

Rotterdam is een Nederlandse stad aan de rijnmond in de provincie Zuid-Holland. Met een knipooog naar een andere wereldhavenstad wordt het ook wel 'New York aan de Maas' genoemd. Evenals deze metropool heeft Rotterdam een opvallende skyline waaraan al menige toerist het hart verloor. Maar degene die echt trots zijn op hun Rotterdam zijn haar inwoners. Met het inwonertal van een kleine 600.000 mensen bezet de stad, na Amsterdam, de tweede plaats als grootste stad van Nederland. Het is strategisch gelegen aan de Nieuwe Maas, waarin de Rijn en de Maas zich verenigen en stroomafwaarts via de Nieuwe Waterweg uitmondt in de Noordzee. De Nieuwe Maas verdeelt de stad in 'Noord' en 'Zuid', hetgeen ook een verschil in cultuur tussen de twee stadsdelen in de hand heeft gewerkt. U als enthousiast bezoeker zult hiervan weinig merken, daar een gezonde trots overheerst.

Alvorens u besluit de specifieke kenmerken van deze stad nader te bekijken, kunt u zich inleven met Panorama Rotterdam. Dit grootste schilderij ter wereld meet een lengte van 45 meter en een hoogte van 5 meter. Meer dan 100 liter, -speciaal uit Bulgarije ingevlogen-, olieverf, laten u Rotterdam beleven zoals u vanaf het meest gunstige punt in de stad niet zou kunnen. Wij nemen u graag mee in de droom van een kunstenaar die, komende vanuit een andere cultuur, deze unieke plek in de wereld op een bijna buitenaardse wijze heeft leren kennen en waarderen.

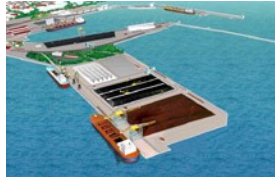
Voor Joop Roozenburg, de geestelijk vader van dit concept en de initiatiefnemer tot uitvoering ervan, was het creëren van dit fraaie virtuele vergezicht een doel op zich. Het moest een trekpleister worden voor bezoekers van zijn 'Wascircus', een al even unieke locatie met een bijzondere methodiek voor het wassen zonder krassen van alles dat wielen heeft. Al snel kreeg Panorama Rotterdam een speciale betekenis als promotieproject voor de stad en het bedrijfsleven. Voor de Schilder zelf werd het schilderij een middel om de stad 'te zien'. Niet alleen door te kijken, maar deze vooral te voelen. Maakt u kennis met Zdravko Kozev, en 'zie' Rotterdam door de ogen van een Bulgaarse kunstschilder.

De geboorte van een droom...

Een toevallige ontmoeting in de zomer van 2002 tussen Joop Roozenburg en Zdravko Kozev was het begin van een hartstochtelijke vervulling van twee dromen. De droom van Joop om 'zijn' Rotterdam te visualiseren voor generaties na hem. En de droom van Zdravko om zijn talenten te kunnen ontwikkelen in een omgeving waar deze naar waarde zou worden geschat. Zdravko was er al vroeg van overtuigd, dat zijn passie voor het schilderen en de wens om dit hem geschonken talent waardig te gebruiken, de belangrijkste ingrediënten waren voor het leven van zijn dromen.

De nu .. jarige Zdravko voelde dat 'kunst' zijn toekomst zou worden, maar had nog geen idee van de vorm waarin deze zich zou manifesteren. Naast het schilderen, was het maken van sculpturen een andere bezigheid met veel voldoening. De kunstacademie in Sofia werd de basis van zijn ontdekkingsreis. In het toen nog communistische Bulgarije, volgde hij aan deze academie een zesjarige opleiding, gevolgd door een vijfjarige opleiding als kunstschilder. Het studeren was binnen die regeringsvorm nog gratis, en het niveau van onderwijs ervoer Zdravko als 'beter' in vergelijking met de huidige situatie. Thans zijn de kosten voor studeren vaak onhaalbaar voor de meeste getalenteerde Bulgaren. Dankzij de kansen die Zdravko heeft gekregen...en benut, kunnen ook zijn kinderen nu in Nederland studeren, hetgeen anders vrijwel ondenkbaar zou zijn geweest.

Impressie van de Port of Bourgas / Bulgarije



Stad van 'een zee van licht'

“Ik zag Nederland voor het eerst in de winter van 2002 toen ik arriveerde tijdens een koude januari-nacht”. “Ik was overweldigd door de hoeveelheid licht dat mij omringde, iets dat ongekend was in de donkere en verlaten straten van mijn woonplaats in Bulgarije”. “Het leek een Zee van Licht, en gaf mij het gevoel dat mensen hier de hele nacht feestvierden”. “Nog steeds opgewonden over deze eerste indrukken, dacht ik aan de ontmoeting die ik zou hebben met de heer Roozenburg, de man die mij naar Nederland haalde voor, wat zou blijken, het meest prestigieuze project tot nu toe in mijn leven”.

“Mijn eerste opdracht bestond uit het schilderen op glas in het wascircus. Rond het thema ‘Circus in het water’ schilderde ik ‘beestachtig’ komische taferelen“. Het verblijf in de wasruimte moest hiermee een beetje vrolijker worden. “Het was een periode waarin ik kon wennen aan alles dat zo nieuw voor mij was”. Op de tweede verdieping, waar mensen konden wachten onder het genot van een kop koffie, schilderde Zdravko dingen die verband hielden met de zee, en met alles dat zo diep in het hart van zijn opdrachtgever was gegrift. Herinneringen aan vriendschappen en plaatselijke tradities waren thema’s die overal in de ruimte terugkwamen. “Met zijn aanstekelijke gevoel voor humor, grapte de heer Roozenburg, wijzend naar de overzijde van de wasruimte, ‘Kijk aan die muur moet het Panorama Rotterdam komen’...Maar het was geen grap!. “Ik keek naar een muur van 45 meter lang en 5 meter hoog.” Wat voor menig schilder een nachtmerrie zou lijken, was voor mij een droom!”. “Niettemin vroeg ik mij af of het me zou lukken”. “Ik moest Rotterdam schilderen terwijl ik de stad niet kende”. “Het leek onlogisch maar het was voor mij een geweldige uitdaging”, aldus Zdravko.

Op een zonnige dag nam Joop Roozenburg Zdravko mee naar de Euromast. Het was de eerste keer dat Zdravko Rotterdam in haar volle omvang aanschouwde. Het uitzicht was even indrukwekkend als adembenemend. Op 100 meter hoogte leek de stad aan zijn voeten te liggen. De rijke architectuur, de bijzondere bruggen, de aanwezigheid van zoveel groen en de overmatige hoeveelheid water als levensaders van de stad. Er leek geen einde te komen aan de horizon waaraan haar grenzen verdwenen. De uitdaging dit alles te schilderen beviel hem steeds beter. De foto's die zij vanaf deze hoogte maakten, een folder over Rotterdam en een gekochte plattegrond zouden dienen als basis voor de eerste compositie van het schilderij.

“Nadenkend over deze opdracht, werd ik herinnerd aan de uitspraak van een vroegere Bulgaarse Koning; ‘ Hoewel je waardig kunt leven, zul je toch eens sterven. Een ander wordt daarna geboren, en deze zal zien, wat jij hebt nagelaten...‘ ”. “De gedachte hieraan vervulde mij met kracht om de heer Roozenburg op een bijzondere manier te laten worden herinnerd...als de geestelijke vader van Panorama Rotterdam”. “Mijn verantwoordelijkheidsgevoel over datgene wat ik moest gaan creëren nam hiermee toe“. “En tenslotte krijgen maar weinigen de kans om een werk van dit formaat te maken”.

De taalbarrière voorbij...

Aan de hand van een folder werd er besloten, welke objecten er beslist op het schilderij moesten voorkomen. Er werd maquette van het schilderij ontworpen waarbij de volgorde en ligging van bepaalde belangrijke objecten werd bepaald. Hiermee kon het gebeuren, dat sommige objecten geografisch gezien niet op de juiste plek zouden komen, maar de herkenning hiervan was belangrijker dan de werkelijke locatie. Zdravko had hierover zo zijn artistieke inzichten, maar hoe kon hij deze

verwoorden?. Hij kende de Nederlandse taal niet, noch had hij Engels geleerd onder het toenmalige communistisch bewind. Binnen het enthousiasme over dit project ervoer hij de taalbarrière als afschuwelijk! Maar als een visueel ingesteld man, wist Zdravko zijn indrukken in beelden te verwoorden. Hij maakte een schaalmodel van het Panorama met het basisidee van de voornaamste bezienswaardigheden. Hier rondomheen zou de stad verrijzen. Het project werd op deze wijze tastbaar voor Joop Roozenburg en kon hij, na enkel kleine wijzigingen, hiermee dan ook volledige instemmen.

Belangrijk momenten...

Het kiezen van de hoogte voor de horizon was een belangrijk moment. ***“Wanneer de horizon op het schilderij hoog is, is de aanwezigheid van de stad meer voelbaar”***, zo was de overweging van Zdravko. Hierdoor zou er weinig ruimte overblijven voor een typisch Nederlandse lucht. Maar Zdravko koos voor de moeilijke variant en de nadrukkelijke aanwezigheid van de stad.

Een andere belangrijke beslissing betrof de ‘bandbreedte’ van het stadsbeeld. Wat er aan het begin en aan het einde moest komen zou bepalend zijn voor alles wat er tussenin zichtbaar zou worden. Het besluit werd genomen om van rechts naar links te werken en zo werd er begonnen met de zeeweringen bij Hoek van Holland. Zdravko had toen nog 45 meter voor de boeg. Om het totaalbeeld levendig te houden was het belangrijk zoveel mogelijk in detail uit te werken. Het werd snel duidelijk dat Zdravko was begonnen aan een levenswerk. Weliswaar een die (maar) drie jaar zou duren, maar een project van deze lengte mag worden beschouwd als een prominente plaats in je leven.

“Er kwam een moment om fysiek kennis te maken met de objecten die ik wilde schilderen. Bijna elk weekend trok ik door de stad met in de ene hand een plattegrond, en in de andere mijn fotocamera. Elk object heb ik tenminste twee keer bezocht en sommigen wel vijf of zes keer”. “Ik maakte foto’s en schetsen, verschillende in een grof kader en anderen tot in detail uitgewerkt”. Zdravko maakte ruim duizend foto’s om zijn droom te kunnen verbeelden. De horizon van elke foto was anders, en moest worden vertaald naar de horizon van het schilderij. De foto’s werden eerst in grote lijnen getekend en later tot in detail uitgewerkt.

Behalve alles op de juiste locatie en in perspectief te zetten, was het van belang de objecten vanuit hetzelfde oogpunt te aanschouwen. Voor het aanbrengen van de juiste schaduwen was het noodzakelijk de verschillende objecten op eenzelfde tijdstip van de dag te bekijken en te fotograferen. ***“Alle vier de jaargetijden kwamen twee keer voorbij, maar de stad bleef altijd mooi en dynamisch”. Ik liet de sfeer altijd diep in mij doordringen en wilde de stad ‘aanvoelen’. Dit was nodig om de oude architectuur de juiste plaats toe te kennen in de omringende nieuwbouw. De wijze waarop deze combinatie is gerealiseerd scheen mij soms geniaal toe. Blijkbaar is er geen grens aan de menselijke fantasie om dit op een verantwoorde manier te doen”. “Dit was typisch Rotterdam”***.

Als Zdravko door de straten van Rotterdam liep, had hij nooit iemand bij zich. In gedachten schilderde hij wat hij waarnam. Hij zag ook nooit zomaar huizen of gebouwen. Hij zag tegenstellingen...donker en licht, warmte en koelte, succes en falen, vreugde en verdriet. Zdravko sprak op zijn manier met de bevolking en ontwaarde een bron van gevoelens die hij liet weerspiegelen in de functionaliteit van de objecten waarin zij woonden en werkten. Zijn communicatie was overwegend met handen en voeten. Maar omdat de bevolking zijn intentie begreep, wist Zdravko de gevoelens over hun omgeving te vangen, en de geest van hún stad vast te leggen in Panorama Rotterdam.

Bezienswaardigheden, de accenten van het Panorama...

Er was een keuze gemaakt om zoveel mogelijk belangrijke bezienswaardigheden in het Panorama te plaatsen. Deze waren dusdanig geografisch gesitueerd, dat welhaast de hele stad moest worden geschilderd. Elke bezienswaardigheid had zijn unieke omgeving. ‘Het witte huis’ had zijn specifieke wijk eromheen, zo ook de watertoren en het Feijenoordstadion. Tegen de regels van de werkelijkheid in, werd een object en zijn omgeving soms naar de voorgrond geplaatst, hetgeen ‘de geest’ van het schilderij ten goede kwam. Het gevolg hiervan was dat straten en objecten bijelkaar kwamen te liggen, die in werkelijkheid niet in elkaars buurt bestaan. De herkenning van de bezienswaardigheden was de grondgedachte voor de rangorde zoals Zdravko ze formeerde. Aan de totale compositie van Panorama Rotterdam heeft dit geen afbreuk gedaan. Integendeel...hiermee is het schilderij een dynamisch zoekplaatje geworden voor een ieder die de stad in z’n hart heeft gesloten.

“Ik denk niet dat het erg belangrijk is, of je een bepaald gebouw nu wel of niet kunt ontdekken

op het schilderij. De bezienswaardigheden die Rotterdam famous maken vindt u hierop terug. Belangrijker is, dat de geest van Rotterdam met haar bevolking kan worden 'gevoeld', door de aanwezigheid van de dingen die zo kenmerkend zijn voor de stad. Hierbij hoort ook de uitbeelding van de mobiliteit zoals fietsen en auto's en de infrastructuur van bruggen en wegen".

**"Tenslotte wil ik graag nog een gedachte van een Bulgaars dichter citeren. Bijna elke dag hebben die woorden mij geholpen deze uitdaging tot een goed einde te volbrengen".
"En alleen u, kunt bepalen of ik hierin ben geslaagd".**

"Dat je nodig bent,..."

**Dat je dat bent,...ook als je er niet meer bent.
Ontdek opnieuw en herschep,
elk voorwerp en elke fantasie!".**

**Zdravko Kozev,
Kunstschilder**

Bijzondere wetenswaardigheden:

Kleur...als emotie...

Voor het schilderij is in totaal 100 liter verf verbruikt. Deze is op verzoek van de schilder uit Bulgarije overgevoegen. Uit slechts drie (3) primaire kleuren, rood, groen en blauw heeft Zdravko alle kleuren gemengd. **"Het gevoel over een kleur moet uit het hart komen en niet uit een standaard potje"** aldus de principes van de kunstenaar. Ook de transparante lak die als bescherm laag over het schilderij is aangebracht, komt uit Bulgarije.

Tijd...als onzekere factor...

Toen Joop Roozenburg Zdravko naar Nederland haalde, kon hij niet bevroeden dat het een project voor jaren zou worden. Voor voltooiing van het Panorama had Joop Roozenburg zelf een jaar in gedachten. Uiteindelijk is er drie jaar aan het schilderij gewerkt. Onafgebroken, soms wel 10 uur per dag, zes dagen per week. Zdravko, - zelf niet in het bezit van een auto - werd elke dag door Joop Roozenburg in Den Haag opgehaald en naar Rotterdam gereden, en 's avonds weer terug. Ook in het weekend. Panorama Rotterdam werd met recht een levenswerk. Niet alleen voor de kunstenaar, maar ook voor de initiator.

Het Panorama moest rijpen...als een goede wijn...

Eerst waren er vastomlijnde kaders waarbinnen Zdravko als uitvoerder voor zijn opdrachtgever werkte. Maar de invloed van de schilder op het concept werd steeds groter naarmate de complexiteit ervan toenam. Telkens vroeg hij Joop Roozenburg of deze tevreden was. De druk was soms groot, als de details voor de opdrachtgever belangrijker schenen dan het gevoel dat de schilder erin wilde leggen. **"Sommige ideeën moesten rijpen als een goede wijn"**, zo zegt Zdravko. Maar altijd was er weer het wederzijds vertrouwen in de bedoelingen van beide mannen.

Nieuwe objecten ingepast...

Het enthousiasme van Joop Roozenburg voor het resultaat, zorgde steeds weer voor nieuwe ingevingen. Het verzoek om telkens weer nieuwe objecten toe te voegen zorgde voor een onvoorziene verlenging van het project. Gedurende drie jaar veranderde het aanzicht van Rotterdam. Er werd nog gebouwd en sommige locaties kregen een specifieke bestemming, waardoor Zdravko met regelmaat details moest aanpassen. Tijdens het schilderen, kwamen bezoekers en klanten van het Wascircus zoeken naar plaatsen die zij herkenden of probeerden hun eigen woning te ontdekken. Dit was een

intense tijd van communicatie met de bevolking. Zdravko, die zijn leven lang gewend was alleen te werken en zich hierdoor in zijn eigen land als 'contactarm' beschouwde, heeft elke dag met plezier aan het Panorama gewerkt. Er was geen dag dat hij zich niet goed voelde. Dit toont zich in alle facetten wanneer u kijkt naar-, en geniet van...Panorama Rotterdam.



In gemeenschap van goederen...

De reputatie van Rotterdam als wereldhavenstad is superieur. Maar ook Bulgarije heeft haar eigen 'Rotterdam'. Port of Varna is een kwalitatief hoogwaardige havenstad met alle kenmerken van een multifunctionele haven. Moderne faciliteiten met gespecialiseerde terminals maken deze havenstad tot een betrouwbare logistieke brug voor alle denkbare goederen. Door de unieke ligging aan de westkust van de Zwarte Zee, en de vele transportmogelijkheden, is Varna een kruispunt naar veel landen in Europa, Rusland, het nabije- en verre Oosten. Het heeft veel gemeen met Rotterdam...maar mist het Panorama... Ligt hier misschien een nieuwe uitdaging voor Zdravko?

De unieke facetten van Rotterdam:



Van Brienenoordbrug

Met een lengte van 287,5 meter is deze brug de grootste overspanning van ons land. Op 1 februari 1965 werd deze - voor Rotterdam belangrijke verkeersschakel - geopend door koningin Juliana. In dat jaar passeerden ongeveer 30.000 auto's per dag de brug. In 2004 waren dat er 230.000. De brug gaat ongeveer 500 keer per jaar open voor het waterverkeer.



Watertoren

Nu is drinkwater uit de kraan heel gewoon. Maar zoniet 150 jaar geleden. Toen was betrouwbaar drinkwater een constante zorg. Als in 1866 een nieuwe cholera-epidemie het land teistert, ontdekt men dat, waar schoon drinkwater voorradig is, de ziekte zich niet verspreidt. In 1875 werd de watertoren in de Maasstad dan ook een feit. Een imposant bouwwerk. Een ronde burcht met tientallen hoge vensters, en voorzien van een spits die op menig kathedraal niet zou misstaan. Daaromheen een complex van filterbedden en pomphuizen.



De Kuip

Het thuishonk voor Rotterdams meest bezongen voetbalclub, Feyenoord. Op 27 maart 1937 werd hier de eerste voetbalwedstrijd gespeeld. De kuip werd een groot succes voor internationale duels. Daarnaast bood het faciliteiten voor tal van andere sporten als atletiek, turnen en motorcross. Door betonrot en erosie dreigde het stadion niet meer aan de norm van kwaliteit te voldoen. Sloopplannen in de jaren negentig werden uiteindelijk omgezet in een schitterende renovatie.



Het Witte Huis

Het Witte Huis was de eerste wolkenkrabber van Rotterdam en zelfs van Europa! De term "skyscraper" was nog niet bekend, maar hoog was het wel. Men sprak nog van 'torenhuis'. Met architect Molenbroek, was Rotterdam al vooruitstrevend en ontwierp het plan voor een gebouw van wel tien verdiepingen hoog. Toen nog ongekend voor heel Europa. Deze 'wolkenkrabber' - met z'n centrale verwarming, twee elektrische liften, en grote kantoorruimten -, werd de trots van Rotterdam



Oude haven

Aan de benedenloop van het riviertje de Rotte begon de ontwikkeling van wat zou uitgroeien tot de grootste haven ter wereld. De Oude Haven een natuurlijke haven in de monding van de Rotte. Sporen van bewoning op de oevers van de Rotte nabij de Laurenskerk dateren van zo'n 150 jaar na Christus. Tijdens het graven van het spoorwegtunneltracé zijn munten en aardewerk uit de tiende tot twaalfde eeuw gevonden afkomstig uit Duitsland en Noord Frankrijk. Dit duidt al op internationale handel in de vroege middeleeuwen. De Oude Haven is nu een bruisend uitgaansgebied met vele restaurants, (nacht)kroegen en clubs. Er is ook een scheepshelling voor de historische schepen van het Openlucht Binnenvaartmuseum die in de Oude Haven, Wijnhaven en Haringvliet hun vaste ligplaats hebben. Ook zijn hier nog gebouwen te vinden die het bombardement overleefden: een rij Rotterdamse koopmanshuizen aan het Haringvliet en het Witte Huis uit 1898 (destijds de hoogste wolkenkrabber van Europa). In één van de koopmanshuizen is het Mariniersmuseum gevestigd.



Kubuswoningen

In 1984 zijn er 39 kubuswoningen gebouwd op een 'brug' welke de vierbaansweg van de Westblaak overspant. Hiermee ontstond tevens een looproute van de Spaanse kade naar het Binnenrotteplein. Aan de rand hiervan zijn kleine bedrijfsruimten gesitueerd. De woningen zijn met een trap te bereiken en zijn geplaatst op een zeshoekige kolom. Het project was een variant op een kubuswoningen die eerder in Helmond (Noord Brabant) waren gerealiseerd. In naastgelegen grotere kubussen was o.a de Academie van Bouwkunst gevestigd.



Willemsbrug

Deze brug verbindt de rechteroever van de Nieuwe maas met het Noordereiland. Architect C.Veerling was de ontwerper ervan. In 1981 vond de oplevering plaats van de brug in z'n huidige staat. In 1878 werd de eerste generatie Willemsbrug geopend, en was voorzien van sierlijke ornamenten vernoemd naar koning Willem III. Al in 1927 werd de brug enkel meters verhoogd, ontdaan van alle versieringen en veilig gemaakt voor fietsers en voetgangers. De intensiteit van het toegenomen verkeer maakte dit noodzakelijk. Tijdens de tweede wereldoorlog wisten mariniers uit nabijgelegen kazernes de brug lange tijd te behouden tegen de opmars van de Duitse troepen.



Maastunnel

De Maastunnel verbindt de oevers van de Nieuwe Maas met elkaar. Het was de eerste autotunnel van Nederland. De bouw ging in 1937 van start en de tunnel werd op 14 februari 1942 voor het verkeer opengesteld. Dagelijks maken ruim 75.000 motorvoertuigen en een groot aantal fietsers en voetgangers gebruik van deze tunnel. Hiermee vormt de Maastunnel een belangrijke schakel in het Rotterdamse wegennet.



Erasmusbrug

Naast de Willemsbrug, is de Erasmusbrug de tweede brug over de Maas in het centrum van Rotterdam. Deze verbindt de nieuwe wijk 'de Kop van Zuid' met het centrum aan de noordzijde van de rivier. De 808 meter lange hangbrug heeft een 139 meter hoge, geknikte en a-symetrische betonnen pylon. Door deze vorm kreeg ze de naam 'De Zwaan'. Tussen de Kop van Zuid en de pylon is er een 89 meter lange basculebrug voor schepen die niet onder de hangbrug door kunnen. De realisatie ervan nam zes jaar in beslag (1990-1996).



Cruise Terminal

Vanaf 1873 tot in de jaren '70 van deze eeuw, heeft de Wilhelminakade in het teken gestaan van de Holland Amerika Lijn (H.A.L.). Bepaalde stoomschepen als de 'Rotterdam', de 'Nieuw Amsterdam' en de 'Statendam' brachten in deze periode honderdduizenden passagiers van Rotterdam naar New York. Het huidige Hotel New York deed dienst als hoofdkantoor van deze lijn, en de huidige Cruise Terminal Rotterdam vormde de aankomst- en vertrekhallen voor de overtochten. Thans is er voor een lijndienst per schip naar Amerika geen markt meer, en worden deze ruimten beheert door Dudok Catering. Hierin worden nu evenementen georganiseerd als congressen, beurzen, modeshows en andere bijeenkomsten. Het gebouw is ontworpen door de architecten van de Broek en Bakema.



Hotel New York

Aan de rechter Maasoever op de Wilhelminakade staat het voormalige kantoorgebouw van de Holland-Amerika Lijn, welke is gebouwd in de periode van 1901-1917. Emigranten moesten gezond aan komen in New York. Waren ze dit niet, dan werden ze op kosten van de maatschappij teruggestuurd. In 1984 werd het gebouw verkocht, waarna het 10 jaar heeft leeggestaan. Na een omvangrijke renovatie werd het gebouw als Hotel New York geopend. Een eerbetoon aan de gelijknamige stad en haar magische aantrekkingskracht.

Noorse zeemanskerk

De Noorse kerk is eigendom van van de Noorse Zeemansmissie, het opvangen en helpen van Noorse zeelieden. De huidige kerk, het grootste houten gebouw van Nederland, is in 1914 gereed gekomen, en is een kopie van een 16^e eeuwse Noorse dorpskerk. In 1937 is de kerk verplaatst naar de huidige locatie vanwege de bouw van de Maastunnel. De oorspronkelijke bouwplaats is circa 170 meter naar het westen gesitueerd, de plaats waar nu de ingang van de tunnel is.

Puntegaalstraat

In deze straat was het voormalige belastingkantoor gevestigd. Hier moesten alle inwoners van Rotterdam hun belasting betalen. De oorspronkelijke bewoners noemen deze straat dan ook de 'pluk-je-kaalstraat' Het Pand is geheel verbouwd en doet dienst als studentenhuis.



Euromast

In november 1958 vermeldde de Rotterdamse kranten het nieuws dat de uitzichttoren de naam Euromast zou krijgen. 'Euro', omdat Rotterdam in het hart van het Euromarktgebied ligt, en 'mast', omdat de betekenis daarvan internationaal dezelfde is. De Euromast is gebouwd ter gelegenheid van de Floriade in 1960. De hoogte bedroeg toen 107 meter, maar naarmate de stad groeide werden de omliggende gebouwen hoger en rezen boven de Euromast uit. In 1970 werd er daarom een 85 meter hoge opbouw geplaatst...de Space Tower, waarmee de Euromast weer het hoogste bouwwerk van Rotterdam werd. Boven in de Euromast zijn twee hotelsuites ingericht, en op 100 meter bevindt zich de brasserie met zijn unieke uitzicht over de wereldhaven.



De Schiedamse molens

De Schiedamse molens zijn de grootste molens ter wereld. Van de twintig die er ooit stonden, zijn er vijf overgebleven. De molens werden ingezet als brandermolens, en maalden graan voor de branders die moutwijn stookten voor de jenever-industrie.

Molen 'De Walvisch' uit 1797 is bij een brand in 1996 vernield maar daarna weer volledig hersteld. In de molen is een winkel gevestigd met een assortiment molenmeel en bakproducten. Molen 'De Drie Koornbloemen' uit 1770 is de oudste nog bestaande molen in Schiedam. Het is de enige molen met aangrenzend een molenaarshuis. De derde molen 'De Vrijheid' uit 1785 draait voornamelijk in de weekeinden. Deze is compleet ingericht, en uitgerust met drie koppelstenen, waarvan een met elektrische hulpaandrijving. Molen 'De Noord' uit 1803 wordt gebruikt als restaurant. De Noord is met z'n 33,3 meter de hoogste van de vijf en daarmee tevens de grootste ter wereld. De laatste molen 'De Palmboom' uit 1781 werd verbouwd in 1993. Hierin is museum "Museummolen De Nieuwe Palmboom" gevestigd. Het museum geeft een overzicht van de molengeschiedenis.



Shell Pernis

Shell Nederland Raffinaderij in Pernis en Europoort is een van 's werelds grootste raffinaderijen met een verwerkingscapaciteit van 44.000 liter ruwe olie per minuut. In circa 40 fabrieken wordt de ruwe olie omgezet in hoogwaardige eindproducten, zoals benzine, diesel, LPG, kerosine, nafta en smeeroliecomponenten. De ruwe olie wordt per schip aangevoerd en opgeslagen in de Europoort Terminal, en van daaruit per pijpleiding doorgepompt naar Pernis. De afvoer van de producten gebeurt voornamelijk per schip of via pijpleidingen.



Maeslantkering / Zeewering Hoek van Holland

Halverwege de jaren '80 van deze eeuw, bleek dat de geplande dijken langs de Nieuwe Waterweg niet hoog genoeg waren om het dichtbevolkte gebied van Zuid-Holland Zuid te beschermen. Het aanleggen van verhoogde dijken zou een bijzondere kostbare zaak worden. Daarom werd er gezocht naar een betaalbaar alternatief...een beweegbare kering. Er was ervaring met een dergelijke kering in de Theems in Engeland, maar die in de Nieuwe Waterweg had een grotere opening nodig. In 1987 werd het besluit genomen de kering aan te leggen. De kering bestaat uit twee enorme deuren. Als deze openstaat, rusten de deuren op het land. Hiermee wordt voorkomen dat ze onnodig worden aangetast door het zoute water. De bouw ervan begon in 1991, en op 10 mei 1997 werd de kering officieel door koningin Beatrix in bedrijf gesteld. De kosten van dit project bedroegen ruim 360 miljoen euro.

Panorama Rotterdam

Uitreiking van een replica aan Burgemeester van Opstelten van Rotterdam



De club van 100

De Club van 100 is opgericht sinds 1 januari 2006, en zal voornamelijk bestaan uit een vertegenwoordiging van het Rotterdamse bedrijfsleven. De missie van deze club is om het Panorama Rotterdam voor nu en in de toekomst in stand te houden. Hiermee zal het als een regionaal erfgoed in cultureel opzicht gaan toebehoren aan de stad en haar inwoners. De leden van de Club van 100 kunnen gebruik maken van de nationale- en internationale belangstelling voor het schilderij. Via de website van Panorama Rotterdam kunnen zij de promotie van hun eigen activiteiten bevorderen en hiermee hun zakelijk netwerk uitbreiden. Deelname hieraan bedraagt € 100,00 per jaar, met een contractduur van tenminste drie jaar. Aanmeldingen kunnen plaatsvinden via de website van Panorama Rotterdam. www.panoramarotterdam.nl

Netwerkplus.nl

De club van 100 is een initiatief van Netwerkplus.nl, welke tevens verantwoordelijk is voor de webhosting en promotie van Panorama Rotterdam. Dé dynamische ontmoetingsplaats tussen bedrijven en particulieren. NETWERKPLUS.NL verschaft u de middelen voor effectieve communicatie in vraag en aanbod. Succesvol kopen of verkopen is nu een kwestie van enkele minuten en kan u veel geld opleveren. Particulieren kunnen op NETWERKPLUS.NL GRATIS advertenties plaatsen. Bedrijven kunnen tegen een geringe vergoeding advertentieruimte huren. Het bereik hiervan is landelijk. Daarnaast verzorgt NETWERKPLUS.NL de opmaak en verhuur van websites en het onderhouden van shops online.

Replica



Vanaf 1 juni 2006 is het mogelijk een replica van dit unieke schilderij te verkrijgen. Door een gelimiteerde oplage zal het een bijzondere aanschaf blijven van toenemende waarde. De replica's zijn voorzien van een schitterende mahoniehouten lijst of voor een meerprijs een lijst naar keuze. Er wordt een certificaat van echtheid meegeleverd, welke is ondertekend door de kunstenaar zelf en de eigenaar van het schilderij, Joop Roozenburg.

Panorama Rotterdam is door de eigenaar, Joop Roozenburg, opgedragen aan het bedrijfsleven van Rotterdam en dient tevens als promotie van de stad Rotterdam. Een gedeelte van de inkomsten uit de verkoop wordt geschonken aan Stichting Dreamfoundation en het Pallieter Hof.

Onderstaand vindt u een overzicht van de afmetingen en prijzen van de replica's

Breedte in cm.	Hoogte in cm.	Unieke oplage	prijs excl. BTW	Prijs incl. BTW
120	16	250	280,00	333,20
240	31	250	1150,00	1368,50

Routebeschrijving

