

spraakmakende leden van de familie

Citroen



[Klik hier voor een overzicht van alle PDF's op deze site](#)

De uitgebreide familie Citroen heeft enkele telgen voortgebracht waar we het vandaag nog regelmatig over hebben. We moeten voor een gedegen verhaal terug naar eind 18e eeuw.

De Amsterdammer **Jacob Moses Limoenmann** (1760-1814) handelde als straatventer met fruit. Hij trouwde met Sarah Samuel en kreeg 1 zoon met haar. Hij moest in 1811 voor de Burgerlijke Stand een familienaam bedenken en koos voor de naam Limoenman, ook geschreven als Limoenman en Limoeneman.

Zijn zoon **Roelof Raphael Jacob Limoenmann** (1782-1814; groente- en fruithandelaar) trouwde in 1805 met Roosje Isaac Smit (1780-1861). Zij kregen 1 zoon en 2 dochters.

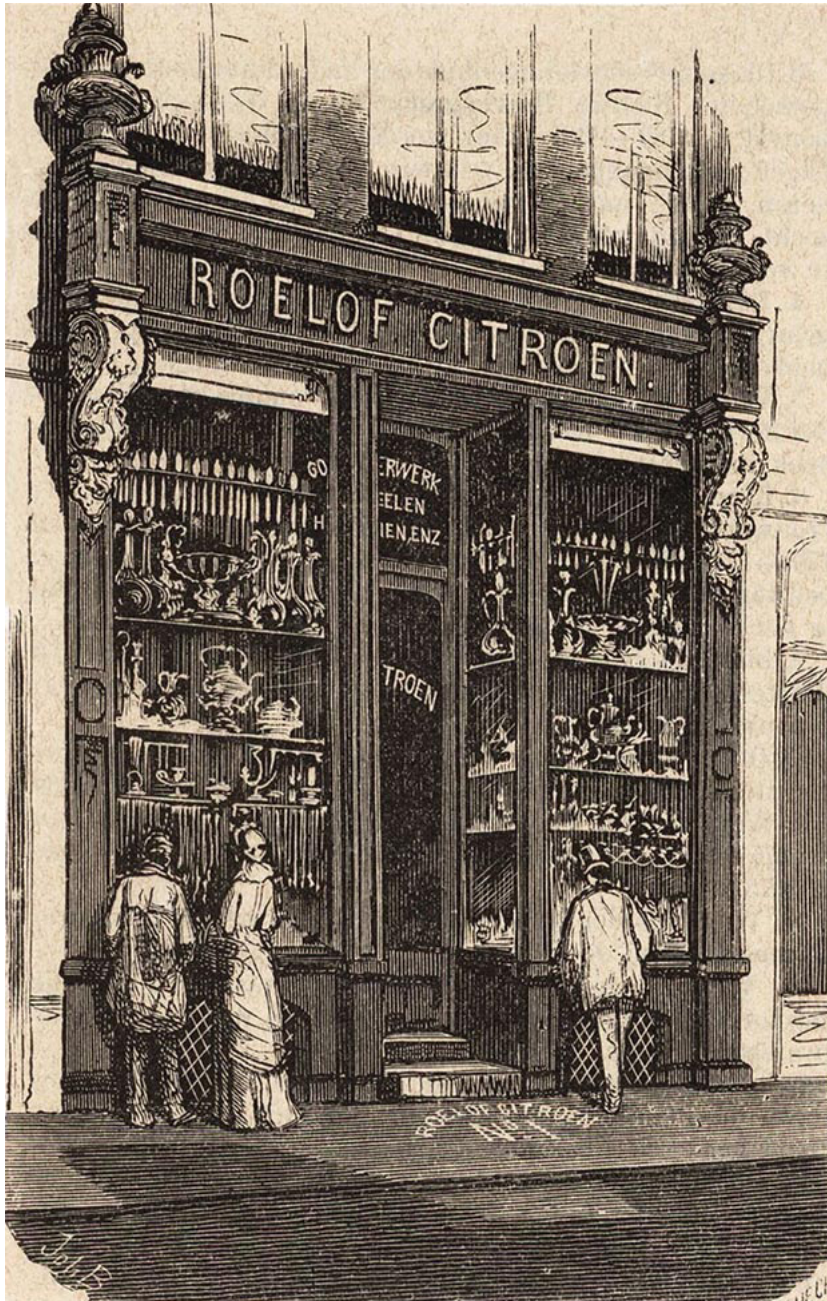
Hun zoon **Barend Baruch Limoenman** (1808-1895; juweliers-



knecht) wilde in 1831 met Jeanette Joseph Rooseboom (1808-1895) trouwen maar haar vader weigerde een huwelijk met een Jood met zo'n opzichtige naam. Daarop wijzigde Barend zijn familienaam in **Citroen**. Zij kregen van 1832 tot 1851 het ongelooflijke aantal van 14 kinderen, 7 zonen en 7 dochters. Onder die 14 kinderen vallen een paar namen op: die van Roelof Barend, die aan het begin stond van de juweliersketen *Schaap en Citroen*. Als tweede naam Hendrik Roelof die de grootvader was van kunstenaar *Paul Citroen*. Tenslotte Levi Barend die de vader was van autofabrikant *André Citroën*.

Hun oudste zoon **Roelof Barend Citroen** (1832-1896) trouwde in 1850 met Lena Spanjaard (1827-1871) en na diens dood nog een tweede keer met Roosje van Laar (1836-1897). Als 19-jarige voltooide Roelof Barend zijn opleiding tot goudsmid en schreef zich in als 'werkmeester in kleinen goudwerken' bij het kantoor van de Waarborg in Amsterdam. Hij opende vervolgens zijn eigen juwelierszaak in de Jodenbreestraat. Hij woont daar ook, "boven nr.47 op het Zwanenburgergrachtje". Enkele jaren later verplaatste Roe-

- ▲ De familieleden waar we naar toe willen: Roelof, Paul en André Citroen
- ◀ Barend Limoenman met zijn Netje Roosenboom, de eerste generatie waarvan afbeeldingen bekend zijn



lof Citroen zijn winkel naar de Nieuwendijk, destijds de belangrijkste winkelstraat van Amsterdam.

Zijn oudste zoon **Barend Roelof** (1851-1927) trad in zijn voetsporen en kwam bij zijn vader in de leer. Hij kreeg echter onenigheid met zijn vader over de bedrijfsvoering en opende in 1859 zijn eigen juwelierszaak in de Kalverstraat op nr.1. Hij trouwde in 1885 in Brussel met de Belgische Carolina Salomon. Het echtpaar zou later ook naar Brussel verhuizen. Met 14 zonen leek er voldoende potentieel om Barend op te volgen, maar na het in 1877 voor een heel jaar opnemen van de zwaar overspannen Barend in een Joods krankzinnigengesticht werd **Karel Salomon** (1858/1924) uit Parijs teruggeroepen om de zaak verder te leiden. Hij werd een drijvende kracht. Hij was het die in 1915 architect Wijdeveld opdracht gaf voor de nieuwbouw van Kalverstraat 1 waar de zaak ook na de fusie met Van Gelder gevestigd bleef. Er kwamen ook in andere steden vestigingen, als eerste in Den Haag. De 'firma Roelof Citroen', zoals de zaak officieel heette, werd kort na de Tweede Wereldoorlog beloond met de titel 'Hofleverancier'.

In 1971 werd de zaak overgenomen door juwelier Sander van Gelder die twee jaar daarvoor al de winkels van juwelier Maurits Schaap had overgenomen. Van Gelder wilde de topjuwelier van Nederland worden. Hij begeerde vooral de winkels van Schaap omdat die sinds begin 50-er jaren de alleenvertegenwoordiger van Rolex waren geworden. Na verloop van tijd wijzigde hij de naam van zijn concern in *Schaap en Citroen*. In 2009 werd Schaap en Citroen overgenomen door juweliersketen Leon Martens in Maastricht die daarmee zijn imperium uitbreidde naar vandaag 24 vestigingen waarvan één in Brussel en acht in Amsterdam. Schaap en Citroen bestaat nog als naam, nu in de P.C.Hoofstraat.

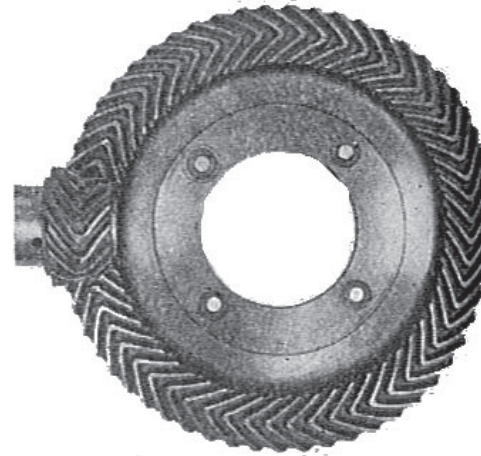


- ▼ *Lena Spanjaard kreeg om 't jaar een kind; 14 zonen maar bij de geboorte van een dochter Lena stierf zij in het kraambed; 12 zonen droegen haar naar begraafplaats Muiderberg*
- ◀ *De juwelierswinkel Kalverstraat 1 na het verbouwen van de pui in 1864 / Joh.Braakensiek*

De vijfde zoon van Roelof en Lena was **Levie Barend Citroen** (1842-1884; diamantair). In 1867 stuurt Roelof zijn zoon Levie naar Warschau om het diamantvak te leren. Hij trouwde daar in 1870 met de Poolse Masza Amelia Kleinmann (1848-1899). Zij verhuisden in 1873 naar Parijs waar hij de voornamen **Louis Bernard** hanteerde. Hij ontwikkelde zich in Parijs tot belangrijk diamantair. Alle 5 kinderen werden in Parijs geboren. Hun jongste zoon **André Gustave** (1878-1935; ingenieur) was nog maar 6 jaar toen zijn vader zelfmoord pleegde.



De familie ervoer dat hun Hollandse naam Citroen voor Fransen moeilijk uitspreekbaar was. André of zijn vader - de berichtgeving verschilt - bracht het trema aan, waardoor de twee klinkers apart uitgesproken moesten worden. Eind 19e eeuw, tijdens een familiebezoek aan het Poolse Lodz kreeg André een romance met een vrouw genaamd Olga Doussavitcha. Zij nodigde hem uit voor een bezoek aan haar oom, een uitvinder. In de tuin van deze uitvinder vond Citroën twee houten tandwielen, waarvan de tanden in



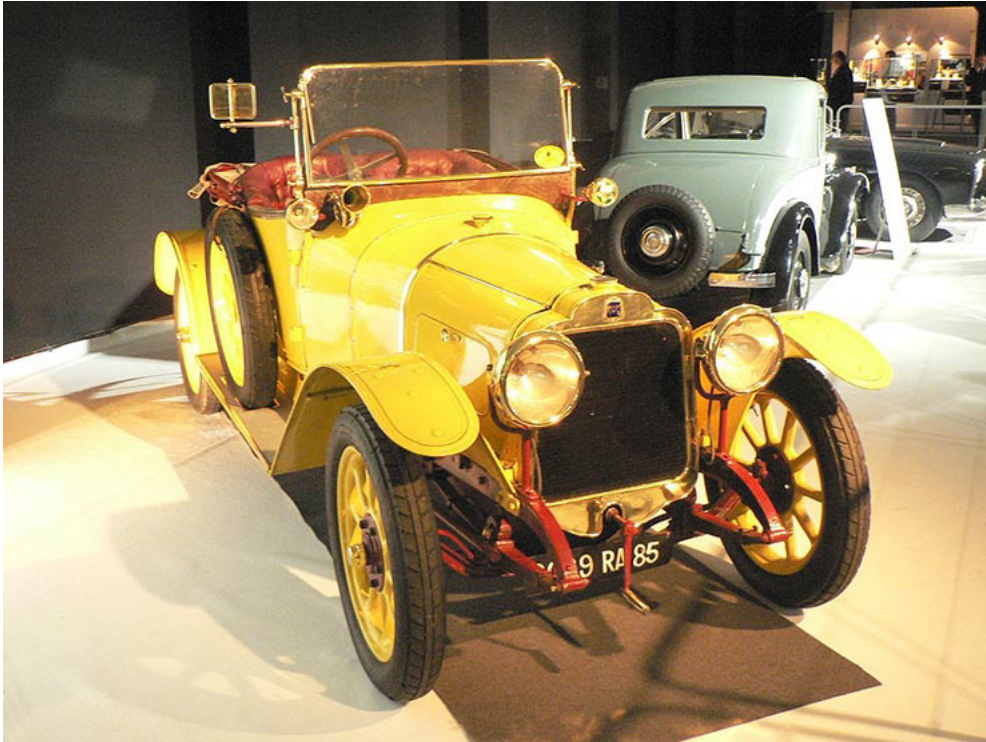
een V-vorm stonden. In 1900 kocht Citroën het alleenrecht voor een productiemethode die tandwielen met een V-vormige vertanding produceerde. André zag namelijk tijdens zijn vondst in Polen de voordelen van deze tandwielen, die sterker en daardoor kleiner kunnen zijn en bovendien geruislozer werken. Hij geloofde zo in deze pijlvormige

kepervertanding dat hij er later zijn merklogo van maakte. Sinds 1919 werden alle Citroëns voorzien van overbrenging met kepervertandingen, maar het was de Italiaanse automobilontwerper Flaminio Bertoni die de 'double chevrons' over de volle breedte van de grille gebruikte, zoals te zien op de Traction Avant. Volgens Bertoni was het logo de beste manier om de merkidentiteit vol trots uit te dragen.

Maar voordat we daar aan toe komen, brak in 1914 eerst WOI uit. André trouwde in 1914 met de Italiaanse Georgina Bingen (1892-1955), dochter van een



- ▲ *Kepervertanding in Citroëns eerste auto type A en het logo dat daaruit ontstond*
- ◀ *André Citroën en Georgina Bingen in de 20-er jaren*



bankier. Het echtpaar kreeg 4 kinderen, 2 zonen en 2 dochters. In december 1907 kampte automobiellouwer Mors met grote financiële problemen. André Citroën werd aangetrokken en hij werd op 24 februari 1908 benoemd tot bestuurder. Hij reorganiseerde het bedrijf, moderniseerde de productie en introduceerde nieuwe modellen. Zijn veranderingen hadden succes en de productie verdubbelde in 10 jaar tijd. In 1909 produceerde Mors zo'n 2000 auto's. De onderneming zou in 1919 opgaan in de Citroën-fabriek.

- ▲ *In de fabriek van Mors Automobielen leerde André de klappen van de zweep*
- ◀ *In 1919 produceerde André in de omgebouwde granaatfabriek de eerste auto's onder eigen merk: model 10HP Type A, dat in vele varianten verkrijgbaar was: twee- drie en vierzitters, open en gesloten uitvoeringen op een kort of lang chassis, sportauto, doktersauto, ambulance, bestelauto en een op rupsbanden*

In 1912 bracht André een bezoek aan de VS en de Fordfabrieken. Hij raakte onder de indruk van de fabricagetechniek van Henry Ford en hij adopteerde die toen hij in 1915 de fabriek aan de Quai de Javel opzette om granaten te kunnen produceren voor het Franse leger. Hij beloofde de overheid 22.000 granaten per dag te produceren, bracht het tot 55.000 p/d en toen de wapenstilstand getekend werd had hij er 24 miljoen geproduceerd. In diezelfde fabriek begon hij na de oorlog een autofabriek onder eigen naam. Zijn droom was betaalbare auto's te bouwen, goedkoop door productielijnen zoals hij bij Ford had gezien en in de granaatfabriek in praktijk had gebracht. In 1919 'rolde' de eerste auto model 10HP Type A (Torpedo) uit de fabriek. De carrosserie was ontworpen door Jules Salomon. De bedrijfszekere en degelijke auto werd in heel Europa een succes, ook omdat ze beter maar goedkoper was dan menig automobiel in die dagen. André gebruikte de revenuen van dit succes voor de ontwikkeling van opvolgers, die steeds een tandje beter waren.



De zelfdragende carrosserie was al uitgevonden en André was van plan om in de nabije toekomst die ook te implementeren in een nieuw model. Maar dat wilde hij meteen gepaard laten gaan met een andere uitvinding: de voorwielaandrijving. Dat was volgens hem de ideale combinatie: compacte koets op een vlakke bodemplaat en vooral in bochten een veel beter rijgedrag. De Citroën Traction Avant was een zeer innovatieve auto die vanaf 1934 door Citroën werd geproduceerd, naar een ontwerp van André Lefèbvre en Flaminio Bertoni. Het was de eerste in serie geproduceerde auto met voorwielaandrijving en een zelfdragende carrosserie. Het klinkt allemaal erg futuristisch en de ontwikkeling ging dan ook niet eenvoudig en was zeer kostbaar. André kwam in financiële nood, mede door de beurskrach van 1929, het feit dat hij weigerde de productie te verminderen en ook zijn privé uitgavenpatroon hielp er niet bij. Hij liet zich helpen door zijn grootste leverancier en schuldeiser Michelin en raakte daardoor zijn zelfstandigheid kwijt wat hem heel moeilijk afging. Michelin nam de fabriek over en André trok zich op termijn terug, gedesillusioneerd. Zijn gezondheid was al niet best



en op 3 juli 1935 overleed hij, zijn gezin met lege handen achterlatend. Hij ligt begraven op begraafplaats Montparnasse.

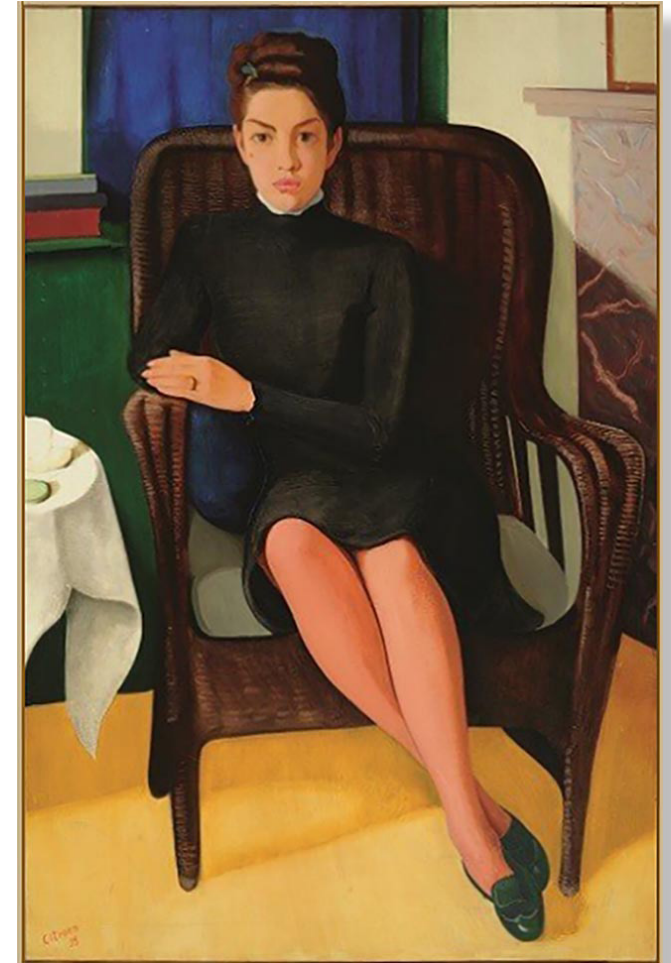
Ook de kroon op zijn levenswerk werd een groot succes dat hij niet meer meemaakte. Zij werd geïntroduceerd als de 7A, 7B en 7C maar de volksmond bedacht een betere naam: Traction Avant. Ze werd tot 1957 gebouwd en afgelost door de DS, de Déesse, bij ons de snoek.

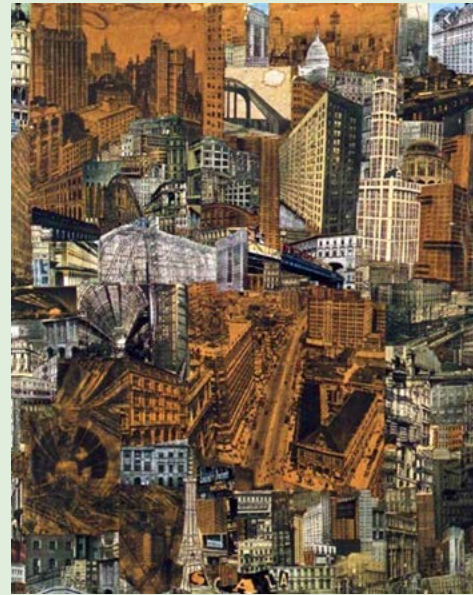
- ▲ *De double chevrons prijken voor 't eerst op de grille van de Traction Avant*
- ◀ *Flaminio Bertoni aan het werk aan een schaalmodel van de Traction Avant*
Op de omslag de Amsterdamse vestiging van Citroën op het Stadionplein



De 11e zoon van Roelof en Lena, **Hendrik Roelof Citroen** (1865-1932) verhuisde in 1893 met echtgenote Ellen Philippi (1872-1945 Bergen-Belsen) en kinderen naar Berlijn waar hij in bont ging handelen. In Berlijn werd nog een zoon **Roelof Paul** (1896-1983) geboren. Hij en zijn kinderen behielden de Nederlandse nationaliteit en zijn zoons werden ook opgeroepen voor militaire dienst. Hun 4 kinderen groeiden in Berlijn op en een welgesteld milieu en zij grepen hun kansen. Charlotte publiceerde een dichtbundel, Hans verhuisde naar Parijs, in 1939 naar Zwitserland en in 1952 naar Israel. Hij was voor dat land een tijdje ambassadeur in Nederland. Paul studeerde vanaf 1922 kunst aan het Bauhaus en keerde in 1927 terug naar Amsterdam. Daar werkte hij als tekenaar, schilder, fotograaf en grafisch ontwerper. In 1937 richtte Paul in Den Haag een kunstacademie op waar hij tot 1960 docent was. In 1929 huwde hij de 7 jaar oudere kunstweefster Celina Bendien, weduwe van Hendrikus ten Herkel. Vanwege zijn Joodse achtergrond dook Paul tijdens WOII onder.

- ◀ Paul Citroen in zijn atelier
- ▶▶ Werk van hem in verschillende stijlen





Theo Bakker's Domein



Op deze site vindt u makkelijk leesbare maar toch informatieve verhalen over de ontstaansgeschiedenis van Amsterdam. Ze zijn onderverdeeld in rubrieken als Middeleeuwen, godsdiensten, nijverheid en handel, transport, openbaar vervoer, haven, watermanagement, stadsuitleg, annexaties, verkeersdoorbraken, chroniquers en allerlei andere zaken.



Klik hier voor een overzicht van alle PDF's op deze site

