduct kruisten, verhuurd. De puien voor deze boogruimtes werden tegelijkertijd met het viaduct ontworpen (zie onder) en hoofdzakelijk in gebruik genomen als horeca-, winkel- of bedrijfsruimte. Met de bouw van het Hofpleinviaduct werden in 1905 acht bogen in gebruik genomen als winkel, de jaren daarop volgden er meer. De concentraties van de dichte bogen lagen eerst met name rondom de Zomerhofstraat en de Bergweg.⁵ Vanaf het Bergwegstation zette het viaduct zich door als open constructie, wat logisch was gezien de ligging van het viaduct in het toen nog open polderlandschap. In 1918 heeft men onder druk van de hoge woningnood in die periode erover gedacht om de open bogen, van de Veurstraat tot het Noorderkanaal, te gebruiken voor noodwoningen. In opdracht van de Gemeentelijke Woningdienst Rotterdam maakte architect J.J.P. Oud hiervoor een ontwerp. De noodwoningen zijn echter nooit uitgevoerd, de ruimte in de bogen was te beperkt en de viaductconstructie was door het materiaalgebruik niet geschikt voor bewoning. Voor zover bekend zijn de meeste van de bogen tussen de Veurstraat en het Noorderkanaal open gebleven tot na de Tweede Wereldoorlog op een enkele ad hoc invulling na waar bogen werden gebruikt als garage of opslagruimte. Tijdens het bombardement op de binnenstad is het overgrote deel van de puien van de boogruimtes verwoest, slechts enkele invullingen zijn overgebleven in de directe omgeving van Station Bergweg. Acht (van de in totaal tien) overgebleven puien



hebben net zoals het viaduct in 2002 een beschermde status gekregen. De gevelinvullingen zijn na het bombardement niet meer in oude staat teruggebracht. Het lijkt er op dat de boogruimtes tijdens de oorlog uit acute ruimtenood op een vrij willekeurige manier werden dichtgezet door de gebruikers zelf, zonder dat daar een vooropgezette strategie aan ten grondslag lag. Na de tweede wereldoorlog waagde men zich ook aan de open overspanningen voorbij het Bergwegstation. Deze werden vanaf dat moment langzamerhand dichtgezet. Overall in de stad bestond ruimtegebrek, met name aan winkel- en woonruimtes.

⁵ J.F. Smit, Rotterdam Hofplein – Den Haag – Scheveningen Kurhaus. Hoe het spoor elektrisch werd, *Phoenix & den Oudsten bv, Rotterdam 1989*.

Het achterste deel van het Hofpleinviaduct dat toen nog een open constructie was bleek een uitgelezen mogelijkheid om in deze leemte te voorzien. De muren stonden er in principe al; er hoefden net zoals in het begin van het viaduct alleen maar puien en een vloer in gezet te worden. In verscheidene boogruimtes voorbij de Bergweg zijn de buitenmuren dan ook nog vaak zichtbaar in de binnenruimtes. Soms werd er in één klap een flink aantal bogen tegelijkertijd dichtgemaakt, zoals in de jaren vijftig, toen een tiental overspanningen aan de Insulindestraat werden dichtgezet met staalomvatte glaspuien. In de meeste gevallen was het echter een zaak van de huurder zelf. Dit proces van het dichtmaken van de overspanningen liep tot ver na de oorlog door en werd hoofdzakelijk op eigen initiatief georganiseerd, zonder regie van de eigenaar van het viaduct. De oriëntatie van de bogen werd daarbij ter plekke aangepast aan het stratenpatroon. Zo ontstond het kakofonische gevelbeeld dat we vandaag de dag aantreffen bij het Hofpleinviaduct. Op meerdere plekken van het viaduct (rondom de Boekhorststraat) zijn een flink aantal bogen bovendien helemaal verstopt achter een gesloten bakstenen muur of volledig verbouwd met luifels, zoals bij station Hofplein aan de Katshoek.

Maar in de ogenschijnlijke brei van betimmerde en dichtgemetselde gevels kan men in de stijl van de puien wel verschillende periodes herkennen. Zo zijn er de originele puien die de vooroorlogse sfeer ademen, de stalen wederopbouwfaçades die tijdens en na de oorlog werden geplaatst, de sobere houten gevels die tijdens de stadsvernieuwingsoperatie in Rotterdam Noord zijn vervangen en tenslotte de invullingen die halverwege de jaren negentig in opdracht de NS zijn geplaatst. Maar het overgrote deel van de puien in het viaduct is in de loop der geschiedenis vervangen of aangepast en vernieuwd door de gebruiker. Dat heeft geleid tot een schreeuwerige (en vaak slecht onderhouden) verzameling aan puien in de gevelconstructie. Enkele daarvan zien er redelijk tot goed onderhouden uit, maar het overgrote deel bevindt zich in zeer slechte staat en is aan snelle en grondige renovatie toe, wil het viaduct haar oorspronkelijke grandeur herwinnen.

Geveltypes



Raampoortstraat 10 - 38 / voorzijde



Raampoortstraat 10 - 38 / achterzijde



Boekhorststraat 44 - 54



Vijverhofstraat (8)



Vijverhofstraat 10 - (16)



Vijverhofstraat 18 - (26) / 32 (32)



Vijverhofstraat 28 - 30



Vijverhofstraat 34



Vijverhofstraat 36



Vijverhofstraat 38 - 52



Vijverhofstraat 54 - 60



Vijverhofstraat 62



Vijverhofstraat 64 - 70 / Insulindestraat 74 / 50 - 54



Vijverhofstraat 72 - 76



Vijverhofstraat 78 - 80



Vijverhofstraat 82 - 84



Vijverhofstraat 86 - 92 / 110 / Voorburgstraat 219 - 201 / 1 - 9 / Insulindestraat 102 - 106 / 66 - 60 / 36



Vijverhofstraat 94 - 98



Vijverhofstraat 100 - 104



Insulindestraat 108 - 112 / 92 - 100 / 76 - 84 / 68 - 72
/ 56 / 46 - 48 / 10 - 34



Voorburgstraat 145 / 81 / 75 - 77



Voorburgstraat 141 - 142 / 79

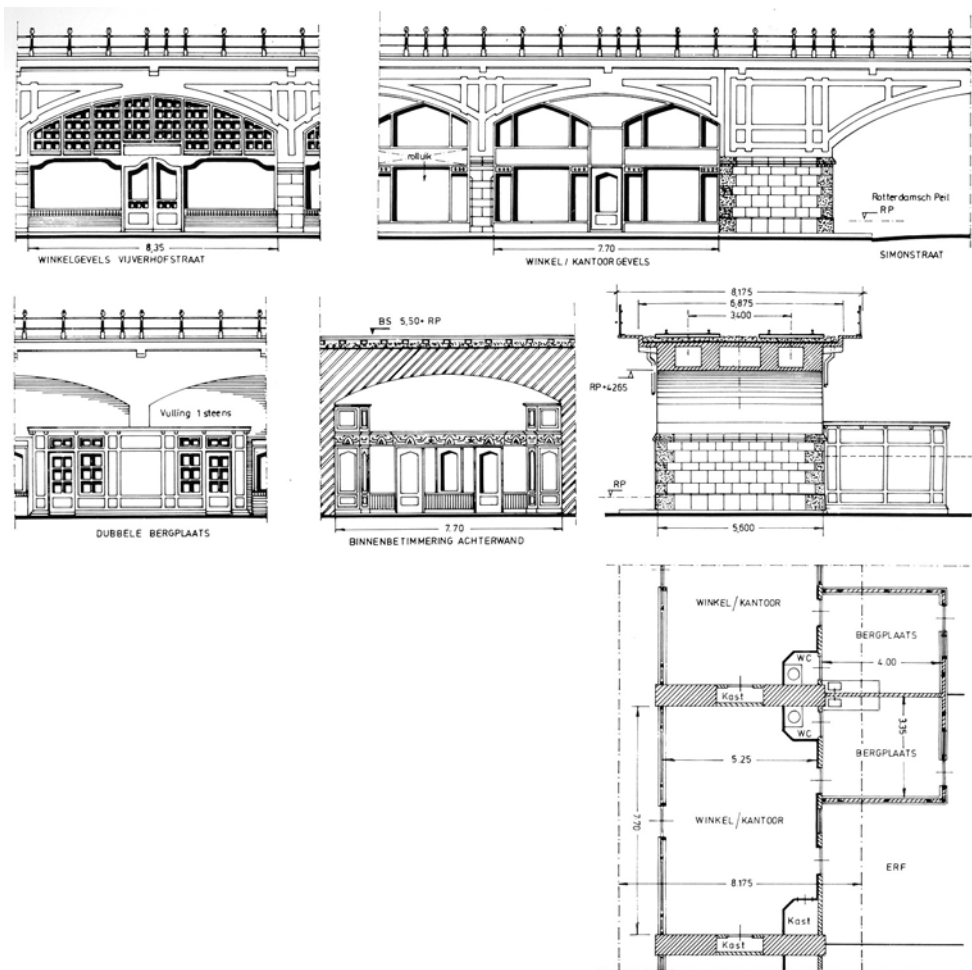


Voorburgstraat 58

Gevelontwerp (1905)

Architect: Anton Hamaker

Architect Anton Hamaker maakte voor zover bekend twee verschillende standaard puiontwerpen voor de boogruimtes in het viaduct: een winkelontwerp en een winkel/kantoorontwerp. Het ontwerp voor de kantoorruimtes is niet langer terug te vinden in het viaduct maar van het winkeltype zijn er nog acht gevels (deels) in originele toestand te vinden aan de Vijverhofstraat. In dit gevelontwerp bevindt zich in het midden de entree die bestaat uit een dubbele deur met aan weerszijden een bakstenen borstwering op een hardstenen plint en daarboven een groot venster, gevat in een sierlijke houten constructie. De halfronde boog boven de deuren en grote vensters bevat acht verticale vensters waarvan de houten kozijnen in een fijnmazig rasterwerk donkergekleurde ruitjes omvatten. De winkel/kantoorpui vertoonde een andere compositie. De gevel had een enkele deur in het midden met aan weerszijden één raampartij die helemaal tot boven doorliep. De (hardstenen) borstweringen waren daarbij een stuk lager. Deze gevel had in tegenstelling tot het winkeltype, dat vrij horizontaal is geleed, met een ramen en deuren zone beneden en een raster daarboven, een meer verticale compositie. Hamaker ontwierp niet



alleen de pui van de boogruimte maar ook het interieur van de ruimte en een achterliggende berging. In de boog zelf bevond zich in een achterhoek een kleine wc en in de andere achterhoek een kast. De holle tussenmuren van het viaduct dienden tevens als kastruimte. De achterwand van een boogruimte bestond uit een binnenbetimmering met sierlijke houtgravures met daarin twee deuren, waarvan de ene leidde naar het achterliggende erf en de andere naar de berging. De berging bestond uit een laag en rechthoekig houten volume dat aan de achtergevel was gebouwd. Boven de houten achterwand was de boog opgemetseld met een éénsteens baksteenwand die aan de binnenzijde was gestuct.





Conclusies en aan- bevelingen

Uit het voorgaande kunnen we concluderen dat de Hofpleinlijn als een cultuurhistorisch artefact zich op verschillende wijzen aandient in de stad. Het gaat hier niet alleen om een andere schaalgrootte, maar ook om grote verschillen in cultuurhistorische waarde van de onderdelen waaruit ze bestaan en tenslotte om verschillen in de mate waarop de Hofpleinlijn door haar visuele aspecten identiteit verschaft aan de gebieden waar zij doorheen loopt. Wij hebben ervoor gekozen deze aspecten te verdelen over drie categorieën, die we apart beschrijven en waarvoor we aparte waarderingen en aanbevelingen geven.

De waarderingen en de aanbevelingen zijn gestoeld op een bepaalde opvatting over de interpretatie van cultuurhistorische waarden die wij toepasselijk achten voor dit specifieke monument. Dat behoeft enige inleiding. Voor monumenten in een stedelijke omgeving zijn grofweg twee uitersten van interpretatie en waardering. De eerste is die waarbij men zoveel mogelijk probeert terug te gaan naar het originele idee, ontwerp en gerealiseerde versie van het monument. Dit is de 'pure' benadering waardoor men – mits goed en consequent uitgevoerd – het monument de trigger kan laten zijn van een bepaalde historische ervaring, namelijk die van het precieze moment waarop het monument werd bedacht, ontworpen en gebouwd. Dat betekent een integrale restauratie van oorspronkelijke details en het zorgvuldig wegredigeren van alle latere toevoegingen.

Daartegenover staat een benadering van het monument als een artefact dat door de decennia heen een organisch geheel is geworden met de stad. Het monument wordt dan beschouwd als een levend archief van historische lagen, die haar aankleven in de vorm van toevoegingen, weglatingen en (functie)veranderingen. Ook deze benadering wil door middel van het monument een bepaalde historische ervaring opwekken, maar deze is van een geheel andere aard dan die van de pure benadering. Een zorgvuldige encensering van de verschillende lagen en toevoegingen die het bezit, kan een beeld geven van enkele decennia stedelijke groei en transformatie, waarin het moment van oorsprong slechts een eerste episode in is. Het monument wordt zo een herinneringsmachine.

Voor beide benaderingen is in het geval van de Hofpleinlijn wat te zeggen. De Hofpleinlijn was een verregaande innovatie op het gebied van ingenieurskunst. Het idee van een holle betonconstructie, zodat de spoorlijn op een viaduct door de stad gevoerd zou kunnen worden zonder het stedelijk weefsel te blokkeren of te doorsnijden, is een sterk negentiende-eeuws ingenieursidee dat het waard is van alle toevoegingen bevrijd te worden, zodat de Hofpleinlijn weer als een schitterend artefact door Rotterdam Noord zal lopen. De praktische consequenties hiervan zijn echter niet te overzien: ten eerste moeten dan de meeste bogen leeggehaald worden na decennia van gebruik; ten tweede zal het verdwenen kopstation zich dan aandienen als een pijnlijke amputatie. Maar ook vanuit cultuurhistorisch oogpunt is het tot zijn logische conclusie doorvoeren van een pure benadering wellicht te extreem. Het opvullen van de oorspronkelijk open ontworpen bogen begon vrijwel direct bij de oplevering, zodat men niet het oorspronkelijke gebouw restaureert, maar het oorspronkelijke ontwerp. Men herstelt dus iets in originele staat, wat nooit als zodanig heeft bestaan. Bovendien ontbreken voor een integrale restauratie twee fundamentele onderdelen: een kopstation en treinverkeer.

Ook de tweede, gelaagde, benadering is in eerste instantie zeer toepasselijk voor de Hofpleinlijn. De Hofpleinlijn is immers een organisch met de stad vergroeide structuur, waaraan men een eeuw stadsontwikkeling kan afzien, zowel fysiek als sociaal in de enorme diversiteit van gebruiksvormen die men afleest onder en aan de bogen. Het zorgvuldig restaureren en insceneren van de belangrijkste episodes in deze permanent transformerende lijn, zou een gebouw als resultaat kunnen hebben dat even rijk en divers is als de stad waarin zij zich bevindt. Deze benadering heeft echter ook een groot nadeel, dat niet zozeer praktisch als wel strategisch van aard is. Als men de diversiteit en de gelaagdheid van de Hofpleinlijn tot haar belangrijkste cultuurhistorische waarde benoemt, dan wordt alles even belangrijk en dreigt het gevaar dat beslissingen over toekomstige veranderingen en ontwikkeling worden gemaakt vanuit de korte termijn en de kleine schaal. Bovendien is dan de meerwaarde van een cultuurhistorische benadering ten opzichte van een laissez faire benadering zeer klein. Een cultuurhistorisch bezwaar tegen deze benadering is bovendien dat men teveel afbreuk zou doen aan de uniciteit en andersheid van de Hofpleinlijn ten opzichte van de haar omringende stadsdelen, als men juist de diversiteit en de contrasten van de lijn te sterk zou benadrukken in plaats van haar eenheid als object.

De benadering die wij voorstaan van de Hofpleinlijn houdt het midden tussen de twee voorgaande extreme benaderingen. De cultuurhistorische waarde van de Hofpleinlijn ligt in het feit dat zij als een ingenieursconstructie een fysieke rol heeft gespeeld en blijft spelen in de transformatie van dit deel van de stad, waarbij haar andersheid en eenheid als object haar sterkste en meest opvallende kracht is. De cultuurhistorische essentie van de Hofpleinlijn plaatsen wij niet slechts in haar inventie, noch uitsluitend in de vele toevoegingen en transformaties die zij heeft ondergaan, maar vooral in haar concrete aanwezigheid temidden van de stadswijken als een ondeelbaar en uniek object. Hiermee willen we zowel recht doen aan de architectonische en constructieve originaliteit van het object, als aan haar verbondenheid met de stedelijke transformatie van Rotterdam in de afgelopen 100 jaar.

Op basis van deze benadering onderscheiden wij drie schalen waarop we conclusies en aanbevelingen willen doen voor een cultuurhistorisch verantwoorde wijze van omgang met de Hofpleinlijn.

De Hofpleinlijn als stedenbouwkundig artefact

De Hofpleinlijn is een verbinding tussen Rotterdam centrum en Den Haag-Scheveningen, die binnen Rotterdam was bedacht als een open viaduct, maar zich steeds meer is gaan manifesteren als een scheidslijn tussen de wijken in Rotterdam Noord. Alleen de oost west verbindingen doorboren de Hofpleinlijn, die daardoor een organiserende en prioriterende uitwerking heeft gehad op het stedelijk systeem. Al is de verbindende functie met Den Haag straks verdwenen, de organiserende werking op de stadsstructuur is onverminderd aanwezig.

Aanbeveling:

De Hofpleinlijn als stedenbouwkundig object moet heel en ondeelbaar blijven. De bestaande afwisseling tussen open en gesloten bogen moet behouden blijven en doorbrekingen van de lijn zijn niet acceptabel.

De Hofpleinlijn als civiel kunstwerk

De belangrijkste cultuurhistorische waarde op een wetenschappelijk niveau is die van de Hofpleinlijn als een ingenieursconstructie, gericht op het trekken van een verbinding boven het maaiveld dwars door de stad. Deze waarde wordt vertegenwoordigd door de holle betonconstructie van het viaduct dat de spoorlijn draagt. Dit aspect van de lijn is zo goed als 100% intact en vertegenwoordigt een cultuurhistorische waarde van het allerhoogste niveau.

Aanbeveling:

Het viaduct van de Hofpleinlijn moet zoveel mogelijk zichtbaar blijven en het beeld van het object blijven domineren, in hun oorspronkelijke materialiteit en uitstraling van civieltechnisch vernuft. Dat betekent ook dat de Hofpleinlijn ontdaan moet worden van niet langer functionele constructieve toevoegingen uit latere periodes, zoals de betonnen steunberen die het spoor verbreedden. De bogen moeten niet gereduceerd worden tot een sokkel voor nieuwe gebouwen maar moeten hun karakter als verbinding boven maaiveld behouden. Dat betekent dat het bovengebied openbaar van karakter kan worden maar dat eventuele opbouwen strikt beperkt moeten worden tot een klein aantal reversibele paviljoenachtige structuren, die zich duidelijk als andersoortige en tijdelijke gebruikers aandienen.

De Hofpleinlijn als architectuur en ornament

De ornamenten die op de Hofpleinlijn zijn aangebracht vormen een elegante en tijdsgebonden versiering die meer dan de puien zelf een historische identiteit verschaft op een visueel en voor iedereen toegankelijk niveau. Bovendien is de ornamentiek voor een groot deel intact.

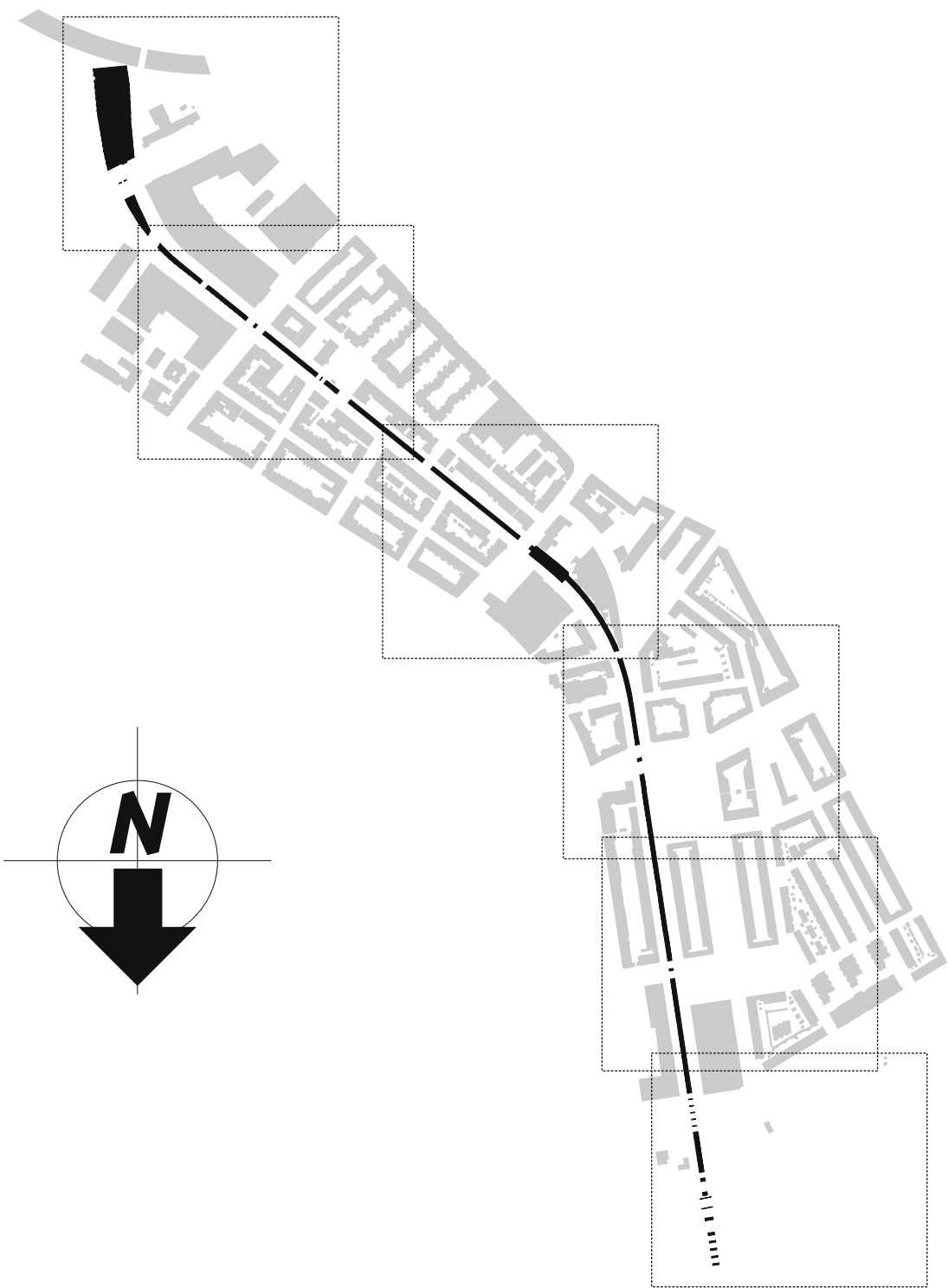
Bij de oorspronkelijke architectonische behandeling van de lijn hoorde ook een tiental standaardpuien voor de winkels en fabrieken in de bogen. Deze vertegenwoordigen met hun lichte en functionele toepassing van baksteen, hout en glas een kleine maar bepalende cultuurhistorische waarde als architectuur. Eventuele nieuwe gevels zullen zich op een bepaalde manier tot de bestaande dienen te verhouden.

Aanbevelingen:

De ornamentiek moet waar nog (grotendeels) aanwezig goed gerestaureerd worden naar haar oorspronkelijke staat. Waar zij ontbreekt moet zij echter niet gereconstrueerd worden; de gebruiks- en transformatiegeschiedenis moet niet ontkend worden. Het is af te raden om een nieuwe 'eigentijdse' ornamenttaal naast de oude te zetten; waar de ornamenten ontbreken moet de constructie op een zo sober mogelijke manier zichtbaar gemaakt worden.

Men moet er naar streven om de oorspronkelijke gevels van de Hofpleinlijnbogen waar nog aanwezig te restaureren. Voor de overige bogen is het aanbevelenswaard om verder te werken in de geest van de oorspronkelijke gevelontwerpen. Dit kan echter breed worden opgevat zodat op dit niveau wel ruimte is voor nieuwe designopvattingen. Belangrijk is het ontwikkelen van nieuwe standaardgevel, die de eenheid en andersheid van de Hofpleinlijn ten opzichte van de omgeving benadrukt.

Kaarten

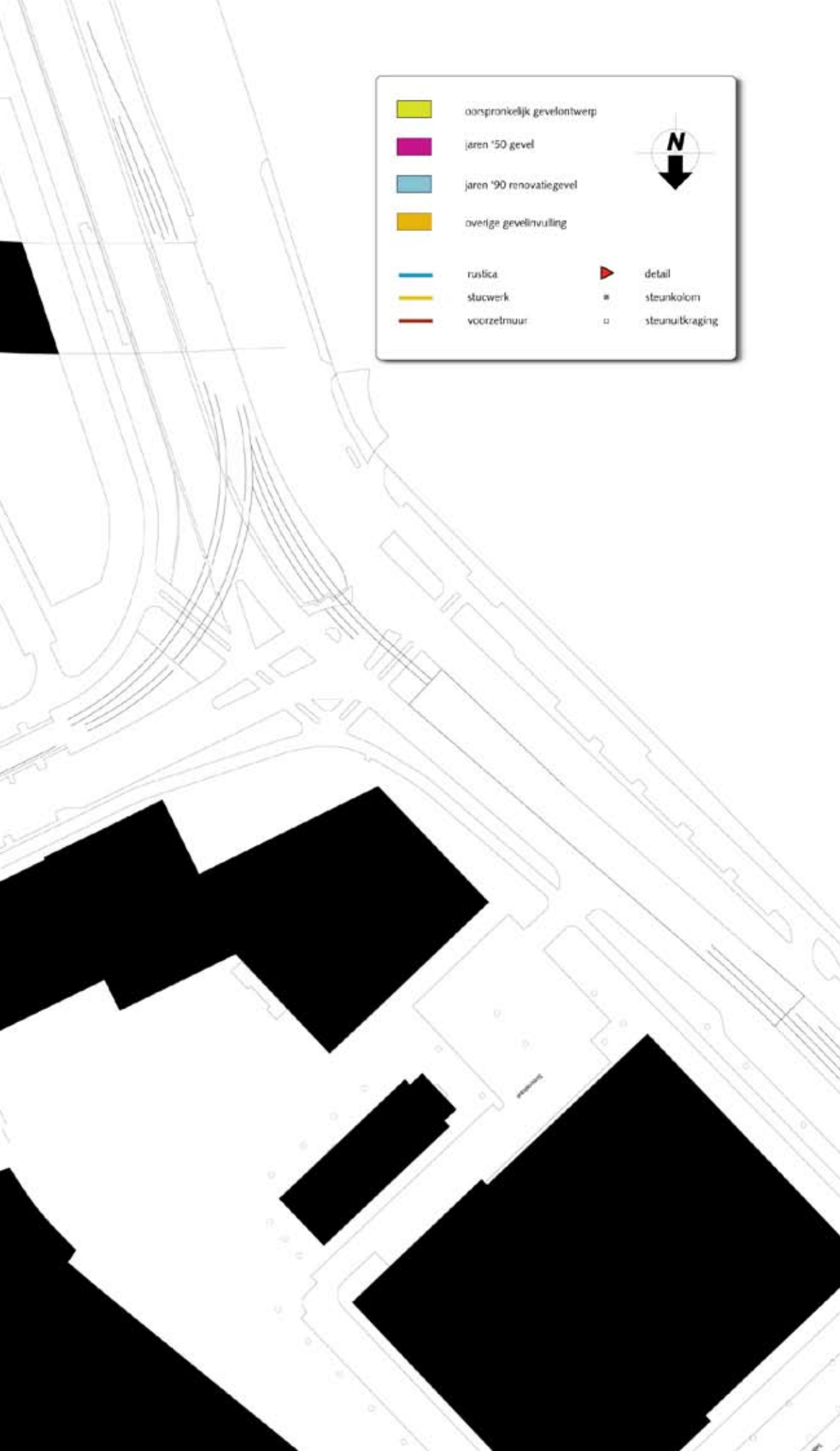




Raampootstraat

Heer Bokelweg

Boek



oorspronkelijk gevelontwerp



jaren '50 gevel



jaren '90 renovatiegevel



overige gevelinvulling



rustica



stucwerk



voorzetmuur



detail



steunkolom



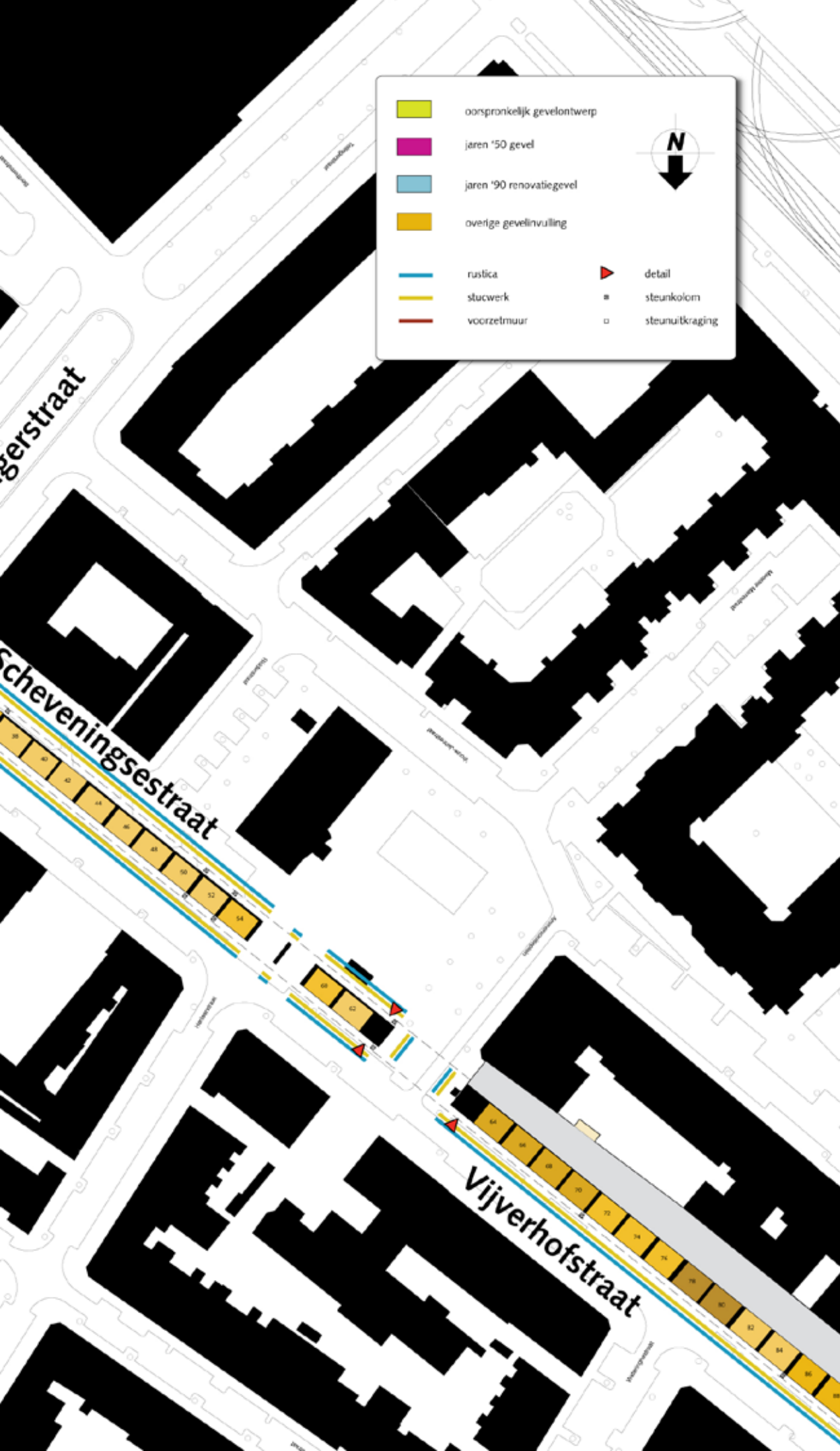
steunuitkraging

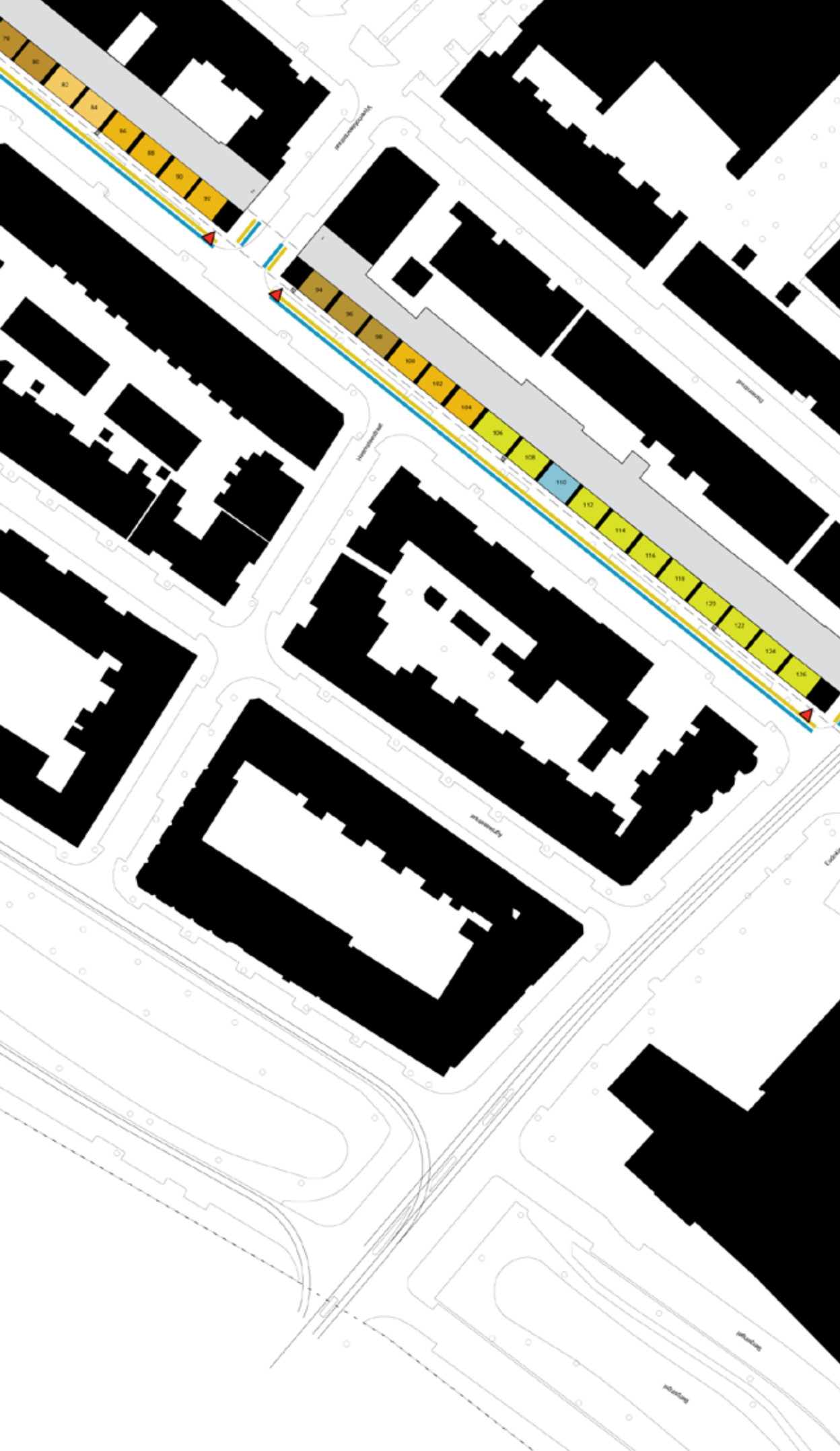


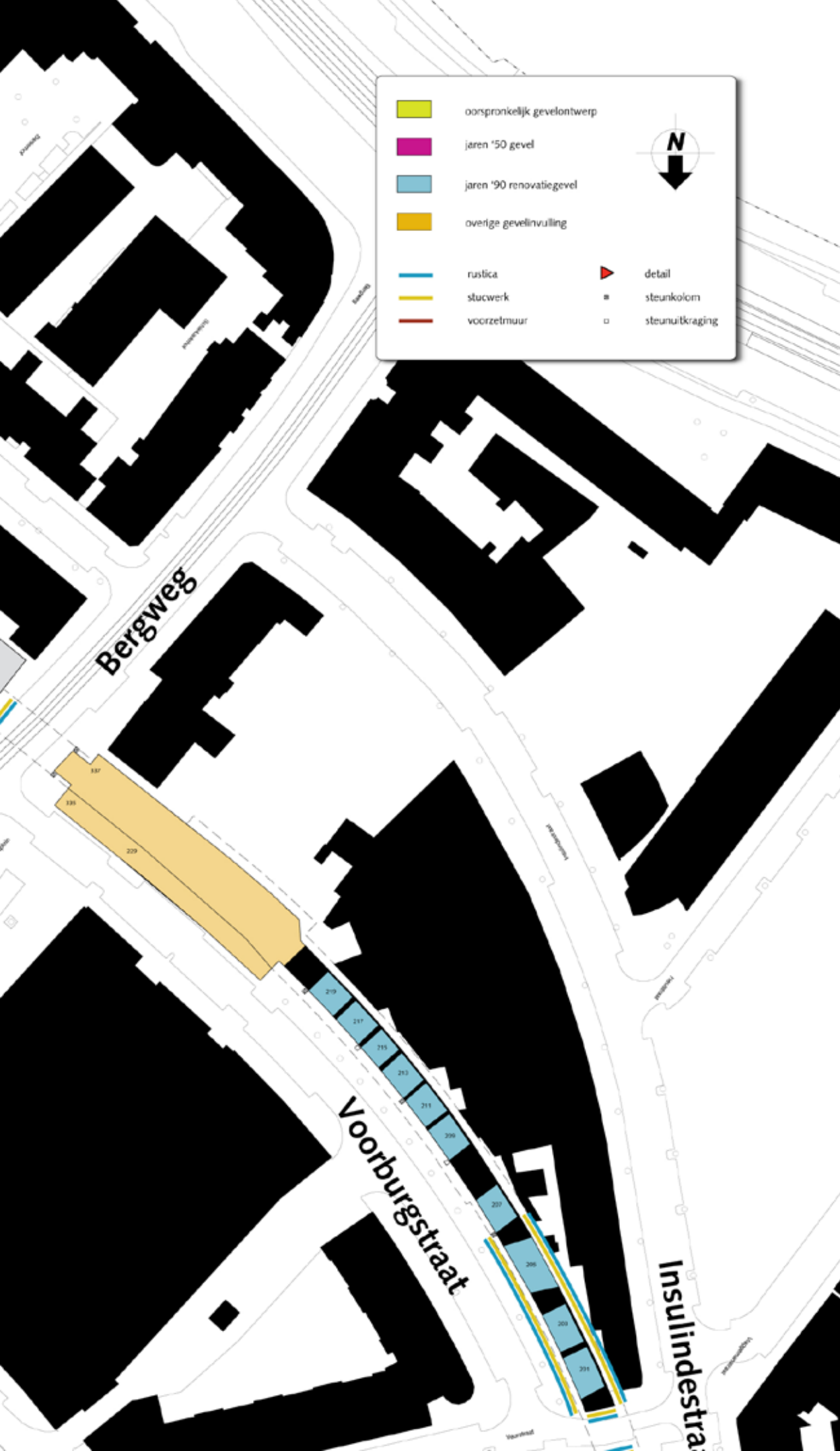
Boekhorststraat

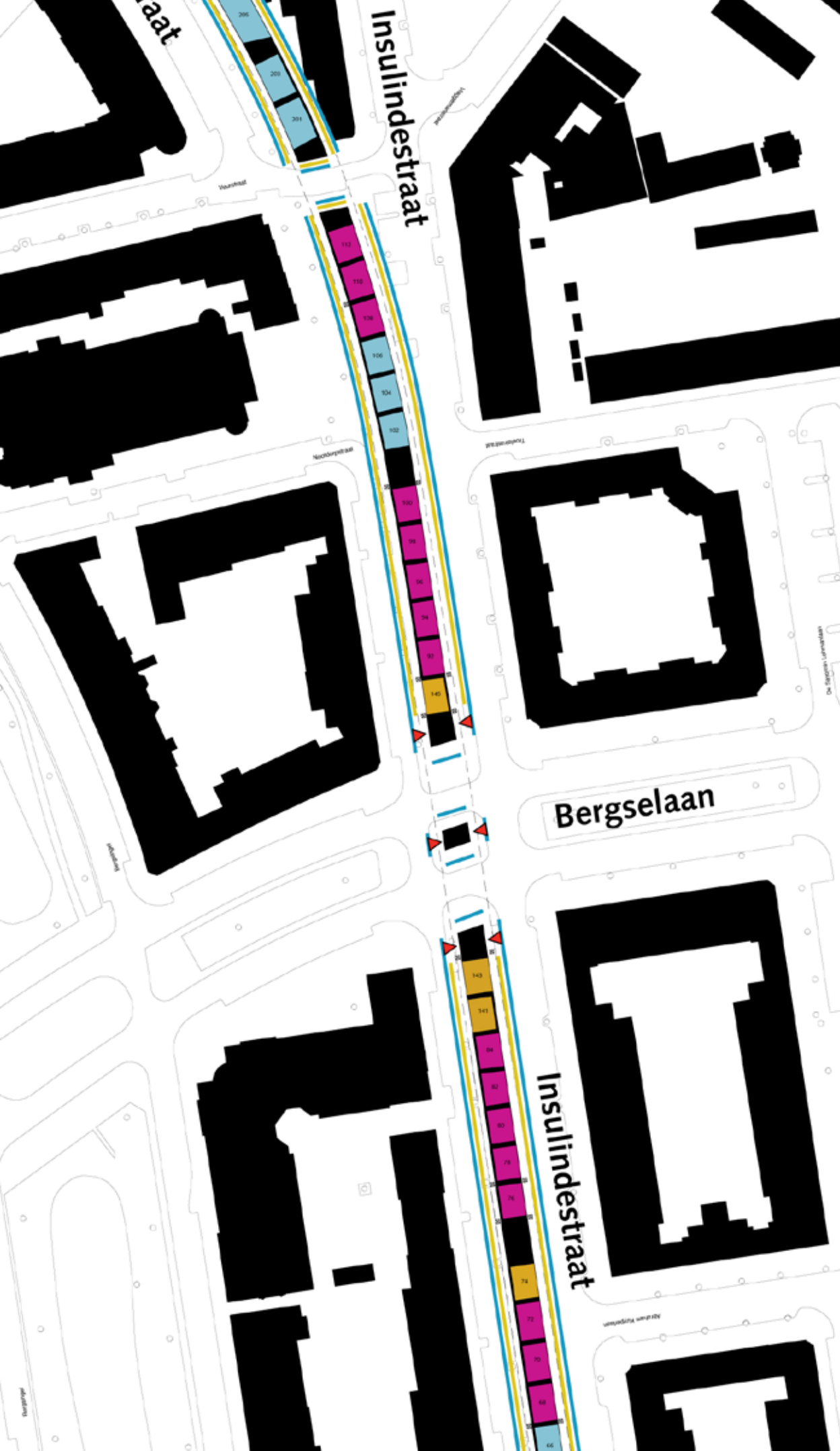
Vijverhofstraat

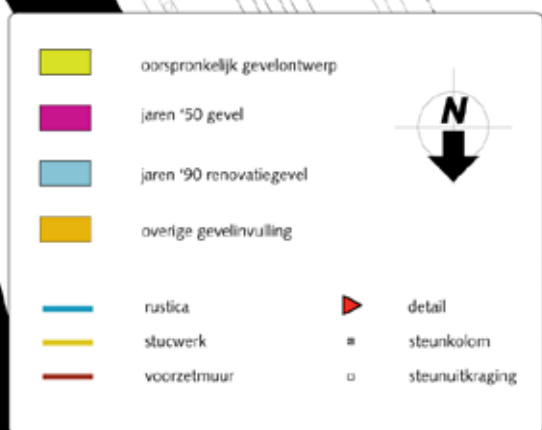
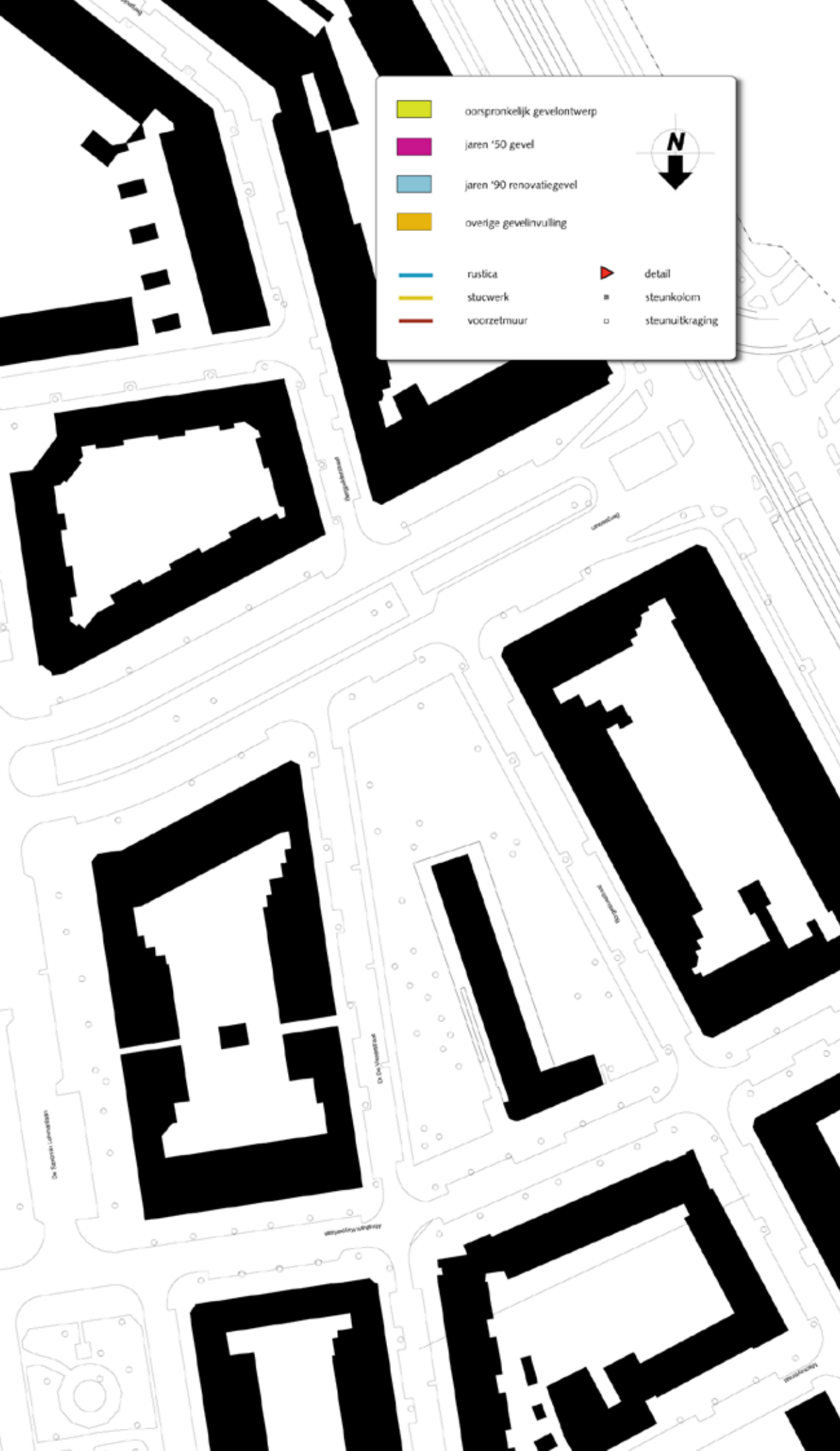
Teellin...



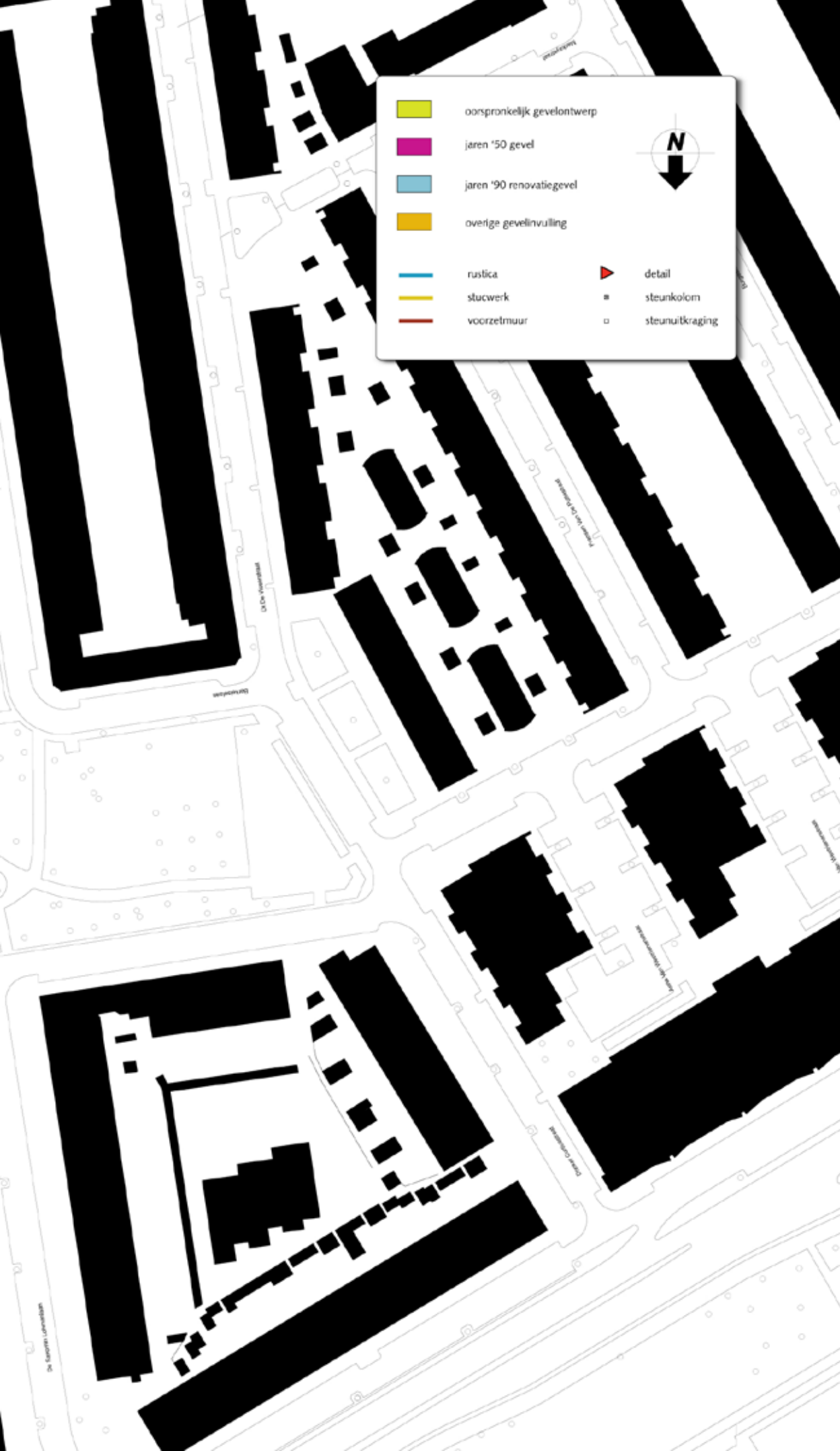


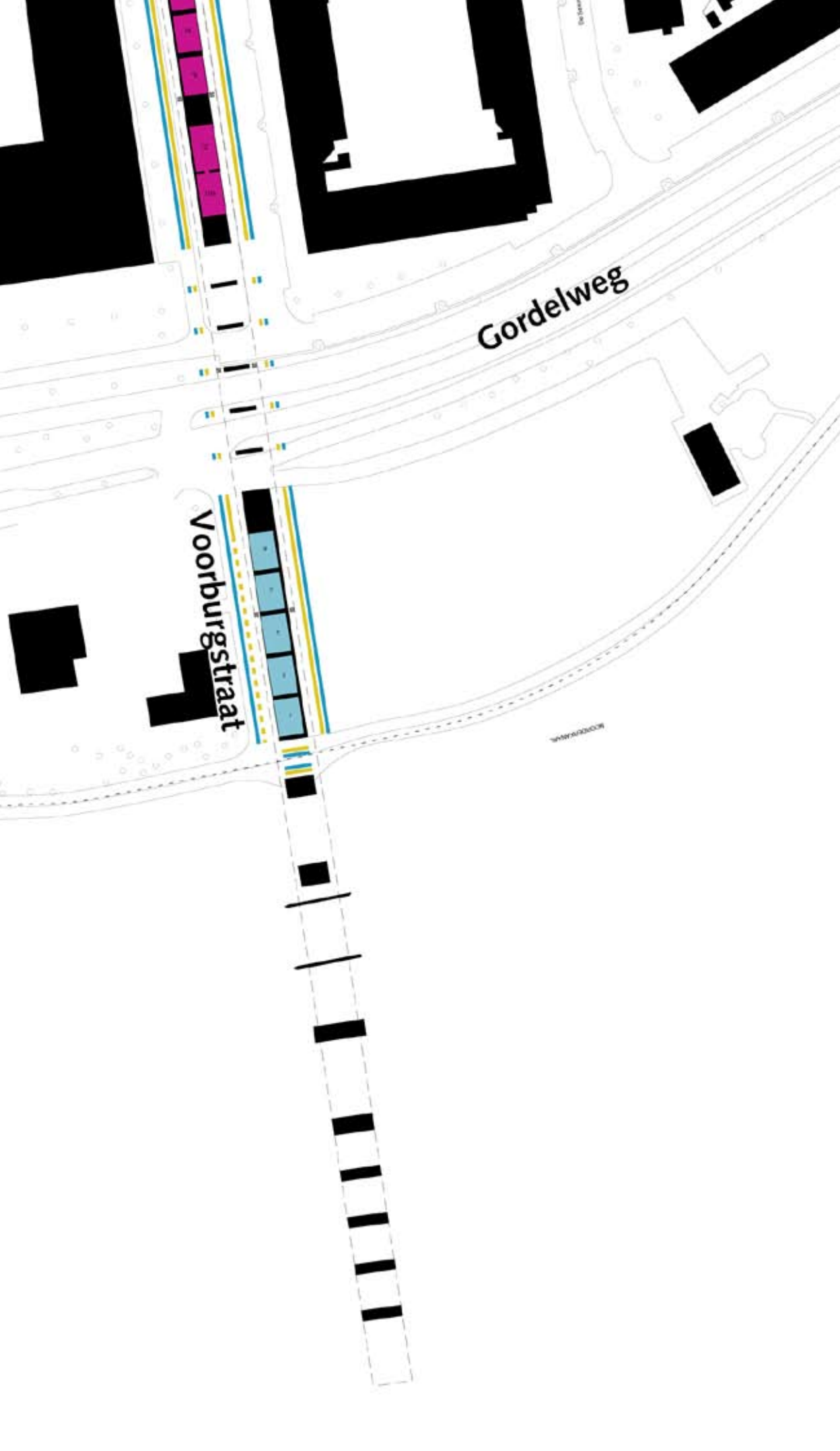






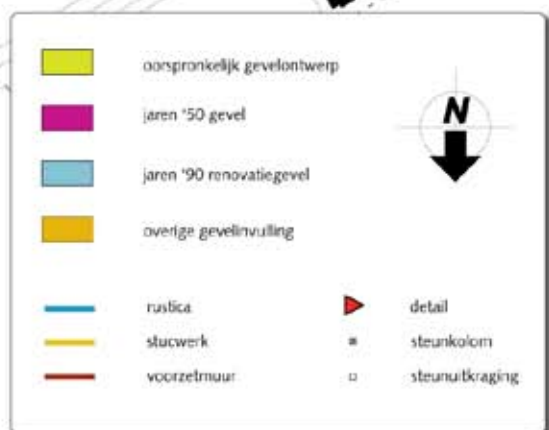






Gordelweg

Voorburgstraat



Literatuur

- * N.J. Beversen, 'Een en ander omtrent de werken van den Zuid-Hollandschen Electriscen Spoorweg', in: *De Ingenieur*, 1903, pp. 781-785.
- * R. Daalder (ed.), *Beton in Rotterdam. Oude constructies in een modern materiaal*, Stichting Industrieel Erfgoed Rijnmond, Rotterdam, 1987.
- * C. Douma, *Stationsarchitectuur in Nederland 1938-1998*, Zutphen 1998, p.71.
- * 'De nieuwe stations Hofplein en Zuid te Rotterdam', in: *Bouw*, 1954, p. 485.
- * Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Besluit RW-2001-556.
- * H. Romers, *Spoorwegarchitectuur in Nederland 1841-1938*, De Walburg Pers, Zutphen, 1981.
- * J.F. Smit, *ZHESM: Rotterdam – Den Haag – Scheveningen Kurhaus. Hoe het spoor elektrisch werd*, Rotterdam, 1989.
- * Stok, J.P., 'Station Hofplein', in: *De Bouwwereld* 28, 1907, pp. 221-222.
- * Ch. J. Vos, Het Hofpleinviaduct, in: *Nederlandse ingenieurs en hun kunstwerken*, Zutphen 1994, pp. 111-119.

Colofon

Beeldverantwoording

Crimson Architectural Historians

Gemeentearchief Rotterdam

Utrechts Archief

Holland Beton Groep

'De Hofbogen, Cultuurhistorische verkenning' is een studie van CRIMSON Architectural Historians in opdracht van Hofbogen BV.

CRIMSON 2007

(met medewerking van [REDACTED])

Crimson
ARCHITECTURAL HISTORIANS



Crimson
ARCHITECTURAL HISTORIANS