

Apparatuur van de gemeenschap

Verheffings- en gemeenschapsidealen in
de architectuur van J.H. van den Broek



Hilde Sennema

Masterscriptie van R. (Hilde) Sennema
Studentnummer: S1395335
Studie: Master Kunstgeschiedenis
Afstudeerrichting: Architectuur- en stedenbouw
Begeleider: Prof. dr. A. van der Woud
Definitieve versie: 8 maart 2011

Inhoudsopgave

1. De idealen van een architect

1.1 De Kweekschool en de 'strijd voor het hogere' — 9

1.2 Illustere voorbeelden — 12

1.3 Nieuwe Bouwer? — 15

1.4 De idealen van een bureau — 17

Intermezzo: Broekbakema en de genealogie van het bureau — 19

2. De elite, de stad en de haven 22

2.1 Schaduwkabinet vol idealen — 23

2.2 De elite en de stad: wederopbouw — 26

2.3 De elite en de haven: Thomsen's Havenbedrijf — 30

3. Van den Broek in het naoorlogse architectuurdiscours 40

3.1 Synthese en antithese in de wederopbouwarchitectuur — 41

3.2 Het functionalisme en de 'menschelijke betekenis der opgave' — 42

3.3 Ideeën in uitvoering: professionalisering en institutionalisering — 43

3.4 Geleding en verheffing — 44

4. Apparatuur van de gemeenschap: het poortgebouw van Thomsen's Havenbedrijf 46

4.1 Het gebouw en de haven — 47

4.2 Bouwgeschiedenis — 58

Intermezzo: Rotterdamse havengebouwen van Brinkman, Van den Broek en Bakema — 66

4.3 De apparatuur in gebruik — 67

4.4 Tand des tijds: herwaardering en herbestemming — 73

Conclusie 78

Bronnen 80

Inleiding



Het Vierhavengebied in Rotterdam moet in 2040 de thuishaven zijn voor klimaatneutrale woningbouw, een Climate Campus en een levendig stedelijk gebied. Nu is het gebied nog een prototype van de twintigste-eeuwse haven: loodsen over de lengte van de kaden, bedrijvigheid van af- en aanrijdend transport, havenkranen zo ver als het oog reikt en de Maas als levensader. Door de (voormalige) functie heeft de plek een uitstekende infrastructuur en een bijzondere uitstraling; het is dan ook niet verwonderlijk dat juist dit gebied onderdeel uitmaakt van het ambitieuze Stadshavensproject. De herbestemming van de Stadshavens, een samenwerking van de Gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf, is een reactie op de schaalvergroting en verplaatsing van de havens naar het westen, dat met het gereedkomen van de Tweede Maasvlakte in een stroomversnelling is geraakt.¹

Tenminste één van de gebouwen in het Vierhavengebied is al herbestemd. Op de kade bij de Lekhaven staat een niet direct in het oog springend pand, dat bij nader inzien toch een moderne, monumentale verschijning is. Het gebouw, dat nu Vertrekhal Oranjelijn heet, heeft van 1948 tot 1968 op deze kade dienst gedaan als poortgebouw tussen loodsen van Thomsen's Havenbedrijf. Het gebouw is de directe aanleiding tot het onderwerp van deze scriptie en dient ervoor als case study; centraal in deze scriptie staat namelijk J.H. van den Broek (1898-1978), de architect van dit gebouw. Als er iemand, al was het alleen al op grond van afkomst, in aanmerking kwam voor het ontwerp van dit gebouw, dan was hij het wel.

Als geboren en getogen Rotterdammer woonde hij vanaf zijn zestiende op een steenworp afstand van de toen juist in aanbouw zijnde Lekhaven. Het is zeer waarschijnlijk dat Van den Broek verantwoordelijk was voor het ontwerp, dat op naam

staan van het bureau Brinkman & Van den Broek, aangezien Brinkman al snel na Van den Broeks toetreden in 1937 ziek werd en de dagelijkse leiding van het bureau overliet aan zijn partner.² Het gebouw was al klaar nog voordat J.B. Bakema zich in 1948 associeerde met het bureau. Het ontwerp vormt een ijkpunt in het oeuvre van Van den Broek: enerzijds omdat de ontwerpen voor het gebouw prototypisch zijn voor deze autonome periode, anderzijds omdat het inzicht geeft in de ideeën en idealen die hij tijdens en vlak na de oorlog in toenemende mate uitdroeg over samenleving en architectuur. Want hoewel Van den Broek vaak wordt afgeschilderd als rationeel en zakelijk, vooral in vergelijking met Bakema, laat juist deze periode het idealisme in zijn werk zien.³ Zijn actieve deelname aan verschillende commissies voor wederopbouw in Rotterdam toont een gedrevenheid die voortkwam uit een vaste overtuiging dat de naoorlogse samenleving fundamenteel anders zou worden dan de vooroorlogse en dat architectuur en stedenbouw daar een belangrijke rol in moesten spelen. Zijn gedrevenheid en overtuiging staan centraal in de beantwoording van de onderzoeksvraag: *Hoe houden de sociale en maatschappelijke idealen van Van den Broek verband met die van de Rotterdamse elite in het interbellum en de Tweede Wereldoorlog, en hoe verhouden deze idealen zich tot zijn ideeën over architectuur en stedenbouw (in het bijzonder zijn ontwerp voor het poortgebouw van Thomsen's Havenbedrijf uit 1948) in die tijd?*

Hoofdstuk 1 behandelt Van den Broeks 'geestelijke drijfveren' zoals die al in zijn jeugd te herkennen zijn en bekijkt hoe die drijfveren naar voren komen in zijn carrière tot vlak voor de Tweede Wereldoorlog. Daarbij wordt geschiedschrijving over Van den Broek en de duiding daarvan in de twintigste eeuw kritisch bekeken: er is daarin nauwelijks



< De Vertrekhal, hier ten opzichte van de torens aan het Marconiplein, ligt middenin het gebied waar het ambitieuze project Stadshavens tussen nu en 2040 wordt gerealiseerd.

> De Vertrekhal gezien naar het westen vanuit de Keilestraat.

aandacht voor zijn maatschappelijke idealen, noch voor die van de opdrachtgever. Dat de architectuurgeschiedenis over Van den Broek zich voornamelijk richt op de zakelijke, formele kant is niet verwonderlijk. Het is zijn werk (of de perceptie van zijn werk) dat daartoe uitnodigt, maar meer nog is het de wetenschap zelf die zakelijke argumenten altijd verkiest boven argumenten die met persoonlijke drijfveren te maken hebben. In zijn boek over de rol van de Rotterdamse elite in de stedenbouw van hun stad, beschrijft Len de Klerk eenzelfde probleem: 'Kennelijk kan een op materieel tastbare en rationeel begrijpelijke verklaringen georiënteerde sociale wetenschap (...) moeilijk uit de voeten met geestelijke drijfveren. Ze laten zich dan ook moeilijk in modellen en theorieën persen. Dit is ook toe te schrijven aan de trend om voor een verschijnsel of handeling monocausale verklaringen te zoeken. Zijn eenmaal praktische drijfveren gevonden als verklaring, dan worden idealistische of religieuze motieven als minder ter zake afgedaan, als ze al genoemd worden.'⁴

In het tweede hoofdstuk worden de idealen en ontwerpen van Van den Broek in de context geplaatst van het Rotterdam van het einde van de Eerste Wereldoorlog tot vlak na de Tweede. De elite die in die tijd actief was om in Rotterdam zowel maatschappelijke als ruimtelijke verbeteringen door te voeren, was essentieel voor de ontwikkeling van het werk van Van den Broek en dat van het bureau Brinkman & Van den Broek. De belangrijke rol van het bureau binnen de wederopbouw van Rotterdam komt aan bod, maar de nadruk ligt op de haven. Een van de belangrijkste opdrachtgevers van het bureau tijdens de Tweede Wereldoorlog was namelijk J.Ph. Backx, directeur van het vooruitstrevende Thomsen's Havenbedrijf en belangrijk speler in de wederopbouw van de Rotterdamse binnenstad. Daarnaast was Backx een groot

voorzitter van de wijkgedachte en representant van de doorbraakgedachte in de politiek. De belangrijke rol die Van den Broek toebedeeld kreeg door onder anderen Backx, leidde ertoe dat hij zich welbewust mengde in de discussie over de manier waarop Nederland weer opgebouwd moest worden. Opvallend is de rol van Van den Broek daarin: hij toonde zich mild over stijlverschillen en benadrukte het belang van eenheid tussen de verschillende stijlen en disciplines om het maatschappelijk belang te dienen. Hoofdstuk 3 behandelt deze discussie en de doorbraak die Van den Broek in de architectuur wilde bewerkstelligen.

De sociale idealen van Backx en Van den Broek komen samen in hoofdstuk 4, waarin het poortgebouw van Thomsen's Havenbedrijf aan de Lekhaven (dat sinds 2006 Vertrekhal Oranjelijn heet) als case study dient. Waar de wijkgedachte 'de stedenbouwkundige variant op het politieke idee van de doorbraak' is genoemd, laat de geschiedenis van het poortgebouw zien dat ook minder voor de hand liggende architectuur doorspekt kan zijn met verheffingsidealisme.⁵ Het poortgebouw is een bijna vanzelfsprekende culminatie van de in de voorgaande hoofdstukken beschreven onderwerpen. Aan de hand van archiefonderzoek zijn het programma van eisen en de bouwgeschiedenis van het pand gereconstrueerd. Ten slotte volgt een geschiedenis van functieverlies, verloedering en herbestemming waarbij het particuliere opdrachtgeverschap van de huidige eigenaar, Rob Kooij, niet onderdoet voor dat van zijn voorganger, Jan Backx.

Voor het onderzoek is gebruik gemaakt van vakliteratuur uit zowel de behandelde periode als meer recente uitgaven. Bij het tweede hoofdstuk is aanvullend gebruik gemaakt van archiefmateriaal van de verschillende Rotterdamse



wederopbouwcommissies waar Van den Broek lid van was. Het laatste deel van het derde hoofdstuk is voornamelijk gebaseerd op archieven van het poortgebouw van Thomsen's Havenbedrijf, die zich in het Gemeentearchief Rotterdam, het Nederlands Architectuurinstituut (NAi) en in het archief van Broekbakema bevinden. Daarnaast hebben verschillende betrokkenen hun persoonlijke bijdrage geleverd in de vorm van interviews.

Noten inleiding

- 1 Stadshavens 2009
- 2 Ellen Smit, 'Broek, Johannes Hendrik van den (1898-1978)', in *Biografisch Woordenboek van Nederland*. Geraadpleegd via: <http://www.inghist.nl/Onderzoek/Projecten/BWN/lemmata/bwn6/broek> op 5 augustus 2010
- 3 Zie voor deze tegenstelling bijvoorbeeld Salomons 2000 en Weeber 2002
- 4 De Klerk 1998, 17
- 5 Montijn 2002, 87



< Gevels aan de straat- en havenzijde van de Vertrekhal. Rechts de Lekhaven gezien vanuit de Vertrekhal.

> De bedrijven die zich in de Vertrekhal hebben gevestigd.

1. De idealen van een architect



De Van Nellefabriek in Rotterdam werd in opdracht van C.H. van der Leeuw, directeur van Van Nelle, ontworpen door Brinkman & Van der Vlugt. Op de voorgrond liggen de Schiehallen, koffie-, thee- en tabakpakhuizen ontworpen door Brinkman & Van den Broek in 1942-1943. In 2004 zijn de Schiehallen herbestemd tot kantoorruimte door Broekbakema; het bureau is daar sindsdien gevestigd.

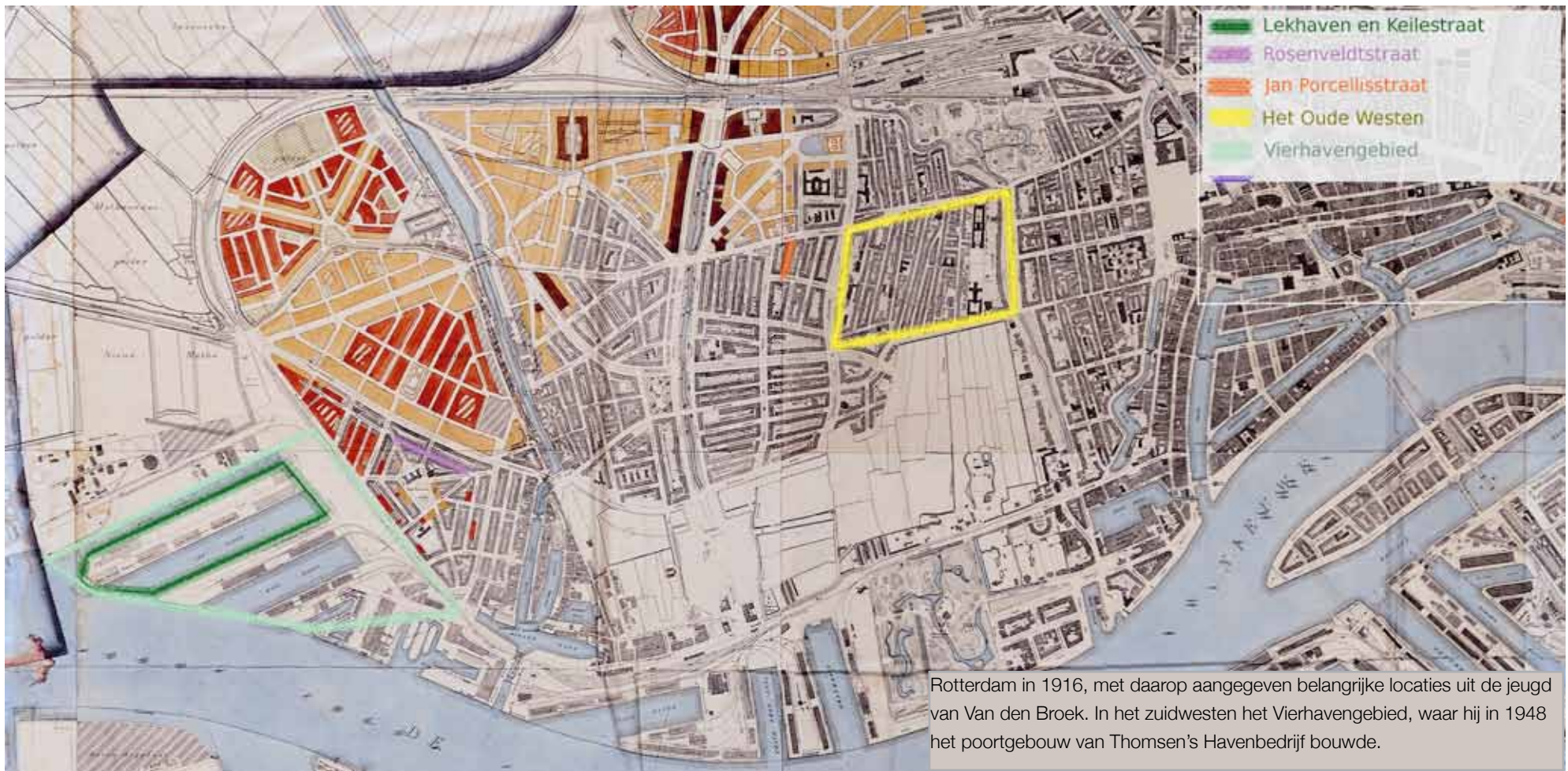
1.1 De Kweekschool en de 'strijd voor het hogere'

Rotterdam in het interbellum was de stad van F. Bordewijks *Karakter*. Krotten en stinkende stegen waren het decor, onrechtvaardige machtsverhoudingen de orde van de dag. Een jongen uit een eenvoudig milieu als Jacob Willem Katafreuffe, die ging studeren en zelfs een aanzienlijke baan kreeg, was de uitzondering die de regel bevestigde.

In 1898 werd Johannes Hendrik van den Broek geboren in het Oude Westen van Rotterdam. De bouwpraktijk werd Van den Broek met de paplepel ingegoten: hij was de oudste zoon van Leendert van den Broek, een van de vele zelfstandige aannemers die de stad rond het fin de siècle groot maakten. De plekken waar hij opgroeide volgen de ontwikkeling van de stad. De eerste vermelding van Leendert van den Broek als

bouwkundige in oude adresboeken dateert van 1905. Hij woonde toen op de Jan Porcellisstraat 15 in het Nieuwe Westen, een splinternieuwe straat die in 1903 was opgeleverd door een aannemer als Leendert van den Broek zelf. In het adresboek van 1914 wordt Van den Broek vermeld als woonachtig in de Rosenveldtstraat in de nieuwe wijk Bospolder, die grensde aan het destijds in aanbouw zijnde Vierhavengebied.¹

Ondanks zijn afkomst was het niet vanzelfsprekend dat Van den Broek de bouw inging: 'Mijn vader was timmerman, bouwondernemer. Maar ik mocht dat vak niet in. 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





De woning aan de Jan Porcelisstraat (links) en de woning aan de Rosenveldtstraat.

ik het toch machtig interessant.² Hij schreef zich dan ook in 1913, op 14-jarige leeftijd, in bij de Rijkskweekschool in Nijmegen. 'Ik had een fantastische onderwijzer op de lagere school. Daar had ik een grote eerbied voor. Een rooie drankbestrijder. (...) Dat was zo'n man, die gaf aan z'n beste leerlingen Franse en Engelse les, en tekenen. Dat laatste daar was ik nogal goed in en dus zei die tegen mijn vader: die moet een vak in waar hij moet tekenen.' Ook op de MULO blonk de jonge Van den Broek uit: 'Mijn oude onderwijzers gaven me extra les in taal en rekenen en ik moest dan maar proberen om onderwijzer te worden. Een volkomen avontuurlijke onderneming was dat. Ik zou naar de rijkskweekschool, waar je er maar zo'n zes van had. Maar ik deed toelatingsexamen met een hoog cijfer.'

Mineke van Essen, oud-kwekeling en historisch pedagoog, bevestigt deze gang van zaken: volgens haar boden Rijkskweekscholen 'slimme jongens uit eenvoudige milieus' de gelegenheid om met een inhoudelijke opleiding een aanzienlijke baan te verwerven. De opleiding was populair: alleen in Nijmegen waren er 140 rijkstoelagen te verdelen, terwijl er jaarlijks gemiddeld 450 aanvragen binnenkwamen.³ Toch was het onderwijs minder diepgaand en veelomvattend dan op de kweekschool van later in de twintigste eeuw: het curriculum bestond uit niet meer dan een diepgaande behandeling

van schoolvakken (rekenen, taal, geschiedenis), waardoor de kwekeling nauwelijks iets mee kreeg van 'speciale vakken, opvoeding en onderwijskunde'.⁴

Een ouderwets instituut als de rijkskweekschool was een dankbare voedingsbodem voor 'rode' sympathieën onder studenten. Een belangrijk aanjager daarin was Theo Thijssen, die later als schrijver van ondermeer *Kees de jongen* en *De gelukkige klas* bekend werd, maar ook sociaaldemocratisch politicus was. In 1897 maakte hij vanaf de Haarlemse kweekschool de schoolkrant *Baknieuws*, weekblad voor den vrolijken bakkeling voor alle kwekelingen in den lande toegankelijk.⁵ De doelstelling van het blad was in eerste instantie dat de kwekelingen elkaar beter leerden kennen, maar bij nader inzien ook idealistischer van karakter: 'Jongelingen, die met een verheven doel studeeren, moeten ook verheven gedachten hebben, moeten idealen hebben, die grootsch en edel zijn.'⁶

Baknieuws hield in 1899 op te bestaan, maar de emancipatie van de kwekeling was niet meer weg te denken van de scholen. In 1903 werd door Rijkskwekelingen in Nijmegen en Maastricht de *Kweekelingenbode* (in kwekelingenjargon K.B.) opgericht, een belangrijk propagandaorgaan voor twee bewegingen die zich onder de kwekelingen hadden verspreid. De eerste was de vrije omgang (V.O.) tussen jongens en meisjes. In het kader van de V.O. werden excursies in de natuur en lezingen georganiseerd waarbij, in theorie, jongens en meisjes vrij en onbeschaamd met elkaar om konden gaan. Die omgang was overigens volstrekt asexueel (volgens Van Essen was de 'kern van de V.O. dat deze onder geen voorwaarde mocht ontaarden in 'vrijomgang') en leverde vooral de vrouwelijke kwekelingen veel op: ze werden in ieder geval door hun medestudenten steeds meer als gelijke behandeld.⁷

De tweede kenmerkende kwekelingenbeweging was geheelonthouding. De geheelonthouders waren georganiseerd in de *Kweekelingen Geheelonthouders Bond* (K.G.O.B.), die speciale bijeenkomsten organiseerde waarbij jongens en meisjes verbonden werden in hun 'strijd voor het hogere'. Deze strijd leek vooral innerlijk van karakter en had in ieder geval niets met godsdienst te maken. Wel hield het verband met de voorliefde voor hogere kunst, zoals moderne poëzie en literatuur van de Tachtigers. Ook de K.B. besteedde veel aandacht aan de hogere kunsten, wat overigens niet door alle lezers werd gewaardeerd: volgens Van Essen had 'de gemiddelde kwekeling (...) niet veel op met avant-gardistische literatuur, maar wilde gewoon geamuseerd worden'.⁸

Het 'eigengereide en zelfstandige jong-zijn' van de nieuwe kwekelingen ging in tegen de heersende, degelijke idealen over de (mannelijke) leerkracht. In reactie op al het revolutionaire wat omging in zijn school, beschreef de toenmalige directeur van de Haarlemse kweekschool de ideale leerkracht als volgt: 'Hij moet liefde hebben voor zijn

werk; hij moet gaarne met kinderen omgaan. Voorts moet hij een man zijn van veelzijdige kennis, beschaafd in taal en manieren, die geduld heeft met de gebreken en zwakheden zijner leerlingen; niet driftig, maar vooral niet saai; opgeruimd van humeur, maar toch ernstig bij zijn werk; ijverig, vol toewijding en stipt rechtvaardig en vooral een man met een vasten wil.⁹ Hoewel de gevestigde orde het liever niet zag, gingen de K.B. en de K.G.O.B. door met hun activiteiten. Het karakter van de kweekschool veranderde in 1920 geheel toen het een tertiaire opleiding werd: de kwekeling in spe had een diploma van het voortgezet onderwijs nodig om toegelaten te worden.¹⁰

Van den Broek was zich bewust van de emancipatie en het politieke engagement onder de leerlingen van de Rijkskweekschool. 'Op de kweekschool in Nijmegen waren we allemaal rood. (...) Ik was lid van de kwekelingengeheelonthoudersvereniging, een merkwaardig idealisme in die dagen (...). Wij organiseerden lezingen en zo hadden we een keer de rooie schrijver A.M. de Jong uitgenodigd. Dat stond op de aanplakbiljetten en die hingen we ook thuis bij de leden op. Ik ook. Mijn vader zag het en zei: ben je verdomme helemaal? Die rooie vent!?'¹¹

Echt rood of politiek bewust is Van den Broek nooit geworden. 'Ik stemde gewoon nooit. Hou het daar maar op. Dat gekift in de politiek. Ik ging het gewoon niet uitpluizen. Ik vond het niet zo belangrijk.'¹² Wel was hij een schoolvoorbeeld van het gedachtegoed van de sociaaldemocratie: afkomstig uit een arbeidersgezin had hij zich door scholing weten te verheffen tot de middenklasse. Het hield niet op bij de kweekschool. Nadat hij in 1917 zijn akte lager onderwijs had behaald, verwierf hij na een korte dienstperiode in 1919 ook nog de LO-akte in wiskunde. Hierna deed hij staatsexamen om toegelaten te kunnen worden op de Technische Hogeschool in Delft.¹³ Zelf zei hij daarover: 'Het heeft me allemaal wel meegezeten.'¹⁴



Jonge Jo van den Broek, vermoedelijk in zijn Kweekschooljaren.

1.2 Illustere voorbeelden

Van den Broek maakte zijn keuze om naar de Technische Hogeschool in Delft te gaan om bouwkunde te studeren vermoedelijk niet direct vanuit maatschappelijk engagement. Wat precies zijn drijfveer was, naast de fascinatie voor de door zijn vader gebouwde panden, is lastig te achterhalen. In het boek *Maak een Stad. Rotterdam en de architectuur van Van den Broek* maakt architectuurhistoricus Wouter Vanstiphout gebruik van een categorisering om de positie van Van den Broek in de geschiedenis van de moderne Nederlandse architectuur beter te begrijpen. Hij maakt in navolging van Auke van der Woud in zijn boek *Waarheid en Karakter* onderscheid tussen '... enerzijds de 'idealistische rationalisten' die een nieuwe stijl wilden creëren door de constructie tot de metafysische essentie van het bouwwerk te maken, en anderzijds de 'realistische rationalisten' die de eisen van de industriële maatschappij trachtten te beantwoorden met functionele en samenhangende gebouwen'.¹⁵

1.2.1 Idealistische realisten: Berlage en Oud

H.P. Berlage (1853-1934) was zo'n idealistische rationalist.¹⁶ Door zijn zoektocht naar zuivere, rationele vorm zagen architectuurgeschiedschrijvers als Siegfried Giedion Berlage als verlosser van de kwalen van de negentiende-eeuwse stad. Berlages eerste grote gebaar in de negentiende-eeuwse stad, de Koopmansbeurs in Amsterdam (1898-1903), beantwoordde met zijn ongestucte bakstenen muren, evenwichtige gevelindeling en 'ascetische' vormtaal voor Giedion aan 'the demand for a purified architecture'.¹⁷ Die vraag naar een zuivere, eerlijke architectuur leefde vooral onder jonge architecten. Giedion citeert in dat verband de architect Victor Bourgeois, die rond 1914 aan de Academie in Brussel studeerde. Volgens Bourgeois waren er 'slechts twee namen [die] de jonge mannen fascineerden: Berlage en Frank Lloyd Wright.' Al zouden jongere generaties een andere kant uitgaan, ze hadden volgens Giedion allemaal 'eerbied voor zijn artistieke integriteit'.¹⁸ Op de eerste bijeenkomst van het Congrès Internationaux d'Architecture Moderne (CIAM) in La Sarraz, in 1928 georganiseerd door Giedion, was de 72-jarige Berlage de oudste aanwezige. Hoewel hij nog wist te imponeren met een lezing over de relatie tussen architect en overheid, zag Giedion hier wel een groot verschil tussen de nieuwe generatie en de oude Berlage: waar de jongeren alleen maar de nieuwe uitgangspunten bediscussieerden, kwam Berlage met een keurig voorbereide lezing over een degelijk onderwerp, en las deze voor in 'onverstoorbare ernst'.¹⁹

Berlage had, op een deel van het stedenbouwkundig plan voor Tuindorp Vreewijk na, nooit gebouwd in Rotterdam. Toch maakte ook Van den Broek er geen geheim van bewondering te hebben voor Berlage. Hij noemt hem bij meerdere

gelegenheden als belangrijke invloed op de moderne architectuur; zijn deelname aan het CIAM congres in La Sarraz vindt Van den Broek zelfs bewijs van invloed op de internationale architectuur.²⁰ Concreet zag hij Berlage als voorloper in het proces van vereenvoudiging en modernisering in de architectuur en keek daarbij vooral, net zoals Giedion, naar de Beurs in Amsterdam: 'Eerst treedt daarin een steeds grotere vereenvoudiging op van den "bouwstijl" van het oorspronkelijk ontwerp om tenslotte een definitieve vorm te krijgen in een wezens-echte uitdrukking van de baksteen als materiaal en constructie (...).' Van den Broek was echter niet kritiekloos en nam het Berlage kwalijk dat hij 'de constructieve mogelijkheden der moderne ijzer- en betonconstructies, in zijn tijd nog volop in ontwikkeling, nog niet voldoende had kunnen overzien en later zelfs onvoldoende waardeerde'.²¹

Van den Broek achtte twee componenten in Berlages werk kenmerkend voor de ontwikkeling van de Nederlandse bouwkunst: de ideële uitdrukking van het materiaal (in tegenstelling tot bewust historiseren door middel van dat materiaal) en een schikking van de ruimtes gebaseerd op hun functie. Toch zag hij niet zichzelf, maar de meer traditionele A.J. Kropholler en W. Kromhout als de echte erfgenamen van Berlage. Van den Broek herkende in het werk van deze architecten 'afgewogenheid' in het gebruik



Feest na afloop van de CIAM-bijeenkomst in Le Sarraz, 1928. H.P. Berlage staat als eminence grise tussen de jonge architecten: derde van links met de witte sik. Geheel rechts Mart Stam met een lampion over zijn hoofd, links daarvan Gerrit Rietveld.

van materialen en de plaatsing van de verschillende functies. Hij zag zelfs een tendens van groeiende kwaliteit bij deze groep 'ideëel-romantici, met een voorkeur voor een zeker traditionalisme in vorm en materiaal'.²² Waar Van den Broek deze 'baksteen-, hout- en pannenarchitectuur' nog wel aanvaardbaar vond, was de architectuur bij de Amsterdamse School onder leiding van De Klerk verworpen tot een 'fantastisch-romantische ontwikkeling, een expressionisme, dronken van wellust aan het materiaal'. Kwalijker vond Van den Broek echter de afwezigheid van het sociale idealisme dat de Amsterdamse volkswoningbouw zo bekend had gemaakt: de Amsterdamse School was 'blind voor de sociale en functionele waarde van het element, waaruit zij werd opgebouwd: de volkswoning'.²³

Door zijn architectuur en ideeën heeft J.J.P. Oud (1890-1963) dan ook een logischer en beter te onderbouwen invloed gehad op Van den Broek. Hij beschreef zijn bewondering voor Oud, in het bijzonder zijn vooruitstrevende woningbouw in Rotterdam, na Ouds overlijden in tijdschrift *De Ingenieur* (1963): '[Oud] imponeerde mij diep met zijn beheerste ontwerpen voor de woonwijken in Spangen [1919-1920], Hoek van Holland [1926] en de Kiefhoek [1925-1930] (...) Dat hij als 25-jarig jong architect omstreeks 1915 het voetspoor van Berlage volgde, had minder betrekking op de vorm zijner ontwerpen als wel op de bezinning, waarmee ook hij de waarde van het eigentijdse bouwen als grondslag daarvoor zocht in plaats van de romantische vormen der stijl-imitaties of de kwasi-monumentaliteit der 19^e eeuw'.²⁴

Oud deelde Van den Broeks afkeer van de Amsterdamse School, maar zag in tegenstelling tot Van den Broek niets in het werk van mannen als Kropholler en Kromhout. Met zijn neiging naar een radicale avant-garde was Oud dan wellicht zelfs een idealistischer rationalist dan Berlage. Het deed Oud dan ook pijn hoe Berlage er geen geheim van maakte meer te zien in een door Oud verfoeide architectuur: 'Het is mij steeds diep-in een schrijnende teleurstelling U te zien bewegen, als voelde U er zich thuis, tussen een categorie van architecten, waar ik niets anders tegen heb dan het allerergste, n.l. dat zij ons vak, waarvan ik bovenal door U het mooie leerde zien, neerhalen tot op een niveau, waarop het de naam bouwkunst in geen enkel opzicht meer verdient'.²⁵

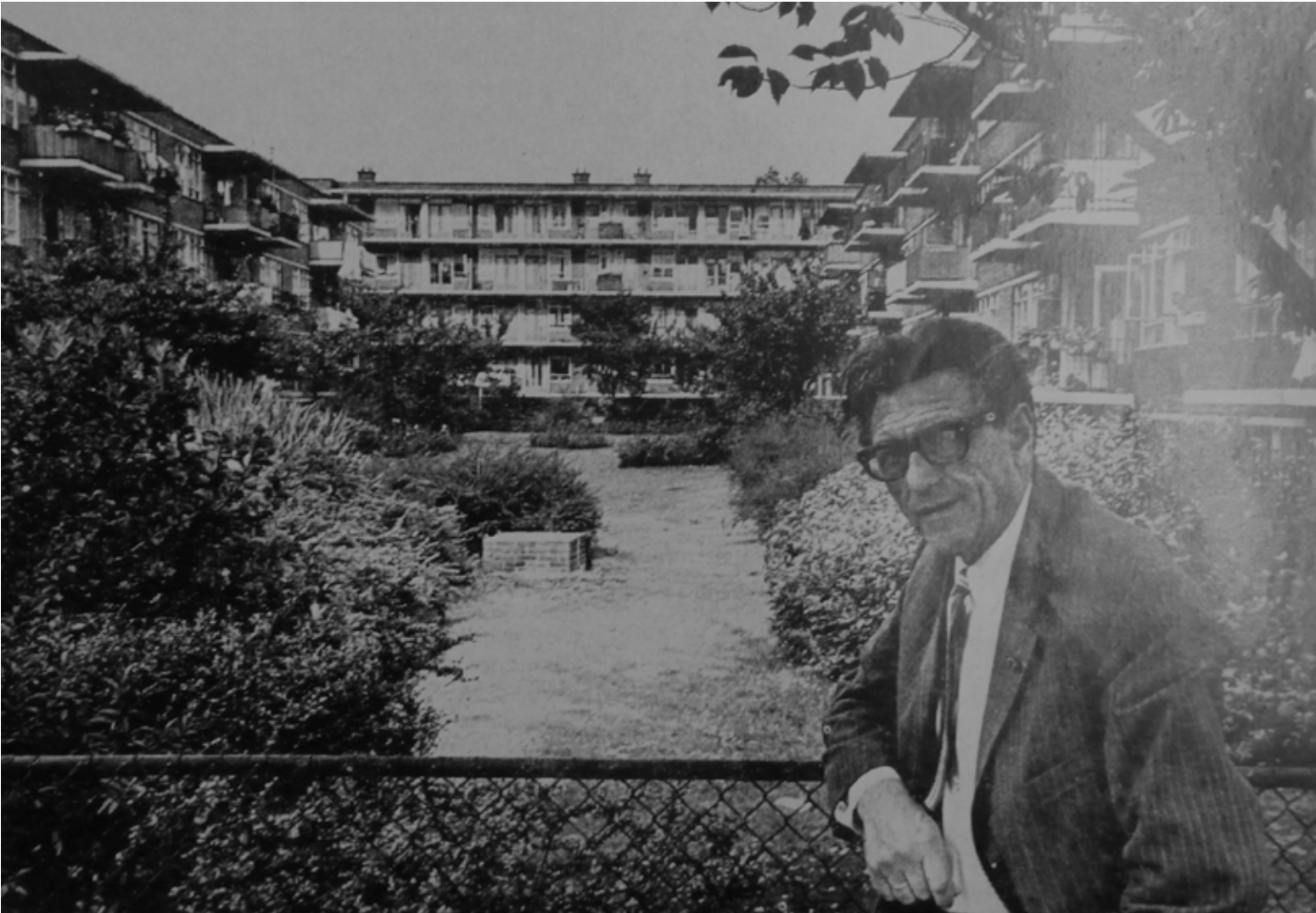
1.2.2 Delfts realistisch rationalisme

De tegenstelling tussen modern en traditioneel of het verfoeien van de Amsterdamse School was nauwelijks aan de orde tijdens de opleiding van Van den Broek in Delft. Zijn studententijd werd nog gekenmerkt door een sterke hiërarchie en academisme. In de geschiedschrijving over Van den Broek wordt er vrijwel altijd van uitgegaan dat hij zich in zijn latere ontwerpen sterk tegen zijn opleiding afzette, maar niets was volgens Wouter Vanstiphout minder waar. In *Maak een Stad* breekt hij een lans voor de traditie van de Beaux-Arts zoals die werd gedoceerd in Delft. Waar historici als Giedion de stijl verfoeiden vanwege de overdaad aan ornamentiek, laat Vanstiphout zien hoe het wat betreft constructie en plaatsing in de stad juist een 'rationele, liberale ontwerpopvatting' was.

Henri Evers (1855-1929) was hoogleraar in Delft terwijl Van den Broek daar student was. Zijn ontwerpopvatting, die hij in zijn inaugurele rede in 1902 introduceerde, beschreef hij zelf als volgt: 'een klare en schoone planindeling, klaar door den juisten samenhang der bestanddelen van het program, schoon door de harmonische ontwikkeling der ruimten, met juiste climax in de opvolging en in hun vorm de moreele betekenis van het gebouw weergevend.' Vanstiphout noemt Evers' ontwerp voor het stadhuis van Rotterdam (1913-1920) als voorbeeld van 'een zeer compacte bundeling van architectonische, stedenbouwkundige, installatietechnische en esthetische kennis. Het is, volgens de professionele ethiek van de Beaux-Arts, een totaliteit in zichzelf die een eiland van orde en technologie vormt in een zich hortend en stotend ontwikkelende stad.' Volgens Vanstiphout werd juist die professionele ethiek leidend in het latere werk van Van den Broek: '(...) het gebouw is ook verwant aan de projecten die Evers' student J.H. van den Broek veel later in en om Rotterdam zou realiseren in de jaren dertig en veertig. Tegen die tijd was elk ruimtelijk spoor van de Beaux-Arts uit het werk van Van den Broek verdwenen, maar de methodiek en de ruimtelijke logica bleven intact'.²⁶

Vanstiphout schaaft Evers en Van den Broek volgens eerdergenoemde categorisering onder de realistische realisten, die een eigentijds functionalisme belangrijker vonden dan een formele hervorming. Van den Broeks studietijd was dan ook veel minder progressief of politiek beladen dan zijn tijd op de kweekschool: door af te studeren in 1925 ontliet Van den Broek de ideologische strijd die de afdeling Bouwkunde van de Technische Hogeschool aan het einde van de jaren twintig in zijn greep hield. Deze was aangewakkerd door een groep socialistische corpsstudenten, wiens programma zich tegen de starre hiërarchie van de opleiding richtte en gelieerd was aan CIAM en de vooruitstrevende vormprincipes van de Nieuwe Zakelijkheid of het

Nieuwe Bouwen. Daarin was vooral de nieuwe hoogleraar M.J. Granpré Molière mikpunt van spot; door zijn katholicisme en traditionele opvattingen stond hij voor alles wat zij verafschuwden.²⁷



Van den Broek voor het Vroesenlaanblok (1929-1935) in 1971.

1.3 Nieuwe Bouwer?

1.3.1 Zelfstandig architect

De academische opleiding van Van den Broek liet lange tijd sporen na in zijn werk als zelfstandig architect. Vanstiphout laat in *Maak een Stad* dan ook zien dat de ontwerpen uit deze tijd niet direct voorbeelden waren van het Nieuwe Bouwen.²⁸ Dit terwijl Van den Broek in 1928 samen met collega-architect W. van Tijen naar de bijzonder vooruitstrevende woningbouw van Ernst May in Frankfurt was geweest; een moment dat veelal aangegrepen wordt om de 'modernwording' van Van den Broek aan op te hangen. Die conclusie kan volgens Vanstiphout naar 'het rijk der fabelen worden verwezen': in 1933 zond Van den Broek nog een prijsvraagontwerp in voor een beursgebouw in Teheran dat volgens Vanstiphout 'neoklassiek, symmetrisch en monumentaal' van aard was.²⁹

Een belangrijkere ontwikkeling in deze tijd was de vooruitstrevendheid in verwerking van het (sociale) programma, zoals duidelijk wordt uit het appartementencomplex aan de Vroesenlaan in Blijdorp, Rotterdam (1929-1935). Volgens Van den Broek zelf was dit complex '(...) mogelijk gemaakt door de rooie woningbouwvereniging en de Arbeiders Verzekerings- en Depositobank, die bereid was om wat meer te betalen. Ik was blij en ik heb pas veel later gemerkt wat het betekende. Overdekte speelplaats voor de kinderen, een tuin om op te kijken en het blok aan één kant open.'³⁰ De opening van het bouwblok week af van de overige blokken aan de Vroesenlaan en diende om een betere lichttoetreding in het gemeenschappelijke binnengebied te genereren. Daardoor opent het zich naar het Vroesepark, waardoor de binnenruimte bijna publiek is. De woningen waren van het alkooftype, dat in die tijd al geschuwd werd wegens het gebrek aan licht dat de alkoof veroorzaakte. Door echter flexibele plattegronden toe te passen die dag- en nachtgebruik combineerden, werd dat probleem gemeden: de alkoof, waar vaak in geslapen werd, was niet langer alleen voor dat doel geschikt.³¹

Nog steeds is het complex een opvallende verschijning aan de Vroesenlaan: in vergelijking met de omliggende blokken vallen de lichte en zichtbare constructie, het open gevelbeeld en de bijzondere stedenbouwkundige compositie op. Toch wijkt het ontwerp duidelijk af van de woningbouw van bijvoorbeeld May, die hij met Van Tijen in Frankfurt zag. De ongestucte baksteen en toepassing van de alkoof kwamen niet overeen met de moderne, aan CIAM gelieerde ideeën over de woning voor het bestaansminimum. Die notie pareerde hij overigens in 1934, door een prijsvraagontwerp voor goedkope arbeiderswoningen in Amsterdam 'Optimum' te noemen.

1.3.2 Gooise perikelen: Van den Broeks pleidooi voor 'voldoende zakelijkheid in de Zakelijkheid'

Uit de projecten die Van den Broek in de jaren dertig neerzette, bleek dat hij zich niet op liet zwepen door de steeds sterker wordende propaganda van het Nieuwe Bouwen. Wel liet hij zich in 1933 horen in het tijdschrift *8 en Opbouw*. Het tijdschrift was een product van de Amsterdamse groep *8* en de Rotterdamse groep *Opbouw*, die vanaf 1929 gezamenlijk streden voor de toepassing van het Nieuwe Bouwen in Nederland. Ook zijn latere compagnon J.A. Brinkman en diens toenmalige partner L. Van der Vlugt waren lid van *Opbouw*, een groep die van oorsprong overigens minder recht in de leer was dan het tijdschrift: naast gewezen modernisten als J.J.P. Oud en C. van Eesteren maakten ook traditionelere architecten als M.J. Granpré Molière en P. Verhagen deel uit van de groep.³²

De visie van Van den Broek op het Nieuwe Bouwen paste bij de inslag van Brinkman en Van der Vlugt: hij bekeek de stroming op een zakelijke manier. Van den Broek had tot dan toe nog nooit een opiniërend stuk geschreven, maar leek zich niet in te kunnen houden toen het tijdschrift verontwaardigd had gereageerd op het weigeren van een ontwerp van Gerrit Rietveld door een Gooise welstandscommissie. Van den Broek liet in verschillende ingezonden brieven zien hoe hij dacht over het Nieuwe Bouwen, over de maatschappelijke toepasbaarheid ervan en over de onkunde en het soms blinde idealisme dat de Nieuwe Bouwers aankleefde.

De aanleiding van de discussie was dat de welstandscommissie van Laren twee landhuizen naar ontwerp van Rietveld weigerde, omdat ze 'niet zouden passen bij de te Laren zoozeer gewenschte landelijke architectuur'. Het geval werd behandeld in een uitgebreid redactioneel artikel waarin duidelijk werd dat het Nieuwe Bouwen in de welstandscommissies nog als dissident gezien werd en erger nog, dat ook de Bond van Nederlandsche Architecten (BNA) geen eenduidige steun bood aan de ontwerpen van Rietveld. Het artikel bevatte emotionele betogen van de opdrachtgever H. Buys en van F. Hausbrand, BNA-lid van de Kring Hilversum, die op een algemene ledenvergadering van de bond betoogde dat 'de stelselmatige weigering om het nieuwe bouwen hier in het Gooi aan het woord te laten, zeer te betreuren' was.³³

Daarmee leek de kous af. Het streven van de schrijvers om begrip te kweken voor de moderne Rietveld die niet mocht bouwen in het van nagebouwde Saksische boerderijen gebeuren Gooi, sloot naadloos aan bij de missie van dit 'Tijdschrift van het Nieuwe Bouwen'. Een paar nummers later werd het geval wederom behandeld in het tijdschrift, deze keer met een artikel van Van den Broek die de geldigheid van

de discussie in twijfel trok. 'Het is natuurlijk heel stout van die commissie om iets af te keuren, dat niet strookt met de vorminzichten van de heeren en het wordt rondit bedenkelijk, indien, zooals de heer Hausbrand in zijn rede zegt, in het Gooi stelselmatig wordt geweigerd om het Nieuwe Bouwen aan het woord te laten komen. Maar als er in dit tijdschrift drie artikelen aan worden gewijd plus een rede ter BNA-vergadering (waarvan men echter zonderling wijze het effect niet vermeld vindt) behalve nog andere artikelen in vak- en groote pers, dan moeten wij ons wel even afvragen, of de zaak in kwestie het in stelling brengen van al dit grof geschut rechtvaardigt.' Daarbij merkt hij op dat het ontwerp daadwerkelijk gebreken vertoont en dat producten van het Nieuwe Bouwen niet alleen op hun ideologische, maar vooral op hun 'waarde als gebruiksobject' moesten worden getoetst: 'Men zou de zaak van het Nieuwe Bouwen een slechten dienst bewijzen, door de fouten van het gebruiksobject te blijven verschoonen met een beroep op de waarde der idee. Men zou daarmee vervallen in dezelfde fout die het Nieuwe Bouwen gaarne verwijt aan de niet-nieuwbouwende architectuur, n.l. dat zij om vormillusions geweld doet aan het wezen van materiaal en constructie en niet alleen aan het wezen, doch zelfs aan de waarde van het object als gebruiksvoorwerp.' Volgens Van den Broek vertegenwoordigde het ontwerp van Rietveld slechts de idee van eenvoud, zonder daadwerkelijk intrinsieke waarde van het woonhuis te bezitten. Het Nieuwe Bouwen was bij Rietveld een truc, een 'architectuur-illusie' geworden, die volgens Van den Broek terecht door de commissie was afgekeurd.³⁴

In 18 vragen lichtte hij zijn kritiek, die varieerde van problemen in de bereikbaarheid van de toiletten tot een verkeerd getekende noordpijl, nauwkeurig toe. De laatste vragen waren echter niet zozeer tot Rietveld gericht, maar tot de redactie van *8 en Opbouw*: 'Waarom zal men martelaren maken van projecten die zo weinig doorwerkt vast staan? (...) Is hier ter wille der idee niet ietwat slordig omgesprongen met werkelijkheden?'³⁵ De reactie van Rietveld was lauw: hij erkende de slordigheden, gaf Van den Broek gelijk in het bekritisieren van de grote ophef maar ging nauwelijks op de praktische bezwaren in. Ook een latere reactie van redactielid J. Duiker besteedde nauwelijks inhoudelijke aandacht aan de vragen van Van den Broek en wees er nogmaals op dat de schoonheidscommissie de grote boosdoener was. 'We moeten inderdaad allemaal erg vlijtig zijn en erg ons best doen om het niet te laten lekken of barsten en wetenschappelijk te bouwen, want het Nieuwe Bouwen grijpt een tikje hooger en is niet gemakkelijk, maar wees ervan overtuigd, dat òòk als de W.C. nu eens werkelijk te gebruiken was geweest (...) dan nòg zouden de beoordeelaars uit den aard hunner opleiding niet verder zijn gekomen dan de optische ruimtebeleving van de

kikker.'³⁶

In 1934 ging de discussie door met verschillende artikelen die het pertinent oneens waren met Van den Broek. In een ingezonden erkende architect Arthur Staal dat Rietveld weliswaar niet bekend stond om constructieve hoogstandjes, maar dat zijn werk toch 'onmisbaarder' was dan de degelijke en fatsoenlijke, brave en vervelende constructeur, die op z'n hoogst in staat is iets te vervolgen, te perfectioneren; die verder meedraaft en nooit inventief is.' Hij maakte zich vooral zorgen over de positie van 'onze groep' en riep op tot het bekennen van kleur: 'Het Nieuwe Bouwen heeft in zijn opmarsch pioniers noodig van alle gehalte, mits echter van ras! (...) Toon ras!'³⁷

De melodramatische toon van de artikelen en de weigerachtigheid om in te gaan op de praktische bezwaren van Van den Broek, deed hem in een laatste ingezonden brief verzuchten dat de discussie uit de hand liep. Hoewel het volgens hem het goed recht van de redactie was 'het toch weer (...) op te nemen voor de bekende opvatting van de waarde der idee tegenover de onvolkomenheden en nogmaals de Larensche motiveeringen critiseerde', zou de discussie alleen maar relevant zijn geweest als die een ander doel voor ogen had gehad. Hij wees op 'de noodzakelijkheid van voldoende zakelijkheid in de Zakelijkheid' en riep op over ideële verschillen heen te stappen en samen te werken aan een daadwerkelijk betere architectuur. 'Laten we dan het "rasenprobleem" en deszelfs al- of niet bevestiging maar bewaren voor debatingavondjes onder ons.'³⁸

kontinuiteit' van de bureautraditie, bevatte het onderzoek een degelijke analyse van de werken van Van den Broek in de periode 1928 tot 1948. Deze werken zijn illustratief voor het standpunt dat Van den Broek in de vooroorlogse periode niet een typische Nieuwe Bouwer was, maar veel meer geïnteresseerd was in de mogelijkheden die de nieuwe architectuur bood voor het architectenvak en de samenleving: 'Voor Van den Broek heeft het architektoniese werk altijd in verband gestaan met het experiment op het vak van de potentiële mogelijkheden van het bouwbedrijf, en met het stedelijk en technies concept van een algemene economiese ontwikkeling waar hij zich sterk bij betrokken voelde.¹⁴⁵ Ook werd het belang van de opdrachtgever benadrukt: volgens de Italiaanse architectuurhistoricus Mario Fosso droeg Van den Broek 'bij tot het aanzien van een burgerlijke maatschappij die zich inspant om te komen tot vooruitstrevende sociale verhoudingen en daarmee tot een duidelijk herkenbare stedelijke identiteit'.¹⁴⁶

De opdrachtgever stond echter zowel in de bureautraditie als in het autonome werk van Van den Broek centraal. Het ging dan ook om daadwerkelijk goede architectuur, die alleen iets kon bijdragen aan een betere samenleving als ze echt functioneel was. Een zakelijk, misschien zelfs degelijk ideaal, maar toch een ideaal dat van vader Brinkman tot Bakema stand hield. Deze scriptie is niet de plek om uit te zoeken welke positie Bakema in de architectenfamilie had, maar gaat over Van den Broek en zijn ideaal dat tijdens en vlak na de Tweede Wereldoorlog een bescheiden doorbraak veroorzaakte. Het gaat, geheel in de traditie van het bureau, ook over de opdrachtgevers, die tot de meest productieve en idealistische elite behoorden die Rotterdam ooit kende.

> Het woonblok aan de Justus van Effenstraat in Spangen, Rotterdam (1921). Het is een van de belangrijkste werken van M.Brinkman, vooral van belang door de manier van ontsluiting: de woningen waren, als eerste in Nederland, voorzien van een galerij.

>> Het Stadion Feijenoord of De Kuip (1935-1937) van Brinkman & Van der Vlugt, een gebouw waarvan het bureau en zijn opvolgers als huisarchitect worden gezien.



Intermezzo: Broekbakema en de genealogie van het bureau

Bij het bureau Broekbakema zijn nog steeds de thema's belangrijk die mannen als M. en J.A. Brinkman, L. van der Vlugt en logischerwijs Van den Broek en Bakema aan de architectuurgeschiedenis hebben toegevoegd. Ze houden kantoor in de Schiehallen, de pakhuizen van de Van Nellefabriek (Brinkman en Van der Vlugt, 1926-1929) die ontworpen zijn door Brinkman en Van den Broek (1942-1943), in 1967 aangepast door Van den Broek en Bakema en in 2004 verbouwd tot kantoor- en atelierruimte door Broekbakema. Op de grond staat een impressie van de verkeerscentrale in de Botlek, een ombouw rond een van de walradarposten die in de jaren tachtig in serie ontworpen zijn door Architectengemeenschap Van den Broek en Bakema. De nummer 1 op de werkenlijst in het archief is de Van Nellefabriek, inmiddels wordt gewerkt aan projectnummers die richting de 4000 lopen.

Meindert Booij is al sinds 1988 lid van de directie van het bureau dat bij zijn aanstelling weer architectenbureau Van den Broek & Bakema ging heten en dat in 2004, bij de fusie met SAAS-architecten, veranderd werd in Broekbakema. 'De geschiedenis van het bureau geeft zeker een extra dimensie. Toch is het een lust en een last: vooral Bakema had zowel vrienden als vijanden, waardoor zijn naam zowel een positieve als negatieve invloed had op het bureau. We worden regelmatig benaderd voor archiefstukken door mensen, wereldwijd, die nog steeds onder de indruk zijn van de grote geschiedenis. Het is zeker geen verdienste, eigenlijk net als bij een echte familie: soms heb je er baat bij, soms heb je er last van.'

'De geschiedenis van dit bureau werkt als inspiratiebron, niet als letterlijke referentie. De architectuur spreekt door haar eenvoud en elegantie aan, het is bijzonder direct. De functionaliteit is een belangrijk gegeven, in ieder geval in mijn werk. Dat was de grote kwaliteit van Van den Broek: hij analyseerde ruimtes en maakte daar een zo logisch mogelijk ontwerp voor. Toen ik begon bij het bureau was ik de rechterhand van Hans Boot, die op zijn beurt assistent was van Van den Broek. Ik heb affiniteit met zijn manier van werken, ben altijd bezig met het belang van logica in een gebouw: als je het toilet uitkomt, je handen wast en naar links de deur uitgaat, moet de handdoek niet rechts hangen, dat is onnodig en leidt tot vertraging. Hetzelfde geldt voor constructies: die horen eerlijk, logisch en eenvoudig te zijn. Hoewel ik de Erasmusbrug een prachtig ding vind, zou ik zelf nooit die knik erin hebben ontworpen. Om de krachten op te vangen die de knik tweebrengt is veel extra materiaal nodig en dat kost geld.'

'Dat is ook de reden waarom we het van oudsher goed doen bij grote bedrijven: die willen een efficiënt, logisch ontwerp dat niet onnodig veel geld kost. Ook wij doen veel opdrachten voor bedrijven in de haven, die zit ons blijkbaar in het bloed. Daarnaast

is het restaureren geen hoofdactiviteit voor ons, maar worden we graag betrokken bij de renovatie van gebouwen uit het oeuvre van het bureau. Een belangrijk voorbeeld daarvan is de Kuip, waar ons bureau vanaf de bouw in 1937 als huisarchitect heeft gewerkt: naast de grote verbouwing in 1994 werd bij elke kleine ingreep ons advies gevraagd.¹⁴⁷



De huidige directie van Broekbakema bij de Van Nellefabriek, in het midden Meindert Booij.

Noten hoofdstuk 1

- 1 De adresboeken zijn geraadpleegd via de website van het Gemeentearchief Rotterdam, het bouwjaar is gebaseerd op pandkaarten van de dienst Stedenbouw en Volkshuisvesting van de Gemeente Rotterdam.
 - 2 Bakker 1971, 408
 - 3 Van Essen 2006, 88
 - 4 Ibid., 139
 - 5 Ibid., 140
 - 6 Citaat uit Baknieuws nummer 1 in: Van Essen 2006, 140-141
 - 7 Van Essen 2006, 153-154
 - 8 Ibid., 156
 - 9 Citaat directeur Broere in: Van Essen 2006, 161
 - 10 Van Essen 2006, 163
 - 11 Bakker 1971, 408. A.M. de Jong was bekend van de serie streekromans Merijntje Gijzen en de strip Bulletje en Boonestaak. Over de laatste zei De Jong zelf: 'Gedurende het verschijnen van de avonturen der wereldreizigers in 'Het Volk' hebben ons meermalen protesten bereikt van verontruste mensen, in wie de zucht tot opvoeden een fanatiek karakter heeft aangenomen. Zij waren bevreesd, dat de twee snaken gevaarlijk zouden blijken voor het glazen huisje, waarin zij eerlijk meenden, dat hun eigen lievelingen moesten worden opgekweekt tot voorbeeldige, tot smettelooze, tot ware modelmensen. (...) Herhaaldelijk [mompel ik] onder het schrijven (...) "Maling aan de paedagogerij". De Jong werd wegens zijn sympathieën voor het socialisme in 1943 omgebracht. Bron: www.lambiek.net
 - 12 Bakker 1971, 408
 - 13 Groosman 1982, 237
 - 14 Bakker 1971, 408
 - 15 Vanstiphout 2005, 195
 - 16 Ibid., 195
 - 17 Giedion 1967, 309
 - 18 Ibid., 315-316
 - 19 Ibid., 316
 - 20 'College in teken van dertig jaar doelmatigheid' 1968
 - 21 Van den Broek [Stromingen en tendenties] 1946, 4-5
 - 22 Ibid., 4
 - 23 Ibid., 9
 - 24 Van den Broek 1963
 - 25 Taverne, Wagenaar en De Vletter 2001, 29
 - 26 Vanstiphout 2005, 199
 - 27 Godfroy 2010, 29-31
- Van den Broek werkte tijdens zijn studie korte tijd op het bureau van Granpré Molière (Granpré Molière, Verhagen & Kok) in Rotterdam en beschreef hem als een 'fijngevoelig man, ook in zijn architectuur'. Ook hij was echter tegen de toepassing van persoonlijk geloof in het bouwkundeonderwijs: 'Het jammere was, dat hij later in Delft een architectuurtheorie baseerde op een algemeen-geestelijke theorie. Hij was

- katholiek, dogmatisch, maar met grote invloed op jongeren. Hij maakte ook bekeerlingen.' (Bakker 1971, 408)
- 28 Na zijn afstuderen in 1925 werkte Van den Broek nog korte tijd bij architect B.J. Ouëndag in Rotterdam, in 1927 begon hij zijn eigen praktijk.
- 29 Vanstiphout, 42-43
- 30 Bakker 1971, 407
- 31 Van Zwol 2009, 40-41
- 32 De Klerk 1998, 375
- 33 'Gooische schoonheids-commissie misère' 1933, 191-195
- 34 Van den Broek 1933, 221-222
- 35 Ibid., 223-224
- 36 Duiker 1933, 226
- 37 Staal 1934, 8
- 38 Van den Broek 1934, 38
- 39 Steenhuis 2007, 80
- 40 Tekening voor een villa in Noordwijk aan Zee, NAI BROX T2023
- 41 Baeten 1995, 7
- 42 Ibid., 7-8
- 43 Ibid., 8
- 44 Vanstiphout 2005, 18
- 45 Fosso 1981, 6-7
- 46 Ibid., 10-11
- 47 Naar aanleiding van een gesprek met Meindert Booij op 19 november 2010

2. De elite, de stad en de haven



Van den Broek (rechts van het midden, met sigaret) tussen zijn opdrachtgevers en andere belangstellenden bij de opening van Ter Meulen aan het Binnenwegplein in Rotterdam, het warenhuis dat hij in 1948 ontwierp.

2.1 Schaduwkabinet vol idealen

2.1.1 'and only gain, that you may share': elitaire drijfveren

In *Particuliere plannen. Denkbeelden en initiatieven van de stedelijke elite inzake de volkswoningbouw en de stedenbouw in Rotterdam, 1860-1950* vraagt planoloog Len de Klerk zich af waarom sociaal engagement, zoals de Rotterdamse ondernemerselite in de periode 1860-1950 dat had, bij de hedendaagse elites nauwelijks meer bestaat. Hij vermoedt dat daarvoor twee redenen zijn: allereerst is er de angst voor belangenverstrengeling, daarnaast het enorme pakket van taken en verantwoordelijkheden die de overheid op zich heeft genomen, waardoor 'er vooreerst geen noodzaak is voor leiders van grotere ondernemingen om zich bezig te houden met sociale en economische vraagstukken van de steden.'¹ De Klerk zoekt in zijn boek naar de drijfveren van de elite die vanaf de tweede helft van de negentiende eeuw van immens belang was voor volkswoningbouw, stedenbouw en gemeenschapsvorming, in het bijzonder van Rotterdam. Werden ze gedreven door eigenbelang, pure filantropie of had het te maken met godsdienstige of politieke overtuiging?²

Een eenduidig antwoord daarop is volgens De Klerk onmogelijk te geven. Er was veeleer sprake van een collectieve mentaliteit, een 'concrete tijdruimtegebonden grootste gemene psychische deler van sociale herkomst'.³ Wel ziet hij in het Rotterdam van 1860 tot 1920 een overwegend liberale maatschappijordening: 'uitgangspunt van dit program was de principiële gelijkwaardigheid van alle burgers, hoofddoel de vorming van zelfredzame en verantwoordelijke staatsburgers'. Dit betekende echter niet dat deze burgers alleen verantwoordelijkheid namen voor zichzelf: 'Het liberalisme vestigde onder de elite een opvatting van burgerschap dat een beroep deed op gemeenschapszin en plichtsbesef en dat hoge morele eisen stelde aan de verantwoordelijkheid. Het verplichtte tot het stellen van voorbeelden, niet alleen tot zedelijke verbetering van de mingevoerde klasse, maar ook tot die van parasieten en speculanten van de eigen klasse.'⁴

Het liberale klimaat hing samen met de ontwikkeling van de Rotterdamse stad en haven, die sterk afhankelijk was van een aantal vooraanstaande ondernemers. Als de gemeente, bijvoorbeeld bij monde van gemeentearchitect W.N. Rose, de plannen maakte, werden de uitvoering ervan geïnitieerd, doorgezet en gefinancierd door ondernemers. Deze wisselwerking was noodzakelijk voor een stad die uit zijn voegen dreigde te barsten door de snel groeiende haven, maar was niet altijd onbesproken. De 'sprong naar Zuid' is daarvan een goed voorbeeld. Over het aanleggen van havens op de Linker Maasoever werd al vanaf het begin van de negentiende eeuw gefilosofeerd,

maar geldtekort en burgerlijk verzet hadden de plannen steeds gedwarsboemd. Lodewijk Pincoffs, een liberale jood die zich ondanks zijn Russische afkomst een plaats in de politieke en economische elite had verworven, wist in 1872 een groep invloedrijke bankiers bij elkaar te brengen die bereid waren te investeren in de ontwikkeling van Feijenoord en richtte samen met hen de *Rotterdamsche Handelsvereeniging* op. Een van die bankiers was Marten Mees, een vooraanstaande man die het liberale verantwoordelijke burgerschap openlijk beleet. Tussen 1872 en 1877 werd een vooruitstrevend havengebied aangelegd met een moderne infrastructuur. De ontwikkeling kreeg echter te maken met financiële problemen, waarvan de gevolgen pas echt duidelijk werden toen Pincoffs in 1879 naar de Verenigde Staten vluchtte: hij had de slechte financiële situatie van zijn eigen *Afrikaanse Handelsvereeniging* verdoezeld met geld van de *Rotterdamsche Handelsvereeniging*.⁵ Het faillissement van Pincoffs had niet alleen invloed op de Rotterdamse ruimtelijke ordening, maar ook op de status van de zakelijke elite van Rotterdam, in het bijzonder de bankiers. Het blinde vertrouwen dat Marten Mees had uitgesproken in het vrijemarktprincipe werd op de hak genomen in verschillende tijdschriften. De *Maasbode* had zelfs een aparte rubriek waar de katholieke advocaat B.G.F. Oldenkott de drijfveren van de liberale hoofdrolspelers bekritiseerde.⁶

Het duurde tot het begin van de twintigste eeuw voordat het vertrouwen in de banken enigszins terug was, mede omdat bijvoorbeeld de Rotterdamsche Bank zich steeds meer liet gelden als ontplooiër van maatschappelijke initiatieven. De bekendste en meest invloedrijke speler in het Rotterdam van 1900 tot 1950 was K.P. van der Mandele. In 1906 trad hij in dienst bij de Rotterdamsche Bank en wist zich al snel onmisbaar te maken in het zakelijke en culturele leven van de stad.⁷ Van der Mandele trok zich de slechte naam van bankiers aan en hekelde het openlijke graaigedrag dat met die slechte naam gepaard ging. Hij stak dat niet onder stoelen of banken en publiceerde daarover een satire in het *Bataviaasch Nieuwsblad*. Reagerend op de kritiek die hij daarop van een vriend ontving, schreef hij hoe hij zich bewust was van zijn bevoorrechte positie en van de verplichtingen die deze met zich meebracht: 'Liever was mij een eenvoudige houten kluis, liever was mij de blauwe kiel, liever water dan wijn. (...) ik [schaam] me eigenlijk over dit grote inkomen en ik weet haast niet of ik het zou kunnen blijven aanvaarden als niet in het vaarwel van mijn moeder stond: and only gain that you may share.'⁸

Van der Mandele wilde zich koste wat kost inzetten voor de gemeenschap. 'Nu zal ik (...) hard en gehoorzaam ploeteren totdat ik eens de gemeenschap

belangeloos mag gaan dienen. Hoofd van de afdeling Handel, burgemeester van Rotterdam of gouverneur van Suriname, allemaal om het even, als ik maar een zoo'n stuk gemeenschap onder handen mag hebben, dat je kunt doen leven en bloeien en gemeten volgens de strenge regels van Beauty.⁹ Het 'stuk gemeenschap' waar hij mee aan de slag ging, bestond in eerste instantie uit financiering van verschillende initiatieven voor 'het Volk'. Hij wilde zijn elitaire houding niet verdoezelen, want: '...wie voor de verheffing [van het volk] in zijn motiveringen eerlijk was, naar die werd geluisterd'; hij had dan ook niet veel op met 'louter sociaal gedoe' dat teveel leunde op gelijkwaardigheid.¹⁰ Hij toonde zich hiermee een volbloed liberaal, ook in de periode dat de politieke voorkeur van de elite langzaam verschoof naar de sociaaldemocratie.¹¹ A.J. Teychiné Stakenburg, een Neerlandicus die zich onder de zakelijke elite van Rotterdam begaf, schreef de biografie *Beeld en Beeldenaar. Rotterdam en Mr. K.P. van der Mandele* in 1979. Hij zag Van der Mandele als een moderne patriciër: 'Van huis uit heeft hij meegekregen de eigenschappen van de regent. Het oude stedelijke patriciaat heeft ten onzent, als geen aristocratie elders, zo lang en zo goed stad en land bestuurd: vooral de sociale verantwoordelijkheid stond daarbij hoog genoteerd, welke de door Erasmus al geprezen kwaliteiten van gematigdheid, welwillendheid en zachtzinnigheid inhield.'¹²

Zijn actieradius was breed. Niet allen richtte hij verheven kringen en genootschappen op ter bevordering van kennis over filosofie, staatkunde, wetenschap, ethica en esthetica, zoals het *Rotterdamsch genootschap Gijsbert Karel van Hogendorp*, ook was hij betrokken bij initiatieven die de verheffing van de volksklasse moest stimuleren. Zo richtte hij de vereniging voor padvinderij op en was hij voorzitter van de Stichting Bevordering van Volkskracht, dat 'bevordering van de geestelijke en lichamelijke welstand van de mingevoede bevolking' beoogde.¹³ Ook was hij lid van het *Comité Stadion Feijenoord* (opgericht in 1933) die de bouw van 'De Kuip' in 1936-'37 voorbereidde.¹⁴

Van der Mandele hield zich ook bezig met de gebouwde omgeving. Door zijn lidmaatschap vanaf 1908 van de Gemeentelijke Gezondheidscommissie, controleerde hij het stedelijke woningbestand en adviseerde hij burgemeester Zimmermann daarover. Hij ageerde tegen de nieuwbouw van donkere alkoofwoningen, die op de rechteroever nog steeds plaatsvond. De linkeroever, Rotterdam-Zuid, was volgens Van der Mandele de uitgelezen plek voor nieuwe, betere volkshuisvesting: in zijn optiek was 'aan den rechteroever (...) toch niet veel meer te redden.'¹⁵ Dit leidde tot de bouw van Tuindorp Vreewijk, waarvoor hij de fondsen bijeenbracht.

Ook bij Vreewijk werden plannen, in eerste instantie gemaakt door de gemeente, opgepakt en uitgevoerd op particulier initiatief. Directeur van Gemeentewerken A.C. Burgdorffer had in 1911 A.J.Th. Kok, gemeentelijk bouwkundige, ter inspiratie naar Engeland gestuurd om de tuinsteden te bestuderen. Tot een Rotterdamse tuinstad kwam het wegens gebrek aan bouwgronden fondsen maar niet.¹⁶ Intussen had Van der Mandele N.V. Eerste Rotterdamsch Tuindorp wel gronden en fondsen. In 1916 werd aan Koks collega's bij Gemeentewerken, M.J. Granpré Molière en P. Verhagen, opdracht gegeven tot ontwerp van een bouwplan voor 241 woningen in het eerste deel van Vreewijk, waarvoor H.P. Berlage adviseur was en het stedenbouwkundige plan had ontworpen. Granpré Molière en Verhagen associeerden zich wederom met Kok.¹⁷ Vreewijk moest een 'woongemeenschap voor de werkende stand' worden, met de Groene Zoom als centrale-as, bestemd voor 'beter-geplaatsten'.¹⁸ Historicus L.J.C.J. van Ravesteyn en mede-initiatiefnemer tot de N.V. zag al in 1920 hoe Vreewijk haar bewoners positief beïnvloedde: 'En het is merkwaardig, haast verbluffend hoe nu reeds de wisselwerking van een goede woning op de bewoner te bespeuren valt.'¹⁹ Van der Mandele gaf nog op 83-jarige leeftijd te kennen dat, naast het oprichten van de Nederlandse Economische Hogeschool, de bouw van Vreewijk hem het meeste voldoening had gegeven in zijn leven.²⁰

2.1.2 Idealen in de praktijk: de Kamer van Koophandel tijdens de Tweede Wereldoorlog

Op 15 mei, een dag na het bombardement op het Rotterdamse stadscentrum, organiseerde Van der Mandele, destijds voorzitter van de Kamer van Koophandel, in zijn achtertuin een bijeenkomst waarbij burgemeester P.J. Oud (de broer van J.J.P. Oud) en een aantal hoofdbambtenaren aanwezig waren. Onder voorzitterschap van Van der Mandele en Oud werd de *Stichting Rotterdam 1940* opgericht, die 'het herstel der gemeente Rotterdam, zulks in het bijzonder op commercieel gebied' ten doel had. De oorlog leek de ambivalente verhouding tussen zakenleven en overheid in Rotterdam vlot te trekken.

Ook de Rijksoverheid had echter belang bij een zo spoedig mogelijke wederopbouw van Rotterdam, hetgeen zich uitte in de oprichting van verschillende Rijksoverheidsorganen voor de stad. Het Adviesbureau Stadsplan Rotterdam (ASRO) moest onder leiding van W.G. Witteveen zo snel mogelijk een nieuw stedenbouwkundig plan voor het centrum maken, de Dienst Wederopbouw Rotterdam (Diwero) beheerde de verdeling van bouwmaterialen en -arbeid, de Adviescommissie Gronduitgifte Rotterdam (AGRO) en het Adviesbureau Financiering Opbouw (AFO) hadden logischerwijs respectievelijk de gronduitgifte en de financiering van de wederopbouw

onder hun hoede. Deze voortvarende rijksbemoeienis leidde tot verontwaardiging bij de betrokken wethouders: zij waren ervan overtuigd dat de gemeente zelf een leidende rol kon hebben in de wederopbouw.²¹

In 1941 werd burgemeester Oud (Vrijzinnig Democratische Bond) na een conflict met een raadslid van de NSB weggestuurd en vervangen door F.E. Müller, eveneens lid van de NSB. De Kamer van Koophandel werd in 1942 gereorganiseerd, maar nam nu de officiële leiding in de stad: 'In feite heeft de Kamer van Koophandel (...) in de periode van de bezetting in diverse opzichten de rol gespeeld van het overgebleven vaderlandse bestuur. Het hart van Rotterdam klopte toen bij de Kamer van Koophandel en niet op het stadhuis.'²²

Om in ieder geval de Rotterdamse middenstand zo snel mogelijk weer gaande te krijgen, werd in 1940 door de Kamer van Koophandel en de Gemeentelijke Technische Dienst gestart met de bouw van noodwinkelcomplexen. Deze bevonden zich aan de randen van de brandgrens op de Coolingsingel, het Land van Hoboken en in Blijdorp. Kleine winkels werden ondergebracht in een standaardontwerp van Cornelis Elffers, grotere winkeliers lieten veelal zelf een ontwerp maken. Vanstiphout beschrijft de noodwinkels als 'een schilderkunstige illusie (...), een tijdelijke en geschiedenisloze droomstad die veel mooier en gerieflijker was dan de verdwenen stad maar ook dan de net door Witteveen ontworpen nieuwe stad.'



'...een tijdelijke en geschiedenisloze droomstad...' Noodwinkels op het Land van Hoboken. Tekening uit 1941, tekenaar H. Bal.

2.2 De elite en de stad: wederopbouw

2.2.1 De Kleine Commissie en het plan van Witteveen

Witteveens ontwerp werd uiteindelijk niet uitgevoerd. Vanstiphout vermoedt dat de nieuwe noodstad Witteveens ontwerp wel eens ondermijnd zou kunnen hebben en dat deze daar ook bewust van was: 'Misschien was hij bang dat men de wonderlijke lichtheid van de noodwinkels zou verkiezen boven de representatieve baksteen van het definitieve centrum.'²³ Hardere bewijzen voor het niet doorgaan van Witteveens plan liggen bij een groep Rotterdamse ondernemers die vanaf 1928 regelmatig bij elkaar kwam in de Club Rotterdam. K.P. van der Mandele en C.H. van der Leeuw waren leden van het eerste uur van de Club, die als doelstelling had 'door regelmatige bijeenkomsten van leiders van grote bedrijven een krachtig centrum op te bouwen, dat de stad in moeilijke jaren kon mobiliseren tot activiteit op alle terreinen'. Nieuwe leden moesten door bestaande leden unaniem verkozen worden en volkomen geheimhouding was geboden. Slechts onderwerpen van algemeen belang mochten worden besproken, politiek en godsdienst moesten er geheel buiten gehouden worden.²⁴

Vanaf 1932 kwam het dagelijks bestuur van de Club samen in een Kleine Commissie. In 1941 bestond deze, naast Van der Leeuw en Van der Mandele, uit H.C. Hintzen (vennoot Mees & Zonen, bankier), W.H. de Monchy (directeur Holland Amerika Lijn), Ed. Nijgh (vennoot (Van Ommeren's Scheepvaartbedrijf) en J.Ph. Backx, directeur van Thomsen's Havenbedrijf. Deze groep kwam tijdens de oorlog wekelijks bijeen in de Van Nellefabriek en hield zich naast het 'belang van Rotterdam in het algemeen' nu ook bezig met de wederopbouw.²⁵

1941 was ook het jaar dat de ASRO tijdens de tentoonstelling *Nederland bouwt in baksteen* in museum Boymans Van Beuningen, het wederopbouwplan van Witteveen presenteerde. Witteveen handhaafde in zijn plan de middeleeuwse stadsdriehoek. Hij had daarop een programma bedacht dat nauwelijks woningbouw bevatte maar modern geoutilleerde panden voor winkels en handelsinstellingen: volgens stadshistoricus Paul van de Laar een 'moderne city op basis van het historische grondpatroon'.²⁶ Tegelijk hield Witteveen zich bezig met de architectuur die, zoals de naam van de tentoonstelling al suggereerde, zou moeten worden opgetrokken in baksteen. De continuïteit probeerde Witteveen te waarborgen door supervisors aan te stellen die elk een deelgebied van de binnenstad onder hun hoede hadden. Het waren architecten met ervaring, waarvan J.J.P. Oud (Coolsingel) de modernste was. Van der Leeuw vroeg zich overigens af wat het nut was van die supervisie: de gevelwanden had Witteveen al zo nauwkeurig uitgetekend dat de architecten 'tenslotte alleen de eer blijft (met enige overdrijving

gezegd) om raampjes in het gebouw aan te brengen.'²⁷

Het plan oogstte van alle kanten kritiek, ondermeer van de moderne architecten (waarvoor weinig te doen was in de plannen van Witteveen). Ook de Kleine Commissie, in het bijzonder Van der Leeuw en Backx, was bijzonder kritisch op het plan. Zij bleven bij Witteveen aandringen op aanpassing van het plan, dat geen succes was. Wel werd, door verslechterende economische omstandigheden, directe uitvoering van het plan steeds moeilijker. Dat gaf de Kleine Commissie tijd en gelegenheid om het anders aan te pakken: Van der Leeuw ging bij A. Ringers, Algemeen Gemachtigde van de Wederopbouw te rade of de Kleine Commissie niet meer macht kon krijgen. Ringers liet Van der Leeuw een nieuw model maken voor de stad die in zijn eenvoud en functionaliteit niets te maken had met dat van Witteveen. De architecten kregen hier lucht van en voerden in toenemende mate druk uit op Witteveen, die in 1944 met ziekteverlof ging. Van der Leeuw werd aangesteld als Gedelegeerd Commissaris van de Algemeen Gemachtigde bij het ASRO. Hij gooide de organisatie om en maakte Witteveens oud-secretaris C. van Traa verantwoordelijk voor het stedenbouwkundige plan. Van der Leeuw hield echter de touwtjes in handen wat de inhoud betreft. Voor de architectonische vormgeving riep hij de commissie Opbouw Rotterdam (OPRO) in het leven, waarin Rotterdams voornaamste architectenbureaus, waaronder Brinkman & Van den Broek, vertegenwoordigd waren.²⁸

2.2.2 Van den Broek en de wederopbouw

Van den Broek was een van de architecten die het pertinent oneens was met het wederopbouwplan van Witteveen, die volgens hem 'aan de stad en de individuele bewoners terug [wilde] geven wat zij hadden gehad, zij het verbeterd en bijgeschaafd'.²⁹ Ook Van den Broek werd benoemd als supervisor in de ASRO, maar haalden daarbij niet de status van bijvoorbeeld Oud: Witteveen had vijf categorieën en Van den Broek behoorde tot de tweede, waardoor hij nauwelijks verantwoordelijkheid kreeg.³⁰ De officiële organen waren dus niet bijzonder interessant voor moderne architecten, wat er echter niet in resulteerde dat Van den Broek stil bleef zitten. Hij hield zich bezig met eigen initiatieven of dat van collega's, maar het feit dat zes van de tien leden van de Kleine Commissie opdrachtgever van Brinkman en Van der Vlugt/Van den Broek waren betekende nog het meeste voor de activiteiten voor Van den Broek. Voornamelijk via C.H. van der Leeuw kreeg hij een belangrijke rol toebedeeld in de kritische beschouwing van Witteveens wederopbouwplan.³¹

Wonen

Al in 1941 publiceerden Brinkman & Van den Broek, samen met W. van Tijen en H. Maaskant, de brochure *Woonmogelijkheden in het nieuwe Rotterdam*. De opdracht daartoe kwam van A. Plate, een neef van Van der Mandele en voormalig directeur van Gemeentewerken, die in 1929 samen met Van Tijen de NV Volkswoningbouw met Van Tijen in 1929 had opgericht; de aanleiding was de tentoonstelling *Nederland bouwt in Baksteen*. Plate was geschrokken van de behoudende instelling van Witteveen en stelde daar de vernieuwing van moderne architecten als Van den Broek en Van Tijen tegenover. Een belangrijk thema in de brochure was de ontwikkeling van de woningbouw van een financiële tot een culturele sector. De opgave van de jaren veertig was vooral economisch en financieel door de schaarste aan geld en materialen. De functionalistische architectuur kon echter soelaas bieden door zo efficiënt mogelijk te bouwen voor zoveel mogelijk mensen. De bewoner, aan wiens wensen enerzijds tegemoet wordt gekomen maar anderzijds wordt opgevoed door de nieuwe manier van bouwen, zou in toenemende mate de schoonheid en het culturele belang van zijn woning gaan waarderen.³²

Waarschijnlijk was Van den Broek eveneens betrokken bij de oprichting van de door Van Tijen geïnitieerde *Kerngroep voor woningarchitectuur* (die vanaf 1943 *Studiegroep voor de architectonische verzorging van den na-oorlogschene woningbouw*

werd genoemd); in ieder geval was hij na afloop van de oorlog actief bij de publicaties van de Studiegroep. Een tamelijk bont gezelschap, waartoe ook J.F. Berghoef behoorde en waarvan P. Verhagen supervisor was, dacht na over de leniging van de woningnood en de rol van de architect daarin. Toch stond dat de voortgang van de groep niet in de weg, zoals Marinke Steenhuis in haar dissertatie over Verhagen schrijft: '[Er werd] niet gesproken over architectonische voorkeuren, maar over de architectonische en stedenbouwkundige principes die dienden voort te komen uit de diepgevoelde wens tot gewijzigde verhoudingen in de naoorlogse samenleving'.³³ De Studiegroep bracht in 1944 het *Architectenprogramma 1944*, waarvan de belangrijkste uitkomst was dat ondanks de woningnood van 160.000 per 1 januari 1944, 'duurzame belangen' altijd zwaarder moesten wegen:

'Daarom na de oorlog:

- geen noodwoningen;
- geen semi-permanente bouw;
- geen minimum woningen;
- geen onbeheerst opjagen van de woningproductie (...).'³⁴

In 1947 werd wederom het *Architectenprogramma* wederom gepubliceerd als *Nota van de Nederlandse architecten over de naoorlogse woningbouw*; deze werd onderdeel van het rijksbeleid voor de wederopbouw.³⁵



Voorblad van de Nota die de Studiegroep in 1946 officieel deed uitkomen.

Winkelen

Van 1944 tot 1946 was Van den Broek betrokken bij de planvorming voor de Lijnbaan, het buitengewoon moderne winkelgebied in het centrum van Rotterdam alleen toegankelijk voor voetgangers. Ter voorbereiding schreef hij *Winkelstraten* (1944) en *Bouwwormen in de binnenstad* (1946); in 1948 werd hij voorgedragen ook de architectonische uitwerking van het concept te verzorgen. Warenhuis Ter Meulen, naar ontwerp van Brinkman & Van den Broek, was toen al geopend aan het Binnenwegplein.

Werken

J.Ph. Backx van Thomsen's Havenbedrijf had al eerder met Brinkman & Van den Broek samengewerkt bij de bouw van het Keilepand, een multifunctioneel gebouw in de Lekhaven. Al in 1943 nam hij contact op om opdracht te geven voor verkennende schetsen voor een poortgebouw in de Lekhaven, toen in maart van dat jaar het Keilepand en bijbehorende loodsen deels verwoest waren bij een geallieerd bombardement. Het verhaal van het ontwerp en de bouw van dit poortgebouw komen in hoofdstuk 4 aan bod, de volgende paragraaf besteedt aandacht aan de opdrachtgever en de bedrijfsvoering die het programma van eisen bepaalden: J.Ph. Backx en Thomsen's Havenbedrijf.

> Warenhuis Ter Meulen (1948-1951), naar ontwerp van Brinkman & Van den Broek en later Van den Broek en Bakema, aan het Binnenwegplein in Rotterdam.

>> Brinkman & Van den Broek speelden een cruciale rol in het ontwerp van het naoorlogse winkelbestand in het centrum van Rotterdam. De foto toont de Lijnbaan in aanbouw, omstreeks 1950, met op de achtergrond het Stadhuis van Evers.





2.3 De elite en de haven: Thomsen's Havenbedrijf

2.3.1 Reders, cargadoors, stuwadoors: Thomsen's Havenbedrijf en de hiërarchie van de haven

De ontwikkeling van Thomsen's Havenbedrijf liep grotendeels gelijk op met de ontwikkeling van de Rotterdamse haven. De bedrijfsgeschiedenis begon bij een Deense immigrant, Peter Thomsen, die na zeeman, stuwadoor en houthandelaar te zijn geweest in 1873 de firma P. Thomsen & Co oprichtte. P.F. Thomsen nam Thomsen & Co. over toen zijn vader P. Thomsen in 1891 overleed.

Het bedrijf, gevestigd in de Zalmhaven, verrichtte stuwadoorswerkzaamheden. Stuwadoors werkten voornamelijk in de overslag van stukgoed: 'goederen met een relatief hoge soortelijke waarde en een betrekkelijk gering volume; deze worden doorgaans in kleinere eenheden aangeboden, verpakt als balen, in zakken (...) al of niet gestapeld op laadborden (pallets).' De stukgoedoverslag vereiste minder mechanische kennis en meer 'sleepwerk', wat betekende dat in deze branche de laagst opgeleide arbeiders, de laagste lonen en de slechtste omstandigheden waren.³⁶ Dit in tegenstelling tot de massagoedoverslag van 'goederen met een lage soortelijke waarde maar met een groot volume en doorgaans ook met een groot gewicht, die los in het ruim van een schip worden gestort.' Voorbeelden daarvan zijn ijzererts, steenkool en graan; de overslag van massagoed was bij uitstek geschikt voor mechanische verwerking.³⁷

Stuwadoors stonden niet bekend als de meest beschaafde mensen: de cargadoors, die het zware werk aan de stuwadoors uitbesteedden, wilden niet gezien worden met de 'sjouwersbazen' en verkeerden liever in het gezelschap van 'deftige reders of kooplieden'.³⁸ Het arbeidsklimaat was daar ook niet naar: Rotterdamse havenbedrijven hadden zich aan het einde van de negentiende eeuw ontwikkeld tot specialist in de zogenaamde wilde vaart, waarbij de lading stante pede geladen, gelost of vervoerd kon worden, zonder daarbij te hoeven voldoen aan de regelmaat die veel rederijen eigen was. Dit beleid van 'korte-termijnvoordeel en improvisatie' vereiste volgens sociaalhistoricus Erik Nijhof 'een autoritaire manier van leiding geven die veel weg had van die van een leger tijdens een militaire operatie; het economisch belang – de "ladingoriëntatie" – prevaleerde sterk boven sociale overwegingen.' Dat vergde veel van de havenarbeiders, die bovendien vaak in losse dienst waren om 'op te roepen en af te danken al naar gelang het ladingaanbod'.³⁹

Thomsen was een stuwadoor die juist relaties onderhield met grotere cargadoors en lijnrederijen, zo waren Hudig & Veder en Wambersie, niet de minste namen in de Rotterdamse haven, vaste opdrachtgever van Thomsen. Vanaf 1907, het bedrijf werd toen inmiddels geleid door J. Key, huurde het bedrijf een vaste kade aan de Rijnhaven waarmee Thomsen & Co bewees een leidende positie in de Rotterdamse stukgoedoverslag te hebben verworven. Onder het directeurschap van



Key zou Thomsen's Havenbedrijf (zoals het vanaf 1912 heette) uitgroeien tot een van de belangrijkste en meest vooraanstaande stuwadoors in de overslag van massagoed.⁴⁰

Het succes van Thomsen's Havenbedrijf was vooral te danken aan het toepassen van moderne technieken die de overslag van stukgoed in toenemende mate zouden mechaniseren. Bij het betrekken van een vaste kade aan de Rijnhaven (wat voor stuwadoors hoogst ongebruikelijk was) werd een mechanische draaikraan geplaatst; ook het gebruik van drijvende grijperkranen en laadbruggen was zeer vooruitstrevend.

Thomsen was tevens koploper in het gebruik van wagens met elektrische aandrijving (1920) en vorkheftrucks (1934).⁴¹

Waarin het bedrijf echt opviel tussen de andere havenbedrijven, was het personeelsbeleid. Waar stuwadoorsbedrijven door de onregelmatige werktijden die de wilde vaart met zich meebracht vaak werkten met losse krachten, maakten vader en zoon Thomsen gebruik van een vaste kern van om en nabij tien arbeiders. Vooral Thomsen jr. zou een lichtend voorbeeld zijn geweest in het omgaan met havenarbeiders:



< De directeurs van Thomsen's Havenbedrijf. Van links naar rechts: P. Thomsen, P.F. Thomsen, J. Key, C.P.H.J. Backx en J.Ph. Backx.

> Een van de paradepaardjes van Thomsen's Havenbedrijf was het vroege gebruik van mechanische trucks. In een reclameboekje van het bedrijf, dat in de jaren dertig voor internationale contacten was gedrukt, werd dan ook uitgebreid aandacht besteed aan dit vooruitstrevende beleid.

hij leefde zelf van een bescheiden loon, zorgde voor een ziektekostenverzekering voor zijn werknemers en probeerde ze te stimuleren tot goed gedrag.⁴²

Ook Key liet zich gelden als havenbaron met een sociaal hart: hij richtte in 1905, naar aanleiding van een havenstaking tegen het gebruik van graanelevatoren, de werkgeversbond 'Vereeniging van Stuwadoors te Rotterdam' op. Twee jaar later verenigden de cargadoors en reders zich in Scheepvaartvereniging Zuid die in 1908, als eerste in Nederland, een collectieve arbeidsovereenkomst invoerde. Key voegde zich in 1917 ook bij Scheepvaartvereniging Zuid toen de Stuwadoorsvereniging ophield te bestaan. Met het vooruitstrevende personeelsbeleid van Thomsen's Havenbedrijf was hij zijn collega's 'ver vooruit' en werd hij gezien als 'primus inter pares' binnen de Scheepvaartvereniging Zuid.⁴³



Voor de medewerkers werd van meet af goed gezorgd: voor welke dag kregen ze een voedselbon (1926).

2.3.2 J.Ph. Backx, ‘dauphin van Rotterdam’

In 1935 werd J.Ph. Backx (1903-1982) directeur van Thomsen's Havenbedrijf. Hij volgde daarmee zijn vader C.P.H.J. Backx op, die het bedrijf samen met zijn zwager J. Key had geleid. Al in 1929 was Backx tot het bedrijf toegetreden, waar hij ‘in de pit’ begon om het bedrijf in al zijn facetten te leren kennen. Hij was toen net, op 25-jarige leeftijd, gepromoveerd met het proefschrift *De haven van Rotterdam. Een onderzoek naar de oorzaken van haar economische beteekenis in vergelijking met die van Hamburg en Antwerpen*.⁴⁴ Onder Backx' directeurschap zou Thomsen's Havenbedrijf een ongekennde groei doormaken: het personeelsbestand groeide van 200 in zijn begintijd tot 2000 in de hoogtijdagen van de jaren vijftig en zestig.⁴⁵

Ondanks Backx' grote successen werd een inschattingsfout over de toekomst van het stukgoed Thomsen's Havenbedrijf fataal. In 1951 was hij medeoprichter van de International Cargo Handling Co-ordination Association (ICHCA), die er op moest toezien dat de verschillende haventechnieken wereldwijd beter op elkaar zouden aansluiten. Concreet hield hij zich bezig met het toepassen van vorkheftrucks in scheepsruimen en het in gebruik nemen van roll-on-roll-offschepen (RoRo), waarbij de lading in zijn geheel aan de achterkant van het schip geladen en gelost kon worden. Backx hield geloof in deze manier van havenhandel, ook toen het gebruik van containers explosief groeide. Thomsen's Havenbedrijf sloot zich te laat aan bij deze ontwikkeling en werd een kleine speler in de wereldwijde handel, wat ertoe leidde dat het bedrijf in 1967 samenging met havenbedrijf Müller NV.⁴⁶

Backx had in 1963 al afscheid genomen van Thomsen's Havenbedrijf. Tijdens zijn directeurschap bouwde hij de twee grootste kwaliteiten van het bedrijf, sociaal bewustzijn en technische innovatie, verder uit. Dit deed hij door plaats te nemen in talloze commissies, besturen en door zelf initiatieven te ontplooiën. Dit ging, zoals eerder in dit hoofdstuk naar voren kwam, over de bedrijfsgrenzen heen waardoor hij een belangrijke plaats vervulde in de Rotterdamse elite. Deze paragraaf bespreekt een aantal thema's uit het werk van Backx en laat zien hoe hij de politieke doorbraakgedachte toepaste in de uitwerking van zijn idealen over zijn bedrijf, de haven, de stad en de samenleving.

Haveneconomie

Backx was ervan overtuigd dat de basis van een goedwerkende haven in een bloeiende economie lag. In zijn proefschrift benadrukte hij dan ook dat de groei van de haven op economische principes gestroomlijnd moest worden. Hij onderzocht de positie van de

Rotterdamse haven, die de grootste van Europa was maar die positie dreigde kwijt te raken aan de haven van Hamburg, die een uitgebreider achterland had met een meer geavanceerde industrie en infrastructuur. Hij deed concrete aanbevelingen voor een onafhankelijk Havenbedrijf en een gemengde raadscommissie voor havenbelangen, die door de gemeente Rotterdam werden overgenomen.⁴⁷

Zijn onderzoek kwam van pas bij zijn lidmaatschap van de ‘Commissie tot onderzoek naar de havenbelangen van Rotterdam’ van 1935 tot 1941, die een gezamenlijk initiatief was van de ministeries van Arbeid, Handel en Nijverheid, Waterstaat, Binnenlandse Zaken en Landbouw. De commissie had het uitgangspunt dat de groei van de haven onmisbaar was voor een regionale economische groei: ‘[de haven moet] in het betrokken gebied als de groote levenwekkende kracht worden beschouwd, waarvan de bloei en ontwikkeling van het overgrote deel der andere bronnen van welvaart en daarmee de bloei van de geheele streek afhangt.’⁴⁸ Hij nam het economische belang van de haven zo serieus dat hij, afgestudeerd en gepromoveerd jurist, bij het aanvangen van de oorlog zijn economische kennis besloot te verbeteren door aan de Nederlandsche Economische Hoogeschool, opgericht door Van der Mandele, economie te gaan studeren. Zijn doctoraal in de Economische Wetenschappen behaalde hij in 1942.⁴⁹

Sociaal gedreven werkgever

Backx werd, in navolging van zijn voorganger J. Key, in 1946 lid van het bestuur van Scheepvaartvereniging Zuid. Waar Scheepvaartvereniging Zuid voor de oorlog vooral het belang van de ondernemers vertegenwoordigde, werd na de oorlog de collectieve verantwoordelijkheid van de werkgever belangrijker. Dit kwam enerzijds voort uit de heersende personeelsschaarste, anderzijds uit de ‘nieuwe visie op de arbeider’ die een opleiding, goede huisvesting en kookcursussen voor de echtgenote behoeftte.⁵⁰ Deze naoorlogse verschuiving van prioriteiten werd voor een groot deel beïnvloed door het lidmaatschap van Backx, die zijn werkzaamheden bij Scheepvaartvereniging Zuid modelleerde naar maatregelen die hij eerder had genomen bij Thomsen's Havenbedrijf.

Zo ontstond een wisselwerking tussen het sociale beleid binnen Thomsen's Havenbedrijf en dat van de Scheepvaartvereniging Zuid. Backx' benadering was weliswaar sociaal, maar stoelde op economische drijfveren: de arbeidsproductiviteit, die met door schaarste aan arbeidskrachten met 30% was gedaald na de oorlog, moest opgevoerd worden. De havenarbeiders hadden daardoor echter een luxepositie

verworven en moesten verleid worden harder te gaan werken. Volgens Backx droegen goede sociale maatregelen bij aan de motivatie van arbeiders. De meeste leden van de Scheepvaartvereniging Zuid vonden de kosten van sociale lasten, die zo'n 60 procent van het loon bedroegen, echter te hoog. Daarnaast trokken ze de effectiviteit van een dergelijke maatregel in twijfel: men was bang dat de arbeiders verwend werden en de verworven rechten te snel voor lief zouden nemen. Scheepvaartvereniging Zuid zag in loonsverhogingen een goedkopere en effectievere oplossing.⁵¹ De reactie van Backx hierop was stellig: 'Deze stemmen vinden juist in de haven, waar relatief weinig gedaan wordt, weerklink en dienen als een gemakkelijk argument om maatregelen na te laten die op zichzelf nuttig en nodig zijn'.⁵²

Het ontmoedigde Backx niet om in Thomsen's Havenbedrijf zijn ideeën uit te breiden. Hij ging daarin nog veel verder dan primaire arbeidsvoorwaarden: zijn sociale beleid was sterk verweven met zijn ideeën over de verheffing van de arbeider. Deze leefde volgens Backx in een 'culturele woestijn'. Het door Backx opgerichte tijdschrift *THB-nieuws* bevatte naast voorstellen van arbeiders voor verbeteringen van hun werkomstandigheden, uitkomsten van binnen- en buitenlands onderzoek naar de sociaal-culturele vorming van de arbeider. Backx' definitie van sociaal beleid was 'al het vrijwillige, niet bij wet verplichte' beleid dat ten goede kwam aan de arbeiders.⁵³

Daar hoorde ook een goede woning bij. In 1951 werd de *Stichting ter bevordering van Eigendomsverwerving door het personeel in vaste dienst van de NV Thomsen's Havenbedrijf en Nevenbedrijven* opgericht. Het doel was het personeel 'te stimuleren tot en behulpzaam te zijn bij het verwerven van duurzame goederen. Het nastreven van deze doelstelling wordt gezien als het middel, waardoor de ontwikkeling van de persoonlijkheid en het besef van persoonlijke verantwoordelijkheid kan worden bevorderd'.⁵⁴ Ook leende Thomsen's Havenbedrijf de gemeente Rotterdam in 1951 geld voor woningbouw. Beide partijen hadden daar baat bij: werknemers van Thomsen's Havenbedrijf hadden voorrang bij huur of aankoop van de woningen, waardoor deze 'economisch aan de gemeente Rotterdam [waren] gebonden'.⁵⁵ In 1957 werden in de Ridderkerkse wijk Slikkerveer drie straten bebouwd met moderne eengezinswoningen voor de arbeiders.⁵⁶ Ook in Thomsen's Havenbedrijf werd vrijetijdsbesteding een steeds belangrijker onderdeel van het leven: in 1960 werd in het buurtschap Rijsoord, vlakbij Ridderkerk, een bungalowpark geopend voor de werknemers, dat zij zelf deels hebben opgebouwd.⁵⁷



Stedenbouwkundig plan voor de woningen in Slikkerveer. Inzet: hedendaagse situatie in de Henegouwsestraat.

> Interieur van een van de woningen voor werknemers in Slikkerveer, 1960

>>, onder: het bungalowpark in Rijsoord dat voor en door werknemers van Thomsen's Havenbedrijf werd gebouwd.

< Stedenbouwkundig plan voor de woningen in Slikkerveer. Op de in



Backx en de wederopbouw van stad en haven

De houding van Backx tijdens en na de oorlog werd gekenmerkt door een ongekennde strijdvaardigheid. Dat het internationale havenverkeer werd lamgelegd, werd volgens Backx teveel als voldongen feit beschouwd. Hij richtte daarom de *Studiecommissie voor de haven* op, 'teneinde de fatalistische houding der Rotterdammers te doorbreken.' De commissie hield zich met alledaagse havenzaken bezig, maar ook met de industrialisering van de haven die Backx in zijn proefschrift propageerde. Deze kwestie was nog actueler geworden doordat het industriële achterland van Rotterdam grotendeels verwoest was: vooral in het Ruhrgebied was de industrie nagenoeg stil komen te liggen.⁵⁸ Dat belang lag ook ten grondslag aan de oprichting van de reconstructiecommissie voor de haven door Van der Mandele. Backx vertegenwoordigde daarin de stukgoedbedrijven en lobbyde voor het belang van snel herstel van de stukgoedhandel. Ook in deze commissie benadrukte hij het belang van een volwaardige industrie binnen de Rotterdamse haven.⁵⁹

Zoals eerder duidelijk werd, speelde Backx tijdens de Tweede Wereldoorlog een belangrijke rol in de Kleine Commissie. Bij het tegengaan van plan Witteveen had hij echter een andere benadering dan Van der Leeuw of de andere leden. Dat pakte soms positief uit: het belang dat hij hechtte aan de relatie tussen stad en de haven, leidde uiteindelijk tot het toepassen van een 'venster op de rivier' in het wederopbouwplan. In 1957 werd daartoe het oude Bijenkorfgebouw van W. Dudok gesloopt. Minder enthousiast was de Kleine Commissie over Backx' ideeën over het opbouwen van volksgemeenschap tegen het oprukkende individualisme. Hij had verregaande ideeën over manieren waarop de stad leefbaar en behapbaar kon worden, zonder dat het individu daarbij het contact met de gemeenschap zou verliezen. Dit uitte zich in een pleidooi voor de wijkgedachte, een ruimtelijke exponent van een gelede samenleving.⁶⁰

Geleding van de samenleving was een belangrijk thema in *The social foundations of post-war building*, in 1943 geschreven door de Amerikaanse socioloog Lewis Mumford en die Backx in 1946 naar het Nederlands had vertaald *De sociale grondslagen van het na-oorlogsche bouwen*. De kern daarvan was dat de verheffing van het individu een positieve invloed had op zijn omgeving: van zijn gezin tot de buurt en de wijk, uiteindelijk zelfs de stad en de samenleving als geheel. De kleinste cel van samenleving was volgens Mumford het gezin. Mumford liet zien hoe het wegvallen van het economische belang van het gezin had geresulteerd in een degeneratie van het huishouden tot slechts een slaapplek. Door ruimtegebrek kwamen zowel de relatie tussen man en vrouw als die tussen ouders en kinderen onder druk te staan. Verder

leidde toenemende individualisering tot het onvermogen om op het laagste niveau een gemeenschap te vormen, wat volgens Mumford desastreuze gevolgen had op hogere niveaus als de stedelijke en landelijke samenleving.⁶¹ Mumford zag de herwaardering van het gezin dan ook als de naoorlogse opgave bij uitstek: 'Indien de levenswil overwint, zal een nieuwe gezinscultus aan het gezin opnieuw een centrale plaats in onze economie en in onze cultuur geven. Het zal een meer bewuste en zinvolle rol spelen in de opvoeding van haar leden en het heele woningvraagstuk zal op gansch andere wijze worden geformuleerd.'⁶²

De sociale grondslagen van het na-oorlogsche bouwen werd uitgegeven in de serie 'Hoe bouwen wij Rotterdam?'. Deze serie was een van de uitingen van De Rotterdamse Gemeenschap, de vereniging waarvoor Backx het idee in 1944 had opgevat, toen hij beseftte dat zijn ideeën over de wijkgedachte geen grond vonden in de Kleine Commissie. De presentatie van De Rotterdamse Gemeenschap in 1945 was spectaculair. Onder het mom 'cultuur voor iedereen bereikbaar!' werden een Sociale en een Culturele Raad opgericht, die in de nieuw te bouwen wijken vertegenwoordigd moesten worden door wijkraden. Bewoners van de nieuw te bouwen wijken zouden daar terecht kunnen voor hun sociale en culturele behoeften.⁶³

Politiek

In 1935 nam Backx intrede in de gemeenteraad van Rotterdam voor de Liberale Staatspartij 'De Vrijheidsbond'. Toen hij in 1940 vertrok, schreef het *Rotterdams Nieuwsblad* dat hij 'zoowel bij de openbare beraadslagingen als in de commissievergaderingen groote belangstelling voor de vraagstukken, welke de Rotterdamsche haven betroffen' had getoond. Hij was lid van de *Commissie voor het Havenbedrijf*, de commissie die hij zelf had geïnitieerd in zijn proefschrift, 'waarbij zijn bij uitstek deskundige adviezen op hoogen prijs werden gesteld.' Vanaf 1939 maakte hij ook deel uit van de *Commissie voor den Gemeentelijke Technische Dienst*.⁶⁴

De precieze reden van het relatief vroege vertrek van Backx uit de gemeenteraad is niet bekend. In ieder geval was Backx geen klassieke liberaal: hoewel hij vertrouwen bleef houden in het economische belang voor de maatschappij, zag hij ook in dat 'the invisible hand' niet iedereen te hulp kwam. Hij ontpopte tijdens de oorlog dan ook als een doorbraakidealist bij uitstek. De doorbraakgedachte ging ervan uit dat met een goed sociaal programma, de arbeider zich zou verheffen tot een zelfwerkzaam en zelfredzaam mens, die zowel voor zichzelf als voor zijn omgeving verantwoordelijkheid

zou nemen. In *Volksopvoeding tussen elite en massa* duidt Herman Nijenhuis deze ontwikkeling als *personalistisch socialistisch*: het was te doen om emancipatie van de lagere klasse (socialistisch), het moest gebeuren door verheffing en emancipatie van het individu (personalistisch).⁶⁵ Deze mengvorm van idealisme en pragmatisme werd door A. Bos, die zich in *De stad der toekomst, de toekomst der stad* in dezelfde tijd als Backx bezighield met geleding van de samenleving en de wijkgedachte, samengevat in de term *zelfwerkzaamheid*, dat 'één der grondslagen voor een nieuwe volkscultuur' werd genoemd.⁶⁶

In de politiek culmineerde deze ideologie in de oprichting van de Partij van de Arbeid (PvdA) in 1946, die voortkwam uit de Sociaal Democratische Arbeiderspartij, de Vrijzinnige Democratische Bond en de Christelijk-Democratische Unie. Backx was vanaf het begin lid en was niet de enige: de liberale burgemeester Oud was zelfs betrokken bij de oprichting ervan. Het ideaal van eenheid en doorbraak vond niet zoveel steun in het verzuilde Nederland als gehoopt. De 29 zetels die bij de Tweede Kamerverkiezingen in mei 1946 behaald werden waren 2 minder dan de drie partijen voor de oorlog gezamenlijk haalden. Ook ideologisch had de PvdA moeite: In 1947 verliet Oud (naar verluidt onder invloed van Van der Mandele, die de partij te links vond) met nog een aantal liberalen de PvdA om verder te gaan in de Volkspartij voor Vrijheid en Democratie (VVD) in januari 1948.⁶⁷

Backx, die ook uit de liberale hoek kwam, bleef de partij voorlopig trouw. Van verdere 'verlinksing' was dan ook geen sprake. De onwaarschijnlijke welvaartstijging die na de oorlog, specifiek vanaf 1954 plaatsvond, leidde ertoe dat het partijprogramma in 1959 werd herzien: zo werd er niet meer gerept over klassenstrijd.⁶⁸ Volgens Nijhof was de partij vanaf toen 'een partij die ervan uitging dat er geen diepgaande maatschappelijke hervormingen meer nodig waren, dat de arbeiders het eindpunt van hun emancipatiestrijd hadden bereikt; het ging nu meer om de bewaking van het maatschappelijk aandeel van iedere groep'.⁶⁹ Deze houding werd door een groot deel van de PvdA gezien als te gezapig, waardoor in 1966 de beweging Nieuw Links werd opgericht. Deze nieuwe ontwikkeling was Backx te links, waardoor hij zich in 1966 terugtrok uit de PvdA.

Backx' vriend A. Teychiné Stakenburg, met wie hij ook de Havenvakschool had opgericht, schreef bij het overlijden van Backx in 1982 in het *Rotterdamsch Jaarboekje* hoe Backx politiek getypeerd zou moeten worden: hij 'was een liberaal voelende socialist'.⁷⁰ Ook beschreef hij hoe rijk, veelzijdig en betrokken Backx' leven was geweest: 'Zijn onderneming moest en zou in Rotterdam model worden voor de

inrichting van een havenbedrijf! Dat nagestreefde ideaal dat gezien de resultaten veel meer was dan een droomwereld, bestempelt na 1935 Backx behalve als hervormer in eigen bedrijf als leider van een gemeenschap. Niet slechts binnen deze in de publieke opinie verachte, want verachterde, bedrijfstak, moest die gemeenschap (...) worden opgebouwd, maar ook, ja bovenal, daarbuiten: in de sociaal-culturele vorming van de mens; in zijn vrijetijdsbesteding; in zijn onderwijswetenschappelijke scholing; in zijn musische begeleiding. Kortom in tientallen facetten van het leven.' Dat het ondanks Backx' gemeenschapsidealen altijd om de verheffing van het individu ging, maakte hij ook duidelijk: 'Het dagelijks bestaan van de geminachte bootwerker, de hoger geclasseerde industriearbeider, de modale bankbediende, de uitzichtloze kantooremployé zou moeten worden verrijkt. De mens op zijn werk en de mens thuis, in zijn verenigingsleven, met zijn hobby's, tijdens zijn schooluren of zelfstudie, zouden moeten worden geïntegreerd in één allround persoonlijkheid!'⁷¹



> Backx (links) en Teychiné Stakenburg (rechts, met bril) bij de oprichting van de Havenvakschool

Noten hoofdstuk 2

- 1 De Klerk 1998, 11
- 2 Ibid., 15-16
- 3 Ibid., 16
- 4 Ibid., 42-43
- 5 Van de Laar 2000, 73-88
- 6 De Klerk 1998, 96-97
- 7 Teychiné Stakenburg 1979, 50
- 8 Fragment uit een brief aan C. van Vollenhoven in: Teychiné Stakenburg 1979, 53
- 9 Dagboekfragment van Van der Mandele uit 1938 in: Teychiné Stakenburg 1979, 57
- 10 Teychiné Stakenburg 1979, 65
- 11 De Klerk 1998, 42-43
- 12 Teychiné Stakenburg 1979, 58. De vergelijking met een bestuurder was algemeen aanvaard; Van den Broek noemt Van der Mandele in een interview zelfs abusievelijk burgemeester van Rotterdam (Bakker 1972).
- 13 Van de Laar 2000, 371
- 14 De Klerk 1998, 371
- 15 Teychiné Stakenburg 1979, 67-68 Het laatste citaat van Van der Mandele gaat over zijn strijd tegen de alkoofwoning: in ruil voor een lening voor de realisatie van Tuindorp Vreewijk beloofde hij de verantwoordelijke wethouder niet meer tegen te werken bij de bouw van alkoofwoningen op de rechteroever.
- 16 Steenhuis 2007, 90
- 17 Ibid., 139-140
- 18 Teychiné Stakenburg 1979, 68
- 19 Steenhuis 2007, 140
- 20 De Klerk 1998, 161
- 21 De Goey 1990, 59
- 22 Citaat uit het in memoriam van W.F. Lichtenauer, destijds secretaris van de Kamer van Koophandel in: De Goey 1990, 58
- 23 Vanstiphout 2005, 135-136
- 24 De Klerk 1998, 229-230
- 25 Ibid., 230-231
- 26 Van de Laar 2000, 414-415
- 27 Ibid., 417-418
- 28 Ibid., 419-420
- 29 Börger en Van de Laar 2003, 54
- 30 Van de Laar 2000, 417
- 31 Vanstiphout 2005, 147
- 32 De Klerk 1998, 183
- 33 Steenhuis 2007, 370-371
- 34 Citaat uit de evaluatie van het *Architectenprogramma 1944* in: Van Tijen 1955, 54
- 35 Steenhuis 2007, 371
- 36 Definitie van stukgoed: Nijhof 1988, 46
- 37 Definitie van massagoed: Nijhof 1988, 45
- 38 Van de Laar 2003, 24
- 39 Nijhof 1988, 43-44
- 40 Van Driel 2003, 242.
- 41 Visser 2003, 39
- 42 Van Driel 2003, 242
- 43 De Goey 2003, 123
- 44 Backx 1929
- 45 Visser 2003, 38
- 46 Ibid., 38-39
- 47 De Klerk 1998, 249
- 48 Dicke en Van der Zouwen 2006, 9
- 49 Mededeling van de Nederlandsche Economische Hoogeschool in het Rotterdamsch Dagblad van 8 juli 1942
- 50 Dicke, Van de Laar en Van der Zouwen 2007, 6-7
- 51 Ibid., 65
- 52 Ibid., 84
- 53 Visser 2003, 39
- 54 Oprichtingsacte Stichting Eigendom, 5 november 1951, GAR-Müller, inv. nr. 50
- 55 Overeenkomst van geldlening, 23 oktober 1951, GAR-Müller, inv. nr. 674
- 56 Thomsens Havenbedrijf NV, Dienstwoningen te Slikkeveer, GAR-Müller, inv. nr. 746
- 57 Visser 2003, 39
- 58 De Goey 1990, 59
- 59 Notulen Reconstructiecommissie 17 januari 1947, GAR-GHB, inv. nr. 808
- 60 Van de Laar 2000, 419
- 61 Mumford 1946, 42-43
- 62 Ibid., 42
- 63 De Klerk 1998, 253-255
- 64 *Rotterdamsch Nieuwsblad*, 24 oktober 1940, 7. De LSP was een traditionele liberale partij die tussen 1931 en 1937 op landelijk niveau deel uitmaakte van de kabinetten Colijn 1 en 2.
- 65 Nijenhuis 1981, 100
- 66 Bos 1946, 70
- 67 Nijhof 1988, 31
- 68 Het gemiddelde weekloon van een mannelijke nijverheidsarbeider steeg tussen 1947 en 1960 met ruim 100% van 48,50 naar 98,50, zie tabel 4 in: Nijhof 1988, 36
- 69 Nijhof 1988, 38
- 70 Teychiné Stakenburg 1983, 155
- 71 Ibid., 154-155

3. Van den Broek in het naoorlogse architectuurdiscours



Van den Broek lijkt tot na de oorlog te gedijen onder het adagium ('geen woorden maar daden') van zijn geliefde voetbalclub Feyenoord. In de periode 1946 tot 1948 schreef hij echter een voor hem ongekenne hoeveelheid artikelen in de vakbladen, waaronder het tijdschrift *Bouw* dat hij in 1946 mede had opgericht. Centraal in zijn artikelen stond de maatschappelijke verantwoordelijkheid van de architect; hij toonde zich overtuigd van het belang van een geëngageerde en professioneel georganiseerde wederopbouwarchitectuur. Dat hij daar meer belang aan hechtte dan aan de in volle gang zijnde stijldebat, doet denken aan het ter discussie stellen van de kwaliteit van de Gooise huizen van Rietveld. Foto: Van den Broek in 1971, voor zijn huis 'De Ypenhof' in Kralingen, Rotterdam.

3.1 Synthese en antithese in de wederopbouwarchitectuur

Jan Paul Baeten schrijft in *Een telefoonceel op de Lijnbaan* dat 'de doorbraakgedachte in de politiek zijn culturele parallel [vond] in het streven naar het samengaan van alle kunsten in de architectuur, het oude ideaal van de Stijl'. Hij staft deze bewering met architecten als J.J.P. Oud, G. Rietveld en C. van Eesteren die zich eind jaren veertig, begin jaren vijftig bezig hielden met de kunstige kant van architectuur, in reactie op de toenemende bureaucratisering van bijvoorbeeld de volkswoningbouw. Daarbij werd de mythische Stijl als ideaal uitgangspunt gezien voor de wederopbouw, wat bijvoorbeeld leidde tot de tentoonstelling 'De Stijl' die in 1951 in het Stedelijk Museum in Amsterdam, maar ook in New York en Venetië te zien was.²

De vergelijking met de doorbraakgedachte is merkwaardig. Waar politieke doorbraak ging over het doorbreken van het verzuilde politieke bestel en gekenmerkt werd door progressie, grepen Oud en de zijnen terug naar vroeger tijden. Daarmee trachtten ze weliswaar beeldende kunst en architectuur te verenigen, maar vervreemden ze zich van het maatschappelijke debat. Vooral Oud liet in de eerste jaren na de Tweede Wereldoorlog veelvuldig van zich horen via verschillende media, waaronder het *Bouwkundig Weekblad* en *De Groene Amsterdammer*. Hij verwees daarbij naar de tijd van de vooroorlogse avant-gardes, toen Nederland internationaal voorop liep met een 'ideeënrijk, bouwkunstig leven' dat pionierde met de toepassing van gewapend beton, glas en geprefabriceerde bouwelementen.³

In zijn artikelen wees hij de samenwerking tussen traditionele en moderne architecten bij de wederopbouw, zoals dat in de Studiegroep Woningarchitectuur gebeurde, resoluut af. Het compromis dat daar gesloten werd, leidde volgens hem tot een zwakke synthese die funest zou zijn voor een succesvolle wederopbouw. Mikpunt van Ouds artikelen was 'de dictatuur van de Delftsche School', het bouwkundeonderwijs van Granpré Molière aan de Technische Hogeschool dat opleidde tot architecten van de door Oud verfoeide traditionele architectuur. 'Tracht men naar synthese van het z.g. Nieuwe Bouwen en de Delftsche School, dan zal de wist eenzijdig voor de Delftsche School blijken. De Delftsche School is en was nooit anders dan synthese. Synthese van wat geweest is; verbinding, in dit geval compromis, van vele verloren gegane en nu opnieuw nagestreefde aantrekkelijkheden. Het Nieuwe Bouwen zou hieraan weer een pikant, ander element toevoegen, dat, geworpen in den grooten smeltkroes van de Delftsche School, weer Delftsche School op zou leveren!'⁴ Het grootste probleem voor Oud was echter dat de Delftse School min of meer aan jonge architecten werd opgedrongen, omdat het de voornaamste bouwkundeopleiding was in Nederland. 'Leidt [het traditionele bouwen] er bovendien nog toe, dat men ook diengenen, die zoo niet

willen, voor gaat schrijven, dat hun nieuw te maken werken zich naar de oud aandoende opvattingen moeten richten, dan begaat men daarmee een tweede – en nog veel ergere zonde tegen den heiligen geest van het bouwen.'⁵

De verantwoordelijkheid voor deze overmacht van de Delftse School lag volgens Oud bij de overheid, die immers wel de vooruitgang ondersteunde bij de KLM en de NS, maar die nauwelijks oog had voor hen die niet 'de architectuur van de trekschuit' wilden. De overheid maakte met organen als de ASRO en de Studiegroep Woningarchitectuur gebruik van supervisors die gebouwen 'harmonisch aan elkaar willen verbinden', waar juist harmonie en synthese volgens Oud de doodsteek waren voor vooruitgang.⁶ Zoals eerder overigens duidelijk werd, was Oud zelf supervisor van de ASRO. Toen Van den Broek in 1944, het jaar dat Witteveen zich terugtrok en OPRO officieus de supervisie van de wederopbouw over had genomen, opriep tot een korte evaluatie van de supervisiewerkzaamheden tot dan toe, reageerden de meeste architecten welwillend. Oud echter toonde zich toen al kritisch over de gang van zaken en verzocht Van den Broek hem bij dergelijke verzoeken 'liever uit te schakelen'.⁷

Van den Broek ontpopte zich in de vroege naoorlogse jaren juist als voorstander van synthese en doorbraak. Niet alleen in zijn ontwerpen werd dat duidelijk, ook in de vakbladen schreef hij veelvuldig over de manier waarop Nederland opgebouwd moest worden. Zijn betoog ging over de te verkiezen bouwtrant, maar ook over de organisatie en professionalisering van het architectenvak, de opleiding van jonge architecten en bovenal over de maatschappelijke verantwoordelijkheid van de architect. In het eerste nummer van het tijdschrift *Bouw*, dat verscheen in 1946, publiceerde hij een artikel over 'stroomingen en tendenties in de architectuur'. Aan de hand van de genealogie van de Nederlandse, moderne architectuur liet hij zien hoe de verschillende stromingen hun geschillen voor de wederopbouw opzij moesten zetten. Eensgezindheid was daarbij belangrijker dan ooit. Van den Broek mengde zich dus in het stijldebat, maar vooral omdat hij ervan overtuigd was dat een functionele manier van bouwen het meest maatschappelijk verantwoord was.⁸

3.2 Het functionalisme en de ‘menselijke betekenis der opgave’

Heimwee naar de Stijlperiode, zoals Oud die had, zou voor Van den Broek op zijn minst onlogisch zijn geweest, gezien de kritiek die hij had op de Gooise woningen van Rietveld in 1933 en 1934. Wel zag hij hoe de toepassing van geometrische vormen en primaire kleuren die de Stijl kenmerkte, leidde tot een ‘ontmaterialisering’ die voor hem ook belangrijk was voor een bouwkunst die algemeen aanvaardbaar zou kunnen zijn. ‘In dit ontstijgen aan de realiteit is zij ook los van de plaats, waar zij gebouwd wordt, nog sterker, uitgedrukt in een latere gemeenplaats: los van bloed en bodem. Daarmede ontdekt zij haar eigen internationalisme. Dan pas ontdekt zij ook haar eigen wezen: in de eerste plaats een verdieping van de functionele uitdrukking.’ Zijn afkeer tegen een vormwil die ten koste ging van de kwaliteit bleef echter sterker. Ook stond hem tegen dat de Nieuwe Zakelijkheid gemeengoed was geworden: ‘haar drang naar natuurlijke schoonheid, de ontmaterialisering van de stof in haar glanzend metaal en glas heeft het groote publiek gepakt als een nieuwe mode: het stalen meubel, door de massa onbegrepen in zijn functionele betekenis en zuiveren vorm, maar, kinderlijk door den glans begoocheld, gezocht tot in vogelkooi en foto-standaard.’⁹

Van den Broek voert in zijn artikel ook een pleidooi voor een minder strikte opvatting van moderne architectuur. Hij doet bijvoorbeeld een handreiking naar traditionele architecten, die door het gebruik van streekeigen materialen en het benadrukken van het belang van geslotenheid voor een woonhuis, wel degelijk tegemoet konden komen aan belangrijke menselijke behoeftes. Om dat te illustreren schreef hij bijvoorbeeld een recensie waarin hij zich onder de indruk toonde van een in 1946 verschenen boek over Braziliaanse architectuur. Daarin zag hij een navolgenswaardige toepassing van natuur in architectuur, een eenheid van oude en nieuwe vormen en een zekere kunstzinnigheid. ‘Terwijl Amerikanen het vraagstuk van warmte en zonlicht alleen maar technisch zien en niet anders trachten op te lossen dan met airconditioning, leveren de Braziliaanse architecten een belangrijk aandeel in de “architectonische” bestrijding daarvan.’¹⁰ Ook in het eerdergenoemde artikel over ‘stromingen en tendenties’ noemde hij een opmerkelijk voorbeeld, namelijk het ontwerp van J.J.P. Oud voor het kantoorgebouw van *BIM* in Den Haag (1938-1946). Waar Oud even tevoren in de Groene van leer had getrokken tegen de synthese van bouwstijlen in overheidsorganen als de ASRO, prijst Van den Broek juist de kwaliteit die het tamelijk strenge gebouw te danken heeft aan een frivole detaillering: ‘(...) Oud doorbreekt door de waardering voor de strakke gebondenheid der klassieke travee-stelling en een schoone ornamentiek de principiële leer’.¹¹ Deze kwalificatie is haast niet te rijmen met een uitspraak die hij eerder in het artikel van Oud citeert, waarin hij beweert dat het

‘ornament het universele geneesmiddel voor impotentie op bouwkundig gebied [is]’.¹²

Hoewel paradoxaal, past het citaat in een reeks artikelen waarin Van den Broek het loskomen van een dogmatische architectuur bepleit en daarbij de vormwil niet schuwt, maar het functionalisme niet uit het oog verliest. Hij pleit voor het loslaten van de termen Nieuwe Bouwen en Nieuwe Zakelijkheid, omdat deze toch niet de lading van zijn ideale architectuur dekten: ‘Om verwarring te voorkomen, en haar karakter beter te benaderen, is de benaming “functionalisme” – (gesublimeerde) uitdrukking der (reële, sociale, menselijke) functie – dan ook beter geschikt.’ De kern van het functionalisme was dan ook niet het internationalisme van het Nieuwe Bouwen of de ‘ontmaterialisering’ van de Stijl, maar lag besloten in de maatschappelijke betekenis die architectuur kon hebben. ‘[Het functionalisme] bepaalt zich niet tot de realistische verwerking van de bouwopgave, want dan zou zij slechts zakelijkheid zijn; zij tracht de menselijke betekenis der opgave te peilen, te verdiepen, te sublimeren en daaruit haar vorm te bepalen. In de uitdrukking dezer gesublimeerde waarde ligt haar “nieuwe” zakelijkheid, hetgeen een heel wat diepere idee is dan de nuchtere, materialistische, “fabriek-achtige” zakelijkheid, waarvoor zij gewoonlijk wordt aangezien.’¹³



> Onderdeel van de tentoonstelling ‘De Stijl’ die in Amsterdam, New York en in Venetie te zien was in en na 1951. Deze opstelling toont de grondleggers van De Stijl, namelijk Vilmos Huszár, Piet Mondriaan, Theo van Doesburg, Antony Kok en J.J.P. Oud.

3.3 Ideeën in uitvoering: professionalisering en institutionalisering

Van den Broek zag, in tegenstelling tot Oud, een duidelijke breuk tussen het functionalisme van de wederopbouw van de vooroorlogse avantgardes. Waar de discussie rond de huizen van Rietveld liet zien dat het Nieuwe Bouwen te progressief was voor de gevestigde orde, blijkt uit de perikelen rond het Rotterdamse wederopbouwplan dat een functionele aanpak van een ruimtelijke opgave steeds meer terrein begon te winnen. In *Architectuur en kritiek van de moderniteit* laat Hilde Heynen zelfs zien dat het functionalisme als avant-garde van het interbellum wezenlijk anders was dan het functionalisme als 'geofficialiseerde en geïnstitutionaliseerde' bouwtrant.¹⁴

In de periode 1946-1948 was het nog niet zover dat moderne architectuur geïnstitutionaliseerd was. Van den Broek was echter hoopvol en toonde zich in het artikel 'Durven en niet durven in de Magistratuur' geërgerd over de conflictueuze manier waarop Oud de overheid ervan beschuldigde niets anders dan 'de architectuur van de trekschuit' te durven bouwen.¹⁵ Van den Broek vond dat de verantwoordelijkheid voor de 'geest van middelmatigheid en conservatisme (die niet vereenzelvigd mag worden met een bepaalde school, zoo die er al zou zijn)' niet bij de overheid lag, maar bij 'niet-durvende' opdrachtgevers. Het 'niet-durven' kwam voort uit de behoefte aan 'het bekende, het gewone, het "normale", dat geen gevaar loopt voor kritiek als het gedurfde en het principiële'. Hij erkende daarin de invloed die de Tweede Wereldoorlog had uitgeoefend op de moraal van het Nederlandse volk: 'wij zijn geen voortvarend volk meer, wij zijn bang, bang voor last, bang voor het onbekende, voor het uitzonderlijke (...) en daarom gaan wij de gebaande wegen, waarop men geen builen valt, geen kritiek te vrezen heeft, waaraan de "gevoelige gevel", de harmonische aansluiting en de Schmitthennerlei bloeit.'¹⁶

Van den Broek beschouwde die angstige samenleving als voedingsbodem bij uitstek voor een architectuur met nationalistische invloeden.¹⁷ Daartoe rekende hij ook de wederopbouw van de binnensteden van Middelburg en Rhenen: deze 'doelbewuste reconstructie' forceerde een 'min of meer nationale architectuur'.¹⁸

Ook in een themanummer van *Bouw* over de opgave in verwoeste binnensteden, koppelt hij de problematiek waar de samenleving in het algemeen mee te maken had aan de wederopbouw van de binnenstad. Herbouw was daarvoor niet de oplossing; zowel de binnenstad als Nederland moesten letterlijk 'weder opgebouwd' worden. Daarvoor was een breuk met het verleden noodzakelijk die niet ging over de vormgeving van de steden, maar over de aanpak. Van den Broek pleitte voor een werkwijze waarin de planoloog een belangrijke rol zou krijgen. Daarbij moest een

functionalistisch concept als functiescheiding geen architectonisch dogma zijn, maar een praktisch instrument om stad en samenleving te verbeteren. 'De planoloog slaat acht op de behoeften, die zich wijzigen met de maatschappij en die het plan voor 1960 anders doen zijn, dan dat voor 2000. Hij tracht die behoeften bloot te leggen volgens wetenschappelijke methoden.' Toch betekende dat niet dat de architect en de stedenbouwkundige obsoleet werden: ' [De planoloog], noch het beoordeelende publiek, kan daarbij ontkomen aan waarde-oordelen: niet alleen van de aesthetische en stedenbouwkundige kwaliteiten, doch ook van de economische en financiële mogelijkheden, van de offers, die gebracht moeten worden om aesthetische waarden te scheppen.'¹⁹

De architect moest dus een dienstbare rol aannemen binnen een stedelijk systeem dat uit meer componenten bestond dan architectuur alleen. Toch was de architectuur belangrijk om die componenten tot een eenheid te smeden: 'Onze winst is dus, dat wij die voorzieningen niet [zien] als een technisch program voor diverse onderdeelen, maar als apparaten van een eenheid, en deze eenheid is de sociaal-culturele samenleving zelve.'²⁰ Dat dit idee geschillen over stijl oversteeg, blijkt uit een citaat van zijn latere collega-hoogleraar in Delft, J.F. Berghoef, die te boek stond als traditionalist en voorstander was van de manier waarop de binnenstad van Middelburg weder opgebouwd was. Ook hij had echter sterk de behoefte de wederopbouw te baat te nemen om de samenleving zowel ruimtelijk als maatschappelijk te verbeteren. Van den Broek waardeerde de idealistische inslag van Berghoef en vatte zijn eigen ideeën in Berghoefs woorden samen: 'Als de stad de architectonische uitdrukking is eener gemeenschaps-idee, dan komt het daarbij minder op den vorm, doch veel meer op die apparatuur zelve aan.'²¹

3.4 Geleding en verheffing

Backx wilde met zijn pleidooi voor de wijkgedachte zijn verheffingsidealen ruimtelijk maken. Van den Broek ging daar op voort en maakte in zijn pleidooi voor een meer planologische aanpak van de wederopbouw gebruik van de retoriek van Mumford en Backx, door het gezin 'de kleinste cel van het organisme van de samenleving' te noemen.²² De plaats van het gezin in de samenleving en het belang van een goed onderkomen van het gezin nam hij bijzonder serieus, zo blijkt ondermeer uit zijn betrokkenheid bij het tijdschrift *Goed Wonen*. Het tijdschrift had als doel het mensen gemakkelijker te maken 'genoeg zuivere dingen te vinden voor een goede inrichting van een woning', aangezien 'de mensen al zo ver afgezakt zijn van het werkelijk stijlvolle, dat zij er zo goed als geen begrip meer voor hebben'. Dat schreef J. Bommer, de voorzitter van de Stichting Goed Wonen in een inleiding in het eerste nummer van het blad, dat uitkwam in februari 1948.²³ Brinkman & Van den Broek werkten bij meerdere gelegenheden, waaronder in het poortgebouw van Thomsen's Havenbedrijf, samen met W. den Boon van Groep &, secretaris van de Stichting Goed Wonen. In 1949 richtte de Stichting een woning in dat onderdeel uitmaakte van een nieuw gebouwd blok aan de Rotterdamse Vredenoordlaan, naar ontwerp van Brinkman & Van den Broek.²⁴

Ook schreef Van den Broek in 1948 op persoonlijke titel een artikel in het eerste nummer, waarin hij liet zien hoe armoedig en wanstaltig de 'rijkdoende' interieurs eigenlijk waren. Net als de voorzitter ging hij ervan uit dat de mensen niet konden weten wat goed en mooi was: 'Misschien koopt u dit alles in de volle overtuiging, dat u de juiste keus hebt gedaan, omdat u werkelijk meent, dat u dit mooi vindt. Uw echte schoonheidsgevoel is wellicht een weinig verloren gegaan.' Mensen die dit schoonheidsgevoel weer terug wilden, hoefden niet direct alles van staal en glas aan te schaffen. Hij herhaalt zijn idee over de vluchtigheid van moderne architectuur en het Nieuwe Bouwen: 'Wij weten dat een goede stalen stoel zeer zeker op zijn plaats zal zijn in een bepaald interieur, maar deze heeft zo snel de wereld veroverd, dat van het goede beginsel slechts klakkeloze mode overbleef.' In plaats daarvan spoort hij de lezer aan zijn gezonde verstand te gebruiken bij het uitkiezen van meubilair, stoffering en gebruiksartikelen: 'Waarom zouden wij onze melkkannen vol krullen laten maken, waarvan de randjes niet schoon te krijgen zijn?' Hij weet er zelfs een maatschappelijke kwestie van te maken: 'Weet ge, dat in de beroemde porseleinfabriek van Wedgwood honderden vrouwen en meisjes in dagelijkse sleurarbeit al die bloemetjes als plakplaatjes in het glazuur plakken? (...) Beseft u, dat aan deze versiering alle

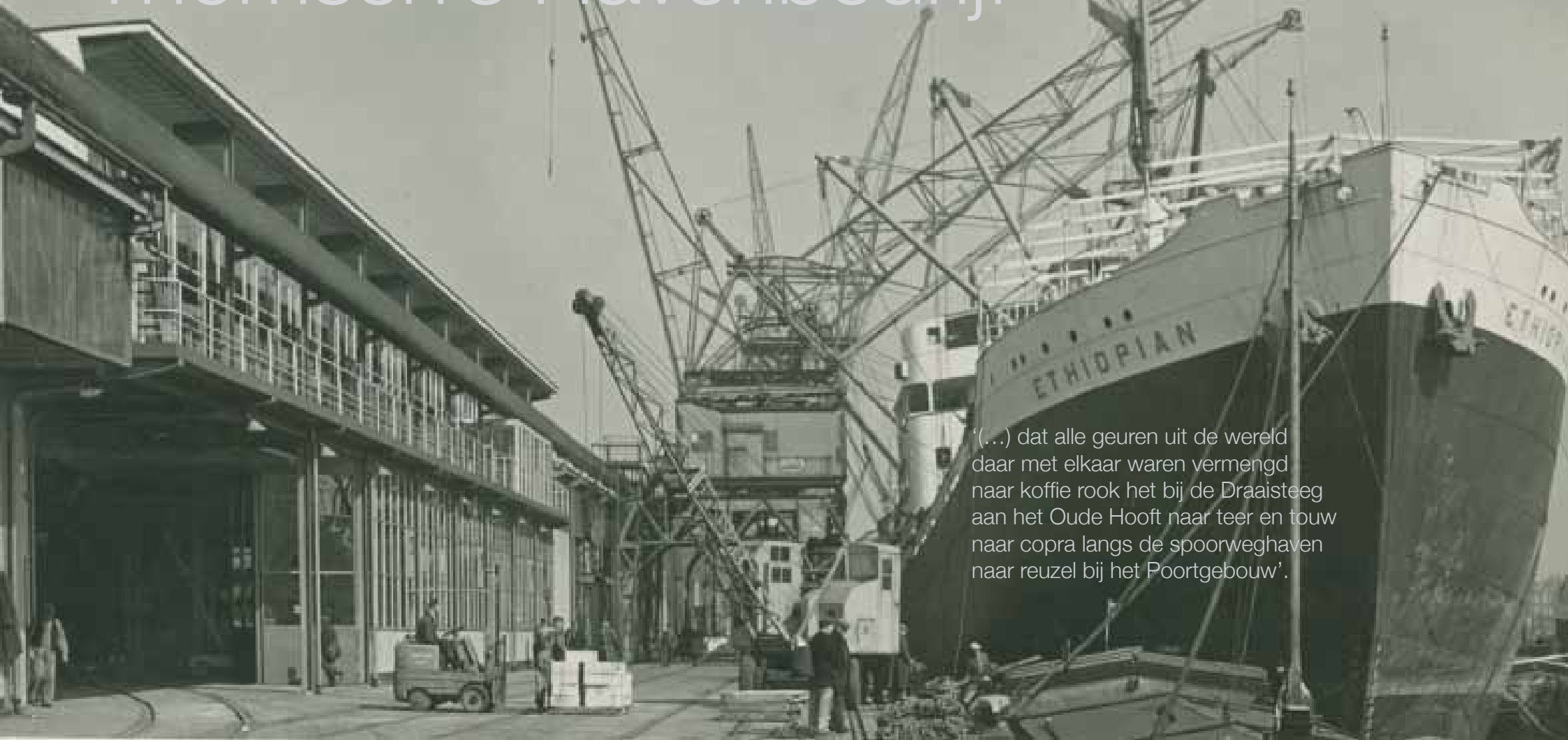
scheppingsdrang en arbeidsvreugde ontbreken?'

De kern van het betoog van Van den Broek is echter zelfwerkzaamheid, misschien wel het belangrijkste component van de verheffingsideologie. 'Wat wij willen, is u ervan te overtuigen, dat u zelf iets kunt doen om uw wijze van wonen te verbeteren.' Hij adresseert dat ideaal zelfs heel letterlijk: 'Wij willen u helpen met onze deskundige voorlichting, maar wij rekenen op u, die enthousiast zoekt naar het betere, of die misschien nog onverschillig is, maar toch reeds getroffen werd door een enkele van onze opmerkingen, om samen te werken aan de verheffing van de woonwijze van ons volk.'²⁵

Noten hoofdstuk 3

- 1 Vanstiphout 2005, 16
- 2 Baeten 1995, 13
- 3 Oud [Wij bouwen weer op?] 1946
- 4 Oud [Delftse School en synthese] 1946, 222
- 5 Oud [Wij bouwen weer op?] 1946
- 6 Ibid.
- 7 Brief van Oud naar Van den Broek, Commissie Stadsplan Rotterdam (OPRO), NAI BROX d749
- 8 Van den Broek [Stromingen en tendenties] 1946
- 9 Ibid., 9
- 10 Van den Broek [Bouwkunst in Brazilië], 834-836
- 11 Van den Broek [Stromingen en tendenties] 1946, 12
- 12 Ibid., 7
- 13 Ibid., 6-7
- 14 Heijnen 2001, 208
- 15 Oud 21 december 1946
- 16 Van den Broek verwijst naar Schmitthenner, een van de architecten van Hitler en een groot tegenstander van modern architect en Bauhaus-oprichter W. Gropius.
- 17 Van den Broek [Durven en niet durven] 1946, 615
- 18 Van den Broek [Stromingen en tendenties] 1946, 10
- 19 Van den Broek [Planologische problemen] 1946, 667
- 20 Van den Broek [Het culturele probleem] 1946, 675
- 21 Citaat Berghoef in: Van den Broek [Het culturele probleem] 1946, 675-676
- 22 Van den Broek [Planologische problemen] 1946, 669
- 23 Bommer 1948, 3
- 24 'Het modelhuisje in Rotterdam' 1949, 33
- 25 Van den Broek 1948, 4-6

4. Apparatuur van de gemeenschap: het poortgebouw van Thomsen's Havenbedrijf



'(...) dat alle geuren uit de wereld
daar met elkaar waren vermengd
naar koffie rook het bij de Draaisteeg
aan het Oude Hooft naar teer en touw
naar copra langs de spoorweghaven
naar reuzel bij het Poortgebouw'.

4.1 Het gebouw en de haven

Het gedicht *Te Rotterdam ben ik geboren* verhaalt in geuren en kleuren over de Rotterdamse haven. Jan Prins, die het in 1937 dichtte, kon nog niet het poortgebouw van Thomsen's Havenbedrijf aan de Lekhaven bedoeld hebben, dat pas tussen 1946 en 1948 gebouwd werd; vermoedelijk rook hij de reuzel bij Pincoff's oude hoofdkantoor aan de Stieltjesweg. Vakantieman Frits Bom (1944), geboren Rotterdammer en voormalig PR-medewerker van Thomsen's Havenbedrijf, schreef in 2000 zijn eigen *Te Rotterdam ben ik geboren*. Hij put uit herinneringen aan het Vierhavengebied en ook hij beschouwt vooral de geuren als kenmerkend:

'Naar huiden rook het aan de Keilehaven,
een kade verder: vis en kaas.
Soms was de lucht van gist of olie
en dan van jute weer de baas.'

Dat het toen zo rook en een drukte van belang was met af- en aanvarende schepen, ladende en lossende werklieden en consciëntieus inspecterende bazen, is nu soms moeilijk voor te stellen. Toch is juist die wereld leidend geweest in de uitwerking van het ontwerp voor het poortgebouw: de indeling en de interne infrastructuur van het gebouw waren gebaseerd op de werkzaamheden die hoorden bij de stukgoedhandel.

Dat kwam overeen met wat Van den Broek betoogde in zijn naoorlogse artikelen: architectuur moest dienstbaar zijn aan de samenleving. Het poortgebouw aan de Lekhaven was en is daarvan een goed voorbeeld: niet alleen voegt het gebouw zich naar zijn omgeving, ook biedt het in concept en uitvoering de apparatuur voor een ideale arbeidssamenleving. Het gebouw maakt bij uitstek duidelijk dat de verheffing van het individu niet alleen in zijn woning moest plaatsvinden, maar ook in zijn immer veranderende omgeving. Het werk was daar een belangrijke factor in en, zoals bleek uit hoofdstuk 2, was J.Ph. Backx zich daar terdege van bewust.

< Het poortgebouw in bedrijf: het Britse schip Ethiopian meert aan in 1948, vlak na de voltooiing van het gebouw. Citaat uit het gedicht *Ik ben in Rotterdam geboren* van Jan Prins (1937).

4.1.1 Bazen, krassen en kabelgasten: hiërarchie en typologie van het poortgebouw

De typologie van een poortgebouw als dat van Thomsen's Havenbedrijf in de Lekhaven, hing sterk samen met de aard van het werk dat bij de stukgoedoverslag hoorde. De verschillende onderdelen van het proces van lossen en laden werden vertegenwoordigd door de verantwoordelijke personen, die elk een specifiek deel van het gebouw nodig hadden. Daarnaast was er de passagiersfunctie, die een representatieve en comfortabele behuizing vereiste.

Waar machines al vroeg in de twintigste eeuw de belangrijkste spelers waren bij de overslag van massagoed, bleef bij de overslag van stukgoed een sterke menselijke hiërarchie noodzakelijk.² Het werk was niet ongevaarlijk: de goederen moesten voor het laden en lossen samengepakt worden tot een compact pakket, een hijs, die in één beweging het schip op of af kon worden gezet. De kwaliteit van de hijs was van levensbelang voor de arbeiders, niet zelden raakte een hijs los wat tot fatale ongelukken

leidde. De hijs werd in het schip samengepakt of uitgepakt door de arbeiders die in het ruim werkten, ook wel putgasten genoemd. Een ruimbaas of kras hield toezicht in het ruim en stuurde de putgasten aan. Als de hijs eenmaal aan boord, respectievelijk op de wal, was, werden de goederen ontbonden en naar de juiste plek gebracht.³ Vooral de verdeling van de lading in het schip luisterde nauw: er waren speciale tekenaars in dienst die stuwplantekeningen maakten om de stabiliteit van het schip te garanderen.⁴

Tenslotte moest het vervoer tussen schip en kade geregeld worden door kranen en lieren (winches), waarvoor respectievelijk kraanmachinisten en winchdrijvers aanwezig waren. De vorkheftruckchauffeurs brachten de lading van de kade naar de opslagloodsen en vice versa. Aan wal werkten ook de kabelgasten in het kabelgat, dat zowel een bewaarplaats was voor stuwadoorgereedschappen (netten, stoppen, etc.) alsook de ruimte waar nieuw materiaal werd gemaakt en het kapotte werd gerepareerd. Alle werkzaamheden stonden voortdurend onder streng toezicht van inspecteurs, controleurs en bazen. Bij het lossen hield een hoofdbaas toezicht op het werk dat op

< Wegende en rekenende tallymen.

> Affiches van de Ongevallendienst van Scheepvaartvereniging Zuid, die de havenarbeiders moesten wijzen op de levensgrote gevaren van hun werk.

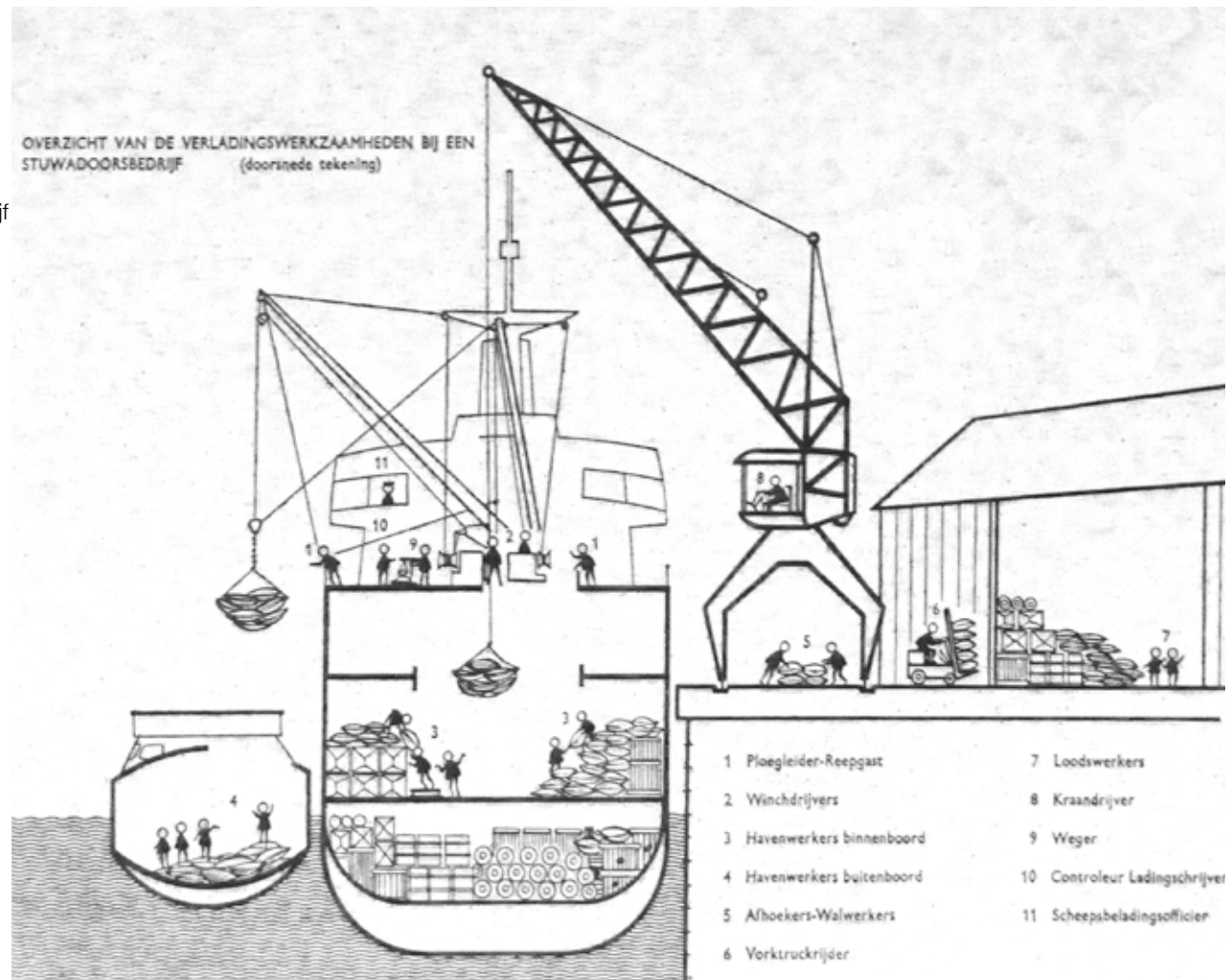
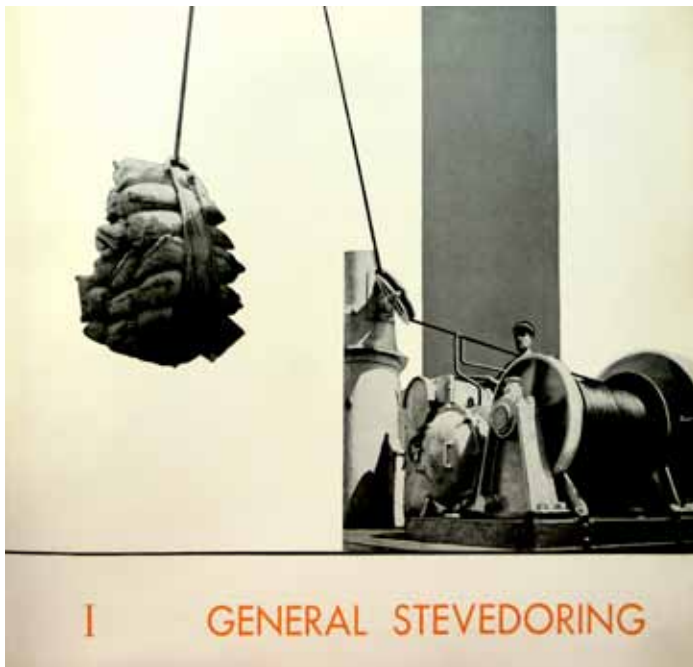


de te laden en te lossen schepen gebeurde. Daaronder stond een botenbaas, die de ruimbaas en de arbeiders op de schepen aanstuurde. De inspecteur hield toezicht op de werkzaamheden aan wal, waaronder de walploegen. De controlewerkzaamheden werden geleid door de controlehoofdbaas maar uitgevoerd door de loodsbaas, die zowel de goederen aan wal als aan boord controleerde. Hij werd op zijn beurt geassisteerd door een voorman-controleur of tallyman.⁵

De typologie van het poortgebouw kwam veel voor in havengebieden en was ontworpen om de stukgoedoverslag zo goed mogelijk te faciliteren. Dit type was een direct resultaat van chronisch ruimtegebrek op havenkades: het accommodeerde de infrastructuur naar de kade (veelal een spoorlijn) op de begane grond, maar maakte eveneens nuttig gebruik van de overige ruimte. De verdieping van het gebouw werd dan ook gebruikt voor de inspectiekantoren, die zo uitzicht hadden op de werkzaamheden die op de kade plaatshadden.⁶

< Het transporteren van een hijs als symbool voor het stuwadoorsbedrijf in de internationale informatiefolder van Thomsen's Havenbedrijf uit de jaren dertig.

> Schematisch overzicht van stuwadoorswerkzaamheden.



4.1.2 Thomsen's Havenbedrijf in de Lekhaven: een korte geschiedenis

Hoofdstuk 2 liet zien hoe Thomsen's Havenbedrijf als stuwadoor begon, voet aan wal zette in de Zalmhaven en doorgroeide in het massagoed op de Linker Maasoever. De groeisput van de stukgoedafdeling van het bedrijf vond echter plaats in het Vierhavengebied. Deze vier havens (de Keile-, Lek-, IJssel- en Koushaven) werden dan ook aangelegd om de groeiende stukgoedhandel in de Rotterdamse haven te accommoderen.

< Kadastrale kaart uit 1937. Te zien is hoe de pier tussen de Keile- en de Lekhaven, op de noordwesthoek na, geheel wordt bezet door gebouwen van Thomsen's Havenbedrijf.

> boven: De Keilehaven en de Lekhaven, voor de Tweede Wereldoorlog. Het Keilepand (zijde Keilehaven) is verbonden met de loodsen aan de Lekhavenzijde. Rechtsbovenin de woningbouw van Bospolder.

> onder: De zuidwestpunt van de kades aan de Keile- en Lekhaven. De rechterhoek is ongeveer de plaats waar het poortgebouw in 1948 gebouwd zou worden.



Het was een van de grote projecten van directeur van Gemeentewerken G.J. de Jongh (1845-1917), die na de crisis rond Pincoffs het evenwicht tussen publiek en privaat initiatief in de Rotterdamse steden- en havenbouw moest herstellen. De Jongh, vestingbouwkundige van beroep, toonde zich daar vanaf het begin bijzonder goed toe in staat: hij gebruikte zijn contacten met vooraanstaande handelslieden om zijn gemeentelijke plannen voor elkaar te krijgen. De handelslieden hadden daar belang bij, aangezien De Jongh rekening hield met economische belangen en de behoeften van handel en scheepvaart. Na de voltooiing van de havens op de Linker Maasoever, die al snel tot het 'werkeiland van het Duitse achterland' gerekend werden, maakte hij plannen voor een betere stukgoedoverslag op de Rechter Maasoever.⁷

De reden om op de Rechter Maasoever uit te breiden, was dat deze beter verbonden was met het bestaande wegennet en spoorwegnetwerk, die onontbeerlijk waren voor de stukgoedhandel. De stadsdriehoek was te vol voor een spoorwegverbinding, waardoor de haven westwaarts werd uitgebreid: in 1908 werd de Schiehaven aangelegd, in 1909 de St. Jobshaven en in de periode van 1910-1915 het

Vierhavengebied. De Rotterdamse haven werd zo steeds aantrekkelijker voor de relatief regelmatige lijndiensten, die bijvoorbeeld met koffie, fruit en eetbare vetten en oliën uit Zuid-Amerika voeren.⁸

Direct na de aanleg van de Lekhaven en de Keilehaven vestigde Thomsen's Havenbedrijf zich op de pier tussen de twee havens. Tussen 1918 en 1920 werden een aantal faciliteiten gebouwd aan de kant van de Keilehaven, zoals loodsen en een laadbrug, en een gebouw met een schaftruimte, een pakhuis en toiletten dat het Keilepand werd genoemd. Daarmee begon ook de verbondenheid van het bureau met het Vierhavengebied: in 1935 werd het Keilepand naar ontwerp van Brinkman & Van der Vlugt verbouwd tot een faciliteitencentrum met extra schaftruimte, een wasruimte, een ketelhuis en een transformatorruimte. Het Keilepand bleef tijdens de Tweede Wereldoorlog nagenoeg schadevrij. Hoewel het poortgebouw van Brinkman & Van den Broek de faciliteiten in 1948 grotendeels overnam aan de overkant van de Keilestraat, bleef het Keilepand tot in de jaren zeventig: in 1950 maakten Van den Broek & Bakema zelfs nog een ontwerp voor de modernisering van het pand.⁹



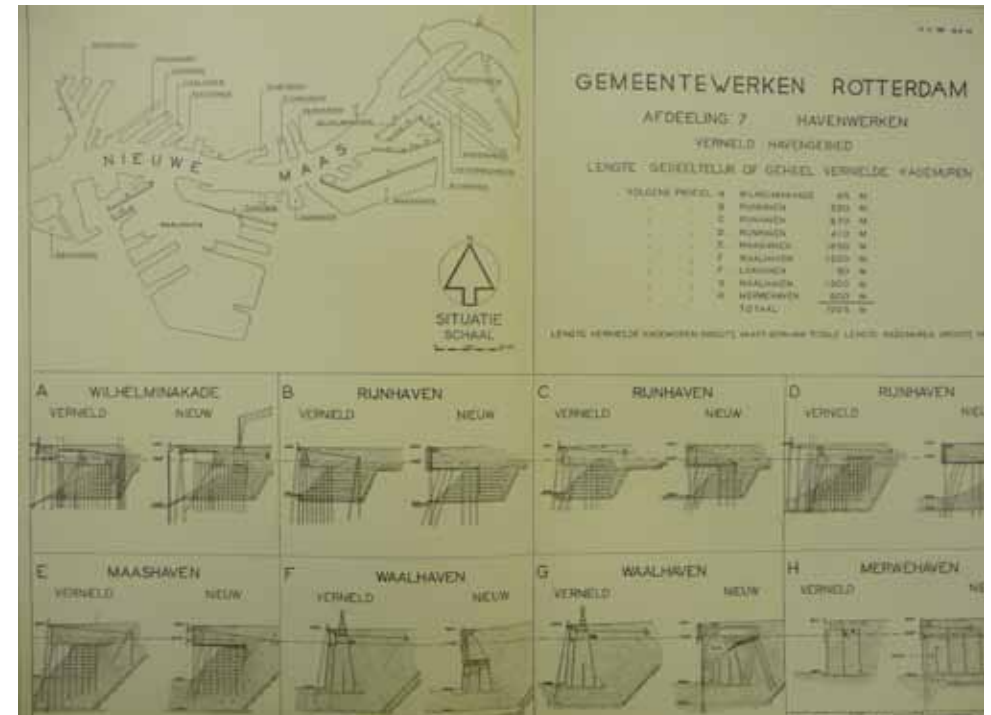
> Het Keilepand, voorloper van het poortgebouw, als toonbeeld van het moderne pakhuys in de internationale informatiefolder. Bijschrift: 'Warehouse "Keilepand", one of Thomsen's spacious light and dry warehouses, where your goods are safe and worked in expert manner.'

4.1.3 Verwoesting en herbouw: nieuwe apparatuur

De Rotterdamse haven leed relatief weinig schade bij het grote bombardement van 14 mei 1940. In de loop van de Tweede Wereldoorlog bleek de Rotterdamse haven echter voor zowel de geallieerden als voor de bezetter een populair doelwit. De Lekhaven liep tot twee keer toe grote schade op: de eerste keer was tijdens het geallieerde 'vergeten bombardement' van 31 maart 1943, waarbij het Vierhavengebied het doelwit was maar een groot deel van de omliggende woonwijken sterk beschadigd werd. Het tweede bombardement vond plaats tussen 6 en 9 maart 1945 en was een wanhoopsdaad van Duitse zijde, om zo weinig mogelijk bruikbaar in de Rotterdamse haven over te laten.

< Een verwoeste havenkraan in de Lekhaven na het bombardement in 1945.

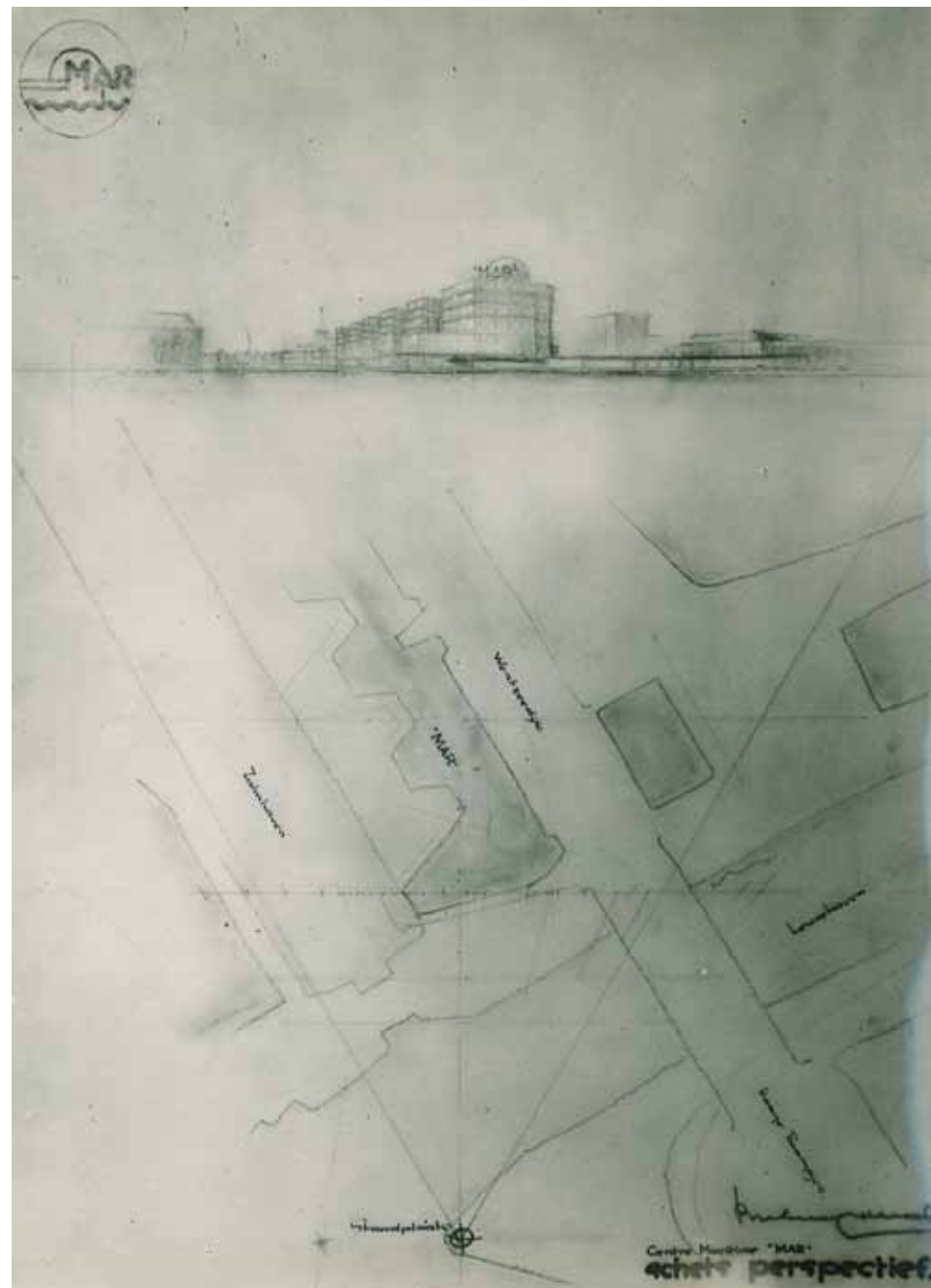
> Plan van aanpak van Gemeentewerken om de verwoeste kades te herstellen. De Lekhaven was, evenals de Waalhaven, van type F en omvatte 90 meter aan te herstellen kade.



Door de *Reconstructiecommissie voor de haven*, een initiatief van de Kamer van Koophandel waarvan Van der Mandele voorzitter en Backx lid was, werd de Lekhaven niet gezien als gebied waar opnieuw gebouwd moest worden aangezien slechts milde schade was aan de 90 meter aan kademuren. Het herstel aan de Lekhaven werd daarom het 'herstel van een onderbreking in de daar reeds bestaande exploitatie' genoemd.¹⁰ Ondanks de bescheiden schade kreeg Brinkman & Van den Broek in 1943 opdracht van Thomsen's Havenbedrijf tot het ontwerp voor een geheel nieuw loodsencomplex met centrumgebouw in de Lekhaven.¹¹ De opdracht was ruim op te vatten: naast de loodsen moest er sprake zijn van een facilitair centrum waar tevens een spoorweg doorheen moest lopen.¹²

De eerste tekeningen voor het poortgebouw dateren van november 1943, ruim een half jaar na de eerste verwoestingen in de Lekhaven. Van den Broek, die gezien de ziekte van Brinkman het bureau in deze tijd nagenoeg alleen leidde, maakte verschillende varianten met een sterk experimenteel karakter. Dit was illustratief voor zijn werkwijze, waarbij hij verschillende schetsmatige versies van zijn ontwerpen naast elkaar liet bestaan om zo, al tekenend en schetsend, tot een definitieve variant te komen.¹³

Tekening voor het Centre Maritime bij de Leuve- en Zalmhaven dat Van den Broek eveneens in 1943 ontwierp. Het grootse plan, waarin Backx de ultieme symbiose van haven, stad en gemeenschap zag, werd nooit gebouwd.

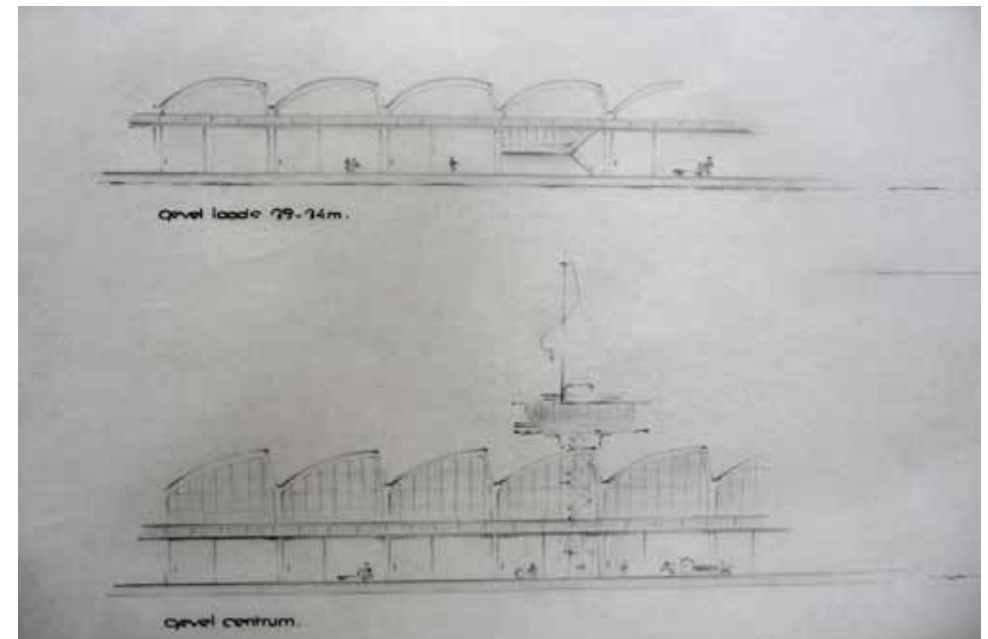
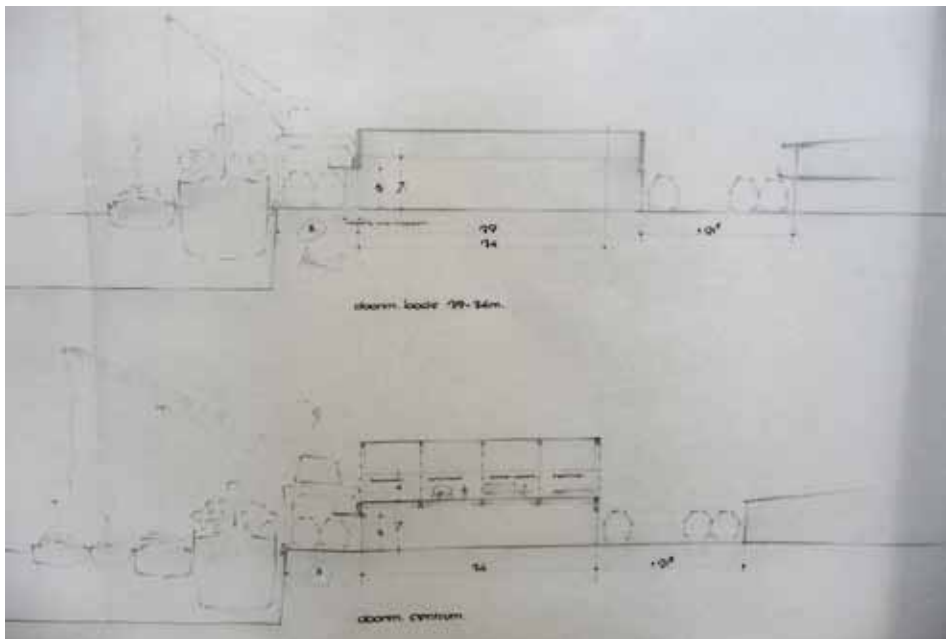


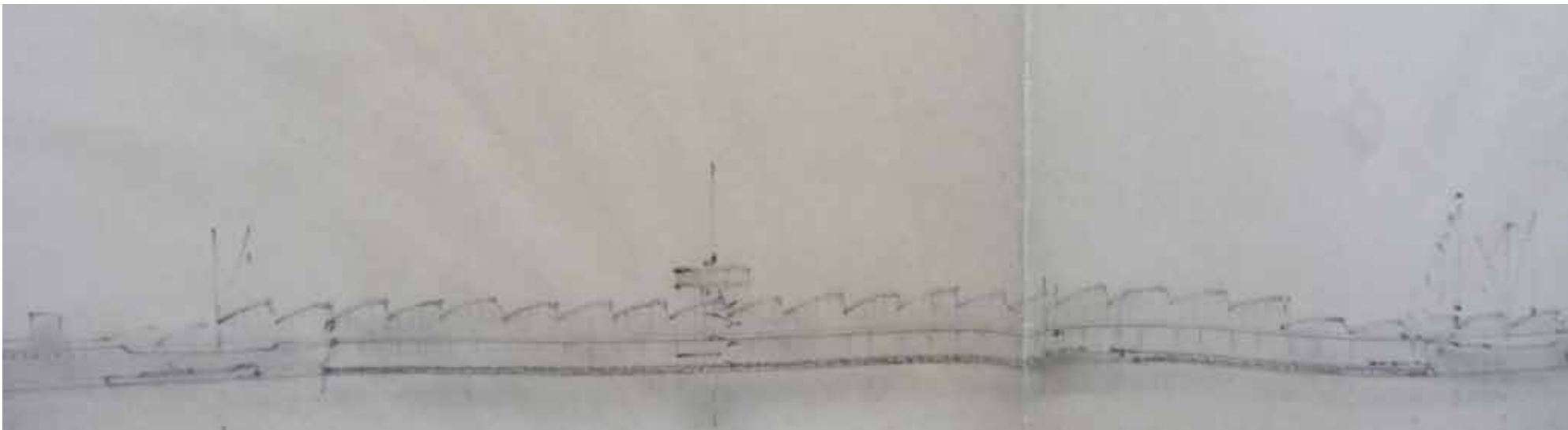
1943: Plan 1

Dat Van den Broek experimenteerde met verschillende ruimtelijke indelingen, gevelbekledingen en dakvormen lijkt erop te duiden dat het loodsen centrum niet puur utilitair was, maar het gezicht moest worden van het naoorlogse Thomsen's Havenbedrijf. Plattegronden waren bij deze ontwerpen nog niet aanwezig; het ging in eerste instantie voornamelijk om de totstandkoming van een aansprekend bouwvolume. Bij het eerste ontwerp, dat Van den Broek plan 1 noemde, projecteerde hij een uitkijktoren op het dak. Het lijkt zowel een oplossing te zijn voor de inspectiefunctie als een blikvanger die van verre de aandacht trok. Voor de dakvorm gold hetzelfde: deze was met de cilindrische sheddaken zowel functioneel als opvallend. Bij een variant van het eerste plan is het dak juist plat gelaten voor het parkeren van auto's en fietsen; door hellingbanen zouden deze het gebouw in en op kunnen rijden, waardoor de waardevolle begane grond vrij zou kunnen blijven.

< Plan 1: doorsnedes loodsen en centrum.

> Plan 1: gevel loodsen en centrum, met 'verkeerstoren'.





Plan 1: geheel loodsen en centrum, variant met shed-daken.

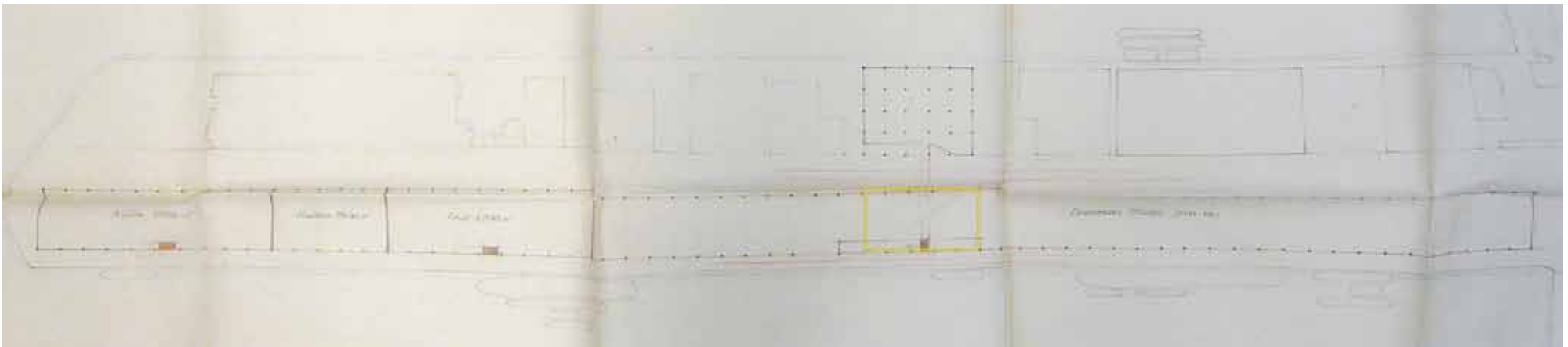


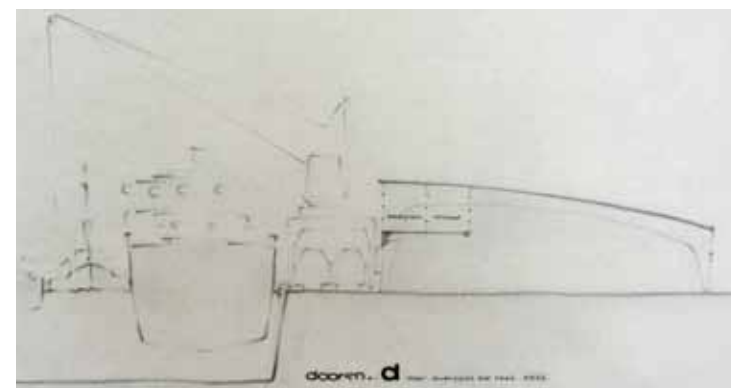
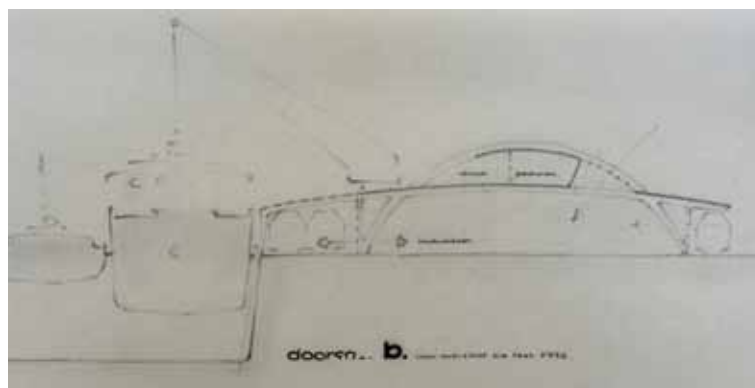
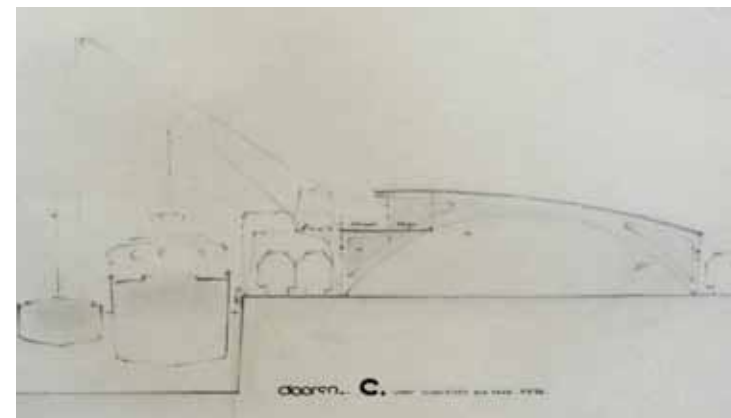
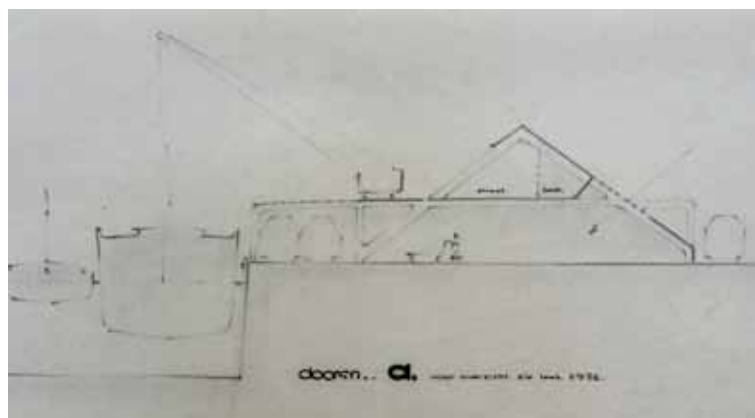
Plan 1: geheel loodsen en centrum, variant met platte daken.

1943: Plan 2

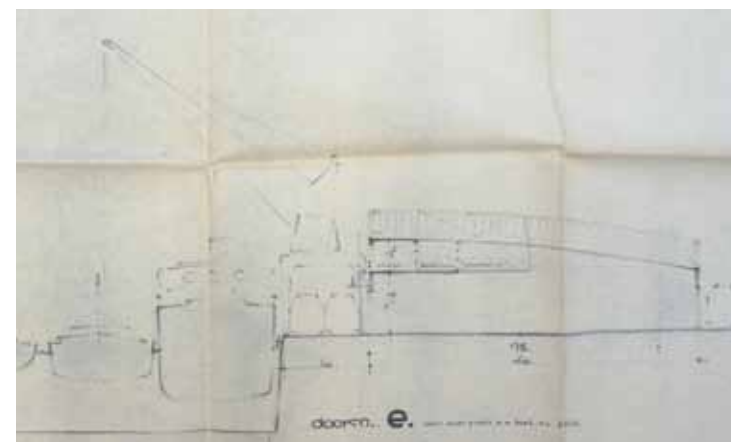
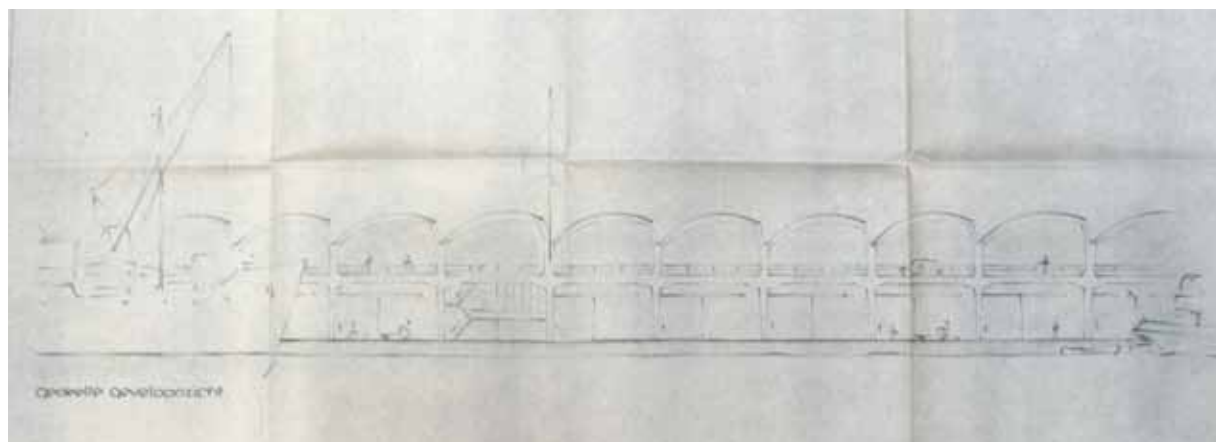
In plan 2 had Van den Broek deze thema's verder uitgewerkt. De toren was verdwenen; de sheddaken bleven en waren bij het centrumgebouw hoger dan bij plan 1. Het lijkt alsof er in deze versie drie bouwlagen zijn, of twee bouwlagen met een entresol. Op de bijbehorende situatietekening werden de verschillende functies van de loodsen aangegeven. Het is mogelijk dat de verscheidenheid in loodsvormen (a, b, c, d en e) overeenkomt met de verschillende doorsneden die Van den Broek had ontworpen voor dit plan; waarschijnlijker is echter dat Van den Broek hier experimenteerde met de verschillende mogelijkheden voor het interne verkeer. Aan de andere kant van de Keilestraat was een ander pand geprojecteerd, dat met het poortgebouw was verbonden via een kabelbaan. De functie van dit nieuwe gebouw is echter niet bekend; op latere situatietekeningen is die dan ook niet terug te vinden.

Plan 2: situatietekening Keilestraat. Het poortgebouw is geelomlijnd en verbonden met een onbekend bouwvolume. Bij de loodsen staan de functies al aangegeven: koffie, huiden, fruit en diversen.





Plan 2: verschillende doorsneden. Onder:
gevelaanzicht.

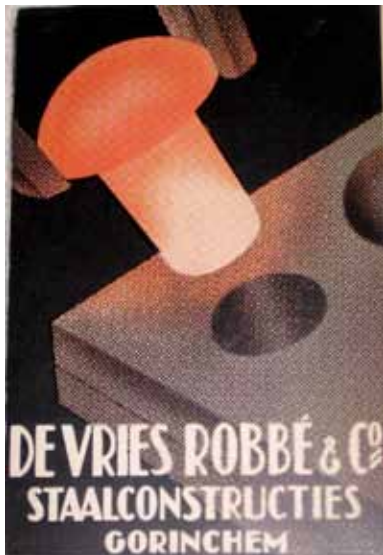


4.2 Bouwgeschiedenis

1946: Hommeles en verheffing

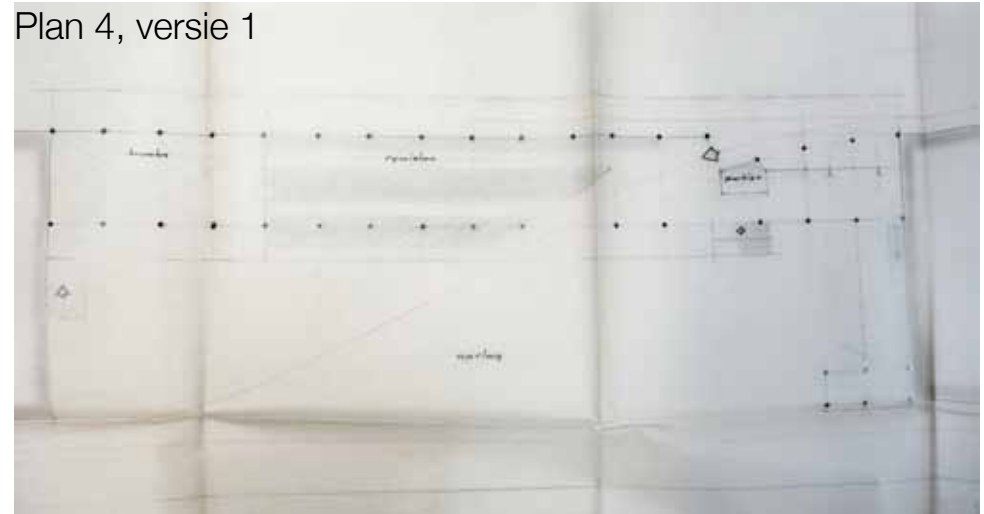
De ontwerpen uit 1943 bleken al snel slechts een aanleiding te zijn tot een ontwerp waar Thomsen's Havenbedrijf bij monde van J.Ph. Backx grote invloed op had. In het prille begin van 1946 kwamen vertegenwoordigers van zowel de opdrachtgever als van het architectenbureau bij elkaar om de uitvoering te bespreken. Zowel Van den Broek als Backx schoven alleen bij de belangrijkste vergaderingen aan.¹⁴

De eerste ontwerpen die besproken werden voor het poortgebouw droegen nog veel kenmerken van de experimentele plannen uit 1943. Het centrumgebouw zou een lengte van 92,5 meter moeten krijgen, ruim dertig meter breder dan het uiteindelijke ontwerp. Er was nog sprake van een opgang voor automobielen, waardoor op het dak geparkeerd kon worden.¹⁵ Bij de eerste versie van plan 4 (plan 3 is niet in het archief teruggevonden) liep het centrumgebouw nog over in de loodsen.¹⁶ Ondertussen hadden Brinkman & Van den Broek voor de constructie van het gebouw twee opties tegenover elkaar gezet: één van beton en één van ijzer. De laatste bleek goedkoper (f2.282.101,85 tegenover f2.015.397,50).¹⁷ De voorkeur van zowel Van den Broek als van ir. Drenth, de bedrijfsarchitect van Thomsen's Havenbedrijf, ging uit naar beton dat 'fraaier' zou zijn; Backx echter besloot dat het gebouw, omwille van de kosten, een ijzeren constructie zou krijgen.¹⁸

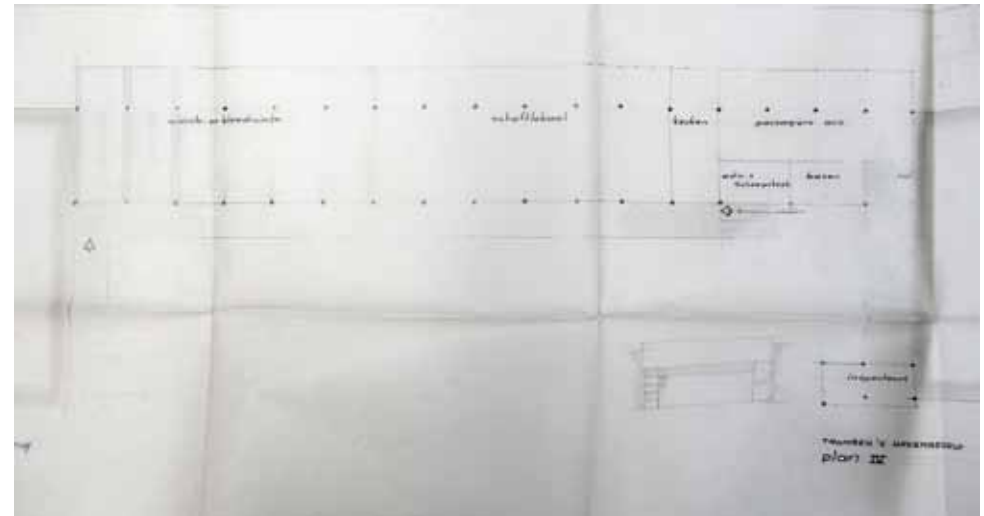


De Vries Robbé uit Gorinchem leverde zowel staal voor de constructie als voor verschillende geveldelen, bijvoorbeeld de kozijnen. Het bedrijf was de grootste producent van staalconstructies in naoorlogs Nederland.

Plan 4, versie 1



Begane grond: op een hokje voor de portier, plaats voor fietsen en trucks, het spoor en opslag na had Van den Broek de begane grond leeggehouden.

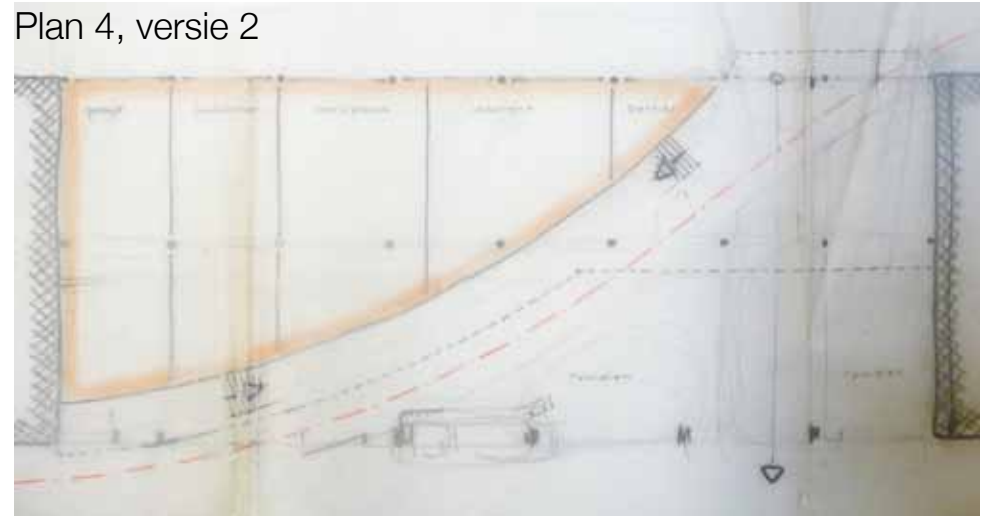


Verdieping: de functies waren geclusterd aan de straatkant, slechts het kamertje van de inspecteurs was op de kade gericht.

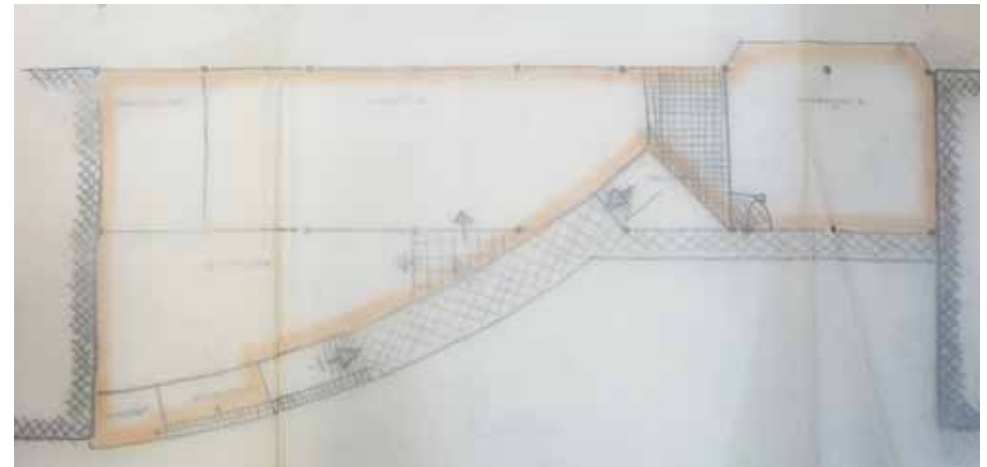
Financiën hadden in tijden van schaarste dus een grote invloed en omwille daarvan moesten er meer aanpassingen gedaan worden. Backx vond de gevels van het centrumgebouw, die bijna geheel van glas zouden worden, te gevoelig voor schade. Tevens was het centrum in de tweede versie van Plan 4 met 60 meter een stuk korter. Om nog verder op de materiaalkosten te besparen was het centrum in deze versie slechts gedeeltelijk overkapt. Daarbij zouden alle representatieve ruimtes, zoals de bazenkantoren en de passagiersruimte, aan de kant van de Keilestraat gebouwd moeten worden.¹⁹

De ideeën over een niet geheel overkapt poortgebouw werden in de zomer en het najaar van 1946 bedacht. Niet toevallig werd in de daaropvolgende winter toch besloten de gehele begane grond van het centrum af te sluiten met een glaspui: niet alleen zouden de bovenliggende toiletten en douches dan beter beschermd zijn tegen vrieskou, ook zou het zorgen voor een vorstvrije ruimte voor de door benzine aangedreven vrachtwagens.²⁰ De keuze voor het afsluiten van de begane grond betekende dat ook de kantoren en de passagiersruimte naar de rivierzijde verplaatst werden; een plaats die zowel praktisch als representatief gezien veel logischer was. Backx gaf later te kennen zelf ook graag een kantoortje te hebben in het centrum, vlakbij de inspecteurs.²¹

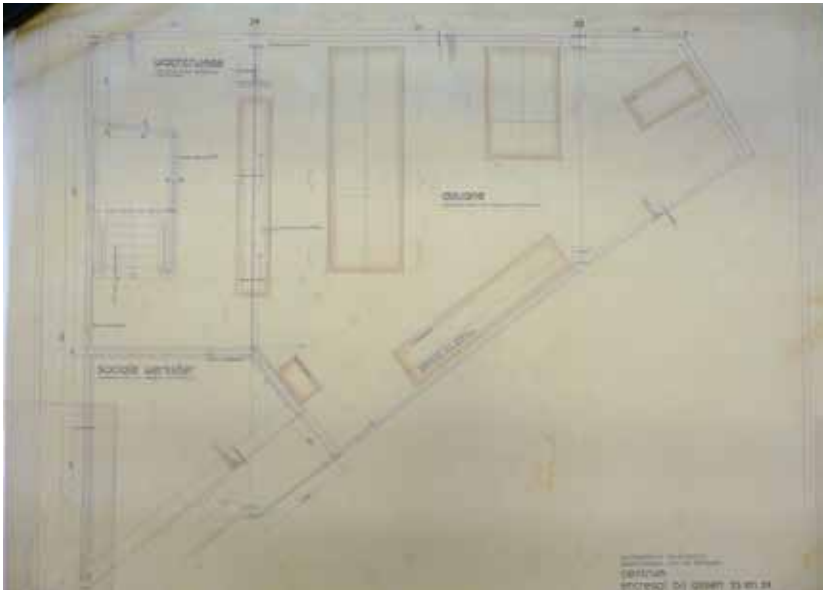
Plan 4, versie 2



Begane grond: inmiddels waren een kabelgat, werkplaats en een laadstation aan de functieverdeling toegevoegd.

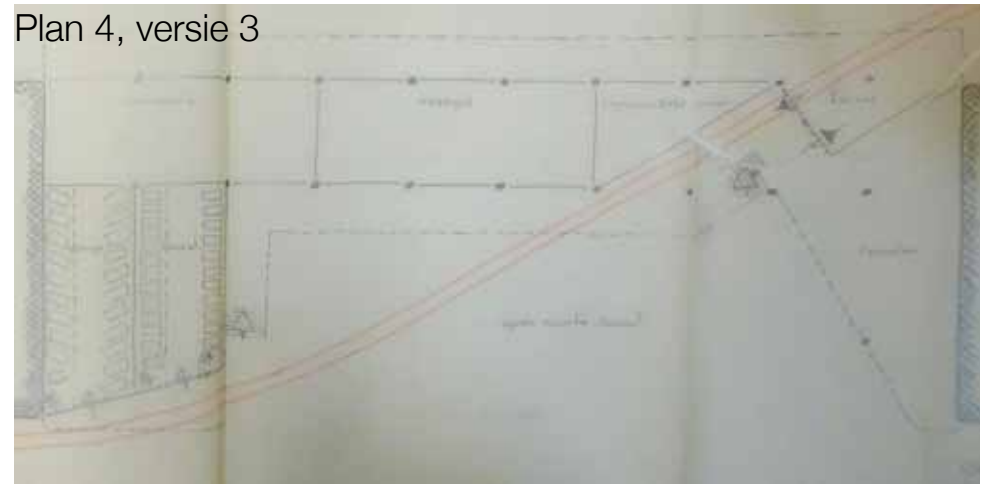


Verdieping: de functies waren hier zo geplaatst dat zowel de inspecteurs en de bazen als de passagiers zicht hadden op de haven.

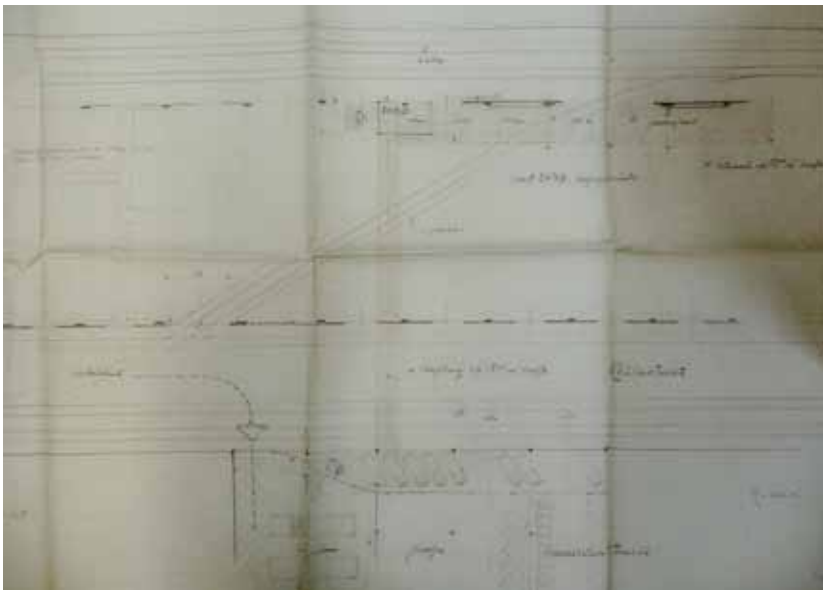


Het 'sociale centrum', geplaatst in een entresol bij de ingang aan de Keilestraat

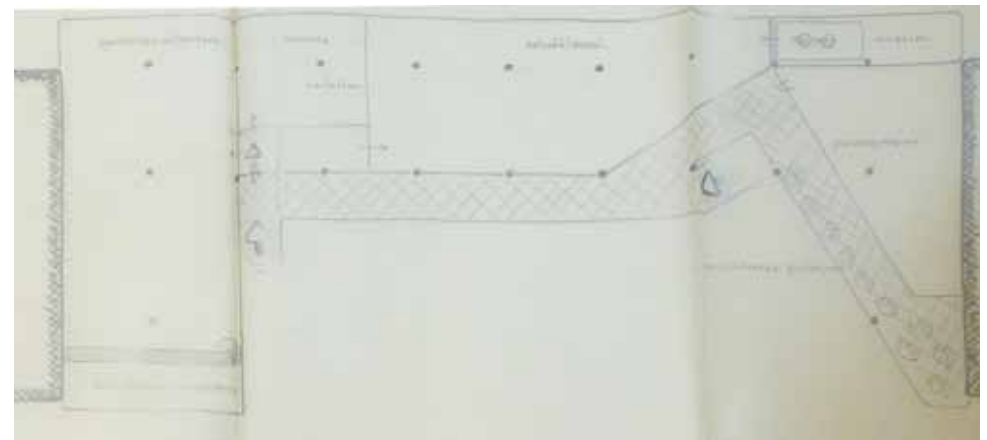
Plan 4, versie 3



Begane grond waarbij functieverdeling en trappen naar boven bijna geheel overeenkomt met het uiteindelijke ontwerp, maar die nog niet wordt afgesloten door een glazen pui.



Variant waarbij niet in het gebouw, maar ervoor geparkeerd wordt.

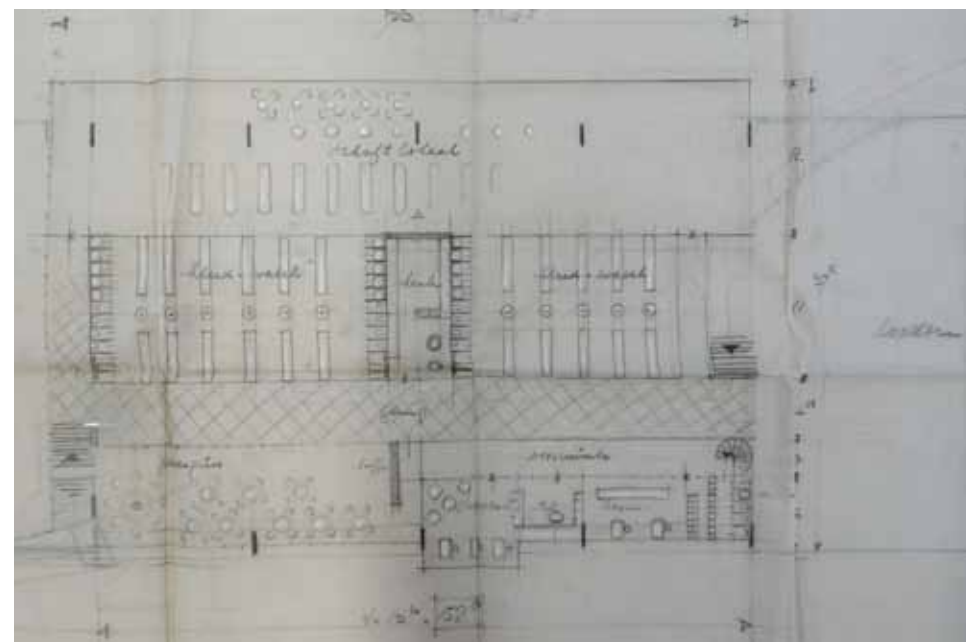
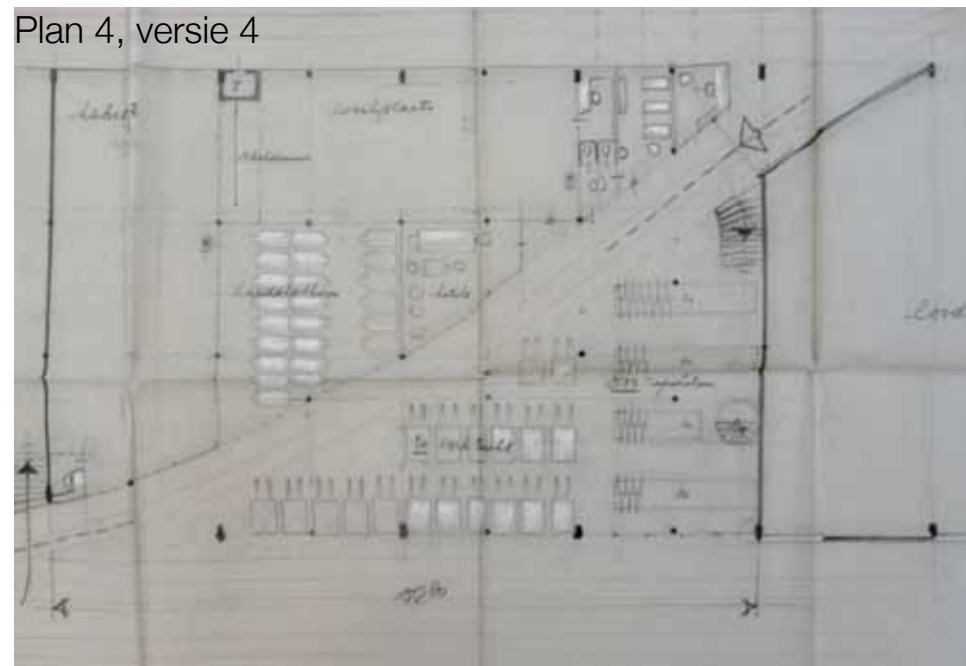


Verdieping met terras voor passagiers.

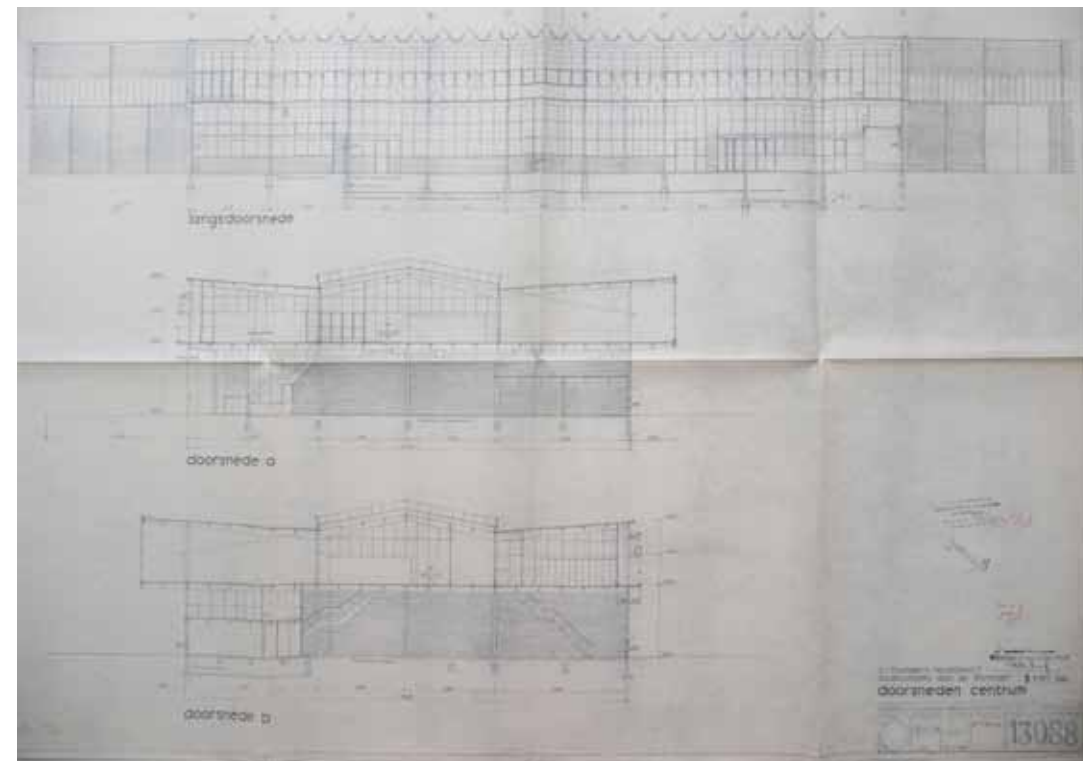
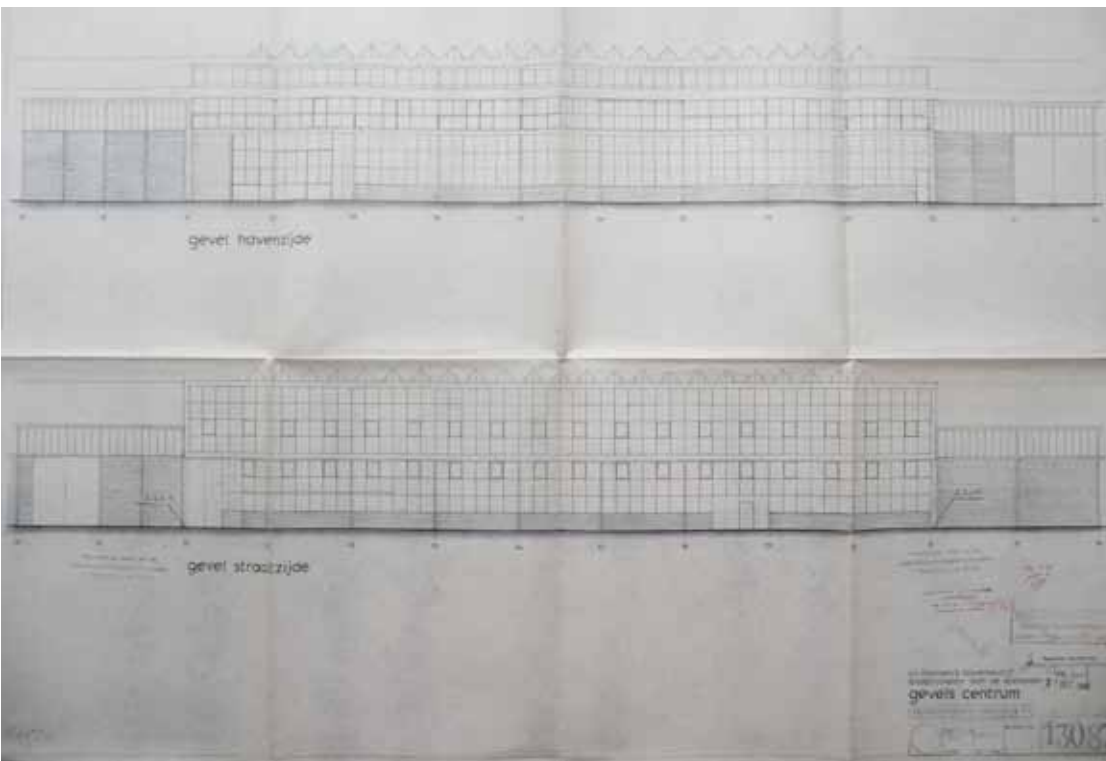
De vaak indirecte maar toch constante bemoeienis van Backx zorgde ervoor dat de samenwerking tussen Brinkman & Van den Broek en Thomsen's Havenbedrijf niet zonder slag of stoot verliep. Thomsen's Havenbedrijf had, zonder opgave van redenen, een ander architectenbureau dan Brinkman & Van den Broek en een andere ijzerleverancier dan De Vries Robbé opdracht gegeven voor een alternatief loodsenontwerp. Van den Broek was hierover diep verontwaardigd aangezien dit 'geheel in strijd [was] met het in de bouwwereld gebruikelijke' maar ook omdat het de eenheid tussen centrum en loodsen teniet zou doen. Van den Broeks felle reactie zorgde ervoor dat Backx het ontwerp en de bouw toch in zijn geheel gunde aan Brinkman & Van den Broek.²²

Na het gesteggel over het bouwvolume en de aanbesteding bleek dat Backx zijn invloed ook ten faveure van het comfort en de verheffing van de werknemers inzette. Over plan 4 zei hij dat zowel de wasbakken als de douchecellen voor de arbeiders te krap waren. Dit gold ook voor de toiletten bij de passagiersruimte.²³ Daarnaast wees hij de architecten op de stuwadoorswet die op stapel stond: de kantine moest minstens 1,2 vierkante meter per persoon meten, er moest één toilet per 25 man en 1 kraan per 5 personen in de wasruimte komen.²⁴ In plaats van de lange tafels die Van den Broek had getekend wilde Backx ronde tafels in de kantine, zodat de arbeiders gemakkelijker contact konden maken.²⁵ De verheffing kwam nog wel het duidelijkst naar voren in Backx' idee om een bibliotheek in de kantine te plaatsen; vermoedelijk is dat plan nooit uitgevoerd.²⁶

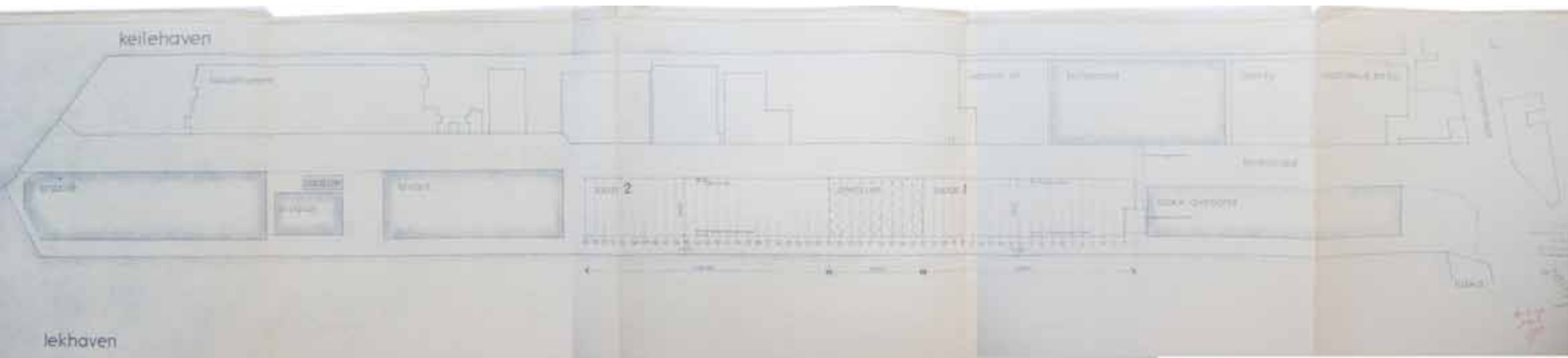
Plan 4, versie 4



Versie 4 kwam grotendeels overeen met de uiteindelijke indeling van begane grond (boven) en verdieping (onder).



Definitieve tekeningen van gevels (links) en doorsnedes (rechts).

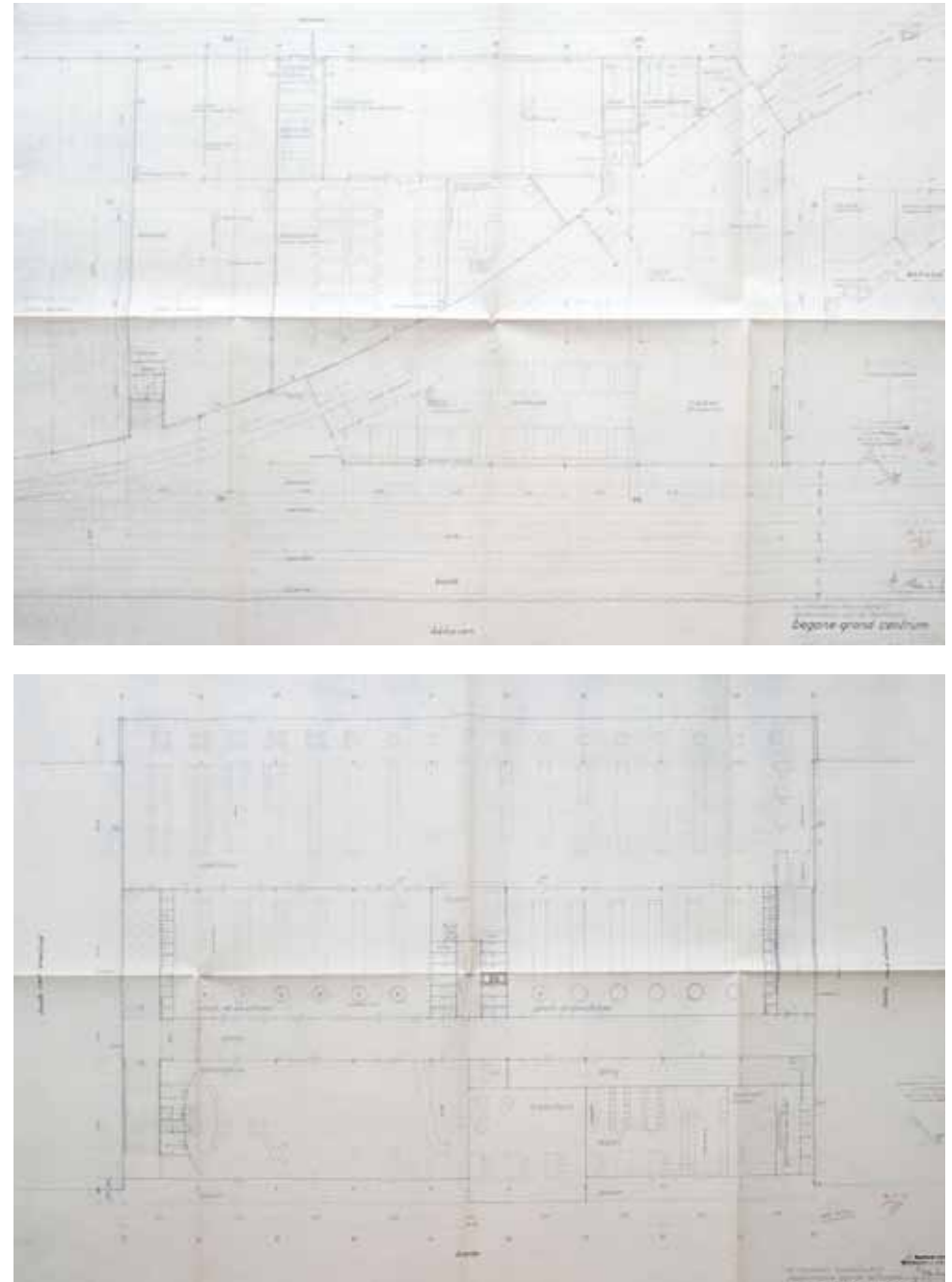


Definitieve situatie loodsencomplex in de Lekhaven. De grijze gebouwen zijn in bezit van Thomsen's Havenbedrijf.

1947: Schaarste en vertraging

In het begin van 1947 werd de voortgang van de plannen voor de Lekhaven in de *Reconstructiecommissie voor de haven* besproken. Commissielid Backx toonde zich bezorgd over de vertraging die de wederopbouw van de haven, in het bijzonder die van zijn eigen bedrijf, opliep door de schaarste van de naoorlogse periode: 'het gebrek aan bouw materiaal speelt over de gehele linie geweldige parten.'²⁷ Hij noemde ook dat de herhaaldelijke wijzigingen in het ontwerp voor vertraging hadden gezorgd. Dat lag voornamelijk aan het feit dat er een gewijzigde bouwaanvraag ingediend moest worden voor de loodsen en het centrumgebouw, dat inmiddels poortgebouw genoemd werd. Naast de bouwpolitie vroeg ook de Dienst Wederopbouw Rotterdam (Diwero) om zo'n vergunning: deze was verantwoordelijk voor de distributie van bouwmaterialen.²⁸

Het verkrijgen van de bouwvergunning duurde zo lang, dat zowel de architecten als de opdrachtgevers herhaaldelijk bij de Diwero op bezoek gingen om in ieder geval zo snel mogelijk een heivergunning te krijgen.²⁹ Op 20 februari kwam eindelijk de goedkeuring van Diwero voor de 'herbouw van een loods aan de Keilestraat', met een schade-uitkering van f 1.550.000.³⁰ Dat de bouwvergunning sprak over een loods was waarschijnlijk een tactische zet. Nieuwbouw was volgens de Reconstructiecommissie immers niet noodzakelijk; de herbouw van loodsen daarentegen wel, waardoor de totale oppervlakte van loodsen en centrum als één loods werden ingediend. Ook de Stichting Rotterdam 1940 stelde nog f 400.000 ter beschikking voor de herbouw van loodsen aan de Lekhaven.³¹



Definitieve indeling van begane grond (boven) en verdieping (onder).

Hoewel het geld dat voor de loodsen bedoeld was eveneens voor het poortgebouw werd gebruikt, trachtte Backx het poortgebouw ook nog afzonderlijk gefinancierd te krijgen. Dit deed hij bij de AFO: 'De vernielde cantine, laadinrichting, kabelgat en verdere dienstgebouwen werden ondergebracht in het Centrale Gebouw, dat tussen beide stukgoedloodsen werd gebouwd. Voor de regeling der schadevergoeding zal dit Centrale Gebouw als onderdeel van de stukgoedloodsen moeten worden beschouwd, omdat de thans hier ondergebrachte lokaliteiten vroeger over de verschillende loodsen verspreid lagen. Voor het exploiteren van deze loodsen zijn deze lokaliteiten onontbeerlijk. (...) Het zou dus een absurde opvatting zijn dit centrale gebouw als "Bedrijfspand" aan te merken, dat niet zou meetellen bij de vergoedingsregeling voor havenloodsen.'³² Of de AFO ook toegaf aan het pleidooi van Backx, is niet bekend.

Intussen werd begonnen met het bouwrijp maken van het terrein: oude gebouwen werden gesloopt en medio juni 1947, een jaar later dan gepland, werd begonnen met het heien.³³ Ook werd in deze tijd pas definitief gekozen voor de goedkopere, maar volgens Van den Broek toch minder 'fraaie', staalconstructie. De opdracht voor de constructie en de stalen geveldelen, zoals sponningen en kozijnen, werd bevestigd aan De Vries Robbé.³⁴ Het werkelijke begin van het heien betekende het einde van een mediastilte die was ingevoerd na de onenigheid over het alleenrecht van Brinkman & Van den Broek en De Vries Robbé op het bouwen van de loodsen. Er werd een persconferentie georganiseerd, waarbij Brinkman & Van den Broek de definitieve ontwerpen presenteerde.³⁵

Even werd gedacht dat de bouw nog in 1947 afgerond kon worden, maar de opleving was van korte duur. Juist de bestelling van het staal leidde een volgende reeks van vertragingen in, aangezien de levering minstens zes maanden zou gaan duren. Ondertussen bleven de prijzen stijgen: elke nieuwe offerte die omwille van de gewijzigde ontwerpen moest worden aangevraagd was duurder dan de voorgaande.³⁶

1947-1948: aankleding, uitvoering en afronding

Hoewel de bouwmaterialen nog niet beschikbaar waren, werd eind 1947 al begonnen met de voorbereiding van de inrichting en aankleding van het poortgebouw. Vooral uit de verschillende soorten vloeren bleek een sterke betrokkenheid van Van den Broek bij de aankleding van het gebouw. De verschillende functies van het gebouw vroegen elk om een andere vloer: een Duratex Egyptovloer in de ketelruimte en het laadstation, houtblokjes in de werkplaats, stelconplaten in de doorgang van het poortgebouw, de spoorbaan en het kabelgat en Scoria-bricks in de truckgarage en ter markering van de grens waar gestapeld kon worden.³⁷ Voor de kantinevloer werd een uitgebreide slijttest gedaan; de vloer van het merk Asbesta werd uitverkoren. De plinten in de representatieve ruimtes werden afgewerkt met terrazzosteen uit Schiedam.³⁸

Van den Broek schakelde voor de inrichting de 'binnenhuiskunstenars' van *Groep & in*, die bestond uit H. Stolle, W. den Boon en P. Kleykamp. De Groep was gelieerd aan de stichting *Goed Wonen* waar Van den Broek in 1948 ook bij betrokken was. Groep & werd niet ingezet voor het meubilair van de arbeiders, maar voor de passagiersruimte en de bazenkantoren. De arbeiders werden de kunsten echter niet geheel ontzegd: de architecten zouden een goede plek zoeken voor een gedenkplaat van het personeel.³⁹ Daarnaast werden de Rotterdamse kunstenaars Louis van Roode en Daan Dikkeboer gevraagd een wandschildering in de kantine te maken.⁴⁰ Het is onbekend of Van Roode en Dikkeboer daadwerkelijk verantwoordelijk een wandschildering hebben gemaakt; foto's zijn er niet van teruggevonden. Wel weet een oud-medewerker zich te herinneren dat 'er een muurschildering [was] tegen de achterwand van de kantine met een afbeelding die je overal op het bedrijf tegenkwam: een havenarbeider, een kraan en de voorkant van een schip in diverse kleuren met in hoofdzaak blauw.'⁴¹

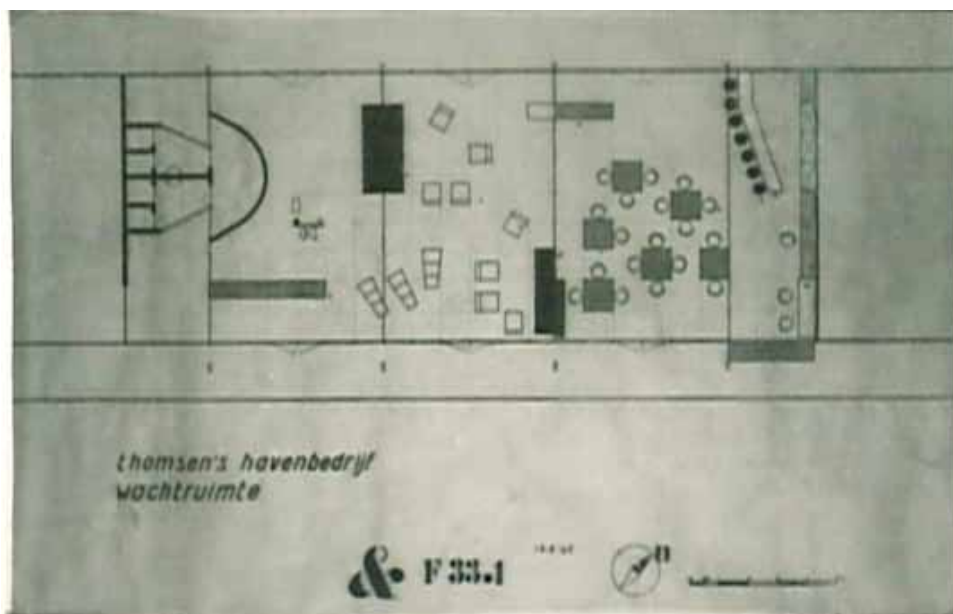
Intussen waren er eindelijk hoopvolle berichten over afronding van de bouw: loods 2 werd in oktober 1947 opgeleverd, loods 1 in januari 1948.⁴² De opening van het poortgebouw werd bepaald op 14 oktober 1948. Die datum werd niet voor niets al in het begin van 1948 vastgesteld: Backx hoopte dat de leveranciers daarmee gestimuleerd werden sneller te leveren. Van den Broek was daar niet blij mee en was bang dat deze deadline tot kwaliteitsverlies zou leiden. In Nederland waren op korte termijn bijvoorbeeld alleen toiletputten zonder spoelsysteem beschikbaar. De enige beschikbare 'flush-o-meters' moesten uit Tsjecho-Slowakije komen; de leverancier had echter niet veel vertrouwen in de kwaliteit ervan.⁴³ Het is niet in de bouwbesprekingen opgenomen

of de Tsjecho-Slowaakse of de Hollandse potten waren uitverkoren. Ook moest er waarschijnlijk een concessie gedaan worden wat betreft de meubilering van de kantine: op foto's van vlak na de opening is de kantine gevuld met eenvoudige, rechthoekige tafels in plaats van de ronde die Backx graag had gewild.

Het werd een race tegen de klok. Tot ongenoegen van Backx lieten de onderaannemers in augustus 1948 weten niet op tijd klaar te kunnen zijn. Backx dwong ze toch daartoe en maande ze tot het aannemen van extra arbeidskrachten.⁴⁴ Zelfs toen bleek de deadline niet haalbaar en werd de ambitie voor 14 oktober bijgesteld van 'openingsklaar' tot 'bezichtigingsklaar'.⁴⁵ Dit betekende dat het gebouw bij opening nog geen centrale verwarming had en dat ook de trapleuningen nog niet aangebracht waren. Dat de Bouwpolitie hier niet blij mee was, was niet langer het probleem van Brinkman & Van den Broek; het bureau had de verantwoordelijkheid voor de bouw inmiddels overgedragen aan Thomsen's Havenbedrijf.⁴⁶

< Een ontwerpje van Groep & voor de wachtruimte.

> Een rookstoel in de passagiersruimte, eveneens naar ontwerp van Groep &.



Intermezzo: Rotterdamse havengebouwen van Brinkman, Van den Broek en Bakema



Complex Holland-Amerikaal (HAL) op de Wilhelminapier, Brinkman & Van den Broek (en later Bakema), 1946-1949. De belangrijkste bedrijfstak, het vervoeren van passagiers, is evenredig vertegenwoordigd in de enorme aankomst- en vertrekhal aan de Wilhelminapier in Rotterdam. Ook de HAL voerde echter andere werkzaamheden uit: achter de vertrek- en aankomsthal was een werkplaatsengebouw en loodsen met een poortgebouw (afbeelding rechts). De architectuur van de vertrek- en aankomsthal doet door de cilindrische daken denken aan de vroege ontwerpen voor het poortgebouw van Thomsen's Havenbedrijf, het poortgebouw van HAL heeft een meer utilitaire uitstraling en lijkt door de overstek en de geleding van de loodsen meer op het uiteindelijke poortgebouw.

Het dienstengebouw (links) en het poortgebouw (rechts) van de Oranjelijn in de IJsselhaven werd tussen 1951 en 1953 gebouwd naar een ontwerp van Van den Broek & Bakema. Faciliteiten (schaftruimte, passagiersruimte, kabelgat, dienstwoning) en de opslag- en poortfunctie zijn hier uit elkaar getrokken. Ook hier heeft dat te maken met de belangrijkste werkzaamheden van het bedrijf: de Oranjelijn was een rederij en de passagiersvaart had een grotere prioriteit dan bij Thomsen's Havenbedrijf. De massievere architectuur zou kunnen lijken op het 'fraaiere' ontwerp dat Van den Broek voor ogen had in de Lekhaven, maar dat omwille van het geld niet door kon gaan.



Kantoor op de Linker Maasoever van de Scheepvaartvereniging Zuid (Brinkman & Van den Broek, 1947). Een heel ander programma dan de hiernaast beschreven gebouwen, maar toch een opgave die Brinkman & Van den Broek na aan het hart lag: het faciliteren van wisselende verkeers- en mensenstromen en het bieden van een goede omgeving aan de havenarbeider.



4.3 De apparatuur in gebruik

4.3.1 De architect over het ontwerp

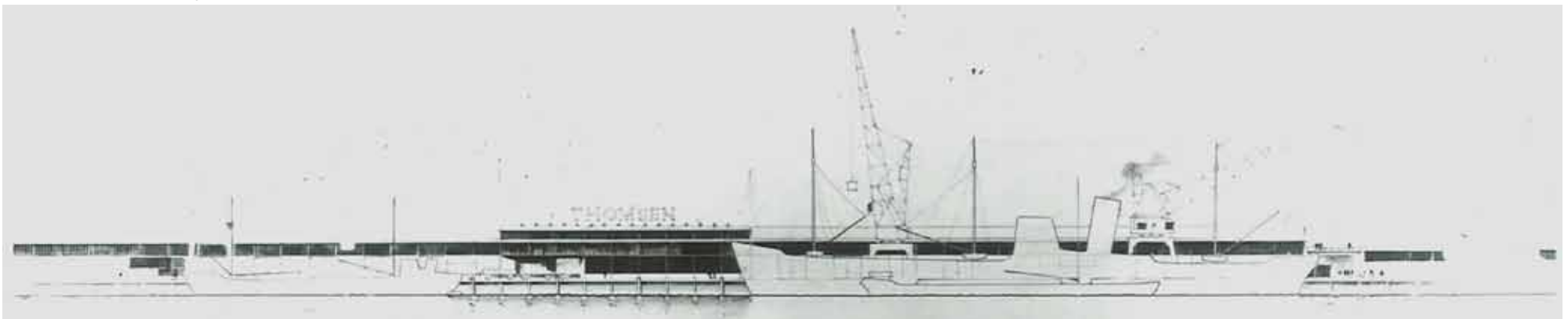
Op 22 oktober 1948, het vijfenzeventigjarig jubileum van Thomsen's Havenbedrijf, werden de gebouwen in de Lekhaven officieel geopend. In het jubileumnummer van THB-nieuws, dat ter ere daarvan verscheen, werden de nieuwe technieken die in de nieuwe gebouwen waren toegepast bejubeld: 'Wanneer men komt in een loods als 'Argentinië', dan is er al heel weinig meer over van de donkere, met standvinken bezaaide loodsen, die wij nog uit vroeger jaren kenden. Ruimte, licht en lucht zijn er de eerste indrukken, die men krijgt. Zo men ergens in onze haven getroffen wordt door de drang naar modernisering van het gehele apparaat, dan is het wel in één der grote, 35 meter brede, geheel spantvrije loodsen.'⁴⁷

Ook in een bijdrage die was ondertekend door Brinkman & Van den Broek maar gezien schrijfstijl, thematiek en woordkeuze hoogstwaarschijnlijk geschreven was door Van den Broek zelf, schemerde trots door over het bereikte resultaat. Zowel in het bouwproces als in de functie representeerde het gebouw de 'werkzaamheid der menselijke gemeenschap'. In het stuk kwamen duidelijk Van den Broeks idealen over de maatschappelijke functie van de architectuur naar voren: uit het gebouwde moest 'iets duidelijk worden van de taak van het gebouw in die menselijke samenleving en moet iets blijken van de betekenis, die het heeft voor dat grote complex van werkzaamheid, die die samenleving nodig heeft, wil die samenleving in stand blijven en een goed en gelukkig leven daarin mogelijk maken. (...) Daarom treffen goede gebouwen niet alleen door hun schoonheid, noch alleen door hun praktische inrichting, doch door hun relatie met die menselijke samenleving.'⁴⁸

Ook hier benadrukte hij echter dat het accommoderen van functies niet genoeg was, maar dat een gebouw tevens representatief moest zijn voor een maatschappelijk ideaal. 'Men zou zo kunnen denken, dat architectuur alleen beschreven kan worden aan monumentale bouwwerken, zoals tempels, kerken, raadhuizen en paleizen. En dat een architect als een diepzinnig kunstenaar zich alleen maar zou kunnen wijden aan deze opgaven, die ruim baan laten aan de mogelijkheden tot schone vormen. En dat deze opgaven er hoofdzakelijk waren om deze kunstenaar gelegenheid te geven zijn schone prestaties aan de gemeenschap aan te bieden, opdat later daarover een even diepzinnige architectuurgeschiedenis zou kunnen worden geschreven.'⁴⁹

Waar Van den Broek bij het poortgebouw monumentaliteit suggereerde, moesten de loodsen juist wars zijn van enig representatief elan. Het waren praktische ruimtes waar zo efficiënt mogelijk gewerkt moest kunnen worden. Het geheel van het poortgebouw en de loodsen was echter door de lengte (800 meter), de ruimte en de openheid toch imponerend: 'Er werd iets voelbaar van het geweldige van zulk een gebouw, dat honderden meters lang en dertig meter breed, zich als een enorme huif, gedragen door zich eindeloos achter elkaar reiende spanten, uitgestrekt over stapels en stapels goederen.' Het doet denken aan de eerste plannen die Van den Broek had gemaakt, waarbij de loodsen en het centrumgebouw nog één geheel vormden. Van den Broek relateerde ook dit aan de samenleving: 'Er moest daarin iets voelbaar worden van die organisatie in onze samenleving, die het leven en, mocht het zijn, het goede functioneren daarvan mogelijk moet maken.'⁵⁰

Aanzicht van het poortgebouw en de loodsen vanaf de Lekhaven.





Het poortgebouw aan de Keilestraat met loodsen, vlak na de oplevering.

De kantoren van de bazen en inspecteurs hadden, noodzakelijkerwijs, een geweldig uitzicht op de kades en de haven.



Het poortgebouw aan de Keilestraat bij nacht (boven), aan de kade bij dag (onder).



Ook verwees Van den Broek nog naar zijn plan voor parkeerplekken op het dak, waarbij alle beschikbare oppervlakte zo efficiënt mogelijk gebruikt zou kunnen worden voor opslag. Hij betreurde het dat financiële overwegingen de uitvoering daarvan in de weg hadden gestaan. Het liefst had hij ook geen functies gezien op de begane grond, maar het bedrijf vereiste nu eenmaal ruimtes voor een portier, voor de douane en een sociaal werkster. Door die te clusteren was het toch mogelijk de begane grond zo open mogelijk te houden, wat naast efficiënt grondgebruik ook transparantie als voordeel had: 'Het zal opvallen dat wij gaarne grote glasvlakken gebruiken; wij houden van de doorzichtigheid, waardoor de verschillende ruimten met elkaar en in hun verband doorzien kunnen worden. Het lijkt ons ook een uiting van waarachtigheid en zuiverheid, zoals een glazen kast die meer heeft dan een gesloten deur, waarachter een inhoud, onverschillig, wordt weggeborgen.'⁵¹

Entree bij de Keilestraat met portiersloge, daarachter de fietsenrekken en de Lekhaven.



Boven: het spoor dat door het gebouw liep, richting Keilestraat. Links de werkplaats. Onder: de gang op de verdieping met links de kantine, rechts de passagiersruimte en kantoren. Aan het einde van de gang een gedenkplaat voor gevallen medewerkers in 1945, daarachter de loods.



4.3.2 'De Inspectie': herinneringen aan gebouw, gebruik

Volgens oud-medewerkers was die transparantie fundamenteel voor de belangrijkste functie van het gebouw: inspectie van de stukgoedhandel. Leen Burger, die van 1957 tot 1967 op diverse afdelingen en locaties van Thomsen's Havenbedrijf werkte, herinnert zich dat het poortgebouw door de arbeiders zelfs 'de Inspectie' werd genoemd. Aad Korzilius, een stuwplantekenaar die van 1963 tot 1967 als controleur in dienst was van Thomsen's Havenbedrijf, voegt daaraan toe dat Thomsen's Havenbedrijf, als ware stuwadoor, van sommige lijnen waarvan de schepen Rotterdam niet aandeden, wel de inspectie had.⁵²

Volgens Burger werd de passagiersruimte slechts sporadisch gebruikt. 'De R.Z.A.L. had destijds wekelijkse afvaarten naar diverse havens in Brazilië en Argentinië. Een paar van die schepen had een beperkte passagiersaccommodatie van maximaal twaalf passagiers, vooral missionarissen, nonnen, die in dienst van de katholieke kerk gingen werken. In afwachting van de komst van hun schip verbleven de passagiers enkele uren in de passagiersruimte en kregen daar koffie en broodjes uit de kantines.'⁵³

De passagiersruimte was de enige ruimte die bijna constant was afgesloten. Korzilius: 'De passagiers hadden een aparte ruimte en die lagen evenals de inspectie in een andere gang dan die naar de kantine. Dus daar kwam je gewoonlijk niet. Bij de andere ruimtes waren de deuren altijd geopend en in Korzilius' herinnering was het gebouw hierdoor bijzonder toegankelijk: 'Je kon de kantine in of naar de kantoren van de inspectie. Er waren dienaangaande toen geen versperringen.'⁵⁴ Het gebouw werd dan ook met enige regelmaat gebruikt als sociaal centrum: 'Eenmaal per week kwamen hier enkele gepensioneerde botenbazen bij elkaar om te kaarten. Als je daar dus toevallig moest werken ging dit gewoon samen.'⁵⁵

Het gebouw faciliteerde dus een natuurlijke afstand tussen passagiers en arbeiders, maar stond in principe de vermenging tussen de verschillende rangen en standen niet in de weg. Toch spreken beide oud-medewerkers van een moeilijk uit te bannen hiërarchie. Korzilius: 'De botenbazen en de loodsbazen waren makkelijk benaderbaar, maar toch was er een aangeboren afstand. De botenbazen konden dan ook apart eten in een kleine ruimte (wel langs de balie in de kantine) als zij dat wilden. (...) Arbeiders stonden niet zo direct in contact met de inspectie op het kantoor, alleen bij persoonlijke problemen. Bij elke loods hoorde een vaste inspecteur met een eigen kantoortje. De directe communicatie liep via de botenbaas of de inspecteur die altijd in de nabijheid van de werkzaamheden was.'⁵⁶

Frits Bom, de dichter van *Te Rotterdam ben ik geboren* (2000) die in de jaren zestig als PR-manager onder Backx werkte, is desgevraagd niet overtuigd van de kwaliteiten van het poortgebouw. 'Het gebouw voelde destijds helemaal niet aan als iets bijzonders, zeker niet voor de arbeiders.' Verre van positief is hij over de Lekhaven als arbeidsomgeving. 'De omgeving van de Lekhaven was afgrijselijk geoutilleerd en werd ervaren als een nare havenfabriek.'⁵⁷ Volgens Bom waren de paradoxale arbeidsverhoudingen tekenend voor de persoon Backx. Op de website van de Havenvakschool, die Backx in 1954 had opgericht en waar Bom leerling was geweest, reageert hij op het in memoriam dat Teychiné Stakenburg bij Backx' overlijden had geschreven. 'Stakenburg [liet] in zijn Backx-referaat de grote tegenstelling wat onderbelicht tussen het immense gevecht dat Backx een levenlang voerde tot (...) 'verheffing van de havenarbeider' en de grote afstand die hij tegelijk koesterde ten opzichte van diezelfde vaklui. Hij kon er niet goed mee communiceren, kwam bijna nooit op een van zijn vijf haventerreinen waardoor hij een voor velen een onbenaderbare godheid werd, gezeteld in zijn hoofdkantoor aan de Pieter de Hoochweg, naast het kantoor van de Scheepvaartvereniging Zuid.'⁵⁸

De schepen van de R.Z.A.L boden accommodatie voor zo'n twaalf passagiers.



Backx wilde een eigen kantoor in het poortgebouw, maar maakte daar dus nauwelijks gebruik van. De discrepantie tussen woorden en daden die Bom suggereert, legt hij nader uit: 'Slechts eenmaal per jaar zocht Jan Backx zijn personeel op en dan ook nog alleen het kader. Dat was bij de traditionele nieuwjaarsrecepties in Anneville te Ulvenhout [een landgoed dat de directie voor een aantal jaren had gehuurd, HS] waar zijn nieuwjaarstoespraken als bulderpreken werden ervaren. Maar zoals gezegd, dit alles voltrok zich verre van de positie van de gewone havenwerker. Eigenaardig, die tegenstelling.' Bom laat echter zien dat Backx' afstandelijkheid niet in de weg stond van de uitvoering van zijn sociale beleid. 'En tóch werkte het. Waarschijnlijk omdat er in die havens toch enige afstand nodig is tussen de denkers en de doeners. Jan Backx vertaalde dat nooit tot een geordend klasse-verschil. En dat begrepen al degenen die hem daarmee tot een vrijwel mythologische figuur boetseerden donders goed.'⁵⁹

Tijdens een havenmanifestatie in 1960 was Frits Bom (rechts) genodigde. Hij mocht aan de zijde van prinses Beatrix dineren.



4.3.3 Het poortgebouw geïnterpreteerd

De voltooiing van het poortgebouw kreeg in de vaktijdschriften nauwelijks aandacht. Het enige artikel over het gebouw verscheen in *Forum*, was geschreven door Brinkman & Van den Broek zelf en kwam grotendeels overeen met het artikel in *THB-nieuws*.⁶⁰ Wouter Vanstiphout wijt dit aan de bescheidenheid van het gebouw, dat een 'minder symbolisch geladen project op een minder prominente plaats in de stad' was dan bijvoorbeeld de aankomst- en vertrekhal van de Holland Amerika Lijn op de Wilhelminapier (Brinkman, Van den Broek en Bakema, 1949). Ondanks die bescheidenheid zou Van den Broek volgens Vanstiphout in het ontwerp voor het poortgebouw 'de complexe werkingen van de havenstad pas echt sublimeren tot architectuur'.⁶¹

Vanstiphout laat in *Maak een stad* zien dat de thema's uit het werk van Van den Broek die hij in het boek naar voren laat komen, ruimschoots aanwezig zijn in dit gebouw. Hij schaaft de vroege ontwerpen voor het poortgebouw onder de reeks 'frivole, vriendelijke en bijna naïeve' ontwerpen die hij tijdens de oorlog maakte en waartoe ook bijvoorbeeld het Centre Maritime aan de Veerhaven behoorde. Het ontwerp voor het poortgebouw uit 1943 vindt hij 'realistisch-utopisch' door het toepassen van de inspectietoren en de berijdbare daken. Hij ziet daarin een verband met 'de hoge verwachtingen die tijdens de oorlog bij de ondernemers voor de stad leefden. Het ontwerp kan beschouwd worden als een stap in de ontwikkeling van een ontwerppraktijk waarin utilitaire programma's en locaties werden opgevat als representatieve en monumentale opgaven'.⁶²

De functionele verwerking van het utilitaire programma wordt volgens hem bij uitstek duidelijk bij havengebouwen: 'De haven is de resultante van een opeenhoping van exogene factoren. (...) De plaatsing en de vorm van havengebouwen komt voort uit de eisen van het overslaan van goederen en mensen van één vervoersmodaliteit naar een andere. Alle factoren die in de haven een rol spelen, vertalen zich uiteindelijk in een unieke stedenbouwkundige en architectonische structuur'.⁶³ Ook de infrastructuur binnenin het gebouw liet Van den Broek volgens Vanstiphout voortkomen uit functionele eisen en paste daarbij de axiale principes van de Beaux-Arts toe: 'De ruimtelijke, constructieve en functionele hiërarchieën die in een klassiek Beaux-Arts gebouw perfect op elkaar aansluiten en elkaar versterken, zijn in Thomsen's Havenbedrijf losgemaakt en ten opzichte van elkaar verschoven'.⁶⁴

Vanstiphout laat ook de cruciale rol zien die Backx (die in 'het overslaan van goederen en mensen een gemeenschapsbouwende kracht' zag) speelde in de totstandkoming van het gebouw. Backx was volgens hem het sociale brein, Van den Broek het architectonische gestoeld genie. Hij doet daarmee de laatste tekort: Backx en Van den Broek vonden elkaar in hun gemeenschappelijke idealen. Waar Backx toezag op de maatvoering en de mogelijkheid voor een bibliotheek in de kantine, wist Van den Broek de vertaalslag van beider idealen in de architectuur te maken. Ondanks verschillen van mening wisten ze daarbij langzamerhand tot een ontwerp te komen, die bijna organisch gegroeid was. Vanstiphout gaat in dat opzicht te veel uit van een briljante ontwerpvisie van de kant van Van den Broek. De complexiteit van de verschillende 'verkeersstromen' wordt door Burger en Korzilius genuanceerd: het moet niet een al te grote opgave zijn geweest om het handjevol nonnen en priesters dat van en naar Zuid-Amerika reisde weg te houden bij de arbeiders.

Vooraf bij de inrichting stond de werkelijkheid van schaarste de idealen nog al eens in de weg. Onder de kantine, waar de door Backx gewenste ronde tafels niet zijn geplaatst. Rechts de passagiersruimte waaraan een uitgebreid ontwerpconcept ten grondslag lag, maar die slechts sporadisch gebruikt werd.



4.4 Tand des tijds: herwaardering en herbestemming

Het tegenvallende passagiersverkeer was slechts een van de tekenen dat het Vierhavengebied na de oorlog niet meer zou kunnen tippen aan de vooroorlogse drukte. Terwijl er na 1945 nog miljoenen guldens werd besteed aan de herbouw van het Vierhavengebied, bleek het in de jaren zestig definitief het hoofd te moeten buigen voor de containerhandel. Zoals al eerder bleek, ging Thomsen's Havenbedrijf te laat mee in deze ontwikkeling en werd het bedrijf in 1968 opgesplitst in verschillende vennootschappen, die ondergebracht werden bij bestaande bedrijven. De stukgoedoverslag fuseerde met Müller & Co tot Müller Thomsen N.V., de stuwadoorswerkzaamheden werden ondergebracht bij Müller-Progress.⁶⁵ Het Keilepand werd verhuurd aan Thomsen-Wambersie Systeemdistributie N.V.; het poortgebouw kwam waarschijnlijk in bezit van Müller Thomsen N.V.⁶⁶ Frits Bom verliet Müller Thomsen in 1969 en schreef in zijn gedicht uit 2000 over deze periode:

'Bij bedrijven met verloren namen,
meer dan elf, als ik mij niet vergis,
Thomsen, Blauwhoed, Pakhuismeesteren
of Müller, dat gebleven is
Dat waren ze, daar in de verte
vertrouwend in hun eigen kracht.

Ze wilden onafhankelijk blijven

Het lukte niet, ze zeeën overmacht.'

De gebouwen voor stukgoedoverslag in het Vierhavengebied verloren één voor één hun functie en kwamen leeg te staan of werden ingewisseld voor industrie. Alleen de fruithandel bleef bloeien, wat ertoe leidde dat het gebied de 'Fruitport' van Rotterdam werd. De Lekhaven was de zwakke plek van de stukgoedoverslag van Thomsen's Havenbedrijf, zo blijkt uit een rapport over de capaciteit van de verschillende kades waar Thomsen's Havenbedrijf werkte.⁶⁷ Wanneer het poortgebouw precies in onbruik raakte, is niet in de archieven teruggevonden; het is waarschijnlijk dat Müller-Thomsen in de loop van de jaren zeventig de activiteiten in de Lekhaven stopzette. Hierna werd het poortgebouw gebruikt als opslagruimte, onder andere voor archieven. Het Ontwikkelingsbedrijf van de Gemeente Rotterdam (OBR) kocht het poortgebouw in 1990 na het opgaan van Muller-Thomsen in European Container Terminals (ECT) voor 2 miljoen gulden, om te slopen.

Het gebouw werd op stel en sprong achtergelaten en zo overgelaten aan de grillen van zijn omgeving: het gebied rond de Lekhaven en Keilehaven werd berucht door drugshandel en de nabijheid van de Keileweg, destijds de bekendste tippelzone van het land. Het poortgebouw werd gekraakt en van zijn waardevolle aankleding

Opslag van Müller Thomsen in de passagiersruimte.



De gevel aan de Keilestraat, oude situatie.



Gang op de verdieping, rechts de voormalige kantine, oude situatie.



ontdaan. Deze verloedering ging het Comité Wederopbouw aan het hart. Deze groep werd in 1992 opgericht en zette zich in voor de 'herwaardering van de veel verguisde architectuur uit de wederopbouwjaren, die zo dikwijls gedachteloos ten prooi valt aan de slopershamer.' Het comité schreef in 1993 een brief aan het college van B&W om er, met het poortgebouw als voorbeeld, op te wijzen dat 'het utilitaire werk van architect Van den Broek langzaam en geruisloos uit de stad dreigt te verdwijnen, terwijl Van den Broek één van de belangrijkste architecten van Rotterdam is geweest.'⁶⁸ In 1996 waren de loodsen inmiddels gesloopt en nam de verloedering steeds ernstiger vormen aan. Wederom vestigde het Comité de aandacht op het 'inmiddels behoorlijk onttakelde' poortgebouw. 'Het havengebouwtje [is] geworden tot een speelbal van onverlaten die zich door de plankieren een weg zoeken en het gebouw inwendig 'verbouwen'.'⁶⁹ In 1995 werd het gebouw opgenomen als 'historisch waardevol object' in het rapport *Het industriellandschap in de haven van Rotterdam*, dat verscheen in een reeks rapporten die het Projectbureau Industrieel Erfgoed (Zeist) uitgaaf in de jaren negentig.⁷⁰

Dat het poortgebouw nog niet gesloopt was, kwam doordat de gemeente weigerde een sloopvergunning af te geven. Die weigering hing vermoedelijk samen met de herwaardering voor naoorlogse architectuur die, mede dankzij het Comité Wederopbouwarchitectuur in volle bloei was. Het OBR liet van de weeromstuit een

verbouwingsplan maken voor het fruitoverslagbedrijf Seabrex, dat belangstelling had voor het gebouw. Architectenbureau Van den Broek & Bakema zou het ontwerp op zich nemen en het hele project zou zo'n 10 miljoen gulden gaan kosten. Seabrex trok zich echter terug; het hele plan ging niet door.

Het OBR kwam in 2002 via het Gemeentelijk Havenbedrijf in contact met Rob Kooij, handelaar in duurzame koffie. Kooij trof het gebouw aan als ruïne, maar was naar eigen zeggen meteen verliefd op het 'rauwe maar elegante' gebouw. Hij dacht zo'n vier maanden nodig te hebben voor het schoonmaken en opknappen van het gebouw en kocht het in mei 2003. Dat het project uiteindelijk zes jaar geduurd heeft, had ondermeer te maken met gemeentelijke bureaucratie. Waar de brandweer eiste dat in de lange gang op de verdieping een tussendeur geplaatst werd, wilde de monumentenzorg (het gebouw werd in 2005 gemeentelijk monument) dat de gang open zou blijven.

Een andere reden voor de lange renovatieperiode lag in het feit dat Kooij geen grote ontwikkelaar of aannemer bij het proces betrof. Hij deed zoveel mogelijk zelf, 'op z'n boerefluitjes', en betrok alleen gelijkgestemden bij zijn project. Het ontwerp dat Van den Broek & Bakema voor het gebouw gemaakt had, vond hij te extreem. 'Het ontwerp voldeed helemaal aan de eisen van deze tijd, maar maakte er een totaal ander gebouw van. Ook al ondergaat een oude vrouw plastische chirurgie, het blijft een oude vrouw.

Ingang verdieping, links de voormalige kantine, oude situatie.



Begane grond richting uitgang, werkplaats en kabelgat, oude situatie.



Begane grond richting entresol, oude situatie.



Volgens mij moet je dat dan ook laten zien.' Wim Kloosterboer (MADE), architect en bekende van Kooij, maakte een plan dat het casco grondig aanpakte en de gevels weliswaar strippte, maar de belangrijkste constructieve en geleedende elementen in stand liet. Kooij huurde Beysens en Ter Veer architecten, een klein Rotterdams bureau, in voor de verbouwing van het interieur.

Alles wat ook maar een beetje geld op kon leveren was er uitgesloopt, zoals hang- en sluitwerk en radiatoren. Naar aanleiding van oude foto's en een gevonden messing deurklink liet Kooij alle missende onderdelen namaken. Nieuwe scoria-bricks kreeg hij van een kennis uit de haven, die nog een voorraadje had liggen. Een toevallige voorbijganger wist Kooij te vertellen dat aan deze kade de schepen van de Oranjelijn aanmeerden. Dat de man er vermoedelijk een haven naast zat (zie het Intermezzo over poortgebouwen waarbij ook het inmiddels gesloopte poortgebouw van de Oranjelijn wordt besproken) heeft ertoe geleid dat het gebouw waar ooit zo prominent Thomsen opstond, nu Vertrekhal Oranjelijn heet.

Kooij liet een zwevende, transparante inbouw aan de etage hangen die als proefkamer ging dienen, zijn kantoor vestigde hij op entresol en de inpakruimte voor de koffie werd geplaatst in de voormalige werkplaats. Op de verdieping kwamen bedrijfsruimtes, die gretig aftrek vonden bij jonge creatievelingen. Op de plaats van de voormalige fietsentstalling groeien nu koffieplanten, in het kabelgat is een bakker gevestigd. Geuren te over bij het poortgebouw anno 2011.

Nieuwe oude scoria-bricks.



Een van de bedrijfsruimtes.



Gevel aan de Keilestraat. Op de kopgevels is het silhouet van de afgebroken loodsen in grijs gekeimd.



Wethouder Karakus (rechts) bevestigt samen met Rob Kooij de architectuurplaquette van het NAI.



De proefkamer in een tweede entresol; daarachter de koffieplanten in de voormalige rijwielstalling. Onder: het trappenhuis aan de Lekhavenzijde, de toegang voor de bedrijven op de verdieping.



Noten hoofdstuk 4

- 1 Beide gedichten staan onder andere op de site van Frits Bom, <http://www.televisieman.nl/rotterdam.html>
- 2 Nijhof 1988, 46
- 3 Nijhof 1988, 47-48
- 4 E-mailwisseling met Aad Korzilius, 12 december 2010
- 5 Nijhof 1988, 47-50
- 6 Beunder en Nijhof 1995, 156. De typologie van het poortgebouw heeft dan ook niets te maken met het bekendste poortgebouw van Rotterdam op Zuid, het oorspronkelijke hoofdkantoor van de *Rotterdamsche Handelsvereniging* van Lodewijk Pincoffs, die vooral bedoeld was om een ongemakkelijke stedelijke situatie te verdoezelen met een letterlijke poort.
- 7 Dicke en Van der Zouwen 2006, 14
- 8 Beunder en Nijhof 1995, 17-18
- 9 Pandkaarten Keilestraat, Dienst DS+V, Gemeente Rotterdam
- 10 Notulen Reconstructiecommissie 17 januari 1947, GAR-GHB, inv. nr. 808
- 11 In de archieven wordt in eerste instantie slechts sporadisch van een poortgebouw gesproken; pas in 1946 komt het woord voor het eerst voor.
- 12 Bouwbespreking 26 november 1946, NAI BROX d739a. De loop van de spoorweg werd in zijn geheel overgelaten aan de architecten. In de verschillende ontwerpen heeft de bocht, afhankelijk van de lengte van het centrum, een andere hoek. Uiteindelijk leidde de geringe lengte van het gebouw tot een scherpere draaihoek; de Nederlandse Spoorwegen verzochten de architecten dan ook om de hoeken van het poortgebouw af te knotten.
- 13 Vanstiphout 2005, 43
- 14 Bouwbespreking 3 januari 1946, NAI BROX d739a. Tijdens de meeste vergaderingen werd Thomsen's Havenbedrijf vertegenwoordigd door de bedrijfsbouwkundige, ir. Drenth. Het bureau Brinkman & Van den Broek werd bij de vergaderingen waar Van den Broek niet bij was gerepresenteerd door A.J. van der Linden, die al in 1918 chef de bureau was bij Michiel Brinkman en dat bleef tot 1947, toen het bureau inmiddels in handen was van Brinkman & Van den Broek.
- 15 Bouwbespreking 3 maart 1946, NAI BROX d739a
- 16 GAR, bouwdoossier P10-3-1946. Er werd wel voorbereid op de mogelijkheid dat een dergelijke constructie niet zou functioneren: 'Alhoewel in het loodscentrum geen gevelmuur wordt gebouwd, is in de fundeering met de mogelijkheid van een latere uitvoering rekening gehouden.'
- 17 Volgens de calculator 'De waarde van de euro/gulden' op www.iisg.nl/hpw/calculate-nl.php zijn deze bedragen in de huidige tijd ongeveer 9,9 miljoen euro tegenover ongeveer 8,7 miljoen euro.
- 18 Bouwbespreking 18 april 1946, NAI BROX d739a. Al het ijzer werd besteld bij De Vries Robbé, een staalconstructiebedrijf uit Gorinchem. Dochteronderneming was N.V. Betondak, gevestigd in het nabijgelegen Arkel, dat ook een groot deel van het beton voor het poortgebouw verzorgde; de wapening werd verzorgd door het moederbedrijf. De Vries Robbé was belangrijk voor de wederopbouw van Rotterdam en heel Nederland: in 1956 was het het grootste staalconstructiebedrijf van het land.
- 19 Bouwbespreking 11 juli 1946, NAI BROX d739a
- 20 Bouwbespreking 19 december 1946, NAI BROX d739a

- 21 Bouwbespreking 18 maart 1948, NAI BROX d739a
- 22 Bouwbespreking 24 oktober 1946, NAI BROX d739a. Van den Broek eiste nog een vergadering van de directie van Thomsen's Havenbedrijf met De Vries Robbé om zijn naam te zuiveren. Daarbij werd De Vries Robbé voorrang gegeven bij zowel de nieuw te bouwen loodsen van Thomsen's Havenbedrijf op de linker Maasoever als bij het poortgebouw aan de Lekhaven.
- 23 Bouwbespreking 3 maart 1946, NAI BROX d739a
- 24 Bouwbespreking 16 januari 1947, NAI BROX d739a
- 25 Bouwbespreking 27 februari 1947, NAI BROX d739a. Bij de kantine was een keuken; er was echter '...geen gelegenheid om volledige maaltijden (aardappelen, vleesch en groenten) klaar te maken (...)'.
26 Bouwbespreking 17 april 1947, NAI BROX d739a. De ervaring die Brinkman & Van den Broek opgedaan had in het poortgebouw met het ontwerp voor een kantine leidde overigens tot een vervolgo opdracht: het bureau ontwierp ook een kantine aan de Maashaven voor Thomsen's Havenbedrijf.
- 27 Notulen Reconstructiecommissie 17 januari 1947, GAR-GHB, inv. nr. 808
- 28 Bouwbespreking 28 november 1946, NAI BROX d739a
- 29 Bouwbespreking 5 februari 1947, NAI BROX d739a
- 30 Bouwbespreking 20 februari 1947, NAI BROX d739a. Het equivalent van dit bedrag in de huidige tijd is ruim 6,7 miljoen euro, www.iisg.nl/hpw/calculate-nl.php.
- 31 Beunder en Nijhof 1995, 24
- 32 Brief van J. Ph. Backx aan het AFO, 3 december 1948, GAR AFO, inv. nr. 70
- 33 Bouwbespreking 3 juni 1946, NAI BROX d739a
- 34 Bouwbespreking 3 juli 1947, NAI BROX d739a. De kozijnen die in het pand zijn toegepast hebben een afwijkende maatvoering. Waar deze precies vandaan komt is niet bekend; wel kwam het volgens de Stichting Industrieel Erfgoed Hoogovens vaker voor dat kort na de oorlog geëxperimenteerd werd met bijvoorbeeld Amerikaanse standaardmaten. In het hoofdgebouw van de Hoogovens in IJmuiden, in 1948 gebouwd door W. Dudok, is ook een afwijkend kozijnentype toegepast die eveneens was vervaardigd door De Vries Robbé in Gorinchem. Waar in IJmuiden alle stalen kozijnen zijn vervangen door aluminium exemplaren, zijn in het poortgebouw alle kozijnen origineel.
- 35 Bouwbespreking 22 mei 1947, NAI BROX d739a
- 36 Bouwbespreking 30 januari 1947, NAI BROX d739a
- 37 Bouwbespreking 9 januari 1947, NAI BROX d739a. Slakken van de ijzerindustrie in Durham, Groot-Brittannië, werden vanaf het einde van de negentiende eeuw ingezet voor de productie van zogenaamde Scoria bricks. Scoria is Grieks voor uitwerpsel of mest, maar klonk kennelijk toch deftiger dan het Engelse 'slag', De stenen zijn vlak en ijzersterk waardoor het een goed alternatief was voor de cobble stones die een koetsrit tot een hobbelige aangelegenheid maakten. Scoria bricks werden al gauw in het hele 'British Empire' gebruikt, maar ook Rotterdam was een groot afnemer vanaf het begin van de twintigste eeuw. Wellicht heeft dat te maken met het feit dat deze stenen vaak werden gebruikt als ballast in schepen zonder lading. Bron: Loyd 2008.
- 38 Bouwbespreking 8 mei 1947, NAI BROX d739a
- 39 Bouwbespreking 26 april 1948, NAI BROX d739a
- 40 Bouwbespreking 28 mei 1948, NAI BROX d739a
- 41 E-mailwisseling met Aad Korzilius, 3 februari 2011

- 42 Bouwbespreking 18 september, NAI BROX d739a
- 43 Bouwbespreking 21 juli 1948, NAI BROX d739a
- 44 Bouwbespreking 20 augustus 1948, NAI BROX d739a
- 45 Bouwbespreking 24 september 1948, NAI BROX d739a
- 46 Bouwbespreking 28 oktober 1948, NAI BROX d739a
- 47 THB-nieuws-oktober 1948: jubileumnummer, NAI BROX d739a, 6
- 48 THB-nieuws-oktober 1948: jubileumnummer, NAI BROX d739a, 16-17
- 49 THB-nieuws-oktober 1948: jubileumnummer, NAI BROX d739a, 15
- 50 THB-nieuws-oktober 1948: jubileumnummer, NAI BROX d739a, 17
- 51 THB-nieuws-oktober 1948: jubileumnummer, NAI BROX d739a, 18
- 52 E-mailwisseling met Aad Korzilius, 12 december 2010
- 53 E-mailwisseling met Leen Burger, 13 december 2010. Aad Korzilius had voor zijn werkzaamheden bij Thomsen's Havenbedrijf gevaren voor de RZAL en kende het gebouw dan ook vanuit die hoedanigheid.
- 54 E-mailwisseling met Aad Korzilius, 3 februari 2011
- 55 E-mailwisseling met Aad Korzilius, 12 december 2010
- 56 E-mailwisseling met Aad Korzilius, 12 december 2010
- 57 E-mailwisseling met Frits Bom, 7 februari 2011
- 58 Citaat van Frits Bom op <http://www.havenvakschool.com/backx.htm>
- 59 Citaat van Frits Bom op <http://www.havenvakschool.com/backx.htm>
- 60 'Herbouw van een gedeelte van Thomsen's Havenbedrijf in de Lekhaven te Rotterdam' 1949
- 61 Vanstiphout 2005, 211
- 62 Idem., 214
- 63 Idem., 209
- 64 Idem., 217
- 65 Fusieverslag filialen en dochtervennootschappen, 1967-1969, GAR Müller, inv. nr. 142
- 66 'Verhuur van loodsen en terreinen', Thomsen's Verenigde Bedrijven Keilehaven, GAR Müller, inv. nr. 2334
- 67 'Status of the capacity model development', 30 september 1968, GAR Müller, inv. nr. 1813
- 68 Daarbij kwam dat de architectuur van Van den Broek en Bakema niet bijzonder populair was. Naar verluidt werd gebezigd in het Rotterdam van de jaren zeventig: 'Al een vat, kist of krat van Van den Broek en Bakema gehad?' (bron: www.rotterdam.nl)
- 69 'Snel duidelijkheid over verwaarloosd havengebouw' 1996
- 70 Beunder en Nijhof 1995. Een aantal van de gebouwen op deze lijst, waaronder het poortgebouw van de Oranjelijn en het Keilepand, is inmiddels gesloopt.

Conclusie

Het achterhalen van de idealen van een architect is een ambitieuze klus, die grotendeels afhankelijk is van wat een architect daar zelf tijdens zijn leven over heeft los gelaten. Van den Broek was over zijn drijfveren op zijn minst ambivalent. Hij speelde met de rode tendensen in zijn jeugd en met zijn geloof, maar relativeerde ze beide door te zeggen dat politiek hem niet echt boeide en dat er voor hem meer was tussen hemel en aarde dan zijn hervormde denominatie alleen. Hij werd pas expliciet over zijn idealen in de artikelen die hij schreef over architectuur en samenleving.

Ook in de literatuur over Van den Broek is zijn idealisme nauwelijks te vinden. De vooronderstellingen die bestaan rond Van den Broeks positie in de moderne Nederlandse architectuur, laten nog al te vaak rechtstreekse familielijnen zien tussen Berlage, Oud, de bureautraditie van Brinkman tot Bakema en het Nieuwe Bouwen. Stroink en Vanstiphout hebben dit beeld van ongecompliceerde continuïteit al genuanceerd door Van den Broeks vooroorlogse werk te herwaarderen en het onlosmakelijke verband tussen Van den Broek en de stad Rotterdam te benadrukken. De maatschappelijke drijfveren van zowel Van den Broek als de opdrachtgevers blijven daarbij echter onderbelicht. Dit terwijl Van den Broek in het debat over de Gooise huizen van Rietveld al een duidelijke positie innam over het belang van 'meer zakelijkheid in de zakelijkheid', die hij in de artikelen uit de periode 1946 tot 1948 verder uitwerkte. Hij benadrukte dat alleen een kwalitatief hoogstaande architectuur de samenleving tot dienst kon zijn en stak daarbij niet onder stoelen of banken dat hij zich ergerde aan de discussies over stijl, vorm en zuiverheid die de instellingen rond het Nieuwe Bouwen beheersten. Zijn vooroorlogse architectuur laat dan ook geen dogmatisch functionalisme zien, maar een constant zoeken naar de juiste vormen, materialen, situaties en functionaliteit. Hoewel het werk van het bureau Brinkman & Van der Vlugt uit het interbellum juist als toonbeeld van het Nieuwe Bouwen gezien wordt, past het arbeidsethos van Van den Broek uitstekend bij het praktische en in de stad Rotterdam gewortelde idealisme van het bureau.

De idealen van Van den Broek werden, dankzij zijn associatie met Brinkman, beïnvloed en versterkt door een intensieve samenwerking met de Rotterdamse elite. In de kringen waarin hij sinds zijn associatie met Brinkman verkeerde, was de combinatie van maatschappelijk geëngageerdheid en functionalistische architectuur van groot belang, zoals blijkt uit het samenspel tussen de sociaal bewogen ondernemer C.H. van der Leeuw en het zakelijke bureau Brinkman & Van der Vlugt in de Van Nelle-fabriek. Ook in het wederopbouwplan kwam die idealistische zakelijkheid naar voren: Rotterdam moest een functionele stad worden. Van den Broek toonde zich bijzonder actief en wist

zich onmisbaar te maken binnen het schaduwkabinet dat Rotterdam tijdens de Tweede Wereldoorlog officieus bestuurde.

De ideeën van Van den Broek over architectuur en samenleving kwamen grotendeels overeen met die van J. Ph. Backx en pasten bij het praktische idealisme van de doorbraak, waarbij het uiteindelijk niet ging om persoonlijke idealen, maar om het gemeenschappelijke en maatschappelijke belang ervan. Voor Backx was het doorvoeren van een verantwoord werk- en opdrachtgeverschap sterk verbonden met een nieuwe architectuur, zoals blijkt uit zijn inzet voor een moderne, functionele binnenstad en de wijkgedachte. Dat hij zich met zijn verheffingsidealen van de rest van de Kleine Commissie vervreemde, nam hij daarbij voor lief.

Backx moet de bouw van het loodsencomplex met poortgebouw aan de Lekhaven als het opbouwen van zijn ideale arbeidssamenleving beschouwd hebben. Door zijn continue meedenken met het ontwerp- en bouwproces is het complex, waar nu alleen het poortgebouw nog van over is, meer dan een logisch vervolg van de vooroorlogse architectuur van Van den Broek. Hoewel Van den Broek zich geërgerd moet hebben aan de dominante werkwijze van Backx, blijkt uit zijn naoorlogse artikelen een toenemend enthousiasme voor Backx' ideeën en idealen. Dat hij architectuur als apparatuur van de gemeenschap ging zien, was zijn eigen doorbraak binnen de vooroorlogse architectuurstromingen. Hij bepleitte de professionalisering van het architectenvak, omdat dat in zijn optiek de enige manier was om de samenleving zo goed mogelijk te dienen. Voor Van den Broek was planologie wat voor Backx economie was: om beider idealen concreet te maken waren hogere ordenende principes nodig.

Sociaal bewustzijn en technische vooruitgang zijn de kernwoorden van de bedrijfsgeschiedenis van Thomsen's Havenbedrijf. Het zijn twee thema's die heel bewust zijn toegepast in het poortgebouw in de Lekhaven; enerzijds door het programma van eisen en de bemoeienis van het bedrijf met de bouw, anderzijds door de keuze voor de architect en de bureautraditie waarin hij stond. J.H. van den Broek brengt in dit gebouw in de praktijk waar hij voor, tijdens en na de bouw mee bezig was en over schreef: het geloof dat goede, functionele architectuur een belangrijk onderdeel is van het programma voor een betere samenleving. Dat Van den Broek een minder grote invloed had op het poortgebouw dan werd aangenomen, lijkt een wat trieste conclusie van dit verhaal. Toch zegt dat meer over Van den Broek dan wanneer de speelse ontwerpen uit 1943 van A tot Z zouden zijn uitgevoerd: in het bouwproces stelde hij zich zowel dienstbaar als professioneel op. Elke beslissing was weloverwogen, berustte (uiteindelijk) op consensus tussen architect en opdrachtgever en droeg bij aan een goed functioneren

van het gebouw. Hij heeft er desondanks een monumentaal en representatief gebouw van weten te maken, dat precies past bij zijn belangrijkste functie: het accommoderen van een arbeidsgemeenschap.

Daarmee moet het hardnekkige beeld van een architect die oncompromisloos te werk gaat eens en voor altijd ontkracht worden. De tegenstelling tussen 'de schoolmeester en de dominee' en 'de analyticus en de idealist' zijn een begrijpelijke vorm van typecasting, maar door de geestelijke drijfveren en idealen toe te schrijven aan zijn latere compagnon Bakema wordt Van den Broek geen recht gedaan. Het is ook de toon die de muziek maakt: de geschiedschrijving van Van den Broek is soms zo ernstig dat het lijkt alsof er constant een dramatisch muziekstuk op de achtergrond speelt. De luidruchtige, kettingrokende Feyenoordfan die Van den Broek was moet bij het ontwerpen van het frisse en elegante poortgebouw een andere deun hebben gehoord; hij was een groot jazzliefhebber.

Apparatuur van de gemeenschap: perspectieftekening van loodsen en poortgebouw aan de Keilestraat.



Tot slot

Het opdrachtgeverschap dat het Rotterdam van het interbellum vormde en ook bij de wederopbouw een cruciale rol had, is ambivalent. Het is in sommige gevallen buitengewoon succesvol en duurzaam gebleken, met als meest aansprekende voorbeeld de Van Nelle-fabriek, maar in andere gevallen raakte de balans zoek en leidde de combinatie van welwillende zakenlieden en idealistische architecten tot overdreven programmatische en soms zelfs technocratische architectuur. We hebben ons erbij neergelegd dat de samenleving niet zo maakbaar is als Van den Broek en Backx hoopten, maar zijn tegelijkertijd ons vertrouwen in de elite kwijtgeraakt.

Ook in de hedendaagse bouwwereld is de balans niet makkelijk te hervinden. Projectontwikkelaars maken de dienst uit en woningcorporaties hebben zich door toenemende privatisering op de markt gestort. Een project zoals de SS Rotterdam doet de drie-eenheid tussen stad, haven en gemeenschap even herleven, maar is ten prooi gevallen aan zoveel financieel wanbeleid dat de gemeenschap het schip waarschijnlijk nooit helemaal in het hart zal sluiten. Architectuur lijkt vaak slechts een bijproduct of een marketingstrategie binnen de projecten die het gezicht van de hedendaagse stad bepalen.

Het is niet de bedoeling deze scriptie in mineur te beëindigen, alhoewel het een architectuurhistoricus wellicht betaamt altijd een beetje heimwee te hebben naar een tijd waarin hij of zij nooit geleefd heeft. Er zijn wel degelijk projectontwikkelaars, architecten en directeurs die de samenleving als aandeelhouder van hun bedrijf beschouwen. Duurzaamheid is de belangrijkste drijfveer voor architect Paul de Ruijter en projectontwikkelaar Coen van Oostrom (OVG). Op kleinere schaal weet Rob Kooij maatschappelijk verantwoord ondernemen te combineren met het eerbiedig en liefdevol exploiteren van een van de belangrijkste havenmonumenten van Rotterdam. Hij personifieert de idealen waar het gebouw uit is voortgekomen en is terecht genomineerd voor en onderscheiden met verschillende architectuur- en ondernemersprijzen. Door het herstellen en handhaven van dit gebouw blijven twee nalatenschappen in stand. Het eerste is dat van Jan Backx, die zich niet alleen verantwoordelijk voelde voor het welzijn op de werkvloer, maar ook voor het huis waarin ze woonden en de plek waar ze op vakantie gingen, kortom de gemeenschap waarin ze leefden. Het andere is dat van Jo van den Broek, een architect die nooit dweept met zijn idealen maar bouwde in dienst van de samenleving.

Bronnen

Literatuur

- J. Ph. Backx, *De haven van Rotterdam. Een onderzoek naar de oorzaken van haar economische beteekenis in vergelijking met die van Hamburg en Antwerpen*, Rotterdam 1929
- J. Ph. Backx, *De opbouw van Rotterdam*, Rotterdam 1945
- J. P. Baeten, *Een telefooncel op de Lijnbaan: de traditie van een architectenbureau* : M. Brinkman, Brinkman en Van der Vlugt, Van den Broek en Bakema, Rotterdam 1995
- B. Bakker, 'Behalve intrigant ben ik ook zendeling. Prof. J.H. van den Broek (72)', *TA-BK*, (1971) 16, 405-409
- 'Bedrijfsgebouwen', themanummer *De Architect* 19 (1988) 33, 22-83
- 'Behoud waardevol havengebouw', *Rotterdams Dagblad*, 14 juli 1993
- H. Berens, 'Havenstad of stad en haven' in: H. Moscowiter (red.), *Op de groei gemaakt, 'gerieflijkheden voor een wel-ingerigte stad', anderhalve eeuw Gemeentewerken Rotterdam*, Rotterdam 1996, 131-151
- S.M. Beunder en E. Nijhof, *Het industrielandchap in de haven van Rotterdam*, deel 23 van de rapportenreeks Projectbureau Industrieel Ergoed, Zeist 1995
- J. Bommer, 'Wat wij willen', *Goed Wonen*, 1 (1948) 1, 2-3
- J. Börger en P. van de Laar, *Stad van Rotterdammers*, Rotterdam 2003
- A. Bos, *De Stad der Toekomst, de toekomst der Stad*, Rotterdam 1946
- Bart van der Brink, 'Idealen in conflict. Het bestaan van idealen en de verwachting van harmonie', in: Wibren van der Burg, Frans W.A. Brom (red.), *Over idealen. Het belang van idealen in recht, moraal en politiek*, Deventer 1998, 199-216
- J.A. Brinkman en J.H. van den Broek, 'Thomsen's Havenbedrijf' in: *T.H.B.-nieuws* (1948) 3, 15-18
- J.H. van den Broek, 'Stromingen en tendenties in de nieuwe architectuur', *Bouw*, 1 (1946) 1, 4-23
- J.H. van den Broek, 'Durven en niet durven in de Magistratuur', *Bouw*, 1 (1946) 29, 615
- J.H. van den Broek, 'Planologische problemen van een binnenstad', *Bouw*, 1 (1946) 32, 666-669
- J.H. van den Broek, 'Het culturele probleem', *Bouw*, 1 (1946) 32, 675-676
- J.H. van den Broek, 'Bouwkunst in Brazilië', *Bouw*, 1 (1946) 50, 834-836
- J.H. van den Broek, 'Nog eens: Laren en het Nieuwe Bouwen. Vragen aan Rietveld', *8 en Opbouw*, 4 (1933) 25, 221-224
- J.H. van den Broek, 'Ingezonden', *8 en Opbouw*, 5 (1934) 2, 38
- J.H. van den Broek, 'Ter herdenking Dr. J.J.P. Oud, Architect', *De Ingenieur*, (1963) 21, 283-284
- J.H. van den Broek, 'Wie wil goed wonen', *Goed Wonen*, 1 (1948) 1, 4-6
- J.U. Brolsma, *Havens, kranen, dokken en veren. De gemeentelijke handelsinrichtingen en het Havenbedrijf der gemeente Rotterdam, 1882-2006*, Utrecht 2007
- H. Buys, 'Laren argumenteert!', *8 en Opbouw*, 4 (1933) 25, 227-229
- 'College in teken van dertig jaar doelmatigheid. Prof. Van den Broek nam afscheid', *Cobouw*, 3 oktober 1968
- Crimson Architectural Historians, *What if?*, tentoonstelling Boijmans Van Beuningen, Rotterdam 1999
- M. Dicke, A. van der Zouwen (red.), *Stadshavens Rotterdam. De historische ontwikkeling van de Waalhaven, Eemhaven, Merwehaven en het Vierhavengebied in kaart, woord en beeld*, Rotterdam 2006
- M. Dicke, P. van de Laar en A. van der Zouwen, *In het belang van de haven. Een eeuw Scheepvaartvereniging Zuid*, Rotterdam 2007
- *De Vries Robbé & Co NV Gorinchem/NV Betondak Arkel*, bedrijfsboek, Gorinchem 1939
- H. van Driel, 'Peter Frederik Thomsen (1856-1916)' in: J. Visser, M. van Jaarsveld, P. van de Laar (red.), *Rotterdamse ondernemers 1850-1950*, Rotterdam 2003, 242-243
- J. Duiker, 'Wat de redactie ervan denkt', *8 en Opbouw*, 4 (1933) 25, 226
- Mineke van Essen, *Kwekeling tussen akte en ideaal. De opleiding tot onderwijzer(es) vanaf 1800*, Amsterdam 2006
- M. Fosso, 'De autoriteit van J.H. van den Broek 1898-1978. Experimenten en konstruktie van een architectuur tussen beeld en programma: 1927-1948' in: Rudy Stroink (red.), *Ir J.H. van den Broek. Projekten uit de periode 1928-1948*, Delft 1981, pp 5-16)
- S. Giedion, *Space, time and architecture. The growth of a new tradition*, Cambridge (MA) 1967 [1941]
- F. Godfroy, 'Een rebelse beweging', *Delft Integraal*, (2010) 2, 29-31
- F. de Goey, 'Jan Key (1864-1930)' in: J. Visser, M. van Jaarsveld, P. van de Laar (red.), *Rotterdamse ondernemers 1850-1950*, Rotterdam 2003, 20-31

- F. de Goey, *Ruimte voor industrie. Rotterdam en de vestiging van industrie in de haven 1945-1975*, Rotterdam 1990
- 'Gooische schoonheids-commissie misère', *8 en Opbouw*, 4 (1933) 22, 191-195
- P. Groenendijk, 'Poortgebouw Thomsen's Havenbedrijf Rotterdam: MADE Architecten, Rotterdam', *Bouw* 61 (2006) 7, 30-33
- E.F. Groosman, 'Van den Broek en Bakema' in: *Rotterdams Jaarboekje 1982*, Rotterdam 1982, 237-250
- H. Heijnen, *Architectuur en kritiek van de moderniteit*, Nijmegen 2001
- 'Herbouw van een gedeelte van Thomsen's Havenbedrijf aan de Lekhaven te Rotterdam', *Forum* 4 (1949) 2, 49-52
- 'Het Bouwcentrum komt!', *Bouw*, 1 (1946) 28, 609
- 'Het bureau Van den Broek en Bakema', themanummer *Forum* (1957) 6
- 'Het modelhuisje in Rotterdam', *Goed Wonen*, 2 (1949) 3, 33-37
- B. Housden, M. Brinkman, J.A. Brinkman, L.C. van der Vlugt, J.H. van den Broek, J.B. Bakema, London 1960
- H. Ibelings (red.), *De functie van de vorm. Van den Broek en Bakema 1948-1988: architectuur en stedenbouw*, Rotterdam 2000
- 'Internationale Conferentie van Architecten', *Bouw* 1 (1946) 41, 764
- A. Izzo, C. Gubitosi, *Van den Broek/Bakema*, Rome 1981
- J. Joedicke, *Architektur und Städtebau: Das Werk van den Broek und Bakema*, derde deel van Dokumente der modernen Architektur, Stuttgart 1963
- J. Joedicke, *Architektur-Urbanismus: Architectengemeenschap van den Broek und Bakema*, twaalfde deel van Dokumente der modernen Architektur, Stuttgart 1976
- L. de Klerk, *Particuliere plannen, denkbeelden en initiatieven van de stedelijk elite inzake de volkswoningbouw en de stedenbouw in Rotterdam, 1860-1950*, Rotterdam 1998
- H. Knijff, '“Delft” en het “nieuwe” bouwen', *Forum*, 2 (1947), 4, 81-82
- 'Lectuur over Stedebouw', *Bouw*, 2 (1947) 52, 429-432
- P. van de Laar, 'Stad in bedrijf. Een eeuw ondernemend Rotterdam, 1850-1950' in: J. Visser, M. van Jaarsveld, P. van de Laar (red.), *Rotterdamse ondernemers 1850-1950*, Rotterdam 2003, 20-31
- Chris Loyd, 'There's mortar bricks than meets the eye', *The Northern Echo*, 14 juli 2008, geraadpleegd via www.thenorthernecho.co.uk op 29 november 2010
- T. Metz, 'Architect Van den Broek was praktisch idealist', *NRC Handelsblad*, 14 juni 2005
- J. Meeuwissen, 'Elementen van het betoog van J.H. van den Broek' in Rudy Stroink (red.), *Ir J.H. van den Broek. Projecten uit de periode 1928-1948*, Delft 1981, 17-27
- H. Meyer, *De stad en de haven. Stedebouw als culturele opgave in Londen, Barcelona, New York en Rotterdam: veranderende relaties tussen stedelijke openbare ruimte en grootschalige infrastructuur*, Utrecht 1996
- J. Molema, S. Leemans, *Moderniteit in een behoudende omgeving. Jan Albarda en De Groep van Delft*, Heijningen 2010
- I. Montijn, *Naar buiten! Het verlangen naar landelijkheid in de negentiende en twintigste eeuw*, Amsterdam 2002
- 'Nieuwe hoogleraren te Delft', *Bouw*, 2 (1947) 47, 388
- H. Nijenhuis, *Volksopvoeding tussen elite en massa. Een geschiedenis van volwasseneneducatie in Nederland*, Meppel, Amsterdam 1981
- E. Nijhoff, '“Gezien de dreigende onrust in de haven...”. De ontwikkeling van de arbeidsverhoudingen in de Rotterdamse haven 1945-1965', Amsterdam 1988
- J.J.P. Oud, 'De Delftsche School en synthese in architectuur', *Bouwkundig Weekblad* 64 (1946) 24, 222
- J.J.P. Oud, 'Wij bouwen weer op?', *De Groene Amsterdammer*, 21 december 1946
- J.L. van der Pauw, *Rotterdam in de Tweede Wereldoorlog*, Rotterdam 2006
- L.J.C.J. van Ravesteyn, *Rotterdam in de twintigste eeuw: de ontwikkeling der stad vóór 1940*, Rotterdam 1948
- G. Rietveld, 'Antwoord van Rietveld', *8 en Opbouw*, 4 (1933) 25, 224
- I. Salomons, 'De analyticus en de idealist. Lessen van Van den Broek en Bakema', in: H. Ibelings (red.), *De functie van de vorm. Van den Broek en Bakema 1948-1988: architectuur en stedenbouw*, Rotterdam 2000, pp. 48-57
- 'Snel duidelijkheid over verwaarloosd havengebouw', *Rotterdams Dagblad*, 8 februari 1996
- Stadshavens Rotterdam, *Pionieren aan de Maas. Gebiedsplan Merwehaven Vierhavens*, Rotterdam 2009
- M. Steenhuis, *Stedenbouw in het landschap: Pieter Verhagen (1882-1950)*, Rotterdam 2007
- R. Stroink (red.), *Ir J.H. van den Broek. Projecten uit de periode 1928-1948*, Delft 1981

- Tent. cat., *Bouwen voor een open samenleving: Brinkman Van der Vlugt Van den Broek Bakema*, (Museum Boymans Van Beuningen), Rotterdam 1963
- M. Tafuri, G. Ciucci, G. Muratore, *Nederlandse architectuur in internationaal perspectief*, Amsterdam 1979
- E. Taverne, C. Wagenaar en M. de Vletter, *J.J.P. Oud. Poëtisch functionalist, 1890-1963. Compleet werk*, Rotterdam 2001
- A.J. Teychiné Stakenburg, *Rotterdam en K.P. van der Mandele*, Rotterdam 1979
- A.J. Teychiné Stakenburg, 'Dr. Johannes Philippus Backx, 1903-1982. Dauphin van Rotterdam', *Rotterdams Jaarboekje* 1983, Rotterdam 1983, 154-159
- W. van Tijen, *Gronden en achtergronden van woning en wijk. Een bijdrage tot het "herstel" en van de "vernieuwing" op het gebied van het wonen*, Amsterdam 1955
- P. Tournikiotis, *The historiography of modern architecture*, Cambridge, MA 1999
- W. Vanstiphout, *Maak een stad. Rotterdam en de architectuur van J.H. van den Broek*, Rotterdam 2005
- J. Visser, M. van Jaarsveld, P. van de Laar (red.), *Rotterdamse ondernemers 1850-1950*, Rotterdam 2003
- J. Visser, 'Johannes Philippus Backx (1903-1982)', in: J. Visser, M. van Jaarsveld, P. van de Laar (red.), *Rotterdamse ondernemers 1850-1950*, Rotterdam 2003, 38-41
- C. Wagenaar, *De wederopbouw van Rotterdam 1940-1952*, Rotterdam 1992
- C. Weeber, 'Punt dak of plat dak. Johannes Hendrik van den Broek, 1898-1978', in: K.F. Wakker (red.), *Delfts goud. Leven en werk van achttien markante hoogleraren*, Delft 2002, 213-221
- P. de Winter, *Havenarchitectuur: een inventarisatie van industriële gebouwen in het Rotterdamse havengebied*, Rotterdam 1982
- J. van Zwol, *Het woongebouw. Klassieke en recente ontwerpen*, Amsterdam 2009

Archieven

Gemeentearchief Rotterdam (GAR)

- Adviesbureau Financiering Opbouw (AFO), toegangsnummer 413
- Adviesbureau Stadsplan Rotterdam (ASRO), toegangsnummer 298
- Commissie Plaatselijke Werken/Dienst van Gemeentewerken Rotterdam (PW/DG), toegangsnummer 294.1
- L.J.C.J. van Ravesteyn, Rotterdam (LJCJvR), toegangsnummer 53.03
- Rotterdamse Gemeenschap (RG), toegangsnummer 1123
- Scheepvaart Vereniging Zuid (SVZ), toegangsnummer 169
- Wm. H. Müller & Co. N.V. (Müller), toegangsnummer 615

Archief Nederlands Architectuurinstituut (NAi)

- Archief Architectenbureau Van den Broek en Bakema (BROX)
- Archief J.H. van den Broek (BROZ)

Archief BroekBakema, Rotterdam (BBR)

Nationaal Archief (NA), Den Haag

- Archief van de Technische Hogeschool Delft: studentenadministratie, 1842-1956 (NA-SA). Toegangsnummer: 3.12.08.04

Interviews

- Piet Vlug, medewerker Oranjelijn vanaf 1945,
- Rob Kooij, eigenaar en initiatiefnemer renovatie, verschillende gelegenheden
- Meindert Booij, architect/directeur bij Broekbakema op 19 november 2010
- Frits Bom, Leen Burgers en Aad Korzilius, oud-medewerkers Thomsen's Havenbedrijf, via e-mail
- Wim Sellen, Stichting Industrieel Erfgoed Hoogovens (Sieho), via e-mail

Websites

- Association Internationale des Critiques d'Arts, Sectie Nederland, via www.aica.nl
- Gemeente Rotterdam, www.rotterdam.nl
- Pandkaarten van de Dienst Stedenbouw en Volkshuisvesting, gemeente Rotterdam via <http://rotterdam.rvc.nl/pandkaarten/search.asp>
- Verschillende digitale databases (burgerlijke stand, adresboeken, Rotterdamsch Dagblad 1929-1946) via www.gemeentearchief.rotterdam.nl
- www.havenvakschool.nl
- Historische geldcalculator via www.iisg.nl
- 'A.M. de Jong', *Nederlandse stripgeschiedenis* op www.lambiek.net
- Stichting Industrieel Erfgoed Hoogovens, www.sieho.nl
- www.skyscrapercity.nl
- Website van Frits Bom, www.televisieman.nl
- www.vertrekhal.nl

Verantwoording van de afbeeldingen

Bij meerdere foto's: van links naar rechts, dan van boven naar beneden.

Voorblad: GAR beeldbank

Pagina 4: Collectie Vertrekhal Oranjelijn

Pagina 5: Collectie Vertrekhal Oranjelijn, eigen foto's

Pagina 6: Eigen foto, Collectie Vertrekhal Oranjelijn, eigen foto

Pagina 7: Eigen foto

Pagina 8: Wikimedia

Pagina 9: GAR beeldbank

Pagina 10: Eigen foto's

Pagina 11: Stroink 1981

Pagina 12: Tafuri, Ciucci, Muratore 1979

Pagina 14: Bakker 1971

Pagina 17: NAI BROX

Pagina 18: Wikimedia

Pagina 19: www.broekbakema.nl

Pagina 22: Stroink 1981

Pagina 25: GAR beeldbank

Pagina 27: www.de8enopbouw.nl

Pagina 28: www.skyscrapercity.com

Pagina 29: GAR beeldbank

Pagina 30: P. Thomsen: Informatiefolder Thomsen's Havenbedrijf uit ca. 1970 (GAR SVZ); P.F. Thomsen: Visser, Van Jaarsveld, Van de Laar 2003; Key, Backx en Backx: GAR Krantenarchief

Pagina 31: Informatiefolder Thomsen's Havenbedrijf uit ca. 1930, GAR SVZ

Pagina 32: Archief Thomsen's Havenbedrijf, GAR SVZ

Pagina 34: GAR Müller, inzet: Google Streetview

Pagina 35: Dicke, Van de Laar en Van der Zouwen 2007; Informatiefolder Thomsen's Havenbedrijf uit ca. 1970 (GAR SVZ)

Pagina 37: www.havenvakschool.nl

Pagina 40: Bakker 1971

Pagina 42: Collectie Rietveld via www.rietveldjaar.nl

Pagina 46: GAR beeldbank

Pagina 48: Informatiefolder Thomsen's Havenbedrijf uit ca. 1930 (GAR SVZ); Dicke, Van de Laar en Van der Zouwen 2007

Pagina 49: Informatiefolder Thomsen's Havenbedrijf uit ca. 1930 (GAR SVZ); Nijhoff 1997

Pagina 50: Kaart (GAR), luchtfoto's informatiefolder Thomsen's Havenbedrijf uit ca. 1930 (GAR SVZ)

Pagina 51: Informatiefolder Thomsen's Havenbedrijf uit ca. 1930 (GAR SVZ)

Pagina 52: GAR beeldbank; GAR Müller

Pagina 53: Broekbakema

Pagina 54-63: NAI BROX

Pagina 65-69: Broekbakema

Pagina 70: www.akpool.fr

Pagina 71: www.televisieman.nl/rotterdam

Pagina 72: Broekbakema

Pagina 73: Broekbakema, Collectie Vertrekhal Oranjelijn

Pagina 74-75: Collectie Vertrekhal Oranjelijn

Pagina 79: NAI BROX

Achterblad: www.wordle.com

[illegible]