

Historisch Genootschap
Rotterdam
www

meent

levend verleden van Rotterdam

2de jaargang #4 december 2013 6,50

Rotterdam

Rotterdamse havenarbeiders

Geen liefhebbers van het Poldermodel

Het Poortgebouw aan de Lekhaven

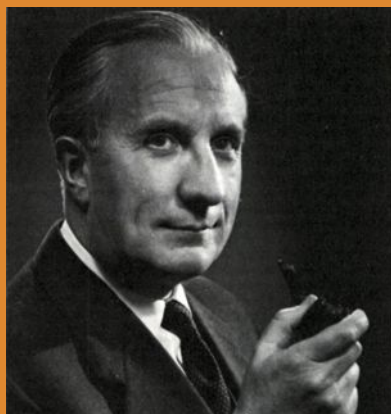
Bouwen voor de menselijke gemeenschap

'Elke dag leer ik over Rotterdam'

Ahmed Aboutaleb wandelt door de
binnenstad

HIER BOUWT
PERSONEEL VAN
THOMSEN
INHUN VRJE TJD 17
BUNGALOWS

(Stadsarchief Rotterdam)



Havenbaron Jan Backx.
(Rotterdams Jaarboekje)



De bouw van bungalows voor en door personeel van Thomsen's Havenbedrijf. (Stadsarchief Rotterdam)



Het bungalow-wijkje in Ridderkerk.
(Stadsarchief Rotterdam)

Bouwen voor verheffing

door Hilde Sennema

Rotterdam kent een lange traditie van een sterke elite, die geloofde in de kracht van architectuur en stedenbouw om maatschappelijke verandering te bewerkstelligen. In de vorige Meent werd het lef van de gemeente om de Lijnbaan te bouwen nog genoemd; een ander sprekend voorbeeld is de Van Nellefabriek die onder C.H. van der Leeuw tot stand kwam. Minder bekend, maar niet minder interessant, is het poortgebouw van Thomsen's Havenbedrijf in de Lekhaven, dat nu bekend staat als Vertrekhal Oranjelijn. Havenbaron J.Ph. Backx (1903-1982), tussen 1935 en 1963 directeur van Thomsen's Havenbedrijf, past naadloos tussen eerdergenoemde opdrachtgevers.

Het is niet toevallig dat de bovenstaande projecten het architectenbureau gemeen hadden. Het was het bureau dat begon bij Brinkman & Van der Vlugt en ten tijde van de Lijnbaan bekend stond als Van den Broek & Bakema. Backx was een tijdgenoot van architect J.H. van den Broek (1898-1978), vanaf 1937 compagnon van dit estafettebureau. Ze werkten van 1943 tot 1948 intensief samen aan het destijds hypermoderne, multifunctionele bedrijfspand in de Lekhaven.

Omdat zijn grootvader en vader al directeur waren bij Thomsen's Havenbedrijf, was Backx voorbestemd om een leidende positie in het bedrijf in te nemen. Al op jonge leeftijd had hij invloed: de dissertatie die hij op 25-jarige leeftijd schreef over de haven van Rotterdam bevatte aanbevelingen die de gemeente direct overnam. Bij Thomsen's Havenbedrijf begon hij officieel in 1929, naar verluidt onderaan de ladder om het werk en de arbeidsomstandigheden zo goed mogelijk te leren kennen.

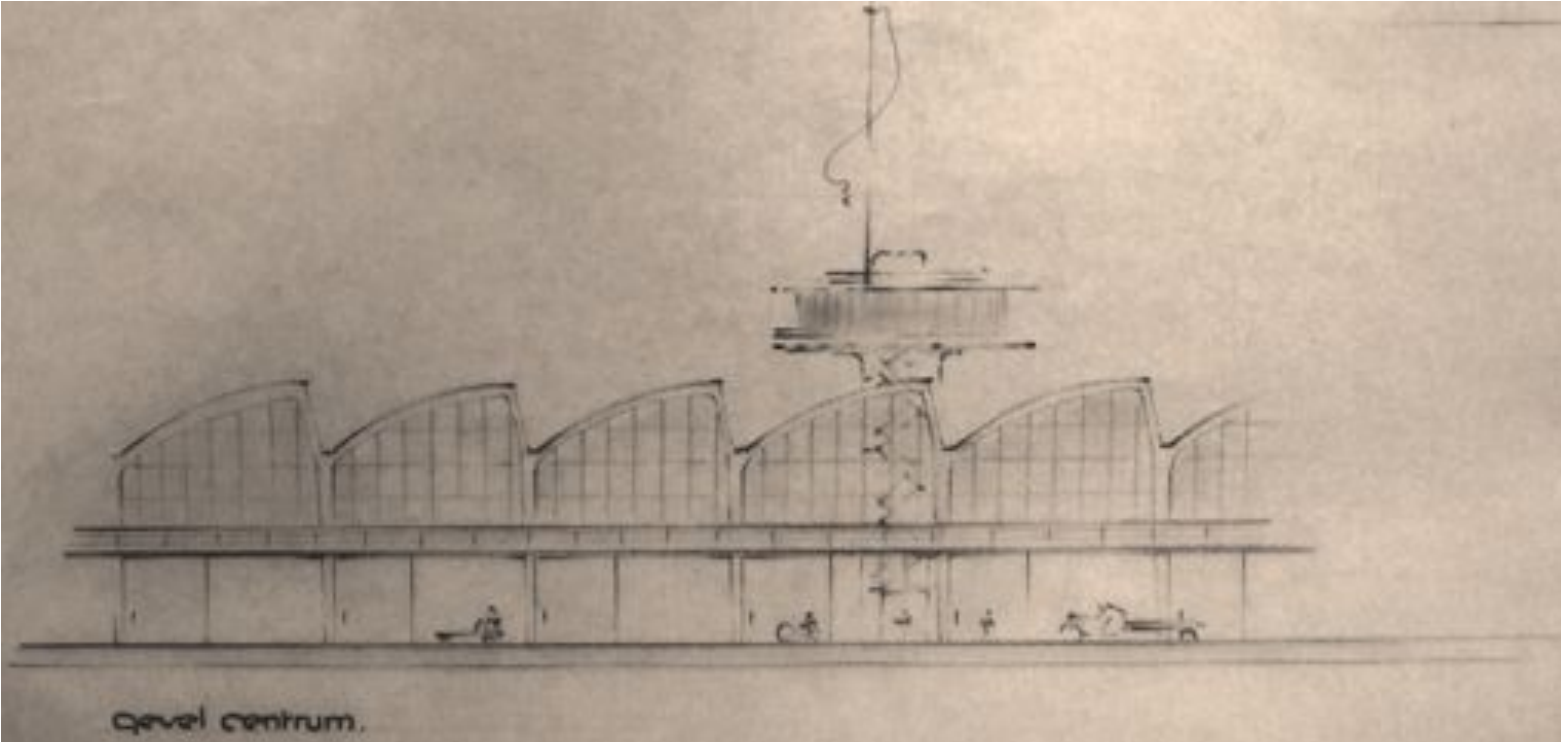
... waardoor de toch wat veronachtzaamde havenarbeid verheven werd tot een waar vak

Woestijn

Die visie en betrokkenheid waren kenmerkend voor zijn directeurschap. Hij breidde het vooruitstrevende beleid van Thomsen's Havenbedrijf omtrent arbeidsomstandigheden van de werknemers verder uit, op uitgesproken ideële gronden. In zijn ogen leefden arbeiders in een 'culturele woestijn', wat hen ervan weerhield zich te ontwikkelen en verantwoordelijkheid te nemen voor hun eigen bestaan. Hij geloofde echter dat het faciliteren van een goede werkomgeving het 'besef van persoonlijke verantwoordelijkheid', leidend tot persoonlijke verheffing, kon bevorderen. Hij bracht dit in de praktijk door collectieve voorzieningen uit te breiden en opleidingen in te voeren. Een belangrijke stap in de emancipatie van de havenarbeider was de oprichting van de eerste Havenvakschool, voorloper van het Scheepvaart- en Transportcollege, waardoor de toch wat veronachtzaamde havenarbeid verheven werd tot een waar vak.

Ook op een abstracter niveau was hij actief: hij nam deel aan commissies en raden die, vooral tijdens en na de oorlog, nadachten over de toekomst van de stad en de haven. Hij was de oprichter van de Rotterdamse Gemeenschap, een collectief dat zich sterk maakte voor de wijkgedachte: het steden-

bouwkundige principe dat gemeenschapsvorming op wijkniveau moest stimuleren. Hij bracht die gedachte zelf in de praktijk door een wijkje te bouwen in het Ridderkerkse Slikkerveer, om een deel van zijn personeel in staat te stellen een woning te kopen. Daarnaast was hij politiek actief. Voor de oorlog als liberaal gemeenteraadslid, na de oorlog als prominent lid van de Partij van de Arbeid: een doorbraakidealist bij uitstek. Door deel te nemen aan de Kleine Commissie van de Club Rotterdam, kon Backx zijn ideeën over de verbondenheid van haven, stedelijke gemeenschap en gebouwde omgeving ook toepassen op de wederopbouw van het centrum van Rotterdam. Vanaf 1941 maakte hij deel uit van deze commissie, die tijdens de oorlog in de Van Nellefabriek bijeenkwam om na te denken over de naoorlogse samenleving en plannen te maken voor de vormgeving daarvan. Deze groep vormde ook het brein achter de uitvoering van het moderne wederopbouwplan voor de binnenstad van Van Traa, ten koste van de meer traditionele plannen van Witteveen. Deze commissie vormde een bijzonder waardevol netwerk in die tijd. Opdrachtgevers als Van der Leeuw, Backx en andere Rotterdamse ondernemers lieten zich adviseren door architecten, onder wie >



Eén van de eerste tekeningen van Van den Broek voor het poortgebouw uit 1943. Het uiteindelijke ontwerp zou een stuk soberder zijn. (NAi, archief Van den Broek en Bakema, BROX)



Artist's impression van het uiteindelijke ontwerp: het poortgebouw en de loodsen aan de kant van de Keilestraat. (NAi, archief Van den Broek en Bakema, BROX)



Jo van den Broek in 1971, voor het Vroesenlaanblok. (NAi, archief Van den Broek en Bakema, BROX)

De Lekhaven, hier circa 1920, was een van de vier havens die tussen 1910 en 1916 werden aangelegd in Nieuw-Mathenesse. Het Vierhavengebied was tot na de oorlog erg belangrijk voor de Rotterdamse stukgoedoverslag. (Stadsarchief Rotterdam)



Van den Broek. Het decor was de imposante fabriek, waar was gebleken hoe belangrijk de wisselwerking tussen opdrachtgever en architect was. Hier kon een maatschappelijk ideaal uitgroeien tot een constructie van glas, staal en steen.

Paplepel

Van den Broek had zijn adviestaak bij de commissie vermoedelijk te danken aan het feit dat hij zich na het overlijden van Van der Vlugt in 1937 had aangesloten bij het befaamde bureau van Brinkman. De

affiniteit voor bouwen was hem met de paplepel ingegoten. In een interview uit 1971 blikt hij terug op die tijd: 'Mijn vader was timmerman, bouwondernemer. (...) De bouwvak was een rotvak, vond 'ie. Weinig geld en veel in de kroeg zitten om zaken te doen. Maar als kleine jongen fietste ik met hem langs de bouwwerken en dan vond ik het toch machtig interessant.'

Van den Broek was zelf een schoolvoorbeeld van persoonlijke verheffing. Door een beurs voor slimme leerlingen kwam hij op de Kweekschool >

... deelden zij hun idealen voor de naoorlogse samenleving



Het poortgebouw volop in gebruik. (Stadsarchief Rotterdam)

terecht en door vervolgens avondcursussen te volgen werd hij uiteindelijk toegelaten tot de opleiding Bouwkunde in Delft. Na zijn afstuderen in 1925 werkte Van den Broek ruim tien jaar lang voor zichzelf. De projecten die hij in die tijd ontwierp waren op het eerste gezicht niet uitgesproken modern. Zo leek het donkere woonblok aan de Vroesenlaan (1929) niet echt op de in dezelfde tijd gebouwde Van Nellefabriek. Toch verraden de positionering ten opzichte van het Vroesepark en de lichte en zichtbare constructie de grondslagen van het Nieuwe Bouwen of, zoals Van den Broek het liever noemde, het functionalisme.

Functioneel bouwen vergde lef, vooral van de kant van de opdrachtgever. Van den Broek schreef dat opdrachtgevers in de aanloop naar de Tweede Wereldoorlog bang waren geworden voor 'het onbekende, het uitzonderlijke'. Ze verlangden architectuur 'waarop men geen buil kon vallen'. In de Kleine Commissie vond hij het tegendeel, vooral in Backx: een opdrachtgever met uitgesproken idealen. Meer nog dan met de andere commissieleden deelden zij hun ideeën over en idealen voor de naoorlogse samenleving.

Poortgebouw

Het is dan ook niet verwonderlijk dat Backx meteen contact opnam met Van den Broek, toen hij op 31

De spoorlijn die de indeling van de begane grond bepaalde. (NAi, archief Van den Broek en Bakema, BROX)

maart 1943 geconfronteerd werd met de schade aan de Lekhaven. Weliswaar hadden zijn gebouwen door het geallieerde bombardement geen substantiële schade opgelopen, toch besloot hij een heel nieuw loodscomplex neer te zetten. De loodsen moesten verbonden worden door een representatief 'poortgebouw', waarin de arbeiders konden schaften en douchen, medische hulp konden krijgen en een gesprek konden voeren met de maatschappelijk werkster, de bazen en inspecteurs hun kantoren hadden en de passagiers zich konden vermaken >



Het poortgebouw aan de Lekhaven. (NAi, archief Van den Broek en Bakema, BROX)





Ingang van het poortgebouw. Rechts de portiersloge. (NAI, archief Van den Broek en Bakema, BROX)

Het kantoor van de bazen en inspecteurs, die hier vandaan goed zicht hadden op de werkzaamheden op de kade. (NAI, archief Van den Broek en Bakema, BROX)

terwijl ze op vertrek wachtten. Niet alleen moest het gebouw functioneel zijn, het moest de perfecte bedrijfsamenleving faciliteren en representatief zijn voor de nieuwe tijd.

Die representativiteit spat ervan af bij de eerste tekeningen voor het poortgebouw, die dateren van november 1943. Van den Broek, die gezien de ziekte van Brinkman het bureau in deze tijd nagenoeg alleen leidde, maakte verschillende varianten. De een was nog spannender dan de ander: één van de ontwerpen doet denken aan de vertrekhal van de Holland-Amerikalijn dat het bureau ontwierp in 1946, een ander ontwerp bevat een soort verkeerstoren en een hellingbaan waardoor auto's op het dak zouden kunnen parkeren.

Discussies

Pas in 1946 ging het bouwproces van start. De ontwerpen die bij de eerste bouwbesprekingen ter tafel kwamen waren een stuk soberder dan de schetsen uit '43. Wel was de hellingbaan nog aanwezig, maar die moest snel wijken door de realiteit van dat moment: materialen waren erg schaars en in veel gevallen alleen op de bon te verkrijgen. Ook de versoberde ontwerpen waren echter vernieuwend. Niet alleen door de ijzeren constructie en de bijna geheel uit glas opgetrokken puien, maar ook door de strenge samenhang tussen vorm en functie. Elk element van de stukgoedoverslag kreeg een plek in het gebouw, elke ontwerpbeslissing werd genomen op basis van soms flinke discussies tussen architect

en opdrachtgever. Backx trad in de kleinste details als het ging om het comfort en de verheffing van werknemers: hij bepleitte ruimere douches (hoe dan ook al een unicum in die tijd) en wc's voor het personeel, ronde tafels in de kantine voor beter onderling contact tussen werknemers en een bibliotheek ter lering en vermaak.

De bouw ging Backx lang niet snel genoeg. Naast de materiaalschaarste liep hij aan tegen trage vergunningverlening. Pas medio juni 1947, een jaar later dan gepland, werd begonnen met het bouwrijp maken. Ook de consciëntieuze Van den Broek zat hem soms in de weg. Backx' haast leidde er toe dat er concessies moesten worden gedaan op de kwaliteit van de bouwmaterialen, iets wat voor Van den

Broek onacceptabel was. Het ging er soms heftig aan toe, zo blijkt uit de bouwverslagen. Van den Broek wilde zijn gebouw tot in detail optimaal laten functioneren, en was niet bang dat er door te drukken.

Doelbewust

Hoewel het gebouw nog niet helemaal af was, werd het op 22 oktober 1948 feestelijk geopend. In de gelegenheid van de opening verschenen editie van *THB-nieuws*, het bedrijfsblad, blijkt uit verschillende artikeltjes dat de idealen van opdrachtgever en architect goed tot uiting waren gekomen in het gebouw. Een werknemer schreef dat hij het gebouw bijzonder geslaagd vond, vooral omdat de >

'mindere man' daarbij niet vergeten was. Daarnaast: 'de cantine, de wasgelegenheden, enz. mogen gezien worden!'

Ook Van den Broek was tevreden met het resultaat, zo blijkt uit zijn bijdrage. Hij schrijft dat het complex meer is dan een moderne architectuurgril: 'Niet alleen dus doelmatig (...), vooral ook doelbewust, want in de aaneenvoeging [van functies] moet niet alleen dat praktische gebruik spreken, maar ook iets duidelijk worden van de taak van het gebouw in die

het pand tot bedrijfsverzamelgebouw door particulier Rob Kooij, die het gebouw kocht in 2003. Hij heeft het pand vanuit ruïneuze toestand weten op te knappen tot een gewilde werkplek. Het gebouw past zijn nieuwe functie als een mooie tweedehands jas. Over moedige ondernemers gesproken. <

... om het pand in de jaren negentig van sloop te redden was inmenging nodig van het Comité Wederopbouw

menselijke samenleving. (...) Daarom treffen goede gebouwen niet alleen door hun schoonheid, noch alleen door hun praktische inrichting, doch door hun relatie met die menselijke samenleving.' Volgens hem was dat de kern van de moderne architectuur: dat niet de diepzinnige kunstenaar-architect centraal stond, maar dat bouwen een 'directe uiting van werkzaamheid van de menselijke gemeenschap' was geworden.

Herwaardering

Nog geen twee decennia is het gebouw in gebruik geweest. Na de fusie van Thomsen's Havenbedrijf met Müller & Co in 1967 werd het gebouw incidenteel geopend voor een afscheidsreceptie voor pensioengerechtigde werknemers en als opslag voor archieven. Het pand werd uitgewoond door krakers en prostituees van de Keileweg. Getuige de uitspraak 'al een vat, kist of krat van Van den Broek en Bakema gehad?' was de architectuur van het bureau niet bijster populair meer, en om het pand in de jaren negentig van sloop te redden was inmenging nodig van het Comité Wederopbouw.

Dat het gebouw niet voldoet aan het cliché van de moderne blokkendoos blijkt nog steeds. De indeling van het gebouw is kraakhelder, de detaillering is van een schoonheid die je in weinig naoorlogse gebouwen tegenkomt. De herwaardering van het pand werd in gang gezet dankzij de herbestemming van

Dit verhaal is een bewerking van de scriptie *Apparatuur van de gemeenschap. Verheffingsidealen in de architectuur van J.H. van den Broek* (Rijksuniversiteit Groningen, 2011) die is na te lezen op: www.hildesennema.nl/scriptie

Openstelling Vertrekhal Oranjelijn

Op 21 december 2013 tussen 10.00 en 17.00 uur wordt de Vertrekhal opengesteld voor publiek. Bezoekers zijn welkom en worden rondgeleid door gidsen.

Benjamin Franklinstraat 507
3029 AC Rotterdam

Gyz La Rivière

column

fotografie Roel van Tour

Geeft acht

Column acht. Echter dit achtste nummer is alweer de laatste Meent in deze vorm. Wellicht ook mijn laatste column voor het Historisch Genootschap. Acht nummers dus. Maar ja, als beide rondjes van het getal acht, mits even groot, een kwartslag worden gedraaid dan ontstaat een lemniscaat, oftewel oneindigheid. Wat ik wil zeggen, ons werk is nooit klaar. Mijn overtuiging is dat je niet vooruit kunt zonder achterom te kijken. Ja, bij jullie lezers zit dat wel snor, dit geldt helaas niet voor de gemeente Rotterdam. Hoewel, de laatste jaren een kentering is aangebroken. Er heerst gelukkig meer historisch besef, ofschoon we hier heel lang op hebben moeten wachten. Althans dat gevoel heb ik.

Want waarom, bijvoorbeeld, de geweldige vogels aan de Kruiskadezijde – van de baksteenmozaïekwand van kunstenaar Jan Bezemer aan het inmiddels helemaal gesloopte Spinoza-gebouw uit 1960 – ook zo nodig moesten wegvliegen? Wij blijven ons druk maken over dat soort zaken en dat scheidt een band met ons gelul over vroeger, nietwaar? Onze strijd gaat door en die zal oneindig zijn. Met of zonder Meent. Ja ik Meent 't.

Terug naar acht. Want het getal acht komt ook voor in de rij van Fibonacci. Deze reeks getallen begint met 0 en 1 en vervolgens is elk volgende element van de rij steeds de som van de twee voorgaande elementen. Deze reeks bezit interessante eigenschappen en verbanden met onder andere de gulden snede. En die gulden snede heeft schoonheid en deze verhouding komt veel voor in de klassieke architectuur, schilderkunst, fotografie en in de natuur zelf. Dus misschien is na acht nummers dit blad toe aan bezinning. Meent had net niet genoeg schoonheid in zich om te overleven. Meent heeft de gulden snede niet goed genoeg toegepast.

De wil was er, en het belangrijkste, de honger onder de Rotterdammers naar boeken en berichtgeving van en over Rotterdam, oude foto's, verhalen, films en noem maar op, is enorm. In de snelheid van Rotterdam en hoe het telkens maar blijft veranderen van uiterlijk ligt een enorme behoefte voor een pas op de plaats. Deze behoefte is er onder oude en jonge Rotterdammers. Van de gratis krant *De Oud Rotterdammer* tot en met de website *Vers Beton*. Het gaat er dus om, de juiste snede te vinden. Zeker in een tijd van alomvattende aanwezigheid van media. Rotterdam heeft vele tijdschriften gehad die maar een paar nummers hebben geteld. Zoals *Hard Werken*, *Rotterdams Mooi*, *Weena*, *Transito*, *Krakatau*, *Nieuw Rotterdam*, *KAAT* en vele anderen. Tel daarbij op de hoeveelheid verdwenen kranten zoals *Het Rotterdamsch Parool*, de *Rotterdammer*, *De Maasbode*, *Het Vrije Volk*, *Rotterdams Nieuwsblad* en ga zo maar door. Dit getuigt van een enorme kaalslag. En dan hebben we het nog niet eens over die verdomde Belg die er met ons NRC'tje vandoor is gegaan.

Het verklaart van goed inzicht om al die kleine eilandjes die Rotterdam nu rijk is zoals het *AD/Rotterdams Dagblad*, *stadslog.nl*, *trendbeheer.com*, *bogue.nl*, *versbeton.nl*, *weownrotterdam.nl*, *grazen.nl*, *Erasmus Magazine*, *vandaagmorgen.nl*, *ISSUES Magazine*, *Zo ZUID*, *Gers!*, *Passionate Platform*, *Puntkomma*, *De Oud Rotterdammer* en vele anderen en ja ook de Meent samen te laten werken aan bijvoorbeeld het in ere herstellen van het tijdschrift *Groot Rotterdam* van lang geleden. Ditmaal online en wekelijks op landelijk papier te lezen. Uitsproken en arrogant, want waarom niet?

Begin dus gewoon weer bij 0 en hou je aan de motivatie van de rij van Fibonacci. Na 8 heb je 13, dan 21, 34, 55, 89 en voor je het weet ben je al bij nummer honderdvierenveertig. Hups! <