

IR. W.G. WITTEVEEN (1891-1979); ZIJN TIJD; ZIJN WERK

DOOR PROF. IR. G.S. BOS

DE snel kleiner wordende kring van zijn vrienden waardeert bijzonder, dat Rotterdam in dit Jaarboekje een herdenking wil opnemen van de man, die weliswaar 35 jaar geleden, tegen het einde van de oorlog zijn directeurschap van het Adviesbureau Stadsplan Rotterdam neerlegde en vertrok, maar daarvóór meer dan twintig jaar met grote energie en kundigheid vorm gegeven had aan nieuwe stadswijken, leiding had gegeven aan de Gemeentelijke Technische Dienst en als ontwerper van het Herbouwplan-1940, in grote lijnen bepalend is geweest voor de huidige stad.

Het was ir. W.G. Witteveen. Eind april 1979 werd hij op het kleine kerkhof van Vught ten grave gedragen.

Hoewel ik Wim Witteveen pas heb leren kennen toen zijn werkzaamheden voor Rotterdam al waren afgesloten, voldoe ik graag aan het verzoek van de redactie van het Jaarboekje en probeer ik, in het onderstaande hem te tekenen als mens en vriend in zijn hele carrière, vooral in zijn belangrijkste jaren, die in Rotterdam.

Ik put daarbij uit het heel weinige dat hij mij ervan vertelde, uit wat literatuur en vooral uit heel veel gesprekken met zijn medewerkers en zijn vrienden van destijds.

Willem Gerrit Witteveen werd op 1 maart 1891 geboren in Deventer, waar zijn vader één van die solide, vakkundige aannemers was, aan wie de dokter op de sociëteit mondeling, in goed-Deventers dialect de opdracht gaf zijn nieuwe huis te bouwen. En daar had dan verder ook geen architect een boodschap aan en of de prijs afweek van de globaal genoemde raming, dat werd tot ieders tevredenheid na de bouw wel vastgesteld. Goede redelijk-welgestelde burgers waar je op en mee kon bouwen!

In het grote ouderlijk huis met de werk- en opslagplaatsen er achter en twee woningen voor de knechts in de achtertuin gebouwd, groeide hij op. In de vertrouwde omgeving van kleinstad-met-wijde-IJsselvlakte ging hij school en had hij een gelukkige jeugd.

Het bouwen was hem van jongs af vertrouwd en zijn keuze, na de H.B.S. in Delft te gaan studeren, vloeide daar stellig uit voort.

Ik heb me wel afgevraagd waarom hij, met zijn duidelijk-artistieke gaven, zijn grote belangstelling voor kunst en cultuur en zijn van-huis-uit bouwkundige achtergrond niet de studie voor bouwkundig ingenieur-architect heeft gekozen.

Ik denk dat in zijn besluit civiel ingenieur te worden het feit zal hebben meegespeeld, dat het veld van werkzaamheden dat voor de civiel openligt, zoveel wijder is dan dat waarin de bouwkundig ingenieur terecht kan. Tot àlles vaardig te zijn, dat lag in zijn aard.

Maar ook zal invloed hebben gehad, dat toen in de groep jongeren die voor civiel ingenieur studeerde, de belangstelling voor muziek, beeldende kunst, historie en architectuur heel levendig was, zodat de op die gebieden begaafde en erin geïnteresseerde jongeman zich in de *civiele* studentenwereld helemaal thuis voelde.

Aanvankelijk zal die 'groen-van-over-de-IJssel' bedeesd en onwennig hebben rondgelopen in zijn nieuwe omgeving. Maar Deventerjongens vinden elkaar spoedig en al gauw was de kennismaking hernieuwd met die anderhalf jaar oudere stadgenoot die Han van Meegeren heette en die bouwkunde, maar vooral ook nogal wat scheikunde studeerde en die zo geweldig kon schilderen. Hoewel ze geen intieme vrienden werden is de relatie van oude studiemakkers jarenlang blijven bestaan.

Nog hangen in de flat in Vught een gevoelig geschilderd en een teer getekend portret dat Van Meegeren van de twee oudste Witteveen-kinderen maakte en de Rembrandtiekke portretten van Witteveens schoonouders.

En zo goed kende Witteveen later nog het werk van Van Meegeren dat hij, in 1937 thuis komende van toch-tussendoornog-even-naar-Museum Boymans, waar de pas ontdekte Emmaüsgangers van Vermeer was tentoongesteld, tegen zijn vrouw zei: 'ik ben die pas-gevonden Vermeer in Boymans even gaan zien. 't Is mooi... maar als ze me gezegd hadden: dat heeft Han van Meegeren geschilderd, dan had ik het ook geloofd'.

Veel is uit die periode van studentenleven in een kring van veelsoortig begaafde en geïnteresseerde vrienden niet geboekstaafd, maar stellig heeft zich, in de jaren dat hij in Delft was, zijn grote belangstelling voor literatuur en muziek, maar vooral voor de schilder- en bouwkunst gevormd.

Hoewel hij afstudeerde in de dagen van het uitbreken van de

eerste wereldoorlog duurden zijn Delftse jaren tot 1916. Na het behalen van zijn diploma was hij nl. nog twee jaar assistent aan de Technische Hogeschool.

Er leefde heel wat in de wereld van de civiele techniek die dagen. Het Panama Kanaal was juist geopend; in Nederlands-Indië werden grote havenwerken uitgevoerd en irrigatiesystemen aangelegd; de bevaarbaarmaking van de Bovenrijn tot aan Bazel was in uitvoering en binnenlands werd de aandacht gevangen door kanaalverbeteringen (Noordzeekanaal; Merwedekanaal; Maaskanalisisatie) en sluizenbouw (IJmuiden; Hansweert), maar vooral door de plannen tot afsluiting en droogmaking van de Zuiderzee.

Tot dit laatste droeg niet weinig bij de overstromingsramp die Noord-Holland in 1916 trof, waarbij het hele poldergebied tussen Purmerend en Durgerdam werd geïnundeerd en ook de Anna Paulownapolder volliep.

Er leefde ook heel wat in de architectuurwereld van die dagen. De architectengeneratie van Cuypers (overleden 1921) was opgevolgd door die van Berlage (1856-1934) en De Bazel (1869-1923) en de Amsterdamse School begon al van zich te doen spreken.

Berlage, die liet zien hoe idealen van soberheid en eerlijkheid praktische richtlijnen konden zijn voor vormgeving in de architectuur, werd door velen goed verstaan en zeker door idealistische artistieke civielen. Berlage's Beurs in Amsterdam is van 1903.

De technische wereld, waarin Witteveen zijn loopbaan begon, in één figuurtje samengevat is te vinden in 'De Ingenieur' van 1920, de 'nieuwe Beurs van Berlage' op schaal getekend in 's werelds grootste schutsluis, 'die van IJmuiden'¹⁾.

Deze beide, aan het gangbare spraakgebruik ontleende aanduidingen, 'de beurs van Berlage' en 'de sluis van IJmuiden' laten ons ook nog iets zien over de veranderende plaats van de ontwerper in de diverse vakgebieden.

Het architektonische kunstwerk is van de ontwerper; het waterbouwkundige kunstwerk is van de plaats waar het wordt gebouwd of desnoods van de Rijkswaterstaat, maar niet meer van één ontwerper. Dat was vroeger nog wel zo, een brug was van Telford, of van Stephenson of van Roebling, een aquaduct van Brentley en het Suezkanaal van de Lesseps.

In de diverse vakgebieden zijn de ontwerpen langzamerhand niet meer van één kunstenaar-ontwerper maar van een samen-

werkend team, waardoor het beeld van één man, als 'de' ontwerper op de achtergrond raakt.

Het eerst komt deze ontwikkeling in de waterbouwkundige werken van de civiele techniek; het laatst, vandaag nog maar ten dele, in de architectuur. De stedenbouwkunde staat daar tussenin.

Ten tijde van de eerste wereldoorlog ondergaat het veld van werkzaamheden van de bouwkundig ontwerper nog een uitbreiding. De Woningwet van 1902 had nl. tot gevolg, dat woningbouwverenigingen werden opgericht. Een jonge generatie architecten vond haar bestemming in de volkswoningbouw, waarin ze de zelfstandige adviseurs werden die door de woningbouwverenigingen werden gezocht, omdat ze onafhankelijk van de aannemers en (in zekere mate ook) onafhankelijk van de overheid waren.

In 1909 was te Amstredam het eerste complex woningwoningen gebouwd - misschien het hoogtepunt in de woningbouw van toen, de Spaarndammerbuurt van De Klerk; de woningen voor 'De Dageraad' van Piet Kramer zijn in 1920 gebouwd²).

Sinds 1914 was dr. F.M. Wibaut wethouder van Volkshuisvesting in Amsterdam; 'de machtige' was z'n bijnaam. In 1920 werd hij de schoonvader van Witteveen en zonder Piet Kramer zou dat misschien niet zo zijn gelopen.

Maar zover was het nog niet toen, na twee jaar doorrijpen in Delft, Witteveen de tijd gekomen vond nu zelf in de praktijk te gaan ontwerpen.

En uit alle richtingen waarin de jonge civiel kon uitvliegen koos hij toch niet de bouwtechniek maar de spoorwegen.

Dat hij geen stedenbouw koos ligt wel voor de hand, die kunst was nog geheel in handen van grijzende architecten en dat de dienst bij de Spoorwegen hem aanlokte wordt duidelijk als men bedenkt dat de sfeer tussen die civiele ingenieurs bij 'Weg en Werken' toch wel werd bepaald door de erudiete, fijnzinnige mens die dr. ir. G.W. van Heukelom was. In 1916 was die chef van 'Afd. W.' geworden, 'praktikus en artist', zoals zijn vrouw schrijft in een boekje te zijner nagedachtenis³).

Deze civiel-ingenieur bij de Spoorwegen, doordrongen van Berlages architectuur-beginselen, wiens H.G.B.-III (=derde Administratiegebouw), in Utrecht van 1918 tot 1921 gebouwd, nog altijd één van de grote werken van de Nederlandse architectuur is, werd Witteveens chef toen deze op zijn 25ste verjaardag als adspirant adjunct ingenieur in dienst trad, 'in

vasten dienst', direct, zoals dat kennelijk met verbazing onderstreept, op de mutatielijst uit het Algemeen Stamboek van de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen is ingeschreven. Acht jaar heeft hij er gewerkt, met een onderbreking van zeven maanden, van februari 1919 toen hij als adj.-ing. 2de klas eervol ontslag vroeg om aan de Technische Hogeschool in Bandoeng te gaan werken tot augustus van hetzelfde jaar toen hij, verloofd geraakt, toch maar liever niet naar Indië ging en voor één jaar tijdelijk (maar wel een rang hoger) weer in dienst werd genomen. Toen dat ene jaar juist voor de helft was verstreken, werd hij, met nòg een bevordering, weer in vaste dienst benoemd.

In deze jaren was er, juist na de samensmelting van de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij en de Staatsspoorwegen tot de N.V. Nederlandsche Spoorwegen, heel wat te ontwerpen.

Witteveen werkte aanvankelijk aan seinhuizen, werkplaatsen, kantoor- en stationsgebouwen.

Toen dr. ir. Van Heukelom in de jaren 1918-1921 werkte aan het H.G.B.-III heeft hij Witteveen bij deze werkzaamheden betrokken, 'wegens z'n begaafdheid in vormgeving', naar ir. S. v. Ravesteyn me vertelde.

Zelf omschreef Witteveen zijn werk in de N.S.-periode als dat van architect en stedenbouwkundige en deze laatste omschrijving heeft te maken met de problemen die zich in vele steden voordeden, waar de uitbreidingsplannen tegen de weinig flexibele spoorbanen botsten. Rotterdam, met de uitbreidingen en de N.S.-plannen op de rechter Maasoever, was één van deze steden.

Witteveen was van N.S.-zijde bij deze plannen betrokken en was tevens benoemd tot toegevoegd lid van de Staatscommissie voor het Spoorwegvraagstuk. Dit bracht hem in geregeld contact met de Dienst van Gemeentewerken van de Maasstad.

De spoorwegplannen op de rechter Maasoever, waar het Maasstation was gelegen, hadden alles beheersende invloed op de gemeentelijke stadsplannen aldaar en het is begrijpelijk dat de toenmalige directeur van gemeentewerken A.C. Burgdorffer zijn groep architecten, die toch al met werk overbelast was, graag wilde versterken met iemand, die speciaal aan de stedenbouwkundige kant van deze problemen aandacht zou kunnen besteden⁴).

Een oproep werd geplaatst en daarop solliciteerden twee veelbelovende jongemannen, studiegenoten, vrienden, architect-

ten-ingenieurs-1ste klasse van N.S., ir. W.G. Witteveen (33 j.) en ir. A. van der Steur (31 j.).

Het was bijzonder moeilijk te bepalen, wie van die twee de voorkeur verdiende en het was de wethouder mr. A. de Jong (die inzag, dat de stedenbouw een steeds grotere rol moest gaan spelen), die adviseerde beide sollicitanten te benoemen.

Dat gebeurde per 1 juni 1924. Witteveen werd chef, Hoofd afd. III (stadsuitbreiding en gebouwen) en Van der Steur zijn directe medewerker en plaatsvervanger.

Witteveen dook met voortvarendheid in de berg stedenbouwkundige problemen die om een oplossing vroegen en Van der Steur, wiens belangstelling meer nog op de architectuur was gericht, werkte in de sector gebouwen.

In de loop der jaren heeft hij aan een indrukwekkende reeks gebouwen in Rotterdam vorm gegeven; zijn Museum Boymans mag nog steeds de kwalifikatie dragen, die Wattjes en Ten Bosch daarvan in 1939 neerschreven⁵) '...meesterlijk..., zeer waardig, zeer beschaafd'.

En hoe was nu de situatie op het vakgebied van de stedenbouwkunde toen Witteveen naar Rotterdam kwam in 1924?

Eigenlijk begon het pas een vakgebied te worden. Kenmerkend voor de stedenbouwkundige plannen tot aan die dagen was, dat ze werden ontworpen door architecten, door meesters der bouwkunst. Natuurlijk was er steeds wel een zeker programma van eisen t.a.v. de woningbouw en de verkeersvoorziening, dat binnen het betreffende gebied gerealiseerd moest worden, maar primair was toch de eis, dat het plan esthetisch bevredigend moest zijn.

De straten en straatwanden moeten een 'aangenaam' verloop hebben, de bouwmassa's moeten 'harmonieus' zijn, 'afgewogen' en de pleinen 'mooi en gaaf'.

Het is geen toeval, dat stedenbouwkundige plannen uit die tijd ook als tekening zo werkelijk-mooi zijn en dat een voorstudie van zo'n plan van toen, in houtskool en krijt, vaak zonder meer als glas-in-lood-raam bruikbaar was.

Een stedenbouwkundig plan was tot die dagen de schepping van een kunstenaar.

Bij de verdere ontwikkeling van dit vak realiseert men zich echter al gauw dat het nieuw te maken stadsdeel een sociaal doel heeft, dat verder reikt dan het beschikbaar stellen van woningen in aangenaam gesitueerde straten; dat hele sociaal-economische voorstudies nodig zijn en dat onderzoek moet worden verricht

naar bestaand en zich wijzigend verkeerspatroon en leefgedrag. Dat betekent eenvoudig, dat een zeer groot aantal deskundigen en belanghebbenden over het plan moet meepraten.

Nog later zal men zich dan in de stedenbouwkunde, die zo langzamerhand ruimtelijke ordening gaat worden, realiseren dat een 'vaststaand plan' nog wel gemaakt kan worden voor een complex dat in redelijk korte tijd gebouwd zal worden, maar dat voor een stadsgebied, waarvan de invulling een periode zal vergen, waarin het verkeer, de sociale structuur, de economische toestanden en mogelijk woon- en levenspatronen zich kunnen wijzigen, helemaal geen 'vast plan' moet worden gemaakt, maar een 'structuur', een 'raamplan', dat nog zoveel en zolang als mogelijk is vrijheid moet laten voor wijziging der inzichten.

Als het vakgebied van de stedenbouw deze groeiperiode van een halve eeuw na de eerste wereldoorlog zal hebben doorlopen is er geen plaats meer voor de Stadsbouwmeester als scheppend kunstenaar, dan is hij teruggetreden tot een plaats in het team van deskundigen, waarvan hij zelfs vaak niet meer de dirigent is.

Ik meen, dat het voor het goed begrijpen van Witteveens carrière van belang is aandacht te hebben voor deze veranderende vakmethodiek. Dat het nodig was veel voorstudies te verrichten en gegevens te verzamelen heeft Witteveen direct bij zijn optreden duidelijk voor ogen gestaan, en hij heeft zich omringd met medewerkers, die dit werk verrichtten.

Als ik het goed zie was zijn methode van werken dan, dat hij de plannen bij voorkeur zelf op papier bracht als een artistiek filtraat van wat hij uit de, door zijn medewerkers gemaakte studies in zijn geest had opgenomen.

Daarbij was hij wel zo zeer een scheppend kunstgevoelig vakman, dat hij de plannen nooit geheel liet bepalen, door wat hij aan 'weegbare gegevens' beschikbaar had. Bij alles wat hij schetste had hij een groot vertrouwen in datgene, wat zijn tekenstift leiding gaf, als hij met een memorie stampvol gegevens en geladen met artistieke creativiteit achter zijn tekentafel stond. Hij tekende zelf; en knap. En stellig was dat een vlotte manier van werken.

Na twee jaar wordt zijn arbeid wel zo belangrijk gevonden, dat hij de titel van stadsarchitect krijgt en hij behalve chef van hoofdafd. III ook chef van de afd. Stadsontwikkeling wordt. In 1931 wordt hij directeur van een zelfstandige dienst voor Stadsontwikkeling. Wattjes en Ten Bosch⁶⁾ beschrijven in 1939 de ontwikkeling van Rotterdam in de twintiger jaren als volgt:

‘...het is een gebrek van den tijdgeest geweest, waaraan het geweldig tekort aan stedenbouwkundige voorziening, juist in den tijd van sterken groei van de steden en van geweldige ontwikkeling en verandering in het stadsverkeer, te wijten is. Zoo is er ook in Rotterdam, terwijl de haven op geniale wijze ontwikkeld werd, op wat de zorg voor de *stadsontwikkeling* betreft heel veel nagelaten en heel veel verkeers gedaan. Een belangrijke en scherp afgetekende kentering ten goede trad in met de instelling van een dienst van stadsontwikkeling, aan het hoofd waarvan gesteld werd ir. W.G. Witteveen, de tegenwoordige directeur van de Gemeentelijke Technische Diensten, waaronder thans ook de stadsontwikkeling ressorteert’.

Inderdaad, in 1939 was hij directeur van de Gem. Technische Dienst. Dat was het resultaat van een geruchtmakende en pijnlijke reorganisatie, die in 1936 werd doorgevoerd en waarbij drie zelfstandige gemeentediensten tot een Gem. Technische Dienst werden samengevoegd en twee zeer bekwame directeuren met belangrijke staten van dienst op wachtgeld werden gesteld.

Dat de stadsontwikkeling in twaalf jaren onder Witteveen tot één van de belangrijkste takken van het gemeentelijk functioneren was uitgegroeid is er zeker één van de redenen van dat Witteveen tot directeur van de gecentraliseerde dienst werd benoemd. Het hoge aanzien, dat hij in het gemeentebestuur en daarbuiten genoot op grond van de spectaculaire plannen, die reeds tot uitvoering gekomen waren en zijn instelling in alle organisaties liever de eerste dan de tweede te zijn zal bij dit alles ook hebben meegespeeld.

Het is niet alleen literatuur van veertig jaar geleden waarin de herinnering aan deze stroomversnelling en de sprong-omhoog-in-kwaliteit van de stadsplannen die van Witteveens tekentafel kwamen rollen voortleeft.

In het kader van dit artikel had ik een hartverwarmend gesprek met de tot Rotterdammer pur-sang uitgegroeide Goesenaar, de heer H.J. Slabbekoorn, 86 jaar, ambachtsschool, vaktekenschool, orgelbouwer, amateur-beeldsnijder, -aquarellist en -schilder, die mij op zijn oude plattegronden van de stad in volgorde nog al de bouw-, uitbreidings- en vernieuwingsplannen van Witteveen aanwees, die destijds bij hem een onuitwisbare bewondering voor deze stedenbouwer hebben ingebrand; zo levendig, zijn bewondering, dat hij een schetsje inzond aan de redacteur van dit boek met zijn voorstel het monument in het Museumpark voor G.J. de Jongh, directeur van Gemeentewer-

ken van 1878 tot 1910, uit te breiden, te linkerzijde met Caland, te rechterzijde met Witteveen. ‘...en in de Raad hebben ze toen ook nog eens een krentigere discussie gehouden omdat ze z’n salaris zo hoog vonden!’; hij was er nog verontwaardigd over.

Het zijn ook geen geringe moderniseringën die, begonnen omstreeks 1924, in de zestien jaren (tot de grote oorlogsvernietiging) tot stand zijn gekomen.

Allereerst de Diergaardeverplaatsing van zijn oorspronkelijke plaats (waar nu het Stationsplein en het Weena ligt) naar Blijdorp en het overige bebouwingsplan Blijdorp.

Door dit complex van plannen kwam de doorgaande verbinding van Oost naar West door de stad ter hoogte van het Hofplein tot stand en in Blijdorp de goede verbindingen noordwaarts (Statenweg).

Dan de hele ontwikkeling van het plan Dijkzicht op het grote tot die tijd onbebouwd gebleven ‘Land van Hoboken’, waar met groot-stedelijke allure ruime doorgaande wegen werden ontworpen en plaats werd gehouden voor parkaanleg en belangrijke gebouwen als het Museum Boymans en ruimte werd gereserveerd voor de Maastunneltoegang.

Nog twee Oost-West-doorverbindingen kwamen tot stand (ten dele bij de wederopbouw na 1940 wel weer grondig herzien), de doorverbinding van de Meent naar de Jonker Fransstraat en de herschepping van het inmiddels verdwenen Van Hogendorpsplein. Verder Oud-Mathenesse en de Kralinger Hout. Op de linker Maasoever werd het uitbreidingsplan Zuid ontworpen met ruimte voor de Maastunnel die later werd voorbereid en uitgevoerd toen Witteveen reeds directeur van de samengevoegde Gemeentelijke Technische Dienst was.

In zijn ambtsperiode voor 1940 vallen ook de grote ontwikkeling en stadsuitbreiding van de Waalhaven en de bouw van de Tweede Petroleumhaven.

Door heel Witteveens ambtstijd, vóór en na 1940, loopt het vraagstuk van het Hofplein. Vóórdat Berlage in 1921 opdracht werd verleend tot het maken, samen met de directeur Burgdorffer, van een plan voor verbetering van de situatie van dit plein waren vóór en na 18 plannen opgemaakt en voor uitvoering ongeschikt bevonden. Berlage maakt het 19de plan, het was geniaal, het was eenvoudig, het werd omschreven als de ‘feestzaal voor de burgers van Rotterdam’, maar het was te duur⁷). In 1926 heeft Berlage nog een vereenvoudigd 20ste plan

gemaakt, en ook dat was wegens de kosten onuitvoerbaar.

Hoeveel plannen Witteveen daarna voor het Hofplein gemaakt heeft weet ik niet, maar zijn op één na laatste was in uitvoering toen er in 1940 een bommentapijt over werd uitgerold.

En daarmee komen we aan zijn laatste ambtsjaren in Rotterdam.

Op 14 mei 1940 werd 158 ha binnenstad weggevaagd. Reeds na enkele dagen gaf het Gemeentebestuur aan Witteveen opdracht een herbouwplan te ontwerpen.

Behalve dat het plan de oplossingen zou moeten bieden van zoveel mogelijk problemen, die tot nu toe onoplosbaar waren, moest het ook nog zo snel tot stand komen, dat het puinruimen direct kon beginnen en moest het zo sterk verdedigd worden, dat iedere ongewenste inmenging kon worden afgewezen. Niets zou nl. de juist opgetreden Duitse bezetter méér welkom zijn geweest dan de mogelijkheid Rotterdam, na de vernietiging, ook het monumentale, groot-germaanse wederopbouwplan te kunnen brengen.

Iedere stedebouwer, die in de ontwikkeling van zijn vak in die jaren, zover was gekomen dat hij nog slechts werkte op grond van voldoende, op verantwoorde wijze verzamelde en gerangschikte gegevens, zou verlamd gestaan hebben voor de opgave een herbouwplan op te zetten met geen andere gegevens dan as en rokende puinhopen. Alle gegevens waren met het Stadstimmerhuis verbrand.

De enige, die tegen zo'n opgave opgewassen kon zijn was de man, die de essentie van zestien jaar studie van de problemen van deze stad in zijn memorie had vergaard, en wiens methode was, vanuit deze in zijn geest bezonken gegevens kundig en vlot te schetsen en die ongewenste inmenging in zijn scheppend werk uitermate effectief wist af te weren.

Nieuwenhuis⁸⁾ schrijft dat wel nimmer een opdracht van gelijke omvang en betekenis aan een stadsarchitect zal zijn verleend.

Zo voelde Witteveen het ook; het was als was hij verzwolgen door de taak die op zijn schouders was gelegd.

Zo zeer was hij ervan vervuld, dat hij veel van de menselijke ellende, die rondom hem werd geleden, slechts als door een waas heeft gezien. Zo is het hem overkomen, dat hij eenvoudig vergat collegiale belangstelling te betonen aan één van zijn medewer-

kers, die op de rampdag verschrikkelijke dingen had moeten doormaken en die hij enkele dagen later ontmoette. De lang geduurd hebbende, bittere nasmaak, die van deze ontmoeting is overgebleven is goed te begrijpen, maar Witteveen is er zich zeker nooit van bewust geweest. Zo'n verzuim aan belangstelling zou hem onder normale omstandigheden ook nooit zijn gebeurd, zeer vele van zijn medewerkers hebben hem juist als charmant en hartelijk, fair en joviaal in herinnering.

Het was een meer-dan-de-gehele-mens vereisende taak, waarvoor hij stond.

Ik zou wensen hier de gehele voordracht te kunnen citeren, die Witteveen op 28 oktober 1940 over zijn werk hield voor het Koninklijk Instituut van Ingenieurs⁹), maar het voert te ver. Volstaan moet worden met z'n uitgangspunten:

- . herbouw met een zekere verwantschap aan de historisch gegroeide stadskern;
- . het hergeven van het typisch Rotterdamse, waaraan de Rotterdammer zo zeer is gehecht, de z.g. 'buitenstad' (het gebied der oude buitenhavens) en de unieke grondvorm van de middeleeuwse stad. Natuurlijk enigszins gewijzigd en aangepast, zodat de vele bezwaren op woon- en verkeersgebied werden opgeheven;
- . van de 25.000 verwoeste woningen (waaronder verscheidene krotten) kunnen slechts 10.000 in de binnenstad worden herbouwd;
- . de oplossing van het spoorwegvraagstuk (Maasstation opheffen; nieuw Centraal Station ter plaatse van het oude D.P.) wat tevens de mogelijkheid biedt tot het maken van een Maasboulevard;
- . het omhoog brengen van de bruggen over de Maas, zodat de Rijn-Zeevaart vrij kan passeren;
- . het maken van een nieuwe hoogwaterkering ter vervanging van de te laag geworden oude waterkering, die over de Hoogstraat loopt en
- . een waterweg ter oplossing van het vraagstuk van de beurtvaart in de stad.

Al deze en duizend problemen méér dienden te worden opgelost en de oplossing moest op papier vorm worden gegeven en het resultaat moest worden verdedigd.

Mr. G.A. Wagner, nu president-commissaris Koninklijke Petroleum, destijds jong jurist bij de afdeling Gronduitgifte van

de Dienst Stadsplan Rotterdam, vertelde mij hoe geboeid hij altijd, als jonge leek, luisterde naar de soms felle discussies en verdedigingen van de diverse onderdelen van het plan. Hij gaf me de twee allesoverheersende kenmerken van Witteveen in die periode: '...hij werkte veel te hard en... hij maakte uitermate korte metten met welke Duitse bezoeker dan ook die zich met het plan kwam bemoeien'.

En van Duitse zijde is wel alles in het werk gesteld om tot invloed op het plan te geraken.

Uiteindelijk wist Witteveen een grote vergadering te beleggen, met de bezetters en alle kopstukken van Rijkswaterstaat, Provinciale Waterstaat en Ned. Spoorwegen erbij, waarin dan ook werkelijk alle Duitse suggesties stuk voor stuk werden getorpedeerd. Nog herinnert z'n vrouw zich zijn thuiskomst: 'Geen poot hebben ze aan de grond gekregen!'.

In 1941 was het plan klaar. Beeldend voor Rotterdam en voor de mannen van die dagen is de kaart met het opschrift:

'In de maand Mei van het jaar 1940, juist 600 jaar nadat Rotterdam zijn poortersrechten van Graaf Willem IV ontving is de stad door een zware oorlogsramp getroffen en voor een belangrijk gedeelte verwoest. Nog in dezelfde maand Mei heeft de Stadsbouwmeester zich gezet aan een plan van wederopbouw, dat reeds spoedig in schets gereed, na een jaar tot in bijzonderheden was voltooid. Van dit plan is deze kaart de eerste volledige weergave. Rotterdam zal herrijzen. De toekomst van een stad wordt niet bepaald door rijkdom of macht, maar door de kloekheid harer burgers'.

'De Stadsbouwmeester ir. W.G. Witteveen aan mr. K.P. van de Mandele ASRO fecit 1 juli 1941'.

De kaart versiert nog een der wanden in het kantoor van de Kamer van Koophandel in de Beurs van Rotterdam.

Intussen werd de oorlog grimmiger. De bouwactiviteiten op grond van het plan kwamen tot stilstand maar zoveel te meer begonnen de gedachten zich bezig te houden met de toekomst en alle veranderingen, die deze zou brengen. Hoe langer hoe meer nieuwe gedachten, ook ten aanzien van de herbouw van Rotterdam gingen leven en bij hoe langer hoe meer mensen.

De tragiek, die zich toen, onafwendbaar, ging voltrekken lag m.i. hierin, dat de man, die door ervaring, kennis, scheppingskracht en karakter de enige was die in 1940 het plan, dat nodig

was, kon opzetten en door de eerste jaren kon voortstuwen, niet tegelijkertijd typisch-geschikt kon zijn voor het wederopbouwplan-management dat nodig was voor alle 'overleg-alsnog' met wijzigingen en herzieningen van de latere jaren.

Meningsverschillen en conflicten werden uiteraard zo veel mogelijk binnenskamers gehouden, maar er kwamen er méér naarmate de tijd vorderde.

De inmiddels gekozen organisatievorm, de ASRO, de Rijksdienst Adviesbureau Stadsplan Rotterdam, waarin Witteveen, als directeur half op een Rijksstoel, half op een Gemeentestoel zat, droeg daar ook wel iets toe bij.

Fel heeft Witteveen gestreden voor zijn plan; tegen ideeën het royaler, grootser te maken, uit zijn overtuiging, dat niemand beter dan hij, met twintig jaar ervaring, wist wat Rotterdam maximaal zou kunnen opbrengen zonder dat de slinger naar 'bezuiniging en inkrimping' zou worden teruggezonden en tegen ideeën de karakteristieke lijnen der in de loop der eeuwen gegroeide kern méér los te laten dan hij had gedaan.

Mogelijkheid tot de vereiste overeenstemming te komen zag hij tenslotte niet meer.

Dat en een niet-meer-te-overwinnen overwerktheid waren redenen, dat hij in 1944 met ziekteverlof ging en in januari 1945 in Rotterdam ontslag nam, nadat de Gemachtigde voor de Wederopbouw hem voorstelde, voortaan als Rijksadviseur bij de Wederopbouw voor stedenbouwkundige vraagstukken op te treden.

Adviezen aan het Rijk, maar niet betreffende Rotterdam.

Hij was toen 54 jaar.

Zeker hebben bekwame mensen tegen het eind van en na de oorlog de nieuwe tijd zien komen en door wijzigingen in het plan die tijd toegang verschaft, maar wie anders dan Witteveen had onmiddellijk na het bombardement en in de jaren daaropvolgend, een betere basis kunnen leggen?

Het laatste oorlogsjaar was niet de meest geschikte periode om een grote overwerktheid en een bijtende teleurstelling te boven te komen, maar de beëindigde spanning en voldoende rust maakten toch dat Witteveen zich in 1945 weer beschikbaar stelde, nu voor het uitvoeren, als particulier architect, van stedenbouwkundige opdrachten voor de Wederopbouw, zoals in het contract was overeengekomen.

Maar Den Haag zàt er een beetje mee, hem voor de eerst-

volgende tien jaren van opdrachten te voorzien, nu er zoveel minder werk dan aanvankelijk was gedacht, door deze Rijksdienst bleek te kunnen worden uitgevoerd.

Een van de weinige opdrachten werd het advies, te geven aan de Gemeente Deventer inzake de aanleg van een havenindustriegebied. In die periode heeft zich een plotselinge wending in Witteveens beroepsbezigheden voorgedaan zoals ook alleen maar in een vlak-na-de-bevrijding-tijd mogelijk was.

Een wijze, goede vriend, als geen ander op de hoogte met wat er in het wereldje van openbare werken in Nederland omging, zag in, dat van de contractopzet, 'Witteveen als particulier architect werkend aan door de Wederopbouw te verstrekken opdrachten' niet veel bevrediging was te verwachten. Hij adviseerde Witteveen zich te associëren met een, deze vriend toevallig óók goed bekende jonge civiel ingenieur, die zat te springen om een eigen ingenieursbureau te beginnen en wiens vakgebied meer op de alledaagse praktijk van de civiele techniek lag. Dat leek deze vriend een vruchtbare combinatie; en dat bleek het later ook te zijn.

Een halve dag na dit advies ontmoetten de bekende stede-bouwer en de volstrekt onbekende, zeventien jaar jongere civiel elkaar en in een uurtje praten na de lunch, was het besluit genomen een maatschap aan te gaan tot het gezamenlijk opzetten van een ingenieursbureau voor stedenbouw en civiele publieke werken.

Het maatschapscontract, dat zonder notaris of advocaat werd opgemaakt omvatte nauwelijks meer dan de constatering dat niemand in de toekomst kan kijken en dat daarom de afspraak voldoende werd geacht, dat alle problemen die zich terzake van de samenwerking mochten voordoen, zouden worden uitgesproken en opgelost als behoort tussen vrienden, overtuigd van elkaars goede trouw.

Op die overeenkomst is twaalf jaar, tot Witteveens pensionering, zonder wanklank gewerkt.

De Rijksdienst voor de Wederopbouw ging graag akkoord met het voorstel ook niet-stedenbouwkundige opdrachten, voor gemeentelijke, door het Rijk gesubsidieerde werken, als vallende onder het contract met Witteveen te beschouwen. Zo kon het Rijk gemakkelijker aan z'n verplichtingen voldoen en ving het bureau in de eerste jaren wat gemakkelijker een paar opdrachten. Eén van de eerste werken in dit kader was het voorbereiden en uitvoeren van het Deventer havenindustriegebied met voor-

haven aan de IJssel en een schutsluis. Dit was één van de redenen het bureau in Deventer te vestigen.

Ik meen te mogen zeggen dat Witteveen aan dit bureau wel gelukkige jaren heeft beleefd, al bleef het vertrek uit Rotterdam schrijnen.

In de samenwerking toonde hij zich een man met een vrije geest, een grote visie en groot gezag.

Een kleine opdracht van Bergen op Zoom voor een rapport over het voor een sluis te kiezen deurtype, was voldoende om hem aan het denken te zetten over het eigenlijke erachter liggende hoofdprobleem en zo bracht hij met houtskool en krijt de Theodorushaven in eerste aanzet op papier. En het was helemaal-Witteveen om dan in de middag even de opdrachtgevers op te bellen of ze even naar Deventer wilden komen om vanavond en vannacht eens over dat plan te praten.

'Life with Father', zoals zijn jongere medewerkers toen, naar een destijds bekend boek, zeiden, was natuurlijk niet altijd gemakkelijk, want zijn macht om de gang der dingen te laten verlopen, zoals hij dat goeddacht, verdroeg tegenwerpen niet zo gemakkelijk. Toch wist hij dat zelf ook wel en als de spanning van het ontwerpen was weggeëbd, was hij voor alternatieven best toegankelijk en wist hij die, briljant-gevarieerd, in zijn schetsen te verwerken. Soms natuurlijk, vlogen er ook wel eens de vonken af!

In die eerste twaalf jaar van het bureau was hij de man, die alle groten van wederopbouwend Nederland kende en met wie groten in techniek en bestuur graag praatten. Dat gaf het bureau een 'Schwung' die geen ander had kunnen geven.

Vrij spoedig na 1945 verhuisde het gezin Witteveen naar Gorssel en waren alle banden met Rotterdam verbroken.

In het begin van februari 1953 was hij herstellende van een ernstige langdurige ziekte en reisden zijn vrouw en hij naar Zuid-Frankrijk om verder op te knappen. Pas later zijn ze te weten gekomen dat ze hebben gereisd met de laatste trein die de Moerdijk nog kon passeren. Kort na het passeren van hun trein overspoelde het zeewater de spoorbaan. Tot 1956 heeft hij daarna nog met al zijn energie aan de projecten van het bureau gewerkt, de esthetica en de stedenbouwkundige vraagstukken verzorgende.

Als de opdrachten belangrijk genoeg waren om door de Prins, of de Commissaris der Koningin te worden geopend of als vraagstukken met de Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat

moesten worden besproken proefde hij opnieuw de sfeer van zijn Rotterdamse tijd, maar met evenveel toewijding schetste hij de leuning voor een kleine hefbrug in Zutphen.

Na enige jaren van minderende dagen per week aan het bureau gewijd, trad hij uit, op 1 januari 1958. Daarna zijn nog twee jaar gevolgd, waarin de toenmalige Commissaris der Koningin in Noord-Brabant hem en zijn jongere collega als zijn speciale adviseurs aantrok en het z.g. Kreekrakplan voor een zeehaven tegen de Brabantse Westwal is onder zijn invloed en in samenwerking met de Provinciale Diensten tot stand gekomen.

Het is moeilijk te schatten hoe levensvatbaar dit grote project ooit geweest is. Zeker is dat het kansloos werd door het tot stand komen van de Schelde-Rijn verbinding via de Eendracht.

Na 1960 heeft hij zich geheel teruggetrokken op zijn heituin, zijn boeken, nog veel schetsende aan plannen voor verbouwing of nieuwbouw van eigen huis of dat van kinderen of vrienden.

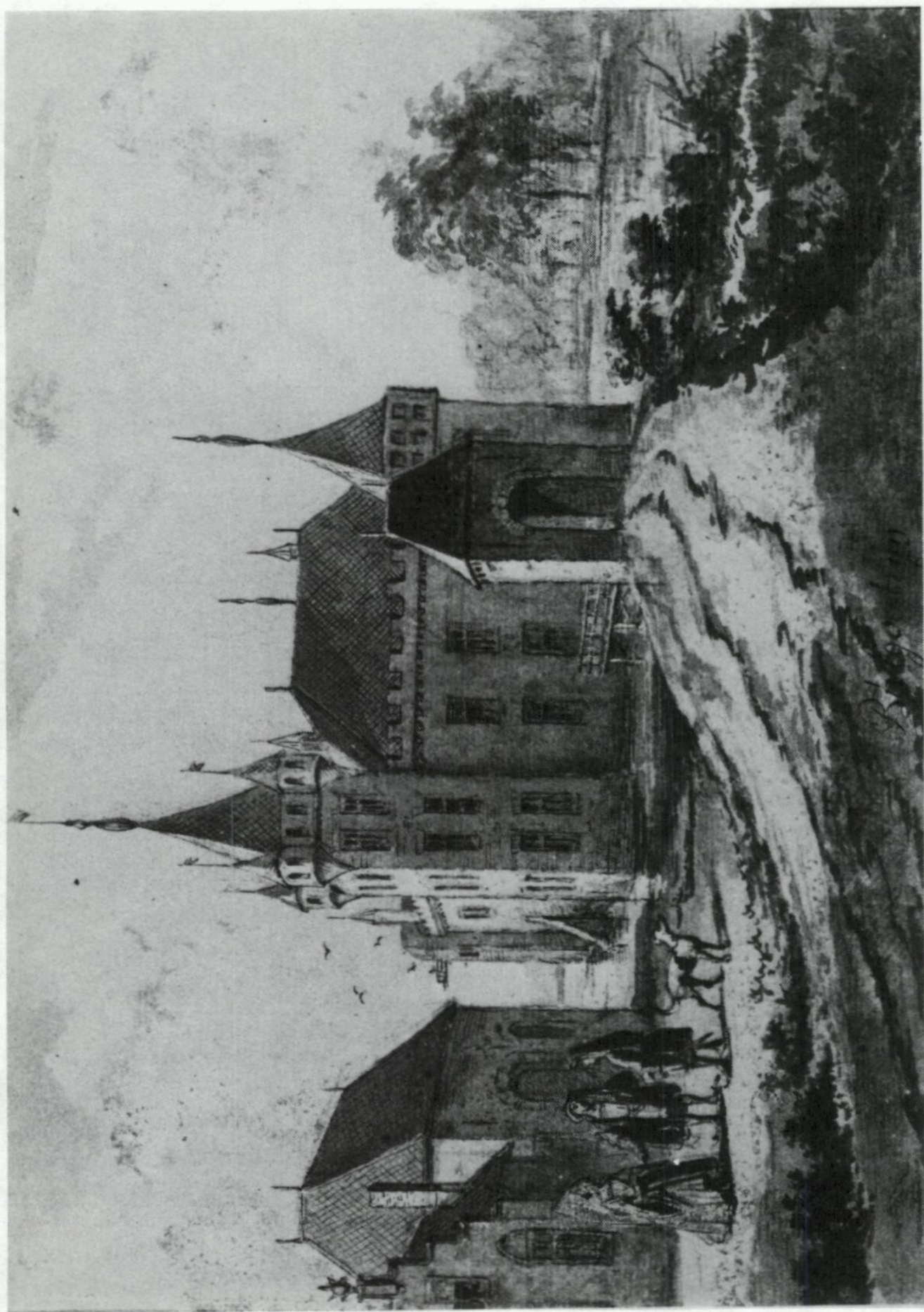
Veel genoten heeft hij van wat zijn dochters op artistiek gebied en zijn zoon op politiek en wereldeconomisch gebied presteerden. Een zware slag was het vroege overlijden van de jongste dochter in 1973.

Reeds ruim in de tachtig werd het wonen in het afgelegen Heihuis aan de spoorbaan in Gorssel toch te bezwaarlijk en betrok het echtpaar een service-flat in Vught, in de nabijheid van de oudste dochter. Daar is hij op 24 april 1979 overleden.

Mij blijft hij in gedachten als een vaderlijke vriend, die mij binnenleidde in de wereld die de zijne was, de wereld die wortelde in de cultuurwaarden van de eerste helft van de 20ste eeuw.

NOTEN

- 1) De Ingenieur, jaargang 1920, p. 718.
- 2) Nederlandse Architectuur 1910-1930 Amsterdamse School, tentoonstellingscatalogus Stedelijk Museum Amsterdam 1975, p. 28, 43 en 53.
- 3) Henriëtte van Heukelom-v.d. Brandeler. Dr. ir. G.W. van Heukelom, p. 27.
- 4) Jan Nieuwenhuis. Mensen maken een stad 1855-1955, p. 188.
- 5) Prof. ir. J.G. Wattjes en W.Th.H. ten Bosch. Rotterdam en hoe het bouwde, uitg. 1941, p. 102.
- 6) Idem, p. 136.
- 7) Nederlandse Architectuur 1856-1934 Berlage, tentoonstellingscatalogus Haags Gemeentemuseum 1975, p. 66 e.v.
- 8) Jan Nieuwenhuis. Mensen maken een stad, p. 216.
- 9) De Ingenieur, 24-1-1941, no. 4, p. A32 e.v.



48. Het Slot Bulgersteyn omstreeks 1300; naar een anonieme tekening ca. 1850.