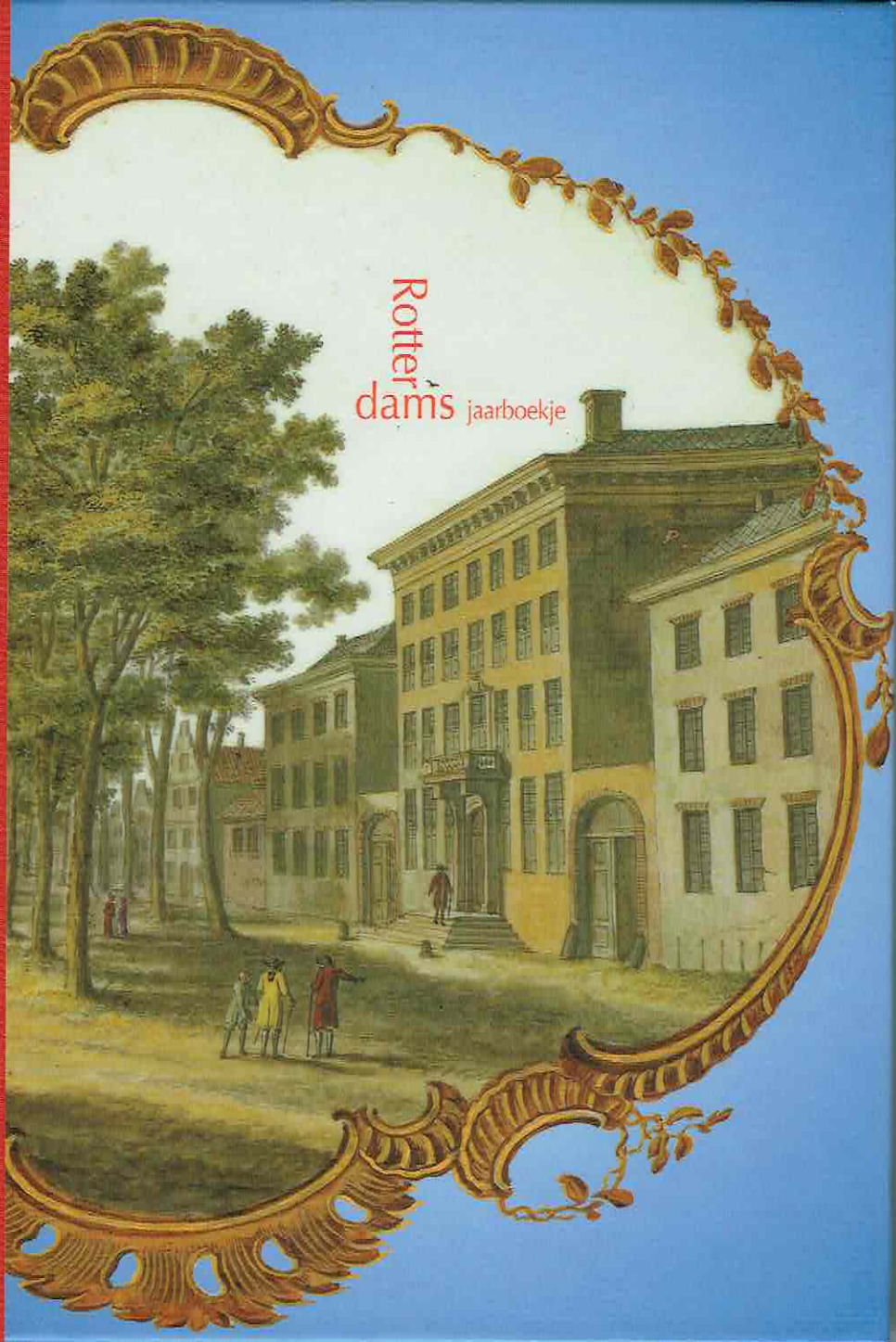


2016

Rotterdam  
dams jaarboekje



## VOOR STAD EN HAVEN: JAN BACKX EN DE WEDEROPBOUW VAN ROTTERDAM<sup>1</sup>

door Hilde Sennema

In het wederopbouwjaar 2016 kwam ook het heroïsche verhaal over de wederopbouw van de binnenstad weer veelvuldig voorbij: de geschiedenis van een groepje ondernemers en architecten dat hun plan voor een moderne binnenstad tegen de stroom in wist door te drukken. Het is een mooi verhaal dat past bij de vermeende daadkracht en veerkracht van Rotterdam, maar het laat buiten beschouwing dat het maken van het nieuwe Rotterdam al begon voordat de bommen vielen. Daarnaast ging de invloed van ondernemers op de wederopbouw van de stad en de haven door tot in de jaren zeventig. De ondernemer die deze lange betrokkenheid bij stad en haven bij uitstek laat zien is Jan Backx (1903-1982), directeur van Thomsen's Havenbedrijf, initiatiefnemer voor de bouw van de Noodschouwburch, lid van de Kleine Commissie van de Club Rotterdam, één van de theoretici achter de wijkgedachte in Rotterdam en toonaangevend in de opbouw van de haven op zowel fysiek als sociaal gebied. Zijn opvattingen over de naoorlogse samenleving waren innovatief en vooruitstrevend; in zijn bedrijf, in de stad en in de gemeenschap streefde hij naar een balans tussen economische groei en sociale gelijkheid. Dit artikel vormt een eerste resultaat van een onderzoek naar deze man die de stad, de haven en de samenleving wilde opbouwen als één samenhangend project.

### Innovatieve paternalist

Op een lunchbijeenkomst van de Rotary op 1 april 1940 hield Jan Backx, één van de jongste leden bij de Rotterdamse afdeling ooit, een vlammend betoog voor meer betrokkenheid van de Rotarians bij het Rotterdamse stedelijke leven. Het viel hem op dat, ondanks de grote economische uitdagingen van die tijd en een allengs uitbrekende oorlog, de leden onderling zich nauwelijks met deze problematiek bezighielden. Hij

nam daarbij geen blad voor de mond: 'Toen ik zag, dat er een golfwedstrijd van Rotarians werd georganiseerd, heb ik mij afgevraagd, of er geen problemen van veel dringender aard waren.'<sup>2</sup> Toen ruim een maand later grote delen van de stad werden gebombardeerd, werd zijn oproep nog relevanter en daarom werd Backx' voordracht nogmaals besproken. Daarbij kwam de voorzitter echter tot de conclusie dat het betoog 'noch algemene instemming, noch afwijzing' had teweeggebracht.

De Rotary moest toch voor van ontspanning, een vlucht leven. Backx reageerde we wijzen op de noodzaak dat moest worden ingeblazen einde 'te werken en te lev Nederlandse gemeenschap heropricting van de Rota meer terug als lid. Het hartgrondige betoog hem ten voeten uit. De ro werk was dat de mens ver moest nemen voor zijn eig zijn 'gemeenschap', of dat was van het gezin, het be het land. Hij streefde dit z te dit ook van anderen. In Rotaryvoorval veel over Ja soon zoals die in de besta gesprekken met familieled en meters aan archiefmate komt. Backx was een idee de maakbaarheid van de s baseerde zijn ideeën en p wetenschap en was ervan stad, de haven, en het be schapsleven baat zouden onele, maar sociale aanpa lijk naar voren in zijn pro waarin Backx een grotere overheid op de haven bep betere outillage en een pr pak zou de haven zich ku wikkelen en daarmee de blijven. Dit laat ook een a Backx zien: zijn streven n relatie tussen stad en have sterke haven was de voor



## DE WEDEROPBOUW

oïsche verhaal over de  
g voorbij: de geschie-  
en dat hun plan voor  
door te drukken. Het  
aadkracht en veer-  
ouwing dat het maken  
ommen vielen.  
de wederopbouw van  
g. De ondernemer die  
itstek laat zien is Jan  
renbedrijf, initiatief-  
id van de Kleine  
heoretici achter de  
de opbouw van de  
ovattingen over de  
ruitstrevend; in zijn  
e hij naar een balans  
Dit artikel vormt een  
n die de stad, de  
en samenhangend pro-

voor de mond: 'Toen  
wedstrijd van Rotarians  
eb ik mij afgevraagd, of  
n veel dringender aard  
n maand later grote  
ien gebombardeerd,  
relevanter en daarom  
it nogmaals besproken.  
zitter achter tot de con-  
nach algemere instem-  
had te wegegebracht.

De Rotary moest toch vooral een club blijven van ontspanning, een vlucht uit het echte leven. Backx reageerde wederom met het wijzen op de noodzaak dat er nieuw leven moest worden ingeblazen bij de Rotary ten einde 'te werken en te leven in de grote Nederlandse gemeenschap.' Hij keerde bij de heroprlichting van de Rotary in 1945 niet meer terug als lid.

Het hartgrondige betoog van Backx typeert hem ten voeten uit. De rode draad in zijn werk was dat de mens verantwoordelijkheid moest nemen voor zijn eigen leven en voor zijn 'gemeenschap', of dat nou op het niveau was van het gezin, het bedrijf, de stad of heel het land. Hij streefde dit zelf na en verwachtte dit ook van anderen. In die zin zegt het Rotaryvoorval veel over Jan Backx als persoon zoals die in de bestaande literatuur, gesprekken met familieleden en werknemers, en meters aan archiefmateriaal naar voren komt. Backx was een idealist, die geloofde in de maakbaarheid van de samenleving. Hij baseerde zijn ideeën en plannen op de wetenschap en was ervan overtuigd dat de stad, de haven, en het bedrijfs- en gemeenschapsleven baat zouden hebben bij een rationele, maar sociale aanpak. Dit komt duidelijk naar voren in zijn proefschrift uit 1929 waarin Backx een grotere invloed van de overheid op de haven bepleitte. Door een betere outillage en een professionelere aanpak zou de haven zich kunnen blijven ontwikkelen en daarmee de concurrentie voorblijven. Dit laat ook een ander speerpunt van Backx zien: zijn streven naar een hechtere relatie tussen stad en haven. Een economisch sterke haven was de voorwaarde voor sociale

bedrijven en een betrokken stadsgemeen-  
schap, waarin de havenarbeider en de stede-  
ling tot bloei konden komen.

Dit idee vormde ook de basis voor Backx' betrokkenheid bij de wederopbouw van de Rotterdamse binnenstad en de haven. Zijn rationele aanpak en streven naar meetbaarheid en efficiëntie zijn innovatief en zelfs modernistisch te noemen. Dat is heel concreet te herkennen in zijn strijd voor het moderne Basisplan voor de Rotterdamse binnenstad, en de herbouw van het poortgebouw van Thomsen's Havenbedrijf in de Lekhaven door de streng functionalistische architect J.H. van den Broek. Backx past echter ook in de paternalistische traditie van particuliere betrokkenheid bij de stedelijke ontwikkeling van Rotterdam. Hij was een traditioneel man: hij woonde in een landhuis in Reeuwijk, liet zich dagelijks door een chauffeur naar de Rotterdamse haven rijden en rookte onophoudelijk pijp. In tegenstelling tot de moderne inrichting van de havengebouwen van Thomsen, had hij zijn kantoor ingericht met meubels van zwaar eikenhout. Deze dubbelzinnigheid was niet uniek en typeert wellicht een Rotterdamse traditie van vooruitstrevende, maar paternalistische, havenbaronnen.<sup>1</sup>

In dit artikel wil ik het werk van Jan Backx, in het bijzonder voor de wederopbouw van Rotterdam, in die context duiden. Daarvoor ga ik eerst in op de geschiedenis van Thomsen's Havenbedrijf, het bedrijf waarin hij opgroeide en waarvan hij in 1935 directeur werd. Vervolgens belicht ik zijn ideeën en maatschappelijke activiteiten in de jaren dertig, die niet los zijn te zien van zijn werk-

zaamheden tijdens en na de oorlog. Zijn rol in de wederopbouw behelsde zowel de fysieke, als ook de sociale en de culturele wederopbouw van de stad, van de haven en van deze samen als de 'havenstad', een constructie die naarmate de haven verder uit de stad verdween steeds kunstmatiger werd. Gezien de vervlochtenheid van deze onderwerpen heb ik gekozen voor een chronologische aanpak waarin ik een aantal van zijn belangrijkste bijdragen benadruk. Hierdoor is dit artikel allerminst een uitputtende analyse van Backx' leven en werk, maar wekt het hopelijk de nieuwsgierigheid naar nieuwe en alternatieve benaderingen van het naoorlogse Rotterdam.

#### In de traditie van Thomsen

Het paternalisme van Backx was niet uniek. Zowel de Rotterdamse traditie van particulier initiatief bij de stedelijke ontwikkeling als het bedrijf waarin hij opgroeide stonden bol van paternalistische ideeën en invloeden. Die lieten hun sporen na in de stad (bijvoorbeeld tuindorp Vreewijk en de Van Nellefabriek) maar ook in de haven, waarbij Thomsen's Havenbedrijf vanaf eind negentiende eeuw wellicht het meest sprekende voorbeeld was. Jan Backx trad in 1927 in dienst bij Thomsen's Havenbedrijf, dat in handen was van zijn vader C.P.H.J. Backx en zijn oom Jan Key. Vader Backx, tot dan toe kartonleverancier in Amsterdam, werd door zijn zwager Key gevraagd toe te treden als firmant. Daarmee verhuisde de kleine Jan Backx, in 1903 geboren in de Watergraafsmeer, van Amsterdam naar Rotterdam. Backx zei daar later over dat hij opgroeide in de haven: zijn vader nam hem mee naar het bedrijf en hij

speelde op de kades tussen de balen. Zo kreeg hij met de paplepel ingegoten hoe een bedrijf kan kiezen iets te doen aan de ruwe kanten van het werk en hoe het betrokken kan zijn bij zijn werknemers: volgens Backx kenden zijn vader en oom veel arbeiders van het bedrijf bij naam.<sup>3</sup>

Jan Key had het bedrijf voortgezet in de traditie van de Deense Peter Thomsen, die het bedrijf in 1873 was begonnen. Het stuwadoorsbedrijf onderscheidde zich vanaf het begin door de combinatie van sociale verantwoordelijkheid voor werknemers en technische innovatie. De ontwikkeling van Thomsen's Havenbedrijf liep grotendeels gelijk op met de ontwikkeling van de Rotterdamse haven. Het stuwadoorsvak, kort gezegd het laden en lossen van de schepen, vereiste minder mechanische kennis en meer 'sleepwerk' dan de overslag van massagoed, wat betekende dat in deze branche de laagst opgeleide arbeiders, de laagste lonen en de slechtste omstandigheden waren.<sup>4</sup> Stuwadoors stonden niet bekend als de meest beschaafde mensen: de cargadoors, die bemiddelden tussen de stuwadoors en de rederijen, wilden niet gezien worden met de 'sjouwersbazen' en verkeerden liever in het gezelschap van 'deftige reders of kooplieden'.<sup>5</sup> Het stuwadoorsbedrijf van Thomsen onderhield juist relaties met grotere cargadoors en lijnrederijen. Vanaf 1907 huurde het bedrijf zelfs een vaste kade aan de Rijnhaven. Onder het directeurschap van Jan Key zou Thomsen's Havenbedrijf (zoals het vanaf 1912 heette) uitgroeien tot een van de belangrijkste en meest vooraanstaande stuwadoorsbedrijven in de Rotterdamse haven.

afb. 1. Backx met zijn werknemers naast het zwartwerk aan een lichaamsbeweging doen. Wanneer men, voetballen spelen in competitief voetbal, het zou niet alleen lichaam, maar ook geest goed doen. (foto familieboek)

Het succes van Thomsen's te danken aan de technische innovatie en de toenemende sociale verantwoordelijkheid. Waarin het bedrijf het personeel wilde door de omstandigheden wilde vaart met behulp van met losse krachten, maar ook zijn voor het gebruik van een vasten tien arbeiders. Naast het lichtend voorbeeld omgaan met het succes van een bescheiden ziektekostenverzekeringers en problemen gedrag. Ook zijn gedragden als havenarbeider



afb. 1. Backx moedigde zijn werknemers aan om naast het zware havenwerk aan voldoende lichaamsbeweging te doen. Wandelen, zwemmen, voetballen, het liefst in competitief verband: het zou niet alleen lichaam, maar ook geest goed doen.  
(foto familiebezit)



Het succes van Thomsen's Havenbedrijf was te danken aan het toepassen van moderne technieken die de overslag van stukgoed in toenemende mate zouden mechaniseren. Waarin het bedrijf echter vooral opviel was het personeelsbeleid. Waar stuwadoorsbedrijven door de onregelmatige werktijden die de wilde vaart met zich meebracht vaak werkten met losse krachten, maakte Thomsen, en later ook zijn zoon Peter Frederik Thomsen, gebruik van een vaste kern van om en nabij tien arbeiders. Vooral Thomsen jr. zou een lichtend voorbeeld zijn geweest in het omgaan met havenarbeiders: hij leefde zelf van een bescheiden loon, zorgde voor een ziektekostenverzekering voor zijn werknemers en probeerde ze te stimuleren tot goed gedrag. Ook zijn opvolger Key liet zich gelden als havenbaron met een sociaal hart: hij

richtte in 1905, naar aanleiding van een havenstaking tegen het gebruik van graanelevatoren, de werkgeversbond 'Vereeniging van Stuwadoors te Rotterdam' op. Twee jaar later verenigden de cargadoors en reders zich in Scheepvaartvereniging Zuid die in 1908, als eerste in Nederland, een collectieve arbeids-overeenkomst invoerde. Key voegde zich in 1917 ook bij Scheepvaartvereniging Zuid toen de Stuwadoorsvereniging ophield te bestaan. Met het vooruitstrevende personeelsbeleid van Thomsen's Havenbedrijf was hij zijn collega's 'ver vooruit' en werd hij gezien als 'primus inter pares' binnen de Scheepvaartvereniging Zuid.<sup>8</sup> Jan Backx trad in de voetsporen van zijn oom, zowel in het bedrijf als in de nauwe banden tussen sociaal beleid binnen het bedrijf en binnen de Scheepvaartvereniging



afb. 2. Volgens Backx werkte de moderne havenarbeider veilig, wist hij zich te ontwikkelen op lichamelijk en geestelijk vlak en moest hij de kans krijgen door te groeien in het hiërarchische stukgoedwerk. Het uniform stond symbool voor zowel de veiligheid als de gelijkheid.  
(foto familiebezit)

Zuid. Naar verluidt leerde hij het bedrijf van onderaf kennen om goed op de hoogte te zijn van de problemen die de werknemers in hun dagelijks werk tegenkwamen. In 1935 werd hij mededirecteur. Direct drukte hij een groot stempel op het bedrijf: veiligheid, innovatie en sociale voorzieningen werden nadrukkelijker en professioneler aangepakt. Zijn ideeën zette hij uiteen in het magazine dat hij in 1935 invoerde: het tweewekelijkse *THB-nieuws*. Het blad werd aanvankelijk in het leven geroepen om de communicatie tussen

leidinggevenden en werknemers te verbeteren, maar werd al gauw een platform voor het belangrijkste programma van Backx: de ontwikkeling en emancipatie van de havenwerker. Voor elke editie schreef Backx een voorwoord, waarin hij ontwikkelingen in het bedrijf, in het land of in de wereld beschouwde. Daarbij deed hij expliciet de oproep aan de werknemers zichzelf te ontwikkelen, hun lot in eigen hand te nemen en zich verantwoordelijk te gedragen jegens bedrijf en gezin. In zijn ogen leefden arbeider-

afb. 3. Op 25-jarige leeftijd was Backx een ambitieuze student aan de Rotterdamse Hogeschool, gepaard met een levenswijze als prinses Juliana in de studentenleefstijl van de jaren dertig: als prinses Juliana in de schoonzus Babette in de jaren dertig.  
(foto familiebezit)

ders in een 'cultuur' van veiligheid en verantwoordelijkheid te bestaan. Hij geloofde in de mogelijkheden van een goede werknemer van persoonlijke verantwoordelijkheid tot persoonlijke verantwoordelijkheid.

Dat faciliteren leidinggevenden en werknemers zich konden ontwikkelen in veiligheid, maar ook in de culturele en sportieve sfeer wilde hij iets doen tegen van de domme, dionysische. Een belangrijk onderdeel van zijn beleid waren opleidingen, die naast het havenwerk daadwerkelijk maakte het echter ook een uniform in, het was een teken van het werk dat een nieuw beeld te schetsen van de havenarbeider.



afb. 2. Volgens Backx werkte de moderne havenarbeider veilig, wist hij zich te ontwikkelen op lichamelijk en geestelijk vlak en moest hij de kans krijgen door te groeien in het hiërarchische stukgoedwerk. Het uniform stond symbool voor zowel de veiligheid als de gelijkheid.

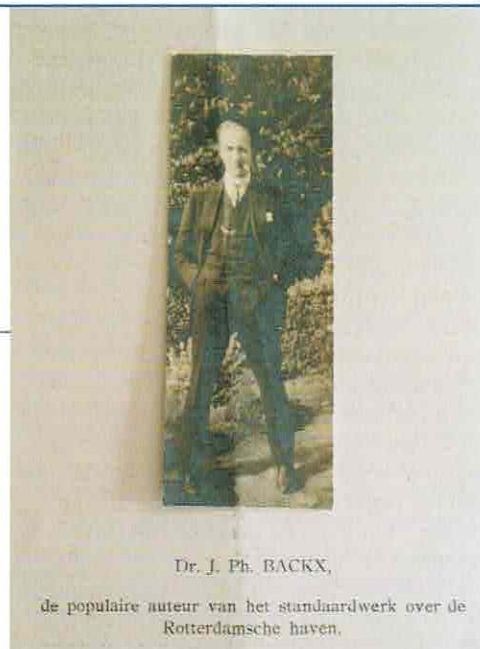
(foto familiebezit)

afb. 3. Op 26-jarige leeftijd promoveerde Backx op het ambitieuze proefschrift *De Haven van Rotterdam*. Het was een serieus werk dat ook serieus genomen werd in de Rotterdamse haven. De promotie zelf ging echter gepaard met Leidse rituelen en schrijfsels die laten zien dat Backx zich ook aardig staande wist te houden in het studentenleven. Hij studeerde in dezelfde tijd in Leiden als prinses Juliana en de dichteres Vasalls, met wiens schoonzus Backx in 1928 trouwde.

(foto familiebezit)

ders in een 'culturele woestijn', wat hen ervan weerhield zich te ontwikkelen en verantwoordelijkheid te nemen voor hun eigen bestaan. Hij geloofde echter dat het faciliteren van een goede werkomgeving het 'besef van persoonlijke verantwoordelijkheid', leidend tot persoonlijke verheffing, kon bevorderen.

Dat faciliteren liet hij niet na: Backx zette een uitgebreide infrastructuur op waarin werknemers zich konden scholen op het gebied van veiligheid, maar ook konden deelnemen aan culturele en sportieve vorming. Tegelijkertijd wilde hij iets doen tegen de beeldvorming van de domme, dranklustige havenwerker. Een belangrijk onderdeel daarvan waren de opleidingen, die moesten laten zien dat havenwerk daadwerkelijk een 'vak' was. Hij maakte het echter ook explicieter: hij voerde een uniform in, liet een fotograaf alle aspecten van het werk documenteren en wist zo een nieuw beeld te scheppen van de moderne havenarbeider.



#### Werk voor de gemeenschap

Al jong wist Backx dat hij het bedrijf zou overnemen, en zijn carrière was daarop gericht. Na het Erasmiaans Gymnasium koos hij voor een vrije doctoraal aan de Universiteit Leiden, waarin hij de studie rechten combineerde met economische en bedrijfskundige vakken.<sup>9</sup> Zijn interesse in sociale omstandigheden kwam in deze tijd al boven. Als lid van het Leidsche Studentencorps deed hij vrijwilligerswerk in het Leidse Volkshuis, een soort clubhuis op sociaaldemocratische inslag ter 'verhoging van de ontwikkeling, beschaving en levensgeluk onder de arbeidende en daarmee gelijk gestelde klassen in Leiden'.

Ook deed hij vrijwilligerswerk in het oosten van Londen, waar hij tevens de schrijvende arbeidsomstandigheden onder thuiswerkers in de textielindustrie bestudeerde.<sup>10</sup> Zijn vrienden van het corps lachten er een beetje om: wat moet een keurige kerel in zo'n arbeidersoord? Toch waren ze vooral onder de indruk van zijn vermogen om, naast al zijn nevenactiviteit, zijn studie, en aansluitend zijn dissertatie, voortvarend af te ronden.<sup>11</sup>

Backx' voorzag al op 26-jarige leeftijd dat zijn dissertatie over de Rotterdamse haven iets teweeg zou brengen. In het voorwoord dat hij schreef voor zijn corpsgenoten schrijft hij dat de meeste dissertaties een einde vormen aan een studententijd, maar dat de zijne aan het begin staat van een nieuw tijdsgewricht.<sup>12</sup> Ondanks de studentikoze verve waarmee hij dit stelde, was dit niet zo'n vreemde gedachte. Hij analyseerde waarom het niet goed ging in de Rotterdamse haven door die te vergelijken met de havens van Antwerpen en Hamburg. De Rotterdamse haven was op dat moment de grootste van Europa, maar dreigde die positie kwijt te raken aan de haven van Hamburg. Backx stelde dat de gemeente Rotterdam niet op zijn lauweren moest rusten, maar de haven actief moest gaan ontwikkelen. Vooral op het gebied van stukgoed lieten de faciliteiten en outillage van de Rotterdamse haven te wensen over. De oorzaak was volgens Backx '...het ontbreken van een wetenschappelijk gefundeerde, consequente havenpolitiek.'<sup>13</sup> Volgens Backx was een gemeentelijke instantie, specifiek ingericht voor het bestuur van de haven, daarvoor noodzakelijk. Hij pleitte daarbij voor een nauwe samenwerking tussen

overheid en bedrijfsleven, niet alleen voor de modernisering van de haven, maar ook voor het herstellen van de verbinding tussen de haven en de stad.<sup>14</sup> Zijn concrete aanbevelingen voor een onafhankelijk Havenbedrijf en een raadscommissie voor havenbelangen, werden door de gemeente Rotterdam overgenomen.<sup>15</sup>

Met het uitbreken van de grote depressie werd het voor de haven noodzakelijk te moderniseren en te diversifiëren. In een lezing in 1932 benadrukte Backx het belang van ingrijpen van de overheid, maar ook van betrokkenheid van ondernemers in dit moderniseringsproces meermalen: 'Rotterdam zal zich in deze jaren van depressie en onder de scherpe concurrentie van buurhavens in het binnenland en buitenland alleen dan kunnen handhaven op zijn plaats onder de wereldhavens, wanneer allen, die bij de haven zijn betrokken, de handen ineen slaan, en ook bereid zijn zich desnoods tijdelijk offers te getroosten ten bate van het geheel.'<sup>16</sup>

Opvallend daarbij was de strategie die hij voorstelde. Hij verwees naar Amerikaanse steden die hun havens verkochten als handelswaar ('selling a seaport') en die havenbedrijven hadden die over 'departments of sales and publicity' beschikten. Zijn ideeën werden concreet toegepast bij de oprichting van de Stichting Havenbelangen, waartoe hij één van de initiatiefnemers was.

Actief meedenkende over de stad en de haven werd Backx een rijzende ster in het maatschappelijk leven van Rotterdam. Naast zijn directeurschap, zijn theoretische bijdrage aan de vernieuwing van het havenbestuur en de verschillende functies die hij binnen de

havenbestuur...  
steeds...  
bestuur en...  
1935 werd...  
Liberaal...  
hoedanigheid...  
missie tot...  
van Rotterdam...  
Backx was...  
ving zich...  
maar ook...  
sis bevond...  
damse zaken...  
verenigde...  
Deze groep...  
Woodbrook...  
Achterhoek...  
den met de...  
was dan ook...  
slag, maar...  
draad gebruik...  
gemene deler...  
nomische crisis...  
en het vraagstuk...  
antwoordelijke...  
men van de...  
De leden van...  
alleen de...  
de nationaal...  
maar ook de...  
ze liberaal...  
hervormen van...  
onderop gebeu...  
arbeiders. Het...  
schap stond...  
ontstonden...  
wetenschappelijke...  
tot fundamentele...



havenwereld bekleedde, werd hij dan ook steeds prominenter binnen het stedelijke bestuur en de ontwikkeling van Rotterdam. In 1935 werd hij gemeenteraadslid voor de Liberale Staatspartij 'De Vrijheidsbond'. In die hoedanigheid was hij ook lid van de Commissie tot onderzoek naar de havenbelangen van Rotterdam.

Backx was ervan overtuigd dat de samenleving zich niet alleen in een economische, maar ook in een 'geestelijke' en culturele crisis bevond. Dit idee leefde bij meer Rotterdamse zakenlieden, waarvan een aantal zich verenigde in een zogenaamde Zakencursus. Deze groep kwam regelmatig bijeen in het Woodbrookershuis bij Barchem, in de Achterhoek. De Zakencursus had sterke banden met de remonstrantse Woodbrookers en was dan ook gestoeld op protestantse grondslag, maar de leden wilden dat slechts als leidraad gebruiken in hun werk en ideeën. De gemene deler was de erkenning van de economische crisis als nationale, culturele crisis, en het vraagstuk hoe de zakenelite zijn verantwoordelijkheid kon nemen in het hervormen van de samenleving.<sup>17</sup>

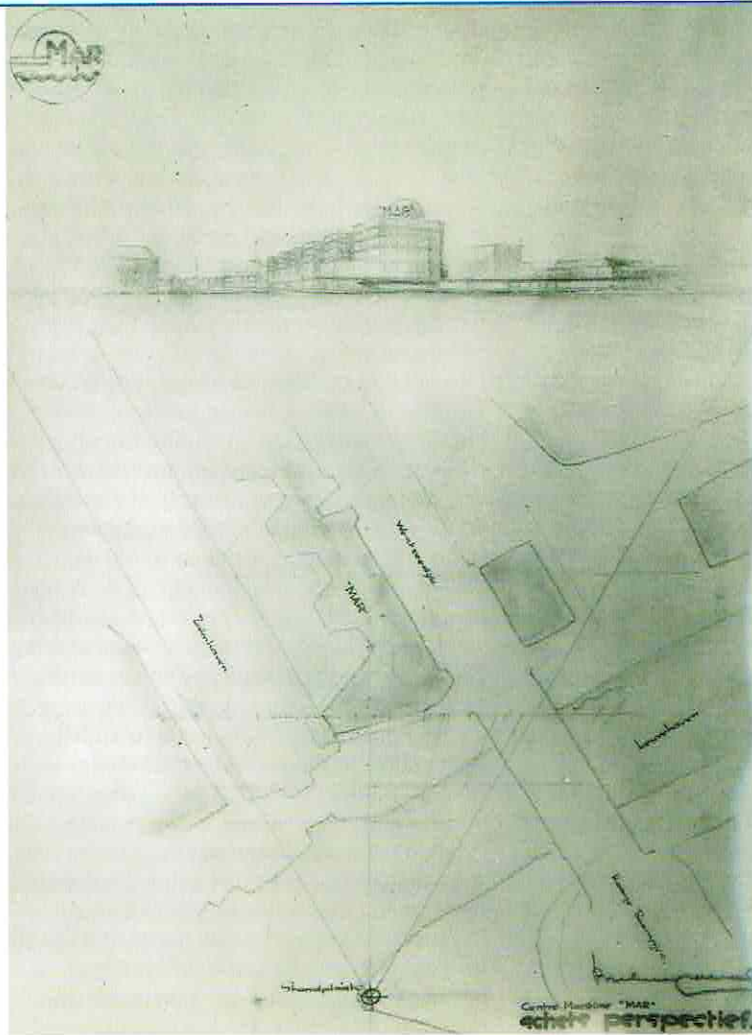
De leden van de Zakencursus zagen niet alleen de zwakke economie en het opkomen van de nationaal-socialisme als grote dreiging, maar ook de verzuiling. Net als Backx waren ze liberaal, maar met een linkse inslag: het hervormen van de samenleving moest van onderop gebeuren, door de emancipatie van arbeiders. Het sterk verdeelde politieke landschap stond dat echter in de weg. In Barchem ontstonden ideeën over sociaal beleid op wetenschappelijke grondslag, dat echter ook tot fundamentele hervormingen moest leiden.

Zo merkte Backx in 1939 op dat hij primair 'gerechtigheid binnen het bestaand economische systeem wilde realiseren (...), als het moet tegen dat systeem in'.<sup>18</sup> Ook de latere premier W. Schermerhorn was een regelmatig bezoeker van deze bijeenkomsten. De wetenschappelijke, haast technocratische aanpak, het anti-verzuilingsdenken en de nadruk op vooruitgang door emancipatie van de arbeidersklasse waren dan ook belangrijke pijlers van de naoorlogse doorbraakpartij, de Partij van de Arbeid.

Het valt hier op hoezeer Backx' idealen voor zijn bedrijf en voor de stad overeenkwamen. Hij stond hiermee in een traditie van ondernemers die zich bezighielden met het welzijn van enerzijds hun werknemers, en anderzijds de samenleving in het algemeen. Zijn sociale inslag, die goed te vergelijken is met de Nederlandse sociaaldemocratie uit de eerste naoorlogse jaren, deed hem echter afwijken van klassiek-liberale betrokken ondernemers zoals K.P. van der Mandele. Zijn vooroorlogse werk voor de haven, de stad en de samenleving legden de basis voor zijn rol in het Rotterdam van tijdens en na de Tweede Wereldoorlog.

#### '40-'45: tijd voor idealen

Toen Rotterdam op 14 mei gebombardeerd werd, kwam de economie grotendeels stil te liggen. Deze impasse stelde Backx in de gelegenheid zich minder met het dagelijkse bestuur van zijn bedrijf bezig te houden en meer tijd te besteden aan het uitwerken van de ideeën waar hij in de jaren dertig al mee bezig was: de professionalisering van de haven, de verbetering van sociale omstandig-



afb. 4. Het Venster op de Rivier van Backx werd in het Basisplan overgenomen. Een van de ambities voor dit gebied was een *Centre Maritime* waarin, volgens Backx, '...een deel van de gemeentelijke overheid in de nabijheid van het water een waardige behuizing [kan vinden]'. Het ontwerp voor het *Centre Maritime* was van architect J.H. van den Broek. (foto familiebezit).

heden van de arbeiders en de vormgeving van de nieuwe samenleving. Hoewel de wederopbouw van Rotterdam uitputtend is

beschreven en de rol van Jan Backx in de geschiedschrijving niet onvermeld blijft, is de aandacht voor zijn idealen en de uitvoering

afb. 5. Samen met architect F.J. Brouwer nam Backx het initiatief tot de bouw van een Noodschouwburg. Deze schouwburg moest voorzien in het gebied aan cultureel leven in de verwoeste binnenstad van Rotterdam. Het kadasterke architectenbureau Sutterland maakte het ontwerp voor de Schouwburg die daarmee heel anders aanpak kreeg dan de rest van de moderne binnenstad. De Noodschouwburg bleef langer staan dan gepland en werd pas in 1967 afgebroken voor de Rotterdamse Schouwburg van Wim Quist. (foto Stadsarchief Rotterdam)

daarvan beperkt. Deze pakte hoe het werk van Backx in de bouw van de binnenstad over het naoorlogse bedrijfsleven en de samenleving. Backx pakte van de stad en haven aan Thomsen's Havenbedrijf. Wetenschappelijk onderzoek sociaal. In het boek *Wien* noemt Cor Wagenaar Backx erop aandacht de fysieke Rotterdam te zien als om 'omvattend sociaal-econ



afb. 4. Het Venster op de Rivier van Backx werd in het Basisplan overgenomen. Een van de ambities voor dit gebied was een *Centre Maritime* waarin, volgens Backx, '...een deel van de gemeentelijke overheid in de nabijheid van het water een waardige behuizing [kan vinden]'. Het ontwerp voor het *Centre Maritime* was van architect J.H. van den Broek. (foto familiebezit)

afb. 5. Samen met advocaat F.J. Brevet nam Backx initiatief tot de bouw van een Noodschouwburg. Deze schouwburg moest voorzien in het gebrek aan cultureel leven in de verwoeste binnenstad van Rotterdam. Het katholieke architectenbureau Sutterland maakte het ontwerp voor de Schouwburg, die daarmee een heel ander aanzien kreeg dan de rest van de moderne binnenstad. De Noodschouwburg bleef langer staan dan gepland en werd pas in 1987 afgebroken voor de Rotterdamse Schouwburg van Wim Quist. (foto Stadsarchief Rotterdam)



daarvan beperkt. Deze paragraaf laat zien hoe het werk van Backx voor de wederopbouw van de binnenstad past in zijn ideeën over het naoorlogse bedrijfsleven en de samenleving. Backx pakte de wederopbouw van de stad en haven aan zoals hij ook Thomsen's Havenbedrijf had gereorganiseerd: wetenschappelijk onderbouwd, efficiënt en sociaal. In het boek *Welvaartstad in wording* noemt Cor Wagenaar Backx als degene die erop aandrong de fysieke wederopbouw van Rotterdam te zien als onderdeel van een 'omvattend sociaal-economisch plannings-

idee'.<sup>19</sup> Tevens noemt hij Backx als de ideële voortrekker van de Kleine Commissie (het dagelijks bestuur) van de Club Rotterdam, de groep ondernemers die zich tijdens de oorlog onder leiding van C.H. van der Leeuw bezighield met de wederopbouw van de stad. Hierin trad Backx volgens Wagenaar op als pleitbezorger van de nieuwe stad als een sociale stad, zoals die in 1946 in het Basisplan van Van Traa geformuleerd zou worden.<sup>20</sup> Met zijn nota *Over de achtergrond van het stadsplan* uit 1943 poneerde Backx de

thema's die hij in zijn publicatie *De Opbouw van Rotterdam* uit 1945 zou uitwerken. Wat Backx hierin beschrijft lijkt een merkwaardige mix van traditie en vooruitgang, van emancipatie van het individu en gemeenschapsdenken, en van conservatieve en liberale ideeën. In zijn ideeën voor een herwaardering van de arbeid verwijst hij naar de katholieke encyclieken *Rerum Novarum* (1891) en de *Quadragesimo Anno* (1931), die de kerkelijke leer over het arbeidersvraagstuk bespreken. Daarnaast noemt hij *Het plan voor de arbeid* van de Belgische socialist Hendrik de Man, die een technocratische overheerid nastreefde, en de *New Deal* van Roosevelt. Daarbij zijn grofweg vier thema's te onderscheiden: strijd voor sociale rechtvaardigheid, nieuwe waardering van de arbeid, streven naar een nieuwe volksgemeenschap (waarbinnen het gezin het fundament is) en een verdieping van het religieuze leven (waarbij de kerk een nieuw geluid moet laten horen). Hoewel Backx dus vrij sterk leunde op traditionele instanties zoals de kerk en het verenigingsleven (denk aan het Rotaryvoorbeeld), zag hij alleen een plek voor hen wanneer ze zich op een fundamenteel nieuwe wijze inzetten voor de volksgemeenschap. Het bleef echter niet bij ideeën: Backx maakte zich ook sterk voor een sterkere invloed van architecten in het plan voor de binnenstad, iets waar het in het plan van Witteveen volgens de Kleine Commissie aan ontbrak. Zijn opvallendste bijdrage was het *Venster op de Rivier*, een doorkijk vanaf de Coolsingel op de Leuvehaven en de Maas. Daarmee moest de haven, die nagenoeg uit de stad was verdwenen, toch een plaats krijgen in het

dagelijks leven van de Rotterdammer. In *De Opbouw van Rotterdam* schreef Backx daarover: '[De haven] kan alleen haar functie vervullen, wanneer er steeds uit de stad nieuw bloed wordt toegevoerd, wanneer de gehele bevolking haar draagt en met haar medeleeft.' Maar dat niet alleen: de binnenstad moest een belangrijk zakencentrum worden en daarmee uitstralen dat 'Rotterdam was voorbestemd voor een belangrijke positie in de naoorlogse wereld.'<sup>21</sup>

De eerste concrete stap daartoe was zijn initiatief voor het oprichten van een Nood-schouwburg. Verder zag Backx spoedig herstel van de haven en werkgelegenheid als motor voor herstel van de hele stad. Concreet betekende dit dat materieel van Thomsen's Havenbedrijf werd ingezet bij de opbouw van de Rotterdamse binnenstad. Zijn invloed strekte echter veel verder: van campagnes om Rotterdammers weer aan het werk te krijgen (*Werk Wekt Welvaart* en *Aan den Slag*) tot beïnvloeding van het gemeentelijke beleid rond voorrang voor de wederopbouw van de havens.

De idealistische inslag van Backx viel niet altijd even goed in de Kleine Commissie. Naast het onvermogen van de groep om tot concrete plannen te komen, was er geen consensus over de mate waarin het stadsplan gestoeld moest worden op sociale idealen. In het kader van de Kleine Commissie richtte Backx de Rotterdamse Gemeenschap op, een groep die zich inzette voor een samenhangende stadsgemeenschap waarin het individu kon groeien door sociale en culturele vorming. Een belangrijk aspect hiervan was de ruimtelijke variant van gemeenschapszin,

namelijk de Rotterdamse Gemeenschap, die voortvloeide uit de discussies over de opbouw van de stad. Een manifest van de Gemeenschap vertaalde van de Nederlandse landse situatie naar de Rotterdamse gelede samenleving en de nieuwe woonwijken. Doorvoeren van de Gemeenschap was de grote ambitie van de Rotterdamse Gemeenschap. Voor een belangrijk deel omdat bestaande woonwijken nog kerk en sociale sociale vorming en volksgemeenschap bleef wel te maken met het organiseren van van filmavonden en reisjes naar bos en zee. In 1951 al terug.<sup>22</sup> Backx: 'Ik ben erg bezeten geweest de Rotterdamse Gemeenschap behorende wijkgedachte dat de stad hierdoor wordt gebracht zou worden. Het mislukt is.'<sup>23</sup>

Het voorval rond de Rotterdamse Gemeenschap voor de moeizame relatie met de mensen met wie. Zijn goede vriend Al Tros maakte dit van dichtbij. Diep onder de indruk was vooral tijdens de oorlog 'hemelbestormend', dat het Backx dan in dit geval werd de taak, die



namelijk de wijkgedachte. De Rotterdamsche Gemeenschap gaf een serie publicaties uit over de opbouw van Rotterdam, waaronder een manifest van Lewis Mumford dat Backx vertaalde voor de Rotterdamse en Nederlandse situatie. Mumford pleit hierin voor een gelede samenleving die ook in de bouw van nieuwe woonwijken tot uiting moet komen. Doorvoeren van de wijkgedachte was de grote ambitie van Backx, maar de Rotterdamsche Gemeenschap kon dit niet waarmaken. Voor een belangrijk deel kwam dit omdat bestaande wijkorganen en, belangrijker nog, kerken, al voorzagen in culturele en sociale vorming op wijkniveau. De Gemeenschap bleef wel tot in de jaren vijftig actief met het organiseren van allerlei activiteiten, van filmavonden en knutselochtenden tot reisjes naar bos en zee, maar Backx trok zich in 1951 al terug.<sup>22</sup> Terugkijkend zegt Backx: 'Ik ben erg bezeten geweest van het idee van de Rotterdamse Gemeenschap met de daarbij behorende wijkgedachte. Ik had graag gezien dat de stad hierdoor wat meer bij mekaar gebracht zou worden. Het is jammer dat dat mislukt is.'<sup>23</sup>

Het voorval rond de Kleine Commissie en de Rotterdamsche Gemeenschap is kenmerkend voor de moeizame relatie die Backx vaak had met de mensen met wie hij samenwerkte. Zijn goede vriend Ab Teychiné Stakenburg maakte dit van dichtbij mee.<sup>24</sup> Hoewel hij diep onder de indruk was van Backx' werk, vooral tijdens de oorlog (hij noemt Backx dan 'hemelbestormend'), schrijft hij in de necrologie in het *Rotterdams Jaarboekje* van 1983 dat het Backx danig in de weg stond: 'In elk geval werd de taak, die hij zich vier decennia

lang stelde, hem niet door iedereen in dank afgenomen. Wie in het leven doorzet, weet tevoren dat hij zich vijanden maakt. Want hij werpt heilige huisjes omver en trapt op lange tenen.'<sup>25</sup> Dit is wellicht ook de reden dat hij zijn belofte als kroonprins van Van der Mandele (zoals Van der Mandele hem zelf noemde) nooit helemaal heeft ingelost.<sup>26</sup>

#### Idealen in bedrijf

*'Ontwikkelt u.'*<sup>27</sup>

In 1943 beschreef W.B.K. Verster, net als Backx lid van de Kleine Commissie, een inventief staaltje science fiction over het Rotterdam van 1952 én over Jan Backx: 'Onze minister van Sociale Zaken Backx vertelt dat hij van Koningin Juliana toestemming heeft verkregen om persoonlijk in een internationale conferentie te Peking verslag te gaan uitbrengen van de resultaten, welke door zijn bemoeiingen werden bereikt met verbeterde opvoedings- en onderwijsmethodieken in Oost-Pruisen.'<sup>28</sup> Verster zit dichter bij de werkelijkheid dan op het eerste gezicht lijkt. Hoewel Backx na de oorlog nooit meer een politieke positie in zou nemen, was hij tot 1971 actief lid van doorbraakpartij PvdA. Naar verluidt werd hij in de jaren zestig gevraagd voor de post van minister van Sociale Zaken, maar ging dit niet door omdat hij tweemaal gescheiden was.<sup>29</sup> Daarnaast reisde hij daadwerkelijk de hele wereld over om zijn ideeën over het havenvakonderwijs nader toe te lichten. Toch was Backx' invloed in de naoorlogse jaren het grootst in zijn eigen bedrijf en, in het verlengde daarvan, in de Rotterdamse haven.



afb. 6. Het complex van THB aan de Lekhaven was zwaar gehavend geraakt tijdens verschillende bombardementen, maar nog wel bruikbaar. Backx besloot echter al in 1943 dat er een geheel nieuw complex gebouwd moest worden, net als de binnenstad volgens de nieuwste inzichten en de modernste functionalistische architectuur.  
(foto familiebezit)

Naast zijn werkzaamheden voor de wederopbouw van de stad en de haven in het algemeen, was het herstel van zijn eigen bedrijf een grote taak voor Backx. De gebouwen en het materieel van Thomsen's Havenbedrijf hadden grote schade opgelopen. De vernietiging greep Backx aan als kans om een geheel nieuwe bedrijfsinfrastructuur op te bouwen. Voor de Lekhaven, waar de schade het grootst was, liet Backx in 1943 een nieuw loodscomplex met poortgebouw ontwerpen door de uitgesproken moderne architect J.H. van den Broek, die hij kende uit de Kleine Commissie. Ze deelden hun idealen over verheffing van de arbeider en in het ontwerp stond de moderne arbeidsgemeenschap voorop. Het complex was van alle moderne gemakken voorzien, zoals douches, een ruime, lichte kantine en een luxueuze passagiersruimte. Bij het complex van Thomsen's Havenbedrijf aan de Maashaven waren de ronde glazen kantine en de tuin, waarin personeel zich kon laven aan gras en bloemen, opvallende toevoegingen aan het ruige

havenlandschap. De bedrijfsomgeving faciliteerde niet alleen werk, maar ook ontwikkeling en samenwerking, zo was het idee. Van den Broek vatte het samen als waren de gebouwen de apparatuur van de gemeenschap.<sup>30</sup>

Volgens stiefzoon Gijs Pleyte, die later ook in het bedrijf aan het werk zou gaan, stond Thomsen's Havenbedrijf in deze tijd bekend als de 'modelboerderij' van de Rotterdamse haven.<sup>31</sup> Niet alleen de gebouwen en de machinerie waren modern, ook de voorzieningen voor de arbeiders waren goed op orde. Een contract bij Thomsen betekende een probleemloze lening bij de bank, volgens Pleyte. Ook het programma van veiligheid, onderwijs en verheffing breidde Backx na de oorlog flink uit. In Lombardijen en in Ridderkerk werden woningen voor arbeiders gebouwd. Nabij Ridderkerk, in Rijsoord, werd zelfs een project opgezet waar werknemers van Thomsen's Havenbedrijf hun eigen bungalow konden bouwen. Voor de vormingsbijeenkomsten werd nu een heel landgoed afgehuurd in het Brabantse Ulvenhout. 'Anneville' werd een begrip voor teambijeenkomsten, weekendjes weg voor de vrouwen

afb. 7. Het ontwerp van de Lekhaven was een om van architect J.H. van den Broek. Backx had contact over het ontwerp en de functionalistische architectuur. Backx benadrukte soms tot frustratie van Van den Broek, het kleinste details van het gebouw.  
(foto familiebezit)

van de arbeiders en de spraak van Backx, die werd gezien. Het meest aansprekende 'Backx' verheffingsdenken was het havenvakonderwijs, dat uit het bedrijf ontwikkelde breed programma. De ontwikkeling van de arbeiders voorop: volgens Backx was een vak en voor zover het moet het dat weer worden moet een werknemer kunnen op zijn beroep en daarin. Onder de vlag van Scheepvaart Zuid werd een onderzoek 1951 leidde de oprichting school: middelbaar onder



afb. 7. Het ontwerp voor de Lekhaven was wederom van architect J.H. van den Broek. Backx en Van den Broek hadden nauw contact over het ontwerp en de functionaliteit. Backx bemoeide zich, soms tot frustratie van Van den Broek, met de kleinste details van het gebouw.

(foto familiebezit)



van de arbeiders en de jaarlijkse kersttoespraak van Backx, die veelal als donderpreek werd gezien.

Het meest aansprekende voorbeeld van Backx' verheffingsdenken was echter het havenvakonderwijs, dat hij na de oorlog vanuit het bedrijf ontwikkelde tot een havenbreed programma. De emancipatie en ontwikkeling van de arbeider stonden daarbij voorop: volgens Backx was 'Havenarbeid [...] een vak en voor zover het dit niet meer is, moet het dat weer worden. De havenarbeider moet een werknemer kunnen zijn, die trots is op zijn beroep en daarin voldoening vindt.'<sup>32</sup> Onder de vlag van Scheepvaartvereniging Zuid werd een onderzoek ingesteld dat in 1951 leidde tot de oprichting van de Havenvak-school: middelbaar onderwijs voor jongens

(en al snel ook meisjes) die in de haven wilden werken. Dit was een ongekend belangrijke stap in de emancipatie van de havenwerker, wiens werk tot dan toe nauwelijks als vak werd erkend.

Ondanks de emancipatoire geest die van het verheffingsprogramma en het vakonderwijs uitging, bleef Thomsen's Havenbedrijf strikt hiërarchisch. Dit hoorde bij het werk van de stuwadoor, dat strak geregeld moest zijn, maar ook bij Backx als persoon. Hier werd nogal verschillend tegenaan gekeken door de werknemers. Het lijkt of de oudere generatie Backx' autoriteit tamelijk makkelijk aanvaardde: 'De hiërarchie bij Thomsen was niet eng, het respect was wederzijds. Jan Backx stond niet dichtbij maar bepaalde wel de sfeer; hij was Onze Lieve Heer.'<sup>33</sup> Daaren-



afb. 8a, 8b en 8c. De bouw van vakantiebungalows in Rijsoord bij Ridderkerk. (foto familiebezit)

tegen belicht oud-medewerker Frits Bom '...het immense gevecht dat Backx een levenslang voerde tot (...) 'verheffing van de havenarbeider' en de grote afstand die hij tegelijk koesterde ten opzichte van diezelfde vaklui. Hij kon er niet goed mee communiceren, kwam bijna nooit op een van zijn vijf haven-terreinen waardoor hij voor velen een onbenaderbare godheid werd (...)'<sup>34</sup> Toch lijken de meesten van zijn oud-medewerkers zijn

duale natuur te hebben gewaardeerd. Pieter van Straaten, die als pas afgestudeerd ingenieur in 1963 bij het bedrijf kwam, benadrukt dat hij wel degelijk benaderbaar was: 'Backx was een briljante man. Een moeilijke man. Als je je verhaal goed bij hem bracht dan zei hij ja, dan had je z'n support. Maar voordat hij ja zei... Je moest geen kletsverhaal hebben, je moest stevig op twee poten staan.'<sup>35</sup>

afb. 9. Frits Bom kijkt bij de bouw van de Havenbungalows in 1951. (foto familiebezit)

**Internationale**  
'...to all of us from the dam'<sup>36</sup>

De innovaties en groei in gebied van bedrijfstak, vervoer en doorvoerde in zijn gebied steeds meer gebouwd op dam en daarbuiten. Toen zusterondernemingen van Liverpool tot Kaap deels nieuwe bedrijven kende reputatie als wereldbreid internationaal netwerk uit tot het grootste van de grootste Havenbedrijf





afb. 3a, 3b en 3c. De  
toes van vakantebun-  
gels in Rijsoord bij  
Ridderkerk.  
(foto familiebezit)

afb. 9. Prinses Juliana komt  
kijken bij de opening van  
de Havenvakhschool in  
1951.  
(foto familiebezit)

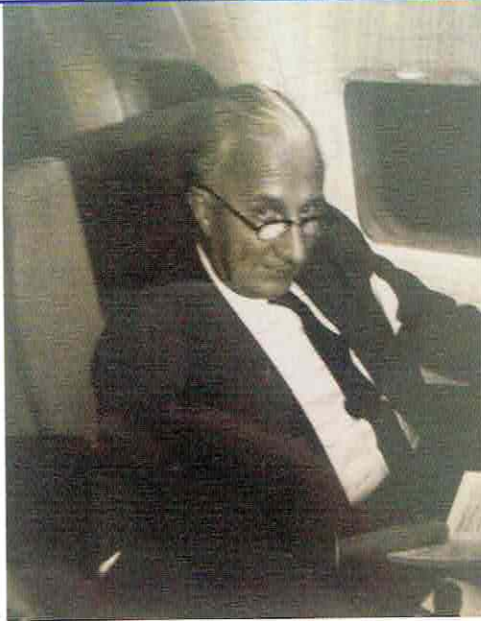


#### Internationale netwerken

*'...to all of us here your name is Mr Rotterdam'*<sup>96</sup>

De innovaties en groeiende efficiëntie op het gebied van bedrijfsvoering, goederenafhandeling, vervoer en sociaal beleid die Backx doorvoerde in zijn eigen bedrijf, vonden ook steeds meer gehoor in de haven van Rotterdam en daarbuiten. Thomsen had dochter- en zusterondernemingen over de hele wereld, van Liverpool tot Kaapstad. Met de grotendeels nieuwe bedrijfsapparatuur, een uitstekende reputatie als werkgever en een uitgebreid internationaal netwerk groeide Thomsen's Havenbedrijf in het begin van de jaren zestig uit tot het grootste stuwadoorsbedrijf van de grootste haven ter wereld. Backx' net-

werk spreidde zich uit van Kaapstad tot Oslo en van New York tot aan Singapore. Hij gebruikte zijn netwerk niet alleen om zaken te doen, maar ook om kennis te verwerven ten dienste van de ontwikkeling van zijn bedrijf, de stad en de haven in het algemeen. Deze nadruk op het verwerven en uitwisselen van kennis stond niet op zichzelf, maar paste in een bredere ontwikkeling waarin wetenschap een steeds belangrijkere rol ging krijgen bij de overheid en in het bedrijfsleven. Een belangrijk onderdeel van haveninnovatie in internationaal perspectief was de invoering van de container in de jaren zestig. Backx' rol daarin was dubbelzinnig. Al in 1929 sloot Backx zich aan bij het International Container Bureau (ICB), een in dat jaar opgerichte instantie die de standaardisering van



afb. 10. Er zijn verschillende verhalen dat Backx contacten en ideeën opdeed in het vliegtuig, tijdens een van zijn vele reizen. Een van die ideeën was het oprichten van een Outward Bound School in Nederland nadat hij de oprichter hiervan in het vliegtuig had ontmoet. (foto: familiebezit)

containers voor vervoer moest gaan regelen.<sup>37</sup> Backx vreesde dat zijn bedrijf door de opkomst van de container snel zonder werk zou komen te zitten: 'I remember joining the ICB in 1930, expecting the impact of this device to be quick and drastic. As a terminal operator, I figured that I would be out of work in a few years time.'<sup>38</sup> Het bleek dat het nog enkele decennia zou duren voordat de container daadwerkelijk voet aan de grond zou krijgen in de havens. Backx temperde het succes van de container, niet alleen in Rotterdam, maar ook in lezingen op diverse internationale congressen: 'Frankly I would not have a clue how the port would look like in the year 2000 and this is a very worrying thought.'

Summing up I would feel that I had to be very careful and would not go to big investments in containers.<sup>39</sup> Niet alleen de onzekerheid over de toekomst van de container maakte Backx voorzichtig, ook de sociale implicaties die de container met zich meebracht: '[A] big disadvantage is that a lot of functions in the various ports will be superfluous, that labour will be reduced and the general question might be put whether the disruption of other services can cost the economy not more than the new system will save.'<sup>40</sup>

Er is echter ook een daadkrachtige Backx als het gaat om containers en mechanisering van de haven. Ingenieur Pieter van Straaten kwam in 1962 bij Thomsen's Havenbedrijf werken. Backx betrok hem meteen bij het 'innovatieclubje' van het bedrijf: 'In 1962 zijn we begonnen er serieus naar te kijken. Iedereen had het over de container – 'hé, heb jij ook de containeritis?' – en er waren wat vage plannen, maar geen organisatie of concrete vraag.' Thomsen was een van de medeoprichters van Europe Container Terminals. In 1965 begon het vorm te krijgen, in 1968 gingen de eerste containerkranen draaien. Van Straaten: 'Het briljante van Backx was dat hij heel goed begreep dat als je zo snel zoiets moest opzetten, je daar Amerikaanse hulp bij nodig

had. Ik weet dat Backx begon met de oprichting van Samenwerkende Havenbedrijven in York. Dit was een belangrijke research- en ontwikkelingsbedrijf. Thomsen's Havenbedrijf was een expertisecentrum dat uit de haven kwam op de markt. Thomsen's was een bij de haven gebouwd nieuw bedrijf met een uitgebreid publiek. Thomsen's was een succesvolle close contact met de and... system... minimal... oprichting... Handling... in 1952... belang... en toegankelijk... in zijn... In 1967... Havenbedrijf... voor... Thomsen's... Backx... derd. Het... tie en... tegen... meer...



had. We zijn met een heel klein clubje begonnen. Een van ons is naar Amerika gestuurd en kwam terug met Sol Tanne.<sup>41</sup> Samen met Tanne, een ingenieur uit New York die naam had gemaakt met *operations research*, oftewel systematische analyse van bedrijfsprocessen, begon Backx het bedrijf Tanne Thomsen and Associates. Met de expertise van Tanne werden wetmatigheden uit de mechanisering van fabrieken toegepast op de mechanisering van havens. Tanne Thomsen werd, mede door goede contacten bij de Wereldbank, over de hele wereld gevraagd advies te geven bij de aanleg van nieuwe havens. Niet alleen de Amerikaanse expertise, maar ook Backx' ervaring met de publiek-private samenwerking in het Rotterdamse was een belangrijk onderdeel van de succesformule. 'In Rotterdam] there is a very close co-operation between the municipality and private enterprise and we feel that our system whereby private enterprise is the terminal operator is a happy one.'<sup>42</sup> Met de oprichting van de International Cargo Handling Co-ordination Association (ICHCA) in 1952, liet Backx wederom zien welk belang hij hechtte aan het institutionaliseren en toegankelijk maken van de kennis die hij in zijn bedrijven liet ontwikkelen. In 1967 waren Backx' dagen bij Thomsen's Havenbedrijf echter geteld. Twee jaar daarvoor was het bedrijf gereorganiseerd tot Thomsen's Verenigde Bedrijven, waarmee Backx' aandeel in het bedrijf was vermindert. Het lijkt alsof het streven naar efficiëntie en professionalisering Backx uiteindelijk tegen heeft gewerkt, maar ook dit behoeft meer onderzoek. In elk geval was er sprake

van een turbulente tijd waarin de volgende generatie managers zich wilde profileren. Met deze *managerial revolution* ging echter een belangrijk deel van de betrokkenheid van het bedrijfsleven bij de stad verloren. Backx betreunde dit ten zeerste: 'Bij Thomsen liet men de leidende mensen de gelegenheid dingen te doen ten bate van de gemeenschap. Het baart mij persoonlijk veel zorgen dat dit steeds minder gebeurt. Een bedrijf moet nauw contact hebben met de stad, met de gemeenschap waarvan men deel uitmaakt.'<sup>43</sup>

#### De Scheepvaartvereniging Zuid als slotakkoord

*'Als ik een beetje heb bijgedragen tot de verbetering van de positie van de arbeiders heb ik niet voor niks gewerkt.'*<sup>44</sup>

In 1967 trad Backx aan als voorzitter van de Scheepvaartvereniging Zuid. Na zijn teleurstellende afscheid bij Thomsen's Havenbedrijf, en na al jaren bestuurslid te zijn geweest van de vereniging, speelde Backx vanaf deze positie een belangrijke rol in een van de meest turbulente periodes in de geschiedenis van de Rotterdamse haven. Hoewel het een periode was waarin Backx bewust afscheid begon te nemen van zijn werk in de haven, lijkt het tevens alsof hij als voorzitter de kroon op zijn werk wilde zetten. Enerzijds deed hij dat door een 'mentaliteitsverandering' bij de werkgevers na te streven, anderzijds door het aanpassen van het beleid in de haven aan de gevolgen van modernisering en schaalvergroting.<sup>45</sup> Backx was zelf de keerzijden hiervan in gaan zien en voelde de verantwoordelijkheid daar iets



afb. 11. Bij Backx' afscheid van Thomsen's Havenbedrijf, vlak voor hij voorzitter werd van de Scheepvaartvereniging Zuid, werd het opleidingsschip van de Havenvak-school, de *Jan Backx* in gebruik genomen. Het schip lag in de Parkhaven en zou tot 1976 dienst doen als plek voor praktijkonderwijs. Fransje, Backx' derde vrouw, doopte het schip.  
(foto familiebezit)

mee te doen: 'Ik vind wel, dat we tekort zijn gekomen op het gebied van de leefbaarheid. (...) We waren met z'n allen zo bezeten om de stad weer op z'n poten te krijgen, dat we de leefbaarheid verwaarloosd hebben.'<sup>46</sup> De mentaliteitsverandering van de werkgevers was een bijzonder ambitieus doel. Backx' idee dat een gelukkige arbeider (met een goed loon) een productieve arbeider was vond namelijk weinig weerklank bij de andere werkgevers. In 1957 liet de Scheepvaartvereniging Zuid Bureau Berenschot, dat een intensieve samenwerking had met Thomsen's Havenbedrijf, onderzoeken in hoeverre arbeidsprestaties meetbaar en beïnvloedbaar waren. De uitkomst van het onderzoek was dat de arbeider beter zou presteren door meer verantwoordelijkheid te krijgen, waartoe in de bedrijven een 'klimaatsverbetering' nodig was. Berenschots idee van kleine ploegen, waarin die verantwoordelijkheid tot uiting kon komen, heeft veel weg van Backx' ideaal voor zowel bedrijven als woonwijken: het ideaal van een gelede samenleving. Het onderzoek werd echter slecht ontvangen

binnen de Scheepvaartvereniging Zuid. Bestuurslid W.N.H. van der Vorm vroeg zich af of deze vraagstukken collectief behandeld moesten worden; sterker nog: bij de meesten heerste het idee dat arbeiders harder zouden werken van lage lonen en matige omstandigheden.<sup>47</sup> Toch werd er langzaam maar zeker resultaat geboekt. In een rapport uit 1968, waarin bedrijfsprocessen werden geanalyseerd, werd geconcludeerd dat niet alleen de efficiëntie was toegenomen, maar ook het sociale klimaat op de werkvloer was verbeterd.<sup>48</sup>

Volgens stiefzoon Gijs Pleyte besprak Backx als voorzitter van de Scheepvaartvereniging Zuid onregelmatigheden binnen de haven in zijn huis in Reeuwijk. Backx' poldertactiek was in eerste instantie succesvol. Hij oogstte respect tot in Groot-Brittannië, waar eind jaren zestig veel onrust heerste onder de havenarbeiders. Het Britse parlamentslid Ian Lloyd vroeg Backx in een brief om advies over 'dock and harbour problems'.<sup>49</sup> Samen met directeur van het Havenbedrijf Posthuma verscheen hij zelfs op de Britse televisie om

afb. 12. In het persbericht van de SVZ, aanwezig in het Stadsarchief, worden notities te vinden van Backx' afscheid van Thomsen's Havenbedrijf. Opgesomd zijn onderwerpen die hij wil bespreken met de werknemers. Het bericht toont zijn betrokkenheid om de haven te kunnen laten afscheid wel degelijk aanwezig was. (Stadsarchief Rotterdam)

commentaar te geven op de situatie in de Britse havens.<sup>50</sup> In een brief aan Backx werden zijn wel moeilijkheden genoemd. Het is merkwaardig dat de containers werkzame en oplosbare problemen schijnbaar niet zijn uitgekomen. U hebt naderhand dat (...) de strubbelingen onbekwame of althans on-

vers.<sup>51</sup> Het laat zien dat Backx als directeur bij Thomsen's zeer kritisch was op de werkhoudingen van de werkegevers, zowel in de Rotterdamse haven als daarbuiten. De kritiek van Backx nam echter in 1970 lukte het Backx' niet om de strubbelingen onderling op te lossen. Hij zelf aan een cultuurverandering ter niet direct veroordeelbaar om een andere aanpak. dat de jeugd het niet aan Hulsker [voorzitter Ned-



Thomsen's Havenbedrijf,  
an de Scheepvaartvereni-  
g van de Havenvak-  
genomen. Het schip lag  
76 dienst doen als plek  
Backx' derde vrouw.

afb. 12. In het persoonlijke archief van Jan Backx bij de SVZ, aanwezig in het Stadsarchief, zijn enkele tientallen notities te vinden van Backx tussen 1972 en 1978. Opgesomd zijn onderwerpen uit de Rotterdamse haven die hij wil bespreken met wie het maar aanging. Het toont zijn betrokkenheid, maar ook zijn onvermogen om de haven te kunnen loslaten – iets wat hij bij zijn afscheid wel degelijk ambieerde.

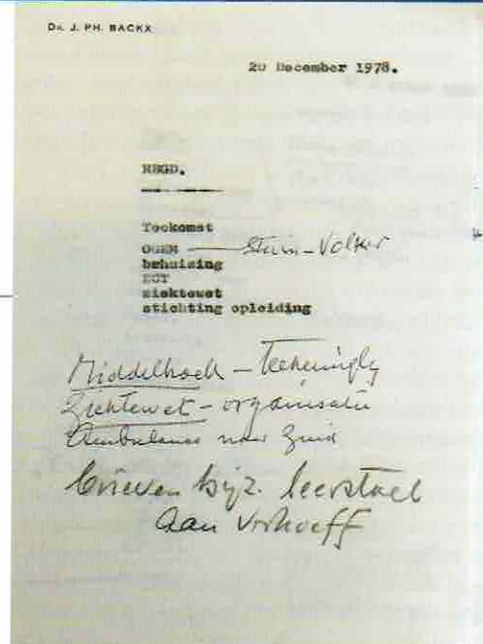
(Stadsarchief Rotterdam)

reniging Zuid.  
er Vorm vroeg zich  
ollectief behandeld  
nog: bij de meesten  
ders harder zouden  
n matige omstandig-  
gzaam maar zeker  
rapport uit 1968,  
werden geanaly-  
nd dat niet alleen de  
en, maar ook het  
kluwer was verbe-

te beprak Backx  
egvaatvereniging  
amen de haven in  
de' polderactiek  
zeval. Hij oogste  
ent, maar eind  
ent onder de  
envermogen van  
en om advies  
vaken. "Jaren  
overeenkomst  
overeenkomst

commentaar te geven op onregelmatigheden in de Britse havens.<sup>50</sup> Peter Hintzen schrijft in een brief aan Backx hierover: 'In Engeland zijn wel moeilijkheden met de havensector! Het is merkwaardig dat de beloning van bij containers werkzame arbeiders zulke onoplosbare problemen schijnt op te werpen terwijl men in Rotterdam en Antwerpen er wel is uitgekomen. U hebt me wel eens gezegd dat (...) de strubbelingen het gevolg zijn van onbekwame of althans onverstandige werkgemers.'<sup>51</sup>

Het laat zien dat Backx zelfs na zijn afscheid als directeur bij Thomsen's Havenbedrijf nog zeer kritisch was op de mentaliteit van werkgemers, zowel in de Rotterdamse haven als daarbuiten. De kritiek op het poldermodel van Backx nam echter toe. Bij de staking van 1970 lukte het Backx niet meer om de strubbelingen onderling op te lossen. Hij weet dit zelf aan een cultuurverandering, die hij echter niet direct veroordeelde: 'Deze tijd vraagt om een andere aanpak. Ik kan best begrijpen dat de jeugd het niet aanvaardt als de heer Hulsker [voorzitter Nederlandse Bond van



Vervoerspersoneel] en ik goede vriendjes zijn.' Hij bleef er echter bij '...dat je met samenwerking veel meer bereikt dan met een harde lijn.'<sup>52</sup>

Na zijn afscheid van de SVZ verhuisde Backx met zijn vrouw naar het Drentse platteland. Dit deed hij, zo zei hij zelf, bewust: 'ik wil niet een van die verbitterde oude mensen worden die alles beter denken te weten'. In werkelijkheid kon hij het werk echter maar moeilijk loslaten: volgens stiefzoon Gijs Pleyte stapte hij in het begin bijna wekelijks in Hoogeveen op de trein naar Rotterdam om poolshoogte te nemen in het bedrijf.

### Conclusie

De bescheiden rol van Jan Backx in de historiografie van Rotterdam is niet lastig te verklaren. Hoewel zijn rol in de wederopbouw van Rotterdam aanzienlijk was, spreidde hij zijn activiteiten en trad hij minder op de voorgrond dan mannen als Van der Leeuw en Van der Mandele. Zijn reputatie als 'kille, hooghartige havenbaron' stond in sterk contrast met de sociale idealen die hij had voor het bedrijf en de stad. Bovendien doet die reputatie zijn idealen vooral paternalistisch en betuttelend overkomen.<sup>53</sup> In gesprekken met oud-medewerkers wordt dit beeld echter genuanceerd: Backx blijft voor hen een bijzonder gul werkgever. Het SVZ-archief van Backx zit vol met briefjes van oud-collega's en werknemers die hem het beste toewensen of bedanken '...voor al het goeds', zoals een oud-medewerkster van Thomsen's Havenbedrijf op haar ziekbed aan Jan Backx schrijft.<sup>54</sup>

Vooraf in de geschiedschrijving van de Rotterdamse haven wordt Backx' invloed onderkend. Toch is het opvallend dat de geschiedenis van de haven en de stad nooit echt samen geschreven worden. Juist dat laat het verhaal van Backx als geen ander zien: hoe de verschillende vormen van samenleven en samenwerken in de haven en de stad met elkaar verweven zijn. Wat Backx ambieerde met zijn venster op de rivier is iets waar Rotterdam vandaag de dag weer naar op zoek is: een verbinding van de stad met de haven die grotendeels uit het zicht is verdwenen. Backx begreep goed dat de fysieke verbinding steeds minder zou worden, maar dat de haven nooit helemaal zou kunnen en

mogen verdwijnen uit het stadsbeeld. Met hedendaagse ontwikkelingen zoals de Stads-havens, het 'maritiem district' en Katendrecht, is dat idee weer relevant. Voor Backx was het echter vooral van belang dat de stad voor iedereen, ook voor de 'ongecultiveerde' havenarbeider, de kans bood zich te ontwikkelen en te ontspannen: 'Men moet aan de ene kant werken, maar niet te veel, en aan de andere kant moet het zo zijn, dat men leefbaar kan leven en dat men zich aan zijn gezin kan wijden, kan lezen, schouwburgen bezoeken, met vakantie gaan, enzovoort. Deze houding weerspiegelt zich in de stad.<sup>55</sup> Daarin zit misschien wel de les van Backx voor deze tijd. Begrippen als *social entrepreneurship* en *value-based leadership* nemen een vlucht en in de stedelijke ontwikkeling wordt verwacht dat private partijen een steeds grotere rol gaan spelen. Waar bij de Kleine Commissie het sociale ondernemerschap en het private initiatief in de stedelijke ontwikkeling aanwezig waren, ging Backx een stap verder door welvaart in het nieuwe Rotterdam op te vatten als een sociaal en inclusief begrip dat moest gelden voor de hele gemeenschap. Het verhaal van Backx gaat over het optimaliseren van Rotterdam als sociale en culturele havenstad, ook lang na het voltooiën van de wederopbouw.

### Nevenfuncties Backx (onvolledig, chronologisch)

- Lid van International Container Bureau (vanaf 1929)
- Afdeling Rotterdam der Maatschappij voor Nijverheid en Handel

- Stichting...  
vanaf 1930
- Gemeenteraad...  
1930-1931
- Commissie...  
belangen...  
1931-1932
- Kamer...  
vanaf 1932
- Haven...  
1933
- N.V. Maatschappij...  
Vreemde
- Comité...  
1934
- Studietoelichting...  
1934
- Club Rotterdam...  
1934
- Comité Rotterdam...  
1934
- Noord-Nieuw...  
1934
- NV Ned...  
vanaf 1940
- De Rotterdam...  
en voorzitter...  
1940
- Pensioen...  
bedrijven...  
1940
- International...  
Association (IC...  
1952)
- Centrale Arbeid...  
Samenwerkende...  
1952
- Bestuurslid...  
(1946-1972, voor...  
1952)
- Stichting...  
(medeoprichter...  
1952)
- Gemeenteraad...  
(1962-1963)
- Erecomit ...  
Nationale Federatie...



- Stichting Havenbelangen (medeoprichter; vanaf 1933)
- Gemeenteraadslid Rotterdam (1935–1940)
- Commissie tot onderzoek naar de havenbelangen van Rotterdam (1935-1941)
- Kamer van Koophandel (vanaf 1936 en vanaf 1947)
- Havenvereniging (medeoprichter; vanaf 1939)
- N.V. Maatschappij voor Volkshuisvesting Vreewijk
- Comité ter bestrijding der werkloosheid
- Studiecommissie voor de Haven
- Club Rotterdam
- Comité Rotterdam 1939
- Noodschouwborg (1940-1946)
- NV Nederland's Volksherstel (voorzitter, vanaf 1945)
- De Rotterdamsche Gemeenschap (oprichter en voorzitter, 1944-1951)
- Pensioenfonds voor de Vervoer- en Havenbedrijven (medeoprichter; vanaf 1948)
- International Cargo Handling Co-ordination Association (ICHCA, mede-oprichter, vanaf 1952)
- Centrale Arbeidsvoorziening (later Stichting Samenwerkende Havenbedrijven)
- Bestuurslid Scheepvaartvereniging Zuid (1946-1972, vanaf 1967 voorzitter)
- Stichting Vervoer- en Havenopleidingen (medeoprichter, 1951)
- Gemeenteraadslid Reeuwijk voor de PvdA (1962-1963)
- Erecomit e Bevrijdingscongres van de Nationale Federatieve Raad in 1970

#### Onderscheidingen

1948 – Orde van Oranje Nassau

1966 – Paul Nijghpenning

1969 – Orde van de Nederlandse Leeuw

1971 – Van Oldenbarneveltpenning

#### NOTEN

1. Het onderzoek naar Jan Backx is gerelateerd aan het promotieonderzoek van de auteur aan de Erasmus Universiteit, dat deels gefinancierd wordt door de J.E. Jurriaanse Stichting. Voor het onderzoek naar Backx en de bijbehorende tentoonstelling (in samenwerking met Verhalenhuis Belvédère, verwacht in 2017) is een financiële bijdrage ontvangen van het Ted Schutten Fonds.
2. Voordracht Jan Backx bij de lunchbijeenkomst van de Rotary-club te Rotterdam, 3 april 1940. Stadsarchief Rotterdam (SAR), toegang 300, inventarisnummer 151.
3. Verslag van de lunchbijeenkomst van Rotary-club Rotterdam op 31 juli 1940, SAR 300, inv.nr. 181.
4. De invloed van de Rotterdamse elite op de stedelijke ontwikkeling tot 1950 wordt uitgebreid geanalyseerd in Len de Klerks *Particuliere Plannen*, Rotterdam 1999.
5. Dave van de Houwen, "Ik kijk met grote mate van tevredenheid terug naar de jaren, die achter mij liggen", *Dagblad Scheepvaart*, 30 november 1971, 5.
6. Nijfhoek 1988, 46.
7. Van de Laar 2003, 24.
8. F. de Goey, 'Jan Key (1864-1930)' in: J. Visser, M. van Jaarsveld, P. van de Laar (red.), *Rotterdamse ondernemers 1850-1950*, Rotterdam 2003, 23.

9. Gesprek met zoon André en kleinzoon Marius Backx, 29 maart 2014.
10. Van de Houwen, 'Ik kijk met grote mate van tevredenheid...', 5.
11. Disboek dissertatie, 1929. Privéarchief André Backx.
12. Voorwoord bij disboek, 1929. Privéarchief André Backx.
13. J.Ph. Backx, 'Commercieel havenbeheer', in: Beschouwingen over de haven van Rotterdam. Zes lezingen gehouden voor het Departement Rotterdam van de Nederlandsche Maatschappij voor Nijverheid en Handel, in den winter 1931-1932 (Rotterdam 1932), 24.
14. Jan Backx, *De Haven van Rotterdam*, Rotterdam 1929.
15. De Klerk 1998, 249.
16. J.Ph. Backx, 'Commercieel havenbeheer', in: Beschouwingen over de haven van Rotterdam. Zes lezingen gehouden voor het Departement Rotterdam van de Nederlandsche Maatschappij voor Nijverheid en Handel, in den winter 1931-1932 (Rotterdam 1932), 49.
17. G. van Rheenen, 'Rotterdamse ondernemers prominent onder deelnemers zakencursus', *Woodbrookers Cahier* 1 (2009) 1, 24-35.
18. Ibidem.
19. Cor Wagenaar, *Welvaartsstad in wording: de wederopbouw van Rotterdam, 1940-1952* (Rotterdam: NAI Uitgevers, 1992) 18.
20. Ibid., 188, 217.
21. Jan Backx, *De opbouw van Rotterdam*, Rotterdam 1945.
22. Archief van de Rotterdamse Gemeenschap, Stadsarchief Rotterdam, toegang 1123.
23. Van de Houwen, 'Ik kijk met grote mate van tevredenheid...', 5.
24. Brief van A. Teychiné Stakenburg aan Backx' ex-vrouw, Suzanna Schilperoort, 19 juli 1983. Privéarchief familie Backx.
25. A.J. Teychiné Stakenburg, 'Dr. Johannes Philippus Backx, 1903-1982. Dauphin van Rotterdam', *Rotterdams Jaarboekje*, Rotterdam 1983, 60.
26. Ibidem.
27. *THB-nieuws* nummer 3, september 1935, in het archief van Internatio Muller, GAR 1256, toegang 1630.
28. 'Nota betreffende de Binnenhavens', 15 november 1943.
29. A.J. Teychiné Stakenburg, 'Dr. Johannes Philippus Backx, 1903-1982. Dauphin van Rotterdam', *Rotterdams Jaarboekje*, Rotterdam 1983, 154-159.
30. J.H. van den Broek, 'Het culturele probleem', *Bouw*, 1 (1946) 32, 675-676.
31. Gesprekken met Gijs Pleyte, 17 december 2013.
32. Intern rapport Scheepvaartvereniging Zuid, geciteerd in Frits Bernard, *De Havenvakschool te Rotterdam. Een vergelijkend onderzoek tussen H.V.S. en L.T.S.*, dissertatie Universiteit Nijmegen, Groningen 1966, 15.
33. Aad Korzilius, voormalig controleur, tijdens bijeenkomst oud-medewerkers op 20 februari 2014.
34. Citaat van Frits Bom op <http://www.havenvakschool.com/backx.htm>
35. Pieter van Straaten, ingenieur bij Thomsen's Havenbedrijf vanaf 1963, interview op 23 maart 2015.
36. 18-03-1969, brief van Mathwin & Son, Cardiff, GAR 704-3 (M).
37. 'Through Road, Rail and Water Traffic', *Morning Bulletin* (Rockhampton, Qld), 26 April 1929.
38. Jan Backx, 'The Revolution in Cargo Handling', 29-11-1968. GAR 704-3 N/O.

39. Jan Backx, 'The Revolution in Cargo Handling', keynote lecture at the 1968 world association of water containerization conference, november 1970 lezing in Berlijn.
40. Jan Backx, 'The Revolution in Cargo Handling', 29-11-1968. GAR 704-3 N/O.
41. Pieter van Straaten, ing. Havenbedrijf vanaf 1963, interview op 23 maart 2015.
42. Jan Backx, 'The Revolution in Cargo Handling', 29-11-1968. GAR 704-3 N/O.
43. Van de Houwen, 'Ik kijk met grote mate van tevredenheid...', 5.
44. Van de Houwen, 'Ik kijk met grote mate van tevredenheid...', 5.
45. Ibidem.
46. Ibidem.
47. Matthijs Dicke, Pieter van Straaten, in het belang van de Scheepvaartvereniging Zuid, 1968.
48. Ibidem, 66.
49. Brief van Jan Lindé aan Backx, 1968.
50. Brief van T. Hill, Samenwerkende Havenbedrijven, Rotterdam, 1968.
51. 4-12-1969
52. Van de Houwen, 'Ik kijk met grote mate van tevredenheid...', 5.
53. Van de Houwen, 'Ik kijk met grote mate van tevredenheid...', 5.
54. SAR 704 - 1967.
55. Ibidem.



39. Jan Backx, 'Sociological aspects of containerisation', keynote lezing op conferentie 'the effects of containerization on the world economy' WAWF – world association of world federalists 19-21 oktober 1970 lezing in Berlijn – key note.
40. Jan Backx, 'The Revolution in Cargo Handling', 29-11-1968. GAR 704-3 N/O.
41. Pieter van Straaten, ingenieur bij Thomsen's Havenbedrijf vanaf 1963, interview op 23 maart 2015.
42. Jan Backx, 'The Revolution in Cargo Handling', 29-11-1968. GAR 704-3 N/O.
43. Van de Houwen, 'Ik kijk met grote mate van tevredenheid...', 5.
44. Van de Houwen, 'Ik kijk met grote mate van tevredenheid...', 5.
45. Ibidem.
46. Ibidem.
47. Matthijs Dicke, Paul van der Laar, Annelies van der Zouwen, *In het belang van de haven. Een eeuw Scheepvaartvereniging Zuid*, Rotterdam 2007, 65.
48. Ibidem, 66.
49. Brief van Ian Lloyd MP, 21 mei 1969. 704-4H.
50. Brief van T. Hall, Samuel Williams Thames Terminal, Dagenham. 704-4H.
51. 4-12-1969
52. Van de Houwen, 'Ik kijk met grote mate van tevredenheid...', 5.
53. Van de Houwen, 'Ik kijk met grote mate van tevredenheid...', 5.
54. SAR 704 - 1967.
55. Ibidem.