

FEIJENOORD IN DE JAREN TWINTIG EN DERTIG VAN DEZE EEUW

DOOR H. VAN HOEK

WIE de stadswijk Feijenoord – thans een saneringswijk – kent uit de dagen zijner jeugd, diens herinneringen concentreren zich vrijwel onvermijdelijk rond de Oranjeboomstraat¹⁾ en de Rosestraat²⁾, twee bijkans eindeloos lijkende straten, die deze wijk evenwijdig aan elkaar van noord naar zuid doorsnijden. Tussen deze beide straten ligt de spoorlijn Rotterdam-Dordrecht op een dijk, met toenmaals aan weerszijden een onafzienbare bebouwing, bestaande uit woningen van twee en drie hoog, winkels, scholen, bedrijfjes, werkplaatsen, koffiehuisen en anderszins. Beide straten vormden de kern van het oude Feijenoord met zijn nog wat dorpse allures in de jaren twintig en dertig van deze eeuw.

Aan dit weinig stedelijke karakter is in de jaren veertig min of meer abrupt een einde gekomen. Alles is toen anders geworden. Het was voor het oude Feijenoord het einde van een tijdperk, dat daarmee feitelijk voorgoed werd afgesloten.

De toentertijd toch altijd nog vrij geïsoleerd levende Feijenoordse bevolking maakte na mei 1940 een ware invasie mee van in de oude binnenstad op de Rechter-Maasoever weggebombardeerde gezinnen, zodat er een aanzienlijke vermenging met nieuwkomers plaatsvond. Door de rasechte Feijenoorders werd deze situatie als zeer schokkend ervaren. Het beschermde en vertrouwde milieu voelde men bedreigd. Het feit, dat door de ruime woningsituatie van vóór 1940 zoveel huizen leegstonden, heeft dit in de hand gewerkt³⁾.

Na de oorlog bleef de lage huur van de oude huizen, waarvan 94 procent gebouwd werd tussen 1880 en 1910, het voornaamste motief om toch nog op Feijenoord te blijven wonen. Wie het kon betalen ging echter liever naar elders⁴⁾.

Feijenoord werd in 1869 door de gemeente Rotterdam geannexeerd, met de bedoeling op een deel ervan een nieuw havengebied aan te leggen. Het was hier dat de ver vooruitziende plannen van Lodewijk Pincoffs gestalte kregen. Deze sprong over de rivier naar Feijenoord was het prille begin van de enorme expansie van de haven aan de zuidelijke rivieroever, waardoor Rotter-

dam in de jaren na de Tweede Wereldoorlog kon uitgroeien tot de grootste haven van de wereld.

Als gevolg van deze havenuitbreiding ontstond het Noorder-eiland, dat door het graven van de Koningshaven van het eigenlijke Feijenoord werd afgescheiden. In de jaren tachtig werd op dit eiland, evenals op Feijenoord, een begin gemaakt met de woningbouw. Op Feijenoord was een belangrijk deel bestemd voor industriegebied, namelijk 40 procent van de totale oppervlakte die 170 ha bedroeg. De wateroppervlakte omvatte eveneens 40 procent, terwijl van de overblijvende 20 procent ongeveer 7 procent bestemd was voor woningbouw. De rest was nodig voor scholen, kerken, kantoren, overheidsgebouwen en anderszins.

De brouwerij d'Oranjeboom en de margarinefabrieken van Van den Bergh en Jurgens waren de eerste ondernemingen die, in de noordoosthoek van Feijenoord, grote industriecomplexen bouwden. De brouwerij in de Oranjeboomstraat en aan de Nassaukade, die langs de Koningshaven vanaf de Koninginnebrug in oostelijke richting loopt tot aan de Nassauhaven, en de margarinefabrieken aan de Nassaukade en aan de Nassauhaven.

Rondom deze grote bedrijven werd een arbeiderswijk gebouwd, waarover in een oude kroniek⁵⁾ het volgende staat te lezen: 'Tussen de Oranjeboomstraat en de Nassauhaven, evenals ten oosten van deze haven, daar aangeleund tegen het oude "Etablissement Fijenoord"⁶⁾, vond men de schamele bebouwing, daar in het laatste decennium van de negentiende eeuw aangevangen. Het begin van een troosteloze arbeidersbuurt, de nieuwe stad aan gene zijde van de rivier, in al haar karakterloosheid en armoede reeds van verre tekenend'.

Dit beeld is dus bepaald deprimerend. Het gaat hier om het grootste deel van de wijk oostelijk van de Oranjeboomstraat tot aan de Nieuwe Maas, waarin de Nassauhaven en de Persoonshaven⁷⁾ liggen, die in de volksmond als 'stinkhavens' werden aangeduid, en niet ten onrechte, gezien het feit dat heel wat fabrieken hun afvalwater op deze havens loosden.

In een deel van de wijk Feijenoord hebben zich in de loop van de jaren heel wat bedrijven gevestigd, die er toe hebben bijgedragen dat het wonen daar geen onverdeeld genoeg was. Wie bijvoorbeeld op de Nassauhaven, de Persoonshaven of in de Nijverheidstraat woonde, zag op slechts enkele tientallen meters tegenover zich een aansluitende bebouwing van stank, stof en lawaai producerende bedrijven. Wij denken hierbij aan

houtzagerijen, een rijstpelmolen, een kistenfabriek, een kolenhandel, een kuiperij, een chemisch bedrijf, een teerfabriek, zuivelfabrieken, een zeepoederfabriek, een gasmeterfabriek, een brandspuitenfabriek, een silobedrijf, een graanhandel etcetera.

In die tijd was, wat wij thans samenvatten in het woord 'milieu', nog geen factor van betekenis in de menselijke samenleving. Vandaar dat woonhuizen en fabrieken pal naast of tegenover elkaar stonden, en een rommelig, saai en onaantrekkelijk geheel vormden. Daar komt nog bij, dat er praktisch geen enkele mogelijkheid voor recreatie was in deze woestijn van baksteen en straatkeien. Afgezien van de normale boombeplanting in een aantal straten, was Feijenoord een wijk waar verder geen stukje groen te vinden was. Het is altijd de enige wijk van Rotterdam geweest die daar tot op de huidige dag verstoken van is gebleven, hoewel er toch enkele mogelijkheden voor groenvoorziening aanwezig waren. De planners uit die tijd hebben er kennelijk geen oog voor gehad of hebben het gewoon vergeten.

'De voor deze woningbouw in die tijd verantwoordelijke wethouder was G.J. de Jongh. Als havenbouwer oogstte hij veel lof, maar veel kritiek was zijn deel met betrekking tot de bouw van troosteloze wijken, met lange, rechte straten. Rotterdam werd in die tijd als "De lelijkste stad van Nederland" beschreven. Het valt niet te ontkennen dat men daarin wel voor een deel gelijk had. Met die erfenis zitten we nog steeds opgescheept in de omgeving van de Rosestraat en de Oranjeboomstraat. Aan woningen met wat meer comfort voor de arbeiders werd eenvoudig niet gedacht. In de vorige eeuw was het gehele maatschappelijke leven nog eenzijdig gericht op kapitaal en macht. het woord "inspraak" moest nog worden uitgevonden⁸⁾.

'Het beleid van De Jongh is aan critiek niet ontkomen. Hij was zeker eigenzinnig, en heeft ten opzichte van de stad als woonstad groote fouten gemaakt. Dat hij de nieuwe wijken zóó bouwde, dat de huizen aan de achterzijde steeds aan arbeidersbuurten grensden, is vaak afgekeurd⁹⁾.

'In een deel van de Oranjeboomstraat en de Rosestraat werd echter op beperkte schaal een beter soort woningen gebouwd, waardoor er ook aanvankelijk beter gesitueerden met hogere functies woonden. Dit heeft echter niet lang geduurd. Het was een categorie bewoners die naar andere wijken vertrokken, waar behuizing aanwezig was meer in overeenstemming met hun maatschappelijke status. Niettemin zijn deze kortstondige bewoners van belang geweest voor de structuur van de wijk, en

daaraan is het te danken, dat de Oranjeboomstraat en de Rosestraat in de Wijk Feijenoord zulke belangrijke straten zijn gebleven'¹⁰).

Dit laatste gold stellig voor de winkelstand in deze beide straten, die zaken met bekende Rotterdamse namen telde. Het was er gezellig winkelen, hoewel velen toch voor grotere aankopen, bijvoorbeeld op kledinggebied 'naar de stad' gingen, zoals de bewoners van het oude Feijenoord dit plachten te noemen, daarmee onbewust nog eens het dorpse karakter van hun wijk onderstrepend.

Een constatering in 'Het Vrije Volk' van 30 december 1971: 'Feijenoord en het Noordereiland kennen alleen nog maar achteruitgang in alle opzichten die moeilijk meer te stuiten lijkt. De Oranjeboomstraat is geen deftige straat meer, de bevolking neemt snel af. Noordereiland in 1962: 8300 en in 1970: 5500. Feijenoord in 1962: 13.000 en in 1970: 10.000. Deze wijk ziet het percentage jeugdigen hard achteruitgaan, winkeliers vertrekken en laten geblindeerde etalages achter'.

Het 'naar de stad' gaan betekende voor de Feijenoorders een wandeling over de Koninginnebrug, dwars over het Noordereiland en vervolgens over de Willemsbrug om de Rechter-Maasoever te bereiken. Lange tijd is Feijenoord – aan alle zijden door water omringd – geïsoleerd gebleven, dat wil zeggen verstoken van openbaar vervoer. Wel reden er wilde busjes van het Stieltjesplein naar de Grote Markt vice versa, maar van regelmaat was daarbij in het algemeen nauwelijks sprake.

Voordat de RET via de bruggen naar de Linker-Maasoever kwam – er waren reeds enkele lijnen in de wijken Hillesluis en Charlois, die echter niet over de bruggen gingen – kon men om 'naar de stad' te gaan gebruik maken van lijn 2 naar het Station DP of van lijn 6 naar de Heulbrug. De eerste had haar beginpunt op het Prinsenhoofd aan de westzijde van het Noordereiland, de andere op de Prins Hendrikkade bij de Koninginnebrug. Gedurende een lange reeks van jaren hebben deze beide lijnen voor de Feijenoorders de enige betrouwbare verbinding met het Rotterdam noordelijk van de rivier gevormd.

Het doortrekken van enkele stadslijnen over de bruggen naar het zuidelijk van de rivier gelegen deel van de stad heeft daarin veel verbetering gebracht. Niettemin was het tramverkeer regelmatig volkomen ontregeld als gevolg van de vele en vaak langdurige openingstijden van de Koninginnebrug voor het scheepvaartverkeer door de Koningshaven, dat niet onder de

Willemsbrug door kon.

Hierin is verbetering gekomen toen de oude draaibrug over de Koningshaven, die met mankracht open en weer dicht gedraaid moest worden, in 1927 werd vervangen door een moderne basculebrug, die in een minimum van tijd kon worden geopend en gesloten, terwijl tegelijkertijd de Willemsbrug enkele meters omhoog werd gebracht, en daardoor zo ongeveer op het niveau van de spoorbrug kwam te liggen, zodat aanzienlijk méér schepen de Koningshaven links konden laten liggen.

Het is een ingewikkelde operatie geweest, die veel tijd heeft gekost. De oude Koninginnebrug werd verplaatst en kwam tijdelijk tegenover de Oranjeboomstraat over de Koningshaven te liggen, zodat op de oude locatie de nieuwe brug kon worden gebouwd. In dezelfde tijd werd het draaibare gedeelte in de spoorbrug over de Koningshaven vervangen door een hefbrug, waarvan de beide uit constructiewerk bestaande heftorens zowel op Feijenoord als op het Noordereiland een dominerend object vormden en tegelijkertijd het beeld ter plaatse ontsierden.

Die oude draaibrug voor voetgangers en wegverkeer had, en terecht, de bijnaam 'brug der zuchten' verworven. Als deze voor de scheepvaart geopend was moest men wel zijn ziel in lijdzaamheid bezitten. Men kon echter met een heel klein stoombootje, dat door slechts twee mensen werd bediend, en waarvan er één óók nog het twee cents-tarief van de passagiers inde en de tros los en vast maakte, naar de overkant varen, waar men dan tegenover het beginpunt van lijn 6 en de halte van lijn 2 aan wal kwam. Dat er met dit bootje, dat altijd eivol was, nimmer ongelukken zijn gebeurd, mag bijna een mirakel heten, want de overtocht, dwars tussen varende schepen door, was toch altijd wel een ietwat riskante onderneming.

Hoezeer de 'brug der zuchten' als een hinderlijk obstakel werd erkend en ervaren, blijkt duidelijk uit het feit, dat op Feijenoord woonachtige kinderen die 'in de stad' schoolgingen, de openingen van deze brug als vrijbrief voor een straffeloos te laat komen mochten gebruiken. Dat hiermee wel eens de hand werd gelicht is een vanzelfsprekende zaak!

Men kon Feijenoord ook nog op andere wijze via het water van de Maas verlaten of bereiken, namelijk met de gemeentelijke veerdienst 'Heen en Weer', die een dienst onderhield tussen de Nassaukade bij de 'boterfabriek', zoals men de margarinefabrieken van Van den Bergh en Jurgens placht te noemen, en het Maasstation. Onderweg deed deze boot ook het Antwerpse

Hoofd aan op de oostelijke punt van het Noordereiland. Dit werd zo genoemd omdat daar de 'Telegraaf'-boten van Braakman & Co lagen, die een geregelde vrachtdienst op Antwerpen onderhielden. Deze rederij had op het Antwerpse Hoofd een statig kantoorgebouw met twee slanke torentjes. Een derde mogelijkheid was de boot van de Reederij 'De IJssel', die aanlegde aan de zogenaamde IJsselmondense Steiger in de Persoonshaven naast het terrein van de gasfabriek.

De min of meer dorpse sfeer in de wijk Feijenoord overheerste ook nog sterk in de jaren twintig en dertig. Er heerste een gemoedelijke, intieme sfeer. Men kende elkaar en hielp elkaar bij geboorte, ziekte en sterfte. Er was een grote mate van homogeniteit, zowel in beroepsstructuur als in levensstijl. De samenleving was ongecompliceerd en overzichtelijk. Een niet geringe sociale controle ten aanzien van de meeste leefregels, waar grote overeenstemming over bestond, droeg er zorg voor dat de regels ook inderdaad geëerbiedigd werden. Opvattingen betreffende vrijetijdsbesteding waren zeer geprononceerd met betrekking tot wat wel en wat niet aanvaardbaar was. De pover toegemeten vrije tijd werd in de wijk doorgebracht, dat wil zeggen met de familie gezamenlijk winkelen in de wijk op zaterdag en 's avonds een praatje maken aan de deur of een straatje omlopen. Er was ook een voortdurend actieve deelname aan het door kerken geleide verenigingsleven¹¹).

Het was met name de Ned. Hervormde Gemeente die hier een grote invloed op uitoefende. De Wilheminakerk¹²) in de Oranjeboomstraat vormde daarvan een belangrijk middelpunt. Deze kerk had 1600 zitplaatsen en tijdens de zondagochtenddiensten was er meestal geen plaats onbezet. In deze kerk werden ook de kerstfeesten van zondagsscholen en kinderkerken gevierd, met een reusachtige kerstboom naast de monumentale preekstoel. Het was nog de tijd van de kaarsen. Deze werden ontstoken met behulp van een brandende kaars op een lange stok en later weer gedoofd met een natte spons op diezelfde stok.

Als op zondag de ochtenddienst in de Wilheminakerk was beëindigd en de deuren open gingen, dan stroomden de kerkgangers naar buiten en was de straat in een oogwenk zwart van de mensen, die op vele plaatsen in groepjes stonden na te praten. Enkele namen van bekende predikanten uit de jaren twintig en dertig zijn ds. Voors, ds. Van Oosten, ds. Kyftenbelt, ds. Westenburg en dr. Edelkoort, de latere hoogleraar in Utrecht.

De Wilhelminakerk was bekend om haar orgel en de goede

acoustiek. Zo nu en dan werden er dan ook orgelconcerten gegeven, soms met vioolbegeleiding. De violist was dan vrijwel onveranderlijk Willem Jansse, mede-directeur van de door zijn vader opgerichte Bakkerij J. Jansse Wzn in de Oranjeboomstraat, die in een later stadium door geheel Rotterdam winkels en bakkerijen had.

Hoewel buiten het bestek van dit onderwerp vallend moet hier worden vermeld, dat de Wilhelminakerk in de eerste helft van de jaren zeventig onder de sloophamer is gevallen. De Hervormde Gemeente kon het onderhoud van dit grote gebouw niet meer bekostigen. De kerkelijke gemeente was daarvoor te klein geworden. In plaats van een met zo'n 1600 kerkgangers gevuld Godshuis, keek de predikant vanaf de kansel tenslotte neer op nauwelijks honderd gelovigen. De gemeente Rotterdam heeft de kerk overgenomen. Het kerkbestuur was van mening, dat de Gemeente dit ook wel min of meer verplicht was, omdat de buurt waarin de kerk stond grotendeels was weggesaneerd. Het gevolg was dat de kerk, bij gebrek aan voldoende inkomsten, niet langer exploitabel was. Zo is de Wilhelminakerk tenslotte van het Feijenoordse toneel verdwenen, en is de wijk daarmee een van ouds bekend herkenningspunt armer geworden.

Er was ook een opgewekt rooms-katholiek geestelijk en maatschappelijk leven, dat zich concentreerde rond de 19de eeuwse kruisbasiliek op het Stieltjesplein¹³), die gewijd was aan de Heilige Martelaren van Gorcum. Ook deze kerk met haar slanke, spitse toren was op de Linker-Maasoever een herkenningspunt, doch is evenals de Wilhelminakerk, zij het iets later, gesloopt. Zonder deze kerk is het Stieltjesplein niet meer wat het in het verleden was. Evenals de Ned. Hervormde Gemeente leed de Rooms-Katholieke parochie aan bloedarmoede, doordat velen van de oorspronkelijke bewoners de wijk hadden verlaten, waarvoor in hoofdzaak buitenlandse gastarbeiders in de plaats kwamen. Ook de teruggang van het kerkelijk christendom zal hier zonder twijfel een rol hebben gespeeld, zoals dat ook in andere wijken van de stad het geval is geweest, en als gevolg waarvan reeds zo vele kerken verdwenen zijn.

Er zijn door actiegroepen pogingen aangewend om beide kerken voor het nageslacht te behouden. Het heeft echter niet mogen baten. De Wilhelminakerk had overigens geringe architectonische waarde. De kerk op het Stieltjesplein daarentegen werd met haar eens fel oranje baksteen en gedecoreerd met olijfgroene, geglazuurde siermotieven als een belangrijk bouw-

werk beschouwd. Ook dit heeft niet mogen baten. Het neerhalen van beide kerken is een vergaande ontmanteling geweest van het oude Feijenoord, zoals dat in de jaren twintig en dertig nog bestond.

Een belangrijke rol in het geestelijke en sociale leven op Feijenoord speelde de Vereeniging Evangelisatie-Arbeid 'Dient elkander door de Liefde'. Deze vereniging kreeg in 1900 de Koninklijke goedkeuring, doch werd reeds eerder opgericht. Stuwende kracht er achter was tot in de jaren twintig Joh. van Meggelen, later ook Rotterdams raadslid voor de CHU, en middenstander met een zaak in ijzerwaren en huishoudelijke artikelen op de Nieuwe Markt in het centrum van de oude binnenstad op de Rechter-Maasoever, waar hij toen ook woonde.

Deze vereniging heeft zegenrijk werk verricht op Feijenoord en in de aangrenzende wijk Hillesluis, waar zij niet minder dan 18 zondagsscholen, 6 kinderkerken en een groot aantal verenigingen voor jongemannen, knapen en 'jonge dochters' (meisjesverenigingen) stichtte, die allen bijbelse namen droegen. Aan al dit verenigingsleven werd door een groot deel van de wijkbewoners actief deelgenomen, en ook aan naaikransen, zang- en muziekverenigingen en Oranje-verenigingen. Deze laatsten organiseerden grote kinderfeesten op de verjaardagen van leden van het Koninklijk Huis. Ook werden zomeruitstapjes gemaakt, die vrijwel uitsluitend Oostvoorne – toen nog een aantrekkelijke badplaats – tot doel hadden.

De wijk Feijenoord, met veel kinderrijke gezinnen, was voor 'Dient elkander door de Liefde' een dankbaar werkterrein. Haar christelijk jeugdwerk onder de opgroeiende generaties moet dan ook alle lof worden toegezwaard. Merkwaardig mag het worden genoemd dat, toen in de jaren twintig op Feijenoord een dancing en een bioscoop kwamen, slechts weinigen daar prijs op bleken te stellen. Dit soort amusement paste kennelijk niet in de geestelijke structuur en het sociale klimaat van de wijk. Vandaar dat èn bioscoop èn dancing na betrekkelijk korte tijd weer verdwenen.

Het gezelligste en levendigste deel van de wijk was de Rosestraat van Stieltjesplein tot Roentgenstraat¹⁴). Hier lag het stationsgebouw van de Rotterdamsche Tramweg Maatschappij (RTM), die met haar schommelende stoomtrams de verbindingen onderhield met de Zuidhollandse en Zeeuwse eilanden. Grote en kleurige drukte heerste hier bij aankomst en vertrek van de tramtreinen. Op Rotterdamse marktdagen kwamen vele

honderden plattelanders naar de stad om inkopen te doen. Ook voor de winkels en café's in dit deel van de Rosestraat waren dat gouden dagen. Als de avondtrams naar de eilanden op vertrek stonden en de Koninginnebrug was voor de scheepvaart geopend, dan bleven de trams ter wille van hun klanten gemoedelijk wachten totdat de brug weer gesloten was. Op een paar minuten méér kwam het niet aan.

De RTM bracht op de dagen dat er veemarkt was in Rotterdam ook veel vee naar de stad. De vrachtauto voor het vervoer van vee speelde in die tijd nog slechts een ondergeschikte rol. Grote kudden koeien en schapen, die op het Handelsterrein, de 'thuishaven' van de RTM, werden gelost, werden daarna via Rosestraat, Stieltjesplein en de bruggen naar de veemarkt gedreven. Dit had, begrijpelijk, een destructieve uitwerking op het overige verkeer, waarin sleperswagens toentertijd nog de grootste rol speelden.

In het tweede deel van de Rosestraat, tussen Roentgenstraat en Steven Hoogendijkstraat¹⁵), stonden nogal wat herenhuizen met tweevleugelige deuren. Hier woonde o.m. de zeer geziene Joodse huisarts S. van Dantzich. Voorts was er in dit blok een winkel met het uitgesproken karakter van een dorpsbazaar, een echte winkel van Sinkel waar alles te koop was. Deze zaak werd gedreven door 'Het Joodje', zoals hij door iedereen genoemd werd. Als men iets nodig had dat soms nergens was te vinden, dan zei men: 'Ga maar naar het Joodje, die heeft het wel'. Het schijnt dat niemand van zijn klanten ooit zijn eigenlijke naam heeft geweten. Overigens was het uitzicht dat de woningen in dit deel van de straat hadden niet zó fraai. Zij keken uit op het Handelsterrein met de Entrepôthaven en het grote Entrepôtgebouw. Het grootste deel van deze huizen is in het eerste oorlogsjaar verbrand toen de RAF dat gebouw bombardeerde.

Verreweg het langste deel van de Rosestraat, vanaf de Steven Hoogendijkstraat, had alleen een oostelijke wand met huizenbouw. Aan de westelijke zijde was geen bebouwing. Deze bestond uit een lange, saaie, grijze muur, in de volksmond 'Chinese muur' geheten, die de afsluiting vormde van het reeds eerder genoemde Handelsterrein. Hier stonden aan de Binnenhaven onder meer installaties – kolentips genaamd – waarmee Duitse kolen uit spoorwagens in zeeschepen werden gelost. Van het stof en het lawaai, die deze activiteit veroorzaakte voor de bewoners van dit deel van de Rosestraat, scheen in die dagen niemand zich iets aan te trekken. Het hoorde er gewoon bij. De grijze muur,

gezochte plaats voor het neerkalken van politieke en andere leuzen – wij herinneren ons nog ‘Weg met de Vlootwet’ in 1922 – is in de loop van de jaren dertig gesloopt en vervangen door een hek.

Door de ganse lengte van de Rosestraat liep de route van de stoomtram, die daar roet en smook uitbrakend zijn weg naar de eilanden zocht. Dat ook dit overlast voor de bewoners van de Rosestraat teweegbracht was toen ook nog geen punt. In een wat later stadium, toen de RTM motorwagens kreeg, is daarin verbetering gekomen.

Overigens moet worden gezegd, dat rails in de Feijenoordse straten bepaald geen uitzondering waren. De wijk was er als het ware mee doorgroefd. De spoorwegen reden met lange goedereentreinen door de woonstraten alsof dit de gewoonste zaak van de wereld was. Rosestraat, Oranjeboomstraat, Persoonshaven, Nassauhaven, Nassaukade, Stieltjesplein, Persoonsstraat, Damstraat, Persoonsdam en Nijverheidstraat, geen enkele bewoner die zich het hoofd brak over de treinen die daar dagelijks passeerden voor het vervoer van goederen naar en van de fabrieken en industrieën, die een groot deel van de wijk in beslag namen.

Ook de stoomtram had daar een werkzaam aandeel in. In de vroege ochtenduren hoorden de bewoners van een aantal straten de melktram van de eilanden voorbij stommelen op weg naar de zuivelfabrieken. Op dezelfde wijze werd de groentenveiling op de Persoonsdam – toentertijd de belangrijkste van de streek – door de RTM dagelijks bevoorrad met land- en tuinbouwprodukten van de eilanden. Zo vormde het spoorweg- en stoomtramverkeer door vele straten van de wijk een integrerend deel van het leven van alle dag, dat alleen op zon- en feestdagen tot stilstand kwam.

Toen de RET in 1926 via de bruggen naar de Linker-Maasoever kwam en daar door de Oranjeboomstraat ging rijden, moesten de spoorwegen hier het veld ruimen en een andere toegangsweg naar hun klanten zoeken. Zo verdwenen de goedereentreinen tenslotte uit de belangrijkste straat van de wijk.

Voorts was er het drukke treinverkeer op het traject Rotterdam-Dordrecht via de spoordijk tussen de Rosestraat en de Oranjeboomstraat, en 's nachts het gedender van goedereentreinen. Alle bewoners van de huizen die aan de westelijke zijde van de Oranjeboomstraat en aan de oostelijke zijde van de Rosestraat stonden, hadden aan de achterkant het uitzicht op de spoordijk, zodat ze noodgedwongen moesten leren leven met het

lawaaï van al die op korte afstand voorbij bonkende treinen. Maar niemand klaagde daar ooit over.

Voordat de NS-halte Feijenoord, later Rotterdam-Zuid, werd aangelegd, was er voor het buurtverkeer van de spoorwegen op de lijn Rotterdam-Dordrecht een halte aan de Roentgenstraat, met houten perrons die via houten trappen konden worden bereikt. Deze halte is later echter in onbruik geraakt. Zij werd voor de laatste keer gebruikt toen het draaibare gedeelte in de spoorbrug over de Koningshaven er door een zeeschip was uitgevaren en naast de middenpeiler rechtop in het water stond. Het treinverkeer op de lijn eindigde en begon toen aan de halte Roentgenstraat en dit duurde totdat de brug weer op zijn plaats lag.

Na het passeren van het viaduct over de Steven Hoogendijkstraat begint een geleidelijke afdaling van het talud van de spoordijk naar straatniveau, zodat er in de Rosespoorstraat een spoorwegovergang is. In tegengestelde richting was het voor de stoomlocomotieven, die toen nog op grote schaal werden gebruikt, een zware trek een trein tegen de helling op te krijgen. Lange goederentreinen kregen hier dan ook een opduwer om daarbij een handje te helpen, en dit veroorzaakte een extra volume decibels aan geluid op dit deel van het traject.

Het Stieltjesplein hebben wij reeds genoemd in verband met de kerk die daar in die tijd stond. Hier was ook de bekende stalhouderij van Koedam, met daarnaast een hoefsmederij, in die dagen nog een onmisbaar bedrijf vanwege de vele honderden sleperspaarden en ook de koetspaarden. De huisartsen op Feijenoord, die hun patiënten per koets bezochten, waren klanten van Koedam. De bekendste daarvan was ongetwijfeld dokter Post in de Stieltjesstraat. Maar ook de in Rotterdam bekende dokter Daubanton van het Haringvliet stalde bij Koedam.

Het bekende Poortgebouw, waarin tot voor enkele jaren de bureaus waren gevestigd van het Gemeentelijk Havenbedrijf, overhuift ongeveer in het midden van de op het Stieltjesplein beginnende Stieltjesstraat de toegangen tot de Binnenhavenbrug over de gelijknamige haven, op de plaats waar deze in de Koningshaven uitmondt. Het was echter niet àlles strikte zakelijkheid wat de klok in dit gebouw sloeg. Men kon er namelijk ook orgel- en pianoles krijgen van mejuffrouw Van der Kaaden, wier vader een in het gebouw woonachtige functionaris van de Havendienst was. Uit het raam van de kamer waar zij haar lastige leerlingen de eerste beginselen van de muziek trachtte bij

te brengen, kon men het scheepvaartverkeer in de Binnenhaven zien, en ook het Entrepôtgebouw, dat als een fort aan de noordelijke zijde van de Entrepôthaven stond. Deze haven kon – en kan nog steeds – met balken worden afgesloten. Het oostelijk deel van het Poortgebouwcomplex is gesloopt. Het hoofdgebouw zal een andere, minder zakelijke bestemming krijgen. In de Stieltjesstraat vond men voorts het belastingkantoor, het enige gemeentelijke badhuis dat Feijenoord rijk was, een cantine van de Volksbond tegen Drankmisbruik, enkele kantoren en de scheepsmetersdienst.

Op de hoek van de Nassaukade en de brede Oranjeboomstraat was het Feijenoordse politiebureau, waarover men in de wijk sprak als over de 'Nassaukade', op dezelfde wijze waarop men thans nog spreekt over het 'Haagse Veer' als men het heeft over het hoofdbureau van politie aldaar. Het gezegde 'hij moet op de Nassaukade komen' had een wat onheilspellende klank.

Wij zeiden de 'brede' Oranjeboomstraat. Inderdaad was, en is, dit een zeer brede straat. Dit had echter een speciale bedoeling. Wethouder De Jongh ontwierp voor de terreinen een plan van aanleg, dat als zijn eersteling moet worden beschouwd. De hoofdweg, de brede Oranjeboomstraat, vertoont het boulevardprofiel, dat de ontwerper omstreeks die tijd ook toepaste bij de aanleg van de Van der Werffstraat, later ook bij die van de Diergaardelaan en in de Coolpolder. Deze brede wegen hebben onmiskenbaar voordelen gehad. Zij brachten de boom terug in de straat en kwamen aan een latere verkeersontwikkeling tegemoet. Toch zijn zij niet de vrucht geweest van een lofwaardig vooruitzien. De royale aanleg was ingegeven door de gedachte aan een spoorwegverbinding met de havens en de industrieterreinen, zodat de heilloze menging van woon- en werkgebied hier al een aanvang nam¹⁶).

In het eerste blok van de westelijke wand van de Oranjeboomstraat (de toenmalige Feijenoorder legde de nadruk op de vierde in plaats van op de tweede lettergreep en zei dus Oranjabóómstraat) stond de openbare school voor GLO, de 'School van Knip', zoals zij werd genoemd. En dat was niet zó maar een naam! Knip was de man van Boerman en Knip, die samen de toenmaals bekende 'natte his'-boeken hebben geschreven voor gebruik op kweek- en normaalscholen.

Ook bevonden zich in dat eerste blok een gymnastiekschool en een klein hofje met gele steentjes en keurige huisjes, één van de twee in de Oranjeboomstraat. Op de hoek van de Oranjeboom-

straat en de Roentgenstraat was de manufacturenzaak van Storm & Ranke, een naam die oude Feijenoorders bekend in de oren klinkt. De oostelijk wand van het eerste blok, bestaande uit gegolfd en gegalvaniseerd plaatijzer, werd geheel in beslag genomen door de brouwerij d'Oranjeboom, afgezien van de dienstwoning van de brouwmeester op de hoek van de Roentgenstraat.

De Oranjeboomstraat had vanaf de Nassaukade tot aan de Damstraat, die naar de Persoonsdam loopt, een middenplein met aan beide zijden een rijweg. Dit middenplein was aan beide zijden met bomen beplant, en tussen de Nassaukade en de Roentgenstraat, het minst drukke gedeelte vóór de komst van de RET, kon men zich in de zomermaanden in een lommerrijke boslaan wanen. Later, toen de trambaan aangelegd moest worden, kwamen de rails over het middenplein te liggen, zodat op heel wat plaatsen de bomen moesten verdwijnen, in het bijzonder tussen de Steven Hoogendijkstraat en de Damstraat. De Oranjeboomstraat verloor daarmee een deel van één van haar grootste aantrekkelijkheden. Overigens hadden de brede trottoirs aan beide zijden van de straat óók boombeplanting, zodat zij van de Nassaukade tot aan de Damstraat vier rijen bomen rijk was.

In het tweede blok, tussen de Roentgenstraat en de Steven Hoogendijkstraat, bevond zich het tweede hofje. Dit was volgebouwd met arbeiderswoningen met een absoluut minimum aan comfort: een troosteloze verzameling huizen pal tegen de spoorwijk aangebouwd en weggestopt achter de woonhuizen van de Oranjeboomstraat, alsof men zich er voor schaamde ze aan de openbaarheid prijs te geven. Zelfs als men zich realiseert, dat woningbouw en sociale voorzieningen in die jaren in geen enkel opzicht kunnen worden vergeleken met de huidige, dan moet men zich nòg afvragen hoe het mogelijk was dat men mensen op deze erbarmelijke wijze kon huisvesten.

Een bekende figuur in het tweede blok was de blinde winkelier Olsen, die een nering had in tabaksartikelen. Bekendheid echter verschaftte hem het feit dat hij, ondanks het gemis van zijn gezichtsvermogen, een vooraanstaande schaker was. Probeerde maar eens bij aankoop van sigaren of anderszins hem een verkeerd bankbiljet of muntstuk in de hand te stoppen! Hij bemerkte dit onmiddellijk. Tegenover hem aan de overzijde van de straat was de snoepwinkel van éénarm, zoals hij genoemd werd wegens het ontbreken van één zijner armen. Geen kind in de Oranjeboomstraat of naaste omgeving die hem niet kende.

Van de Steven Hoogendijkstraat (de Feijenoorders legden het accent niet op 'hoog' maar op 'dijk') tot aan de Rosespoorstraat was aan de westelijke zijde van de Oranjeboomstraat het derde blok, met tevens de langste, aaneengesloten bebouwing. Eén van de eerste zaken daar was de toenmaals bekende Apotheek Drielsma. Drielsma was een kreupele man die zeer moeilijk liep. De jeugd noemde hem spottend 'paardepoot'. Moeizaam bewoog hij zich voort op een enorme driewielfiets.

Ter plaatse bevond zich een driehoekig, edoch naamloos plein. Aan de westelijke zijde heette het Oranjeboomstraat, aan de oostelijke zijde Persoonsstraat, die in zuidoostelijke richting naar de Persoonsdam liep. Het lag met zijn basis vóór de hoofdingang, onder de toren, van de Wilhelminakerk. Het was een plein met bomen en zelfs enkele banken. Als een soort van (mislukte) decoratie stonden er aan twee zijden gietijzeren paaltjes met een vijfkantige kop, zeven op een rij, waarvan de middelste de hoogste was, terwijl ze naar beide zijden steeds lager werden. De jeugd gebruikte ze om haasje-over te spelen of om er op te gaan staan. Dit was niet zo gemakkelijk, want de kop aan de bovenzijde was naar alle kanten afgeschuind. Het ging er daarbij om wie het langst op zo'n paaltje kon blijven staan. Een voorloper van het huidige paalzitten! Het plein op zichzelf was niet zo slecht gepland. De mogelijkheid om op dit plein – waarvoor de naam Kerkplein niet zou hebben misstaan – een plantsoen aan te leggen, heeft men echter voor zover ons bekend nimmer in overweging genomen. Het zou er zich uitstekend voor hebben geleend. Later moest het voor deel aan de RET worden opgeofferd.

Aan de westelijke zijde van de Oranjeboomstraat bevond zich tegenover de Wilhelminakerk de zaal 'Bethel', die op zondagen intensief werd gebruikt voor de bijeenkomsten van kinderkerk, zondagsscholen, knapen- en meisjesverenigingen. Het was ook een gezochte zaal voor het houden van bazaars, voor uitvoeringen en vergaderingen. In dit gebouw, dat met zijn achterzijde aan de spoordijk grenst, was ook het kerkekantoor van de Ned. Hervormde Gemeente Feijenoord, die er de eigenaresse van was. Hier zetelde kerkvoogd Van Daalen. Wij vermelden zijn naam niet zozeer omdat hij om de een of andere reden een belangrijk man was of een zekere bekendheid genoot, alswel vanwege het feit, dat zijn oudste zoon het in de jaren na de Tweede Wereldoorlog gebracht heeft tot lid van de directie van de Dok- en Werf Maatschappij Wilton-Fijenoord in Schiedam.

Naast 'Bethel' staat een openbare school voor GLO en, bijna daaraan grenzend, de bijzondere school St. Leonardus van Vechel voor jongens. Deze school stond achter de huizen van de Oranjeboomstraat verborgen en pal tegen de spoordijk. Zij kon worden bereikt via een poort tussen de huizen, die aan de straatzijde met brede houten deuren kon worden gesloten. Er werd door paters les gegeven. Dit gebouw wordt thans voor andere doeleinden gebruikt. Er zijn onder meer clubs in gevestigd.

Wat verder staat nog steeds, eveneens achter de huizen, het thans verwaarloosde brood- en banketbakkerijcomplex van Jansse, een bedrijf dat aan velen werk verschafte en dat gestadig in omvang groeide. Achtereenvolgens slokte het een drogisterij, een manufacturenwinkel, een kapperszaak, een wagenverhuurderij, een slijterij en een aantal woningen op. Deze expansie kon ondanks crisis en malaise worden gerealiseerd.

In hetzelfde blok bevindt zich ook nog het zogenaamde Feestgebouw, dat in een latere periode huisvesting verleende aan een confectiefabriek. Nomen est omen: dit gebouw werd in hoofdzaak gebruikt voor bruiloften, partijen en feestavonden van allerlei verenigingen, maar heeft ook de mislukte bioscoop gehuisvest. Ter compensatie van deze wereldse geneugten was enkele panden verder een vergaderlokaal van het Leger des Heils, met daarnaast een openbare voorbereidende school en een industrieschool voor meisjes, die op haar bovenverdieping de leeszaal en uitleenbibliotheek van de Maatschappij tot Nut van het Algemeen (vulgo: Het Nut) onderdak verschafte.

Om het scholenbeeld maar meteen te completeren: aan de oostelijke zijde van de Oranjeboomstraat, geheel achteraan, waren nog een openbare school voor schipperskinderen, de vaktekenschool 'Patrimonium', een openbare gymnastiekschool en in een later stadium de Chr. HBS Linker-Maasoever. Deze laatste was, mèt de school voor ULO op de Persoonshaven, de enige middelbare school in de wijk Feijenoord. Voor ander middelbaar onderwijs was men aangewezen op de Rechter-Maasoever of op de wijken Hillesluis en Charlois.

Overigens was er op de Persoonshaven ook nog de Petrus Dathenuschool voor GLO der Gereformeerde Gemeente en in de Rosestraat naast de kerk op het Stieltjesplein de R.K. St. Agnes GLO-School voor meisjes. Op de Persoonsdam bevond zich de Groen van Prinsterer School voor Chr. Volksonderwijs. Hoofd daarvan was W. van den Akker Jzn, een altijd in grijs

jacquet geklede schilderachtige, rijzige man, met sik en snor, die zijn leerlingen dagelijks een met krijt op een lei geschreven bijbeltekst meegaf, die in de gang was opgehangen. Hij schreef echter ook wel opwekkingen van eigen vinding neer, zo in de trant van 'Dank de Heer voor het mooie weer'. Hij was een rechtschapen en gelovig man, diep overtuigd van het nut van christelijk volksonderwijs, en het type van de degelijke, ouderwetse bovenmeester uit die jaren.

Er waren echter ouders die het GLO-onderwijs, hetzij openbaar of christelijk, voor hun kinderen niet uitgebreid genoeg vonden. In zekere zin was dit ook zo. Ze stuurden hun zoons daarom naar de openbare jongensschool voor GLO in de Willem Barentsstraat op het Noordereiland. In de wandeling heette deze school 'de school van Pouwer', zo genoemd naar het schoolhoofd. Deze was bepaald een deftige man, met een prachtige sik en een gouden lorgnet aan een zwart zijden koord. Zijn GLO-school had het voordeel, dat reeds in een vroeg stadium met het onderwijs in de Franse taal werd begonnen, daarmee aansluiting gevend op het onderwijs op MULO, HBS of gymnasium.

De gemeentelijke gasfabriek sloot in het zuiden de Oranjeboomstraat af. De grote directeurswoning stond aan de Korte Feijenoorddijk, met het front naar de Oranjeboomstraat. De eerste bewoner van dit huis was in de eerste helft van de jaren tachtig der 19de eeuw directeur Salomons, wiens dochter Annie Salomons, de later bekende schrijfster, daar in 1885 werd geboren en nog tot ver in de 20ste eeuw heeft gewoond¹⁷). In de Oranjeboomstraat woonde ook het bekende socialistische kamerlid Jan ter Laan, toen de PvdA nog SDAP heette. Ook de bekende bokser Theo Huizenaar is uit de Oranjeboomstraat afkomstig.

De Persoonsdam, die wij reeds enige malen noemden, was in die tijd een groot plein. De westelijke zijde daarvan werd gevormd door een nu nog aanwezige huizenwand met in het midden het grote, hoge complex van de Groen van Prinstererschool, en de oostelijke wand door de werkplaatsen van de Maatschappij voor Scheeps- en Werktuigbouw 'Fijenoord', die naar het zuiden de gehele Piekstraat in beslag nam. De zuidelijke wand bestond enerzijds uit een opslagplaats van de metaalmaatschappij Vles & Zoonen en anderzijds uit het grote complex van de Fabriek van Melkproducten der Vereenigde Zuivelbereiders, dat ook nog een deel van de Persoonshaven in beslag nam, met

op de hoek een fraai kantoorgebouw dat inmiddels is verdwenen. Tussen Vles en de VZ bevond zich de Persoonshaven. De noordelijke wand van de Persoonsdam bestond uit een kistenmakerij en een houthandel, met daartussen de Nassauhaven. Vóór de kop van deze haven stond het gebouw van de Coöperatieve Tuinbouwveiling der Zuid-Hollandsche Eilanden.

Het plein zelf, dat in de volksmond 'het koolas' heette naar de stoffige koolas waarmee het bedekt was, werd bij gebrek aan beter, gebruikt als sportterrein, in het bijzonder voor voetbalwedstrijden van allerlei amateur-clubs. Feijenoord is de bakermat van de gelijknamige voetbalclub. Heel wat voetbalamateurs van het eerste uur dezer later zo roemruchte club hebben op 'het koolas' hun eerste bal leren trappen.

In de zomermaanden stond er op het voorste deel van de Persoonsdam een houten muziektent. Voor de concerten, die daar door diverse amateur-muziekgezelschappen werden gegeven, bestond meestentijds veel belangstelling. Het plein werd echter óók gebruikt voor vliegerwedstrijden en soortgelijke evenementen voor de jeugd. Diagonaal erover heen liepen de rails van de spoorwegen, terwijl de stoomtram er in twee richtingen overheen pufte naar de fabriek van de Vereenigde Zuivelbereiders en de Galak in de Piekstraat. Dat al deze rails ook het speelterrein doorgroefden mocht niet hinderen. Men was daaraan gewend, ook aan het feit dat het spel soms moest worden onderbroken om treinen te laten passeren.

Ongeveer in het midden van de periode tussen de beide wereldoorlogen trad er een algemene crisis in die de wereld teisterde en ook aan de wijk Feijenoord niet voorbij ging. De arbeidersbuurten werden er hard door getroffen, als gevolg waarvan velen aan de uiterste grens van het bestaan kwamen te leven. De welvaart na de Tweede Wereldoorlog heeft het mogelijk gemaakt voor iedereen, in wat voor omstandigheden dan ook, een sociaal klimaat te scheppen van de wieg tot het graf, waarvan men toen zelfs nog niet kon dromen.

Ook in 1921 had er reeds een conjunctuuromslag plaats gevonden. Voor de werf 'Feijenoord' was deze aanleiding geweest tot een loonsverlaging van 10 procent voor de meerderjarige en van 15 procent voor de minderjarige werklieden. De arbeidersorganisaties – toen nog lang niet zo machtig als tegenwoordig – verzetten zich daartegen, met als gevolg dat in november 1922 een staking uitbrak, die pas in de eerste helft van januari 1923 in een overwinning voor de werkgevers eindigde. In de loop van

datzelfde jaar werden de lonen nog tweemaal met 6 procent verlaagd. Met ingang van 1929 kwam een fusie tot stand met de werf Wilton in Schiedam. Deze werd echter niet uit nood geboren, zoals veelal wordt gedacht bij fusies, doch kwam tot stand in een tijd van welvaart. Pas in 1930 had men alle redenen om aan de conjunctuur in de naaste toekomst te gaan twijfelen. De credietcrisis in de Verenigde Staten in het najaar van 1929 breidde zich in 1930 uit tot een algemene crisis. Eind 1930 had Wilton-Fijenoord nog slechts 3.849 werklieden in dienst tegen het dubbele een jaar tevoren¹⁸).

Wij hebben dit zo uitvoerig geciteerd om aan te tonen hoe snel de crisis om zich heen greep en daarmee tot een gesel voor de mensheid werd. In 1932 moest de beslissing worden genomen om het meer dan honderd jaar oude bedrijf 'Fijenoord' stil te leggen. Eén van de ernstige gevolgen was de onvermijdelijk verdere inkrimping van het personeelsbestand. De onderneming stond daarmee voor de drukkende zorg hoe het leed van de ontslagenen kon worden beperkt. Zo kwam aan het begin van de jaren dertig een einde aan de omvangrijke werkgelegenheid die het oudste en grootste bedrijf in de wijk sinds mensenheugenis had geboden. Voor vele Feijenoorders was dit een trieste zaak, want velen van de ouderen werden daarmee voorgoed uit het arbeidsproces uitgeschakeld.

Ofschoon het Noordereiland door de Koningshaven van Feijenoord is gescheiden, is het er historisch gezien toch een deel van blijven vormen. Om deze reden willen wij er hier dan ook enkele woorden aan wijden.

Verreweg de belangrijkste straat op het langwerpige eiland was de korte en brede Van der Takstraat¹⁹), die de verbinding vormde tussen de Koninginnebrug en de Willemsbrug, die door velen echter altijd Maasbrug werd genoemd, met de klemtoom op brug. Het was een straat met een zeer druk verkeer en tevens een belangrijke winkelstraat, waar het huidige Vroom & Dreesmann-concern toen een eenvoudige zaak in manufacturen had. De Van der Takstraat splitst het Noordereiland in twee delen, een westelijke en een oostelijke helft. De kade langs de noordzijde van het eiland is de Maaskade en die langs de zuidzijde de Prins Hendrikkade²⁰). Beide kaden waren bestemd voor het Rijn- en binnenvaartverkeer. Het eerste maakte in hoofdzaak gebruik van de Prins Hendrikkade en het laatste van de Maaskade.

Wij maakten in dit verband reeds melding van de Telegraafboten van Braakman & Co aan de Prins Hendrikkade bij het Antwerpse Hoofd. Aan de Maaskade ter plaatse, tegenover het Maasstation, was één van de locaties van de bekende binnenvaartrederij Van der Schuyt, die vele beurtdiensten op vele plaatsen in Nederland onderhield, in de jaren twintig nog deels met stoomschepen. Elders aan de Maaskade, zowel westelijk als oostelijk van de Willemsbrug, vond men beurtdiensten van andere rederijen. Vandaag de dag is daar geen sprake meer van. De vrachtauto heeft het klassieke vrachtvervoer van de binnenvaart geheel overgenomen. Alleen het transport van gestorte goederen heeft zij grotendeels kunnen behouden.

Aan de Prins Hendrikkade oostzijde, ter hoogte van de voormalige Feijenoordstraat en de spoorbrug over de Koningshaven, lagen de grote raderboten van de Nederlandsche Stoomboot Reederij, die een geregelde dienst naar havens stroomopwaarts de Rijn onderhield. Het gedicht van Jan Prins, genaamd 'Rotterdam', waarin hij het heeft over de geuren van de Rotterdamse haven, is genoegzaam bekend. Hij vermeldt echter niet de locatie van de NSR op de Prins Hendrikkade. Daar rook het naar kaneel, peper, tabak en copra, die daar elders uit de haven, gelost uit zeeschepen, per sleperswagen werden aangevoerd voor verder vervoer Rijnopwaarts.

Had de oostelijke helft van het eiland het Antwerpse Hoofd, de westelijke helft had het Prinsenhoofd, waar men een waarlijk vorstelijk uitzicht had op de rivier en op de schepen van de Holland-Amerika Lijn, afgemeerd langs de Wilhelminakade. Ook dit is inmiddels verleden tijd geworden. Dit Prinsenhoofd – dat door een 'heen-en-weer' bootje van de Gemeentelijke Veerdiensten was verbonden met Leuvehaven en Wilhelminakade – had een plantsoen met hoge bomen en rondom een granieten balustrade. Het werd aan drie zijden door het water van de Maas omspoeld. Er stonden bankjes en men kon er in alle rust een kopje koffie drinken. Het lijkt een gemis, dat deze unieke locatie temidden van het water, waaraan de stad zijn opkomst en welvaart te danken heeft, na de Tweede Wereldoorlog niet meer haar vroegere bestemming heeft gekregen. Het wat armetierige plantsoentje dat er nu ligt roept geen enkele herinnering op aan het verleden.

Het eiland is ook ter plaatse als gevolg van de metrobouw onder de rivier afgetopt en heeft daardoor een wat andere vorm gekregen. Het is thans de Meeuwenstraat waarvan de bewoners

een vrij uitzicht naar het westen hebben. Vroeger heette dit Prinsenhoofd. Het is jammer dat deze naam daar niet opnieuw is gebruikt en daardoor feitelijk uit de Rotterdamse stratenlijst is verdwenen. Het was prachtig wonen daar op het Prinsenhoofd – thans in de Meeuwenstraat – en in niet mindere mate aan de Maaskade, vanwaar men over het brede water van de rivier naar de stad keek, met uitzicht op de Boompjes, en oostelijk van de Willemsbrug op Bolwerk en Oosterkade. Vandaag de dag is dit uitzicht niet meer als toentertijd, toen de naar de rivier gekeerde façade van een stad die in de 19de eeuw krachtig was gegroeid, nu een skyline van Amerikaanse allure.

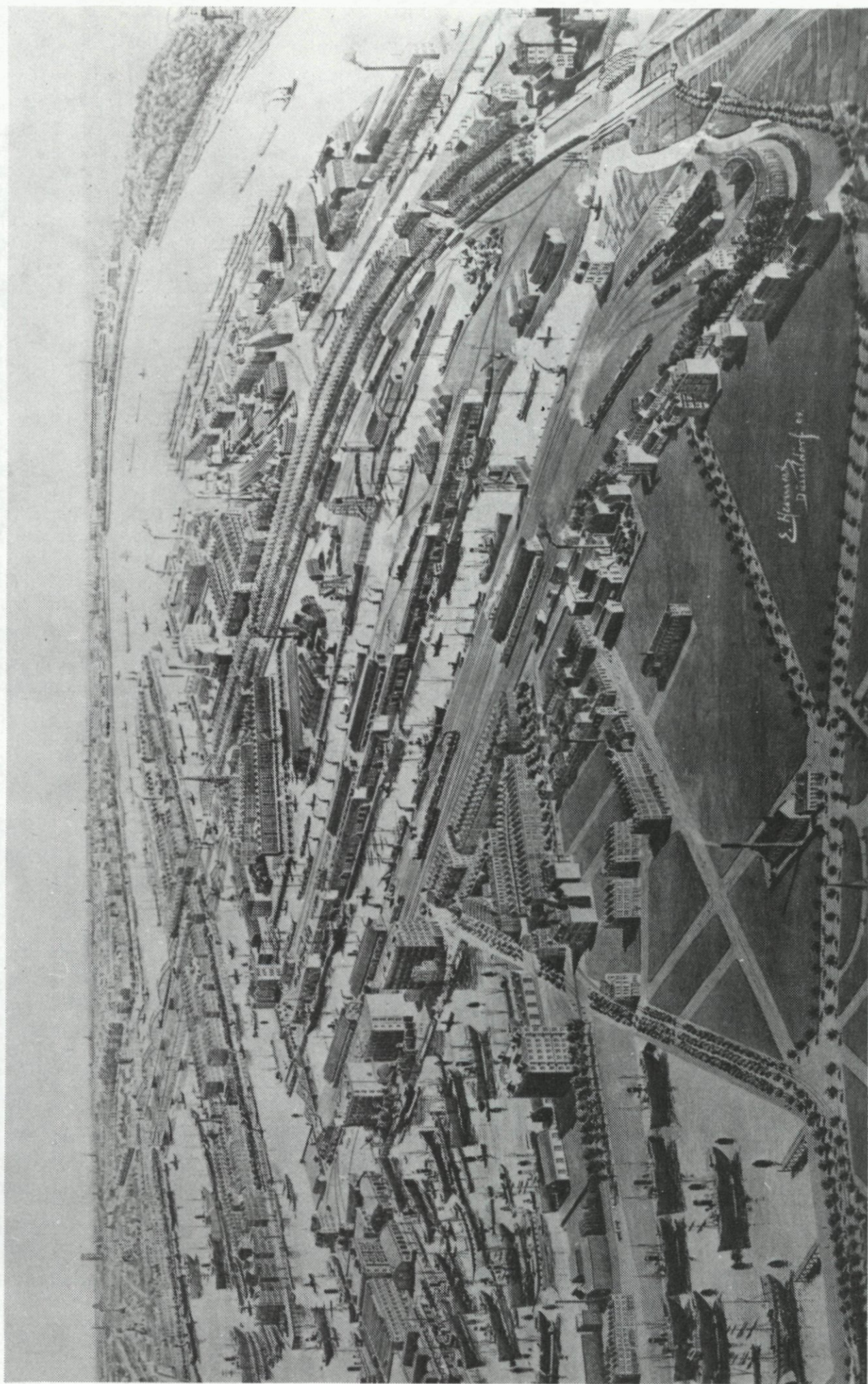
Aan de Maaskade oostzijde, direct naast de Willemsbrug, lag een gemeentelijk zwembad van gegolfd en gegalvaniseerd plaatijzer. Van dit bad werd een druk gebruik gemaakt, mede in verband met de opkomst van het zogenaamde ‘schoolzwemmen’. Op warme zomerdagen was het lang in de rij staan en op je beurt wachten. Gemengd zwemmen was toen nog taboe. Gedurende lange tijd is dit het enige zwembad geweest voor de bewoners van het Noordereiland en Feijenoord. In een later stadium heeft Feijenoord een eigen zwembad gekregen in het Mallegat naast de gasfabriek.

Het is interessant om te weten dat het Café Fritschy – dat door iedereen Fritski werd genoemd – het eerste gebouw was op het Noordereiland. Het stond op de hoek van de Maaskade westzijde en de Van der Takstraat.

De huizen in de Boompjes boden een heerlijk uitzicht over de Maas en het Noordereiland, waar toen nog slechts één enkel huis stond, namelijk het kloeke gebouw van Café Fritschy. Daar gingen de Rotterdammers op warme zomeravonden onder een kopje koffie of een verfrissende drank genieten van de koelte van de rivier en het mooie uitzicht op de stad.

Behoudens Fritschy en de schilderachtige sleepelling aan de westpunt, was het Noordereiland nog volkomen landelijk en kon men van de Boompjes de boten in de Koningshaven zien varen²¹).

Dit Café Fritschy, dat zich een lange reeks van jaren in de gunst van de Rotterdammers van de de Rechter-Maasoever heeft mogen verheugen, stond er nog in de eerste helft van de twintiger jaren, doch had toen reeds veel van de oude glorie verloren. Later is het pand gesloopt om plaats te maken voor nieuwbouw. De Sleepellingstraat, die ongeveer in het midden van de westelijke helft van het eiland de Maaskade verbindt met de Prins



75. Feijenoord en Noordereiland; detail van Panorama van de havens op de linker Maasoever. Heliogravure van L. Angerer te Berlijn naar een tekening van E. Hesmert te Düsseldorf (1904).



76. Café Fritschy op de Maaskade westzijde, hoek Van der Takstraat (1926).

Hendrikkade, herinnert na zovele jaren nog aan de oude sleep-helling.

Dit westelijk deel van het eiland kon bogen op het bezit van een fraai plantsoen, dat van het midden van de Van der Takstraat liep tot aan de Thorbeckestraat. Het was gesitueerd op het Burgemeester Hoffmanplein²²). Ongeveer in het midden daarvan staat het monument ter nagedachtenis aan Stieltjes, dat wij reeds eerder noemden. Aan het begin, bij de Van der Takstraat, staat een monument ter herinnering aan de troonsbestijging van Koningin Wilhelmina. Het is ernstig verwaarloosd, evenals het Burgemeester Hoffmanplein zelf.

Afgezien van de gereformeerde kerk in de Prins Hendriklaan, die wij reeds vermeld hebben, bevond zich daar destijds ook nog de R.K. Kerk Onze Lieve Vrouwe van Lourdes, benevens enkele scholen voor GLO. Ook de andere helft van het eiland was, naast de 'school van POUWER', nog een Christelijke school voor GLO rijk in de Marinestraat, waar deze stond in het sombere gezelschap van een groot pakhuispand van Blaauwhoedenveem-Vriesseveem, dat de ganse lengte van de straat aan de overzijde besloeg.

Het Noordereiland was niet uitsluitend woongebied. Er waren heel wat bedrijven gevestigd, zoals expediteurs, scheepsleveranciers, reparatiebedrijven, sleepdiensten, bevrachters, stuwa-doors, bankkantoren, transport- en opslagbedrijven, Rijnvaartrederijen, binnenvaartrederijen, maar ook een koffiepellerij, een zeilmakerij, een distilleerderij, een cartonagefabriek, een metaalfabriek, drukkerijen enz. Duidelijk komt uit deze opsomming echter naar voren, dat een aanzienlijk deel van dit bedrijfsleven in de dienstverlenende sector ligt, de tertiaire sector zoals die vandaag de dag wordt aangeduid, en die voor Rotterdam, evenals in het verleden, nog steeds van immense betekenis is.

De Feijenoordse beroepsbevolking bestond in het midden van de jaren dertig voor het grootste deel uit fabrieksarbeiders, voorzover zich dit aan de hand van het toen nog bestaande adresboek laat vaststellen²³). In deze categorie hebben wij gemakshalve ook bankwerkers, draaiers, kistenmakers, kuipers-knechten, vormers, klinkers, plaatwerkers, ijzerwerkers enz., die hun beroepen in werkplaatsen uitoefenden, ondergebracht.

Daarnaast vonden wij een groot aantal andere beroepen, waarvan veel in de dienstverleningssfeer, zoals havenarbeiders

(toen meistens nog aangeduid als bootwerkers), schippers, dekknechten, walbazen, voerlieden, koetsiers, maar ook varensgezellen, kantoor- en winkelbedienden, machinisten, ambtenaren, onderwijzers, schilders, chauffeurs, bakkersknechten, nachtwakers, stokers, metselaars, timmerlieden, magazijnmeesters en een groot aantal kleine neringdoenden, waaronder ook de in die tijd onmisbare maar thans verdwenen waterstokers (vulgo: water- en vuurbaas), waar men tegen betaling van enkele centen per emmer warm water kon kopen, een dienstverlening waarvan vooral op maandag, de traditionele wasdag, door huisvrouwen gebruik werd gemaakt, omdat het praktisch onmogelijk was in eigen huis een voldoende hoeveelheid warm water voor de was te produceren. Wij vonden in één geval een beroep dat op dat tijdstip feitelijk al een anachronisme was: dat van huisknecht. De intelligentsia was op Feijenoord dun gezaaid. Gezien de beroepenregistratie kon men feitelijk niet anders verwachten.

Wij hebben getracht een beeld te schetsen van Feijenoord en van het leven in deze wijk in de jaren twintig en dertig van deze eeuw. Wij bogen daarbij geenszins op volledigheid, omdat er vrijwel geen bronnen zijn om te raadplegen en wij daarom voor een groot deel uit eigen herinneringen hebben moeten putten. Eén ding is echter boven alle twijfel verheven: het Feijenoord uit die jaren bestaat niet meer, evenmin als de wereld waarin de vooroorlogse generaties zijn opgegroeid. Het is alles anders geworden. Het Feijenoord van heden is onherkenbaar voor allen die er in de jaren twintig en dertig hebben geleefd en die het nu in zijn huidige staat aanschouwen. Een bezoek aan wat thans een saneringswijk is, is voor hen alleen maar een triest weerzien en een deprimerende ervaring. Het oude Feijenoord, ontluisterd, deels gesloopt en ontdaan van zijn Godshuizen, is al jaren geleden gestorven. Het nieuwe Feijenoord is er nog niet. Eens zal het er zijn, maar de weg er heen is lang.

NOTEN

1) Gebouwd in de jaren tachtig en negentig van de 19de eeuw en genoemd naar de brouwerij d'Oranjeboom.

2) Gebouwd in de jaren tachtig en negentig van de 19de eeuw en genoemd naar Willem Nicolaas Rose, stadsbouwmeester in de periode 1839-1855, daarna ingenieur van Gemeentewerken tot 1858 en tenslotte ingenieur-adviseur tot aan zijn dood in 1877.

3) Ontleend aan een artikel van Jan Bouman in het blad 'Kleuterwereld', 17de jaargang, nr. 11/12 van juli/augustus 1972. Dit vereist enige toelichting. Het ging hier om een speciale editie over het leven van het jonge kind in een saneringswijk in een grote stad, waarvoor de Rotterdamse wijk Feijenoord werd gekozen. Jan Bouman lichtte in zijn artikel de lezers in over welke buurt het precies ging.

4) Uit een rapport van een wetenschappelijke onderzoeker van de gemeente Rotterdam in 1965.

5) Deze kroniek wordt geciteerd in het reeds genoemde artikel van Jan Bouman en komt dus geheel voor rekening van de kroniekschrijver.

6) Opgericht in 1825 en gevestigd op de plaats van het vroegere quarantaine-station, het zogenaamde 'Pesthuis', gelegen op het eiland Feijenoord. Het is echter nimmer als zodanig gebruikt. (Ontleend aan Gedenkboek Wilton-Fijenoord, 1954, van de hand van prof. dr. P.J. Bouman. Wij hebben niet kunnen achterhalen wanneer en waarom de 'e' uit Feijenoord is gedeserteerd.)

7) Genoemd naar Claesz Jeremias Persoons, eerste stadsarchitect van Rotterdam in 1660 als opvolger van zowel de stadstimmerman als de stadsmetselaar. Hij was de man, die er in 1650 (toen nog als meester-metselaar) in slaagde, de toren van de Sint Laurenskerk, die gevaarlijk scheef stond, recht te zetten.

8) Ontleend aan een publicatie in 'Het Vrije Volk' van 10 september 1972.

9) Zie 'Man van de Daad' door mr. Marten Mees, Nijgh en Van Ditmar, Rotterdam 1946.

10) Ontleend aan het in noot 3 genoemde artikel van Jan Bouman.

11) Idem.

12) Deze kerk werd tegen het eind van de 19de eeuw in gebruik genomen en was aan de Ned. Hervormde Gemeente Feijenoord geschonken door de gezusters Van Dam, die ook het Rotterdamse Diaconessenhuis aan de Westersingel, thans Van Dam Ziekenhuis, hebben geschonken.

De Ned. Hervormde Gemeente Feijenoord werd in 1897 opgericht. Tot zo lang had men zich op Feijenoord moeten behelpen met een evangelist en met kerkdiensten, die eerst in een loods van de Stoomboot Maatschappij, maar vanaf 1883 in een eerste kerkje aan het eind van de Oranjeboomstraat tegenover de gasfabriek werden gehouden. 'Als bewoners van Feijenoord in Rotterdam belijdenis wilden doen of hun kinderen wilden laten dopen, moesten zij eerst in IJsselmonde een bewijs van goed zedelijk gedrag gaan halen'. (Ontleend aan 'Armenkerk' van dr. P.A.C. Douwes, Interbook International B.V., Schiedam 1977). Ter aanvulling moge dienen, dat dit kerkje er in de aanvang van de jaren twintig nog stond. Dat bewoners van de wijk die belijdenis wensten te doen in IJsselmonde een bewijs van goed zedelijk gedrag moesten halen, was een gevolg van het feit dat Feijenoord, vóór het door Rotterdam werd geannexeerd, een deel was van de gemeente IJsselmonde.

13) Genoemd naar dr. Th.J. Stieltjes, technisch adviseur van de Rotterdamsche Handelsvereniging, een schepping van Lodewijk Pincoffs. Stieltjes heeft op het Burgemeester Hoffmanplein op het Noordereiland een herdenkingsmonument gekregen, dat feitelijk op het naar hem genoemde plein had behoren te staan.

14) Genoemd naar Gerhard Moritz Roentgen, oprichter en eerste directeur van de Werf 'Feijenoord'.

15) Genoemd naar de Nederlandse natuurkundige van die naam (1698-1788). Hij heeft zich bijzonder verdienstelijk gemaakt door de propaganda voor de stoommachine, reeds in 1757. Hij liet er op eigen kosten een bouwen in Rotter-

dam: een stoomgemaal dat in 1776 in werking kwam in de stadskruittoren, die voor dit doel was omgebouwd. Het beantwoordde echter door de onvolmaaktheid van de machinale pompwerktuigen niet aan de verwachtingen en is daarom spoedig weer afgebroken. (Ontleend aan 'Mensen maken een stad, 1855-1955' van Jan Nieuwenhuis.)

16) Ontleend aan 'Mensen maken een stad, 1855-1955' van Jan Nieuwenhuis.

17) 'Toen en Nu' (Herinneringen uit een lang leven) door Annie Salomons. Bakker/Daamen, Den Haag 1961.

18) Gedenkboek Wilton-Fijenoord, 1954, door prof. dr. P.J. Bouman.

19) Genoemd naar C.B. van der Tak, directeur van Gemeentewerken in de periode 1861-1878.

20) Genoemd naar (Prins) Hendrik de Zeevaarder (1820-1879), derde zoon van Koning Willem II, die zich bijzonder verdienstelijk heeft gemaakt voor de Nederlandse scheepvaart. In 1852 werd hij tot luitenant-admiraal benoemd en opperbevelhebber van de vloot. Er zijn op het Noordereiland meerdere namen die aan het Koninklijk Huis herinneren: Prins Alexanderstraat, Prins Frederikplein, Prins Hendriklaan en Prins Hendrikstraat, terwijl men op het oudste gedeelte van Feijenoord, tussen de Feijenoordkade en de Nijverheidstraat, plotseling de Dillenburgerstraat aantreft en men zich afvraagt hoe men op het idee is gekomen deze naam juist voor deze straat te kiezen.

21) Mr. J.H. Knottenbelt in zijn artikel 'De Boompjes' in het boek 'Rotterdamers over Rotterdam' (Herinneringen aan een verdwenen stad), W.L. & J. Brusse's Uitgeversmaatschappij N.V., Rotterdam 1946.

22) Genoemd naar J.F. Hoffman, burgemeester van Rotterdam in de jaren zestig van de 19de eeuw.

23) Adresboek der gemeente Rotterdam 1934-1935, uitgave M. Wyt & Zonen.