

ROTTERDAMS  
JAARBOEKJE  
2000

overdruk

tevens jaarboekje van het Historisch Genootschap  
Roterodamum

10de reeks, 8ste jaargang

EEN BRUG NAAR ZUID:  
PARTICULIER INITIATIEF EN  
GEMEENTELIJKE EXPLOITATIE VAN DE  
ROTTERDAMSE HAVENS

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 zie elders

deel 2: Particulier initiatief en gemeentelijke exploitatie van de Rotterdamse havens 367-395

De uitbreiding van Rotterdam op de zuidelijke Maasoever stond in het vorige artikel vooral in het teken van enkele interessante ontwikkelingen in de relatie tussen de gemeente en het rijk. In dit artikel staat de minstens zo boeiende verhouding tussen de gemeente en het particuliere bedrijfsleven centraal. In de jaren zestig al boden particuliere investeerders hun diensten aan. In de jaren zeventig namen zij de teugels zelf in handen. De samenwerking met de gemeente was voorbeeldig, tot het bankroet van particulier initiatiefnemer Pincoffs roet in het eten gooide. Op een voortzetting van diens activiteiten onder particuliere vlag rustte geen zegen en drie jaar na het incident zag Rotterdam zich genoodzaakt de havenexploitatie op Zuid onder gemeentelijke vleugels te nemen. Onder particulier beheer waren daar op een vrij breed terrein activiteiten ontwikkeld, namelijk de verhuur van opslagruimte, het lossen en laden van schepen en de verwerking van goederen. Een belangrijk deel van die activiteiten was nog niet eerder door de gemeente ter hand genomen. In dat opzicht vormde de stichting van de Gemeentelijke Handelsinrichtingen op Feijenoord (1882) een breekpunt met het havenbeheer uit de voorgaande periode.

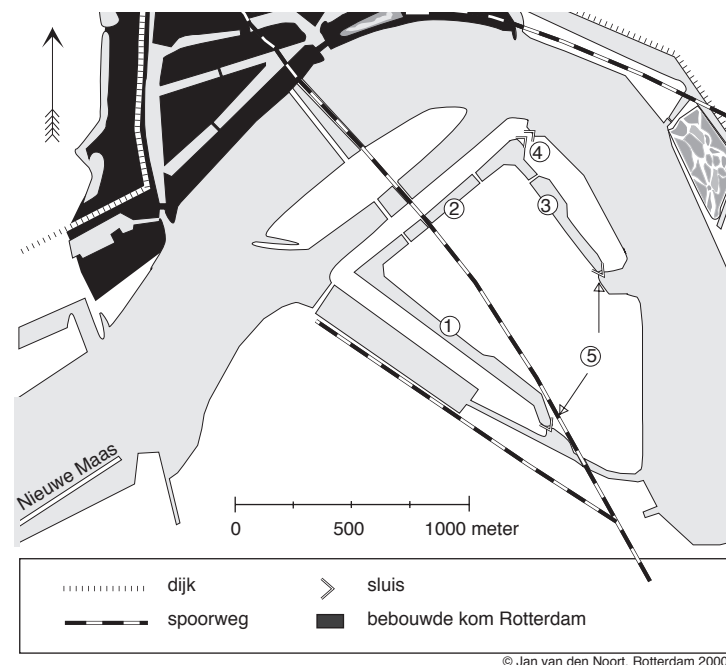
#### *De Rotterdamsche Handelsvereniging*

Dankzij de bemiddeling van het raadslid Pincoffs werd B & W in mei 1871 benaderd door een combinatie van de Rotterdamsche Bank en de commanditaire Bankvereniging Rensburg van Witsen, kort daarop aangevuld met Marten Mees, van de firma R. Mees & Zoonen. De heren deden B & W het verzoek om te confereren over een mogelijke deelname van de combinatie in de financiering van de plannen voor Feijenoord. Toen Marten Mees in 1879 op de gang van zaken terugblikte, omschreef hij zijn bijdrage als volgt: 'Toen de Crédit-Mobiliermanie ook naar ons land oversloeg, had ik daarvan gebruik gemaakt, om een Rotterdamsche Bank te doen ontstaan. Toen in 1870/71 de Gründung-manie overwoei, had ik geholpen om die te leiden in de richting van Fijnoord'.<sup>1</sup>

De combinatie legde B & W een voorlopig bouwplan voor van de hand van het bekende Tweede Kamerlid ir. T.J. Stieltjes (Kaart 1). Het plan week op een groot aantal punten af van het door Rose en Van der Tak vervaardigde gemeentelijke ontwerp. Stieltjes had veel meer bouwgrond en veel minder havens in zijn ontwerp verwerkt. Zijn opdrachtgever, de combinatie zag blijkbaar meer heil in de verkoop van percelen grond dan in de exploitatie van havens. Een aanwijzing daarvoor is de poging van Stieltjes om de kostbare ophoging van het terrein zo beperkt mogelijk te houden en de havens te voorzien van sluisen; anders zou het terrein immers regelmatig blank staan. Daarmee bereikte hij een lagere kostprijs per vierkante meter, maar de sterk toenemende scheepvaart zou er ontegenzeggelijk veel hinder van ondervinden.<sup>2</sup>

B & W hield vast aan de oorspronkelijk beoogde ophoging tot boven de hoogste vloedlijn en drong er bij de combinatie op aan om het havenareaal in het plan te vergroten. Stieltjes reageerde daarop in eerste instantie met het ontwerpen van een aantal binnenhavens waarvan één parallel aan de oost-west lopende Noorderhaven. Op verzoek van de gemeente werden dat noord-zuid verlopende havens. De combinatie stemde in met de aanleg van een Binnenhaven parallel aan en ten oosten van de Spoorweghaven (Kaart 2,2). Ook op een aantal andere punten stelde de gemeente zijn voorwaarden. Zo wilde de combinatie alle grond op Feijenoord in eigendom verwerven, maar de gemeente Rotterdam wilde slechts een deel verkopen. Het gedeelte bestemd voor de exploitatie van de havens, te weten de 'Handelsinrigtingen op Feijenoord', zou in erfpacht worden uitgegeven.<sup>3</sup>

Door de opbrengst van koop en erfpacht, respectievelijk f 1 miljoen en f 800.000, zou Rotterdam de benodigde financiële armslag krijgen om het gemeentelijke aandeel in de ontwikkeling van Feijenoord te financieren. Met de combinatie werd bovendien overeengekomen dat deze jaarlijks 5 procent dividend zou uitkeren aan de aandeelhouders en dat de gemeente vervolgens voor 20 procent in de overwinst zou delen. De combinatie vroeg de gemeente om haar te vrijwaren voor concurrentie, door de terreinen ten oosten van de spoorweg en ten zuiden van de Noorderhaven voorlopig braak te laten liggen. Maar daar ging de gemeente niet op in. Omdat Rotterdam het onderhoud van de havens op zich zou nemen, leek het haar ook beter om de Binnenhaven en de brug over die haven zélf aan te leggen, tevens voor de ophoging van het gehele terrein zorg te dragen, een en ander voor rekening van de combinatie (f 1.527.210).<sup>4</sup>



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

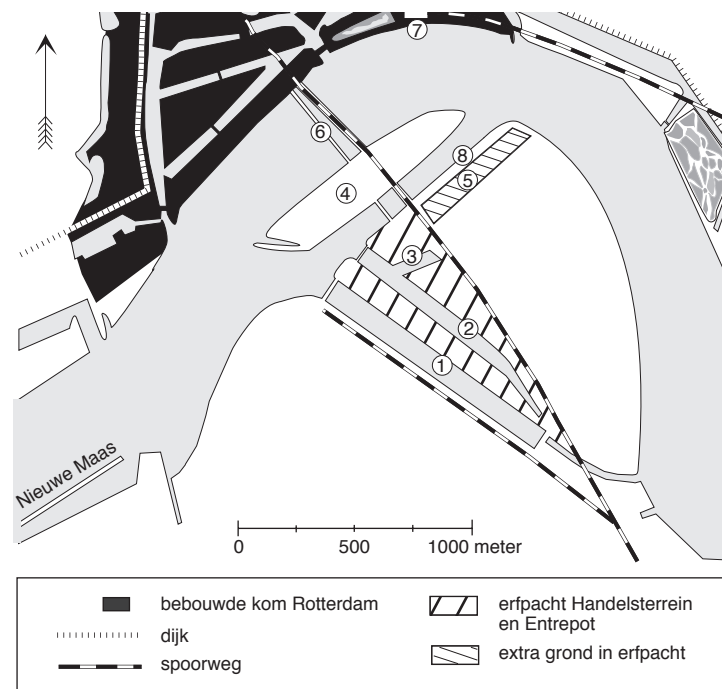
De gemeente drong er bij de combinatie op aan om niet alleen in grondtransacties maar ook in havenontwikkeling de nodige energie te steken. De combinatie bleek daar gevoelig voor. Zij kwam namelijk met het voorstel om niet alleen de Binnenhaven, maar ook de Spoorweghaven te exploiteren. De Spoorweghaven was een rijkshaven, maar de rijksoverheid bleek bereid om het oostelijke gedeelte aan de gemeente ter beschikking te stellen waardoor Rotterdam de combinatie op dat punt ter wille kon zijn (Kaart 2,1).<sup>5</sup>

Onder invloed van de plannen van de plaatselijke inspecteur van rijksbelastingen ToeWater verschoof het accent eveneens. ToeWater was enthousiast over de voorgenoemde vestiging van een handelsterrein

aan de overzijde van de Maas en wilde daarbij aansluiten met zijn plannen voor de aanleg van een entrepot (Kaart 2,3).<sup>6</sup>

Op 17 september 1872 nam raadslid Pincoffs het initiatief tot de oprichting van de Rotterdamsche Handelsvereniging. Deze jonge onderneming, die haar kapitaal voor een aanzienlijk deel uit Duitsland betrok - met name uit Frankfurt am Main - toonde belangstelling voor de ontwikkeling van Feijenoord. In een van de vele bijeenkomsten van B & W met de combinatie deed Marten Mees de volgende mededeling: 'De zaak heeft sedert enige tijd een ander karakter gekregen ten gevolge van de financiële toestand in Duitschland'. De combinatie trok zich om die reden terug uit de onderhandelingen. Ter geruststelling voegde Mees daaraan toe, dat de Rotterdamsche Handelsvereniging bereid was gevonden om de onderhandelingen met de gemeente Rotterdam voort te zetten. Pincoffs, die tot dan toe als toehoorder de vergaderingen had bijgewoond, nam de plaats in van de leden van de combinatie. Deze laatsten bleven betrokken bij de zaak, omdat zij tevens commissarissen van de RHV waren. In die hoedanigheid woonden zij ook de verdere besprekingen bij. Van de oorspronkelijke opzet, een betrekkelijk veilige grondtransactie was inmiddels geen sprake meer. De ontwikkeling van Feijenoord was in vele opzichten een risicodragende onderneming geworden en daar paste een andere houding van de ondernemer en een andere opzet van de onderneming bij.<sup>7</sup>

Na de stoelendans verklaarde Pincoffs zich bereid met de gemeente in zee te gaan als deze nog enkele wijzigingen wilde aanvaarden. Hij stond erop, 'dat de zaak bij en buiten den gemeenteraad met de meest mogelijke publiciteit worde behandeld ... ieder die mogt meenen voordeliger voorwaarden aan de gemeente te kunnen aanbieden' moest daartoe in de gelegenheid worden gesteld. De RHV wilde met alle plezier 'de groote risico' die zij op zich nam aan anderen overlaten. Pincoffs stelde voor om alle werken, ook die met betrekking tot de Handelsonrichtingen, uit te laten voeren door de gemeente voor rekening van de RHV. Ook verklaarde hij zich bereid bij te dragen in de kosten voor de bouw van een brug over de Spoorweghaven, mits de gemeente die aanlegde (Kaart 2,1). Daar stond tegenover, dat de gemeente haar aanspraken op een deel van de winst dan moest laten varen. De gemeentelijke onderhandelaars konden zich daarin vinden, mits de RHV bereid was een deel van de gemeentelijke werkzaamheden op Feijenoord vóór te financieren met behulp van leningen. Ten aanzien van de exploitatie van de havens werden ook enige noten



© Jan van den Noort, Rotterdam 2000

*Kaart 2. De uitbreiding van Rotterdam op Feijenoord volgens de contracten met de RHV (1872 en 1873) 1. de Spoorweghaven 2. de Binnenhaven 3. de Entrepothaven 4. de RHV-bouwgonden op het Noordereiland 5. om concurrentie te voorkomen had de RHV hier grond in erfacht genomen 6. de gemeentebrug over de Maas is nu ten westen van de spoorbrug getekend 7. het station van de Rijnspoorweg Maatschappij 8. de steigers van de RHV in de Noorderhaven. (tekening auteur aan de hand van Verz. Uitbreiding-deel 1).*

gekraakt. Pincoffs voelde er weinig voor om zijn onderneming te binden aan gemeentelijke reglementen en tarieven, maar was wel bereid over de tarieven vooraf een commissie van advies te raadplegen.<sup>8</sup>

Pincoffs wilde voorkomen dat de onderneming al in een vroeg stadium met concurrentie werd geconfronteerd. Hij stelde daarom voor een strook grond langs de Noorderhaven aan de RHV in erfacht af te staan, teneinde te beletten dat de concurrentie daar pakhuizen zou bouwen (Kaart 2,5). De vrees dat Roses Oosterkanaal alsnog werd

aangelegd heeft mogelijk ook een rol gespeeld. Concurrentiebeperking speelde eveneens een rol bij Pincoffs' pogingen om een concessie te krijgen voor de spoorweg van Rotterdam naar Hoek van Holland. Hij wilde koste wat kost voorkomen dat de Nederlandsche Rijnspoorweg Maatschappij de lijn verwierf en langs die weg een monopolie op het goederenvervoer (Kaart 2,7). Hij vond de concessie zo belangrijk dat hij de overeenkomst met de gemeente daarvan afhankelijk stelde. Gemeentelijke steun was gewenst. De wethouder van Plaatselijke Werken Hoffmann wees dat af, maar de raad steunde Pincoffs' verzoek en Hoffmann toog met Pincoffs en ToeWater naar Den Haag om de zaak te bepleiten. De minister kon de raad echter geruststellen: 'Het belang toch van de tweede koopstad van het rijk, kan en zal, daarvan houde ik mij overtuigd, nimmer, door welke regering ook, over het hoofd gezien worden'. Pincoffs was gerustgesteld en zag af van de ontbindende voorwaarde in het contract.<sup>9</sup>

Tijdens de onderhandelingen met de RHV ontpopte wethouder Hoffmann zich steeds duidelijker als een tegenstander van het contract. Met name de pogingen van de RHV om mogelijke concurrenten te weren schoten bij hem in het verkeerde keelgat. Door de afstand in erfpacht van potentieel geschikt haventerrein en het verlies van een goede communicatie met de westelijker gelegen terreinen werd de economische vooruitgang van de havenstad belemmerd. Hoffmann vreesde dat een verdere uitbreiding van Feijenoord slechts met veel moeite kon worden gerealiseerd.<sup>10</sup>

#### *De slag om Feijenoord*

Het motief om onderhandelingen te openen met de combinatie en later met de RHV lag in de financiële situatie waarin de gemeente verkeerde. Zelfs het uitgekilde plan-Rose bleek bij nader inzien niet te realiseren met de oorspronkelijk begrote 3,6 miljoen. De overschrijding van die begroting met f 1 miljoen werd onaanvaardbaar geacht. Het aanbod van de combinatie en de RHV, om de exploitatie op Feijenoord ter hand te nemen en daarvoor het vereiste kapitaal te forneren viel vooral daarom bij B & W in goede aarde.

Op 9 december 1872 kon het resultaat van de onderhandelingen, een ontwerpovereenkomst met de RHV, worden voorgelegd aan de raad. In de toelichting stelde B & W enthousiast vast dat er dankzij de overeenkomst, in plaats van een tekort van f 1 miljoen een overschot van f 500.000 was begroot. Bovendien kon de uitbreiding op Feijenoord op veel grotere schaal ter hand worden genomen dan oorspronkelijk in de bedoeling lag, 'en zulks zonder dat de gemeente tot tijdelijke leeningen

of andere buitengewone middelen toevlugt zal behoeven te nemen om in de financiële bezwaren aan het plan verbonden, te voorzien'; met andere woorden: meer doen met minder geld.<sup>11</sup>

Het resultaat van de onderhandelingen was echter niet de oplossing voor de financiële problemen van de gemeente Rotterdam. De RHV deed slechts investeringen in extra voorzieningen, de basisvoorzieningen moesten evengoed door Rotterdam zelf worden gefinancierd. Nu kwam de RHV de gemeente daarin wel enigszins tegemoet door een lening in het vooruitzicht te stellen, maar daar stond weer tegenover dat de gemeente extra verplichtingen op zich nam die het oorspronkelijke tekort op de begroting ruim overtroffen. De overeenkomst verplichtte de gemeente tot de aanleg van extra kaden voor bijna f 1 miljoen. Voor bestrating, riolering en onderhoud vielen de bedragen eveneens hoger uit. Per saldo verschaftte de overeenkomst dus geen oplossing, maar extra financieringsproblemen. Voor wethouder Hoffmann vormde dit het struikelblok. Hij achtte de overeenkomst ontijdig en drong aan op enkele jaren uitstel. De RHV daarentegen had haast en wilde zich niet langer dan veertien dagen binden aan de ontwerpovereenkomst.<sup>12</sup>

Het voorstel van B & W om de toekomst van Feijenoord in handen van de RHV te leggen, veroorzaakte nogal wat deining in en buiten de raad. De kiesvereniging Burgerpligt belegde een speciale bijeenkomst in de Doele-sociëteit om voor- en tegenstanders aan het woord te laten over de plannen van B & W. In adressen aan de raad werden de tegenstellingen aangescherpt. De kranten stelden hun kolommen open voor discussie en menig ingezonden stuk droeg ertoe bij het vuurtje flink op te stoken.<sup>13</sup>

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

dan wellicht geene mogelijkheid bestaan, om in plaats van meerdere belasting ... die belasting minder kunnen worden?<sup>14</sup>

In een aantal druk bezochte raadsvergaderingen, die ondanks de winterkou in een 'tropische atmosfeer' plaats hadden, werd het contract uitgebreid behandeld. De kritiek spitste zich toe op de pogingen van de RHV om concurrentie uit te sluiten door een strook grond ten zuidoosten van de Noorderhaven te reserveren (Kaart 2,5). Tijdens de raadsvergaderingen formuleerde Pincoffs zijn vrees meer diplomatiek door te verklaren dat hij wilde voorkomen dat die gronden voor goedkope opslag zouden worden gebruikt. Haar gronden op het Noordereiland, bestemd voor de bouw van pakhuizen, zouden dan slechts zeer traag verkocht kunnen worden. De raad was niet overtuigd dat Pincoffs alleen oneerlijke concurrentie vreesde en nam met ruime meerderheid een motie van het raadslid Visser aan, om over deze kwestie opnieuw met de RHV te onderhandelen. Op 28 december 1872 was de eindstemming. Met een vrij grote meerderheid besloot de raad het contract met de RHV goed te keuren en dankzij 'overwerken' van B & W en een ongehoord snelle behandeling door Gedeputeerde Staten, had het raadsbesluit al op 31 december 1872 provinciale goedkeuring. Een protest van A. van Stolk c.s. en het verzoek aan GS om het raadsbesluit te vernietigen kwamen te laat.<sup>15</sup>

Naar aanleiding van de motie-Visser, om opnieuw te onderhandelen over het anticoncurrentiebeding in het contract, liet de RHV weten vast te willen houden aan de beveiliging tegen mogelijke concurrenten. Zij zag er echter geen bezwaar in het anticoncurrentiebeding te laten vallen als anderen maar bereid waren om de bouwgronden op het Noordereiland en langs de spoorwegdam over te nemen. Om dit blijk van goede bedoelingen nog wat te accentueren, deponeerde de RHV een eenzijdige verbintenis van die strekking bij notaris Burger. Een reactie bleef niet uit. Een comité bestaande uit A. van Stolk Jzn., W. van Dam HHz., C. de Kuyper CZ., J. Hoos Nzn. en A. van Hoboken Jz. reageerde onmiddellijk en deponeerde een voorstel bij notaris Van Wijngaarden waarin zij zich bereid verklaarde de genoemde gronden voor f 1 miljoen over te nemen. Dat was precies het bedrag waarvoor de RHV de gronden van de gemeente had gekocht. Daarmee ontlokte het comité de RHV een verontwaardigde reactie. Met behulp van een aantal uiterst dubieuze berekeningen trachtte Pincoffs de onredelijkheid van het voorstel aan te tonen. De raad voelde weinig voor nieuwe verwickelingen en nam de zaak voor kennisgeving aan. De groep-Van Stolk moest zich neerleggen bij het verlies van de slag om Feijenoord.<sup>16</sup>



67. L. Pincoffs (1827-1911). Collectie GAR.

Jaren later blikte Marten Mees, commissaris van de RHV, trots maar berouwwol terug op deze gedenkwaardige periode: 'Bijna niets gebeurde er, waarmede wij niet gemoeid waren. Ook Pincoffs was in de meeste zaken met ons werkzaam geweest. Nagenoeg alle intelligente mannen, die iets betekenden, gingen met ons mede. Dat

was drukkend voor hen die daarbuiten stonden, dubbel drukkend, omdat wij, in onzen ijver om het goede te bevorderen, dikwijls nogal sterk gedreven hadden. Men was dus jaloersch niet alleen om onzen voorspoed maar ook om onze invloed. Wij hadden daarbij te weinig eerbied getoond om de minder ontwikkelden, zooals de van Stolken, wij hadden hen meer moeten ontzien en meer moeten tot ons trekken. Ik zelf had niet den tact, om die menschen te sparen, ik liet hen te veel weten dat zij de zaken niet begrepen. Pincoffs was drukkend. Na hem was ik dat het meest.<sup>17</sup>

#### *Voorbeeldige samenwerking*

Om te kunnen beoordelen of de gemeente Rotterdam er goed aan deed om de RHV zo'n dominerende rol op Feijenoord te laten spelen, kijken we naar de gang van zaken bij de aanleg en de exploitatie van havens en handelsterreinen, alsmede de verkoop van bouwgrond. Bij de laatste moest rekening worden gehouden met een complicatie. De overdracht van gemeentegrond aan de RHV zou pas plaats hebben na voltooiing van alle werken. Om het doorverkopen van die gronden (door de RHV aan particuliere afnemers) niettemin mogelijk te maken werd een regeling overeengekomen waarbij de opbrengst van die transacties voorlopig werd verrekend met de gemeente. In 1879 verkocht de RHV de eerste stukken grond. Een door de gemeente benoemde Commissie van arbitrage boog zich over eventuele moeilijkheden.

Teneinde een goede prijs te kunnen maken voor de bouwgrond werd voor het terrein ten noorden van de Noorderhaven, het Noordereiland (Kaart 2,4), een plan ontworpen voor de bebouwing. En hoewel de overeenkomst met de gemeente daar niet in voorzag, nodigde de RHV het stadsbestuur uit om mee te praten over het bouwplan. De aanleg van straten en riolen vormde een gereede aanleiding om de gemeente in een vroeg stadium bij de inrichting van het Noordereiland te betrekken. Daarbij was essentieel hoe het eiland in bouwblokken, straten en pleinen werd verdeeld. Dat kostte nogal wat hoofdbrekens. Niet minder dan veertien plannen passeerden de revue alvorens een definitief voorstel voor het westelijke deel van het Noordereiland aan de gemeenteraad kon worden voorgelegd.<sup>18</sup>

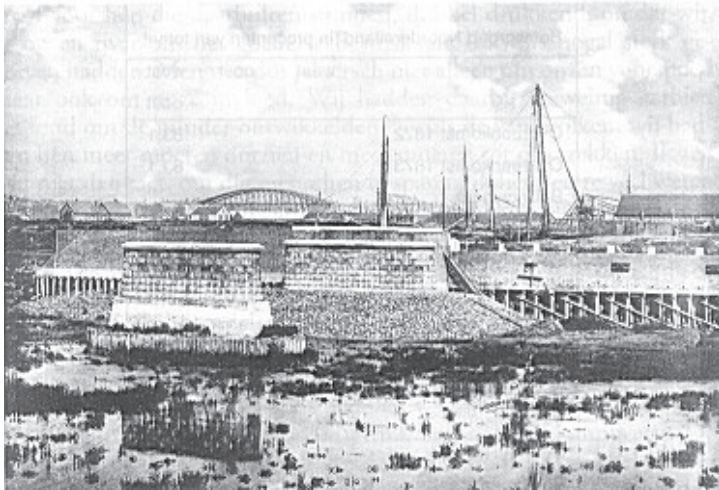
De aanleg van straten en pleinen, het openbare gedeelte, kwam voor rekening van de gemeente en het lag voor de hand dat deze probeerde de kosten die daarmee gemoeid waren zo laag mogelijk te houden. De RHV wilde een zo hoog mogelijke totale opbrengst van de bouwgrond en had er dus eveneens belang bij het openbare gedeelte klein te hou-

Bouwgrond Noordereiland	in procenten van totaal		
	west	oost	west + oost
Overeenkomst 1872			83,1
Overeenkomst 1873			83,1
Bellingwoudt 1			
Bellingwoudt 2			
Bellingwoudt 3			
I (Stieltjes)	79,3		
II (Stieltjes)	83,2		
III (Stieltjes)	77,7		
IV (Stieltjes)	74,7		
V (Stieltjes)	72,6	83,8	77,4
VI (Van Hattem)	74,1	72,3	73,3
VII (De Jongh, A)	67,8	70,1	68,8
VIII (De Jongh, B)	68,0	69,3	68,5
IX (Mees)	69,0		

*De bouwplannen voor het Noordereiland. In procenten is aangegeven welk deel van de oppervlakte, na de aanleg van straten, pleinen en plantsoenen, beschikbaar kwam als bouwgrond. (bron: A.W. Mees aan RHV, 24-11-1879, Verz.1880:1).*

den. Een te krap opgezette publieke ruimte maakte de percelen evenwel minder aantrekkelijk. Zo voorzag de overeenkomst van 1872 in een verdeling van het oppervlak in 83 procent bouwgrond en 17 procent openbaar terrein. In 1878 bleek de RHV-directie van gedachten veranderd en stelde zij het gemeentebestuur voor, slechts 73 procent te bestemmen voor bouwgrond. Zij hoopte daarmee de aantrekkelijkheid, én de prijs van de uit te geven percelen zodanig te verhogen, dat dat per saldo tot een hogere opbrengst leidde.

De nieuwe directeur van Gemeentewerken, G.J. de Jongh, die om een reactie was gevraagd, deed daar nog een schepje groen bovenop door te pleiten voor de aanleg van 'een plein met plantsoen en eene boombeplanting', om te voorkomen dat de straten door gebrek aan verkeer te doods zouden worden. Straten van 15 meter of minder zag hij liefst tot een minimum beperkt: 'men moet de toetreding van licht en lucht in de huizen zooveel mogelijk bevorderen; ons klimaat



68. Aanleg van de Spoorweghavenbrug in 1875. Aan de horizon is de spoorbrug nog juist zichtbaar. Foto J.G. Hameter. Coll. GAR.

is toch al zo donker'. De hoeveelheid bouwgrond nam daardoor nog verder af tot 68 procenten. 'Door den aanleg volgens bovengenoemd plan heeft men m.i. werkelijk bouwterreinen verkregen, geschikt voor woningen voor den eersten stand, terwijl de bouwterreinen 2de, 3de en 4de klasse aangewezen worden door hunne ligging ten opzichte van de bouwterreinen eerste klasse en van de toegangswegen.'<sup>19</sup>

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

Bij de inrichting van het Noordereiland liepen de belangen van gemeente en RHV grotendeels parallel, de samenwerking was goed.

Over de kwaliteit van de aangelegde havens en handelsterreinen hoefde de gemeente al evenmin te klagen, want kosten noch moeite werden gespaard om hypermoderne inrichtingen te construeren.

Enkele maanden na het sluiten van de overeenkomst tussen de RHV en de gemeente Rotterdam waren de besprekingen met belastinginspecteur ToeWater zo ver gevorderd, dat de RHV kon besluiten tot de aanleg van een Entrepothaven ten oosten van en uitlopend in de Binnenhaven (Kaart 2,3). In verband hiermee werd de overeenkomst tussen RHV en gemeente bijgesteld. Tevens werd een aantal andere wijzigingen opgenomen. Op verzoek van het gemeentebestuur bleek de RHV bereid de Binnenhaven met 220 meter te verlengen (Kaart 2,2). Een gedeelte van de bouwgronden langs de spoorbaan werd bij het Handelsterrein getrokken.<sup>21</sup>

De RHV wilde de oostzijde van de Spoorweghaven (Kaart 2,1) graag dienstbaar maken aan de exploitatie van het Handelsterrein, maar de onderneming wilde daarbij gebruik maken van moderne kaden. De steile kaden, die zij in de Binnenhaven en de Entrepothaven bouwde, boden het voordeel dat direct vanuit het schip in een spoorwagon kon worden gelost. Uit zichzelf leek de gemeente niet geneigd voor die duurdere oplossing te kiezen. De RHV bood daarom aan tweederde van het meerbedrag te fourneren (=f 220.000), mits het duurdere plan werd gekozen. De RHV verklaarde zelfs bereid te zijn om de steile kademuur voor eigen rekening en risico te bouwen. Na uitgebreide discussie gaf de raad de voorkeur aan de duurdere versie.<sup>22</sup>

Op 25 maart 1875 stonden de nieuw te bouwen kaden aan de Noorderhaven ter discussie. Opnieuw was de centrale vraag of al dan niet voor de duurdere moderne oplossing moest worden gekozen. Het college van B & W voelde niets voor de dure variant, met uitzondering van burgemeester Joost van Vollenhoven: '...de vraag die alles beheerscht is m.i. waarom hebben wij bij de ontwerpen voor de uitbreiding op Feijenoord niet dadelijk de nieuwere kaaimuren aangenomen? En dan moeten wij daarop het beschamend antwoord geven: omdat wij er niet aan gedacht hebben! Ik ben de eerste om schuld te bekennen.' De aandrang die Van Vollenhoven uitoefende, was niet voldoende om de raad tot hogere uitgaven te bewegen. Enige dagen tevoren had de kaaimuur van de Entrepothaven het begeven en was onder de aanhoudende druk van de spoorwegdijk vooruitgeschoven. Het vertrouwen in steile kaden had door die ervaring een gevoelige deuk opgelopen. Na uitvoerige discussies besloot de raad om voor de Noorderhaven het goedkopere plan te kiezen.<sup>23</sup>

Door de grondverschuivingen werden de werkzaamheden weliswaar bemoeilijkt, maar er bestond geen onduidelijkheid over de vraag wie opdraaide voor de schade; zo ook bij het incident met pijler vier van de gemeentebrug over de Maas. Toen die in 1875 scheef zakte, bestond



69. Ter gelegenheid van het bezoek van Koning Willem III op 21 mei 1874 aan Rotterdam werd de Noorderhaven omgedoopt in Koningshaven. Foto F. von Pöppinghausen 1891. Coll. GAR.

aanvankelijk enige zorg over de vraag wie daarvoor verantwoordelijk was. Van der Tak was ongerust, dat door de afwezigheid van de aannemer 'het wel kon zijn dat de heer Wittop Koning bevelen zou kunnen hebben gegeven, die tot het ongeval zouden hebben geleid.' Wittop Koning, die van gemeentewege belast was met het toezicht op de werkzaamheden, gaf echter te kennen dat de leiding van het werk op dat moment bij onderbaas Van Zijl berustte en dat hij deze weliswaar enkele suggesties had gedaan, maar dat daarbij steeds duidelijk was gebleven dat de aannemer verantwoordelijk was voor de oplossing. Die zegde toe alles in het werk te stellen om de 1.257.894 kilo wegende pijler weer overeind te krijgen. Twee maanden later leek de aannemer minder zeker van zijn zaak. Hij vroeg de wethouder voor Gemeentewerken of Rotterdam, als succes uitbleef, eventueel wilde omzien naar andere plannen. Maar het stadsbestuur ging daar niet op in. Wittop Koning schoot te hulp. Op basis van zijn aanwijzingen wist de aannemer de pijler uiteindelijk, een jaar na het ongeval, weer



70. Op 24 oktober 1878 werd de gemeentebrug over de Maas zonder veel plichtplegingen opengesteld voor het verkeer. De brug werd Willemsbrug genoemd, naar Koning Willem III die op 21 mei 1874 Rotterdam bezocht en de werkzaamheden bezichtigde. Foto J.G. Hameter circa 1880. Coll. GAR.

overeind te zetten. Voor die prestatie werd Wittop Koning in Parijs bekroond.<sup>24</sup>

De aannemer van de kadewerken in de Noorderhaven en de grondwerken op het Noordereiland zag zich gedwongen zijn werkzaamheden in 1877 te staken. 'De reden daarvan moet waarschijnlijk gezocht worden in den staat zijner geldmiddelen, die hem vermoedelijk er toe zal brengen om zich eerstdaags te doen failliet verklaren', lichtte de commissie Plaatselijke Werken B & W in. De aanleg van de werken op Zuid verliep dus allesbehalve probleemloos, maar de samenwerking tussen rijk, gemeente en RHV was over het algemeen voorbeeldig. De RHV betoonde zich zelfs zeer coöperatief en flexibel. Problemen met de RHV zouden zich pas na de voltooiing van de werkzaamheden voordoen. Op 24 oktober 1878 begaf een feestelijke optocht van rijk en gemeente zich van de raadszaal over de Maasbrug en de Noorderhavenbrug naar Feijenoord. De raad vierde het feit dat de gemeente Rotterdam haar deel van het contract op tijd had voltooid.<sup>25</sup>

#### *Puin ruimen na Pincoffs*

Op 14 mei 1879 nam RHV-directeur Pincoffs geheel onverwacht de benen. Bevreesd dat de administratieve malversaties die hij pleegde

met zijn Afrikaansche Handelsvereniging (AHV) aan het licht zouden komen en overtuigd dat hij voor steun niet langer bij zijn collega's hoefde aan te kloppen, vluchtte hij naar het buitenland. Voor Pincoffs viel het doek; 'zijn' Rotterdamsche Handelsvereniging moest maar zien uit de problemen te geraken.<sup>26</sup>

De voorzitter van de Kamer van Koophandel, M.M. de Monchy en de koffiehendelaar L.W. Schöffler, beiden mannen van naam, vormden de nieuwe directie van de RHV. Zij moesten voorkomen, dat de potentieel winstgevendende Rotterdamsche Handelsvereniging in de malaise rond de Afrikaansche Handelsvereniging werd meegesleurd en voortijdig het loodje zou leggen. Zonder de voltooiing van de werken op Feijenoord had de RHV evenwel geen schijn van kans. Enkele weken na het debacle wendde de nieuw benoemde RHV-directie zich daarom tot B & W met de vraag of de gemeente de onderneming financieel tegemoet wilde komen en of zij bereid was het waarborgkapitaal, dat de RHV bij aanvang van de werkzaamheden had gestort, terug te geven. De kans dat anderen geld zouden stoppen in de in opspraak geraakte Handelsvereniging leek klein. Hulp van gemeentewege was meer dan welkom. De nieuwe directie betoogde dat de gemeente weinig risico liep met de teruggaaf van het waarborgkapitaal, geschat op ruim f 400.000. Een hypotheek op de gronden op Feijenoord bood immers voldoende waarborg. Het wederzijds vertrouwen, dat tijdens de aanleg van de werken op Feijenoord kon bloeien, was door de vlucht van Pincoffs danig op de proef gesteld. Toch hielp de gemeente de RHV om de klap te boven te komen. Zonder extra waarborgen wilde het college niet op de voorstellen van de RHV-directie ingaan. De gemeente kon zich evenwel vinden in het voorstel om het waarborgkapitaal te ruilen tegen obligaties in een door de RHV te sluiten lening van f 9 miljoen.<sup>27</sup>

Het raadslid Muller was door de commissarissen van de Afrikaansche Handelsvereniging, één van Pincoffs' andere ondernemingen, aangetrokken om, zoals men dat omschreef, 'dien onreinen poel' te reinigen. Muller wierp zich op als een van de grote pleitbezorgers van steun aan de RHV: '...indien geen hulp wordt verleend, dan zal die Vereeniging vallen, dan zal onze arme stad door nog heel veel worden geteisterd, dan zullen de gronden, waarop zij hypotheek heeft, niet in waarde stijgen maar veeleer dalen, want dan zullen de handelsterreinen niet in exploitatie kunnen gebracht worden.' Hij legde zijn mederaadsleden de vraag voor: 'En moeten wij, moet nu de gemeenteraad medewerken om anderen te doen azen op het lijk, dat dan zal ontstaan?' De raad reageerde positief op het verzoek van de RHV, maar verbond

daaraan de voorwaarde dat de onderneming een gemeentecommissaris aanstelde. Wethouder Hoffmann werd als zodanig benoemd.<sup>28</sup>

De RHV onderhandelde met een 'hoog en krachtig gesitueerde' instelling te Amsterdam - de Nederlandsche Handel-Maatschappij - over een lening van f 1 miljoen. Toen de Nederlandsche Handel-Maatschappij aan die lening de voorwaarde verbond dat de overige crediteuren twee jaar lang zouden afzien van hun recht van executie bleek de gemeenteraad opnieuw bereid om daaraan mee te werken. Rotterdam was min of meer gedwongen om de RHV te hulp te komen omdat de sterk groeiende behoefte aan havencapaciteit een voltooiing van de werken noodzakelijk maakte.<sup>29</sup>

De jonge onderneming werd niet alleen geplaagd door de gevolgen van de plotselinge vlucht van haar initiator, maar ook en vooral door de aanloopmoeilijkheden die zij had bij de exploitatie van haar Handelsinrichtingen. De RHV voorzag Rotterdam weliswaar van nieuwe, hypermoderne havens, maar van die havens werd bijzonder weinig gebruik gemaakt. De belangrijkste reden daarvoor was, dat de schippers voor een verblijf in een RHV-haven zowel havengeld aan de gemeente als liggeld aan de RHV verschuldigd waren. De havenmeester zag hierin de verklaring, 'dat belanghebbenden bij de lading evenmin den gezagvoerder genegen zijn, die extra kosten te maken, en derhalve bij volstrekt gebrek aan ligplaats eenvoudig afwachten tot dezelve gegeven kan worden en niet te bewegen zijn in de havens der Rotterdamsche Handelsvereniging plaats te nemen niet tegenstaande daar alle geriefelijkheden zijn en ruimte in overvloed is.' Hij zag grote problemen voor de toekomst. Als de Waterweg eenmaal verbeterd was, zou de toestand onhoudbaar worden.<sup>30</sup>

De toegenomen drukte op de rivier had de behoefte aan laad- en losplaatsen sterk doen toenemen. Het ontbrak Rotterdam opnieuw aan voldoende ruimte voor de winterberging van schepen en in noodgevallen verwees de havenmeester de schepen daarom naar de Spoorweghaven. Ook van de Binnenhaven werd regelmatig gebruik gemaakt als elders geen berging meer beschikbaar was (Kaart 2,2). In 1881 liet de RHV echter weten, dat met onmiddellijke ingang slechts dan een vergunning voor een ligplaats zou worden verleend als een retributie betaald werd die gelijk was aan de helft van het gemeentelijke havengeld.<sup>31</sup>

Daarmee ontlokte de RHV het gemeentebestuur een verontwaardigde reactie. Het besluit had een onaangename indruk gemaakt vooral doordat het al werd uitgevoerd nog voor de havenmeester kon worden

verwittigd. De RHV bleek bereid om de gemeente nog enige weken uitstel te geven, maar bleef erbij, dat van de geboden mogelijkheid 'wanneer dan ook al geen misbruik, toch zeker een te ruim gebruik gemaakt' was.<sup>32</sup>

De gemeente reageerde snel en adequaat door de vergunning van de RHV voor het gebruik van steigers in de Noorderhaven in te trekken (Kaart 2,8). De gemeente kreeg op die manier de beschikking over extra ligplaatsen én de RHV werd razendsnel op andere gedachten gebracht. De RHV had de steigers nodig en schreef poeslief: 'Mocht daardoor aan de behoefte aan ligplaatsen voor schepen niet geheel kunnen worden voldaan, dan kunnen wij tot ons genoegen op bevredigende wijze daarin tegemoet komen doordat op ons voorstel commissarissen onzer vereeniging ons hebben gemachtigd ... de bestaande vergunning om schepen op de bekende voorwaarden kosteloos in de Binnenhaven toe te laten, tot wederopzegging toe in kracht te laten, heettegen wij de eer hebben u hierbij medetedeelen.'<sup>33</sup>

De gemeente kreeg haar zin, maar de sfeer was flink vertroebeld. De wrijvingen bleven niet beperkt tot perikelen rond de Binnenhaven. Ook de Spoorweghaven speelde een rol in de verdere verslechtering van de atmosfeer. De RHV voorzag de oostzijde van de Spoorweghaven van moderne kademuren en exploiteerde deze haven vanaf het aangrenzende Handelsterrein (Kaart 2,1). Over de exploitatie van de haven maakte de RHV afspraken met de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen, die de westelijke kade van de Spoorweghaven onder haar hoede had. De Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen was, anders dan de naam doet vermoeden, een particuliere onderneming, die de door de Staat aangelegde spoorwegen exploiteerde. Al snel maakten beide particuliere ondernemingen de dienst uit in 'hun' haven, tot groot ongenoegen van het gemeentebestuur.

Minister van Waterstaat Tak van Poortvliet verleende 'krachtige tusschenkomst' en maakte van de Spoorweghaven een rijkshaven, onder toezicht van gemeentelijke ambtenaren, die er als rijkshavenmeester dienst deden. Daarmee waren de problemen echter niet de wereld uit. De gemeente kon voortaan wel schepen naar de Spoorweghaven sturen, maar zonder toestemming van de RHV mochten deze niet laden of lossen op de oostelijke kade. Op die kade lag immers het Handelsterrein en daar had alleen de RHV recht van spreken. Ankeren in de haven en lossen overboord zou een oplossing zijn, ware het niet dat het rijksreglement voor de Spoorweghaven het uitwerpen van ankers verbood.<sup>34</sup>

Toen de Spoorweghaven rijkshaven werd had dat nog een andere consequentie. De Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen was contractueel verplicht de westelijke kademuur in de Spoorweghaven te onderhouden. Maar in het contract was ook bedongen dat die verplichting verviel als de minister er 'rijkskaaigeld' zou heffen. De minister wilde voorkomen dat het onderhoud, 'dat tot belangrijke uitgaven aanleiding kan geven', voor zijn rekening kwam en hij overwoog daarom af te zien van de heffing van kadegeld. Hij speelde met het plan om het reglement op de Spoorweghaven in die zin te wijzigen. De gemeente voelde er evenwel niets voor om te worden opgescheept met een vrijplaats en zocht naar wegen om dit te vermijden.<sup>35</sup>

De mogelijkheid om havens door particulieren te laten exploiteren, kon voortaan rekenen op enige scepsis. De toenemende waardering voor en de uiteindelijke terugkeer tot de van oudsher stedelijke exploitatie hangt daarmee samen.

#### *Schikking met de RHV*

Medio 1880, kort voor zijn pensionering, schreef burgemeester Van Vollenhoven twee nota's waarin hij inging op het nijpende gebrek aan ligplaatsen. Op diens verzoek had de havenmeester zijn gedachten laten gaan over de problematiek en een aantal voorstellen geformuleerd die de eerste nood konden lenigen. Hij stelde voor de Noorderhaven, de Veerhaven en de Westerhaven alsmede het water voor de Willemskade uit te diepen, opdat diep stekende schepen daar een ligplaats konden vinden. Ook beval hij de ophoging van de kademuren aan de Boompjes aan. Van Vollenhoven drong er in zijn nota's op aan om tot een schikking te komen met de RHV, zodat de havenmeester ook schepen kon verwijzen naar de Binnenhaven en de Spoorweghaven-oostzijde.<sup>36</sup>

Naar aanleiding van de nota's van de burgemeester en de voorstellen van de havenmeester werd de hulp van de commissie voor Plaatselijke Werken ingeroepen. B & W vroeg haar oordeel over de mogelijkheid om ten westen van de Noorderhaven, vóór Charlois (Kaart 2,9), hetzij door het leggen van een strekdam, hetzij door het maken van uitgebouwde steigers, extra ligplaatsen te creëren. Het verzoek belandde op de tekentafel van de nieuwe directeur van Gemeentewerken, De Jongh, en resulteerde in een uitgewerkt plan voor een groot dok van dertig hectare waarin de aanleg van een strekdam als eerste stap was gedacht. Een maand later lag er al een verzoek om goedkeuring bij de minister. Begin 1882 opperde De Jongh het idee om daadwerkelijk met de aanleg te beginnen, de verbetering van de kade aan de

Boompjes voorlopig uit te stellen en de aandacht op de werken op de Linker Maasoever te richten: de aanleg van een strekdam met steigers en twaalf boeien.<sup>37</sup>

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

De financiële positie van de RHV was precair en dat bleef zo, ook na de teruggave van het waarborgkapitaal en het verstrekken van een lening door de Nederlandsche Handel-Maatschappij. In 1880 vroeg de actieve RHV-directie de gemeente Rotterdam om garant te staan voor een 4,5 procent lening van f 6,5 miljoen, haar te verstrekken via de gemeente Rotterdam door een consortium onder leiding van de Banque Centrale Anversoise. De RHV-directie waarschuwde het stadsbestuur voor het gevaar dat de inrichtingen op Feijenoord mogelijk in vreemde handen zouden kunnen overgaan als de RHV niet aan haar verplichtingen kon voldoen. Het gemeentebestuur meende ondanks die dreiging niet op het verzoek in te moeten gaan. 'Wij zouden het zeker niet verkieslijk achten, indien een Rotterdamsche zaak waarin de gemeente zelf zoo zeer is betrokken, door vreemde handen zoude worden geëxploiteerd, maar wanneer nu dit het groote, ja het eenige bezwaar is - andere bezwaren worden niet genoemd - dan vragen wij, of de opheffing van dit bezwaar den prijs waard is die daarvoor gesteld wordt.' De voortdurende moeilijkheden bij de werkzaamheden aan de Nieuwe Waterweg maakten de vooruitzichten van de RHV bepaald niet rooskleurig. En of de onderneming de rente en aflossing van een lening in de toekomst zou kunnen betalen, was dan ook uiterst dubieus.<sup>38</sup>

In de raad sprong raadslid Muller opnieuw in de bres voor de noodlijdende onderneming: 'Ware men bij de gemeente om hulp gekomen voor de Afrikaansche Handelsvereniging, men had kunnen vragen of men was krank van zinnen, maar de belangen van de RHV zijn dermate ingeweven met die van Rotterdam dat hulp dient te worden verleend.' Muller meende, dat Rotterdam 'in haar welbegrepen belang' moest zorgen het Handelsterrein weer in bezit te krijgen. Hij herhaalde het argument dat de RHV mogelijk in andere handen zou overgaan,

en dat de gemeente zich daar later zeker over zou beklagen. Muller stemde overigens, met de meerderheid van de raad, tegen steun aan de RHV. Het RHV-voorstel bood te weinig garantie dat de onderneming in Rotterdamse handen zou blijven. De raad onderschreef evenwel de noodzaak om te blijven praten. Alleen wethouder Hoffmann, destijds hardnekkig tegenstander van het contract met de RHV, nu gemeentecommissaris bij de RHV, stemde voor de lening.<sup>39</sup>

Muller gaf in zijn rede ook een heldere visie op de belangen van de bezitters van pakhuizen: 'Voor een deel heeft men hier nog te doen met de vrees, dat de exploitatie ginds schade zal doen aan de belangen van velen hier. Ik merkte daarom dezer dagen aan een ernstig opposant op, dat het wel mogelijk is dat de Rotterdamsche Handelsvereniging verdwijnt, maar dat het Handelsterrein zal blijven, en dat, hoe goedkooper eene nieuwe Maatschappij dat verkrijgt, hoe goedkooper men het zal kunnen exploiteren en hoe scherper dus de concurrentie zal zijn tegen de pakhuisbelangen hier.'<sup>40</sup>

Het gemeentebestuur was sceptisch, de andere schuldeisers van de RHV waren evenmin erg optimistisch over de economische vooruitzichten van de Handelsvereniging. Een poging van de directie om de vorderingen om te zetten in prioriteitsaandelen mislukte. Wel bleek een aantal crediteuren bereid 25 procent van hun vordering te laten vallen als de rest contant werd uitbetaald. De RHV-directie overwoog de mogelijkheid om de Handelsinrichtingen aan de gemeente te verkopen en de exploitatie als huurder van het complex voort te zetten. Op die manier vergen de aandeelhouders mogelijk nog wat van hun geïnvesteerde vermogen terug. De gemeente weigerde op dat voorstel in te gaan.<sup>41</sup>

In 1882 bood de RHV de Handelsinrichtingen voor f 4,5 miljoen te koop aan de gemeente. Het tegenbod was één miljoen lager, reden voor Muller en zeven andere raadsleden om de burgemeester uit te nodigen een vergadering van de raad te beleggen waarin de aankoop zou worden besproken. Muller, Roest, Van der Hoeven en Hudig formuleerden voor die gelegenheid een compromisvoorstel van f 4 miljoen. De behoefte aan los- en laadplaatsen was inmiddels zo groot geworden, dat de lege RHV-havens een doorn in het oog van het stadsbestuur waren geworden. De aankoop van die havens, of beter gezegd het teniet doen van de erfpacht op die terreinen, bood de mogelijkheid die havens net zo te exploiteren als alle andere gemeentelijke los- en laadplaatsen. Rotterdam kon de hoge uitgaven gemoed met de aanleg van alternatieve los- en laadplaatsen daardoor nog enige tijd uitstellen en dat was een groot voordeel. De raad stemde daarom



71. De Koningshavenbrug gezien vanuit het zuiden omstreeks 1900. Coll. GAR.

in met de aankoop van de Handelsinrichtingen. De RHV legde zich eveneens neer bij het compromis van f 4 miljoen en stemde toe in de opheffing van het erfpachtcontract. De RHV had ongeveer 12 miljoen geïnvesteerd in de Handelsinrichtingen. Om de RHV te kunnen betalen, sloot de gemeente een lening met de Rotterdamsche Bank, één van de partners in de combinatie van weleer.<sup>42</sup>

Nadat de RHV 48,5 procent van haar schulden had voldaan, werden de resterende baten - voornamelijk bouwgrond - en niet liquide vorderingen, alsmede de verplichting om later nog 2,5 procent van de RHV-schulden te voldoen, ingebracht in een nieuwe door de RHV opgerichte onderneming: de 'Maatschappij tot verkoop en bebouwing van gronden op Feijenoord'. Deze had het doel de gronden te gelden te maken.<sup>43</sup>

Daarmee keerde de RHV op haar schreden terug. Destijds raakte de combinatie geïnteresseerd in de aan- en verkoop van gronden op Feijenoord, maar in de loop van de onderhandelingen hadden de betrokkenen zich laten verleiden tot een veel verder reikende commerciële exploitatie van de havens. De verwachtingen waren hoog gespannen, maar toen de exploitatie werd aangevangen, bleek al

snel dat de onderneming met minder genoeg moest nemen. Het avontuur eindigde zoals het begonnen was, met een redelijk veilige maatschappij voor grondtransacties. De gemeente nam de Handelsinrichtingen over. De korte periode van particuliere havenexploitatie was voorbij.

#### *De Gemeentelijke Handelsinrichtingen op Feijenoord*

De overname van de Handelsinrichtingen op 1 juli 1882 dwong het stadsbestuur zich te beraden over de gewenste exploitatievorm. Amper één maand voor de geplande overdracht benoemde de raad een commissie van zes raadsleden met de opdracht de raad hierover van advies te dienen. De Kamer van Koophandel toonde zich ook hier weer actief. Nog voor de commissie van zes haar advies klaar had, lag er al een schrijven van de Kamer van Koophandel ter tafel. De Kamer had twee zittingen aan het onderwerp gewijd en een commissie benoemd, die een advies aan B & W voorbereidde. Met drie commissarissen en een directeur was de RHV zeer goed vertegenwoordigd in de commissie. Onder RHV-beheer waren op een vrij breed terrein activiteiten ontwikkeld, de verhuur van pakhuizen, het lossen en laden van schepen, de opslag en verwerking van goederen. Voor de meerderheid van de Kamercommissie, als gezegd hoofdzakelijk RHV-belanghebbenden, was het ondenkbaar dat de RHV-activiteiten zouden worden voortgezet door een ambtenaar, 'aan instructiën, tarieven en voorschriften gebonden'. De commissie meende dat het aantrekken van een pachter of concessionaris de aangewezen weg was, maar Kamer voorzitter De Monchy stak daar een stokje voor. Hij vond dat de gemeente zich moest beperken tot 'het verhuren van vaste ligplaatsen, van bergplaatsen, en van plaatsruimte en het leveren van het gebruik der kranen. Een en ander kan zeker zonder bezwaar in eigen beheer worden verricht.' Verpachting of concessie 'en bloc' wees hij af. Zijn advies werd naar de gemeente gezonden.<sup>44</sup>

De commissie van zes raadsleden legde haar advies twee weken later over. Zij had zich gebogen over de principiële vraag 'of het geraden kan zijn om het beheer over de havens en kaden ... andermaal uit handen te geven, en dat op te dragen aan eene particuliere maatschappij?' Die vraag werd met een nadrukkelijk nee beantwoord. 'Naar hare mening moet, bij de groote behoefte aan ligplaatsen voor schepen, die in deze gemeente bestaat, het Bestuur der gemeente heer en meester over die havens blijven en zou het voorname doel, dat het voor de gemeente gewenscht maakte de handelsinrichtingen voor zich te verwerven, gemist worden, indien de beschikking over de havens, onder welke

bepaling dan ook, ooit weder gegeven werd aan een derde. De onder-  
vinding heeft daarvan voldoende al het ongerief en al de nadeelen  
doen kennen.' De commissie stelde voor de havens op Feijenoord op  
dezelfde wijze te exploiteren als die op de rechter Maasoever en achtte  
die wijze van exploiteren het wenselijkst die het minst zou prejudi-  
ciëren. Verkoop van terreinen was daarom uitgesloten, verhuur en bloc  
eveneens.<sup>45</sup>

De raadscommissie achtte het evenmin raadzaam dat de gemeente op  
particulier terrein zou treden. 'Werd van gemeentewege de gelegenheid  
tot het behandelen der goederen gegeven, dan zou zij optreden als  
concurrent van cargadoors, expediteurs enz. en dezelfde reden tot  
impopulariteit ontstaan, die de Rotterdamsche Handels-Vereeniging  
heeft belemmerd, omdat van vele zijden in haar werd gezien, niet een  
neutraal ligchaam, maar eene mededingster.' Een te brede taakopvat-  
ting had bovendien het nadeel dat het nieuw aan te stellen personeel  
moeilijk was te ontslaan en aanspraak op wachtgeld zou doen gelden.  
Slechte ervaringen, recent opgedaan bij de opheffing van de Waag,  
sterkten haar in die gedachte. De commissie wilde een deel van de  
loodsen bestemmen voor tijdelijke verhuur en de overige loodsen voor  
langere tijd verhuren. De kranen en andere los- en laadwerktuigen  
dienden van gemeentewege te worden verstrekt.

Zowel het contract met het Entrepot als dat met de Maatschappij  
tot Exploitatie van Staatspoorwegen moesten worden gewijzigd.  
De directie van het entrepot had al laten weten dat de inkomsten  
niet in overeenstemming waren met de huur die het moest betalen;  
een wijziging van het contract was daarom noodzakelijk. De relatie  
met de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen was om  
andere redenen aan wijziging toe. Het vervoer over het Handelsterrein  
geschiedde volgens het contract voor gemeenschappelijke rekening en  
risico van de Exploitatiemaatschappij en de RHV. De gemeente ervoer  
die band als te knellend.<sup>46</sup>

Op advies van de commissie van zes werd op 10 augustus 1882 een  
permanente Commissie voor de Handelsinrichtingen op Feijenoord  
ingesteld. Een aantal leden van de raad maakte er bij die gelegenheid  
bezwaar tegen, dat het een commissie van bijstand aan B & W zou  
worden en niet, zoals zij voorstonden, een zelfstandige commissie van  
beheer. Volgens B & W was dat ongebruikelijk en gezien de beperkin-  
gen die de Gemeentewet op dat punt stelde ook uitgesloten. De raad  
legde zich hierbij neer en benoemde de nieuwe commissie.<sup>47</sup>

Toen het college van B & W de exploitatie van de Handels-  
inrichtingen wilde regelen, kreeg het van enkele leden uit de raad



72. De Binnenhaven en de Entrepothaven in 1891.  
Foto F. von Poppinghausen. Coll. GAR.

het verwijt daarin te angstvallig te zijn. 'Door een meer actief beheer  
behoort er te worden getracht, de opbrengst in verhouding te brengen  
tot de kapitalen die voor de inrichting zijn besteed.' De aanneming  
van een motie dwong B & W zelfs het voorstel te heroverwegen en er  
opnieuw het advies van de Kamer van Koophandel over in te winnen.  
Toen het college na ingewonnen advies toch bij het oorspronkelijke  
standpunt bleef, vond het de nieuwe raadscommissie voor de Handels-  
inrichtingen tegenover zich, die van mening was dat de gemeente ook  
op langere termijn pakhuisruimte ter beschikking van de gebruikers  
moest kunnen stellen. De meerderheid van de raad gaf uiteindelijk  
toch de voorkeur aan een terughoudender beleid, in de overtuiging  
dat de opslag voor langere termijn bij de particuliere vemen thuis  
hoorde.<sup>48</sup>

Ook de benoeming van de nieuwe directeur voor de Handels-  
inrichtingen, L.J. Hudig, werd aangegepen om te benadrukken dat  
het beheer van de Gemeentelijke Handelsinrichtingen meer het karak-  
ter van een private onderneming moest krijgen. Raadslid Schalkwijk  
wilde de te benoemen functionaris naast zijn salaris zelfs een tan-  
tième in de huurpenningen toekennen, maar burgemeester Vening

Meinesz meende dat dat niet juist was nu het ‘mercantiele’ karakter uit de exploitatie was verdwenen. Op 30 november 1882 werd de beheerder van de voormalige RHV-Handelsinrichtingen benoemd tot directeur van de Gemeentelijke Handelsinrichtingen. RHV-president De Monchy werd bedankt voor zijn tijdelijke zaakwaarneming. De gemeentelijke exploitatie van de Handelsinrichtingen op Feijenoord was een feit.<sup>49</sup>

#### AFKORTINGEN ARCHIVALIA EN LITERATUUR

De afkortingen, de archivalia en de literatuur zijn opgenomen aan het slot van het voorgaande artikel op blz. 356-360.

#### NOTEN

1. Mijmeringen Marten Mees 8-7-1879, Archief Stichting Familie Mees, Invnr. 617.
2. Rott. Bank en Commanditaire Bankvereniging-B & W 13-5-1871, Ink.1871:2091.
3. Rose, Van der Tak en Stieltjes-B & W 28-7-1871, Ink.1871:3679.
4. De Rotterdamsche Bank, De Commanditaire Bankvereniging en M. Mees-B & W 4-4-1872, *Verz. Uitbreiding-deel 2*. CiePW-B & W 4-5-1872, *Ibidem*. B & W-M. Mees c.s. uitmakende de combinatie tot exploitatie van Feijenoord 11-6-1872, Uitg.1872:733. Notulen B & W 1-11-1872 (zie ook bijlagen 1a en 1b achterin het stuk), Nieuw Stadsarchief, Invnr. 1069.
5. De Rotterdamsche Bank, De Commanditaire Bankvereniging en M. Mees-B & W 4-4-1872, Ink.1872:1473. *Handelingen* 28-12-1872, 146 art. 2.6.
6. CiePW-B & W 29-12-1871, Ink.1871:5614. ‘Memorie over de daarstelling van een afgesloten losplaats voor stoomschepen onder Feijenoord’ 13-6-1871, In: ‘Ontwerp overeenkomst met de Rotterdamsche Handelsvereniging’, *Verz. Uitbreiding-deel 2*. ‘Memorie aangaande de inrigting van los- en ladingplaatsen enz. op Feijenoord’ 20-11-1871, *Ibidem*.
7. RHV opgericht 17-9-1872, KB 6-10-1872, *Staatscourant* 1872 nr. 242. Statuten en oprichtingsprospectus RHV, GAR, Bedrijfsarchief Mees, Invnr. 640. De RHV was onder meer actief bij de havenaanleg in Vlissingen en de ontginning van steenkool in Bochholtz en Kerkrade: Ink.1873:3874.
8. Notulen B & W 1-11-1872, Nieuw Stadsarchief, Invnr. 1069.
9. *Ibidem*. Notulen besloten vergadering van de Raad 12-2-1873. *Handelingen* 7-4-1873. Jonckers Nieboer, *Geschiedenis Nederlandsche Spoorwegen*, 120 (o.a. over concessieaanvraag firma Raphaël & Sons te Londen. Pincoffs was gehuwd met Esther Raphaël). Gemeenteraad Rotterdam-Minister van Binnenlandsche Zaken 2-4-1873, In: *Handelingen* 7-4-1873. *Ibidem* 22-4-1875, 42. *Ibidem* 29-4-1875, 48. Na regeling van de kwestie Hoek van Holland trad Pincoffs als raadslid af, *Ibidem* 7-4-1873, 46.
10. *Handelingen* 5-12-1872.
11. *Handelingen* 11-12-1872, 116-120.
12. Een voorschot in de vorm van een 5 procentslening van f 1 miljoen in het vierde en vijfde bouwjaar. Een tijdelijke ‘overlading’ van de gemeentekas dwong de Gemeente aan te dringen op uitstel van betaling. *Handelingen* 17-10-1878, 127-133. *Ibidem* 27-12-1872, 138.
13. Bijeenkomst Burgerpligt 23-12-1872. Adres aan de Raad van 457 ingezetenen (niet met RHV in zee gaan), resp. 152 ingezetenen (wel met RHV in zee gaan), *Handelingen* 27-12-1872, 127.
14. *Rotterdamsche Courant* 22-12-1872.
15. *Handelingen* 27-12-1872, 138 (Hoyneck van Papendrecht). *Ibidem* 28-12-1872, 145 (Hoyneck van Papendrecht). Directie RHV-B & W 2-1-1873, *Ibidem* 2-1-1873. *Ibidem* 28-12-1872, 145. B & W-GS 4-1-1872, Uitg.1873:23. GS-B & W 31-12-1872, Rb.1873:7. GS-B & W 6-1-1873, Ink.1873:82.
16. RHV-B & W 2-1-1873, Rb.1873:6. *Handelingen* 16-1-1873. *Ibidem* 23-1-1873.
17. ‘Over Pincoffs’, Mijmeringen van M. Mees 20-12-1879, GAR, Archief Stichting familie Mees, Invnr. 617.
18. *Handelingen* 10-4-1874. B & W-Raad 28-1-1880, *Verz.*1880:1.
19. De Jongh-B & W 16-10-1879, *Verz.*1880:1.
20. A.W. Mees-RHV 24-11-1879, *Verz.*1880:1. *Handelingen* 5-2-1880, 17-23. *Ibidem* 4-3-1880, 30-33.
21. *Handelingen* 25-9-1873, 104-106. B & W-Raad 11-9-1873, Rb.1873:594.
22. *Handelingen* 20-8-1874, 64-65. *Ibidem* 27-8-1874, 72-75.
23. B & W-Raad 4-3-1875, Rb.1875:123. *Handelingen* 25-3-1875, 31-33. *Ibidem* 8-4-1875, 35-38. B & W-Raad 24-8-1876, Rb.1876:439a-p.
24. Stieltjes en Mees, *Werken Rotterdamsche Handelsvereniging*. CiePW-B & W 2-6-1875, Ink.1875:2338. In bijlage: Van der Tak-CiePW 1-6-1875. Zie ook Ink.1875:5556. Notulen der besloten vergaderingen van de Raad 28-07-1875, 26. *Handelingen* 24-10-1878, 135. *Verslag van den toestand der gemeente* 1876, 90-91.
25. CiePW-B & W 11-4-1877, Ink.1877:1759. Faillissement 9-5-1877. *Handelingen* 24-10-1878. CiePW-B & W 3-10-1878, Ink.1878:4539.
26. *Weekblad van het Regt* 12-1 en 13-1-1880, GAR, Handschriften 3272. Oosterwijk, *Vlucht na victorie*. Pincoffs, ‘Lodewijk Pincoffs’, *Rotterdamsch Jaarboekje* 1927.

27. RHV-B & W 18-6-1879, Ink.1879:2847. *Handelingen* 15-5-1879, 65-66 (Van Gennep). *Ibidem* 14-6-1879. RHV-B & W 5-6-1879, Ink.1879:2644. Commissie voor de Plaatselijke Finantiën-B & W 11-6-1879, *Verz.*1879:28. RHV-B & W 9-6-1879, *Verz.*1879:28. B & W-Raad 11-6-1879, Rb.1879:313.
28. *Handelingen* 14-6-1879, 81 (Muller). *Ibidem* 17-7-1879. Wijtvliet, 'Nederlandse Handel-Maatschappij'.
29. RHV-B & W 9-6-1879, *Verz.*1879:28. RHV-B & W 13-6-1879, Rb.1879:321. RHV-B & W 14-6-1879, Rb.1879:320.
30. *Handelingen* 31-7-1879, 111. Havenmeester-Burgemeester 14-8-1880, Ink.1880:4272. Voor de eveneens tegenvallende resultaten van het Vrij Entrepot RHV-B & W 9-12-1880, Rb.1880:730. Mees, *Man van de daad*, 263-264.
31. Havenmeester-B & W 13-2-1879, Ink.1879:692. RHV-B & W 26-4-1881, Ink.1881:2241.
32. B & W-RHV 27-4-1881, Uitg.1881:562. RHV-B & W 28-4-1881, Ink.1881:2297.
33. RHV-B & W 17-5-1881, Ink.1881:2647. Verslag bespreking RHV en Maatschappij Expl. 30-10-1878 (over concurrentie), GAR, Handschriften 3266, map diverse aantekeningen.
34. *Handelingen* 30-12-1880, 226 (Hoffmann). B & W-Minister van Waterstaat Handel en Nijverheid 2-5-1881, Uitg.1881:0591. De Jongh en Scholten-CiePW 3-5-1881, Ink.1881:2411. Reglement voor de Spoorweghaven (8-12-1878), *Staatsblad* 1878, nr. 176.
35. Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid-B & W 17-1-1882, Ink.1882:286. Voorts Uitg.1882:152, Uitg.1882:298, Ink.1882:636 en Ink.1882:1125.
36. Burgemeester-B & W juli 1880, Ink.1880:3162. Burgemeester-B & W 17-9-1880, Ink.1880:4272.
37. CiePW-B & W 2-5-1881, Uitg.1881:589. De Jongh-CiePW 17-5-1881, Ink.1881:2992. B & W-Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid 11-7-1881, Uitg.1881:1044. CiePW-B & W 17-2-1882, Ink.1882:927.
38. Banque Centrale Anversoise-B & W 6-12-1880, Rb.1880:730. RHV-B & W 9-12-1880, Rb.1880:730. A.C.Wertheim, Amsterdam-B & W 17-11-1881. Uit Frankfurt am Main kreeg de Gemeente een lening van f 7 miljoen aangeboden voor de aankoop van de Handelsinrichtingen. M. Mainz jr.-B & W 9-3-1881, Ink.1881:1535. B & W-M.Mainz jr., Uitg.1881:0354. M. Mainz jr.-B & W 24-4-1881, Ink.1881:2223. Wijtvliet, 'Nederlandse Handel-Maatschappij', 96. B & W-Raad 21-12-1880, *Verz.*1880:45.
39. *Handelingen* 30-1 en 31-12-1880, 230.
40. *Handelingen*, 30-12-1880, 229 (Muller).
41. Rotterdamsche Handelsvereniging, *Verslag over het jaar 1881*, GAR, Bedrijfsarchief Mees, Invnr. 636. Geheime notulen van de Raad 12-7 en 13-7-1881.
42. RHV-B & W 12-12-1881, Ink.1881:6193. RHV-B & W 3-2-1882, Ink.1881:595. *Handelingen* 25-4-1882, 45-51. *Ibidem* 8-6-1882. B & W-Raad 5-6-1882, *Verz.*1882:19. Specificatie der uitgaven (van de RHV) op Feijenoord tot ultimo september 1880, GAR, Handschriften 3266. RHV-B & W 9-12-1880 (bijlage b), Rb.1880:730. Leningsplan juni 1882, Ink.1882:3026. B & W-Rotterdamsche Bank 10-6-1882, Uitg.1882:950. B & W-Raad 17-6-1882, Rb.1882:413. Rotterdamsche Bank- B & W 21-6-1882, Ink.1882:3312. Geheime notulen van de Raad 22-6-1882.
43. Rotterdamsche Handelsvereniging, *Eindverslag* (1882), GAR, Bedrijfsarchief Mees, Invnr. 636. Na betaling van de preferente crediteuren (Gemeente Rotterdam en NHM) zou er slechts f 2.500.000 overschieten voor gewone crediteuren (vordering f 5.100.000) Aandeelhouders ontvingen 5 procent van hun aandeel in aandelen in de nieuwe maatschappij, ofwel f 12,50 per aandeel nominaal. 'Maatschappij tot verkoop en bebouwing van gronden op Feijenoord', GAR, Bedrijfsarchief Mees, Invnr. 637 (opgericht 1882; *Saatscourant* 11-11-1882, kapitaal f 3.250.000; 13.000 aandelen). Betreffende vernietiging RHV-archief, GAR, Bedrijfsarchief Mees, Invnr. 638.
44. *Handelingen* 8-6-1882, 62. *Ibidem* 29-6-1882 voorlopige voorziening in het beheer. KVK-Commissie uit den Raad tot het uitbrengen van advies omtrent de exploitatie van het Handelsterrein 1-7-1882, *Verz.*1882:27. Mees, *Man van de daad*, 267. *Kamer van Koophandel en Fabrieken 1803-1928*, 485-517.
45. Feijenoord Commissie-Raad 19-7-1882, *Verz.*1882:27. *Handelingen* 3-8-1882.
46. De minister werd gevraagd het entrepot voor rekening van de gemeente te mogen exploiteren. Commissie voor de Handelsinrichtingen-B & W 7-7-1883, Ink.1883:3860. *Handelingen* 3-1 en 17-1-1884. Voorts Uitg. 1884:251 (aan de Koning). Uitg.1884:295 (aan GS). Uitg.1884:1158 (aan de Minister van Financiën). Feijenoord Commissie-Raad 19-7-1882, *Verz.* 1882:27. CieHandelsinrichtingen-B & W 29-12-1882, *Verz.*1883:2. Devos en Van Driel, 'Regulering van de overslag'.
47. *Handelingen* 3-8-1882. B & W-Raad 7-8-1882, *Verz.*1882:29, 191 (ontwerpverordening Handelsinrichtingen op Feijenoord). *Handelingen* 10-8-1882.
48. B & W-Raad 27-9-1882, *Verz.*1882:33. *Handelingen* 5-10-1882, 117. Advies KVK 14-10-1882, Ink.1882:5419. *Ibidem* 9-11-1882, *Handelingen* 9-11-1882. Advies cieHandelsinr. 30-10-1882, Ink.1882:5673. B & W-Raad 9-11-1882, *Verz.*1882:40.
49. *Handelingen* 9-11-1882, 164. *Ibidem* 27-7 en 30-11-1882. *Ibidem* 19-4-1883. *Gemeentebled* 1882:27, 1882:28 en 1883:8.