

Kroniek van Delfshaven

 JOOP SMITS



WANDELING IN DELFHAVEN

een kleine ontdekkingsreis door de Delfshavense historie



De Aelbrechtskolk te Delfshaven, getekend door Gerrit Groenewegen (ca. 1800)

LOCATIE 1 – Schiedamseweg / De kop van Delfshaven

We staan nu op wat vroeger de **Schielands Hoge Zeedijk** werd genoemd. Dit was eeuwenlang zowel een zeedijk, als ook de hoofdweg tussen Rotterdam en Schiedam. De ligging van deze oude dijk is op de routekaart aangegeven met een stippellijn.

Nederland was vroeger verdeeld in graafschappen. De provincies Noord- en Zuid-Holland vormden het **Graafschap Holland**. Het graafschap Holland was onderverdeeld in **waterschappen**.

Een waterschap is een waterrijk gebied met steden, dorpen en boerderijen, die tegen de zee worden beschermd door dijken. Dit was -en is nog steeds- het **Waterschap Schieland**. De Schielandse Hoge Zeedijk is meer dan 800 jaar geleden aangelegd, omdat een nog veel oudere dijk moest worden vervangen.

In 1389 verleende **Aelbrecht van Beieren**, Graaf van Holland en Zeeland, aan Delft het recht om een eigen scheepvaartverbinding van **Delft** naar de Maas te graven. Het water van die (Delfshavense) Schie moest hier dus door de dijk heen om in de Maas uit te komen. Precies tussen de havensteden Schiedam en Rotterdam, waar Delft voorheen havengelden moest betalen. Dat geld kon Delft nu dus zelf houden.

Er werd daartoe tegen het jaar 1400 een opening in de dijk gemaakt, die bij hoge waterstanden kon worden afgesloten met een stevige **sluisdeur**. Dat werd een **schutsluis**.

Een schutsluis is een aan beide zijden met sluisdeuren afgeschermd deel in een kanaal of rivier, teneinde verschillen in de hoogte van het water te kunnen compenseren en om te voorkomen dat schepen met een te sterke stroming te maken krijgen. Het water tussen de twee sluisen noemt men een **kolk**.

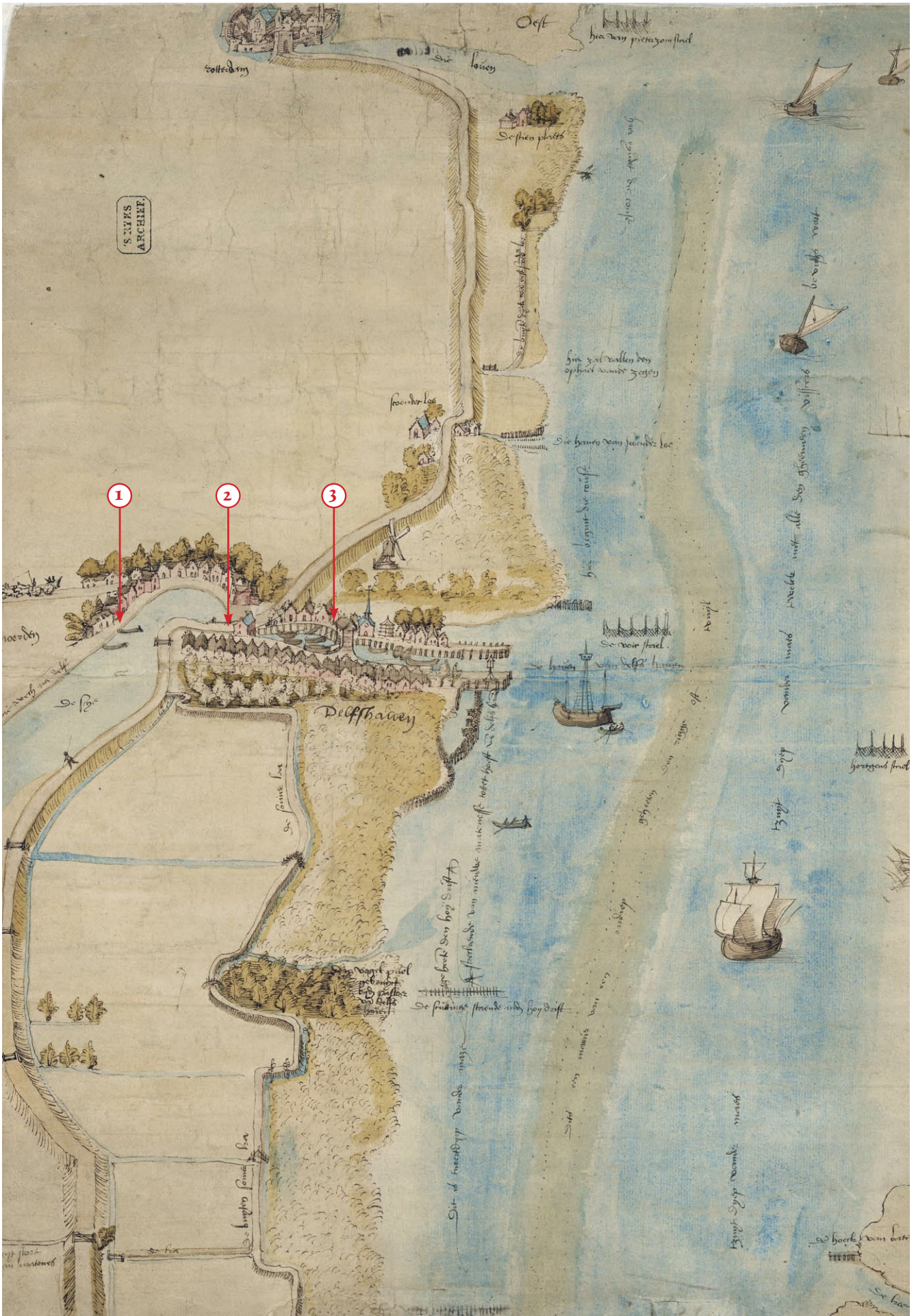
Daarin kan de hoogte van het water worden geregeld, zodat schepen normaal hun weg kunnen vervolgen.

Deze sluis heet de **Aelbrechtssluis** en het water in de kolk erachter is de **Aelbrechtskolk**. De sluisen doen nu geen dienst meer en deze kant is tot aan de Schie dichtgemaakt met aarde.

Nadat de **Achterhaven** werd gegraven kreeg de Kolk ook daarmee een verbinding via een kleine hulpsluis. Later werd dat een sluisgebouwtje met een zware sluisdeur die kon worden opgetrokken met een soort hijskraan. Die sluisdeur is nog te zien onder het **Kraanhuis**, dat nu het Zakkendragershuisje wordt genoemd.

Deze zeehaven van Delft, midden tussen de weilanden en drassige veengebieden werd, heel toepasselijk, Delfts-haven en later Delfshaven genoemd. Want hoe zou je de haven van Delft anders moeten noemen...

Er kwamen hier eerst Delftse handelaren en havenarbeiders wonen en werken, later gevolgd door ambachtslieden en vissers. Er werd vooral gevestigd op **haring**, want de haringvangst bracht het meeste geld op. Daarom werd dat de "**grote visserij**" genoemd. De kleinschalige walvisvaart noemde men de "kleine visserij".



Delfshaven in 1536

LOCATIE 2 – Zakkendragershuisje/Kraanhuis

Dit is het oude gebouw dat we net van de andere kant zagen. De cartouche op het zakkendragershuis vertelt ons dat deze (latere) aanbouw aan het Kraanhuis uit 1653 stamt. De havenarbeid werd eeuwenlang gedomineerd door het **zakkendragersgilde**. Alleen zij mochten schepen en wagens lossen en laden, wat gebeurde door verplichte loting. Het ging om alle goederen die **in een zak werden gedragen** en waaraan een maat of een schep te pas kwam. Een **door klokgelui aangekondigde lading** werd verplicht ‘versmakt’ in de ‘smakbak’, waarin twee grote dobbelstenen werden gegooid.

Wie de hoogste ogen had gegooid, won het werk. Er werd gewerkt met ploegen van vijf man. Voor de hele vracht werd een prijs afgesproken, die dan onderling werd verdeeld.

Het grootste deel van dit gebouwtje was vroeger het **kraanhuis**. Dat werd bijna een eeuw eerder gebouwd dan het zakkendragershuis. Hierin kon met een **hijskraan** de sluisdeur eronder worden opgehesen. Deze kraan werd bediend door twee mannen die in twee grote houten **tredmolens** liepen (vergelijkbaar met het looprad van een hamster). Die tredmolens waren door middel van een lier verbonden met de sluisdeur. Op de prent op het voorblad zie je hoe dat er vanaf de Kolk uitzag met die twee grote raderen boven de sluisdeur.

Die sluis was destijds nodig om tijdelijk de **waterdruk op de grote deuren** van de schutsluis te verminderen, zodat ze gemakkelijker open en dicht gingen. De doorgang kon ook worden gebruikt door kleine bootjes. Het gebouwtje is, na het overbodig worden van de kraaninstallatie, herhaaldelijk verbouwd om bijvoorbeeld te dienen als berging voor de spuitwagen van de brandweer of als politiebureau.

LOCATIE 3 – Achterwater

Het **Achterwater** is nu alleen nog een straatje, maar vroeger stroomde hier het water uit de Kolk, wanneer de sluis in het **Kraanhuis** was geopend. Naast dat afwateringskanaal liep een weg. De onderste afbeelding hiernaast geeft een indruk hoe dat eruit kan hebben gezien, tot zo’n anderhalve eeuw geleden.

Het Achterwater liep in een bocht langs de Pelgrimvaderskerk en de Dubbelde Palmboom en ging ter hoogte van het straatje Tussenwater, waar vroeger de Langebrug was als oeververbinding, over in de **Achterhaven**.



Rotterdamse
Zakkendrager



Kraanhuis en Zakkendragershuisje
voor de restauratie
van 1964



Achterwater en Kraanhuis
een sfeerimpressie van P.G Vertin uit 1850

LOCATIE 4 – Oude- of Pelgrimvaderskerk (Achterzijde)

Deze kerk werd in 1417 gebouwd als de rooms-katholieke **St.-Anthonius Kapel**. Het is een opvallend grote kerk voor zo'n kleine havenplaats. Het gebouw loopt van de Kolk door tot aan het voormalige Achterwater. De prent rechtsboven is getekend vanaf het punt waar het Achterwater een bocht rond de kerk maakte en via het Kraanhuis aansloot op de Kolk. De schepen in de haven zijn **fluitschepen**. Die werden vroeger veel gebruikt voor de handel met Baltische landen aan de Oostzee, waar hout en graan werden gekocht.

Na 1574 was deze kerk niet langer een Rooms-katholiek, maar een Protestant gebedshuis. In 1761 werd de kerk grondig verbouwd en in het begin van de vorige eeuw hernoemd tot **Pelgrimvaderskerk**, ter ere van de uit Engeland afkomstige "Pelgrimvaders" die vanuit Delfshaven hun reis naar Amerika waren begonnen, na op of aan de kade te hebben gebeden om een voorspoedige reis.

De Pelgrimvaders, grondleggers van de Verenigde Staten

Delfshaven is tot in Amerika bekend vanwege de **Pelgrimvaders**, die hun reis vanuit Europa naar Amerika vanaf de Delfshavense kade zijn begonnen; in hun schip de "Speedwell".

Deze groep Engelse protestanten noemde zich de **Pilgrim Fathers** (Pelgrimvaders) omdat ze hun reis zagen als een heilige pelgrimstocht. Ze waren **geloofspuriteinen**, nu zouden we ze fundamentalisten noemen, die leefden volgens de letterlijke teksten van de Bijbel en vonden dat iedereen dat moest doen.

Ze vonden dat de Engelse staatskerk lang niet hard genoeg optrad tegen mensen die, volgens hun strenge opvattingen, niet gelovig genoeg waren. Zij wilden dat die zwaar zouden worden **gestraft**. Ze kregen om die reden grote onenigheid met de Anglicaanse (= Engelse) kerk, die het absoluut niet met ze eens was. De Anglicaanse kerk is nog steeds de officiële Engelse staatsgodsdienst en heet daar **Church of England**.

Aan het begin van de 17e eeuw vertrokken zij, vanwege die hoogopgelopen ruzie met de Engelse overheid, met een grote groep vanuit Engeland naar Nederland. Eerst naar Amsterdam en vandaar naar Leiden. Ze hoopten hier meer erkenning en medewerking te krijgen. Maar ook Nederland was in hun ogen niet gelovig genoeg. Bovendien mochten ze als buitenlanders veel ambachten niet uitvoeren en langzaam aan begon het geld op te raken. **Daarom besloten ze in 1620 naar Amerika te vertrekken**. Amerika werd gezien als "de nieuwe wereld", waar ze hun eigen puriteinse staat konden stichten. Die tocht over de Atlantische Oceaan duurde in die tijd erg lang en was zeker niet zonder gevaar.

De Pelgrimvaders waren in sommige opzichten wel extreem, maar ze hadden voor die tijd vooruitstrevende ideeën over de rechten van de mens binnen de staat en worden door velen beschouwd als de **grondleggers van de huidige Verenigde Staten van Amerika**.



Kerk te Delfshaven, Jan Abrahamsz. Beerstraten, 1600 - 1699

De Pelgrimvaders in gebed op hun schip "Speedwell", klaar voor de afreis naar de Nieuwe Wereld



LOCATIE 5 – Piet Heyn, standbeeld voor een zeeheld

Op 17 oktober 1870 werd het standbeeld van de **Delfshavense zeeheld** Piet Heyn officieel onthuld. De admiraal die ooit de **Spaanse zilvervloot** veroverde, werd 250 jaar na zijn dood uiteindelijk toch nog geëerd met een drie meter hoog standbeeld.

Het is een voorstelling van Admiraal Piet Heyn op het moment dat hij het commando geeft om de vloot van de Duinkerke kapers aan te vallen. Symbolen onderstrepen de macht die hij had op het toppunt van zijn roem. Met zijn rechterhand omklemt hij de bevelhebbersstaf, terwijl hij met de linkerhand zijn zwaard vasthoudt. Als bevelhebber van de zeemacht had Heyn de beschikking over **oorlogsschepen**. Het kanon aan zijn voeten met het anker en het daaraan bevestigde touw waarin een knoop is gelegd, symboliseren de vloot.

De ouders van Piet Heyn waren **arm**. Vader Pieter Heyn werkte als visser op de haringvloot van Delfshaven. Met zijn karige loon moest hij zijn gezin zien te onderhouden. Dat bestond uit zijn vrouw en drie kinderen. De jonge Heyn had aanvankelijk weinig geluk als zeeman en werd gevangen genomen door de Spanjaarden. Dit was tijdens **de tachtigjarige oorlog** tegen Spanje (1568 -1648). Hij werkte zo'n vier jaar als **galeislaaf**. Dat is een slaaf die met andere slaven wordt gedwongen te roeien op een grote zware boot.

Na zijn vrijlating koos hij opnieuw voor de zee en werkte hij als schipper op de koopvaardij. Als particulier schipper verdiende hij **een vermogen**, zelfs zo veel dat hij veel geld uitleende aan de gemeente Delft.

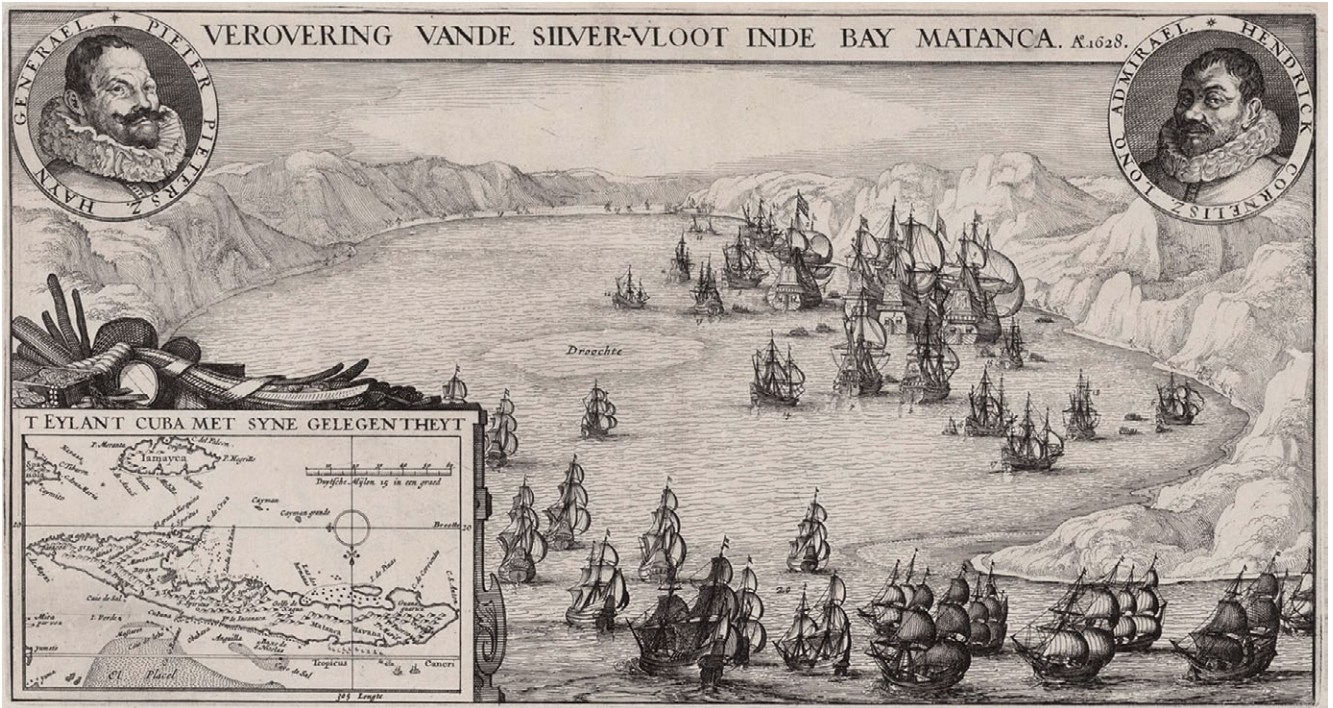
Hij werd in 1623 **kapitein bij de WIC** waar hij roem vergaarde met zijn acties tegen de Spanjaarden en de Portugezen. De roem van Piet Heyn als uitstekend strateeg en tacticus bleef niet onopgemerkt. Ook had hij de naam een krachtig en rechtvaardig leider te zijn. In 1629 werd hij als luitenant-admiraal van Holland en West-Friesland aangesteld. Vice-admiraal was een van de hoogste functies binnen de Admiraliteit (Marine).

De nieuwe bevelhebber was slechts enkele maanden in functie toen hij op 20 juni 1629 sneuvelde in een gevecht tegen de **Duinkerker kapers**. Dat waren Vlaamse zeerovers met Spaanse kaperbrieven. Piet Heyn werd 51 jaar oud. Hij ligt begraven in een praalgraf in de Oude Kerk in Delft.

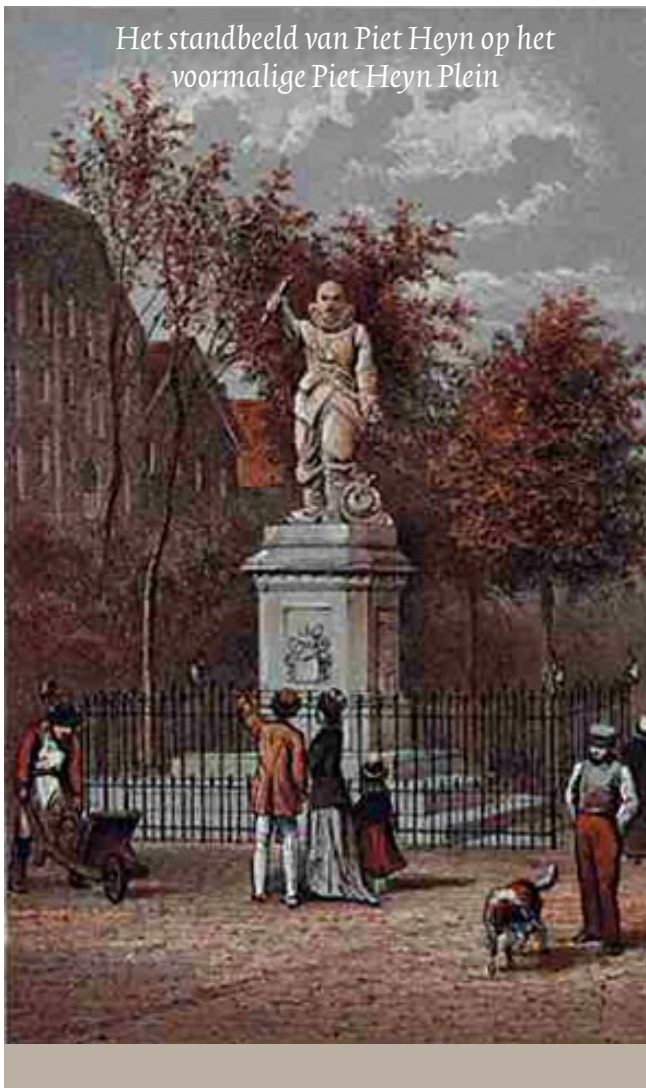
Op de oude Ansichtkaart rechts staat het standbeeld nog op het voormalige Piet Heynsplein. Begin jaren '60 ging het Heynsplein op de schop en werd het beeld verplaatst naar de huidige lokatie.

LOCATIE 6 – Piet Heyn's geboortehuis

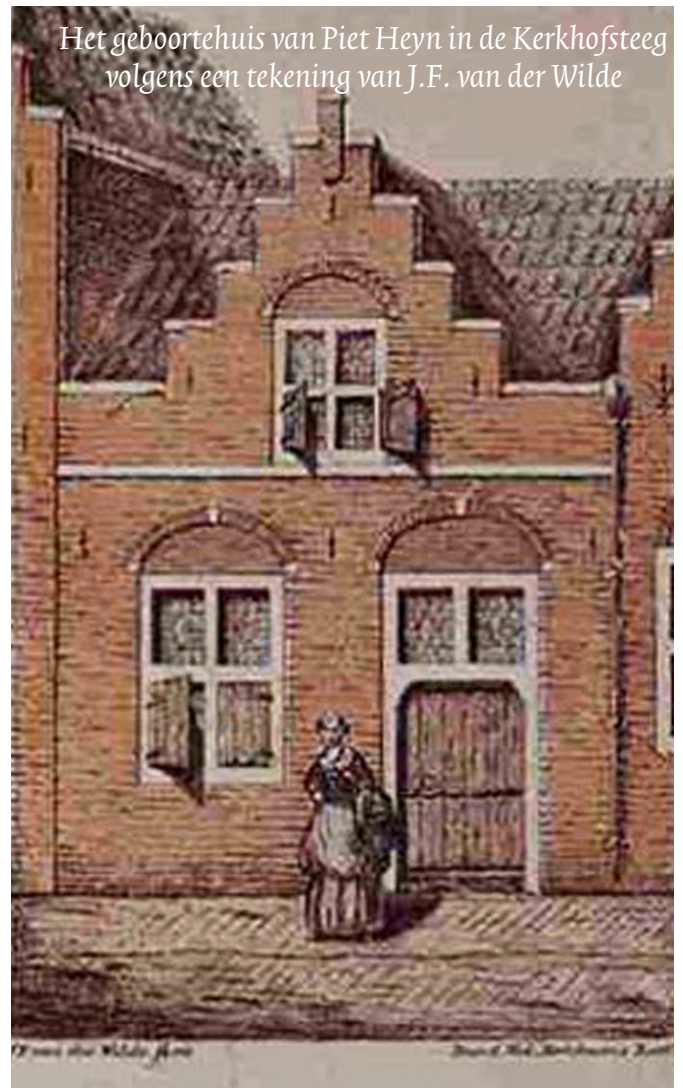
Het "geboortehuis" van Piet Heyn werd in 1871 gebouwd als eerbetoon aan onze zeeheld. Het huisje waar hij echt op 27 november 1577 is geboren was een stuk eenvoudiger. Dat kun je hiernaast zien. Dit straatje heette toen nog de Kerkhofsteeg, omdat het direct grensde aan het kerkhof van de Oude of Pelgrimvaderskerk.



Het bekendste wapenfeit uit de loopbaan van Heyn is de verovering van de Spaanse zilvervloot bij en in de baai van Matanzas op 6 en 7 september 1628. De oorlogsbuit, die hij veroverde op generaal Benevides, bestond uit twaalf miljoen gulden. Voor die tijd een immens vermogen.



Het standbeeld van Piet Heyn op het voormalige Piet Heyn Plein



Het geboortehuis van Piet Heyn in de Kerkhofsteeg volgens een tekening van J.F. van der Wilde

LOCATIE 7 – Raadhuis

In 1554 werd het Raadhuis gebouwd als **dependance van het Raadhuis in Delft**. Delft was de eigenaar van Delfshaven. Hier vergaderde het bestuur van de stad. Het pand werd vanaf 1554 bewoond door stadsdienaren en kasteleins. “Kastelein” is de oude benaming voor de bewoner van een kasteel en in dit geval dus geen kroegbaas die achter een “tapkast” staat. De functie van stadskastelein was een combinatie van beheerder van het gebouw, directeur van gemeentewerken en hoge gemeenteambtenaar. De kastelein was ook herbergier, want het raadhuis was tevens een herberg, waar mensen konden eten en overnachten.

In 1721 werd het raadhuis nagenoeg volledig verbouwd en in 1791 werd de gevel aangepast. De gedetailleerde **tuitgevel** maakte daarbij plaats voor de huidige zakelijk stijl zonder versieringen.

Nadat **Delfshaven was samengegaan met Rotterdam in 1886** verloor het gebouw haar functie als stadhuis van Delfshaven.

LOCATIE 8 – Oude- of Pelgrimvaderskerk (Voorhaven)

Hoe deze kerk aan de naam Pelgrimvaderskerk komt weet je inmiddels. Dus nu iets meer over de geschiedenis van dit historische gebouw zelf. In 1417 werd deze kerk gebouwd als de Rooms-Katholieke **St.-Anthonius Kapel**, zonder klokkentoren er bovenop, maar met een afzonderlijk houten “**Klockhuys**”. Die is te zien op de prent hiernaast.

Deze laat-gotische kruiskerk lag buiten de zeedijk en had vaak last van overstromingen. Dat leidde tot verzakkingen en andere ernstige schade. In de 16e eeuw werd deze laat-gotische kruiskerk voor de eerste keer verbouwd. Kenmerkend voor dit type kerk zijn een groot middendeel en twee zijstukken. De kruisvormige plattegrond maakt het gebouw tot een “kruiskerk”.

In 1761 werd de kerk opnieuw ingrijpend verbouwd. Alle muren werden hoger gemaakt omdat het erg benauwd kon worden onder het lage kerkdak. Ook werd de voorgevel aangepast naar de toendertijd populaire regence-bouwstijl. Bovendien kreeg de kerk eindelijk een klokkentoren in plaats van een losstaand klokhuis.

De kerk is daarna uiterlijk niet meer veranderd en is in deze stijl te ook zien op de prent van Gerrit Groenewegen op de omslag. Ondanks enkele, vaak grote, bouwkundige aanpassingen in de loop der eeuwen, wordt deze kerk door velen gezien als **het oudste gebouw van Rotterdam**.



T' STADT-HUYES op Delfts Haven. Navigators
 de KERCK Alder, van onts Geneemt
 S^t ANTHONIUS KERCK.

t' klock
 huys.

Stadsgezicht met stadhuis en St. Antoniuskapel in Delfshaven, Coenraet Decker, 1667

LOCATIE 9 – Dubbelde Palmboom

Op Voorhaven nr 12 staat het pakhuis **Dubbelde Palmboom** (dus niet **De Dubbele Palmboom**). Er was al een pakhuis dat Palmboom heette en deze was dubbel zo groot: vandaar dus Dubbel de Palmboom.

Het gebouw bestaat uit twee aan elkaar gebouwde pakhuizen, die in 1825 zijn gebouwd als het **graanpakhuis Denemarken**. Het pakhuis werd gebouwd in opdracht van Abraham Rijkevorsel. Hij was handelaar in granen en de eerste voorzitter van de Rotterdamse **Kamer van Koophandel**.

Omstreeks 1860 werd in het pand een **distilleerderij** gevestigd en werd de naam veranderd in Dubbelde Palmboom. Een distilleerderij stookt alcohol van gemout graan. Daarvan kan dan weer sterke drank, zoals jenever, worden gemaakt. In 1975 werd het pakhuis in gebruik genomen als museum, waarbij de gevel werd omgebouwd tot de huidige **dubbele klokgevel**. De oude foto hiernaast toont de oorspronkelijke gevel.

Het pakhuis heeft ook dienst gedaan als opslagplaats voor een kolenhandel en er was een kistenfabriek in dit gebouw. Een **hogevoedsteen** in de onderpui vermeldt de tijden waarop de kade overstroomde door de hoge waterstand. De Voorhaven ligt namelijk buiten de beschermende sluis. De haven was hier vroeger in open verbinding met de Maas, die weer rechtstreeks op de Noorzee uitkwam.

LOCATIE 10 – Henkes Jeneverstokerij

De handel in **graanjenever** was eeuwenlang een belangrijke bron van inkomsten voor Delfshaven. Maar wat is een stokerij? Van graan wordt **mout** gemaakt in een **mouterij**. Mout is gekiemd graan dat wordt gedroogd en gemalen. Het dient als grondstof voor moutwijn. Daarvan maakt een **branderij, stokerij** of **distilleerderij** vervolgens jenever of brandewijn. Zoals de namen stokerij en branderij al doen vermoeden, kwam daar vroeger vuur bij kijken. Dat was toen open vuur van hout en kolen. Branderijen waren de oorzaak van veel rook en roet in de lucht. Tegenwoordig zouden we zoiets **zwaar vervuilende industrie** noemen.

Henkes' **Distilleerderij 'De Ooyevaar'** was de bekendste van de vele stokerijen die Delfshaven rijk was.

Johannes Hermanus Henkes kwam in 1824 tijdens een openbare verkoop voor "een appel en een ei" in het bezit van een Delfshavense spiritus(=pure alcohol)stokerij. Hij werd daarbij ook mede-eigenaar van een paardenstal, een wagenhuis en pakhuizen en aandeelhouder in de **windmolen De Distilleerketel**.

Henkes' distilleerderij werd erg succesvol en veel mensen kennen de naam. Het pand van Henkes aan Voorhaven nr.19 t/m 31 werd gebouwd in de jaren zestig van de 19e eeuw.

1917



1900



LOCATIE 11 – V.O.C. Zee-Magazijn

Aan de andere kant van de Achterhaven zie je tussen de moderne woonblokken een oud gebouw. Het ziet er niet erg indrukwekkend uit, maar zoals je op de oude prent hiernaast kunt zien is dat **wel eens anders** geweest.

Dit gebouw was het Zee-Magazijn van de **V.O.C. in Delft**. De Verenigde Oost-indische Compagnie was een grote, mede door de Nederlandse staat gefinancierde, handelsorganisatie. Het doel was om beter handel te kunnen drijven met landen in **Oost Indië**: het huidige Indonesië en andere Aziatische landen.

Door deze handel met Azië kon de bevolking hier kennismaken met voor die tijd onbekende specerijerjen, zoals **peper, kaneel, nootmuskaat, foelie en kruidnagels**. Ook **katoen, zijde en porselein** waren tot dan toe onbekende goederen, die de V.O.C.-vloot uit Azië naar Nederland bracht.

Het gebouw zoals je het op de bovenste prent ziet, werd gebouwd in 1672. Het was vooral een **opslagplaats** voor alles wat nodig was voor de uitrusting van de V.O.C schepen, maar het moest bovenal **rijkdom en voorspoed** uitstralen. Het gebouw had een klokkentoren, grote nep-schoorstenen met daar bovenop een soort wereldbollen en een grote rijkversierde gevelsteen boven de ingang. In 1746 is dit gebouw afgebrand.

Het werd snel herbouwd. Even groot maar met minder versiering. Dat is te zien op de middelste afbeelding.

In de 17e eeuw was de V.O.C. erg succesvol. In de 18e eeuw ging het echter alsmaar slechter. Nederland raakte koloniën kwijt en ook de corruptie binnen de organisatie nam hand over hand toe. Toen de V.O.C. rond 1800 failliet ging was dat een zware slag voor Delfshaven. Veel bedrijven, en dus ook veel Delfshavenaars, waren afhankelijk van de V.O.C., omdat bijna iedereen daar direct of indirect voor werkte of goederen aan leverde.

LOCATIE 12 – Buizenwaal en V.O.C. scheepswerf

Een **waal** is een veilige haven voor schepen en een **buis** was een klein soort schip. Dus een buizenwaal is een veilige haven voor kleine schepen. De kleine schepen van de haringvissers noemde men **haringbuizen**.

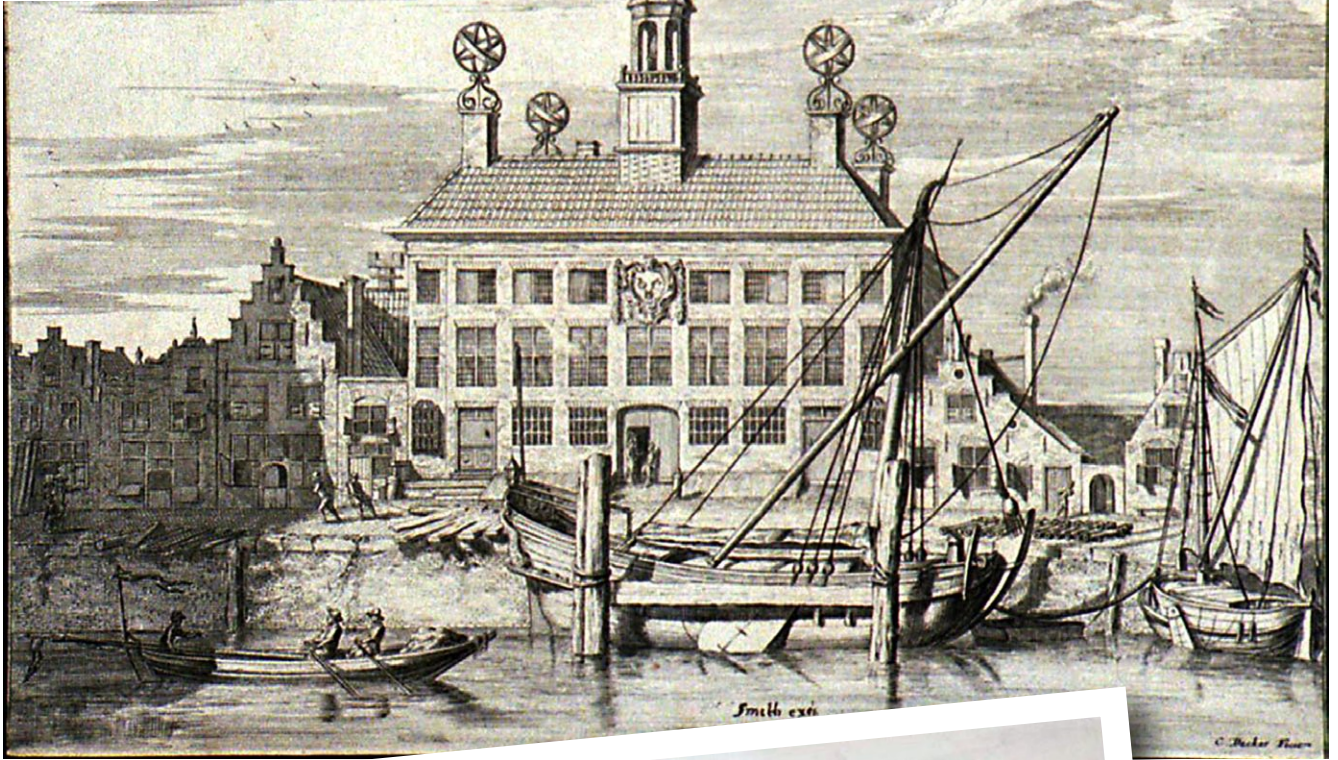
Omdat de haringvloot van het begin af aan steeds groter werd, moest er voor de groeiende vloot buizen een veilige haven worden gegraven. Dat gebeurde in 1601, aan het begin van de Achterhaven.

Aan het begin van de zeventiende eeuw huurde de V.O.C. een werf aan die net aangelegde Buizenwaal voor de bouw en het onderhoud van schepen. Ze huurden en kochten steeds meer grond tot ze een groot terrein hadden. Kijk maar op onderste tekening op de andere pagina. Je ziet het V.O.C. Magazijn van de achterkant, vooraan de scheepswerf en linksonder de buizenwaal. Op deze scheepswerf zijn honderdelf V.O.C.-schepen gebouwd.

Die dijk rechts, waar mensen op lopen, is dezelfde **zeedijk** waarop we deze wandeltocht begonnen.

1678

ZEE-MAGASYN VAND'
OOSTINDISCHE COMPAGNIE
staende op Stads haven.



Oost-Indische Compagnies-werf te Delfshaven 1779.

LOCATIE 13 – Graanmolen de Distilleerketel

De Distilleerketel is een **stellingmolen**. Het was een van de vijf moutmolens die ooit in Delfshaven stonden. Het is de enige stellingmolen die bewaard is gebleven. Dit is de enige korenmolen in Rotterdam die nog steeds in werking is. Van de andere vier Delfshavense molens zijn alleen twee molenstompen overgebleven.

Het was een moutmolen. Mout - gekiemd en vervolgens geplet graan - dient als grondstof voor moutwijn. Hiervan wordt dan bijvoorbeeld weer jenever of brandewijn gestookt in een ketel in een distilleerderij. Daarvan is de naam van de molen afgeleid.

De Distilleerketel is gebouwd in 1727. Na meer dan anderhalve eeuw, in 1899, brandde de molen uit, maar hij werd in 1902 weer opgebouwd. Tot 1922 werd er nog gemalen.

Begin vorige eeuw werd het maalwerk steeds meer gedaan door machines in fabrieken. De korenmolens kwamen leeg te staan en raakten in verval. Ook De Distilleerketel was toen niet meer dan een ruïne. Molens werden gesloopt, omdat ze niet meer nodig waren. De meeste mensen zagen windmolens in die tijd als **achterhaalde techniek** en vonden dat ze in de weg stonden. In 1940 werd de molen door de Luchtafweerdienst gebruikt als doelwit voor schietoefeningen en **in brand geschoten**.

Omdat De Distilleerketel de enige molen in Delfshaven was die nog voldoende ruimte had om zijn wieken te laten draaien, besloot de Stichting Stadsherstel Historisch Rotterdam om de stomp van de molen aan te kopen.

In 1984 werd de molen herbouwd, maar wel enkele meters verder dan de oorspronkelijke plaats. De gemeente Rotterdam was pal naast de molen huizen gaan bouwen en voor het draaien van de wieken was geen ruimte meer. Er zat niets anders op de molen tot de grond toe af te breken en enkele meters verder weer op te bouwen.

1907



1974



LOCATIE 14 – Delfshaven als zeehaven

Vanaf deze plaats heb je goed zicht op het V.O.C. Magazijn, de Buizenwaal en het Oosterhoofd van de Waaldijk waar de Delft is gebouwd. Ook zie je de twee havens van Delfshaven, zoals je ze vroeger kon zien vanaf de Maas. Want vroeger kwam de Maas tot hier. Het is hier behoorlijk veranderd sinds de 18e eeuw.

Havens zijn belangrijk voor de scheepvaart, en het vervoer over water is nog steeds een van de belangrijkste methodes om goederen op de plaats van bestemming te krijgen. Dat was al zo toen Delfshaven ontstond, in een tijd van kleine rivierbootjes en dat geldt nog steeds. Hiernaast zie je een tekening uit de 18e eeuw (de tijd van linesschip “Delft”) en daaronder een foto uit het begin van de vorige eeuw.

De haven begon problemen te krijgen toen de monding van de Schie begon dicht te slibben met het zand en de klei die het water van de Schie meevoerde. Er ontstond een grote, alsmaar groeiende, zandplaat die de Ruigeplaat werd genoemd. Dat is de plek op de Westzeedijk waar je nu staat. De bevaarbare geul tussen de Ruigeplaat en Delfshaven heette de Kous. Daarvan is alleen een klein stukje overgebleven: de Middenkous.

Om een goede vaarroute te behouden werd een nieuw kanaal door de Ruigeplaat gegraven, die uitmondde in de Maas op de plek die nu Schiemonnd heet. De Ruigeplaat werd volgebouwd met bedrijven en scheepsbouw- en reparatiewerven, zoals de grote scheepswerf van Bartel Wilton.

Uiteindelijk werden de havens van Delfshaven te smal voor het groeiende scheepvaartverkeer en de steeds groter wordende schepen. In de vorige eeuw werd de Coolhaven gegraven en de Parksluizen aangelegd om een nieuwe, ruimere vaarroute naar de Maas te maken. De Aelbrechtssluis werd daarna voorgoed afgesloten.

Tot de aanleg van de route via de Parksluizen was Delfshaven een drukke havenplaats met veel scheepvaart.



Gezicht op Delfshaven, Mathias de Salliet, naar Dirk de Jong, 1780 - 1787
Op de voorgrond zien we naar alle waarschijnlijkheid het begin van de Ruigeplaat.

1780



begin
20e eeuw



2017



METROSTATION
DELFSHAVEN



STOPPUNT OP
LOOP ROUTE



OBJECT BUITEN
LOOP ROUTE

