

## Rotterdam aan de vooravond van de Tweede Wereldoorlog

### De opkomst van een grote havenstad

#### KORTE VOORGESCHIEDENIS

Vanuit de mist der tijden doemde in de middeleeuwen een nederzetting op in de omgeving waar het veenriviertje de Rotte uitmondde in de Maas. Periodes van bewoning en overstroming wisselden elkaar af tot in de loop van de 13e eeuw bedijkingen het water steeds meer in bedwang gingen houden. Omstreeks 1270 werd de Rotte voor het binnendringende getijdenwater afgesloten met een dam die van uitwateringssluizen was voorzien. Op deze dam, de huidige Hoogstraat, werden al kort daarna wat eenvoudige houten huizen gebouwd. Zo ontstond het gehucht Rotterdam. De bewoners hielden er zich aanvankelijk vooral bezig met landbouw, visserij en wat nijverheid. In de loop van de 14e eeuw kreeg het plaatsje geleidelijk aan een bescheiden stedelijk aanzien.

Rond 1400 ging Rotterdam deel uitmaken van een regionaal handelsnetwerk en in de twee eeuwen daarna ontwikkelde het stadje zich tot de belangrijkste regionale stapelmarkt. De haven, van oorsprong de oude buitendijkse monding van de Rotte (Kolk en Oude Haven) met haaks daarop een gracht buiten langs de dam (Steiger), was nadien al wat uitgebreid en ging als thuishaven voor de overzeese vrachtvaart vanaf het laatste kwart van de 16e eeuw een hoofdrol spelen in de Rotterdamse economie. In de periode vanaf ca. 1590 tot 1615 werden in Rotterdam tal van nieuwe havens aangelegd, alle binnen het gebied dat zich inmiddels door uitbreiding van de bebouwing en verlegging van de stadswallen was gaan aftekenen als de bekende stadsdriehoek - de latere oude binnenstad, begrensd door Coolingsingel, Goudsesingel en Nieuwe Maas. De stad maakte in deze tijd een sterke economische groei door, waarbij ook de bevolking aanzienlijk in omvang toenam. In het midden van de 17e eeuw was Rotterdam de tweede handelsstad van het land geworden. Lange tijd zou dat ook de hoogst bereikbare positie blijven: Amsterdam, de onbetwiste nummer één, slaagde erin de Maasstad twee eeuwen lang als rivaal ruim op afstand te houden.

Halverwege de 19e eeuw begonnen er echter grote veranderingen op gang te komen. De internationale handel raakte in een stroomversnelling. De industriële revolutie speelde daarbij een aanjagende rol, onder meer door de ontwikkeling van nieuwe en snellere vervoersmiddelen (stoomtreinen en stoomschepen) en betere communicatiemiddelen (telegrafie). Tegelijkertijd bleek de bescherming die landen tot dan toe aan hun eigen economieën hadden geboden, niet meer te handhaven en maakte deze steeds meer plaats voor vrij handelsverkeer. De liberalisatie van de internationale handel bracht ook een sterke expansie van die handel met zich mee. Rotterdam heeft daarvan weten te profiteren door in de tweede helft van de 19e eeuw, vooral vanaf 1880, geleidelijk het accent van zijn economische activiteit te verleggen van de stapelhandel - die door de toenemende concurrentie steeds meer onder druk kwam te staan - naar het transitio: de overslag van goederen van zeeschepen naar binnenvaartschepen en omgekeerd.