

Het Nieuwe Rotterdam

Public-private enterprise in de negentiende eeuw

© Jan van den Noort

Deelstudie dissertatieonderzoek NWO 1982-1990; Rotterdam, 3 april 1989; webversie 2017

Inhoudsopgave

	Inleiding	3
1	Gemeentelijke aarzeling	4
	a. Ruimtegebrek	4
	b. Baas in eigen pakhuis	7
	c. Een afzonderlijke stad	8
2	Rijksinvloed	11
	a. Rivierbeheer	11
	b. Zuiderspoorweg	12
	c. Liever den arm dan het hoofd	14
	d. IJsselmondetracé	15
3	Reductie van een groots plan	18
	a. Plan Rose	18
	b. Teveel of te weinig water	18
	c. Van Westerkanaal naar Noorderhaven	20
	d. Burenleed	22
	e. Contract met de rijksoverheid	24
	f. Combinatie gemeentebrug-spoorbrug	24
	g. Beheer Noorderhaven	27
4	Particulier initiatief	29
	a. Financieringsprobleem	29
	b. Onderhandelen met de Combinatie	30
	c. Onderhandelen met de RHV	32
	d. De slag om Feijenoord	34
	e. RHV-activiteiten: bouwgrond	36
	f. RHV-activiteiten: kaden	38
	g. Problemen tijdens de aanleg	39
5	RHV-exploitatie	40
	a. Pincoffs neemt de benen	40
	b. Een te ruim gebruik	41
	c. Een vrijplaats	42
6	Gemeentelijke exploitatie	43
	a. Puin ruimen na Pincoffs	43
	b. Exploitatie	45
7	Archieven en literatuur	48
	a. Archivalia	48
	b. Bibliografie	48
8	Noten	50

INLEIDING

In 1862 presenteerde Rotterdams stadsarchitect W.N. Rose plannen voor uitbreiding van de stad aan de overzijde van de rivier, op het eiland Feijenoord. 'Hoeveel tijd tot de voltooiing van die uitbreiding gevorderd zal worden, is mij onmogelijk op te geven', verzuchtte hij. De realisatie van plannen is 'tot mijn leedwezen altoos te langzaam, dan dat ik er getuige van zal kunnen zijn'. Rose kon het eindresultaat inderdaad niet meer aanschouwen, want hij stierf in 1877, kort voor de eerste resultaten op Feijenoord zichtbaar werden.

Het voornemen van de rijksoverheid om een spoorlijn Dordrecht-Rotterdam te realiseren (via Feijenoord), doorkruiste Roses plannen. De supervisie over de stadsuitbreiding op Feijenoord kwam daarmee grotendeels in handen van rijksingenieurs en de wensen van de rijksoverheid stonden voorop. Wijzigingen werden ter beoordeling aan Rose voorgelegd, zijn plan werd niettemin aanzienlijk gewijzigd.

Na een uiteenzetting van de posities die gemeente en rijksoverheid innamen, ga ik in op de wijzigingen van het Plan Rose en op de overeenkomst die beide partijen vastlegden. De keuzes die de gemeente maakte, lijken soms tegenstrijdig, maar ze laten zich goed verklaren door de hoge kosten van het project. De gemeente probeerde de rekening zoveel mogelijk bij de rijksoverheid te leggen.

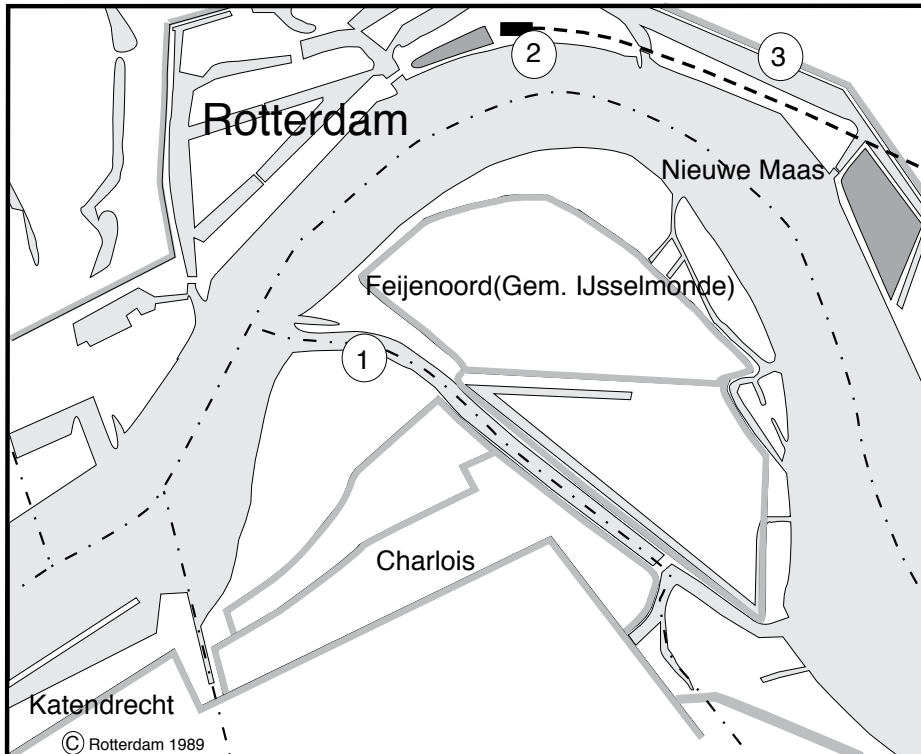
Naast gemeente en rijksoverheid raakte een derde partij betrokken bij de stadsuitbreiding op Feijenoord. Het stadsbestuur was ervan overtuigd dat haar financiële mogelijkheden beperkt waren en zag daarom uit naar hulp van een meervermogende derde. De kans om met de Rotterdamsche Handelsvereniging (RHV) in zee te gaan werd met beide handen aangegrepen. De gemeentelijke verhouding tot de particuliere RHV werd eveneens contractueel bezegeld (in 1872 en 1873). In het tweede deel van dit verslag bespreek ik de totstandkoming van beide overeenkomsten.

Vanaf 1869 was de RHV heer en meester over de nieuw gegraven Binnenhaven- en Entrepothaven op Feijenoord. De Rotterdamse havens waren nooit eerder geëxploiteerd door een particuliere onderneming en de gemeente zette er op 30 november 1882 ook alweer een punt achter. Gezien de slechte ervaringen was particuliere exploitatie voorlopig niet voor herhaling vatbaar. Het particuliere intermezzo duurde slechts enkele jaren maar laat goed zien hoe de gemeente aankeek tegen particuliere en gemeentelijke exploitatie van de Rotterdamse haven.

1. GEMEENTELIJKE AARZELING

1-a: Ruimtegebrek

Vroeg of laat moest het er van komen. Rotterdam, sedert de dertiende eeuw gelegen op de noordelijke Maasoever, besloot in 1863 om de stad op de zuidelijke Maasoever uit te breiden. De groei van de stad had al geleid tot belangrijke uitbreidingen op de noordelijke Maasoever, maar hoe verder de stadsgrens zich van het centrum verwijderde, hoe dichterbij het aan de overzijde gelegen eiland Feijenoord leek (Kaart 1).



Kaart 1 - Rotterdam en omgeving 1865. Om de stadsuitbreidingen van Rotterdam op de tegenoverliggende oever voort te kunnen zetten was een brug over de Nieuwe Maas vereist. Tevens moesten gedeelten van de dorpen IJsselmonde (Feijenoord), Charlois en Katendrecht worden geannexeerd. 1. Zwanengat 2. station van de Nederlandsche Rijnspoorweg Maatschappij 3. Spoorweghaven IJsselmonde-tracé (zie paragraaf 2d) (Kuyper, Gemeentatlas van Zuid-Holland)

De havens en kaden van de 'Waterstad', tussen Blaak en Maas, vormen het zichtbare overblijfsel van Rotterdams zeventiende-eeuwse welvaren. Deze in gouden tijden gegraven grote havens voldeden tot in de negentiende eeuw aan de wensen van handel en scheepvaart. Voor de stagnerende achttiende eeuw waren ze ruim voldoende, de negentiende eeuw stelde zwaardere eisen aan het havenareaal. Meer schepen van grotere omvang deden de stad aan en de behoefte aan los- en laadplaatsen en aan pakhuisruimte groeide daardoor enorm.

Door in perioden van stagnatie vaste ligplaatsen te vergeven en kaderuimte langdurig beschikbaar te stellen, had de havenstad enige compensatie gevonden voor het gederfde havengeld, maar met het keren van het economische tij en de toevloed van schepen moest zij de bakens verzetten. Dat geschiedde met voortvarendheid. De vergunningen werden opgezegd en de kaden ontruimd.¹ Daarmee was het gebrek aan ruimte enigszins verminderd, maar een oplossing nog lang niet nabij.

Tóch was het niet de economische groei die de eerste aanzet gaf tot het denken over de uitbreiding van het havenareaal. De verkillig van het klimaat dwong de schippers vaker om in de winter een veilige haven te verkiezen boven de onveilige rivier. In de periode rond 1800 - ook wel kleine ijstijd genoemd - liet het meedogenloos kruierende ijs de schippers geen andere keus en verbleven de schepen noodgedwongen in berghavens. De ruimte was echter krap bemeten, te krap om grote schepen te bergen.

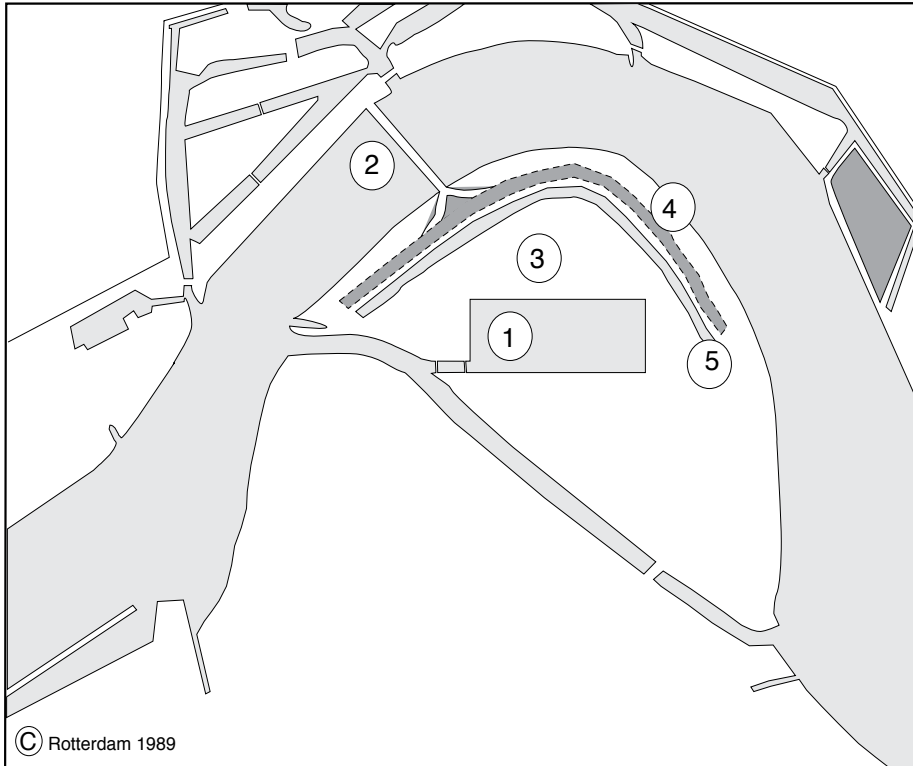
In 1842 drong minister van Binnenlandsche Zaken Schimmelpenninck van der Oije aan op het graven van een 'paar breede kanalen' op Feijenoord, 'beneden open en naar de bovenzijde gesloten, ruim en diep genoeg, om een honderdstel zeeschepen te bergen.'² Hoofdingenieur van de Waterstaat in Zuid-Holland M.G. Beijerinck, belast met de uitwerking van de ministeriële wens, stelde voor om een brug over de Maas te leggen, 'met een ligt dak ... zoodat de overtrekkende rijtuigen en voetgangers voor den regen zouden kunnen beveiligd worden', en een kanaal op Feijenoord te graven van 1200 meter lang en 60 meter breed aan een zijde gesloten: 'Hetzelve kan honderd zeeschepen bevatten des noods in twee rijen.' Maar hij trok in twijfel of het wel verstandig was om daar een kanaal aan te leggen. De kans dat de ingang zou verzanden was groot. De '14 à 15 tonnen gouds' die nodig waren om het project te realiseren vormden een tweede reden tot voorzichtigheid.³

Het jaar daarop bekroonde het vooraanstaande Bataafsch Genootschap voor Proefondervindelijke Wijsbegeerte een vergelijkbaar plan 'voor de regelmatige vergroting der stad met de gelijktijdige bescherming tegen hoge vloed, zonder dat de scheepvaart daarvan hinder ondervinde'. In dit plan van naamgenoot J.A. Beijerinck, was een brug en een open kanaal van vergelijkbare afmetingen voorzien. Het plan trok veel belangstelling, maar stierf een stille dood. De kosten, ruim 2 miljoen gulden, vormden een effectieve belemmering tegen de uitvoering ervan.⁴

Beijerinck liet het plan niet meteen varen. Met J.A. Scholten, fabriek- en landmeter van Schieland en diens adjunct P. Scholten suggereerde hij particuliere aanleg. Na 'rijpe en meer gezette overweging van dit belangrijk ontwerp' wilden zij een 'Naamlozen Maatschappij' oprichten 'tot het bouwen van eene Brug over de rivier de Maas en de exploitatie van het eiland Feijenoord'. Ook dat plan leed schipbreuk (Kaart 2).⁵

De Kamer van Koophandel drong regelmatig aan op het vergroten van het aantal leg- en laadplaatsen, vooral voor grote schepen. Zij schroomde niet om met concrete plannen te komen en zo mee te werken aan een structurele oplossing van het ruimtegebrek. Voorstellen van de Kamer van Koophandel vormden de basis voor een havenuitbreiding ten westen van de stad: het Eerste Nieuwe Werk (1847).⁶ Vijf jaren later besloot de gemeenteraad om ten westen daarvan een Tweede Nieuwe Werk aan te leggen.⁷

De kosten voor deze uitbreidingen - respectievelijk f 80.000 en f 237.000 - waren veel lager dan de plannen voor Feijenoord en hadden daardoor ook meer kans van slagen. Oppositie tegen deze plannen heeft overigens niet ontbroken. Met name de eigenaren van pakhuizen weerden zich duchtig.



Kaart 2 - Plan Beijerinck, Scholten en Scholten uit 1850. Als bij ijsgang alle schepen in de Rotterdamse havens moeten worden geborgen, 'dan toch zijn de havens van Rotterdam op verre na geene geregelden en veiligen ligplaatsen voor zulke kapitale voorwerpen' meenden Beijerinck c.s.. Zij ontwierpen: 1. een door sluzen afgesloten haven op Feijenoord, waardoor 'dan niet meer gelijk tegenwoordig, de havens van Rotterdam, voor een groot gedeelte ingenomen zullen worden door ledige of onttakelde schepen, en dus de ruimten langs de kaden voor het laden en lossen veel grooter dan tegenwoordig zal zijn'. 2. een hangbrug voor de verbinding met de stad. Een groot deel van het terrein wilden zij benutten voor recreatie, te weten: 3. een terrein voor lustplaatsen 4. een rij- en wandelweg en 5. een kanaal. Zij overwogen de oprichting van een 'Naamlozen Maatschappij tot het bouwen van eene Brug over de rivier de Maas en de exploitatie van het eiland Feijenoord'. B & W ging daar niet op in en besloot enkele jaren later tot een uitbreiding op de noordelijke Maasoever, ten westen van de stad (GAR, Rotonde II E nr. 10).

1-b: Baas in eigen pakhuis

Met een goede verbinding over de rivier kon Rotterdam op het eiland Feijenoord een nieuwe stad bouwen die zou kunnen bogen op een zeer centrale ligging. Directeur van Gemeentewerken G.W. Scholten was overtuigd van de voordelen die dat bood. Want: 'De uitbreiding moet zooveel mogelijk blijven binnen de cirkels, die men uit het middenpunt der gemeente beschrijft'. Hij pleitte voor overbrugging van de Maas. Eigenaren van onroerend goed in de oude stad hoefden zich volgens Scholten geen zorgen te maken. 'Wanneer ze die wet volgt, dan heeft de ervaring sedert eeuwen geleerd dat de waarde[n] der perceelen rijzen in dezelfde verhouding waarin de stad zich uitbreidt.'⁸

Niet iedereen zag heil in zo'n stadsuitbreiding. Veel eigenaars van onroerend goed voelden daar althans weinig voor. De grote vraag naar woon- en pakhuisruimte in de groeiende stad had de prijzen sterk doen stijgen en plaatste de eigenaars van deze lucratieve objecten, met name de speculanten onder hen, in een gunstige positie. Concurrentie aan de overzijde zou daaraan slechts afbreuk kunnen doen.

Pogingen van de rijksoverheid om de stad te verrijken met een entrepot - bijvoorbeeld op Feijenoord - en de Rotterdams haven daardoor beter uit te rusten in de internationale concurrentieslag, konden evenmin op veel steun in Rotterdam rekenen.⁹ 'Het is toch bekend, dat eene voorname reden tegen den aanleg van een entrepot daarin bestaat, dat de huurprijs van de pakhuizen zou dalen en alzoo derzelve eigenaars schade zouden lijden', verzuchtte de helaas anoniem gebleven schrijver van een brochure uit 1839. 'Ondertusschen is het juist dit, hetwelk moet geschieden, wil Rotterdam aan de vereischten van eene vrijhaven beantwoorden...'.¹, vulde de schrijver aan.

In zijn brochure drong hij aan op de uitbreiding van de stad op Feijenoord. 'Men moet den vreemdeling tegenwoordig tot zich lokken; hij is niet meer gedwongen om tot ons te komen; wat is hiervan het gevolg? Dat wij hem eene even gemakkelijke als min kostbare markt moeten aanbieden.'¹⁰ Die gedachte had nog nauwelijks bestaansrecht in Rotterdam. De plaatselijke handelaars waren veeleer bezorgd door een entrepotdok het vrije beheer over hun goederen te verliezen.¹¹

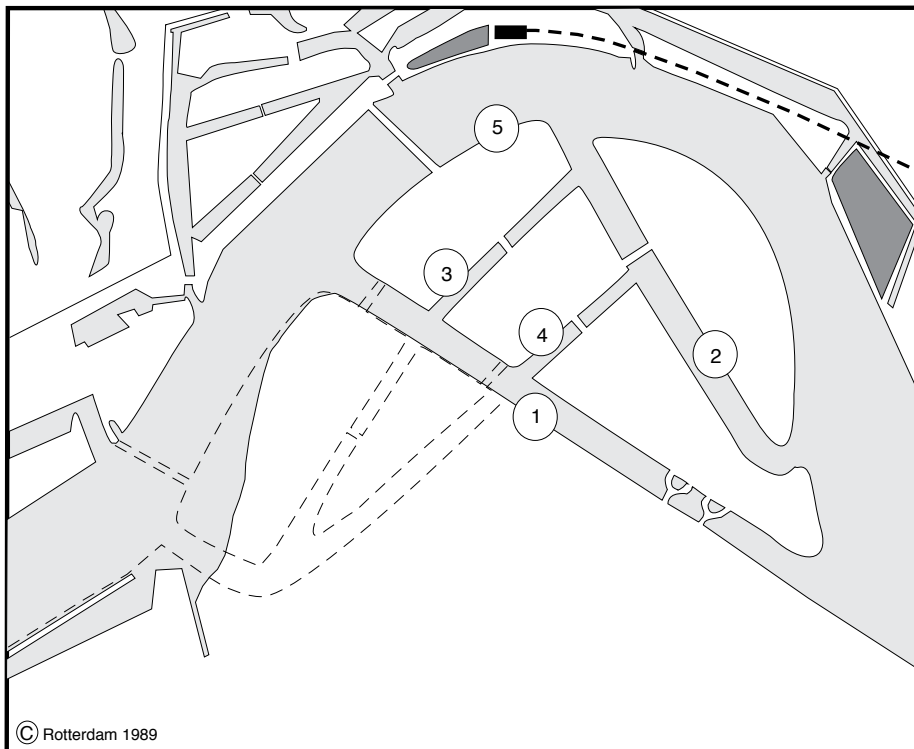
In een adres aan de Koning liet de gemeenteraad zich negatief uit over de vestiging van een entrepot. De gemeenteraad liet weten 'dat de leden dezer vergadering hoofd voor hoofd, dat de handel onzer stad bijna zonder uitzondering, dan welligt van eenige expediteurs en alle gegoede klassen van ingezetenen zelfs de mogelijkheid van het geprojecteerd etablissement met huivering te gemoed zien, omdat alle belangen daardoor worden gekrenkt, die der grond-eigenaars in de vermindering van de waarde hunner kostbare panden, en die der handelaars omdat die daarin eene groote vermindering van hunnen welvaart zien toegebracht.'¹²

Rotterdam bleef liever baas in eigen pakhuis en hechtte meer belang aan zijn handelsfunctie dan aan de later steeds overheersender transportfunctie van de havenstad. De gunstige perspectieven van een rolwisseling werden in het midden van de negentiende eeuw slechts door een enkeling onderkend. Pas aan het einde van de eeuw zou de stad zich nadrukkelijk op transitohandel richten.

In de entrepot-kwestie kon Rotterdam de rijksoverheid buiten de deur houden, zij het met veel moeite. De 'schade' bleef beperkt tot de vestiging van een Rijn-entrepot bij de voormalige Marinewerf, noodzakelijk in verband met het Rijnvaartverdrag. Naar verluidt werd dat nauwelijks benut; 'In het entrepotdok ligt gewoonlijk anderhalf schip - , 't is er een désert!'¹³. De vestiging van een entrepot was daarmee echter niet afgewend; de rijksoverheid zou er keer op keer op terugkomen.¹⁴

1-c: Eene afzonderlijke stad

Directeur Scholten van Gemeentewerken wilde Feijenoord verbinden met behulp van een gemeentebrug. Wat hem betrof kreeg die één of twee beweegbare gedeelten, zodat de scheepvaart voor Rotterdam zo min mogelijk zou worden belemmerd.¹⁵ Zijn voorganger W.N. Rose, die als ingenieur en adviseur voor Gemeentewerken een belangrijke stem hield in de vormgeving van de plannen, dacht daar heel anders over: '... ik wensch volstrekt dat het eene vaste brug zal zijn, dat is zonder eene enkele opening'. Hij was ervan overtuigd, dat het slagen van de uitbreiding op Feijenoord grotendeels afhing van een vaste brug. Omdat een groot aantal schepen de brug moest passeren zou de brug zeer vaak open staan en Feijenoord onbereikbaar blijken.¹⁶



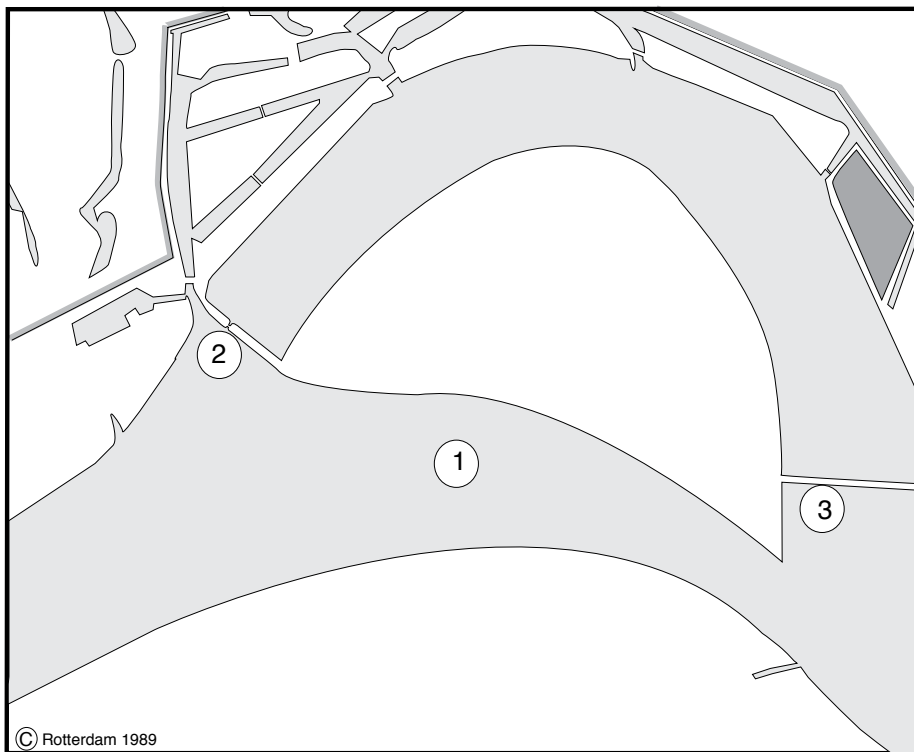
Kaart 3 - Plan Rose voor de uitbreiding van Rotterdam op Feijenoord (1862/1863).

1. Westerkanaal 2. Oosterkanaal 3. Noorderhaven 4. Zuiderhaven 5. de zuidelijke oever van de Nieuwe Maas was in Roses plan naar voren gebracht om de diepte van de rivier te doen toenemen. Een tweede brug en het gedeelte ten westen van het Westerkanaal (1) boden uitbreidingsmogelijkheden voor de toekomst (Bron GAR, Verz.Uitbreiding-deel 1).

'De kracht van het bewijs van de concentricke cirkels van den heer directeur ligt dus in de volkomen zekerheid van de overgang van de brug. Is die hoogst onzeker, dan loopt men gevaar, dat Feijenoord eene afzonderlijke stad zal worden.' Rose zette zijn argumenten kracht bij door de vrees uit te spreken dat de handelaren en industriëlen op dat eiland vroeg of laat een eigen beursgebouw zouden willen hebben, 'dan zou de afscheiding volkomen worden'.¹⁷

In zijn advies stelde Rose de bereikbaarheid van Feijenoord centraal, de scheepvaart langs de stad verwees hij naar het tweede plan. Voor de schepen die de brug niet konden passeren ontwierp hij een alternatieve route via een aantal te graven kanalen c.q. havens op Feijenoord (Kaart 3). Een dergelijke gedachte was al verscheidene malen geuit, onder andere door de zo-even aangehaalde anonieme schrijver van de brochure uit 1839.

Een eveneens anoniem gebleven schrijver lanceerde in 1834 het radicale plan om een nieuwe rivier achter Feijenoord langs te graven en de loop van de Maas daarheen te verleggen. Het contact met Feijenoord was dan eenvoudig te onderhouden via twee dammen in de rivier. De oorspronkelijke bedding vormde zo een kolossaal havenbekken, pal voor de stad.¹⁸



Kaart 4 - Plan van een onbekende uit 1834, bewerkt door Conrad en Beijerinck.

1. Door de bocht in de rivier af te snijden is het mogelijk het gedeelte voor de stad af te dammen 2. door middel van een sluis is het grote havenbekken voor de stad toegankelijk 3. de dam ten oosten van Feijenoord was niet voorzien van een sluis. (Van Ravesteijn, *Rotterdam in de negentiende eeuw*, 28)

Het plan is serieus overwogen en door de ingenieurs F.W. Conrad en J.A. Beijerinck op haalbaarheid onderzocht, maar vervolgens terzijde gelegd. Van Ravesteijn veronderstelde, dat naast de prijs, f 6 miljoen, de omvang van het project de bestuurders deed terugdeinzen (Kaart 4).¹⁹

Dertig jaar later, in 1864, kreeg B&W een vergelijkbaar plan aangeboden door de rentmeester van Charlois F. van Peski.²⁰ Opnieuw werden de tekeningen voorgelegd aan F.W. Conrad en J.A. Beijerinck, alsmede aan de ontwerper van de Nieuwe Waterweg P. Caland. Samen vormden zij de inmiddels ingestelde Waterstaats-Commissie voor de uitbreiding van Rotterdam op Feijenoord. In hun rapport verklaarden zij: 'Dat wij wat het rivierbelang aangaat, het volkomen eens zijn met het scheepvaartbelang, namelijk dat voor beiden het beste zou wezen om de geheele rivier te verleggen. Is dit nu ook het belang der gemeente, dan zijn de grootste moeilijkheden vooreerst weggenomen. Wij meenen echter goede gronden te hebben om aan dit laatste te twijfelen.'²¹

Als het aan Rotterdam lag, bleef de uitbreiding van de stad beperkt tot het hoogst noodzakelijke. De van verscheidene zijden gesuggereerde grootschalige projecten voor Feijenoord verdwenen keer op keer onder tafel.²² Zelfs al zou de gemeente de stad aan de overzijde willen uitbreiden, dan nog kon dat niet zonder medeweten én goedvinden van de centrale overheid. Met het passeren van de rivier werden de grenzen van het stedelijke bestuursvermogen overschreden.

Zowel in de rol van beheerder van de rivier, als in die van hoeder van de vrije vaart speelde de rijksoverheid een hoofdrol in de ontwikkeling van Feijenoord. Pas nadat de rijksoverheid als bouwer van een spoorbrug over de Maas het voorbeeld had gegeven, waagde ook Rotterdam de oversteek.

2. RIJKSINVLOED

2-a: Rivierbeheer

Rivieren stromen het sterkst in hun buitenbochten en zijn daar ook doorgaans het diepst. De bevaarbaarheid van de Maas voor Rotterdam en de mogelijkheid om daar met diepstekende schepen aan te leggen was voor een belangrijk deel aan dit fenomeen te danken. Rotterdam had al in 1589 het oog laten vallen op Feijenoord. Het bezit van dat eiland opende de mogelijkheid om de stroom voor Rotterdam te reguleren. Door die kunstmatig te versmallen, ging de rivier ter plekke sneller stromen. Dat droeg ertoe bij dat de bevaarbaarheid van de rivier voor Rotterdam werd vergroot.²³

Toen de vaart op de Maas omstreeks 1800 door zandplaten steeds moeilijker werd,²⁴ zagen velen in het Zwanengat, een zijriviertje van de Maas, de grote boosdoener (Kaart 1,1). Het vijftig meter brede Zwanengat verkoos de kortere weg achter Feijenoord langs en onttrok daardoor water aan de hoofdstroom. De bevaarbaarheid van de hoofdtak kwam daardoor in gevaar. Het was zelfs niet uitgesloten, dat het Zwanengat op de lange duur de hele hoofdstroom tot zich zou trekken en daarmee Rotterdams levensader zou droogleggen. Om dit noodlot te keren werd het riviertje in 1801 afgedamd. De polderbesturen, die zich als gevolg van de afdamming voor grote afwateringsproblemen gesteld zagen, protesteerden wel, maar hun protest legde onvoldoende gewicht in de schaal, de Rotterdamse handelsbelangen des te meer.²⁵

Het beheer van de Nederlandse rivieren is vrij laat en slechts zeer geleidelijk tot de taak van provincie en rijk gaan behoren. Tot ver in de negentiende eeuw waren de waterschappen oppermachtig en werd slechts in crisistijd aan deze macht getornd. De bestrijding van overstromingen en ongewenste aanslibbingen werd op regionaal niveau aangevat, maar in de loop van de negentiende eeuw kwam die steeds meer onder de hoede van provincie en rijk.²⁶

Het overstromingsgevaar van de rivieren werd onder andere gekeerd door het water met behulp van overlagen binnen te laten en binnendijs te bergen. Die handelwijze had een vergelijkbaar effect op de stroomsnelheid als het aftakken van rivieren; het werkte averechts. De rivier verloor aan snelheid, kon daardoor minder slib vervoeren en deponeerde dit op de rivierbodem. De waterberging van de rivier zelf werd daardoor ongunstig beïnvloed en ook de bevaarbaarheid ging sterk achteruit.

Onder invloed van het gezaghebbende rapport van L.J.A. van der Kun en J.H. Ferrand (1850), waarin een gewijzigd waterbouwkundig concept werd voorgestaan, verplaatste de aandacht van de overheid zich naar normalisering van de rivieren en verbetering van de rivierbeddingen zélf. Naast veiligheid kreeg nu ook het aspect bevaarbaarheid prioriteit.²⁷ Het stroomgebied van de rivieren werd nu in zijn totaliteit beschouwd, waarmee de verantwoordelijkheid vooral bij provinciale en rijksoverheid kwam te liggen.

De aanleg van de Nieuwe Waterweg, die Rotterdam van een directere verbinding met de Noordzee voorzag, had niet alleen in economisch opzicht een belangrijke invloed op de stad. Het project had slechts kans van slagen als hoge eisen werden gesteld aan het rivierbeheer stroomopwaarts. Ook daardoor kon het graven van kanalen en havens niet langer worden onttrokken aan supervisie van de hogere overheden. De aanleg van de Nieuwe Waterweg en vooral de problemen die zich daarbij voordeden hadden onmiddellijk consequenties voor de aanleg van havens op Feijenoord.²⁸

De bevaarbaarheid van rivieren wordt niet alleen bepaald door de diepte van het water, maar ook door het al dan niet aanwezig zijn van bruggen en de mogelijkheid, of onmogelijkheid om die te passeren. Rose pleitte voor een vaste brug over de Maas en wilde daarmee de communicatie over land veilig stellen. De rijksoverheid was terughoudender bij de aanleg van bruggen. Het belang van de binnenvaart gedoogde dergelijke obstakels niet, ook niet met het oog op de internationale verhoudingen. Pruisen en de andere Rijnsoeverstaten zagen erop toe dat hun aan- en afvoerrote niet onnodig werd belemmerd. In 1868 legden zij de uitgangspunten voor een vrije vaart over de rivier vast in de Akte van Mannheim.²⁹ Door de Rijnvaartverdragen was de rijksoverheid gehouden om bij een eventuele overbrugging van de Maas een alternatieve vaarroute te graven. Zowel de plaatselijke Rijnvaartcommissie als onze oosterburen zorgden er wel voor dat Den Haag die verplichting niet naast zich neer zou leggen. Ook op deze manier werd de rijksoverheid bij de ontwikkelingen op Feijenoord betrokken.

De Maas was een barrière die moeilijk te nemen was zonder hulp van de rijksoverheid. Om uitbreiding van Rotterdam op Feijenoord te realiseren, kon echter niet worden volstaan met wat hulp. Slechts door stevig duwen kreeg het rijk de gemeente over de brug.³⁰

2-b: De Zuiderspoorweg

In de negentiende eeuw balanceerde de nationale spoorwegaanleg op de grens van particuliere en staatsaanleg. De Hollandsche IJzeren Spoorweg Amsterdam-Haarlem-Den Haag-Rotterdam is aan particulier initiatief te danken. Op 3 juni 1847 werd HIJSM-station Rotterdam geopend. De Rhijnspoorweg van Arnhem via Utrecht naar Amsterdam én Rotterdam kwam tot stand op initiatief van koning Willem I. Op 30 juli 1855 kwam het gedeelte Utrecht-Rotterdam gereed. Een groot aantal andere lijnen kon het evenmin stellen zonder staatssteun. Na jarenlange discussies en een aantal gestrande wetsontwerpen werd in 1860 tot de aanleg van staatsspoorwegen besloten. Een Rotterdams gemeenteraadslid beschreef het besluit als 'een gouden regen, die over het geheele land is uitgestort'³¹

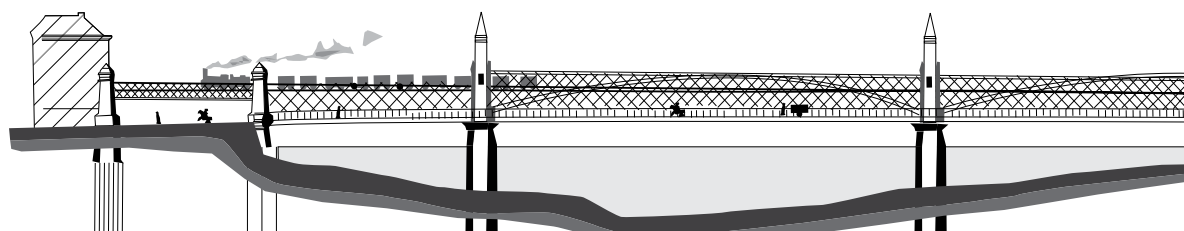
De wet van 1860 voorzag in de aanleg van een aantal spoorbruggen over de grote rivieren om het zogenaamde Noorder- en Zuidernet met elkaar te verbinden. Op 3 mei 1855 had de particuliere Antwerpen-Rotterdamsche Spoorwegmaatschappij het baanvak Antwerpen-Moerdijk in exploitatie genomen, De verbinding Moerdijk-Rotterdam werd door de maatschappij met schepen verzorgd. De aanleg van de staatsspoorweg tussen Dordrecht en Rotterdam voorzag in een aantal spoorbruggen onder andere over de Maas. Tot de aanleg van de Moerdijkbrug werd later besloten. Deze kwam in 1872 gereed.³²

Rotterdam sputterde tegen toen de aanleg van de spoorbrug over de Maas ter sprake kwam. De stedelijke overheid vreesde vooral dat de brug een belemmering zou vormen voor de binnenvaart, minder voor de zeevaart.³³ Maar Rotterdam wilde de spoorwegaansluiting ook niet missen. In samenwerking met een spoorwegcommissie uit Dordrecht smeedde Rotterdam plannen voor een optimale verbinding. Het aantal alternatieven voor de plaats van de spoorbrug liep uiteen van een extreem lage brug bij het Park in het westen van de stad, tot een zeer hoge brug, kilometers ten oosten van Rotterdam, bij Papendrecht.³⁴ Zowel bruggen met als zonder openingen passeerden de revue. Ook een 'kwartcirkelvormige brug' werd opgevoerd om bij overbrugging pal voor de stad met een scherpe bocht naar rechts het Rhijnspoorwegstation (Kaart 1,2) te bereiken.³⁵

Toen Rotterdam de wens te kennen gaf Feijenoord te annexeren, stelde de minister van Binnenlandse Zaken voor om de nieuwe stad op Feijenoord op de staatspoorweglijn aan te sluiten, er een goederenstation te vestigen en een Spoorweghaven te graven.³⁶ Tot dan toe was wel geopperd om de lijn over Feijenoord te laten lopen, maar het was nieuw om daar ook een aansluiting tot stand te brengen.

De inmiddels tot hoofdingenieur van de Waterstaat gepromoveerde J.A. Beijerinck, de adviseur voor Staatsspoorwegen G.J.G. de Klerck en de eerstaanwendend ingenieur van Staatsspoorwegen N.F. Michaelis werkten de plannen voor die aansluiting uit. Beijerinck en De Klerck kwamen met het voorstel om de Maas twee maal te passeren: eenmaal ten oosten van de stad om de lijn naar Dordrecht te verbinden met het station van de Rhijnspoorweg Maatschappij én met dat van de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij (HIJSM)³⁷ en een tweede maal, ten westen van de stad, om het station van de HIJSM via een zijlijn met Feijenoord te verbinden.

Michaelis kwam met een radicaal andere oplossing. Hij stelde voor de rivier pal voor de stad, bij Feijenoord, te overbruggen en alleen een verbinding met het HIJSM-station tot stand te brengen. Daardoor hoefde de brug geen scherpe bocht naar rechts te maken om het Rhijnspoorwegstation te bereiken. Michaelis vond het niet nodig om in die brug een beweegbaar gedeelte te maken, omdat de Wijnhaven en de Scheepmakershaven én een te graven kanaal op Feijenoord alternatieve routes boden aan de scheepvaart. De ingenieur achtte het om die reden mogelijk de brug voor het gewone vervoer op dezelfde pijlers te plaatsen als de spoorbrug.³⁸



Gecombineerde brug voor zowel trein als gewoon verkeer naar een ontwerp van directeur van Gemeentewerken Van der Tak uit 1865. (GAR, Verz.Uitbreiding-deel 1; reproductie)

2-c: Liever den arm dan het hoofd

De gemeenteraadscommissie voor Plaatselijke Werken, die B&W moest adviseren over de plannen van de rijksingenieurs, wees de aansluiting met Feijenoord ten westen van de stad af, omdat de scheepvaart daardoor zou worden belemmerd. Hetzelfde gold, hoewel in mindere mate, voor de richting voor en door de stad, die Michaelis voorstond. De belemmeringen werden overigens niet zo belangrijk geacht dat de commissie de aansluiting van de spoorweg er voor wilde prijsgeven. Om nog een andere 'hoogst belangrijke reden' koos de commissie voor het plan van Michaelis: het 'op minst kostbare wijze' verkrijgen van een brug voor gewoon vervoer lachte hen toe, 'daar de kosten om de spoorwegbrug tevens voor gewoon vervoer geschikt te maken, oneindig minder zullen zijn dan ingeval de gemeente, ten behoeve van dat vervoer, geheel voor hare rekening eene brug zoude moeten bouwen.'³⁹

B&W vond het ontwerp-Michaelis weliswaar het minst bezwarende, maar prefereerde een eindstation op Feijenoord en achtte de verbinding met de stad niet noodzakelijk. Voorzover de verbinding in het algemeen rijksbelang noodzakelijk werd geacht, was B&W evenwel bereid de verlangde medewerking te verlenen. Op dit voorstel werd op uiteenlopende wijze gereageerd.⁴⁰ In de gemeenteraad gingen stemmen op die de tweeslachtigheid van het voorstel afwezen. Gemeenteraadslid Pincoffs onderschreef het standpunt van B&W met de woorden: 'Wanneer een sterkere tot een zwakkeren kwam en hem een arm of het hoofd wilde afnemen, en met het antwoord van den zwakkeren, dat hij beide liever wilde behouden, geen genoegen nam, alsdan zou de zwakkere, door overmagt gedrongen, zich zeker liever den arm dan het hoofd laten afslaan, en daartoe zelfs zeer beleefd het verzoek doen! Zo ook hier.'⁴¹

Raadslid van Buren schetste een positiever perspectief: 'Rotterdam zal het hart wezen, waar de slagader van den staatsspoorweg aanwezig zal zijn om het bloed door het geheele ligchaam des lands te doen stroomen...Allerwege is behoefte aan eene stapelplaats; dat zal Rotterdam door de spoorwegverbinding worden; zoodra de oorlog in Amerika is geëindigd, zal Rotterdam de zetel worden van den handel. De handelsbeweging zal ons zelfs van Den Helder toevloeijen en zelfs Amsterdam, dat overkropt is, zal zich naar Rotterdam moeten uitstorten, want Amsterdam zit in de benauwdheid.'⁴²

Niet iedereen was overtuigd van het nut van de spoorwegaansluiting, 'want waar Amsterdam haar weg naar het Zuiden heeft, hebben immers 's-Gravenhage en Rotterdam die ook, zij het dan ook met een uurtje langer te stoomen. Is dat uurtje zoo veel millioenen en zoo veel vernielingen waard?'⁴³

De reactie van de plaatselijke Rijnvaartcommissie was voorspelbaar: 'Eene zoodanige afsluiting van de schoone rivier, waaraan onze stad voor een groot deel hare welvaart verschuldigd is, zoude naar onze meening geheel in strijd zijn met den geest, zoo al niet met den letter der tractaten, waarbij het vrije verkeer op de waterwegen is gewaarborgd ... Die afsluiting zou dan ook een vlek werpen op ons liberaal stelsel van handel en verkeer, zij zou een anachronisme wezen, terugwijzende op den tijd, toen het stapelregt met gedwongene overlading op de rivieren werd geduld en uitgeoefend.'⁴⁴

De kamer van Koophandel, door B&W om advies gevraagd, zag het liefst een eindstation op Feijenoord en een paardenspoorweg om de verbinding met het station van de Rhijnspoorweg Maatschappij tot stand te brengen.

'De Kamer weet wel dat de aansluiting van de spoorwegen te Rotterdam door velen buiten deze stad als noodzakelijk wordt aangenomen, maar is overtuigd dat dit eene dwaling en eigenlijk een groot woord zonder veel zin is.'⁴⁵ Bij de stemming over het plan van Michaelis bleek de Kamer van Koophandel evenwel sterk verdeeld. Het plan vond zowel een kleine meerderheid tegenstanders als een grote minderheid voorstanders.⁴⁶ Met name de financiële voordelen van een gecombineerde brug voor spoor- en gewoon verkeer had enkele tegenstanders overtuigd.

Door de aansluiting van de spoorweg als een algemeen rijksbelang te schetsen voorkwam B&W een confrontatie met de minister én verbeterde het college zijn onderhandelingspositie, want wat in het algemeen belang werd vervaardigd kon immers moeilijk aan de gemeente Rotterdam in rekening worden gebracht, zeker niet als het indruiste tegen de Rotterdamse belangen.

De vers aangetreden minister van Binnenlandsche Zaken J. Heemskerk was niet onder de indruk van het Rotterdamse toneelstukje en had de zaak vrij spoedig weer volledig onder controle.

2-d: IJsselmondetracé

In 1866 namen de plannen voor een aansluiting van de Zuiderspoorweg een plotselinge wending. Minister van Binnenlandsche Zaken Heemskerk liet doorschemeren, dat hij voornemens was terug te komen op het inmiddels door Rotterdam geaccepteerde plan voor een brug pal vóór en een viaduct dóór de stad. Veel meer dan dat voornemen wilde hij niet kwijt en Rotterdams nieuwe burgemeester Joost van Vollenhoven moest zijn uiterste best doen om informatie over het nieuwe tracé los te krijgen. Hij slaagde daar maar zeer ten dele in.

Rijksingenieur Michaelis wist hem echter te bevestigen dat het tracé ten oosten van de stad, bij IJsselmonde, weer was opgepakt. Van Vollenhoven, die deze richting enkele jaren tevoren nog verdedigde, voerde daar nu felle oppositie tegen. Ten onrechte nam hij aan dat Heemskerk daar een lage brug wilde bouwen, waar hij destijds een hoge brug had gedacht.⁴⁷

Het plan om de Spoorweghaven niet op Feijenoord te graven, maar ten oosten van de stad achter het station van de Rhijnspoorweg Maatschappij, kon Van Vollenhoven evenmin bekoren (Kaart 1,3). Concurrentie met Antwerpen achtte hij van levensbelang, maar van de Rhijnspoorweg Maatschappij verwachtte hij die niet: 'De Rijnspoorweg toch, aansluitende aan den Keulen-Minden spoorweg, is hierdoor in een toestand geplaatst, die het goederenvervoer op laatstgemelden weg bezwaart door de bijzonder nadeelige verhouding, waarin die spoorweg staat tot het Pruisische Gouvernement, bijaldien aan de aandeelhouders in die industriële onderneming niet meer dan 5 % wordt uitgekeerd. Vermits nu naar ik vernomen heb het maximum van 5 % reeds door die aandeelhouders genoten wordt, is het aan te nemen, dat de genoemde onderneming geene vermeerdering van goederenvervoer zoekt.'⁴⁸

De Kamer van Koophandel noemde het ministeriële plan 'allerverderfelijkt' voor de scheepvaart en benadrukte nog eens haar voorkeur voor een eindstation op Feijenoord.⁴⁹

Op audiëntie bij de minister kreeg burgemeester van Vollenhoven te horen dat de minister de richting over IJsselmonde onder andere had gekozen omdat hij dan verzekerd was van een aansluiting tussen de Rhijnspoorweg en de Hollandsche IJzeren Spoorweg. Een spoorlijn over Feijenoord bood die garantie niet. Aansluiting van beide lijnen, aldus de minister, was een rijksbelang.

Voor de Rotterdamse bezwaren tegen de ligging van de Spoorweghaven, '...te ver buiten de handelsbeweging om te kunnen concurreren met de Rijnspoorweg', had de minister meer begrip.⁵⁰ B&W drong er bij de minister op aan het tracé over Feijenoord weer op te nemen; let wel een richting waartegen het college kort tevoren nog grote bezwaren had gemaakt.⁵¹ De onderhandelingspositie van minister Heemskerk was door deze actie aanmerkelijk verbeterd en hij zou daar ook dankbaar gebruik van maken.

Bij een tweede audiëntie bleek dat de minister het 'allerverderfelijkt' plan nog steeds niet had opgegeven. De delegatie die daarvan verslag deed aan de gemeenteraad, zag echter een lichtpuntje: '...dat evenwel de Minister niet ongeneigd scheen om aanbiedingen van finantiëlen aard in overweging te nemen, met het oog op eene mogelijke wederopvatting van het plan over Feijenoord' én: 'dat Burgemeester en Wethouders nu aan deze vergadering wenschen voor te stellen om aan den Minister gratis aan te bieden de gronden en het water der Gemeente [nodig voor de spoorwegaanleg] zoowel op Feijenoord als te Rotterdam,'⁵²

De vraag of de gemeente moest toegeven aan het verzoek van de minister vormde de aanleiding tot een heroverweging van de Feijenoord-plannen. De gemeentelijke financiële problemen én de onzekere politieke situatie in Europa, waardoor lenen een kostbare zaak was geworden, maakten een dergelijke heroverweging ook noodzakelijk.⁵³ 'Het plan van uitbreiding op Feijenoord toch zoude nagenoeg onuitvoerlijk zijn, indien het spoorwegontwerp over IJsselmonde mogt worden aangenomen...' schreef B&W aan de gemeenteraad. 'Dit heeft dan ook gemaakt, dat wij gretig de gelegenheid hebben aangegrepen... in het plan van Feijenoord zoodanige wijzigingen te brengen als met het oog op veranderde omstandigheden en in verband met eene geleidelijke tragsgewijze uitvoering daarvan...noodig en wenschelijk zou zijn.'⁵⁴

De gemeenteraadscommissie voor Financiën, in een besloten vergadering bijeen, gaf de voorkeur aan een spoorbrug vóór de stad, 'zonder daaraan verbonden te zien een brug ten behoeve van het gewone verkeer'. Op Feijenoord diende Rotterdam zich te beperken tot het graven van de Noorderhaven. Een besloten vergadering van de gemeenteraad nam dit standpunt over. Het verzoek van de minister om de gemeentegronden gratis over te dragen aan het rijk zou worden ingewilligd.⁵⁵

De minister nam een welwillende pose aan, maar was nog niet tevreden met de toegevendheid van gemeentewege. Door 'eene ruime aanbieding van den Raad der gemeente' zou aan het bezwaar omtrent de kosten voor de uitvoering van het plan worden te gemoet gekomen en 'de uitvoering in nadere overweging kunnen worden genomen'.

De minister had ook al een idee over de wijze waarop het stadsbestuur de medewerking van de rijksoverheid kon verkrijgen. Het postkantoor aan de Blaak moest wijken voor de aanleg van het spoor. De minister gaf B&W in overweging om de gemeenteraad voor te stellen, 'dat vanwege de gemeente voor dat nieuwe postkantoor noodige eigendommen zullen worden onteigend en het gebouw voor rekening van de gemeente zal worden gebouwd en aan de staat overgedragen'.⁵⁶ Deze keer was het geluk Rotterdam gunstig gezind, want de regering viel en onder de nieuwe minister Thorbecke konden de gemaakte afspraken weer worden teruggedraaid.

Alvorens de invloed van de spoorlijn op de plannen voor Feijenoord verder te beschrijven, keer ik terug tot de plannen zelf.

3. REDUCTIE VAN EEN GROOTS PLAN

3-a: Plan Rose

De suggestie die minister Schimmelpenninck van der Oije in 1842 deed om een 'paar breede kanalen' op Feijenoord te graven, werd in 1847 overgenomen door de Rotterdamse gemeenteraadscommissie over stadsgebouwen, eigendommen enz.⁵⁷ Directeur Rose van Gemeentewerken verwerkte de voorstellen elf jaar later in zijn uitbreidingsplan voor Rotterdam (1858)⁵⁸ en kwam in 1862, twintig jaar na de suggestie van Schimmelpenninck van der Oije, opnieuw met het voorstel om kanalen op Feijenoord te graven (Kaart 3)⁵⁹

De weinig doortastende houding van het gemeentebestuur moet ook Rose toen zwaar op de maag hebben gelegen: 'Hoeveel tijd tot de voltooiing van die uitbreiding gevorderd zal worden, is mij onmogelijk op te geven; wanneer ik mij echter herinner, hoe menigmaal men naar gronden heeft gevraagd om fabrieken en trafieken op te rigten, dat men dergelijke aanvragen altoos uit gebrek aan plaats heeft moeten weigeren,⁶⁰ en dat desniettemin die aanvragen nog immer worden herhaald, dan geloof ik te mogen verwachten, dat die ontwikkeling en uitbreiding met eene gewenschte snelheid zal plaats grijpen, en men misschien spoediger de voltooiing zal aanschouwen, dan men in het algemeen vermoedt, echter tot mijn leedwezen altoos te langzaam, dan dat ik er getuige van zal kunnen zijn.'⁶¹

De suggestie van Schimmelpenninck van der Oije sloot aan bij de behoefte van de scheepvaart tot verbetering van de berging. Roses kanalen leverden daaraan echter geen bijdrage. In zijn concept voor Feijenoord stond de nijverheid centraal en waren de kanalen bedoeld als transportroutes, de havens moesten dienen tot laad- en losplaatsen. In het kielzog van de spoorwegaanleg leken Roses plannen voor Feijenoord realistischer dan ooit, want de verbinding met de overzijde kon nu op een veel goedkopere wijze tot stand komen, namelijk door de gemeentebrug onder de spoorbrug te hangen. Bovendien zou de rijksoverheid op Feijenoord een Spoorweghaven graven. De plannen die Rose in 1862 presenteerde zouden echter pas na grondige wijzigingen worden uitgevoerd. In de volgende paragrafen sta ik stil de aanleiding tot die wijzigingen en welke aanpassingen werden aangebracht.

3-b: Teveel of te weinig water

Het leggen van bruggen over vaarroutes geniet weinig sympathie bij de scheepvaart. De mogelijkheid tot passeren en manoeuvreren wordt er aanzienlijk door beperkt en de tijd die verloren gaat met wachten voor geopende bruggen is vaak groot. Toen het plan voor de overbrugging van de Maas voor Rotterdam gestalte kreeg, volgden protesten. De alternatieve vaarroute via het geplande Westerkanaal (Kaart 3,1) werd uiteraard aan een kritisch onderzoek onderworpen. Scheepvaartdeskundigen van naam beoordeelden de door Rose geprojecteerde kanalen als 'zeer belemmerend en in eenige opzichten gevaarlijk'.⁶² Ook voor de breedte van Westerkanaal konden zij weinig waardering opbrengen. Honderd meter was veel te weinig. Een goed alternatief voor de Maas moest op

zijn minst honderdvijftig of tweehonderd meter breed zijn en een diepte hebben van minstens zes meter onder RP (Rottepeil).⁶³ De Kamer van Koophandel maakte zich ook sterk voor een bredere alternatieve route. Het gemeenteraadslid Ledeboer vergeleek de nieuwe vaarroute met de Maas: 'Indien men zich nu voorstelt dat de gansche beweging van opkomenden en afvarende schepen, de stoom- en sleepboten, moest plaats hebben binnen 1/3 gedeelte van de breedte (en dit is de breedte van het Westerkanaal) zal een ieder gereedelijk toestemmen, dat hiervan de schromelijkste verwarring en menigvuldige ongelukken zouden te duchten zijn.'⁶⁴

De rijksoverheid was op uiteenlopende wijzen betrokken bij het project Feijenoord. Zij nam daarvoor de verantwoordelijkheid op zich en stelde een aantal ingenieurs beschikbaar voor de uitwerking van de plannen.⁶⁵ Deze moesten rekening houden met de belangen van de binnenscheepvaart, bezien in internationale verhoudingen, en met de belangen van Rotterdam. De verbreding van de kanalen op Feijenoord zou de scheepvaart ten goede komen en mogelijke conflicten met de Rijnsoeverstaten kunnen voorkomen, maar zij leverde waterstaatstechnisch nogal wat problemen op.

Drie weken voor het gemeenteraadsdebat over de plannen voor Feijenoord hechtte de Staten-Generaal zijn goedkeuring aan de 'Wet betreffende het kanaal door Holland en verbetering van den Waterweg van Rotterdam naar zee'.⁶⁶ Dit peperdure project, dat Amsterdam en Rotterdam moest voorzien van een rechtstreekse verbinding met de Noordzee, vereiste een gestroomlijnde aanvoer van water.

Ondoordachte veranderingen in het regime van de rivier moesten kosten wat kost worden vermeden. In 1856 en 1857 waren bijvoorbeeld te Schiedam en Botlek nog nevengeulen (de Heij en het gat) afgedamd om de stroom te normaliseren, maar het plan voor Feijenoord voorzag twee nieuwe kanalen, waarvan vooral het Westerkanaal veel kracht aan de hoofdstroom kon ontnemen. Het was verre van denkbeeldig dat de vaargeul voor Rotterdam daardoor zou aanslibben. De vaargeul vormde bovenal een regelrechte bedreiging voor de realisatie van de Nieuwe Waterweg.

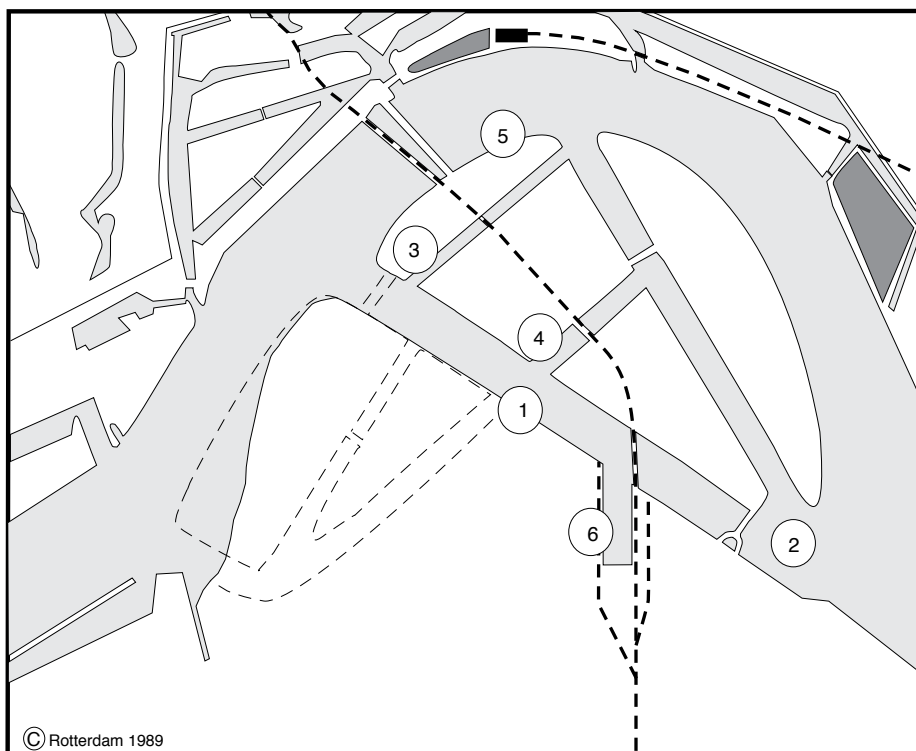
Toen de werkzaamheden aan de Nieuwe Waterweg enkele jaren na de aanvang door aanslibbing stagneerden, stonden de werkzaamheden op Feijenoord onmiddellijk opnieuw ter discussie.⁶⁷ Over de aanleg van de kanalen door Feijenoord schreven de waterstaatsingenieurs Conrad, Beijerinck en Caland: 'Wij zouden dit volstrekt moeten ontraden, zoo niet de omstandigheid dat de beide nevengeulen nog moeten gemaakt worden, tevens de middelen aan de hand gaf het kwaad, dat zij zouden kunnen doen, te voorkomen.'

Om aanslibben van de vaargeul te voorkomen had Rose een versmalling van de rivier voor de stad gepland (Kaart 3,5). Voor de ingenieurs van Waterstaat was een dergelijke vernauwing van de stroom echter onaanvaardbaar (Kaart 5,5). Zij konden volstaan met de verwijzing naar een twee jaar oude ministeriële beschikking, waarin de breedte van de Maas bij Slikkerveer was vastgesteld op 225 el, regelmatig toenemend tot 450 el voor Vlaardingen. Het Plan Rose voldeed niet aan die norm.⁶⁸

De Waterstaatsingenieurs waren bereid om aan de bezwaren van de scheepvaart tegemoet te komen door de breedte van het Westerkanaal op 150 meter te brengen en de diepte op 6 meter onder RP (Kaart 5,1), maar dan moesten de monden van het Ooster- en Westerkanaal wel worden samengevoegd en voorzien van drempels (plasbermen) om de doorstroming beheersbaar te houden (Kaart 5,2).⁶⁹ Om de scheepvaart op een ander punt tegemoet te komen, schoven de waterstaatsingenieurs de Noorderhaven zo ver mogelijk naar het noorden, zodat een stuk van de route via deze haven kon worden afgesneden en een aantal bruggen werd gemeden (Kaart 5,3).⁷⁰

3-c: Van Westerkanaal naar Noorderhaven

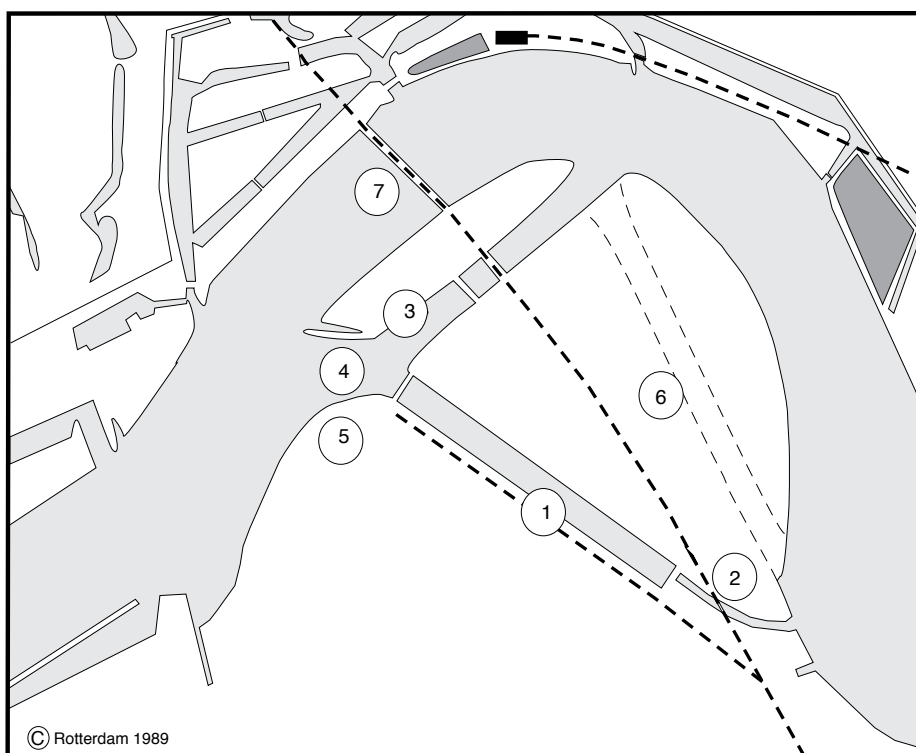
De pogingen om minister Heemskerk gunstig te stemmen voor een spoorlijn over Feijenoord hadden nogal wat consequenties voor de inrichting van de nieuwe stad, maar ook de gemeentelijke bezuinigingswoede drukte een stempel op de plannen. Van het oorspronkelijke Plan Rose bleef uiteindelijk weinig over. De rijksoverheid wilde de Staatspoorweg door Feijenoord voorzien van een Spoorweghaven, gelegen ten westen van het Westerkanaal (Kaart 5,6). Directeur van Gemeentewerken Van der Tak greep die gelegenheid aan om zowel zijn opdrachtgever, de gemeente Rotterdam, als de rijksoverheid ter wille te zijn.



Kaart 5 - Geamendeerd plan Rose (1865). 1. Westershaven nu 150 meter breed 2. Oosterkanaal en Westerkanaal verenigd 3. Noorderhaven noordelijker gelegen 4. Zuiderhaven nu 100 meter breed 5. breedte van de rivier ongewijzigd gehandhaafd 6. Spoorweghaven. (GAR, Uitbreiding Rotterdam op Feyenoord, GAR, Verz.Uitbreiding-deel 1).

Hij liet van het Plan Rose slechts één haven en één kanaal intact, het laatste aan één zijde open en aan de andere zijde gesloten, ongeveer op de plaats waar oorspronkelijk het Westerkanaal was gepland (Kaart 6,1). Daarmee sloeg hij twee vliegen in één klap, want de ministeriële wens om goedkoper uit te zijn, werd gehonoreerd - de spoorlijn behoefde nu geen bocht meer te maken en de dure spoorwegbrug over het Westerkanaal kon vervallen (Kaart 6,2). Het gemeentebestuur kon ook tevreden zijn met het Plan Van der Tak, want het dure Westerkanaal zou dan door de rijksoverheid worden bekostigd en het Oosterkanaal en de Zuiderhaven werden geschrapt, wat een aanmerkelijke verlichting voor de gemeentekas betekende.

Aan het Oosterkanaal was pas in de verre toekomst een rol toegedacht (Kaart 6,6). Het Westerkanaal was oorspronkelijk bedoeld als alternatieve route voor de schepen die de Maasbruggen niet konden passeren. Maar in plaats van een vaarroute was daar de doodlopende Spoorweghaven gepland, ongeschikt om die functie over te nemen. Toen het Plan Van der Tak ter tafel kwam, werd de Noorderhaven, vrijwel onmiddellijk, tot alternatieve route gebombardeerd (Kaart 6,3).⁷¹



Kaart 6 - Plan Van der Tak (1868). 1. de Spoorweghaven neemt de plaats in van het Westerkanaal 2. de spoorlijn kan nu in een vrijwel rechte lijn worden gelegd en de dure brug over het Westerkanaal vervalt 3. de Noorderhaven neemt de rol van het Westerkanaal over 4. de mondingen van de Spoorweghaven en de Noorderhaven worden gecombineerd 5. de westelijke uitbreiding volgens het plan Rose is niet meer mogelijk 6. het Oosterkanaal is nog slechts een optie en de Zuiderhaven is geheel uit het plan verdwenen 7. de spoorbrug over de Maas zou voorzien worden van twee meter brede voetpaden zodat de bouw van de gemeentebrug voorlopig kon worden uitgesteld (Bron: GAR, Handelingen van de Raad 1868, 122).

Om verzanding van de zuidelijke oever tegen te gaan werd de monding van de Noorderhaven, op aanraden van het ministerie, in westelijke richting verlengd.⁷² Zeilschepen konden zo ook beter uit de voeten. De verlengde monding van de Noorderhaven vormde tevens de ingang tot de Spoorweghaven (Kaart 6,4). Met de verlenging van de Noorderhaven in westelijke richting verdwenen de plannen voor een havenuitbreiding in westelijke richting definitief uit het kaartbeeld (Kaart 6,5). Later werd daar voor een andere benadering gekozen.

De Kamer van Koophandel protesteerde tegen de geringe breedte van de inmiddels tot alternatieve route gebombardeerde Noorderhaven. De kamer drong aan op een minimale breedte van 150 meter, zoals zij bij de plannen voor het Westerkanaal had bepleit.⁷³ De aandrang van de Kamer van Koophandel had het gewenste effect. De gemeenteraad besloot de Noorderhaven op een breedte van 150 meter te brengen.

In hun reactie op de protesten van de Kamer van Koophandel maakten Rose en Van der Tak van de gelegenheid gebruik om flink uit te halen naar de ingenieur van Staatspoorwegen: 'Hadden wij echter den heer eerstaanwezenden ingenieur der Staatsspoorwegen alhier meer gezind tot medewerking in het maken van die haven voor staatsrekening aangetroffen, zoo zou dit aanleiding hebben kunnen geven, dat een wijder kanaal door ons voorgesteld zou zijn geworden; doch daar dit het geval niet was, zoo hebben wij ons tot eene haven van 100 el wijdte moeten beperken.'⁷⁴

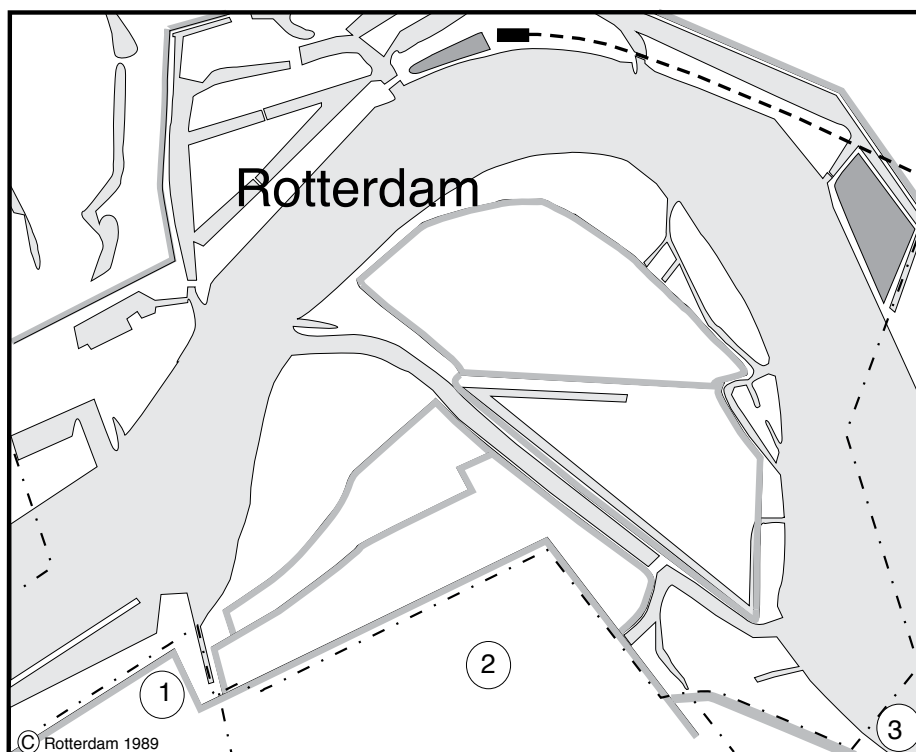
De directeur en de adviseur van Gemeentewerken streefden naar een nog grotere verlichting voor de gemeentelijke financiën. Ook in die opzet zouden ze uiteindelijk slagen.⁷⁵

3-d: Burenleed

Aanvankelijk had Rotterdam aan de overzijde van de Maas alleen privaatrechtelijke bevoegdheden. Het ontbreken van publiekrechtelijke bevoegdheden heeft de uitbreiding van Rotterdam op Feijenoord overigens nauwelijks belemmerd. Het ontwerp van Rose lag in Feijenoord dat onder de jurisdictie van buurgemeente IJsselmonde viel. De geprojecteerde Spoorweghaven en een eventuele westelijke uitbreiding lagen in Charlois en Katendrecht.

Nadat de gemeenteraad van Rotterdam op 12 november 1863 de intentie had uitgesproken om de stad naar de overzijde van de rivier uit te breiden, volgde twee jaar later het gemeenteraadsbesluit om de minister te verzoeken te bewilligen in een grenswijziging.⁷⁶ Zolang het gebied niet onder Rotterdam viel, voelde de gemeente er niets voor om daar havens te graven. Het recht om daar havengeld te heffen en politietoezicht uit te oefenen kon dan immers door de betrokken gemeenten worden betwist.⁷⁷

IJsselmonde, Charlois en Katendrecht kwamen vrij laat met hun protest en volgens Van der Tak bleef het bij jammeren zonder wijzigingen aan te bevelen.⁷⁸ Het bestuur van IJsselmonde wilde niet meewerken aan de grenswijziging, 'tenzij in het uitzigt van behoorlijke schadeloosstelling voor eventueel verlies van grondgebied en voor verlies van grondbelasting en verdere inkomsten'.



Kaart 7 - Begrenzing van Rotterdam in 1870. Door annexatie van gedeelten van de dorpen 1. Katendrecht 2. Charlois en 3. IJsselmonde verzekerde Rotterdam zich van de jurisdictie over de tegenoverliggende Maasoever. Zie ook kaart 1. (Bron: Kuyper, Gemeenteatlas)

Het vroeg zich bovendien af wat er met de riverdijken van de polders Varkenoord en Karnemelksland moest gebeuren. Bij het trekken van de grenslijn had de gemeente Rotterdam zich de gulheid zelve getoond en deze potentiële kostenpost aan de gemeente IJsselmonde gelaten (Kaart 7).

Het gemeentebestuur van Charlois was evenmin te spreken over de voorgestelde grenswijziging. 'Deze Gemeente zou daardoor hare schoone afgerondheid verliezen, terwijl die van Rotterdam er waarschijnlijk niet door zou winnen', schreef burgemeester Barendregt. Dat de grens dwars door de haven van Charlois liep kon hem niet bekoren, evenmin dat slechts een deel van de Hilledijk in de annexatie was betrokken. Hij deelde de IJsselmondse kritiek: zonder belangrijke schadeloosstelling was Charlois niet bereid tot de grensscheiding toe te treden.

Burgemeester Barendregt was ook burgervader van Katendrecht en voor die gemeente luidde zijn kritiek niet zo veel anders. Een niet gering deel van de toch al kleine gemeente zou aan Rotterdam worden opgeofferd, 'en wel juist dat, hetwelk in de toekomst aan deze Gemeente bloei en welvaart beloofde'. Ook Katendrecht wilde klinkende munt voor zijn medewerking aan de grenswijziging.

Van der Tak was niet onder de indruk van de kritiek van de buurgemeenten. Hij adviseerde het gemeentebestuur om aan IJsselmonde te laten weten, 'dat (wat) het onderhoud der sluis en van den dijk betreft, de belanghebbenden van IJsselmonde daarin niet zullen worden gestoord. Dit is dan ook een der redenen dat het ligchaam dier beide kunstwerken zelve onder de gemeente IJsselmonde blijven behooren.'

De protesten tegen een grenslijn dwars door de Charloise haven werden door Van der Tak weggewuifd: 'dit kunnen wij niet toegeven, niet alléén omdat men scheidslijnen van dien aard gewoonlijk midden door het water aanneemt, maar ook om op die haven, voorzover ons gemeentebelang dit medebrengh, het vereischte politietoezigt enz., te kunnen houden'⁷⁹

Een half jaar na de 'Wet tot verandering der grenzen tusschen de Gemeente Rotterdam en de gemeenten IJsselmonde, Katendrecht en Charlois' (1869), was de grenswijziging een feit.⁸⁰ Voorzien werd dat Rotterdam met deze annexatie onvoldoende armslag had. Twaalf bewoners van Katendrecht wezen een voorstel tot samenvoeging van hun gemeente met die van Charlois af, omdat zij voorzagen, dat deze door een nieuwe annexatie door Rotterdam teniet zou worden gedaan. Teveel veranderen, zo meenden zij, is niet goed.⁸¹ B&W van Rotterdam onderschreef het standpunt van de Katendrechtse heren en adviseerde Gedeputeerde Staten om van de samenvoeging af te zien.⁸² In 1895 werden zowel Charlois als Katendrecht bij de gemeente Rotterdam gevoegd.

3-e: Contract met de rijksoverheid

Met de val van het ministerie Heemskerk werd het IJsselmonde-tracé verlaten. De voordelen die de minister had weten te bedingen bij een eventuele spoorwegaanleg over Feijenoord stonden opnieuw ter discussie. De wensen van Heemskerk ten aanzien van het postkantoor waren onmiddellijk terzijde geschoven, en tegenover de nieuwe minister van Binnenlandsche Zaken Thorbecke haastte B&W zich te verklaren: 'Wij kunnen ons dan ook niet voorstellen, dat zoodanig voorstel in ernst gemeend zij.'⁸³ Het spelletje waarmee Rotterdam zo weinig succes had onder Heemskerk begon opnieuw, deze keer met meer succes. Opnieuw vroeg Rotterdam om de overbrugging van de Maas achterwege te laten en genoeg te nemen met een eindstation op Feijenoord.⁸⁴

De door Heemskerk bedongen kosteloze afstand van grond werd door B&W teruggedraaid en vervangen door een overname tegen taxatiewaarde.⁸⁵ Als het aan de gemeente lag, nam de rijksoverheid ook nog een deel van de kosten voor de aanleg en het onderhoud van de Noorderhaven voor haar rekening.⁸⁶ Thorbecke wilde wel betalen voor de bouwgrond, maar een vaste bijdrage aan het onderhoud van de Noorderhaven wees hij af. Hij bleek bereid om eenmalig f 100.000, bij te dragen.⁸⁷ Daarnaast nam hij een deel van de aanlegkosten voor zijn rekening, namelijk de westelijke toegang tot de Noorderhaven, die immers ook de toegang tot 's rijks Spoorweghaven was (Kaart 6,4).⁸⁸ Op deze basis kon op 3 april 1869 een overeenkomst tussen de rijksoverheid en de gemeente Rotterdam worden gesloten.

3-f: Combinatie gemeentebrug-spoorbrug

In 1865 besloot Rotterdam om de gemeentebrug onder de nieuwe spoorbrug te hangen.⁸⁹ Dat geschiedde vooral uit financiële overwegingen.⁹⁰ Toen ook dat plan te kostbaar bleek, werd geopperd om twee voetpaden van twee meter elk op de spoorbrug aan te leggen (Kaart 6,7). Dan kon de gemeente bij de latere bouw van de gemeentebrug misschien volstaan met een acht meter breed wegdek in plaats van de oorspronkelijk geplande zestien meter.⁹¹

De ingenieurs van Staatspoorwegen, belast met het ontwerp van de spoorbrug, voelden ook weinig voor een gecombineerde brug. De pijlers moesten in dat geval veel zwaarder worden gemaakt en financieel zou het dan toch op hetzelfde neerkomen als de gemeente zelf een brug bouwde. Van der Tak: 'Wij meenen en houden ons overtuigd dat die Heeren beter in staat zijn dan wij, om daar, waar het zulk een collossalen omvang van bruggebouw betreft, de zaak naar waarheid te kunnen beoordeelen.'⁹² Op 25 november 1869 legde de gemeenteraad zich bij deze opvatting neer en besloot tot de aanleg van een afzonderlijke gemeentebrug.

Ter versterking van de pijlers van de spoorbrug was zoveel ruimte in beslag genomen dat de gemeentebrug niet ten oosten, maar ten westen van de spoorbrug moest worden geplaatst. Daar zat Van der Tak niet mee. Westelijke plaatsing was volgens hem aantrekkelijk omdat de gemeentebrug dan beter beschermd was tegen stroming: 'Plaatsen wij dan onze brug aan de oostzijde van de spoorwegbrug, zoo staan wij als het ware in het eerste gelid voor den vijand en hebben dus meer gevaar om getroffen te worden dan in het tweede gelid.' Aan de westzijde waren de gevaren van ijsgang ook veel kleiner: 'Voor dit gevaar behoeft men bij de westelijke plaatsing niet te vreezen, dewijl dan de nabij zijnde pijlers van de spoorwegbrug, als het ware als ijsbreker of tegenhouder tot beveiliging onzer jukken zal dienen'.⁹³

Het voorstel had echter nogal wat consequenties en was onvoldoende onderbouwd. Het werd daarom op voorstel van de gemeenteraadsleden Dekker en Van Weel voor nadere toelichting terugverwezen naar B&W.⁹⁴ De hoogte van de begroting die Van der Tak daarop produceerde, ik kom daar in de volgende paragraaf op terug, vormde een gereede aanleiding om maar helemaal af te zien van de bouw van de gemeentebrug. De geschiedenis nam echter een geheel andere wending.

Vanaf mei 1871 voerde de gemeente Rotterdam onderhandelingen met een consortium van bankiers ter financiering van de uitbreiding op Feijenoord. Bij die onderhandelingen bleek al snel dat het consortium daar alleen geld in wilde steken als Feijenoord door middel van een vaste brug met Rotterdam werd verbonden.⁹⁵ De tegendruk van het consortium zorgde ervoor dat de plannen voor een gemeentebrug niet bezweken onder de financiële bezwaren van de gemeenteraad. De plannen hadden alleen om die reden kans van slagen. Door toe te zeggen dat de gemeente de brug over de Maas zou aanleggen én bekostigen, voldeed het gemeentebestuur aan een belangrijke voorwaarde van het bankconsortium. Op 1 februari 1872 stemde de gemeenteraad, ondanks de hoge kosten, voor het voorstel van B&W om een gemeentebrug te bouwen; slechts twee gemeenteraadsleden stemden tegen.

Een van de tegenstemmers, het gemeenteraadslid Betz, motiveerde zijn standpunt om de brug voorlopig niet aan te leggen als volgt: 'Aan de overzijde worden havens en kaden gemaakt; wordt er nu gezorgd dat aldaar werkvolk genoeg woont, dan zal er kunnen worden voorzien in het noodige voor de transportdienst. Is eenmaal op die wijze aldaar een kern gevormd, dan breidt zich dat van zelf uit. Dan komen zich aldaar winkeliers en andere neringdoende personen vestigen; er zullen beroepen en bedrijven worden uitgeoefend

en naarmate van die ontwikkeling zal de aanbouw vermeerderen, zullen er meerdere en grootere woonhuizen verrijzen en lustverblijven worden aangelegd. Wanneer Feijenoord tot die hoogte van ontwikkeling is gekomen, zal het, naar mijne meening, tijd zijn om de brug over de Maas te leggen...⁹⁶

In 1873 werd besloten om de onderbouw van de gemeentebrug aan te besteden.⁹⁷ Civiel ingenieur Wittop-Koning, werkzaam bij de Noord-Brabantsch-Duitsche Spoorweg Maatschappij, werd aangetrokken om het project onder zijn hoede te nemen.⁹⁸ Voor de bovenbouw van de gemeentebrug werd in eerste instantie gedacht aan een prijsvraag, maar tot woede van een aantal snelle inzenders kwam B&W daar weer op terug. Van der Tak zou de bovenbouw zelf ontwerpen.⁹⁹

Van der Tak maakte twee ontwerpen: een vaste hangbrug, geïnspireerd op de Londense Royal Albert Bridge, en een met boogliggers, destijds ontworpen om tegemoet te komen aan de wens de gemeentebrug onder de spoorbrug te hangen. Van der Tak had een duidelijke voorkeur voor de hangbrug, 'omdat mij de vorm meer behagelijk voorkomt'. De spoorbruggen over de Maas en de Noorderhaven hadden samen al 14 liggers, zouden er daar nog 6 van de gemeentebrug bijkomen, dan zou dat 'eene zeer eentoonige vertoning' opleveren, meende Van der Tak.¹⁰⁰

Een bezoek aan Londen bracht Van der Tak op andere gedachten. Hij koos toch weer voor de brug met de liggers.¹⁰¹ Op 3 september 1874 besloot de gemeenteraad tot het aanbesteden van de bovenbouw van de brug. Met een bedrag van f 928.000 bleek Cail & Co. uit Parijs de laagste inschrijver.¹⁰²

Bezitters van panden aan de Boompjes protesteerden fel tegen de oprit van de gemeentebrug,¹⁰³ die hen de passage bemoeilijkte en het uitzicht belemmerde. Het stadsbestuur zag de protesten als het onvermijdelijk bijverschijnsel van zo'n groot project en voelde zich niet geroepen wijzigingen aan te brengen. Het commentaar van de Rotterdamsche Handelsvereniging, die de financiering van de uitbreiding op Feijenoord voor haar rekening nam, maakte meer indruk. Haar ingenieur, het Tweede Kamer-lid T.J. Stieltjes, vond de geplande oprit te steil en te klein: 'De bebouwing van het Noordereiland, van de straat langs den spoorweg, de drukte die van de duizenden Meters kaailengte te verwachten is, die welke de dorpen aan de overzijde zullen geven, maken van de gemeentebrug over de Maas niet de verbinding van twee straten, zooals elke brug in de oude stad, maar de verbinding van twee steden. De geheele ontwikkeling van de overzijde wordt belemmerd wanneer die verbinding gebrekkig is.'¹⁰⁴

De Kamer van Koophandel was evenmin tevreden met de gepresenteerde plannen voor de brug, maar zij wilde de brug juist 3/4 à 1 meter hoger hebben om de scheepvaart zo min mogelijk te belemmeren.¹⁰⁵ De Commissie Plaatselijke Werken wilde hieraan met slechts 30 centimeter tegemoet komen. B&W en de gemeenteraad hielden het op een halve meter, waardoor de brug een hoogte kreeg van 6 meter + AP.¹⁰⁶

3-g: Beheer Noorderhaven

De overeenkomst tussen rijksoverheid en gemeente en het voornemen de Maas te overbruggen vielen niet overal in goede aarde. De Rijnsoeverstaten protesteerden zowel tegen de plannen als tegen de manier waarop ze werden uitgevoerd. De Havenmeester van Rotterdam zag in de klachten van de scheepvaart niets dan 'eene stelselmatige en grotendeels ongemotiveerde oppositie tegen eene nieuwe toestand, en een streven om alles in die nieuwen toestand ingerigt te krijgen naar eigen gemak en voordeel'¹⁰⁷

De gemeente was verplicht de Noorderhaven (kaart 6,3) op de vereiste diepte te houden. Dat was een lastige en dure opgave die, afgaand op de vele protesten aan het adres van de minister van Binnenlandsche Zaken, zeer onvolledig geschiedde. Buitenlandse schippers en bevrachters deponeerden hun klachten bij hun regeringen,¹⁰⁸ waardoor de uitdieping van de Noorderhaven in de internationale belangstelling geraakte en de rijksoverheid aangespoord werd om de druk op Rotterdam op te voeren. De minister van Binnenlandsche Zaken dreigde vervolgens zelf voorzieningen te zullen treffen en deze aan de gemeente in rekening te brengen.¹⁰⁹

B&W zette een tweede baggermolen in en liet de zuidoostpunt van de Noorderhaven afgraven om zo meer doorstroming en minder aanslibbing te verkrijgen. De verondieping bleef problemen leveren en hoofdingenieur H.S.J. Rose werd door de minister op verkenning gestuurd om te zien hoe de problemen zo snel mogelijk de wereld uit konden worden geholpen.¹¹⁰

Het in 1868 met de Rijnsoeverstaten gesloten Rijnvaartverdrag voorzag in de vrije en onbelemmerde vaart over de Maas tussen Krimpen en de zee. De voorgenomen bouw van de Maasbruggen en de aanleg van een alternatieve vaarroute door de Noorderhaven bracht de Rijnsoeverstaten opnieuw rond de tafel. De Centrale Rijnvaartcommissie, waarin ook de Nederlandse overheid zitting had, stelde aanvankelijk voor om de passage van de alternatieve route te verbeteren door iets aan de Spoorwegbrug over de Noorderhaven te wijzigen, maar praktische bewaren deden de commissie omzien naar een andere oplossing.¹¹¹

De commissie pleitte daarop voor de aanleg van een extra opening in de gemeentebrug over de Noorderhaven, in het noordelijke vaste gedeelte tegenover de hogere doorvaartopening van de Spoorwegbrug. Daarmee, meende zij, zou aan de wensen van de scheepvaart tegemoet worden gekomen.¹¹² Rotterdam werd opgezadeld met extra werkzaamheden en extra kosten en stelde hier een aantal Rotterdamse verlangens tegenover.

Er werd ook geklaagd over de hoogte van de sleepplonen in de Noorderhaven; tien gulden werd beweerd. Aan de hand van de tarieven van L. Smit & Co. toonde B&W aan, dat slechts een tot drie gulden sleeploon werd gerekend. Tegenover de minister gaf B&W de uitleg dat veel sleepers bereid waren een hogere kwitantie uit te schrijven om de schippers daarmee aan een extraatje te helpen. 'Van de diensten van Smit die dat niet doet wordt door de schippers weinig gebruik gemaakt'.¹¹³

De minister machtigde hoofdingenieur Rose om met de gemeente een overeenkomst te sluiten waarin naast het maken van een extra opening in de gemeentebrug over de Noorderhaven en het op diepte houden van die vaarroute, een kosteloze sleepdienstregeling werd afgesproken. Tegenover het van gemeentewege maken van de doorvaartopening in de gemeentebrug verplichtte de staat zich tot het op diepte houden van de Noorderhaven.¹¹⁴

De rijksoverheid nam daarmee het onderhoud van de Noorderhaven over van de gemeente. En hoewel de gemeente daar dus geen kosten meer voor hoefde te maken, bleef de minister bereid om de destijds overeengekomen eenmalige bijdrage in het onderhoud te betalen (*f* 100.000).

Rotterdam verplichtte zich op zijn beurt alle schepen die daartoe de wens te kennen gaven kosteloos door de Noorderhaven te slepen. Het rijk zou de noordoostpunt van de Noorderhaven afgraven en de gemeente stelde de daarvoor benodigde gronden kosteloos ter beschikking. Alles bijeengenomen schatte de gemeente daar ongeveer *f* 100.000,-- bij in te schieten.¹¹⁵ Toch legde het stadsbestuur zich graag bij de overeenkomst neer. De kosten voor het op diepte houden van de Noorderhaven waren immers zeer onvoorspelbaar en de wijzigingen aan de gemeentebrug over de Noorderhaven waren vroeg of laat misschien tóch nodig.¹¹⁶

De rijksoverheid wilde het water van de Noorderhaven tot rijkswater verklaren, maar daar voelde Rotterdam niets voor; dat zou gelijk staan aan afstand. 'Uit aanmerking van de groote, ook internationale belangen', in de overeenkomst een bepaling opnemen 'tot onverwijld opening der stadsbrug zoodra dit voor de scheepvaart noodig is'. B&W had daar zeer ernstige bezwaren tegen omdat het teveel beperkingen zou opleggen aan het verkeer te land, 'waaraan vele en groote belangen verbonden zijn'.¹¹⁷

De minister onderstreepte zijn standpunt met de opmerking: 'Voor de vaart door de Koningshaven [de nieuwe naam voor de Noorderhaven] en door de Nieuwe Maas, van het Mallegat tot de oostelijke punt van de Ruigeploot, zal, onverschillig of de overeenkomst met uwe gemeente tot stand komt of niet door den Koning, bij algemeenen maatregel van inwendig bestuur, een politie reglement worden vastgesteld, dat overigens in den regtstoestand dier wateren geene verandering brengt...'¹¹⁸ Hij stelde een rijkshavenmeester aan en regelde de inning van het havengeld voor alle schepen die aan de rijkskaden aanlegden.¹¹⁹

4. PARTICULIER INITIATIEF

Met het tekenen van de overeenkomst tussen rijk en gemeente was de aanleg van de staatsspoorlijn Rotterdam-Dordrecht veilig gesteld. De uitbreiding op Feijenoord bleef vooralsnog beperkt tot de aanleg van de Noorderhaven door de gemeente en de Spoorweghaven door de rijksoverheid. De verdere inrichting van Feijenoord en de aanleg van de gemeentebrug over de Maas leken nog ver weg. De financieringsproblemen waarin de gemeente Rotterdam was beland, dwongen het stadsbestuur om te zien naar hulp van derden. Uit het overleg met een beperkt aantal geïnteresseerde particuliere beleggers resulteerde een overeenkomst met de Rotterdamsche Handelsvereniging (RHV). De aanleg van de gemeentebrug en de inrichting van Feijenoord kwam daardoor in een stroomversnelling. De inschakeling van particulier kapitaal leverde echter niet de financiële verlichting voor de gemeentekas waarop gerekend was.

4-a: Financieringsprobleem

Voor de aanlegkosten van de havens op Feijenoord was aanvankelijk gerekend op een bedrag van ongeveer een miljoen gulden, voor de brug over de Maas op ongeveer twee miljoen. In de financiële planning was daarmee rekening gehouden en op die basis had de gemeenteraad in 1868 het besluit genomen het havengeld en de opcenten op de personele belasting te verhogen. Die verhogingen dekten de uitgaven niet volledig, maar het stadsbestuur wilde hierin voorzien door 'de uitvoering der groote werken zelf over een eenigszins langer tijdvak te verdeelen, waardoor genoegzame rentebesparing ontstaat, om het ontbrekende te kunnen aanvullen'.¹²⁰ Met de verbreding en verdieping van de Noorderhaven, waartoe datzelfde jaar werd besloten, was echter nog geen rekening gehouden en ook de bestrating en riolering van de nieuwe stad bleven buiten de begroting.

Op 15 december 1870 legde de directeur van Gemeentewerken een begroting over van f 4,6 miljoen voor de eerste fase in de uitvoering van de werken op Feijenoord.¹²¹ De kosten voor het totale project raamde hij op f 8.846.000. De nieuwe, veel hogere begroting was een streep door de rekening. 'Hoe de middelen te vinden om daarin te voorzien en daaruit voortvloeiende verplichtingen te voldoen, daarop blijven wij vooralsnog het antwoord schuldig', verzochtte de Commissie voor de Financiën. 'Voorshands echter zien wij daarin voor de gemeente-financiën een zeer groot bezwaar, en naar ons oordeel, zou bij de onvoorwaardelijke aanneming van dit plan de financiële toestand der gemeente, eerst onlangs geregeld, geheel op losse schroeven worden gebracht'.¹²²

Enkele jaren eerder, op 8 februari 1865, was B&W benaderd door het 'Voorlopig comité tot bevordering der uitbreiding op Feijenoord'. Het comité stelde zich ten doel 'de oprichting eener Maatschappij te bevorderen, welke den aanleg van de nieuwe stad aan de overzijde der Maas van de Gemeente zal kunnen overnemen, wanneer deze meent de hulp der particuliere nijverheid te moeten inroepen of althans bereid is die aantenemen.' De brief was ondertekend door F.J. Plate Pzn en J.C. Reepmaker, respectievelijk voorzitter en secretaris van de Kamer van Koophandel en het comité werd gevormd door plaatselijke kopstukken.¹²³

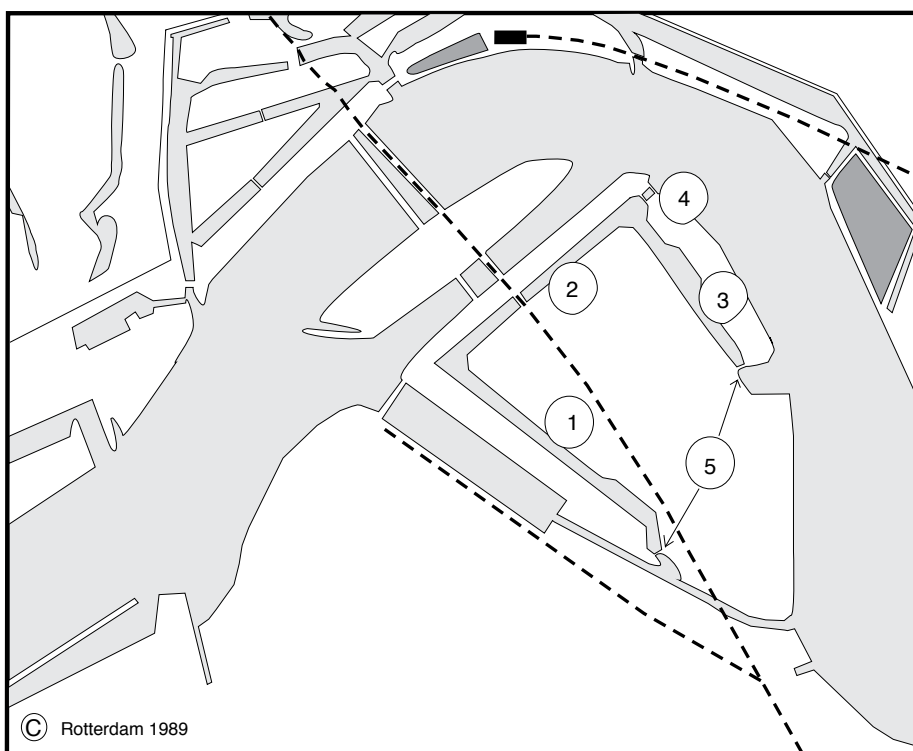
Enkele maanden daarna vernam B&W opnieuw van het comité. In zijn brief van 3 mei 1865 liet het comité weten dat het de heer J.F. Metzelaar¹²⁴ tot ingenieur had benoemd en vroeg het toestemming om opmetingen en waterpassingen te mogen doen op Feijenoord.¹²⁵

Het bestaan van dit comité van zwaargewichten bevestigt dat het particuliere bedrijfsleven belangstelling had voor de ontwikkelingen op Feijenoord. Het comité leverde de eerste aanzetten tot de particuliere bemoeienis met Feijenoord. In de jaren zeventig namen andere organisaties die rol over.

4-b: Onderhandelen met de Combinatie

Dankzij de bemiddeling van gemeenteraadslid Pincoffs werd B&W in mei 1871 benaderd door een combinatie van de Rotterdamsche Bank en de commanditaire Bankvereniging Rensburg van Witsen, kort daarop aangevuld met Marten Mees, van de firma R. Mees & Zonen. De heren deden B&W het verzoek om te willen confereren over een mogelijke deelname van de Combinatie in de financiering van de plannen voor Feijenoord.

Eén van de financiers van de gemeentelijke plannen voor Feijenoord, Marten Mees, schreef in 1879: 'Toen de Crédit-Mobilier-manie ook naar ons land oversloeg, had ik daarvan gebruik gemaakt, om een Rotterdamsche Bank te doen ontstaan. Toen in 1870/71 de Gründung-manie overwoei had ik geholpen om die te leiden in de richting van Feijenoord'.¹²⁶



Kaart 8 - Tweede plan Stieltjes (1871). In dit plan zijn enkele op- en aanmerkingen van het stadsbestuur verwerkt. Er zijn meer havens in het plan opgenomen. 1. de Wester Binnehaven 2. de Kleine Binnen Noorderhaven en 3. de Oosterhaven. Stieltjes handhaafde de sluisen uit zijn eerste plan 4. Schutsluis 5. andere sluisen. (GAR, Rotonde Port. G II E no. 58a)

De Combinatie legde een voorlopig bouwplan over dat was opgesteld door het bekende Tweede Kamerlid ir. Th.J. Stieltjes.¹²⁷ Dat week op een groot aantal punten af van het door Rose en Van der Tak vervaardigde gemeente-ontwerp. Stieltjes had veel meer bouwgrond en veel minder havens in zijn plan verwerkt. Zijn opdrachtgever, de Combinatie zag blijkbaar meer heil in de verkoop van percelen grond dan in de exploitatie van havens. Een aanwijzing daarvoor is de poging van Stieltjes om de kostbare ophoging van het terrein zo beperkt mogelijk te houden. Om dit te bereiken voorzag hij de havens van sluizen die bij hoog water konden worden gesloten. Daarmee bereikte hij een lagere kostprijs per vierkante meter, maar de sterk toenemende scheepvaart zou er ontegenzeggelijk veel hinder van ondervinden.

B&W hield vast aan de oorspronkelijk beoogde ophoging tot boven de hoogste vloedlijn en drong er bij de Combinatie op aan om het aandeel van havens in het plan te vergroten. Stieltjes reageerde daarop met het ontwerp van een aantal binnenhavens waarvan één parallel aan de oost-west lopende Noorderhaven (Kaart 8).

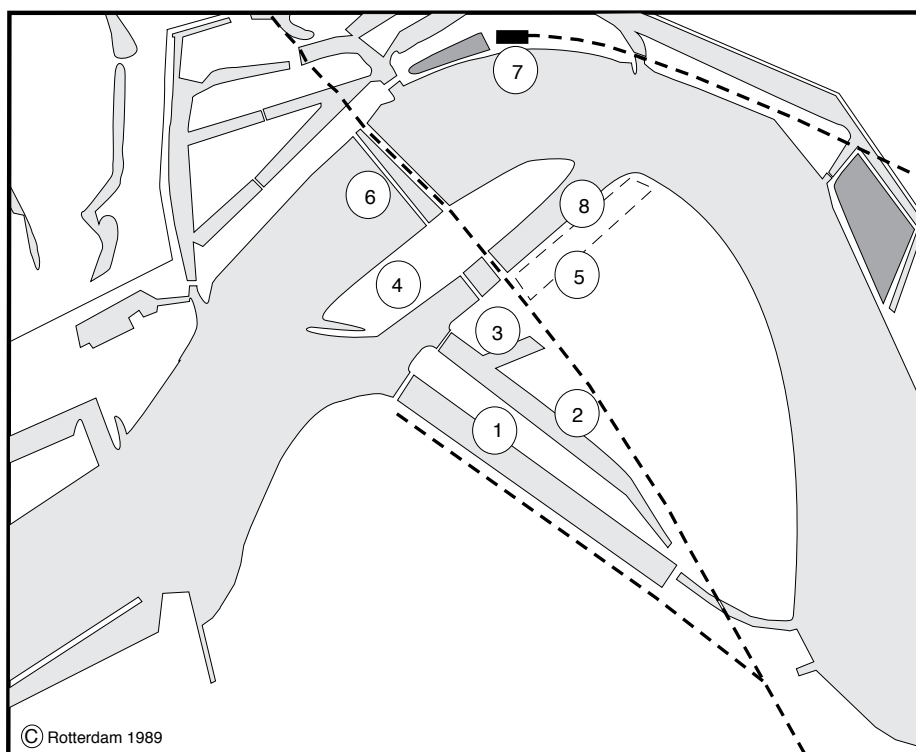
Indicatie van de bedrijvigheid in de havens van Rotterdam

jaar	schepen	tonnage	
1867	2755	988.131	
1868	2819	1.024.616	
1869	2888	1.098.523	
1870	3114	1.218.048	(Duitse havens groot deel van het jaar gesloten)
1871	3678	1.409.111	

(Bron: KVK-B&W 12-1-1872, *Handelingen* 18-1-1872).

De voorkeur van de gemeente ging echter uit naar Noord-zuid verlopende havens. De Combinatie stemde daarop in met de aanleg van een Binnenhaven parallel aan en ten oosten van de Spoorweghaven (Kaart 9,2).¹²⁸ Ook op andere punten toonde de gemeente zich weinig toeschietelijk. Zo wilde de combinatie alle grond op Feijenoord in eigendom verwerven, terwijl de gemeente de grond voor de havens en de 'Handelsinrichtingen op Feijenoord', in erfpacht wilde uitgeven. De koop- en erfpachtsommen, respectievelijk f 1 miljoen en f 800.000, zou de gemeente de nodige financiële speelruimte verschaffen om haar verplichtingen tegenover de Combinatie na te kunnen komen. Tevens werd overeengekomen om van de jaarlijkse winst eerst 5 % dividend uit te keren aan de aandeelhouders en vervolgens de gemeente voor 20 % in de overwinst te laten delen.

De gemeente verklaarde zich ongenegen de combinatie te vrijwaren voor concurrentie, door de terreinen ten oosten van de spoorweg en ten zuiden van de Noorderhaven voorlopig braak te laten liggen. Omdat de gemeente het onderhoud van de nieuwe havens op zich zou nemen, leek het haar ook beter om Binnenhaven én Binnenhavenbrug zélf aan te leggen, en te zorgen voor ophoging van het gehele terrein, een en ander voor rekening van de combinatie (f 1.527.210).¹²⁹



Kaart 9 - De uitbreiding van Rotterdam op Feijenoord volgens de contracten met de RHV (1872 en 1873) 1. de Spoorweghaven 2. de Binnenhaven 3. de Entrepohaven 4. de RHV-bouwgronden op het Noordereiland 5. om concurrentie te voorkomen had de RHV hier grond in erfpacht genomen 6. de gemeentebrug over de Maas is nu ten westen van de spoorbrug getekend 7. het station van de Rhijnspoorwegmaatschapij 8. de RHV steigers in de Noorderhaven (GAR, Verz. Uitbreiding-deel 1).

Toen de gemeente de Combinatie had gewezen op de noodzaak om niet alleen in grondtransacties maar ook in havenontwikkeling de nodige energie te steken, leek het of de Combinatie de smaak te pakken kreeg. Zij kwam met het voorstel om niet alleen de Binnenhaven, maar ook de Spoorweghaven te exploiteren.¹³⁰ De Spoorweghaven was geen gemeentelijke, maar een rijkshaven, de rijksoverheid bleek echter bereid om de oostelijke Spoorweghaven aan de gemeente ter beschikking te stellen waardoor Rotterdam op zijn beurt de Combinatie ter wille kon zijn (Kaart 9,1).¹³¹

Plaatselijke inspecteur van rijksbelastingen Toewater was enthousiast over de voorgenomen vestiging van een handelsterrein aan de overzijde van de Maas en wilde daarbij aansluiten met zijn plannen voor de aanleg van een entrepot (Kaart 9,3).¹³² Daarmee verschoof het accent, dat de Combinatie aanvankelijk op grondtransacties legde, opnieuw richting havenexploitatie.

4-c: Onderhandelen met de RHV

Op 17 september 1872 nam gemeenteraadslid Pincoffs het initiatief tot de oprichting van de Rotterdamsche Handelsvereniging.¹³³ Deze jonge onderneming, die haar kapitaal voor een aanzienlijk deel uit Duitsland betrok - met name uit Frankfort am Main - toonde belangstelling

voor de ontwikkeling van Feijenoord. Tegen deze achtergrond moet de opmerking van Marten Mees worden geplaatst. In een van de vele bijeenkomsten van B&W met de Combinatie zei hij: 'De zaak heeft sedert enige tijd een ander karakter gekregen ten gevolge van de financiële toestand in Duitschland'. De Combinatie trok zich om die reden terug uit de onderhandelingen. Ter geruststelling voegde Mees daaraan toe, dat de Rotterdamsche Handelsvereniging bereid was gevonden om de onderhandelingen met de gemeente Rotterdam voort te zetten.

Pincoffs, die tot dan toe als toehoorder de vergaderingen bijwoonde, nam de plaats in van de leden van de Combinatie. Deze laatsten bleven betrokken bij de zaak, omdat zij tevens commissarissen van de RHV waren. In die hoedanigheid woonden zij ook de verdere besprekingen bij. Van de oorspronkelijke opzet, een betrekkelijk veilige grondtransactie was inmiddels geen sprake meer. De ontwikkeling van Feijenoord was in vele opzichten een risicodragende onderneming geworden en daarbij paste een andere houding van de ondernemer en een andere opzet van de onderneming.

Pincoffs stelde enkele wijzigingen in de overeenkomst voor. Hij stond erop, 'dat de zaak bij en buiten den gemeenteraad met de meest mogelijke publiciteit worde behandeld... ieder die mogt meenen voordeliger voorwaarden aan de gemeente te kunnen aanbieden' moest daartoe in de gelegenheid worden gesteld. De RHV wilde met alle plezier 'de groote risico' die zij op zich nam aan anderen overlaten. Pincoffs stelde voor om alle werken, ook die met betrekking tot de Handelsinrichtingen uit laten voeren door de gemeente voor rekening van de RHV. Ook verklaarde hij zich bereid bij te dragen in de bouw van een brug over de Spoorweghaven, mits de gemeente die aanlegde (Kaart 9,1).

Daar stond tegenover dat de gemeente haar aanspraken op een deel van de winst moest laten varen. De gemeentelijke onderhandelaars konden zich daarin vinden, mits de RHV een deel van de gemeentewerken op Feijenoord vóórfinancierde met behulp van leningen. Pincoffs voelde er weinig voor om zijn onderneming te binden aan gemeentelijke reglementen en tarieven, maar hij was wel bereid om over de tarieven vooraf een commissie van advies te raadplegen.¹³⁴

Net als de Combinatie wilde Pincoffs voorkomen dat de onderneming al in een vroeg stadium met concurrentie werd geconfronteerd. Hij stelde daarom voor een strook grond langs de Noorderhaven aan de RHV in erfpacht te geven ten einde te beletten dat de concurrentie daar pakhuizen zou bouwen ten nadele van de Handelsinrichtingen op Feijenoord (Kaart 9,5). De vrees dat Roses Oosterkanaal alsnog werd aangelegd heeft mogelijk ook een rol gespeeld. Pincoffs maakte van de gelegenheid gebruik om de gemeentelijke steun te verwerven voor zijn pogingen om een concessie te krijgen voor de spoorweg van Rotterdam naar Hoek van Holland. Hij vond die concessie zelfs zo belangrijk dat hij de overeenkomst met de gemeente daarvan af liet hangen. Wethouder Plaatselijke Werken Hoffmann wees dat af, maar de gemeenteraad steunde Pincoffs' verzoek en Hoffmann toog met Pincoffs en Toewater naar Den Haag om de zaak te bepleiten bij de rijksoverheid.¹³⁵

Beiden waren bevreesd, dat de Rhijnspoorweg Maatschappij die concessie zou verwerven en daarmee een monopolie in het goederenvervoer (Kaart 9,7).¹³⁶ De minister kon de gemeenteraad echter geruststellen: 'Het belang toch van de tweede koopstad van het rijk, kan en zal, daarvan houde ik mij overtuigd, nimmer, door welke regering ook, over het hoofd gezien worden'. De geruststellende woorden van de minister bleken voldoende basis voor Pincoffs om het project Feijenoord door te zetten en af te zien van de ontbindende voorwaarde in het contract.¹³⁷

Tijdens de onderhandelingen met de RHV ontpopte Hoffmann zich als een tegenstander van het contract. Met name de pogingen van de RHV om mogelijke concurrenten te weren, schoot bij hem in het verkeerde keelgat. Als potentieel geschikt haventerrein in erfpacht werd afgestaan en de communicatie met de westelijk gelegen terreinen werd belemmerd, zou dat ten koste gaan van de economische vooruitgang van de havenstad. De verdere uitbreiding van Feijenoord was dan nog slechts moeizaam te realiseren.¹³⁸

4-d: De slag om Feijenoord

Het motief om onderhandelingen te openen met Combinatie en RHV was ingegeven door de slechte financiële situatie waarin de gemeente verkeerde. Zelfs het uitgekilde plan Rose bleek niet te realiseren binnen de begroting van 3,6 miljoen. Een overschrijding van f 1 miljoen was onaanvaardbaar. Het aanbod van particulieren om de exploitatie op Feijenoord ter hand te nemen en vooral het vereiste kapitaal daarvoor te funderen, viel vooral daarom bij B&W in goede aarde.

Op 9 december 1872 zond B&W een ontwerp-overeenkomst met de RHV aan de gemeenteraad. In de toelichting bij de overeenkomst stelde B&W enthousiast vast, dat dankzij de overeenkomst geen tekort van f 1 miljoen, maar een overschot van f 500.000 werd begroot. De uitbreiding op Feijenoord kon bovendien op veel grotere schaal ter hand worden genomen, 'en zulks zonder dat de Gemeente tot tijdelijke leeningen of andere buitengewone middelen toevlugt zal behoeven te nemen om in de financiële bezwaren aan het plan verbonden, te voorzien'.¹³⁹ Meer doen met minder geld dus.

De overeenkomst bood echter geen oplossing voor de financiële problemen van de gemeente. De RHV deed slechts investeringen in extra voorzieningen, de basisvoorzieningen moesten evengoed door de gemeente zelf worden gefinancierd. De RHV kwam de gemeente daarin enigszins tegemoet door een lening in het vooruitzicht te stellen,¹⁴⁰ maar de gemeente moest dan wel extra verplichtingen op zich nemen die het oorspronkelijke tekort op de begroting ruim overtroffen. De overeenkomst verplichtte de gemeente tot de aanleg van extra kaden voor bijna f 1 miljoen. Voor bestrating, riolering en onderhoud vielen de bedragen eveneens hoger uit. Per saldo verschaftte de overeenkomst dus geen oplossing, maar extra financieringsproblemen. Voor wethouder Hoffmann vormde dit het struikelblok. Hij achtte de overeenkomst ontijdig en drong aan op enkele jaren uitstel.¹⁴¹ De RHV daarentegen had haast en wilde zich niet langer dan veertien dagen binden aan de ontwerp-overeenkomst.

Het voorstel van B&W om de toekomst van Feijenoord in handen van de RHV te leggen veroorzaakte nogal wat deining in en buiten de gemeenteraad. De kiesvereniging Burgerpligt belegde een speciale bijeenkomst in de Doele-sociëteit om voor- en tegenstanders aan het woord te laten over de plannen van B&W.¹⁴² In adressen aan de gemeenteraad werden de tegenstellingen aangescherpt.¹⁴³ De kranten stelden hun kolommen open voor discussie en door menig ingezonden stuk werd het vuurtje flink opgestookt.

In de Rotterdamsche Courant signaleerde 'Een uwer bestendige lezers' de onrust op de Duitse kapitaalmarkt en trok de conclusie: 'dat de Handelsvereniging haast heeft, dat kan ik begrijpen, nadat de directeur van de Pruisische Bank zoo wat den sluijer heeft opgelicht. De millioenen zweven tegenwoordig in de lucht'. Hij sprak er zijn bevreemding over uit 'dat het alzo van eene enkele stemming zal afhangen of Rotterdam al dan niet met handen en voeten gebonden, zal worden overgeleverd aan eene Vereeniging, waarvan de aandelen nog te grabbelen moeten worden gegooid.' In dezelfde krant vroeg 'Iemand die ook belasting betaalt' zich af of de gronden op Feijenoord niet te laag waren getaxeerd: 'zal ook hier bij concurrentie vooral met gezicht op de schreeuwende behoefte aan pakhuizen, bergplaatsen en kantoren, de prijs van den grond niet aanmerkelijk rijzen en zou er dan wellicht geene mogelijkheid bestaan, om in plaats van meerdere belasting ... die belasting minder kunnen worden?'¹⁴⁴

In een aantal druk bezochte gemeenteraadsvergaderingen, die ondanks de winterkou plaatsvonden in een 'tropische atmosfeer',¹⁴⁵ werd het contract uitgebreid behandeld. De kritiek spitste zich toe op de pogingen van de RHV om concurrentie uit te sluiten door een strook grond ten zuidoosten van de Noorderhaven te reserveren (Kaart 9,5). Tijdens de gemeenteraadsvergaderingen wees Pincoffs zijn vrees meer diplomatiek door te verklaren dat hij wilde voorkomen dat die gronden voor goedkope opslag zouden worden gebruikt. Haar gronden op het Noordereiland, bestemd voor de aanbouw van pakhuizen, zouden dan slechts zeer traag verkocht kunnen worden.¹⁴⁶

De gemeenteraad was niet overtuigd dat Pincoffs alleen oneerlijke concurrentie vreesde en steunde met ruime meerderheid een motie van het gemeenteraadslid Visser om over deze kwestie opnieuw met de RHV te onderhandelen.¹⁴⁷ Op 28 december was de eindstemming. Met een vrij grote meerderheid besloot de gemeenteraad het contract met de RHV goed te keuren en dankzij 'overwerken' van B&W en een ongehoord snelle behandeling door Gedeputeerde Staten, had het gemeenteraadsbesluit al op 31 december provinciale goedkeuring.¹⁴⁸ Een protest van A. van Stolk c.s. en het verzoek aan GS om het gemeenteraadsbesluit te vernietigen, kwamen te laat.¹⁴⁹

Naar aanleiding van de motie-Visser, om opnieuw te onderhandelen over het anti-concurrentiebeding in het contract, liet de RHV weten vast te willen houden aan de beveiliging tegen mogelijke concurrenten. Zij zag er echter geen bezwaar in het anti-concurrentiebeding te laten vallen als anderen bereid waren de bouwgronden op het Noordereiland en langs de spoorwegdam over te nemen. Om dit blijk van goede bedoelingen nog wat te accentueren, deponeerde de RHV een eenzijdige verbindtenis van die strekking bij notaris Burger.¹⁵⁰

Een reactie bleef niet uit. Een comité bestaande uit A. van Stolk Jzn., W. van Dam HHZ., C. de Kuyper CZ., J. Hoos Nzn. en A. van Hoboken Jz. reageerde onmiddellijk en deponeerde een voorstel bij notaris Van Wijngaarden waarin zij zich bereid verklaarde de genoemde gronden voor f 1 miljoen over te nemen. Dat was precies het bedrag waarvoor de RHV de gronden van de gemeente had gekocht.¹⁵¹

Daarmee ontlokte het comité de RHV een verontwaardigde reactie. Met behulp van enkele zeer dubieuze berekeningen toonde Pincoffs de onredelijkheid van het voorstel aan. Het zou de gemeente ook niet veel verder brengen, aldus de RHV, want het anti-concurrentiebeding bleef, in andere bewoordingen, gehandhaafd: 'De gemeente verkrijgt de vrije beschikking over het terrein ten oosten van den spoorweg, zonder evenwel dezen grond gratis in gebruik te mogen geven'. Pincoffs ging er voor het gemak aan voorbij, dat deze formulering de gemeente veel meer bewegingsvrijheid liet dan de contractuele verplichting die zij had tegenover de RHV. De gemeenteraad voelde weinig voor nieuwe verwickelingen en nam de zaak voor kennisgeving aan.¹⁵²

De groep Van Stolk moest zich neerleggen bij het verlies van de slag om Feijenoord. Bij de onderhandelingen met de RHV lag de nadruk op de voorwaarden die de gemeente kon bedingen, gemeentelijke exploitatie kwam slechts een enkele keer over de lippen. Het voornemen van Pincoffs om mogelijke kapers op de kust te weren en de pogingen van Van Stolk c.s. om de overeenkomst te torpederen, plaatsden het geheel veeleer in de sfeer van concurrentie en broodnijd.

Jaren later blikte Marten Mees, commissaris van de RHV, terug op deze gedenkwaardige periode: 'Bijna niets gebeurde er, waarmede wij niet gemoeid waren. Ook Pincoffs was in de meeste zaken met ons werkzaam geweest. Nagenoeg alle intelligente mannen, die iets betekenden, gingen met ons mede. Dat was drukkend voor hen die daarbuiten stonden, dubbel drukkend, omdat wij, in onzen ijver om het goede te bevorderen, dikwijls nogal sterk gedreven hadden. Men was dus jaloersch niet alleen om onzen voorspoed maar ook om onze invloed. Wij hadden daarbij te weinig eerbied getoond om de minder ontwikkelden, zoals de van Stolken, wij hadden hen meer moeten ontzien en meer moeten tot ons trekken. Ik zelf had niet den tact, om die mensen te sparen, ik liet hen te veel weten dat zij de zaken niet begrepen. Pincoffs was drukkend. Na hem was ik dat het meest.'¹⁵³

4-e: RHV-activiteiten: bouwgrond

Om te kunnen beoordelen of de gemeente Rotterdam er goed aan deed om de RHV zo'n dominerende rol op Feijenoord te laten spelen, kijken we in de volgende paragraaf naar de gang van zaken bij de aanleg en de exploitatie van havens en handelsterreinen. In deze paragraaf staat de inrichting van bouwgrond centraal. Een essentieel verschil met havenaanleg is dat met de verkoop van bouwgrond de activiteit werd beëindigd. De gronden konden eigenlijk pas worden verkocht nadat ze aan de RHV waren overgedragen, en dat zou pas gebeuren na voltooiing van alle werken. In 1879 verkocht de RHV de eerste stukken grond. Bij de overdracht van die gronden deden zich enkele problemen voor omdat

de verkoopprijs in dat stadium voorlopig met de gemeente moest worden verrekend. Een door de gemeente benoemde Commissie van arbitrage bood uitkomst.

Teneinde een goede prijs te kunnen maken voor de terreinen die de RHV ter beschikking kreeg, werd een ontwerp gemaakt voor de bebouwing van het Noordereiland (Kaart 9,4), en hoewel de overeenkomst met de gemeente daar niet in voorzag, nodigde de RHV het stadsbestuur uit om mee te praten over het bouwplan.¹⁵⁴ De bestrating en riolering van het Noordereiland vormden een gerede aanleiding om de gemeente in een vroeg stadium bij de besprekingen te betrekken. De verdeling van de gronden op het Noordereiland in bouwblokken, straten en pleinen kostte nogal wat hoofdbrekens. Niet minder dan veertien plannen passeerden de revue alvorens een definitief voorstel voor het westelijke deel van het Noordereiland aan de gemeenteraad kon worden voorgelegd.¹⁵⁵

De bouwplannen voor het Noordereiland. Als bouwgrond beschikbaar (na de aanleg van straten, pleinen enz.) in % van het totale oppervlak.

	west	oost	west + oost
Overeenkomst 1872	nb	nb	83,1
I (Stieltjes)	79,3	nb	nb
II (Stieltjes)	83,2	nb	nb
III (Stieltjes)	77,7	nb	nb
IV (Stieltjes)	74,7	nb	nb
V (Stieltjes)	72,6	83,8	77,4
VI (Van Hattem)	74,1	72,3	73,3
VII (De Jongh, A)	67,8	70,1	68,8
VIII (De Jongh, B)	68,0	69,3	68,5
IX (Mees)	69,0	nb	nb

Bron: GAR Bibliotheek Verz. 1880:1f en g.

De aanleg van straten en pleinen, het openbare gedeelte, kwam voor rekening van de gemeente en het lag voor de hand dat deze probeerde de kosten die daarmee gemoeid waren laag te houden. De Rotterdamsche Handelsvereniging wilde een zo hoog mogelijke totale opbrengst van de bouwgrond en had er dus eveneens belang bij het openbare gedeelte klein te houden. Een te krap opgezette publieke ruimte had evenwel een nadelig effect. De overeenkomst van 1872 voorzag in een verdeling van het oppervlak in 83 % bouwgrond en 17 % openbaar terrein. In 1878, bleek de RHV-directie van gedachten veranderd en stelde zij het gemeentebestuur voor, slechts 73 % te bestemmen voor bouwgrond. Zij hoopte daarmee de aantrekkelijkheid, én de prijs van de uit te geven percelen zodanig te verhogen, dat per saldo een hogere opbrengst resulteerde.

G.J. de Jongh, de nieuwe directeur van Gemeentewerken, deed daar nog een schepje groen bovenop door te pleiten voor de aanleg van 'een plein met plantsoen en eene boombeplanting' om te voorkomen dat het gebrek aan verkeer de straten te doods zou maken. Straten van 15 meter of minder zag hij liefst tot een minimum beperkt: 'men moet de

toetreding van licht en lucht in de huizen zooveel mogelijk bevorderen; ons klimaat is toch al zo donker'. De hoeveelheid bouwgrond nam daardoor nog verder af tot 68 %. 'Door den aanleg volgens bovengenoemd plan heeft men m.i. werkelijk bouwterreinen verkregen, geschikt voor woningen voor den eersten stand, terwijl de bouwterreinen 2de, 3de en 4de klasse aangewezen worden door hunne ligging ten opzichte van de bouwterreinen eerste klasse en van de toegangswegen.'¹⁵⁷

Ir. A.W. Mees, technisch adviseur van de RHV, nam nog meer groen in zijn plan op. De benodigde grond verkreeg hij grotendeels door bijna 20 procent te bezuinigen op de breedte van de straten. Voor de 70 meter lange straten achtte hij een breedte van 12 meter ruim voldoende om het licht binnen te laten. Per saldo resteerde 69 procent bouwgrond. Zijn voorstel verkreeg de steun van De Jongh en werd aan de gemeenteraad voorgelegd en goedgekeurd.¹⁵⁸

De samenwerking tussen gemeente en RHV liep hier dus voor een groot deel parallel, van botsingen was althans nauwelijks sprake.

4-f: RHV-activiteiten: kaden

De gemeente had evenmin te klagen over de kwaliteit van de aangelegde havens en handelsterreinen. Kosten noch moeite werden gespaard om hypermoderne inrichtingen te construeren. Enkele maanden na het sluiten van de overeenkomst tussen Rotterdam en de RHV waren de besprekingen met belastinginspecteur Toewater al zo ver gevorderd, dat de RHV kon besluiten tot de aanleg van een Entrepothaven ten oosten van en uitlopend in de Binnenhaven (Kaart 9,3); de overeenkomst tussen gemeente en RHV werd bijgesteld. Tevens werden een aantal andere wijzigingen opgenomen. Op verzoek van het gemeentebestuur bleek de RHV bereid de Binnenhaven met 220 meter te verlengen (Kaart 9,2). Een gedeelte van de bouwgronden langs de spoorbaan werd bij het Handelsterrein getrokken.¹⁵⁹

De RHV wilde de oostzijde van de Spoorweghaven (Kaart 9,1) ook graag dienstbaar maken aan de exploitatie van het Handelsterrein, maar wilde daarbij gebruik maken van moderne kaden. De steile kaden, die zij in de Binnen- en de Entrepothaven bouwde, hadden het voordeel dat direct vanuit het schip in een spoorwagon kon worden gelost. De gemeente was niet geneigd om voor die duurdere oplossing te kiezen. De RHV bood daarom aan tweederde van het meerbedrag voor eigen rekening te nemen, mits het duurdere plan werd gekozen; daar was f 220.000 mee gemoeid. De RHV verklaarde zich zelfs bereid om de kademuur in de Spoorweghaven voor eigen rekening en risico te bouwen. Na uitgebreide discussie gaf de gemeenteraad de voorkeur aan de duurdere versie.¹⁶⁰

Op 25 maart 1875 stonden de nieuw te bouwen kaden aan de Noorderhaven ter discussie.¹⁶¹ Opnieuw was de centrale vraag of de dure of een goedkopere oplossing moest worden gekozen. Burgemeester Joost van Vollenhoven was geporteerd voor het dure plan, dit in tegenstelling tot zijn collega's in het college van B&W: '...de vraag die alles beheerscht is m.i. waarom hebben wij bij de ontwerpen voor de uitbreiding op Feijenoord niet dadelijk de nieuwere kaaimuren aangenomen? En dan moeten wij daarop het beschamend antwoord geven: omdat wij er niet aan gedacht hebben! Ik ben de eerste om schuld te bekennen.'¹⁶²

Prijzen voor de kaden op Feijenoord in strekkende meter

Spoorweghaven (oostzijde; stijl)	f 700,--
Binnenhaven/Entrepothaven (stijl)	f 600,--
Noorderhaven (glooiend / stijl)	f 145,--/f 450,--

Bron: Van der Tak-CiePW 29-11-1874, Rb.1875:123.

De aandrang die Van Vollenhoven uitoefende was niet voldoende om de gemeenteraad tot hogere uitgaven te bewegen. Enige dagen tevoren had de kaaimuur van de Entrepothaven het begeven en was onder de aanhoudende druk van de spoorwegdijk vooruitgeschoven.¹⁶³ Het vertrouwen in steile kaden had door die ervaring een gevoelige deuk opgelopen. Na uitvoerige discussies besloot de gemeenteraad om voor de Noorderhaven het minder kostbare plan te kiezen.¹⁶⁴

4-g: Problemen tijdens de aanleg

Op 24 oktober 1878 begaf een feestelijke optocht van rytuigen zich van de raadszaal naar en over de Noorderhavenbrug. De gemeenteraad vierde het feit dat de gemeente Rotterdam haar deel van het contract op tijd had voltooid.¹⁶⁵

De grondverschuivingen die zich in 1875 voordeden, hadden de werkzaamheden wel bemoeilijkt, maar er bestond geen onduidelijkheid over de vraag wie opdraaide voor de schade.¹⁶⁶ Toen in datzelfde jaar pijler vier van de gemeentebrug over de Maas kantelde, bestond aanvankelijk wel enige zorg over de vraag wie hiervoor verantwoordelijk moest worden gesteld. Van der Tak was ongerust, dat door de afwezigheid van de aannemer, 'het wel kon zijn dat de heer Wittop Koning bevelen zou kunnen hebben gegeven, die tot het ongeval zouden hebben geleid.' Wittop Koning, van gemeentewege met het toezicht op de werkzaamheden belast, gaf echter te kennen, dat de leiding van het werk berustte bij onderbaas Van Zijl en dat hij wel suggesties had gedaan, maar steeds duidelijk was over de verantwoordelijkheid van de aannemer. Deze bevestigde dat en zegde toe alles in het werk te stellen om de 1.257.894 kilo wegende pijler weer recht te krijgen¹⁶⁷

Twee maanden later leek de aannemer minder zeker van zijn zaak en vroeg de wethouder van gemeentewerken of de gemeente bij niet slagen eventueel wilde omzien naar andere plannen.¹⁶⁸ Het stadsbestuur ging hier niet op in. Op basis van aanwijzingen van Wittop Koning wist de aannemer de pijler uiteindelijk, een jaar na het ongeval, weer rechtop te zetten. Voor die prestatie werd Wittop Koning in Parijs bekroond.¹⁶⁹

De aannemer van de kadewerken in de Noorderhaven en de grondwerken op het Noordereiland zag zich gedwongen zijn werkzaamheden in 1877 te staken. 'De reden daarvan moet waarschijnlijk gezocht worden in den staat zijner geldmiddelen, die hem vermoedelijk er toe zal brengen om zich eerstdaags te doen failliet verklaren', lichtte de Commissie Plaatselijke Werken B&W in.¹⁷⁰

Niet alles verliep probleemloos, maar de samenwerking tussen rijksoverheid, gemeente en RHV was over het algemeen goed. De RHV betoonde zich zelfs zeer coöperatief en flexibel. Problemen met de RHV openbaarden zich pas na de voltooiing van de werkzaamheden.

5. RHV EXPLOITATIE

5-a: Pincoffs neemt de benen

Op 14 mei 1879 nam RHV-directeur Pincoffs geheel onverwacht de benen. Bevreesd dat de administratieve malversaties¹⁷¹ die hij pleegde met zijn Afrikaansche Handelsvereniging (AHV) aan het licht zouden komen en overtuigd dat hij voor steun niet langer bij zijn collega's hoefde aan te kloppen, vluchtte hij naar Amerika.¹⁷² Voor Pincoffs viel het doek; 'zijn' Rotterdamsche Handelsvereniging moest maar zien uit de problemen te geraken.

De voorzitter van de Kamer van Koophandel, M.M. de Monchy en de koffiehandelaar L.W. Schöffner, beiden mannen van naam, vormden de nieuwe directie van de RHV.¹⁷³ Zij moesten voorkomen, dat de potentieel winstgevende Rotterdamsche Handelsvereniging in de malaise rond de Afrikaansche Handelsvereniging werd meegesleurd en voortijdig het loodje zou leggen. Zonder de voltooiing van de werken op Feijenoord had de RHV evenwel geen schijn van kans. Enkele weken na het debacle wendde de nieuw benoemde RHV-directie zich daarom tot B&W met de vraag of de gemeente de RHV financieel tegemoet wilde komen en of zij bereid was het waarborgkapitaal, dat de RHV bij aanvang van de werkzaamheden had gestort, terug te geven. De kans dat anderen geld zouden stoppen in de in opspraak geraakte Handelsvereniging leek klein. Hulp van gemeentewege was meer dan welkom, '...daar het in den aard der zaak ligt, dat het eenigen tijd zal moeten duren voor wij kunnen overgaan tot de uitgifte der Hypothecaire Obligatieleening, die wij, zooals u bekend zal zijn, op onze handelsterreinen wenschen te vestigen en waaruit wij ook de fondsen tot voltooiing onzer werken zullen vinden.' Met de teruggaaf van het waarborgkapitaal, geschat op ruim f 400.000, zou de gemeente volgens de nieuwe directie weinig risico lopen. De hypotheek op de gronden op Feijenoord bood immers voldoende waarborg.¹⁷⁴

Tijdens de aanleg van de werken op Feijenoord kon het vertrouwen van de gemeente in de RHV bloeien, maar door de vlucht van Pincoffs werd dat vertrouwen danig op de proef gesteld. Toch bleek de gemeente bereid om de RHV te helpen de klap te boven te komen, maar niet zonder extra waarborgen. De gemeente stemde in met het voorstel, om het waarborgkapitaal te ruilen tegen obligaties in een door de RHV te sluiten lening van f 9 miljoen.¹⁷⁵

Gemeenteraadslid Muller was door de commissarissen van Pincoffs' Afrikaansche Handelsvereniging aangetrokken om 'dien onreinen poel' te reinigen. Muller wierp zich op als pleitbezorgers van steun aan de RHV.: '...indien geen hulp wordt verleend, dan zal die Vereeniging vallen, dan zal onze arme stad door nog heel veel worden geteisterd, dan zullen de gronden, waarop zij hypotheek heeft, niet in waarde stijgen maar veeleer dalen, want dan zullen de Handelsterreinen niet in exploitatie kunnen gebragt worden', waarschuwde hij 'En moeten wij, moet nu de gemeenteraad medewerken om anderen te doen azen op het lijk, dat dan zal ontstaan?'¹⁷⁶ De gemeenteraad reageerde positief op het verzoek van de RHV, maar stelde de benoeming van een gemeentecommissaris als voorwaarde. Wethouder Hoffmann werd als zodanig benoemd.¹⁷⁷

De RHV onderhandelde met een 'hoog en krachtig gesitueerde' instelling te Amsterdam - de Nederlandsche Handel-maatschappij - over een lening van f 1 miljoen.¹⁷⁸ De Nederlandsche Handel-maatschappij verbond aan die lening de voorwaarde dat de crediteuren twee jaar lang afzagen van hun recht van executie. De gemeenteraad was ook daartoe bereid.¹⁷⁹

Rotterdam was min of meer gedwongen om de RHV te hulp te komen omdat de sterk groeiende behoefte aan havencapaciteit een voltooiing van de werken noodzakelijk maakte.

5-b: Een te ruim gebruik

De jonge onderneming werd niet alleen geplaagd door de gevolgen van de plotselinge vlucht van haar initiator, maar ook en vooral door de aanloopmoeilijkheden die zij had bij de exploitatie van haar Handelsinrichtingen. De RHV voorzag Rotterdam weliswaar van nieuwe, hypermoderne havens, maar van die havens werd bijzonder weinig gebruik gemaakt. De belangrijkste reden daarvoor was, dat de schippers voor een verblijf in een RHV-haven zowel havengeld aan de gemeente als liggeld aan de RHV verschuldigd waren. De Havenmeester zag hierin de verklaring 'dat belanghebbenden bij de lading evenmin den gezagvoerder genegen zijn, die extra kosten te maken, en derhalve bij volstrekt gebrek aan ligplaats eenvoudig afwachten tot dezelve gegeven kan worden en niet te bewegen zijn in de havens der Rotterdamsche Handelsvereeniging plaats te nemen niet tegenstaande daar alle geriefelijkheden zijn en ruimte in overvloed is.' Hij zag grote problemen voor de toekomst. Als de Waterweg eenmaal verbeterd was zou de toestand onhoudbaar zijn.¹⁸⁰

De toegenomen drukte op de rivier had de behoefte aan laad- en losplaatsen sterk doen toenemen. Het ontbrak Rotterdam opnieuw aan voldoende ruimte voor de winterberging van schepen en in noodgevallen verwees de havenmeester de schepen daarom naar de Spoorweghaven.¹⁸¹ Ook van de Binnenhaven werd regelmatig kosteloos gebruik gemaakt als elders geen berging meer beschikbaar was (Kaart 9,2). In 1881 liet de RHV echter weten, dat met onmiddellijke ingang slechts dan een vergunning voor een ligplaats zou worden verleend als een retributie betaald werd die gelijk was aan de helft van het gemeentelijke havengeld.¹⁸²

Daarmee ontlokte de RHV het gemeentebestuur een verontwaardigde reactie. Het besluit had een onaangename indruk gemaakt vooral doordat het al werd uitgevoerd nog voor de havenmeester kon worden verwittigd.¹⁸³ De RHV liet weten wel bereid te zijn om de gemeente nog enige weken uitstel te geven, maar bleef erbij, dat van de geboden mogelijkheid 'wanneer dan ook al geen misbruik, toch zeker een te ruim gebruik gemaakt' was.¹⁸⁴

De gemeente reageerde snel en adequaat door de RHV-vergunning voor het gebruik van steigers in de Noorderhaven in te trekken (Kaart 9,8). De gemeente kreeg op die manier extra ligplaatsen én de RHV werd razendsnel op andere gedachten gebracht. De RHV had de steigers nodig: 'Mocht daardoor aan de behoefte aan ligplaatsen voor schepen niet geheel kunnen worden voldaan, dan kunnen wij tot ons genoegen op bevredigende wijze daarin tegemoet komen doordat op ons voorstel commissarissen onzer vereeniging ons

hebben gemachtigd de bestaande vergunning om schepen op de bekende voorwaarden kosteloos in de Binnenhaven toe te laten, tot wederopzegging toe in kracht te laten, hetgeen wij de eer hebben u hierbij medetedeelen.¹⁸⁵

De gemeente kreeg gelijk, maar de sfeer was flink vertroebeld.

5-c: Een vrijplaats

De wrijvingen bleven niet beperkt tot perikelen rond de Binnenhaven. De Spoorweghaven speelde ook een rol in de verdere verslechtering van de atmosfeer. Van de rijksoverheid had de gemeente het recht gekregen de oostzijde van de Spoorweghaven te exploiteren. Rotterdam op zijn beurt stond de RHV toe om er moderne kademuren te bouwen en de haven vanaf het aangrenzende Handelsterrein te exploiteren (Kaart 9,1).

De RHV maakte afspraken met de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen, die de westelijke kade van de Spoorweghaven exploiteerde. De Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen was een particuliere onderneming, die de door de Staat aangelegde spoorwegen exploiteerde. Al snel maakten beide particuliere ondernemingen de dienst uit in 'hun' haven, tot groot ongenoegen van het gemeentebestuur.

Minister van Waterstaat Tak van Poortvliet verleende 'krachtige tusschenkomst' en maakte van de Spoorweghaven een rijkshaven, onder toezicht van gemeentelijke ambtenaren, die er als rijkshavenmeester dienst deden.¹⁸⁶ Daarmee waren de problemen echter niet de wereld uit. De gemeente kon weliswaar schepen naar de Spoorweghaven sturen, maar zonder toestemming van de RHV mochten deze niet laden of lossen op haar kade, want daar lag het Handelsterrein en had alleen de RHV recht van spreken. Ankeren in de haven en lossen overboord zou een oplossing zijn, ware het niet dat het rijksreglement voor de Spoorweghaven het uitwerpen van ankers verbood.¹⁸⁷

Toen de Spoorweghaven rijkshaven werd had dat nog een andere consequentie. De Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen was contractueel verplicht de westelijke kademuur in de Spoorweghaven te onderhouden. In het contract was ook bedongen dat die verplichting verviel als de minister er 'rijkskaaigeld' zou heffen. De minister voelde er niets voor om het onderhoud, 'dat tot belangrijke uitgaven aanleiding kan geven', voor zijn rekening te nemen. Hij overwoog om af te zien van de heffing van kadegeld en het wilde het reglement op de Spoorweghaven in die zin wijzigen. De gemeente zou dan echter worden opgescheept met een vrijplaats. De gemeente, om advies gevraagd, zocht naar wegen om dit te vermijden.¹⁸⁸ De incidenten droegen bij tot een grotere scepsis over de mogelijkheid havens door particulieren te laten exploiteren. De terugkeer tot een van oudsher stedelijke exploitatie moet tegen deze achtergrond worden gezien.

6. GEMEENTELIJKE EXPLOITATIE

Medio 1880, kort voor zijn pensionering, schreef burgemeester Van Vollenhoven twee nota's waarin hij inging op het nijpende gebrek aan betaalbare ligplaatsen. Op verzoek van de burgemeester had de Havenmeester zijn gedachten daarover laten gaan en enkele voorstellen geformuleerd om de ergste nood te lenigen. Hij stelde voor om de Noorderhaven, de Veerhaven en de Westerhaven alsmede het water voor de Willemskade uit te diepen opdat diep stekende schepen daar een ligplaats konden vinden. Ook beval hij ophoging aan van de kademuren aan de Boompjes. Van Vollenhoven drong in zijn nota's aan op een schikking met de RHV, zodat de havenmeester ook schepen kon verwijzen naar de Binnenhaven en de Spoorweghaven-oostzijde.¹⁸⁹

Naar aanleiding van de nota's van de burgemeester en de voorstellen van de havenmeester, vroeg B&W aan de commissie voor Plaatselijke Werken of ten westen van de Noorderhaven, vóór Charlois (Kaart 1), hetzij door het leggen van een strekdam, hetzij door het maken van uitgebouwde steigers, extra ligplaatsen konden worden gemaakt.¹⁹⁰ Het verzoek belandde op de tekentafel van G.J. de Jongh, de nieuwe directeur van Gemeentewerken en resulteerde in een uitgewerkt plan voor een grote haven van dertig hectare waarin de aanleg van een strekdam als eerste stap was gedacht. Een maand later lag er al een verzoek om goedkeuring bij de minister.¹⁹¹ Begin 1882 stelde De Jongh voor om daadwerkelijk met de aanleg te beginnen, de verbetering van de kade aan de Boompjes voorlopig uit te stellen en de aandacht vooral op de werken op de Linker Maasoever te richten: de aanleg van een strekdam met steigers en twaalf boeien.¹⁹²

De voorgenomen aanleg van deze grote haven, de Rijnhaven, betekende verlichting van het probleem in de toekomst. De noodzaak om onmiddellijk de benodigde los- en laadplaatsen ter beschikking te hebben én de weinig bevredigende situatie in Binnen- en Spoorweghaven, maakten de door Van Vollenhoven gesuggereerde schikking met de RHV vrijwel onontkoombaar. Niettemin was veel overleg nodig vooraleer een overeenkomst werd bereikt en de gemeente de exploitatie van beide havens overnam. De wijze waarop die exploitatie moest geschieden leverde opnieuw veel stof tot discussie.

6-a: Puin ruimen na Pincoffs

De financiële positie van de RHV was precair en dat bleef zo, ook na de teruggave van het waarborgkapitaal en het verstrekken van een lening door de Nederlandsche Handelsmaatschappij. In 1880 vroeg de actieve RHV-directie de gemeente Rotterdam om garant te staan voor een 4,5 % lening van f 6,5 miljoen, haar te verstrekken via de gemeente Rotterdam door een consortium onder leiding van de Banque Centrale Anversoise.¹⁹³

De RHV-directie waarschuwde het stadsbestuur voor het gevaar dat de inrichtingen op Feijenoord mogelijk in vreemde handen zouden kunnen overgaan als de RHV niet aan haar verplichtingen kon voldoen. Het gemeentebestuur meende ondanks die dreiging niet op het verzoek in te moeten gaan. 'Wij zouden het zeker niet verkieslijk achten, indien een Rotterdamsche zaak waarin de gemeente zelf zoo zeer is betrokken, door vreemde handen

zoude worden geëxploiteerd, maar wanneer nu dit het groote, ja het eenige bezwaar is - andere bezwaren worden niet genoemd - dan vragen wij, of de opheffing van dit bezwaar den prijs waard is die daarvoor gesteld wordt.' De voortdurende moeilijkheden bij de werkzaamheden aan de Nieuwe Waterweg maakten de vooruitzichten van de RHV bepaald niet rooskleurig en of de onderneming de rente en aflossing van een lening in de toekomst zou kunnen betalen was dan ook uiterst dubieus.¹⁹⁴

In de gemeenteraad stond gemeenteraadslid Muller opnieuw op de bres voor de noodlijdende onderneming: 'Ware men bij de Gemeente om hulp gekomen voor de Afrikaansche Handelsvereniging, men had kunnen vragen of men was krank van zinnen, maar de belangen van de RHV zijn dermate ingeweven met die van Rotterdam dat hulp dient te worden verleend.' Muller meende, dat Rotterdam 'in haar welbegrepen belang' moest zorgen het Handelsterrein weer in bezit te krijgen. Hij herhaalde het argument dat de RHV mogelijk in andere hand zou overgaan, en dat de gemeente zich daar later zeker over zou beklagen. Muller stemde overigens, met de meerderheid van de gemeenteraad, tegen steun aan de RHV. Het RHV-voorstel bood te weinig garantie dat de Handelsinrichtingen niet alsnog in vreemde hand zou overgaan. De gemeenteraad was overigens wel overtuigd van de noodzaak om te blijven praten met de RHV. Alleen Wethouder Hoffmann, destijds hardnekkig tegenstander van het RHV-contract, nu gemeente-commissaris bij de RHV, stemde voor de lening.¹⁹⁵

Muller gaf in zijn rede ook een heldere visie op de belangen van de bezitters van pakhuizen: 'Voor een deel heeft men hier nog te doen met de vrees, dat de exploitatie ginds schade zal doen aan de belangen van velen hier. Ik merkte daarom dezer dagen aan een ernstig opposant op, dat het wel mogelijk is dat de Rotterdamsche Handelsvereniging verdwijnt, maar dat het handelsterrein zal blijven, en dat, hoe goedkooper eene nieuwe Maatschappij dat verkrijgt, hoe goedkooper men het zal kunnen exploiteren en hoe scherper dus de concurrentie zal zijn tegen de pakhuysbelangen hier.'¹⁹⁶

De andere schuldeisers van de RHV waren evenmin optimistisch over de economische vooruitzichten van de Handelsvereniging. Een poging van de directie om hun vorderingen om te zetten in prioriteitsaandelen mislukte. Wel bleek een aantal crediteuren bereid 25 % van hun vordering te laten vallen, mits het overblijvende deel contant werd uitbetaald. De RHV overwoog op dat moment de Handelsinrichtingen aan de gemeente te verkopen en de exploitatie als huurder voort te zetten. Op die manier zagen de aandeelhouders mogelijk nog wat van hun geïnvesteerde vermogen terug. De gemeente weigerde echter pertinent om daarop in te gaan.¹⁹⁷

In 1882 stelde de RHV voor om de Handelsinrichtingen voor f 4,5 miljoen aan de gemeente te verkopen.¹⁹⁸ Het tegenbod van de gemeente was één miljoen lager, reden voor Muller en zeven andere gemeenteraadsliden om de burgemeester uit te nodigen een vergadering van de gemeenteraad te beleggen waarin de aankoop besproken werd. Muller, Roest, Van der Hoeven en Hudig formuleerden in die vergadering een compromisvoorstel en brachten beide partijen tot elkaar: de gulden middenweg van f 4 miljoen.¹⁹⁹

De behoefte aan los- en laadplaatsen was inmiddels zo groot, dat de lege RHV-havens het stadsbestuur een doorn in het oog waren. De aankoop van die havens, of beter gezegd het teniet doen van de erfpacht op die terreinen, bood de mogelijkheid de havens te exploiteren als alle ander gemeentelijke los- en laadplaatsen. Dat had het voordeel dat Rotterdam de hoge uitgaven gemoeid met de aanleg van alternatieve los- en laadplaatsen nog enige tijd kon uitstellen. De gemeenteraad stemde in met aankoop van de Handelsinrichtingen.²⁰⁰ De RHV legde zich neer bij het compromis van f 4 miljoen en stemde toe in de opheffing van haar erfpachtcontract. De RHV had ongeveer f 12 miljoen geïnvesteerd in de Handelsinrichtingen.²⁰¹ Om de koopsom te kunnen betalen sloot de gemeente een lening met de Rotterdamsche Bank, één van de partners in de Combinatie van weleer.²⁰²

Nadat de RHV 48,5 procent van haar schulden had voldaan werden de resterende baten - voornamelijk bouwgrond - en niet liquide vorderingen, alsmede de verplichting om later nog 2,5 procent van de RHV-schulden te voldoen, ingebracht in een nieuwe maatschappij die door de RHV werd opgericht: de 'Maatschappij tot verkoop en bebouwing van gronden op Feijenoord'. Deze had het doel de gronden te gelde te maken.²⁰³

Daarmee keerde de RHV op haar schreden terug. Destijds raakte de Combinatie geïnteresseerd in de aan- en verkoop van gronden op Feijenoord, maar in de loop van de onderhandelingen hadden de betrokkenen zich laten verlijden tot een veel verder reikende commerciële exploitatie van het eiland. De verwachtingen waren hoog gespannen, maar toen de exploitatie werd aangevangen bleek al snel dat de onderneming te hoog had gegrepen. Het avontuur eindigde zoals het begonnen was, met een redelijk veilige maatschappij voor grondtransacties. De korte periode van particuliere havenexploitatie was daarmee ten einde.

6-b: Exploitatie

De overname van de Handelsinrichtingen op 1 juli 1882 dwong het stadsbestuur zich te beraden over de gewenste exploitatievorm. Amper één maand voor de geplande overdracht benoemde de gemeenteraad een commissie van zes gemeenteraadsleden met de opdracht de gemeenteraad hierover van advies te dienen.²⁰⁴

De Kamer van Koophandel toonde zich ook hier weer actief. Nog voor de commissie van zes haar advies klaar had, lag er al een schrijven van de Kamer van Koophandel ter tafel. De Kamer had twee zittingen aan het onderwerp gewijd en een commissie-ad hoc benoemd die het advies aan B&W opstelde. Met negentiende-eeuwse vanzelfsprekendheid waren daarin ook vrij veel deelnemers aan het RHV-intermezzo benoemd, te weten de directeur en drie commissarissen. Onder RHV-beheer waren op een vrij breed terrein activiteiten ontwikkeld, de verhuur van pakhuizen, het lossen en laden van schepen en de opslag en verwerking van goederen. De Kamer-commissie, waaronder veel RHV-belanghebbenden, meende dat onder gemeentelijk beheer een andere taakopvatting passender was. Over de uitwerking van het advies aan B&W waren commissie en Kamervoorzitter het echter niet eens.

De commissie meende dat het aantrekken van een pachter of concessionaris de aangewezen weg was. Voorzitter De Monchy daarentegen vond dat de gemeente zich moest beperken tot 'het verhuren van vaste ligplaatsen, van bergplaatsen, en van plaats-ruimte en het leveren van het gebruik der kranen. Een en ander kan zeker zonder bezwaar in eigen beheer worden verricht.' Verpachting of concessie 'en bloc' wees hij af. Zijn advies werd naar de gemeente gezonden.²⁰⁵

De commissie van zes gemeenteraadsleden legde haar advies twee weken later over.²⁰⁶ De principiële vraag 'of het geraden kan zijn om het beheer over de havens en kaden... andermaal uit handen te geven, en dat op te dragen aan eene particuliere maatschappij?' beantwoordde zij met een duidelijk nee. 'Naar hare mening moet, bij de groote behoefte aan ligplaatsen voor schepen, die in deze gemeente bestaat, het Bestuur der Gemeente heer en meester over die havens blijven en zou het voornamelijk doel, dat het voor de Gemeente gewenscht maakte de handelsinrichtingen voor zich te verwerven, gemist worden, indien de beschikking over de havens, onder welke bepaling dan ook, ooit weder gegeven werd aan een derde. De ondervinding heeft daarvan voldoende al het ongerief en al de nadeelen doen kennen.'

De commissie stelde voor de havens op Feijenoord op dezelfde wijze te exploiteren als die op de rechter Maasoever en achtte die wijze van exploiteren het wenselijkst die de gemeente het minst zou prejudiciëren. Verkoop van terreinen was daarom uitgesloten, verhuur 'en bloc' eveneens.

Evenmin achtte zij het raadzaam dat de gemeente op particulier terrein zou treden. 'Werd van gemeentewege de gelegenheid tot het behandelen der goederen gegeven, dan zou zij optreden als concurrent van cargadoors, expediteurs enz. en dezelfde reden tot impopulariteit ontstaan, die de Rotterdamsche Handels-Vereeniging heeft belemmerd, omdat van vele zijden in haar werd gezien, niet een neutraal ligchaam, maar eene mededingster.' Een te brede taakopvatting had bovendien het nadeel dat het nieuw aan te stellen personeel moeilijk was te ontslaan en aanspraak op wachtgeld kon doen gelden. Slechte ervaringen, kort tevoren opgedaan bij de opheffing van de Waag, sterkten haar in die gedachte.

De commissie wilde een deel van de loodsen bestemmen voor tijdelijke verhuur en de overige loodsen voor langere tijd verhuren. De kranen en ander los- en laadwerktuigen dienden van gemeentewege te worden verstrekt. Zowel het contract met het Entrepot als dat met de Maatschappij tot Exploitatie van Staatspoorwegen moesten worden gewijzigd. De directie van het Entrepot had al laten weten dat haar inkomsten niet in overeenstemming waren met de huur die het moest betalen. Een wijziging van het contract was daarom noodzakelijk.²⁰⁷ De relatie met de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen was om andere redenen aan wijziging toe. Het vervoer over het Handelsterrein geschiedde volgens het contract voor gemeenschappelijke rekening en risico van de Exploitiemaatschappij en de RHV. De gemeente ervoer die band als te knellend.²⁰⁸

Op advies van de commissie van zes werd op 10 augustus 1882 een permanente Commissie voor de Handelsinrichtingen op Feijenoord ingesteld. Een aantal leden van de gemeenteraad maakte er bij die gelegenheid bezwaar tegen, dat de commissie geen

zelfstandige commissie van beheer zou worden maar een commissie van bijstand aan B&W. Het college wees de gemeenteraad op de beperkingen die de gemeentewet op dat punt stelde en merkte op, dat alle andere gemeenteraadscommissies ook commissies van bijstand waren. De gemeenteraad legde zich hierbij neer en benoemde de nieuwe commissieleden.²⁰⁹

Toen B&W een voorstel deed om de exploitatie van de Handelsinrichtingen te regelen, kreeg zij van enkele leden uit de gemeenteraad het verwijt daarin te angstvallig te zijn. 'Door een meer actief beheer behoort er te worden getracht, de opbrengst in verhouding te brengen tot de kapitalen die voor de inrichting zijn besteed.' De raad dwong het college om het voorstel te heroverwegen en opnieuw advies van de Kamer van Koophandel in te winnen.²¹⁰ Toen B&W na ingewonnen advies toch bij het oorspronkelijke standpunt bleef, vond het college de nieuwe gemeenteraadscommissie voor de Handelsinrichtingen tegenover zich. Die vond dat de gemeente ook op langere termijn pakhuisruimte ter beschikking van de gebruikers moest kunnen stellen. De meerderheid van de gemeenteraad gaf uiteindelijk toch de voorkeur aan een terughoudender beleid, in de overtuiging dat de opslag voor langere termijn bij de particuliere vemen thuis hoorde.²¹¹

Ook de benoeming van de nieuwe directeur voor de Handelsinrichtingen, L.J. Hudig, werd aangegrepen om te benadrukken dat de dienst der gemeentelijke Handelsinrichtingen meer het karakter van een private onderneming moest krijgen. Gemeenteraadslid Schalkwijk wilde de te benoemen functionaris naast zijn salaris zelfs een tantième in de huurpennigen toekennen, maar burgemeester Vening Meinesz meende dat dat niet juist was nu het 'mercantiele' karakter uit de exploitatie was verdwenen.²¹² Op 30 november 1882 werd de beheerder van de voormalige RHV-Handelsinrichtingen benoemd tot directeur van de Gemeentelijke Handelsinrichtingen. RHV-president De Monchy werd bedankt voor zijn tijdelijke zaakwaarneming.²¹³ De gemeentelijke exploitatie van de Handelsinrichtingen op Feijenoord was een feit.

7. Archieven en literatuur

7-a: Archivalia

Alle archivalia bevinden zich bij de Gemeentelijke Archiefdienst Rotterdam (GAR). Als de bron een brief is, staat tussen afzender en geadresseerde een verbindingsstreepje; bijvoorbeeld: CiePW-B&W 17-11-1892.

Gemeenteraadscommissie Plaatselijke Werken = CiePW.

Oud Stadsarchief (OSA) en Nieuw Stadsarchief (NSA).

(in de annotatie is OSA en NSA slechts vermeld waar weglating misverstand kan opleveren)

Repertoria (voor de periode 1840-1884 systematisch geraadpleegd)

B&W Inkomende missiven (Ink.)

B&W Uitgaande missiven (Uitg.)

B&W Notulen

Raad Resolutiën en Notulen

Raad Notulen van de besloten vergaderingen

Raadsbijlagen (Rb.)

Familiearchief Mees

Bedrijfsarchief Mees

Financiearchief (voorlopige inventarisatie)

Rotonde

Kaarten en technische tekeningen Gemeentewerken

7-b: Bibliografie

100, 150 jaar Vrij Entrepot, 'n stukje geschiedenis van Rotterdam (Rotterdam 1879)

Betoog van de noodzakelijkheid eener vereeniging van het Eiland Feijenoord met de stad Rotterdam ook in het belang van de algemeene welvaart ('s-Gravenhage 1839).

Beijerinck, J.A., 'Verhandeling over de indijking en uitbreiding der stad Rotterdam' *Nieuwe Verhandelingen v. h. Bataafsch Genootschap voor Proefondervindelijk wijsbegeerte* deel IX (1849).

Es, F.N. van, *De ontwikkeling van de Rotterdamse haven in de periode 1850-1914* (Rotterdam 1972)

Fritschy, Wantje, 'Spoorwegaanleg in Nederland van 1831 tot 1845 en de rol van de staat'. *ESHJ* 46(1983), 180-227.

Handelingen van den gemeenteraad van Rotterdam 1851-1884 (Handelingen).

Hansen, G., B. Jacobson, S. Meester, *De uitleg van Rotterdam-Zuid 1880-1980*. (Utrecht 1980).

Hazewinkel, H.C., 'Feijenoord' *Rotterdamsch Jaarboekje*(1937),1-46.

Hogesteeger, G., *De verbinding van Rotterdam met zee in de tweede helft van de negentiende eeuw* (Rotterdam 1977).

Jonckers Nieboer, J.H., *Geschiedenis der Nederlandsche Spoorwegen 1832-1938* (Rotterdam 1938, reprint).

- Kamer van Koophandel en Fabrieken 1803-1928* (Rotterdam 1928)
- Kuyper, J., *Gemeenteatlas van de provincie Zuid-Holland naar officieele bronnen bewerkt* (Leeuwarden 1869).
- Lintsen, H.W., *Ingenieurs in Nederland, een streven naar erkenning en macht* ('s-Gravenhage 1980).
- Mees, W.C., *Man van de daad, Mr. Marten Mees en de opkomst van Rotterdam* (Rotterdam 1946).
- Nieuwenhuis, J., *Mensen maken een stad 1855-1955, Uit de geschiedenis van de Dienst van Gemeentewerken te Rotterdam* (Rotterdam zj 1955).
- Oosterwijk, Bram, *Vlucht na victorie, Lodewijk Pincoffs (1827-1911)* (Rotterdam 1979).
- Pincoffs, Adolph L., 'Lodewijk Pincoffs door zijn zoon Adolph L. Pincoffs' *Rotterdamsch Jaarboekje* (1927) 68-74.
- Prak, N.L., 'De oorspronkelijke bebouwing van het Eerste Nieuwe Werk te Rotterdam' *Bulletin KNOB* 85(1986) 57-71.
- Ravesteijn, L.J.C.J. van, *Rotterdam in de negentiende eeuw, de ontwikkeling der stad* (Rotterdam 1924; reprint Schiedam 1974).
- Rogier, L.J., *Rotterdam tegen het midden van de negentiende eeuw* (Rotterdam 1953)
- Rogier, L.J., *Rotterdam in het derde kwart van de negentiende eeuw* (Rotterdam 1953)
- Stieltjes, T.J. en A.W. Mees, *De werken der Rotterdamsche Handelsvereniging op Feijenoord, Atlas* (GAR, Bibliotheek XIV E 98).
- Verzamelingen gedrukte stukken van de gemeenteraad (Verz.)*
- Verzameling van stukken betr. de Uitbreiding van de gemeente Rotterdam op Feyenoord en de daarmee verband houdende staatsspoorwegverbinding; 1855-1873.* (2 delen; Afkorting: *Verz.Uitbreiding*), GAR Bibliotheek XII B 35 en 36, onder meer:
- Fijnje, J.G.W., *Memorie behorende bij het ontwerp van de verlenging des Spoorwegs tusschen Antwerpen en Moerdijk tot Rotterdam, november 1855.*
 - *Gewijzigd plan tot uitbreiding der gemeente Rotterdam op Feijenoord*
 - *Ontwerp overeenkomst met de Rotterdamsche Handelsvereniging*
 - *Plan en rigting der bruggen over de Maas en de Noorderhaven*
 - *Plan tot uitbreiding der gemeente te Rotterdam op Feijenoord*
 - *Staatsspoorweg Rotterdam-Dordrecht, rigting met lage brug over IJsselmonde*
 - *Staatsspoorweg Rotterdam-Willemsdorp door Rotterdam en Feijenoord*
 - *Verslag over de voorgestelde spoorwegverbinding van Rotterdam met België*
- Verslag van den toestand der gemeente 1851-1884.*
- Woud, A. van der, *Het lege land, de ruimtelijke orde van Nederland 1798-1848* (Amsterdam 1987).
- IJsselsteyn, H.A. van, *De haven van Rotterdam* (Rotterdam 1900)
- IJsselsteyn, H.A. van, 'De haven van Rotterdam' in: *Rotterdam in de loop der eeuwen* (Rotterdam 1907)

8. Noten

- 1 Voor de betekenis van de in de noten gebruikte afkortingen zie paragraaf 7 Archieven en literatuur. Resolutiën van den Raad 30-12-1841. Geschreven notulen van de gemeenteraad 1-2-1849.
- 2 Resolutiën van den Raad 21-1-1842 en 23-4-1842. Anders: Van Ravesteijn, *Rotterdam in de negentiende eeuw*, 36-37.
- 3 Gouverneur-B&W 8-3-1843, Ink.1843:640.
- 4 Van Ravesteijn, *Rotterdam in de negentiende eeuw*, 38-42.
- 5 J.A. Beijerinck en, J.A. Scholten Hzn en P. Scholten -B&W 5-2-1850, Ink.1850:403. Resoluties B&W 26-3-1851.
- 6 Van Ravesteijn, *Rotterdam in de negentiende eeuw*, 42-45. Prak, 'De oorspronkelijke bebouwing van het Eerste Nieuwe Werk te Rotterdam', 57-61.
- 7 Van Ravesteijn, *Rotterdam in de negentiende eeuw*, 45-46.
- 8 Scholten-CiePW 10-3-1861, *Plan tot uitbreiding der gemeente te Rotterdam op Feijenoord, Verz.Uitbreiding-deel 1*.
- 9 Van Ravesteijn, *Rotterdam in de negentiende eeuw*, 29-38.
- 10 *Betoog van de noodzakelijkheid eener vereeniging van het Eiland Feijenoord met de stad Rotterdam*. Van Ravesteijn, *Rotterdam in de negentiende eeuw*, 9.
- 11 Resolutiën van den Raad 28-2-1835.
- 12 Resolutiën van den Raad 28-2-1835.
- 13 *Handelingen 19-1-1865, 4 (Plate)*.
- 14 *100, 150 jaar Vrij Entrepot*.
- 15 Om verwarring te vermijden spreek ik van gemeentebrug en spoorbrug. De eerste betrof een door de gemeente gefinancierde brug voor gewoon verkeer, de tweede een door de rijksoverheid bekostigde brug voor treinen.
- 16 Memorie, omtrent de uitbreiding van de stad Rotterdam aan den linker-Maasoever. 13-3-1847, Ink.1847:315. Hansen, Jacobson, Meester, *De uitleg van Rotterdam-Zuid 1880-1980*, 25.
- 17 W.N. Rose-CiePW 28-4-1861, Rb.1861:421.
- 18 Beijerinck, 'Verhandeling over de indijking en uitbreiding der stad Rotterdam'.
- 19 Van Ravesteijn, *Rotterdam in de negentiende eeuw*, 26-29.
- 20 F. van Peski-B&W 5-12-1864, Ink.1864:4239.
- 21 De Waterstaats-Commissie voor de uitbreiding van Rotterdam op Feijenoord-CiePW 13-9-1864, in: *Gewijzigd plan tot uitbreiding der gemeente Rotterdam op Feijenoord, Verz. Uitbreiding-deel 1*. Rose en Van der Tak-CiePW 17-4-1864, in: *Ibidem*.
- 22 Van Ravesteijn, *Rotterdam in de negentiende eeuw*, 26-46 en 55-59.
- 23 Hazewinkel, 'Feijenoord', 5.
- 24 Van der Woud, *Het lege land*, 96.
- 25 Joost van Vollenhoven-CiePW 2-1-1864, Rb.1864:572. Constructeur der Marine C.J. Glavimans-B&W 13-7-1841, Ink.1841:1728.

- 26 Van der Woud, *Het lege land*, 104.
- 27 Lintsen, *Ingenieurs in Nederland*, 282. Van der Woud, *Het lege land*, 102.
- 28 Minister van Binnenlandsche Zaken-B&W 8-1-1868, Ink.1868:140.
- 29 Herziening van de Rijnvaartakte (Mainz 31-3-1831), te Mannheim afgesloten op 17-10-1868, *Staatsblad* 1869:75, met name art. 2.2, 30 en het slotprotocol, op blz. 45, 55 en 82.
- 30 Vóór de aanleg van de Nieuwe Waterweg was de geografische ligging van Rotterdam niet uitzonderlijk gunstig.
- 31 *Handelingen* 9-12-1868, 246 (Pols).
- 32 Jonckers Nieboer, *Geschiedenis der Nederlandsche Spoorwegen 1832-1938*, 67-96 en 113.
- 33 Van Ravesteijn, *Rotterdam in de negentiende eeuw*, 63. Plannen van het gemeenteraadslid J.W.L. van Oordt voor de ondertunneling van de Maas worden nu, ruim honderd jaar na dato, gerealiseerd.
- 34 Fijnje, *Memorie behorende bij het ontwerp van de verlenging des Spoorwegs tusschen Antwerpen en Moerdijk tot Rotterdam, november 1855, Verz.Uitbreiding-deel 1* (brug bij IJsselmonde). *Verslag over de voorgestelde spoorwegverbinding van Rotterdam met België ingediend door de Kommissie benoemd door Heeren Burgemeester en wethouders der stad Rotterdam bij missive van den 15 julij 1857 no 905, Verz.Uitbreiding-deel 1* (brug bij het Park). *Handelingen* 29-7-1858 (B&W was voorstander van een brug door de Stormpolder). Wethouder Joost van Vollenhoven-B&W, 6-6-1863, Rb.1863:285 (Van Vollenhoven was voorstander van een 22 meter hoge brug bij IJsselmonde). *Handelingen* 29-6-1863 (B&W was voor brug bij IJsselmonde, maar gemeenteraad voor brug over Papendrecht). B&W-Minister van Binnenlandsche Zaken 1-7-1863, Uitg.1863:744.
- 35 De gemengde commissie voor de spoorwegverbinding-B&W Rotterdam 16-3-1857, Rb.1857:358. Verslag van B&W 13-5-1857 betr. de onderhandelingen over de spoorwegverbinding, Rb.1857:358. *Handelingen* 29-7-1858.
- 36 Minister van Binnenlandsche Zaken-B&W 11-12-1863, Ink.1863:4124. *Handelingen* 12-11-1863. Rapport van Beijerinck, Klerck en Michaelis 8-12-1863, Ink.1863:4249.
- 37 De Rijnspoorwegmaatschappij was gehouden een verbinding tussen beide stations tot stand te brengen. Het uitblijven van activiteiten op dit terrein kwam de verhouding tussen de gemeente Rotterdam en de Rijnspoorwegmaatschappij niet ten goede. *Handelingen* 23-12-1869 (Interpellatie Pincoffs). *Ibidem* 9-12-1868, 247 (Pols) en 249 (Hoffmann).
- 38 Rapport van Beijerinck, Klerck en Michaelis 8-12-1863, bijlage bij Ink.1863:4249.
- 39 CiePW- B&W 8-1-1864, Ink.1864:74.
- 40 Mees, *Man van de daad*, 232-236.
- 41 *Handelingen* 20-1-1865, 7 (Pincoffs).
- 42 *Handelingen* 20-1-1865, 9 (Van Buren).
- 43 'Nog een woord over het bewuste spoorwegplan' *Rotterdamsche Courant* 21-1-1865.

- 44 De Commissie voor de Rhijnvaart te Rotterdam-Minister van Financiën 19-11-1864 (afschrift). In: *Staatsspoorweg Rotterdam-Willemsdorp door Rotterdam en Feijenoord, Verz.Uitbreiding-deel 1*.
- 45 Kamer van Koophandel en Fabrieken te Rotterdam-Minister van Binnenlandsche Zaken 29-1-1864, in: *Staatsspoorweg Rotterdam-Willemsdorp door Rotterdam en Feijenoord, Verz.Uitbreiding-deel 1*. Vergelijk dit met KvK-B&W 28-4-1857, Rb1857:358.
- 46 *Handelingen* 19-1-1865, 3 (Plate).
- 47 Rose/Van der Tak-CiePW 23-8-1867, in: *Staatsspoorweg Rotterdam-Dordrecht, rigting met lage brug over IJsselmonde, Verz.Uitbreiding-deel 1*. Het vaste gedeelte van de brug op 12,54 meter boven Rottepeil, (AP + 12,20) de draaibrug op 10,80 meter (AP + 10,46). Van Vollenhoven wilde oorspronkelijk een brug op AP + 22 meter.
- 48 'Nota van den Burgemeester over de rigting van de Staatsspoorweglijn Dordrecht-Rotterdam' 22-6-1867 in: *Staatsspoorweg Rotterdam-Dordrecht, rigting met lage brug over IJsselmonde, Verz.Uitbreiding-deel 1*.
- 49 Kamer van Koophandel-Minister van Binnenlandsche Zaken 7-9-1867, in: *Staatsspoorweg Rotterdam-Dordrecht, rigting met lage brug over IJsselmonde, Verz.Uitbreiding-deel 1*.
- 50 Commissie voor de audiëntie d.d. 27-7-1867, Ink.1867:3270.
- 51 B&W-Raad 12-9-1867, in: *Staatsspoorweg Rotterdam-Dordrecht, rigting met lage brug over IJsselmonde, Verz.Uitbreiding-deel 1*.
- 52 Notulen besloten vergaderingen gemeenteraad 3-10-1867.
- 53 Commissie van Financiën geheime notulen 4-10-1867, Financiearchief voorlopig inventaris nr. 75.
- 54 B&W-Raad 17-8-1868, *Handelingen* 17-8-1868, 117.
- 55 Notulen besloten vergaderingen gemeenteraad 3-10-1867. *Handelingen* 17-8-1868 en Notulen besloten vergaderingen gemeenteraad 10-10-1867. B&W-Minister van Binnenlandsche Zaken 3-1-1868, Uitg.1868:16, ongeveer 45.000 m² ten behoeve van de aanleg van de spoorweg, 27.000 m² tijdelijk ten behoeve van de taluds, 50.000 m² tijdelijk ten behoeve van de bruggebouw. De staat zou hiermee volgens B&W ongeveer f 1 miljoen uitsparen.
- 56 Minister van Binnenlandsche Zaken-B&W 7-2-1868, Ink.1868:601.
- 57 Memorie, omtrent de uitbreiding van de stad Rotterdam aan den linker-Maasoever 13-3-1847, Ink.1847:1315, twee hoofdkanalen (ieder 200 ellen) en twee dwarskanalen (ieder 60 ellen) en op zoodanige diepte als de behoefte dit zal vorderen. Westerkanaal alternatieve vaarroute.
- 58 Archief Plaatselijke Werken, Inventarisnummer 3085.
- 59 Rose-CiePW 4-2-1862, *Plan tot uitbreiding der gemeente te Rotterdam op Feijenoord, Verz.Uitbreiding-deel 1*: 2 kanalen (Westerkanaal en Oosterkanaal, beide 100 meter breed en 4 meter diep) en 2 havens (Noorder- en de Zuiderhaven, beide 70 meter breed en 4 meter onder Rottepeil).
- 60 B&W-Raad 27-5-1863, *Plan tot uitbreiding der gemeente te Rotterdam op Feijenoord, Verz.Uitbreiding-deel 1. Handelingen* 20-1-1865 (Hoynck).

- 61 Rose-CiePW 4-2-1862, *Plan tot uitbreiding der gemeente te Rotterdam op Feijenoord, Verz.Uitbreiding-deel 1.*
- 62 Dirk Visser-Commissie tot onderzoek der plannen van uitbreiding en verdere bebouwing der stad Rotterdam, april 1862, *Verz.Uitbreiding-deel 1.* Havenmeester-B&W 26-10-1863, Ink.1863:3664
- 63 Dirk Visser-CiePW 3-5-1864, in: *Gewijzigd plan tot uitbreiding der gemeente Rotterdam op Feijenoord, Verz.Uitbreiding-deel 1.*
- 64 *Handelingen* 20-1-1865.
- 65 Rapport van F.W. Conrad, J.A. Beijerinck en P. Caland (De Commissie van onderzoek nopens den invloed op de Maas van eene uitbreiding der gemeente Rotterdam op Feijenoord) 19-2-1863, *Plan tot uitbreiding der gemeente te Rotterdam op Feijenoord, Verz.Uitbreiding-deel 1.* Minister van Binnenlandsche Zaken-B&W 23-10-1867, Ink.1867:4586.
- 66 wet van 24 januari 1863, *Staatsblad* (1863)4.
- 67 *Rapport Conrad, Beijerinck en Caland 19-2-1863, Verz.Uitbreiding-deel 1.* Minister van Binnenlandsche Zaken-B&W 8-1-1868, Ink.1868:140.
- 68 *Rapport Conrad, Beijerinck en Caland 19-2-1863, Verz.Uitbreiding-deel 1.* Rose-CiePW 4-4-1863, in: *Plan tot uitbreiding der gemeente te Rotterdam op Feijenoord, Verz. Uitbreiding-deel 1.*
- 69 Dirk Visser-CiePW 3-5-1864, in: *Gewijzigd plan tot uitbreiding der gemeente Rotterdam op Feijenoord, Verz.Uitbreiding-deel 1.*
- 70 Rapport Conrad, Beijerinck en Caland 19-11-1864, in: *Staatsspoorweg Rotterdam-Willemsdorp door Rotterdam en Feijenoord, Verz.Uitbreiding-deel 1.*
- 71 Rose en Van der Tak-CiePW 30-11-1867, *Handelingen* 17-8-1868, 119-120.
- 72 Minister van Binnenlandsche Zaken-B&W 7-2-1868, Ink.1868:601. CiePW-B&W 27-3-1868, Ink.1868:1440.
- 73 Kamer van Koophandel-B&W 28-8-1868, Rb.1868:464 en 605.
- 74 Rose en Van der Tak - CiePW 4-9-1868, *Handelingen* 29-10-1868, 165-166. *Handelingen* 10-12-1868, 263.
- 75 Vervalt
- 76 *Handelingen* 7-9-1865.
- 77 B&W-Minister van Binnenlandsche Zaken 12-2-1869, Uitg.1869:220. *Handelingen* 11-12-1868, 276 (Hoffmann).
- 78 GS-B&W 21-12-1865, Rb.1866:133, toezending bezwaren Charlois, Katendrecht en IJsselmonde.
- 79 Rose/Van der Tak-CiePW 15-2-1866, Rb.1866:133.
- 80 Wet 15-7-1869, *Staatsblad* (1866)128. *Handelingen* 9-12-1868, 248 (Hoffmann).
- 81 M.Mees en 11 anderen-B&W, Ink.1872:5253.
- 82 B&W-GS 6-12-1872, Uitg.1872:1453.
- 83 B&W- Minister van Binnenlandsche Zaken 29-6-1868, Uitg.1868:837.
- 84 *Handelingen* 3, 4 en 8-12-1868.

- 85 *Handelingen* 9-12-1868, 245. *Ibidem* 9-12-1868, 247 (Pols).
- 86 *Handelingen* 10-12-1868, 262.
- 87 Minister van Binnenlandsche Zaken-B&W 22-1-1869, Ink.1869:351. Rapport 27-1-1869 betr. onderhandelingen met de minister, Rb.1869:35.
- 88 Minister van Binnenlandsche Zaken-B&W 15-7-1868, Ink.1868:3222. *Handelingen* 17-8-1868, 118-120. *Ibidem* 5-11-1868, 175-176.
- 89 *Handelingen* 19-1-1865.
- 90 *Handelingen* 14-12-1865 en 26-1-1866. Rose van der Tak-B&W 15-4-1866, Ink.1866:2089.
- 91 Commissie van Financiën geheime notulen 4-10-1867, NSA Financiearchief voorlopig inventaris nr. 75. Rose/Van der Tak-CiePW 30-11-1867, *Handelingen* (1868) 119-120. *Handelingen* 11-12-1868, 270.
- 92 Rose en Van der Tak d.d. 31-8-1869, Ink.1869:3679. *Handelingen* 9-12-1868, 249. Van der Tak meende echter dat de bouw van de brug niet zo lang op zich zou laten wachten en dat dan de noodzaak verviel om bij de regering aan te dringen op de aanleg van voetpaden langs de spoorbrug. *Handelingen* 25-11-1869.
- 93 Van der Tak (medeondertekend voor ondersteuning door Rose)-CiePW 15-12-1870, in: *Uitbreiding der gemeente Rotterdam op Feijenoord, Plan en rigting der bruggen over de Maas en de Noorderhaven*. B&W-Raad 7-10-1870, Rb.1870:475.
- 94 *Handelingen* 27-10-1870.
- 95 *Handelingen* 1-2-1872.
- 96 *Handelingen* 1-2-1872.
- 97 *Handelingen* 25-9 1873, 104, 2-10-1873, 108 en 13-11-1873, Aanbesteding onderbouw gemeentebrug over de Maas: J. Verwayen te Arnhem en J. Kooy te Amsterdam f 827.900.
- 98 CiePW-B&W 10-10-1873, Ink.1873:4881.
- 99 N.H. Nierstrasz - B&W 13-7-1872, Ink.1872:3364. B&W-B. van Hasselt (resp. Ph.J. Waller en N.H. Nierstrasz) 31-3-1873, Uitg.1873:484. Nierstrasz-B&W, Ink.1873:4722. J. Wenmaekers te Brussel-B&W 23-10-1874, Ink.1874:4432, 'plan voor een onderwatersche tunnel in de Maas'. *Handelingen* 20-8-1874, 64.
- 100 Van der Tak-CiePW 25-10-1873, Ink.1873:5713.
- 101 Rapporten Van der Tak 26-4-1874 en 30-6-1874, bijlage van Ink.1874:2717.
- 102 Bestek en voorwaarden Ink.1874:3381. *Handelingen* 3-9-1874, 3-2-1876 en 2-3-1876.
- 103 Mr. Hoffmann en vier andere eigenaars van panden aan het oosteinde van de Boompjes-B&W, *Visie Handelingen* 22-6-1871 Rb.1871:329.
- 104 T.J. Stieltjes-B&W 28-8-1876, *Handelingen* 21-9-1876, 81-82, aldaar 81. *Ibidem* 21-3-1878.
- 105 KvK-B&W 24-11-1876, Ink.1876:5374.
- 106 CiePW-B&W 5-1-1877, Rb.1877:44. B&W-Raad 26-1-1877, Rb.1877:44. *Handelingen* 1-2-1877. Minister van Binnenlandsche Zaken-B&W, *Handelingen* 3-2-1870.
- 107 Havenmeester-B&W 11-8-1877, Ink.1877:3987.
- 108 Minister van Binnenlandsche Zaken-B&W 6-8-1877, Ink.1877:3877.
- 109 Minister van Binnenlandsche zaken- B&W 14-2-1877, Ink.1877:785.

- 110 Minister van Binnenlandsche zaken- B&W 31-5-1877, Ink.1877:2906. B&W-Minister van Binnenlandsche Zaken 18-6-1877, Uitg.1877:885.
- 111 Minister van Binnenlandsche Zaken- B&W 27-7-1877, Ink.1877:3747.
- 112 Minister van Binnenlandsche Zaken- B&W 27-7-1877, Ink.1877:3747. *Handelingen* 7-2-1879, 31-33.
- 113 B&W-Minister van Binnenlandsche zaken 13-8-1877, Uitg.1877:1171.
- 114 Minister van waterstaat Handel en Nijverheid-B&W 27-11-1878, Ink.1878:5375.
- 115 B&W-Raad 2-2-1878, *Handelingen* 2-2-1878, 21-23.
- 116 Minister van Binnenlandsche Zaken-B&W 4-10-1877, Ink.1877:4845. B&W-Raad 2-1-1878, Ink.1878:49. *Handelingen* 2-2-1878, 21. *Ibidem* 7-2-1879.
- 117 Minister van Binnenlandsche Zaken 4-10-1877, Ink.1877:4845. CiePW-B&W 15-10-1877, Ink.1877:5008.
- 118 Ministerie van Waterstaat handel en nijverheid-B&W 2-1-1878, Ink.1878:49. Om verwarring te voorkomen is in de overige tekst consequent de naam Noorderhaven gehanteerd.
- 119 Reglement voor de Spoorweghaven, KB 18-8-1878, *Staatsblad* 1878 nr. 176. Concept-instructie havenpersoneel voor de vaart op de Maas en in de Koningshaven [=Noorderhaven], KB 25-3-1879 *Staatsblad* 1879 nr. 5. B&W- Minister van Waterstaat Handel en Nijverheid 15-3-1880, Uitg.1880:350. Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid-B&W, Ink.1879:3359.
- 120 B&W-Raad 18-11-1868, *Handelingen* 19-11-1868, 189-192.
- 121 Van der Tak (medeondertekend voor ondersteuning door Rose)-CiePW 15-12-1870, in: *Uitbreiding der gemeente Rotterdam op Feijenoord, Plan en rigting der bruggen over de Maas en de Noorderhaven, Verz.Uitbreiding-deel 2*. B&W-CiePW 17-3-1871, *Ibidem*. Van der Tak-CiePW 29-3-1871, *Handelingen* 1-6-1871, 76.
- 122 CieFin-B&W 17-5-1871, in: *Uitbreiding der gemeente Rotterdam op Feijenoord, Plan en rigting der bruggen over de Maas en de Noorderhaven, Verz.Uitbreiding-deel 2*. *Handelingen* 22-6-1871.
- 123 Voorlopig comitté tot bevordering der uitbreiding op Feijenoord-B&W 8-2-1865, Rb.1865:75. Andere deelnemers: G.L. Herckenrath, M. [?] Hinsberg, J.L. van der Hoop Azn, Mr. A. Hoyneck van Papendrecht, J.E. Knight, S.A. Levino, P. van Limburgh, M.M. de Monchy, R. Mees & Zonen, J. Perruijs en W.A. Virulij Verbrugge.
- 124 Metzelaar verwierf datzelfde jaar een concessie voor de aanleg van de stedelijke waterleiding, maar zag geen kans het benodigde kapitaal bijeen te krijgen.
- 125 Andere belangstellenden werden geweerd: H. Overmars jr namens de Commissie voor het maken van een ontwerp tot uitbreiding der Gemeente op Fijenoordt-B&W 1-4-1870, Ink.1870:1604. Resolutie B&W 29-4-1870 nr. 534. H.L. van Wetteren-B&W 5-7-1870, Ink.1870:3011.
- 126 Mijmeringen Marten Mees 8-7-1879, Archief familie Mees, inv.nr.617.
- 127 Rott. Bank en Commanditaire Bank vereniging-B & W 13-5-1871, Ink.1871:2091.
- 128 Rose, Van der Tak en Stieltjes-B&W 28-7-1871, Ink.1871:3679.

- 129 De Rotterdamsche Bank, De Commanditaire Bank Vereeniging en M. Mees-B&W 4-4-1872, in: *Uitbreiding der gemeente Rotterdam op Feijenoord, Verz.Uitbreiding-deel 2*. CiePW-B&W 4-5-1872, *Ibidem*. B&W- M. Mees c.s. uitmakende de Combinatie tot exploitatie van Feijenoord 11-6-1872, Uitg.1872:733. Notulen B&W 10-9-1872 (met bijlagen 1a en 1b) en 1-11-1872, NSA, 1221 (oude nummering).
- 130 De Rotterdamsche Bank, De Commanditaire Bankvereeniging en M. Mees-B&W 4-4-1872, Ink.1872:1473.
- 131 *Handelingen* 28-12-1872, 146 art. 2.6.
- 132 CiePW-B&W 29-12-1871, Ink.1871:5614. 'Memorie over de daarstelling van een afgesloten losplaats voor stoomschepen onder Feijenoord', in: *Uitbreiding der gemeente Rotterdam op Feijenoord, Ontwerp overeenkomst met de Rotterdamsche Handelsvereeniging, Verz.Uitbreiding-deel 2*. 'Memorie aangaande de inrigting van los- en ladingplaatsen enz. op Feijenoord' 20-11-1871, *Ibidem*.
- 133 Opgericht 17-9-1872, KB 6-10-1872, *Staatscourant* 1872 nr. 242. Statuten en oprichtingsprospectus RHV, GAR, Bedrijfsarchief Mees, inv.nr. 640. De RHV was ook actief bij de havenaanleg in Vlissingen en de ontginning van steenkool in Bochholtz en Kerkrade: Ink.1873:3874.
- 134 Notulen B&W 1-11-1872, NSA 1221 (oude nummering).
- 135 Notulen B&W 1-11-1872, NSA 1221 (oude nummering). Notulen besloten vergaderingen gemeenteraad 12-2-1873. *Handelingen* 7-4-1873. Jonckers Nieboer, *Geschiedenis der Nederlandsche Spoorwegen*, 120.
- 136 Gemeenteraad-Minister van Binnenlandsche Zaken 2-4-1873, *Handelingen* 7-4-1873.
- 137 *Handelingen* 22-4-1875, 42. *Ibidem* 29-4-1875, 48. Na regeling van de kwestie Hoek van Holland trad Pincoffs als gemeenteraadslid af, *Handelingen* 7-4-1873, 46.
- 138 *Handelingen* 5-12-1872.
- 139 *Handelingen* 11-12-1872, 116-120.
- 140 Een voorschot in de vorm van een 5 % lening van f 1 miljoen in het vierde en vijfde bouwjaar. Een tijdelijke 'overlading' van de gemeentekas dwong de gemeente toen aan te dringen op uitstel van betaling. *Handelingen* 17-10-1878, 127-133.
- 141 *Handelingen* 27-12-1872, 138.
- 142 Op 23-12-1872.
- 143 Het adres van 457en dat van 152 ingezetenen aan de gemeenteraad, *Handelingen* 27-12-1872, 127.
- 144 *Rotterdamsche Courant* 22-12-1872
- 145 *Handelingen* 27-12-1872, 138 (Hoyneck van Papendrecht).
- 146 *Handelingen* 28-12-1872, 145 (Hoyneck van Papendrecht). Directie RHV -B&W 2-1-1873, *Handelingen* 2-1-1873.
- 147 *Handelingen* 28-12-1872, 145.
- 148 B&W-GS 4-1-1872, Uitg.1873:23. GS-B&W 31-12-1872, Rb.1873:7.
- 149 GS-B&W 6-1-1873, Ink.1873:82
- 150 RHV-B&W 2-1-1873, Rb.:1873:6.

- 151 *Handelingen* 16-1-1873.
- 152 *Handelingen* 16 en 23-1-1873.
- 153 'Over Pincoffs', Mijmeringen van M. Mees 20-12-1879, GAR, Archief familie Mees, inv.nr. 617.
- 154 *Handelingen* 10-4-1874.
- 155 B&W-Raad 28-1-1880, GAR Bibliotheek Verz. 1880:1.
- 156 Vervalt.
- 157 De Jongh-B&W 16-10-1879, GAR Bibliotheek Verz. 1880:1.
- 158 A.W. Mees-RHV 24-11-1879, GAR Bibliotheek Verz. 1880:1. *Handelingen* 5-2-1880, 17-23. *Ibidem* 4-3-1880, 30-33.
- 159 *Handelingen* 25-9-1873, 104-106. B&W-Raad 11-9-1873, Rb.1873:594.
- 160 *Handelingen* 20-8-1874, 64-65. *Ibidem* 27-8-1874, 72-75.
- 161 B&W-Raad 4-3-1875, Rb.1875:123. *Handelingen* 25-3-1875, 31-33. *Ibidem* 8-4-1875, 35-38.
- 162 *Handelingen* 25-3-1875, 32.
- 163 *Handelingen* 25-3-1875, 33.
- 164 Zie ook B&W-Raad 24-8-1876, Rb.1876:439a-p.
- 165 *Handelingen* 24-10-1878. CiePW-B&W 3-10-1878, Ink.1878:4539.
- 166 T.J. Stieltjes en A.W. Mees, De werken der Rotterdamsche Handelsvereniging op Feijenoord, Atlas, GAR, Bibliotheek XIV E 98.
- 167 CiePW-B & W 2-6-1875, Ink.1875:2338. Bijlage: Van der Tak-CiePW 1-6-1875. Zie ook Ink.1875:5556.
- 168 Notulen besloten vergaderingen gemeenteraad 28-07-1875, 26.
- 169 *Handelingen* 24-10-1878, 135. *Verslag van den toestand der gemeente 1876*, 90-91.
- 170 CiePW-B&W 11-4-1877, Ink.1877:1759. Faillissement 9-5-1877.
- 171 *Weekblad van het Regt* 12 en 13-1-1880, GAR, Handschriften 3272.
- 172 Oosterwijk, *Vlucht na victorie*. Pincoffs, 'Lodewijk Pincoffs door zijn zoon'.
- 173 RHV-B&W 18-6-1879, Ink.1879:2847.
- 174 *Handelingen* 15-5-1879, 65-66 (Van Gennep). RHV-B&W 5-6-1879, Ink.1879:2644. Commissie voor de Plaatselijke Finantiën-B&W 11-6-1879, GAR Bibliotheek Verz. 1879:28.
- 175 RHV-B&W 9-6-1879, GAR Bibliotheek Verz. 1879:28. B&W-Raad 11-6-1879, Rb.1879:313. *Handelingen* 14-6-1879.
- 176 *Handelingen* 14-6-1879, 81 (Muller).
- 177 *Handelingen* 17-7-1879.
- 178 RHV-B&W 9-6-1879, GAR Bibliotheek Verz. 1879:28. RHV-B&W 13-6-1879, Rb.1879:321.
- 179 RHV-B&W 13-6-1879, Rb.1879:321. RHV-B&W 14-6-1879, Rb.1879:320. *Verslag RHV-vergadering 17-6-1879*, W.C. Mees, *Man van de daad* (Rotterdam 1946), 253.
- 180 *Handelingen* 31-7-1879, 111. Havenmeester-Burgemeester 14-8-1880, Ink.1880:4272. Voor de eveneens tegenvallende resultaten van het Vrij Entrepot RHV-B&W 9-12-1880, Rb.1880:730.
- 181 Havenmeester -B&W 13-2-1879, Ink.1879:692.
- 182 RHV-B&W 26-4-1881, Ink.1881:2241.

- 183 B&W-RHV 27-4-1881, Uitg.1881:562.
- 184 RHV-B&W 28-4-1881, Ink.1881:2297.
- 185 RHV-B&W 17-5-1881, Ink.1881:2647.
- 186 *Handelingen* 30-12-1880, 226 (Hoffmann).
- 187 B&W-Minister van Waterstaat Handel en Nijverheid 2-5-1881, Uitg.1881:0591. De Jongh en Scholten-CiePW 3-5-1881, Ink.1881:2411. 'Reglement voor de Spoorweghaven' 8-12-1878, *Staatsblad* 1878 nr. 176
- 188 Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid-B&W 17-1-1882, Ink.1882:286. Voorts Uitg.1882:152, 1882:298 en Ink.1882:636, 1882:1125.
- 189 Burgemeester-B&W juli 1880, Ink.1880:3162. Burgemeester-B&W 17-9-1880, Ibidem 1880:4272.
- 190 B&W-CiePW 2-5-1881, Uitg.1881:589.
- 191 De Jongh-CiePW 17-5-1881, Ink.1881:2992. B&W-Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid 11-7-1881, Uitg.1881:1044.
- 192 CiePW-B&W 17-2-1882, Ink.1882:927.
- 193 Banque Centrale Anversoise-B&W 6-12-1880, Rb.1880:730. RHV-B&W 9-12-1880, Rb.1880:730. A.C.Wertheim, Amsterdam-B&W 17-11-1881. Uit Frankfurt am Main kreeg de gemeente het aanbod voor een lening van f 7 miljoen voor de aankoop van de Handelsinrichtingen. M. Mainz jr.-B&W 9-3-1881, Ink.1881:1535. B&W- M.Mainz jr. Uitg.1881:0354. M. Mainz jr.B&W 24-4-1881, Ink.1881:2223.
- 194 B&W-Raad 21-12-1880, GAR Bibliotheek Verz. 1880:45.
- 195 *Handelingen* 30 en 31-12-1880, 230.
- 196 *Handelingen*, 30-12-1880, 229 (Muller).
- 197 Rotterdamsche Handelsvereniging, *Verslag over het jaar 1881*, GAR, Bedrijfsarchief Mees, inv.nr. 636. Notulen besloten vergaderingen gemeenteraad 12 en 13-7-1881.
- 198 RHV-B&W 12-12-1881, Ink.1881:6193. RHV-B&W 3-2-1882, Ink.1881:595.
- 199 *Handelingen* 25-4-1882, 45. Ibidem 8-6-1882.
- 200 *Handelingen* 25-4-1882, 45-51. B&W-Raad 5-6-1882, GAR Bibliotheek Verz.1882:19.
- 201 Specificatie der uitgaven (van de RHV) op Feijenoord tot ultimo september 1880, GAR, Handschriften 3266. RHV-B&W 9-12-1880 (bijlage b), RB.1880:730.
- 202 Leningsplan juni 1882, Ink.1882:3026. B&W-Rotterdamsche Bank 10-6-1882, Uitg.1882:950. B&W-Raad 17-6-1882, Rb.1882:413. Rotterdamsche Bank- B&W 21-6-1882, Ink.1882:3312. Notulen besloten vergaderingen gemeenteraad 22-6-1882.
- 203 Rotterdamsche Handelsvereniging, *Eindverslag (1882)*, GAR Bedrijfsarchief Mees Inv. nr. 636. Na betaling van de preferente crediteuren (Gemeente Rotterdam en NHM) zou slechts f 2.500.000 overblijven voor gewone crediteuren (vordering f 5.100.000) Aandeelhouders ontvingen 5 % van hun aandeel in aandelen in de nieuwe maatschappij, oftewel f 12,50 per aandeel nominaal. 'Maatschappij tot verkoop en bebouwing van gronden op Feijenoord' (opgericht 1882; *Staatscourant* 11-11-1882, kapitaal f 3.250.000; 13.000 aandelen), GAR Bedrijfsarchief Mees, Inv.nr.637. Betreffende de vernietiging van het RHV-archief: Ibidem, Inv.nr. 638.

- 204 *Handelingen* 8-6-1882, 62. Ibidem 29-6-1882 voorlopige voorziening in het beheer.
- 205 KVK-Commissie uit den Raad tot het uitbrengen van advies omtrent de exploitatie van het Handelsterrein 1-7-1882, GAR Bibliotheek Verz. 1882:27. Anders: Mees, Man van de daad, 267. *Kamer van Koophandel en Fabrieken 1803-1928*, 485-517.
- 206 Feijenoord Commissie-Gemeenteraad 19-7-1882, GAR Bibliotheek Verz. 1882:27. *Handelingen* 3-8-1882.
- 207 De minister werd gevraagd het entrepot voor rekening van de gemeente te mogen exploiteren. Commissie voor de Handelsinrichtingen-B&W 7-7-1883, Ink. 1883:3860. *Handelingen* 3-1 en 17-1-1884 . Voorts Uitg. 1884:251 (aan de Koning) Uitg. 1884:295 (aan G.S.) Uitg. 1884:1158 (aan de Minister van Financiën).
- 208 Feijenoord-commissie-Raad 19-7-1882, GAR Bibliotheek Verz. 1882:27. CieHandelsinrichtingen-B&W 29-12-1882, GAR Bibliotheek Verz. 1883:2.
- 209 *Handelingen* 3-8-1882. Ontwerpverordening Handelsinrichtingen op Feijenoord: B&W-Raad 7-8-1882, GAR Bibliotheek Verz. 1882:29, 191. *Handelingen* 10-8-1882.
- 210 B&W-Raad 27-9-1882, GAR Bibliotheek Verz. 1882:33. *Handelingen* 5-10-1882, 117.
- 211 Advies KVK 14-10-1882, Ink. 1882:5419. Ibidem 9-11-1882, *Handelingen* 9-11-1882. Advies cieHandelsinr. 30-10-1882, Ink. 1882:5673. B&W-Raad 9-11-1882, GAR Bibliotheek Verz. 1882:40. *Handelingen* 9-11-1882
- 212 *Handelingen* 9-11-1882, 164.
- 213 *Handelingen* 27-7-1882, 30-11-1882 en 12-4-1883. *Gemeenteblad* 1882: 27 en 28, 1883:8.