MAGAZINE VAN HISTORISCH GENOOTSCHAP ROTERODAMUM **NO 37 • SEPT 2023**

KRONIEK

IN DIT NUMMER

Het ss Rotterdam als erfgoed
Open Monumentendag 2023
Het Volksblad van Spanjersberg

PLEIN 1940

Het beroemdste beeld
van Ossip Zadkine
(later Fransman
maar Rus van origine)
staat in Rotterdam
op een kleiner wordend plein
bij Blaak en Leuvehaven
groot en sterk te zijn.

Met de handen geheven
de knieën geknikt
en het hart
uit het lijf gebikt
heet het behalve
De Verwoeste Stad
voor Rotterdammers
ook gewoon: Jan Gat.

Jan Oudenaarden,
mei 1985

15 mei 1953
Onthulling door mevrouw Van Walsum, echtgenote van de burgemeester van Rotterdam, van het beeld "De Verwoeste Stad" van Ossip Zadkine te Rotterdam.

foto Nationaal Archief

HISTORISCH GENOOTSCHAP
ROTERODAMUM

KRONIEK NO. 37
SEPT 2023

COLOFON
De Kroniek is het magazine van het Historisch Genootschap Roterodamum en verschijnt drie keer per jaar. Leden van het Historisch Genootschap krijgen de Kroniek gratis thuisgestuurd.

Redactie:
Judith van Gilst, Frans Meijer & Jeanette Bronts
hgroterodamum@gmail.com

Secretariaat Roterodamum:
Postbus 23538
3001KM Rotterdam
Bank NL07INGB0000077300
roterodamum@roterodamum.nl
www.roterodamum.nl

Medewerkers aan dit nummer:
Wim van Dorp, Dillon Heuser, Klaas Krijnen, Frank de Kruif, Jan Oudenaarden, Pieter Termeer, Arie van der Schoor

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

Druk:
Printvisie, Rotterdam

Foto's omslag voorzijde: ss Rotterdam; boven in New York (fotograaf onbekend); onder: manoeuvreerbord (foto Jan-Willem Koene)

De redactie heeft geprobeerd alle rechthebbenden van beeldmateriaal te achterhalen. Degenen die desondanks menen rechten op foto's te doen gelden, wordt verzocht contact op te nemen met de redactie.

Kopij voor de Kroniek 2024 nummer 38 moet uiterlijk 15 februari 2024 binnen zijn bij de redactie.

ONTVANGT U DE DIGITALE NIEUWSBRIEF VAN ROTERODAMUM NOG NIET?
Ga naar roterodamum.nl/nieuwsbrief en meld u aan.
Volg Roterodamum op Instagram, Facebook en Twitter

IMMATERIEEL ERFGOED

COLUMN

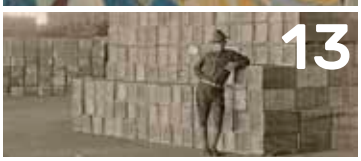
Deze zomer vaar ik mee met mijn zoon, hij is 22 jaar, watertaxischipper en kapitein op een binnenvaartschip. We varen van Cuijk naar Oss over Maas en Waal en terug naar de Maasvlakte en laden en lossen de containers. Mijn Rotterdamse hart spoelt over van trots. Vanaf z'n vierde wilde hij varen, geen idee waar dat vandaan kwam. Maar ineens zijn er steeds meer verhalen over mijn overgrootouders van de Pretorialaan. Na de Eerste Wereldoorlog belandden ze vanuit Goeree-Overflakkee in Rotterdam. Hier in de grote havenstad was werk, kans op een beter leven. Ik hoor over de eigengereidheid van deze vissersfamilie uit Middelharnis, over de vele familieleden die met man en muis zijn vergaan en over het levenslange verdriet aan de wal.
Het intrigeert mij en wil er veel meer over weten. Kan een ambacht, een traditie, een passie ook zonder veel woorden aan generaties later worden doorgegeven? Een ding is zeker, verhalen helpen bij herkenning en het begrip. Voor het doorgeven van cultuur is geen officiële UNESCO-benoeming nodig; het zijn vooral die verhalen die ruimte nodig hebben.

In het Verhalenhuis leer ik iedere dag. Hier delen we eetgewoontes, feestelijke tradities, rituelen bij afscheid. De verhalen nemen je mee. Ik kan gewoonweg verlangen naar de levendige drukte en vieringen in het eerste Chinatown op de Kaap. Ik ervaar de sensatie van het koken en recepten delen van generaties samen in de Volkskeuken. Ik leer over de waarde van de Antilliaanse Tambú-feesten en de sensuele San Jon-dans tijdens de Sint Johannes-processie van de Kaapverdianen naar het Heemraadsplein. Ik voel de urgentie van het tonen van de onvertelde verhalen van de Molukkers en de Indische gemeenschap als ook van al 400 jaar joods leven in de stad. Maar ook raakt het vertrouwde van de gezegdes van de oude Kapenezen en ervaar ik zo veel hoop bij het samen zingen en dansen door de Syriërs.
De verhalen maken dat ik kan inleven en meeleven. We ontmoeten elkaar. Immaterieel erfgoed gaat voor mij vooral over menszijn, de menselijke kant en dat mag nog veel meer ruimte krijgen in de geschiedenis, in het nu en in de toekomst van de stad.

Linda Malherbe
mede-oprichter van Verhalenhuis Belvédère

IN DIT NUMMER O.A.

4 HET SS ROTTERDAM ALS ERFGOED


13 DE FOTO'S VAN SERGEANT RYDEN
AMERIKAANSE MILITAIREN IN ROTTERDAM EN HOEK VAN HOLLAND

30 DE DORPEN VAN ROTTERDAM
OVERSCHIE

36 LASTER EN NEPNIEUWS
JACOBUS SPANJERSBERG, OPRICHTER EN UITGEVER VAN HET VOLKSBLAD

HET SS ROTTERDAM ALS ERFGOED

Klaas Krijnen – voorzitter van de Stichting behoud stoomschip Rotterdam, *Vrienden van stoomschip Rotterdam* – vertelt ons meer over het ss Rotterdam, het legendarische voormalige vlaggenschip van de HAL, 228 meter lang, 28 meter breed, 51 meter hoog, rijk aan historie en vermaard om zijn cultuurhistorische waarde, dat 65 jaar geleden te water werd gelaten.

KLAAS KRIJNEN

Het ss Rotterdam is een schatkamer met kunstwerken uit de wederopbouwperiode. Vele kunstenaars hebben in samenwerking met architecten een sfeer gecreëerd die nog steeds wordt gewaardeerd. Bij het in de vaart komen in 1959 was het ss Rotterdam een boegbeeld van herrijzend zeevarend Nederland. Het is het grootste passagiersschip dat in Nederland is gebouwd voor een Nederlandse rederij. Vele duizenden hebben met het schip gereisd, voor zaken, voor familiebezoek en voor vakantie.

DE BOUW

Met een helder uitgesproken “ik geef u de naam Rotterdam en wens u behouden vaart”, doopte HM Koningin Juliana op 13 september 1958 de nieuwe trots van de Nederlandse koopvaardijvloot, waarna het stoomschip onder massale belangstelling van de helling gleed bij de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij (RDM). Het schip werd gebouwd in opdracht van de Holland Amerika Lijn (HAL) als zusterschip van het ss Nieuw Amsterdam uit 1938, dat toen het vlaggenschip was. Het ss Rotterdam is het

In 2023 bestaat de Nederland Amerikaanse Stoomvaart Maatschappij (NASM) beter bekend onder de naam Holland Amerika Lijn (HAL) 150 jaar. Dit jaar viert ook de Vereniging De Lijn, opgericht om het verleden en heden van de HAL te bevorderen, haar 35-jarig bestaan.

Het ss Rotterdam in New York

Manoeuvreerbord (foto Jan-Willem Koene)

vijfde schip dat met die naam voor de HAL heeft gevaren en werd in 1959 het nieuwe vlaggenschip.

In een periode van bijna vier jaar tussen opdrachtverlening aan de RDM en overdracht aan de HAL ontstond een nieuw schip dat niet alleen degelijk, efficiënt en mooi moest zijn, maar vooral ook bruikbaar voor zowel lijndiensten als cruisevaart. Vele werknemers van de werf, toeleveranciers, architecten en kunstenaars hebben met hun vakmanschap een schip gebouwd dat werd gepresenteerd met de slogan “Het schip van morgen ... reeds vandaag!”. Het ss Rotterdam had bij de oplevering een inhoud van 38.645 bruto registerton, was 228 meter lang, ruim 28 meter breed, had zo’n 12 dekken en vele prachtige zalen en hutten waarin de kunst bijna naadloos was verwerkt.

Op donderdag 3 september 1959 vertrok het schip voor het eerst uit Rotterdam met bestemming New York. De toen 21-jarige Prinses Beatrix was aan boord om deze ‘maiden voyage’ mee te maken. In de haven van New York werd het schip feestelijk onthaald. De moderne lijnen en het rijk gedecoreerde interieur van het moderne schip oogstte veel waardering bij het Amerikaanse publiek.
Dat was niet verwonderlijk, want het schip had voor de jaren vijftig een vooruitstrevend ontwerp. Zonder meer verrassend waren de twee ranke naast elkaar staande rookkanalen, in plaats van de gebruikelijke één of twee grote schoorstenen achter elkaar. De bedoeling van de twee rookkanalen was het verminderen van roetneerslag op de dekken. Bovendien waren de machines ver achterin het schip geplaatst waardoor midscheeps meer ruimte ontstond voor passagiersverblijven. Ook konden de twee grote eetzalen een dek lager worden gebouwd, waardoor meer ruimte ontstond voor passagiershutten.

Revolutionair was de variabele indeling die voor het eerst werd toegepast op een groot passagiersschip. Tijdens de trans-Atlantische lijndiensten werd het schip ingedeeld in twee klassen. Volgens de klassieke indeling zouden de eersteklaspassagiers het middengedeelte van het schip tot hun beschikking hebben en de toeristenklaspassagiers het achterste gedeelte. Maar door over te gaan op een horizontale klassenindeling beschikten niet alleen de passagiers in de eerste klasse, maar ook in de toeristenklasse over een ongekende ruimte over de gehele lengte van het schip. Door een ingenieus ontworpen dubbel trappenhuis met uitschuifbare wanden konden beide klassen gescheiden worden. Als het schip cruises maakte, kon de scheiding tussen de twee klassen door het inschuiven van de wanden gemakkelijk ongedaan worden gemaakt en ontstond er een ‘één-klasse’ schip. Hieruit blijkt dat de directie van de HAL een duidelijke visie had op de toekomst van het schip. Hoewel zij als lijnschip

niet lang zou varen, het straalvliegtuig kwam er immers aan, zou zij als cruiseschip goede diensten kunnen bewijzen voor de rederij.

Daarom ook waren de circa 600 hutten op het schip voor een groot deel uitwisselbaar tussen de twee klassen. Alle hutten hadden een badkamer, vaak met ligbad, airconditioning en de kwaliteit van de inrichting was overal in het schip even hoog. Dat maakte haar vanaf het begin heel goed bruikbaar voor cruises.
Tijdens lijndiensten vervoerde het schip maximaal 1500 passagiers en 650 bemanningsleden. De 1500 bedden voor passagiers konden worden verdeeld over bijvoorbeeld 500 eersteklasse en 1000 toeristenklasse, maar andersom was ook mogelijk. Als cruises werden gemaakt waren er 1000 tot 1200 passagiers aan boord en zo'n 650 bemanningsleden.

WAT MAAKT HET SCHIP ZO BIJZONDER?

De heer W.H. de Monchy was hoofddirecteur van de HAL tijdens de bouw van het ss Rotterdam. In de jaren dertig was hij als directeur betrokken geweest bij de bouw van het vlaggenschip ss Nieuw Amsterdam. Voor de bouw van dat schip kwam hij op het idee de inrichting van het schip niet in handen te geven van één architect, maar van verschillende architecten, die op hun beurt samenwerkten met kunstenaars. Dat bleek een briljant idee te zijn, want het resultaat kreeg veel waardering. Het ss Nieuw Amsterdam werd internationaal zeer goed ontvangen en kreeg al snel de bijnaam 'darling of the Dutch'. Al bij de oplevering van het ss Nieuw Amsterdam werd gesproken over een zusterschip, maar daar kwam het niet van door gebrek aan geld en het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog. Begin jaren vijftig kwam het plan voor een zusterschip van het ss Nieuw Amsterdam weer tot leven en werden diverse ontwerpen geschetst. Hoewel de eerste ontwerpen nog veel overeenkomsten vertoonden met de klassieke oceaanschepen, groeide het ontwerp uit tot iets heel nieuws. Zowel de buitenkant als de binnenkant weken aanzienlijk af van het ss Nieuw Amsterdam.
De Monchy voorzag dat het straalvliegtuig de rol van het lijnschip naar New York zou overnemen. Daarom wilde hij een schip dat nog vele jaren als cruiseschip zou kunnen blijven varen als de lijndiensten wegvielen.
De inrichting van het schip was ontworpen met veel vernuft en hoge kwaliteit. De tientallen kunstwerken die de prachtige interieurs sierden deden veelal tijdloos aan waardoor er in de loop der jaren weinig werd veranderd. Natuurlijk werden in de loop der jaren hier en daar verbouwingen uitgevoerd, maar de inrichting bleef hoofdzakelijk ongewijzigd. Zo kon het schip ruim veertig jaar blijven varen en bezorgde zij velen die aan boord kwamen een aangename verrassing.

» *Het Leven* van Dick Elffers (foto Jan-Willem Koene)

^ Wandtapijt Poseidon en Koronis in de Clubroom (foto Klaas Krijnen)

SAMENWERKING VAN ARCHITECTEN MET KUNSTENAARS

Een vlaggenschip moet mooi zijn. Dat was een hard uitgangspunt bij de bouw van het ss Rotterdam. De Monchy herhaalde het idee dat hij had toegepast bij de bouw van het ss Nieuw Amsterdam. Op zijn voorstel ontstond een samenspel tussen architecten en kunstenaars dat tot zeer verrassende resultaten heeft geleid.

De architecten Van Tienhoven, Wirtz, Mutters, Engelen, Schuil, Semey, Van Bommel, Elffers en Maaskant werkten samen met vele kunstenaars. Zij kozen die kunstenaars zelf voor de decoratie van hun zalen en hutten. Terwijl een aantal Rotterdamse kunstenaars werk voor het schip maakten zoals Herman Bieling, Wally Elenbaas en Ger van Iersel, leverden ook kunstenaars uit het hele land hun artistieke bijdragen. Dat waren onder meer Willem Akkermans, Geurt Brinkgreve, Haro op 't Veld, Dick Elffers, Jan Eloy en Leo Brom, Huub Hierck en Christa van Santen, Nel Klaasssen en Jaap Bouhuys, Toon Koster, Cuno van den Steene, Aart van den IJssel, Nico Nagler, Toon Koster, Frank Nix, Peter Roovers, Gisèle van Waterschoot van der Gracht en Joke Haverkorn van Rijsewijk. Zij creëerden schilderijen, wandtapijten, ceramische panelen, intarsia's, houten en glazen wanden, een wandkleed, tafelbladen van glasmozaïek en sculpturen van brons, koper, messing en kunsthars. Architect Van Tienhoven ontwierp bijvoorbeeld ook diverse verlichtingsarmaturen voor in de door hem ontworpen zalen.
De bouw van de zalen en hutten voor de passagiers werd verzorgd door de firma's De Nijs, Pander, Mutters, Nedam en Eckhart. Deze bedrijven werkten op hun beurt weer samen met toeleveranciers zoals met Gebroeders Steenland die de ca 850 stoelen voor de eetzalen leverden.

Bijzonder zijn de vier wandtapijten die Joke Haverkorn van Rijsewijk voor de Clubroom maakte naar het voorbeeld van schilderijen van Gisèle van Waterschoot van der Gracht. Nadat de wandtapijten in 2004 verdwenen hebben de dames na 55 jaar er samen voor gezorgd dat zij door het Textielmuseum in Tilburg opnieuw konden worden gemaakt. De wandschildering van Cuno van den Steene in de Grand Ballroom is nog steeds overweldigend door zijn omvang, kleurgebruik en detaillering. De Porceleyne Fles in Delft produceerde vele ceramische kunstwerken, zoals de tableaus in de zalen La Fontaine en Odyssee van Nico Nagler en het kunstwerk Het Leven van Dick Elffers in het theater. De kunstwerken van Ger van Iersel zijn nog steeds te bewonderen in twee hotelkamers op het schip, evenals het schilderij Kralingse Plas van Herman Bieling. De Queens-lounge is een productie van de Koninklijke Nederlandsche Meubelenfabriek H.P. Mutters & Zoon in Den Haag. De zaal is ontworpen en gebouwd door Mutters, met daarin een wandtapijt van de echtgenote van de directeur H.P. Mutters V (de vijfde) en 8 beeldjes van haar broer Bram Roth.

LIJNVAART EN CRUISES

Vanaf december 1959 maakte het schip lange cruises rondom Zuid-Amerika en langs vier werelddelen. In de jaren zestig maakte zij in de zomermaanden trans-Atlantische overtochten, afgewisseld door

Wandschildering van Cuno van den Steene in de Grand Ballroom

korte en lange cruises. Vanaf 1961 werden jaarlijks wereldreizen gemaakt, in totaal 29. Het schip werd heel geliefd bij haar passagiers, die vaak meerdere reizen met haar maakten. Vanaf oktober 1971 maakte zij alleen nog cruises tot september 1997 toen Premier Cruises haar overnam en het de naam *Rembrandt* gaf. Onder die naam voer zij tot september 2000 en kwam zij in oktober 1998 nog eenmaal naar Rotterdam.

REDDINGSACTIE

Premier Cruises ging in 2000 failliet, waarna sloop dreigde. Vijf liefhebbers van het schip richtten in 2001 de Stichting behoud stoomschip Rotterdam op met het doel het schip een tweede leven te geven. Zij wisten hoe mooi het schip nog was en welke gebruiksmogelijkheden er waren. Als vrijwilligers trokken zij het land door met 'praatjes en plaatjes' om duidelijk te maken dat het behouden moest blijven. De vrijwilligers zijn nu nog steeds actief als Vrienden van stoomschip Rotterdam. Wekelijks zijn zij aan boord voor restauratiewerkzaamheden en het beheer van vele authentieke materialen.

DE CULTUURHISTORISCHE WAARDESTELLING

In januari 2004 werd op aanraden van de stichting in opdracht van de toenmalige eigenaar een waardestellend rapport opgesteld door de deskundigen, Frans van Burkom (kunst), Barbara Laan (interieur), en Frits Loomeijer (maritiem). Zo'n rapport is van belang voor het bereiken van een enigerlei beschermende status. In het rapport gebruikten

De Lof der Zotheid van Semey (foto Jan-Willem Koene)

Restauratie van de Lof der Zotheid (foto Klaas Krijnen)

Queens lounge van Mutters met Kinderspel-2 van Bram Roth (foto Jan-Willem Koene)

Wandtapijt Uiltje van Mutters-Roth (foto Jan-Willem Koene)

zij als criteria de cultuurhistorische waarden, de architectuur- en bouwhistorische waarden en de ensemblewaarde. Elk van deze waarden werd getoetst aan zeldzaamheid, authenticiteit en gaafheid. In de samenvatting van het waardestellend rapport schrijven de deskundigen: “De mate van authenticiteit en gaafheid van de Rotterdam is, zeker voor een zeeschip dat 41 jaar wereldwijd vaart en een bijna vier jaar durende oplegperiode in een subtropisch klimaat achter de rug heeft, verbazingwekkend te noemen.” Goed beschouwd was het schip geslaagd voor haar toelatingsexamen voor de procedure die moet leiden tot een beschermende status. Het rapport werd in september 2004 tijdens een symposium gepresenteerd en vervolgens voorgelegd aan de gemeente Rotterdam, het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en de Raad voor Cultuur met de vraag om het schip enigerlei beschermende status te geven. Hoewel dat tot nu toe niet heeft geleid tot een formele beschermende status heeft de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed het schip wel geplaatst op de landelijke lijst van interieurensembles.
Uiteindelijk is natuurlijk erkenning als werelderfgoed de ultieme na te streven mijlpaal.

Hoe dan ook is het schip momenteel in goede handen van de huidige eigenaar WestCord Hotels, waarmee de Vrienden van stoomschip Rotterdam uiteraard intensief samenwerken.

www.stoomschiprotterdam.nl

^ Ambassador room (foto Jan-Willem Koene)

^^ Het dubbele trappenhuis (foto Jan-Willem Koene)

‘ALS HET GOED IS VOOR ROTTERDAM’,

Bijdragen aan de bouw van De Kuip, het opknappen van De Doelen, maar ook minder zichtbare projecten als de begeleiding van nieuwkomers, onderhoud aan speeltuinen of hulp aan drugsverslaafden. ‘Als het goed is voor Rotterdam’. Met dat criterium als leidraad steunt Stichting Bevordering van Volkskracht al honderd jaar lang de meest uiteenlopende projecten en initiatieven in de Maasstad. Uit heel Rotterdam komen aanvragen binnen bij Volkskracht die persoonlijk door bestuursleden met inhoudelijke expertise worden beoordeeld. In het binnenkort te verschijnen boek ‘Als het goed is voor Rotterdam’, 100 jaar Volkskracht, geschreven door Matthijs Dicke en Dillon Heuser (Stad en Bedrijf) staan de door Volkskracht in de loop der eeuw ondersteunde projecten centraal. Zo bezien weerspiegelt de geschiedenis van Volkskracht ook de sociaal-maatschappelijke ontwikkeling van Rotterdam.

DILLON HEUSER

Met de oprichting van Volkskracht in 1923 wilde Willem Simon Burger (1858-1933) het miljoenenkapitaal dat hij als reder en cargadoor in de Rotterdamse haven had verdiend ten goede laten komen aan zijn geboortestad. Burger liet zich al vaker gelden als sociaal voelende geldschieter voor particuliere initiatieven in Rotterdam, zoals bij de oprichting van de Nederlandsche Handels-Hoogeschool (voorloper van de Erasmus Universiteit Rotterdam), de bouw van Tuindorp Vreewijk of het voor armere Rotterdammers toegankelijk maken van behandelingen van de Vereeniging ter Bestrijding van Lupus. Geheel volgens de negentiende-eeuwse filantropische norm die onder de gegoede burgerij gold, stelde Burger zijn stichting de ‘bevordering van den geestelijken en lichamelijken welstand der mingegoede bevolking van Rotterdam’ ten doel. Burger liet de invulling en uitvoering van het stichtingsdoel over aan een bestuur van inhoudelijke experts. Wel gaf hij enkele concrete aanwijzingen.

Het bestuur moest in ieder geval aandacht besteden aan: de ‘bevordering der volksontwikkeling; verbetering en aanvulling van school- en vakonderwijs; bestrijding van ziekten; verbetering van woningtoestanden; aanleg en instandhouding van speelterreinen; werkverschaffing aan werkwilligen; verpleging van halve weezen en kinderen wier verzorgers tijdelijk buiten staat zijn zelf die zorg behoorlijk waar te nemen’. Hoewel deze voorbeelden sterk verschillen, hadden ze allemaal één element met elkaar gemeen: voor Rotterdammers met een kleine beurs waren deze voorzieningen nauwelijks toegankelijk.

Gedurende de eerste tien jaar deed Burger via Volkskracht anoniem kleine giften en vulde het stichtingskapitaal aan. Na Burgers overlijden in 1933 werd de stichting actief. De eerste voorzitter Karel Paul van der Mandele, directeur van de Rotterdamsche Bankvereeniging en mede-initiator van talloze initiatieven in Rotterdam, wendde zijn omvangrijke sociale en zakelijke netwerk aan om het eerste bestuur van Volkskracht samen te stellen. Met bestuursleden op het gebied van de Rotterdamse gezondheidszorg, volksontwikkeling, kinderzorg en bouwkunde, twee financieel deskun-

Willem Simon Burger (1858-1933), oprichter van Volkskracht, foto Stadsarchief Rotterdam

HONDERD JAAR VOLKSKRACHT

digen en de Rotterdamse burgemeester als erevoorzitter, ging Volkskracht van start in de economisch zware jaren dertig. Volkskracht had bijzondere aandacht voor de gezondheidszorg, dat toen grotendeels van particuliere financiering afhankelijk was, en zette zich in om de hoge werkloosheid in Rotterdam te helpen bestrijden. Bij de toezegging van een flinke bijdrage van Volkskracht aan nieuwbouw voor het Sophia Kinderziekenhuis verbond het bestuur bijvoorbeeld de voorwaarde dat er zoveel mogelijk Rotterdamse werkkracht gebruikt moest worden.

Het bombardement op het Rotterdamse stadscentrum in mei 1940 trof vele door Volkskracht gesteunde instellingen. Om te voorkomen dat de Duitse bezetters het stichtingskapitaal in beslag zouden nemen, belegde Volkskracht miljoenen in leningen aan de naar Blijdorp verhuizende Rotterdamse Diergaarde, het Museum Boijmans en het Museum voor Land- en Volkenkunde. In het laatste oorlogsjaar stelden Van der Mandele en Volkskrachtsecretaris Gerard Lambert in het geheim nog eens bijna twee miljoen gulden ter beschikking voor uitkeringen aan deelnemers aan de Spoorwegstaking. De gehele bezettingsjaren liet Volkskracht zich gelden voor initiatieven die de Rotterdamse jeugd van de straat hielden, zoals in de clubhuizen De Arend en De Zeemeeuw. Ter bestrijding van ernstige ondervoeding onder kinderen, brak Volkskracht zelfs enkele keren met de expliciete voorschriften van Willem Burger om geen bedelende armenzorg te verlenen.

De opkomst van jeugdculturen, toegenomen welvaart en ontzuiling in de jaren vijftig en zestig veranderde de Rotterdamse samenleving ingrijpend. Door een meer naar voren tredende overheid ontvingen steeds meer instellingen subsidies, vooral op het gebied van gezondheidszorg. Daarmee veranderde ook de aard van de aanvragen die hun weg naar Volkskracht vonden. Hoewel Volkskracht zich nog altijd bleef inzetten voor sportclubs, musea,

<< Meisjes van De Zeemeeuw rennen hun clubhuis aan de Texelsestraat uit. De clubhuizen De Arend en De Zeemeeuw ontvingen decennia lang flinke bijdragen van Volkskracht voor hun jongerenbuurthuiswerk, foto Stadsarchief Rotterdam

< Cursus Duits aan de Volksuniversiteit Rotterdam. Toen de Volksuniversiteit Rotterdam in 1985 failliet ging, nam Volkskrachtvoorzitter Govaert Kok met financiële steun van Volkskracht het initiatief voor een doorstart, foto Rotterdamse Volksuniversiteit

natuurbehoud en muziekverenigingen, verschoof de primaire aandacht naar volksontwikkeling en de maatschappelijke begeleiding van de jeugd. Onder meer het Kralingsch Volkshuis, buurthuis Ons Huis en jeugdzorginstelling Pro Juventute waren hier regelmatige ontvangers van ruimhartige giften.

Met de voltooiing van de wederopbouw rond de jaren zeventig was Rotterdam met zijn grootste haven ter wereld er weer bovenop gekomen. De gemeentelijke nadruk op economie betekende echter ook minder aandacht voor groeiende sociale problemen. Het Volkskrachtbestuur had hier oog voor en ondersteunde meerdere initiatieven om hardnekkige drugsproblematiek te helpen bestrijden. Zo ook de opvang van heroïneverslaafden op het weinig fameuze Perron Nul. En nieuwe Rotterdammers en gastarbeiders die meewerkten aan de wederopbouw maar weinig maatschappelijke aansluiting vonden, konden eveneens op steun van Volkskracht rekenen via instellingen als het Actiecomité Pro Gastarbeider of de Stichting Sociale Belangen Surinamers.

Veranderingen in de aandachtsgebieden van Volkskracht waren niet uitsluitend het gevolg van veranderende maatschappelijke ontwikkelingen in de stad. Ook de persoonlijke inbreng van voorzitters en bestuursleden drukten hun stempel, zoals in de jaren negentig en nul onder meer tot uitdrukking kwam in nieuwe categorieën als het behoud van historische monumenten en natuurmonumenten. Zo heeft Volkskracht Historische Monumenten onder meer het Huis Sonneveld aangeschaft, gerenoveerd en tot museumwoning gemaakt en wordt Trompenburg Tuinen & Arboretum beheerd door Volkskracht Natuurmonumenten. Tegelijkertijd vonden ook meer wetenschappelijke en kunst- en cultuurprojecten hun weg naar Volkskracht, voortkomend uit drastische bezuinigingen op lokaal en soms landelijk niveau. Voor het omvangrijke medische en sociologische Generation R-onderzoek naar de ontwikkeling van kinderen tijdens zwangerschap tot pubertijd vervulde Volkskracht de functie van vliegwiel door zich als eerste geldschieter te laten gelden, waardoor andere fondsen zich geroepen voelden eveneens bij te dragen. In de meest recente jaren concentreert een steeds meer in het openbaar tredende Volkskracht zich nadrukkelijk op sociale projecten die helpen voorkomen dat Rotterdammers om wat voor reden dan ook buiten de boot vallen.

Financieel en juridisch onderlegde bestuursleden zorgden ervoor dat het stichtingsvermogen kon blijven groeien. Volkskracht bouwde in de loop der tijd een goede reputatie op, onder meer bij vermogende Rotterdamse ondernemers en bracht hen op het idee om een groot deel van hun vermogen ten dienste te stellen aan de ontwikkeling van Rotterdam. Verschillende nieuwe stichtingen raakten op die manier gelieerd aan of uiteindelijk geïntegreerd in Volkskracht. Met de groei van de 'Volkskrachtfamilie', van oudsher bestuurd op vrijwillige basis en in informele sfeer, en ondersteund door een professioneel secretariaat, zijn de middelen om klein- en grootschalige projecten te subsidiëren de laatste decennia sterk toegenomen. Zo kan Volkskracht nog altijd een breed scala aan initiatieven blijven steunen, zowel die Willem Burger honderd jaar geleden aan het bestuur had meegegeven als de meer eigentijdse aandachtsgebieden. 'Als het maar goed is voor Rotterdam.'

Voor het wereldwijd unieke onderzoek van Generation R liet Volkskracht zich meermaals gelden als geldschieter die andere fondsen over de streep trok, foto Generation R

DE FOTO'S VAN SERGEANT RYDEN

AMERIKAANSE MILITAIREN IN ROTTERDAM EN HOEK VAN HOLLAND

WIM VAN DORP

Het is 29 mei 1919, Hemelvaartsdag. Eerste luitenant P.C. Warff staat te praten met een van zijn manschappen op een houten steiger in de Nieuwe Waterweg bij Hoek van Holland. Warff is de commandant van het lokale detachement van het U.S. Quartermaster Corps, een onderdeel van het Amerikaanse leger. De steiger is van de exportslachterij van de firma Wm.H. Müller & Co. Warff blijft nog even staan, omdat er een foto moet worden genomen.
In de verte komt, sjouwend met zijn platencamera, sergeant Ryden aangelopen. Hij is fotograaf bij het U.S. Army Signal Corps. Het kost even tijd om de juiste camerapositie te vinden. Het liefst heeft hij een combinatie van mens en techniek op de foto. Dat is immers de kracht van de Amerikanen. Het smalspoor met de lorries en de kraan moeten er dus ook op. De compositie is nu naar de zin van Ryden en zo wordt de foto gemaakt.

Wat deden deze Amerikanen in de Hoek? Dat heeft te maken met de nasleep van wat we nu de Eerste Wereldoorlog noemen. Net als Nederland waren de Verenigde Staten van Amerika neutraal. Maar de positie van de VS veranderde na verloop van tijd. Hun neutraliteit werd regelmatig geschonden. Zo ontplofte op 30 juli 1916 door een aanslag van Duitsers een enorme hoeveelheid munitie op Black Tom Island, een eiland voor de kust van New Jersey, net tegenover Manhattan. Op 1 februari 1917 hervatte Duitsland de onbeperkte duikbootoorlog. Als gevolg van deze en andere incidenten en beslissingen veranderde de publieke opinie in Amerika steeds meer. Uiteindelijk, op 2 april 1917, verklaarde de VS de oorlog aan Duitsland. Direct daarna werd begonnen met de opbouw van het leger. Tot dat moment was het leger behoorlijk beperkt van omvang. In de loop van 1918 werd een troepenmacht naar Europa overgebracht, de American Expeditionary Forces (A.E.F.). Dat leger groeide razendsnel uit tot meer dan twee miljoen manschappen. Een enorm apparaat van materialen en materieel zorgde voor de logistieke ondersteuning. Daarbij speelde railvervoer een belangrijke rol. Vanuit de VS werd in feite een compleet spoorwegbedrijf overgebracht naar Europa. Door deze getalsmatige en technische overmacht keerden de krachtsverhoudingen op het slagveld. De geallieerden (de bondgenoten die tegen Duitsland en andere “centrale” mogendheden vochten) drongen de tegenstander steeds verder terug. Dat resulteerde uiteindelijk in een wapenstilstand, getekend op 11 november 1918 in Versailles.

Een deel van de A.E.F. werd het bezettingsleger in Duitsland: de American Army of Occupation. De bevoorrading van dit leger behoefde niet meer via Zuid-Frankrijk te lopen omdat nu ook de havens van Antwerpen en Rotterdam hiervoor konden worden gebruikt. Die bevoorrading was een taak van het United States Quartermaster Corps [1]. In Hoek van Holland kwam bevroren vlees aan, evenals gevogelte (kippen!) en fruit. Daarvoor werd, zoals we zien op de foto, de houten steiger bij de exportslachterij gebruikt, gelegen aan diep water zodat er zeeschepen konden afmeren. Via de smalspoorbaan, waarop lorries reden, was er een verbinding met de vriesinrichting Vianda, waar de bevroren producten konden worden opgeslagen. Het Viandacomplex had ook een aansluiting op het landelijke spoorwegnet [2], zodat de voedingswaren per goederenwagen konden worden vervoerd naar Duitsland.

De dagen voor Hemelvaartsdag was sergeant Ryden in het havengebied van Rotterdam geweest [3]. De Amerikanen zaten namelijk ook in de stad zelf. Aan de Leuvehaven was het hoofdkwartier

Dit is de foto die sergeant Ryden maakte van de diepvriesinrichting “Vianda”. Op de achtergrond is de Nieuwe Waterweg te zien, de Noordzee ligt rechts. Vooraan ligt de spoorbaan Rotterdam – Hoek van Holland. Even links van de twee houten barakken van het Quartermaster Corps is de smalspoorbaan te zien naar de steiger bij de exportslachterij van Müller. De betonnen Y-vormige palen vormen de pilaren van een nog aan te leggen transportkoker tussen beide complexen. Onder het dekzeil staat een smalspoor benzinelocomotief, gebouwd door Baldwin in de VS en voor de oorlogvoering overgebracht naar Europa.

Op het spoor van de “cold storage plant” (de aanduiding van het gebouw op de archiefkaart van de foto) staan heel bijzondere goederenwagens. Ze moeten toen iedereen opgevallen zijn. Was het niet door hun lichtgroene kleur of het feit dat ze op draaistellen stonden, dan was het wel vanwege het feit dat er duidelijk op stond dat ze van de U.S. A. waren. Zo maar ineens typisch Amerikaanse goederenwagens in Nederland! Ze maakten deel uit van een serie van ruim 37.000 wagens van allerlei aard, zoals open (kolen)wagens, ketelwagens, tanktransportwagens en - zoals hier - koelwagens. De wagens zijn in onderdelen vanuit de VS overgebracht naar La Rochelle in Frankrijk, waar ze in elkaar gezet zijn.

We zien vóór de goederenwagens en de huizen het perron richting Rotterdam van de toenmalige halte Nieuwlandsche Polder. Het perron loopt nog iets verder door naar links tot de overweg Haakweg (niet zichtbaar op de foto) Het perron richting Hoek van Holland lag aan de andere kant van de overweg. Naast de rails lopen op korte paaltjes met katrollen de metalen trekdraden voor de bediening van de seinen. De draden in de lucht op de palen met isolatoren zijn de draden van de telegraaf- en telefoonverbindingen die vroeger langs vrijwel elke spoorbaan te vinden waren.
Geheel links onder het met zwarte inkt op de glasplaat geschreven fotonummer. De twee gekruiste vlaggetjes vormen het beeldmerk van het U.S. Signal Corps.

van het Quartermaster Corps gevestigd, naast de fabriek van Andriesse. Central Hotel – op nummer 209 – diende als stafbureau. Op Katendrecht had het Quartermaster Corps in de loop van februari een met prikkeldraad omheind barakkenkamp ingericht. Het kamp stond aan de “Breeden Hilledijk”, ter hoogte van de loods van Thomsen’s Havenbedrijf aan de Maashaven.
De voorziening had de naam Camp Roosevelt gekregen, genoemd naar de op 6 januari 1919 overleden oud-president van de VS, Theodore (“Teddy”) Roosevelt. Het kamp was zeer compleet ingericht. Zo was er een eigen energievoorziening, een eigen winkel, een eigen gezondheidsdienst en een eigen krant: The Wind Mill. Op de foto van het winkeltje is te zien dat er met Nederlands geld betaald kon of moest worden. De militair betaalt net met een zilverbon van 1 gulden. Ergens in de buurt (de precieze locatie is niet meer terug te vinden, mogelijk het goederenemplacement Feijenoord) was een veldbakkerij waar dagelijks grote hoeveelheden brood werden gebakken. In het bijschrift op de fotokaart staat dat er in volcontinudienst brood werd gebakken voor o.a. Antwerpen, Brussel en Rotterdam. Officieel vielen de activiteiten in en rond Rotterdam onder Base Section No. 9 van het Quartermaster Corps, met als hoofdkwartier Antwerpen. Rotterdam was een subdivisie. Als verbindingsofficier tussen de basiscommandant hier, majoor Enrique Garcia, en het Nederlandse leger trad op de reserve tweede luitenant der cavalerie V. R. Vos Jr. [4]

Camp Roosevelt aan de Breeden Hilledijk. Op de achtergrond zijn de graanelevatoren in de Maashaven te zien.

Juist de avond voor Hemelvaartsdag was sergeant Ryden nog in Camp Roosevelt geweest. Het was een bijzondere avond, want er was een uitvoering van de Rotterdamsche Tooneelvereeniging “Kunst Zij Ons Doel”. “*Het Rotterdamsche Salon Ensemble onder leiding van den heer W. Ganter heeft zijn welwillende medewerking verleend*” aldus het Rotterdamsch Nieuwsblad [5] “*Toen wij aan den ingang van het kamp aankwamen, naderde in de verte een groote Amerikaansche vrachtauto getooid met de Amerikaansche vlag, joelende en juichende zaten*

Het winkeltje in Camp Roosevelt.

Het graanpakhuis De Eersteling.

de dames en heeren musici erop, die zoo'n uitstapje lang niet onaardig vonden". De Amerikanen waren zo slecht nog niet: "*Er heerschte al spoedig een goede verstandhouding tusschen de Hollandsche meisjes en de Amerikaansche militairen".*

De vestiging van de Amerikanen in Rotterdam was niet onomstreden. De beslissing stond in een breed en lastig politiek kader. In januari 1919 overhandigde België een memorandum aan de grote mogendheden Rusland, Engeland, Frankrijk en de VS met daarin onder andere de eis om Zeeuws-Vlaanderen te annexeren, om meer controle over de Scheldemond te kunnen krijgen. Het memorandum werd verworpen, maar de sentimenten bleven. De Engelsen en Amerikanen stonden van het begin af aan al kritisch tegenover de Belgische eisen, maar wilden anderzijds het sterk verarmde België niet al te veel voor het hoofd stoten. Mede daarom lieten de Amerikanen de gedemobiliseerde legereenheden via Antwerpen naar huis gaan. Ook speelde een rol dat de militairen zich dan in een geallieerd land zouden bevinden, "*hetgeen hun met het oog op den niet altijd gemakkelijken aard van de Amerikaansche soldaten voor alle gebeurlijkheden wenschelijker voorkomt dan dat zij de kans loopen, het neutrale Nederland moeilijkheden te bezorgen*". [6] Onder de troepen heerste bovendien de Spaanse griep. Engeland liet de demobilisatie overigens wél via Rotterdam lopen. Zeker in het begin mochten de Engelse militairen het haventerrein bij de Lekhaven niet verlaten, misschien ook vanwege de vlektyfusepidemie die toen in Rotterdam heerste. De aflossers richting Duitsland reisden dan overigens weer via Antwerpen.
Hoewel de lonen in Rotterdam hoger waren, koos

Interieur van de loods aan de IJselhaven Nz (Lekstraat).

de U.S. Army voor de doorvoer van goederen toch voor Rotterdam. Vergeleken met Antwerpen had Rotterdam betere verbindingen met het achterland, zoals Coblenz [7], één van de belangrijkste vestigingsplaatsen van het geallieerde Rijnleger. Niettemin bleef een deel van het transport ook via Antwerpen verlopen, zoals dat van benzine. Rotterdam had hiervoor geen goede voorzieningen.

Door de activiteiten van de Engelsen, Amerikanen en op kleinere schaal ook van de Fransen [8] was er in Rotterdam een enorme behoefte aan opslagruimte. Op een gegeven moment was er in de stad geen loods meer te huur. De Amerikanen hadden het graanpakhuis "De Eersteling" van de Naaml. Venn. Het Nederlandsche Veem (zo stond het op het gebouw) aan de Rijnhaven geheel afgehuurd. Dat lag net om de hoek bij Camp Roosevelt. In het veem werd losgestort graan opgeslagen en in zakken verpakt. De gewone route was dat het graan in de Maashaven uit de zeeschepen werd gehaald door een graanelevator. Het graan werd voor het transport naar het veem gestort in een lichter. Een speciale transportinstallatie van het veem, een zogenaamde Jacobsladder, haalde de lichter leeg en transporteerde het graan naar het pakhuis. Op de foto is een deel daarvan te zien: de met golfplaten afgedekte bouwelementen. De schuine platte constructie is een goot om de zakken naar de kade te laten afglijden. Daar werden ze opgestapeld en waarschijnlijk per vrachtauto naar een maalderij vervoerd. Opvallend is dat de kade kennelijk ook als wandelpromenade gebruikt wordt, compleet met ijscokar. Aan de muur hangt een verkiezingsposter voor Jan ter Laan, gemeenteraadslid en lid van de Tweede Kamer voor de SDAP.
Ook aan de IJselhaven [9] werden door de Amerikanen loodsen gehuurd. Sergeant Ryden maakte daar verschillende foto's, onder andere van de staf van het Corps. Op de hier geplaatste foto zien we in de loods een enorme hoeveelheid voorraden, verpakt in houten kratten. De stapel waartegen de soldaat leunt, bestaat uit kisten met ieder "36 can 29 oz oatmeal", dus 36 blikken van 435 gram havermout.

De bevolking merkte wel degelijk iets van de aanwezigheid van de Amerikanen. Ze hadden een eigen autopark *"met vele lastauto's en kleine, zwarte filmachtige Ford-wagens en groote geelkleurige U.S.A.-auto's en met vele officieren en (... als chauffeurs...) soldaten en matrozen met op hun hoofd een soort voetbalmutsje of een wit calotje, waarop een knappe dienstmeid jaloersch moet worden".* [10]
Onderofficieren "jakkerden" met hun motoren door de stad. Prompt kwamen er dan ook klachten over het rijgedrag van de Amerikanen. Overigens was de bevolking op het gebied van vreemdelingen wel iets gewend. De afgelopen maanden waren

Bakkerij Compagnie 355 in Rotterdam in actie.

meer dan honderdduizend krijgsgevangenen en ontheemden van zo'n tien verschillende nationaliteiten via Rotterdam gereisd. "*In de restauraties liggen de menu-kaarten ook in het Fransch en in het Engelsch, de krantenjongens schijnen den verkoop van* Daily Mail *en* Times *of* Matin *en* Petit Parisien *voordeeliger te vinden dan van* Nieuwe Rotterdammer *en* Telegraaf*".*

Op 28 juni 1919, precies vijf jaar na de aanslag in Sarajevo, werd het vredesverdrag van Versailles getekend. In het verdrag stond dat het Rijnland voor een periode van 15 jaar bezet zou blijven door geallieerde troepen. De na de wapenstilstand nog steeds gehandhaafde blokkade werd opgeheven. Door de heropening van de eigen havens kon Duitsland nu direct zelf de zo noodzakelijke eerste levensbehoeften ontvangen. Door de vrijgave van de door de VS geconfisqueerde schepen (waaronder ook een behoorlijk aantal Nederlandse schepen) kon de bevoorrading van het Rijnleger worden gedemilitariseerd. In juli 1919 wordt, na nog geen half jaar in gebruik te zijn geweest, Camp Roosevelt opgebroken. De barakken worden door het Venduhuis aan de Meent per advertentie te koop aangeboden. Ook Hoek van Holland wordt verlaten. Op 9 juli staat een advertentie in de Westlandsche Courant dat verkocht zullen worden "*aan de >Vianda< bij de Nieuwlandsche polder te Hoek van Holland twee Loodsen, staande ter plaatse voormeld, groot 24 bij 6 Meter, met vloer en asphalt gedekt, geheel nieuw hout en (nooit) in gebruik geweest bij het Amerik. Leger*". Kennelijk had men gerekend op een langer verblijf. Op 15 augustus 1919 werd de subdivisie Rotterdam van het Quatermaster Corps officieel opgeheven.

Er werd nog meer materiaal als "dump" verkocht. Begin 1920 bood de America Liquidation Company allerlei zaken te koop aan. Bezichtiging was mogelijk in een overgebleven houten loods van Camp Roosevelt. Het geeft een aardige indruk van wat de Amerikanen allemaal meegenomen hadden naar Europa. Voor de materialen zal zeker wel belangstelling geweest zijn. Veel goederen waren immers schaars in die eerste naoorlogse jaren. Zelfs het locomotiefje-onder-het-dekzeil bij Vianda vond een goede bestemming, namelijk bij de Hofstede Oud-Bussem. Daar werd het nog jarenlang gebruikt voor het trekken van karren voor het zandvervoer.

Sergeant G. Ryden is verder als een onbekende de geschiedenis ingegaan. Maar zijn foto's zijn bewaard gebleven, evenals tienduizenden andere foto's die door het Signal Corps zijn gemaakt in de jaren 1918 en 1919. Ze zijn opgenomen in The National Archives and Records Administration [12)]. De scans zijn gemaakt van de gehele kaart waarop de foto is geplakt. Op die kaart staat allerlei informatie, veelal ook de namen van de gefotografeerde (geportretteerde) militairen. Zo kon ook in dit artikel een aantal personen met naam en rang worden genoemd.

Van de op de foto's getoonde gebouwen is er geen enkele meer over. Alleen de Viandasteiger is er nog

Het depotpersoneel staande voor de deur van het kantoor van De Eersteling, Rijnhaven Oz 16b. Vooraan met pet de chef van het depot, majoor Enrique Garcia.

wel. Niet meer van hout maar van beton, herbouwd in de vijftiger jaren na schade veroorzaakt door een wat uit de koers geraakt schip. De steiger is te vinden op het (niet-openbare) terrein van de Stenaline, op het parkeerterrein voor de vrachtauto's. Om op dat parkeerterrein te komen maken de vrachtwagens gebruik van de overweg Haakweg, die op vrijwel dezelfde plek ligt als zo'n honderd jaar geleden. Alleen rijdt er hier nu niet meer de trein, maar de metro, onderweg van Rotterdam naar Hoek van Holland Strand en terug.

ROTTERDAM 1920.

ZEER BELANGRIJKE VERKOOPING

van nieuwe

MACHINERIEEN en WERKTUIGEN, GEREEDSCHAPPEN, WAGENS, enz.,

alsmede de

complete nieuwe Electrische Licht-Installatie voor Kamp- of ged. Tentoonstellingsterreinen.

CORN. DE VLAMING,

Donderdag 22 Januari 1920, des voormiddags te 10 uur,

op de Bovenzaal van het CAFÉ-RESTAURANT „TIVOLI", Coolsingel te Rotterdam,

Al de nieuwe

MACHINERIEëN, WERKTUIGEN, enorme MAGAZIJNVOORRADEN, enz.

— der —

AMERICAN LIQUIDATION COMPy, te Rotterdam.

Voor AFBRAAK:

Catalogi intijds verkrijgbaar.

Verkoop van Amerikaanse legergoederen (Algemeen Handelsblad 14 januari 1920)

Venduhuis a/d. Meent te Rotterdam.

Publieke Verkooping

bij Inschrijving van LOODSEN.

De 7 groote Loodsen met ramen,

HOUTVEILING.

Eene groote partij

Vuren- en Amerik. Grenenhout,

Te zien ter plaatse bovengemeld Maandag 19 Juli a.s. en Dinsdag d.a.v. vóór de veiling.

Notitiën der veiling en aanvrage verkrijgbaar ten Kantore van Deurwaarder B. KRUIJNE, te Lombardstraat No. 4b. Telef. Interc. 2279.

Verkoop van de loodsen van Camp Roosevelt (Rotterdamsch Nieuwsblad 21 juli 1919) In de onderste advertentie wordt ook een nieuwe eigenaar gezocht voor o.a. de transportkisten.

1 Het woord "Quartermaster" is direct afgeleid van het Frans-Nederlandse woord "kwartiermeester".
2 Toen nog geëxploiteerd door verschillende maatschappijen. De lijn naar Hoek van Holland was van de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij (HSM). Het gedeelte Maassluis - Hoek van Holland kwam op 1 juni 1893 in dienst.
3 Ryden was daarvoor een week in Antwerpen geweest. Daarvan is een serie van ongeveer 20 foto's.
4 Algemeen Handelsblad van 11 maart 1919
5 Rotterdamsch Nieuwsblad van 31 mei 1919
6 Citaat uit o.a. Het Vaderland van 14 maart 1919. Dergelijke berichten verschenen vaak in dezelfde vorm in verschillende kranten.
7 Vóór 1926 doorgaans met een "C "geschreven.
8 Het Franse leger had aan de Heemraadssingel een "ravitailleringsbureau" voor de bevoorrading van hun bezettingsleger op de Linker Rijnoever in Duitsland.
9 IJselhaven wordt met één s geschreven.
10 Verschillende kranten buiten Rotterdam hadden een rubriek met namen als "Rotterdamsche Brieven" en dergelijke. Deze teksten gaven een impressie van de situtaie in Rotterdam. Dit is een citaat uit de Bredasche Courant van 24 januari 1919. Het bericht schetst een beeld van Rotterdam als stad met bezoekers van veel nationaliteiten, boeiend om juist ook in deze tijd te lezen.
11 Ik sluit niet uit dat de verkochte materialen gebruikt zijn voor de begin 1922 gebouwde noodwoningen aan de Brielschelaan.
12 Zie www.archives.gov De foto's zijn vrij van rechten en in hoge resolutie te downloaden.

Wim van Dorp (1951) is al vanaf zijn jeugd geïnteresseerd in de geschiedenis van de spoor- en tramwegen in en om Rotterdam. Na zijn pensionering is hij betrokken bij RoMeO, de stichting die met een groot aantal vrijwilligers het Rotterdams Openbaar Vervoer Museum op de rails houdt. Daar hebben vooral technisch-historische onderwerpen zijn aandacht. Bij het schrijven slaat hij soms een zijspoor in, hier door de vondst van een aantal bijzondere foto's. Niet helemaal toevallig, want in het verhaal spelen de spoorstaven wel degelijk een rol'

SPECIAL

Open Monumentendag Rotterdam

In het weekend van 9 en 10 september openen veel Rotterdamse monumenten hun deuren. Lees hier wat je kunt verwachten!

Het thema van dit jaar: levend erfgoed

Op zaterdag 9 en zondag 10 september 2023 openen tientallen Rotterdamse monumenten weer gratis hun deuren voor het grote publiek tijdens Open Monumentendag Rotterdam. Tijdens dit weekend ben je van harte welkom om een kijkje te nemen in héél veel opengestelde monumenten.

Dit jaar is het twintig jaar geleden dat het UNESCO verdrag voor de Bescherming van het Immaterieel Cultureel Erfgoed is gesloten. Daarom geven we dit jaar extra aandacht aan het thema 'Levend erfgoed'.

Levend erfgoed is immaterieel en uit zich in culturele gebruiken, tradities en ambachtelijke vaardigheden. We zeggen dat dit erfgoed 'leeft', omdat mensen dit van huis uit meekrijgen of het zich eigen maken en het op hun beurt weer aan anderen doorgeven. Deze vorm van erfgoed is dus voortdurend in beweging en verandert mee met de tijd én van beoefenaar tot beoefenaar.

In Rotterdam vind je levend ergfoed bijvoorbeeld in het waterwonen, zoals in de Oude Haven. Ook het molenaarsambacht is een vorm van levend erfgoed die je in Rotterdam terugvindt, zoals op korenmolen De Zandweg die dit jaar zijn driehonderdste verjaardag viert! Een typisch Rotterdams stukje levend erfgoed dat inmiddels bij kebabzaken in heel Europa verkrijgbaar is, is het gerecht kapsalon.

Er zijn dus genoeg links te leggen tussen levend erfgoed en Rotterdamse plekken en monumenten. Natuurlijk zijn er óók veel monumenten die om ándere redenen bijzonder en leuk zijn om te bezoeken. Ben je nieuwsgierig welke monumenten er in het weekend van 9 en 10 september open zijn? Kijk dan op **www.omdrotterdam.nl** voor het programma en de activiteiten!

Foto: Eric Fecken

De nieuwe monumentenroute

Ook kun je dit jaar weer op pad met de nieuwe monumentenroute, die je vindt op de volgende pagina's van deze Kroniek. Dit jaar neemt de route je mee door stadsdorp Charlois, waar je kennismaakt met de vele gezichten van de wijk. Het is een fietsroute van circa 6 kilometer, die begint bij de Zuidkant van de Maastunnel en eindigt bij De Oliphant aan de Kromme Zandweg. Je kunt de route natuurlijk altijd op eigen houtje doen, maar tijdens het monumentenweekend is het bij veel monumenten éxtra gezellig!

▶ Deze én alle voorgaande routes zijn ook digitaal te downloaden op omdrotterdam.nl/**routes**

▲ Met de monumentenroute kom je onder andere langs de Wallacefontein voor het Oude Raadhuis van Charlois.

◀ Bezoekers bezichtigen schepen op Scheepswerf Koningspoort aan de Oude Haven tijdens de vorige editie van Open Monumentendag Rotterdam.

Mens & Monument

Op onze website vind je weer vier nieuwe delen van onze populaire serie Mens & Monument-interviews, waarin Rotterdammers vertellen over een monument dat een speciaal plekje in hun hart heeft. Dit jaar vertellen Monique en Mirjam over Hostel Room in het Scheepvaartkwartier, Gina over de in het Zusterhuis gevestigde Aktiegroep Oude Westen, Lex over het tuindorp Vreewijk en mijnheer Maas over zijn jeugd tijdens de Tweede Wereldoorlog in het Koopmanshuis aan de Rechter Rottekade.

▶ Je vindt de Mens & Monument-artikels op www.omdrotterdam.nl/**mens-monument**

FIETSROUTE

Sjaarloos Leeft!

Beleef stadsdorp Charlois

Fiets je mee?

Deze route is nog véél leuker als je hem zelf fietst! Pak snel je fiets; we beginnen bij de fiets- en voetgangerstunnel op Zuid.

FIETSROUTE

Sjaarloos Leeft! Beleef stadsdorp Charlois

Welkom in Sjaarloos! "Waar?!" Oh, je dacht misschien dat de uitspraak op z'n Frans was: *'Sjarlwáá'.* Klinkt sjiek, maar niets is minder sjarl-waar. Het is gewoon *'Sjaarloos'*, en dat ~~ligt in~~ *'leg op'* Zuid!

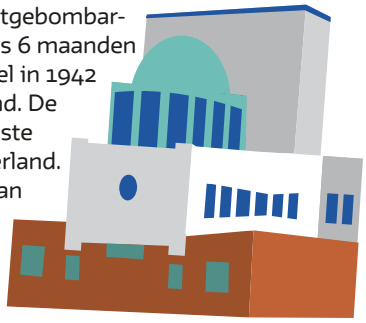
Maar hoe ontstond Charlois, met z'n aparte naam? In 1458 schonk Filips de Goede het stuk land aan zijn zoon, Karel de Stoute. Karel gaf vervolgens op 14 april 1462 toestemming om de 'Riyderwaert', een gebied waar de getijden tot dan toe vrij spel hadden, te bedijken. In de stichtingsakte waren twee voorwaarden vastgelegd: 1. Er moest een kerk komen, en 2. Het ingedijkte gebied zou de naam "'t land van Charolois" krijgen, naar het gebied in het huidige Frankrijk waar Karel vandaan kwam. Toen het dorp in 1895 door annexatie een wijk van Rotterdam werd, was dat verbasterd tot 'Sjaarloos'.

Charlois is een wijk met veel gezichten; met de oude dorpskern, de landelijke Schulpweg, de industriële havens en innovatieve ideeën rond het thema volkshuisvesting vind je in Charlois een groot deel van de geschiedenis van Rotterdam in een notendop.

Legenda: R = Rijksmonument, G = Gemeentelijk monument

1. Maastunnel R
Charloisse Hoofd

Vóór de komst van de Maastunnel had Rotterdam (behalve de spoorbrug) maar één oeververbinding; de Willemsbrug van de noordoever van de Maas naar het Noordereiland, en de Koninginnebrug van het Noordereiland naar Zuid. Omdat de Koninginnebrug óók nog eens om de haverklap open moest voor scheepvaartverkeer, waardoor er permanent files rond de oude brug stonden. Daarom werd in 1937 begonnen met de bouw van een hypermoderne tunnel. Een primeur voor Nederland was de afzinkmethode, waarbij losse tunneldelen werden afgezonken in een tot 23 meter diep gebaggerde geul. Ondanks het feit dat de stad in de tussentijd platgebombardeerd was, liep de bouw slechts 6 maanden vertraging op en werd de tunnel in 1942 onder Duitse bezetting geopend. De Maastunnel is daarmee de oudste grote verkeerstunnel van Nederland. De tunnel is aan weerszijden van de rivier gemarkeerd door de iconische ventilatiegebouwen ontworpen door architect Ad van der Steur.



Fiets met het water aan je rechterhand achter het ventilatiegebouw langs. De volgende stop is de gele bakstenen toren met bovenop een radar.

2. Walradarpost G
Charloisse Hoofd 29

Na de Tweede Wereldoorlog begon het scheepvaartverkeer in de Rotterdamse haven uit z'n voegen te barsten. Om de wirwar van schepen ook bij slecht zicht in goede banen te leiden, werd tussen 1953 en 1956 het tot dan toe grootste civiele radarproject ter wereld gerealiseerd. Het walradarnetwerk bestond uit zeven radartorens: bij Hoek van Holland, Rozenburg, Maassluis, het Tankhoofd, Pernis, de Lekhaven en hier op het Charloisse Hoofd. Vanaf de jaren '80 is dit walradarsysteem vervangen door onbemande radarposten. Een aantal van de oude radarposten is nu in gebruik als woningen.

Sla vóór het hoge gebouw met de brede, halfronde trap linksaf en volg het Charloisse Hoofd. Voordat je de Doklaan oversteekt sla je rechtsaf.

3. Doklaan 10-14 G

Het gebouw aan de Doklaan 10-14 lag voor de bouw van de Maastunnel aan een open dokhaven. Op de begane grond was een gemeentekantoor van onder andere de Gemeentedokken en de Havendienst; op de eerste verdieping woonde de baas met zijn gezin. In de jaren '80 was het fameuze jongerencentrum en poppodium Berenei in het pand gevestigd. Daarna zaten er diverse restaurants in het pand, die het geen van allen lang volhielden. Na een periode als antikraak woonruimte verhuurd te zijn geweest, is het pand nu in gebruik door een onderwijsorganisatie.

Fiets een stukje met de Doklaan mee. Steek deze bij de tweede oversteekplaats over en fiets rechts van het gebouw met de ietwat gekromde gevel de Grondherendijk op. Sla na het witte pand op nummer 84 linksaf de stoep op om de Charloisse Kerksingel te bereiken.

Rond de Oude Kerk
Kaatsbaan & Charloisse Kerksingel

Rond de Oude Kerk gaan we naar zeven objecten kijken. We gaan straks ook een klein straatje in; je kunt je fiets het beste hier op slot zetten.

4. Grobbentrap

De Grobbentrap is vernoemd naar de 'dichteres van Charlois' Rieneke Grobben (1948-2018). Omdat zij altijd van top tot teen in het roze gekleed ging is ook het straatnaambord in deze kleur uitgevoerd. Een fragment van Grobben's gedicht *Rotterdam aan de Meter* prijkt op de kop van een flat aan de Brielselaan - Bas Jungeriusstraat.

5. Wallace drinkfontein

Na de Frans-Duitse Oorlog was schoon drinkwater in Parijs schaars en duur. Veel mensen dronken verontreinigd water of wijn, waardoor ziektes en alcoholisme om zich heen grepen. De rijke Engelse kunstverzamelaar en francofiele filantroop Richard Wallace schonk de stad Parijs vanaf 1872 vijftig van deze fonteinen. De vier vrouwenfiguren zijn allemaal nét verschillend en staan symbool voor vriendelijkheid, eenvoud, liefdadigheid en nuchterheid. Op initiatief van de Rotterdamse bankier Marten Mees wordt er in 1883 een Wallace drinkfontein naar Rotterdam gehaald.

6. Het oude Raadhuis van Charlois
Charloisse Kerksingel 2

In 1871 had het dorp Charlois serieuze vormen aangenomen en kreeg het een raadhuis. In het neoclassicistische gebouw was in de jaren na de oorlog een politiebureau gevestigd, van waaruit agenten op de fiets door de wijk patrouilleerden. Over een nieuwe invulling voor het gebouw is lang gesteggeld; een plan voor 'een verzamelplek voor alle soorten kunst' is door de gemeente afgekeurd uit angst dat het in de praktijk een fout café zou worden.

7. Brandspuit No. 43

In dit brandspuitspuithuisje, dat dateert van rond 1900, stond een slangenwagen (een tweewielige houten kar uitgerust met slangen en straalpijpen) van de Rotterdamse vrijwillige brandweer. Er stonden tientallen van dit soort huisjes in Rotterdam; bij brand haalden de brandweermannen de kar uit het huisje en sloten de slangen aan op het netwerk van drinkwaterleidingen. Zo kon de vrijwillige brandweer relatief snel de eerste aanval op het vuur inzetten. Deze slangenwagens waren tot eind jaren '50 in gebruik; nu staan er in dit huisje spullen voor wijkactiviteiten opgeborgen.

8. De Oude Kerk
Charloisse Kerksingel 35

De bouw van een kerk was in de stichtingsakte van Charlois vastgelegd, en volgens diezelfde akte zou deze kerk gewijd worden aan Sint Clemens. Door het verhaal van Clemens was hij een populaire heilige voor kerken op drooggelegde grond. Hij stierf namelijk een martelaarsdood nadat de Romeinen hem met een anker om z'n nek in zee gooiden, waarop de zee zich terugtrok en op de plek waar Clemens verdronk een sarcofaag met daarin zijn lichaam en daarnaast het anker onthulde.

Hoewel de Clemensstraat die op de kerk uitkomt nog aan deze kerk herinnert, heeft de Sint Clemenskerk er maar relatief kort gestaan. Ongeveer van 1462 tot 1512, in welk jaar er een nieuwe, grotere kerk werd ingewijd. Deze 'Oudere Kerk' werd in de loop van de jaren geüpgraded met gekleurd glas, een orgel en in 1660 een nieuwe toren.

Drieënhalve eeuw later was ook déze kerk te klein geworden voor het aantal kerkgangers, waarop de Oudere Kerk, die volgens getuigenissen uit die tijd prachtig geweest moet zijn, in 1868 werd vervangen door het huidige gebouw. De toren is ouder; dit is nog de 'nieuwe' toren van de tweede kerk.

Tot 1880 lag er een gracht rond de kerk. Het water stonk 's zomers verschrikkelijk en er verdronk af en toe een spelend kind of een koetsier die de bocht naar de Kerksingel te ruim nam; men besloot daarom de gracht maar te dempen!

9. Arbeiderswoningen
Charloisse Kerksingel 32-1 t/m 32-12

Een rij arbeidershuisjes aan de Charloisse Kerksingel 32 1 t/m 12, ook wel het Kerkelaantje genoemd, hoewel dat geen officiële straatnaam is. De huisjes worden weleens verward met het Hofje Den Boer, vernoemd naar raadslid en wethouder van Charlois Johannis den Boer, die zijn woning en bakkerij aan de Charloisse Kerksingel had. Hofje Den Boer zat echter ter hoogte van nummer 56 en is in 1969 gesloopt.

10. Japans Cultureel Centrum Shofukan
Charloisse Kerksingel 32-14

Een traditionele Japanse binnentuin verwacht je misschien niet bij een schoolgebouw uit 1929, maar sinds 2005 huist hier Japans cultureel centrum Shōfūkan. Hier praktiseert men traditionele Japanse culturele uitingen, zoals de theeceremonie, bloemschikken, kalligrafie, koken en Japanse krijgskunsten in een traditionele omgeving.

We verlaten nu het gebied rond de Oude Kerk. Stap weer op je fiets en rijd aan de andere kant van de kerk de Gouwstraat in. Passeer eerst rechts de Jaersveltstraat, de volgende stop is op de hoek van de Katendrechtse Lagedijk.

11. Winkelgevel De Gruyter
Katendrechtse Lagedijk 496 B

Dit winkelpand uit 1927 gaf tussen 2019 en 2020 een geheim prijs. De witte beplating boven het raam aan de Gouwstraat begon los te laten en onthulde restanten van een ooit wijdverspreide naam: P. de Gruyter & Zn. Deze voorloper van de moderne supermarkt had ooit meer dan 550 filialen door het hele land, die te herkennen waren aan de kenmerkende blauw geglazuurde tegels waarmee de pui is afgewerkt. De winkelnaam was hierbij oorspronkelijk in goudglanzend geglazuurde reliëftegels uitgevoerd. Van de vele filialen die Rotterdam kende is de gevel van de winkel aan de Schiedamseweg 45 het best bewaard gebleven.

Ga een klein stukje terug in de richting waar je vandaan kwam en sla het onopvallende fietspad aan je linkerhand in. Fiets langs het speeltuintje en volg de Schilperoortstraat tot de kruising met de Frans Bekkerstraat.

Woningbouwexperimenten

12. Frans Bekkerstraat 70 t/m 80

Het gebouw met de grijze beplating stamt uit begin jaren '30 en is ontworpen door een pionier op het gebied van volkshuisvesting: Willem van Tijen. Hij experimenteerde hier met het gebruik van innovatieve bouwmaterialen; zo bekleedde hij de gevel met een beplating van gegalvaniseerd staal. Bij een renovatie zijn de originele gevelplaten jammer genoeg vervangen door de beruchte 'trespa' platen.
Vóórdat je de flat onderdoor gaat, kijk even naar de grond waar je een groot, ogenschijnlijk willekeurig in het wegdek geplaatst vierkant ziet. Hieronder ligt het fundament van een kasteel uit de 14e eeuw, dat in 1374 door een overstroming verwoest werd.

Fiets de Frans Bekkerstraat in en sla linksaf de poort in het gebouw door de Jaersveltstraat in. Fiets deze uit en sla op de Voornsevliet linksaf, om vervolgens meteen weer linksaf te slaan de Schilperoortstraat in. Fiets door de eerste poort aan je rechterhand de Rockanjestraat in.

13. Rockanjestraat 14-16 & 17-19

De etagewoning met halve slaapverdieping kwam eind jaren '30 veel voor. Deze woningen hadden een klein appartement op de begane grond, terwijl de eerste en tweede etage de slaapverdieping op de derde etage deelden. Nadeel hiervan was dat de bewoners van de eerste verdieping een wel héél hoge trap moesten beklimmen om hun slaapkamer te bereiken.
In deze experimentele panden is de slaapverdieping verplaatst naar de eerste etage (met het inpandige balkon), en wordt deze gedeeld door de woningen er direct onder en boven. Het kleine appartement is verplaatst naar de bovenste etage, bedoeld voor jonge mensen die nog geen moeite hadden met de hoge trap in het centrale trappenhuis.

Fiets de Rockanjestraat uit en sla rechtsaf de Boergoensevliet op. Fiets deze een heel eind uit tot de Huismanstraat (de 5e straat rechts). Fiets de Huismanstraat in tot je aan je linkerhand een groot schoolgebouw ziet.

14. 4e Technische School
Huismanstraat 30

Architect Harm (Harry) Kammer werkte na zijn studie Bouwkunde aan de Technische Hogeschool in Delft bij het Rotterdamse architectenbureau Brinkman en Van der Vlugt, bekend van onder andere de Van Nellefabriek, de Kuip en Huis Sonneveld. Daar raakte hij sterk beïnvloed door de modernistische stijl van Het Nieuwe Bouwen, wat je in dit gebouw terugziet. In 1933 vestigde hij zich als zelfstandig architect in Rotterdam, waar hij voornamelijk scholen en woningen ontwierp. Een ander bekend gebouw van Kammer is de Keucheniusschool aan de Heer Bokelweg (met de grote muurschildering op de kopse kant).

Fiets de Huismanstraat uit, sla rechtsaf en dan direct linksaf de Bakkerstraat in. Fiets deze uit en sla voor de grijze garages linksaf. Sla bij het witte bord van Prokino kinderopvang Ketelbinkie Charlois rechtsaf.

15. Gust Romijnbrug

Deze 45 meter lange voetgangersbrug over het spoor verbindt de Wielewaal en Oud Charlois met de Waalhaven. De brug is vernoemd naar kunstenaar Gust Romijn (1922-2010), die lange tijd in Charlois woonde en werkte. Het uitzicht vanaf de brug is bijna surrealistisch; de dorpse sfeer die Oud Charlois nog zo voelbaar was, maakt hier plaats voor de industrie van de Waalhaven. Wanneer we straks de landelijke Schulpweg op fietsen, is het bijna niet te geloven dat de haven zo dichtbij is!

Ga een stukje terug en sla bij het Ketelbinkie-bord rechtsaf. Fiets met de bocht mee en sla rechtsaf de Schulpweg op. Fiets deze uit tot de Welmoedstraat (de eerste straat links) en fiets deze in. Neem direct links de Rollostraat en fiets deze uit tot de Marjoleinstraat.

16. Wielewaal

Bij het bombardement op Rotterdam van 14 mei 1940 raakten 80.000 Rotterdammers dakloos. Als antwoord op de woningnood besloot de gemeente in 1941 tot het bouwen van een aantal 'nooddorpen' met kleine, semi-permanente huizen. De Wielewaal uit 1949 was hiervan de laatste. De opzet van de wijk, de bouw van de huizen en de sociale cohesie onder de bewoners maakten de Wielewaal tot een unieke wijk in Rotterdam. Protest van bewoners mocht niet baten; anno 2023 is de sloop van de wijk in volle gang, waardoor Landzicht in Overschie het enige overgebleven nooddorp is.

Steek de Marjoleinstraat over en vervolg je weg over het pad tussen de huizen door tot je niet verder kunt. Sla daar rechtsaf, dan een klein stukje links, en vervolgens rechtsaf de Kromme Zandweg op. De laatste drie monumenten staan allemaal langs de Kromme Zandweg.

17. Monumentale Boerderij
Kromme Zandweg 110

De Rotterdamse architect, gemeenteraadslid en aquarellist Jan Verheul, die onder andere de vooroorlogse Groote Schouwburg en concertgebouw De Doelen ontwierp, schreef in 1933 over deze boerderij uit 1799: *"Verscholen achter hoog opgaande boomen en door zijn gunstige ligging ten opzichte van den weg, geeft deze hofstede, door haare beplanting, mooi aansluitende aan de omgeving, een goed geheel te genieten."* Geef hem eens ongelijk! Op deze plek woonde in de jaren '60 de eerdergenoemde kunstenaar Gust Romijn.

18. Molen De Zandweg
Kromme Zandweg 99

Molen De Zandweg viert dit jaar zijn 300ste verjaardag. Na zo'n 200 jaar zijn werk te hebben gedaan, raakte de molen begin 20ste eeuw in onbruik. De gemeente kocht de molen in 1959 aan, met de bedoeling om hem te restaureren. De restauratie duurde tot 1962, en werd betaald met geld dat de gemeente van de verzekering uitgekeerd had gekregen nadat de molen De Noord op het Oostplein was afgebrand. De romp is aan één kant wit gepleisterd; dit is de zogenaamde regenzijde en de bepleistering dient om de molen waterdicht te houden. De molen maalt graan tot meel en draait sinds zijn restauratie weer regelmatig.

19. De Oliphant
Kromme Zandweg 90

Landhuis De Oliphant is gebouwd in 1592, maar niet hier op de plek waar het nu staat! Het landhuis stond de eerste vier eeuwen van zijn bestaan bij Nieuwesluis, in de buurt van Heenvliet. Rond 1970 werd het gebied opgeslokt door de Botlek en Europoort, en Nieuwesluis en omgeving zouden onder meters zand verdwijnen. De gemeente Rotterdam kocht het landhuis aan en liet het in 1975 steen voor steen afbreken en weer opbouwen aan de Kromme Zandweg, op de plek waar net een historische boerderij was afgebrand. De naam van het landhuis verwijst naar de opdrachtgever, Delftenaar Cornelis van Coolwijck, die rijk geworden was met de handel in ivoor.

Einde

Na deze kennismaking met de vele gezichten van Charlois heb je vast het één en ander te bespreken. Dat kan hier bij de gezellige Brasserie Koriander op de Kromme Zandweg 79 (een klein stukje terug, schuin tegenover De Oliphant).

Open Monumenten Dag Rotterdam

Deze monumentenroute wordt je aangeboden door Open Monumentendag Rotterdam.

Routeconcept: Erik van Broekhuizen, UrbanGuides
Illustraties: Caroline Ellerbeck
Tekst en ontwerp: Koen van der Made

Gewaarborgde oplage 16.700 exemplaren.

GROOT-ROTTERDAM

GEILLUSTREERD WEEKBLAD

KASPER HIDDINK'S ADVOCAAT

Hoogstr. 185 - Tel. 10115 - Rotterdam

Voorpagina van weekblad *Groot Rotterdam* van 6 april 1924: supporters wachten het kampioenselftal op bij Station Delftsche Poort. foto Stadsarchief Rotterdam

STILLE KRACHT MAAR LUID

De burgemeester beweerde na het behalen van het landskampioenschap in 2023 dat Feyenoord voor Rotterdam belangrijker is dan de Maas. Dat wekte terecht enige verbazing. Misschien belangrijker dan de Oude Maas, maar zeker niet dan de Nieuwe, nota bene de levensader van de stad. Onzin dus, maar het toont wel aan dat de emotionele waarde van Feyenoord voor de stad groot is.

JAN OUDENAARDEN

Haaks hierop staat een vaak geciteerde uitspraak van Gerard Cox: 'Een Feyenoorder ben je niet voor je plezier.' Cox is geboren en getogen onder de rook van de Kuip en was van jongs af supporter van Feyenoord. Je kan dan denken: die Cox zal het dus wel weten, maar ook dit is onzin. Zouden al die tienduizenden regelmatig naar de Kuip trekken om zich eens flink te gaan zitten ergeren? Denkt Cox dat? Ik in ieder geval niet en ik ben bij lange na niet de enige. Tien- zo niet honderdduizenden beleven juist veel plezier aan Feyenoord. Ze komen uit alle hoeken en gaten van het land naar Rotterdam-Zuid om zich te laven aan de pracht en kracht van Feyenoord en hun naam is Legioen. Dat er niet altijd wordt gewonnen, vindt niemand leuk, maar een week later kan het weer anders zijn. En als een geweldig seizoen als 2022-2023 eindigt in een kampioenschap gaan bij het Legioen de pannen van het dak.

Een dag na het kampioenschap op 14 mei 2023 trok het Legioen naar het centrum van de stad. De Coolsingel stroomde vol en de Hofpleinvijver over, een traditie die ontstond na het veroveren van de Europacup in Milaan op 6 mei 1970. Feyenoord versloeg daar de Schotse kampioen Celtic in de verlenging met 2-1. Het Legioen was met zo'n 25.000 supporters aanwezig. Wie er niet bij kon zijn, wilde op zijn minst een dag later op de Coolsingel de Europese kampioenen op het stadhuisbalkon toejuichen. De balkonscène kreeg nog een verrassend voorspel toen het Legioen massaal vliegveld Zestienhoven in bezit nam om hun helden te verwelkomen. De euforie van die dagen markeerde voor velen tegelijkertijd de voltooiing van de Wederopbouw van Rotterdam.

Het was in 1970 niet voor het eerst dat Feyenoord massaal werd ingehaald. Door een gelijkspel (1-1) op 6 april 1924 in Amsterdam tegen Ajax werd Feyenoord kampioen van de Eerste Klasse West I.

EN DUIDELIJK: HET LEGIOEN

Al een dag voor de wedstrijd riep het dagblad *Voorwaarts* op tot huldiging van de kampioen: 'Dit is een gebeurtenis voor Rotterdam. En temeer verheugen wij ons in dit succes, nu het ten deel valt aan een echte volksclub, een vereeniging van jonge kerels, die met beide beenen midden in het Rotterdamsche volksleven staan. Feijenoord is – vooral op den Linker Maasoever – populair onder onze volksklassen als geen andere club. Daarom is háár zege ònze vreugde. Daarom achten wij het ook in de eerste plaats te liggen op den weg van ons Volksblad *Voorwaarts*, om het initiatief te nemen voor een hartelijke en spontane huldiging van den aanstaanden kampioen.'
Dat lieten de Rotterdammers zich geen twee keer zeggen. Het elftal kwam iets na zeven uur in Rotterdam aan, maar al om half zeven zag het in de omgeving van het station Delftsche Poort zwart van de mensen. Een halfuur later was sprake van 'een groote deinende menschenmassa'. 'Met heel veel moeite gelukte het ten slotte den spelers in de voor hen gereedstaande auto's een plaatsje te veroveren. Met muziek voorop en omstuwd door duizenden ging het via Stationsweg en Coolsingel voetje voor voetje naar de Korte Hoogstraat, waar het gezelschap zich in het Zuid-Hollandsch Hotel aan een maaltijd vereenigde. Overal langs den weg werden de spelers luidruchtig toegejuicht.'

DE GEBOORTE VAN HET LEGIOEN

Feyenoord had vrijwel vanaf de oprichting zowel uit als thuis nooit te klagen over steun van supporters, maar 12 december 1962 wordt algemeen aangenomen als de ware geboortedag van het Legioen. Feyenoord moest in de Hel van Deurne met de Hongaarse kampioen Vasas uitmaken wie erdoor mocht in de Europese competitie. Het enthousiasme onder de supporters was enorm: er stond één lange file van Rotterdam tot Antwerpen. De eerste opstoppingen ontstonden al bij de Maastunnel, de Belgische douane liet iedereen (noodgedwongen) zonder formaliteiten door en in de buurt van Antwerpen zat het verkeer volkomen in de knoop.
Een Legioen van minstens 35.000 Nederlanders zag hoe Rinus Bennaars in de 56ste minuut zich tot Held van Deurne kroonde door 1-0 te scoren en Feyenoord in de kwartfinale bracht. De vreugde was ongekend: 'Vuurwerk barstte los, mensen omhelsden elkaar, spreekkoren barstten los en het explodeerde als het ware in het nimmer machtiger gezongen lied van deze voetbaldagen *Geen Woorden Maar Daden*. De Belgen hadden al met hun

7 mei 1970, supporters op Zestienhoven
foto's Rotterdams Nieuwsblad

Rotterdammers poseren met de Europacup, 1971, rechts Jan Oudenaarden

oren staan klapperen en met hun ogen staan knipperen toen voor de aanvang van de wedstrijd het duizendvoudig legioen in zijn Dadenlied losbarstte, maar toen het doelpunt gemaakt was moeten de decibellen van de samenzang zo uitbundig in aantal zijn geweest dat men het geluid van deze voetbalsong tot over heel Vlaanderen heeft moeten horen schallen', schreef Phida Wolff, Feyenoords administrateur annex huisdichter.

Op 4 mei 1963 vertrokken van de Lloydkade in Rotterdam de passagiersschepen Waterman en Groote Beer, die gezamenlijk 1500 supporters aan boord hadden. In Lissabon moest Feyenoord op 8 mei in de kwartfinale van de Europacup tegen Benfica spelen. De schepen werden uitgewuifd door een onafzienbare massa belangstellenden. Omringd door kleine bootjes ging het in de richting van Hoek van Holland. Tot Pernis voer de Pieter Caland mee met aan boord de Harmoniekapel van de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd. Overal werd getoeterd en stonden duizenden de schepen uit te zwaaien. Op alle toegangswegen naar Hoek van Holland was het urenlang een volstrekte chaos. Zelfs tot op het strand van de Hoek werd het Legioen uitgezwaaid. Supporter Wim Bot stelde ooit dat een echte Feyenoordsupporter evenveel van de Kuip houdt als van het elftal: 'Die twee zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden'. Voeg bij die twee-eenheid het Legioen en je komt als vanzelf bij de al dan niet heilige drie-eenheid: Club, Kuip en Legioen.. Als zoon en kleinzoon van een Feyenoord-supporter is dat voor mij gesneden koek. Feyenoord is me met de paplepel ingegeven.

Tijdens de coronacrisis werden veel wedstrijden zonder publiek gespeeld, Dat resulteerde in de Kuip in een behoorlijk dooie boel. Zonder het Legioen was er geen bal aan. Wie vreesde dat het Legioen na de crisis de Kuip de rug zou toekeren, kwam bedrogen uit. Als vanouds stroomden de duizenden naar Rotterdam-Zuid. Het seizoen 2022-2023 was bijzonder, omdat het werd afgesloten met een kampioenschap. Toen de kampioensschaal binnen was, trokken een dag later de tienduizenden vanaf 's morgens vroeg in de richting van het stadhuis om niets van de traditionele balkonscène te missen.

IN VOOR- EN TEGENSPOED

Er waren vele momenten van massale huldiging door het Legioen in de geschiedenis van Feyenoord en niet alleen van het team maar ook van individuele spelers.
Puck van Heel won op 12 januari 1936 in Parijs met Oranje met 1-6 van Frankrijk. Voor de aanvoerder was het zijn vijftigste interland. Om hem te huldigen trokken duizenden supporters van Feyenoord

› Aankomst op CS vanuit Enschede, 26 mei 1969 na de wedstrijd tegen Twente. foto Het Vrije Volk

twee dagen later naar station Delftsche Poort, waar Puck zou aankomen. 'Voetje voor voetje en onder het uiten van haar geestdrift voerde de menschenmassa haar favoriet naar den uitgang, het Stationsplein op. Magnesiumtoortsen lichtten hel op en een donderend gejuich uit duizenden kelen verkondigden aan diegenen, die heelemaal niets konden zien, dat Van Heel gearriveerd was. De politie die eveneens in zeer groote getale, zoowel te voet, te paard als op de motor aanwezig was, kon op den duur de menschen, die zich niet langer konden beheerschen, niet tegen houden en Van Heel werd op de schouders genomen. Zoo ging het naar de met de nationale kleuren versierde auto van den voorzitter van Feijenoord, welke auto zich uiterst voorzichtig en omstuwd door de massa een weg zocht via den Stationsweg naar Bristol, alwaar gelegenheid bestond de jubilaris te complimenteeren.'
Er stond Puck van Heel nog meer te wachten. Ruim een maand later was het feest bij Moerkerkestraat 92, waar Van Heel met zijn Marie op tweehoog woonde. De Rotterdamsche Harmoniekapel bracht

› 4 mei 1963, beeld van vertrek supporters per boot naar Lissabon met talloze supporters langs de Nieuwe Waterweg tot aan Hoek van Holland. foto Nationaal Archief

8 januari 2011 Het Legioen neemt afscheid van Coen Moulijn. foto Eric Scholten

hem een muzikale hulde en oud en jong was uitgelopen. ‘Toen dan ook de onvervaarde blazers onder de tonen van een flinke marsch de straat binnenkwamen en de jubilaris zich voor de deur vertoonde ging een luid hoera op.’ Er werden bloemen aangeboden, de kapel speelde een aantal nummers en marcheerde weer af.

Verdrietiger was de aanleiding waarvoor het Legioen van Feyenoord op 8 januari 2011 de straat op ging. Vier dagen eerder was Coen Moulijn overleden. Tijdens de uitvaartplechtigheid in de Kuip zong Gerard Cox: ‘Coen Moulijn, de Kuip zal zonder jou nooit meer als vroeger zijn.’ Dat waren ware woorden. Onder massale belangstelling maakte de rouwstoet de tocht over de Erasmusbrug en de Coolsingel naar crematorium Hofwijk. Langs de route brachten tienduizenden hun geliefde clubicoon een laatste groet. Met applaus, liederen, bloemen en fakkels namen zij afscheid. Tegenover het stadhuis bracht het Legioen een indrukwekkende laatste groet aan de legendarische Feyenoorder. De binnenstad kleurde rood en wit door vlaggen en spandoeken. Volgens oud-premier Ruud Lubbers was de uitvaart van Moulijn vergelijkbaar met een staatsbegrafenis.

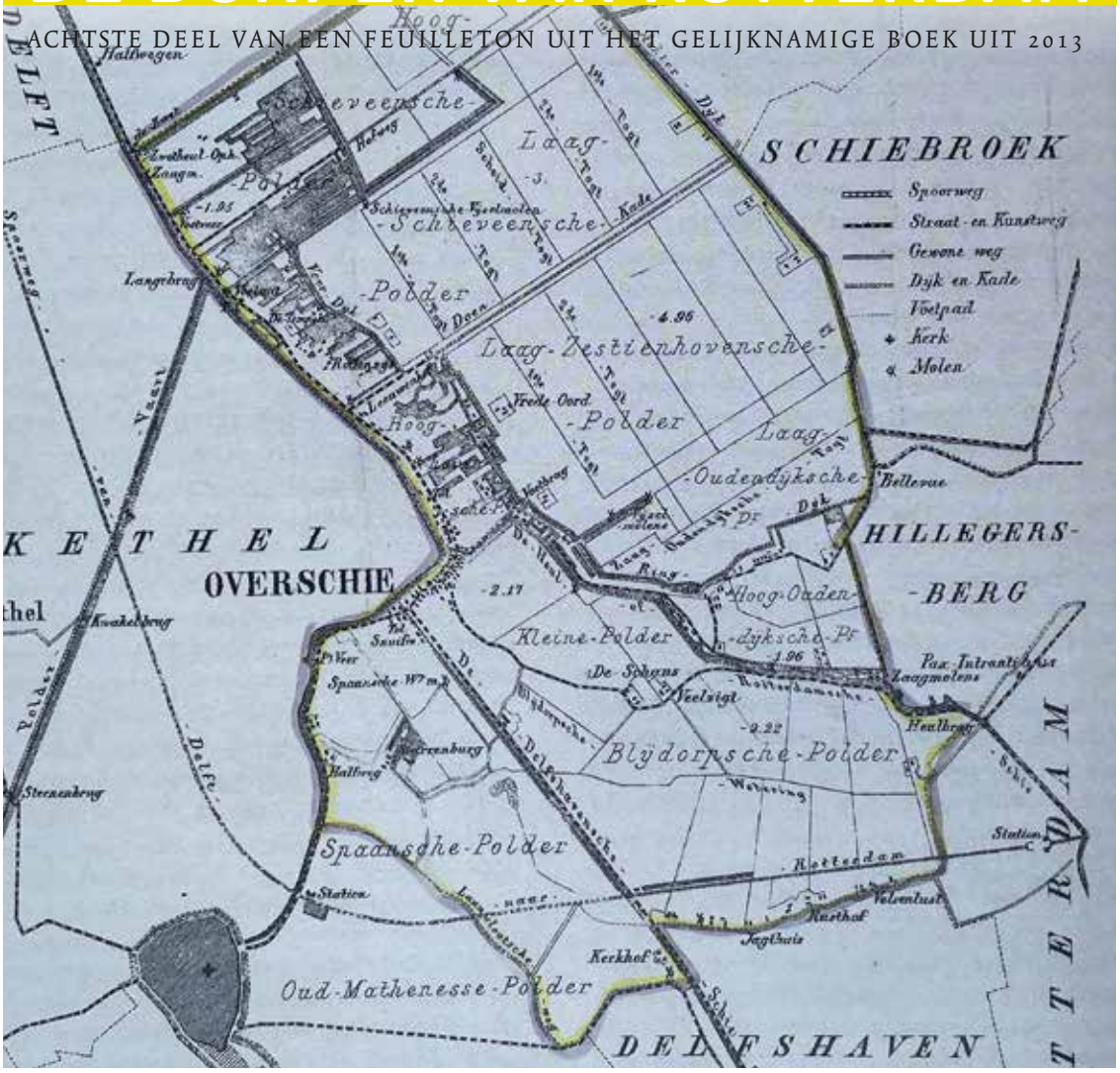
IMMATERIEEL ERFGOED

Het Legioen kan zich voordoen als een grote anonieme mensenmassa, maar bestaat ook uit personen die zich individueel sterk verbonden voelen met de club en de Kuip. Cox, die op de Bree woonde, vond de ‘aanblik van de luchtbrug, afgeladen met duizenden mensen, allemaal op weg naar het stadion’, het mooiste vergezicht dat hij kende. De magie van de club kreeg ook Jorien van den Herik, de latere voorzitter, geboren in Sliedrecht en opgegroeid in Zwijndrecht, te pakken: ‘Aan de hand van mijn vader kom ik aangelopen richting Kuip. Die enorme lichtbundels in de verte hebben iets magisch en trekken ons naar dat prachtige ovaalronde stadion toe. [...] Op die manier maak ik mijn eerste lichtwedstrijd mee. Ik ben meteen verloren.’
De journalist Harry van Wijnen, van de Beijerlandselaan, beschreef de drukte op zondagmiddag op het kruispunt van Randweg, Bree en Beukendaal. ‘De hoeveelheid mensen die op dit drielandenpunt van de daar bijeenkomende Dalenbuurt, tuindorp Vreewijk en Hillesluis te voet voorbijtrok, was vele malen groter dan de menigte die langs de Nieuwe Waterweg samenschoolde wanneer de Nieuw Amsterdam of Willem Ruys Rotterdam binnenliep.’ Volgens Van Wijnen waren ‘de stenen van de huizen op de hoek van de Randweg, die door het veertiendaagse gedrang van de voorbijgangers jaar in jaar uit door tienduizenden handen waren aangeraakt, [...] zo uitgesleten dat de hoeken geleidelijk rond waren geworden’. Ik woon niet ver van de door Van Wijnen genoemde hoek en ben eens gaan kijken. En inderdaad, de hoek is nog net zo hoekig als toen die huizen in 1931 werden opgeleverd. Je moet een goed verhaal niet kapot checken, wordt wel gezegd.

Gezien in het licht van het belang van Feyenoord voor de stad gaan er stemmen op om het Legioen tot immaterieel erfgoed te verklaren. Mijn zegen heeft het. Het Legioen verbindt verleden en toekomst van de club, maar ook de generaties die de identiteit van de club doorgeven. Sportjournalist Sjoerd Mossou omschreef dat mooi in zijn column in het *Algemeen Dagblad* van 5 juli 2023: ‘De identiteit van een club wordt overgedragen van de ene generatie op de volgende en dat vindt plaats langs een virtuele bloedlijn van sentiment, van kleine en grote tradities en een juiste dosering van mensen die dat voelen en snappen. Veel meer dan sportief succes is dat het wezen van een voetbalclub, misschien nu wel meer dan ooit: verbinding, eigenheid – of hoe je dat noemen wil. Alleen clubs die dat kwijtraken zijn ten dode opgeschreven. De rest heeft het eeuwige leven.’ Spelers en bestuurders zijn tegenwoordig slechts passanten. Alles komt neer op het Legioen. Zij zijn de schakel tussen verleden, heden en toekomst van de club, het immateriele erfgoed, levend en dynamisch: het past zich aan en verandert met de tijd, het is niet tastbaar maar wel voelbaar. Het is het Legioen!

Literatuur
Wim Bot, *Leve Feyenoord Eén*, De Arbeiderspers, Amsterdam, 1994
Gerard Cox, *3-0 achter, niks aan de hand*, Boeckhoff, z. p., 1991
Jan Oudenaarden, *Het Interbellum*, Trichis, Rotterdam, 2015
Jan Oudenaarden, *De Gloriejaren*, Trichis, Rotterdam, 2019
Leo Verheul, *De Voorzitter*, vip, Utrecht, 2009
Harry van Wijnen, *de Kuip*, Veen, Utrecht, 1989

ACHTSTE DEEL VAN EEN FEUILLETON UIT HET GELIJKNAMIGE BOEK UIT 2013



Kaart van Overschie omstreeks 1850.

OVERSCHIE

Onmiddellijk ten noorden van Delfshaven, met de Beukelsdijk voor een belangrijk deel als scheidslijn, lag het dorp en voormalig ambacht Overschie. In het westen grensde Overschie – officieel de gemeente Overschie en Hogenban – aan de heerlijkheid Kethel, in het noorden aan Vrijenban en Berkel, en daarop aansluitend in het (noord-)oosten aan Schiebroek, Hillegersberg en Rotterdam. Het geheel lag gedeeltelijk in het hoogheemraadschap Delfland, gedeeltelijk in dat van Schieland, met als grens de oude landscheiding de Doenkade die dwars door het noordelijk deel van Overschie liep.

ARIE VAN DER SCHOOR

De plattelandsgemeente Overschie besloeg ongeveer 1850 hectare en telde ruim 2500 inwoners. In de gemeente bevonden zich naast het dorp en wat verspreide bewoning een aantal polders en droogmakerijen. Van zuid naar noord waren dat (een deel van) de Blijdorpse polder, de Nieuw- of Kleinpolder, de drooggemaakte of laag-Oudendijkse polder, de boven- of hoog-Oudendijkse polder, de drooggemaakte of laag-Zestienhovense polder, de boven- of hoog-Zestienhovense polder, de drooggemaakte of laag-Schieveense polder en de boven- of hoog-Schieveense polder.[1]

Van grote invloed in dit gebied waren vanouds de wateren die langs en door Overschie stroomden. De westgrens van Overschie met Kethel wordt gevormd door het riviertje de Schie, dat vanuit Delft

achter het dorp Overschie langs naar Schiedam voert. Bij het dorp komen twee andere wateren in de Schie uit: vanuit Delfshaven de Delfshavense Schie, en iets ten noorden daarvan vanuit Rotterdam de Rotterdamse Schie die het dorp min of meer in tweeën deelt.
Door de centrale ligging tussen Schiedam, Rotterdam en Delft en de land- en vooral waterverbindingen met die steden draaide in Overschie vrijwel alles om het dagelijks vervoer van mensen en goederen; de bedrijvigheid en werkgelegenheid waren daarvan afhankelijk. Rijtuigen en diligences, schepen en veerschuiten uit Rotterdam, Schiedam, Delft en andere plaatsen deden Overschie veelvuldig aan en gebruikten het dorp of uitspanningen in de omgeving als halteplaats. Daarom wordt in het gemeenteverslag van 1849 en 1850 de 'passage' besproken, die veel ingezetenen werk verschafte, hoewel de spoorweg – de in 1847 geopende spoorweg Amsterdam-Rotterdam die door het zuiden van Overschie voerde – de oude doortocht ernstig benadeelde.[2]
Een goede indruk van het verkeer op het water geeft de gemeentelijke verordening 'op het doorvaren van Vaartuigen en Houtvlotten door de Gemeente Overschie en Hogenban' uit 1851. Deze verordening regelde in zeven artikelen de doorvaart die onder toezicht van het plaatselijk gezag stond. Schippers en vervoerders waren verplicht om bij gestremde doorvaart – door het schutten bij de sluis of door vastzittende vaartuigen – met hun schepen of vlotten achter elkaar te blijven liggen. Ze dienden daarbij de aanwijzingen van de burgemeester of veldwachter op te volgen, op straffe van een boete, gevangenisstraf of in verzekerde bewaringstelling van vaartuig of vlot.[3] Het goederen- en personenvervoer over water had mede geleid tot een scheepsbouwindustrie met vier scheepstimmerwerfjes, voornamelijk voor 'schuiten die de kleine binnenwateren bevaren'.[4] Het benodigde hout werd gezaagd in de zeven houtzaagmolens die Overschie toen mogelijk rijk was. Verder telde het dorp nog een bierbrouwerij, twee korenmolens en een pelmolen.[5]

Naast de 'passage' waren veehandel, landbouw en vetmesterij belangrijke middelen van bestaan. De bevolking was deels afhankelijk van de landbouw

Cornelis Ouboter van der Grient schilderde in 1855 het veer- en tolhuis en de daarachter gelegen kerk van Overschie. Het dorp bood op die plaats toen nog een volstrekt landelijke aanblik.

op de 250 hectare die voor de teelt van tarwe, rogge, gerst en haver was bestemd. De opbrengst van het land werd elders verkocht, aangezien Overschie niet over markten beschikte. Een veel groter oppervlak van Overschie's grondgebied stond ten dienste van de veelteelt. De geringe afstand tot Schiedam was daarbij van belang. Het vee, volgens Van der Aa 'vele duizenden varkens' en 'eene menigte rundvee',[6] werd namelijk vetgemest met 'spoeling', een afvalproduct van de talrijke Schiedamse branderijen. Vee en vlees vonden grote aftrek in het buitenland, zodat veel boeren zich gingen toeleggen op de exporthandel. Volgens het verslag van 1851 bestond de veestapel in werkelijkheid uit ruim 3500 stuks, waarvan overigens maar 420 varkens en niet minder dan 2500 runderen.[7] De andere in het verslag genoemde bestaansbronnen, zoals jacht, binnenvisserij en turfwinning waren klein van omvang en boden hooguit enkele tientallen mensen werk. Ook in de scheepswerven bedroeg het aantal arbeiders nog geen twintig, tegen vijf in de bierbrouwerij.

Het bestuur en beheer van Overschie weken waarschijnlijk niet sterk af van andere, in omvang vergelijkbare gemeenten. Men vergaderde ordelijk, rustig, waardig en blootshoofds,[8] stelde verordeningen op, zag toe op de naleving ervan en probeerde de financiën en de gemeentelijke bezittingen op orde te houden. Het ambtelijk apparaat was klein: een secretaris, een ontvanger, een bode, een secretarieklerk, een veldwachter die wel wat assistentie kon gebruiken, drie nachtwakers, een doodgraver, een asophaler en een lantaarnopsteker. De gemeentearts was vertrokken en nog niet vervangen. Met ontvangsten en uitgaven van onder de 10.000 gulden waren ook de geldmiddelen beperkt, zodat noodzakelijke onderhoudswerkzaamheden aan straten en pleinen waren uitgebleven. Het armwezen drukte nogal zwaar, maar niet meer dan vroeger op de gemeente, vooral in de winter wanneer er voor de arbeiders weinig werk was. Mogelijkheid tot werkverschaffing ontbrak. Het door de gemeente gesubsidieerde algemeen of Heilige Geestarmbestuur, het diaconiearmbestuur en het roomskatholiek armbestuur bedeelden 149 personen het gehele jaar door en 160 mensen tijdelijk. Als laatste instelling van weldadigheid was in Overschie een Bank van lening actief. De middelen om armoede te verminderen door onderwijs waren beperkt. Overschie telde maar één – openbare – school voor lager onderwijs, die door tussen de 150 en 250 kinderen werd bezocht. Ander of hoger onderwijs was er niet, en evenmin trof men er culturele instellingen, genootschappen of verenigingen aan. Het kerkelijk leven speelde zich af in de hervormde gemeente met ongeveer 1870 lidmaten en in de veel kleinere katholieke gemeente van ongeveer 570 parochianen.

Naast het gemeentebestuur bestond er in Overschie, zoals op veel plaatsen elders, ook nog een ander, waterstaatkundig bestuur. De traditioneel nauwe band tussen algemeen bestuur en waterstaatsbestuur blijkt uit de dubbelfunctie van J. Wynaendts, die in 1850 zowel burgemeester

› Zicht op de kerk en bocht in de Schie vanuit de tuin van de pastorie aan de Overschiesestraat foto Judith van Gilst

Achterzijde pastorie aan de Overschiese-straat, Open Monumenten-dag 2018
foto Judith van Gilst

Portretfoto, gemaakt tussen 1870-1875 van Jacok Wijnaents (1802-1879), burgemeester en secretaris van Overschie en vanaf 1850 tevens burge-meester van Schiebroek.

van de gemeente Overschie en Hogenban was, als secretaris van het waterstaatkundig 'ambacht der vier-en-zestig-hoeven' te Overschie.[9] Alle eerdergenoemde polders binnen de gemeente Overschie, en nog enkele gronden daarbuiten, maakten deel uit van dit waterstaatkundige ambacht. Ter dekking van alle uitgaven beschikte het ambacht over eigen inkomsten uit landerijen, dijkboeten, renten, erfpachten en staatsobligaties. Voor de polders en hun besturen was nauwkeurig vastgelegd voor welke oppervlakte moest worden bijgedragen in de onkosten van het hoogheemraadschap Schieland en alle andere kosten van het ambacht. De bestuurder over het ambacht was tevens penningmeester, de zogenoemde ambachtsbewaarder*, en werd geassisteerd door een secretaris. Beiden moesten landeigenaar zijn en inwoner van Overschie en Hogenban. Een bode of bediende completeerde het bestuur, dat voor het werk een vergoeding kreeg. De ambachtsbewaarder genoot een bijzondere status; hij had het vrije gebruik van een zitplaats in de 'ambachtsbank' in de hervormde kerk van Overschie.[10]

Op het Schielandse platteland was veel grond verveend, wat ook in Overschie tot wateroverlast en landverlies had geleid. Een deel van de uitgeveende polders in het Ambacht der vier-en-zestig-hoeven was in het verleden drooggemaakt en ook deze droogmakerijen hadden een eigen bestuur. In de polder Schieveen in het noorden van de gemeente Overschie, waarvan het zogenaamde eerste blok al in 1793 drooggemaakt was, verliep de volgende fase minder voorspoedig. De droogmaking van het tweede blok had in 1809 voltooid moeten zijn, maar dat was door de politieke en maatschappelijke omstandigheden in en na de Franse tijd niet gelukt. Grote onenigheid over de manier van droogmaken tussen besturen en particulieren in beide blokken leidde er vervolgens toe dat er pas in 1850, dankzij het provinciaal bestuur, een werkbaar plan voor droogmaking tot stand kwam. Dit werk werd in 1857 voltooid.[11]

Vanwege de wateroverlast woonden in het Schieveense deel van Overschie doorgaans weinig mensen. Wel lagen er langs de Schie grote woningen en buitenverblijven met fraaie tuinen, zoals het bekende landgoed De Tempel, voor een groot deel van de negentiende eeuw in handen van de Rotterdamse familie Criellaert.[12] Het nabijgelegen Rodenrijs was al in 1840 door de eigenaars gesloopt ten behoeve van de landbouw.[13] Nog wel bestond omstreeks 1850 de mooie buitenplaats Het Leeuwenhof aan de Schie ten zuiden van de Doenkade, ooit het bezit van Rotterdammers als Van der Staal en Suermondt.

Het oorspronkelijk middeleeuwse kasteel Starrenburg in het zuidwesten van Overschie was in de loop der eeuwen herhaaldelijk verwoest en uiteindelijk een statig herenhuis geworden. Van het middeleeuwse slot Spangen ten westen van de Delfshavense Schie waren rond 1850 alleen nog wat stukken steen in de weilanden over. Ook elders resteerden van middeleeuwse bouwwerken vaak niet meer dan wat oneffenheden of heuvels in het terrein, zoals van de dertiende-eeuwse Burcht – de huidige Terpstraat – en mogelijk in de Kleinpolder wat overblijfselen van de evenoude Hof te Schie van de abdij van Egmond. Eenzelfde lot zou de jongere buitenplaatsen Schieleeven, Blijdorp, Schielust en het jachthuis De Drie Klauwen treffen, die rond 1900 onder de slopershamer kwamen. Deze landhuizen waren meestal eigendom geweest van

aanzienlijke Rotterdammers en Delftenaren die er, bijvoorbeeld in de zomer, verpozing zochten. Andere buitens in Overschie, zoals de Zweth van burgemeester Wijnaendts, de uitspanning Zwetheul en de buitenplaats Nut bij Vreugd –vanaf 1894 als de uitspanning Land- en Schiezicht– zouden de negentiende eeuw overleven.

Een deel van de aantrekkingskracht van Overschie lag in de goede en snelle bereikbaarheid van het gebied, al had de spoorlijn door het zuiden van Overschie in de gemeente geen halte; de trein stopte even buiten Rotterdam en Schiedam. Van groot belang voor het vervoer, naast de drie Schieën voor het transport van goederen en personen over water, waren de waterkeringen en wegen in het poldergebied. De grote waterkerende kaden waren voorzien van een voetweg of rijpad. De kade ten oosten van de Schie stond dan ook bekend onder de naam Delf(t)weg of Rotterdamsestraatweg, vanaf 1821 Rijksweg 1e klasse en rond 1850 in onderhoud bij een straatweg-onderneming die er tol mocht heffen. Ook de landscheiding Doenkade als grens tussen Delfland en Schieland, de Zwethkade, de Bovendijk en andere waterkeringen zorgden voor een goede toegankelijkheid en verbindingen met steden en andere dorpen. Aan die kaden of wegen stonden op veel plaatsen, en vaak al eeuwenlang, windwatermolens die het overtollig polderwater afvoerden en later ook gebruikt werden bij droogmaking. Net als de industriemolens in het dorp Overschie vormden de windwatermolens in het vlakke landschap van weilanden, akkers en veenplassen in het oog springende elementen.

Beeldbepalend in het dorp Overschie zelf moet de hoge, zeventiende-eeuwse torenspits van de middeleeuwse kerk zijn geweest. De oude kerk werd beschouwd als fraai en is dan ook op veel schilderijen en tekeningen als gezicht op Overschie terug te vinden[14]. De kerk vormde met omliggende bebouwing van huizen en bedrijfjes aan de verschillende kaden langs de drie Schieën het naar huidige maatstaven pittoreske dorpscentrum. Toch meenden chroniqueurs in de eerste helft van de negentiende eeuw dat er voor het overige in het dorp zelf, ondanks de aangename ligging aan het water, weinig bijzonders te zien was.[15] Behalve de nog niet zo oude 'nette' rooms-katholieke kerk stonden er volgens Van der Aa maar enkele aanzienlijke, wereldlijke, gebouwen, zoals het Weeshuis tegenover de Rotterdamse vaart. De enige school was ondergebracht in het ruime en grote Ambachtshuis, dat daarom ook wel Schoolhuis werd genoemd. Dit pand was niet alleen bestuurscentrum, maar ook in gebruik geweest als verkoophuis voor losse goederen.[16]

» Grote kerk van de Protestantse Gemeente in 2021

^ Interieur van de Grote kerk in Overschie, foto's Judith van Gilst

1 Reglement vier-en-zestig-hoeven 3.
2 Gar, Archief ambacht en gemeente Overschie 980.
3 Gar, Archief ambacht en gemeente Overschie 959.
4 Ibid. 980, verslag 1851.
5 Ibid. Het verslag van 1851 meldt alleen de bierbrouwerij, niet de molens. De molengegevens zijn afkomstig van Van der Aa, Aardrijkskundig woordenboek Achtste deel 761.
6 Van der Aa, Aardrijkskundig woordenboek Achtste deel 757-758.
7 Gar, Archief ambacht en gemeente Overschie 980.
8 Reglement van orde, art. 16 t/m 19, 39.
9 Giebels, 'Opheffing ambachten' 387.
10 Reglement vier-en-zestig-hoeven 18.
11 Van Tuyl, Geschiedenis Schieveen 37 e.v.
12 Tjallingii (ed.) De Tempel 29-31.
13 Zie voor het hiernavolgende De Ridder, 'Kastelen' 10 e.v.
14 Het huidige kerkgebouw lijkt op het oude, maar is in 1900 nieuw gebouwd.
15 Van der Aa, Aardrijkskundig woordenboek Achtste deel 759; Van Ollefen en Bakker, Stad- en Dorp-Beschrijver II 4-5, 11-12.
16 Van der Aa, Aardrijkskundig woordenboek Achtste deel 760; Van Ollefen en Bakker, Stad- en Dorp-Beschrijver II 5.

RESTAURATIE BIJENKORF-GEVELSTEEN IN VOLLE GANG

In 2022 bestond Roterodamum 75 jaar. Om dit jubileumjaar kracht bij te zetten en een bijzonder 'cadeau' terug te geven aan de stad, heeft Roterodamum het initiatief genomen voor de terugplaatsing van een bijzonder monumentaal historisch kunstwerk: de 'Bijenkorf gevelsteen'.

Voor de restauratie van de steen zijn heel veel donaties en giften binnengekomen. De crowdfundingactie is voor de zomer van 2022 succesvol afgesloten. Het laatste traject van fondsenwerving vond de laatste maanden van 2022 plaats.
Begin 2023 is de opdracht tot restauratie gegeven. Restauratiebedrijf *Meesters In* is op dit moment bezig met de demontage van de steen. In mei is een constructieberekening uitgevoerd voor de betonfundatie van het monument. De afdekplaat is inmiddels verwijderd. Verder worden de ankers uitgeboord en wordt de roestende wapening aan de bovenzijde vrij gehakt van het zandsteen. Vanuit een groeve in Duitsland worden de blokken Obernkirchener zandsteen getransporteerd naar de werf om daaruit nieuwe afdekkers te produceren.
Het gevelkunstwerk 'De werkende mens' is vervaardigd door beeldhouwer Hendrik van den Eijnde (1869-1939) en prijkte van 1930 tot 1960 aan de gevel van het glazen 'Magazijn De Bijenkorf' van architect Willem Dudok dat voor de oorlog op de Coolsingel stond. Helaas is het door oorlogsgeweld gedeeltelijk verwoest en werd het later helemaal gesloopt toen het warenhuis een nieuw pand kreeg, iets verderop op de Coolsingel. De gevelsteen is het enige overblijfsel. Het is dan ook terecht dat dit unieke kunstwerk terugkomt nabij de plek waar het oorspronkelijke Bijenkorfgebouw ooit stond: op de vernieuwde Coolsingel.

De steen geeft een heroïsch beeld van hoe de koopwaar van over de hele wereld per stoomtrein, oceaanstomer en vliegtuig werd aangevoerd naar het luxe warenhuis. De andere kant van het kunstwerk geeft een stoet figuren weer die van heinde en ver goederen aanvoeren.

De restauratie blijkt een ingrijpende klus die meer tijd in beslag neemt dan gedacht. Er is nog geen datum bekend waarop het kunstwerk op de Coolsingel geplaatst gaat worden. Als er meer nieuws is zullen we dat melden op roterodamum.nl, in de Kroniek en in de digitale nieuwsbrief.

foto Meesters in

FRANK DE KRUIF

Sociale media staan er tegenwoordig bol van, maar het is van alle tijden. Rond 1870 had Het Volksblad in Rotterdam, dat opkwam voor de verdrukte arbeider, een bedenkelijke reputatie. Met oprichter en uitgever Jacobus Spanjersberg liep het niet goed af.

LASTER EN NEPNIEUWS

In een kort maar dramatisch bericht maakte het Algemeen Dagblad van Nederland op 17 oktober 1870 melding van het lot van een Rotterdammer die in de jaren ervoor enige faam had verworven als voorvechter van de belangen van de 'werklieden' in de stad: "Men verhaalt te Rotterdam, dat de heer Spanjersberg, de bekende uitgever-redacteur van 't gestaakte Volksblad, onlangs door eene vreeselijke ramp is getroffen. Na zijne veroordeeling was hij uitgeweken naar Antwerpen, en verloor daar bij een brand niet alleen zijne laatste bezittingen maar tevens zijn zoon. Deze, een ijverig jonkman, die door zijn handenarbeid zijne familie krachtig ondersteunde, moet gruwelijk in de vlammen zijn omgekomen."

N°. 19. DINSDAG 24 AUGUSTUS 1869. 1e Jaarg.

HET VOLKSBLAD.

Drukker en Uitgever: JAC. SPANJERSBERG Jans Zn.

Verschijnt elken DINSDAG, DONDERDAG en ZATERDAG.

ABONNEMENT.

Zoo noodig, wordt deze Courant met bijvoegsels vergroot.

Aan ons publiek.

Titelpagina van Het Volksblad, foto Stadsarchief Rotterdam

En daarmee verdween Jacobus Spanjersberg uit het nieuws. Het is de laatste keer dat zijn naam de kolommen van een Nederlands dagblad haalde.[1] Een jaar eerder had de pers het proces tegen de uitgever op de voet gevolgd. Spanjersberg stond terecht op beschuldiging van smaad en laster vanwege een artikel in het door hem uitgegeven Volksblad.
Dat Volksblad kwam geheel uit zijn koker. Kennelijk had hij ingespeeld op de afschaffing van de belasting op drukwerk, het dagbladzegel. Want op de dag dat die heffing verdween, op 1 juli 1869, verscheen ook het eerste nummer van het Volksblad, zoals na die datum overal in Nederland nieuwe periodieken het licht zagen.[2]

Waar Spanjersberg zich voor die tijd mee bezighield, is niet bekend, maar hij moet zich al hebben opgehouden in kringen die opkwamen voor sociale gerechtigheid en zich verzetten tegen de economische en bestuurlijke bovenlaag. Tegen de elite, zouden we nu zeggen. Het openingsartikel 'Aan den Werkman' in het eerste nummer van het Volksblad zette direct de toon: "Noemt gij het geen gruwel, gij werklieden, dat zoovele rijken zich vetmesten met hetgeen men u onthoudt, met hetgeen u behoorde? Gevoelt gij daar binnen niets dat luide om wrake roept tegen hen, door wier toedoen gij en de uwen gebrek lijden?"

Het Volksblad, aanvankelijk gevestigd aan de Raampoortlaan maar al snel verhuisd naar de 2de Lombardstraat, verscheen in een tijd dat het gistte in Rotterdam. De stad was door de snelle toename van het inwonertal uit haar voegen gegroeid. Mensen woonden opeengepakt in oude, slechte huizen. In de smalle steegjes en straatjes binnen de stadsdriehoek broeide het. De onvrede was een jaar eerder al eens tot een uitbarsting gekomen in het De Vletter-oproer. Jacob de Vletter was een journalistieke querulant die het in woord en daad opnam tegen het gezag, met name politie en justitie. Hij was de aanstichter, of op zijn minst de inspirator van niet eerder in Rotterdam vertoonde onlusten die dagenlang aanhielden en hun hoogtepunt vonden in de bestorming van het politiebureau en het stadhuis aan de Kaasmarkt in de nacht van zaterdag 31 oktober op zondag 1 november 1868. Voor zijn aandeel in het oproer werd De Vletter veroordeeld tot tien jaar gevangenisstraf, een vonnis dat door vriend en vijand als buitensporig hardvochtig werd beoordeeld.[3]

In Het Volksblad namen Spanjersberg en zijn mede-auteurs het voor "onzen braven, achtenswaardigen broeder" De Vletter op. Een van die auteurs was Philip von Roesgen von Floss, een excentrieke figuur, naar eigen zeggen van adellijke afkomst en

oud-officier van het kabinet van de Koning, maar nu in het geweer komend tegen de onderdrukking van de armen. Over De Vletter schrijft hij: “De man, die door alle weldenkenden wordt aangewezen als een voorbeeld van burgerdeugd, de apostel der matigheid en zedelijkheid, de belanglooze vriend en raadsman van armen en verdrukten, is, alleen op de getuigenis van een paar dienaren der tegen hem verbitterde politie, door den rechter aangewezen als slachtoffer voor alles wat er is geschied.”
Elders schrijft Het Volksblad over De Vletter: “Rouw is er in Rotterdam over het gemis van den man, wiens wederga in braafheid, in edelheid van inborst en eerlijkheid van karakter in gansch Nederland niet wordt aangetroffen. Hij is een martelaar, een die zijn leven zou geofferd hebben in den strijd voor het recht; een man wiens handelingen bij waarachtige rechtvaardigen immer den toets konden doorslaan. En die man is veroordeeld! Doch, mochten de heilige rechters hem veroordelen, Rotterdam veroordeelt hem niet; het volk acht, de jeugd vereert en bemint hem als hun weldoener.”
Kwamen Spanjersberg en Von Roesgen von Floss in hun bijdragen aan Het Volksblad in geschrifte uit voor hun solidariteit met de Rotterdamse arbeider,

“Noemt gij het geen gruwel, gij werklieden, dat zoovele rijken zich vetmesten met hetgeen men u onthoudt, met hetgeen u behoorde?”

zij deden dit ook op een meer praktische manier. Gezamenlijk namen ze initiatieven om werklieden te organiseren. Per beroepsgroep riepen ze werkers op om zich te verenigen. Zo ontstonden onder andere de Machinerie-Werklieden Vereeniging “Hulpbetoon”, Schoenmakers Vereeniging “De Broederband” en Sjouwerlieden Vereeniging “De Broederliefde”. In enkele verenigingen namen ze ook zitting in het bestuur.

Het gaat te ver om Spanjersberg en Von Roesgen von Floss vroege socialisten te noemen. Blijken van een vastomlijnde ideologie of een alternatief voor de gevestigde orde gaven ze niet.[4] Eerder werden ze, in navolging van De Vletter, als uitdagers van de

Armoede in de Thoolenstraat, foto Stadsarchief Rotterdam

macht verenigd in hun afkeer van een nieuwe heersende klasse, de liberalen, die hun machtspositie in de stad in de tweede helft van de negentiende eeuw langzaam maar zeker hadden opgebouwd en bestendigd. Mikpunten in Het Volksblad waren de liberale partij ("volksverdrukkende rooverbende"), de politie, die gezien werd als hun instrument om het volk eronder te houden ("dieven en moordenaars") en vooral ook hun spreekbuis, de Nieuwe Rotterdamsche Courant (het "riool").
Een goede naam bouwde Het Volksblad in die kringen dan ook niet op. Toen niet en later niet. Het periodiek ging zich "te buiten aan schandaalreportages, insinuaties en platte scheldpartijen", aldus het oordeel van een historicus zo'n tachtig jaar later.[5] Wie Het Volksblad nu doorbladert, kan zich verbazen over het allegaartje aan commentaren, verslagen, berichten en ingezonden stukken. Soms ondertekend, met volledige naam of alleen initialen, of anoniem met "een vriend van Het Volksblad" en "een vrijgezel". Vaak helemaal niet ondertekend.[6]

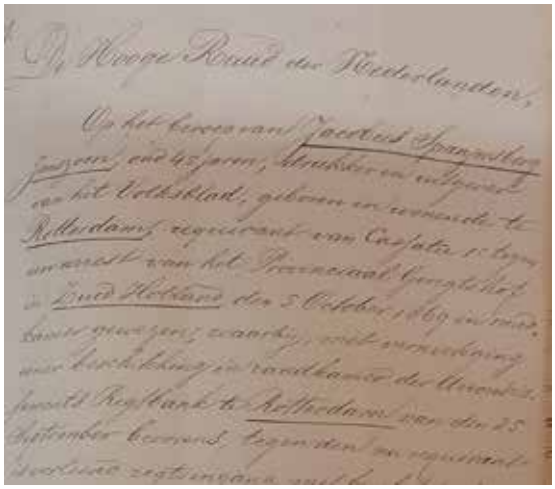
Eén zo'n anonieme aanklacht kwam Spanjersberg duur te staan. In Het Volksblad nr. 19 van 24 augustus 1869 verscheen er een artikel onder de kop 'Sjouwerlieden!', ondertekend door een zekere L. Daarin beklaagde deze L. dat hij en zijn collega's te weinig betaald hadden gekregen voor een klus

De Leuvehaven in 1890, met zo te zien wachtende havenwerkers, foto Stadsarchief Rotterdam

in de haven: het laden van jenever op een schip voor New York. Zij waren aan het werk gezet door "de vliegende ploeg", die zich later niet aan de afspraken zou hebben gehouden: ze kregen maar 1,50 gulden voor twee dagen werk, in plaats van 1,80 gulden. "Er ving een hevige strijd over aan, doch niets baatte, we moesten tevreden zijn, en waar zouden we ons vervoegen? – Ja, ja! De zweep ontbreekt eraan, anders worden we als slaven gedreven."

In de destijds nog grotendeels ongeorganiseerde haven was het gebruikelijk dat rederijen of cargadoors voor het lossen en laden van schepen ad hoc stuwadoors inschakelden. Die deden op hun beurt een beroep op 'sjouwersbazen' - een soort koppelbazen – om daarvoor losse arbeiders op te trommelen. De vliegende ploeg was kennelijk de naam of de bijnaam van een stuwadoor. Als de lezer daaruit niet kon afleiden tegen wie de aanklacht in het artikel gericht was, dan wel uit de namen die de schrijver ook noemde: Berg, Theunisse, Zeiderveld, "bijgenaamd Kees Karremelk of Schollenkop."
Het artikel sloot af: "Zij kunnen licht Madéra van ons bloedgeld drinken, doch er moest vergif in zijn, opdat zij er aan barstten of stikten. Doch hoort eens hier: God zal hen wel vinden, het zal hen evenzoo vergaan als Piet de Brabander; die kon vroeger ook met rijksdaalders spelen, doch loopt nu op een

Kaasmarkt met stadhuis (waar de door delen van het volk gehate elite zetelde) in 1860. Geeft een goed beeld van dichte bebouwing.



Fragment van de uitspraak van de Hoge Raad, afbeeldingen Stadsarchief Rotterdam

schoen en een slof, en zo vergaat het hun ook nog eens."
De leden van de vliegende ploeg voelden zich beledigd en belasterd en stapten naar het bevoegd gezag. Omdat hij weigerde prijs te geven wie er achter het initiaal L. schuilging – "daar deze anders geheel broodeloos daardoor zouden worden" – werd uitgever en drukker Spanjersberg voor de rechter gesleept. Ook toen al een uitzonderlijke stap, getuige het verslag van de zitting op de rechtbank in Rotterdam in de Nieuwe Rotterdamsche Courant van 25 november 1869. "Strafregterlijke vervolgingen wegens drukpersdelicten zijn gelukkig te onzent zeer zeldzaam."

De zaak tegen Spanjersberg trok dan ook nogal wat aandacht. De zitting werd bijgewoond door een "buitengewoon talrijk publiek", schreef de Nieuwe Rotterdamsche Courant, en ook de landelijke pers besteedde aandacht aan het proces, zowel in eerste aanleg in Rotterdam, als in hoger beroep bij het Provinciaal Gerechtshof, als in cassatie bij de Hoge Raad, beide in Den Haag.
Van die uitspraken zijn de eerste twee niet in de archieven terug te vinden. Die van de Hoge Raad van 14 maart 1870 is wel bewaard gebleven en bevindt zich in het Nationaal Archief. Cassatie had Spanjersberg niet gebaat: de Raad schaarde zich achter het oordeel van de lagere rechtbanken dat de uitgever zich schuldig had gemaakt aan lastering "...door in een gedrukt geschrift, dat verkocht en verspreid is geworden, aan iemand daden ten laste te leggen, die, ingeval zij plaats hadden dengene tegen wien zij geduid zijn, zooal niet aan strafregtelijke vervolging, dan toch aan de verachting en den haat der burgers zouden blootstellen." Ofwel, vrij vertaald: het beledigende artikel was zodanig opruiend dat de leden van de vliegende ploeg erdoor in gevaar werden gebracht. De veroordeling bleef in stand en ook de strafmaat: twee maanden gevangenisstraf en twee geldboetes van 25 en 8 gulden.

Twee maanden later viel het doek voor Spanjersberg definitief, als we mogen afgaan op berichten in De Tijd en het Algemeen Dagblad van Nederland. De kranten schrijven op 10 mei 1870 dat Z.M. (Zijne Majesteit) het gratieverzoek dat de uitgever had ingediend om zijn twee maanden celstraf te ontlopen, had afgewezen. "Dientengevolge is Spanjersberg gisterochtend in het huis van arrest te Rotterdam opgesloten." Zijn detentie betekende het einde van Het Volksblad. Het laatste nummer was ruim een week eerder (op 30 april) verschenen.
Het was de laatste stuiptrekking van een blad dat al langere tijd van meerdere kanten onder vuur lag. Het Sjouwerlieden-artikel was niet het enige dat tot een rechtszaak had geleid. Verschillende schriftelijke aanvallen op de politie bracht een andere medewerker van Het Volksblad, Simon van Gelderen, voor de rechter. Ook hij moest de gevangenis in. Spanjersberg en Van Gelderen kregen daarnaast nog veroordelingen aan hun broek voor belediging van privépersonen. Het blad leek een vrijplaats te zijn geworden om persoonlijke vetes uit te vechten. Dat blijkt eens te meer uit een bericht in De Tijd van 24 juni 1870: "Voor de regtbank diende gisteren weder eene aanklacht tegen den bekenden Jac. Spanjersberg Jz., wegens lasterlijke en honende artikelen in door dezen uitgegeven Volksbladen voorkomende." Klager in deze zaak was... Philippe von Roesgen von Floss.

Inderdaad was er een vete ontstaan tussen de voormalige kompanen. De twee hadden in februari 1870 ruzie gekregen. De aanleiding was tamelijk banaal: de vrouw van Von Roesgen von Floss zou de vrouw van Spanjersberg hebben beledigd, met de

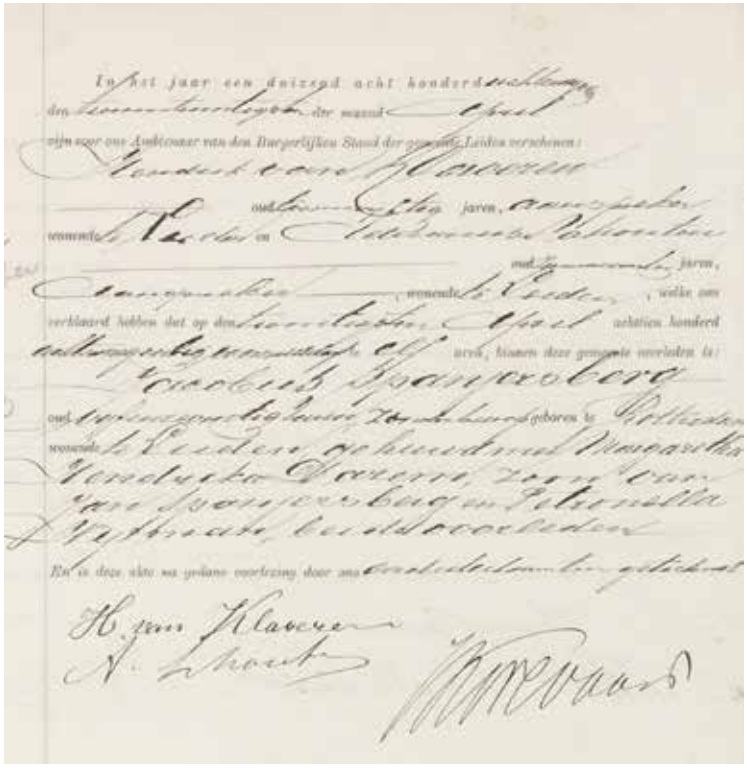
"Hij is noch lid der Internationale, noch martelaar voor zijne overtuiging, noch slachtoffer eener brand... hij is doodeenvoudig iemand die een afschuw van het werken hebbende, nu van afzetterij leeft."

"verkeerde trots" van een aristocrate tegenover een ambachtsvrouw. Beiden bleven achter hun echtgenote staan, en daarmee was de vriendschap over. Spanjersberg voelde niet langer de plicht om "...als volksman, mijn menschlijken broeder, in wien ik een mede-arbeider in het welzijn van het volk dacht te vinden, de broederhand te bieden", zoals hij het aan de lezer van Het Volksblad uitlegde. Op zijn beurt maakte Floss in De Werkman, Orgaan voor Arbeiders-Vereenigingen, een blad dat wekelijks in Amsterdam werd uitgegeven en waaraan hij enkele bijdragen leverde, Spanjersberg uit voor "tuchthuisboef, dien ik te laat leerde kennen".

Met een nieuwe veroordeling op zak moet het Spanjersberg in Nederland te heet onder de voeten zijn geworden. Hij week uit naar België, waar hij een nieuw blad poogde op te zetten. Maar ook hier kwam hij in moeilijkheden. In januari 1871, bijna drie maanden na de melding van de brand in Antwerpen, verscheen er in De Werkman een artikel dat een ander licht op de zaak wierp. De schrijver ervan, ene H. Wollring, haalde een mededeling aan uit l'Internationale, het orgaan van de Belgische afdeling van het Internationaal-Werklieden-Verbond. Daarin liet de Brusselse sectie van het Verbond weten "...slachtoffer te zijn geworden der oplichterijen van een hollandschen schurk..." De Hollander "heeft op slinksche en laaghartige wijze velen onzer vrienden voor zich weten in te nemen door zich voor te doen als een martelaar voor zijne politieke overtuiging en zijner bemoeiingen ter gunste der Internationale, waarvan hij zegt in Holland lid te zijn."

In het artikel werd de naam van de "schurk" niet genoemd, maar auteur Wollring wist: dit gaat over Spanjersberg. En dan komt het: het bericht in het Algemeen Dagblad van Nederland over de brand waarbij Spanjersberg zijn zoon en laatste bezittingen zou hebben verloren, bleek nepnieuws te zijn geweest. "Ten einde de personen, die hij tot mikpunt zijn bedriegerijen gekozen had, nog meer te verteederen, dischte hij hen een fabeltje op van eene brand te Antwerpen, waarbij al zijne kleederen en verder toebehoren eene prooi der vlammen waren geworden, alsmede de bankbiljetten die hij op zijne vlucht medegenomen had, om, naar hij zegt, te kunnen voortgaan met de uitgave van een blad, dat hem, bij het groot aantal zijner geabon-

De Boompjes rond 1900. In de jaren dat Spanjersberg in Rotterdam werkzaam was, waren de bruggen nog niet geplaatst.
foto Stadsarchief Rotterdam



neerden, de noodige middelen van bestaan en tot verbreiding zijner denkbeelden zou verschaffen. Doch alles was gelogen. Hij is noch lid der Internationale, noch martelaar voor zijne overtuiging, noch slachtoffer eener brand... hij is doodeenvoudig iemand die een afschuw van het werken hebbende, nu van afzetterij leeft."

De levensloop van Spanjersberg na zijn ontmaskering is onbekend. Is hij in Antwerpen in handen van justitie gevallen? Antwoord op die vraag zou nader onderzoek in België vergen. Is hij teruggekeerd in Nederland? In de Nederlandse dagbladen wordt hij niet meer genoemd. Ook De Werkman, dat tot 1877 onder deze titel bestaat, vermeldt zijn naam niet meer. Een artikel op Rijnmond.nl dat aan Het Volksblad is gewijd, stelt dat van Spanjersberg na 1870 elk spoor ontbreekt.[7]

Maar er is wel degelijk nog een spoor. Door de uitspraak van de Hooge Raad in 1870 weten we dat Jacobus Spanjersberg Janszoon op dat moment "oud 45 jaren" zou zijn geweest, zonder nadere geboortedatum, en geboren en wonende te Rotterdam. Naspeuring in het geboorteregister levert een Jacobus Spanjersberg op die is geboren in 1825, maar die was kleermaker van beroep en is al in 1848 overleden. Er is nog één andere Jacobus Spanjersberg rond deze tijd geboren. Die was van 19 april 1823 en inderdaad zoon van een Jan. Jacobus trouwde in 1851 met Margaretha Hendrika

Fragment van de overlijdensakte van Spanjersberg, Stadsarchief Rotterdam

Darem en samen kregen zij in februari van het jaar daarop een zoon, Jan Jacobus Spanjersberg. Die zou rond 1870 inderdaad de leeftijd hebben kunnen bereikt dat hij "zijne familie krachtig ondersteunde". Mocht deze Jacobus Spanjersberg van 19 april 1823 de uitgever van Het Volksblad zijn geweest, dan was zijn leeftijd in het arrest van de Hoge Raad onjuist: hij was ietsje ouder.

In het Rotterdamse register is geen sterfdatum van deze Jacobus Spanjersberg te achterhalen. Raadpleging van OpenArchieven, waarop genealogische gegevens van Nederlandse archieven te vinden zijn, leert evenwel dat hij is overleden op 20 april 1898, een dag na zijn verjaardag.[8] Niet in Rotterdam maar in Leiden was een einde gekomen van een man die vermoedelijk uit rechtvaardigheidsgevoel of overtuiging opkwam voor 'het volk', de minderbedeelden in Rotterdam. Het Volksblad stond in dienst van zijn missie. Dat bleek geen orgaan voor feitelijke berichtgeving over sociale misstanden, maar verviel tot vrijplaats voor vuilspuiterij, smaad en laster, waardoor het – evenals de uitgever zelf – al snel tot ondergang gedoemd was.

1 Raadpleging via Delpher.
2 Voor de afschaffing van het dagbladzegel zie Maartje Janse, De Afschaffers (Amsterdam, 2007), pag. 211-249.
3 Zie H.C. Hazewinkel, Rondom het De Vletter-oproer, Rotterdams Jaarboekje 1946, pag. 66-100 en Rotterdamsch Jaarboekje 1947, pag.173-218. L.J. Rogier, De Nacht van Jacob de Vletter, Rotterdams Jaarboekje 1969, pag. 121-155.
4 Van Ravesteyn laat de Nederlandse arbeidersbeweging beginnen in 1879 met Ferdinand Domela Nieuwenhuis. Ook in Rotterdam kon men "...in de jaren '70 van iets als een 'beweging' onder de Rotterdamse proletariërs nauwelijks spreken..." De arbeidersmassa is dan "...nog in hoofdzaak een stagnerende poel, of wil men een lieflijker beeld, een stille, onbewogen plas, waarin geen stromingen of bewegingen zijn waar te namen." Zo bezien behoren Spanjersberg en Von Roesgen von Floss wellicht tot de eersten die wat rimpelingen in de plas hebben veroorzaakt. W. van Ravesteyn, De arbeidersbeweging in Rotterdam voor de Eerste Wereldoorlog, Rotterdams Jaarboekje 1954, pag. 242)
5 H.C. Hazewinkel, Rondom het De Vletter-oproer, Rotterdamsch Jaarboekje 1947, pag. 191. Zie ook: Dirk Hudig, De vakbeweging in Nederland, 1866-1878, pag. 39-40.
6 De edities van Het Volksblad worden bewaard in het Stadsarchief Rotterdam.
7 Rijnmond.nl, 23 oktober 2014. In het artikel worden Spanjersberg en Von Roesgen von Floss welwillend "de vaders van de Rotterdamse arbeidersbeweging" genoemd. Von Roesgen von Floss zou in 1894 in Rotterdam gestorven zijn.
8 Volgens dezelfde bron is zoon Jan Jacobus op 17 februari 1899 gestorven, eveneens in Leiden. Het sterfjaar van echtgenoot Margaretha Hendrika Darem is niet bekend.

AGENDA

9 & 10 SEPTEMBER

OPEN MONUMENTENDAG IN ROTTERDAM

Twintig jaar geleden werd het UNESCO verdrag voor de bescherming van het Immaterieel Cultureel Erfgoed gesloten. Dit jaar is het thema van de Open Monumentendag 'Levend Erfgoed'. Levend erfgoed is immaterieel en uit zich in culturele gebruiken, tradities en ambachtelijke vaardigheden, die worden doorgegeven door mensen. Van vader op zoon, moeder op dochter of van beoefenaar tot beoefenaar. Daarom heet het 'levend' erfgoed en is het voortdurend in beweging. In Rotterdam zijn vele vormen van 'levend erfgoed' te vinden. Kijk elders in deze Kroniek of op omdrotterdam.nl

ZATERDAG 9 SEPT

UITREIKING MONUMENTENSCHILDJE 2023

Net als ieder jaar zal het Monumentenschildje worden uitgereikt door de monumentencommissie van Roterodamum. De eer valt dit jaar te beurt aan het Elevatorhuis op de Parklaan 8. De eigenaren krijgen het monumentenschildje vanwege de bijzondere inspanning die is gepleegd om het historische Rijksmonument te restaureren en een nieuwe bestemming te geven. De uitreiking vindt plaats om 13.30 uur door de voorzitter van Roterodamum, Ton Wesselink.

ZONDAG 10 SEPT

ROTERODAMUM CAFÉ IN VERHALENHUIS BELVÉDÈRE

Tijdens de Open Monumentendag zijn we met het Roterodamum Café te gast in Verhalenhuis Belvédère. Het thema van de Open Monumentendag is 'Levend erfgoed' en het Verhalenhuis aan de Rechthuislaan op Katendrecht is al meer dan een decennium lang dé plek in Rotterdam waar immaterieel erfgoed verzameld, bewaard en gekoesterd wordt.
Aanmelden op roterodamum.nl
Programma:
11.30 uur: inloop met koffie/thee en een koekje
12.00 uur: inleiding door Linda Malherbe over het Verhalenhuis
12.15 uur: Jorge Lizardo en Melanie Soares over Kaapverdiaans erfgoed
13.00 uur: Borrel met Kaapverdiaanse hapjes en muziek

Linda Malherbe is mede-initiatiefnemer van Verhalenhuis Belvédère. Malherbe heeft het Belvédèrehuis op Katendrecht vijftien jaar geleden samen met Joop Reijngoud en Els Desmet opgericht. Het Verhalenhuis verzamelt verhalen uit de stad, legt levensverhalen vast, organiseert tentoonstellingen, evenementen en diners.

Jorge Manuel Olivieira Lizardo (Rotterdam, 1970) is schrijver, muzikant, gids, verteller, organisator en vader van vier zonen. Zijn eigen vader was zeeman en kwam in 1963 in Nederland terecht om te gaan werken op Nederlandse koopvaardijschepen. Zijn moeder kwam uit Lissabon naar Rotterdam. De Rotterdammers ontvingen de familie Lizardo heel gastvrij. Jorge werd geboren aan de Kruiskade. Zijn oom is de welbekende Joao Silva, beter bekend als Djunga di Biluca, een van de pioniers van de Kaapverdiaanse gemeenschap. Samen met Melanie Soares organiseert hij namens de stichting Bruggenbouwers jaarlijks het San Jon festival op het Heemraadsplein. Daarnaast programmeren zij de Kaapverdiaanse erfgoedprogramma's in het Verhalenhuis en in het Depot.

ZONDAG 10 SEPT

OPEN MONUMENTENDAG OP HET SS ROTTERDAM

Bijeenkomst in de Odyssee room op het B deck (tenzij bij binnenkomst anders aangegeven)
Zaal open vanaf 13.00 uur
Presentaties van 13.30- 16.00 uur
Aanmelding is niet nodig.
Voor en na de bijeenkomst kunt u gebruik maken van de horeca-faciliteiten op het schip. Kijk op www.ssrotterdam.nl

Voormalig eerste stuurman Hans Hoffmann zal vertellen over zijn ervaringen op het schip in de jaren negentig. Hij heeft vele mooie reizen met het schip gemaakt, terwijl hij oog had voor de monumentale waarde van het schip. Ook heeft hij zich intensief ingezet voor het behoud van de zeesleper Elbe, die net als de Rotterdam in 1959 in de vaart is gekomen.

Meesterparketteur Saar Berks geeft een presentatie over de restauratie van de dansvloer in de Ambassador room. Zij is tweevoudig Nederlands Kampioen Parketleggen, winnaar van de Rien Bouwmeester bokaal en heeft als enige dame een broche ontvangen

voor het voltooien van de technische parketopleiding. Haar hart ligt bij hout, oude (vergeten) technieken en historisch erfgoed. Een gedreven, enthousiaste en zelfverzekerde vrouw in een mannenwereld.

Aanvullingen Kroniek no 36
Pagina 2 afb. muurschildering Multatuli uit 1975 van Mathieu Ficheroux (1926-2003)
Pagina 14 afb. slavernijmonument onthuld in 2013 van Alex da Silva (1974-2019)

OPROEP: ROTTERDAM EN VOORMALIG NEDERLANDS-INDIË

Heeft u of weet u fotoalbums van Nederlandse, Indische, Indo-Chinese of Molukse families met een geschiedenis in voormalig Nederlands-Indië? Die in de jaren vijftig of zestig Indonesië verlieten omdat er daar voor hen geen toekomst meer was? Of die vanuit Nederland vrijwillig of als dienstplichtig soldaat in de koloniale oorlog van 1945-1949 hebben gevochten? En die zich uiteindelijk in de regio Rotterdam vestigden? Hun fotoverhalen zijn nog onvoldoende bekend of verankerd in de Rotterdamse geschiedenis. De Rotterdamse erfgoedorganisatie Heritage Retrievers is op zoek naar mensen die foto's, albums, tekeningen, dagboeken, brieven hebben over deze periode.

Tot 15 oktober kunnen deze bronnen aan een panel deskundigen getoond worden. Dit panel maakt een selectie die wordt gescand, beschreven en eventueel online gepubliceerd. Uiteraard met toestemming van de eigenaar. Stadsarchief Rotterdam en het Maritiem Museum Rotterdam zijn heel benieuwd naar uw materiaal. Mogelijk wordt u gevraagd om dit bijzondere erfgoed aan de collectie te schenken. Zodat het onder de beste omstandigheden duurzaam bewaard kan worden, als onderdeel van de Collectie Rotterdam.
Een project van Heritage Retrievers in samenwerking met Stadsarchief Rotterdam, Maritiem Museum Rotterdam en stichting Herdenking 15 augustus 1945 regio Rotterdam.

Mail naar indie@heritageretrievers.nl dan nemen wij contact met u op.

ROTERODAMUM CAFÉ'S IN 2023

Donderdag 19 oktober
Donner, aanvang 16.00 uur, het onderwerp is nog niet bekend
Donderdag 17 november
Stadsarchief Rotterdam, een bezoek aan de tentoonstelling 'Koloniaal verleden in het archief' inclusief een lezing.
En natuurlijk de presentatie van het Rotterdams Jaarboekje, datum nog niet bekend; zie roterodamum.nl en de nieuwsbrief

REUCHLINS REIS, DE HOLLAND-AMERIKA LIJN EN DE LANDVERHUIZERS

Cathalijne Boland
Prijs 24,99
Uitgever Alfabet
5 ballen in NRC

In 1891 reist jonkheer George Reuchlin op het nieuwste schip van de Holland- Amerika Lijn naar New York. Zijn vader Otto is medeoprichter van de Rotterdamse stoomvaartmaatschappij. George is zestien, maar het ligt al vast dat hij in zijn vaders voetsporen zal treden. Ruim twintig jaar later, in 1912, stapt George aan boord van de Titanic. Hij overleeft de ramp niet. Zijn dood veroorzaakt een schokgolf in zijn gezin en ver daarbuiten. Tussen George' eerste en laatste oceaanreis emigreerden naar schatting dertien miljoen Europeanen naar Amerika, onder wie vele joden uit Rusland en Oost-Europa. De Holland-Amerika Lijn speelde samen met andere stoomvaartmaatschappijen uit Europa een cruciale rol in deze uittocht. Zonder hun onderlinge wedloop om het grootste schip had de trek naar de Verenigde Staten nooit zo'n massaal karakter kunnen krijgen. Het levensverhaal van George Reuchlin is verknoopt met de Europese Exodus. Er zat een oceaan van verschil tussen zijn bestaan als eersteklaspassagier en dat van de landverhuizers in de derde klas. Maar één ding deelden zij: het verlangen naar een eigen thuis.

HET NOTEREN VAN KENTEKENBORDEN VAN PASSERENDE AUTO'S WAS ONDER DE JEUGD DESTIJDS EEN POPULAIRE BEZIGHEID. IN DE JAREN 50 KON DAT NOG ZONDER GEVAAR, ZOALS HIER AAN DE TOENMALIGE 'VARKENOORDSE BOCHT'. OP DE ACHTERGROND ZIJN DE PIET SMIT SCHEEPSWERF EN DE KUIP GOED ZICHTBAAR.
ZOVEEL AUTO'S WAREN ER TOEN NIET, DUS ELK NUMMER TELDE…
TEGENWOORDIG IS HET ZELFS ZO DRUK MET VERKEER DAT HET HELE KRUISPUNT DAAR TER PLAATSE INGRIJPEND MOET WORDEN AANGEPAST. VOOR DE AANPAK VAN DEZE ZOGEHETEN 'ROSEKNOOP' IS DE WEG VOOR ALLE AUTO- EN TRAMVERKEER VOORLOPIG ZELFS VOLLEDIG AFGESLOTEN. DAARDOOR KUNNEN TEGELIJKERTIJD OOK ENIGE ANDERE AANPASSINGEN METEEN WORDEN MEEGENOMEN. IN DE NIEUWSBRIEF OVER DEZE ROSEKNOOP-WERKZAAMHEDEN (ZIE: WWW.ROTTERDAM.NL/ROSEKNOOP) WORDEN MEER HISTORISCHE VERHALEN VAN PIETER TERMEER OVER ROTTERDAM ZUID GEPUBLICEERD.

KRONIEK NO 37 • SEPTEMBER 2023

SPEERPUNT

foto Stadsarchief Rotterdam