

## Feijenoord: driestromenland

### *Henk Oosterling (2006)*

(Gepubliceerd in: Gallichordt, Feijenoord, Argus, Rotterdam 2006, pp. 7-9)

In mijn herinnering is de Rosestraat even smal als lang. Voor een kleuter kwam er geen eind aan. Op het Noordereiland opgegroeid bracht ik de eerste zeven jaar van mijn leven door op de grens tussen het Centrum en Zuid. De Rosestraat was de toegangspoort tot Zuid. En Zuid begon bij het Stieltjesplein. Achter de rooms-katholieke kerk die het plein domineerde en daarmee, gezien vanaf het Noordereiland, het beeld van Zuid bepaalde, strekte de Rosestraat zich uit over een magische lengte: in mijn kleuterhoofd kwam dat neer op een kilometer. Er reed ook nog een levensgevaarlijk stoomtrammetje overheen. Dit werd in de volksmond ‘het moordenaartje’ genoemd vanwege de spectaculaire ongelukken die het jaarlijks veroorzaakte. Aan de linkerkant van de Rosestraat stonden bouwvallige pandjes. Aan de achterkant ervan denderde de trein uit Dordrecht langs, aan de voorkant de stoomtram. Het was goed was niet wit te krijgen.

### *De Chinese Muur*

Meer dan bouwvallige huizen en denderende treinen staat in mijn geheugen gegrift wat zich aan de overzijde van de huizen bevond: een uit grof metselwerk opgetrokken muur die zich over de gehele lengte van de Rosestraat uitstrekte. Op de plek dus waar nu de paperclip en het Albedacollege staan. De ‘Chinese Muur’ (p. 96) liep van de Konmar tot aan de bocht naar de Putselaan waar deze tegenwoordig de Laan op Zuid kruist. Op dat verkeersknooppunt bevond zich een spoorwegovergang. Hier liep regelmatig al het verkeer vast. De roodwitte bomen gingen om de haverklap dicht. Met veel gesis en geraas van de op elkaar knallende stootblokken rangeerden de treinen heen en weer.

Om de fietsmobiliteit te bevorderen was er over de spoorbaan een luchtbrug gebouwd. De Rosebrug (p. 72) bleek tijdens mijn jeugd ongekend metafysische ervaringen te bieden. Niet alleen kreeg je daar, terwijl je onder je de treinen en mensen gadesloeg, het gevoel geheel boven het aardse, nijvere gekrioel verheven te zijn. Je kon er ook - en dan vooral op zondagen als iedereen zich thuis rot verveelde - met veel bravour vanaf scheuren. De zucht naar hoogte en versnelling heeft menig lidteken nagelaten. Het verkeren in hogere sferen, zo besefte ik al vroeg, kent zijn prijs.

Toen ik in het midden van de jaren zeventig op het Noordereiland terugkeerde en regelmatig bij vrienden op de Nijverheidstraat verbleef, was Feijenoord al flink aan het veranderen. Dicht opeengepakt in stapelbedden bivakkeerden er nu grote groepen gastarbeiders in pensions waar menig huisjesmelker zijn portemonnee mee spekte. De wijk werd ook steeds meer bevolkt door creatievelingen en dropouts. Een deel daarvan leefde het leven zo excessief en dacht daarbij zo grootschalig dat ze het met de heersende zeden niet zo nauw konden nemen. Een ander deel zette zich daadwerkelijk kleinschalig in voor een betere wereld. Ik ken Argus uit die tijd.

### *Duurzame bedrijvigheid*

De vraag of de wereld en daarmee Feijenoord er na een kwart eeuw op vooruit is gegaan, laat ik, evenals de vraag of het dan wellicht slechter, onveiliger en vuiler is geworden, in

het midden. Er is natuurlijk wel veel veranderd. Maar temidden van al die veranderingen is Argus een weldadig kleinschalige oase gebleven. Het fotoboek dat zij ter gelegenheid van hun 25-jarige bestaan uitbrengen mag dan voltooid verleden tijd lijken. Toch zijn er wel wat duurzame elementen aan te wijzen. Meer dan besnorde mannen en langgerokte vrouwen zijn dat de voor Feijenoord zo kenmerkende doorkijkjes. Is er, als je naar de foto van de Rosestraat (p.60) kijkt werkelijk zoveel veranderd? De toren van de katholieke kerk op het Stieltjesplein is weliswaar verdwenen, de spoorrails waarover de stoomtram zich naar Hellevoetsluis of Oostvoorne spoedde zijn er lang geleden uitgewrikt en de auto's zijn ondertussen wat meer gestroomlijnd. Maar het straatbeeld met links het voormalig wachtlokaal van de stoomtram, rechts de karakteristieke huisjes aan het begin van de Rosestraat met de Hef op de achtergrond, dit straatbeeld kunnen we nog steeds aanschouwen. Dat geldt eigenlijk ook voor de foto's van het poortgebouw (p. 135) en de entrepothaven (p. 148), hoe gedateerd de invulling ervan ook mag zijn.

Er bestaat zo'n onuitroeibaar idee dat het vroeger niet alleen beter en gezelliger, maar vooral ook rustiger was. Wat juist in veel van de opgenomen foto's opvalt – zoals bijvoorbeeld op die van het Stieltjesplein uit 1914 (p. 82) - is de enorme bedrijvigheid. Daarom zag je op pleinen en straathoeken – net als bij bouwputten overigens – altijd mannen staan die alleen maar keken. Ook al zijn we intussen een kleine honderd jaar verder en barst onze wereld bijna uit zijn voegen, zo druk als het in 1914 was, is het allang niet meer.

### *Het geluid van Feijenoord*

Feijenoord is aan het begin van de twintigste eeuw een en al bedrijvigheid. Het zit bomvol beweging. Het moet een enorm kabaal zijn geweest. Iedere mobiliteit heeft zo zijn eigen klank. Wat horen we als we aan dit Feijenoord denken? En horen we als we nu op het Stieltjesplein gaan staan, nog steeds datzelfde rumoer? Het is nu een stuk rustiger, omdat alles zich rond de wijk beweegt. Auto's razen erlangs, binnenvaart en spido's bewegen zich geruisloos over het water, metro's en treinen denderen onder de grond. Alleen de heli's van politie en pers voegen een nieuw element aan Feijenoords soundscape toe. De nieuwste, maar tevens de meest luidruchtige aanwinsten zijn alleen in het zomerseizoen te horen. Dan spoeden sportieve en deinen feestende massa's over de bruggen en is de lucht vervuld met beats en bassen.

Toch bestaat er zoiets als het geluid van Feijenoord. Door alle bedrijvigheid en decennia heen is dit hetzelfde gebleven. Wat gearde Feijenoorders tussen hun oren hebben zijn niet de hiervoor beschreven geluiden. Evenmin de koorzangen van slogans scanderende voetbalsupporters. Die zijn pas veel later ingezet. Wat dior de jaren heen in de wijk opklinkt is het gebonk van heimachines. Rotterdam is sinds het uitgraven van singels, boezems en havens één grote bouwput en Feijenoord is daarvan vanaf 1870 het centrum. De ontwikkeling van het havengebied in de tweede helft van de 19<sup>e</sup> eeuw zet letterlijk de toon. En nog steeds klinken door de even voortvarende ontwikkeling van Kop van Zuid de heigeluiden door de wijk. Hoe verschillende beide grootschalige projecten – na havens de huizen - ook mogen zijn, één geluid hebben ze gemeen: gehei. De atmosfeer is haast mythisch met de stad verbonden. Daarom heeft Rotterdam als enige stad in de wereld een bouwputtenfestival dat vele toeschouwers en toehoorders trekt.

Er gaan vanzelfsprekend al eeuwen lang palen het veen in. De korte tijd waarin en de grote schaal waarop dat in de afgelopen anderhalve eeuw in Feijenoord is gebeurd, is

echter ongeëvenaard. Nadat de heipalen erin waren geramd verrezen uit het zompig veen kades en kantoren, pakhuizen en poorten, stations en stadions. Op de doffe klappen volgt altijd het geraas van nijverheid. Zodra de eerste kades, bruggen, sleepellingen, fabrieken, expeditiebedrijven en kopstations er staan, klinkt er een kakefonie van geluiden op: stoomfluiten van schepen, gesis van locomotieven, gekraak van draailieren en hijsstroppen, geronk van dieselmotoren, geknetter van lasstaven en altijd weer dat snerpende gekras van rangerende treinen. Staal op staal en ontsnappend stoom.

### *Driestromenland*

De doffe klappen in de vroege ochtend vormen de hartslag van de wijk. Ooit was dit niet veel meer dan aangeslibte modder in de binnenbocht van de Maas. Door de alsmaar wisselende eb- en vloedstromen werd aan de overkant - de huidige Maasboulevard – de oever uitgehold, terwijl er aan de Feijenoordkant in de luwte van de bocht steeds meer slib werd afgezet.

Feijenoords bevolking is ook een product van stroomversnellingen. Ook het grootste deel van de huidige bewoners - voormalige gastarbeiders afkomstig uit Turkije en Marokko of inwoners uit voormalige koloniën - zijn voortgestuwd door de golven van economische hoogconjunctuur in Feijenoord aangeslibd. Vóór hen waren een eeuw eerder grote groepen werkzoekenden, eveneens surfend op de golven van de economische hoogconjunctuur, op de kop van zuid gestrand. Gedreven door dezelfde motieven vestigden aan het eind van de 19<sup>e</sup> eeuw trekarbeiders en een nagenoeg vergeten groep van vaklieden uit voornamelijk Brabant en Zeeland zich in de krakkemikkige behuizing die inderhaast voor het industriële proletariaat was opgetrokken. En nu haast anderhalve eeuw later als in de slipstream van de eerste twee grote golfstromen van proletarische flexwerkers – trekarbeiders en gastarbeiders – stromen langzamer maar gestaag bovenmodale flexwerkers de opgekalefaterde pakhuizen van de Kop van Zuid in. Bezien vanuit dit migratieperspectief is het te pas en te onpas gebruikte onderscheid tussen allochtoon en autochtoon wel erg simpel.

### *Ondertonen: vakmatige bedrijvigheid*

De arbeidersstad Rotterdam is de afgelopen veertig jaar getransformeerd tot een cultuurstad. Sinds kort gonst het buzz-woord ‘creative city’ door de wandelgangen van het bestuurlijk apparaat. De kakefonie van industriële geluiden wordt inmiddels overstemd door het gedruis van de mobiel verkeersstromen in de lucht, op het water, op en onder de grond. Maar soms klinkt in de wijk nauwelijks hoorbaar een oud en vertrouwd industrieel gedreun op. Dit is nu niet meer, zoals in de industriële hoogtijdagen, het geluid van touwslagerijen of kuiperijen, maar van kleinschalige bedrijfjes zoals Argus. Vijfentwintig jaar Argus staat ook voor een onzichtbaarder Feijenoord dat door zelfbewust vakmanschap wordt geschraagd. Met het oog op het groeiende arbeidspotentieel onder jonge Rotterdammers zou het stimuleren en uitbouwen van dergelijk vakmanschap wel eens de sleutel kunnen zijn voor een aantal hardnekkige problemen. Of de overgang van werkstad naar cultuurstad mogelijk is gemaakt door dit minder uitbundige, maar duurzamer vakmanschap, is wellicht iets te veel gezegd. Maar een ding staat als een paal boven water: niets is zo schoon, heel en veilig als drukkerij Argus.