



MAGAZINE VAN HISTORISCH GENOOTSCHAP ROTTERODAMUM NO 24 • MAART 2020

KRONIEK

Rotterdamse
Boekenweek Special



VOOR ARI

Lieve Ari
Wees niet bang

De wereld is rond
en dat istie al lang

De mensen zijn goed
De mensen zijn slecht

Maar ze gaan allen
dezelfde weg

Hoe langer je leeft
hoe korter het duurt

Je komt uit het water
en gaat door het vuur

Daarom lieve Ari
Wees niet bang

De wereld draait rond
en dat doettie nog lang

Jules Deelder

24 november 1944 – 19 december 2019

uit: Interbellum,

Uitgeverij De Bezig Bij, 1987

De complete tekst van het gedicht *Voor Ari* is met grote letters over de volle lengte van de 900 meter lange fietsbuis van de Benelux-tunnel tussen Pernis en Vlaardingen in de tegelwand aangebracht. Daarmee is dit in feite het 'langste' gedicht ter wereld. Meer over de historie van de voormalige gemeente Pernis leest u op pagina 43.



COLOFON

De Kroniek is het verenigingsblad van het Historisch Genootschap Roterodamum en verschijnt drie keer per jaar. Leden krijgen de Kroniek gratis thuisgestuurd. Het lidmaatschap kost 35 euro per jaar.

Redactie:

Judith van Gilst, Frans Meijer
hgrotterdamum@gmail.com

Secretariaat:

C. Hartsuiker, Postbus 23538,
3001KM Rotterdam
Telefoon 0184-682291
Bank NL07INGB0000077300
webmaster Jeanette Bronts

www.rotterdamum.nl

Vormgeving: Inge Croes-Kwee,
Manifesta idee en ontwerp,
Rotterdam

Medewerkers aan dit nummer:

Evy van Ast, Sandra van Berkum,
Joris Boddaert, Cees Bronsveld,
Matthijs Dicke, Judith van Gilst, Len
de Klerk, Ben Maandag, Jan van de
Noort, Bram Oosterwijk, Arie van der
Schoor, Sjaak van der Velden
Druk: Printvisie, Rotterdam
Voorzijde: Wijnhaven met de Regen-
tessebrug, 1900 en 2019 uit *Vier
eeuwen Rotterdam Waterstad*; foto's
Stadsarchief Rotterdam en Maarten
Laupman.

Achterzijde: foto Daniël van de Ven
Fotoverantwoording: staat bij elk
artikel afzonderlijk vermeld

Kopij voor de Kroniek 25 moet uiter-
lijk 13 april 2020 bij de redactie zijn.



ONTVANGT U DE DIGITALE NIEUWSBRIEF VAN ROTTERDAMUM NOG NIET?

Stuur een email naar roterodamum@rotterdamum.nl en we
plaatsen u op de verzendlijst.
En heeft u onze facebookpagina
al eens bezocht? www.facebook.com/Roterodamum. Ook kunt u
Roterodamum op Twitter volgen
[@HGRoterodamum](https://twitter.com/HGRoterodamum)

VAN DE VOORZITTER

Zoals u ongetwijfeld hebt opgemerkt is Roterodamum met een aardige vernieuwings-slag bezig. Na het vernieuwen van de Kroniek en de introductie van de digitale Nieuws-brief, is half januari ook de nieuwe website gelanceerd.

Op het gebied van het erfgoed van Rotterdam zijn we nog wat actiever geworden. De Bijenkorfsteen is definitief op weg naar een plaats in het centrum van Rotterdam dank-zij het recente besluit tot plaatsing van burgemeester en wethouders. Deze gevelsteen van de oude “Dudok” Bijenkorf is nu nog bij een restauratiebedrijf in Ameide. In Delfs-haven proberen we de gevelsteen waarmee burgemeester Van Citters van de toenmali-ge gemeente Delfshaven werd bedankt voor zijn inspanningen voor schoon drinkwater in zijn gemeente, terug te krijgen in het hart van Delfshaven. Dat leek bijna rond, er zijn echter nog wat hobbels glad te strijken.

Als Roterodamum kwamen we ook op voor ander belangrijk erfgoed: de borden boven de winkelpui van twee panden in de Noordmolenstraat waar textielbedrijf Zeeman wilde uitbreiden. Met een snelle actie en op het laatste moment ingrijpen lukte het de borden met de tekst “Uw adres is Het Wonder”, aangebracht in 1938 door de Jood-se familie De Winter, te behouden. De familie De Winter werd in 1942 in Auschwitz vermoord. Het behoud van deze unieke geveldelen was zeker mede te danken aan de media-aandacht die we – juist ook voor de snelle actie- kregen van RTV Rijnmond, Tele-graaf, AD en NPO Radio1. Als Roterodamum vinden wij het van groot belang deze tast-bare herinnering aan een zo gruwelijke geschiedenis op juist deze plaats – waar deze familie midden in de samenleving stond – te behouden.

U zult in deze Kroniek (en in de Nieuwsbrief) veel meer lezen over het programma voor de komende tijd. Een proces, waarmee we doorlopend bezig zijn.

Tot slot wil u laten weten dat ik mijn voorzitterschap in de eerstkomende Algemene Ledenvergadering op 27 mei a.s. zal neerleggen. Na twaalf jaar bestuurslidmaatschap, waarvan drie jaar als voorzitter vind ik de tijd gekomen om terug te treden. Ik wens u veel plezier met het lezen van deze speciale Rotterdamse boeken Kroniek, en hoop dat veel leden bij één of meer van onze activiteiten aanwezig zullen zijn. Het gaat Roterodamum goed!

Frank Roos, voorzitter

IN DIT NUMMER O.A.



4

DANIËL VAN DE VEN
FOTOGRAAF, SCHRIJVER,
RASVERTELLER, ROTTERDAMMER



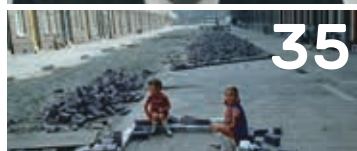
10

GERRIT GROENEWEGEN 1754-1826
STADSTEKENAAR VAN ROTTERDAM



26

DE LAATSTE HAVENBARON
JACQUES SCHOUFOUR,
MAATSCHAPPELIJK BETROKKEN
ONDERNEMER IN ROTTERDAM



35

DE NOODZAAK VAN DE ROTTERDAMSE
STADSVERNIEUWING

DANIËL VAN DE VEN



FOTOGRAAF, SCHRIJVER, RASVERTELLER, ROTTERDAMMER

Zeventien is Daniël van de Ven als hij zijn eerste persfoto maakt. 73 jaar later, hij is dan negentig, verschijnt er een boek over hem en toont de Kunsthal zijn werk. En dat is niet voor niets. Je blijft kijken naar zijn foto's, alles is raak. Van de Ven speelt met licht- en schaduwwerking en is een meester in het vastleggen van reflecties. Hij ziet lijnen die anderen ontgaan en heeft een fenomenaal gevoel voor de opbouw van een voorstelling waarbij fraaie luchtpartijen van hem alle ruimte krijgen.

SANDRA VAN BERKUM



Als fotojournalist moest je – vanzelfsprekend – goed kunnen fotograferen. Minstens zo belangrijk was het om met iedereen door de bocht te kunnen: van de voorname opdrachtgevers en kapiteins bij de Holland-Amerika Lijn (HAL) tot de havenopzichters, havenarbeiders, dekgasten en kraanmachinisten op de kades en de werven. Van de Ven had die gave. Hij wist precies wanneer hij een grapje moest maken, zich niet moest laten afschepen of juist onzichtbaar moest zijn. Wanneer hij door de HAL op pad gestuurd werd, wist hij nooit wat hem te wachten stond en wie hij zou ontmoeten. 'Ga eens kijken of daar iets te fotograferen valt,' kreeg hij te horen. Verder moest hij het maar uitzoeken. Dat klinkt avontuurlijk, maar het was een harde wereld. Hij werd wel eens zonder pardon van de kade weggestuurd en tussen fotograferen onderling was het duwen geblazen als het ging om de beste positie om te kunnen fotograferen. En waren de foto's niet naar wens? Dan werden ze niet afgenomen en had een dag werken niets opgeleverd.

Dan waren er nog de 'modellen'. Van de Ven had vaak maar weinig tijd om hen te fotograferen. Met zijn kordate en beleefde optreden lukte het hem om het vertrouwen te winnen van de, soms nerveuze reizigers op de HAL-schepen. Zoals de grote emigrantenfamilies op weg naar een nieuw leven of de groep Nederlandse vrouwen die hun Canadese soldaten achternaging. Allemaal kijken ze trots en vrolijk in zijn lens. Ook vele beroemdheden werden door Van de Ven vereeuwigd: Clark Gable bij Dier-

gaarde Blijdorp, Audrey Hepburn en haar echtgenoot in een salonbootje op de Maas, Toon Hermans aan boord van de Nieuw Amsterdam, Willem Duys en Erica Terpstra etend van een drijvende taart in het zwembad van de Rotterdam. Ze leken het prima te vinden om voor Van de Ven te poseren.

◀ De tewaterlating van de Rotterdam op 13 september 1958

▼ Daniël van de Ven poseert trots bij zijn nieuwe auto, een DKW

Het fotograferen van de koninklijke familie tijdens het galadiner van de Koninklijke Proefvaart van de Rotterdam was een ander verhaal. Koningin Juliana wenste geen fotograferen te zien. Maar de HAL wilde natuurlijk graag dat dit historische moment werd vastgelegd. Van de Ven moest aanzitten aan het diner en zo onopvallend mogelijk opereren.





Hij slaagde erin om koningin Juliana ontspannen en voornaam in beeld te brengen. Ook tijdens het feest aan boord van de Rotterdam ter gelegenheid van de achttiende verjaardag van prinses Margriet had koningin Juliana geen behoefte aan camera's. Het was een moeilijke tijd voor haar vanwege het omstreden huwelijk van prinses Irene dat een paar dagen later in Rome zou plaatsvinden. Desondanks wist Van de Ven de familie stralend vast te leggen. Juliana lijkt zijn aanwezigheid helemaal niet op te merken.

ROTTERDAMSE BRANIE

In het boek 'Voor altijd Rotterdam' klinkt Van de Vens aanstekelijke, Rotterdamse manier van vertellen door: met branie, het nodige theater en soms een 'snik'. Bij twintig foto's haalt hij herinneringen op, vertelt hoe de foto tot stand is gekomen, wat de foto voor hem betekent, maar ook wat er niet goed ging. Hij is een rasverteller naar wie je urenlang kunt luisteren. Hilarisch is het verhaal waarin hij, in zijn eigen woorden, 'als een rol behang' op volle zee

^ Een verdwenen Rotterdam stadsbeeld: het populaire warenhuis Ter Meulen aan het Binnenwegplein. Een 'dagje Ter Meulen' was voor veel dames een uitje!

uit een patrijspoort werd geschoven door een paar gespieerde dekgasten. Hij wilde de boeggolf van de Rotterdam fotograferen en had van tevoren bekeken vanaf welke positie dat zou moeten gebeuren. Maar toen hij buitenboord hing, met zijn bovenbenen steunend op een stalen rand, zag hij dat hij de verkeerde patrijspoort had uitgekozen. Met de moed der wanhoop schoot hij toch maar een paar foto's. Zijn 'Ik ben klaar!' werd vanwege het donderende geraas van de wind niet gehoord door de dekgasten. Het ging maar net goed. Toen een van hen zag dat de fotograaf een beetje blauw aanliep, werd Van de Ven in één ruk over de stalen rand naar binnen getrokken. Een pijnlijke ervaring, maar hij was blij dat hij het er levend vanaf had gebracht. De dekgasten hadden natuurlijk pret voor tien en Van de Ven kon uiteindelijk niet anders dan met ze meelachen.

Doodsangsten stond Van de Ven uit toen hij, voor het oog van het personeel van de Ferrofabriek, met zijn camera tussen zijn tanden langs een meer dan



^ De Rotterdam vertrekt vanaf de Wilhelminakade. De foto is gemaakt vanaf de Westerlaantoren, het hoofdkantoor van rederij Phs. Van Ommeren

honderd meter hoge schoorsteenpijp naar boven klom voor een overzichtsfoto van het fabrieksterrein. Een hachelijke onderneming. Eenmaal boven schreef hij bevend enkele afscheidswaarden in zijn zakboekje, 'voor het geval dat'. Ook zijn maandelijks 'acrobatiese akt' op een kraanarm staat Van de Ven nog bij alsof het gisteren gebeurde. Zijn vriend Kees, een kraanmachinist, had er het grootste plezier in om de kraanarm tijdens het draaien abrupt stop te zetten, zodat Van de Ven zich met beide handen moest vasthouden om er niet vanaf geschud te worden en zestig meter naar beneden te vallen. Ouderwetse havenhumor!

DE KROEG VAN VADER HENK

Voor het fotojournalistenvak in de scheepvaart moest je niet bang zijn uitgevallen, dat is wel duidelijk. Van de Ven was gewend aan het havenvolk en het rondbanjeren in de haven. Dat is niet zo verwonderlijk. Zijn vader was oud-zeeman en eigenaar van een goedlopende zeemanskroeg in Delfshaven, 'Café H.J.J. van de Ven'. Van de Ven heeft zijn her-

Eenmaal boven in een meer dan honderd meter hoge schoorsteenpijp schreef hij bevend enkele afscheidswaarden in zijn zakboekje, 'voor het geval dat'.

inneringen aan die dampende kroeg uit zijn jeugd opgetekend:

'Het was bitterkoud voor november, het vroom dat het kraakte. Het graafwerk aan de Coolhaven was gestaakt, want er was geen schop meer de grond in te krijgen. Werklui stampten hun voeten warm. Uit hun monden kwam damp terwijl ze langzaam de

dijk opliepen. De Schielands Hoge Zeedijk, die daar eigenlijk de Boven en Beneden Havenstraat heette, gaf toegang tot de oude hoofdstraat van Delfshaven, de Voorstraat. De blauwe keien van dit korte straatje voerden naar het Zakkendragershuisje uit 1653. Op nummer 1 kwam de warmte de mannen tegemoet toen zij de deur van het café openden. Boven de tapkast hing in lange slierten de tabakswalm. Het gelige licht van de gekrulde lampjes verlichtte schaars het buffet met de in koper gevatte spiegels. Daarin werden kistjes sigaren, olifantjes van zwart ebbenhout, flessen kinawijn, een stootand van een narwal, Nagelbitter en op schil getrokken citroenjenever weerspiegeld. Aan een van de hoeken van het buffet hingen de harde worsten. Daaronder keken de mosselen je aan van achter het glas van een grote stopfles met daarop de naam 'Zeelands roem'. 'Chocolade A. Driessen' stond op het deurtje op de andere hoek. Daar werd de rookwaar bewaard: zilveren pakjes Van Nelle zware shag met een blauwe band, groen was voor sigaretten van 'Chief Whip op ieders lip' en Miss Blanche was te herkennen aan een gele band. (...)

Er heerste geborgenheid in Henks kroeg. Zie hem daar staan achter de tapkast in zijn eeuwige, te lange stoffjas: een brede, korte man met een dikke nek, grijze ogen en de blik van een ijsbeer. Henk verstond zijn publiek en zij hem. Hij had lang gevaren en kende de wereld en vooral het volk dat de wereldzeeën bevoer, 'Behalve van de Never Come Back Line,' zei hij als hij in een vrolijke bui was. Henk was iemand die weinig tolerantie kende. Hij was onbetwist de baas op zijn eigen 'schip', het café. Toch was hij geliefd onder zijn bezoekers. Omdat hij begaan was met de minderbedeelden, royaal was en de taal van het zoute water sprak.

MIJN STAD

Van de Ven is vooral bekend van zijn foto's voor de HAL. Maar hij fotografeerde ook het Rotterdamse straatbeeld, met winkels als H. ter Meulen en de Bijenkorf, een vlooiemarkt, een caféterras in het voorjaarszonnetje, winkelend publiek. Hij legde het vervoer van meel vast, metselaars in de bouw of het blussen van een brand, was aanwezig bij sportwedstrijden en fotografeerde Ossip Zadkine bij de onthulling van zijn beeld 'De verwoeste stad'. Het zijn momentopnames van het dagelijks leven in een naoorlogs Rotterdam. Uiteraard gefotografeerd in het mooiste licht, vanuit de juiste hoek en met een sterke compositie, het blijft natuurlijk 'een Van de Ven'.

Relatief onbekend zijn Van de Vens foto's van mensen in alledaagse situaties. Daarin toont hij zich een geheel andere fotograaf. De beelden dragen een zekere verstillings in zich, gecombineerd met



◀ Klaar voor de reis!
Een passagier op een van de schepen van de Holland-Amerika Lijn

➤ Van de Ven was vaak eigenwijs als het ging om de beste positie voor het beste beeld. Stonden de collega-fotografen achter de rekstok, dan stond Van de Ven ervóór. Vanuit deze hoek lijkt de turner de kijker tegemoet te 'vliegen'. De foto is genomen in De Kuip.



⤴ Molen De Noord staat in brand in de nacht van 27 op 28 juli 1954

➤ De Nieuw Amsterdam met zijn prachtige zeeg, gezien langs de boeg van de Statendam



een humoristische 'twist': een meisje dat haar kat uitlaat, een man met een kinderwagen op een handkar, lezende kinderen onder een geïmproviseerd zonnenscherm tussen twee fietsen. Menselijke foto's zijn het, waarbij een enkele blik soms boekdelen spreekt. De vermoeid ogende steward op de roltrap van de Rotterdam toverde toen hij de eetzaal betrad ongetwijfeld een charmante lach op zijn gezicht. Het meisje dat tegen de schutting geleund een tijdschrift leest, lijkt wat nukkig te kijken, maar ze stond toch toe dat de fotograaf zijn camera op haar richtte. Zou ze zich nog herinneren dat de foto werd gemaakt? Zou iemand haar nog herkennen?

Het zijn vragen die niet meer te beantwoorden zijn. Je gaat als vanzelf fantaseren. Die keurige dame bij de reling van een passagiersschip ziet eruit alsof ze haar zaakjes tiptop op orde heeft. Als je beter kijkt, vallen haar gelakte nagels en de frivole roos in het knoopsgat van haar blouse op. Uit haar blik lijkt onverholen pret te spreken. Zou ze misschien een rendez-vous hebben aan boord? En ging ze op vakantie of op familiebezoek? Wie ze was zullen we waarschijnlijk nooit weten. Dat is de vraag die ook stevast oprijst bij het zien van de foto's van emigrantengezinnen. Ouders met een trits kinderen in alle leeftijden. Er zat vaak een pias tussen die een gekke bek trok naar de fotograaf, een oudste dochter die als een tweede moeder voor het gezin zorgde en een paar volwassen broers, poserend met de borst fier vooruit. Moedige mensen waren het die alles en iedereen achterlieten voor een nieuwe toekomst in een ver, onbekend land. Wat zochten ze daar? Wat is er van hen geworden? Ze hebben de foto die Van de Ven voor hun vertrek maakte waarschijnlijk zelf nooit gezien.



HET OOG

Je kunt hem een oer-Rotterdammer noemen.

Van de Ven is geboren en getogen in historisch Delfshaven en is altijd in Rotterdam blijven wonen. Zijn camera hield van Rotterdam. Tussen 1946 en 1971 wijdde Van de Ven zich aan 'zijn stad'. Voor kranten en later voor rederijen als de HAL en de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd.

Voor Van de Ven was fotograferen zijn dagelijks brood. Toen hij de foto's maakte stond de voorstelling centraal vanwege de nieuws- of promotiewaarde ervan. Inmiddels hebben zijn foto's een geheel andere betekenis gekregen. Ze doen het Rotterdam van toen herleven. Maar vooral is er aandacht voor de artisticeit, het talent en het oog van Daniël van de Ven.

Uitgeverij Scriptum, Hardcover, 224 pagina's
€ 34,95 ISBN 978-94-92881-33-5

GERRIT GROENEWEGEN 1754-1826 STADS

Bram Oosterwijk is de schrijver van wie in de reeks van de Stichting Historische Publicaties Roterodamum de meeste boeken zijn uitgegeven. Vandaar dat hij op verzoek van de redactie naast zijn lezing over Gerrit Groenewegen in het Roterodamum Café ook een artikel heeft geschreven voor deze Boekenweek Kroniek.

BRAM OOSTERWIJK

Ik was haven- en scheepvaartredacteur van het *Rotterdams Nieuwsblad*, dat in april 1978 honderd jaar bestond. Voor een jubileumbijlage schreef ik een groot verhaal over zakenman, politicus, reder en uiteindelijk fraudeur Lodewijk Pincoffs (1827-1911). Hij vluchtte met zijn gezin op 14 mei 1879 naar New York. Op de dag af honderd jaar later verscheen de door mij geschreven biografie van Pincoffs (*Vlucht na victorie*). Zo'n dertig jaar later kwam er een tweede biografie: *Ik verlang geen dank*. Mijn allereerste boekje ging over de Willemsbrug, die in 1976 honderd jaar over de Nieuwe Maas lag. Voor de vier dagbladen waar ik heb gewerkt schreef ik vooral over maritieme zaken, maar ook over historische Rotterdamse onderwerpen. Die combinatie hanteerde ik eveneens voor de boeken die ik vanaf de jaren tachtig ben gaan schrijven.



➤ Voor zover bekend is dit de laatste tekening van Gerrit Groenewegen. Hij staat in zijn woonkamer in het voormalige ambacht Cool (gedateerd november 1816).



Dat zijn onder meer de biografieën van koopman/reder Anthony van Hoboken (1756-1850) - *Koning van de koopvaart* - en van Willem Ruys (1809-1889) - *Reder in Rotterdam*.

Genoeg over het verleden. Boek nummer 26 heet: *Stadstekenaar van Rotterdam - Gerrit Groenewegen 1754-1826*. Kort na de verschijning kreeg ik van Roterodamum het verzoek of ik voor een speciale *Kroniek* over Rotterdamse boeken iets over deze tekenaar/kunstschilder zou willen schrijven, maar vooral ook over mezelf en hoe het zo met al die

TEKENAAR VAN ROTTERDAM



boeken is gekomen en gegaan. Met dat laatste had ik echt wel wat moeite, maar ik heb het met enige gêne dan toch maar gedaan.

Natuurlijk kende ik het werk van Groenewegen. Zijn tekeningen staan in meerdere boeken over de geschiedenis van de Maasstad; onder meer in het in 1954 verschenen *Prentenboek van Rotterdam - Een wandeling door de tijd en door de stad*. Ik had me echter nooit in Gerrit Groenewegen zelf verdiept. Het was, net als met Pincoffs, ook wat hem betreft opmerkelijk dat er nooit eerder een boek over zijn leven en zijn oeuvre was verschenen. In 1976 – an-

^ Het zuidelijke gedeelte van de Leuvehaven, met de Wester Nieuwehoofdpoort (gedateerd 1790).

derhalve eeuw na Groenewegens overlijden – had het Gemeentearchief in het gebouw aan de Mathe-nesserlaan een expositie van een aantal van zijn aquarellen en pen- en penseeltekeningen ingericht. Piet Ratsma (destijds beheerder van de topografisch-historische atlas van het archief) maakte de catalogus en schreef daarna ook in enkele tijdschriften over Groenewegens werk. Ik heb gebruik mogen maken van Ratsma's teksten en ben in het Stadsarchief naar meer gaan zoeken. Afgezien van enkele notariële akten en twee door hem geschreven brieven was er bijzonder weinig.

Ik ben ook op zoek gegaan naar het Rotterdam van de late achttiende en vroege negentiende eeuw. Dat waren rumoerige tijden: met de patriotten en de prinsgezinden, met de aan kritiek onderhevige stadhouder Willem V, de Franse tijd (1795-1813) en vervolgens de opbloei van het land met koning Willem I. Groenewegen heeft op een schitterende manier in beeld gebracht hoe de stad er destijds uitzag. En dan gaat het bijna altijd om het zuidelijke gedeelte (de 'waterstad'), met de gegoede buurten en de stadshavens. In het armoedige noordelijke deel van de stad kwam hij niet of nauwelijks. Gerrit Groenewegen heeft een tragisch leven gehad. Hij werd op 16 oktober 1754 geboren in de ouderlijke woning aan de noordzijde van Schielands Hooge Zeedijk (de huidige Westzeedijk) in het ambacht Cool, dat tegen de zuidwestelijke grens met Rotterdam lag. Als kleuter verloor hij zijn moeder en zijn enige broertje. Op achttienjarige leeftijd werd zijn rechtersvoet afgekneld toen hij te vlug van een ophaalbrug wilde stappen. Gerrit was net als zijn vader scheepstimmerman op een werf aan de Zalmhaven: een vak dat hij met een beenprothese en twee krukken nooit meer kon uitoefenen. Het was een geluk bij een ongeluk dat hij een groot talent voor tekenen had. Gerrit zou (nadat hij enige tijd les had gehad van tekenleraar Nicolaas Muys)

van tekenen inderdaad zijn beroep kunnen maken. Met zijn lichamelijke handicap trok hij de stad in. Hij maakte zijn schetsen op de mooiste locaties en werkte die vervolgens thuis uit. Zijn voorkeur ging uit naar de Leuvehaven, de Oudehaven, het Beursplein, de Zuidblaak, de Noordblaak en vele andere plekken die hem boeiden. Als voormalig scheepstimmerman had hij een grote liefde voor en een enorme kennis van schepen. Bij de stadshavens en op de oevers van de Nieuwe Maas heeft hij ze op papier vereeuwigd: de fregatten, de brikken, de sloepen en al die andere schepen. Gerrit was vooral ook een eerste klasse scheepstekenaar. In 1801 verscheen er een boek met 84 etsen van tekeningen die hij van de talloze vaderlandse scheepstypen uit de late achttiende eeuw had gemaakt. Er is helaas nooit een lijst aangetroffen met gegevens over wat, wanneer, voor wie en voor welk bedrag hij iets had getekend. Gerrits eerste (althans bekend zijnde) tekening is die van een enorme brand in de Pottebakkerssteeg, op 11 maart 1779. Zijn eerste van de zes olieverfschilderijen die hij eveneens heeft gemaakt is die van de Leuvehaven; het paneel dateert uit 1782. In 1793 trouwde Groenewegen met Neeltje Westerdijk, die ruim een jaar later een doodgeboren kind baarde. Een tragische gebeurtenis en de

▼ Een schip op een brede riviermond (vermoedelijk 1780-1782).



zoveelste zware tegenslag in zijn leven. Zijn vrouw stierf in 1814. Voor zover bekend heeft Gerrit in 1816 voor het laatst getekend: onder meer zichzelf, staande in zijn woonkamer in Cool.

Groenewegen was eenzaam geworden. Hij verbleef van 1819 tot 1823 in het Proveniershuis aan de Schiekade, waar hij als een onbemiddelde bejaarde man een kamer had gekregen. Na zijn vertrek heeft hij nog drie jaar geleefd; hij overleed op 7 augustus 1826. Gerrit werd begraven op het kerkhofje bij de (eerste) Zuiderkerk, die op een pleintje tussen de Jufferstraat en de Glashaven stond.

Na zijn dood bracht een collega-tekenaar als eerbetoon een kleurenlitho van één van Groenewegens zelfportretten op de markt: als een dierbare herinnering aan een geweldige tekenaar die geen gemakkelijk leven heeft gehad, maar die door zijn onmiskenbare tekentalent er niet alleen voor zichzelf maar ook voor talloze anderen toch iets heel moois van heeft kunnen maken.

Noot van de redactie: Kijk voor meer informatie over Historische Publicaties Rotterdam op www.rotterdam-publicaties.nl

Uitgeverij Trichis,
Hardcover, 176 pagina's, € 34,95
ISBN 978-94-92881-33-5



♥ Een schip met hooi of stro, ter hoogte van Overschie (vermoedelijk 1805).



STAMBOOMONDERZOEK BRENGT PRACHTIGE VERHALEN AAN HET LICHT

De laatste maanden van vorig jaar werden twee bijzondere boeken onder de aandacht gebracht van de redactie. Beide lijvige boekwerken zijn het resultaat van jarenlang onderzoek naar directe familieleden, verre voorouders en hun verhalen. Zo'n speurtocht op zich is een avontuur vol onverwachte wendingen en ontdekkingen. Mensen volgen en helpen bij zo'n ontdekkingsreis levert zelfs een televisieprogramma op, 'Verborgene Verleden', dat met bekende Nederlanders wordt gemaakt. In de aflevering met Jules Deelder, die onlangs na zijn overlijden werd herhaald, kwam de hoofdpersoon zelfs op Spitsbergen terecht. Daar werd hem duidelijk dat zijn beide grootouders nazaat waren van walvisvaarders. Avonturiers dus en geen piraten, zoals Jules Deelder zelf ooit had bedacht.

JUDITH VAN GILST



14

Iedereen heeft thuis wel een foto, die een beetje bruin geworden in een album geplakt zit en waarvan niemand weet wie het is. Van welke tak van de familie is dit een vertegenwoordiger?

Bij bestudering let je op bekende trekken in het gelaat of de plaats waar de foto is genomen om erachter te komen wie de persoon is die daar in zijn zondagse pak met een streng gezicht in de camera kijkt. En dan is het zaadje geplant en begin je aan een hobby, die je soms dagelijks bezighoudt tot er een bijna compleet verhaal te vertellen is. Soms weet je zo weinig van je familie, dat je vanaf een oud woonadres of alleen een overlijdensakte moet starten met het genealogisch onderzoek.

NEUTEBOOM, EEN BOOM VOL VERHALEN DOOR BEP KASTELEIJNS- NEUTEBOOM

Bep Kastelijns-Neuteboom werd geïnspireerd door het vroege overlijden van haar vader Cornelis Neuteboom op 43-jarige leeftijd. En dan vooral door zijn leven in tijden dat een 'bed, bad en brood' niet voor iedere Rotterdammer vanzelfsprekend was. Twee boeken hebben haar tijdens de lange zoektocht geïnspireerd tot grondig onderzoek. *Het pauperparadijs* van Suzanna Jansen en *Altijd roomboter* van Nelleke Noordervliet.

Het onderzoek dat bijna dertig jaar duurde, bracht

haar langs veel instituten, archieven, verre familieleden en oud-schoolgenoten van haar vader. Zo ontstond er een boek van 500 pagina's in bijna A4-formaat vol met boeiende verhalen.

Uiteraard heel veel namen, geboortedata en overlijdensberichten. Maar ook verrassend veel verhalen over de leef- en woonomstandigheden van haar grootouders en haar vader, die zich afspeelden op verschillende locaties in Rotterdam.

Het besef dat haar eigen kinderen in welvaart en vrede en met de wereld aan hun voeten opgegroeid

➤ Noordmolenstraat in 1942, vlakbij de plaats waar de winkel van Israël Levi de Winter (Uw adres is Het Wonder) aan de rechterzijde van de straat was gevestigd.



◀ De Thoolenstraat te Rotterdam in 1910.

Foto Collectie Stadsarchief Rotterdam.



zijn, maakte dat zij gepassioneerd en uitgebreid heeft uitgezocht hoe haar familieleden in de 19^e eeuw en begin 20^e eeuw zich staande hadden gehouden. Vooral de verhalen over haar overgrootouders in hun krotwoningen in de Thoolenstraat met nauwelijks 2 kamertjes voor een gezin met 6 kinderen geven een prachtig beeld van de sociaaleconomische situatie

CITAAT UIT NEUTEBOOM, EEN BOOM VOL VERHALEN **Verbetering van de woonomstandigheden, ook bij de familie Neuteboom**

Toch kwam er wel verbetering in de woonomstandigheden. Op een foto van de Thoolenstraat zie ik hoe mijn overgrootvader woonde in de eerste jaren in Rotterdam vanaf 1878. Zijn broer Hendrik woonde nog een heel aantal jaren in deze Thoolenstraat. De Thoolenstraat was een straatje van nog geen drie meter breed met maar een of twee kamers per huishouden, waar alles gebeurde. Haast aan ieder huis was een spionnetje. Dit was een spiegel, waarmee je kon zien wie er voor de deur stond. Waarschijnlijk was dat omdat er veel ongewenst bezoek was van schuldeisers. Hier woonden veel grote gezinnen, veel kinderen liepen op straat, het leven zal zich wel op straat hebben afgespeeld. Hier was veel herrie, de geur van uien die er gepeld werden door de vrouwen. Gekijf van moeders en vaders. Dit straatje is, zoals zovele straatjes in Rotterdam-Centrum, verwoest bij het bombardement in 1940. Mijn overgrootvader was snel weg uit dit straatje, misschien welbewust en woonde o.a. aan de Crooswijkseweg in de (toen grotendeels) arbeiderswijk Crooswijk.

waarin veel Rotterdammers zich bevonden van begin 20^e eeuw tot na de oorlog. Gelukkig voor haar heeft ze ook een goed beeld gekregen van de schoolcarrière en uithuisplaatsing van haar vader tijdens zijn HBS-tijd. Hij mocht van zijn vader doorleren om een betere toekomst voor zichzelf mogelijk te maken, terwijl zijn moeder wilde dat hij ging werken om geld te verdienen. Het zijn deze passages in het boek die samen met een aantal anekdotes uit de oorlog, maken dat je blijft lezen in het 'Rotterdamse' deel van dit veelomvattende familieverhaal. Voor de liefhebbers en mensen die erover denken een soortgelijk onderzoek naar hun familie te starten is, *Neuteboom, een boom vol verhalen*, een aanrader.

Wilt u contact met Bep Kastelijns, heeft u interesse in het boek, haar mailadres is: bep@kastelijns.nl, telefoon 040-2544982.

WAAR KOMT ELWYN VANDAAN? **DOOR ELWYN SCHREUDER**

De zoektocht van Elwyn Schreuder begon toen hij na het overlijden van zijn schoonouders, het huis ging opruimen en een doos op zolder vond. Een doos vol met foto's van onbekende mensen, die ongetwijfeld familie waren, maar niemand wist wie het waren. Hij besloot toen om zijn ouders te vragen of zij ook foto's in hun bezit hadden van hun

ouders of van vorige generaties. En uiteraard of zij ook de verhalen kenden die daarbij hoorden. Toen zijn vader ging vertellen over zijn eigen speurtocht naar twee takken van zijn familie, de familie van Schelven uit Zierikzee en de familie Schreuder, die oorspronkelijk uit Duitsland kwam, werd de interesse van Elwyn echt gewekt. Hij pakte het voortvarend aan en ging zelfs met zijn gezin op pad naar Duitsland zonder de exacte locatie en gegevens over zijn voorouders te weten. Dit alles speelde zich eind jaren 90 af, toen het internet nog niet zo wijdverspreid was. De speurtocht van Elwyn wordt dan ook getypeerd door het echte handwerk. Veel mensen aanschrijven (later ook per e-mail) en dan wachten tot de post komt met foto's en uitleg over personen, die erop staan. Zoeken in kerkarchieven was ook een onderdeel van het werk, maar door een allesverwoestende brand in de kerk van Neuenkirchen bei Bramsche in 1730 was er veel informatie verloren gegaan en kon hij niet verder terug.

Door zijn tweede reis naar Duitsland kwam hij meer te weten over de Schreudertak, de voorouders van zijn vader. In zijn boek beschrijft Elwyn de min of meer toevallige ontmoeting met een herenboer die hem veel informatie verschafte en die hem papieren uit zijn eigen familiearchief zomaar meegaf om te kopiëren. Daarbij vertrouwde deze Bernard Otte Elwyn omdat 'hij er netjes uitzag'. Uiteraard heeft Elwyn hem niet teleurgesteld. Uit de archieven bleek dat de Schreuders, eenmaal aangekomen in Nederland, timmerman, metselaar en later verzekeringsagent /uitvaartleider van beroep werden. De zakelijke kant van de familie kwam pas begin twintigste eeuw tot uiting toen zijn overgrootouders huizen in bezit kregen om dat overgrootvader aannemer/bouwer was. Later richtte zijn grootvader een verzekeringskantoor op (dat nu 105 jaar bestaat).

Zelf nam Elwyn, na zijn studie aan de Erasmus Universiteit, het familiebedrijf in 1977 over van zijn vader Hans Schreuder, dat reeds in 1915 was opgericht door zijn grootvader Pieter Schreuder. In 2017 heeft hij zijn bedrijf verkocht, omdat zijn kinderen jammer genoeg geen belangstelling hadden om in de voetsporen van hun voorouders te treden.

De speurtocht naar de familie van Elwyn's moeder, Margaret Anghared Roberts, bracht Elwyn samen met haar en met zijn eigen zoon Floris naar Wales. Ook daar lieten zij geen mogelijkheid onbenut om meer te weten te komen over onbekende familieleden. En om de verhalen over deze mensen op te tekenen tijdens hun ontmoetingen met Schotse achternichten en hun gezinnen. Ontdekkingen in archieven, geboorte- en overlijdensregisters leverden ook saillante details op. Een oom die zelfmoord



⬆ Familie
Schreuder

⬆ Bergstraat

⬅ Baptism
Felinfoel

➤ Argylestreet
no 19 Tom Lloyd
1920

pleegde in 1936, huwelijken, die overhaast gesloten werden ('motjes') en scheidingen, die in vroeger tijden nog zorgden voor schaamte en schande.

Twintig jaar speuren werd zorgvuldig samengebracht en opgetekend in een kleurrijk geïllustreerd boek. Oneindig veel uren bracht Elwyn door in zijn eigen 'museum', zijn werkkamer aan de C.N.A.

► Elwyn in zijn werkkamer of- wel 'museum'

CITAAT UIT WAAR KOMT ELWYN VANDAAN?

Een bezoek aan Rozenburg (ZH) woonplaats van Johan Hermann (1785-1858) en Willemijntje Schreuder (overleden 11 februari 1855)

'In het oude Blankenburg, een wijk van Rozenburg, staat een Hervormd Kerkje. Hier gingen de Schreuders waarschijnlijk nooit naar toe, ze waren immers Rooms-Katholiek. Maar waar gaan ze dan wel naar de kerk, vraag ik me af? Ik heb ook nooit kunnen achterhalen waar ze in Rozenburg zijn begraven. Al wijzen de overlijdensakten wel uit dat ze in Rozenburg zijn overleden. Ze woonden aan de Boomendijk in Rozenburg. Daar stonden meerdere huisjes als een soort langgerekte boerderij. In een van die huisjes hebben ze een tijdje gewoond. Beslist geen riant optrekje. In 1969 zijn deze huisjes afgebroken vanwege alle vernieuwingen in dit gebied, waar de industrie alle grond opeist. Tijdens mijn bezoek in 1998 vind ik nog wel wat huisjes aan de Boomendijk, de laatste restanten van een bijna geheel weggevaagd dorp, maar niet meer het hus waar de Schreuders woonden. Of er ook Schreuders getrouwd zijn in het voormalige gemeentehuis van Rozenburg, nu het Wapen van Rozenburg, is niet zeker. Vermoedelijk bestond dit gebouw in 1843 nog niet en zijn ze in de kerk getrouwd. Maar welke?'



Looslaan met uitzicht op het Plaswijckpark. De kamer is gevuld met schilderijen, foto's en andere bijzondere objecten en aandenkens, die hij kreeg van familieleden tijdens zijn jarenlange onderzoeken. Het boek is nu af. Geen spannende post meer in de brievenbus. Niet telkens weer naar de mailbox kijken. Het boek is een heel persoonlijk document geworden, dat door de vele beelden en verhalen een prachtig inzicht geeft in de levens van veel mensen, voornamelijk in de afgelopen 150 jaar. Het zal ongetwijfeld door alle toewijding van Elwyn een dierbaar bezit zijn voor al zijn familieleden. Zij weten nu eindelijk waar Elwyn vandaan komt.

TOT SLOT

Op het eerste gezicht lijkt een zelf uitgegeven boek over stamboomonderzoek vooral een particuliere hobby, een persoonlijke zoektocht naar de eigen afkomst en grotendeels een privéaangelegenheid. We menen vaak dat de verhalen over je bloedverwanten alleen voor diezelfde naaste familieleden interessant zijn.

Niets is minder waar. Tijdens het lezen van beide hier signaleerde boeken blijkt dat er enorm veel en degelijk onderzoek is verricht. En dat hier samen met de - meestal - uit eerste hand opgetekende familie verhalen een prachtig beeld wordt geschetst van het leven aan het eind van de 19e en de 20e eeuw.

Voor de Rotterdamse lezers zijn met name de passages uit de periode van vlak voor de Tweede Wereldoorlog tot en met de Wederopbouw buitengewoon interessant om te lezen met de sensatie van herkenning en soms ook een opmerkelijke eyeopener.

Voor wie verder geïnteresseerd is, verwijzen wij graag naar het Centraal Bureau voor Genealogie (CBG), het centrum voor familiegeschiedenis, met een uitgebreide website: <https://cbg.nl/> Het CBG geeft ook tijdschrift uit 'Gen.magazine' dat tevens online is te raadplegen.



Waterstad is het gebied dat ooit aan de Maas opkwam, ten onder ging en toch weer herrees. De mensen die deze geschiedenis hebben meegemaakt zijn verdwenen in de tijd. Maar de sporen, verhalen en ooggetuigenverslagen van vele passanten, reizigers en bewoners zijn nog altijd aanwezig. Hun waarnemingen tezamen vormen de basis voor het boek *Vier eeuwen Rotterdam Waterstad*.

EVY VAN AST

VIER EEUWEN ROTTERDAM WATERSTAD

‘EEN PLAATS VAN GROOTEN HANDEL’

Rotterdam Waterstad ontstond tegen het einde van de zestiende eeuw. Toen legde het stadsbestuur de havens Blaak en Nieuwehaven aan. En niet veel later besloten ze tot een uitbreiding naar het zuidwesten, waar het Haringvliet, de Leuvehaven en de Wijn- en Scheepmakershaven werden gegraven. Daarna volgde de Bierhaven en de Glashaven. Het sluitstuk was in 1614 de aanleg van de Boompjes. In veertig jaar tijd ontwikkelde het gebied zich van moeras waarop koeien, schapen en geiten graasden, tot het bloeiende centrum van de koopmansstad Rotterdam. Dat kwam met name door een levendige handel in haring, wijn en bier en een florerende nijverheid. Bezoekers waren vaak diep onder de indruk van het gebied. In 1609 bracht

bijvoorbeeld de Venetiaanse ambassadeur Giorgio Giustiniano een bezoek aan Waterstad. ‘In den namiddag te twee uur kwamen wij te Rotterdam. Het is een mooie en goed bevolkte stad met verschillende grachten die er door lopen met kaden als te Venetië. De huizen zijn alle gelijk van vorm en zien er goed uit, de straten zeer lang, breed en zindelijk; het is een plaats van grooten handel en nijverheid. Zij wordt bewoond door kooplieden en mensen, die niet letten op ijdelheden maar op hun eigen zaken.’

EEN LUXE WIJK VOOR DE KOOPSTADELITE

Deze kooplieden brachten niet alleen de handel tot bloei maar gaven ook de stad aanzien. In de achttiende eeuw verzezen er vele fraaie en gezichts-





▲ De Leuvebrug
 over de Leuve-
 haven met op
 de achtergrond
 diverse koop-
 manshuizen,
 1775. *Schilderij:*
Nicolaes Muys.
 Museum Rotterdam.

◀ Aankomst van
 een voornaam
 gezelschap
 in Waterstad.
 Geheel links de
 Ooster Oude
 Hoofdpoort,
 rechts daarvan
 het Bolwerk en
 daarnaast de
 Boompjes, ca.
 1670. *Schilderij:*
Lieve Verschuier.
 Museum Rotterdam.

bepalende herenhuizen, waarmee ze de relatie
 tussen Waterstad en het rivierfront tot uitdrukking
 brachten. Symbool voor deze generatie koopman-
 nen stond ontvanger-generaal Cornelis de Jonge
 van Ellemeet.

In 1715 liep dichter Coenraad Droste over de
 Boompjes en hij schreef: 'Ik zie een paleis tot aan
 de lucht verheven. Waar door de bouwkunst heeft
 een meesterstuk bedreven. Omheint door een rij
 pilaren, daar op voorzichtigheid en hoop, twee
 beelden, leunen. Het is onbegrijpelijk hoe met dat
 gewicht, tot boven aan het dak is gelicht'
 Droste dichtte die dag over het absolute pronkstuk
 van de Boompjes: het woonhuis van De Jonge van
 Ellemeet. Het huis lag met zijn voorgevel aan de
 Boompjes en met de achterzijde aan de Scheep-
 makershaven, waar het koetshuis en de stallen la-
 gen. Van Ellemeets stadspaleis was zeven vensters
 breed en vier etages hoog. Het interieur was min-
 stens zo indrukwekkend het huis was voorzien van
 ontvangstzalen, lange gangen en een eetzaal. In de
 westvleugel waren speciaal voor de 'heer des hui-
 zen' vier vertrekken. Daar woonden ook zijn diverse
 vriendinnen. Het schijnt dat hij zijn maîtresses

voor het slapengaan zijn neusdoek toewierp. De
 vangster mocht mee naar bed.

Behalve aan de Boompjes vonden ook op andere
 plaatsen ingrijpende wijzigingen plaats die het
 aanzien van Waterstad ten goede kwamen. Bijvoor-
 beeld aan de zuidzijde van het Haringvliet, waar de
 huizen zelfs zo indrukwekkend waren, dat de Rot-
 terdammers ook wel van het 'Rijkelui's Haringvliet'
 spraken.

EEN NIEUWE GENERATIE

Natuurlijk kenden de inwoners van Waterstad ook
 mindere tijden. Vanaf 1750 ging het Waterstad
 economisch gezien minder voor de wind. Het be-
 drijfsleven kwakkelde en de Hollandse stapelmarkt
 stortte nagenoeg in. Door oorlogen en handels-
 barrières begonnen de havens steeds verder weg te
 kwijnen. Pas in de loop van de negentiende eeuw
 kwam de handel langzaam maar zeker weer terug
 op het oude niveau. Toen werden de kades in
 Waterstad opnieuw overspoeld met schepen die uit
 de hele wereld naar de Maasstad waren getrokken.
 Op de kades werd weer volop geladen en gelost
 en overal klonken stemmen in vreemde talen. Dat

kwam met name door de opkomst van een nieuwe generatie ondernemers, die inzag dat snelle doorvoer van industriële goederen grote mogelijkheden bood. Een belangrijke taak was daarbij weggelegd voor ondernemersfamilies zoals Van Rijckevorsel, Van Vollenhoven, Mees en Plate, die op cruciale momenten modernisering van de Waterstad steunden. Die modernisering betekende wel dat het aanzicht van Waterstad flink veranderde. Zo kwam er aan de kades plaats voor grote stoomschepen, moesten de historische stadspoorten wijken voor de uitbreiding van de stad, werden woningen omgebouwd tot handelshuizen en kwam er een opzichtig luchtspoor dwars door Waterstad. En die veranderingen werden lang niet door iedereen gewaardeerd. Zo schreef de dichter E.J. Potgieter in 1870: 'O leelijk, leelijk zijt ge. Industrieel nieuw Rotterdam.' Ook bewoners dachten vol weemoed terug aan de rust en ruimte die het gebied vroeger kenmerkten. Steeds meer families verlieten hun Waterstad-huizen en zochten bijvoorbeeld het Scheepvaartkwartier op.

WATERSTAD ALS ZAKENCENTRUM

Waterstad had in enkele decennia een metamorfose ondergaan. Het gebied mocht dan niet meer geschikt zijn voor bewoning, ondernemers zagen al gauw hun kans schoon. Nieuwe kantoren voor zakelijke dienstverlening schoten als paddenstoelen uit de grond, met het Witte Huis voorop. En daar bleef het niet bij. Na de bouw van het Witte Huis zette de opmars van Waterstad als kantorenwijk stug door. Met name het Haringvliet en de Boompjes waren populaire plekken voor banken en verzekeringsmaatschappijen. Een opvallende nieuwkomer was bijvoorbeeld de Rotterdamsche Bankvereniging, gevestigd aan de Boompjes 77, de voormalige woning van Cornelis de Jonge van Ellemeest.

BRANDENDE FAKKEL

In mei 1940 maakte Rotterdam voor het eerst sinds bijna vier eeuwen weer kennis met het verschijnsel oorlog. De bommenregen die 14 mei viel, duurde slechts een kwartier, maar de vernietigende uitwerking was gigantisch. Waterstad werd volledig in de as gelegd, alleen de Bank Mees & Zoonen, het gebouw van de Nationale Levensverzekeringsbank, het Witte Huis en een aantal panden aan het Haringvliet bleven in de kaalgeslagen vlakte overeind staan.

Iemand die de verwoestingen van dichtbij mee maakte was Willem Suermondt. In de ochtend van 14 mei 1940 kwam hij voor het laatst in zijn kantoor aan de Wijnhaven 90. 'De vreedzame, stralende hemel was in schrille tegenstelling met de omgeving, die in lichterlaaie stond. De huizen tussen



de Glashaven en de Bierhaven waren merendeels verwoest. Een aangrijpende aanblik, die brandende ruïnes.'

De ravage in Waterstad was nog groter twee dagen nadat de stad gebombardeerd werd. Overal in het gebied braken branden uit. Alles stond in vuur en vlam. En toen 's avonds de wind draaide en sterker werd, vielen nog meer huizen en kantoren ten prooi aan de vlammen. Waterstad was de hele nacht een brandende fakkel, die mijlenver te zien was.

VAN EN NAAR HET WATER

Na de bevrijding kreeg Waterstad een nieuw gezicht. De Blaak, Kolk en Nieuwehaven werden gedempt. In de Leuvehaven kwam een beurtvaartcentrum. En het hart van Waterstad werd doorkruist met twee snelwegen: Blaak en Maasboulevard en in het verlengde de Boompjes. Maar daarna bleef het lange tijd somber en leeg in het gebied. De oudste havens van Waterstad waren namelijk nog altijd kale vlaktes. Een enkele keer bood dat ruimte aan een kermis of circus maar verder bleef alles verlaten.

Daar kwam verandering in toen het Blaakse Bos van Piet Blom in 1984 werd opgeleverd. In amper zeven jaar had het gebied rond de Oude Haven een complete transformatie ondergaan. Er kwamen weer woningen, winkels, restaurants en cafés in het gebied.

Waterstad kreeg opnieuw een impuls toen het Wijnhaven-eiland nieuw leven werd ingeblazen. De oplevering van de twee woontorens die samen 'Harbour Village' vormen, waren de eerste in het

Nieuwe
kantoren
schoten als
padden-
stoelen uit
de grond,
met het
Witte Huis
voorop



^ Door het Duitse bombardement van 14 mei 1940 werden de Wijnhaven en de Scheepmakershaven verwoest, 1940. Stadsarchief Rotterdam.



Uitgever Stad en Bedrijf
Auteur Evy van Ast
€ 39,90
ISBN 978-90-830266-0-2

kader van een groter masterplan. Daarna ging het snel. Achtereenvolgens kwamen de Waterstadtoeren, de Scheepsmakertoren, de Red Apple, 100Hoog en Up:town gereed.

Intussen bepalen de dreunende heipalen nog altijd het ritme van alledag in Waterstad, zij leggen de basis voor wat de Rotterdamse schrijver Sylvain Ephimenco omschreef als: 'De alsmaar groeiende

kolossen, steeds talrijker, steeds eleganter, waren de voorhoede van een nieuw onverslaanbaar leger dat zon op wraak. Ze richtten zich tegen die vervloekte hemel waaruit de dood ooit was neerge-daald. De feniks had er vijf eeuwen over gedaan om na de verbranding uit zijn as te herrijzen; mijn stad besloot er korter over te doen.'

Literatuur

Voor dit artikel is gebruik gemaakt van de volgende literatuur:
Adviesbureau Stadsplan Rotterdam (ASRO), *Het nieuwe hart van Rotterdam. Toelichting op het basisplan* (Rotterdam 1946).
Hans Bonke, *De kleyne mast van de Hollandse coopsteden* (Amsterdam 1996).
A. Cocheret en W.F. Lichtenauer, *Rotterdammers over Rotterdam* (Rotterdam 1947).
Sylvain Ephimenco, 'Feijenoordkade 13A-II' in *Essay Roterodamum* (2018).
Freek Faro en Hans Verschoor, *Op het Witte Huis sta je hoger* (Rotterdam 1978).
Paul Groenendijk, *De Red Apple en het Wijnhaveneiland* (Rotterdam 2009).
H.C. Hazewinkel en J.E. van der Pot, *Vier Eeuwen Rotterdam* (Rotterdam 1942).
Paul van der Laar, *Stad van formaat* (Zwolle 2000).
Geert Mak, *Een kleine geschiedenis van Amsterdam* (Amsterdam 1995).
Thimo de Nijs, *In veilige haven* (Nijmegen 2001).
Noortje de Roy van Zuydewijn, *Van koopman tot icoon* (Amsterdam 2002).
Arie van der Schoor, *Stad in aanwas* (Zwolle 1991).



> Het Wijnhaveneiland, 2019. Fotografie: Maarten Laupman.



Atelier L.E. Mögle
Rotterdam
9 Juni 1899.

CARL EMIL MÖGLE

FOTOGRAAF TE ROTTERDAM

De 18-jarige koningin Wilhelmina bracht met koningin-moeder Emma op 9 juni 1899 voor het eerst een officieel bezoek aan de Maasstad. Na een ontvangst in het stadhuis aan de Kaasmarkt reden ze weg in een door meerdere paarden getrokken open koets. Vlaggen wapperden overal - zelfs vier stuks hoog op de Laurenstoren! Tientallen feestelijk geklede dames en heren bij het stadhuis deden hen uitgeleide. Op straat keken duizenden mensen toe. Honderden Rotterdammers hingen uit ramen van omringende woningen; vele tientallen stonden in dakgoten. Fotograaf Carl Emil Mögle maakte er een unieke en haarscherpe foto van. In de linkerbenedenhoek van de prachtige opname zette hij zijn naam en de datum. Mögle was in die jaren de nummer-één-fotograaf van Rotterdam; dat staat wel vast. De opname bij het stadhuis is één van de 84 foto's die opgenomen zijn in het onlangs verschenen boek *Carl Emil Mögle - Fotograaf te Rotterdam 1885-1910*.

BRAM OOSTERWIJK

◀ Koningin Wilhelmina en koningin-moeder Emma bij het stadhuis aan de Kaasmarkt (9 juni 1899).

➤ De Lange Torenstraat, met de Laurenskerk op de achtergrond (1890).

In de inleiding van het boek vertelt auteur Frits Gierstberg wie Mögle was, waar hij zoal heeft gewerkt en hoe en wat hij vooral fotografeerde. Gierstberg is kunsthistoricus en conservator fotografie in het in Rotterdam gevestigde Nederlands Fotomuseum.

Mögle werd op 8 september 1857 in de Duitse plaats Birkach geboren. Hij volgde in Zwitserland een fotografische opleiding en ging daarna aan de slag in diverse Zwitserse en Duitse steden. Na korte verblijven in Dordrecht en Leiden verkaste hij in 1883 naar Rotterdam, waar hij twee jaar later aan de Moriaanstraat een 'photographisch atelier' opende. Hij had er een portretstudio en een donkere kamer. Op zijn visitekaartjes, stempels en zegels stond 'Atelier C.E. Mögle Rotterdam'. Hij werkte vooral in opdracht van bedrijven, gemeentelijke instellingen, verenigingen en periodieken (als 'vroeg persfotograaf'). Zijn foto's werden ook wel als prentbriefkaarten verkocht. Mögle was van alle markten thuis. Hij deed eveneens aan portretfotografie, maar hij vereeuwigde vooral stads- en havengezichten.

Koningin Wilhelmina kreeg in september 1899, tijdens een vaartocht door de havens van Rotterdam, twee albums met Mögle-foto's van Rotterdamse bouwwerken en het havengebied aangeboden. Beide albums bevinden zich in de Koninklijke Verzamelingen in Den Haag. Alle glasnegatieven van Mögle (het zijn er misschien wel duizenden geweest) zijn, voor zover bekend, verloren gegaan. De foto-afdruk-





▲ Het zuidelijke gedeelte van de Coolsingel (1899-1902).

ken en de albums zijn bewaard gebleven. Zijn foto's zijn vele malen op nationale en internationale fototentoonstellingen met goud en zilver bekroond. Omstreeks 1900 ging het minder goed met fotograaf Carl Emil Mögle. De oorzaak is niet bekend, maar er werd destijds gezegd dat hij onvoldoende met zijn tijd meeging en ook zijn zaken niet op orde had. Een tijdgenoot-fotograaf schreef na Mögles overlijden in 1934 dat zijn atelier en winkel destijds een verlopen indruk maakte. Hij noemde hem overigens wel 'de nestor van de Nederlandse kunst-fotografen'.

Eén ding is zeker: zonder zijn foto's van stad en haven zou het beeld van Rotterdam in de tijd van Mögle voor het overgrote deel zijn verdwenen en vergeten. De foto's in het boek laten stuk voor stuk zien dat de sfeer en het aanzien van de Maasstad in de 25-jarige periode waarin hij op fotografisch gebied actief is geweest, voorgoed verleden tijd zijn geworden.

Carl Emil Mögle hield niet van achterafbuurten en dus ook niet van de armoede van heel veel Rotterdammers die omstreeks 1900 in sloppen en stegen leefden. Hij heeft daar dan ook niet gefotografeerd. Zijn collega Henri Berssenbrugge (1873-1959) daarentegen deed dat juist wel. Mögle zocht de

betere plekken in de stad. Het merendeel van de foto's in het boek maakte hij in 1899; zijn oudst gedateerde opname is van 1890. Alle gepubliceerde foto's komen uit het Stadsarchief Rotterdam, het Nederlands Fotomuseum en de Koninklijke Verzamelingen.

Eén van de sfeervolste foto's is die van de stille Lange Torenstraat (1890), met een heilige Laurenskerk op de achtergrond. Volstrekt anders, maar vooral fascinerend is de zomerse foto (1899) van de Delftse Poort, met jonge en oudere Rotterdammers die hun hengels in het aangrenzende water van de Delftsevaart hebben liggen. In hetzelfde jaar stond Mögle met zijn camera op de Westerkade, waar hij de Nieuwe Maas fotografeerde. Op het water vaart en aan de kade ligt een groot aantal zeil- en stoomschepen. Wat is dáár veel veranderd!

De meeste namen van pleinen, straten en andere plekken in de stad die hij fotografeerde bestaan nog steeds, maar wat daar toen was te zien is uiteraard historie geworden. Neem de Grotemarkt, die hij omstreeks de eeuwwisseling op de foto zette; met een paardentram, met mensen die hoeden en petten dragen, met fraaie hoge winkelpanden en met het standbeeld van Erasmus. De Korte Hoogstraat: met z'n keitjes-bestrating, de handkarren en



rondlopende dames met heel lange rokken en witte schorten. Links op de foto het nog altijd bestaande Schielandshuis; de rest van de bebouwing is gesloopt of in mei 1940 door het Duitse bombardement vernietigd.

De zuidzijde van de Coolsingel, met een met kinderhoofdjes geplaveid plein. Op de achtergrond de singel, met de karakteristieke hoge korenmolen De Hoop. Een sleperswagen, twee ijscomannen met hun karretje, een politieagent, een heer met een bolhoed en een man die verrassend omkijkt naar de fotograaf. Een verstilde opname. De Witte de Withstraat, in 1899. Bomen zonder blad, een koets, een fietser en een paardentram. Schitterende panden; een fragiel torentje op één van de hoge panden. Verder is er weinig te beleven. Kom daar in diezelfde straat vandaag de dag eens om!

Het Park, op een zonovergoten herfsttag, met de architectuur betreft opvallende officieren-sociëteit. Een foto zonder jaartal. Een bruggetje, met twee zwarte zwanen en een groepje witte eenden in het water. Twee keurig geklede dames, met hun nogal grote hoeden op het hoofd. Wat was het er mooi en ook stil!

Het Mögle-boek is de vierde uitgave van de in de (Rotterdamse) fotografie gespecialiseerde uitgeve-

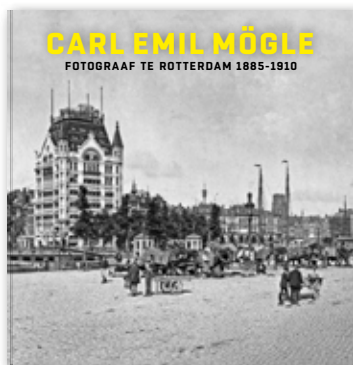
rij Diafragma. De afgelopen jaren verschenen ook *Henri Berssenbrugge - Stadsfotografie 1906-1916*, *Cornelis Nieuwland - Haven- en schepenfotografie Rotterdam 1905-1930* (beide met teksten van Gierstberg) en *Rotterdam - de allereerste kleurenfoto's 1937-1945*. Diafragma heeft ook dvd's uitgebracht met films over de stad en de haven (onder meer uit 1928, 1940 en 1966).

Hardcover - 120 pagina's

ISBN 978-94-90631-12-3

€ 22,50

▲ *De Nieuwe Maas bij de Westerkade (1899).*



‘Al dat zakendoen is zo betrekkelijk als je op je eigen roem uit bent. Het is iets anders te trachten een groot sterk geheel op te bouwen dat ook generaties in de toekomst werk verschaft, een goed inkomen garandeert en de samenleving in zijn totaliteit dient. Maar hoeveel denken zo? Maar heel, heel weinigen. De macht, prestige en soms ook angst laat ons dingen doen, die in het grote geheel geen goed doen. En daar hoor ik natuurlijk ook bij.’

MATTHIJS DICKE

DE LAATSTE HAVENBARON

JACQUES SCHOUFOUR, MAATSCHAPPELIJK
BETROKKEN ONDERNEMER IN ROTTERDAM

Het was op Tweede Kerstdag 1969 dat de toen 42-jarige Rotterdamse havenondernemer Jacques Schoufour (1927-2014) deze gedachte aan het papier toevertrouwde. Na bij Schmidt vis te hebben gehaald voor het diner die avond, had hij het niet na kunnen laten een klein omweggetje te maken naar het kantoor van zijn Frans Swarttouw's Havenbedrijf aan de Maaskade. Vrijwel iedereen was vrij, het kantoor was leeg, wat hij juist wel even prettig vond. Nu kon hij in stilte zijn gedachten laten gaan, een behoefte tot bespiegeling die hem altijd in deze tijd van het jaar overviel, te meer omdat 22 december zijn vaders sterfdag was.

Schoufour moest vaak aan zijn vader denken. Onder diens vleugels en die van zijn mentor Koos Lagendijk (beter bekend als 'Kolen Koos') was hij uitgegroeid tot directeur-eigenaar van Frans Swarttouw's Havenbedrijf. Onder zijn leiding groeide Swarttouw uit tot 'misschien wel het grootste massagoedoverslagbedrijf ter wereld' en verwierf het een monopoliepositie in de Rotterdamse haven. Als gevolg van de snelle processen van schaalvergroting en internationalisering, had Schoufour een jaar eerder, in 1968, zich genoodzaakt gezien Swarttouw grotendeels te verkopen aan Internatio-Müller en Thyssen-Bornemisza. Met pijn in het hart, maar wetende dat het familiebedrijf alleen dan kans van slagen had wanneer het open stond voor samenwerking, overname en daarmee een steviger financiële basis legde. Zittend in het lege kantoor aan de Maaskade, vroeg hij zich af of zijn vader dit had toegestaan. Tegelijkertijd voelde hij zich nauw verwant met hem en greep hij vaak terug op zijn opvoeding en de waarden van het familiebedrijf om zijn taken en verantwoordelijkheden als gevestigde havenondernemer onder woorden



^ Het hoofdkantoor van Frans Swarttouw's Havenbedrijf aan de Maaskade.
Stadsarchief Rotterdam

> Jacques Schoufour met zijn paard Coolboa, Rotterdamsche Manège, 1987.



◀ Jacques Schoufour, ca. 1985. (Privé-archief)

▶ Frans Swartouw's Haven-bedrijf in de Botlek, jaren zestig. Stadsarchief Rotterdam



te brengen. Het bijzondere aan Schoufour was dat hij het niet bij woorden liet, maar deze in concrete daden omzette.

Parallel aan zijn lange, succesvolle carrière in de haven onderscheidde Jacques Schoufour zich door zich structureel en langdurig in te zetten voor de havensector of het publieke belang. Eind jaren vijftig nam hij de bestuurstaken binnen haven-ondernemersvereniging Scheepvaartvereniging Zuid – kortweg SVZ – van zijn vader over. Tot eind jaren zeventig zou hij deze waarnemen. Vanwege zijn communicatieve gaven werd hij vaak naar voren geschoven als woordvoerder tijdens cao-onderhandelingen én tijdens stakingen. Halverwege de jaren tachtig keerde hij terug als voorzitter van de SVZ. Tijdens de havenstaking van 1987 vond hij Paul Rosenmöller tegenover zich als een evenzo standvastige en strijdbare voorzitter van de Vervoersbond FNV.

MISTER WALKIE-TALKIE

Behalve voor de haven zette Schoufour zich decennialang in voor de paardensport. Niet alleen als sportman maar ook als bestuurder van zowel de Sociëteit gevestigd in de Rotterdamsche Manège 'De Jockeyclub' als van het CHIO. De manege fungeerde als de kraamkamer van zijn bestuurlijke kwaliteiten. Hier leerde hij om de vele belangetjes van vele eigennuttige, dan wel eigengereide karakters in goede banen te leiden. De organisatie van het CHIO was eveneens een kolfje naar de hand van Schoufour. Samen met Daan Dura en Jan-Willem Körner vormde hij de harde kern van het uitvoerend comité en bestuur, jaar in jaar uit verantwoordelijk voor de voorbereidingen en uitvoering van dit internationale paardenconcours in het Kralingse Bos,

sportief en commercieel. Ook tijdens het CHIO was Schoufour in opperste staat van paraatheid. 'Mister Walkie-Talkie', werd hij ooit genoemd, aangezien hij dagenlang met portofoon over het terrein liep om voortdurend met iedereen in contact te kunnen staan. Schoufour zou tot 1995 voorzitter blijven, een lange periode waarin hij de minder gewaardeerde maar noodzakelijke vercommercialisering in goede banen probeerde te leiden, daarbij de vriendsfeer tot op het laatste moment koesterend.

Schoufour ontwikkelde van jongs af aan een diepgaande liefde voor de natuur en voor dieren. Eenmaal voorzitter van het Blijdorp-bestuur kwam dan ook een jongensdroom uit. Althans, dat dacht hij. Er bleek namelijk veel werk te verzetten. Intern lag de organisatie op zijn gat en extern kwamen vanuit de lokale politiek stevige geluiden om de enigszins verpauperde en weinig publieksvriendelijke dieren-tuin te sluiten of grondig aan te passen. Schoufour bewaarde de rust, gaf de ruimte aan de staf om een nieuw, weloverwogen Masterplan te ontwikkelen en nam uiteindelijk directeur Ton Dorrestein aan om het plan met nieuw elan uit te voeren. Het Masterplan bevatte een uitbreiding onder het spoor door naar het Roel Langerakpark en een nieuwe indeling van het park rond verschillende biotopen, gebaseerd op de verschillende werelddeelen. Schoufour zelf, sloeg bij wijze van afscheid aan zijn bestuursperiode, de eerste paal van de eerste uitbreiding, namelijk de Vleermuizengrot. Een moment, veelbetekenend voor hemzelf, maar uiteindelijk ook voor de vele bezoekers die tot op de dag van vandaag in groten getale van een van de mooiste dierentuinen van Europa kunnen genieten. Net als de ontwikkeling van het CHIO is de uitbreiding en vernieuwing van Blijdorp een nog altijd zichtbaar resultaat van de maatschappelijke bijdrage en betrokkenheid van Schoufour.

MENTALE NALATENSCHAP

Het ondernemersleven van Jacques Schoufour vond plaats in een tijd van grote veranderingen, waarin de haven als een veilig en overzichtelijk thuis werd overspoeld door zakelijkheid, schaalvergroting en



internationalisering. Het persoonlijke element leek weg te vallen, maar niet in Schoufours ondernemerschap en mentaliteit. Zodoende is *De laatste havenbaron* een historisch interessant voorbeeld, ook voor een huidige generatie ondernemers die zich niet alleen zakelijk maar ook maatschappelijk wil inzetten. Van Schoufour kunnen zij leren dat ze op dit vlak het meest kansrijk zijn zo lang ze dicht bij zichzelf blijven, de moeite nemen niet alleen actie te ondernemen maar ook de tijd nemen om te beschouwen, hun eigen drijfveren goed te kennen, en de verbinding te maken door open te staan voor samenwerking in het kader van een gemeenschappelijk doel. Je kan het beschouwen als Schoufours mentale nalatenschap. De laatste havenbaron dus, maar wellicht wél een met eeuwigheidswaarde.

^ Koningin Beatrix en Jacques Schoufour op het ere terras van het CHIO, jaren tachtig. Archief CHIO

Auteur: Matthijs Dicke
Aantal pagina's: 320
Uitgever: Boom Uitgevers
ISBN: 9-789024-431489



‘Sinds het overlijden van Jacques Schoufour is er niemand meer die zo meeslepend kan vertellen over een cultuur, een atmosfeer, een belevingswereld die voorgoed verdwenen is.’

Burgemeester Ahmed Aboutaleb

ROTTERDAM, STAD VAN STAKINGEN?

Als mensen aan opstanden denken, dan denken ze niet snel aan Rotterdam. Men denkt eerder aan Amsterdam, de stad van het Palingoproer, Jordaan oproer, Provo en de krakersrellen van 1980. Onze stad speelt in dat rijtje nauwelijks een rol. Maar heel anders is dat als we kijken naar het protest van de arbeidersbevolking. Als werkstakingen en andere arbeidsconflicten in beeld komen; dan staat arbeidersstad Rotterdam ineens bovenaan, al is dat niet altijd zo geweest.

SJAAK VAN DER VELDEN

Aan de Rotterdamsche Bootwerkers.

Medewerklieden!

Op het voorbeeld door de Dokwerkers van Londen gegeven, hebben ook de Rotterdamsche Bootwerkers besloten in een gisteren avond gehouden Vergadering, hunne rechtmatige grieven te berde te brengen. Alhoewel deze vele zijn en van verschillende aard, wijzen wij nu slechts op ééne, namelijk dat wij in ruil voor den arbeid, door ons verricht, te weinig loon ontvangen. Hierin willen wij verandering, dat wil zeggen, verbetering, gebracht zien.

Medewerklieden, wij moeten onze wenschen leesbaar maken. Voor allen moet verbetering komen, niet voor een enkele. Verhoging van loon voor de urewerkers, en ook voor de lastwerkers, wier loon ook in den laatsten tijd zoo sterk is verminderd.

Sint u daarom vast aan een, als wij gezamenlijk opkomen voor onze rechten in de overwinning zeker. Indien aan onze wensch niet voldaan wordt, staken wij dan als een man den arbeid.

De gezamenlijke Werkstakers.

HEDEN DONDERDAG 19 SEPTEMBER

Vergadering

des avonds ten ACHT ure,

op de BINNENROTTE No. 50, in de Zaal van DU COUX.

Entrée Vrij.

De eerste stakingen in Nederland vonden niet in Rotterdam plaats. De eerste staking in Leiden was in 1372, in Den Haag in 1478 en in Amsterdam was het jaar van de eerste staking 1616. Voor zover bekend vond de oudste Rotterdamse staking in juli 1869 plaats. Toen schreef een krant over Rotterdam: "Op onderscheidene drukkerijen heeft het personeel gedeeltelijk het werk gestaakt". Er waren verscheidene vergaderingen en de betrokken vakbond tooide zich met de toepasselijke naam Laurens Coster, de man die de boekdrukkunst zou hebben uitgevonden. De patroons dreigden met ontslag als hun letterzetters het lidmaatschap niet opzegden, maar de meesten gaven uiteindelijk de gevraagde loonsverhoging. De 'strike' zoals men een staking toen vaak noemde, duurde vier dagen. Dat was dus de eerste staking in Rotterdam. Op een scheepswerf te IJsselmonde was er in 1837 weliswaar ook al een geweest, maar dat was toen formeel nog geen Rotterdam. Zelfs als we die van 1837 meetellen, dan waren Rotterdammers er niet echt vroeg bij. De late verschijning van Rotterdam is niet goed te verklaren en kan ook het gevolg zijn van gebrekkig bronnenmateriaal. Maar ook als we ons beperken tot de negentiende en twintigste eeuw, dan stonden Rotterdammers niet erg vooraan.

DE EERSTE HAVENSTAKING

Tot 1889. Toen legden de havenarbeiders hier in groten getale het werk neer. Niemand die dat had verwacht van die vrijwel ongeletterde 'dommekrachten' die van heinde en verre hierheen kwamen om hun pezen en spieren in te zetten voor de groei van de haven en hun eigen dagelijks brood. De term 'dommekrachten' klinkt onvriendelijk, maar zo werd

in die jaren tegen sjouwers aangekeken. Van hen viel toch niets te duchten? Bankier Mees schreef na afloop van de staking een artikel waarin deze houding duidelijk doorklonk. De staking werd gewonnen, maar omdat er geen contract was ondertekend, was het voor de patroons een koud kunstje om de hogere lonen weldra weer te verlagen. Dat was leergeld. Er moesten vakbonden worden opgericht om de strijd te leiden en het liefst een schriftelijke overeenkomst af te sluiten. Die weg zouden de havenarbeiders met vallen en opstaan bewandelen. We zagen eerder dat andere arbeiders dat al eerder inzagen, namelijk de letterzetters die in 1869 staakten. Dit verschil bestaat vaak tussen geschoolde en ongeschoolde arbeiders. De eersten zagen sneller in dat het oprichten van een vakbond cruciaal is. Niet alleen om een staking uit te roepen, want dat kan iedereen, maar ook om deze tot een goed einde te brengen en de gemaakte afspraken vast te leggen. Dit verschil is overigens geen gevolg



▲ De oproep tot staking uit 1889

➤ Een staakster wordt afgevoerd, 1929

van aangeboren slimmigheid, maar vooral van de heersende omstandigheden. Geschoolde arbeiders hadden vaker een vaste baan, terwijl sjouwers meestal per dag of karwei werden aangenomen. Zekerheid was hen vreemd, dus veel reden om lid van een vaste club te worden was er ook niet. De haven is vanaf die eerste staking vaker het toneel geweest van stakingen, maar ook in andere bedrijfstakken leerden de arbeiders steeds vaker van zich af te bijten. Bouwvakkers, metaalbewerkers, en kantoorpersoneel, maar ook anderen grepen steeds vaker naar het stakingswapen, zoals de meisjes van Jamin.

‘DE MEISJES WILLEN STAKEN, ZE WILLEN OPROER MAKEN’

Een week lang legden de meisjes van de Crooswijkse suikerwerkfabriek in augustus 1929 het werk neer. Ze begonnen met zijn achten, maar al snel waren er 120 deelnemsters die hoger loon wilden. Een vrouw herinnerde zich zestig jaar later het volgende liedje:

“Jongens kom eens kijken, er is wat aan de hand.
In de Hugo de Grootstraat, in Jamin zijn pand.

De meisjes willen staken, ze willen oproer maken,
ze willen C. Jamin een kopje kleiner maken.

Ze willen hogere lonen en een week verlof.

Maar Jamin zegt: ‘krijg de bof.’

Jullie kunnen barsten, ontevreden gasten,
Jullie kunnen barsten, allemaal.”

Er waren rellen op de Goudsche Rijweg. De politie trad met het blanke sabel op om de ‘straatjeugd en opgeschoten jongens’ tot de orde te roepen. Er werden er een aantal naar het politiebureau gebracht, evenals een van de staaksters. De meisjes verloren en gingen na een week weer aan het werk. Deze staking was er een van de 431 die in Rotterdam plaatsvonden tussen de twee wereldoorlogen, een periode van jubeleconomie en heftige crisis, een tijdperk van aanvankelijke verbeteringen zoals de invoering van de achturige werkdag, maar ook een tijd dat die verbeteringen werden teruggedraaid. De strijd daartegen werd door vakbonden soms nog feller gevoerd dan de conflicten voor verbeteringen werden uitgevochten.

ROTTERDAM OP KOP

Na 1945 werd het allemaal anders. De vakbeweging werd door ondernemers en de overheid voor het eerst echt serieus genomen. Ze mochten meepraten en zelfs meebeslissen in de Stichting van de Arbeid en de Sociaal Economische Raad (SER) en op nog veel meer plaatsen. Staken deden ze niet meer. Alles leek in goed overleg te kunnen worden geregeld en waarom zou je dan een conflict op de spits drijven.

Dit bleek echter iets te optimistisch gedacht.



^ Stakings-
leiders sporen
hun collega's
aan, 1965

> Demonstratie
op de Coolsingel,
1970

Steeds meer bleek dat zonder strijd de wensen niet werden verwezenlijkt. Daarom gingen werknemers zoals de arbeiders steeds vaker werden genoemd, diverse keren zelf de strijd aan. Zonder de steun van vakbonden. Zoals in 1965. Bij 25 metaalbedrijven in de regio Rotterdam legden ongeveer vijftienduizend werknemers het werk neer en ze hielden dat twee weken vol. Ze eisten 21 cent per uur erbij en om die eis kracht bij te zetten bezetten op 18 februari de stakers van scheepswerf Wilton Feijenoord het kantoor. Bazen, voorlieden en directie werden gesommeerd het terrein te verlaten en tegenspuiterend deden ze dat ook. Deze actie staat bekend als de Zwarte Nacht van Wilton Feijenoord. Voor socioloog Binneveld die de staking uitgebreid heeft onderzocht, was het duidelijk. De Rotterdamse arbeiders namen wat betreft radicalisme definitief het stokje over van hun Amsterdamse collega's want deze staking was van een ongehoorde felheid waarbij zelfs de eigendomsrechten werden betwist, iets wat in Nederland nog maar zelden was gebeurd. En er stond het land nog veel meer te wachten.

‘25 NEE, 75 JA’

In 1970 ging het helemaal los. Eind augustus legden eerst twintigduizend werknemers van de scheepswerven het werk neer. Dat was tegen het zere been van de vakbonden die zojuist een cao hadden afgesloten. Toch hielden de stakers vol en na negen dagen kregen ze een loonsverhoging in de vorm van een eenmalig bedrag van 400 gulden. Dat bedrag was afgesproken in de Stichting van de Arbeid en om de wilde stakers niet te veel te belonen, zou iedere Nederlandse werknemer dat geld ontvangen. Omdat sommige ondernemers weigerden te betalen braken er in het hele land stakingen uit. Ondertussen waren ook de havenarbeiders weer in beweging gekomen want die hadden nog een extra probleem. In de haven werkten veel arbeiders via koppelbazen, een soort louche uitzendbureaus.



Omdat de gewone havenarbeiders vaak met minder naar huis gingen dan de 'opstappers' die voor koppelbazen werkten, gingen ze in staking. Na een dag trokken de vakbonden hun aanvankelijke steun in en gaven daarmee ruimte aan radicale groepen om zich in het conflict te mengen. Een van die groepen kwam met de eis '25 nee, 75 ja', een eis die door de stakers gretig werd overgenomen. Grote demonstraties op het Schouwburgplein en de Coolsingel konden de ondernemers niet vermurwen en na twee weken ging iedereen weer aan het werk. Ze kregen 25 gulden per week bruto en tweemaal 100 gulden netto.

In de daaropvolgende jaren kwam het nog diverse malen tot staking in Rotterdam, om precies te zijn 457 keer tussen 1970 en 2019 (ter vergelijking Amsterdam telde toen 407 stakingen). We kunnen die hier natuurlijk niet allemaal behandelen. Daarom neem ik er nog één uit omdat dat conflict zo bijzonder is. In 2007 staakten en demonstreerden havenarbeiders tegen wat zij noemden de Pensioenroof. Na de omzetting van het pensioenfonds voor de haven in een commercieel bedrijf met de naam Optas, bleek dat een aanzienlijk deel van het vermogen zou worden gebruikt voor het subsidiëren van kunst en wetenschap. Daarvoor hadden de havenbedrijven en havenarbeiders niet maandelijks geld opzijgelegd. Dat was gedaan om een goede pensioenvoorziening op te bouwen voor de duizenden havenarbeiders. Na een lang gevecht dat juridisch, politiek en op straat werd uitgevochten, kreeg de haven 688 miljoen euro terug om de pensioenen te verbeteren. Staken en actievoeren gaat dus niet alleen om het 'loonzakje' en in bijzondere gevallen kunnen werknemers zelfs optrekken met hun werkgevers om aan onrecht een einde te maken.



ROTTERDAM, STAKINGSSTAD!

Of het nu om bankpersoneel, het eerste van Feyenoord, de margarinefabriek, ambtenaren, de RET of politieagenten gaat; we komen ze in de geschiedenis allemaal wel een keer tegen als staker of staakster. We kunnen dan ook volstaan met de korte conclusie dat Rotterdam inderdaad een stakingsstad is.



^ Havenarbeiders halen hun recht voor de deuren van Optas op de Westersingel, 2007

Sjaak van der Velden
Het Groot Stakers Boek
Uitgeverij WBooks 2019
288 pagina's, € 19,95
ISBN 9789462583566



In 2001 assisteerde ik oud-notaris Jan Anema, woonachtig in Kralingen, met een 'studie' omtrent het rijke verleden van het gerenommeerde advocatenkantoor Schaap & Partners, gevestigd aan de Parklaan. Het kantoor vierde dat jaar haar 100-jarig bestaan. Anema concentreerde zich met name op de kantoorgeschiedenis o.a. via een lijvige biografie van Johann Gerard Schürmann (1878-1958), de oprichter van het kantoor. Ik mocht allerlei leuke bijzaken behandelen, zoals de geschiedenis van het prachtige Parklaan-pand, neergezet door de grootgrutter Jamin. Verder pluisde ik allerlei bijzondere Rotterdamse feiten uit aangaande het jaar 1901. Ook mocht ik mij bezighouden met het 'Bordewijk-dossier', want Anema had ontdekt dat de schrijver-advocaat Ferdinand Bordewijk van 1913 tot 1919 als advocaat voor Schürmann gewerkt heeft, eerst aan de Wijnhaven 48 en vanaf 1 mei 1916 in een statig pand aan de Boompjes 10b.

JORIS BODDAERT

BORDEWIJK AAN DE BOOMPJES

Men leze o.a. de prima biografie van Reinold Vugs, die overigens juist over de Rotterdamse locaties van Bordewijks kantoorleven in zijn boek een fout maakt. Als beroeps-snuffelaar raakte ik geïnteresseerd in het privéleven van Bordewijk, want juist de periode dat hij aan de Boompjes werkte staat volledig model voor zijn meesterwerk 'Karakter'.

ELIZABETH SCHADE

Uiteraard interviewde ik Karl Schaap, de naamgever van het advocatenkantoor. Hij woonde inder tijd in Monaco, maar was regelmatig in Rotterdam. Hij vertelde mij het romantische verhaal dat een medewerkster van hem, Elizabeth Schade, die in het boek *model* heeft gestaan voor de personage juffrouw Lorna te George. Schaap in 2001:

'Elizabeth heeft dat mij eind jaren vijftig persoonlijk verteld. Niet alleen aan mij, maar ook aan mijn collega Nurks van Maastricht. Trouwens, de beschrijving van haar uiterlijk in 'Karakter' gaat volledig op met het charmante voorkomen van Elizabeth Schade.'

In het boek lezen wij: *'Een delicate gestalte, slank, haast overslank, en toch niet onverfijnd... Een mooie schedel. Het voorhoofd breed, glad, echt vrouwelijk. Het gelaat dat hem zo ontzaglijk bekoord had in*



▲ Elizabeth Schade, eind jaren vijftig.

Foto: Coll. Karl Schaap.

zijn apartheid met de ogen welker kleur altijd weifelde tussen grijs en blauw.' Schaap getuigde niet alleen, hij schonk mij tevens een foto van Elizabeth Schade. 'Zij was bijzonder stijlvol', meldt Schaap, 'een intelligente medewerkster, waar ik met veel plezier aan terugdenk.'

Elizabeth Cornelia Schade, dochter van Carl C.A. Quakenbruck leefde van 08-01-1894 en stierf 02-12-1963. Zij begon vermoedelijk op 19-jarige leeftijd als assistente op het advocatenkantoor te werken en stopte rond haar 65^{ste}. Zij bleef altijd ongehuwd en zij woonde samen met haar eveneens ongehuwde zuster Maria in Kralingen aan de Oostzeedijk 42a. Bordewijk, geboren in 1884 scheelde dus tien jaar met Elizabeth, en heeft haar gedurende zes jaar dagelijks meegemaakt op kantoor.

FEITEN EN FICTIE

Tja, wat de 'bijzondere vriendschap' tussen Bordewijk en Schade betreft, kun je alleen maar stellen dat in iedere serieuze literaire roman, ware feiten en fictie altijd 'tegen elkaar aanleunen'. Een axioma waaraan door geen enkele schrijver, zittend achter zijn pc, valt te ontkomen. Juist vanwege die vermenging zijn romans dikwijls zo boeiend om te lezen. Iedere Nederlander van 60 jaar of ouder met enige literaire bagage kent de roman 'Karakter' van

de schrijver-advocaat Ferdinand Bordewijk (1884-1965). Wel, hij zat uiteraard niet achter een pc aan zijn werktafel. Hij heeft ook nooit geweten dat de gehele wereld sedert de jaren negentig volledig beheerst zou worden door een paar miljard computers. Vermoedelijk schreef Bordewijk op een typemachine. Enfin, dat valt gemakkelijk na te gaan, want over de schrijfactiviteiten van Bordewijk is onnoemlijk veel gepubliceerd.

'MEEST GELEZEN'

Toen in het najaar van 1938 Bordewijks roman *Karakter* verscheen, kon niemand bevroeden dat dit boek als "meest gelezen" en "meest succesvol" de geschiedenis zou ingaan. Het boek, in diverse Europese landen vertaald, is meer dan veertig keer herdrukt. Dankzij de directe taal en de ijzersterke constructie kon het boek een absolute bestseller worden. Bordewijk is over zijn schrijverschap altijd nogal dubbel geweest. Aan de ene kant vond hij alle aandacht voor zijn onmiskenbare literaire kwaliteiten fantastisch en aan de andere kant pronkte hij met zijn 'eenvoudig advocaat zijn'. Het is niet voor niets dat de titel van het informatieve boek van Siem Bakker luidt: 'Ik ben maar een dilettant'. Bordewijk zegt in dit boek: *'Als schrijver ben ik een amateur, mijn advocatenpraktijk heeft niet de voorkeur, doch wel voorrang!'* Het is ook tekenend dat op de grafsteen van Bordewijk onder zijn naam uitsluitend "advocaat" staat.

'NIEUWE ZAKELIJKHEID'

Over zijn Rotterdamse roots het volgende: de nuchtere, bijna rauwe, vooroorlogse Rotterdamse

leefsfeer moet hem absoluut hebben beïnvloed. Hij heeft als schrijver pionierswerk gedaan voor de vaderlandse letterkunde. Bordewijk is de meester van de 'nieuwe zakelijkheid'. Zijn avant-gardeproza, richting magisch realisme, was indertijd sterk vernieuwend. Niet voor niets ontving de schrijver in 1953 de P.C. Hooftprijs. Wat de lijfelijke roots betreft is niets meer terug te vinden. Het pand aan de Boompjes werd in 1923 al afgebroken en de HBS aan het Van Alkemadeplein, waar Bordewijk vanaf 1918 acht uur per week les gaf als docent Handelsrecht, (De school stond model voor de tamelijk bizarre schoolpraktijken, zoals beschreven in de roman *Bint*), verdween bij het bombardement mei 1940 van de aardbodem. Over de Rotterdamse routes van Ferdinand Bordewijk kunnen wij kort zijn. Hij woonde immers in Den Haag en zag Rotterdam en vooral ook Schiedam [Hij vestigde zich al in 1919 daar zelfstandig, in associatie met mr M.M. van Velzen] puur als werksteden. Meteen na zijn werk keerde hij per trein terug naar de Hofstad. Het is wel curieus dat Bordewijk altijd in Den Haag is blijven wonen, want in diverse interviews (van na de oorlog) heeft hij duidelijk verklaard dat Rotterdam eigenlijk zijn stad was, 'de stad waar het leven zo krachtig in bruist...'

Noot: Fragmenten uit dit verhaal verschenen eerder in 'Roots & Routes', Erasmus Alumni Gids 2002.

Joris Boddaert is journalist/publicist met als centraal thema de Rotterdamse historie. Joris was van 1990 t/m 1999 redacteur van *De Kroniek*.

▼ Wat een toevalstreffer! Op deze sfeervolle sneeuwfoto uit 1906 van fotograaf P.F. van der Ende, zien wij rechts – waar vier mannen staan, eentje sneeuwschepend – het bewuste 18-eeuwse pand aan de Boompjes nr.10.
Foto: Stadsarchief.



H 9 Boompjes.		
Bosjer, Mr. F. F., advoc. & proc.	- Boompjes	7b
Haas & Co., Isidore, modes engr.	- Boompjes	8a
Haas & Co., N., rederij & carg.	- Boompjes	8b
Amerik. Vrachtbureau, N.V.	- Boompjes	8b
Rotterd. Scheepw. Mij., N.V.	- Boompjes	8b
Hollandische Algem. Atlantische Scheepvaart Mij., N.V.	- Boompjes	8b
Wildschut, L., kantoor- & concierge	Boompjes	9
Nationale Levensverzek.-Bank	- Boompjes	10a
Cremer, Mr. W. A. M., advoc. & procur.	(kantoor) - Boompjes	10b
Versleggen, Mr. A. J., advoc. & procureur	(kantoor) - Boompjes	10b
Schermann, Mr. J. G., advoc. & procur.	(kantoor) - Boompjes	10b
Bordewijk, Mr. F., advocaat & procureur	(kantoor) - Boompjes	10b
Kat, Mr. J. O. de, advocaat & procureur	(kantoor) - Boompjes	10b
Justena, Gerard H., concierge	- Boompjes	10b
Rede & Zonen, J. v., graanpak.	- Boompjes	12a-d
Duytsland & Sweden, pand	- Boompjes	14
Ingenieursb. J. H. Doorman	- Boompjes	14-16
Doorman, J. H., electrotechnisch engrosbureau & fabriek	- Boompjes	14-16
Klunk, Seger, agentuur- & commissiehand.	(kantoor) - Boompjes	16
Haar, fa. W. D. ter, expeditie	- Boompjes	16
Klemb's Scheeps-Agentuur Mij., Paul, cargad. & expedit.	- Boompjes	16
Haverhorst & Co., in-agent. & comm.	Boompjes	16
Arend, J. L. v. den, toneeldecorateur (atelier)	- Boompjes	16
Transp.-Compt. d. Huutenwerke Phoenix, Hoerde & Hoersch, cargadoors & expedit.	Boompjes	16
Phoenix, Hoerde & Hoersch, Transp.-Compt. d. Huutenwerke, cargad. & expedit.	- Boompjes	16
Diik, M. v., in hoedenknetten	- Boompjes	16

→ Rotterdams
Adresboek 1918

40 JAAR UTOPIA

CEES BRONSVELD



Een clubje Delftse bouwkundestudenten begint in 1975 een tijdschrift dat ze *Utopia* doopten. Op enig moment werd er besloten om een themanummer te maken over watertorens. En dus ging men eens kijken op het Rotterdamse DWL-terrein.... Een paar jaar later was de woon-werk-gemeenschap Utopia een feit. Nog weer later werd er een heuse woonwijk gebouwd: De Esch. Een wijk waar schrijver dezes een slordige 20 jaar met veel plezier woonde.



Over de geschiedenis van de wijk en de architectuur is intussen het een en ander verschenen. Maar gelukkig hebben we ook de foto's nog! In oktober 2019 verscheen er een kloek fotoboek naar aanleiding van het 40-jarig bestaan van Utopia. Een prachtboek dat natuurlijk vooral voor de Utopia-leden en andere bewoners van de wijk *De Esch* interessant is. Maar toch zullen ook mensen met wat meer afstand getroffen worden door het enorme enthousiasme van deze utopisten. *Wees redelijk, eis het onmogelijke* is een klassieke interpretatie van dat utopisme, waarvan het realistische gehalte door de Delftse utopisten in het Rotterdamse maar weer eens werd aangetoond. Op bladzijde 15 van dit boek treffen we een kopie van een advertentie van een Amerikaanse online-site waarin de complete jaargang van het blad Utopia wordt aangeboden. Vraagprijs: \$ 2850. Veel geld. Helaas bracht dit gegeven de samenstellers van dit boek niet op het idee om, op zijn minst het Watertoren-nummer van Utopia in dit boek in fascimile op te nemen. We moeten het doen met de covers van alle verschenen nummers. Een gemiste kans denk ik. En dus blijft ook de zeer beperkte aandacht die Wim Beeren in zijn *Kunst uit Rotterdam* uit 1984 voor het Delftse blad Utopia had, nog altijd relevant.

Machine-werkplaats, ca. 1970

Utopia, 1982
Woyzeck door STIR

Rotterdam
Must Dance met
Mighty Observer,
Spliff Sounds,
1980



Hans van den Tol, Peter de Vette en Hans Werlemann (red.), *U-book Utopia Rotterdam 40 jaar*, Rotterdam, uitgeverij Utopia, 483 blz., € 55,00 + € 6,95 portokosten. Te bestellen door overmaking van € 61,95 op NL87 INGB 0000 876886 t.n.v. Cooperatieve Werkgemeenschap Utopia UA o.v.v. U-Book en het verzendadres.





DE NOODZAAK VAN DE ROTTERDAMSE STADSVERNIEUWING



35

Het is in het Rotterdam van vandaag de dag nauwelijks voor te stellen: woningen zonder badkamer of andere sanitaire voorzieningen, toiletten die met burens moesten worden gedeeld, ratten die door de woonkamer holden, vertrekken die vrijwel onbewoonbaar waren door opkruipende schimmels en vocht. Toch leefde een groot deel van de Rotterdammers tot in de jaren zeventig in dit soort barre woonomstandigheden.

BEN MAANDAG

Hoe had het zover kunnen komen? Het leeuwendeel van de ellende deed zich voor in de woningen die rond 1900 in hoog tempo waren gebouwd in de toen nieuwe stadswijken rondom het centrum. De haven deed het goed, de handel bloeide als nooit tevoren, vanuit alle windstreken van het land stroomden arbeidskrachten naar Rotterdam in de hoop op werk. In groten getale schoten nieuwe woonblokken uit de grond, in nieuwe wijken als het Oude Westen, Crooswijk, het Oude Noorden, Feijenoord en de Afrikaanderwijk. De woningen stonden veelal dicht op elkaar, volgens de slotenpatronen van het oorspronkelijke agrarische landschap, en waren opgetrokken in twee of drie bouwlagen, afhankelijk van de prijs van de grond.

‘Revolutiebouw’ was de term voor deze razendsnelle woningproductie. Snelheid en toekomstig profijt



⏪ Joop den Uyl brengt in 1971 een bezoek aan Feijenoord.

⏩ Augustus 1972: rellen in de Paarlstraat in de Afrikaanderwijk.

⏪ Hofje bij de Oranjeboomstraat, 1966.

Foto's Stadsarchief Rotterdam/Ary Groeneveld

kregen voorrang boven kwaliteit. De alkoofwoning was het meest populaire woningtype, met zijn karakteristieke 'voor-tussen-achter', een voorkamer, een achterkamer en een tussenkamer met meestal aan weerskanten bedsteden. Hoewel de Woningwet van 1901 dit woningtype als te ongezond verbood, bleven de ontwikkelaars in Rotterdam tot diep in de jaren dertig deze woningen bouwen.

De meeste van dit soort woningen, met minieme keukens en nauwelijks of geen sanitaire voorzieningen, waren in particuliere handen. Ze vormden een belangrijke bron van inkomsten voor bouwbedrijven, maar ook voor stedelingen die met hun spaargeld ergens een of meer woningen kochten, die verhuurden en zo verzekerd waren van een vaste bron van inkomsten. Het onderhoud van de woningen schoot er veelal bij in. De omstandigheden waren er ook nauwelijks naar. In de jaren tien van de twintigste eeuw wierp de Eerste Wereldoorlog een sluier van schaarste over Nederland, de jaren twintig en dertig kregen te maken met een zware economische crisis en in de oorlogsjaren van de jaren veertig was elk onderhoud uitgesloten.

BLINDE HOEK

Na het bombardement op de binnenstad van Rotterdam in mei 1940 kwam de nadruk te liggen op de wederopbouw van het zwaar getroffen stads-hart. Het naoorlogse gemeentebestuur was er veel aan gelegen de stad in hoog tempo uit de as te laten herrijzen, de haven zo spoedig mogelijk te herstellen en de zich in alle hevigheid aandienende woningnood te lenigen door in een vierde ring rond de stad nieuwe woningen uit de grond te stampen. Terwijl tuinsteden als Pendrecht, Zuidwijk, IJsselmonde, Schiebroek en Overschie verrezen, constateerden de bewoners in de vooroorlogse wijken rondom het centrum dat zij in de blinde hoek van het zichtveld van het gemeentebestuur verzeild waren geraakt: er was niemand die oog had voor hun noden en armetierige woonomstandigheden.

De jaren zestig waren de tijd van verandering. De eerste naoorlogse generatie kwam in opstand en roerde zich om alles wat de gevestigde orde in haar ogen verkeerd had gedaan aan de kaak te stellen. Een golf van protest en vernieuwingsdrang overspoelde Europa. De bewoners in de veronachtzaamde huizen zagen hun kans schoon en kwamen in het geweer. Ze pikten het niet langer dat er in hun wijken niets aan woningverbetering werd gedaan. Ze kregen steun van studenten, die in de verslonsde en goedkope woningen waren getrokken die eerdere bewoners hadden verlaten voor nieuwbouw in een van de gloednieuwe tuinsteden of buiten de stad.



^ Wethouder Jan van der Ploeg in 1974 op bezoek in de Laanzichtstraat in Crooswijk. Foto Stadsarchief Rotterdam/Ary Groeneveld

> De eerste elf stadsvernieuwingswijken. Illustratie Martin van Vliet



STADSVERNIEUWINGSPRIJSCAART



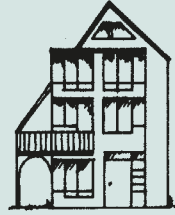
TIJDELIJKE
INSTANDHOUDING
f12.000,-



KLEINE
BEURT
f25.000,-



HOOCHNO
RENOVATIE
f100.000,-



VERVANGENDE
NIEUWBOUW
f120.000,-
PER WOONEENHEID



⤴ Overzicht van de verschillende mogelijkheden van stadsvernieuwing. Illustratie Martin van Vliet

⤴ Stadsvernieuwing in volle gang in het Oude Noorden. Foto Joop Reyngoud

⤴ Protest in het Oude Noorden tegen het Rotte-tracé. Foto Stadsarchief Rotterdam/ Ary Groeneveld



De gemeentelijke plannen voor de vooroorlogse wijken waren lang onduidelijk. Achter de schermen van het doortastende bestuur werd gewerkt aan een 'Structuurnota' en een 'Saneringsnota'. Sanering was het woord dat voor de verbetering werd gebruikt. Zo nu en dan sijpelde iets van deze plannen naar buiten, waaruit bleek dat sanering vooral grootschalige sloop en grote infrastructurele projecten met zich mee zou brengen. 'Cityvorming' was wat het gemeentebestuur voor ogen stond: de verkrotte woningen konden weg, grootschalige ingrepen zouden de stad verder moderniseren en opstuwten in de vaart der volkeren.

NIMMER VERTOONDE RELLEN

De bewoners, wier lot in de toekomstvisies volstrekt onduidelijk was, dachten daar anders over. In het Oude Noorden en Crooswijk kreeg men lucht van de plannen de Rotte te dempen en er een brede verkeersweg naar het centrum over aan te leggen. Bomen dreigden daarvoor alvast te worden gekapt. In Feijenoord schrokken de bewoners van de plannen voor de aanleg van een 'Willemstunnel' ter vervanging van de oude Maasbruggen. Voor de afwikkeling van het verkeer werden al talrijke woningen gesloopt. In het Oude Westen zou grootschalige sloop plaats maken voor de prestigieuze gebouwen van een nieuwe universiteit. In de Afrikaanderwijk ontketenden boze bewoners nog nimmer in Nederland vertoonde rellen tegen Turkse huisjesmelkers, die, zo vonden zij, hun eigen woonruimte voor hun heus wegkaapten.

De nooit erg vastomlijnde plannen lokten ongekend hevige reacties uit. Demonstraties vonden plaats langs de Rotte, en op de Coolsingel, waar in het stadhuis vergaderingen van de gemeenteraad en raadscommissies werden verstoord. De actievoerders schreeuwden om aandacht voor de verwaarloosde woningvoorraad. Het college van burgemeester en wethouders liet zich overvallen door deze onvrede en had de grootste moeite erop te reageren, doordat het vasthield aan de utopische vergezichten van nieuwe wijken vol nieuwbouw, hoge kantoren en brede toegangswegen.

Toch was de onvrede niet meer te negeren. Ook binnen de Partij van de Arbeid, in die tijd de machtigste partij van de stad met in 1970 en 1974 een meerderheid van zetels in de gemeenteraad, rommelde het. Jonge hemelbestormers, verenigd in Nieuw Links, omarmden de klachten uit de vooroorlogse wijken en zetten alles op alles om de ingeslagen saneringskoers ingrijpend te veranderen. Boze bewoners, aangesloten bij de in 1970 opgerichte Aktiegroep Het Oude Westen, verschaften zich, een handje geholpen door zijn vrouw An, toegang



◀◀ Sloopwerk
in Crooswijk. Foto
Stadsarchief Rotter-
dam/Ary Groeneveld

◀ Uitvoering
van een 'kleine
beurt'. Foto Wim
van Es

➤ Herbestrating
van de Twee-
bosstraat in de
Afrikaanderwijk.
Foto Wim van Es

tot de woning van burgemeester Wim Thomassen, om daar uitgebreid in bad te gaan. De foto's van de ingeseinde fotografen verhieven de noodzaak iets aan de abominabele woonomstandigheden in Rotterdam te doen tot landelijk nieuws.

BESTUURLIJK HANDVAT

Schoorvoetend ging het college overstag. Het woord 'sanering', met grootscheepse sloopoperaties, maakte plaats voor 'rehabilitatie', een term die al veel meer uitging van het behoud van bestaande woningen, en uiteindelijk voor 'stadsvernieuwing'. Nog onder wethouder Henk Jettinghoff (PvdA) kwam een belangrijk document tot stad: de Verordening Organisatie Stadsvernieuwing, het broodnodige bestuurlijke handvat om de verbetering van de verloederde woonwijken aan te pakken.

Het duurde nog tot na de gemeenteraadsverkiezingen van 1974 voordat de eerste wethouder Stadsvernieuwing Jan van der Ploeg (PvdA) een begin maakte met die aanpak. Het nieuwe college had de verbetering van de oude stadswijken tot prioriteit verheven. Aan Van der Ploeg de taak om alle beloften gestand te doen. Deze 'aimabele aristocraat', zoals mensen die nauw met Van der Ploeg samenwerkten hem kenschetsten, had zich al goed op zijn taak voorbereid. Hij begon met het op grote schaal aankopen van verloederde woningen, waarbij de gemeente de eigenaren de taxatie waarde bood, verhoogd met nog een kwart daarvan.

BOUWEN VOOR DE BUURT

Het 'bouwen voor de buurt' werd het motto waaronder de stadsvernieuwing gestalte kreeg. Daarin klonk een duidelijke echo door van de vroegere

wijkgedachte, die voorop had gestaan bij het maken van plannen voor de nieuwe stad vlak na het einde van de Tweede Wereldoorlog. Acht, en later elf wijken werden aangewezen als stadsvernieuwingsgebieden, een aantal dat later nog werd uitgebreid tot 22. De wijkgerichte aanpak stond voorop. Elke stadsvernieuwingswijk kreeg een projectgroep, waarin alleen gemandateerde ambtenaren en bewoners zitting hadden. Zij bepaalden in een tegenwoordig ondenkbaar democratisch proces wat er met de wijken ging gebeuren. Kwam de projectgroep er niet uit, dan werd het probleem voorgelegd aan de Stuurgroep Stadsvernieuwing, de raadscommissie die nauwlettend een vinger aan de pols hield.

Gemakkelijk ging het niet, in het begin. Van der Ploeg stuitte op grote weerstand binnen de gemeentelijke diensten, die nog altijd dachten in termen van wederopbouw en grote uitbreidingswijken. Een reorganisatie kwam op gang, die binnen enkele jaren resulteerde in de Dienstenstructuur Ruimtelijke Ordening en Stadsvernieuwing (DROS). Deze zou naar verwachting de problematiek slagvaardiger tegemoet treden dan allerlei concurrerende diensten afzonderlijk.

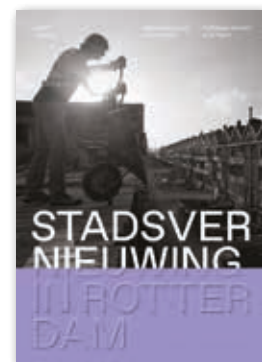
Ook geld bleek een probleem. De aankoop van alle te verbeteren woningen was een kostbare aangelegenheid. Subsidie uit Den Haag bleef lange tijd uit, al kon Van der Ploeg het goed vinden met zijn partijgenoot Jan Schaefer die zich als staatssecretaris Volkshuisvesting over de stadsvernieuwing ontfermde. Ook over de te hanteren huren verschilden beiden lang van mening: Van der Ploeg wilde de huren zo laag mogelijk houden, van Schaefer mocht er na de ingreep wel wat bovenop.

➤ Het Kruisplein
vandaag dag,
met rechts het
voor de stadsver-
nieuwing uitge-
voerde project
voor jongeren-
huisvesting van
architectenbu-
reau Mecanoo.
Foto Joop Reyngoud



Ondanks alle tegenslagen kwam de machinerie van de stadsvernieuwing langzaam op stoom. Bewoners, ambtenaren, projectcoördinatoren, externe deskundigen en later ook steeds meer de woningcorporaties droegen bij aan de vernieuwing en verbetering van de stad. Waar het moest werd gesloopt en nieuw gebouwd. Waar het kon werd gerenoveerd. Zo werden in de periode 1974-1996 71.299 woningen verbeterd.

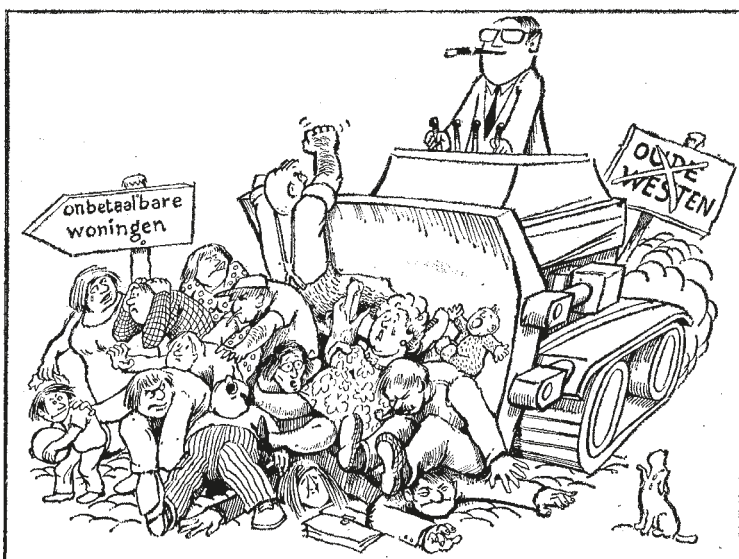
Dit is een samenvatting van het inleidende hoofdstuk van het boek *Stadsvernieuwing in Rotterdam, vijftig jaar bouwen in de buurt*, waarin auteur Ben Maandag aan de hand van literatuuronderzoek en interviews een overzicht geeft van de gebeurtenissen in de vijf stadsvernieuwingswijken Afrikaanderwijk, Crooswijk, Feijenoord-Noorder-eiland, Oude Noorden en Oude Westen. In het laatste hoofdstuk is geëvalueerd wat goed ging en wat niet en hoe bewoners vandaag aankijken tegen die bijzondere tijd van de stadsvernieuwing.
nai010 uitgevers, €29,95



DE AKTIEGROEP HEEFT VELE VADERS

JAN VAN DEN NOORT

Vijftig jaar geleden kwam Aktiegroep Het Oude Westen luidruchtig ter wereld. Over de geboorte van Aktiegroep doen allerlei verhalen de ronde en menigeen beweert de vader van het wicht te zijn. Voor zo'n schone baby staan de kandidaten immers in de rij. Maar door wie is de boreling eigenlijk verwekt? Na vijftig jaar is het hoog tijd om een tipje van de sluier op te lichten.



▲ Uit Buurt-
krant Oude Wes-
ten juni 1970
tekening Gerard
Goosen

IEDER JAAR 1500 KROTEN TEGEN DE VLAKTE

Iedereen was het erover eens dat de wijken rond het centrum van Rotterdam toe waren aan een opknappbeurt. Maar bij het bombardement van 1940 waren veel woningen verwoest en de bewoners van het centrum hadden massaal onderdak gezocht in die oude wijken. Met zoveel mensen op de vierkante kilometer was het ondoenlijk om de oude wijken een opknappbeurt te geven. Opknappen ging toen nog volgens het beproefde recept slopen en nieuwe huizen bouwen. Vraag één was dus: waar blijf je dan met al die mensen?

De woningnood had twee gezichten. Rotterdam had te weinig woningen en een groot deel had een zeer slechte kwaliteit. Het tekort aan woningen werd bestreden door heel veel nieuwe woningen bij te bouwen. De buitenwijken groeiden als kool, maar de woningnood wilde maar niet verdwijnen.

Alle energie werd gestoken in de nieuwbouwwijken. De oude wijken rond het centrum werden aan hun lot overgelaten. Nota na nota sprak er schande van, maar de vraag naar woonruimte was zo groot dat de slopershamer werkeloos bleef.

In 1969 lanceerde het gemeentebestuur een saneringsnota waarin het de verwachting uitsprak dat Rotterdam in 1970 voldoende woonruimte zou hebben om iedereen te huisvesten. Die gedachte was veel te optimistisch, maar daarmee leek de weg vrij om ieder jaar 1500 krotten te slopen. Op die manier zou Rotterdam binnen 20 jaar van zijn 33.000 krotten bevrijd zijn.

SANEREN DOE JE ZO

Maar als de woningnood is opgelost, waarom zou je dan na sloop overal huizen gaan bouwen? Die grond kon wel beter worden gebruikt. De saneringsnota die al snel de bijnaam Sloopnota kreeg, liet daar geen misverstand over bestaan: 'Verwacht mag worden dat bepaalde saneringsgebieden om goede redenen geen woonbestemming zullen krijgen.' De oude wijken rond het centrum zagen de bui al hangen. Vroeg of laat moesten hun woningen wijken voor winkels en kantoren.

Eind 1969 nam de Kring Rotterdam van de Bond voor Nederlandse Architecten (BNA) het initiatief tot een studie van de saneringsproblemen. Vijf werkgroepen zouden aan de hand van Het Oude Westen laten zien hoe de sanering het beste kon worden aangepakt. Het Oude Westen was gekozen omdat de architecten daar voorlopig niemand voor de voeten zouden lopen. De slechtste complexen lagen immers in de wijken Cool en Rubroek. Volgens de Saneringsnota kwam Het Oude Westen pas als negentiende aan de beurt.

Onder de architecten was veel begrip voor de noodzaak om de sanering zeer geleidelijk aan te pakken, maar voor vier van de vijf werkgroepen stond toch wel vast dat na verloop van tijd, pakweg twintig tot dertig jaar, alle oudbouw zou zijn vervangen door nieuwbouw, lees: hoogbouw.

De vijfde werkgroep tapte uit een ander vaatje: 'Onze generatie heeft het recht niet, het in eeuwen gegroeide teniet te doen door rigoureus te slopen. Waar nog een enigszins waardevolle omgeving aanwezig is, mag men die niet méér aantasten dan voor de verbetering van de woonstandaard noodzakelijk is...' Panden die totaal verkrot waren, moesten worden gesloopt. Maar de rest moest worden her-



▲ Uit Buurt-
krant Oude Wes-
ten december
1974 tekening Gerard
Goosen

steld, zodat de wijk zich continu kon regenereren en de bewoners er konden blijven wonen. Een jaar later werden die gedachten uitgewerkt in het Rekonstruktieplan, een koers waar de Aktiegroep vele jaren op zou varen.

SAMENWERKING

In de jaren zestig van de vorige eeuw telde Rotterdam heel veel club- en buurthuizen, maar die werden niet druk bezocht. Met de hand aan de subsidiekraan drong de overheid aan op samenwerking, met als tastbaar resultaat de oprichting in 1965 van de Stichting tot Samenwerking en Opbouw in het Westen (SSOW). Die zette in op een buurtgerichte benadering en, op den duur, de vorming van wijkorganen. Stap een was oprichting van een actiegroep in het Oude Westen. Maar hoe doe je dat? In Buurthuis Kruiskade was Cineclub actief, een initiatief van het Marxistisch Leninistisch Centrum Nederland (MLCN) om politieke films in de wijk te vertonen. In Ons Huis kwam regelmatig een groep moeders uit Het Oude Westen bijeen. Beide groepen werd een film over de verkrotting van de Haagse Schilderswijk voorgeschoteld en aansluitend werd gediscussieerd over de overeenkomsten met Het Oude Westen. De suggestie om iets te ondernemen tegen de verkrotting in de eigen wijk werd enthousiast opgepakt. Eendrachtig werd de eerste

buurtvergadering voorbereid. Op 11 maart 1970 kwam de wijk in groten getale naar de Lantaren. De geboorte van Aktiegroep Het Oude Westen was een feit.

Rotterdam West had een duidelijke rolverdeling voor ogen. De bewoners voerden actie, maar de buurthuisleiders zaten aan het stuur en soms, als acties in hun ogen dreigden te ontsporen, traptten ze flink op de rem. Zo kreeg een plan om autowrakken uit de wijk op de tramrails te deponeren niet de zegen van de buurthuiswerkers. Ondertussen werd vrij snel afgestevend op erkenning door het gemeentebestuur. De Aktiegroep kreeg de status 'Voorlopig Initiatiefcomité voor de oprichting van een wijkorgaan' en genoot voortaan een mooie subsidie.

STADSFRONT TEGEN C'70

De manifestatie Communicatie '70, beter bekend als C'70, moest haven en stad dicht bij elkaar brengen. Het meest in het oog springende onderdeel van deze happening was de Havodam, een reusachtige maquette van de Rotterdamse haven. Vanuit een Zwitserse stoeltjeslift konden belangstellenden zo een blik werpen op de grootste haven van de wereld. De manifestatie verheerlijkte de relatie tussen haven en stad, in plaats van die ter discussie te stellen. Zij was bovendien peperduur en zo grootschalig dat vrijwel alles wat links of alternatief was zich tegen de manifestatie keerde. Kunstenaars verenigden zich in het Ludiek kreetief sabotaasjesentrum, met het hoofdkwartier in Buurthuis Kruiskade. Ze organiseerden een demonstratie met de leuze 'WC'70, Rotterdam stinkt' en plaatsten een paginagrote advertentie tegen 'Communicatiestoornis 70'. De Socialistische Jeugd Rijnmond (SJ) bezette het kantoortje van C'70, en richtte daar een enorme ravage aan. Radio en TV waren op voorhand uitgenodigd om de bezetting bij te wonen, opdat iedereen goed kon zien hoe er in Rotterdam over C'70 werd gedacht. Het geld voor C'70 kon volgens de SJ beter worden besteed aan goede en goedkope woningen en een 'verantwoorde sanering, waarbij het karakter van de wijk behouden blijft'. We hoorden dat in het begin van dit artikel uit de mond van de architectengroep. Links en alternatief konden het steeds beter met elkaar vinden. Het verzet tegen C'70 sloot zich zelfs korte tijd aaneen in het zogenaamde Stadsfront. De bezetting van een flat aan de Van Oldenbarneveldtstraat was een voorbeeld van die veelkleurige samenwerking. Die straat was onder meer gekozen omdat de stoeltjeslift van C'70 daar langskwam. De bezoekers van C'70 werden zo in een moeite vergast op een demonstratie tegen dat 'nepfeest', tegen de woningnood en tegen de bouw van dergelijke elitewoningen die wel 400 tot 600 gulden

Een plan om autowrakken uit de wijk op de tramrails te deponeren kreeg niet de zegen van de buurthuiswerkers

per maand deden, ongeveer tien keer zoveel als een huisje onder de huurwaarde in Het Oude Westen.

EN VERDER...

De plotselinge veelkleurige samenwerking was van korte duur, maar hij was zo heftig en overtuigend dat Aktiegroep Het Oude Westen een vliegende start doormaakte. In Het Oude Westen zijn in die beginperiode weinig resultaten geboekt. De vernieuwing van de bestrating die vaak genoemd wordt als resultaat van de acties van het eerste uur was al geruime tijd voor die acties gepland. De Buurtvergadering had zich weliswaar unaniem uitgesproken voor het Reconstructieplan van de architectenwerkgroep, maar het zou nog vier jaar duren eer op dat vlak duidelijke resultaten werden geboekt. Veel bewoners trokken zich teleurgesteld uit de Aktiegroep terug.

De club- en buurthuizen raakten mede daardoor steeds minder geïnteresseerd in de Aktiegroep. Eén van de buurthuisleiders ging er tegen de zin van zijn directeur nog een tijdje mee door en vestigde zich, buiten de directe controle van zijn directeur, in een winkeltje op de hoek van de Gaffelstraat en de Gaffeldwarsstraat. Deze Buurtwinkel was voortaan tevens het hoofdkwartier van Aktiegroep Het Oude Westen. De samenwerking tussen buurtwerker en Aktiegroep liep eind 1973 op de klippen. Na een aantal conflicten werd de samenwerking beëindigd. De buurtwerker vertrok, de Aktiegroep bleef. De nazaten van de MLCN, inmiddels omgedoopt tot KEN, KKR en KORO, bleven nog enkele jaren zeer actief in de Buurtwinkel, maar zij zagen geen kans om de buurt blijvend bij hun acties te betrekken. Omstreeks 1974 verlieten zij de Aktiegroep.

Ondanks al die aderslatingen was de Aktiegroep springlevend. Sterker nog, de schone baby van wel- eer was een organisatie waar voortaan rekening mee werd gehouden. Toen de Aktiegroep samen met de bewonersorganisaties in de andere oude wijken stevig inzetten op de stadsvernieuwing werden op dat terrein vrij snel de eerste resultaten behaald. De oude wijken werkten nauw samen; en met succes. In plaats van die 33.000 krotten te slopen, besloot het gemeentebestuur die te kopen en op te knappen.

In het Oude Westen ging dat aan de hand van het Reconstructieplan. De Aktiegroep zat er bovenop. En toen die klus geklaard was, bleef zij de belangen van de wijk behartigen. Door de subsidiekraan dicht te draaien, luidde het gemeentebestuur het einde in van menig bewonersorganisatie. De Aktiegroep hield het nog het langst vol. Vorig jaar besloot het gemeentebestuur ook de subsidie van de Aktiegroep te stoppen. De jubilaris is voorlopig niet van plan om de handdoek in de ring te gooien.

STICHTING HISTORISCHE PUBLICATIES ROTTERDAMUM

De Stichting Historische Publicaties Rotterdamum (SHPR) is een dochterstichting van Historisch Genootschap Rotterodamum. In het verlengde van de algemene doelstelling van het genootschap, namelijk 'het bevorderen en verbreiden van kennis over de geschiedenis van Rotterdam' heeft SHPR sinds haar oprichting in 1974 zich specifiek beziggehouden met het bevorderen van publicaties op dit gebied. Dit leidde tot de 'Reeks Rotterodamum', een verzameling van tweehonderd boeken, alle voorzien van het logo bij wijze van kwaliteitskeurmerk van de stichting.

De 'Reeks Rotterodamum' is opgebouwd uit enkele deelverzamelingen. De eerste werd gemaakt op initiatief van het Historisch Genootschap zelf. Het gaat hier om de *Kleine Reeks* (nr. 1 t/m 47), zo genoemd omdat de eerste 29 delen in deze reeks letterlijk op klein formaat werden uitgegeven, vanwege de naoorlogse paperschaarste. Daarnaast verscheen vanaf 1960 de *Grote Reeks*, die ook weer met nummer 1 begon en doorliep tot 52. Beide reeksen bestonden naast elkaar totdat SHPR in 1994 de *Nieuwe Reeks* startte. Omdat beide oude reeksen bij elkaar opgeteld tot 99 boeken waren gekomen, kon deze *Nieuwe Reeks* beginnen met nummer 100.

Ruim veertig jaar na oprichting heeft de stichting besloten een punt achter de reeks te zetten en wel bij nummer 200. In de loop der jaren waren zo veel kwalitatief goede boeken over de geschiedenis van de stad verschenen, dat de stichting deze nauwelijks nog kon bijhouden en daarmee haar oorspronkelijke functie als het ware door de tijd zag ingehaald. De stichting beschouwt dat overigens als een positieve ontwikkeling, maar beseft ook dat verschillende generaties Rotterodamum-leden zijn 'opgegroeid' met de reeks en waarde hechten aan de verzameling. Om die reden heeft SHPR deze website laten maken, waarop een helder en mooi overzicht geboden wordt van de complete Reeks Rotterodamum. Vanzelfsprekend ook toegankelijk voor niet-leden die interesse hebben in alle verschillende onderwerpen en aspecten van de stadshistorie.

Het stopzetten van de reeks betekent niet dat SHPR 'het bevorderen en verbreiden van kennis over de geschiedenis van Rotterdam' heeft losgelaten. Integendeel, de stichting nam het initiatief een nieuwe reeks op te zetten onder de noemer *Essay Rotterodamum*, waarbij de stichting zelf schrijvers uitnodigt om een essay te schrijven: een persoonlijk verhaal met Rotterdam als historisch decor.

*Matthijs Dicke, namens het bestuur van
Stichting Historische Publicaties Rotterodamum*



STICHTING HISTORISCHE PUBLICATIES
ROTTERODAMUM

roterodamum-publicaties.nl

DE DORPEN VAN ROTTERDAM

DERDE DEEL VAN EEN FEUILLETON UIT HET GELIJKNAMIGE BOEK UIT 2013



PERNIS

Ten westen van Charlois, en daarvan gescheiden door het water de Koedood, lag de 1372 hectaren metende gemeente Pernis, voluit 'Pernis en 's-Gravenambacht'. In het zuiden grensde dit Pernis aan Rhoon, Poortugaal en Hoogvliet. West- en noordgrens werden gevormd door de Oude, respectievelijk de Nieuwe Maas.

In de Nieuwe Maas lag ter hoogte van de grens tussen Pernis en Charlois nog de Heijplaat, terwijl op de grens van Oude en Nieuwe Maas onder het eiland Rozenburg in de eerste helft van de negentiende eeuw de Vondelingenplaat was ontstaan. Beide platen waren onbewoond. Het gebied van de gemeente Pernis omvatte een groot aantal polders. Buiten de rivierwaterkerende dijken waren dat van oost naar west de Gorzenpolder, de Hey, de Buitengorzen, Madroel, Nieuw-Smalland, de Hoge en Lage Gorzen en Jaagin. Achter de dijken lagen van west naar oost de polders Langebakkersoord, Oud-Smalland, Roozand, Lombardijen, Nieuw-Pernis, oud-Pernis, Deijffelsbroek, Deijffel, Kiesheid en Boudewijn Hartsland. De laatste twee polders vormden vroeger het zelfstandige ambacht 's-Gravenambacht, terwijl ook Langebakkersoord ooit met Smalland en Deyffelsbroek een afzonderlijke ambachtsheerlijkheid had gevormd. Deze waterstaatkundige complexiteit weerspiegelt een lange geschiedenis van indijkingen.





Rond 1850 telde Pernis ongeveer 1660 inwoners, waarvan er ruim 1300 in de kom van het dorp woonden aan weerszijden van de Heijtschedijk en de Pernisse haven. In het gehucht of buurschap 's-Gravenambacht in het oostelijk deel van de gemeente Pernis, dichtbij de buurschap de Heij op de grens met Charlois, zouden nog zo'n 180 mensen zijn gehuisvest. Ongeveer een zelfde aantal moet dan verspreid langs de dijken in de polders hebben gewoond. Visserij, landbouw, veeteelt, melkerij, kaasmakerij en vlasserij worden genoemd als middelen van bestaan, met daarnaast wat scheepsbouw. Als de beschrijvingen kloppen, en inderdaad het overgrote deel van de bevolking in de kom van Pernis woonachtig was, kan er met recht worden gesproken van een dorp met een kern. De gemeenteschool bevond zich hier, evenals de Hervormde kerk en een plaats van samenkomst, aanvankelijk een bakkerij aan de Pastoriedijk, voor de nieuwe kerk der Afgescheidenen van 1834. Een raadkamer kreeg Pernis pas in 1852; voor dat jaar maakten de bestuurders gebruik van een van de herbergen in het dorp. De kern van het dorp werd oorspronkelijk gevormd door de oude, in 1824 vergrote kerk bij de meer landinwaarts gelegen splitsing van Heijtschedijk en voormalige Hofdijk. Vooral door de ontwikkeling van de Pernisse zeevisserij vanaf het midden van de achttiende eeuw groeide Pernis en had het centrum zich langs de Heijtschedijk in de richting van de haven verplaatst.

De omvangrijke zeevisserij was van groot belang voor Pernis. Er werd op de Noordzee tot aan IJsland toe vooral op schelvis en kabeljauw gevestigd met (s)chaloeppen, bezanen en schokkers. Deze vaartui-

gen, vaak aangeduid als Pernissersloepen, waren uitgerust met een beug, een kilometerslange lijn met haken, waaraan de naam beugvisserij te danken was. Onder andere door de Belgische invoerheffing op vis raakte de visserij na 1830 behoorlijk in problemen. In 1855, het jaar van het oudste gemeenteverslag, bestond de vloot voor de buitengaats visserij desondanks nog uit achttien schepen (zeven chaloepen, vijf bezanen en zes schokkers) waarop in totaal 170 personen werkten onder vaak gevaarlijke omstandigheden. Tegen ongelukken op zee waren vissers onvoldoende verzekerd, maar mede door de 'kwijning der visscherij' liep de inhoud van de armenkassen terug, zodat een beroep moest worden gedaan op de vrijgevigheid van de bevolking, onder meer door collectes te houden voor de nabestaanden van op zee omgekomen vissers. De teruggang in de zeevisserij werd ook in de gemeenteverslagen vastgesteld. Het is onduidelijk of eventuele nevenbedrijven zoals scheepsbouw, touwslagerij en zeilmakerij deelden in de malaise. In 1855 bestond er in ieder geval maar één scheepswerf -voor binnenlandse scheepvaart- aldus het gemeenteverslag.

De landbouw was in dat jaar een 'grote tak van bestaan'. Verbouwd werden hoofdzakelijk tarwe, haver, bonen, aardappelen en kool, in mindere mate rogge, gerst, erwten en vlas. Tuinbouw en bloemkwekerijen ontbraken in Pernis, wel waren er 55 boomgaarden en wat houtteelt, dat wil zeggen van griendhout. De veestapel telde vooral koeien, wat in overeenstemming is met de eerder genoemd melkerij en kaasmakerij. Er werd nauwelijks gejaagd en

^ De haven van Pernis, 1948

▼ De boerderij van den Hoek

Alle afbeeldingen Oudheidkamer Pernis



*‘Het zien van
grote rook-
pluimen of
het loeien der
zeestoomers,
die de rivier
op- en afvaren’
verstoorden
de landelijke
rust.*

evenmin vermeldde de verslagen binnenvisserij. De gebruikelijke kleinhandel in levensbehoeften en ‘gewone’ ambachten bestonden natuurlijk wel, een markt, groothandel en fabrieken echter niet.

De verbinding van Pernis met Rotterdam en Schiedam werd met marktschepen onderhouden; stoomboten hadden rond 1850 nog niet hun intrede gedaan. Ook deden de op Rotterdam varende passagiersboten de haven van Pernis aan om reizigers op te nemen of af te zetten. In het noordwesten van Pernis lag bij de boerderij ‘De Bonte Koe’ bovendien een voetveer op de haven van Vlaardingen. De verbindingen over land werden hier zoals elders gevormd door de wegen over kaden en dijken. De toestand van de straten in het dorp bleek niet best, die van gemeente-, polder- en buurtwegen ‘behoorlijk’. Dit was een rekbaar begrip, want in de praktijk bleken deze dijken voor een groot deel van het jaar onbegaanbaar. In geval van bijvoorbeeld een epidemische ziekte – in 1849 deden zich drie sterfgevallen door cholera voor – kon geneeskundige hulp niet tijdig worden verstrekt. Bovendien kwam het onderwijs aan kinderen uit ‘s-Gravenambacht in gevaar, omdat de school in het dorp Pernis door de onbegaanbare dijkvoetpaden onbereikbaar was. Vergelijkbare problemen deden zich voor aangaande het kerkbezoek. Daarom gaven de betrokken polderbesturen in 1853 toestemming aan de gemeente Pernis om een koolas-voetpad aan te leggen over de Heijschedijk, Deijffelsedijk, Kiesheidsedijk, met een zijtak over een deel van de Karvelsedijk. De aanleg werd omschreven als een ‘allernoodzakelijke en dringende behoefte, bijzonder voor de bewoners van het gehucht ‘s-Gravenambacht’. Het typeert de primitiviteit van veel verbindingen op het platteland in die tijd.

In 1850 bedroeg het officiële aantal inwoners van

Pernis, inclusief ‘s-Gravenambacht 1670, waarmee de bevolking iets was gegroeid ten opzichte van 1849. De bevolkingsaanwas kwam voort uit het geboorteoverschot; vestiging in, en vertrek uit de gemeente lagen met 53, respectievelijk 52 personen op vrijwel gelijke hoogte. De meeste Pernissers behoorden tot de hervormde gemeente, met uitzondering van een dertigtal (erkend) Christelijk Afscheidenen en enkele katholieken en joden. Gemeentebestuur en ambtelijk apparaat van Pernis waren bescheiden van omvang. De gemeentelijke inkomsten en uitgaven lagen op jaarbasis rond de vijfduizend gulden. De Pernisser haven was in particulier eigendom en had onder de voogdij van het gemeentebestuur een eigen bestuur dat ook het financieel beheer voerde en onder andere zorg droeg voor de inning van haven-, kaai- en straatgelden met erfpachten en tolgelden. Op de rekening van 1863 bedroegen haveninkomsten en -uitgaven ongeveer 1350 gulden.

Tot de gemeentelijke gebouwen hoorde aanvankelijk alleen de openbare school met onderwijzerswoning, later (na 1852) ook de raadkamer. Op die school verzorgden een hoofdonderwijzer en een secondant het onderwijs voor naar schatting 100 tot 140 leerlingen. Ongeveer de helft daarvan kreeg kosteloos les. De hoofdonderwijzer had tevens de leiding over een zangschool met enkele tientallen leerlingen.

Met de beschikking over een eigen chirurgijn in Pernis beoordeelde het gemeentebestuur de gezondheidstoestand in het dorp als voldoende, hetzelfde oordeel gold voor de veiligheid. Het armwezen was er minder gunstig aan toe: de eerste levensbehoeften waren duur en de zeevisserij, zoals gezegd, en in mindere mate ook de landbouw, verkeerden in problemen. De beide instellingen van liefdadigheid in Pernis, het burgerlijk armbestuur en het diaconie-armbestuur, besteedden gezamenlijk ongeveer 4.000 gulden aan zorg. Zij bedeedden ruim vierhonderd behoeftigen, van wie bijna de helft permanent.

Al bij al lijkt Pernis, waar vooral de visserij prominent aanwezig was, rond 1850 een nogal gesloten gemeenschap met weinig contacten buiten de gemeentegrenzen te zijn geweest. Het gebied in en rond de dorpskern en het deel ten oosten daarvan, met daarin ook het gehucht ‘s-Gravenambacht, was het dichtst bewoond. Uit beschrijvingen van het gebied ten westen van het dorp is op te maken dat de bewoning daar afnam. In dit uitgestrekte, dunbevolkte en fraaie poldergebied waren zelfs in de eerste decennia van de twintigste eeuw nog stille, verlaten uithoeken ‘ver van de bewoonde wereld’. Maar ook toen al verstoorden ‘het zien van grote rookpluimen of [...] het loeien der zeestoomers, die de rivier op- en afvaren’ de landelijke rust.



FRÉDÉRIC EN ANTOINE PLATE

ROTTERDAMSE KOOPLIEDEN,
REDERS EN BESTUURDERS

1802-1927

LEN DE KLERK

In 1992 en 1998 schreef ik hoofdstukken over het werk van ir. Auguste (Guus) Plate (1881-1953), de eerste directeur van de dienst van Volkshuisvesting (1917-1923) van de gemeente Rotterdam. Uit de familie kwam ongeveer tien jaar geleden de vraag of ik een biografie over hun overgrootvader Antoine Plate zou willen schrijven, de vader van Guus. Na een kleine verkenning bleek me dat Antoine in meerdere opzichten in de voetsporen van zijn vader Frédéric was getreden. Een dubbelbiografie lag in het verschiet.

De geschiedenis van de Rotterdamse tak van de familie Plate begint in 1786 met de immigratie van Friedrich Ludwig Heinrich Plate (1767-1836) uit Stade aan de Elbe. Hij kwam op uitnodiging van zijn neef Jan Plaat, adjunct-waterschout van de stad. Friedrichs vader was onverwachts overleden, waardoor hij min of meer voor de keus stond om of rechten studeren in Hannover op kosten van een oom of fortuin te maken in Holland. Dat laatste trok de 19-jarige nog het meest. Op afspraak van zijn neef vond Friedrich Plate spoedig werk als boekhouder op het handelskantoor van de firma Hubert & Van Rijckevorsel, later Hubert & Co. Fortuin maken is Friedrich niet gelukt. Integendeel, de door hem met geleend geld opgezette handelszaak kwam niet van de grond. Nog jarenlang heeft hij de schulden afbetaald.

Het grote geluk vond hij in zijn huwelijk met Henriette Brodier, telg uit een Hugenotengeslacht. Henriette was een krachtige persoonlijkheid die een jonge dames-school dreef voor meisjes uit ge-





goede families. Het echtpaar kreeg negen kinderen die opgroeiden in een gezin waarin godsdienstige plichten en maatschappelijke waarden en normen nauwgezet werden onderwezen en onderhouden. Zij doorliepen de Departementsschool van 't Nut, waarna ze op hun 14^e of 15^e jaar aan het werk moesten. Geld voor een hogere opleiding ontbrak, maar ze leerden thuis wel Frans, Duits en Engels spreken. Enige zoons vonden hun eerste betrekking bij een Hugenoofs bedrijf, ook de oudste zoon Frédéric Plate (1802-1883). Hij begon als 14-jarige kantoorbediende op het kantoor van het zeehandelshuis Balguerie & Zoon en bleef daar met een onderbreking van een jaar of tien bij de rederij van de gebroeders St. Martin tot 1873. Frédéric was het toonbeeld van de selfmade man die, afkomstig uit een bescheiden milieu, opklom tot de koopmanselite van de stad. In 1845 werd hij directeur-venoot van het betreffende kleine huis Balguerie & Zoon, dat in tien jaar opklom naar de vijfde rederij van de stad. Tot de grotere rederijen behoorden onder andere Anthony van Hoboken en Willem Ruys.

De ondernemende koopman-reder Frédéric Plate had nog meer in zijn mars. Hij werd gekozen in de Kamer van Koophandel en in de gemeenteraad, was een vooraanstaand lid en voorzitter van de liberale Kiesvereniging Orde die tussen 1855 en 1879 in Rotterdam de politieke dienst uitmaakte. De bekende bankier Marten Mees was toen enige jaren secretaris van Orde. In 1865 werd Frédéric voorzitter van de Kamer van Koophandel. Na de burgemeester was dat de belangrijkste openbare bestuurspost in grotere steden. Gemeentebesturen waren wettelijk verplicht om voor alle economische aangelegenheden het advies van de plaatselijke Kamer van Koophandel in te winnen en ministers vroegen aan

^ Stoomschip
De Rotterdam.

Bron Oosterwijk

^> Antoine
Plate, jeugdig
directeur van de
NASM

de Kamers van Amsterdam, Rotterdam, Dordrecht en Den Haag geregeld advies over nieuwe wetsontwerpen, de aanleg van spoorwegen, kanalen en hoofdwegen.

Frédéric Plate behoorde tot de kleine groep van vernieuwingsgezinde ondernemers die bijdroeg tot de ontwikkeling van het rationele ondernemingskapitalisme. Hij liet als eerste reder in Holland een schroefstoomboot bouwen, waarmee hij een succesvolle lijnvaartdienst op Le Havre opende. Als bestuurslid-voorzitter had hij een groot werkzaam aandeel in de opzet en bouw van het Zeemanshuis en de vernieuwing van het Zeevaartonderwijs. Hij behoort tot de ondernemers die Max Weber in zijn beroemde studie *De protestantse ethiek en de geest van het kapitalisme* (1920) typeerde als dragers van 'de geest van het rationele kapitalisme': eerlijkheid als basis voor kredietwaardigheid, soberheid en

< Frederic Plate
omstreeks 1862.

Huisarchief Plate

> Uitgifte van
obligaties PR&Co



stiptheid als basis om vooruit te komen en arbeid als welhaast religieuze plicht. Frédéric was een vooraanstaand bestuurslid van de Église Wallonne, waartoe een opmerkelijk groot deel van de vooruitstrevende Rotterdamse kooplieden omstreeks 1860 behoorde.

Fredéric en Wilhelmina Wagenknecht kregen twaalf kinderen, onder wie Antoine (1845-1927), de zesde zoon. Na voltooiing van de ULO – in 1859 behorend tot de eerste lichting met een ULO-diploma – ging Antoine werken bij de graanhandel Van Stolk. Na een paar jaar verhuisde hij naar het kantoor van zijn vader. Hij vond het daar een stuk saaier dan bij Van Stolk. Er schoot wel veel tijd over voor iets wat hem voor de rest van zijn loopbaan heeft gevormd: op verzoek van zijn vader overschrijven van stukken van de Kamer van Koophandel. Antoine vertelde later daar veel van te hebben geleerd, vooral dat hij veel niet wist van wat er in de samenleving omging. Het was voor hem aanleiding tot levenslange zelfstudie in het Rotterdamsch Leescabinet.

HET BIJZONDERE JAAR 1869

Begin 1869 werd Antoine benoemd tot vennoot bij Balguerie & Zoon, in het voorjaar publiceerde de 23-jarige autodidact het artikel 'Onze stoomvaart' in het vooraanstaande tijdschrift *De Economist* en in september werd hij benoemd tot

directeur van de Nederlandsch-Amerikaansche Stoomvaart-Maatschappij (NASM). Het was een personificatie van de om zich heen grijpende industriële revolutie, die vooral een transportrevolutie was. Antoine concludeerde in *De Economist* dat Nederland schromelijk achterliep met de overgang van zeilvaart naar stoomvaart. Er werd al veel verscheept per stoomschip, maar dat waren buitenlandse stoomschepen. Hoogste tijd dus om een stoomvaartlijn van Rotterdam op New York te openen. Vader Frédéric had al eens in 1850 een dergelijk plan opgezet, maar dat was gestrand op kapitaalsgebrek. Nog in september 1869 werd de Nederlandsch-Amerikaansche Stoomvaart-Maatschappij (NASM) opgericht, een initiatief van een comité van kooplieden onder leiding van Marten Mees en Lodewijk Pincoffs. Naast Antoine Plate werd August Wambersie, eigenaar van Wambersie & Zoon benoemd tot directeur. Het lukte echter voor de tweede keer niet om voldoende kapitaal bij elkaar te krijgen om met vier stoomschepen op New York te gaan varen. Daarop zette Mees een bescheidener rederij op, de C.V. Plate, Reuchlin & Co (1871) die met twee stoomboten op New York ging varen, de *Rotterdam* en de *Maas*. De jonge rederij begon zo voorspoedig, dat werd besloten om een nieuwe NASM (1873, het officiële oprichtingsjaar van de Holland-Amerika Lijn) op te richten, waarin de C.V. Plate, Reuchlin & Co opging.

▼ Verkiezings-
kaart Plate. SAR



Het werd pionierswerk de eerste tien jaar onder directie van Willem van der Hoeven, Antoine Plate en Otto Reuchlin. De NASM werd geplaagd door de op- en neergaande economische conjunctuur in de Verenigde Staten en door de voortdurende verzanding van de Nieuwe Waterweg. Zo erg was die, dat de directie in 1881 moest besluiten haar grootste schepen vanaf Amsterdam te laten varen. Een schande, zo werd het in Rotterdamse gevoeld. Pas in de loop van de jaren 1890 kwam de Nieuwe Waterweg na eindeloos baggeren op de vereiste diepte.

Antoine Plate heeft het besluit om vanaf Amsterdam te varen niet meer meegemaakt. In 1880 verliet hij de NASM en werd firmant van het cargadoorsbedrijf Wambersie & Zoon. Intussen ging hij zich in toenemende mate voor de publieke zaak interesseren; de *corporate man* werd ook een *public man*. De overstap naar Wambersie & Zoon is daar niet helemaal vreemd aan, omdat hij als zelfstandig ondernemer de verlangde vrijheid van spreken en schrijven had, die een werknemer niet heeft, ook al is hij/zij directeur van een naamloze vennootschap.

Als public man heeft Antoine Plate tal van voor- aanstaande maatschappelijke functies vervuld. Net zoals zijn vader was hij president van de Kamer van Koophandel, lid van de gemeenteraad en president-commissaris van de Rotterdamsche Bank. De ellenlange lijst van functies vermeldt belangrijke commissariaten bij de Nederlandsche Bank en de Nationale Levensverzekering-Bank (nu Nationale Nederlanden). Hij was twee periodes lid van de Tweede Kamer (1892-1896; 1905-1909), jarenlang lid van Provinciale Staten en voorzitter van de Vereeniging het Vrije Ruilverkeer, waarvoor hij ook talrijke, niet zelden polemische artikelen schreef. Als ondernemer, als vertegenwoordiger van de Rotterdamse handel, in al zijn functies en posities was Plate een hartstochtelijk pleiter voor vrijhandel. Antoine Plate was een sterke persoonlijkheid met een opmerkelijk eenvoudige levensstijl. 'Onkreukbaar, beginselvast en breed ziend, maar stroef in de omgang' luidt de titel van het laatste hoofdstuk van de biografie. Het vat zijn persoonlijkheid samen. De koopman en vrijhandelsman Plate was echter geen harde zakenman. Uit een ontboezeming in een brief aan zijn zoon Guus en schoondochter Léonie Plate- s'Jacob blijkt zijn sociale houding: 'Het is merkwaardig hoe het criterium van fatsoen veel meer gezocht wordt in de omgang met meerderen, dan in de behandeling van minderen. Dit heeft mij altijd geërgerd.' Hij nam deel in het kapitaal voor de bouw van tuindorp Vreewijk en staat te boek als degene die als raadslid de stoot gaf tot belastingheffing naar draagkracht. Als Tweede Kamerlid wist

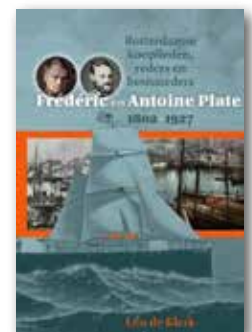
► **Antonie
Plate 70 jaar.**
Huisarchief Plate



'Het is merkwaardig hoe het criterium van fatsoen veel meer gezocht wordt in de omgang met meerderen, dan in de behandeling van minderen. Dit heeft mij altijd geërgerd.'

hij de wijdverbreide praktijk concurrentiebedingen voor werknemers sterk in te perken. De stakende havenarbeiders stelden zoveel vertrouwen in hem, dat hij in de grote Elevatorstaking van 1907 succesvol kon bemiddelen tot een voor alle partijen aanvaardbare overeenkomst. Eind 1927 overleed Antoine Plate, een 'eenvoudige kleine man die door geen houding ooit imponeerde', schreef journalist Henri Dekking tien jaar eerder.

Uitgeverij Verloren, 2019
368 pagina's, € 35,-
ISBN 9 789087 048129



AGENDA



19 MAART

Roterodamum Café over het Philips-Kommando in Kamp Vught

**Locatie: Erasmiaans Gymnasium
Wytemaweg 25 3015 CN Rotterdam
Donderdag 19 maart, inloop vanaf
18.00 uur, aanvang 18.30 uur met
aansluitend borrel, einde 20.00 uur**

Mede in het kader van alle WOII-herdenkingen vertelt oud-voorzitter van Roterodamum **Hans Horsting** het bijzondere verhaal over het Philips-Kommando tijdens de Tweede Wereldoorlog in Kamp Vught. In de loop van 1942 wordt in Vught, midden in het bos, een concentratiekamp gebouwd. In januari 1943 wordt het in gebruik genomen. Het is vooral een werkkamp en geen vernietigingskamp. Politieke gevangenen moeten hier hun straf uitzitten of hun vonnis afwachten.

Coen Schimmelpenninck van der Oye vertelt het verhaal van vijf mannen, die gefusilleerd zijn in Sint-Michiels-gestel. Op 15 augustus 1942 werden vijf gijzelaars gefusilleerd als represaillemaatregel voor de mislukte aanslag op een trein met Duitse militairen op het spoorwegviaduct langs de Binnenrotte. Drie gijzelaars waren Rotterdammers: Baelde, Bennekers en Ruys. Over de twee andere gijzelaars gaat nu de voordracht: Otto van Limburg Stirum en Alexander Schimmelpenninck van der Oye.

Rectificatie afbeelding Mariniers- kazerne in Kroniek 23, pagina 24

De Kazerne werd niet door een precisie-bombardement geraakt, maar brandde af door overslaand vuur. Op de foto kunt u zien dat de muren rechtop staan.

16 APRIL

Roterodamum Café over het Nieuwe Maasparcours & Kunst op de Binnenrotte

**Locatie: Boekhandel Donner,
2e verdieping
Donderdag 16 april, inloop vanaf
17.00 uur, aanvang 17.30 uur**

Jan Oudenaarden & Frans Meijer over het Nieuwe Maasparcours, een 28 km lange route langs de rivier dwars door de stad.

Ben Zegers, beeldend kunstenaar en docent Rietveld Academie, over zijn kunstwerk op de Binnenrotte. Aansluitend is er de mogelijkheid om iets te eten (voor eigen rekening) in het naastgelegen Donner Café. Het Nieuwe Maasparcours is een route van 28 km langs de oevers van de Maas. Bij een rondgang werkt het parcours als een 'snoer' van bijzondere architectuur, historische gebeurtenissen en interessante vergezichten. Frans Meijer, bestuurslid van Roterodamum, was samen met de bekende Rotterdamse schrijver en publicist Jan Oudenaarden in 2014 Initiatiefnemer van dit project dat eerst resulteerde in een mooie handzame kaart. Inmiddels zijn er in de afgelopen jaren 200.000 van deze kaarten verspreid. (Nederlands en Engels) En sinds kort maakt het Nieuwe Maasparcours ook deel uit van de app Rotterdam Routes. Rotterdamse kunstenaar Ben Zegers heeft een ontwerp gemaakt voor een nieuwe sculptuur op de Binnenrotte. De sculptuur heeft de vorm van twee elegant gedraaide aluminium voeten,

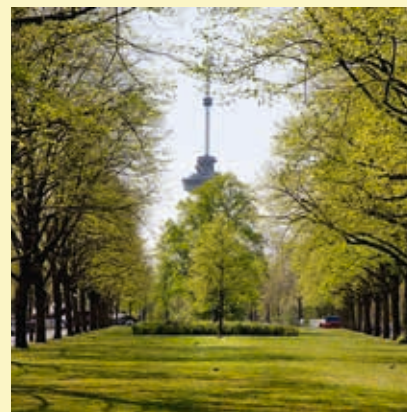


die op afstand van elkaar worden geplaatst. Het kunstwerk verwijst naar het ontstaan van de stad rond de nu onzichtbare 'dam' in de Rotte én naar de aloude functie van de plek als marktplaats. Het kunstwerk vormt daarmee de afsluiting van de vernieuwde inrichting van het Binnenrotteplein. Dit jaar vieren we dat de Dam in de Rotte daar 750 jaar geleden werd aangelegd. Kijk voor meer informatie ook op www.derotte.nl

18 MEI

Roterodamum Café Opbouwdag

**Locatie: Euromast
maandag 18 mei, aanvang 17.00 uur**



Voorlopig programma: lezing over 75 jaar toerisme in Rotterdam door **Paul Groenendijk & Kees Vrijdag**, Het Park door **Wim Pijbes**, presentatie Gemeentelijk Erfgoedboekje over de Euromast met een toelichting door **Youri Zomerdijk**.

Het eerste exemplaar van het Erfgoedboekje wordt overhandigd aan wethouder Kasmi (onder voorbehoud). Aansluitend kunnen bezoekers van een maaltijd genieten op grote hoogte. Zowel voor het Roterodamum Café (toegang voor maximaal 65 personen) als voor het diner (€ 60,- menu voor 2 personen) moeten belangstellenden zich aanmelden; voor het Roterodamum Café via [@roterodamum.nl](https://roterodamum.nl) Het definitieve programma volgt in de Kroniek van begin mei.

TIPS

Rotterdam een attractie?!

Hoe heeft Rotterdam van verwoeste en lege stad attractief kunnen worden anno nu? Een expositie in de Laurenskerk en een film op de mediawand van Theater Rotterdam nemen u mee in de pogingen van Rotterdam zich na het oorlogstrauma te profileren als mooie en interessante stad. Zowel voor bewoners als bezoekers. De 75 jaar toeristische trekkers vormen de leidraad van de expositie en film. Van 'Aan den Slag' via 'Van kiem tot kracht' tot 'Make it happen' met als apotheose het Eurovisie Songfestival in 2020.

Van 17 april t/m Opbouwdag 18 mei 2020. Voor meer info www.wederopbouwrotterdam.nl/opbouwdag

27 MEI

Algemene Ledenvergadering (ALV)

Locatie: Schielandshuis

woensdag 27 mei, inloop 16.00 uur, aanvang ALV 16.30 uur

Op 27 mei aanstaande zal voorafgaand aan het Roterodamum Café de jaarlijkse Algemene Ledenvergadering van het Historisch Genootschap plaats vinden. De stukken zullen twee weken voor de ledenvergadering via de Kroniek van mei worden verspreid.

In verband met het verstrijken van zijn benoemingstermijn draagt Frank Roos de voorzittershamer over. Na een lange periode van grote inzet en verdienste voor Roterodamum in verschillende rollen, stelt hij zich niet voor een tweede termijn herkiesbaar. Het bestuur werkt momenteel aan een profiel voor een nieuwe voorzitter, dat binnenkort (online) gepubliceerd zal worden.

Aansluitend Roterodamum Café 17.15 uur

Lezing door **Youri Zomerdijk** van Bureau Monumenten over de geschiedenis van de Coolsingel in relatie tot de Bijenkorfsteen en de herinrichting, die nu wordt gerealiseerd.

ROTTERDAMSE BOEKENTIPS VAN BOEKHANDEL SNOEK

Van Nellefabriek. Werelderfgoed in glas en staal

van Willemijn Zwikstra, Suzanne Friskes, Wilma van Giersbergen, Evelijn Hillebrand, Jan Vredenberg. Cultuurhistorische reeks van Werelderfgoed in Nederland nr. 09, uitgave i.s.m. Gemeente Rotterdam. Uitgeverij Matrijs € 24,95

Derby aan de Maas

van Pieter Verkaik. Sparta en Feyenoord: twee grote voetbalclubs in één stad. De ene van oudsher een club voor 'heeren', de ander een club voor 'arbeiders'. Er bestaan geen clubs die binnen één stad voor zoveel strijd en rivaliteit zorgden en nog steeds zorgen. Een schitterend voetbalboek dat iedere Feyenoorder en Spartaan in huis moet hebben! Uitgeverij Veltman prijs € 24,95

Venster op de Rotterdamse haven - Honderd jaar Spido

De geschiedenis van Spido weerspiegelt de historische ontwikkeling van havenstad Rotterdam. In 1919 begonnen als havendienst voor het vervoer van scheepslieden, groeide Spido uit tot rederij van naam. Bezoekers uit binnen- en buitenland konden met eigen ogen zien hoe de haven zich na de oorlog herstelde en uitgroeide tot de grootste van de wereld. € 29,95

Recent verscheen Vijf eeuwen geneeskunde en gezondheidszorg in Rotterdam, 1465-1965. De voorgeschiedenis van het Erasmus MC

van prof. dr. Mart van Lieburg. De rijke medische geschiedenis van Rotterdam is onmiskenbaar. Al in de zestiende eeuw betoogde Desiderius Erasmus, 'de waardigheid, de invloed, het nut en de noodwendigheid der medische wetenschap' in zijn 'Lof der geneeskunde'. De uitgave kwam tot stand in samenwerking met het Erasmus MC.

Contributie 2020

Bij deze Kroniek vindt u de acceptgiro voor de betaling van de contributie voor 2020. Bij leden, die een machtiging hebben afgegeven, is het bedrag ad € 35,00 reeds afgeschreven. Omdat wij alleen een naam en geen adressen vermeld krijgen, verzoeken wij u om bij betaling uw lidnummer te vermelden. Dit vindt u in het witte vak achter het bedrag en onderaan op de balk en begint met een 0. Betalingen graag voor 31 maart 2020.



De zin van het leven ben je zelf - Het compromisloze bestaan van Jules Deelder

Biografie door Anton Slotboom

'Ik zeg altijd maar: beter opbranden, dan uitdoven.' Jules Deelder hield zich aan zijn eigen woorden. De Rotterdamse dichter leidde tot het allerlaatst een adembenemend leven. Vlak na de grootse viering van zijn vijfenzeventigste verjaardag overleed hij, volkomen onverwacht, in de laatste maand van 2019. Tot in het weekend voor zijn overlijden had hij nog op het podium gestaan. Dit eerste boek over het voltooid leven van Jules Deelder vertelt het levensverhaal van de befaamde dichter en nachtburgemeester. Kijk roterodamum.nl voor extra informatie. Uitgeverij Just Publishers, € 22,50

In **Leve onze goede Czaar!** worden leven en werk van de doctorandus belicht door P-kenners als Vic van de Reijt en Ivo de Wijs. Michèl de Jong doet een boekje open over het biograferen van Heinz Polzer, Paul Ilegems analyseert Polzers boekenkast (en komt tot opmerkelijke conclusies over zijn literaire smaak) en producer Cees Schrama vertelt hoe het refrein van 'Dodenrit', met die eindeloze reeks rijmen op -aar, tijdens de plaatopname door de doctorandus ter plekke werd verzonnen: van 'troika hier, troika daar' via 'met een Slavisch handgebaar' tot – inderdaad – 'Leve onze goede Czaar!' Zo wordt er een caleidoscopisch beeld geschetst van een unieke figuur. € 25,-

OKTOBER MAAND VAN DE GESCHIEDENIS: THEMA OOST/WEST

In deze Kroniek van maart leest u al over Rotterdammers, die verre reizen maakten. Een Rotterdammer, die reislustige, vertrekkende landgenoten fotografeerde. Ondernemers, die hun geld verdienen met handel tussen verschillende delen in de wereld. In het najaarsnummer van de Kroniek zullen we onze blik opnieuw verruimen vanwege het thema Oost/West tijdens de Maand van de Geschiedenis in oktober.

KRONIEK NO 24 • MAART 2020

SPEERPUNT

