

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 – waarvoor in 1907 Dr W.A. Engelbrecht en, na hem, Paul Nijgh de grondvesten hadden gelegd – 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. Het dagelijks bestaan van de geminachte bootwerker, de hoger geclasseerde industrie-arbeider, de modale bankbediende, de uitzichtsloze kantooremployé zou moeten worden verrijkt. De mens op zijn werk en de mens thuis, in zijn verenigingsleven, met zijn hobbies, tijdens zijn schooluren of zelfstudie, zouden moeten worden geïntegreerd in één all-round persoonlijkheid!

Wat een ambitieus programma had de nauwelijks dertig jaar oude Jan Backx zich gesteld! Had hij, gedrevene in zijn ideologieën, misschien zelf thuis ondanks welvaart het gemis gevoeld aan echte belangstelling voor opgroeiende jeugd, en wilde hij aan de wereldstad Rotterdam laten zien dat het anders, geheel anders kon? In elk geval werd de taak, die hij zich vier decennia lang stelde, hem niet door iedereen in dank afgenomen. Wie in het leven dóórzet, weet tevoren dat hij zich vijanden maakt. Want hij werpt heilige huisjes omver en trapt op lange tenen. Hij durft in vergaderingen leuterende werkgevers, die ‘een pensioen van f 2,50 per week’ voor een bootwerker, die veertig jaar heeft gewerkt, een mooi bedrag vinden, in de hoek te zetten, en waagt het een medebestuurder, dat achter zijn rug om met de vakbonden in de haven afzonderlijk heeft onderhandeld, de vergaderzaal uit te sturen!

De havengemeenschap en Backx’ rol daarin? Hier moet worden volstaan met begrippen. Voordat hij, na zijn loopbaan bij Thomsen’s Havenbedrijf, op 3 oktober 1967 voorzitter der Scheepvaart Vereeniging Zuid werd, hetgeen hij tot 1 januari 1972 bleef, had hij al aandeel gehad in het in 1948 opgerichte Pensioenfonds voor de Vervoer- en Havenbedrijven; in de oprichting van de Centrale voor Arbeidsvoorziening – thans de Stichting Samenwerkende Havenbedrijven – ter vervanging van de oude uit 1917 stammende Haven-Arbeids-Reserve; en in de huidige Stichting Vervoer- en Havenopleidingen, waarvan vijf onderwijsinstellingen, gehuisvest in drie havenscholen, uitgaan. Ondernemingsraden ter vervanging van de