

ROTTERDAMS
JAARBOEKJE
2000

overdruk

tevens jaarboekje van het Historisch Genootschap
Roterodamum

10de reeks, 8ste jaargang

EEN BRUG NAAR ZUID:
RIJKSINITIATIEF EN GEMEENTELIJKE SCHROOM
BIJ DE UITBREIDING VAN ROTTERDAM

DOOR JAN VAN DEN NOORT

Pion of pionier

In mijn dissertatie *Pion of Pionier, Rotterdam - gemeentelijke bedrijvigheid in de negentiende eeuw* (Rotterdam 1990) gaf ik een zeer beknopte geschiedenis van het ontstaan van vijf Rotterdamse gemeentebedrijven. Ik legde daarin een directe relatie met de ruimtelijke ontwikkeling van de stad. De geschiedenis van het gas- en elektriciteitsbedrijf werd in 1993 omstandiger verantwoord in *Licht op het GEB, Geschiedenis van het Gemeente-Energiebedrijf Rotterdam*. De start van het waterleidingbedrijf en de Gemeentereiniging komen in *Rotterdams Jaarboekje 1999* uitgebreid aan de orde. Het ontstaan van het Gemeentelijk Havenbedrijf vormt het slotakkoord van twee artikelen in deze overdruk van *Rotterdams Jaarboekje 2000*. Daarin staat vooral de uitbreiding van Rotterdam op de zuidelijke Maasoever centraal.

Inhoud

Een brug naar Zuid

Deel 1: Rijksinitiatief en gemeentelijke schroom bij de uitbreiding van Rotterdam 321-366

Deel 2: Particulier initiatief en gemeentelijke exploitatie van de Rotterdamse havens zie elders

Vroeg of laat moest het er van komen. Rotterdam, in 1340 gevestigd aan de noordelijke oever van de Maas, besloot in 1863 om haar stadsgebied ook op de zuidelijke oever uit te breiden. De groei van de stad had al belangrijke uitbreidingen op de noordelijke Maasoever noodzakelijk gemaakt, maar hoe verder de stadsgrens zich van het centrum verwijderde, hoe dichterbij het aan de overzijde gelegen eiland Feijenoord leek (Kaart 1). Niettemin stroomde er nogal wat water door de Maas eer de plannen aangenomen waren en de aanleg van de nieuwe stad ter hand werd genomen. Er waren nogal wat veranderingen op til en het nemen van kordate besluiten was daardoor allesbehalve eenvoudig. De Rotterdamse haven richtte zich in toenemende mate op doorvoer en stelde daarmee andere belangen op de voorgrond. Door het graven van de Nieuwe Waterweg promoveerde de rivier tot hoofdverkeersader van Europa en die kon je niet ongestraft versmallen of overbruggen. Bij de uitbreiding van Rotterdam op de zuidelijke Maasoever moest Rotterdam bovendien rekening houden met het rijksvoornemen om een landelijk spoorwegnet aan te leggen. Met het besluit van 1863 werd een eerste stap gezet, maar daarmee was beslist niet het laatste woord gezegd over deze historische oversteek.¹

Baas in eigen pakhuis

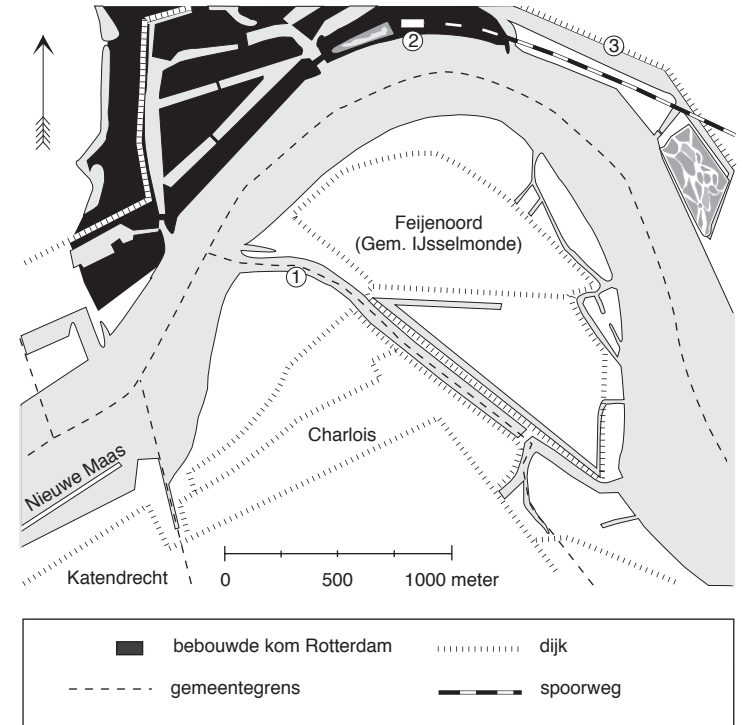
De havens en kaden van de 'Waterstad', tussen Blaak en Maas, vormen het zichtbare overblijfsel van Rotterdams zeventiende-eeuwse welvaren. Deze in gouden tijden gegraven grote havens voldeden tot in de negentiende eeuw aan de wensen van handel en scheepvaart. Voor de stagnerende achttiende eeuw waren ze wellicht voldoende, de negentiende eeuw stelde andere, 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



64. In 1861 klom P. Wotke in de toren van de Laurenskerk om stad en omgeving te fotograferen. In zuidelijke richting zag hij de Kolk en de Oude Haven. Aan de overkant van de rivier, lonkte het nog maagdelijke Feijenoord. Coll. GAR.

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. Daarmee was het



© Jan van den Noort, Rotterdam 2000

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. (tekening auteur aan de hand van Kuiper, Gemeenteatlas Zuid-Holland).

gebrek aan ruimte enigszins verminderd, maar een oplossing nog lang niet nabij.²

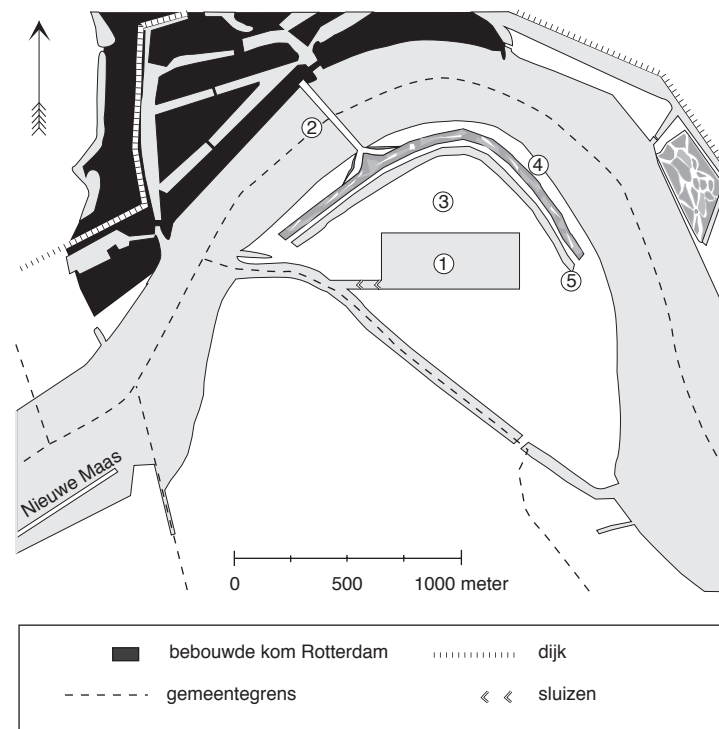
Tóch was het niet de economische groei die de eerste aanzet gaf tot het denken over de uitbreiding van het havenareaal. De verkilling van het klimaat dwong de schippers, vaker dan voorheen, om 's winters de veilige haven te verkiezen boven de onveilige rivier. In de periode rond 1800 - die ook wel de kleine ijstijd wordt genoemd - liet het

meedogenloos kruierende ijs de schippers geen andere keus en verbleven de schepen noodgedwongen in een berghaven. De ruimte was echter zeer krap bemeten.

Om 's winters grote schepen te kunnen bergen, drong minister van Binnenlandse Zaken Schimmelpenninck van der Oije in 1842 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'. De hoofdingenieur van de Waterstaat in Zuid-Holland, M.G. Beyerinck, die over het voorstel werd geraadpleegd, deed de suggestie om tevens een brug over de Maas te bouwen, 'met een ligt dak ... zoodat de overtrekkende rijtuigen en voetgangers voor den regen zouden kunnen beveiligd worden'. Op Feijenoord kon volgens hem een kanaal worden aangelegd van 1200 meter lang en 60 meter breed, aan een zijde gesloten: 'Hetzelve kan honderd zeeschepen bevatten des noods in twee rijen.' Maar of de aanleg van zo'n kanaal wel zo verstandig zou zijn werd door hem in twijfel getrokken. De kans dat de ingang ervan 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, afkomstig 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. Pogingen van Beijerinck om, na 'rijpe en meer gezette overweging van dit belangrijk ontwerp', de gemeente te interesseren voor exploitatie door een 'Naamlozen Maatschappij tot het bouwen van eene Brug over de rivier de Maas en de exploitatie van het eiland Feijenoord', op te richten door hem, J.A. Scholten, fabriek- en landmeter van Schieland en diens adjunct P. Scholten, leden eveneens schipbreuk (Kaart 2).⁴

De plaatselijke Kamer van Koophandel drong regelmatig aan op het vergroten van het aantal 'leg'- en laadplaatsen, vooral voor grote schepen. Ook zij schroomde niet om met concrete plannen te komen en zo mee te werken aan een structurele oplossing van het ruimtegebrek. Op basis van de voorstellen van de Kamer van Koophandel werd besloten om ten westen van de stad op de noordelijke Maasoever het Eerste Nieuwe Werk (1847) te realiseren. Vijf jaren later besloot



© Jan van den Noort, Rotterdam 2000

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 cs. Zij planden daarom een door sluizen afgesloten haven op Feijenoord (1). De verbinding met de stad moest worden onderhouden met een hangbrug (2). Een groot deel van Feijenoord wilden zij bestemmen voor recreatie, te weten lustplaatsen (3), een rij- en wandelweg (4) en een kanaal (5). Zij vroegen B & W om instemming met hun plan voor de oprichtingen 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 hier niet op in, maar besloot enkele jaren later tot een uitbreiding ten westen van de stad. (tekening auteur aan de hand van GAR, Ronde II E nr. 10).

de raad tot het daaraan grenzende Tweede Nieuwe Werk. De kosten van deze stadsuitbreidingen op de noordelijke Maasoever - respec-

tievelijk f 80.000 en f 237.000 - waren beduidend lager dan die voor Feijenoord. Ze hadden alleen al daardoor meer kans van slagen. Daarmee is niet gezegd dat deze plannen zonder slag of stoot werden aanvaard. Met name de eigenaren van pakhuizen weerden zich duchtig tegen de potentiële concurrentie.⁵

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 G.W. Scholten van Gemeentewerken was overtuigd van de voordelen die dat bood. 'De uitbreiding moet zooveel mogelijk blijven binnen de cirkels, die men uit het middenpunt der gemeente beschrijft', schreef hij in een pleidooi voor overbrugging van de Maas. Ter geruststelling van de bezitters van onroerend goed in de oude stad voegde hij daaraan toe, dat de ervaring sedert eeuwen geleerd heeft, dat de waarde der perceelen stijgt in dezelfde verhouding waarin de stad zich uitbreidt.⁶

Uit deze toevoeging blijkt al, dat niet iedereen evenveel heil zag in de stadsuitbreiding. Veel eigenaars van onroerend goed voelden daar althans weinig voor. De grote vraag naar woon- en pakhuysruimte 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 deze of gene zijde van de rivier zou daaraan slechts afbreuk kunnen doen.

Pogingen van de rijksoverheid om de stad te verrijken met een entrepot - bijvoorbeeld op Feijenoord - en de Rotterdamse haven daardoor beter uit te rusten in de internationale concurrentieslag, konden evenmin op veel steun in Rotterdam rekenen. '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 derzelver 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 ...', vulde de schrijver aan. Door een uitbreiding van Rotterdam op Feijenoord kon de stad zijn aantrekkingskracht vergroten: '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 ...' De anonieme schrijver had wel gelijk, maar 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.⁷

In een adres aan de Koning uit 1835 liet de gemeenteraad er evenmin misverstand over bestaan, hoe gedacht werd over de vestiging van

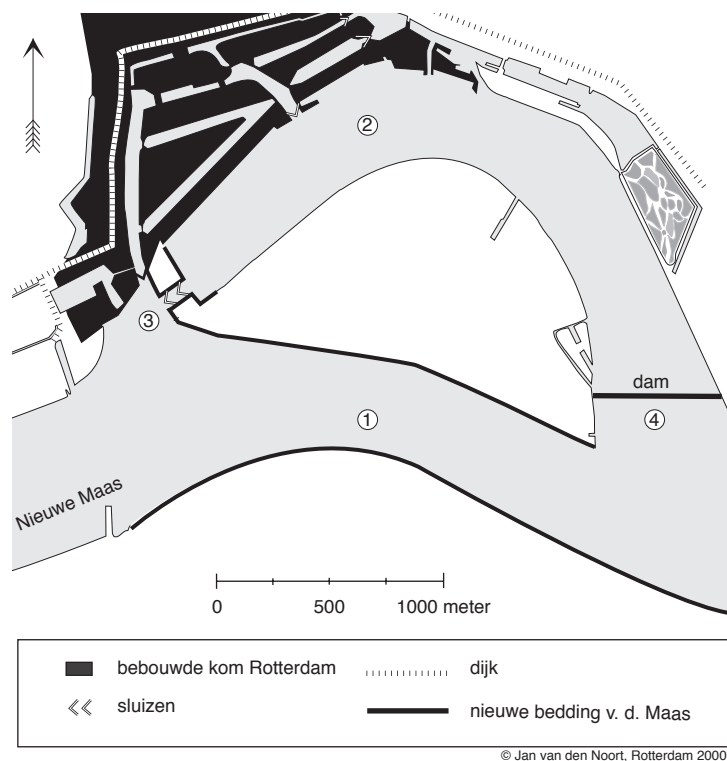
een entrepot: 'dat de leden dezer vergadering hoofd voor hoofd, dat de handel onzer stad bijna zonder uitzondering, dan welligt van eenige expediteurs en alle gegoede klassen van ingezetenen zelfs de mogelijkheid van het geprojecteerd etablissement met huivering te gemoed zien, omdat alle belangen daardoor worden gekrenkt, die der grondeigenaars in de vermindering van de waarde hunner kostbare panden, en die der handelaars omdat die daarin eene groote vermindering van hunnen welvaart zien toegebracht.'⁸

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 meer op de transitohandel gaan richten.

In de entrepotkwestie kon Rotterdam de rijksoverheid, zij het met veel moeite, buiten de deur houden. De 'schade' bleef beperkt tot de vestiging van een Rijnentrepot bij de voormalige Marinewerf. Dat was noodzakelijk in verband met het Rijnvaartverdrag, maar als we de tijdgenoten mogen geloven, werd het nauwelijks gebruikt: 'In het entrepotdok ligt gewoonlijk anderhalf schip - , 't is er een désert!' De vestiging van een entrepot was daarmee echter niet afgewend en de rijksoverheid zou er keer op keer op terugkomen.⁹

De Maas, een moeilijk te nemen barrière

Directeur Scholten van Gemeentewerken voorzag voor de verbinding met Feijenoord een gemeentebrug, die, om de scheepvaart voor Rotterdam zo min mogelijk te belemmeren, voorzien moest zijn van één of twee beweegbare gedeelten. 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. Het grote aantal schepen dat deze brug moest passeren, zou er de oorzaak van kunnen zijn, dat de brug zeer vaak open zou staan en Feijenoord daardoor onbereikbaar werd. '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 er een ogenblik zou kunnen komen, dat de handelaren en industriëlen op



Kaart 3. Plan van een onbekende uit 1834, bewerkt door Conrad en Beijerinck. Door de bocht in de rivier af te snijden (1) zou het mogelijk worden een gedeelte van de Maas voor de stad af te dammen en te gebruiken als haven (2). Een sluis kon dan de communicatie tussen rivier en haven verzorgen (3). De dam (4) was bedoeld om de extra havenruimte te creëren en als bescherming van de stad tegen overstroming (tekening auteur aan de hand van Beijerinck, 'Verhandeling over indijking en uitbreiding').

dat eiland een eigen beursgebouw verlangden te hebben, 'dan zou de afscheiding volkomen worden'.¹⁰

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 alterna-

tieve route via een aantal te graven kanalen c.q. havens op Feijenoord. 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 en de oorspronkelijke bedding vormde zo een kolossaal havenbekken, pal voor de stad. Het plan is serieus overwogen en door de ingenieurs F.W. Conrad en J.A. Beijerinck op haalbaarheid onderzocht, maar vervolgens terzijde gelegd. Van Ravesteyn veronderstelde, dat naast de prijs, f 6 miljoen, de omvang van het project de bestuurders deed terugdeinzen (Kaart 3).¹¹

Dertig jaar later, in 1864, kreeg B & W een vergelijkbaar plan aangeboden door de rentmeester van Charlois, F. van Peski. Opnieuw werden de tekeningen voorgelegd aan Conrad en 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 ...'¹²

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 hadden onvoldoende draagvlak. Als het stadsbestuur een uitbreiding aan de overkant van de rivier had gewild dan kon die overigens niet zonder medeweten én goedvinden van de centrale overheid worden gerealiseerd. 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.¹³

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, omdat het bezit van dat eiland de mogelijkheid opende de stroom voor Rotterdam te reguleren. De kunstmatige vernauwing van de stroom, die de rivier ter plekke een sterke versnelling gaf, droeg er het hare toe bij om de bevaarbaarheid van de rivier voor Rotterdam te vergroten.¹⁴

Toen de scheepvaart op de Maas omstreeks 1800 door zandplaten steeds moeilijker werd, 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, onttrok daardoor water aan de hoofdstroom en vormde zo een bedreiging voor de bevaarbaarheid van de hoofdtak. 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 polderbestuurders, die zich als gevolg van de afdamming voor grote afwateringsproblemen gesteld zagen, protesteerden, maar hun protest legde onvoldoende gewicht in de schaal; de Rotterdamse handelsbelangen des te meer.¹⁵

De bestrijding van overstromingen en ongewenste aanslibbingen, aanvankelijk op regionaal niveau aangevat, kwam in de loop van de negentiende eeuw steeds uitdrukkelijker onder de hoede van het rijk.¹⁶

In 1850 hechtte de rijksoverheid haar goedkeuring aan plannen tot rivierverschikking van de waterstaatsingenieurs L.J.A. van der Kun en J.H. Ferrand. Zij stelden voor om de breedte van de Nederlandse rivierbeddingen te normaliseren. Op grond van berekeningen werd bepaald hoeveel de rivier moest worden versmald, opdat de stroming krachtiger werd. Water en ijs konden dan sneller naa zee worden afgevoerd. Diepgang en dus bevaarbaarheid werden bevorderd.¹⁷

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 mits 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 daardoor onmiddellijk consequenties voor de aanleg van havens op Feijenoord.¹⁸

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 trad in haar rivierbeheer terughoudender op ten aanzien van bruggen. Het belang van de binnenvaart gedoogde dergelijke obstakels niet, de internationale verhoudingen evenmin. Pruisen en de andere Rijnoverstaten zagen erop toe dat hun aan- en afvoeroute niet onnodig werd belemmerd. In 1868 legden zij de uitgangspunten voor een vrije vaart over de rivier vast in de Akte van Mannheim. Door de Rijnvaartverdragen was de rijksoverheid gehouden om bij een eventuele overbrugging van de Maas in een alternatieve vaarroute te voorzien. 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.¹⁹

De Maas vormde dus een barrière die zonder hulp van de rijksoverheid moeilijk te nemen was. Om uitbreiding van Rotterdam op Feijenoord te stimuleren kon echter niet worden volstaan met hulp. Slechts door stevig duwen kreeg het rijk de gemeente over de brug.²⁰

Spoorwegen, een gouden regen over het land

De nationale spoorwegaanleg heeft in de vorige eeuw gebalanceerd 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 het HIJSM-station te Rotterdam geopend. De Rhijnspoorweg van Arnhem via Utrecht naar Amsterdam én Rotterdam kwam tot stand dankzij een initiatief van koning Willem I. Op 30 juli 1855 was de lijn Utrecht-Rotterdam

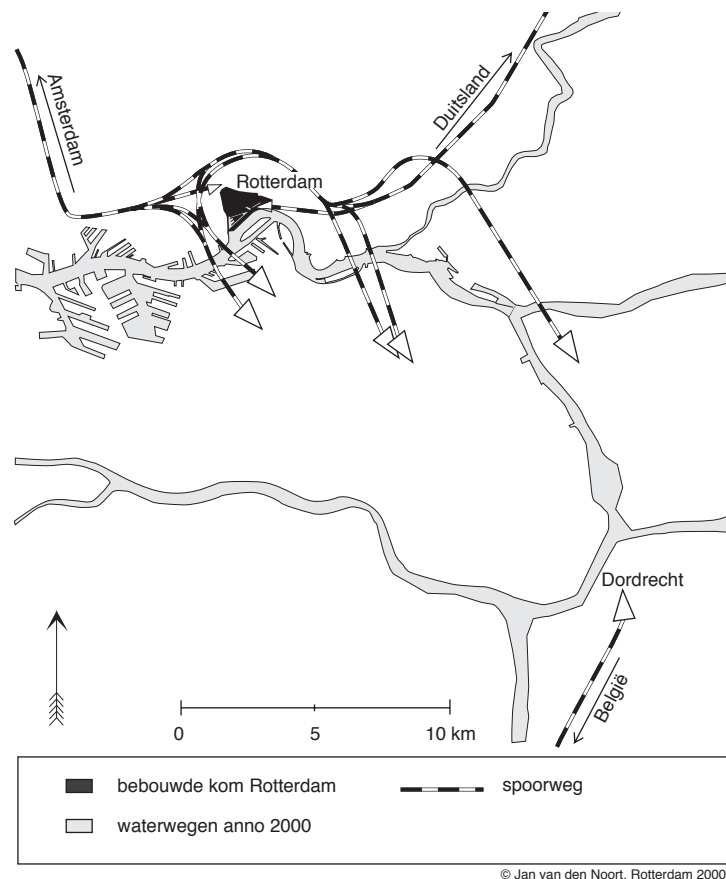
gereed. Een groot aantal andere lijnen kon het evenmin stellen zonder steun van hogerhand. Na jarenlange discussies en een aantal gestrande wetsontwerpen werd in 1860 tot de aanleg van staatspoorwegen besloten. Een Rotterdams raadslid beschreef het besluit als 'een gouden regen, die over het geheele land is uitgestort'²¹

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 voorgenomen aanleg van een staatspoorweg van Dordrecht naar Rotterdam voorzag in een aantal spoorbruggen, onder andere een over de Maas. De plannen voor de aanleg van de Moerdijkbrug waren weliswaar van later datum, maar toen deze in 1872 in gebruik werd genomen, moest de verbinding met Rotterdam nog worden gerealiseerd. De overbrugging van de Maas had nogal wat voeten in de aarde. Rotterdam sputterde tegen toen de aanleg van de spoorbrug over de Maas ter sprake kwam. De gemeentelijke overheid vreesde dat de brug een belemmering zou vormen voor de binnenvaart - de belangen van de zeevaart leken veel minder gewicht in de schaal te leggen - maar Rotterdam wilde de spoorwegaansluiting toch niet missen.²²

In samenwerking met een spoorwegcommissie uit Dordrecht smeedde de Maasstad 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 (kaart 4). Zowel bruggen met als zonder openingen passeerden de revue. Zelfs een 'kwartcirkelvormige brug' werd opgevoerd om bij overbrugging pal voor de stad met een scherpe bocht naar rechts het Rhijnspoorwegstation (Kaart 1,2) te kunnen bereiken.²³

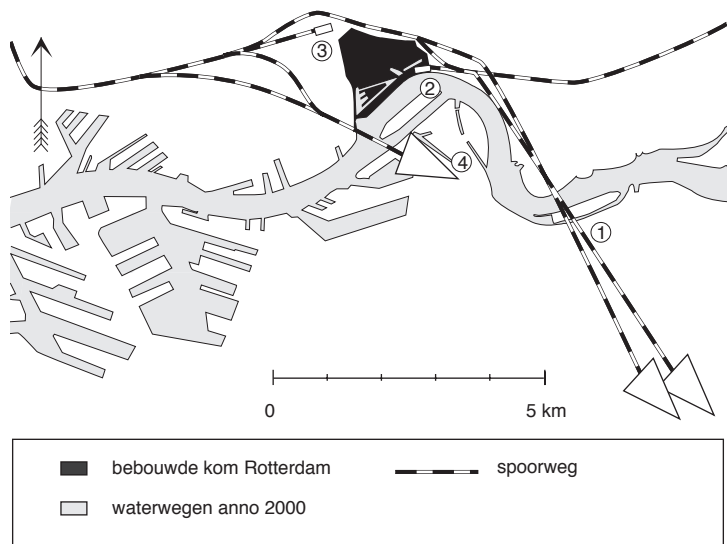
Toen Rotterdam de wens te kennen gaf Feijenoord te annexeren, stelde de minister van Binnenlandsche Zaken voor om de nieuwe stad op Feijenoord aan te sluiten op de staatspoorweg, er een goederenstation te vestigen en een Spoorweghaven te graven. Dat was nieuw. Tot dan toe was slechts geopperd de lijn over Feijenoord te laten lopen, maar nog niet om er ook een aansluiting tot stand te brengen.²⁴

De inmiddels tot hoofdingenieur van de Waterstaat gepromoveerde J.A. Beijerinck, de adviseur voor Staatspoorwegen G.J.G. de Klerck en de eersaanwendend ingenieur van Staatspoorwegen N.F. Michaelis werkten de plannen verder uit. Beijerinck en De Klerck kwamen met



Kaart 4. Rotterdam had in het midden van de vorige eeuw al spoorwegverbindingen met Amsterdam en Duitsland. De lijn naar Antwerpen liet langer op zich wachten. De gemeente Rotterdam en de rijksoverheid konden het maar moeilijk eens worden over de plaats van de spoorbrug en de financiering ervan. In 1858 produceerden vijf ingenieurs dan ook vijf varianten (tekening auteur aan de hand van Verz. Uitbreiding-deel 1).

het voorstel om de Maas twee maal te passeren: eenmaal ten oosten van de stad om de lijn naar Dordrecht te verbinden met zowel het

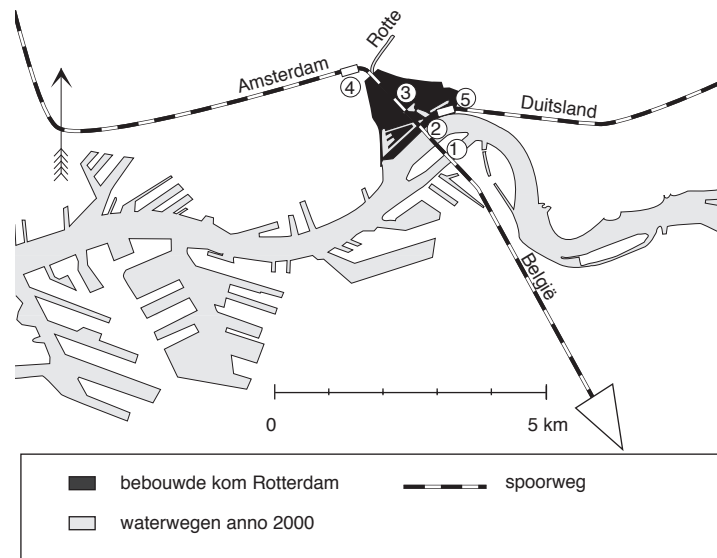


© Jan van den Noort, Rotterdam 2000

Kaart 5. Plan-Beijerinck en De Klerck (1863) De ingenieurs Beijerinck en De Klerck gaven de voorkeur aan een passage van de rivier ter hoogte van de huidige Van Brienoordbrug (1). Dan konden zowel het Maasstation van de Rhijnspoorweg Maatschappij (2) als station Slagveld van de HIJSM (3) eenvoudig worden aangetakt. Door een tweede brug, ten westen van de stad, zou Rotterdam een rechtstreekse verbinding krijgen met de stadsuitbreidingen op Feijenoord (4) (tekening auteur aan de hand van rapport van Beijerinck, Klerck en Michaelis 8-12-1863, Ink.1863:4249).

station van de Nederlandsche Rhijnspoorweg Maatschappij als dat van de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij (HIJSM) en een tweede maal, ten westen van de stad, om dat laatste station via een zijlijn te verbinden met Feijenoord (kaart 5).²⁵

Michaelis kwam met een radicaal andere oplossing (kaart 6). 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. Michaelis vond het niet nodig om in die brug een beweegbaar gedeelte te maken, omdat de Wijnhaven, de Scheepmakershaven én een te graven kanaal op Feijenoord alternatieve routes boden aan de scheepvaart. De ingenieur achtte het om die reden mogelijk de gemeentebus voor het gewone verkeer op dezelfde pijlers te plaatsen als de spoorbrug.²⁶



© Jan van den Noort, Rotterdam 2000

Kaart 6. Het 'Luchtspoor' (1877-1993) liep dwars door Rotterdam. Het begon ten zuiden van de rivier in Feijenoord, passeerde de Koningshaven (1), het Noordereiland en de Maas (2) en bereikte via de gedempte bedding van het riviertje de Rotte (3) Station Delfse Poort, het nieuwe gemeenschappelijk station van de HIJSM en Staatsspoorwegen (4). De verbinding met het Maasstation (5) werd pas in 1899 gerealiseerd bij de aanleg van de Ceintuurbaan (tekening auteur aan de hand van rapport van Beijerinck, Klerck en Michaelis 8-12-1863, Ink.1863:4249).

De raadscommissie voor Plaatselijke Werken boog zich over de plannen van de rijksingenieurs. Het plan van Beijerinck en De Klerck om Feijenoord met behulp van een tweede brug aan te sluiten wees zij af. Daar zouden teveel belemmeringen voor de scheepvaart uit voortvloeien. Hetzelfde gold, hoewel in mindere mate, voor de spoorbrug van Michaelis, pal voor de stad. De belemmeringen werden overigens niet zo belangrijk geacht dat de commissie de aansluiting van de spoorweg ervoor wilde prijsgeven. Om nog een andere 'hoogst belangrijke reden' koos de commissie voor het plan van Michaelis: het 'op min-kostbare wijze' verkrijgen van een brug voor gewoon vervoer lachte haar 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.²⁷

B & W vond het ontwerp-Michaelis het minst bezwarende van de twee, maar het college voelde er nog meer voor als het station op Feijenoord werd beschouwd als eindstation van de lijn Dordrecht-Rotterdam. De brugverbinding kon dan helemaal achterwege blijven. Voorzover die verbinding in het algemeen rijksbelang noodzakelijk mocht worden geacht, was B & W evenwel bereid de verlangde medewerking te verlenen. Op een voorstel van die strekking reageerde de raad op uiteenlopende wijze. Er gingen stemmen op die de tweeslachtigheid van het voorstel afwezen. Maar volgens raadslid Pincoffs kon B & W niet veel anders: '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.'²⁸

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 toevloeiën en zelfs Amsterdam, dat overkropt is, zal zich naar Rotterdam moeten uitstorten, want Amsterdam zit in de benauwdheid.'²⁹

Niet iedereen was zo 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?'³⁰

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.'³¹

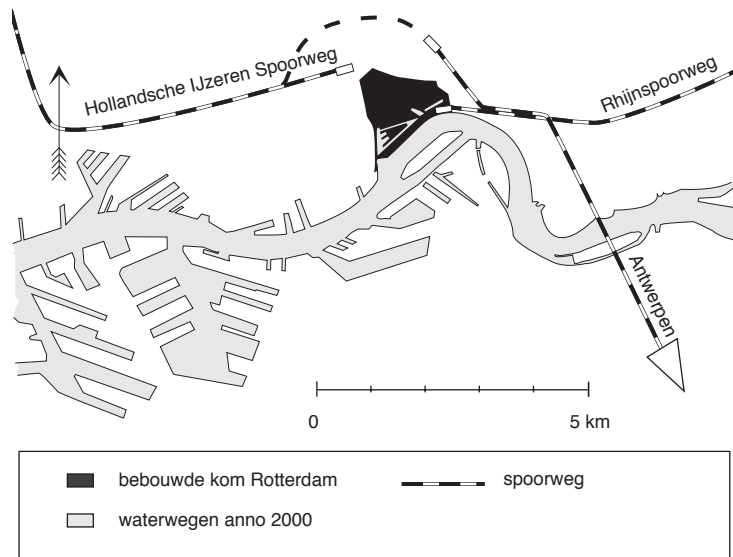
De Kamer van Koophandel, door B & W om advies gevraagd, zag het liefst een eindstation op Feijenoord en een paardenspoorweg om de verbinding met het station van de Rhijnspoorweg Maatschappij tot stand te brengen. 'De Kamer weet wel dat de aansluiting van de spoorwegen te Rotterdam door velen buiten deze stad als noodzakelijk wordt aangenomen, maar is overtuigd dat dit eene dwaling en eigenlijk een groot woord zonder veel zin is.' Bij de stemming over het plan van Michaelis bleek de Kamer van Koophandel sterk verdeeld. Het plan vond zowel een kleine meerderheid tegenstanders als een grote minderheid voorstanders. Met name het financiële voordeel van een gecombineerde brug voor spoor- en gewoon verkeer had een aantal tegenstanders overtuigd.³²

Een allerverderfelijkest plan

Door de aansluiting van de spoorweg als een algemeen rijksbelang te kenschetsen, voorkwam B & W een confrontatie met de minister én verbeterde Rotterdam zijn onderhandelingspositie, want wat in het algemeen belang werd vervaardigd kon immers moeilijk aan de gemeente Rotterdam in rekening worden gebracht, zeker niet als dat 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. In 1866 namen de spoorwegplannen een plotselinge wending. Minister 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 dwars 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 (kaart 7).³³

De minister stond ook een nieuwe locatie van de spoorweghaven voor, ten oosten van de stad achter het station van de Rhijnspoorweg Maatschappij. Maar dat plan 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 Rhijnspoorweg



© Jan van den Noort, Rotterdam 2000

Kaart 7. Minister van Binnenlandsche Zaken Heemskerk bracht Rotterdam in rep en roer toen hij opperde, dat de spoorbrug toch maar ten oosten van de stad moest komen. De lijn naar Antwerpen sloot weliswaar aan op de Rhijnspoorweg, maar een verbinding met het station van de HIJSM zat er voorlopig niet in, laat staan een aansluiting met Feijenoord. Het traject eindigde abrupt bij een kopstation in de polder ten noordoosten van Rotterdam (tekening auteur aan de hand van 'Nota van den Burgemeester over de rigting van de Staatsspoorweglijn Dordrecht-Rotterdam', 22-6-1867, Verz. Uitbreiding-deel 1).

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 procent wordt uitgekeerd. Vermits nu naar ik vernomen heb het maximum van 5 procent reeds door die aandeelhouders genoten wordt, is het aan te nemen, dat de genoemde onderneming geene vermeerdering van goederenvervoer zoekt.³⁴

De Kamer van Koophandel noemde het ministeriële plan 'allerverderfelijkt' en benadrukte nog eens haar voorkeur om de overbrugging van de rivier geheel achterwege te laten en te kiezen voor een eindstation op Feijenoord.³⁵

Op audiëntie bij de minister kreeg burgemeester Van Vollenhoven te horen dat Heemskerk 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 Rhijnspoorweg', toonde de minister enig begrip. B & W drong er bij de minister op aan het tracé over Feijenoord weer op te nemen, een richting waartegen het college enkele jaren daarvoor nog grote bezwaren had gemaakt. Heemskerks onderhandelingspositie was door deze actie aanmerkelijk verbeterd en hij zou die kaart ook uitspelen.³⁶

Bij een tweede audiëntie bleek dat de minister het 'allerverderfelijkt' plan nog steeds niet had opgegeven. De delegatie die daarvan verslag deed aan de raad, 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 ...'³⁷

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 en de onzekere politieke situatie in Europa, waardoor lenen een kostbare zaak was geworden, maakten een dergelijke heroverweging ook noodzakelijk. 'Het plan van uitbreiding op Feijenoord toch zoude nagenoeg onuitvoerlijk zijn, indien het spoorwegontwerp over IJsselmonde mogt worden aangenomen ...', schreef B & W aan de raad. '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 trapsgewijze uitvoering daarvan ... noodig en wenschelijk zou zijn.'³⁸

Het plan voor de aanleg van een gemeentebrug sneuvelde als eerste. De raadscommissie voor Financiën, in 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'. Daarnaast achtte zij een bezuiniging op de Feijenoord-plannen noodzakelijk en

gaf als haar standpunt dat Rotterdam zich moest beperken tot het graven van een haven, de Noorderhaven. In een eveneens besloten vergadering van de raad werd dit standpunt overgenomen. Het verzoek van de minister, om de gemeentegronden gratis over te dragen aan het rijk, zou worden ingewilligd.³⁹

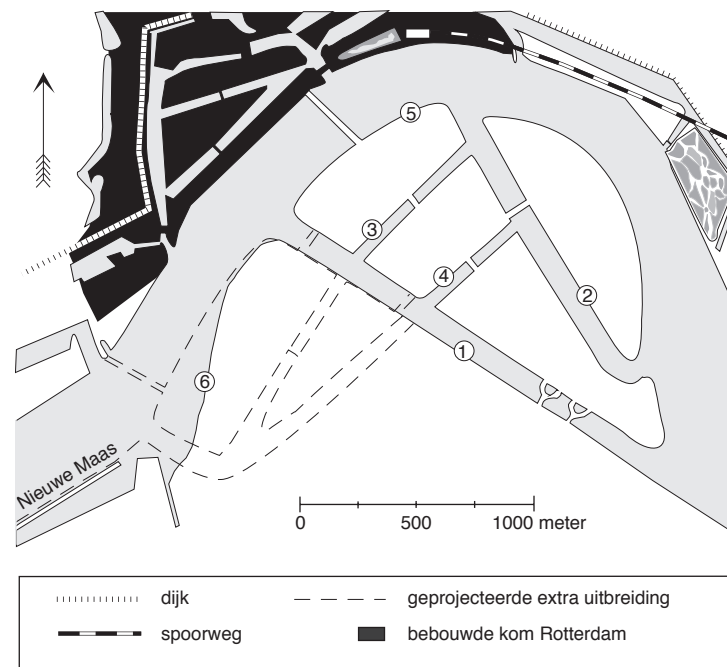
De minister nam een welwillende pose aan, maar was nog niet tevreden met de toegevendheid van gemeentewege. Door 'eene ruime aanbieding van den raad der gemeente' zou aan het bezwaar omtrent de kosten voor de uitvoering van het plan worden tegemoetgekomen en 'de uitvoering in nadere overweging kunnen 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 voor de aanleg van het spoor wijken en B & W werd in overweging gegeven om de raad 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'. Dit keer was het geluk Rotterdam gunstig gezind, want de regering viel en onder zijn opvolger Thorbecke konden de gemaakte afspraken worden teruggedraaid.⁴⁰

Alvorens de invloed van de spoorlijn verder te beschrijven, keren we terug tot de Rotterdamse plannen voor Feijenoord.

Plan-Rose (1862)

De suggestie die minister Schimmelpenninck van der Oije in 1842 deed om een 'paar breede kanalen' op Feijenoord te graven, was in 1847 overgenomen door de Rotterdamse raadscommissie over stadsgebouwen, eigendommen enz. Rose had de voorstellen elf jaar later verwerkt in zijn uitbreidingsplan voor Rotterdam (1858). In 1862, twintig jaar na de suggestie van Schimmelpenninck van der Oije, kwam Roses voorstel om kanalen op Feijenoord te graven opnieuw ter tafel (Kaart 8).⁴¹

De weinig doortastende houding van het gemeentebestuur moet ook Rose zwaar op de maag hebben gelegen. Hij schreef: '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, 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

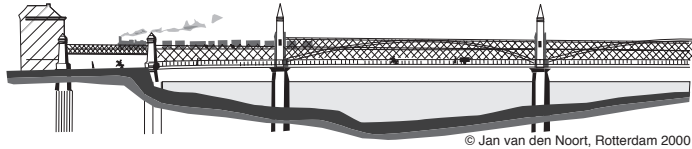


© Jan van den Noort, Rotterdam 2000

Kaart 8. 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. 6. Het gedeelte ten westen van het Westerkanaal en de tweede brug boden uitbreidingsmogelijkheden voor de toekomst. (tekening auteur aan de hand van Rose-CiePW 4-2-1862, 'Plan tot uitbreiding der gemeente te Rotterdam op Feijenoord', Verz. Uitbreiding-deel 1).

in het algemeen vermoedt, echter tot mijn leedwezen altoos te langzaam, dan dat ik er getuige van zal kunnen zijn.⁴²

De suggestie van Schimmelpenninck van der Oije sloot aan bij de behoefte van de scheepvaart tot verbetering van de berging. Roses kanalen dienden een ander doel. In zijn concept voor Feijenoord stond de nijverheid centraal en waren de kanalen vooral gedacht als transportroutes, de havens moesten dienen tot laad- en losplaatsen. Dankzij de spoorwegplannen leek Roses plan voor Feijenoord realistischer dan

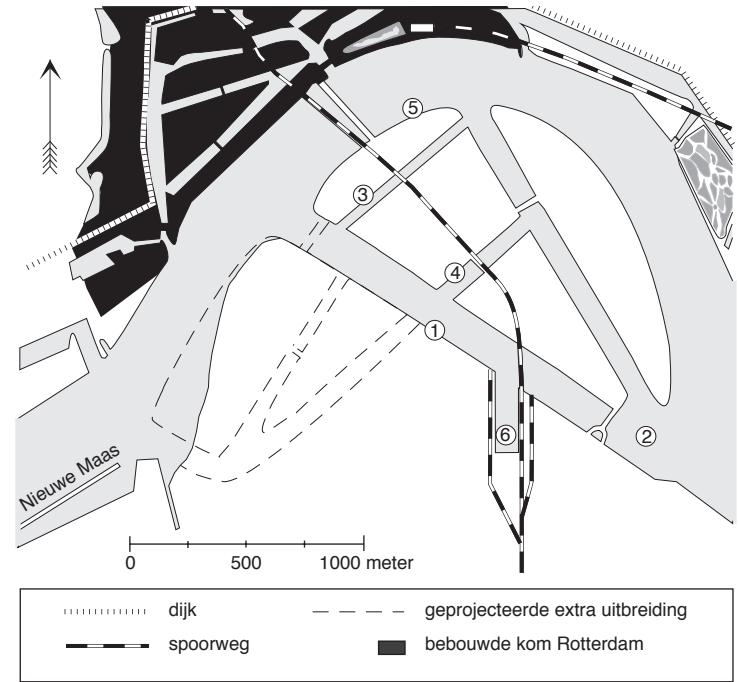


In 1865 opperde de Rotterdamse Dienst Gemeentewerken het plan om onder de spoorbrug een brug voor het gewone verkeer te hangen. Bij nader inzien stemden de ingenieurs van Staatsspoorwegen daar echter niet mee in (tekening auteur aan de hand van Verz.Uitbreiding-deel 1).

ooit. De verbinding met de overzijde kon nu op een veel goedkopere wijze tot stand worden gebracht, namelijk door de gemeentebrug onder de spoorbrug te hangen. Bovendien zou het rijk op Feijenoord een Spoorweghaven graven. De vooruitzichten waren weliswaar goed, maar de plannen die Rose in 1862 presenteerde zouden pas na grondige wijzigingen worden uitgevoerd. In de volgende paragrafen sta ik stil bij de aard van en de aanleiding tot die wijzigingen.

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 de brug is vaak groot. Toen het plan voor de overbrugging van de Maas tegenover Rotterdam gestalte kreeg, bleven de protesten niet uit. Het voornemen om een Westerkanaal (Kaart 8,1) te graven en dit te bestemmen tot alternatieve vaarroute werd uiteraard aan een kritisch onderzoek onderworpen. Scheepvaartdeskundigen van naam beoordeelden de door Rose geprojecteerde kanalen als 'zeer belemmerend en in eenige opzichten gevaarlijk'. Ook voor de breedte van het Westerkanaal konden zij weinig waardering opbrengen. Honderd meter was veel te weinig. Om een goed alternatief voor de Maas te vormen, moest eerder aan 150 of 200 meter worden gedacht en aan een minimale diepte van 6 meter onder Rottepeil.⁴³

Ook de Kamer van Koophandel maakte zich sterk voor een bredere alternatieve route. Het raadslid 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.'⁴⁴



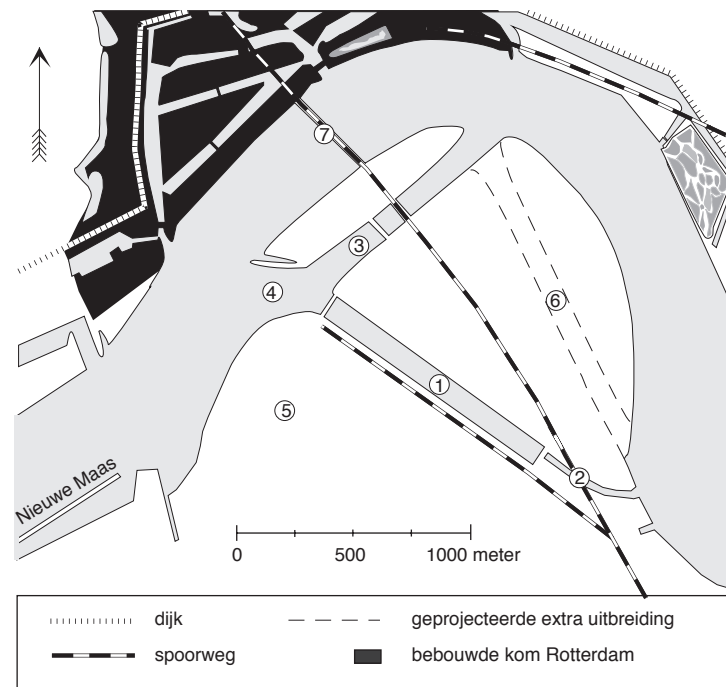
Kaart 9. Geamendeerd plan-Rose (1865). 1. Westershaven nu 150 meter breed 2. Oosterkanaal en Westerkanaal verenigd 3. Noorderhaven noordelijker gelegen 4. Zuiderhaven nu 100 meter breed 5. breedte van de rivier ongewijzigd gehandhaafd 6. Spoorweghaven. (tekening auteur aan de hand van Verz.Uitbreiding-deel 1).

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. 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 weliswaar aan de scheepvaart ten goede komen en conflicten met de Rijnsoeverstaten kunnen voorkomen, maar zij leverde waterstaat-technisch nogal wat problemen op.⁴⁵

In 1863, drie weken voor het raadsdebat over de Feijenoord-plannen, had de Staten-Generaal zijn goedkeuring gehecht aan de ‘Wet betreffende het kanaal door Holland en verbetering van den Waterweg van Rotterdam naar zee’. 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 koste wat kost worden vermeden. In 1856 en 1857 waren te Schiedam en Botlek nog nevengeulen (de Heij en het Hartelsche gat) afgedamd om de stroom te normaliseren. Een plan als dat voor Feijenoord voorzag echter in de aanleg van twee nieuwe aftakkingen, 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 aanleg vormde eerst en vooral een regelrechte bedreiging voor de werkzaamheden aan de Nieuwe Waterweg. Toen deze enkele jaren na de aanvang door aanslibbing stagneerden, stonden de plannen voor Feijenoord dan ook onmiddellijk opnieuw ter discussie.⁴⁶

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 bijvoorbeeld een versmalling van de rivier voor de stad gepland (Kaart 8,5). Voor de ingenieurs van Waterstaat was een dergelijke vernauwing van de stroom echter onaanvaardbaar (Kaart 9,5). 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 vermeerderend tot 450 el voor Vlaardingén’. Ter hoogte van Rotterdam kwam dat neer op een breedte voor Maas, Wester- en Oosterkanaal tezamen van 300 meter. Het plan-Rose voldeed niet aan die norm.⁴⁷

De waterstaatsingenieurs waren bereid om aan de bezwaren van de scheepvaart tegemoet te komen door in te stemmen met een verbreding van het Westerkanaal tot 150 meter en een diepte van 6 meter onder Rottepeil (Kaart 9,1), maar dan moesten de monden van het Oosten- en Westerkanaal wel worden samengevoegd en voorzien van drempels (plasbermen) om de doorstroming beheersbaar te houden (Kaart 9,2). De Waterstaatingenieurs kwamen de scheepvaart nog op een ander punt tegemoet door de Noorderhaven zo ver mogelijk naar het noorden op te schuiven, zodat de vaarroute via deze haven kon worden afgesneden en een aantal bruggen werd gemeden (Kaart 9,3).⁴⁸



© Jan van den Noort, Rotterdam 2000

Kaart 10. 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 een gemeenteburg voorlopig kon worden uitgesteld. (tekening auteur aan de hand van Handelingen 1868, 122).

Plan-Van der Tak (1868)

De pogingen om minister Heemskerk gunstig te stemmen voor een spoorlijn over Feijenoord hadden nogal wat consequenties voor de inrichting van de nieuwe stad. De waterstaatingenieurs droegen eveneens belangrijke wijzigingen aan. De gemeentelijke bezuinigingswoede

droeg er ook toe bij dat van het oorspronkelijke plan-Rose uiteindelijk weinig overbleef.

De rijksoverheid wilde de Staatspoorweg door Feijenoord voorzien van een spoorweghaven, gelegen ten westen van het Westerkanaal (Kaart 9,6). Directeur van Gemeentewerken C.B. van der Tak greep die gelegenheid aan om zowel zijn opdrachtgever, de gemeente Rotterdam, als het rijk ter wille te zijn. 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 10,1). Hij sloeg hiermee twee vliegen in één klap, want de ministeriële wens om goedkoper uit te zijn, werd gehonoreerd - de spoorlijn behoefde nu geen bocht te maken en de dure spoorbrug over het Westerkanaal kon achterwege blijven (Kaart 10,2). Het gemeentebestuur kon ook tevreden zijn met het plan-Van der Tak: het rijk werd verantwoordelijk voor de financiering van het Westerkanaal. Het Oosterkanaal en de Zuiderhaven werden geschrapt, hetgeen een aanmerkelijke verlichting voor de gemeentekas betekende.

Aan het Oosterkanaal was pas in de verre toekomst een rol toegedacht (Kaart 10,6), maar het Westerkanaal was oorspronkelijk bedoeld als alternatieve route voor de schepen die de Maasbruggen niet konden passeren. Die kon dus niet zo maar worden geschrapt. De Spoorweghaven, die op de plaats van het Westerkanaal was gepland, liep dood en kon die functie niet overnemen. Toen het plan-Van der Tak ter tafel kwam werd de Noorderhaven vrijwel onmiddellijk, tot alternatieve route gebombardeerd (Kaart 10,3).⁴⁹

Om verzanding van de zuidelijke oever tegen te gaan, werd de monding van de Noorderhaven op aanraden van het ministerie in westelijke richting verlengd. De verlengde monding van de Noorderhaven diende tevens als toegang tot de Spoorweghaven (Kaart 10,4). Zeilschepen konden dan gemakkelijker manoeuvreren. Met de verlenging van de Noorderhaven in westelijke richting verdwenen Roses plannen voor de meer westelijk gelegen havenuitbreidingen definitief uit het kaartbeeld (Kaart 10,5). De Kamer van Koophandel protesteerde tegen de geringe breedte van de inmiddels tot alternatieve route gebombardeerde Noorderhaven. Net als destijds bij de plannen voor het Westerkanaal pleitte de Kamer voor een breedte van 150 meter.⁵⁰

De aandrang van de Kamer van Koophandel had het gewenste effect. De raad besloot de Noorderhaven op een breedte van 150 meter te brengen. In hun reactie op de protesten van de Kamer van

Koophandel haalden Rose en Van der Tak flink uit 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.' De directeur en de adviseur van Gemeentewerken streefden naar een nog grotere verlichting voor de gemeentelijke financiën. Zij zouden uiteindelijk ook in die opzet slagen.⁵¹

Hoewel Rotterdam aan de overzijde van de Maas aanvankelijk alleen privaats- en geen publiekrechtelijke bevoegdheden had, heeft dat de uitbreiding van Rotterdam in die richting nauwelijks belemmerd. Feijenoord viel niet onder de jurisdictie van Rotterdam, maar onder die van de buurgemeente IJsselmonde. Roses uitbreidingsplan was getekend binnen de grenzen van de gemeente IJsselmonde, maar de geprojecteerde spoorweghaven en de westelijke uitbreiding betroffen ook de gemeenten Charlois en Katendrecht in de plannen.

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 raadsbesluit om de minister te verzoeken te bewilligen in een grenswijziging. Zolang het gebied niet onder Rotterdam viel, voelde de gemeente er niets voor om er havens te graven. Het recht om in die havens havengeld te heffen en politie-toezicht uit te oefenen kon dan immers door de betrokken gemeenten worden betwist.⁵²

De burens IJsselmonde, Charlois en Katendrecht kwamen vrij laat met hun protest en beperkten zich tot wat Van der Tak later omschreef als jammeren zonder daarbij wijzigingen aan te bevelen. 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'. Het vroeg zich bovendien af wat er met de rivierdijken 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.⁵³

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 waar-

schijnlijk niet door zou winnen', schreef burgemeester Barendregt. Dat de nieuwe 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 kritiek van IJsselmonde: 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'. Het bestuur van Katendrecht vroeg ook 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 Rotterdamse 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 behoren'. De protesten tegen een grenslijn dwars door de haven van Charlois 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 medebrengt, het vereischte politietoezigt enz., te kunnen houden.'⁵⁴

Een half jaar na de aanvaarding van de 'Wet tot verandering der grenzen tusschen de gemeente Rotterdam en de gemeenten IJsselmonde, Katendrecht en Charlois' (1869) was de grenswijziging een feit. Dat Rotterdam met deze annexatie voor de nabije toekomst onvoldoende armslag had, werd toen al voorzien. Om die reden wezen twaalf Katendrechtse notabelen een voorstel tot samenvoeging van hun gemeente met die van Charlois af. Zij voorzagen, dat deze vroeg of laat door een nieuwe annexatie teniet zou worden gedaan. Teveel veranderen, zo meenden zij, is niet goed. B & W van Rotterdam onderschreef het standpunt van de Katendrechtse heren en adviseerde Gedeputeerde Staten om van samenvoeging af te zien. In 1895 werden de gemeenten Charlois en Katendrecht opgeheven en bij Rotterdam gevoegd.⁵⁵

Rotterdam over de brug

Met de val van het ministerie Heemskerk werd het 'allerverderfelijkt plan' om het IJsselmonde-tracé aan te leggen definitief verlaten. De

voordelen die de minister had weten te bedingen bij een eventuele spoorwegaanleg over Feijenoord werden opnieuw ter discussie gesteld. De wensen van Heemskerk ten aanzien van het postkantoor werden 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.' Het spelletje waarmee Rotterdam zo weinig succes had onder Heemskerk, begon opnieuw, deze keer echter werd het met meer succes bekroond. Opnieuw werd aangedrongen op de wenselijkheid van een eindstation op Feijenoord. De overbrugging van de Maas kon beter achterwege blijven.⁵⁶

De door Heemskerk bedongen kosteloze afstand van grond werd door B & W teruggedraaid en vervangen door een overname tegen taxatiewaarde. Als het aan de gemeente lag, nam het rijk ook nog een deel van de kosten voor de aanleg en het onderhoud van de Noorderhaven voor zijn rekening. Thorbecke bleek bereid te betalen voor de bouwgrond die hij nodig had voor de aanleg van de spoorweg, maar een vaste bijdrage aan het onderhoud van de Noorderhaven wees hij af. Wel wilde hij eenmalig f 100.000 bijdragen. Ook was hij bereid een deel van de aanlegkosten op zich te nemen, namelijk die voor de westelijke toegang tot de Noorderhaven. Die vormde immers ook de toegang tot 's rijks Spoorweghaven (Kaart 10,4). Op deze basis kon op 3 april 1869 een overeenkomst tussen het rijk en de gemeente Rotterdam worden gesloten.⁵⁷

Toen in 1865 besloten werd om de gemeentebrug te combineren met de spoorbrug en deze daaronder te hangen, speelden financiële overwegingen in die keuze een hoofdrol. Het besluit om daarvan af te zien en het gemeentelijke aandeel te beperken tot twee voetpaden van twee meter elk, kwam eveneens op financiële gronden tot stand (Kaart 10,7). De gemeente moest sterk bezuinigen op de plannen voor Feijenoord. Door de voetpaden alvast aan te leggen, kon de gemeente bij de latere bouw van de gemeentebrug wellicht volstaan met een acht meter breed wegdek in plaats van de oorspronkelijk geplande zestien meter.⁵⁸

Ook de ingenieurs van Staatspoorwegen, die belast waren met het ontwerp van de spoorbrug, voelden 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 vatte dat op als een ondersteuning van zijn beleid: '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 ...' Op 25 november 1869 legde de raad zich bij deze opvatting neer en besloot om de gemeentebrug afzonderlijk aan te leggen.⁵⁹

Ten oosten van de spoorbrug was ter versterking van de pijlers zoveel ruimte in beslag genomen dat de bouw van de gemeentebrug aan die zijde een dure aangelegenheid zou worden. De westelijke plaatsing was aantrekkelijk omdat de gemeentebrug dan beter beschermd zou zijn tegen stroming (Kaart 9). Van der Tak: '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.' De gevaren van ijsgang op de rivier waren in dat geval 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.'⁶⁰

Het plan had echter nogal wat consequenties en was onvoldoende onderbouwd. Het werd daarom op voorstel van de raadsleden Dekker en Van Weel voor nader toelichting terugverwezen naar B & W. De hoogte van de begroting die Van der Tak daarop produceerde - ik kom daar in het volgende artikel op terug - vormde een gereede aanleiding om maar helemaal af te zien van de bouw van de gemeentebrug. De geschiedenis nam echter een andere wending.⁶¹

De gemeente Rotterdam voerde vanaf mei 1871 onderhandelingen met een consortium van bankiers om de uitbreiding op Feijenoord te financieren. Uit die onderhandelingen bleek al snel, dat het consortium er weinig voor voelde geld te steken in het project, als Feijenoord niet met Rotterdam werd verbonden door middel van een vaste brug. De tegendruk van het consortium vormde de belangrijkste reden dat de plannen voor een gemeentebrug niet bezweken onder de financiële bezwaren van de raad. De plannen voor een gemeentebrug hadden alleen om die reden kans van slagen. Door de toezegging dat de gemeente de brug over de Maas zou aanleggen én bekostigen, kwam het gemeentebestuur tegemoet aan een belangrijke voorwaarde van het bankconsortium. Ondanks de hoge kosten, die met de aanleg van de brug waren gemoeid, stemden slechts twee raadsleden op 1 februari 1872 tegen het voorstel van B & W.⁶²

Een van de tegenstemmers, het raadslid 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 ...'⁶³

In 1873 werd tot de aanbesteding van de onderbouw van de gemeentebrug besloten. De civiel ingenieur D.A. Wittop Koning, tot dat moment werkzaam bij de Noord-Brabantsch-Duitsche Spoorweg Maatschappij, werd door de gemeente aangesteld om het project onder zijn hoede te nemen. 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 zelf het ontwerp voor zijn rekening nemen.⁶⁴

Van der Tak vervaardigde twee ontwerpen: een vaste hangbrug, geïnspireerd op de Royal Albert Bridge in Londen, 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 veertien liggers, zouden er daar nog zes van de gemeentebrug bijkomen, dan zou dat 'eene zeer eentoonige vertoning' opleveren, meende Van der Tak.⁶⁵

Een bezoek aan Londen bracht Van der Tak op andere gedachten. Hij koos toch weer voor de brug met de liggers. Op 3 september 1874 besloot de raad tot het aanbesteden van de bovenbouw van de brug. Met een bedrag van f 928.000 bleek Cail & Co. uit Parijs de laagste inschrijver.⁶⁶

De aansluiting van de gemeentebrug aan de noordelijke oever leverde problemen op met de bezitters van panden aan de Boompjes. Zij protesteerden fel tegen de oprit, die hen de passage bemoeilijkte en het uitzicht belemmerde. Het stadsbestuur zag de protesten als het onvermijdelijk bijverschijnsel van projecten van dergelijke omvang 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-Kamerlid 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 gemeenteburg 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.⁶⁷

De Kamer van Koophandel was evenmin tevreden met de gepresenteerde plannen voor de brug, maar zij wilde de brug juist $\frac{3}{4}$ à 1 meter hoger hebben om de scheepvaart zo min mogelijk te belemmeren. De commissie Plaatselijke Werken wilde hieraan met slechts 30 centimeter tegemoet komen. B & W en de raad hielden het op een halve meter, waardoor de hoogte van de brug op AP + 6 meter uitkwam.⁶⁸

Eene stelselmatige en grotendeels ongemotiveerde oppositie

De overeenkomst tussen rijk en gemeente en het voornemen de Maas te overbruggen vielen niet overal in goede aarde. De Rijnsoeverstaten protesteerden zowel tegen de voorgenomen plannen als tegen de manier waarop ze werden uitgevoerd. De klachten van de scheepvaart werden door de havenmeester van Rotterdam weggewuifd. Hij zag het als 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'.⁶⁹

De gemeente was verplicht de Noorderhaven (kaart 10,3) op de vereiste diepte te houden, hetgeen een lastige en dure opgave was. Uit de vele protesten aan het adres van de minister van Binnenlandsche Zaken valt op te maken dat het ook zeer onvolledig geschiedde. Buitenlandse schippers en bevrachters deponeerden hun klachten bij hun regeringen; reden voor de Nederlandse overheid om de druk op Rotterdam op te voeren. De minister van Binnenlandsche Zaken dreigde zelfs om van rijkswege voorzieningen te treffen en deze aan de gemeente in rekening te brengen. B & W zette een tweede baggermolen in en besloot de zuidoostpunt van de Noorderhaven af te graven om zo meer doorstroming en minder aanslibbing te verkrijgen, maar de diepgang bleef problematisch en hoofdingenieur H.S.J. Rose, inderdaad: de zoon van W.N. Rose, werd door de minister op verkenning gestuurd om te zien hoe de problemen zo snel mogelijk de wereld uit konden worden geholpen.⁷⁰

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 Rijn-

soeverstaten opnieuw rond de tafel. De Centrale Rijnvaartcommissie, waarin ook de Nederlandse overheid zitting had, stelde in eerste instantie voor om de passage van de alternatieve route te verbeteren door de spoorbrug over de Noorderhaven te wijzigen, maar praktische bezwaren deden de commissie omzien naar een andere oplossing.⁷¹

De commissie pleitte daarop voor de aanleg van een extra opening in de gemeenteburg over de Noorderhaven, in het noordelijke vaste gedeelte tegenover de hogere doorvaartopening van de spoorbrug. Daarmee, meende zij, zou aan de wensen van de scheepvaart tegemoet worden gekomen. Rotterdam werd daardoor echter opgezadeld met extra werkzaamheden en extra kosten en liet niet na hier een aantal Rotterdamse verlangens tegenover te stellen.⁷²

Er was ook geklaagd over de hoogte van de sleepplonen die in de Noorderhaven werden berekend. Aan de hand van de tarieven van L. Smit & Co. toonde B & W aan dat hier iets anders aan de hand was. Het sleeploon was geen tien gulden, zoals werd beweerd, maar een tot drie gulden. Veel slepers waren echter bereid een hogere kwitantie uit te schrijven en de schippers daarmee aan een extraatje te helpen. 'Van de diensten van Smit die dat niet doet wordt door de schippers weinig gebruik gemaakt', verklaarde B & W tegenover de minister.⁷³

De minister machtigde hoofdingenieur Rose om met de gemeente een overeenkomst te sluiten, waarin naast het maken van een extra opening in de gemeenteburg 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 gemeenteburg verplichtte de staat zich tot het op diepte houden van de Noorderhaven. De rijksoverheid nam daarmee het onderhoud van de Noorderhaven over van de gemeente. Hoeveel belang het rijk hechtte aan deze overeenkomst, blijkt wel uit de blijvende bereidheid van de minister om Rotterdam f 100.000 te betalen - de destijds overeengekomen rijksbijdrage in het onderhoud. Rotterdam verplichtte zich op zijn beurt om 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 dacht de gemeente er ongeveer f 100.000 bij in te schieten. 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 gemeenteburg over de Noorderhaven waren later wellicht tóch nodig.⁷⁴

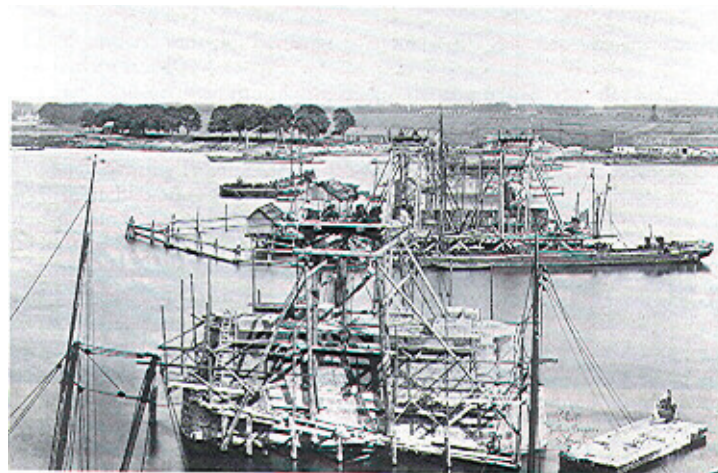
Rotterdam werkte echter niet mee aan pogingen van de rijksoverheid om het water van de Noorderhaven tot rijkswater te verklaren. Dat zou gelijk staan aan afstand, meende het stadsbestuur. De pogingen van de minister om 'uit aanmerking van de groote, ook internationale belangen', in de overeenkomst een bepaling op te nemen 'tot onverwijldde opening der stadsbrug zoodra dit voor de scheepvaart noodig is', kon evenmin rekenen op gemeentelijke instemming. B & W had daar zeer ernstige bezwaren tegen, omdat dat het verkeer te land, 'waaraan vele en groote belangen verbonden zijn', teveel beperkingen zou opleggen.⁷⁵

In een brief van 2 januari 1878 onderstreepte de minister zijn standpunt nog eens duidelijk: '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 Ruigeplaat, 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...' Hij stelde een rijkshavenmeester aan en regelde de inning van het havengeld voor alle schepen die aan de rijkskaden aanlegden.⁷⁶

Financieringsproblemen

Met het tekenen van de overeenkomst tussen rijk en gemeente in 1869 was de aanleg van de staatsspoorlijn Rotterdam-Dordrecht veilig gesteld. De uitbreiding op Feijenoord bleef aanvankelijk beperkt tot de aanleg van de Noorderhaven en de Spoorweghaven. De verdere inrichting van Feijenoord en de aanleg van de gemeentebrug over de Maas leken vooralsnog nog ver weg.

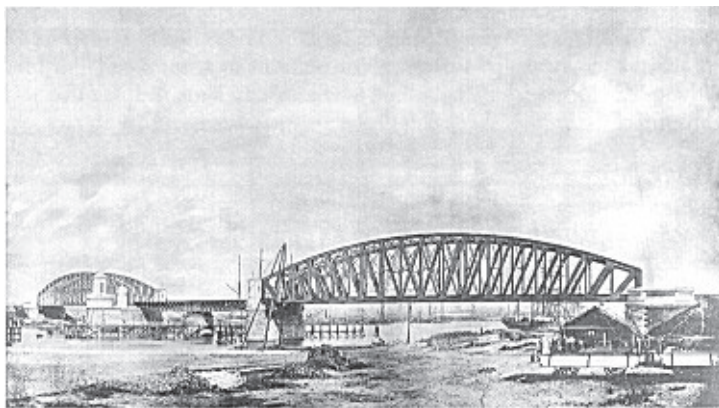
De aanlegkosten van de havens op Feijenoord waren aanvankelijk begroot op ongeveer f 1 miljoen, terwijl men voor de gemeentebrug over de Maas uitging van ongeveer f 2 miljoen. Ter financiering van beide projecten was in 1868 besloten om het havengeld en de opcenten op de personele belasting te verhogen. Voorzover de uitgaven door die verhogingen niet volledig werden gedekt, hoopte het stadsbestuur hierin te 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'. 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.⁷⁷



65. Aanleg van de spoorbrug over de Nieuwe Maas. Foto J. Perger 1871. Coll. GAR.

Op 15 december 1870 had directeur van Gemeentewerken Van der Tak een begroting overgelegd van f 4,6 miljoen voor de eerste fase van de uitvoering van het project op Feijenoord. De kosten voor het totale project waren door hem geraamd 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', verzuchtte de commissie voor 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.'⁷⁸

De oplossing werd gezocht in particuliere financiering. Op 8 februari 1865 was B & W al 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 aantemenen.' De brief was ondertekend door F.J. Plate Pzn en J.C. Reepmaker, respectievelijk voorzitter en secretaris van de Kamer van Koophandel. Het comité



66. Aanleg van de spoorbrug over de Noorderhaven. Foto J.G. Hameter 1876. Coll. GAR.

werd gevormd door plaatselijke kopstukken. In een brief van 3 mei 1865 deelde het comité mede dat het de heer J.F. Metzelaar als ingenieur had aangetrokken en het verzocht B & W om 'opmetingen en waterpassingen' te mogen doen op Feijenoord.⁷⁹

Kennelijk had het particuliere bedrijfsleven belangstelling voor de ontwikkelingen op Feijenoord. Het bestaan van dit comité van zwaargewichten bevestigt dat. In de jaren zeventig zou het particuliere initiatief een rol van betekenis spelen. Het volgende artikel zal zich op die episode concentreren.

AFKORTINGEN

CiePW	Raadscmissie voor Plaatselijke Werken
Ink.	Inkomende missiven (tenzij anders vermeld bij B & W)
Invnr.	Inventarisnummer
Rb.	Raadsbijlagen
Uitg.	Uitgaande missiven (tenzij anders vermeld bij B & W)
Verz.	Verzamelingen gedrukte stukken
Verz. Uitbreiding	Uitbreiding van de gemeente Rotterdam op Feijenoord en de daarmee verband houdende staatsspoorwegverbinding; 1855-1873. (2 delen), GAR Bibliotheek XII B 35 en 36 (een verzameling van de belangrijkste brochures en kaarten)

ARCHIVALIA

Tenzij anders vermeld berusten alle archivalia bij het Gemeentearchief Rotterdam (GAR).
 Archief College van Fabriekmeesteren, de commissie van de Plaatselijke Werken en de dienst van Gemeentewerken der stad Rotterdam (tot 1940) (inventaris H.L.P. Leeuwenberg).
 Archief Stichting Familie Mees (1668-1977) (inventaris F.A.M. Schoone).
 Bedrijfsarchief Mees (inventaris).
 Financiearchief zie Nieuw Stadsarchief.
 Handschriftenverzameling, Invnr. 3266 en 3272.
 Kaarten en technische tekeningen van Gemeentewerken; kaarten op het Gemeentearchief, cartotheek en kopieën op microfiche bij Gemeentewerken, kluis.
 Nieuw Stadsarchief van Rotterdam (1814-heden; B & W, raad, Financiearchief) (voorlopige inventaris Financiearchief F.A.M. Schoone). Het onderzoek werd grotendeels verricht vóór het gereedkomen van de definitieve inventaris voor het Nieuw Stadsarchief.
 Oud archief van de Firma R. Mees & Zoonen (inventaris W.J.L. Poelmans).
 Ronde (kaarten en technische tekeningen gebruikt ten stadhuize).

LITERATUUR

Betog 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 van het Bataafsch Genootschap voor Proefondervindelijke wijsbegeerte*, deel IX, tweede stuk (Rotterdam 1849).
 Borselen, Jan Willem van, *Sporen in Rotterdam, Stads geschiedenis rondom de trein* (Rotterdam 1993).
 Bosch, A. en W. van der Ham, *Twee eeuwen Rijkswaterstaat* (Zaltbommel 1998).
 Callahan, Maureen, *The harbor barrons; political and commercial elites and the development of the port of Rotterdam 1824-1892*, 2 delen (Princeton 1981).
 Devos, G. en H. van Driel, 'De regulering van de overslag in de havens van Antwerpen en Rotterdam van 1870 tot 1950', *NEHA-Jaarboek voor economische en bedrijfsgeschiedenis* 63 (2000) 145-165.
 Edzes, H., *100, 150 jaar Vrij Entrepot, 'n stukje geschiedenis van Rotterdam* (Rotterdam 1979).
 Faber (red.), J.A., *Het Spoor, Honderdvijftig jaar spoorwegen in Nederland* (Utrecht/Amsterdam 1989).
 Fiets, S. en W. Meijer, *Het luchtspoor, een tijdreis langs het viaduct in Rotterdam* (Rotterdam 1981).
 Fritschy, Wantje, 'Spoorwegaanleg in Nederland van 1831 tot 1845 en de rol van de staat', *Economisch- en Sociaal-Historisch Jaarboek (ESHJ)* 46(1983) 180-227.

- Gemeentebld Rotterdam 1882 en 1883.*
- Graaf, J. de, W. Nijenhuis en Donald van Dansik, 'Onderzoek, Een schoone stad. Rotterdam maakt de sprong naar Zuid', in: Umberto Barbieri e.a., *De kop van Zuid: Ontwerp en onderzoek* (Rotterdam 1982) 85-186.
- Handelingen van de Gemeenteraad van Rotterdam 1851-1910* (afkorting: *Handelingen*).
- Hansen, G., B. Jacobson en S. Meester, *De uitleg van Rotterdam-Zuid 1880-1980* (Utrecht 1980).
- Hazewinkel, H.C., 'Feijenoord', *Rotterdamsch Jaarboekje* 4de reeks 5(1937) 1-46 (vervolg in *RJ* 4de reeks 6(1938) 96-106 en *RJ* 4de reeks 7(1939) 17-76).
- 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 Rotterdam 1803-1928* (Rotterdam 1928).
- Klerk, Len de en Herman Moscoviter (red.), 'En dat al voor de arbeidende klasse', *75 jaar Volkshuisvesting Rotterdam* (Rotterdam 1992).
- Kuyper, J., *Gemeenteaftas van de provincie Zuid-Holland naar officieele bronnen bewerkt* (Leeuwarden 1869).
- Laar, Paul van de, *Stad van formaat, Geschiedenis van Rotterdam in de negentiende en twintigste eeuw* (Zwolle 2000).
- Lintsen, H.W., *Ingenieurs in Nederland, een streven naar erkenning en macht* ('s-Gravenhage 1980).
- Mees en Chabot, *Twee kassiers te Rotterdam; een bijdrage tot de geschiedenis van de financiële infrastructuur van de stad Rotterdam 1850-1914* (Rotterdam 1986).
- Mees, M., 'Uitgaven en ontvangsten der Gemeente Rotterdam', *Staatkundig en Staathuishoudkundig Jaarboekje* 21(1869) 316-341.
- Mees, W.C., *Man van de daad. Mr. Marten Mees en de opkomst van Rotterdam* (Rotterdam 1946).
- Moscoviter, Herman, 'Want wie niet kan dromen is geen realist', *Theo Limpergprijs 1992, Gemeenteraad Rotterdam* (Rotterdam 1992).
- Moscoviter (red.), Herman, *Op de groei gemaakt, 'Geriefelijkheden voor een wel-ingerigte stad', Anderhalve eeuw Gemeentewerken Rotterdam* (Rotterdam 1996).
- Nieuwe Rotterdamsche Courant* (NRC; 1879-1885).
- Nieuwenhuis, J., *Mensen maken een stad (1855-1955). Uit de geschiedenis van de dienst van Gemeentewerken te Rotterdam* (zp [Rotterdam] zj [1955]).
- Nieuwenhuis, Jan, *Van Poort tot Poort, ontwikkelingsgeschiedenis van het Rotterdamse stadsgebied, van de nieuwe poort in de XIV-de eeuw tot de Euro-poort in de XX-ste eeuw* (Rotterdam/'s-Gravenhage 1961).
- Noort, J.W.P.P. van den, 'Gemengde gevoelens, Vijftig jaar in de relatie NS-Overheid', In: J.A. Faber (red.), *Het Spoor, Honderdvijftig jaar spoorwegen in Nederland* (Utrecht/Amsterdam 1989) 208-249.
- Noort, Jan van den, *Pion of Pionier, Rotterdam - gemeentelijke bedrijvigheid in de negentiende eeuw* (Rotterdam 1990).
- Noort, Jan van den, *Namen voor de kop van Zuid uit de kop van Van den Noort* (Rotterdam 1991).
- Noort, Jan van den, 'Foresight is not the essence of government', in: Herman Diederiks, Paul Hohenberg and Michael Wagenaar (red.), *Economic Policy in Europe Since the Middle Ages; The visible hand and the fortune of cities* (Leicester 1992) 124-146.
- Noort, Jan van den, 'De verrassend veelzijdige geschiedenis van overheidsbedrijven', in: *Historische Bedrijfsarchieven Openbare Nuts- en Communicatiebedrijven. Een geschiedenis en bronnenoverzicht* (Amsterdam 1993) 13-70.
- Noort, Jan van den, 'Hink-stap-sprong over de Maas. Sloop van de oude spoorbrug over de Maas', *De Ingenieur* 106(12 april 1994)6, 23-25.
- Noort, Jan van den, 'Spoorbrug op de schroothoop', *Port of Rotterdam Magazine* 33(augustus 1994)4, 34-35.
- Nusteling, H.P.H., *De Rijnvaart in het tijdperk van stoom en steenkool 1831-1914* (Amsterdam 1974).
- Oosterwijk, Bram, *Vlucht na victorie, Lodewijk Pincoffs (1827-1911)* (Rotterdam 1979).
- Oosterwijk, Bram, 'Adolph Pincoffs in een brief over zijn vader', *Rotterdams Jaarboekje* 9de reeks 7(1989) 191-193.
- Oosterwijk (red.), Bram, *Delfshaven; Vier historische beschouwingen over opkomst en ondergang van een zeehaven* (Rotterdam 1990).
- Palmboom, Frits, *Rotterdam, verstedelijkt landschap* (Rotterdam 1987).
- Pincoffs, Adolph L., 'Lodewijk Pincoffs door zijn zoon Adolph L. Pincoffs', *Rotterdamsch Jaarboekje* 3de reeks 5(1927) 68-74.
- Prak, N.L., 'De oorspronkelijke bebouwing van het Eerste Nieuwe Werk te Rotterdam', *Bulletin KNOB* 85(1986) 57-71.
- Ravesteyn, L.J.C.J. van, *Rotterdam in de negentiende eeuw, de ontwikkeling der stad* (Rotterdam 1924; reprint Schiedam 1974).
- Ringers, J.A., *Caland en de betekenis van zijn werk voor Rotterdam* (Rotterdam 1953).
- Rotterdamsch Nieuwsblad* (RN; 1879-1887).
- Schmitz, H., *Schiedam in de tweede helft van de negentiende eeuw, Een onderzoek naar enige aspecten van de economische en sociale geschiedenis van de stad in de jaren 1850-1890* (Schiedam 1962).
- Schmitz, H., 'Wisseling van de wacht, de samenstelling van het Rotterdamse stadsbestuur aan het einde van de 18de en het begin van de 19de eeuw', *De Nederlandsche Leeuw, maandblad van het Koninklijk Nederlandsch Genootschap voor Geslacht- en Wapenkunde* 57(september-oktober 1990) 9-10, 361-402.
- Schraver (red.), J., *Rotterdam, De poort van Europa, De geschiedenis van haven en handel van Rotterdam* (Rotterdam/Antwerpen 1946).
- Sigmond, J.P., *Nederlandse Zeehavens tussen 1500 en 1800* (Amsterdam 1989).
- Stieltjes, T.J. en A.W. Mees, *De werken der Rotterdamsche Handelsvereniging op Feijenoord, 1e aflevering kaaimuren* (Rotterdam 1876).

Uitbreiding van de gemeente Rotterdam op Feijenoord en de daarmee verband houdende staatspoorwegverbinding; 1855-1873. (2 delen), GAR Bibliotheek XII B 35 en 36. (een verzameling van de belangrijkste brochures en kaarten; afkorting: *Verz. Uitbreiding*).

Unger, J.H.W., *De Regeering van Rotterdam (1328-1892), Naamlijst van personen die in of van wege de regeering ambten hebben bekleed voorafgegaan door eene geschiedkundige inleiding over den regeeringsvorm van Rotterdam. Bronnen voor de geschiedenis van Rotterdam, deel 1* (Rotterdam 1892).

Veraghter, Karel, 'Het beheer van de Antwerpse haven, 1815-1890, opgejaagd door Rotterdam', in: W. Frijhoff en M. Hiemstra (red.), *Bewogen en bewegen* (Tilburg 1986) 178-191.

Verslag van den toestand der gemeente Rotterdam over het jaar - (1852-1910). Verzamelingen gedrukte stukken (Bibliotheek Gemeentearchief; afkorting: *Verz.*).

Weekblad van het Regt (12-1 en 13-1-1880).

Woud, A. van der, *Het lege land, de ruimtelijke orde van Nederland 1798-1848* (Amsterdam 1987).

Wijtvliet, C.A.M., 'De Nederlandse Handel-Maatschappij; van handelonderneming naar bankbedrijf', *Jaarboek voor de geschiedenis van bedrijf en techniek* 6(1989) 96-118.

Ijsselsteyn, H.A. van, 'Historisch overzicht van de plannen tot verbetering van de waterverschoening en rioleering van de polder- en binnenstad en van de daarmee in verband staande plannen tot uitbreiding der gemeente aan den Rechter Maasoever, in de laatste 50 jaren', Bijlage van rapport directeur Gemeentewerken 28-6-1887, *Verz.* 1885:15.

Ijsselsteyn, H.A. van, 'De haven van Rotterdam', in: *Rotterdam in de loop der eeuwen*, 4de gedeelte derde stuk (Rotterdam 1907).

Ijsselsteyn, H.A. van, *De haven van Rotterdam* (Rotterdam 1900; derde druk 1908).

Zeeuw, A.B. de, 'De Gemeentebedrijven', in: E.O.H.M. Ruempol (red.), *Gedenboek Rotterdam 1328-1928* (Rotterdam 1928) 73-81.

NOTEN

1. In mijn dissertatie *Pion of Pionier, Rotterdam - gemeentelijke bedrijvigheid in de negentiende eeuw* (Rotterdam 1990) gaf ik een zeer beknopte geschiedenis van het ontstaan van vijf Rotterdamse gemeentebedrijven. De geschiedenis van het gas- en elektriciteitsbedrijf werd in 1993 omstandiger verantwoord in *Licht op het GEB, Geschiedenis van het Gemeente-Energiebedrijf Rotterdam*. De start van het waterleidingbedrijf en de Gemeentereiniging kwamen in *Rotterdams Jaarboekje 1999* uitgebreid aan de orde. Het ontstaan van het Gemeentelijk Havenbedrijf vormt het slotakkoord van de twee artikelen in dit *Rotterdams Jaarboekje 2000*. Ze handelen over de uitbreiding van Rotterdam op de zuidelijke Maasoever.

2. Resolutiën van den Raad 30-12-1841. Geschreven notulen van de Raad 1-2-1849.

3. Resolutiën van den Raad 4-2-1842 en 23-4-1842. Van Ravesteyn, *Rotterdam in de negentiende eeuw*, 36-37. Gouverneur-B & W 8-3-1843, Ink.1843:640.

4. Van Ravesteyn, *Rotterdam in de negentiende eeuw*, 38-42. J.A. Beijerinck, J.A. Scholten Hzn en P. Scholten-B & W 5-2-1850, Ink.1850:403. Resoluties B & W 26-3-1851.

5. Van Ravesteyn, *Rotterdam in de negentiende eeuw*, 42-46. Prak, 'Oorspronkelijke bebouwing Eerste Nieuwe Werk'.

6. Scholten-CiePW 10-3-1861, 'Plan tot uitbreiding der gemeente te Rotterdam op Feijenoord', *Verz. Uitbreiding-deel 1*.

7. *Betoog van de noodzakelijkheid eener vereeniging*. Van Ravesteyn, *Rotterdam in de negentiende eeuw*, 9 en 29-38. Resolutiën van de Raad 28-2-1835.

8. Resolutiën van de Raad 28-2-1835.

9. *Handelingen* 19-1-1865, 4 (Plate). Edzes, *Vrij Entrepot*.

10. Om verwarring te vermijden, spreek ik van gemeenteburg en spoorbrug. De eerste betrof een door de Gemeente gefinancierde brug voor gewoon verkeer, de tweede een door het rijk bekostigde brug voor treinen. Memorie, omtrent de uitbreiding van de stad Rotterdam aan den linker-Maasoever, 13-3-1847, Ink.1847:1315. Hansen, Jacobson, Meester, *De uitleg van Rotterdam-Zuid*, 25. Rose-CiePW 28-4-1861, Rb.1861:421.

11. J.A. Beijerinck, 'Verhandeling over indijking en uitbreiding'. Van Ravesteyn, *Rotterdam in de negentiende eeuw*, 26-29. Van Ravesteyn noemt F.A. Conrad. Hij doelt waarschijnlijk op F.W. Conrad.

12. F. van Peski-B & W 5-12-1864, Ink.1864:4239. 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, *Ibidem*.

13. Van Ravesteyn, *Rotterdam in de negentiende eeuw*, 26-46 en 55-59.

14. Hazewinkel, 'Feijenoord', 5.

15. Van der Woud, *Het lege land*, 96. Joost van Vollenhoven-CiePW 2-1-1864, Rb.1864:572. Constructeur der Marine C.J. Glavimans-B & W 13-7-1841, Ink.1841:1728.

16. De tekst van blz. 330 is gewijzigd. In de oorspronkelijke tekst kwam de invloed van de rijksoverheid op het rivierbeheer onvoldoende tot zijn recht.

17. Lintsen, *Ingenieurs in Nederland*, 282. Van der Woud, *Het lege land*, 102-104. Bosch en van der Ham, *Twee eeuwen Rijkswaterstaat*, 115-116.

18. Minister van Binnenlandsche Zaken-B & W 8-1-1868, Ink.1868:140.

19. Herziening van de Rijnvaartakte (Mainz 31-3-1831), te Mannheim afgesloten op 17-10-1868, *Staatsblad 1869*, nr. 75, met name art. 2.2, 30 en het slotprotocol, resp. op blz. 45, 55 en 82.

20. Vóór de aanleg van de Nieuwe Waterweg was de geografische ligging van Rotterdam niet uitzonderlijk gunstig.
21. *Handelingen* 9-12-1868, 246 (Pols).
22. Jonckers Nieboer, *Geschiedenis der Nederlandsche Spoorwegen*, 67-96 en 113. Van Ravesteyn, *Rotterdam in de negentiende eeuw*, 63. Plannen van het raadslid J.W.L. van Oordt voor de ondertunneling van de Maas werden ruim honderd jaar later gerealiseerd. Zie ook: K. van Dijk- Minister van Binnenlandsche Zaken 23-10-1861, Rb.1861:480. J. Wenmaekers te Brussel-B & W 23-10-1874, 'Plan voor een onderwatersche tunnel in de Maas', Ink. 1874:4432.
23. J.G.W. 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', 1-2-1858, *Verz. Uitbreiding-deel 1*: brug bij het Park. *Handelingen* 29-7-1858: B & W is voorstander van brug door Stormpolder. Wethouder Joost van Vollenhoven-B & W 6-6-1863, Rb.1863:285: voorstander van een 22 meter hoge brug bij IJsselmonde. *Handelingen* 29-6-1863: B & W voor brug bij IJsselmonde, maar Raad voor brug over Papendrecht. B & W-Minister van Binnenlandsche Zaken 1-7-1863, Uitg.1863:744. 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.
24. 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.
25. De Rhijnspoorweg Maatschappij 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 Rhijnspoorweg Maatschappij niet ten goede. *Handelingen* 23-12-1869 (interpellatie Pincoffs). *Ibidem* 9-12-1868, 247 (Pols). *Ibidem* 249 (Hoffmann).
26. Rapport van Beijerinck, Klerck en Michaelis 8-12-1863, Ink.1863:4249.
27. CiePW- B & W 8-1-1864, Ink.1864:74.
28. Mees, *Man van de daad*, 232-236. *Handelingen* 20-1-1865, 7 (Pincoffs).
29. *Handelingen* 20-1-1865, 9 (Van Buren).
30. 'Nog een woord over het bewuste spoorwegplan', *Rotterdamsche Courant* 21-1-1865.
31. 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*.
32. 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. *Handelingen* 19-1-1865, 3 (Plate).
33. Rose en 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 m), de draaibrug op 10,80 meter (AP + 10,46 m). Van Vollenhoven wilde oorspronkelijk een brug op AP + 22 meter. Rottepeil = AP - 0,34 m.
34. '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*.
35. Kamer van Koophandel-Minister van Binnenlandsche Zaken 7-9-1867, in: 'Staatsspoorweg Rotterdam-Dordrecht, rigting met lage brug over IJsselmonde', *Verz. Uitbreiding-deel 1*.
36. Commissie voor de audiëntie d.d. 27-7-1867, Ink.1867:3270. B & W-Raad 12-9-1867, in: 'Staatsspoorweg Rotterdam-Dordrecht, rigting met lage brug over IJsselmonde', *Verz. Uitbreiding-deel 1*.
37. Notulen der besloten vergaderingen van den Raad der Gemeente Rotterdam 3-10-1867.
38. Commissie van Financiën geheime notulen 4-10-1867, Financienarchief voorlopig Invnr. 75. B & W-Raad 17-8-1868, *Handelingen* 17-8-1868, 117.
39. Notulen der besloten vergaderingen van den Raad der Gemeente Rotterdam 3-10 en 10-10-1867. *Handelingen* 17-8-1868. B & W-Minister van Binnenlandsche Zaken 3-1-1868, Uitg.1868:16, ongeveer 45.000 vierkante meter ten behoeve van de aanleg van de spoorweg, 27.000 vierkante meter tijdelijk ten behoeve van de taluds, 50.000 vierkante meter tijdelijk ten behoeve van de bruggenbouw. De staat zou hiermee volgens B & W ongeveer f 1 miljoen uitsparen.
40. Minister van Binnenlandsche Zaken-B & W 7-2-1868, Ink.1868:601.
41. 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 gedacht als alternatieve vaarroute. Rose-CiePW 4-2-1862, 'Plan tot uitbreiding der gemeente te Rotterdam op Feijenoord', *Verz. Uitbreiding-deel 1*: twee kanalen (Westerkanaal en Oosterkanaal, beide 100 meter breed en 4 meter diep) en twee havens (Noorder- en Zuiderhaven, beide 70 meter breed en 4 meter onder Rottepeil). Rottepeil = AP - 0,34 m.

42. B & W-Raad 27-5-1863, 'Plan tot uitbreiding der gemeente te Rotterdam op Feijenoord', *Verz.Uitbreiding-deel 1*. Rose-CiePW 4-2-1862, *Ibidem. Handelingen* 20-1-1865 (Hoyneck). *Ibidem* 10-9-1863. Mees, *Man van de daad*, 226: burgemeester Hoffmann moest de behandeling uitstellen om 'aan de publieke opinie den tijd te laten zich te openbaren'.
43. 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. Dirk Visser-CiePW 3-5-1864, in: 'Gewijzigd plan tot uitbreiding der gemeente Rotterdam op Feijenoord', *Verz.Uitbreiding-deel 1*.
44. *Handelingen* 20-1-1865.
45. 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, in: '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.
46. Wet van 24 januari 1863, *Staatsblad* 1863, nr. 4. Rapport Conrad, Beijerinck en Caland 19-2-1863, in: 'Plan tot uitbreiding der gemeente te Rotterdam op Feijenoord', *Verz.Uitbreiding-deel 1*. Minister van Binnenlandsche Zaken-B & W 8-1-1868, Ink.1868:140.
47. 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*.
48. Dirk Visser-CiePW 3-5-1864, in: 'Gewijzigd plan tot uitbreiding der gemeente Rotterdam op Feijenoord', *Verz.Uitbreiding-deel 1*. Rapport Conrad, Beijerinck en Caland 19-11-1864, in: 'Staatsspoorweg Rotterdam-Willemsdorp door Rotterdam en Feijenoord', *Verz.Uitbreiding-deel 1*.
49. Rose en Van der Tak-CiePW 30-11-1867, *Handelingen* 17-8-1868, 119-120.
50. Minister van Binnenlandsche Zaken-B & W 7-2-1868, Ink.1868:601. CiePW-B & W 27-3-1868, Ink.1868:1440. Kamer van Koophandel-B & W 28-8-1868, Rb.1868:464 en 605.
51. Rose en Van der Tak - CiePW 4-9-1868, in: *Handelingen* 29-10-1868, 165-166. *Handelingen* 10-12-1868, 263.
52. B & W-Minister van Binnenlandsche Zaken 12-2-1869, Uitg.1869:220. *Handelingen* 7-9-1865. *Ibidem* 11-12-1868, 276 (Hoffmann).
53. GS-B & W 21-12-1865, Rb.1866:133, toezending bezwaren Charlois, Katendrecht en IJsselmonde.
54. Rose en Van der Tak-CiePW 15-2-1866, Rb.1866:133.
55. Wet 15-7-1869, *Staatsblad* 1866, nr. 128. *Handelingen* 9-12-1868, 248 (Hoffmann). M. Mees en 11 anderen-B & W, Ink.1872:5253. B & W-GS 6-12-1872, Uitg.1872:1453.
56. B & W-Minister van Binnenlandsche Zaken 29-6-1868, Uitg. 1868:837. *Handelingen* 3-12, 4-12 en 8-12-1868.
57. *Handelingen* 17-8-1868, 118-120. *Ibidem* 5-11-1868, 175-176. *Ibidem* 9-12-1868, 245 en 247 (Pols). *Ibidem* 10-12-1868, 262. Minister van Binnenlandsche Zaken-B & W 22-1-1869, Ink.1869:351. Rapport 27-1-1869 betr. onderhandelingen met de minister, Rb.1869:35. Minister van Binnenlandsche Zaken-B & W 15-7-1868, Ink.1868:3222.
58. *Handelingen* 19-1-1865. *Ibidem* 14-12-1865. *Ibidem* 26-1-1866. Rose en van der Tak-B & W 15-4-1866, Ink.1866:2089. Commissie van Financiën geheime notulen 4-10-1867, Financienarchief voorl. Invnr. 75. Rose en Van der Tak-CiePW 30-11-1867, in: *Handelingen* 1868, 119-120. *Handelingen* 11-12-1868, 270.
59. Rapport Rose en Van der Tak 31-8-1869, Ink.1869:3679. *Handelingen* 9-12-1868, 249. Van der Tak dacht 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.
60. Van der Tak (medeondertekend voor ondersteuning door Rose)-CiePW 15-12-1870, in: 'Plan en rigting der bruggen over de Maas en de Noorderhaven', *Verz.Uitbreiding-deel 2*. B & W-Raad 7-10-1870, Rb.1870:475.
61. *Handelingen* 27-10-1870.
62. *Handelingen* 1-2-1872.
63. *Handelingen* 1-2-1872.
64. *Handelingen* 25-9-1873, 104. *Ibidem* 2-10-1873, 108. *Ibidem* 13-11-1873. Aanbesteding onderbouw gemeentebrug over de Maas: J. Verwayen te Arnhem en J. Kooy te Amsterdam f 827.900. CiePW-B & W 10-10-1873, Ink.1873:4881. 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.
65. Van der Tak-CiePW 25-10-1873, Ink.1873:5713.
66. Rapporten Van der Tak 26-4-1874 en 30-6-1874, bijlage van Ink.1874:2717. CiePW-B & W 26-2-1875, Ink.1875:812 (bezoek aan Mannheim moest informatie completeren. Bestek en voorwaarden Ink. 1874:3381. *Handelingen* 3-9-1874. *Ibidem* 3-2-1876. *Ibidem* 2-3-1876.
67. M. Hoffmañ en vier andere eigenaars van panden aan het oosteinde van de Boompjes-B & W 22-6-1871, Rb.1871:329. T.J. Stieltjes-B & W 28-8-1876, *Handelingen* 21-9-1876, 81-82. *Ibidem* 21-3-1878.
68. KvK-B & W 24-11-1876, Ink.1876:5374. 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.

69. Havenmeester-B & W 11-8-1877, Ink.1877:3987.
70. Minister van Binnenlandsche Zaken-B & W 6-8-1877, Ink.1877:3877. Ibidem 14-2-1877, Ink.1877:785. Ibidem 31-5-1877, Ink.1877:2906. B & W-Minister van Binnenlandsche Zaken 18-6-1877, Uitg.1877:885.
71. Minister van Binnenlandsche Zaken-B & W 27-7-1877, Ink.1877:3747.
72. Ibidem. *Handelingen* 7-2-1879, 31-33.
73. B & W-Minister van Binnenlandsche zaken 13-8-1877, Uitg. 1877:1171.
74. Minister van Waterstaat Handel en Nijverheid-B & W 27-11-1878, Ink.1878:5375. B & W-Raad 2-2-1878, *Handelingen* 2-2-1878, 21-23. 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.
75. Minister van Binnenlandsche Zaken-B&W 4-10-1877, Ink.1877:4845. CiePW-B & W 15-10-1877, Ink.1877:5008
76. Ministerie van Waterstaat, Handel en Nijverheid-B & W 2-1-1878, Ink.1878:49. Om verwarring te voorkomen is in de tekst consequent de naam Noorderhaven gehanteerd. 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.
77. B & W-Raad 18-11-1868, *Handelingen* 19-11-1868, 189-192.
78. Van der Tak (medeondertekend voor ondersteuning door Rose)-CiePW 15-12-1870, in: '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. Raadscommissie voor Financiën-B & W 17-5-1871, in: 'Plan en rigting der bruggen over de Maas en de Noorderhaven', *Verz.Uitbreiding-deel 2. Handelingen* 22-6-1871.
79. Voorlopig comité 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. Hoyncx van Papendrecht, J.E. Knight, S.A. Levino, P. van Limburgh, M.M. de Monchy, R. Mees & Zoonen, J. Perruijs en W.A. Virulij Verbrugge. Metzelaar verwierf datzelfde jaar een concessie voor de aanleg van de stedelijke waterleiding, maar zag geen kans het benodigde kapitaal bijeen te krijgen. 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.