

1990/1997

LUDOVICUS GOMPERTZ EN DE GEBOORTE VAN FEIJENOORD (1875-1890)

Het is een opmerkelijk beeld: een rooms-katholieke priester, gezeten aan zijn keukentafel, poest nauwgezet de kolf en de loop van zijn revolver. Vervolgens verbergt hij het wapen onder zijn gewaad, roept zijn grote herdershond, en verlaat zijn woning om een ronde te maken langs de katholieke bevolking van Feijenoord. Het optreden van Ludovicus Gompertz, de eerste pastoor van de katholieke gemeenschap te Feijenoord, vertoont meer verwantschap met de cowboys uit het Wilde Westen dan met bedaarde zielzorgers in Nederland. Maar de exploitatie van Feijenoord in het laatste kwart van de negentiende eeuw was dan ook pionierswerk bij uitstek. Een vergelijking met de *Goldrush* of het Wilde Westen is niet eens zo vergezocht. Het polderland van Feijenoord veranderde geleidelijk in een haven- en industriegebied. Voor de uitbating van dit gebied bezuiden de Maas waren vele handen nodig en van heinde en verre trokken arbeiders en gelukszoekers er naar toe. Onder hen bevonden zich ook katholieken, velen uit West-Brabant, die te Rotterdam lange tijd een absolute onderklasse vormden. De rooms-katholieke kerk was de eerste instelling die begreep dat deze onthechte bevolking materiële en geestelijke steun hard nodig had. Nog voordat er sprake was van een echt woonklimaat, stuurde het bisdom Haarlem al een pastoor vooruit om te rapporteren over de aanwezige katholieken en om ernst te maken met de oprichting van een heuse parochie. De eerste pastoor te midden van deze geharde poldergasten voelde zich zonder revolver niet veilig.

De groei van Rotterdam

Aan het einde van de vorige eeuw begreep men ook in Nederland dat de verstedelijking niet louter was voorbehouden aan industriële naties als Engeland en Duitsland. Plaatsen als Breda, Nijmegen, Den Haag, Amsterdam, Haarlem, Utrecht, Deventer en Groningen zagen hun bevolkingsaantallen toenemen dankzij een vestigingsoverschot. Maar geen van deze steden groeide zo explosief als Rotterdam. De bevolking van de Maasstad verdubbelde zich drie maal tussen 1800 en 1910 en vooral na 1870 vond een enorme immigratie plaats. De theoloog Douwes noemde de groei van Rotterdam "de meest geprononceerde doorbraak van de stedelijk-industriële samenleving in Nederland". Deze aanwas dwong de stad tot uitbreiding van de woonwijken tot ver buiten de oude stadsvesten. Nieuwe stadsdelen verrezen in de polders en naburige dorpen werden geannexeerd. Menige randgemeente beschouwde de Rotterdamse landhonger als agressief en in lokale kranten hekelden cartoonisten het inhalige beleid van hun grote buur.

Rotterdam dankte zijn gigantische groei aan de ontwikkeling van de haven. Niet alleen nam het haventransport fors toe dankzij de introductie van de stoomvaart, ook de op-

komst van het Duitse Rijngebied als Europees industrieel centrum stimuleerde de economische ontwikkeling. Verouderde zeeverbindingen werden gemoderniseerd en in 1872 werd de Nieuwe Waterweg gegraven waardoor de stad een directe verbinding met de Noordzee kreeg. De opmars van Rotterdam steunde op een nieuwe stedelijke elite van ondernemers en bankiers, onder wie Marten Mees, Lodewijk Pincoffs, Hendrik Muller en Paul François Hubrecht. Ook nieuwkomers met een fikse dosis ondernemingslust konden in de Maasstad opvallend snel carrière maken. Niet alleen stimuleerden deze jonge liberalen het bankwezen en het bedrijfsleven, ook drukten zij hun stempel op de cultuur.

De gemeentelijke overheid was zeer verheugd over de inzet van deze ondernemers. De uitbreiding van de stad en de industriële expansie plaatsten de gemeenteraad voor financiële problemen die men nauwelijks kon overzien. Een groep industriëlen stelde begrotingen en ontwikkelingsprogramma's op. De bankier Mees speelde hierin een hoofdrol. Hun programma werd zo dwingend gepresenteerd dat het gemeentebestuur geen enkele uitweg zag en met "het mes op de keel", zoals Rogier schreef, accoord ging met de transformatie van Rotterdam. Centraal in de plannen stond de uitbouw van Feijenoord tot een ultramodern spoorweg- en havengebied. Nu bestonden deze utopische plannen al lange tijd en vele fantastische en minder fantastische scenario's deden de ronde. Al in 1834 bestond er een plan waarin Rotterdam over beide Maasoeveren kon beschikken. In 1868 besloot het gemeentebestuur tot de bouw van de Maasbruggen en het graven van de Koningshaven, maar vooralsnog bleek dit technisch en financieel onhaalbaar. In december 1872 ging het bestuur overstap en delegeerde de exploitatie van het 'Plan Feijenoord' aan de Rotterdamsche Handels Vereeniging (RHV), een speciaal voor dit doel opgerichte ontwikkelingsmaatschappij naar het model van de Dock Companies in Londen. Pincoffs werd directeur en Mees de belangrijkste commissaris. De RHV verplichtte zich contractueel alle werkzaamheden te realiseren: het graven van binnenhavens en een entrepothaven, de aanleg van kaaimuren en de bouw van pakhuizen, loodsen, werkplaatsen en silo's. In ruil daarvoor zou de RHV kunnen beschikken over de erfpacht van het Noordereiland en Feijenoord. In het voorjaar van 1873 ving de RHV met haar werkzaamheden aan.

Hoe zag Feijenoord er in dat jaar eigenlijk uit? Drie jaar eerder had de gemeente Rotterdam een drassige polder aangekocht, een eiland aan de zuidelijke oever van de Maas. De polder was genoemd naar de middeleeuwse baljuw Feye. Het eiland werd omgeven door de Maasarm het Mallegat en de zijtak het Zwanegat. Een dijk van bijna vier meter hoog diende het land te beschermen tegen hoog water. Vaak liep de polder in de wintermaanden onder en ieder voorjaar moesten de dijken worden hersteld en de kaaimuren gerepareerd. De afwatering geschiedde bij eb door talloze kleine sluisjes. De bedrijven die zich op Feijenoord wilden vestigen, hadden allereerst te vechten tegen het eiland zelf. De slechte ondergrond - een mengsel van veen, zand en klei - kon nauwelijks worden bebouwd en pas op vijftien meter diepte trof men een stabiele zandbodem aan die stutbebouwing mogelijk maakte. Naast enkele boerderijen en een petroleummagazijn telde Feijenoord vóór de havenaanleg slechts twee grotere instellingen: het in 1812 geopende Pesthuys en de fabriek annex werf van de Nederlandsche Stoombootmaatschappij. Het Pesthuys was een quasi-filantropische instelling waar arme kinderen en wezen te werk werden gesteld. Gemeentes,

armbesturen, weeshuizen en liefdadige instellingen konden hier op een goedkope wijze hun probleemkinderen kwijt. In 1829 nam de stoombootmaatschappij de onroerende goederen van dit Pesthuys over. Ketelmakerijen, scheepshellingen, timmerwerven, een smederij, een draaierij en een stoommachinefabriek verrezen daarna in de polder. Gezamenlijk werden deze bedrijven aangeduid als de Fabriek of het Etablissement Feijenoord. In 1840 waren er al meer dan duizend arbeiders. De eerste woningen op Feijenoord verrezen pal achter de Fabriek.

De RHV kreeg van de gemeente alle ruimte om haar plannen te realiseren. De gemeente zelf hield zich volgens afspraak aan haar eigen programma. Dat bestond uit het meewerken aan de bouw van de Maasbruggen en het bestraten, verlichten en rioleren van het Noordereiland. Voortvarend toog de RHV aan het werk en reeds vijf jaar later bood Feijenoord een geheel ander aanzicht. Weilanden hadden plaats gemaakt voor handelsen entrepotterreinen, laad- en loskaden verrezen aan de oevers, en straten, pakhuizen, woonhuizen, spoorlijnen en havens voorzagen Feijenoord van een volstrekt gewijzigde infrastructuur. Vanaf het einde van de jaren zeventig werd Feijenoord geleidelijk ook een woongebied voor grote aantallen arbeiders.

Feijenoord als woongebied

Tussen 1870 en 1880 nam de stedelijke bevolking van Rotterdam toe met 32.000 bewoners. Migranten uit vooral Zeeland, Zuid-Holland en Noord-Brabant gingen als losse arbeiders aan de slag bij de spoorwegaanleg of graafwerkzaamheden of ze verhuurden zichzelf aan polderwerk-maatschappijen die hen enige tijd van arbeid voorzagen. Het woon- en leefklimaat van de nieuwe arbeiders werd geheel gedomineerd door bazen, onderbazen, koppelbazen en controleurs, die een ijzeren regime handhaafden. De gemeentelijke overheid hield zich, volgens afspraak, geheel op de achtergrond. Niet alleen op het gebied van de arbeidsregelgeving, maar ook op dat van de woningbouw ontbrak ieder beleid, overzicht en toezicht. Voor Rotterdamse timmerlieden bleek de uitbating van Feijenoord een gouden kans. Timmerlieden schoolden zich om tot bouwers en hoopten als aannemers op de maatschappelijke ladder te kunnen stijgen. Aan het einde van de eeuw had de gemiddelde timmerman zijn economische positie dan ook aanzienlijk verbeterd. Ook waren de risico's gering. Bij mislukking kon de timmerman nog altijd terugvallen op zijn oude vak. Ook de grondexploitanten verging het prima. Er was een levendige handel in grond ontstaan en aannemers kregen van de lokale banken alle kredieten die zij wensten. Door de grote behoefte aan woonruimte was de verhuring van de woningen verzekerd.

Nieuw echter was de industrialisering van de woningbouw. Huizen werden steeds sneller gebouwd en men nam afscheid van ambachtelijke principes. Een huis was vooral een handelsobject waaraan het goed verdienen was. Door voortdurende speculaties was er grote druk op de woningmarkt. Tot in 1892 werd er slechts één woning gebouwd voor ieder drietal woningzoekers. Revolutiebouw was er ook in de nieuwe arbeiderswijken tussen de Gouvemestraat in Nieuw-Delfshaven en de Waterloostraat in Kralingen. De nieuwe bewoners van Feijenoord betaalden hoge huren die schommelden tussen f 2,50 en f 3,25 per week. Aanvankelijk hadden de woningen slechts twee

verdiepingen, omdat de huurders, veelal afkomstig van het platteland, zo dicht mogelijk bij de begane grond wilden blijven. In de jaren negentig ging men uiteindelijk toch hoger bouwen om meer rendement te verkrijgen. De eerste echte straat die op Feijenoord gereed kwam was de Roentgenstraat in 1874. Men bouwde hier weinig aantrekkelijke arbeiderswoningen in percelen van twee verdiepingen, ieder weer verdeeld in een voor- en achterwoning. De speculatiezucht en de onthouding van de overheid hadden tot gevolg dat de nieuwbouwwijken al vanaf het begin een troosteloze indruk boden. Van Ravesteyn heeft de nieuwe straten doeltreffend getypeerd. "Nagenoeg alle wegen in dit kwartier waren particulier eigendom, aangelegd zonder enig systeem, slecht onderhouden en gereinigd terwijl straatverlichting schier ontbrak; men zou er zich inderdaad niet gewaand hebben op slechts enkele minuten gaans uit het hart van een groote stad tegen het einde van de negentiende eeuw." Op Feijenoord was de woonstad dus volledig ondergeschikt aan de werkstad. Het meest pregnant kwam dit tot uiting in de tekeningen voor een nieuwe arbeiderswijk tussen de Rijn- en Maashaven. Het doel van het plan was het stelselmatig kunnen isoleren van de gehele wijk in geval van staking of oproer. De nieuwe bevolking moest in toom worden gehouden. Zij vormde een potentiële bedreiging voor de rust van de kleine burgerij in de binnenstad. Feijenoord kende ook nauwelijks winkelvevoorzieningen. De meeste winkels ontstonden bij toeval, bijvoorbeeld wanneer een arbeider zich tot middenstander omschoolde en zijn woonhuis tot winkel liet verbouwen.

Het nijpende tekort aan geschikte en betaalbare woningen bracht een stroom forensen op gang die tussen Feijenoord en de binhenstad heen en weer pendelden. In 1877 waren de Maasbruggen gereed gekomen. Arbeiders die de hoge huren niet meer konden opbrengen of geen woning konden vinden, waren aangewezen op krotten in de binnenstad die een of anderhalve gulden per week kostten. Wel ontstonden er op Feijenoord noodvoorzieningen voor daklozen, zoals grote barakken. Voor de arbeiders die waren betrokken bij de bouw van de bruggen werden in 1870 reeds dertig houten keten geplaatst die onderdak boden aan 650 mensen. Veel nieuwe bewoners van Feijenoord arriveerden op uitnodiging van bedrijven. Zo toonde de Maatschappij tot Exploitatie van Staats spoorwegen (SS) een grote voorkeur voor arbeiders van het Brabantse platteland. Zij werden door koppelbazen aangemoedigd in familieverband naar Feijenoord af te reizen. De SS meende dat 'boerenarbeiders' uit Brabant zeer geschikt waren om gedisciplineerd te werken. Staking en opstand zouden deze arbeiders vreemd zijn. Ook werden arbeidskrachten gerecrueteerd uit de streek rondom Amersfoort, een ander gebied waar de gehoorzaamheidsgraad hoog zou zijn. De spoorwegen, een van de grootste werkgevers, maakten nauwelijks gebruik van de natuurlijke migratiestromen. Men koos doelbewust voor gehoorzame werkers en stuurde koppelbazen op hen af.

De aangroeiende woon- en werkgemeenschap te Feijenoord liet de andere Rotterdammers niet geheel onberoerd. De nieuwe getto's stimuleerden gevoelens van onlust bij autochtone Rotterdammers en gaven voeding aan angst voor economische, politieke en culturele overheersing door de nieuwkomers. Ten dele leek die angst gerechtvaardigd. In de laagste standen van de Rotterdamse samenleving, (on)geschoolde arbeiders en lompenproletariërs, deden zich vanwege de daling van hun status geweldige conflicten voor. Veel ambachtslieden uit het havenbedrijf hadden in de

achttiende en negentiende eeuw nog tot de 'fatsoenlijke volksklasse' behoord. De opkomst van de stoomvaart begeleidde de neergang van ambachtelijk werk en steeds meer losse, ongeschoolde arbeiders namen het werk over dat voorheen door ambachtlieden werd gedaan. Arbeiders die slechts hun spierkracht hadden aan te bieden, werden gewoonlijk gerekend tot de 'geringe volksklasse'. In het laatste kwart van de negentiende eeuw vervaagden de grenzen tussen beide 'klassen' en werden ambachtlieden en arbeiders samen gezien als één arbeidersstand.

Feijenoord kende eigenlijk alleen bewoners uit deze stand. Hun opeenhoping in één enkel gebied maakte menigeen angstig en nerveus. Een kerkarchitect die ooit een wandeling door Feijenoord maakte, merkte verschrikt op: "Alles, overall, niets dan werkvolk!" Ook ondernemers wensten de afstand tussen zichzelf en hun arbeiders zo groot mogelijk te houden. Tijdens een hoorzitting van een enquêtemissie in 1890 vertelde de Feijenoordse cargadoor Burger: "Ik spreek het werkvolk nooit, uit principe. Ik ken dan ook gelukkig niemand van het volk." De hogere standen accentueerden hun afkeer van de nieuwe Rotterdammers door hun taalgebruik te kritiseren. De unieke Rotterdamse taal zou omstreeks 1900 geheel zijn verdwenen en vervangen door een "plat Zuidhollands dialect". Ook zedenbederf en verwildering werden op het conto van de nieuwe bewoners aan de Zuidoever geschreven. Maar niet iedereen vond deze kritiek even terecht. De auteur Benjamin hekelde de hypocrisie van de betere standen toen hij in 1877 over de kermisdagen schreef: "Ik ben geen stoicijn en ik houd van genot, maar de dolzinnigheid, zelfs begaan door mannen uit den deftigen koopmansstand, die in De Doelen over den grond rollen met zekere dames, die zij anders zich zouden schamen aan te zien, doet men wel eens vragen of men billijk handelt, door uitsluitend de laagste klasse te beschuldigen van buitensporigheden."

Liever jenever dan een preek

Voordat de katholieke kerk een parochie stichtte op het voormalige eiland waren er alleen protestantse godsdienstoefeningen. Van katholieke activiteiten ontbreekt lange tijd ieder spoor. We mogen aannemen dat het merendeel van de bewoners officieel behoorde tot de hervormde en gereformeerde kerken. De rechtzinnig gereformeerden van Feijenoord - vaak van Zeeuwse afkomst - kerken in Charlois. Pas in 1900 zouden zij in het eigen havengebied hun eerste kerk bouwen. Van het Pesthuys weten we dat er soms gebeden en stichtelijke gezangen werden ingestudeerd. Maar de bedrijfsleiding liet weten hiermee niet een religieus doel voor ogen te hebben. De kinderen mochten zingen omdat "eene vrolijke opgeruimdheid veel toebrengt tot de vereischte vlugheid van een goed werkman." Ook een reiziger die in de jaren vijftig Feijenoord aandeed bespeurde vrijwel geen religieuze belangstelling onder de arbeiders van de Stoombootmaatschappij of de Fabriek Feijenoord. Liever zaten ze aan de dijk of in de herberg. "De mensen zijn geheel van godsdienstoefeningen uitgesloten. Op een enkele na blijft iedereen 's zondags waar hij is zonder aan kerk of godsdienstoefeningen te denken. De grote jongens dobbelen aan de dijk, terwijl de mannen hun zondagen doorbrengen in de kleine herbergen met een glas jenever of bier, of staan te praten nabij de leuning van de bruggetjes die naar de buurt leiden."

Op een enkeling na bleef iedereen 's zondags waar hij was. Zo'n enkeling was de

scheepstimmerman Verzeveld. Deze arbeider van de Fabriek Feijenoord betreunde het dat er onder zijn collega's geen religieus leven bestond. In 1858 begon hij zelf bijbellezingen in de huiselijke sfeer te verzorgen. Daarmee wist hij een groepje medestanders te verzamelen. Vier jaar later week de groep uit naar het schaftlokaal van de Fabriek om daar iedere week een ochtendviering te houden. Tegelijkertijd richtten deze hervormden ook de arbeiderszondagsschool Jeruel op. Of de diensten en de school goed werden bezocht is niet bekend. Van een succes was in ieder geval geen sprake. Ondanks tal van verzoeken voelde de hervormde kerkeraad van Rotterdam niets voor uitbreiding van de kerkelijke gemeente naar Feijenoord. Er bestond nog niet eens een brugverbinding tussen de Maasoeveren. Hoe moest een predikant daar in godsnaam huisbezoeken afleggen? In de jaren zeventig en tachtig moest het handjevol hervormden het vooral hebben van rondtrekkende predikers. Sinds 1871 trad in de koffieloods van de Fabriek regelmatig zo'n reizende predikant op. Pas in 1897 kregen de Feijenoordse hervormden de status van een zelfstandige gemeente.

Het verpauperde Brabant

Het merendeel van de katholieke immigranten op Feijenoord, zeker tussen 1870 en 1890, was afkomstig uit het noordwestelijk deel van Noord-Brabant. De Kerk sprak steevast van 'de Brabanders' als zij doelde op het katholieke deel der Feijenoorders. Gewoonlijk ziet men de grote landbouwcrisis als de aaneiding tot de migratie naar de Hollandse steden. Al vroeg in de jaren zestig bood de Amerikaanse regering voor een spotprijs landbouwgronden aan, waardoor een groeiende stroom kolonisten zich van een nieuw bestaan kon voorzien. Ook in Rusland en Argentinië werden op grote schaal woeste gronden in cultuur gebracht. Deze ontwikkelingen resulteerden onder meer in een gigantische toevoer van landbouwproducten die zeer goedkoop in West-Europa werden gedumpt. Revoluties in het transportwezen - stoomvaart en spoorwegen - vergrootten de crisis van de landbouwmarkt. In Nederland werd met name de akkerbouw op de zeekelegronden getroffen. Grote graantelers en veefokkers werden de dupe van deze crisis en waren genoodzaakt duizenden landarbeiders te ontslaan. Ook de malaise in de meekrapcultuur, in Zeeland en op de Zuidhollandse eilanden, deed de economie geen goed. Feijenoord kon echter profiteren van deze crisis door duizenden 'boerenarbeiders' op te nemen en te bevoordelen in arbeidsprojecten. Alhoewel de literatuur meestal spreekt over Zeeuwen en Zuid-Hollanders, was ook het aandeel van Brabantse katholieken behoorlijk. Op basis van gegevens uit de katholieke memorialen van Feijenoord omstreeks 1900 is vast te stellen dat vijftien procent van de bewoners van Feijenoord tot de katholieke kerk behoorde. Van de Rotterdamse bevolking als geheel was in deze periode ruim een kwart katholiek.

De katholieke arbeiders werden merendeels gerecruteerd uit een regio die al langer dan een eeuw werd geteisterd door chronische armoede. Oude handelssteden als Leiden maar ook grote delen van Zeeland, Utrecht en Noord-Brabant kenden een grote mate van verpaupering. Er waren families die al generaties lang op steun waren aangewezen. Daarnaast waren er veel arbeiders die soms een tijdelijk baantje vonden, maar over het algemeen "van een gebrek aan dagelijksch en regelmatig werk te lijden hadden." Omstreeks 1850 behoorde bijna twintig procent van de Nederlandse bevolking tot deze paupers. Desondanks was er op het platteland, zoals dat van de Baronie van Breda,

tussen 1750 en 1914 sprake van een bevolkingsexplosie. Boeren waren gedwongen hun grond op te splitsen in steeds kleinere eenheden om die te kunnen verdelen onder de kinderen. Boerenbestedingen kwamen onder druk te staan, pachten en grondprijzen stegen. Alhoewel succesvolle innovaties, zoals de introductie van de aardappel, fruitteelt en tuinbouw, de boerenstand als geheel wisten te redden, hadden de landarbeiders steeds slechtere vooruitzichten. De structurele armoede bleef grotendeels verborgen achter een familiale solidariteit. Die leidde er zelfs toe dat notabelen, zowel wereldlijke als kerkelijke, het pauperisme steeds vergoelijkten. Tijdens de landbouwenquête van 1886 poogden commissieleden aan te tonen dat boerenarbeiders nauwelijks behoeften kenden en gewoonlijk tevreden waren met hun lot: "De woning en de levenswijze der arbeiders zijn hoogst eenvoudig, vooral zij die op het platteland wonen hebben haast geen behoeften." Ook toen de Feijenoordse pastoor Gompertz de lage lonen van de katholieken in het spoorwegbedrijf hekeld, merkte een overheidsambtenaar op dat de lonen voor "dit type boerenarbeider" goed genoeg waren.

In de jaarverslagen van West-Brabantse gemeenten als Etten, Rucphen, Wouwen Oosterhout vinden we voortdurend klachten over de uittocht van werkloze arbeiders uit de regio. Nog in 1908 hekeld de Bredase ondernemer Stulemeyer het feit dat jaarlijks 6000 regionale arbeiders naar Duitsland trokken. Hun gezinnen bleven vaak achter. Geschoolde arbeiders toonden een voorkeur voor Duits-land en België, terwijl Rotterdam vooral ongekwalificeerde arbeiders aantrok.

De poldergasten

De periodieke trek naar Rotterdam en Holland was in West-Brabant al een oud verschijnsel. De katholieke migranten op Feijenoord vormden een mengsel van gezonde paupers en werkloos geworden landarbeiders. Velen van hen leefden als nomaden of 'vlottenden' die zo vaak mogelijk naar huis terugkeerden of althans veelvuldig droomden van terugkeer. De voornaamste 'vlottenden' op Feijenoord waren de polderwerkers, ook wel poldergasten genaamd. Van de ruim vijfhonderd katholieken die in de vroege jaren 1870 op Feijenoord woonden, bestond meer dan de helft uit vlottende poldergasten. Woningbouw was er nauwelijks en ondernemers verwachtten dat het merendeel der polderwerkers vroeger of later wel weer huiswaarts zou keren. Rotterdam was typisch een stad van vlottende werkers. Er waren bijvoorbeeld de 'logeergasten' uit de binnenstad: ambtenaren, militairen, studenten, losse werklieden en dienstbodes die in de stad een tijdelijke betrekking vonden en weer doorreisden als zij elders een betere baan vonden. Op Feijenoord behoorden ook beambten in dienst van haven- en spoorwegondernemingen tot de vlottenden. Zij waren trouw aan hun onderneming, gedisciplineerd en gingen goed gekleed. Zij vermeden doorgaans contacten met de ongeschoolde arbeiders en haastten zich na gedane arbeid naar de pontjes over de Maas om Feijenoord weer gauw te verlaten. Maar het overgrote deel van de vlottenden, de poldergasten, verbleef tot aan de winter op Feijenoord en reisde dan huiswaarts. In het volgende voorjaar verschenen zij weer.

Het poldervolk werkte in dienst van ontginningsmaatschappijen die werkzaamheden als spit- en graafwerk en het opzetten van beschoeiingen organiseerden. De polders op Zuid werden op rudimentaire wijze gecultiveerd en daarna geschikt gemaakt voor be-

bouwing. Vervolgens konden bedrijven havens laten graven of spoorwegemplacements en scheepswerven aanleggen. Na het polderwerk werden de arbeiders in dienst genomen van deze nieuwe bedrijven. De eerste industriearbeiders van Feijenoord waren voormalige poldergasten. Zo liet Bartel Wilton - oprichter van Wilton-Feijenoord - eerst de Brabantse polderwerkers het graafwerk verrichten voor de aanleg van zijn werf te Delfshaven, om hen vervolgens als bikkers of schilders in dienst te nemen. De vlottende arbeiders op Feijenoord vormden een herkenbare, ongedisciplineerde groep. Zij kenden geen geregelde huisvesting en woonden meestal in houten noodketen. Werd de kans op vast werk groter, zoals dat het geval was bij Wilton, dan stelde een haven- of spoorbaas vaak een pakhuis ter beschikking. En dat was al een hele vooruitgang. De noodketen zagen er zeer wanordelijk en onverzorgd uit. Gewoonlijk werd een keet bewoond door een vijftiental poldergasten, een toezichthoudende 'putbaas' en vaak nog een vrouw. Zij was meestal de vrouw van de putbaas en droeg de zorg voor de was, het eten en de reparatie van kleding. Polderwerkers waren 'ruwe en robuuste kerels uit Brabant' onder wie al sterke knapen waren van nauwelijks dertien jaar oud.

Een met name bekend gebleven putbaas was Adriaan de Block. Het Brabantse ontginningsbedrijf Van Hattem had hem als 27jarige naar Feijenoord gestuurd. Zijn keet vormde geen uitzondering op de zojuist geschetste toestand. Op strooien bedden, die slechts één maal per jaar werden verschoond, lagen de poldergasten naast elkaar als haringen in een ton. De vloer was een modderpoel. Laarzen en klompen stonden naast de bedden maar sommigen hielden hun schoeisel ook 's nachts aan. Met vochtig weer was het stro kletsnat en onder de dekens kon het krioelen van de vlooiën. Toch waren de keten bij Van Hattem luxueus in vergelijking met minder welgestelde firma's. In veel keten, zo gingen de verhalen, zouden mannen op winterse morgens wakker worden onder een laag van vijftien centimeter sneeuw. Maar de polderwerkers klaagden niet veel. Ze beschikten immers over geld en werk zaken die in Brabant schaars waren. Ook Adriaan de Block was tevreden over zijn situatie. Hij at iedere middag warm - terwijl de andere gasten 's avonds pas eten kregen - en met zijn vrouw beschikte hij over een kleine afgesloten ruimte die enige privacy waarborgde. Ook was hij tevreden met zijn inkomsten. Hij verdiende op een werkdag van veertien uur zo'n 35 stuivers en had elke dag ruim twee uur pauze. Dat laatste was voor de poldergasten een zeldzaamheid. De vrouw van De Block was in dienst van de keet en niet van de firma. De poldergasten betaalden haar wekelijks dertig cent voor haar diensten. Gemiddeld had een gast ongeveer f 3,50 per week nodig voor levensonderhoud. De rest van het geld werd vaak naar huis gestuurd. Men at zo goedkoop mogelijk. Meestal waren er aardappelen met 'watersaus': een half pond boter aangelengd met water. Soms was er ook buffelspek, een zeer goedkoop vleesprodukt. De Block vertelde bij een enquête: "Buffelspek smaakt erg garstig, want er lopen van die gele en rode strepen door, maar als men honger heeft gaat het toch naar binnen. Als ik het voor het kiezen had nam ik liever Hollandse spek."

Bijna zonder uitzondering waren de poldergasten analfabeet. Alleen de putbaas moest kunnen lezen om de uitbetalingen te verrichten en zijn boekhouding bij te houden. Omdat het overgrote deel katholiek was, kregen zij 's zondags van De Block vrijaf voor hun godsdienstplichten. Dat wil niet zeggen dat de werkers ter kerke gingen.

Kerkbezoek was op Feijenoord niet bijster populair. De zondag was in de praktijk een rust- en speeldag. Alhoewel De Block het zedelijke peil van zijn arbeiders prees - ze zouden niet drinken en goede katholieken zijn - hadden niet alle gasten een goede naam. Sommige keten werden bevolkt door ruwe drinkebroers en waren daarom berucht. Eén pakhuis met polderwerkers aan de westkant van de werf van Wilton werd in de volksmond 'de Jeneverkade' genoemd. Zelfs overdag behoorde de fles tot de vaste attributen van menige poldergast. Bekend was ook dat ze praatgraag waren en van vloeken, grappen en grollen hielden. Indien de keet werd ingeruild voor het meer permanente pakhuis, ontstond al ras een 'Brabantse' sfeer. Kippen en varkens drentelden over de kades en de werven. De poldergasten leefden in wat heet een familiaal-communale wereld. Zij deden alles gezamenlijk. Niet alleen werd het eten gemeenschappelijk ingekocht en genuttigd, ook andere zaken werden gedeeld. Zo kocht men fietsen voor gezamenlijk gebruik. Groepjes arbeiders sprongen op vrije dagen op de fiets om naar de geboortestreek te gaan.

Het waren juist deze nomadische arbeiders die bij velen de sfeer van onveiligheid op Feijenoord versterkten. Inbraak en diefstal waren aan de orde van de dag en ook pastoor Gompertz voelde zich meermalen bedreigd. Hij bewapende zichzelf met een geladen pistool dat hij onder zijn toog verborg en kocht twee grote waakhonden. Zijn kerkje leek immers een verleidelijk doelwit van onverlaten. Geheel ongelijk had hij niet. In het najaar van 1881 werden bijvoorbeeld de misdienaarkleden gestolen.

De spoorwegen

Op Feijenoord werden het wonen en het werken zoveel mogelijk gecombineerd. Wegen en straten waren breed opgezet zodat er verzonken railsposen in pasten voor het verkeer naar de havens, vemen en goederenstations. Omstreeks 1900 was rondom het Stieltjesplein een woongebied verrezen dat volgens Van Ravesteyn "schuilging achter een wirwar van grauwe arbeidersbuurten, doorsneden door spoor- en tramwegen." En dat was al een grote verbetering. In 1876 was de situatie veel slechter. Rogier noemde het gebied "een woestijn van handelsterreinen, pakhuizen, loodsen, kantoren en stijlloze blokken werkmanswoningen." Uit de memorialen van de katholieke parochie, een belangrijke bron voor de kennis van Feijenoord, maken we op dat het merendeel van de katholieke arbeiders die zich er vestigden bij de Staatsspoorwegen werk vond.

In het laatste kwart van de negentiende eeuw nam het treinverkeer een geweldige vlucht. Tal van elkaar beconcurrerende spoorwegondernemingen maakten grote winsten en voorzagen Nederland van allerlei spoorwegnetwerken. Ook in het Plan Feijenoord werd een belangrijke rol toegekend aan het spoor. Er ontstond een enorm spoorweggebied tussen de Maas en het dorp IJsselmonde waar een station was gevestigd. Via Rotterdam en Feijenoord wilde men verbindingen realiseren met het zuidoosten - over Noord-Brabant naar Duitsland - en zuiden. Er ontstond een grote vraag naar personeel. De regio Rotterdam zou echter volgens de ondernemers geen goed spoorwegpersoneel kunnen leveren. Aan de nieuwe werklieden werden nauwelijks eisen van bekwaamheid gesteld. Wegwerkers, wisselwachters, laders en lossers moesten hun werkzaamheden maar in de praktijk leren. Het spoorbedrijf was bekend om zijn hiërarchische verhoudingen en discipline. Van het middenkader - conducteurs,

wegers, remmers, machinisten - werd daarentegen verwacht dat zij minstens onderofficieren in het leger waren geweest. Want, zo meende de directie, "als men van dien regel afwijkt, komt men in allerlei van soort menschen. Een onderofficier heeft veel boven anderen; hij heeft ordentelijk onderwijs genooten, hij heeft geleerd zijn gezag te handhaven, is door zijn dienst meer gewend aan orde en regel, is netjes op zijne kleeren, zoodat men verwachten kan betere conducteurs te krijgen dan van andere categorieën personen."

Ongeschoolde arbeiders kwamen veelal terecht in de diensten Weg & Werken en Tractie & Materieel. Men diende over een grote lichaamskracht te beschikken en goed gemotiveerd te zijn. De bedrijfsleiding moest weinig hebben van intellectuelen en veeleisende stedelingen. Van elke werkman werd "zedelijkheid, matigheid en orde, eene betamelijke houding en beleefdheid jegens het publiek, verdraagzaamheid jegens gelijken, en ondergeschiktheid jegens chefs" verwacht. Maar dit gehoorzame personeel vond men niet in Rotterdam. Het liefst recruteerde men personeel uit voormalige vaklieden of uit "niet al te domme boerenarbeiders". De dienst Weg & Werken toonde een uitgesproken voorkeur voor landarbeiders. Niet-stedelingen zouden de dienstregelingen vlekkeloos handhaven. Vooral arbeiders uit de Langstraat, rondom Kaatsheuvel en Waalwijk, en uit Zeeland waren zeer populair. Hun loyaliteit aan het bedrijf zou onbegrensd zijn. Ronselaars en koppelbazen werden erop uitgestuurd om ploegen van deze arbeiders te vinden. De directie hanteerde een patronagesysteem met recht op voordracht. Familieleden en kennissen konden zodoende elkaar aan werk helpen. Zo kon een nepotistisch systeem ontstaan waarvan een heuse 'dynastie van spoorwegbeambten' de kern was. Nepotisme en loyaliteit bleken voor de spoorwegen van groter belang dan de sociale omstandigheden. Nog in 1903 werd in een enquête opgemerkt dat de spoorwegen niet met hun tijd megingen en de 'sociale kwestie' geheel negeerden.

Ieder bedrijfsrisico werd afgewenteld op de individuele arbeider. Bij gerechtelijk vonnis was de werknemer wettelijk verplicht om toegebrachte schade, bijvoorbeeld bij ongelukken, zelf aan de benadeelde te vergoeden. Op grond hiervan werden zelfs gevangenisstraffen opgelegd naar aanleiding van bedrijfsongevallen. De kranten in de jaren tachtig en negentig getuigen van tal van gerechtszaken tegen spoorwegpersoneel. Het dictatoriale beleid van de maatschappij maakte de arbeiders geheel murw. Sociale protesten waren er vóór 1890 nauwelijks en ook pastoor Gompertz werd getroffen door de angst van de arbeiders voor de directie. In 1882 werd door de Tweede Kamer een staatscommissie benoemd die een enquête instelde naar de wijze waarop in Nederland de spoorwegen werden geëxploiteerd. Pastoor Gompertz nodigde zichzelf uit en kreeg van de commissie toestemming zijn beklag te doen over de arbeidsomstandigheden van de spoorarbeiders te Feijenoord. Aan dit sociaalbewogen betoog danken we veel gegevens over de katholieke 'vestigings', de arbeiders die permanent op Feijenoord gingen wonen. Volgens Gompertz behoorden de spoorarbeiders tot de armen. Hun lonen schommelden tussen de f 1,18 en f 1,25 per dag - dat was vaak nog minder dan de poldergasten verdienden. De werkdagen waren ellendig lang en onregelmatige diensten verstoorden het familiale en sociale leven. Net als in de haven waren werkdagen van vierentwintig uur geen uitzondering. "Een jonge man van 24 jaren doet op gewone dagen 12 uren dienst. Om de 14 dagen heeft hij een vrijen dag; om dien dag

evenwel te bekomen, moet hij van zondag 6 uur tot maandag 6 uur achtereen dienstdoen. Die man staat op een verlaten plaats en heeft te zorgen vóór 3 of 4 wissels, hij spreekt met niemand en ontvangt zijn maaltijd aan het wachthuisje. Zou het te verwonderen zijn als zulk een persoon eens zijn post verliet of in slaap viel". Maar er waren nog meer gevaren. Spoorren tramlijnen liepen kriskras door de woonwijken en maakten veel slachtoffers. Spelende kinderen liepen op Feijenoord constant gevaar. Getrouwde arbeiders lieten vaak hun vrouwen meehelpen. Zij werden slecht betaald, maar de gezinnen konden de extra inkomsten goed gebruiken. Gompertz hekelde het inzetten van vrouwen: "Nu heeft zich al het feit voorgedaan, dat zulke moeders in tweestrijd gebracht zijn geworden; aan de eene kant zijnde de zorg voor den kroost; aan de andere kant de verantwoordelijkheid voor den trein. Dat is, volgens mijn bescheiden oordeel, te gevaarlijk."

Ook kwam Gompertz op voor het recht op godsdienstoefening. De spoorwegmaatschappijen zouden dit met voeten treden. Zowel gelovige katholieken als protestanten zouden door hun chefs worden 'stijfgevloekt' als ze toestemming vroegen om naar de kerk te gaan. De ellendige werksituatie zou velen naar de fles doen grijpen en ook het 'maandag houden' - een oude Brabantse gewoonte bleek onuitroeibaar. Onder het motto "iedere zondag moet een maandag hebben" werd er 's maandags rond de werkplek gekletst, gekaart en gedronken. Gewerkt werd er dan natuurlijk niet. Deze oude traditie verdween aan het begin van deze eeuw. Gompertz was er niet tegen, maar zag de arbeiders liever ter kerke gaan. Zo verzochtte hij voor de commissie: "En wanneer de lieden den zondag niet vrij hebben, dan nemen zij in de week hun vrijen tijd." Collectief werd er dan 'luijer gewerkt', waardoor de arbeidsproductiviteit daalde en er meer tijd werd genomen voor gesprekken en borrels. Deze 'clandestiene' mentaliteit uitte zich ook op andere wijzen. In de verhoren voor de enquêtecommissie van 1882 deden hoger geplaatste beambten hun beklag over de arbeiders. Corruptie was aan de orde van de dag. Het personeel zou 'ruwen onverschillig' omspringen met goederen. Fooien zouden worden afgedwongen. Wagons werden niet gereinigd. Diefstal van vis, wijn, gedistilleerd en sigaren kwam op grote schaal voor. In haar conclusies sprak de commissie zelfs van regelrechte 'plunderingen'. De spoorarbeiders werden slecht betaald en zochten blijkbaar naar alternatieve mogelijkheden om hun bestaan te verbeteren. Deze clandestiene cultuur was echter niet beperkt tot het lagere personeel. Hogere beambten, zoals stationschefs, hadden officiële toestemming om naast hun werk handel te drijven ten bate van de eigen portemonnee. Een stationschef was allereerst het hoofd van een station, maar daarnaast ook vaak als agent aan een of andere handelsmaatschappij verbonden. Het kon een agentschap voor een veetransportbedrijf of een steenkolenmaatschappij zijn. Voor vrijwel alle diensten werden wel bijdragen verlangd.

De enquêtecommissie schrok wel enigszins van Gompertz' alarmerende berichten. Men was serieus bezorgd over de ontwrichting van gezinnen op Feijenoord. De notulist concludeerde dat "de spoordienst de beambten op den duur zal doen verwilderen en van hunne gezinnen doen vervreemden." Toch zette het relaas van de priester weinig zoden aan de dijk. De commissie was meer geïnteresseerd in wat het bedrijfsleven te vertellen had. Uiteindelijk werden bijvoorbeeld de lage lonen niet ter discussie gesteld. De voormalige boerenarbeiders verdienden immers volgens een commissielid genoeg:

"Mijne vraag is eigenlijk deze: zou dat loon, dat nu te weinig is voor Rotterdam en Feijenoord, niet voldoende zijn op het platteland?" Ook de spoorwegmaatschappij te Feijenoord was niet onder de indruk van Gompertz' optreden. In haar jaarverslag over 1882 werd er geen enkele melding van gemaakt. Men betreurde slechts dat de commissie geen aandacht had geschonken aan de sterkste kant van het bedrijf: het zou in Europa de meeste treinen voor het publiek laten rijden.

De kerk en de arbeiders

Pastoor Gompertz was afkomstig uit het bisdom Haarlem. Daar woei in het laatste kwart van de negentiende eeuw een progressieve wind. Dat blijkt bijvoorbeeld uit de benoeming van Petrus Mathias Snickers in 1877 tot bisschop. Deze was president geweest van het invloedrijke seminarie te Warmond. Hij was een intellectueel met veel belangstelling voor de problemen van de stedelijk-industriële samenleving. Paus Leo XIII benoemde hem in 1883 daarom tot aartsbisschop van Utrecht. Snickers had een afkeer van het clericalisme, het streven naar invloed van de geestelijkheid op de politiek. In plaats daarvan pleitte hij ervoor de gelovigen, ook de stadsarbeiders, meer te betrekken in de dialoog tussen kerk en samenleving. Hij had een grote sociale en sociologische belangstelling. Hij bestudeerde wetenschappelijke literatuur en was een kenner van het utopisme van Fourier en Saint-Simon. Ook de katholieke kerk diende volgens hem een antwoord te formuleren op de sociale kwestie, al was het maar om te voorkomen dat het socialisme oppermachtig zou worden. Er moesten bijvoorbeeld verenigingen komen waar de arbeider zijn stem kon laten horen.

Snickers was zelf een Rotterdammer. Hij werd geboren in 1816 als telg uit een bekende handelsfamilie. Zijn liefde voor Rotterdam stond buiten kijf. Brieven naar het Vaticaan over ethisch-sociale kwesties gingen steeds vergezeld van voorbeelden uit zijn geboortestad. De enorme groei van het katholieke volksdeel in zijn diocesis - van 222.150 katholieken in 1869 tot 368.753 in 1880 - schreef hij toe aan de immigratie van arbeidskrachten uit Brabant. In de steden zou echter sprake zijn van 'geruischloos afval' van het geloof. Er was een tekort aan priesters om huisbezoeken af te leggen. Berooide gezinnen hadden nauwelijks oog voor de kerk. Katholieke scholen waren te duur voor de beurzen van de arbeiders. Gemengde huwelijken waren eerder regel dan uitzondering. Snickers voorspelde dat de exploitatie van de Rotterdamse haven een stedelijke ontwikkeling op gang zou brengen die zijn weerga in Nederland niet kende. Daarom dienden de priesters zo spoedig mogelijk de afstand tussen hen en de nieuwe katholieken te verkleinen. Bij menig pastoor leidde dit tot grote verwarring. Velen wilden niets weten van arbeidersverenigingen en waren evenmin geïnteresseerd in de van het platteland afkomstige katholieken. Zo hekelde pastoor Krul, de opvolger van Gompertz, het peil van zijn gelovigen en liet hij keer op keer weten liever naar het welgestelde Noordereiland te verhuizen. Pastoor Van Etten van Delfshaven sloot zich in de jaren tachtig zelfs elke dag in zijn pastorie op, uit onverholen afkeer van de 'verwilderde' fabrieksarbeiders.

Ook de sociale priester Gompertz werd door zijn Rotterdamse collega's alleen maar tegengewerkt. Zijn brieven werden niet beantwoord. Men 'vergat' hem voortdurend uit te nodigen voor parochieel overleg. Zijn opvattingen werden openlijk aangevallen. Een

verkleining van de kloof tussen de clerus en de gelovigen had volgens velen een lagere status van het priesterambt tot gevolg. In oude Hollandse katholieke kernen was de priester vaak gewend met feodale hand voor de zielen te zorgen. In Delfshaven bijvoorbeeld zat er zo een: "Zonder complimenten naderde pastoor Steenvoorden dan de legerstede, waar hij zijn kerkmeester uitgestrekt wist, porde hem met zijn eeuwige wandelstok zeer onzacht wakker en bulderde zijn instructies. Er viel niet met hem te redeneeren. Twist kreeg hij niet omdat hij alle tegenspraak, protest of bedenking radicaal negeerde. "

Ludovicus Gompertz

Gompertz was een gunstige uitzondering op deze regel. Ludovicus Petrus Abel Gompertz werd in 1836 te Amsterdam geboren in een middenstandsfamilie die tot de gegoede katholieke burgerij behoorde. Op 26-jarige leeftijd werd hij tot priester gewijd en liet toen al zijn voorkeur blijken voor een parochie in een van de grote steden. Van 1870 tot 1876 was hij werkzaam als kapelaan in de beroemde huiskerk 'Het Haantje' te Amsterdam, op de hoek van Heintjehoeksteeg en de Oudezijds Voorburgwal. Hier verrichtte hij zijn pastorale werk te midden van multi-religieuze of juist ongodsdienstige zeelieden, arbeiders, paupers en hoeren. Die ervaring maakte hem uitstekend geschikt voor een stadsparochie die in het Rotterdamse havengebied zou moeten worden opgericht. Tijdens een retraite te Warmond in 1875 maakte Gompertz er geen geheim van te willen werken met de spoorwegarbeiders onder wie zich zoveel katholieken bevonden. Bovendien, vertelde hij, was hij al ruim veertien jaar kapelaan terwijl hem was beloofd dat hij binnen tien jaar een benoeming tot pastoor zou krijgen. Gesteund door Snickers, die wel wat in hem zag, werd hij aangesteld als 'bouwpastoor' en naar Feijenoord gestuurd om te rapporteren over de daar aanwezige katholieken. Hier constateerde hij dat Feijenoord echter nauwelijks katholieken herbergde. Hij trof een handjevol katholieke arbeiders in de Fabriek Feijenoord en vond enkele families in Hillesluis en Barendrecht. Toch stond er volgens de rapporteur veel te gebeuren. Het aantal 'vlottenden' nam snel toe en sommigen van hen kerkten al in Kralingen, Rhoon en Dordrecht. Daartoe dienden de gelovigen wel enorme afstanden te overbruggen: reistijden van ruim twee uur waren geen uitzondering.

Aanvankelijk was het bisdom de opvatting toegedaan dat de nieuwe katholieken dienden op te gaan in de parochie van Kralingen. Ook Gompertz mocht logeren in de Kralingse pastorie. Maar al ras bleek dat van vereniging van Kralingse en Feijenoordse katholieken geen sprake kon zijn. De talrijke conflicten tussen de stedelingen en de 'lompe lui' uit Brabant deden Gompertz beseffen dat Feijenoord een eigen parochie en kerkgebouw diende te krijgen. Op 29 september 1875 gaf de Haarlemse bisschop toestemming grond aan te kopen van de RHV, waarop een houten noodkerk kon worden gebouwd. Gompertz sloot een contract af en kreeg de mogelijkheid om tot 1 oktober 1888 een stuk grond te gebruiken aan de Roentgenstraat. Vóór die datum moest er op Feijenoord een echte kerk verrijzen. Gompertz vond hulp bij een Kralingse smid die met een bootje op en neer pendelde tussen Kralingen en Feijenoord om bouwmaterialen en gereedschap te vervoeren. Gompertz stelde ondertussen een lijst op van tweehonderd welgestelde katholieken en verzocht hen geld over te maken voor de bouw van de kerk. In de herfst van 1876 was het houten kerkje al gereed gekomen en

op 21 oktober vond de officiële inzegening plaats van de kerk en de nieuwe parochie van de H.H. Martelaren van Gorcum. De parochie omvatte het gehele havengebied, dat wil zeggen Feijenoord, IJsselmonde, Ridderkerk, Charlois en delen van Katendrecht en Barendrecht.

De kersverse pastoor had nauwelijks publiek bij zijn inzegening. Behalve de Rotterdamse deken en de pastoor van Kralingen waren er slechts 'eenige weinige leeken'. Erg solide was het kerlge ook niet. In de loop der jaren liep het veel schade op door zwaar weer en de vele overstromingen. Evenmin steeg de religieuze belangstelling erg hoog. De missen werden slecht bezocht, een jongenskoor kwam niet van de grond en ook de catechismus bleef ongelezen. In juli 1877 kreeg Gompertz bezoek van zijn Haarlemse bisschop. De rederszoon voelde zich "direct op zijn gemak" en preees Gompertz voor zijn zware werk. De pastoor bleek snel contacten te kunnen maken. Hij verleende dispensatie voor gemengde huwelijken onder goedkeurend oog van Snickers - en had zich mede daardoor bij de lokale bevolking geliefd gemaakt. Ook Gompertz' directe manier van praten en zijn alledaagse leefstijl - hij woonde in een rommelige pastorie waar kippen en twee honden rondliepen en onderhield zijn eigen moestuin - maakten hem bij uitstek geschikt om te midden van de katholieke poldergasten de kerk te vertegenwoordigen.

De katholieke gemeenschap

Cruciaal voor het katholieke leven op Feijenoord bleken de gemengde huwelijken. In zijn rapport over 1878 schreef Gompertz dat er in dat jaar 24 gemengde huwelijken hadden plaatsgehad. In twaalf gevallen werd besloten de kinderen een katholieke vorming te geven, elf maal werd gekozen voor een protestantse en in een geval werden de kinderen gemengd opgevoed. Katholieken en protestanten integreerden snel op Feijenoord. Tien jaar later, in december 1888, gaf de pastoor de volgende statistieken van zijn parochie: 1567 parochianen, 405 gezinnen, 92 gemengde huwelijken, waarvan 32 gezinnen de kinderen niet meer op katholieke wijze grootbrachten, en zeven 'hokpartijen'. De gemengde huwelijken hadden in ieder geval tot gevolg dat Gompertz zich niet louter inzette voor de katholieke arbeiders. Ook had hij goede banden met de protestantse notaris, de huisarts en de archietbeheerder. Gompertz ontpopte zich tevens als amateur-historicus en schreef enkele kerkhistorische artikelen.

Het grote aantal gemengde gezinnen maakte de stichting van een katholieke school niet eenvoudig. Gompertz ondernam enkele pogingen - om een bewaarschooltje te stichten, maar deze mislukten. Ook een poging een gemengde bewaarschool op te richten liep op niets uit, omdat de niet-katholieke ouders geen belangstelling toonden. Gompertz hield zich niet alleen met de ziel van de gelovigen bezig. Hij had grote aandacht voor goede huisvesting. Hij liep bij aannemers, bouwflrma's en grondexploitanten de deur plat en poogde het bouwtempo op te voeren. Ieder opgeleverd huis werd uitvoerig genoteerd in zijn memorialen. Zo horen we dat er in 1880 slechts 25 huizen gereed kwamen. Gompertz was mogelijk zo gedreven omdat ook zijn eigen huisvesting in de pastorie te wensen overliet. De noodkerk en pastorie stonden volledig ingeklemd tussen huizen, loodsen en pakhuizen. Het bouwen ging maar door en op een goede dag kon Gompertz zijn pastorie niet meer door de achterdeur verlaten omdat men er pal vóór

een loods had geplaatst. Door zijn keukenraam kwam haast geen licht meer naar binnen. Gompertz legde veel huisbezoeken af, niet alleen om zijn gelovigen te leren kennen, maar vooral ook om hun aanwezigheid te registreren. De katholieke kerk had lange tijd geen goed registratiesysteem en statistische gegevens waren afhankelijk van notities van priesters. Zo noteerde hij waar katholieken huisden, welk werk zij verrichtten en hoe hun levensomstandigheden waren. Die waren in veel gevallen niet al te best en Gompertz uitte dan ook zijn klachten voor de enquêtecommissie van 1882.

Geldgebrek bleef wel het grootste probleem voor de parochie. De pastoor was aangewezen op steun van zijn familieleden en van bemiddelde Rotterdamse katholieken. Collectes in de zondagnis werden vaak overgeslagen om de beurs van de lokale bevolking te ontzien. Ook het huren van de kerkbanken werd steeds minder populair. Nog in 1894 klaagde de nieuwe pastoor Krul over de schulden die parochianen hadden vanwege het niet betalen van de bankhuur. Het merendeel van de Rotterdamse pastoors beschouwde Gompertz als een vreemde eend in de bijt. Zo verhinderde men lange tijd dat katholieke Feijenoorders op Crooswijk werden begraven. Pas in 1885, tien jaar na zijn benoeming, werd Gompertz opgenomen in de Rotterdamse pastoorscommissie.

Geleidelijk echter groeide Gompertz' faam te Feijenoord. Zijn inspanningen voor de spoorweg-enquêtecommissie en zijn gemoedelijke omgang met de lokale bevolking deden zijn populariteit toenemen. Die steun uitte zich ook in een toenemend kerkbezoek. De zondagsnissen werden steeds beter bezocht en het aantal mensen dat geen pasen vierde voor katholieken de graadmeter van kerkelijkheid bij uitstek - daalde eind jaren tachtig flink. Rond 1890 bestond de katholieke parochie van Feijenoord vooral uit onbemiddelde arbeiders die volgens Rogier hun pastoor als "een heilige vereerden". De zondagochtend werd dankzij hem het moment waarop de katholieke Feijenoorders elkaar in een ritueel ontmoetten. Deze tendens werd nog eens versterkt toen in de jaren negentig beperkingen werden opgelegd aan de zondagsarbeid. Toch kan men niet spreken van een bloeiend religieus leven op Feijenoord. Religieuze verenigingen, bedevaarten, gastvieringen door Franciscanen of Capucijnen, zangkoren en catechismusbijeenkomsten waren er tot aan Gompertz' vertrek nauwelijks. Hij had pas een eerste basis gelegd voor een sociale infrastructuur vanwaaruit een katholieke identiteit nog diende te groeien.

In 1884 werd Gompertz benoemd tot de officiële priester van Feijenoord. Er kon nu grond worden aangekocht voor de bouw van een reguliere stenen kerk. Een jaar later werd onder het toeziend oog van circa 250 katholieken de eerste steen al gelegd. De inwijding van het noodkerkje in de Roentgenstraat had heel wat minder publiek getrokken. Op 12 juli 1886 ging Gompertz voor in de eerste eucharistieviering in de nieuwe kerk aan het Stieltjesplein. De neo-gothische kerk, gebouwd in het centrum van Feijenoord en gericht naar de passagiersbrug over de Maas naar het Noordereiland, was een eenvoudig bouwwerk. Ook de inrichting van de pastorie was sober. De oude noodkerk werd nog opgeknapt en ingericht als schoolgebouwtje. Maar het schooltje bleek weinig succesvol. Op last van de Commissie van Toezicht op het Lager Onderwijs moest de school haar deuren te sluiten omdat het gebouw niet zou voldoen aan de

geldende regels. Na twintig jaar immigratie had Feijenoord nog steeds geen betaalbare katholieke school. Desondanks kwam er schoorvoetend een katholieke cultuur van de grond. De zondagsdiensten werden steeds drukker bezocht en tijdens kerkelijke feestdagen was het gezellig druk op en rondom het Stieltjesplein.

Rotterdam putropolis

Pastoor Gompertz had weinig op met de toenmalige ondernemers, in het bijzonder Mees & Pincoffs' RHV en de spoorwegbedrijven. Pincoffs stond bekend als een harde ondernemer, een exponent van het zogenaamde Manchester liberalisme. Zijn RHV bracht dit in het havengebied van Rotterdam in de praktijk. Het katholieke blad *De Maasbode* was een van de felste critici van dit liberale kapitalisme van Pincoffs en de zijnen. De Rotterdamse advocaat B.G.F. Oldenkott trok in commentaren van leer tegen Pincoffs en Mees. Hij verfoeide hun werkwijze in zijn populaire column *Potloodstreepjes*. Hier noemde hij het Rotterdam van Pincoffs een 'Putropolis': een stad vol rottigheid en ellende. Maar ook persoonlijke grieven speelden er een rol bij. Oldenkott was door Mees na een conflict uit het middenstandsbankje Onderling Krediet gewerkt. Gompertz had regelmatig met Pincoffs' collega Mees te maken. Onderhandelingen met Mees over het noodkerkje, de hoge grondprijzen en de werkomstandigheden van de arbeiders op Feijenoord verliepen in een grimmige sfeer. De RHV had geen enkel begrip voor goede huisvesting - zij had ook de loods tegen Gompertz' pastorie aan laten bouwen en behandelde de arbeiders als 'slaven'. Maar in 1879 kwam er een einde aan het zo gehate beleid van de RHV. Door fraude en schulden ging zij ten onder. Vooral Pincoffs zou zich schuldig hebben gemaakt aan fraude en ontduiking. De Afrikaansche Handelsvereniging, de moedermaatschappij van de RHV, had haar eigen kapitaal opgegeten door stelselmatige boekhoudfraude en wisselruiterij. Pincoffs vluchtte naar de Verenigde Staten en Mees, die niet op de hoogte zou zijn geweest, bleef vertwijfeld achter. De kritiek op de RHV uitte zich daarna soms in anti-semitische termen. Pincoffs was een jood en volgens Mees verschilde "een jood daarin van een christen dat hij geen hoger beginsel kent".

In ieder geval gaf dit schandaal Gompertz de overtuiging dat hij het bij het rechte eind had gehad. Op 12 mei 1879 schreef hij verheugd in zijn memorialen dat de twee dic-tators "als oplichters gevluht" waren. Hij stelde de RHV verantwoordelijk voor de abominabele situatie waarin zijn parochie en Feijenoord verkeerden. Het monopolie van de RHV had geleid tot "eene onberekenbare ramp en bedreiging van de parochianen". De restanten van de RHV werden voor vier miljoen gulden overgedaan aan de gemeente Rotterdam, die zich in 1882 ook alle voormalige bezittingen van het bedrijf toe-eigende. De gemeente had overigens lang getreuzeld met de overname van de RHY. Die was immers in strijd met de heersende liberale beginselen. Het enige gemeentelijke bedrijf tot dan toe was de waterleiding.

Sinds de gebeurtenissen van 1879 betrok ook Gompertz de gemeente vaker bij zijn werk. De overheid had immers tot taak, zo meende hij, de asociale uitwassen op het gebied van arbeid en huisvesting tegen te gaan. Ongebreideld ondernemerschap leidde slechts tot uitbuiting en slavernij, zo merkte hij op: "Daarom zou het eenige radicale middel zijn, dat de Staat de exploitatie van zijne spoorwegen niet toevertrouwde aan

eene particuliere maatschappij." Haven- en spoorwegbedrijven zouden tegenvallende winsten afwentelen op individuele arbeiders door hen te lang te laten werken voor een te laag loon. De lange werkdagen zouden bovendien de veiligheid van het treinverkeer benadelen: "Want ik moet bekennen dat ik, die de toestanden goed ken, wel eens huiver als ik de wissels passeer."

Gompertz schrok er niet voor terug ook zijn eigen bisdom te kritiseren. Hij liet weten dat de kerkelijke armenzorg onvoldoende was. Lege armenkassen werden niet aangevuld en de verstedelijking had geleid tot straatarme parochies. Daarom was hij onophoudelijk op zoek naar financiële steun van welgestelden. Ook wendde hij zich tot burgerlijke armbesturen en pleitte in pastoorsvergaderingen voor nieuwe hulpfondsen voor armen en zieken. In 1879 schreef hij de Rotterdamse pastoors en zijn bisschop dat als er geen geld kwam, het socialisme spoedig wortel zou schieten onder de arme katholieken. Maar de Feijenoordse pastoor had weinig succes. In 1883 werd zijn patroon, bisschop Snickers, tot aartsbisschop van Utrecht benoemd. Snickers' zetel te Haarlem werd nu ingenomen door de conservatieve prelaat C. Bottemanne, die van geen enkel modernisme wilde horen, ook niet als het van zijn priesters afkomstig was. Hij liet Gompertz weten een overplaatsing voor hem in gedachten te hebben. Ook uitte Bottemanne zijn kritiek op het feit dat Gompertz geld inzamelde in gebieden die buiten zijn parochie waren gelegen. De priester was zijn steun uit Haarlem dus kwijt.

De sociale rol van de kerk

Ludovicus Gompertz was voor 'zijn' katholieken veel meer dan louter zielzorger. Hij was een sociaal bewogen man, opgegroeid en als priester geschoold in een stedelijk-industriële samenleving. Hij zette zich volledig in voor het welzijn van de parochianen. Maar het harde leven te Feijenoord eiste ook voor hem zijn tol. Hij kreeg steeds meer lichamelijke klachten en raakte aan het bed gekluisterd. Sinds 1888 beschikte hij over de hulp van een kapelaan die hem ook tijdens zijn ziekbed bijstond. Op 15 juli 1890 overleed Gompertz aan een hartkwaal. In de memorialen merkte kapelaan Wouters op dat het gerucht van Gompertz' dood zich als een lopend vuurtje door de stad verspreidde. Want "wie kende hem niet?" Volgens Wouters had Gompertz een uiterst moeilijke taak "op het zoo jeugdige Feijenoord" glansrijk volbracht. Een stoet van maar liefst elf rijtuigen trok op 19 juli van het Stieltjesplein naar de katholieke begraafplaats te Crooswijk. Hoewel Gompertz nog vlak voor zijn dood gesmeekt had om een begrafenis met "weglating van praal en luister", kreeg hij toch een opvallend eerbetoon.

Na de dood van Gompertz kwam de groei en bloei van Feijenoord pas goed op gang. Telde hij in 1877 nog een kleine zeshonderd katholieken en bij zijn dood in 1890 ruim 1700, in 1897 overschreed de parochie al de vierduizend. Naar mate zich meer bedrijven op Feijenoord vestigden, nam ook het aantal katholieken toe. Nog altijd kwamen zij vaak in groepen of families op Rotterdam-Zuid af. Zo kwamen in de jaren negentig veel gezinnen naar Feijenoord na de verhuizing van de margarinefabriek van Van den Bergh uit Oss. De opvolger van Gompertz, pastoor Cornelis Henricus Leonardus Krul, was van een volstrekt ander kaliber dan zijn voorganger. Bij Krul bespeuren we geen enkel sociaal besef of sympathie voor de gelovige arbeiders van Feijenoord. Krul was zelfs een beetje afkerig van de 'werkman' en verkoos liever de

meer welgestelden van het Noordereiland. Hij hekelde het feit dat zijn parochie vooral armoedzaaiers binnen haalde "die kosteloos dienden te worden aangenomen". In ieder geval had de kerk 's zondags voldoende gelovigen in huis, zodat Krul zich kon richten op de zondagsvieringen.

Dankzij de inzet van Gompertz ontstond er in het nauwelijks ontgonnen havengebied van Feijenoord voor het eerst aandacht voor de arbeidsomstandigheden en de huisvesting van de onderklasse. De gemeentelijke overheid onthield zich van inmenging en bedrijven hadden te weinig oog voor het lot van de 'boerenarbeiders'. De Rotterdamse notabelen hadden zelfs angst voor die grote, onbeheersbare arbeidersmassa. Wat dat betreft is er op Feijenoord nog niet zoveel veranderd. Nog altijd heerst er een zekere angst voor de migrantenbevolking van Zuid. Maar nu zijn het niet langer de katholieke arbeiders voor wie men op de hoede is. De dreiging lijkt nu uit te gaan van de islamitische 'boerenarbeiders'. Als er ooit een 'nieuwe Gompertz' opstaat, zou het wel eens een imam kunnen zijn. De kerk aan het Stieltjesplein heeft inmiddels plaats moeten maken voor een bejaardentehuis. Opnieuw kerken de katholieken van Feijenoord vandaag in een klein noodkerkje, iets verderop, vlak bij het Poortgebouw van Pincoffs.

Gebruikte archieven en literatuur

- * L.P.A. Gompertz, *Liber Memorialis*, 1875-1890.
- * C.H.L. Krul, *idem*, 1890-1902. J.L. Wouters, *idem*, 1890.
- * G.C. Bongaerts, *Notulen pastoorvergadering dekanaat Rotterdam*, 1872.
- * *Boeken Inschrijvingen & Aangiften van de RK Begraafplaats te Crooswijk*, 1890.
- * *Enquête omtrent de exploitatie der Nederlandsche Spoorwegen, commissieverlag zittingsjaar Tweede Kamer*, 1882-1883.
- * *Verslag van de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen over het jaar 1882*, Utrecht 1882.

- * Benjamin, *Rotterdam bij dag en bij nacht. Lotgevallen eener Rotterdamsche familie*, 2 delen, Rotterdam 1877-1878.
- * J. Berkhout, *De bruggen naar heden en verleden. Honderd jaar Feijenoord en Noordereiland*, Rotterdam 1984.
- * Pit Dehing, *'Bene soort van dynastie van spoorweg-beambten'. Arbeidsmarkt en spoorwegen en Nederland 1875-1914*, Hilversum 1989.
- * Theo Derksen, *Honderd jaar Kerk Stieltjesplein 1876-1976*, Rotterdam 1976.
- * P.A.C. Douwes, *Armenkerk. De Hervormde Diaconie te Rotterdam in de negentiende eeuw*, Rotterdam 1977.
- * Jacques Giele, "Het harde leven van de polderwerkers", in *Arbeidersleven in Nederland 1850-1914*, Nijmegen 1979.
- * A.Th.C. Kersbergen, *Katholiek Kralingen in de loop der tijden*, Rotterdam 1947.
- * W.F. Lichtenauer, "Een zedenbeeld uit het Rotterdam voor de opkomst van de wereldhaven", in *Opstellen, aangeboden aan dr. FHK Kossmann*, Den Haag 1958.
- * J.C. Okkema, "Inleiding" van de *Inventaris van de archieven van o.L. V. van Lourdes en de H Martelaren van Gorcum 1875-1973*, Rotterdam 1981.
- * B.J. Post, *Losse bladen uit het bisdom Haarlem*, Leiden 1976.

- * L.J.C.J. van Ravesteyn, *Rotterdam in de achttiende en negentiende eeuw*, Schiedam 1974.
- * L.J. Rogier, *Geschiedenis van katholiek Delfshaven*, Haarlem 1930. Dezelfde, *Rotterdam in het derde kwart van de negentiende eeuw*, Rotterdam 1953.
- * Dezelfde, "Bijdrage tot de historische sociografie van katholiek Delfshaven", in *Haarlemsche Bijdragen*, 1957, p. 294-304.
- * G. Scheerder, *Kroniek van een Rotterdamse parochie: De Wijnhaven 1849-1929*, Amersfoort 1984.
- * T.J. Stieltjes, "De spoorweg en havenwerken te Rotterdam en op Feijenoord", *Tijdschrift van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs*, 1878, p. 358-360.
- * G. van Veldhuizen, *Een eeuw Rotterdamse volkswijk*, Baarn 1958.
- * J. Vlasblom, *Rondom de oude kerk van Charlois*, Rotterdam z.j.
- * B. Voets, *Bewaar het toevertrouwde pand. Het verhaal van het bisdom Haarlem*, Hilversum 1981.
- * R. Waardenburg, "Rotterdam in de jaren 1880-1900. Een nieuw tijdperk in de bevolkingsgroei en woningbouw", *Rotterdams Jaarboekje*, 1968, p. 262-301.
- * G.J.M. Wentholt, *Een arbeidersbeweging en haar priesters. Het einde van een relatie*, Nijmegen 1984.
- * Adriaen van de Werff, "De Zuiderspoorweg", *Kroniek* 67-68 (1989), p. 1-3.