



P I O N *of* pionier

*Rotterdam-
Gemeentelijke bedrijvigheid
in de negentiende eeuw*

Jan van den Noort

Proefschrift ter verkrijging van de graad van
Doctor aan de Rijksuniversiteit te Leiden,
op gezag van de Rector Magnificus
Dr. J.J.M. Beenakker, hoogleraar in de
faculteit der Wiskunde en natuurweten-
schappen, volgens besluit van het college van
decanen te verdedigen op woensdag
12 september 1990 te klokke 14.15 uur
door Joannes Wilhelmus Paschalis Petrus
van den Noort, geboren te Made in 1949

Promotor: Prof.dr. H. de Vries

Referent: Prof.dr. R. van Engelsdorp Gastelaars

Overige leden van de promotiecommissie:

Prof.dr. J.Th.M. Bank

Prof.dr. H.A. Brasz

Dr. H.A. Diederiks

Prof.dr. P. Kooij

Deze studie was mogelijk dankzij financiële steun van:
Stichting voor Historisch Onderzoek, 's-Gravenhage
Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek,
's-Gravenhage
Gemeente-Energiebedrijf Rotterdam
Erasmusstichting Rotterdam

Tekstcorrectie: Jet Matla

Foto omslag: Hans Helbers, Rotterdam

Typografisch advies en omslagontwerp:

Madeleine van Hegelsom en Cora de Roon, Cicero - Rotterdam

Uitgever: Stichting PK, Postbus 25140, 3001 HC Rotterdam
(010-4366014)

Pion of Pionier verschijnt tevens als deel 41 in de Grote Reeks
van de Stichting 'Historische Publicaties Roterodamum'

Copyright © 1990 Jan van den Noort, Rotterdam

2005 webversie



CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

Noort, Jan van den

Pion of Pionier : Rotterdam : gemeentelijke bedrijvigheid in de negen-

tiende eeuw / Jan van den Noort ; [ill. van de auteur]. - Rotterdam :

Stichting PK. - Ill., fig., tab. - (Historische Publicaties Roterodamum.

Grote reeks ; 41) Proefschrift Leiden. - Met lit. opg.

ISBN 90-71563-03-0 geb.

SISO zhol 938.1 UDC 949.2*3000"18"(043.3)

Trefw.: Rotterdam ; geschiedenis ; 19e eeuw.

Inhoudsopgave

	Gemeentelijke bedrijvigheid in Rotterdam	7
I	A F V A L W A T E R , A F V A L E N W A T E R	21
	Het spoelstelsel	22
	Drinkwater dankzij het spoelstelsel	38
	Gemeentereiniging ondanks het spoelstelsel	45
	Spoelen	53
II	N I E U W E H A V E N S O P F E I J E N O O R D	55
	Aansporing uit Den Haag	57
	Financiële steun van Pincoffs	65
	Een uitzonderlijk intermezzo	73
	Heer en meester	81
III	G A S E N E L E K T R I C I T E I T	83
	Een driehoeksverhouding	85
	Twee gasquaesties	93
	Systeem 'De Khotinsky'	99
	Elektrische havenkranen	106
	Gemeente Gas- en Electriciteitsbedrijf	113
IV	O O R Z A K E N E N M O T I E V E N	116
	De macht der gewoonte	119
	Eigenbelang en algemeen belang	130
	Rekening en rendement	135
	Gewoonte, eigenbelang en geld	140
V	M O D E L	143
	Tijdgenoten - Pierson, Treub en Wibaut	144
	Openbare financiën	150
	De eerste trap - pion	154
	De tweede trap - pionier	158
	Pion of pionier	165
VI	V E R A N T W O O R D I N G	168
	Afkorting	168
	Archivalia	168
	Literatuur	169
	Noten	179
	Historische Publicaties Roterodamum	190
	Stellingen - Curriculum vitae - Summary	191

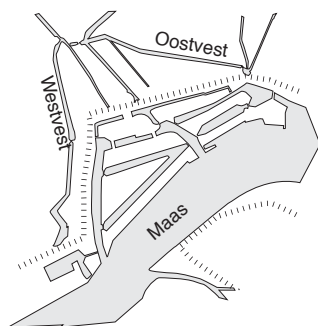
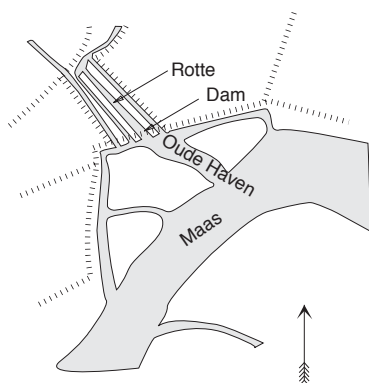
TABELLEN

1	Door de gemeente verstrekte emmers water (1866-1879)	41
2	Spreiding van het waterleidingnet volgens Van der Tak	42
3	Prijzen voor de aanleg van havenkaden op Feijenoord	74
4	Hoofd- en bijproducten van vijf Rotterdamse gemeente-bedrijven	117
5	Invloed van economische, demografische en ruimtelijke factoren op de uitbreiding van gemeentelijke activiteiten	125
6	Inkomsten uit gemeentebezit en rente en aflossing van de gemeenteschuld (1856-1913)	139
7	Financiële resultaten Gemeentereiniging (1877-1881)	140

FIGUREN

1	Kaart van Rotterdam (± 1300 en 1839)	6
2	Kaart van het Waterproject van Rose (1842/1854)	23
3	Schematische voorstelling van de Rotterdamse water-huishouding omstreeks 1850	25
4	Schematische voorstelling van het spoelstelsel vlg. Rose (1842/1854)	25
5	Kaart van het stratenplan van Rose (1858)	27
6	Schematische voorstelling van het spoelstelsel vlg. Scholten (1858)	29
7	Grafiek van de aanleg van riolen, straten en stoepen (1855-1900)	31
8	Schematische voorstelling van het spoelstelsel vlg. De Jongh (1883)	34
9	Kaart van het spoelstelsel vlg. De Jongh (1883)	35
10	Schematische voorstelling van het spoelstelsel vlg. De Jonghs gewijzigde plan (1887)	36
11	Grafiek van het aantal geplaatste tonnen in Rotterdam (1877-1898)	50
12	Kaart van Rotterdams zuidelijke Maasoever (1865)	56
13	Kaart van het plan van een onbekende (1834)	58
14	Kaart van het plan-Rose voor de stadsuitbreiding op Feijenoord (1862)	60
15	Kaart van het geamandeerde plan-Rose (1865)	61
16	Kaart van het plan-Van der Tak voor de stadsuitbreiding op Feijenoord (1868)	64

17	Kaart van het tweede plan-Stieltjes voor de stadsuitbreiding op Feijenoord (1871)	69
18	Kaart van de uitbreiding op Feijenoord vlg. de contracten met de Rotterdamsche Handelsvereniging (1872/1873)	71
19	Kaart van het gasleidingnet van de ICGA (1835)	84
20	Grafiek van de omvang van en de uitgaven voor de straatverlichting (1820-1883)	89
21	Grafiek van de gasprijzen voor particuliere afnemers van ICGA en de NRG (1836-1883)	92
22	Grafiek van de gasprijzen die de gemeente aan de ICGA en de NRG betaalde (1841-1883)	92
23	Kaart van de eerste elektrische installaties te Rotterdam (1878-1895)	100
24	Kaart met de initiatieven van de elektriciteitspionier De Khotinsky (1884-1895)	102
25	Kaart van het plan-Leeuwenlaan (1890)	105
26	Kaart van het plan-Oostzeedijk I (1891)	108
27	Kaart van het plan-Oostzeedijk II (1892)	110
28	Grafiek van de tonneninhoud van de ingeklaarde zeeschepen in Hamburg, Antwerpen, Rotterdam en Amsterdam (1855-1900)	120
29	Grafiek van geboorten- en vestigingsoverschot in Rotterdam (1850-1900)	121
30	Kaart van de annexaties door de gemeente Rotterdam (1870-1895)	122
31	Grafiek van de bouwactiviteit te Rotterdam (1858-1895)	124
32	Grafiek van de afzet van gemeentegas op de zuidelijke Maasoever (1881-1910)	128
33	Grafiek van de afzet van gemeentegas op de noordelijke Maasoever (1884-1910)	128
34	Schematische interpretatie van de opvattingen van Wagner en Peacock en Wiseman	154
35	Model van de werking van de 'permanent influences'	157
36	Model voor de analyse van de toename van de gemeentelijke activiteit (incl. financieel motief)	163
37	Model voor de analyse van de toename van de gemeentelijke activiteit 'Pion of Pionier'	164



..... dijk

0 500 1000 meter

Fig. 1. Rotterdam rond 1300 en aan het begin van de negentiende eeuw (getekend aan de hand van Hoek, *Rotterdam en omgeving*, 69; en aan de hand van de kaart van L.F. Temminck uit het jaar 1839).

Gemeentelijke bedrijvigheid in Rotterdam

De stad Rotterdam bestaat in 1990 zeshonderdvijftig jaar. Weinig Rotterdammers van nu zullen in de stad van 1340 hun woonplaats herkennen. Rotterdam is inmiddels vele malen uit het jasje gegroeid en lijkt in vrijwel niets meer op de nederzetting aan de Rotte die zes en een halve eeuw geleden het predikaat stad verwierf.

Rotterdam dankt zijn naam aan de dam die kort voor 1240 in de Rotte, een zijriviertje van de Maas, werd gelegd. Die dam was de voortzetting van een van de vele dijken die het gebied doorkruisten. Beetje bij beetje werd het land op de rivier veroverd. Achter de dam werd een smalle strook land beschermd tegen een al te enthousiast oprukken van de Maas. Vóór de dam lagen enkele zandplaten die bij hoog water overstroonden. Bij laag water vielen ze droog en lieten aan de rivier slechts enkele geulen. Door een van die geulen konden kleine schepjes een steiger langs de dam bereiken. In de loop van de veertiende, de vijftiende en de zestiende eeuw werden de zandplaten bedijkt. De geul die aanvankelijk dienst deed als toegang tot de stadssteiger werd gepromoveerd tot 'Buitenhaven' en was al snel de belangrijkste haven van de jonge stad: de huidige Oude Haven.¹ Aan haar kaden lagen de haringschepen, die tot het begin van de zestiende eeuw de basis voor Rotterdams welvaren vormden. Op de kaden waren de nevenbedrijven van de haringvangst gevestigd, de opslagplaatsen, de kuiperijen en het stedelijk keurhuis. Ook werven en steenbakkerijen vonden er een plek.²

Met de bouw van koopmanshuizen op het 'Nieuwe Land' werd een nieuwe tijd ingeluid. Vanaf de zestiende eeuw zou de handel, meer nog dan de visserij haar stempel drukken op de activiteiten in de Rotterdamse haven. Op de kaden van de Oude Haven werden de Koopmansbeurs en de stadswisselbank gevestigd, de haringschepen maakten plaats voor schepen van de grote handelsvaart. Rond 1600 werden grote haven- en stadsuitbreidingen gerealiseerd en indrukwekkende verdedigingswerken aangelegd. Uit die tijd stamt ook

Rotterdams typische driehoekige vorm, begrensd door de Oostvest, de Westvest en de Maas.

De negentiende eeuw stelde andere eisen aan de inrichting van de stad. Vooral in de tweede helft van de eeuw, onder invloed van de industrialisatie van het Ruhrgebied, nam het internationaal goederenvervoer sterk toe. Rotterdam kon daar een belangrijke rol in spelen, mits op tijd voor meer havens en kaden zou worden gezorgd, maar binnen de stadsgrenzen kon Rotterdam geen kant meer op. Het hele gebied bezuiden de dijk was vergraven tot haven en de stad moest daarom omzien naar mogelijkheden elders. De annexatie van het aan de overzijde van de Maas gelegen Feijenoord (1870) vormde de aanzet tot een enorme uitbreiding van het havenareaal op de zuidelijke Maasoever. De werkgelegenheid die daardoor werd geschapen had een sterke aantrekkingskracht en velen verruilden hun schamel bestaan op het platteland voor een nieuwe toekomst als havenarbeider. In 1850 had Rotterdam nog nauwelijks 100 000 inwoners, rond de eeuwwisseling waren dat er driemaal zo veel.

Er veranderde erg veel in Rotterdam in de tweede helft van de negentiende eeuw. In dit boek wordt bij een van die vele veranderingen stilgestaan: de toename van de gemeentelijke bedrijvigheid. In de tweede helft van de negentiende eeuw breidde de gemeente Rotterdam haar activiteiten sterk uit. Een deel van de werkzaamheden werd ondergebracht in gemeentebedrijven.

Vijf Rotterdamse gemeentebedrijven werden in deze periode gesticht. Het eerste gemeentelijke leidingwater stroomde in 1874 uit de Rotterdamse kranen, de gemeentelijke afvalverwijdering stamt uit 1876 en gemeentegas was vanaf 1879 beschikbaar. Het Gemeentelijke Havenbedrijf dankt zijn ontstaan aan de in 1884 gestichte Gemeentelijke Handelsinrichtingen op Feijenoord. Vanaf dat jaar nam deze gemeentelijke organisatie de verhuur van havens, kranen en opslagruimte ter hand. De jongste loot aan de negentiende-eeuwse gemeentestam, het gemeentelijk elektriciteitsbedrijf, dateert uit 1895. In slechts enkele decennia groeide Rotterdams klei-

ne, eenvoudige gemeentebestuur uit tot een omvangrijke en complexe bestuurlijke organisatie. Niet alleen Rotterdam kende dit fenomeen, vrijwel alle steden in en buiten Nederland kregen te maken met een sterk toenemende activiteit van de lokale overheid en vrijwel overal werden gemeentebedrijven gesticht.

Soms nam de gemeente particuliere bedrijven over en zette de activiteiten ervan voort in de vorm van een gemeentebedrijf. In veel gevallen echter danken gemeentebedrijven hun ontstaan niet aan de overname van particuliere bedrijven, maar aan een reorganisatie van gemeentelijke werkzaamheden. Dergelijke werkzaamheden behoorden vaak al eeuwen tot het gemeentelijke takenpakket, maar werden vanwege hun groei op een goed moment in een min of meer zelfstandige gemeentelijke organisatie ondergebracht. Ook zulke organisaties kregen doorgaans de naam gemeentebedrijf.

Nu bestaat er verschil van mening over de vraag of het overheidsbedrijf wel een bedrijf is en of het in economisch opzicht tot de bedrijfshuishoudingen moet worden gerekend. Net als het particulier bedrijf wordt het weliswaar geconfronteerd met bedrijfseconomische vraagstukken, maar, zo redeneert men, omdat het een onderdeel is van de overheidshuishouding mist het de zelfstandigheid die kenmerkend is voor bedrijfshuishoudingen. In dit boek zal deze discussie niet verder worden uitgediept. Hier staan namelijk niet de bedrijven centraal, maar de activiteiten die zij ontplooiden, met andere woorden niet de vorm, maar de inhoud. Om die reden wordt hier gesproken van gemeentelijke bedrijvigheid.

De ontstaansgeschiedenis van de vijf Rotterdamse gemeentebedrijven wordt onderzocht om te achterhalen welke oorzaken en motieven ten grondslag lagen aan de uitbreiding van de gemeentelijke activiteit in de tweede helft van de negentiende eeuw. Was er misschien een verband met de groeistuipe die Rotterdam toen doormaakte? Lieten particuliere ondernemers het soms afweten of was het de uitdrukkelijke wens van het gemeentebestuur om bepaalde werkzaamheden zélf ter hand te nemen?

In het Rotterdamse gemeentebestuur deelden liberalen de lakens uit. Hun ideologie liet weinig ruimte voor overheidsbedrijven. Dat een gemeente bedrijven exploiteerde was welbeschouwd ondenkbaar. Toch had juist ook hier een sterke uitbreiding van de gemeentelijke activiteiten plaats. Rotterdam stond daarin niet alleen. Ook in andere steden en stadjes werden onder liberale vlag gemeentebedrijven gesticht. De liberale stadsbesturen leken daarbij nauwelijks gehinderd door de leuze 'Laissez-faire', die zij met veel enthousiasme uitdroegen.

Hoe valt deze ontrouw aan de liberale stelregel te verklaren? Was er sprake van een 'crisis in het liberalisme',³ en had die omstreeks 1880 een 'definitieve evenwichtsstoornis' in het 'liberale cultuurpatroon'⁴ tot gevolg? Of moet de liberale ommezwaai op een andere wijze worden verklaard? Socialistische of sociaal-democratische invloed op de gemeentepolitiek ten aanzien van gemeentebedrijven was er nog nauwelijks en een term als gas- en watersocialisme moet dus voor een later tijdstip worden gereserveerd.

De negentiende-eeuwse besluitvorming is vooral interessant, omdat twintigste-eeuwse collega's zich regelmatig afvragen of het wel zo'n goede zaak is dat er zoveel zaken onder de vleugels van de overheid vallen. Sinds enkele decennia wordt serieus overwogen welke activiteiten kunnen worden geprivatiseerd. Het bestaansrecht van gemeentebedrijven staat opnieuw ter discussie.

De gemeentelijke activiteiten reiken vaak verder dan de gemeentegrenzen, maar de financiële voordelen die ermee te behalen zijn belanden doorgaans in de grootste gemeentekas, zeer tegen de zin van vaak fel protesterende buurgemeenten. Dankzij de schaalvergroting konden de gemeentebedrijven zaken doen met naburige gemeenten. Dankzij diezelfde schaalvergroting voelt de rijksoverheid in onze dagen veel voor een herverdeling van het terrein. De gemeentelijke bedrijvigheid staat dus ook op die manier ter discussie.

De verhouding tussen de stadsbesturen en de directies van de gemeentebedrijven is veelvuldig onderwerp van gesprek. Politici zijn doorgaans niet tevreden met de greep die ze heb-

ben op de gemeentelijke bedrijvigheid. Daartegenover staat, dat de directies van de gemeentebedrijven steen en been klagen over de voortdurende betutteling door de stedelijke overheid. Om kool en geit te sparen wordt veel energie gestoken in pogingen om te komen tot een 'sturing op hoofdpunten'. Een ingrijpende reorganisatie en een lang leer- en gewenningsproces zijn nodig vooraleer dit tot het gewenste resultaat kan leiden. De discussie over de positie van de gemeentebedrijven is dus nog lang niet beëindigd.

Gemeentelijke bedrijvigheid kan zich dus verheugen in een grote belangstelling, maar het is de vraag hoe die belangstelling op den duur zal uitpakken. Bij de gevoerde discussie blijft een belangrijke vraag onderbelicht. Alvorens te bepalen of een bedrijf al dan niet in de gemeentehuishouding thuishoort is het goed om te kijken hoe en waarom het daarin terecht kwam. Die kennis kan nuttige aanwijzingen verschaffen voor het uitzetten van een realistische koers en voor het inschatten van de vooruitzichten voor de gemeentelijke bedrijvigheid.

Wetenschappers van diverse pluimage houden zich bezig met onderzoek naar de besluitvorming door de overheid. Zowel historici, als economen, juristen, politicologen en bestuurskundigen rekenen zulk onderzoek tot hun vakgebied. Elke benadering heeft haar eigen voors en tegens. Een voor de hand liggende manier om de motieven van de beslissers boven tafel te krijgen is hen zelf aan het woord te laten. Door een onderzoek te doen naar de overwegingen van de bestuurders en hun tijdgenoten kunnen de motieven misschien worden achterhaald. Politieke programma's, economische beschouwingen of memoires van toelichting bij wetsteksten lenen zich daar goed voor. Ze hebben echter twee belangrijke manco's: niet alle politieke voornemens worden ook in daden omgezet; bovendien worden niet alle daden voorafgegaan door zorgvuldige overwegingen. In dat licht is het goed om te weten wat negentiende-eeuwse politici dachten, maar het is beter om eerst en vooral te weten te komen wat ze deden, om pas daarna te reconstrueren welke oorzaken en motieven aan die daden ten grondslag lagen.

Historici blinken uit in het gedetailleerd vastleggen van feiten, maar aan de theoretische onderbouwing van hun werk valt vaak een hoop te verbeteren. Economen zijn over het algemeen sterker in de theorie. Terecht werpen historici regelmatig steelse blikken in de richting van de economische wetenschap. Deze laatste heeft ook zwakke kanten, maar die liggen nu juist op een vlak waar historici veel kwaliteit inbrengen. De zwakke schakel in veel economisch onderzoek is de vaak gebrekkige empirische onderbouwing. Het kan voor een onderzoeker dus erg nuttig zijn om van twee wetenschappelijke wallen te eten en de inzichten van historisch onderzoek te combineren met die van de economische analyse. Deze invalshoek werd daarom verkozen.

Sociologen en politicologen hebben veel statistisch onderzoek gedaan naar de invloed van politieke partijen op het besluitvormingsproces.⁵ Zij stelden vast, dat die invloed doorgaans erg gering is en sterk overschat wordt. Dergelijk onderzoek naar de negentiende-eeuwse lokale politiek is niet goed mogelijk omdat er toen nog nauwelijks politieke partijen waren.

De economisch-historische benadering werd aangevuld met een geografische beschouwingswijze. De ruimtelijke aspecten die bij de besluitvorming een rol spelen werden uitdrukkelijk in het onderzoek betrokken. Om inhoud en strekking van de gemeentelijke voornemens en besluiten beter te kunnen beoordelen werd intensief gebruik gemaakt van cartografisch materiaal.

Het onderzoek beperkte zich tot de stad Rotterdam en voor vergelijkingsmateriaal werd daarom vooral gebruik gemaakt van andere stadshistorische studies. Veel stadshistorici verdiepten zich in vergelijkbare besluitvormingsprocessen op lokaal niveau. Zij trachtten te achterhalen welke besluiten stadsbestuurders namen en welke oorzaken en motieven daaraan ten grondslag lagen. Ze konden daartoe verschillende wegen bewandelen. Een mogelijke verklaring lag in de samenstelling van het stadsbestuur. Om die reden concentreerden veel stadshistorici hun onderzoek op veranderingen in die samenstelling en op de achtergronden en de belangen van de bestuurders. Anderen benadrukten het financiële argument

als motief voor de uitbreiding van de gemeentelijke activiteit. Zij wezen op de opbrengsten van de gemeentebedrijven en op de noodzaak de wankelende financiële positie van de stad te versterken. Een derde groep stadshistorici zag de gewijzigde houding van de lokale overheid louter als een ad hoc-reactie van de stadsbesturen op de bestuurlijke problemen die zich aan hen opdroegen. Deze drie verklaringen vinden we in uiteenlopende doseringen terug in de stadshistorische literatuur. Ik geef er een paar voorbeelden van, maar keer na dit stads-historische uitstapje terug tot de opzet van het onderzoek.

De historicus Hennock deed onderzoek naar de samenstelling van de negentiende-eeuwse stedelijke overheid van Birmingham. Vanaf 1862 werd het stadsbestuur van Birmingham in toenemende mate bevolkt door grote zakenlui, vanaf het eind van de jaren zeventig hadden zij zelfs een meerderheid. Hennock noemde hen de 'natural leaders of society' en zag hun aanwezigheid in de raad als de belangrijkste verklaring voor de sterk toegenomen activiteit van de stedelijke overheid. Kleine ondernemers zouden afwijzend staan tegenover een toename van de overheidsactiviteit, omdat ze dan meer belasting moesten betalen. Het Engelse belastingstelsel drukte namelijk vooral zwaar op de inkomsten uit huur en pacht en trof daardoor met name 'the small man with a little capital to spare'. Het protest vond een uitlaatklep in de opkomst van 'ratepayers protection societies', die in veel steden met succes een greep naar de macht deden.⁶

Hennocks stelling dat kleine ondernemers zuinig en grote zakenlieden ruimdenkend waren is onder andere door de historicus Daunton bestreden. Hij analyseerde de stedelijke besluitvorming in Cardiff en richtte zich daarbij niet, zoals Hennock deed, op fiscale belangen, maar stelde in zijn onderzoek de economische belangen centraal. In Cardiff zaten niet de grote maar de kleine ondernemers in de raad. De grote ondernemers van Cardiff, scheepseigenaars en handelaars in kolen, namen nauwelijks deel aan het bestuur van de stad. Zij hadden er geen sterke band mee en ze waren eigenlijk slechts

geïnteresseerd in een efficiënte haven voor het transport van kolen tegen een lage prijs en niet per se in Cardiff. De kleine ondernemers daarentegen, eigenaars van reparatie- en toeleveringsbedrijven en de winkeliers van Cardiff, waren met handen en voeten gebonden aan hun stad. Voor hen was de haven een absolute bestaansvoorwaarde en hun mogelijkheid tot vestiging elders was minimaal. Toen de uitbreiding van de haven van Cardiff ter sprake kwam, konden de initiatiefnemers dan ook rekenen op de volle steun van de kleine ondernemers in het stadsbestuur.⁷ De keuze tussen bezuinigen en besteden liep om die reden in Cardiff langs andere lijnen dan in Birmingham. Het al dan niet aanwezig zijn van grote zakenlui in de raad bood onvoldoende houvast voor een eenduidige verklaring van de toenemende activiteit van de stedelijke overheid. Daunton toonde overtuigend aan, dat de voorstanders van die toename evenmin uitsluitend in conservatieve of uitsluitend in liberale kring te vinden waren.⁸

De toename van de gemeentelijke activiteit is ook wel verklaard met behulp van het financiële argument. De stedelijke elite van grote zakenlui, die Hennock in Birmingham ten tonele voerde en voorzag van het predikaat 'natural leaders', kon zo ruimdenkend en ondernemend zijn, omdat zij de beschikking had over de opbrengsten van de gemeentelijke gasfabriek. Zij was daardoor minder afhankelijk van de belastingbetaler. Hoe belangrijk die baten uit gemeentebedrijven waren liet Bater duidelijk zien in zijn studie van Sint-Petersburg. In 1873 was daar nog 12% van de gemeentelijke begroting afkomstig uit de opbrengsten van gemeentebedrijven. Veertig jaar later vormden de bedrijfswinsten al ruim 60% van de hoofdstedelijke begroting. Vooral de stadstram, het waterleidingbedrijf, het abattoir en de gasfabriek droegen veel bij tot het verlichten van de financiële problemen van Sint-Petersburg.⁹ Maar de tarieven voor water waren hoog en de kwaliteit ervan liet te wensen over. Bater stelde vast dat het stadsbestuur zonder enige twijfel succes had als ondernemer, maar in zijn verantwoordelijkheid voor de stedelijke hygiëne te kort schoot. Pas na de cholera-epidemieën

van 1906 en 1909 en na stevig ingrijpen door de centrale overheid kreeg dit aspect de aandacht die het behoeftte.¹⁰

De Nederlandse stadshistoricus Kooij onderzocht de ontstaansgeschiedenis van de Groninger gemeentebedrijven. De gemeente stichtte een aantal bedrijven op het terrein van de economische infrastructuur; volgens Kooij was winst hiervoor het voornaamste motief. De gemeenteraad van Groningen besloot al in 1854 om een gasfabriek te bouwen. Gasfabricage was zeer profijtelijk en de winsten uit het bedrijf leverden een belangrijke bijdrage aan de stedelijke begroting. De uitvinding van elektrisch licht dreigde roet in het eten te gooien, want de nieuwe vinding was een regelrechte concurrent voor het gemeentelijke gaslicht. Om die reden voelde het stadsbestuur er weinig voor om de particuliere concurrenten toestemming te geven om elektriciteitskabels in de gemeentegrond te leggen. Tegen eventuele concurrentie kon het stadsbestuur zich nog het beste wapenen door zélf een centrale te beginnen. In 1899 werd daartoe besloten.¹¹ 'Alleen bij de waterleiding en de tram was er enige ruimte voor het particulier initiatief', stelde Kooij vast. 'Maar ten slotte haalde de gemeente ook deze voorzieningen binnen.' Kooij vroeg zich af, of de ruimte die de particulieren werd gelaten bij het opzetten van het waterleidingbedrijf wellicht was ingegeven doordat deze bedrijven in de sociale sfeer lagen, 'Want zo alert als men was bij het opzetten van ondernemingen op het gebied van de economische infrastructuur, zo laks was men op het terrein van de sociale.' In het geval van de waterleiding had het stadsbestuur zich duidelijk vergist: 'Als men geweten had, dat er winst was te behalen, had men nooit een concessie aan particulieren afgegeven.'¹² Net als in Sint-Petersburg vormden niet de sociale overwegingen, maar de winstverwachtingen het motief voor gemeentelijk ingrijpen in Groningen.¹³

De omvang van de gemeentelijke werkzaamheden is niet altijd in overeenstemming met de doelstellingen van het stadsbestuur. In een groot aantal gevallen onttrekt de toename van gemeentelijke activiteit zich aan de wil en het inzicht van de

beleidsmakers. Deels door gebrek aan slagvaardigheid, deels doordat de marges van de bestuurlijke mogelijkheden uiterst smal blijken, is de lokale overheid vaak veroordeeld tot ad hoc-maatregelen. Door de snelle veranderingen zijn de stadsbestuurders vaak gedwongen achter de feiten aan te hollen. Veel initiatieven worden in de kiem gesmoord omdat te veel onduidelijkheid bestaat over de financiële consequenties ervan. Onzekerheid is troef en veel bestuurders hebben vaak slechts de wens om er met zo min mogelijk kleerscheuren vanaf te komen. Bij deze derde benadering worden de oorzaken voor de toename van de gemeentelijke activiteit niet gezocht in de inzichten of de belangen van de beleidsmakers, maar juist in de factoren die zich aan hun invloed onttrekken. Daarbij kan onder meer worden gedacht aan autonome factoren als wijzigingen in het inwonertal, aan een toe- of afname van de economische activiteit of aan een verandering van de ruimtelijke organisatie van de stad.

Frisch gaf er een fraai voorbeeld van in zijn beschrijving van Springfield, Massachusetts.¹⁴ Het stadje, dat vooral bekendheid kreeg door de productie van Springfield-geweren, werd dankzij de Amerikaanse Burgeroorlog (1861-1865) een ware 'boom town'. De stedelijke overheid werd opgezadeld met een groot aantal nieuwe problemen waarop ze onvolgende was voorbereid. Het stadsbestuur was niet gewend aan de nieuwe dynamiek en zocht op de tast naar oplossingen voor steeds nieuwe problemen. Het ontbreken van een duidelijke taakstelling maakte de stedelijke overheid meer dan voorheen tot speelbal van allerhande externe factoren en pressiegroepen. De samenstelling van het stadsbestuur wijzigde zich sterk, maar dat was een gevolg van de veranderingen in Springfield, en niet de aanleiding voor die veranderingen. De stedelijke elite toonde plots zo'n grote belangstelling voor het raadswerk dat een groot aantal ambachts- en werklieden in de raad van Springfield het veld moest ruimen.

In de studie van Spann over New York staan eveneens autonome factoren voor de groei van de overheidsactiviteit centraal. Spann omschreef de toename van de activiteit van de stedelijke

overheid van New York als een onvermijdelijke reactie op de groei van de stad. New York groeide al in het begin van de negentiende eeuw fors. In 1790 telde de stad nog slechts 33 000 inwoners, maar vijftig jaar later was dat aantal al vertienvoudigd. De problemen die zich in Springfield in de tweede helft van de negentiende eeuw aandienden, namen in New York in het begin van die eeuw al gigantische proporties aan.

De watervoorziening voor de ruim 300 000 inwoners ondervond veel hinder van de met verve uitgevoerde egalisatiewerkzaamheden die bij de uitbreiding van de stad ter hand waren genomen. Menig heuvel was geslecht, menig watertje gedempt en de mogelijkheid om voor de watervoorziening gebruik te maken van oppervlaktewater was daarmee komen te vervallen. Het gemis van de natuurlijke aanvoer dwong het stadsbestuur al in een vroeg stadium tot het nemen van drastische maatregelen. In 1842 werd New York door middel van een aquaduct verbonden met het zestig kilometer verderop gelegen Croton Reservoir.¹⁵ De aanvoer van water stelde het stadsbestuur voor de nodige problemen. De afvoer van water was minstens zo moeilijk, want de kanalen om het overtollige water af te voeren ontbraken eveneens. Door het gemis van deugdelijke riolen werd de grondwaterstand flink verhoogd, met alle gevolgen van dien: '(...) it's next to impossible to erect houses without first having a sewer built in the same street', klaagde de 'Evening Post' in 1851. Het omkomen van ruim vijfduizend Newyorkers bij de cholera-epidemie van 1849 droeg ertoe bij dat de stedelijke overheid de afvoerproblematiek grondig aanpakte. In vijf jaar tijd werd ongeveer honderd kilometer riool aangelegd. De vuiligheid was daarmee 'out of sight', door de overhaaste aanleg overigens nog niet 'out of smell'.¹⁶

Van de drie genoemde benaderingen heeft vooral de eerste een dominante positie in de stadshistorische literatuur verworven, de samenstelling van het stadsbestuur wordt intensief onderzocht. De financiële benadering krijgt veel minder aandacht. In beide gevallen concentreren de onderzoekers zich op de beslissers en op hun achtergronden en motieven,

en gaan zij er bovendien van uit dat de raadsleden zich min of meer rationeel gedragen. Hoewel in deze studie alle drie de benaderingen aan de orde komen, treedt de derde het meest op de voorgrond, omdat deze voor Rotterdam de grootste verklarende waarde zal blijken te hebben. Een groot deel van de besluiten die de Rotterdamse gemeenteraad in de negentiende eeuw nam, kwam namelijk niet voort uit ideologische of rationele overwegingen, maar was onvoorzien, ongepland en vaak onvermijdelijk. De beslissingen van de raad werden in hoge mate beïnvloed door de snelheid van de ontwikkelingen en de invloed van externe factoren. Ze bleken veel minder rationeel dan doorgaans wordt aangenomen.¹⁷

Rotterdam heeft ontegenzegglijk op veel terreinen een pioniersrol vervuld en het belichten van die kwaliteit heeft zeker aantrekkelijke kanten, maar daarnaast is het goed te wijzen op de minder heldhaftige aspecten van het besturen van een stad. Een groot aantal ongewisse factoren maakte het besturen van Rotterdam tot een puzzel. Door de sterke groei die Rotterdam in de negentiende eeuw doormaakte, nam de complexiteit van de bestuurlijke vraagstukken toe. De stedelijke overheid werd geplaatst voor problemen die zij, of ze dat nu wilde of niet, móest oplossen. Veranderingen in de organisatie van het bestuur en in de ruimtelijke orde van de stad waren, zelfs met de beste wil van de wereld, niet meer te stuiten. Het boek is daarom doortrokken van de vraag in hoeverre Rotterdam pion of pionier was.

De rijksoverheid speelde een belangrijke rol in de groei van de gemeentelijke activiteit. In de loop van de negentiende eeuw kreeg zij steeds meer vat op de lagere overheden en voor een deel dwong zij een grotere gemeentelijke activiteit af. De specifieke taken die het centrale bestuur aan de gemeenten oplegde - onderwijs is daarvan een voorbeeld - werden evenwel niet in deze studie betrokken. Dit onderzoek richt zich uitdrukkelijk op de eigen bestuurstaak van de lokale overheid en niet op de uitvoering van de door het rijk opgelegde taken. In de negentiende eeuw waren gemeenten op veel meer terreinen dan vandaag de dag baas in eigen huis. Ook in finan-

cieel opzicht waren de gemeenten in de onderzochte periode nog grotendeels zelfstandig.

Dit boek is het resultaat van een onderzoek naar de ontstaansgeschiedenis van vijf Rotterdamse gemeentebedrijven. Op basis van vijf bedrijfsgeschiedenissen wordt getracht een antwoord te geven op de vraag welke oorzaken en motieven ten grondslag lagen aan het ontstaan van de bedrijven voor water, afvalverwijdering, gas, elektriciteit en aan de stichting van de Gemeentelijke Handelsinrichtingen op Feijenoord, de kiem van het Gemeentelijk Havenbedrijf.

In de eerste drie hoofdstukken worden de vijf bedrijven gegroepeerd in hygiënische voorzieningen (waterleiding, gemeentereiniging), havenvoorzieningen en energievoorzieningen (gas en elektriciteit). De relatie tussen waterleiding, afvalverwijdering en riolering bleek zo sterk dat de aanleg van riolen in het onderzoek naar de hygiënische voorzieningen werd betrokken. De aanleg van riolen bleef onder de hoede van de Dienst Gemeentewerken. Deze dienst, die in 1855 ontstond, was nauw betrokken bij de geboorte van de vijf gemeentebedrijven en zijn directeur had een belangrijke stem bij de vormgeving van de gemeentelijke bedrijvigheid. De uitbreiding van de stad en de inrichting van de nieuwe stadswijken had eveneens een grote invloed op het ontstaan van de gemeentebedrijven. De telefoon behoorde van 1896 tot 1940 tot het gemeentelijke takenpakket. Omdat deze geschiedenis geruime tijd geleden werd afgesloten en onlangs elders werd beschreven, bleef dit Rotterdamse gemeentebedrijf hier buiten beschouwing.¹⁸

In het tweede deel van dit boek, de hoofdstukken vier en vijf, staat de theorie centraal. In hoofdstuk vier worden de oorzaken en motieven voor de toename van de gemeentelijke bedrijvigheid geanalyseerd en wordt gezien welke invloed de groei van de stad had op de omvang van de gemeentelijke bedrijvigheid. Het vijfde hoofdstuk wordt benut om enkele economische theorieën te confronteren met de Rotterdamse praktijk. Naast recente theoretische inzichten komen ook de inzichten van tijdgenoten aan bod. Het resultaat van die

confrontatie gaf aanleiding tot de constructie van een model voor de analyse van de toename van de gemeentelijke activiteit. In dat model kregen zowel de autonome factoren voor de toename van de gemeentelijke activiteit als de rationele overwegingen van de beslissers een plaats. Het onderscheid tussen beide aspecten - pion of pionier - en de samenhang ervan vormen de kern van het model. Met de presentatie van het model wordt het vijfde hoofdstuk besloten.

I

AFVALWATER, AFVAL EN WATER

Onder invloed van een groeiend milieubewustzijn gaan de laatste tijd steeds vaker stemmen op om de inzameling van afval te splitsen en daarmee een bijdrage te leveren aan een schoner milieu en de eigen portemonnee. Voor papier, glas en gebruikte batterijen bestaat al een alternatieve route en als de trend zich voortzet, weten we over tien jaar misschien niet beter en zetten we op maandag de bakjes met gesorteerd papier aan de straatkant, op dinsdag de met zorg uitgezochte metalen, op woensdag de oude wollen, katoenen en synthetische kledingstukken en op donderdag het glas, gesplitst in gekleurd en ongekleurd. Tegen die tijd vinden we het misschien de gewoonste zaak van de wereld dat we geld krijgen voor ons afval.

Opvattingen over afval zijn aan verandering onderhevig.¹⁹ Zo keek men anderhalve eeuw geleden heel anders aan tegen afval en vervuiling. Het onderscheid tussen water, afvalwater en afval was minder uitgesproken dan vandaag de dag en het radicale onderscheid dat wij maken tussen verontreinigd water en drinkwater was allesbehalve vanzelfsprekend. De Rotterdamse grachten en sloten namen niet alleen de afvoer van regenwater, huishoudelijk afvalwater en fecaliën voor hun rekening, maar fungeerden daarnaast ook als belangrijkste bron voor het stedelijke drinkwater. Doordat de grachten eveneens waren opgezaald met een groot deel van het stedelijk afval werd de stad bij voortduring geteisterd door een enorme stank.

In de loop van de vorige eeuw voltrok zich geleidelijk een scheiding tussen de aanvoer van water en de afvoer van afvalwater en afval. Het afvalwater werd in toenemende mate met behulp van riolen naar de Maas gevoerd en een afzonderlijke

waterleiding zorgde voor de aanvoer van vers Maaswater. De grachten en sloten werden van lieverlede grotendeels gedempt en de inzameling van afval werd uitgebreid en beter georganiseerd. Een deel van het afval werd verkocht als mest en bood zo enige compensatie voor de kosten die gemoeid waren met de stedelijke reiniging.

De gewijzigde houding tegenover afvalstoffen vormt het historische kader voor de oprichting van twee gemeentebedrijven: de Gemeentelijke Drinkwaterleiding (1874) en de Gemeentereiniging (1876). Een derde gemeentelijke activiteit, de aanleg van riolen door de Dienst Gemeentewerken, vormt de sleutel tot een beter begrip van de ontstaansgeschiedenis van beide bedrijven. In de drie volgende paragrafen staan achtereenvolgens de aanleg van riolen, de stichting van de Gemeentelijke Drinkwaterleiding en de instelling van de Gemeentereiniging centraal.

Het spoelstelsel

Het jaar 1883 is een belangrijk moment in de geschiedenis van de Rotterdamse riolering. Het rioleringsplan dat directeur van Gemeentewerken G.J. de Jongh (1879-1910) op 27 juni 1883²⁰ presenteerde, was indrukwekkend van omvang. Nooit eerder werden in zo'n korte tijd zoveel rioolbuizen gelegd als in de jaren die volgden op de aanvaarding van De Jonghs rioleringsplannen. De voorstellen van het hoofd van de dienst Gemeentewerken waren evenwel niet de eerste stap die Rotterdam op dit terrein zette. Het plan borduurde voort op een ontwerp van stadsarchitect W.N. Rose (1839-1877)²¹ en fabriek-landmeter van Schieland J.A. Scholten, dat dertig jaar eerder onder de naam 'Waterproject' (1854) bekendheid kreeg en als leidraad diende voor de stadsuitbreiding van Rotterdam. Rose beoogde Rotterdam van vuil en stank te verlossen, door de vervuilde grachten en sloten regelmatig te spoelen met Maaswater. Deze gedachte zou nog jaren de plannen op het terrein van de gemeentelijke waterhuishouding domineren.

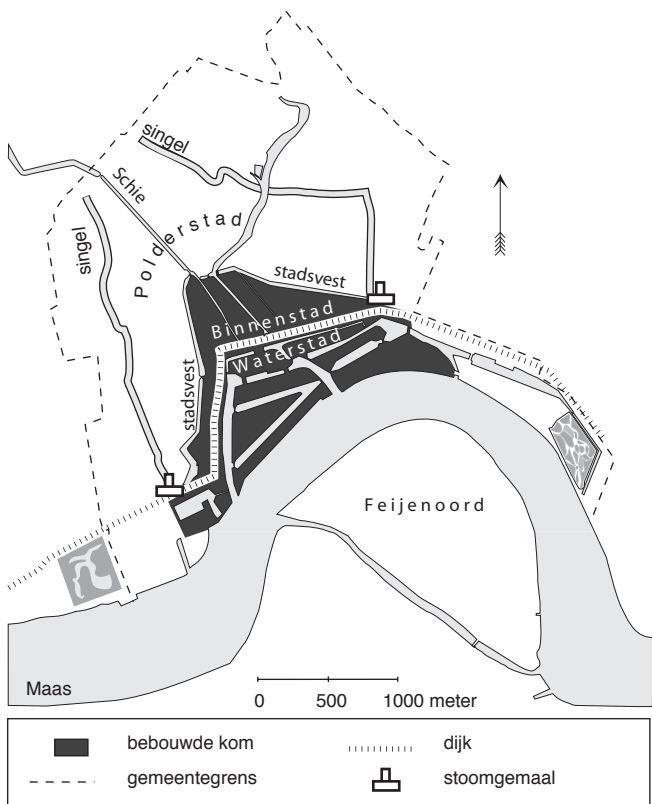


Fig. 2. In het Waterproject van Rose en Scholten waren ten oosten en ten westen van de stad singels voorzien, die bedoeld waren als verzamelriolen voor de afvoer van het stedelijke afvalwater. Twee stoomgemalen moesten het vervuilde water uit de singels naar de Maas pompen. Rose gaf al in 1842 de eerste aanzet tot deze stadsverbetering, maar zijn plannen werden pas vele jaren later aanvaard. In 1854 besloot de gemeenteraad tot de uitvoering van het Waterproject (getekend aan de hand van Gemeentewerken, Kaarten en technische tekeningen Gemeentewerken 1858-1:6870).

Het buitendijkse gedeelte van Rotterdam, de 'Waterstad', had nauwelijks last van stinkend binnenwater. Het water van die havens verkeerde in een veel betere conditie dan dat van de rest van de stad omdat de getijden van de Maas er vrij spel hadden. In het Rotterdam achter de dijken was het stedelijk water daarentegen sterk vervuild en slechts door ingrijpende maatregelen te reinigen.

De mogelijkheden om het stadswater van de binnenstad en de polderstad te verversen werden sterk beperkt door de lozingsbehoefte van het Hoogheemraadschap van Schieland. 'Indien het maar eens sterk geregend heeft, dan reeds kan men van Schieland geen vergunning tot doorspuijing verwerven', klaagde burgemeester Hoffmañ.²² De waterhuishoudingen van Schieland en Rotterdam stelden tegengestelde eisen en omdat het Hoogheemraadschap op waterstaatkundig terrein de lakens uitdeelde, trok Rotterdam aan het kortste eind en moest omzien naar een andere oplossing.

Stadsarchitect Rose stelde al in 1842 voor om de stedelijke waterhuishouding uit het grotere waterstaatkundig verband van het Hoogheemraadschap van Schieland af te zonderen. In het alomvattende Waterproject²³ waren daartoe een aantal dammen en sluizen opgenomen om de waterverversing beter te kunnen organiseren. Vers Maaswater kon dan bij vloed, bijvoorbeeld via duikers bij de Oostpoort en in de Schiedamschedijk, in de stadsvesten worden gebracht en met behulp van een systeem van schuiven en sluisjes door de stad worden geleid. Enkele uren later kon het vuile water bij eb via dezelfde duikers wegvloeien, of met behulp van stoomgemalen naar de Maas worden gepompt.

Voor de waterverversing van de polderstad, het stedelijk gebied buiten de stadsvesten, hadden Rose en Scholten in hun Waterproject een aantal ingrijpende maatregelen bedacht. De enkele meters lager gelegen poldersloten wilden zij reinigen met het verse Maaswater dat via duikers in de stadsvesten werd gebracht. Daarbij zou gebruik worden gemaakt van het bestaande hoogteverschil tussen binnen- en polderstad. Met behulp van twee stoomgemalen, één in het oosten en één in het westen van de stad, kon het

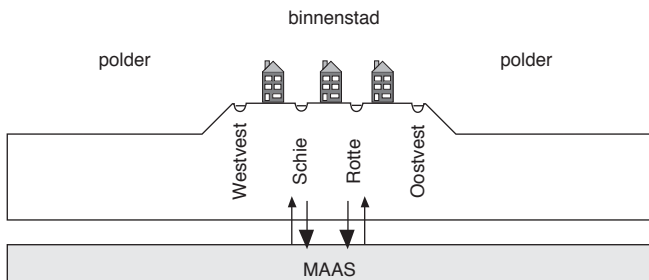


Fig. 3. Schematische voorstelling van de Rotterdamse waterhuishouding omstreeks 1850. Voor het verversen van de stedelijke binnenwateren maakte Rotterdam gebruik van de Rotte en de Schie (getekend aan de hand van Van IJsselsteyn, 'Verbetering binnenwateren').

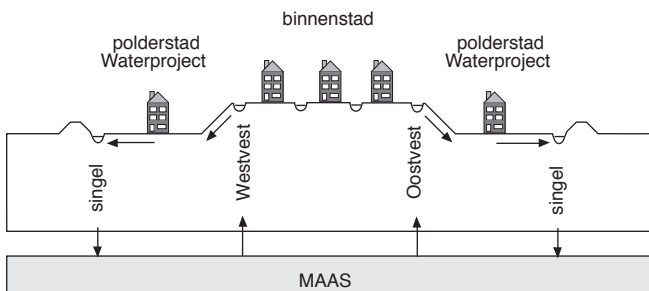


Fig. 4. Schematische voorstelling van het spoelstelsel volgens het Waterproject van Rose en Scholten (1842/1854). Rose en Scholten wilden Maaswater bij hoog water in West- en Oostvest laten stromen en bij laag water - na het spoelen van grachten en sloten - weer terug laten vloeien naar de Maas. Uit de polderstad moest het afvalwater met behulp van stoomgemalen worden verwijderd (getekend aan de hand van W.N. Rose, Memorie van toelichting voor het Waterproject, om de binnenstad en de bewoonde gedeeltes van de polders Cool, Rubroek, Oost- en West-Blommersdijk van de stad Rotterdam van Maaswater te voorzien 1-2-1854, Gemeentewerken, map Waterproject).

water vervolgens weer worden teruggepompt naar de Maas. Om de waterverversing te beperken tot het bebouwde gedeelte van de polder - Rotterdam wilde niet meer polder bemalen dan strikt nodig was - werd het gebied omsloten met een lage kade, die aan de stadszijde was voorzien van een singel. De singel zorgde voor de afwatering van de poldersloten en was op zijn beurt verbonden met de beide stoomgemalen.

Tuinarchitect Zocher werd bereid gevonden om de verfraaiing van de singel, die als toekomstig wandelgebied was gedacht, te ontwerpen. 'Er zullen dan in ons vaderland maar enkele steden zijn die meer rij- en wandelwegen aanbieden', verklaarde Rose trots. Men zou Rotterdam niet meer kunnen verwijten 'dat het geene environs heeft, en van die zijde beschouwd, weinig genoeggen oplevert'.²⁴ Op 29 juni 1854 besloot de raad het Waterproject uit te voeren.²⁵

Omdat de groei van bevolking en bedrijvigheid zich onvermijdelijk buiten de overvolle binnenstad zou concentreren waren alle ogen gericht op de polderstad. De problemen van de binnenstad werden daardoor in eerste instantie veronachtzaamd. Wethouder Van Vollenhoven zag hiervoor voorlopig geen oplossing: 'wanneer men den ingenieur der gemeentewerken opdroeg om de binnenstad thans te verbeteren, dan zoude men bepaaldelijk tot antwoord krijgen dat het kwaad daar reeds te diep ingeworteld en genezing ondoenlijk is'. Van Vollenhoven vreesde dat het door de sterke bevolkingsgroei na verloop van een tiental jaren ook onmogelijk zou zijn om de polderstad te verbeteren, 'de binnenstad levert daarvan reeds het bewijs'.²⁶ Op den duur was een sanering van de binnenstad evenwel onvermijdelijk, deze werd dan ook enige jaren later ter hand genomen.

Het Waterproject was een spoelstelsel, waarbij gebruik werd gemaakt van de hoogteverschillen tussen binnenstad en polderstad om het afvalwater met behulp van vers Maaswater weg te spoelen naar de rivier. Dit principe vormde eveneens de basis van de rioleringsplannen van de directeurs van Gemeentewerken W.A. Scholten (1855-1861), C.B. van der Tak

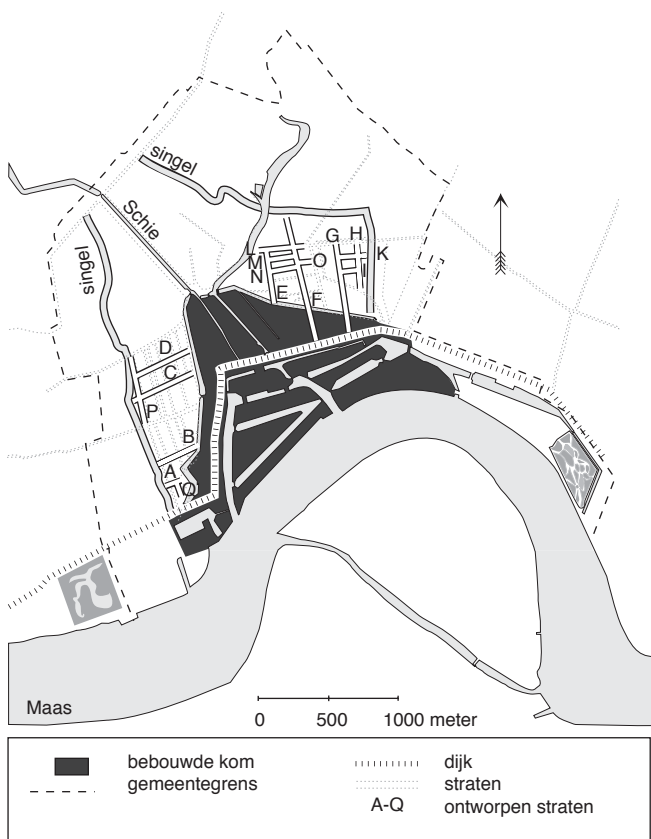


Fig. 5. Het Waterproject vormde de basis voor de nieuwe stadsuitbreidingen buiten de vesten. In 1858 ontwierp Rose dit 'Plan tot aanleg van nieuwe straten in de polders Cool en Rubroek' (getekend aan de hand van Gemeentewerken, Kaarten en technische tekeningen van Gemeentewerken 1858-1:6870).

(1861-1878) en G.J. de Jongh (1879-1910). Daarmee is overigens niet gezegd dat de heren het over alles eens waren.

Directeur van Gemeentewerken W.A. Scholten, niet te verwarren met genoemde J.A. Scholten, was net als Rose voorstander van een spoelstelsel. Naast regenwater en huishoudelijk afvalwater wilde hij ook fecaliën via de riolen afvoeren. Nu was er een verbod op het lozen van fecaliën in de grachten, maar dat bleek weinig effectief en werd op grote schaal overtreden. 'Hoe goed nu ook het toezigt op die riolen is,' schreef Scholten, 'het zal wel altijd onmogelijk blijven te beletten dat de urine en vochten op bedekte wijze door die riolen afgevoerd worden. Een goed rioolstelsel moet er (...) immer in iedere stad aanwezig zijn; voor de afwatering voor de drooglegging (Drainering) is dit eene hoofdvereischte, waarom dan dat rioolstelsel niet tevens voor den afvoer der faecale stoffen gebezigd, wanneer de topographische ligging dit toelaat.'²⁷ Hamburg deed dat ook, aldus Scholten, en tot volle tevredenheid. Wat hem betrof mochten de fecaliën voortaan vrijelijk in het stadswater worden geloosd. Om dit aspect te benadrukken noemde hij zijn spoelstelsel 'système libre'.²⁸

Om Scholtens plan uit te kunnen voeren moest het Rotterdamse rioolstelsel worden verbeterd. Bovendien was 'eene groote hoeveelheid water' nodig om de riolen te spoelen en vooral 'om het gezwavelde waterstofgas opgelost te houden', zodat het veilig en volledig uit de stad kon worden verwijderd en naar zee afgevoerd.²⁹ Het water moest zo schoon mogelijk blijven, niet in de eerste plaats om de bewoners zuiver drinkwater te verschaffen, maar om te voorkomen dat de organische bestanddelen in het water zouden gaan rotten en stinken. Niet het drinken van verontreinigd water, maar de stank ervan werd gezien als belangrijkste oorzaak van allerhande ziekten.³⁰

Bij gebreke beschikte Rotterdam over onvoldoende Maaswater om de riolen te kunnen spoelen. Om de aanvoer van spoelwater te verbeteren wilde Scholten daarom, in navolging van Hamburg, stroomopwaarts waterreservoirs aanleggen. Vers Maaswater kon daar tijdelijk worden opgeslagen en gefilterd en naar behoefte, met behulp van buizen, naar de stad worden geperst.³¹

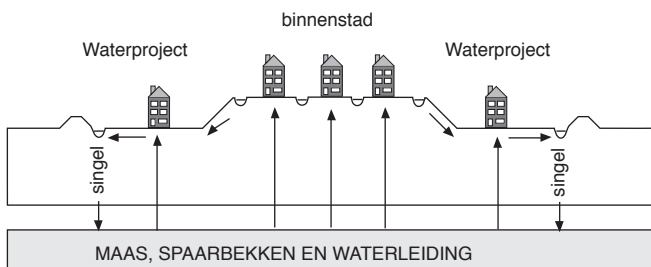


Fig. 6. Schematische voorstelling van het spoelstelsel volgens Scholten (1858; 'système libre'). Scholten vulde het Waterproject aan door een voorstel in te dienen om het Maaswater niet alleen in de stadsvesten, maar ook in een te bouwen waterspaarbekken ten oosten van Rotterdam te laten stromen. Het spoelwater kon dan van daaruit met behulp van ijzeren buizen naar de stad worden gevoerd. In 1874 voltooide directeur van Gemeentewerken Van der Tak de aanleg van het spaarbekken en de waterleiding. Het aangevoerde spoelwater werd tevens verkocht als drinkwater (getekend aan de hand van Scholtens rapport van 22 november 1858, *Verz. Drinkwaterleiding*).

Scholten trok daarmee aarzelend een scheidslijn tussen de aanvoer van vers en de afvoer van vervuild water, maar van een principiële scheiding was nog geen sprake. Het aangevoerde water bleef dezelfde rol vervullen die het bij het Waterproject van Rose al had: een middel om de riolen door te spoelen. De Maaswaterreservoirs zouden de stedelijke opslagcapaciteit van spoelwater verbeteren en zouden zo in wezen dezelfde functie vervullen als de stadsvesten. Door fecaliën in de stedelijke riolen te accepteren zouden de vesten minder goed kunnen voldoen als vers waterreservoir, een functie die Rose hen in zijn Waterproject had toebedacht. Ook om die reden was een wijziging van de opzet noodzakelijk. Omdat het water van grotere afstand moest worden aangevoerd lag transport per buisleiding voor de hand. Deze wijziging van het rioleringssysteem zou ook positieve gevolgen hebben voor de kwaliteit van het aangevoerde water. De belangrijkste doelstelling van Scholtens plannen was echter niet de aanvoer van schoon water, maar de verbetering van de afvoer van vervuild water.³²

Rose, die tot 1877 als adviseur betrokken bleef bij de stedelijke plannenmakerij, wuifde het voorstel van Scholten weg met de opmerking 'dat de tijd nog niet daar is, om in deze kwestie tot een vast besluit te komen. (...) Het is thans geen geschikt oogenblik, om voor vast te bepalen, dat men de faecale stoffen niet zal verzamelen, maar in de riolen zal laten weggelopen, want het is strijdig met den geest van onzen tijd, waarin alles schreeuwt om mestverzameling.'³³ En Rose wist waar hij het over had, want hij was financieel betrokken bij de inzameling van Rotterdamse fecaliën door het raadslid Thooft. Deze trachtte de stedelijke ontlasting te gelde te maken door ze als mest te verkopen aan de landbouw en Rose deelde in de winst. De relatie met Thooft kan een rol hebben gespeeld in zijn afwijzende houding. Principiële hygiënische bezwaren tegen het toelaten van fecaliën in de stedelijke wateren had Rose waarschijnlijk niet. De vraag naar meststoffen was aan grote schommelingen onderhevig en wanneer de belangstelling terugliep schroomden Thooft en Rose niet om hun voorraad fecaliën in de Schie te deponeren.³⁴

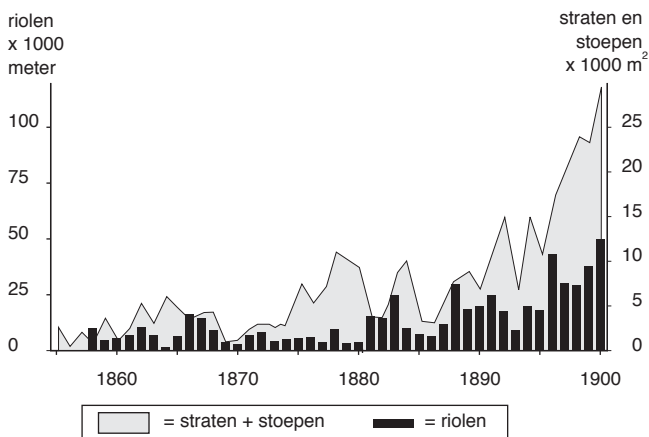


Fig. 7. De aanleg van riolen, straten en stoepen in Rotterdam (1855-1900). Door de lengte van de jaarlijks aangelegde riolen te vergelijken met de oppervlakte van de jaarlijks gelegde straten en stoepen is goed te zien dat de rioolaanleg in 1863, in afwachting van de raadsbesluiten van 1865, stagneerde. In de jaren zeventig bleef de aanleg van riolen opnieuw achter. Onder directeur van Gemeentewerken De Jongh (1879-1910) werden veel riolen aangelegd, maar net als in 1863 stagneerde de gemeentelijke inspanning op dit terrein enkele jaren toen ingrijpende rioleringsplannen (1883) ter tafel kwamen (bron: *Gemeenteverslag* 1855-1900).

In 1861 overleed Scholten vrij plotseling aan tyfus, een ziekte die hij zelf door middel van zijn 'système libre' had willen bestrijden. Hij werd opgevolgd door C.B. van der Tak (1861-1878), voormalig hoofdopzichter van de Nederlandsche Rhijnspoorwegmaatschappij, die de lijn-Scholten voortzette.³⁵ Inmiddels was binnen B & W onenigheid ontstaan over de praktische uitwerking van het 'système libre'. Een vrije afvoer van fecaliën was immers alleen verantwoord als het rioolstelsel werd verbeterd. Wethouder van financiën Hoffmann meende dat het 'système libre' 'een grooten geldelijken last' voor de gemeente zou blijken te zijn en stemde daarom tegen aanvaarding van dit principe. In de raad bleek hij evenwel de enige tegenstemmer. De toezegging van B & W, dat over iedere afzonderlijke uitbreiding van het rioolstelsel de mening van de raad opnieuw zou worden gevraagd, bood de andere raadsleden blijkbaar voldoende waarborgen om met een principebesluit (1863) in te stemmen.³⁶

Vanaf 1858 werd de aanleg van riolen in het gemeenteverslag verantwoord. Daaruit blijkt duidelijk dat Rose en Scholten niet stil hadden gezeten en dat ook vóór het principebesluit van 1863 al een uitgebreid rioleringsnetwerk in de binnenstad was aangelegd. De kaarten die Van der Tak bij zijn voorstellen voor de aanleg van nieuwe riolen in 1863 en 1866 overlegde bevestigden dat. De straten en stegen die nog geen riolering hadden werden tenslotte onder Van der Tak van riolen voorzien.³⁷

Met de aanvaarding van het principebesluit van 1863 leek een snelle uitvoering van de rioleringsplannen verzekerd, maar in 1864 werd duidelijk een dieptepunt bereikt in de aanleg (blz. 31). De besluitvorming over de uitvoering had nog heel wat voeten in de aarde.³⁸ In 1865 werd het oude niveau weer bereikt. Aanwijzingen in het gemeenteverslag bevestigden, dat de besluitvorming in dat jaar de basis daarvoor heeft gelegd.³⁹ Het spoelstelsel van directeur van Gemeentewerken De Jongh (1879-1910) was dus bepaald niet het begin van de riolering van Rotterdam. Die kende een langere geschiedenis.

De Jongh beoogde een verbetering en uitbreiding van het bestaande rioleringsstelsel.⁴⁰ Op basis van de principes die

Rose in zijn Waterproject had neergelegd ontwierp De Jongh als het ware een tweede Waterproject, dat als een gordel om het eerste lag. Net als Rose destijds had voorzien, werden de hoogteverschillen in de gemeente benut om tot een optimale doorspoeling van de riolen van de polderstad te kunnen komen. Bij Rose functioneerden de hoger gelegen vesten als bron van vers water, Scholten introduceerde waterreservoirs ten oosten van de stad en Van der Tak zorgde voor de aanleg ervan. Het plan van De Jongh gaf de Rotte, de Schie en een te graven binnenhaven in de polder Cool die functie. Deze laatste was tevens gedacht als ontbrekende schakel in de verbinding tussen het Hollandse achterland en de Rotterdamse havens.⁴¹

Ten aanzien van de afvoer van het verontreinigde water werd een belangrijke wijziging voorgesteld. Het rioolvocht zou in het vervolg niet meer in de singels van het Waterproject belanden, maar door een riool parallel aan de singels worden afgevoerd. Om een snellere afvoer te bewerkstelligen zouden bij de stoomgemalen lager gelegen bassins worden gemaakt. De gemalen konden het rioolvocht dan gemakkelijker wegpompen naar de Maas en de overlast op de singels zou zo beperkt blijven. Als bij hevige regenval de riolen het aanbod niet meer konden verwerken, zou het rioolvocht zijn oude loop herkrijgen en via overstorten toch nog in de singels stromen. Die fungeerden in dat geval als tijdelijke berging.⁴²

De Jonghs plannen hadden verreikende consequenties voor het voortbestaan van buurgemeente Delfshaven. Zowel bij de aanleg van de haven als bij de uitbreiding van de riole-ring in de polder Cool was het grondgebied van Delfshaven in het geding. 'Zorgde de polder Cool voor zijn eigen afvoer van faecaliën en menagewater, zooals zulks met Kralingen het geval is,' opperde De Jongh, 'dan zou er geen enkele reden voor Rotterdam zijn, om zich te bemoeien met wat buiten zijn grondgebied voorvalt, maar al het vuil van den polder komt binnen den bebouwden kom van Rotterdam, en moet het best bebouwde kwartier der stad passeren.'⁴³

Rotterdam hoefde er niet op te rekenen dat Delfshaven tegen die vervuiling ook maar iets zou ondernemen, want het betrof

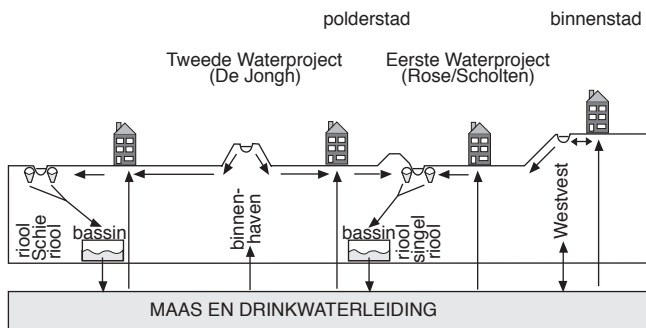


Fig. 8. Schematische voorstelling van het spoelstelsel volgens De Jongh (1883; westelijk gedeelte). De Jongh vulde het Waterproject van Rose en Scholten aan door een tweede Waterproject te ontwerpen voor de nieuwe stadswijken buiten de singels van het Waterproject. Het oostelijke deel van het tweede Waterproject zou vanuit de Rotte vers water krijgen. Een aan te leggen binnenhaven moest voor de verversing van het westelijke deel van De Jonghs Waterproject zorgen. De Jongh wilde een verbeterde afvoer van afvalwater realiseren door naast de singels riolen te leggen en door bij de stoomgemalen bassins voor de tijdelijke berging van afvalwater aan te leggen (getekend aan de hand van het rapport van De Jongh d.d. 27 juni 1883, *Verz.1884:17*).

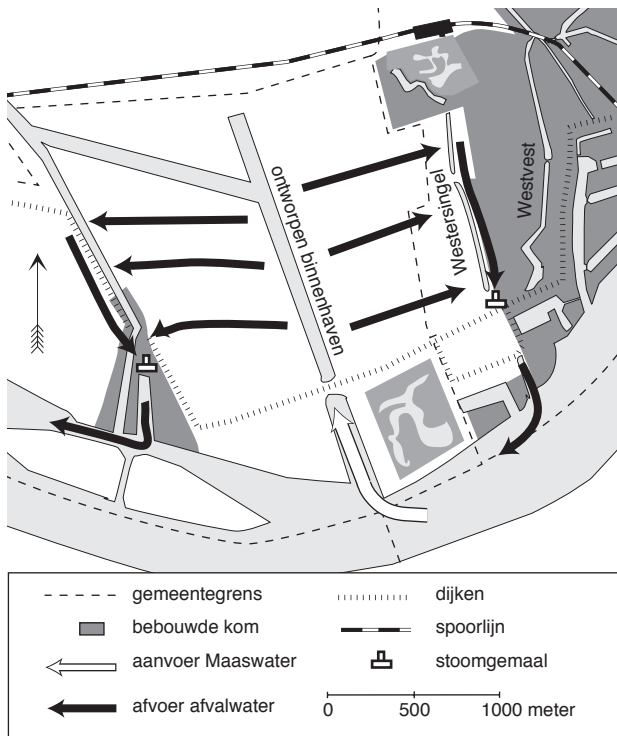


Fig. 9. Het westelijke deel van het spoelstelsel volgens De Jongh (1883). Met behulp van een kanaal en een grote binnenhaven - ten westen van de stad op het grondgebied van Delfshaven - werd een verbinding tussen Maas en Delfshavensche Schie beoogd. De binnenhaven diende in dat plan tevens voor de aanvoer van vers Maaswater, dat kon worden benut voor het spoelen van de riolen tussen de binnenhaven en de singels van het Waterproject. Het gemaal aan de Westersingel kon het spoelwater vervolgens naar de Maas pompen. Een gemaal bij Delfshaven was bedoeld voor de afvoer van het afvalwater ten westen van de binnenhaven (getekend aan de hand van het rapport van De Jongh d.d. 27 juni 1883, *Verz.*:1884:17 en van Kaarten en technische tekeningen Gemeentewerken, 2Y 6699 b).

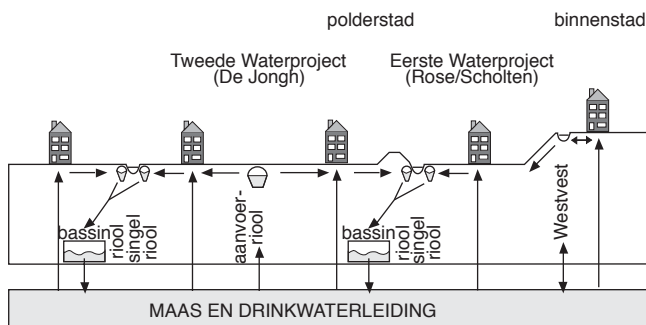


Fig. 10. Schematische voorstelling van het spoelstelsel volgens De Jongh's gewijzigde plan (1887; westelijk gedeelte). Naar aanleiding van kritiek van Delfshaven leidde De Jongh de geplande binnenhaven dichter langs deze buurgemeente. Op de plaats waar hij aanvankelijk de binnenhaven had gedacht, tekende hij nu een boulevard (de 's-Gravendijkwal) met daarin een ijzeren buis voor de aanvoer van spoelwater. Ten westen van de 's-Gravendijkwal tekende De Jongh de Heemraadssingel. Deze singel kreeg een vergelijkbare afvoerfunctie als de singels uit het Waterproject van Rose (getekend aan de hand van het rapport van De Jongh d.d. 28 juni 1887, Verz.:1888:15).

in wezen een uitbreiding van Rotterdam op Delfshavens grondgebied. 'Het is om die reden noodzakelijk dat eene grensverandering plaats heeft en de polder Cool, hetzij geheel, hetzij voor het grootste gedeelte tot het grondgebied van Rotterdam wordt gebragt', stelde De Jongh vast.⁴⁴ Net als bij het Waterproject vormde het rioleringsplan het raamwerk voor de stedelijke uitbreiding. Eenmaal vastgesteld (1889)⁴⁵ vormde dit rioleringsplan het kader waarbinnen De Jongh zijn onderhandelingen voerde met de grondeigenaren over de vaststelling van de stratenplannen.⁴⁶

In navolging van Rose gaven alle directeurs van Gemeentewerken de voorkeur aan het spoelstelsel. Het alternatief voor dit stelsel was een systeem waarbij de fecaliën niet verdund, maar verzameld werden. De in 1854 geïnstalleerde Gezondheidscommissie⁴⁷ benaderde het vervuilingsprobleem op die wijze: 'Het doel behoort te zijn te zorgen dat alle faecale en andere in bederf overgegangene organische stoffen zoo volledig mogelijk uit het bewoonde deel der gemeente verwijderd worden, zonder in den grond of in het water te worden opgenomen.'⁴⁸ De uitwerpselen moesten worden verzameld in degelijke putten en voorzover dat ondoenlijk was, moesten 'verplaatsbare vergaderbakken of tonnen (fosses mobiles)' worden voorgeschreven. De commissie gaf de voorkeur aan verzamelen boven verdunnen en ventileerde dat standpunt bij iedere gelegenheid die zich voordeed. De gemeenteraad toonde wel belangstelling voor het standpunt van de Gezondheidscommissie, maar de commissie kreeg toch geen voet aan de grond. Tot 1888 bleef de Gezondheidscommissie ijveren voor een verzamelstelsel, onder meer dat van Liernur (blz. 47). Bij de behandeling van het rioleringsplan van De Jongh, gaf ook de commissie de moed op en nam ze, zij het aarzelend, genoegen met het in haar ogen verderfelijke spoelstelsel.⁴⁹ Zij bleek onvoldoende in staat om een betaalbaar alternatief te formuleren. De gemeentelijke oplossing van het 'vraagstuk der faecaliën' was spoelen en bleef spoelen.

De discussies over het spoelstelsel hebben een belangrijke invloed gehad op de omvang van de gemeentelijke bedrijvig-

heid. Het gemeentelijk waterleidingbedrijf (1874) dankt zijn ontstaan aan de invoering van het spoelstelsel. De instelling van de Gemeentereiniging (1876) was het gevolg van een kortstondige aarzeling van de gemeenteraad over de vraag of het dure spoelstelsel wel overal moest worden ingevoerd en of er geen alternatieven waren. In beide volgende paragrafen zal hier nader op worden ingegaan.

Drinkwater dankzij het spoelstelsel

In de vorige paragraaf zijn al enige aanzetten gegeven tot de ontstaansgeschiedenis van de Rotterdamse drinkwaterleiding. Rotterdam had behoefte aan water voor het spoelen van de riolen en wilde daarom een waterreservoir aanleggen ten oosten van de stad. Scholten zag mogelijkheden om dat waterreservoir tevens te benutten voor de distributie van drinkwater - 'tot lagen prijs in de woningen der armen tot op de hoogste verdieping' - en adviseerde het stadsbestuur om, door middel van dagbladen en tijdschriften, 'de aandacht van industrieelen te vestigen op de dringende behoefte die hier bestaat aan eene waterdistributie'.⁵⁰

De commissie voor Plaatselijke Werken nam de suggestie van de directeur van Gemeentewerken over en adviseerde B & W om een advertentie te plaatsen en 'particulieren tot eene onderneming uit te lokken'. De commissie leek op voorhand niet erg optimistisch over de uitkomst van die oproep want zij schreef: 'Mogt het evenwel blijken dat de ondernemingsgeest van particulieren in deze te kort schiet, dan zoude de gemeente zelve (...) tot den aanleg der benoodigde toestellen kunnen overgaan'.⁵¹

De belangstelling van particuliere ondernemers voor de aanleg van een drinkwaterleiding bleek evenwel groot, want nog vóór de raad zijn standpunt in deze zaak kon bepalen waren er al enkele brieven van geïnteresseerde ondernemers binnengekomen.⁵² De gretigheid van de belangstellenden is verklaarbaar, want een grote afzet van water aan de gemeente

was immers gegarandeerd. Behalve als spoeling voor de riolen, zou het water ook worden aangewend voor een intensieve besproeiing van de straten en voor de watervoorziening van de openbare gebouwen. Daarnaast bood de sterke groei van de Rotterdamse bevolking perspectief voor een flinke afname door particulieren. Onder die omstandigheden leek een winstgevende exploitatie zeer wel mogelijk.

Om waterleidingbuizen in de openbare weg te mogen leggen was toestemming (concessie) van het gemeentebestuur vereist en het zag ernaar uit dat het, om de overlast bij het openbreken van de straten te beperken, slechts één concessie zou verstrekken. De gelukkige zou daarmee dus het monopolie voor de stedelijke waterdistributie verwerven. Gezien de enthousiaste reacties meende B & W voor die concessie een hoge prijs te kunnen rekenen. Wethouder Van Vollenhoven liet doorschemeren dat hij niet voornemens was voor de gemeentelijke afname van water het volle pond te betalen en vroeg potentiële kandidaten alvast na te denken over hun leveringsvoorwaarden voor de gemeente: 'hetzij met toebetaling van geld van zijne zijde, hetzij kosteloos, hetzij met bijbetaling van geld door de gemeente voor enkele of alle onderdeelen'.⁵³ Het monopolie voor de levering van water aan particulieren was slechts te verwerven door aan de gemeente gunstige voorwaarden toe te zeggen.

Het enthousiasme werd daardoor flink getemperd en het resultaat van de gehouden inschrijving was dan ook heel mager. Zelfs na verlenging van de inschrijvingstermijn viel het resultaat tegen. Slechts vier gegadigden reageerden en maakten daarbij bovendien allerhande voorbehoud.⁵⁴ De onderhandelingen met een van de inschrijvers, architect-timmerman J.F. Metzelaar, leidde tot overeenstemming,⁵⁵ maar de onderhandelingsresultaten die hij had weten te bedingen waren blijkbaar niet overtuigend genoeg voor potentiële financiers. Metzelaar bleek niet in staat om het benodigde kapitaal bijeen te krijgen. Eind 1867 verliep zijn concessie en was het watervraagstuk weer terug bij het beginpunt.

Inmiddels teisterde de laatste grote cholera-epidemie Rotterdam, maar er zijn geen aanwijzingen dat die het gemeen-

tebestuur aanzette tot meer spoed of een soepeler houding jegens Metzelaar.⁵⁶ Intensief gemeentelijk overleg met particuliere ondernemers en financiers leidde niet tot het gewenste resultaat. De eisen die de gemeente stelde boden daarvoor te weinig ruimte. Omdat elk uitzicht op particuliere exploitatie ontbrak, deed B & W tenslotte het voorstel om de drinkwaterleiding zelf aan te leggen en gemeentelijk te exploiteren. Voor een optimale uitvoering van het spoelstelsel was de aanleg van een waterleidingnet immers noodzakelijk. Op 13 november 1869 nam de raad het voorstel zonder veel discussie aan.⁵⁷

Door een waterleidingbedrijf te beginnen verzekerde Rotterdam zich van schoon water voor eigen gebruik, in hoofdzaak het spoelen van de plaatselijke riolen. Door de exploitatie zelf ter hand te nemen werd de gemeente bovendien waterleverancier voor particuliere afnemers. Hoe stond het stadsbestuur eigenlijk tegenover deze laatste activiteit? Zag de gemeente deze uitbreiding als een onbedoeld nevenverschijnsel van de aanleg van waterspaarbekkens voor het spoelstelsel of meende zij dat er op dit terrein een gemeentelijke taak lag? Was de levering van water aan particulieren wellicht ingegeven door een hygiënisch motief?

De maatregelen die het gemeentebestuur nam naar aanleiding van de in 1866 uitgebroken cholera-epidemie, 'tot reiniging van het water en den dampkring', zijn illustratief voor de gemeentelijke kijk op de openbare hygiëne. Zij omvatten het ledigen van straatgoten en riolen, het uitbaggeren van sloten en het desinfecteren van de inhoud daarvan met chloorkalk, en de reiniging van de privaten van openbare scholen met een oplossing van ijzervitriool. De instellingen van weldadigheid, de gestichten, de scholen en dergelijke werden aangespoord om hetzelfde te doen. Aan de ondernemers die het ophalen van fecaliën hadden gepacht werd gratis chloorkalk verstrekt. Het begraven van choleralijken werd zoveel mogelijk bespoedigd. Zowel de bloemenmarkt op tweede pinksterdag als de kermis werden geschorst. Gemeentearbeiders boenden bedsteden, kasten, vloeren, wanden en zoldering van de huizen

van cholera-patiënten, berookten de kamer met chloor, en witten de muren met kalk. De overgrote meerderheid van de zieken was overigens niet gediend van deze gemeentelijke hulpvaardigheid en hield de deur op slot. Tenslotte werd op zeven punten in de stad van 's morgens zeven tot 's avonds zeven, vers Maaswater verstrekt voor een halve cent per emmer en werden de openbare scholen voorzien van waterfilters.⁵⁸

jaar	aantal	
1866	233.695	
1867	295.399	
1868	341.661	
1869	327.154	
1875	998.920	
1876	667.224	
1877	541.676	
1878	400.000	(begroting)
1879	300.000	(begroting)

Tabel 1. Aantal door de gemeente verstrekte emmers water 1866-1879 (bron: *Gemeenteverslag 1866-1869*; Vogelzang, *Drinkwatervoorziening*, 82).

Vóór de oprichting van het gemeentelijke waterleidingbedrijf bestond er dus al een vrij uitgebreide gemeentelijke drinkwatervoorziening met emmers. Na het gereedkomen van de waterleiding, in 1874, werd deze wijze van distribueren niet gestaakt. De verkoop van emmers water, vanaf toen getapt uit de kranen van het gemeentelijke waterleidingnet, bleef belangrijk voor al diegenen die zich geen aansluiting aan de gemeentelijke waterleiding konden of wilden veroorloven. Ook in 1879, vijf jaar na de ingebruikstelling van de waterleiding, was er nog sprake van een gemeentelijke verstrekking van emmers water. Het systeem beviel blijkbaar goed.⁵⁹ Als er gevaar dreigde voor de volksgezondheid, bleek een goed georganiseerde waterverschaffing met emmers snel opgezet.

Daar was geen dure waterleiding voor nodig. Er is grond voor de veronderstelling dat het stadsbestuur de waterverschaffing met emmers als een voldoende en afdoende maatregel zag. In de besluitvorming met betrekking tot het waterleidingbedrijf speelde de verstrekking van emmers water in ieder geval geen rol van betekenis, noch in positieve noch in negatieve zin.

Een blik op het waterleidingplan van Van der Tak (1868) maakt meteen duidelijk dat het gemeentebestuur geen hygiënische motieven hanteerde voor de verkoop van water aan particulieren. De Waterstad had dankzij de directe nabijheid van de Maas de beschikking over water van een, naar negentiende-eeuwse begrippen, alleszins acceptabele kwaliteit. De kwaliteit van het drinkwater van de binnenstad en de polderstad liet echter veel te wensen over. Toch plande Van der Tak slechts een relatief klein deel van de waterleidingcapaciteit in deze stadsdelen en voorzag de Waterstad van een vrij dicht waterleidingnet. (49% van de beschikbare capaciteit).⁶⁰

stadsdeel	capaciteit in el ³	%
Waterstad	412	49
polderstad	253	30
binnenstad	173	21
totaal (excl hoofdleidingen)	838	100

Tabel 2. De spreiding van het waterleidingnet volgens het plan van Van der Tak. De capaciteit is vastgesteld aan de hand van de inhoudsmaten van het leidingnet in el³. Uit de bron kon niet worden opgemaakt of met 1 el 0,69 meter dan wel 1 meter werd bedoeld (bron: Plan Drinkwaterleiding Rotterdam 1868, bijlage 3, *Verz. Drinkwaterleiding*).

De Waterstad, in die dagen Rotterdams haven- en handelscentrum, verschaftte aan veel kooplieden werk- en woonplaats en moet gerekend worden tot de stadsdelen met een hogere welstand.⁶¹ De welstand van de polderstadbewoners stak op zijn beurt in gunstige zin af bij die van de bewoners van de binnen-

stad. Van der Tak had het waterleidingnet ruimer ontworpen voor wijken met een hoger gemiddeld inkomen. Wellicht wilde hij de aantrekkelijkheid van Rotterdam als woonstad voor vermogende nieuwkomers onderstrepen. Zijn voorganger Scholten had nog gepleit voor waterdistributie 'tot lagen prijs in de woningen der armen tot op de hoogste verdieping', maar dat speelde hier blijkbaar geen rol meer.

De onbemiddelde Rotterdammer kon zich vanwege de hoge prijs niet abonneren op de waterdistributie, maar ook de bemiddelde Rotterdammer had goede redenen om af te zien van aansluiting. De bewoners van de Waterstad hadden in veel gevallen zelf een pomp, waarmee Maaswater uit de havens kon worden gehaald en zij voelden er doorgaans weinig voor om extra te betalen voor een aansluiting aan het gemeentelijke waterleidingnet.⁶² Anderzijds waren er Rotterdammers die wel een abonnement wilden en dat ook konden betalen, maar die niet werden aangesloten omdat ze te ver van de hoofdleiding woonden.⁶³ De vrees dat het waterleidingbedrijf verlies zou lijden maakte het gemeentebestuur tot een zeer voorzichtig ondernemer.

De gemeentelijke kruistocht tegen de verspilling van water wekt al evenmin de indruk dat de raadsleden overtuigd waren van de heilzaamheid van een ruime verstrekking van betrouwbaar water. Het tarief was weliswaar vastgesteld op basis van de oppervlakte van woning of bedrijf en vormde dus geen effectieve rem op het waterverbruik, maar het was niet bedoeld om het waterverbruik te bevorderen. Het werd abonnees bijvoorbeeld verboden om water uit de kraan aan anderen aan te bieden. Wie dat toch deed liep de kans dat de directie gebruik maakte van haar bevoegdheid om de geabonneerde dadelijk 'den watertoevoer te ontnemen'.⁶⁴ Het verbod is een treffende illustratie van de gemeentelijke vrees dat het waterleidingbedrijf nog wel eens op een kostbaar echec voor de gemeente zou kunnen uitdraaien.

In de raad werd fel gediscussieerd over de verspilling van water: "t is eigenaardig dat de meeste waterverspilling betrek-

kelijk plaats heeft bij de kleinste huizen. Men besproeit daar stoep en trottoir of straat en gevel met een woede waarvoor niets veilig is en waardoor zelfs de voetgangers gehinderd worden. Vele dienstboden hebben het verschrikkelijk op onze drinkwaterleiding voorzien.' De spreker stond niet alleen in zijn tirade tegen de verspilling. Een door hem ingediend amendement, dat de geabonneerde op de openbare weg slechts één straaltstuk van hoogstens 5 millimeter of één kraan van hoogstens 12 millimeter breedte tegelijk mocht gebruiken, haalde een flinke meerderheid in de raad.⁶⁵

Ook het gemeentelijke verbruik werd kritisch gezien. Van der Tak had in zijn ontwerp voorzien dat de gemeente zo'n 10% van de waterproductie voor eigen gebruik nodig zou hebben. Hij berekende dat ongeveer de helft daarvan zou worden benut als spoelwater voor de openbare urinoirs. De vrees dat de stedelijke rijkdom via de urinoirs zou worden weggespoeld, ontlokte raadslid Molenaar de uitspraak: 'Voor onze drinkwaterleiding is er niets dat mij zoveel schrik aanjaagt als juist die urinoirs.' Een paar dagen tevoren was er een proef genomen waaruit bleek dat door een opening van 5 millimeter in 42 minuten, één kubieke meter water stroomde. Molenaar rekende voor, dat die verspilling f 4,20 per dag kostte: 'Dat 365-maal genomen, is een vrij aanzienlijke som.'⁶⁶

Het stadsbestuur zag het waterleidingbedrijf als een potentieel gat in de gemeentehand en het deed er alles aan om te voorkomen dat dit gemeentelijk initiatief tot een catastrofe voor de gemeentekas zou leiden. De weigering om het drinkwater chemisch te zuiveren moet in dat licht worden gezien. Voor B & W lagen de zaken duidelijk: 'Bij vroeger aan den Raad gedane mededeelingen, met betrekking tot de drinkwaterleiding, is reeds aangetoond dat, van hoeveel belang het gebruik van gezuiverd drinkwater, met het oog op het ontstaan van ziekten, meer bepaald van cholera, ook moge zijn, de oorzaak daarvan toch niet geacht kan worden uitsluitend in het drinkwater te zijn gelegen. Bovendien,' meende het college, 'kunnen niet alle in opgelosten toestand in het water aanwezige organische bestanddeelen uit het gezuiverd water verwijderd worden (...)'

Ondanks de geruststellende woorden van het college vond de raad het noodzakelijk deskundig advies in te winnen, maar zij reageerde opgelucht toen een commissie van deskundigen anderhalf jaar later de wetenschappelijk geverifieerde vaststelling deed, dat de Maas 'goed en bruikbaar drinkwater voor iedereen' leverde en dat de kostbare chemische zuivering achterwege kon blijven.⁶⁷

De bestrijding van epidemieën of de hygiënische verheffing van minvermogenden blijken nauwelijks een stimulans en zeker geen doorslaggevende factor te zijn geweest bij de verstreking van drinkwater. De aarzeling om het Maaswater te zuiveren, de nadruk op het rendement en de kruistocht tegen de watersverspilling zijn daarmee in tegenspraak. Het grootste deel van de bevolking bleef na de voltooiing van de gemeentelijke drinkwaterleiding (1874) aangewezen op een waterdistributie met emmers. Een privé-aansluiting aan de Rotterdamse waterleiding zou voor velen nog jarenlang een onbetaalbare luxe blijven. De verkoop van drinkwater aan particuliere afnemers was aanvankelijk niet meer dan een buitenkansje voor de gemeente om de hoge kosten voor het spoelen van de riolen enigszins te compenseren. De naam Gemeentelijke Drinkwaterleiding wekt een verkeerde indruk. Drinkwater werd bij de oprichting van het bedrijf slechts gezien als een bijproduct.

Gemeentereiniging ondanks het spoelstelsel

In 1870 was in het grootste deel van de oude stad riolering aangelegd, maar Rotterdam was inmiddels sterk gegroeid en ook buiten de singels van het Waterproject ontstonden wijken die van riolen moesten worden voorzien. De aanleg van riolen buiten het Waterproject vereiste zulke hoge investeringen, dat de Rotterdamse raad een open oog had voor alternatieve manieren van afvalverwijdering. Toen in de stad Groningen de gemeentelijke inzameling van afval met tonnen bovendien gouden ber-

gen leek te beloven, leidde dat in Rotterdam tot een heroverweging van de vraag, of het spoelstelsel wel overal moest worden ingevoerd. Die heroverweging kreeg al snel de vorm van een nieuwe gemeentelijke organisatie: de Gemeentereiniging.

De negentiende-eeuwse vuilverwijdering⁶⁸ was omvangrijk en veelvormig. Naast het inzamelen van haardas en puin, behoorden daartoe het baggeren van de grachten en vesten (vanaf 1840), het vegen van de straten (vanaf 1853), het ruimen van sneeuw en het schoonhouden van riolen en urinoirs (vanaf 1856). Van 1806 tot 1876 werd het werk uitbesteed aan particuliere ondernemers, de laatste tien jaar was dat de onderneming van Kloos & Van Limburg.

Fecaliën vormden een hoofdstuk apart. Het ophalen ervan was van 1847 tot 1877 uitbesteed aan particuliere aannemers, aanvankelijk aan het raadslid I. Thooft, die zijn winst uit de mesthandel deelde met hoofdamtenaar Rose, vervolgens aan de erven van Thooft. Tweemaal daags werden de fecaliën aan huis en bij de openbare toiletten met paard en wagen opgehaald. Op enkele plaatsen in de stad hadden Thooft en Rose bovendien bakken staan waarin de bewoners hun emmertjes met ontlasting konden legen. Toen de gemeenteraad besloot om voor de stedelijke riolen het 'système libre' in te voeren en de fecaliën dus in het vervolg vrijelijk op de riolen mochten worden geloosd, leek het einde van de Rotterdamse handel in mensenmest nabij. De gemeente Rotterdam was echter genooddaakt om de erven Thooft tegemoet te komen, niet alleen omdat Thoofts rechten op de Rotterdamse fecaliën destijds in het pachtcontract waren vastgelegd, maar ook omdat zijn diensten voor een soepele overgang naar het 'système libre' hard nodig waren.⁶⁹ Het pachtcontract werd daarom in 1865 vernieuwd. Op verzoek van de erven Thooft werd het contract in 1873 overgeschreven op naam van J.J. Kortman.⁷⁰

Het verwijderen van fecaliën verkeerde dus in een overgangsfase en werd op uiteenlopende wijze verricht. Het inzamelen ervan had vooral plaats in de krap bemeten binnenstad, waar weinig huizen over een toilet beschikten, laat staan de rijk-

dom van een aansluiting op het riool genoten. In enkele delen van de polderstad verboden de polderbesturen het lozen van fecaliën op polderwater uitdrukkelijk en boden de activiteiten van Thooft en Kortman eveneens uitkomst. Een groot deel van de menselijke uitwerpselen zou in het vervolg echter worden weggespoeld door de riolen van polder- en Waterstad.

De stad groeide en toen de stadsgrond buiten de singels van het Eerste Waterproject werd bebouwd, moest ook daar een oplossing worden gevonden voor de verwijdering van afvalwater. Een uitbreiding van de riolering lag voor de hand, maar zou belangrijke financiële verplichtingen voor de stadskas met zich meebrengen. Met de aanleg van riolering binnen het Eerste Waterproject had het stadsbestuur slechte ervaringen opgedaan. Het bleek een zeer dure aangelegenheid. De noodzaak om voor de nieuwe wijken buiten de singels een Tweede waterproject aan te leggen, met nieuwe singels en nieuwe gemalen, vormde een enorme drempel.

Het gemeentebestuur aarzelde om op de ingeslagen weg voort te gaan en stond, meer dan voorheen, open voor alternatieve oplossingen. De manier waarop in Groningen met fecaliën werd omgesprongen bood een aantrekkelijker perspectief. De menselijke uitwerpselen belandden daar niet in het riool, maar werden opgehaald met tonnen en voor flinke bedragen verkocht: 'Groningen met $\pm$ 50 000 inwoners heeft f 50.000 winst, Rotterdam met 150 000 inwoners moet f 150.000 overhouden.'⁷¹

De openbare Gezondheidscommissie maakte zich al jaren sterk voor de inzameling van fecaliën en bestookte B & W ook nu met rapporten. De commissie liet zich in 1873 opnieuw negatief uit over de stedelijke riolering en pleitte voor de aanleg van het pneumatisch riolensysteem van Liernur. Daarbij werd de ontlasting door een leidingnet van metalen buizen getransporteerd. Door op een centrale plaats een vacuüm op te wekken werden de fecaliën daarheen gezogen en konden vervolgens eenvoudig worden verwijderd. De aanleg van het Liernur-stelsel in Amsterdam en Leiden, beide in 1872, had de leden van de openbare gezondheidscommissie overtuigd van de geschiktheid van het systeem voor het dichtbevolkte

Rotterdam. In de minder bevolkte gedeelten van de stad zou het tonnenstelsel beter voldoen, meende de commissie.⁷² In 1873 adviseerde zij B & W om de afvalverwijdering in eigen beheer te nemen en daarvoor een deskundige te benoemen.

Directeur Van der Tak, te druk met andere zaken om zich diepgaand met de stedelijke afvalverwijdering in te laten, was sceptisch over het Liernur-stelsel. Op werkbezoek in Amsterdam had Van der Tak er slechte ervaringen mee opgedaan: '(...) bij verscheidene privaten dier huizen zag ik dat de inhoud zich niet van onderen, doch van boven over brillen of zittingen heen ontlastte terwijl op een binnenplaats achter een dier huizen eene aanzienlijke hoeveelheid secreteetstof door de grond naar boven kwam.' Op het advies van de commissie om een deskundige te benoemen reageerde Van der Tak noch enthousiast noch afwijzend.⁷³

B & W meende er daarom verstandig aan te doen de voorzichtige weg te bewandelen en stelde voor om in de nieuwe wijken op kleine schaal een proef met tonnen te nemen.⁷⁴ De gemeenteraad vond echter dat die benadering onvoldoende recht deed aan het belang van de zaak en nam een voorstel van vijf van haar leden aan 'om ten spoedigste over te gaan tot het benoemen van een deskundig ambtenaar aan wien het toezicht op de stadsreiniging, het ontwerpen van plannen en de verdere werkzaamheden, met dit onderwerp in verband staande', zouden worden opgedragen. De indieners van het voorstel benadrukten dat het niet hun bedoeling was 'om partij te kiezen voor een stelsel; ook niet om nu reeds te beslissen of de reiniging verpacht of in eigen beheer moet worden genomen'. Wat zij wel wensten was 'een deskundige, die zijn studiën van stadsreiniging gemaakt heeft en de resultaten zijner studie op Rotterdam kan toepassen, na kennis genomen te hebben van lokale toestanden en een plan kan opmaken hoe de stad op de minst nadeelige wijze voor gezondheid en geldmiddelen, te bevrijden is van het overtollige vuil'.⁷⁵

Dit raadsvoorstel, dat op 8 juli 1875 werd aangenomen, was vooral ingegeven door de behoefte om orde te scheppen in

de informatiechaos, en om een verantwoorde keuze te kunnen doen uit de vele alternatieven die de raad ter ore waren gekomen. Met de aanleg van riolen voor het spoelstelsel waren hoge kosten gemoeid en daar stonden geen baten tegenover. Voorstanders van het Groningse tonnenstelsel en van Liernurs pneumatische riolensysteem suggereerden, dat met die stelsels een belangrijk deel van de kosten kon worden terugverdiend - het tonnenstelsel leverde zelfs winst op! Deskundig advies was dus in het welbegrepen belang van de gemeente.

B & W boog zich over de vraag welke status de te benoemen deskundige moest hebben en besloot hem de titel directeur te geven en hem het respectabele jaarsalaris van f 3.000 in het vooruitzicht te stellen.⁷⁶ Daaruit blijkt dat toen al verder werd gedacht dan het verkrijgen van enkele deskundige adviezen. De instelling van een afzonderlijke raadscommissie voor de Gemeentereiniging bevestigt eveneens dat de raad van plan was om zich voor langere termijn vast te leggen op een actieve betrokkenheid bij de stedelijke afvalverwijdering.⁷⁷ De mogelijkheid om het contract voor het ophalen van as en puin, het baggeren en het vegen en sneeuwvrij maken van de openbare weg te verlengen, werd nog even open gehouden, maar al vrij snel ging B & W ervan uit dat verlengen niet meer nodig was. Mocht het gemeenteapparaat nog niet zijn ingesteld op het overnemen van de werkzaamheden, dan kon aan de concessionaris altijd nog gevraagd worden zijn werk onder gemeentevlag voort te zetten, meende het stadsbestuur.⁷⁸

Op voordracht van B & W besloot de raad op 6 januari 1876 om A.C. Cramer, apotheker bij het burgerlijk armbestuur, te benoemen tot directeur Gemeentereiniging.⁷⁹ Op basis van Cramers aanwijzingen kwam het ophalen van as en puin, het baggeren, vegen en sneeuwvrij maken van de openbare weg op 1 juni 1876 definitief onder gemeentelijke vleugels.⁸⁰ Het pachtcontract voor het ophalen van fecaliën werd het jaar daarop beëindigd (1877) en de werkzaamheden werden ondergebracht bij de Gemeentereiniging.⁸¹ Zowel het Liernur-stelsel als een variant op het Groningse tonnenstelsel werden onderzocht op

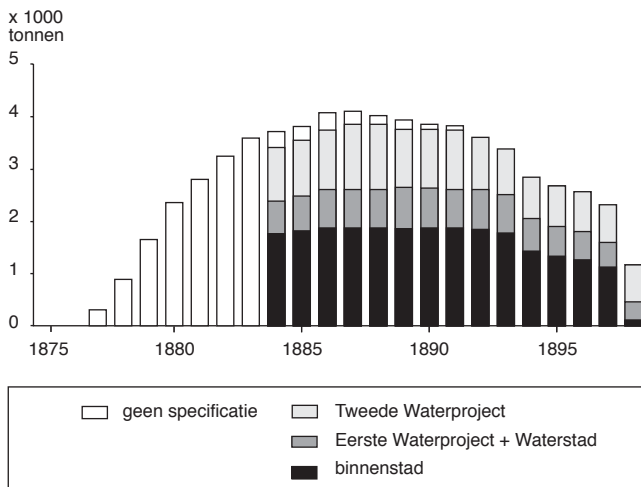


Fig. 11. Het totaal aantal geplaatste tonnen in Rotterdam over de jaren 1877-1898. Het tonnenstelsel, bedoeld voor de nieuwe wijken buiten de singels van het Eerste Waterproject, bleek vooral erg goed aan te slaan in de binnenstad. De meeste huizen in de binnenstad hadden geen rioolaansluiting en voor de bewoners van de binnenstad was het tonnenstelsel dus een uitkomst. Nadat de gemeente vanaf 1893 met meer nadruk aandrong op de aansluiting van de toiletten aan de riolering, verminderde het gebruik van tonnen geleidelijk. In 1892 had het stadsbestuur het goede voorbeeld gegeven door alle scholen aan te sluiten. In 1899 werd het tonnenstelsel in oud-Rotterdam niet meer gebruikt. In de gemeenten Kralingen en Charlois, die in 1895 werden geannexeerd, bleef het stelsel tot ver in de twintigste eeuw gehandhaafd (bron: *Gemeenteverslag 1884-1900*. Voor de jaren 1877-1883 waren geen gegevens per stadsdeel beschikbaar).

hun bruikbaarheid voor Rotterdam. Cramer was een uitgesproken voorstander van het Liernur-stelsel: 'Een tonnenstelsel heeft alleen recht van bestaan op plaatsen waar dat van Liernur niet kan worden aangelegd, hetzij doordat de huizen te ver van elkander zijn gebouwd, hetzij doordat de wijk te ver van de overige deelen der Gemeente is verwijderd en te klein is voor afzonderlijke exploitatie.'⁸²

Om die reden stelde hij voor om de nog dun bevolkte nieuwe wijken buiten het Waterproject en de plaatselijke openbare toiletten te voorzien van wisseltonnen en deze regelmatig van gemeentewege op te halen. In de 23 jaar dat dit tonnenstelsel functioneerde, werden de meeste tonnen evenwel niet geplaatst in de nieuwe wijken buiten het Waterproject, maar in het oudste gedeelte van de stad: de binnenstad. Nieuwbouw kon op eenvoudige wijze van afvoerpijpen worden voorzien, maar voor de oudere huizen in de binnenstad en de Waterstad was dat lastiger. Het enthousiasme voor de gemeentelijke wisselton werd veroorzaakt door het gebrek aan toiletten in de huizen in de binnenstad, of zo die er waren, het ontbreken van een afvoerpijp naar het riool.

Hoewel de instelling van een Dienst Gemeentereiniging en de invoering van het tonnenstelsel een belangrijke bijdrage leverden aan de verbetering van de stedelijke hygiëne, waren er al vrij snel ook sombere geluiden te horen: 'Waarom,' vroeg een aantal raadsleden zich verwonderd af, 'werpt de Gemeentereiniging in andere gemeenten van ons vaderland voordeelen af, terwijl zij hier belangrijke sommen eischt?' Bij de behandeling van de begroting voor 1882 werd het functioneren van de Dienst Gemeentereiniging ter discussie gesteld met vragen als: 'Wordt er wel genoeg partij getrokken van de ligging der gemeente, wat betreft den verkoop van mest, om goede prijzen te bedingen?' Cramer rekende voor, dat de Rotterdamse uitgaven voor de Gemeentereiniging per hoofd van de bevolking vrij constant bleven en op ongeveer één gulden per inwoner per jaar uitkwamen. De inkomsten daarentegen fluctueerden sterk omdat zij voornamelijk afhankelijk waren van de verkoopprijs van mest, as en puin. Het

eindresultaat was negatief, maar kon veel beter worden als Rotterdam meer fecaliën aan kon bieden, meende Cramer. Hij noemde het een opmerkelijk feit, dat bij de reinigingsdienst van Rotterdam alle zorg werd besteed aan de verzameling van de vuilnisstoffen, die de minste waarde bezitten, 'terwijl men die afvalproducten die het rijkst aan stikstofverbindingen zijn, die dus de meeste waarde voor den landbouw bezitten, laat wegvloeien (...)'⁸³

Cramer was van mening, dat hij part noch deel had aan de tegenvallende resultaten van de Gemeentereiniging en beklagde zich erover dat destijds een te duur systeem was gekozen: 'Nimmer ben ik een vriend van het tonnenstelsel geweest, en waar ik het heb voorgesteld, was dit steeds als overgangsmaatregel tot iets beters, steeds om uit een allerongunstigsten toestand te geraken.' Van hem hoefde B & W geen voorstellen tot uitbreiding van het tonnenstelsel te verwachten. Hij voelde veel meer voor dat van Liernur of voor 'goede beerputten'.⁸⁴

De mogelijkheden om te bezuinigen op de Gemeentereiniging bleken marginaal en het zag ernaar uit dat de Gemeentereiniging met het groeien van de stad een toenemende last voor de gemeentelijke begroting zou betekenen. Het tonnenstelsel bood niet de financiële oplossing waar de raad op had gehoopt. De ervaring met het andere veelbelovende alternatief, het Liernur-stelsel, bood uiteindelijk ook geen perspectief. In 1880 drong een kleine meerderheid in de raad er bij B & W op aan om aan de overzijde van de Maas, in de nieuwe wijk Feijenoord, het Liernur-stelsel toe te passen. Daarmee ging zij voorbij aan de adviezen van directeur van Gemeentereiniging Cramer. Hoewel deze zelf een groot voorstander van Liernurs methode was, raadde hij deze af voor dunbevolkte gebieden. Een motie om Liernur een plan met toelichting en een 'in bijzonderheden uitgewerkte raming van kosten' te laten maken haalde het echter niet de hakken over de sloot (16 voor-14 tegen).⁸⁵

Liernur reageerde aanvankelijk enthousiast op het Rotterdamse verzoek, maar kwam, na poolshoogte te hebben genomen, tot de overtuiging dat er voor hem weinig eer te behalen

viel op het nauwelijks bevolkte Feijenoord. Integendeel, de opbrengst van fecaliën zou naar alle waarschijnlijkheid voorlopig zeer gering zijn en een riolering volgens het spoelstelsel zou dankzij de alom aanwezige Maas veel goedkoper blijken. Door zich terug te trekken leed Liernur evenwel een belangrijk gezichtsverlies en op steun in de raad hoefde hij daarna niet meer te rekenen.⁸⁶

Het voorstel van B & W om ook op Feijenoord het spoelstelsel in te voeren werd zonder veel tegenstand aangenomen.⁸⁷ Dat besluit maakte de weg vrij voor de rioleringsplannen van directeur van Gemeentewerken De Jongh, die in 1883 aangaf hoe de wijken buiten het Waterproject het best van hun afvalwater konden worden bevrijd. Net als zijn voorgangers gaf hij de voorkeur aan het spoelstelsel (blz. 32-37).

Spoelen

Rotterdam werd in de negentiende eeuw voor een groot afvalwaterprobleem gesteld. Bij de oplossing daarvan gingen de stedelijke plannenmakers allen uit van hetzelfde principe. Zowel het Waterproject van Rose, het 'système libre' van Scholten en Van der Tak als het 'tweede Waterproject' van De Jongh hadden het spoelen van de stedelijke riolen als uitgangspunt. De afvoer van afvalwater werd in 1874 belangrijk verbeterd door de constructie van waterreservoirs ten oosten van de stad. Daardoor kon Rotterdam in het vervolg permanent beschikken over grote hoeveelheden water om de riolen te spoelen.

Pogingen om een particulier waterleidingbedrijf aan te trekken liepen stuk omdat de gemeente slechts een vergunning wilde verlenen als de ondernemer het spoelwater voor de riolen gratis of tegen sterk gereduceerd tarief aan de gemeente zou leveren. De gemeente was gedwongen de watervoorziening én de hoge kosten voor het spoelwater voor eigen rekening te nemen. De vrees dat de exploitatie van de waterleiding de gemeente in financiële problemen zou storten beheerste de houding tegenover het nieuwe gemeentebedrijf.

Rotterdam verkocht het water uit de reservoirs ook aan particuliere afnemers. Die verkoop werd niet ingegeven door hygiënische motieven, maar had financiële oogmerken en was mogelijk tevens bedoeld om Rotterdam aantrekkelijker te maken voor vermogende nieuwkomers. De gemeentelijke zorg voor de stedelijke gezondheid bleek onvoldoende aanleiding te vormen voor een gulle waterverstrekking. Integendeel, het stadsbestuur hield een ware kruistocht tegen de verspilling van water en zag de watervoorziening nog jaren als een luxe artikel.

De Rotterdamse waterleiding kwam tot stand dankzij het spoelstelsel. De Rotterdamse Gemeentereiniging werd ondanks het spoelstelsel gemeentelijk. In de jaren zeventig van de vorige eeuw stokte de aanleg van riolen. De noodzaak om een tweede Waterproject aan te leggen vormde een moeilijk te nemen horde in de uitbreiding van de gemeentelijke riole-ring. Even leek het erop dat het dure spoelstelsel die drempel niet kon nemen. De oprichting van de Gemeentereiniging en het invoeren van een tonnenstelsel werden gezien als goedkoop alternatief voor het dure spoelstelsel. In plaats van de stedelijke rijkdom weg te spoelen zou die in het vervolg door gemeenteambtenaren worden opgehaald.

Al snel bleek het tonnenstelsel niet de financiële successen op te leveren die er in Groningen mee werden behaald en het zag ernaar uit dat een uitbreiding van het tonnenstelsel de gemeente voor vergelijkbare financiële problemen zou stellen als het spoelstelsel. De draad werd daarom weer opgepakt waar hij was blijven liggen en spoelen werd opnieuw tot hoofdprincipe van de stedelijke afvalverwijdering verheven.

II

NIEUWE HAVENS OP FEIJENOORD

De Waterstad, tussen Hoogstraat en Maas, vormt het zichtbare overblijfsel van Rotterdams gouden eeuw.⁸⁸ Deze in gouden tijden gegraven havens voldeden tot in de negentiende eeuw aan de eisen van handel en scheepvaart. Toen meer schepen van grotere omvang en diepgang de stad aandeden, nam de behoefte aan berging, los- en laadplaatsen, opslag- en bedrijfsruimte toe. Dat had al geleid tot belangrijke uitbreidingen aan de rechter Maasoever,⁸⁹ maar hoe verder de stad uitdijde, hoe dichterbij het aan de overzijde van de Maas gelegen eiland Feijenoord leek.⁹⁰ Initiatieven om de rivier te overbruggen en het maagdelijke eiland Feijenoord te benutten voor de uitbreiding van Rotterdam stuitten aanvankelijk op bezwaren van vele zijden. De Rotterdamse handel voelde er niets voor om ruimte te bieden aan nieuwe, mogelijk concurrerende pakhuizen en zag de plannen voor de zuidelijke Maasoever als een bedreiging van de eigen negotie. De scheepvaart was niet gediend van barrières over haar hoofdverkeersweg de Maas. De inrichting van de nieuwe stad op Feijenoord en de aanleg van een verbindingsbrug waren bovendien zo duur, dat alleen al daarom de plannen naar het rijk der dromen werden verwezen.

In 1862 ontwierp Rose een plan voor de inrichting van Feijenoord. Hoewel zijn plan veel bijval kreeg zag het er niet naar uit dat de stad zich wilde vastleggen op het enorme bedrag dat voor de aanleg van een brug en de inrichting van het eiland vereist was. Door het voornemen van de rijksoverheid om de spoorlijn Dordrecht-Rotterdam aan te leggen, kwam de stadsuitbreiding op Feijenoord in een stroomversnelling. Na jarenlang touwtrekken tussen rijk en gemeente over de plaats

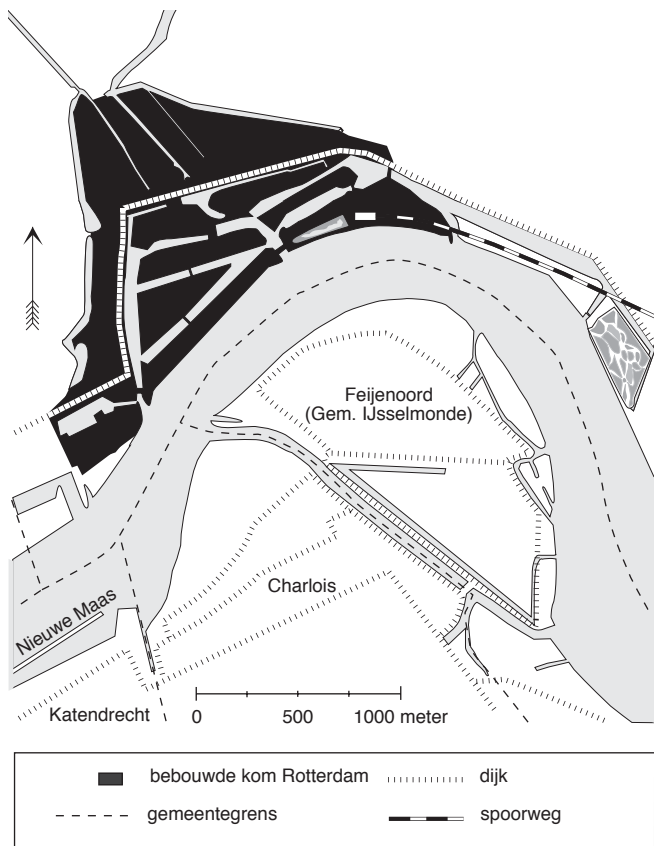


Fig. 12. De zuidelijke Maasoever tegenover Rotterdam in 1865. Om de uitbreiding van Rotterdam aan de overzijde van de Maas voort te kunnen zetten was een brug over de rivier vereist. In dat geval moesten gedeelten van de gemeenten IJsselmonde (Feijenoord), Charlois en Katendrecht worden geannexeerd (getekend aan de hand van Kuyper, *Gemeenteatlas van Zuid-Holland*; en aan de hand van Gemeentewerken, Kaarten en Technische Tekeningen, port. 2 M 1870:4629).

van de brug en de verdeling van rechten en plichten, kwamen beide partijen tot zaken. Op 3 april 1869 sloten de gemeente Rotterdam en de minister van Binnenlandse Zaken Thorbecke een contract, waarin de taakverdeling bij de aanleg van de spoorlijn Dordrecht-Rotterdam (1869-1877) en bij de inrichting van Feijenoord werd vastgelegd.

De particuliere Rotterdamsche Handelsvereeniging zorgde voor een tweede impuls door de stadsuitbreiding op Feijenoord te financieren. Vanaf 1879 exploiteerde zij de zelfgegraven havens op Feijenoord. De problemen die zich al na korte tijd voordeden én verwikkelingen rond directeur Lodewijk Pincoffs (1879), legden de basis voor een snelle beëindiging van de particuliere havenexploitatie. In het vervolg zouden de havens worden beheerd door de Gemeentelijke Handelsinrichtingen op Feijenoord (1882), een nieuwe loot aan de gemeentelijke stam en de basis van het huidige Gemeentelijk Havenbedrijf.

Aansporing uit Den Haag

In de loop van de negentiende eeuw is verscheidene malen het idee geopperd om de bocht in de Maas bij Rotterdam af te snijden en de rivier veel zuidelijker te leiden. Het zou dan mogelijk worden om een vaste verbinding tussen Rotterdam en Feijenoord te maken zonder de scheepvaart te hinderen. De uitbreidingsmogelijkheden van Rotterdam zouden er aanzienlijk door worden vergroot. De afgesneden Maasarm vormde bovendien een kolossaal havenbekken (blz. 58).⁹¹

Rotterdams ingenieur en adviseur van Gemeentewerken W.N. Rose stond een subtielere benadering voor. Zijn ontwerp uit 1862⁹² voorzag in een aantal kanalen en havens op Feijenoord en een brugverbinding met het centrum van Rotterdam (blz. 60). Schepen die te groot waren om de brug te passeren konden uitwijken via de kanalen door Feijenoord. Met de grond die vrijkwam bij de graafwerkzaamheden kon het eiland Feijenoord worden opgehoogd tot boven het niveau van de

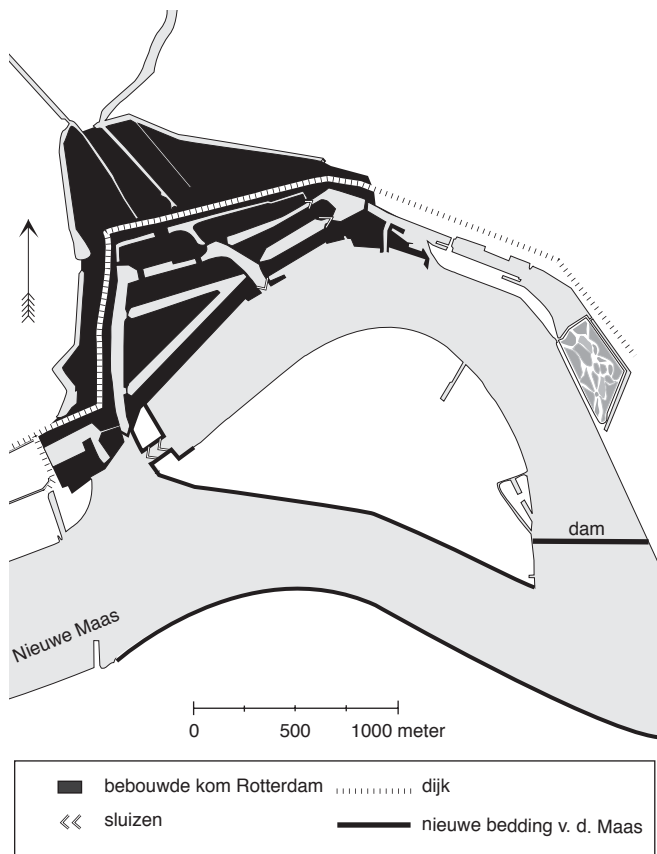


Fig. 13. Plan van een onbekende uit 1834, bewerkt door Conrad en Beijerinck. Door de bocht in de rivier af te snijden zou het mogelijk worden een gedeelte van de Maas voor de stad af te dammen en te gebruiken als haven. Een sluis kon dan de communicatie tussen rivier en haven verzorgen. De dam was niet alleen bedoeld om extra havenruimte te creëren, maar was ook bedacht als bescherming tegen overstroming van de stad bij hoog water (getekend aan de hand van Beijerinck, 'Indijking en uitbreiding').

hoogste vloed. Roses plannen voor Feijenoord zouden pas jaren later, na grondige wijziging, ook werkelijk worden uitgevoerd. De rijksoverheid speelde daarin een belangrijke rol.

De aanleg van de Nieuwe Waterweg, aangevangen in 1864,⁹³ zou een aanmerkelijke verbetering betekenen voor de verbinding van Rotterdam met de Noordzee. Maar het kostbare project had slechts kans van slagen als stroomopwaarts aan een aantal voorwaarden was voldaan. Door de aanleg van havens en kanalen kon een ongewenste aanslibbing van de vaargeul worden veroorzaakt en daardoor zou de stroming worden belemmerd. De rijksingenieurs wilden nu juist gebruik maken van die stroming om de Nieuwe Waterweg aan te leggen. Alleen al daarom kon het graven van havens en kanalen niet meer als voorheen aan de plaatselijke overheden worden overgelaten.⁹⁴ De rijksoverheid raakte op die manier rechtstreeks betrokken bij de Rotterdamse plannen voor Feijenoord (blz. 61).

Er waren nog andere redenen waarom de rijksoverheid de Rotterdamse plannen met meer dan de gebruikelijke belangstelling volgde. In 1868 kwamen de Rijnsoeverstaten de uitgangspunten overeen voor een vrije vaart over de rivier en legden die vast in de Akte van Mannheim.⁹⁵ Door ondertekening van het verdrag was de Nederlandse overheid verplicht om bij overbrugging van de Maas te zorgen voor een alternatieve vaarroute. Zowel de scheepvaart als de Rijnsoeverstaten zagen erop toe dat het alternatieve kanaal voldeed.

In 1860 besloot de Tweede Kamer tot de aanleg van spoorwegen op staatskosten en de bouw van een aantal spoorbruggen over de grote rivieren, onder andere één in de buurt van Rotterdam.⁹⁶ Verschillende plannen passeerden de revue, van een lage brug ten westen van Rotterdam tot een hoge brug vele kilometers ten oosten van de stad.⁹⁷ Na het afwegen van voor- en nadelen gaf de Rotterdamse raadscommissie Plaatselijke Werken de voorkeur aan een spoorbrug pal voor Rotterdams Waterstad. De scheepvaart zou daar de minste hinder van ondervinden, redeneerde men, want de binnenvaart opereerde hoofdzakelijk ten oosten van de geprojecteerde spoorbrug, terwijl de aanlegplaatsen van zeeschepen westelijk lagen.⁹⁸

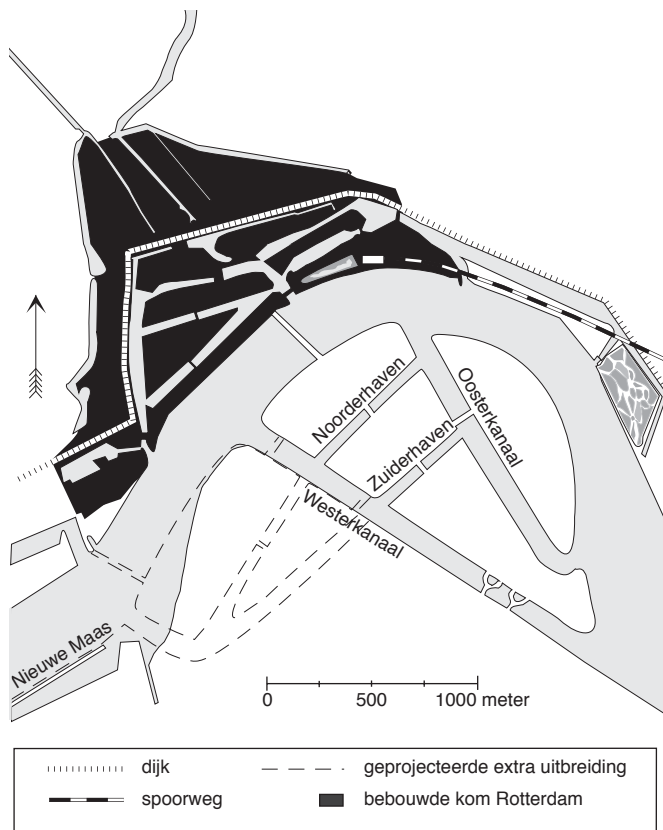


Fig. 14. Plan-Rose voor de uitbreiding van Rotterdam op Feijenoord (1862). Roses plan voorzag in de overbrugging van de Maas en het graven van een aantal havens en kanalen op het eiland Feijenoord. De grond die daarbij vrijkwam werd gebruikt om het eiland op te hogen. Met een eventuele uitbreiding tot het gebied ten westen van het Westerkanaal en de aanleg van een tweede brug had Rose alvast rekening gehouden (getekend aan de hand van Plan Rose d.d. 4-2-1862, In: Plan tot uitbreiding der gemeente te Rotterdam op Feijenoord, Verz. Feijenoord).

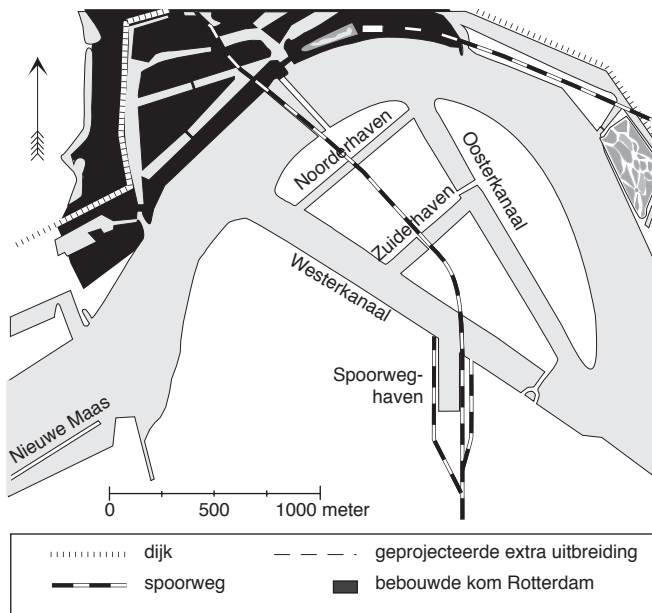


Fig. 15. Geamendeerd Plan-Rose ontworpen door de Waterstaatingenieurs Conrad, Beijerinck en Caland (1865). De ingenieurs kwamen tegemoet aan kritiek van de scheepvaart en verbeterden de bevaarbaarheid van Westerkanaal en Zuiderhaven door deze te verbreden. Tevens tekenden zij de Noorderhaven meer noordwaarts. Om te voorkomen dat de wijzigingen een ongewenste invloed zouden uitoefenen op de stroomsnelheid van de rivier, verenigden zij de mondingen van Ooster- en Westerkanaal. Om dezelfde reden weigerden zij in te gaan op het voorstel van Rose om de rivier ter hoogte van Rotterdam te versmallen. Ten behoeve van de spoorweg Rotterdam-Dordrecht werd ten zuiden van het Westerkanaal een rijksspoorweghaven geprojecteerd (getekend aan de hand van Plan tot uitbreiding der gemeente te Rotterdam op Feijenoord, In: *Verz. Feijenoord*; aan de hand van Gewijzigd Plan tot uitbreiding der gemeente Rotterdam op Feijenoord, In: *Ibidem*; en aan de hand van Staatsspoorweg Rotterdam-Willemsdorp door Rotterdam en Feijenoord, In: *Ibidem*).

De gemeenteraad protesteerde fel tegen het opwerpen van deze barrière voor de scheepvaart, maar zag terzelfder tijd in, dat de ligging van de spoorbrug erg veel voordelen bood. Op Feijenoord had de rijksoverheid een station en een spoorweghaven gepland en dankzij de spoorbrug kon de nieuwe stad aan de overzijde profiteren van een rechtstreekse railverbinding met de twee Rotterdamse stations op de noordelijke Maasoever. Het stadsbestuur hield bovendien rekening met de mogelijkheid om in de toekomst een brug voor gewoon verkeer onder de spoorbrug te hangen en daardoor de kosten voor een afzonderlijke oeververbinding uit te sparen.⁹⁹

Op 21 januari 1865 sprak de raad zich desondanks uit tégen de aanleg van een spoorbrug over de rivier, maar verklaarde zich bereid in 's lands belang toch medewerking te verlenen aan de aanleg. Raadslid Pincoffs lichtte het tweeslachtige standpunt toe met de woorden: 'Wanneer een sterkere tot een zwakkeren kwam en hem een arm of het hoofd wilde afnemen, en met het antwoord van den zwakkeren, dat hij beide liever wilde behouden, geen genoegen nam, alsdan zou de zwakkere, door overmagt gedrongen, zich zeker liever den arm dan het hoofd laten afslaan, en daartoe zelfs zeer beleefd het verzoek doen! Zo ook hier.'¹⁰⁰ De Rotterdamse reactie was een handige zet in het politieke schaakspel met de rijksoverheid. Het stadsbestuur schopte op deze manier niet openlijk tegen de ministeriële schenen en het versterkte zijn onderhandelingspositie aanmerkelijk. Immers, al hetgeen in 's lands belang noodzakelijk werd geacht kon moeilijk aan Rotterdam in rekening worden gebracht, vooral niet als de Maasstad zich zo'n fel tegenstander had getoond.¹⁰¹

Minister Heemskerk van Binnenlandse Zaken was echter helemaal niet onder de indruk van het Rotterdamse toneelstukje. Door de spoorbrug enkele kilometers oostelijker te projecteren, strafte hij Rotterdams slimmigheid genadeloos af. Het stadsbestuur moest zich vervolgens in allerlei bochten wringen om de minister ervan te overtuigen dat het oorspronkelijke plan over Feijenoord tóch grote voordelen bood. Het stadsbestuur kon zich gelukkig prijzen dat de minister

bereid bleek om 'met het oog op eene mogelijke wederopvatting van het plan over Feijenoord (...) aanbiedingen van finantiëlen aard in overweging te nemen'.¹⁰² De pogingen om minister Heemskerk gunstig te stemmen voor een spoorlijn over Feijenoord hadden nogal wat consequenties voor de inrichting van de nieuwe stad, maar ook de gemeentelijke bezuinigingswoede drukte haar stempel op de plannen¹⁰³ en droeg bij tot het verder uitkleden van het ontwerp van Rose. Directeur van Gemeentewerken Van der Tak liet van het oorspronkelijke plan slechts één haven en één kanaal intact (blz. 64). Hij promoveerde de Noorderhaven tot alternatieve vaarroute voor schepen die te groot waren om de spoorbrug te passeren. Het Westerkanaal hoefde niet meer als alternatieve vaarroute te fungeren en de rijksoverheid kreeg daardoor meer ruimte ter beschikking voor het graven van een rijksspoorweghaven. Doordat het rijk het graven van de Spoorweghaven voor zijn rekening nam, hoefde de gemeente op Feijenoord nog slechts één haven aan te leggen: de Noorderhaven.¹⁰⁴

Rotterdam trof het, want het kabinet viel, Heemskerk verdween en het stadsbestuur kon opgelucht afstand nemen van de ministeriële suggestie om 'aanbiedingen van finantiëlen aard' te doen. 'Wij kunnen ons dan ook niet voorstellen, dat zoodanig voorstel in ernst gemeend zij', schreef het stadsbestuur schijnheilig aan de nieuwe minister van Binnenlandse Zaken Thorbecke.¹⁰⁵ Het toneelstukje, waarmee Rotterdam zo weinig succes had geboekt bij minister Heemskerk, begon opnieuw. Deze keer had Rotterdam meer geluk in het spel.¹⁰⁶ Dankzij een soepele opstelling van minister Thorbecke konden gemeente en rijk op 3 april 1869 een overeenkomst sluiten, waarin de taakverdeling bij de aanleg van de spoorlijn Dordrecht-Rotterdam en de inrichting van Feijenoord werd vastgelegd.

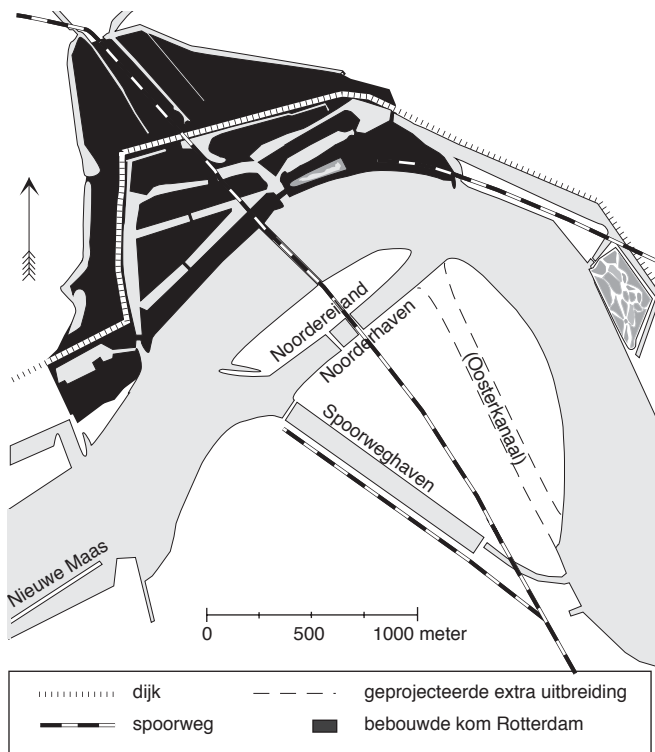


Fig. 16. Plan-Van der Tak (1868). In dit bezuinigingsplan was de Noorderhaven gedacht als alternatieve vaarroute. De rijksspoorweghaven kon daardoor de plaats innemen van het dure gemeentelijke Westerkanaal. Het Oosterkanaal was in Van der Taks plan nog slechts een optie en de Zuiderhaven verdween helemaal van de kaart. De spoorbrug over de Maas kon eventueel worden voorzien van voetpaden, zodat de dure aanleg van een gemeentebrug voorlopig kon worden uitgesteld. Het rijk was voordelig uit, omdat de spoorlijn nu in een rechte lijn kon worden aangelegd en er geen dure spoorbrug over het Westerkanaal behoefde te worden gebouwd (getekend aan de hand van *Handelingen 1868*, 122).

Financiële steun van Pincoffs

Voor de uitbreiding van Rotterdam op Feijenoord was veel geld vereist. De kans om met een particuliere financier - de Rotterdamsche Handelsvereniging - in zee te gaan werd daarom met beide handen aangegrepen en in 1872 contractueel vastgelegd. Hoewel de Rotterdamsche Handelsvereniging daardoor verantwoordelijk werd voor een deel van de stadsuitbreiding op Feijenoord, kon de gemeente niet met de handen over elkaar blijven zitten. Het contract verplichtte het stadsbestuur tot het bouwen van een brug over de Maas, de constructie van een deel van de kaden en de aanleg van straten en riolen. Kortom, het dwong de stad tot aanzienlijke uitgaven.

Rose had in zijn ontwerp voor de overbrugging van de Maas de nadruk gelegd op het belang van het landverkeer: '(...) ik wensch volstrekt dat het eene vaste brug zal zijn, dat is zonder eene enkele opening'. Hij was ervan overtuigd, dat het slagen van de uitbreiding op Feijenoord grotendeels afhing van een vaste brug, omdat de verbinding met de overzijde anders vrijwel onafgebroken gestremd zou worden door het grote aantal passerende schepen en de brug dan constant open zou staan. De kans was groot dat Feijenoord dan onbereikbaar, mogelijk zelfs 'eene afzonderlijke stad' werd. Rose zette zijn argumenten kracht bij door de vrees uit te spreken, dat er in dat geval een ogenblik zou kunnen komen, dat de handelaren en industriëlen op dat eiland een eigen beursgebouw verlangden te hebben en 'dan zou de afscheiding volkomen worden'.¹⁰⁷

De aanleg van een brug over de Maas was geen eenvoudige opgaaft. Met name het funderen van de peilers in de vaargeul werd gezien als een lastig karwei en als er ook nog een klep aan de brug moest worden gemaakt, zouden de problemen al gauw enorm blijken.¹⁰⁸ Het liet zich bovendien aanzien, dat veel stuurmanskunst vereist was om met zeilschepen een geopende brug op de open rivier te passeren. Door op Feijenoord een alternatief kanaal te graven en daar een brug met opening te bouwen konden veel van de genoemde problemen worden

omzeild. Het was in dat geval mogelijk om gebruik te maken van een droge bouwput en de verbinding tussen de afzonderlijke delen van de nieuwe stad kon worden gewaarborgd door extra bruggen aan te leggen. Deze overwegingen overtuigden de plannenmakers van de noodzaak om de noordelijke en zuidelijke Maasoever te verbinden met behulp van een vaste brug 'zonder eene enkele opening'.

Toen in 1865 werd besloten om de gemeentebrug onder de spoorbrug te hangen, speelden financiële overwegingen in die keuze een hoofdrol.¹⁰⁹ Al snel bleek ook deze gecombineerde brug te duur voor Rotterdam. Het stadsbestuur besloot daarom slechts twee voetpaden, van twee meter elk, langs de spoorbrug te leggen. Het moest sterk bezuinigen op de plannen voor Feijenoord en hoopte op die manier naderhand, bij de bouw van de gemeentebrug, te kunnen volstaan met een wegdek van acht in plaats van zestien meter breed.¹¹⁰ Ook de ingenieurs van Staatsspoorwegen, belast met het ontwerp van de spoorbrug, voelden weinig voor een gecombineerde brug. De pijlers moesten in dat geval veel zwaarder worden geconstrueerd en financieel zou het dan toch op hetzelfde neerkomen.¹¹¹

In 1869 meende Van der Tak dat de bouw van een afzonderlijke gemeentebrug niet zo lang meer op zich zou laten wachten en wat hem betrof verviel de noodzaak om bij de regering aan te dringen op de aanleg van voetpaden langs de spoorbrug. Op zijn advies stelde B & W de raad op 25 november 1869 voor om van de voetpaden af te zien. De raad onderschreef die opvatting en besloot tot de aanleg van een afzonderlijke gemeentebrug. De bouw van de gemeentebrug was aanvankelijk begroot op ongeveer f 2 miljoen, de aanleg van de havens op Feijenoord op ongeveer f 1 miljoen. De financiering van die bedragen werd vooral gezocht in een verhoging van het havengeld en van de opcenten op de personele belasting. Weliswaar werd hiermee geen volledige dekking bereikt, maar daarin kon B W voorzien door 'de uitvoering der groote werken zelf over een eenigszins langer tijdvak te verdeelen'. Hierdoor zou, meende het college, 'genoegzame rentebesparing' ontstaan, om het ontbrekende te kunnen aanvullen.¹¹²

Op 15 december 1870 maakte Van der Tak ruw een einde aan die droom door een nieuwe begroting te presenteren. Volgens zijn berekeningen was voor de eerste fase van de werken op Feijenoord een bedrag van f 4,6 miljoen vereist.¹¹³ De kosten voor het totale project raamde hij op iets meer dan f 8,8 miljoen. 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 de Financiën. 'Voorshands echter zien wij daarin voor de gemeente-financiën een zeer groot bezwaar, en naar ons oordeel, zou bij de onvoorwaardelijke aanneming van dit plan de financiële toestand der gemeente, eerst onlangs geregeld, geheel op losse schroeven worden gebragt.' De hogere begroting leek een goede aanleiding om nu maar helemaal af te zien van de bouw van de brug. Dat het gemeentebestuur anders besloot, hing nauw samen met de onderhandelingen die het voerde met enkele financiers, die geïnteresseerd waren in de stadsuitbreiding op Feijenoord.¹¹⁴

Door de bemiddeling van het raadslid L. Pincoffs¹¹⁵ was 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.¹¹⁶ De heren overwogen deel te nemen in de financiering van de plannen voor Feijenoord, maar stelden de aanleg van een gemeentebrug als absolute voorwaarde voor hun deelname.¹¹⁷ De combinatie toonde aanvankelijk vooral belangstelling voor de bouwgrond die op Feijenoord beschikbaar kwam. In de aanleg en exploitatie van havens leek zij minder geïnteresseerd. Een voorlopig bouwplan opgesteld door haar ingenieur, het Tweede-Kamerlid Th.J. Stieltjes, bevat aanwijzingen in die richting. Het plan-Stieltjes, dat sterk afweek van de gemeentelijke plannen van Rose en Van der Tak, leverde meer bouwgrond op tegen een lagere prijs per vierkante meter. Het plan van de gemeenteamttenaren reserveerde meer ruimte voor de aanleg van havens

en hield rekening met het ophogen van het eiland, om het bij hoog water voor overstroming te behoeden. Stieltjes wilde de kostbare ophoging van het terrein tot een minimum beperken, maar was daardoor gedwongen de havens te voorzien van sluizen. Hij bereikte daardoor een lagere kostprijs per vierkante meter, maar de sterk toegenomen scheepvaart zou ontegenzeggelijk veel hinder van de sluizen ondervinden.

B & W hield vast aan de oorspronkelijk beoogde ophoging van Feijenoord tot boven de hoogste vloedlijn en drong er bij de combinatie op aan, het havenareaal in het plan te vergroten.¹¹⁸ Stieltjes kwam daaraan aanvankelijk maar gedeeltelijk tegemoet, maar het gemeentebestuur hield voet bij stuk en kreeg uiteindelijk wat het wilde: een open haven parallel aan de Spoorweghaven: de Binnenhaven.¹¹⁹

De combinatie beoogde aanvankelijk slechts een betrekkelijk veilige bouwgrondtransactie op Feijenoord. De gemeentelijke onderhandelaars legden echter de nadruk op de aanleg van havens. Blijkbaar heeft de gemeentelijke aandrang de combinatie niet onberoerd gelaten, want zij verzocht het stadsbestuur om behalve de Binnenhaven ook de oostzijde van de Spoorweghaven in exploitatie te mogen nemen.¹²⁰ Onder invloed van de plannen van de plaatselijke inspecteur van Rijksbelastingen, Toewater, kwam het accent nog sterker op de exploitatie van havens te liggen. Toewater was enthousiast over de voorgenomen havenaanleg en wilde daarbij aansluiten met zijn plannen voor de stichting van een Rijksentrepot.¹²¹

Doordat de havenexploitatie zo centraal kwam te staan, nam het ondernemersrisico voor het project-Feijenoord sterk toe. De gemeentelijke onderhandelaars en de combinatie meenden dat daarom een andere constructie voor de onderneming moest worden gekozen. Om die reden staakte de combinatie haar onderhandelingen met de gemeente en nam de daartoe opgerichte Rotterdamsche Handelsvereeniging haar plaats in.¹²² Het raadslid Pincoffs, dat de onderhandelaars bij elkaar had gebracht, woonde tot dat moment als toevoorder alle besprekingen bij. Hij trad nu naar voren als president-directeur van de Rotterdamsche Handelsvereeniging en werd de belangrijkste

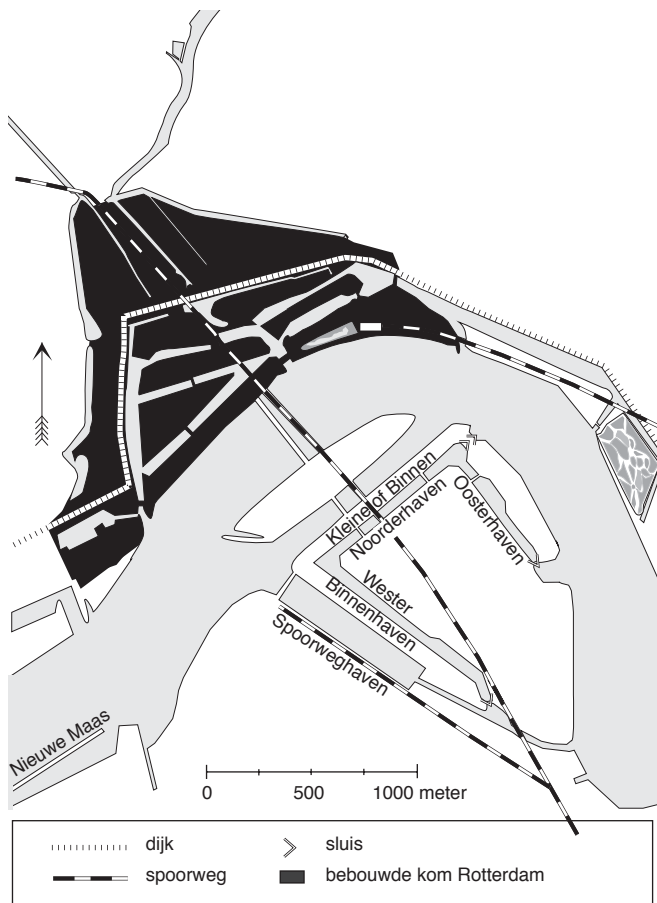


Fig. 17. Tweede plan-Stieltjes (1871). Naar aanleiding van op- en aanmerkingen van B & W nam Stieltjes meer havens op in zijn ontwerp, maar hij handhaafde de sluizen. Zijn plan was goedkoper, maar de sluizen zouden een handicap voor de scheepvaart vormen (getekend aan de hand van THA, Rotonde Port. G II E no. 58a).

onderhandelingspartner. De leden van de combinatie namen op hun beurt als toehoorder plaats aan de onderhandelingstafel. Zij woonden de besprekingen bij op basis van hun functie als commissarissen van de Rotterdamsche Handelsvereniging.

Pincoffs gaf er de voorkeur aan om alle werkzaamheden van de Rotterdamsche Handelvereniging op Feijenoord uit te laten voeren door de gemeente, voor rekening van de Handelsvereniging. De Rotterdamsche Handelsvereniging zegde een financiële bijdrage toe in de bouw van de Spoorweghavenbrug, maar de gemeente moest dan wel afzien van aanspraken op een deel van de winst. Toen Pincoffs bovendien bereid bleek om een deel van de gemeentelijke werkzaamheden op Feijenoord met leningen vóór te financieren, leek de basis voor een overeenkomst gelegd.¹²³ Om te voorkomen dat de Rotterdamsche Handelsvereniging al in een vroeg stadium met concurrentie zou worden geconfronteerd, vroeg Pincoffs het stadsbestuur tenslotte om een strook grond langs de Noorderhaven in erfpacht te geven (blz. 71). Eenmaal in het bezit van die strook kon de Rotterdamsche Handelsvereniging de concurrentie beletten om daar pakhuisen te bouwen. De vrees dat Roses Oosterkanaal alsnog zou worden aangelegd heeft mogelijk ook een rol gespeeld.¹²⁴

Op 9 december 1872 kon B & W het resultaat van de onderhandelingen, een ontwerp-overeenkomst met de Rotterdamsche Handelsvereniging, voorleggen aan de raad. Dankzij de overeenkomst was er in plaats van een tekort van f 1 miljoen een overschot van f 500.000, schreef B & W enthousiast. Bovendien werd de stadsuitbreiding op Feijenoord nu op een veel grotere schaal ter hand genomen, 'en zulks zonder dat de Gemeente tot tijdelijke leeningen of andere buitengewone middelen toevlugt zal behoeven te nemen om in de financiële bezwaren aan het plan verbonden, te voorzien'¹²⁵ - meer doen met minder geld dus.

Door de komst van de Rotterdamsche Handelsvereniging werden de financiële problemen van de gemeente Rotterdam echter niet opgelost. Het positieve saldo van de begroting voor

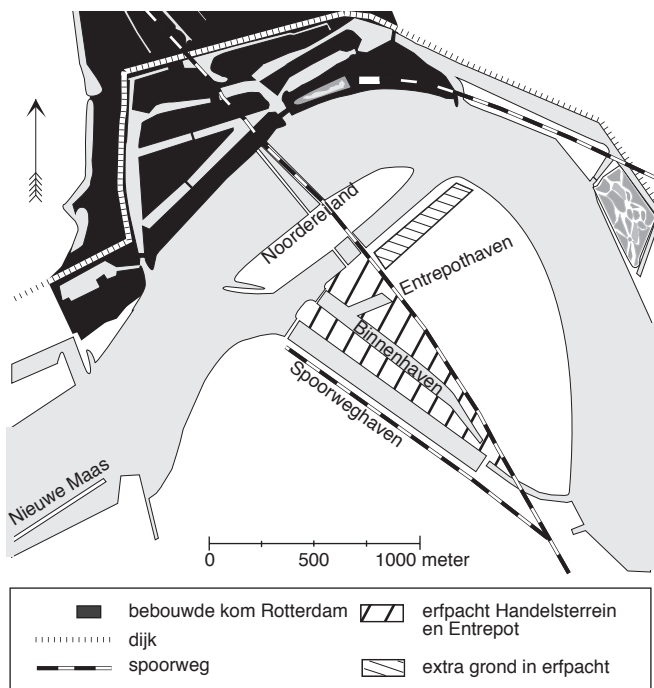


Fig. 18. De uitbreiding van Rotterdam op Feijenoord volgens de contracten met de Rotterdamsche Handelsvereniging (1872 en 1873) De RHV kwam met de gemeente overeen, dat de vereniging de Binnenhaven zou aanleggen. Op verzoek van de plaatselijke inspecteur van rijksbelastingen Toewater zegde de RHV het graven van de Entreporthaven toe. Het handelsterrein van de RHV lag tussen de Spoorweghaven en de spoorlijn Dordrecht-Rotterdam. Haar bouwgronden bevonden zich voornamelijk op het Noordereiland. Om concurrentie te voorkomen had de RHV strategisch gelegen percelen ten westen van de spoorlijn in erfpacht verworven. In het aangrenzende deel van de Noorderhaven had de RHV een vergunning voor het plaatsen van steigers (getekend aan de hand van Ontwerp-overeenkomst met de Rotterdamsche Handelsvereniging, In: *Verz. Feijenoord*).

Feijenoord was in hoofdzaak te danken aan de f 2,5 miljoen die de Rotterdamsche Handelsvereniging (RHV) toezegde voor de koop van de bouwgronden op het Noordereiland en langs de spoorlijn en voor de erfpacht van het handelsterrein en de havens op Feijenoord. De vereniging zou weliswaar investeren in extra havens en extra kaden, maar de gemeente bleef financieel verantwoordelijk voor de oorspronkelijke plannen: de aanleg van bruggen, het graven van de Noorderhaven en het aanleggen van kaden, straten en riolen. Nu kwam de RHV de gemeente daarin wel enigszins tegemoet door haar een lening in het vooruitzicht te stellen,¹²⁶ maar de stad nam tevens extra verplichtingen op zich. Deels werden die niet verantwoord in de begroting, deels werden ze niet voorzien, maar ze zouden het oorspronkelijke tekort ruimschoots overtreffen. Per saldo was de overeenkomst niet gunstiger, maar veroorzaakte zij extra financieringsproblemen. Voor wethouder Hoffmann vormden die het struikelblok. Hij noemde de overeenkomst ontijdig en drong aan op enkele jaren uitstel.¹²⁷ De Rotterdamsche Handelsvereniging had haast en wilde zich niet langer dan veertien dagen binden aan de ontwerpovereenkomst.

Tijdens de druk bezochte raadsbehandeling spitste de kritiek op de ontwerpovereenkomst zich toe op de pogingen van de Rotterdamsche Handelsvereniging om concurrentie uit te sluiten. De Handelsvereniging wilde voorkomen, dat de grond ten zuidoosten van de Noorderhaven in handen kwam van een concurrerende onderneming. De raad besloot daarom met ruime meerderheid om over dat punt opnieuw te onderhandelen.¹²⁸ Op 28 december 1872 keurde de raad het contract met de RHV goed. Het anti-concurrentiebeding hield de gemoederen daarna nog enige tijd bezig, maar van een wijziging van de overeenkomst wilde de Rotterdamsche Handelsvereniging niet weten. De raad legde zich daar tenslotte bij neer.¹²⁹

Een uitzonderlijk intermezzo

Op 14 mei 1879 nam Pincoffs geheel onverwacht de benen. Hij trachtte de gerechtelijke vervolging van zijn financiële malversaties te ontlopen, en droeg daardoor bij aan een verslechtering van de relatie tussen zijn Rotterdamsche Handelsvereniging en de gemeente Rotterdam. Op 25 april 1882 besloot de gemeenteraad van Rotterdam om de handelsinrichtingen op Feijenoord aan te kopen en die in het vervolg zelf te exploiteren. Mogelijk was er een verband tussen de beëindiging van de particuliere exploitatie en de verslechtering van de relatie stadsbestuur-Handelsvereniging. Het incident-Pincoffs biedt echter onvoldoende houvast om de gewijzigde gemeentelijke opstelling te verklaren. Als de havenexploitatie zelf in ogenschouw wordt genomen blijkt waar de schoen wrong. Gemeente en Rotterdamsche Handelsvereniging kwamen op dit terrein herhaaldelijk met elkaar in botsing. De particuliere exploitatie door de Rotterdamsche Handelsvereniging vormde in vele opzichten een uitzonderlijk intermezzo in de geschiedenis van de Rotterdamse haven.

Toen de Rotterdamsche Handelsvereniging een bouwplan ontwierp voor de gronden ten noorden van de Noorderhaven, het Noordereiland, werd de gemeente daar in een vroeg stadium bij betrokken. Hoewel de verdeling van de grond in bouwblokken, straten en pleinen de nodige hoofdbreken kostte, was hierbij nauwelijks sprake van botsingen.¹³⁰ Over de kwaliteit van de door de vereniging aangelegde havens en handelsterreinen kon de gemeente eveneens tevreden zijn, want de RHV spaarde kosten noch moeite om Feijenoord van moderne inrichtingen te voorzien.¹³¹ De dure aanleg van steile kaden, in de Binnenhaven en de Entrepothaven, bood het voordeel dat direct vanuit het schip in een spoorwagon kon worden gelost. De Rotterdamsche Handelsvereniging wilde de oostzijde van de Spoorweghaven eveneens dienstbaar maken aan de exploitatie van haar handelsterrein, en wilde daarbij gebruik maken van dezelfde moderne kaden. De rijksoverheid bleek bereid

om het oostelijke deel van de Spoorweghaven aan de gemeente ter beschikking te stellen, waardoor deze op haar beurt de Rotterdamsche Handelsvereniging ter wille kon zijn. Het stadsbestuur leek evenwel niet bereid om de Spoorweghaven van steile kaden te voorzien. Een flinke financiële bijdrage van de Rotterdamsche Handelsvereniging hielp de gemeenteraad over de financiële drempel.¹³²

havenkaden	glooiend	steil
Binnenhaven en Entrepothaven		f 600,--
Spoorweghaven (oostzijde)		f 700,--
Noorderhaven	f 145,--	f 450,--

Tabel 3. Prijzen voor de aanleg van havenkaden op Feijenoord per strekkende meter. De Rotterdamsche Handelsvereniging was een voorstander van het aanleggen van steile kaden, omdat dit het laden en lossen vergemakkelijkte. Het stadsbestuur zag op tegen de hoogte van de uitgaven die ermee gemoeid waren (bron: Van der Tak-CiePW 29-11-1874, Rb.1875:123).

Voor de constructie van de gemeentelijke kaden aan de Noorderhaven, koos de gemeenteraad in 1875 voor de goedkope oplossing, een glooiende kade. Enige dagen tevoren had de kaaimuur van de Entrepothaven het begeven en was onder de aanhoudende druk van de spoorwegdijk vooruitgeschoven.¹³³ Het gemeentelijk vertrouwen in steile kaden had door die ervaring een gevoelige deuk opgelopen. Het stadsbestuur toonde zich terughoudend in het nemen van grote financiële risico's op Feijenoord. De Rotterdamsche Handelsvereniging trad daarentegen doortastend op en straalde zelfvertrouwen en ondernemingslust uit. Het stadsbestuur had alle reden om tevreden te zijn over deze vorm van 'public-private partnership'.

Op 14 mei 1879 verdween de directeur van de Rotterdamsche Handelsvereniging Lodewijk Pincoffs geheel onverwacht van het toneel. Bevreesd dat de malversaties¹³⁴ die hij pleegde met

zijn Afrikaansche Handelsvereeniging aan het licht zouden komen en overtuigd dat hij voor steun niet langer bij zijn collega's behoefde aan te kloppen, vluchtte hij naar Amerika.¹³⁵ Voor Pincoffs viel het doek, en 'zijn' Rotterdamsche Handelsvereeniging moest maar zien hoe zij uit de problemen kwam. De voorzitter van de Kamer van Koophandel, M.M. de Monchy en de koffiehandelaar L.W. Schöffers, beiden mannen van naam, vormden de nieuwe directie van de Rotterdamsche Handelsvereeniging.¹³⁶ Zij moesten voorkomen, dat het potentieel winstgevend bedrijf in de malaise rond de Afrikaansche Handelsvereeniging werd meegesleurd en voortijdig het loodje zou leggen. Zonder de voltooiing van de werken op Feijenoord had de Rotterdamsche Handelsvereeniging evenwel geen schijn van kans.

Enkele weken na de vlucht van Pincoffs wendde de nieuw benoemde 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 van ruim f 400.000, dat de Rotterdamsche Handelsvereeniging bij aanvang van haar werkzaamheden op de gemeenterekening had gestort, terug te betalen.¹³⁷ De kans dat anderen geld zouden stoppen in de in opspraak geraakte onderneming leek klein. Hulp van gemeentewege was meer dan welkom.

Het vertrouwen van de gemeente in de Rotterdamsche Handelsvereeniging was door de vlucht van Pincoffs danig op de proef gesteld. Toch bleek de gemeente bereid om de Rotterdamsche Handelsvereeniging te helpen om de klap te boven te komen en haar het gestorte waarborgkapitaal terug te betalen. Met een 'hoog en krachtig gesitueerde' instelling te Amsterdam - de Nederlandsche Handel-maatschappij - onderhandelde de Rotterdamsche Handelsvereeniging over een lening van f 1 miljoen.¹³⁸ De Nederlandsche Handel-maatschappij verbond aan die lening de voorwaarde, dat de schuldeisers van de Rotterdamsche Handelsvereeniging - de gemeente Rotterdam behoorde daartoe - twee jaar lang zouden afzien van juridische stappen om hun vordering te innen. Ook daartoe was de gemeenteraad bereid.¹³⁹ De vlucht van directeur Pincoffs had wel kwaad bloed gezet, maar de behoefte aan

havencapaciteit was zo sterk gegroeid, dat een voltooiing van de havenaanleg door de Rotterdamsche Handelsvereniging economisch gezien noodzakelijk was en Rotterdam eigenlijk min of meer gedwongen was de Rotterdamsche Handelsvereniging te hulp te komen.

De nog 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 havens van de Rotterdamsche Handelsvereniging werden namelijk bijzonder weinig bezocht, ondanks de drukke scheepvaart. De belangrijkste reden daarvoor was, dat schippers in de havens van de Rotterdamsche Handelsvereniging zowel havengeld aan de gemeente, als liggeld aan de Rotterdamsche Handelsvereniging verschuldigd waren. De havenmeester van Rotterdam zag daarin de verklaring voor de lege RHV-havens. Hij meende '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'. Men bleef dus op de rivier liggen tot er ruimte vrij kwam aan een gemeentekade. De havenmeester zag grote problemen voor de toekomst. Als de Waterweg eenmaal verbeterd was zou de toestand onhoudbaar worden.¹⁴⁰

Door de toegenomen drukte op de rivier was een gebrek aan laad- en losplaatsen ontstaan en vonden vele schepen slechts met moeite berging voor de winter. In noodgevallen verwees de havenmeester de schepen daarom vaak naar de Spoorweghaven op Feijenoord.¹⁴¹ Als elders geen berging meer beschikbaar was, werd ook regelmatig gebruik gemaakt van de Binnenhaven. De gemeente ging er in dergelijke gevallen van uit, dat de Rotterdamsche Handelsvereniging de ruimte gratis beschikbaar stelde. De gastheer dacht daar toch anders over. In 1881 schreef de Rotterdamsche Handelsvereniging het ge-

meentebestuur, 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.¹⁴²

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.¹⁴³ De Rotterdamsche Handelsvereeniging verklaarde dapper wel bereid te zijn om de gemeente nog enige weken uitstel te geven, maar bleef erbij, dat 'wanneer dan ook al geen misbruik, toch zeker een te ruim gebruik gemaakt' was van de geboden mogelijkheid tot winterberging.¹⁴⁴ Het gemeentebestuur reageerde snel en adequaat door een vergunning aan de Rotterdamsche Handelsvereeniging, voor het gebruik van steigers in de Noorderhaven (blz. 71), in te trekken. De gemeente sloeg daarmee twee vliegen in één klap: zij kreeg op die manier extra ligplaatsen ter verdeling én de Rotterdamsche Handelsvereeniging werd razendsnel op andere gedachten gebracht.¹⁴⁵ 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 particuliere Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen maakte gebruik van de westelijke kade van de Spoorweghaven. De Rotterdamsche Handelsvereeniging had een handelsterrein tussen de spoorlijn Dordrecht-Rotterdam en de Spoorweghaven en kon, dankzij de tussenkomst van de gemeente Rotterdam, beschikken over de oostelijke kade van die haven. Al snel maakten beide particuliere ondernemingen de dienst uit in 'hun' Spoorweghaven, tot groot ongenoegen van het gemeentebestuur. De gemeentelijke havenmeester kon weliswaar schepen naar de Spoorweghaven sturen, maar zonder toestemming van de Rotterdamsche Handelsvereeniging mochten deze niet laden of lossen op de westelijke kade. Op die kade lag immers het Handelsterrein en daar had alleen de Rotterdamsche Handelsvereeniging 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.¹⁴⁶ Pogingen om in samenwerking met de rijks-overheid tot een beter beheer van de Spoorweghaven te komen, hadden weinig succes.¹⁴⁷

De incidenten droegen bij tot een grotere scepsis bij het stadsbestuur over de mogelijkheid havens door particulieren te laten exploiteren. Een terugkeer tot de van oudsher stedelijke exploitatie werd daarom overwogen. Het zag er na de incidenten niet naar uit dat het gemeentebestuur zou meewerken aan een betere regeling voor de heffing van gemeentelijk havengeld in de RHV-havens. Dat maakte de vooruitzichten voor particuliere exploitatie allesbehalve rooskleurig. Door de financiële bloedarmoede van de Rotterdamsche Handelsvereeniging en de slechte vooruitzichten zou er voor de onderneming uiteindelijk slechts één weg open blijven: verkoop van de handelsinrichtingen aan de gemeente.

Medio 1880, kort voor zijn pensionering, schreef burgemeester Van Vollenhoven twee nota's, waarin hij inging op het nijpende gebrek aan ligplaatsen in de Rotterdamse haven. Op zijn verzoek had de havenmeester zich gebogen over de problematiek en een aantal voorstellen geformuleerd, die de ergste nood moesten lenigen. In zijn nota's drong Van Vollenhoven er op aan om tot een schikking te komen met de Rotterdamsche Handelsvereeniging, zodat de havenmeester ook schepen kon verwijzen naar de Binnenhaven en de Spoorweghaven-oostzijde.¹⁴⁸ De voorgenomen aanleg van een grote nieuwe haven, de Rijnhaven,¹⁴⁹ betekende een zekere verlichting van het probleem in de toekomst. De behoefte aan los- en laadplaatsen was echter zo groot dat daar niet op kon worden gewacht. De weinig bevredigende situatie in Binnen- en Spoorweghaven moest snel worden verbeterd en de door Van Vollenhoven gesuggereerde schikking met de Rotterdamsche Handelsvereeniging was daarvoor een absolute voorwaarde.

De financiële positie van de Rotterdamsche Handelsvereeniging was precair en daar zat weinig verbetering in, ook na-

dat de gemeente het waarborgkapitaal had teruggegeven en de Nederlandsche Handel-maatschappij een lening had verstrekt.¹⁵⁰ Potentiële geldschietters trokken zich terug omdat zij geen gemeentegarantie kregen. De voortdurende moeilijkheden bij de werkzaamheden aan de Nieuwe Waterweg maakten de vooruitzichten voor de Rotterdamsche Handelsvereniging evenmin rooskleuriger. Het was zeer dubieus of de onderneming de rente en aflossing van het geleende geld in de toekomst zou kunnen terugbetalen.¹⁵¹ In 1882 gaf de directie van de Rotterdamsche Handelsvereniging haar pogingen om het financiële hoofd boven water te houden op en verklaarde zich bereid haar handelsinrichtingen op Feijenoord voor f 4,5 miljoen aan de gemeente over te doen. De gemeentelijke onderhandelaars boden f 3,5 miljoen, en een interventie van enkele raadsleden was nodig om de gulden middenweg van f 4 miljoen te vinden.¹⁵² De Rotterdamsche Handelsvereniging had ongeveer f 12 miljoen geïnvesteerd in de handelsinrichtingen, maar legde zich neer bij het compromis.¹⁵³

De overname van de handelsinrichtingen op 1 juli 1882 dwong het stadsbestuur zich te beraden over de gewenste exploitatievorm. Onder beheer van de Rotterdamsche Handelsvereniging waren op een vrij breed terrein activiteiten ontwikkeld, namelijk de verhuur van opslagruimte, het lossen en laden van schepen en de opslag en verwerking van goederen. Een belangrijk deel van die activiteiten was nog niet eerder door de gemeente ter hand genomen. Een commissie van zes raadsleden onderzocht 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?' Zij beantwoordde die vraag met een stellig 'nee'. 'Naar hare mening moet, bij de groote behoefte aan ligplaatsen voor schepen, die in deze gemeente bestaat, het Bestuur der Gemeente heer en meester over die havens blijven.' Bovendien '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 ondervinding heeft daarvan voldoende al het ongerief en al de nadeelen doen kennen.¹⁵⁴

De commissie stelde voor, de havens op Feijenoord op dezelfde wijze te exploiteren als de havens op de noordelijke Maasoever en vond het raadzaam dat de gemeente daarbij niet op particulier terrein zou treden, met andere woorden een minder breed scala van activiteiten ter hand zou nemen dan de RHV. Immers: '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.' Voor een brede taakopvatting was bovendien veel personeel nodig en de slechte ervaringen die de gemeente onlangs had opgedaan bij de opheffing van de Waag hadden haar gesterkt in de overtuiging dat ontslag van gemeentepersoneel een moeizame aangelegenheid was en aanspraken op wachtgeld met zich meebracht. Om die reden meende het stadsbestuur, dat bij het aanstellen van personeel voorzichtigheid geboden was en dat een brede taakopvatting bij de exploitatie van de handelsinrichtingen op Feijenoord dus beter kon worden vermeden.

In de raad gingen ook stemmen op om de exploitatie van de handelsinrichtingen niet te angstvallig aan te pakken: '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.'¹⁵⁵ Enkele raadsleden vonden dat de gemeente de opslagruimte voor langere termijn moest kunnen verhuren. De meerderheid van de raad gaf echter de voorkeur aan een terughoudender beleid en besloot daartoe, in de overtuiging dat de opslag voor langere termijn bij de particuliere vemen thuishoorde.¹⁵⁶ Ook de benoeming van de nieuwe directeur voor de handelsinrichtingen op Feijenoord, L.J. Hudig, werd aangegrepen om te benadrukken dat de exploitatie van de gemeentelijke handelsinrichtingen meer het

karakter van een particuliere onderneming moest krijgen. Een van de raadsleden wilde de te benoemen functionaris naast zijn salaris zelfs een tantième in de huurpenningen toekennen, maar burgemeester Vening Meinesz wist de raad ervan te overtuigen dat dat niet juist was, nu het 'mercantiele' karakter uit de exploitatie was verdwenen.¹⁵⁷

Hudig, die in dienst van de Rotterdamsche Handelsvereniging het beheer over de handelsinrichtingen op Feijenoord voerde, trad op 30 november 1882 in gemeentelijke dienst als directeur van de Gemeentelijke Handelsinrichtingen op Feijenoord.¹⁵⁸ Vanaf 1 december 1882 was de gemeentelijke exploitatie van de Handelsinrichtingen op Feijenoord een feit.¹⁵⁹ Een in vele opzichten uitzonderlijk intermezzo in het Rotterdamse havenbeheer werd daarmee afgesloten.

Heer en meester

Op 4 februari 1862 had ingenieur Rose zijn plannen voor de uitbreiding van de stad op Feijenoord aan B & W aangeboden met de woorden: 'Hoeveel tijd tot de voltooiing van die uitbreiding gevorderd zal worden, is mij onmogelijk op te geven', maar 'tot mijn leedwezen altoos te langzaam, dan dat ik er getuige van zal kunnen zijn'.¹⁶⁰ Rose kon het eindresultaat inderdaad niet meer aanschouwen, want hij stierf in 1877. Wel waren alle wijzigingen, die van zijn plan steeds minder overlieten, aan hem ter beoordeling voorgelegd. De supervisie over de stadsuitbreiding op Feijenoord lag inmiddels in handen van rijksingenieurs, die ervoor zorgden, dat de wensen van de rijksoverheid met voorrang werden behandeld.

De initiatieven van het raadslid Pincoffs droegen ertoe bij, dat de stadsuitbreiding op Feijenoord niet bleef steken in de aanleg van een spoorweghaven en een alternatieve route voor schepen die te groot waren om de spoorbrug te passeren. Pincoffs eiste een gemeentebrug voor gewoon verkeer en kreeg die. Hij financierde de aanleg van de Binnenhaven en de Entrepothaven en voorzag die van hypermoderne kaden.

Bovendien zag hij kans om ook het stadsbestuur tot grote activiteit aan te zetten. De eerste aanzetten tot particuliere havenexploitatie zagen er veelbelovend uit.

Voor Pincoffs en zijn Rotterdamsche Handelsvereniging nam de geschiedenis een minder fraaie wending, want de grote initiator moest, zoals we zagen, hals over kop vluchten om gerechtelijke vervolging te ontlopen. Hij zag de Maasstad nooit meer terug. De Rotterdamsche Handelsvereniging kwijnde weg omdat haar havens leeg bleven. Door de heffing van gemeentelijk havengeld werden de handelsinrichtingen op Feijenoord effectief uit de markt geprijsd.

De behoefte aan los- en laadplaatsen was zo groot, dat de lege havens van de Rotterdamsche Handelsvereniging ook het stadsbestuur een doorn in het oog waren. Particuliere exploitatie had slechts kans van slagen als de heffing van havengeld op een andere wijze werd geregeld, maar de stedelijke overheid maakte daartoe geen aanstalten. Evenmin had zij begrip voor de wens van de Rotterdamsche Handelsvereniging om baas in eigen havens te zijn. Particulier havenbeheer was een novum. Het gemeentebestuur, dat nooit eerder met dat bijltje had gehakt, was er onvoldoende op voorbereid.

Een aantal vervelende incidenten droeg ertoe bij, dat de verhouding stadsbestuur-RHV in snel tempo verslechterde en dat de gemeente er genoeg van had om 'haar' havens nog langer door een particuliere onderneming te laten exploiteren. Door de handelsinrichtingen over te nemen verdween de dubbele heffing van haven- en liggeld en konden de mogelijkheden van de moderne Gemeentelijke Handelsinrichtingen op Feijenoord optimaal worden benut. De gemeente was weer 'heer en meester' in de Rotterdamse havens.

III

GAS EN ELEKTRICITEIT

Honderd jaar geleden werden de Rotterdamse straten en huizen verlicht met olie- en gaslampen.¹⁶¹ Gaslampen zien we vandaag de dag nauwelijks meer en van de negentiende-eeuwse steenkoolgasfabrieken, die de brandstof voor de gaslampen produceerden, zijn de meeste sporen al lang uitgewist. De negentiende-eeuwse productie van steenkoolgas was een kleinschalige, stedelijke aangelegenheid, maar als wij het over gas hebben bedoelen we doorgaans aardgas en denken dan veeleer aan de grote aardgasbel bij Slochteren. En als we het licht aandoen, is dat geen gaspit, maar elektrisch licht. Gas en elektriciteit hebben een andere functie gekregen dan in de negentiende eeuw en worden op een andere manier geproduceerd en gedistribueerd dan toen. De band tussen gas en elektriciteit, belichaamd in het Gemeente Energiebedrijf, is echter onveranderd sterk. De ontstaansgeschiedenis van beide bedrijven levert daarvan het beste voorbeeld.

Elektriciteit heeft zich op het terrein van de verlichting een vrijwel onaantastbare positie weten te verwerven, maar het is goed om te bedenken dat er nog tot 1927 meer straatlantaarns waren met gaslampen dan met elektrisch licht.¹⁶² Gaslicht brandde al vanaf 1822 in Rotterdam, terwijl elektriciteit in de jaren tachtig van de vorige eeuw nog een nieuwkomer was op de verlichtingsmarkt. De mogelijkheden van de nieuwe vinding waren toen nog onvoldoende bekend. Niettemin zagen de eerste resultaten er veelbelovend uit en werd elektrisch licht al gauw gezien als een serieuze concurrent voor gaslicht. Ook op het terrein van de aandrijving zou nieuwkomer elektriciteit het gas vrijwel volledig verdringen. Ook de gasmotor stierf een vroege dood.

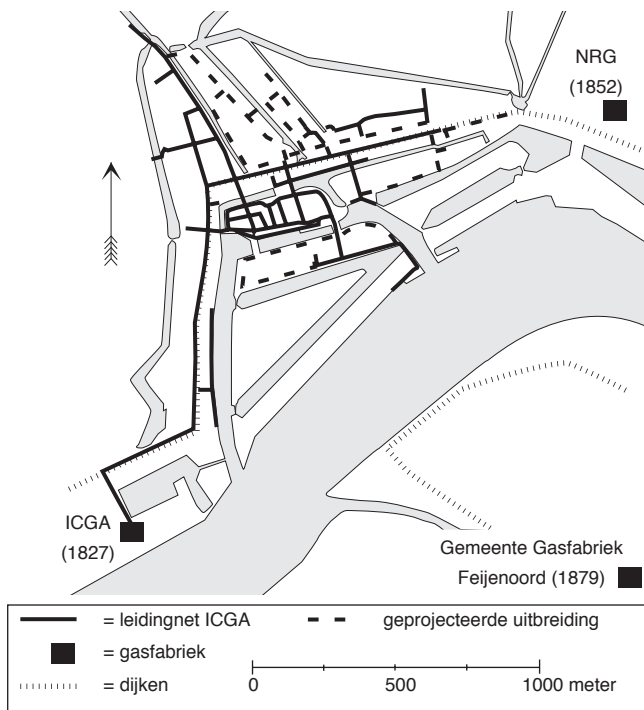


Fig. 19. Gasfabriek en leidingnet van de Imperial Continental Gas Association (ICGA) in 1835 en de dat jaar voorgenomen uitbreiding van het net. In 1852 kreeg de ICGA een concurrent. De Nieuwe Rotterdamsche Gasfabriek (NRG) voorzag Rotterdam van gas vanuit het naburige Kralingen. In 1876 besloot de gemeenteraad van Rotterdam tot de stichting van een derde gasbedrijf, de Gemeente Gasfabriek Feijenoord. Drie jaar later begon deze haar productie. Door in 1884 de fabriek van de NRG aan te kopen en de vergunning van de ICGA in te trekken, maakte Rotterdam de gasvoorziening tot een exclusief gemeentelijke aangelegenheid (getekend aan de hand van Kaart aanwijzende de gazverlichting én aan de hand van Kaart met aanwijzing der straten waar de gazfabriek voornemen is haar nieuwe gazbuizen te leggen, THA I 49 en I 50).

Toen de Rotterdamse raad in 1879 overwoog om de gasfabri-
cage op de noordelijke Maasoever gemeentelijk te maken wer-
den de vorderingen op het terrein van de elektriciteitsvoorzie-
ning nauwlettend gevolgd en in de discussies werd er regelma-
tig naar verwezen. In 1883 besloot de raad de gasvoorziening
gemeentelijk te maken en de vergunningen voor particuliere
exploitatie van gasfabrieken in te trekken. De veranderingen
in de gasvoorziening zouden directe consequenties hebben
voor de elektriciteitsvoorziening, want nadat de gemeente
haar koers ten opzichte van het gasbedrijf had bepaald, lag die
ten opzichte van het elektriciteitsbedrijf eigenlijk ook vast.

Een driehoeksverhouding

De gemeentelijke exploitatie van de Rotterdamse gasvoorzie-
ning begon in 1879. Op 21 mei van dat jaar leverde de Gemeen-
te Gasfabriek Feijenoord haar eerste kubieke meters gas. Vier
jaar later nam het stadsbestuur de Nieuwe Rotterdamsche
Gasfabriek - een particuliere gasfabriek aan de Oostzeedijk - over
en sloot de gemeente het tijdperk van particuliere productie en
distributie van gas af. De gasvoorziening behoorde niet meer
tot de private maar tot de publieke sector. Om de overgang
naar gemeentelijke exploitatie beter te begrijpen moet een blik
worden geworpen op het particuliere tijdperk - een complexe
driehoeksverhouding tussen de gemeente, de twee plaatselijke
gasfabrikanten en de particuliere gasverbruikers.

Rotterdam had al in 1827 een particuliere gasfabriek. In dat jaar
vestigde de Engelse 'Imperial Continental Gas Association'
(ICGA) zich in de Scheepstimmermanslaan. Deze multinatio-
nal, actief in vrijwel alle landen van het Europese continent,
leverde gas voor de verlichting van huizen en voor de open-
bare verlichting van straten en pleinen.¹⁶³ De Rotterdamse
straatverlichting bestond aanvankelijk uit kaarsen en olielam-
pen,¹⁶⁴ maar vanaf 1835 brandden in toenemende mate gaslan-
taarns in de Maasstad. De gemeente Rotterdam, die daartoe

een contract had afgesloten met de ICGA, verkreeg daardoor niet alleen beter, maar ook goedkoper licht (blz. 89).

De verhouding tussen de gemeente en de gasfabrikant was geregeld in een vergunning en in een contract. De gemeentelijke vergunning om gasbuizen in de openbare weg te mogen leggen, werd op 28 februari 1825 verleend aan Sir William Congreve, Colonel George Landmann en J.F. Daniels, 'directeuren eener Groote Sociëteit van gasverlichting in Engeland', de Imperial Continental Gas Association.¹⁶⁵ Het eerste contract voor de straatverlichting werd in 1835 getekend.¹⁶⁶ De vergunning en het contract werden als één geheel beschouwd en beide werden gelijktijdig vernieuwd op de eerste januari van respectievelijk 1841, 1861 en 1881.

Deze wat vreemde mengelmoes van een publiekrechtelijke vergunning en een privaatrechtelijk contract¹⁶⁷ was een heel gebruikelijke vorm om dergelijke zaken te regelen. Hij werd kortweg concessie genoemd. Van een gewoon privaatrechtelijk contract en van een gelijkwaardige onderhandelingspositie voor gemeente en gasfabrikant was geen sprake. De ICGA was met handen en voeten gebonden aan de gemeentelijke vergunning en kon zich niet veroorloven die te verspelen. De investeringen in de fabriek en het distributienet van gasbuizen zouden dan immers hun waarde voor de fabrikant verliezen. De Imperial Continental Gas Association nam haar afhankelijkheid van de gemeente voor lief omdat zij alleen op deze manier toegang kon verwerven tot de particuliere consument. Die werd, zoals nog zal blijken, het kind van de rekening.

In de loop van de vorige eeuw nam de behoefte aan straatverlichting sterk toe. Enerzijds was er de wens de openbare verlichting ruimtelijk uit te breiden - binnen de oude stad, maar ook buiten de vesten - anderzijds werd het bestaande net intensiever gebruikt. Een en ander verliep niet zonder strubbelingen en klachten bleven niet uit. Zo sprak het raadslid Van der Pot er in 1851 zijn ergernis over uit, dat men genoodzaakt was 'den vreemdeling onder de lantaarns te brengen, wilde men hem overtuigen, dat hier werkelijk gaz gebrand wordt'.¹⁶⁸ De bewo-

ners van de lanen buiten de stadsvesten waren evenmin tevreden en klaagden steen en been over het gebrek aan verlichting. De straatverlichting was bij de Imperial Continental Gas Association niet in goede handen, althans zo laat het zich aanzien. Voor te veel geld werd te weinig licht geboden. Op de klachten valt echter het nodige af te dingen, en de zwarte Piet moet niet aan de gasfabrikant, maar aan de gemeente worden gegeven.

De belangrijkste nachtelijke lichtbron was de maan. Slechts als deze onvoldoende licht bood, werden de straatlantaarns ontstoken.¹⁶⁹ Aan de hand van tabellen werd bepaald of de gasverlichting voor de nodige aanvulling moest zorgen. Bewolking was uiteraard minder nauwkeurig te voorspellen dan de schijngestalten van de maan, waardoor er regelmatig aanleiding was tot klachten over onvoldoende verlichting. Zeer ten onrechte werd de ICGA daar op aangekeken. De oorzaak lag evenwel niet bij haar, maar bij het te zuinig opgezette gemeentelijke contract, waarin onvoldoende rekening werd gehouden met de weergoden.¹⁷⁰ Aangespoord door de aanhoudende klachten stond de gemeenteraad mondjesmaat geld toe voor 'buitengewone verlichting', maar het probleem was daarmee niet de wereld uit.

Toen de nieuwe opzichter van de straatverlichting, G. Laurentius (1856), in plaats van de gebruikelijke vijfhonderd tot tweeduizend gulden per kwartaal, vier- tot vijfduizend gulden aan 'buitengewone verlichting' besteedde, volgde diepgaand onderzoek. De gemoederen liepen zo hoog op, dat zijn superieur, de directeur van Gemeentewerken W.A. Scholten, zich geroepen voelde Laurentius in bescherming te nemen: 'De oorzaak van de meerdere kosten der lantarens tijdens de Heer Laurentius in functie is als opzigter over de verligting is waarschijnlijk gelegen in de meerdere angstvalligheid van dien ambtenaar in vergelijking tot zijne voorgangers, welke, indien ik mij niet vergis wel eens over het niet laten opsteken der lantarens bij duisternis in de couranten of door particulieren zijn aangevallen.' Scholten voegde daaraan toe: 'dat indien genoemde Laurentius, indien het weder twijfelachtig was om raad vragende ik hem steeds heb gelast, te laten aansteken'.¹⁷¹

Het was de zuinigheid van het stadsbestuur - en niet de inhagigheid van de ICGA jegens de gemeente - die de aanhoudende klachten over de straatverlichting veroorzaakte. Ondanks aandringen van Scholten zou pas in 1879 het besluit vallen om de straatlantaarns iedere avond te ontsteken.¹⁷² Dezelfde zuinigheid was te zien bij de ruimtelijke uitbreiding van de gasverlichting, met name bij de vervanging van de olie verlichting buiten de voormalige stadspoorten.¹⁷³ De voorkeur van het stadsbestuur ging daarbij uit naar het verlichten van de 'eigen', nieuw aangelegde straten. De verlichting van de lanen - particulier bezit - werd tot een minimum beperkt.¹⁷⁴

Ondanks strubbelingen groeide de straatverlichting gestaag, hetgeen uiteraard ook invloed had op de totale kosten. Bij het aangaan van nieuwe contracten met de Imperial Continental Gas Association wist de gemeente echter steeds aanzienlijke prijsverlagingen te bedingen. Bij een verviervoudiging van het aantal lantaarns en een belangrijke toename van het aantal branduren (50% meer), stegen de totale kosten voor de verlichting tussen 1844 en 1883 met slechts 30% (blz. 89).

De prijsverlaging van 1861 was het gevolg van de stichting van een concurrerend gasbedrijf. De Nieuwe Rotterdamsche Gasfabriek vestigde zich in 1852 in de Maasstad, maar omdat de gemeente nog tot 1861 gebonden was aan het oude contract met de ICGA, bleef het prijseffect negen jaar uit. In 1861 daalde de prijs evenwel dramatisch. De prijsverlaging van 1881 kwam tot stand onder druk van de 'Gasquaestie', een in 1879 opvlammende en vele jaren slepende discussie tussen voor- en tegenstanders van gemeente-exploitatie, waarop in de volgende paragraaf (blz. 93-99) wordt ingegaan.

Door het voorafgaande is mogelijk de indruk gewekt, dat de Imperial Continental Gas Association alleen, of in hoofdzaak, gas leverde voor de straatverlichting. Niets is minder waar. De gasafzet concentreerde zich voor zo'n 90% op de particuliere sector.¹⁷⁵ De particuliere kleinverbruiker stond veel zwakker tegenover de Imperial Continental Gas Association dan de gemeente Rotterdam, die zowel concessieverlener als grootver-

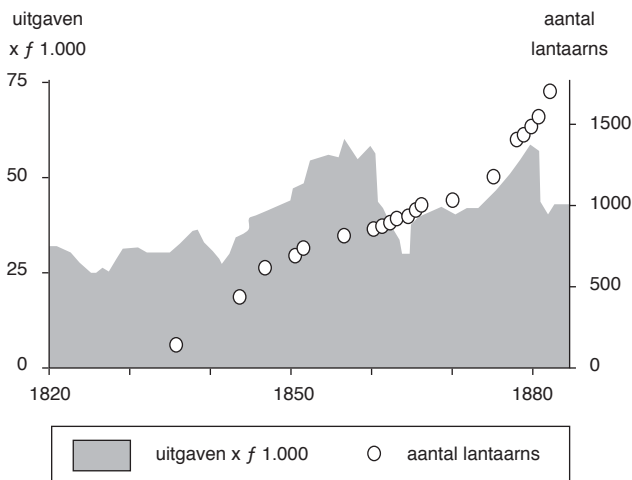


Fig. 20. Het aantal straatlantaarns te Rotterdam en de hoogte van de uitgaven voor straatverlichting (olie + gas) tussen 1820 en 1883. In de loop van de negentiende eeuw nam het aantal lantaarns en het aantal nachten dat die lantaarns brandden flink toe. De uitgaven voor de openbare verlichting daarentegen stegen op de lange termijn veel minder sterk, omdat de gemeente kans zag om bij de onderhandelingen over de vernieuwing van het contract belangrijke prijsreducties te bedingen. (bron: Finantiearchief, voorl. inv.nr.1765 en 985. *Gemeenteverslagen* 1851-1883. Mees, 'Uitgaven en ontvangsten', Voor de jaren 1836 en 1847: rapport van de commissie van Beheer d.d. 13 november 1847, Ink.1847:4494. Voor het jaar 1857: Rb.1857:742. Voor het jaar 1861: rapport van de opzichter van de verlichting d.d. 1 mei 1861, Archief PW, Ink.1861:939).

bruiker was. Door de krachten te bundelen hoopten de particuliere afnemers hun positie ten opzichte van de gasfabrikant te verbeteren.¹⁷⁶ Een aantal malen werden pogingen in het werk gesteld om de sterkere positie van de gemeente ten nutte van de particuliere afnemers aan te wenden. Naar aanleiding daarvan drong het stadsbestuur er bijvoorbeeld bij de ICGA op aan om maximumprijzen voor particulieren vast te stellen en wilde deze zelfs opnemen in de concessievoorwaarden. De Imperial Continental Gas Association weigerde dit en het gemeentebestuur legde zich bij de weigering neer.¹⁷⁷

In 1851 hield notaris Cazaux van Staphorst een bijeenkomst om kapitaal bij elkaar te krijgen voor de stichting van een tweede gasfabriek. De gasprijs van de Engelse fabriek was te hoog, Cazaux beweerde dat het voor minder kon. De belangstelling van de zijde van financiers was echter gering en Cazaux moest zijn plan opgeven. Kort daarop werd het plan opnieuw opgevat door de gebroeders Van Limburgh, aannemers te Rotterdam en Kralingen. Zij stichtten de Nieuwe Rotterdamsche Gasfabriek (NRG).

Terugblikkend op deze periode, verhaalde raadslid H. Molenaar vele jaren later: 'Toen een paar kloeke burgers het plan van Cazaux weer opnamen werden er eenige ingezetenen, waaronder ook ik, door de ICGA uitgepikt en bij deurwaardersexploit aangezegd dat wanneer zij zich niet binnen veertien dagen verbonden om het gas gedurende vijftien jaar voor de toen door haar vastgestelde prijs te nemen, hunnen aansluiting aan de gasleiding zou worden afgesneden. Het bloed vloede me toen nog wat sneller door de aderen dan tegenwoordig en ik gaf dus kortaf ten antwoord: laat de pijp maar dadelijk afsnijden en ik heb mij getroost met kaars en lamplicht in mijne behoeften te voorzien.'¹⁷⁸

De gemeente gaf de NRG toestemming om de straten open te breken voor de aanleg van haar leidingnet. Tezelfdertijd besliste de gemeente over het openstellen van de gasmarkt. De oprichting van de Nieuwe Rotterdamsche Gasfabriek op 1 december 1852 maakte een einde aan het monopolistische karakter van de Rotterdamse gasvoorziening. In het voorgaande

zijn al enige relativerende opmerkingen gemaakt ten aanzien van de macht van de monopolistische ICGA en de mogelijkheid van de gemeente om die macht te begrenzen. Kanttekeningen moeten ook gemaakt worden ten aanzien van de periode na 1852. De particuliere afnemers van gas moesten vóór 1852 alle zeilen bijzetten om een forse prijsstijging te voorkomen. Ná de komst van de NRG in 1852 kelderde de gasprijs voor particulieren. Een gevecht op leven en dood tussen NRG en ICGA bleef evenwel uit. De ICGA wist zich gesteund door een omvangrijk moederbedrijf in Engeland en liet er geen misverstand over bestaan hoe dan ook lagere prijzen te zullen rekenen dan de NRG. De NRG stond wat dat betreft minder stevig op de jonge benen, voelde er niets voor om zich in een ongewisse prijzenoorlog te storten met de zoveel sterkere Engelse 'zusster' en nam daarom genoegen met de nieuwe status quo. De prijsconcurrentie beperkte zich in het vervolg tot het verlenen van kortingen op de contracten met grootverbruikers. De NRG trad daarbij voorzichtiger op dan de ICGA en drong in een vroeg stadium aan op het maken van afspraken met de ICGA om de concurrentie te beperken (blz. 92).

Toen het stadsbestuur overwoog om voortaan óók het gaslicht voor de gemeentegebouwen van één fabrikant te betrekken lag het voor de hand om de sterke gemeentelijke onderhandelingspositie uit te buiten en beide gasfabrikanten om een offerte te vragen. De sterke ICGA was in dat geval de grootste kanshebber. De gemeente maakte hiervan evenwel geen gebruik en sloot een contract af met de NRG tegen een vrij hoge prijs. Het is aannemelijk dat het stadsbestuur de concurrentie tussen de gasfabrikanten positief waardeerde en juist daarom het contract voor de gemeentegebouwen aan de NRG gunde. Het bedrijf kreeg op die manier een steuntje in de rug. Door zo te handelen voorkwam de gemeente dat de NRG volledig afhankelijk werd van de nukken van concurrent ICGA en verkleinde zij het risico dat de NRG in een ongelijke concurrentiestrijd het onderspit zou delven. De gemeente versterkte haar toch al sterke positie door te voorkomen dat de Engelse fabriek haar monopolie herkreeg.

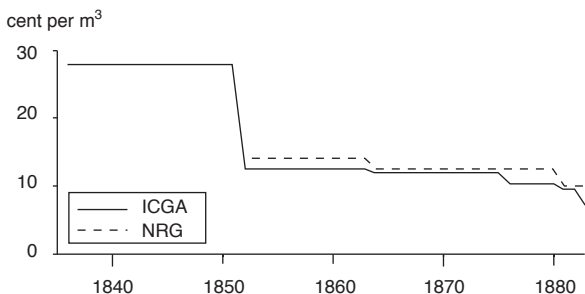


Fig. 21. De gasprijen voor de particuliere afnemers van de Imperial Continental Gas Association (ICGA) en van de Nieuwe Rotterdamsche Gasfabriek (NRG) tussen 1836 en 1883. In 1852 rekende de nieuwkomer NRG de helft van de ICGA-prijs en dwong daardoor de Engelse fabrikant tot een enorme prijsverlaging. De prijswijzigingen bleven daarna vrij bescheiden (bron: Notulen NRG 26-2-1879, 31-3-1879, 16-2-1881, Archief Gasbedrijven, inv.nr. 2081-2083. Tabellen behorende bij het rapport omtrent de balans 1854-1885, Archief Gasbedrijven, inv.nr. 2062. Dreesens en 164 anderen-B & W 6-11-1839, Ink.1839:2535. *De Economist* (1860) 385).

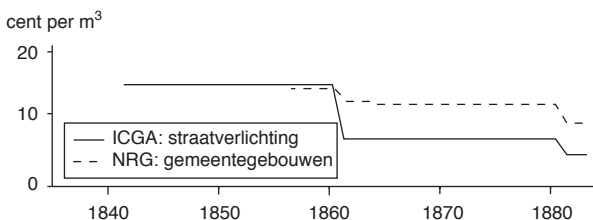


Fig. 22. De gasprijen volgens de contracten voor de straatverlichting (ICGA) en voor de verlichting van de gemeentelijke gebouwen (NRG) tussen 1841 en 1883. In de jaren 1861 en 1881 werd het ICGA-contract vernieuwd. Het NRG-contract werd in 1862, 1872 en 1881 verlengd (bron: Notulen NRG 4-12-1860, 5-11-1863, 20-5-1864, 30-1-1879, 31-3-1879, Archief Gasbedrijven, inv.nr. 2081-2083. *Handelingen* 13-10-1840 en 15-9-1859. Verz.1879:10. Archief PW Ink.1860:131. Vooronderstelling: 1 uur branden = $0,170 \text{ m}^3$ en $1000 \text{ voet}^3 = 28,3 \text{ m}^3$).

In de driehoeksverhouding tussen de gemeente, de gasfabrikanten en de particuliere afnemers was de gemeente verreweg de sterkste partij. Zij gebruikte deze voornamelijk ten eigen bate en ging voorbij aan de wens van de particuliere afnemers om voor hen bij de gasfabrikanten een lage prijs te bedingen.

Twee gasquaesties

In de vorige paragraaf is het krachtenveld tussen de gemeente, beide gasfabrikanten en de particuliere gasverbruikers geschetst. In de jaren zeventig en tachtig van de vorige eeuw veranderden de verhoudingen op de gasmarkt sterk. In 1879 stichtte het gemeentebestuur een gasfabriek op Feijenoord en enkele jaren later besloot het om ook op de noordelijke Maasoever tot gemeentelijke exploitatie over te gaan. De driehoeksverhouding tussen gemeente, gasfabrikanten en gasverbruikers zag er plotseling heel anders uit.

In haar contract met de Rotterdamsche Handelsvereeniging (1873) - de projectontwikkelaar van Feijenoord - had het stadsbestuur de aanleg van openbare verlichting op Feijenoord toegezegd. Omdat er nog geen gasfabriek op Feijenoord was en omdat de eerste gasproductie voornamelijk voor de openbare verlichting bestemd was, meende directeur van Gemeentewerken Van der Tak dat de fabriek het beste gemeentelijk kon worden geëxploiteerd. Er waren nog geen particuliere gasfabrieken op Feijenoord, dus voor protesten uit die hoek hoefde het stadsbestuur niet bevreesd te zijn.¹⁷⁹

Niet iedereen was ervan overtuigd, dat Rotterdam er goed aan deed de gasfabriek op Feijenoord zelf te exploiteren. Het oprichten van gasfabrieken was volgens raadslid Jacobson 'niet onvoordeelig', maar op Feijenoord was sprake van een uitzonderlijke situatie: 'Behalve het Handelsterrein, het Staatspoor en de openbare weg, zal er op Feijenoord mogelijk nog niets te verlichten zijn.' Hij vroeg zich dan ook niet af welke voordelen, 'doch - welke schadelijke gevolgen het oprigten

van zulk een fabriek in de eerste jaren na zich zou sleepen voor de kas der Gemeente'. Het raadslid Van Weel was nog uitdrukkelijker in zijn standpunt, hij verklaarde zich een principieel tegenstander van 'het oprigten van gasfabrieken of eenigerlei andere industriële zaken door de Gemeente'.

Toen op 27 januari 1876 gestemd werd, bleek deze opvatting slechts door een minderheid te worden gedeeld. De contractuele verplichting tegenover de Rotterdamsche Handelsvereeniging moest hoe dan ook worden nagekomen. Het voorstel van B & W tot stichting van een gemeentelijke gasfabriek op Feijenoord werd aangenomen (22 voor-14 tegen).¹⁸⁰ Hierdoor versterkte het stadsbestuur zijn onderhandelingspositie ten opzichte van beide particuliere gasfabrikanten. De gemeentelijke exploitatie van gas op de zuidelijke Maasoever vormde een dreigend vooruitzicht voor de particuliere exploitanten op de noordelijke Maasoever.

Drie jaar later had het radicale voorstel om ook de gasvoorziening op de noordelijke Maasoever gemeentelijk te maken nog geen schijn van kans. Het voorstel van B & W, om de gasfabrikanten ook voor de periode 1880-1890 een concessie te geven, passeerde de raad ongeschonden.¹⁸¹ De snelle ontwikkelingen op het terrein van de elektriciteitsvoorziening, hoe ongewis ook, vormden voor veel raadsleden een gewichtig motief om de gemeentelijke financiën niet te wagen aan de exploitatie van een gemeentelijk gasbedrijf op de noordelijke Maasoever.

Bij het ingaan van de nieuwe concessietermijn (1880-1890) waren de prijzen die de gemeente voor de straatverlichting betaalde, onder de kostprijs terechtgekomen. De particuliere afnemers waren ervan overtuigd dat de prijs die zij voor gas betaalden veel te hoog was en dat het allemaal een stuk goedkoper kon. Zij werden in die gedachte gesterkt door informatie uit andere steden. De gemeente werd verweten op indirecte wijze belasting te heffen, want het bedrag dat de gemeente te weinig betaalde aan de gasfabrikanten, moesten de particuliere gasverbruikers extra betalen. 'Onze fabrieken zouden de Gemeente misschien wel gratis willen bedienen, zoo maar de

prijs voor particulieren naar evenredigheid werd verhoogd en geene stadsfabriek het monopolie kome storen.'¹⁸²

De gasverbruikers hoefden niet tot 1890 te wachten om hun grieven te uiten. In 1881 kwamen de concessies opnieuw ter sprake. De Imperial Continental Gas Association had zich bereid verklaard om te verhuizen uit de villawijk die in de loop van de eeuw rond haar vervuilende fabriek was gebouwd. Zij meende daarom recht te hebben op een extraatje en vroeg om een verlenging van haar concessie tot 1915. Dat vond de raad helemaal niet nodig en een B & W-voorstel van die strekking sneuvelde. Vier raadsleden lanceerden daarop het voorstel om de lopende concessies van beide gasfabrieken op te zeggen en de gasfabricage in gemeentehand te nemen. Het viertal ging voortvarend te werk en opperde, dat de Nieuwe Rotterdamsche Gasfabriek wellicht geschikt was om na aankoop te dienen als gemeentelijke gasfabriek. De aankoop van de fabriek van de ICGA lag minder voor de hand in verband met haar slechte ligging en het ontbreken van uitbreidingsmogelijkheden.¹⁸³ Het voorstel opende een nieuw perspectief. Het zou de driehoeksverhouding tussen gemeente, gasfabrikanten en particuliere afnemers opnieuw ingrijpend wijzigen.

Inmiddels waren er grote vorderingen gemaakt op het terrein van de elektrische verlichting (blz. 100). Het zag ernaar uit dat elektriciteit op korte termijn het pioniersstadium zou ontgroeien en wie weet een geduchte concurrent van gas zou blijken. In dat geval zou de gemeente, door de overname van de NRG, een kat in de zak kopen. Verscheidene raadsleden betrokken de ontwikkelingen op dit vlak in hun overwegingen, maar ze trokken er zich uiteindelijk weinig van aan.

Naar aanleiding van het voorstel van de vier raadsleden stelde B & W een commissie van deskundigen in, die na uitgebreid onderzoek in binnen- en buitenland eenstemmig concludeerde, dat beide concessies het best konden worden opgezegd en dat op de noordelijke Maasoevers slechts één gasfabriek nodig was.¹⁸⁴ Over de belangrijke vraag of dat een particuliere of een gemeentelijke fabriek moest zijn, bleek de commissie verdeeld. De raad was eveneens sterk verdeeld. Op 22 december

1882 werd het voorstel om beide concessies op te zeggen wel met algemene stemmen aangenomen, maar een voorstel om onderhandelingen aan te knopen met de NRG haalde slechts een zeer krappe meerderheid (18 voor-17 tegen).¹⁸⁵

De directie van de Nieuwe Rotterdamsche Gasfabriek had zich begin 1882 - intern - al uitgesproken vóór verkoop van het bedrijf. In een publieke aanbesteding van de gasverlichting, waarbij zij de sterke concurrent ICGA tegenover zich kreeg, had de NRG weinig vertrouwen. President-directeur Van Stolk zag op tegen de onderhandelingen met de gemeente en typeerde zijn positie als volgt: 'Als we een te hoog bedrag noemen gaat de gemeente-exploitatie misschien niet door (...) wellicht komt de ICGA dan tusschen beide en doet zulke voorstellen, dat zij misschien eene uitsluitende concessie erlangt (...) komen wij tot een cijfer, dat kans heeft om in de commissie voor de plaatselijke werken en in de raad aangenomen te worden, dan zal misschien de aanmerking van onze aandeelhouders komen, dat wij te laag geweest zijn. Het is eene zeer moeilijke zaak.'¹⁸⁶

De moeilijkheden die Van Stolk voorzag bleven uit. Het raadslid Van Weel, dat amper zes jaar daarvoor nog een principeel tegenstander was van gemeentelijke exploitatie van gas op de zuidelijke Maasoever, had zich nu opgeworpen als de belangrijkste pleitbezorger van de gemeentelijke gasvoorziening op de noordelijke Maasoever. Door zijn benoeming tot wethouder kwam hij tegenover Van Stolk aan de onderhandelingstafel te zitten. In een sfeer van grote wederzijdse bereidwilligheid werd overeengekomen om de gasfabriek voor iets meer dan f 1 miljoen over te nemen en een voorstel van die strekking aan de gemeenteraad voor te leggen.

Op 28 juni 1883 stemde de raad eerst over het principe om het gas voortaan gemeentelijk te exploiteren. Aan de stemverhouding (19-18) is in één oogopslag te zien dat er binnen de raad nog steeds zeer verschillend over dit onderwerp werd gedacht. Voordat er over de aankoop van de NRG werd gestemd verlieten tien raadsleden de zaal. Negen van hen waren aandeelhouder van de NRG. Zij meenden, daartoe aangemoede-

digd door de pers, zich te moeten onthouden van stemming. Hun vertrek bracht een verrassende wending in de besluitvorming, want de aankoop van de NRG werd afgewezen met dertien stemmen voor en veertien tegen.¹⁸⁷

Ondertussen zat de ICGA niet stil. In een aantal brieven aan B & W en aan de raad bekritiseerde zij de handelwijze van Van Weel c.s.: '...dan ziet men dezen met ongelijken weegschaal het regt bedeelend, ééne fabriek overladen met weldaden en van de ander meedogenloos het kapitaal vernietigen (...) dan ziet men hen de geheele stad omwoelen (...) miljoenen voor de gemeente wagen in gevaarlijken strijd ter wille van een winst van f 64.000 of wanneer alles meeloopt van f 114.000 getrokken uit de hoge prijzen, betaald door diezelfde gasverbruikers waarvan zij zo gaarne de nobele voorvechters willen schijnen.'¹⁸⁸

Inderdaad liep de gemeente het risico, dat zij voor het leggen van nieuwe gasbuizen de straten opnieuw moest openbreken. Een waarschuwing was dus wel op haar plaats, maar de felheid waarmee de ICGA van leer trok, sterkte de voorstanders van gemeente-exploitatie in de overtuiging, dat het gasbedrijf een winstgevende onderneming was. Dat die overtuiging juist was, bleek opnieuw toen de ICGA een prijsverlaging aankondigde. De gasfabrikant verklaarde zich eind 1882 bereid zijn prijs voor particuliere afnemers te verlagen tot 7,5 cent per m³, de winst op maximaal 10% te stellen en eventueel zelf de NRG over te nemen. De dag voorafgaand aan het raadsdebat over de aankoop van de NRG verlaagde zij haar prijs tot 7 cent per m³. In ruil voor een monopolie was de ICGA zelfs bereid tot 6,5 cent per m³ te zakken en de NRG over te nemen.¹⁸⁹ Het goedkoopste gas in Nederland, dat van de Utrechtse gemeentelijke gasfabriek, kostte op dat moment 7 cent per m³. Het voorstel van Van Weel aan de commissie voor Plaatselijke Werken bevatte geen aanwijzingen, dat 'zijn' gemeentelijke gasfabriek een lagere prijs zou rekenen. Het 'Rotterdamsch Nieuwsblad' schreef daarom: 'Er zijn nu aanbiedingen gedaan, zoo voordelig, dat de gemeente door eigen

exploitatie geen voordeel meer kan behalen.¹⁹⁰

Tegen deze achtergrond wordt het begrijpelijk, dat de ICGA kans zag zo'n vijftienhonderd Rotterdammers te mobiliseren in een handtekeningenactie tegen gemeente-exploitatie.¹⁹¹ De 'gasquaestie' kreeg echter vooral zoveel aandacht omdat de aankoop van de NRG twee weken voor de verkiezingen van een derde van de raadszetels werd behandeld. De kiesvereniging 'Algemeen Belang' probeerde politieke munt te slaan uit de gaskwestie en riep op om er een 'monstermeeting' over te beleggen, maar het voornemen van de kiesvereniging werd vrij algemeen afgekeurd en de meeting ging niet door. De voorstanders van gemeentelijke exploitatie leden bij de verkiezingen een gevoelig stemmenverlies, niettemin kwam hun raadslidmaatschap geen moment in gevaar. Toen de verkiezingen voorbij waren, kwam de discussie over de gemeentelijke exploitatie van gas in rustiger vaarwater.

Naar aanleiding van een nieuw aanbod van de NRG-directie kwam het voorstel om de Nieuwe Rotterdamsche Gasfabriek aan te kopen op 18 oktober 1883 opnieuw in behandeling. Het werd toen wél aangenomen. De prijs die de NRG rekende voor haar fabriek was inmiddels gedaald, maar dat was toch niet de belangrijkste reden waarom het voorstel in de slotstemming een ruime meerderheid verwierf. Bij deze stemming voelden de aandeelhouders van de NRG zich niet geroepen de zaal te verlaten. Hun stemmen deden de balans in het voordeel van gemeente-exploitatie doorslaan.

Het raadsbesluit van 1883, waarbij tot de gemeentelijke exploitatie van gas op de noordelijke Maasoever werd besloten, mag met enig recht het spiegelbeeld worden genoemd van het raadsbesluit van 1876. In dat jaar werd besloten om een gemeentelijke gasfabriek op de zuidelijke Maasoever te beginnen. Als principiële overwegingen om de gasvoorziening gemeentelijk te maken een hoofdrol hebben gespeeld bij deze besluiten, dan is het aannemelijk dat de raadsleden die beide stemmingen meemaakten op beide data hetzelfde stemden. Dat was evenwel niet het geval. Negentien raadsleden waren bij beide stemmingen aanwezig en niet minder dan dertien van hen stemden

in 1883 anders dan in 1876. Zeven voorstanders van het raadsbesluit van 1876 stemden zeven jaar later tegen gemeentelijke exploitatie, terwijl zes tegenstanders van het besluit van 1876 zich in 1883 voor gemeentelijke exploitatie uitspraken. Het raadslid Van Weel was daarvan het opmerkelijkste voorbeeld. Slechts zes raadsleden handhaafden hun standpunt.

Het is niet moeilijk om een verklaring voor die radicale wijziging te geven. In 1883 ging het over andere zaken dan zeven jaar eerder. In 1876 besloot de raad tot de aanleg van openbare verlichting voor de economische ontwikkeling van Rotterdam-Zuid. In 1883 stonden twee andere zaken centraal: de prijs die een grote groep verbruikers voor gas moest betalen én de financiële belangen van de aandeelhouders van de Nieuwe Rotterdamsche Gasfabriek. Van Weel speelde in 1883 een sleutelrol. Hij verenigde twee op het eerste gezicht onverenigbare belangen en bewerkstelligde zo dat ook op de noordelijke Maasoever een Gemeente Gasfabriek werd gesticht.

Systeem 'De Khotinsky'

De producenten van elektriciteit hadden geen slechter tijdstip kunnen kiezen om Rotterdam te verblijden met hun nieuwe licht. Zij wendden zich tot het gemeentebestuur om vergunning voor het leggen van kabels in de grond, op het moment dat de gemeenteraad zich juist boog over het voorstel om de Nieuwe Rotterdamsche Gasfabriek aan te kopen en deze om te bouwen tot gemeentelijke lichtfabriek. Concurrentie werd wel als heilzaam beschouwd, maar zodra die concurrentie gericht was tegen gemeentelijke bedrijvigheid, nam het stadsbestuur een heel andere houding aan. In 1884 werd een effectieve barrière opgeworpen tegen grootschalige particuliere elektriciteitsvoorziening. Het stadsbestuur hield de boot af, maar maakte zelf evenmin aanstalten om deze bedrijfstak op zich te nemen. Het zou tien jaar duren vooraleer de gemeente daartoe besloot. De wens om elektrische havenkranen te installeren op de Wilhelminakade gaf daartoe de stoot.

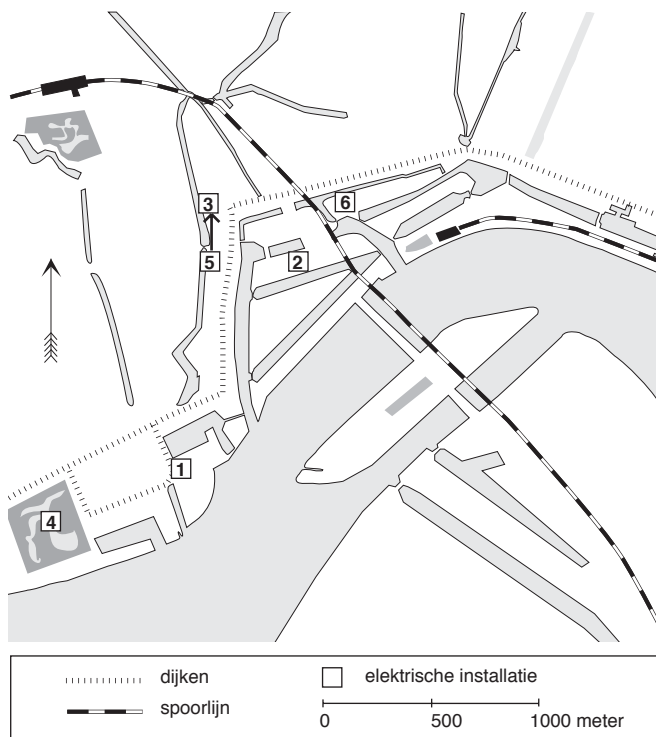


Fig. 23. De eerste elektrische installaties te Rotterdam (1878-1895)

1. De eerste elektrische installatie te Rotterdam, Hotel Leygraaff (1878).
 2. De winkel van Rooseboom & Co. (1880). 3. en 4. De Hagenaar Willem Wisse gaf in 1881 demonstraties bij de Passage en in het Park. 5. De Nederlandsche Electriciteitsmaatschappij (NEM) stichtte Nederlands eerste elektriciteitscentrale (1883) aan de Baan en verlichtte enkele cafés en winkels in de Passage. 6. Hotel Coomans (1884) (bron: Van den Noort, 'Begin gemeentelijk elektriciteitsbedrijf', 289-293).

De eerste Nederlandse elektriciteitscentrale stond in Rotterdam. Op 18 december 1883 verlichtte de Nederlandsche Electriciteitsmaatschappij (NEM) enkele winkels en de dag daarop, bij de feestelijke ingebruikstelling van de centrale, het Grand Café du Passage in het centrum van de stad. Haar centrale aan de Baan leverde de elektriciteit voor die primeur via een paar honderd meter lange 'geheel in nauw sluitende ijzeren buizen besloten draad'. Om onopgehelderde redenen werd deze elektrische leiding een aantal malen gesaboteerd. Hoge kosten, geringe opbrengsten en de sabotage van de dure kabel dwongen de NEM om het al na een jaar op te geven.¹⁹²

De hotelier Coomans had meer succes. Hij verlichtte onder andere de biljartzalen van zijn hotel aan de Hoofdsteeg en gebruikte daarvoor de apparatuur van elektriciteitspionier Willem Smit uit Slikkerveer. Ook de burens konden profiteren van Coomans' elektriciteit. Coomans kon de aangrenzende huizen rechtstreeks aan zijn machine verbinden en hoefde met zijn kabels dus niet de openbare weg te passeren. Hij had daarom geen vergunning nodig van de gemeente. Dat was een voordeel, maar zonder die vergunning bleef Coomans' installatie noodgedwongen klein.¹⁹³

Verreweg de belangrijkste initiatieven op het terrein van de particuliere elektriciteitsvoorziening te Rotterdam werden genomen door een Russische immigrant, de briljante uitvinder Achilles de Khotinsky. In de jaren tachtig van de vorige eeuw was zijn NV Electriciteitsmaatschappij Systeem 'de Khotinsky' actief in Rotterdam. Het Systeem 'de Khotinsky' bestond uit gloeilampen die verbonden waren met accu's. De productie ervan had plaats op het Noordereiland in de eerste Nederlandse gloeilampenfabriek (blz. 102). Om een deel van de binnenstad te kunnen verlichten monteerde De Khotinsky een paar grote accu's in een bootje, laadde die op met behulp van de dynamo in de fabriek en voer tegen het vallen van de avond naar de overkant. In de Wijnhaven aangekomen sloot hij de accu's aan op een kabel die verbonden was met enkele pakhuizen en verlichtte op deze originele wijze het handelskwartier van Rotterdam. Voor het grootste deel van het transport had De

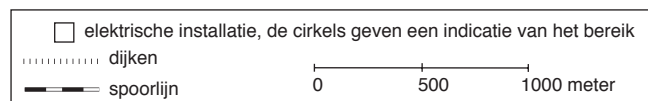
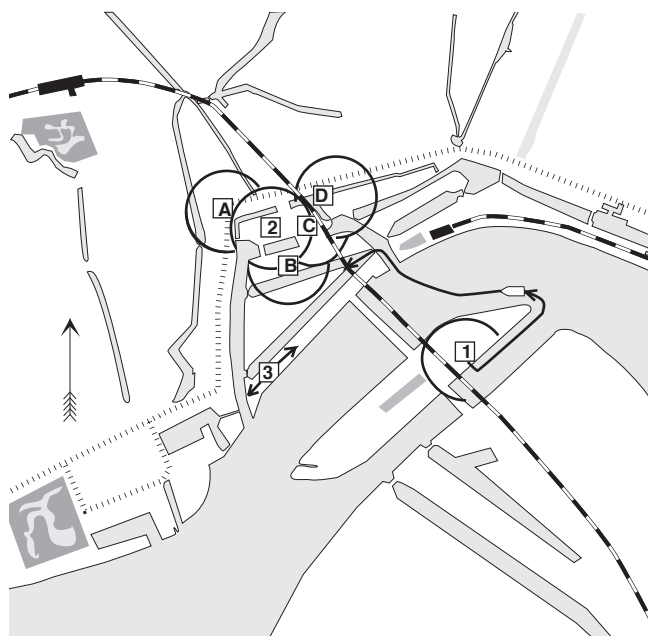


Fig. 24. De initiatieven van elektriciteitspionier Achilles de Khotinsky te Rotterdam (1884-1895). 1. Accu- en gloeilampenfabriek, tevens elektriciteitscentrale, van de NV Electriciteitsmaatschappij Systeem 'de Khotinsky' (1884). Met behulp van accu's in een bootje werden pakhuizen aan de Wijnhaven van elektriciteit voorzien. 2. Centrale aan het Zijkade met accustations A tot en met D. 3. Centrale aan de Boompjes (1885) (getekend aan de hand van B & W-Raad 20-2-1884, Rb.1884:145; aan de hand van NRC 23-8-1884; aan de hand van NV Electriciteitsmaatschappij Systeem 'De Khotinsky'-Raad 29-9-1884, Raadsbijlagen 1884:643; en aan de hand van *Rapport directie en commissarissen De Khotinsky'*).

Khotinsky geen vergunning van het gemeentebestuur nodig. Slechts voor de korte kabels die van fabriek naar bootje en van bootje naar pakhuizen over de openbare weg liepen was gemeentelijke goedkeuring vereist. Ook voor de aanlegplaatsen behoeft De Khotinsky gemeentelijke toestemming.¹⁹⁴

De Khotinsky was overigens niet zo tevreden over het vervoer van de accu's. Vooral bij stormachtig weer was de oversteek met de 'electriciteitsbewaarders' een hachelijke onderneming. De bakken met klotsend zuur vertoonden na enige tijd mankementen. De Khotinsky overwoog daarom vaste accu's te plaatsen. Hij kocht een pand in de stad aan het Zijl en vroeg de gemeente vergunning om vanuit dat pand kabels te mogen leggen naar vier 'accustations' op verschillende plaatsen in de stad (blz. 102). Vanuit die vaste accu's kon hij dan heel het centrum verlichten.¹⁹⁵

Het stadsbestuur dacht heel anders over De Khotinsky's plannen. Vanaf 1 januari 1884 exploiteerde Rotterdam een gemeentelijke gasfabriek voor de verlichting van de stad en op dat terrein duldde de stad geen concurrentie van een elektriciteitscentrale. Het raadslid Hudig benadrukte, dat 'nu de Gemeente het gas levert, het ook op haar weg ligt om de levering van electrisch licht in handen te nemen. (...) Het oogenblik om daartoe voorstellen te doen is nog niet aangebroken, maar wanneer de gasfabriek gereed is en ik dan nog lid van den Raad ben, ben ik voornemens een voorstel in dien geest te doen.' De onwrikbare houding die de gemeente aannam dwong De Khotinsky om met bescheidener plannen te komen, plannen die een minder grote bedreiging vormden voor het gemeentelijk gaslicht. In maart 1885 opende hij daarom een piepkleine centrale aan de Boompjes. De kans om een particuliere centrale van enige omvang te bouwen was verkeken.¹⁹⁶

In 1890 stelde de Maatschappij tot Electriche Verlichting en Centrale Verwarming pogen in het werk om tóch een particuliere elektriciteitscentrale te stichten.¹⁹⁷ Het raadslid Hudig interpelleerde daarop het college van B & W. Hij vreesde dat

de particuliere maatschappij 'een gunstig onthaal' vond bij B & W. Enige huizen verlichten, alla, 'maar zo ik wel ben ingelicht is door eene maatschappij vergunning gevraagd tot het leggen van geleidingen en oprichten van machines tot verlichting van een aantal havens en straten in het midden der stad, juist dat deel, dat bij invoering van gemeentelijke exploitatie het eerst in aanmerking zou komen'.

Burgemeester Vening Meinesz verzekerde hem evenwel dat B & W slechts vergunningen afgaf 'tot wederopzeggens' en dat de aanvrager er steeds uitdrukkelijk op werd gewezen dat dat 'geen ijdele formule' was. Hij bevestigde desgevraagd 'dat de vraag van het leveren van elektrisch licht van gemeentewege in zeer ernstige studie' was.¹⁹⁸

De directeur van de Gemeente Gasfabriek, Th. van Doesburgh, was toen al geruime tijd belast met een onderzoek naar de vestiging van een gemeentelijke elektriciteitscentrale.¹⁹⁹ In het plan dat hij 31 maart 1890 overlegde (blz. 105) had hij vijf centrales voorzien, waarvan voorlopig alleen de centrale Leeuwenlaan voor aanleg in aanmerking kwam. Vooral voor de leesalen van de Academie voor Beeldende Kunsten en Technische Wetenschappen zat men te springen om elektrisch licht. De bescheiden opzet die Van Doesburgh koos had het voordeel dat de gemeente niet meteen al op hoge kosten werd gejaagd, bovendien kon men bij de inrichting van de vier andere centrales rekening houden met nieuwe uitvindingen die elkaar razendsnel opvolgden.²⁰⁰

Grote verwarring brak uit toen B & W in het voorstel aan de raad een vergissing maakte in de begroting en deze vervolgens op onduidelijke wijze herstelde. Directeur van Gemeentewerken De Jongh, om advies gevraagd, wuifde de verwarring over de begroting weg en deed de suggestie om de raad te vragen zich in eerste instantie alleen uit te spreken over het beginsel om een gemeentelijke centrale te stichten. De centrale Leeuwenlaan was eigenlijk slechts een 'avant-project', meende hij. Een onderzoek in het buitenland, door hem en Van Doesburgh, was nodig om een definitief ontwerp te maken. Eerst dan zou het mogelijk zijn om een gespecificeerde begroting te presenteren.²⁰¹

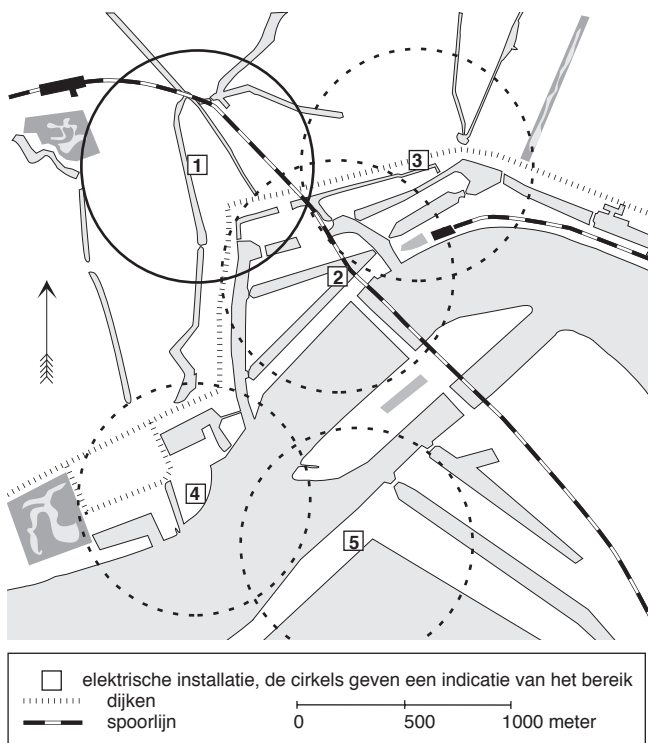


Fig. 25. Het eerste gemeentepan, plan-Leeuwenlaan (1890). Centrale Leeuwenlaan (1) en in volgorde van belangrijkheid de later eventueel te vestigen centrales: centrale Punt (2), centrale Hoogstraat (3), centrale Yachtclubgebouw (4) en centrale Rijnhaven (5) (getekend aan de hand van het rapport van Van Doesburgh d.d. 31-3-1890, *Verz.*1890:16. Verg. GAR, *Rotonde II*Ee 1890:61, aldaar grotere cirkels).

Op 23 oktober 1890 stemde de raad over het voorstel om B & W 'te machtigen tot het doen ontwerpen van een plan met begrooting van kosten voor het maken eener installatie tot het voortbrengen van electrisch licht enz.'. Burgemeester Vening Meinesz lichtte toe, dat de bedoeling van het voorstel was om 'heden uit te spreken, dat de Raad in beginsel geen bezwaar heeft, dat de levering van electrisch licht door de Gemeente in eigen beheer wordt genomen'. Alleen het raadslid S. Muller stemde tegen. Hij zei uitdrukkelijk niet tegen gemeente-exploitatie te zijn, maar het onzin te vinden dat B & W machtiging vroeg voor iets waarvoor geen machtiging nodig was.²⁰² Alles wijst erop dat deze stemming vooral was bedoeld om particuliere concessievragers duidelijk te maken dat het de gemeente nu ernst was met haar plannen. Het met opzet klein en goedkoop gehouden plan-Leeuwenlaan was eigenlijk geen serieus plan, maar Rotterdam kon het zich niet veroorloven particuliere initiatieven tegen te houden en zelf niets te doen.²⁰³ De stemming in de raad verschafte directeur De Jongh de nodige ruimte om nu met echte plannen te komen.

Elektrische havenkranen

Tot de jaren negentig van de vorige eeuw zag het Rotterdamse gemeentebestuur elektrisch licht als een luxe artikel, dat in de Maasstad eigenlijk niet mocht ontbreken, maar te veel financiële risico's met zich bracht om het in het gemeentelijke takenpakket op te nemen. Particuliere levering van het nieuwe licht werd niet getolereerd omdat de gemeentelijke gasbelangen daardoor mogelijk werden geschaad. Toen directeur van Gemeentewerken De Jongh opperde om elektriciteit te gebruiken als energiebron voor de gemeentelijke havenkranen zag de toekomst van de Rotterdamse elektriciteitsvoorziening er plotseling veel rooskleuriger uit.

In oktober 1890 bracht De Jongh een bezoek aan de Nordwest-deutsche Gewerbe und Industrie Ausstellung te Bremen. Hij

was daar met de directeur van de Gemeentelijke Handelsinrichtingen op Feijenoord L.J. Hudig om zich te oriënteren over het beste systeem voor de aandrijving van de gemeentelijke havenkranen. De moderne hydraulische installatie aan de Binnenhaven voldeed erg goed, alleen bestond het gevaar dat de buizen 's winters bevroren. De havenuitbreiding was inmiddels in westelijke richting voortgezet en bij de Rijnhaven, op de nieuw aangelegde Wilhelminakade (blz. 108) waren havenkranen nodig, een hydraulisch systeem was daar wellicht ook geschikt. De bruggen over de Spoorweghaven en de Binnenhaven werden ook in de beschouwing betrokken.²⁰⁴

Op de Bremer tentoonstelling raakte De Jongh onder de indruk van een elektrische tram van de Thomson Houston International Electric Company. De hoofdingenieur van Hamburg, Andreas Mayer, wist hem te vertellen dat deze maatschappij verantwoordelijk was voor de hypermoderne, volledig elektrisch uitgeruste handelsinrichtingen van Boston. Mayer dacht er sterk over om óók de Hamburgse havens van elektrische installaties te voorzien. De Jongh en Hudig waren het er toen al snel over eens dat ook langs de Rotterdamse kaden elektrische havenkranen moesten komen. In de concurrentieslag met Hamburg kon Rotterdam zich niet veroorloven achter te blijven.²⁰⁵

Een maand later maakte De Jongh de voorgenomen studiereis met Van Doesburgh om te onderzoeken welk systeem voor Rotterdams gemeentelijke elektriciteitsvoorziening moest worden gekozen. Directeur Hudig van de Gemeentelijke Handelsinrichtingen vergezelde zijn collega's om te zien hoe de elektrificatie van de havenkranen het best kon worden gerealiseerd. Vergezeld van twee assistenten, H.A. van IJsselsteyn van Gemeentewerken en P. van Cappelle,²⁰⁶ de elektrotechnicus van de Gemeente Gasfabriek, bezocht het gezelschap Londen, Parijs, Luzern, Zürich, Milaan, Neurenberg, Dessau, Berlijn, Elberfeld-Barmen (Wuppertal) en Keulen en keerde terug met een lijvig reisverslag.²⁰⁷ Voorafgaand aan de reis hadden wethouder Molenaar en de leden van de commissie van de Gasfabrieken Van Doesburgh nog op het hart gedrukt 'vooral

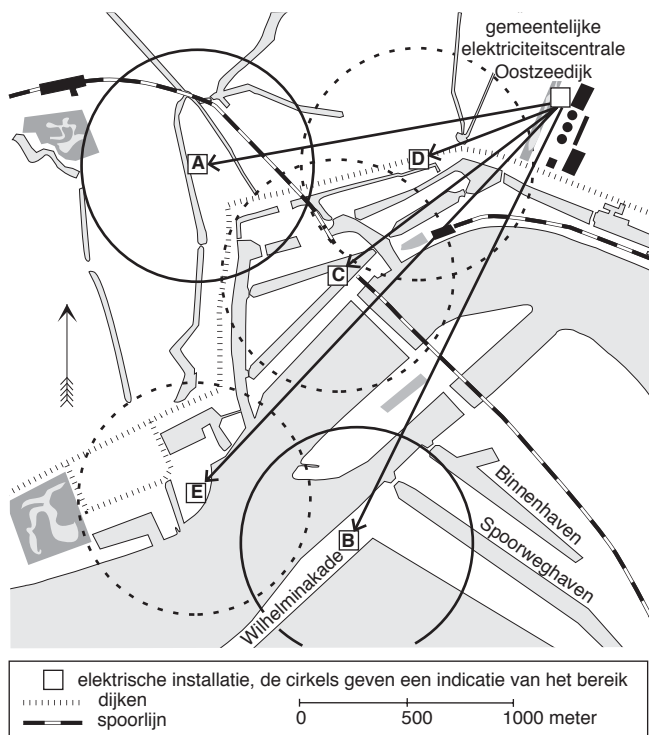


Fig. 26. Het tweede gemeenteplan, plan-Oostzeedijk I (1891). De gemeentelijke elektriciteitscentrale Oostzeedijk met in volgorde van belangrijkheid: de accumulatorenstations Wilhelminakade (B), Leeuwenlaan (A) en de eventueel later te vestigen accumulatorenstations Punt (C), Hoogstraat (D) en Yachtclubgebouw (E) (getekend aan de hand van het rapport van de drie directeurs d.d. 12 januari 1891, *Verz.* 1891:11).

het oorspronkelijke plan niet uit het oog te verliezen',²⁰⁸ maar dat mocht niet baten. Het tweede plan was veel groter van opzet (blz. 108). De drie directeuren stelden voor om door stoommachines aangedreven dynamo's te plaatsen in een gebouwtje bij de Gemeente Gasfabriek Oostzeedijk en van daaruit twee grote accumulatorenstations te voorzien van elektriciteit. Zo'n accumulatorenstation was een flink pakhuis, waarin 250 accu's van ieder 500 kilo waren opgesteld - een kolossale batterij dus. Accumulatorenstation A, op de hoek van de Leeuwenlaan en de Coolvest, zou de verlichting van het centrum voor zijn rekening kunnen nemen, terwijl accumulatorenstation B, op de Wilhelminakade geplaatst, krachtstroom zou leveren voor de aandrijving van kranen en bruggen.

Een centrale voor licht en kracht bood het grote voordeel, dat de dynamo's zowel overdag (kracht) als 's nachts (licht) werden benut. De drie overige accumulatorenstations C, D en E kwamen in ligging en bereik overeen met de centrales uit het eerste gemeentepan. De drie directeuren kenden daaraan evenwel een heel andere prioriteit toe. In het eerste gemeentepan, het Plan-Leeuwenlaan, had Van Doesburgh de verlichting centraal gesteld, in volgorde van belangrijkheid kwam eerst het centrum, dan het handelskwartier en de noordelijke Maasoever en als laatste de havens op de zuidelijke Maasoever. 'De Drie' daarentegen stelden de levering van krachtstroom voor de zuidelijke Maasoever als eerste prioriteit. De verlichting van het centrum werd in het plan opgenomen om het rendement van de centrale te verbeteren en de kostprijs te verlagen. Over de accumulatorenstations C, D en E werd in het plan nauwelijks gerept.

Op 23 april 1891 nam de raad het plan aan en kon De Jongh zes fabrikanten van elektrische installaties uitnodigen om een prijsopgave te doen.²⁰⁹ Siemens & Halske schreef daarbij het laagst in: f 313.000. Uit overleg met Siemens & Halske bleek dat ook het handelskwartier op de noordelijke Maasoever vanuit accumulatorenstation A kon worden verlicht en dat dus met twee accumulatorenstations kon worden volstaan (blz. 110).²¹⁰

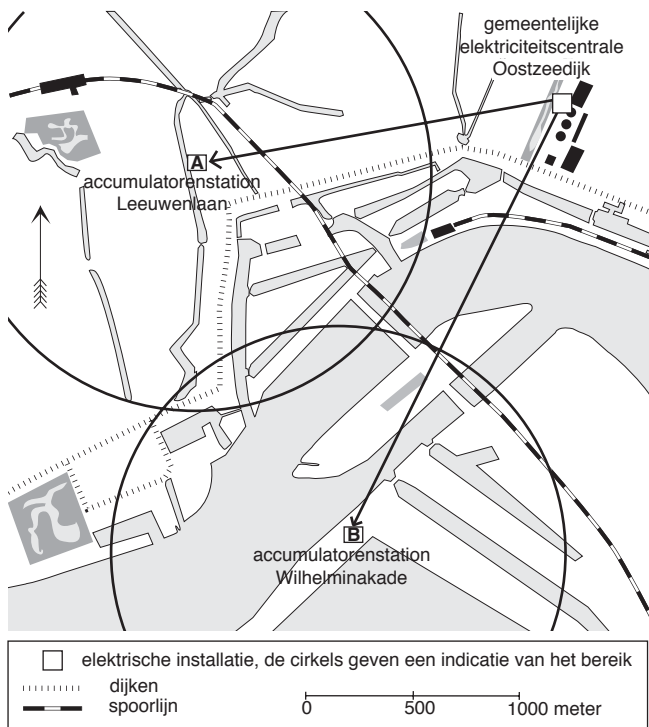


Fig. 27. Plan-Oostzeedijk II (1892). De gemeentelijke elektriciteitscentrale Oostzeedijk met in volgorde van belangrijkheid de accumulatorenstations Wilhelminakade (B) en Leeuwenlaan (A) (getekend aan de hand van het rapport van de drie directeuren d.d. 13 juni 1892, Verz.1892:36).

Op 22 november 1892 openden de wethouders J. Drost en E.E. van Raalte het offensief op de plannen van de drie hoofdambtenaren. Hun kritiek had evenwel niet tot doel gemeentelijke exploitatie te voorkomen, maar was gericht op de technische en financiële tekortkomingen van het plan. De uitvinding van de transformator, in 1889 al beschreven door de gemeentelijke elektrotechnicus Van Cappelle, opende het perspectief om in plaats van gelijkstroom wisselstroom te gebruiken. Een bezoek aan de Frankforter tentoonstelling van 1891, die in het teken van wisselstroom stond, had de directeuren 'geen nieuwe gezichtspunten' opgeleverd. Voor Drost was dit een reden om een onderzoek door deskundigen voor te stellen. Hij kreeg daarvoor de steun van zijn collega Van Raalte die de financiële inlichtingen in het rapport maar 'sober' vond. De raad stemde het voorstel om deskundig advies in te winnen echter af met de kleinst mogelijke meerderheid (16 voor, 17 tegen, 6 afwezig).²¹¹

Veel raadsleden bleken tegen verder uitstel van de zaak en C.E. van Stolk verwoordde naar alle waarschijnlijkheid de gedachten van velen toen hij zei: 'Vele gemeentenaren verlangen naar electrisch licht. Waar wij veel missen dat het verblijf in andere gemeenten aangenaam maakt, mogen wij de verbetering van den nieuweren tijd niet tegenhouden. Het is ons financieel belang, de ruim belasting betalende burgers hier te houden. Ik beschouw het tot stand komen van een installatie voor electrisch licht als urgent, ook als werkkraft op de kaden onzer havens waaraan wij zoveel tonnen gouds hebben besteed om ze in leven te roepen, en die eerst tot waarde komen, als wij die even goed als de concurreerende havens volgens de eischen des tijds bedienen kunnen.'²¹² De oppositie van beide wethouders hield nog enige tijd aan,²¹³ maar op 15 juni 1893 kon de raad het besluit nemen tot het oprichten van een elektriske centrale voor licht en beweegkraft volgens het plan van de drie directeuren (26 voor, 6 tegen, 6 afwezig, 1 vacature).

De zes tegenstemmers stemden allen tegen het voorstel, omdat zij het plan financieel gezien onverantwoord vonden. Zo deze gemeentelijke activiteit al rendement zou opleveren, dan

liet het zich niet aanzien dat dat veel zou zijn. Gezien de grote gemeentelijke schuldenlast was een zuinig beleid gewenst.²¹⁴ Zelfs de optimistische berekeningen in het voorstel konden niet verhullen dat de krachtinstallatie naar verwachting nauwelijks rendeerte. De opbrengst ervan schommelde tussen 1,5 en 3,6% van het geïnvesteerde kapitaal. 'Deze uitkomsten zijn zeker niet schitterend', stelden de opstellers van het plan vast. Bij hun telwerk hielden zij slechts rekening met de extra kosten die nodig waren om de krachtinstallatie te koppelen aan een bestaande elektriciteitscentrale: 'Uitgaande van de veronderstelling dat een elektrisch station voor verlichting noodzakelijk is, dan behoeven wij voor de oprichtings- en exploitatiekosten der krachtsoverbrenging slechts te letten op de extra uitgaven die daarvan het gevolg zijn.' Naar huidige bedrijfseconomische maatstaven is een dergelijke manier van berekenen onjuist, bovendien gaven de ontwerpers door de cijfers zo te presenteren een onjuiste voorstelling van zaken. Hun prioriteit lag juist bij de havenkranen. De verlichting van de stad werd dankbaar aangegrepen om het rendement van de kranen binnen aanvaardbare marges te houden.²¹⁵

B & W wilde de huur van elektrische havenkranen even hoog maken als de huur van de gemeentelijke stoomkranen, f 10 per dag. De prijs voor krachtstroom, die de Gemeentelijke Handelsinrichtingen in dat geval aan het Gemeente Gas- en Electriciteitsbedrijf moest betalen, mocht dan echter niet hoger zijn dan 7,5 cent per kWh.²¹⁶ Voor de particuliere afnemers in het centrum van de stad zou een veel hoger tarief worden berekend, 40 cent per kWh.²¹⁷ De raadscommissie van de Gasfabrieken had al laten weten dat zij de prijsverschillen te groot vond dat er geen reden was om ten behoeve van de Handelsinrichtingen met verlies te werken.²¹⁸ De raadscommissie van Financiën had haar ontevredenheid geventileerd door op te merken, dat de levering voor 7,5 cent bijna niet verschilde van gratis levering.²¹⁹ De raadscommissie voor de Gemeentelijke Handelsinrichtingen drong er waarschijnlijk daarom bij B & W op aan, om het tarief voor de Handelsinrichtingen niet in het voorstel op te nemen: 'Hiermee heeft het publiek niets te

maken.²²⁰ In het besluit van 15 juni 1893 bleef het tarief voor de Handelsinrichtingen inderdaad buiten schot, reden voor de zes tegenstemmers om hun steun aan het voorstel te onthouden. In een later stadium werd het tarief voor de Handelsinrichtingen vastgesteld op 15 cent per kWh. De Gemeentelijke Handelsinrichtingen bleef overigens gewoon *f* 10 rekenen voor het gebruik van haar kranen en paste dus zelf de helft bij. Het gebruik van elektrische havenkranen werd voor 50% gesubsidieerd door de Gemeentelijke Handelsinrichtingen.²²¹

Op 3 november 1894 stroomde de eerste gemeentelijke elektriciteit van de centrale aan de Oostzeedijk naar de Wilhelminakade, om het accumulatorenstation B elektrisch te laden. Twee dagen later werd de eerste elektriciteit geleverd aan de NV Blauwhoedenveem en drie gemeentelijke elektrische kranen aan de Wilhelminakade. De verlichting van de stad, vanuit het accumulatorenstation A aan de Coolvest, geschiedde vanaf 15 januari 1895.²²²

Gemeente Gas- en Electriciteitsbedrijf

Bij het begin van de gemeentelijke levering van elektriciteit werd de Gemeente Gasfabriek omgedoopt in Gemeente Gas- en Electriciteitsbedrijf. In het voorgaande is uiteengezet hoe de samensmelting van beide bedrijven als vanzelfsprekend tot stand kwam. Gas is anno 1990 volkomen verdrongen van de markt voor verlichting, terwijl elektriciteit zich op die markt een schier onaantastbare positie heeft weten te verwerven. Maar die strijd heeft lang geduurd en hij ving eigenlijk al aan bij de stichting van de gemeentelijke gas- en elektriciteitsvoorziening.

Bij het gemeentelijk maken van de gasvoorziening werd wel rekening gehouden met concurrent elektriciteit, maar het vormde geen beletsel om de gasvoorziening op te nemen in het gemeentelijke takenpakket. Volgens raadslid Muller liep het allemaal niet zo'n vaart met de algemene toepassing van

elektriciteit: '(...) niettegenstaande de spoorwegen is het verbruik van paarden toegenomen, en het gas heeft noch de olie, noch de stearinekaars gedood'.²²³ Raadslid Sleurs was evenmin bezorgd over de toekomst van gas: 'Ik vrees dien invloed op de gasfabricage evenmin als dat ik vrees dat door het vermeerderd gebruik van spuitwater onze drinkwaterleiding overbodig wordt.'²²⁴

De verdediging van de gemeentelijke gasbelangen tegen de concurrentie van elektriciteit werd op radicale en doeltreffende wijze georganiseerd door de elektriciteitsvoorziening in te lijven in de gemeentelijke organisatie. Het is goed om daarbij te benadrukken, dat het zich toen helemaal nog niet liet aanzien, dat elektriciteit ooit in staat zou zijn gas naar de kroon te steken. Vergeleken met de indrukwekkende gasfabriek aan de Oostzeedijk vielen de veel kleinere elektriciteitscentrales in het niet. De afzet van de gasfabriek zou nog vele jaren onvergelijkbaar veel groter zijn dan die van elektriciteitscentrales. Gas had veel meer invloed op het beleid ten aanzien van de elektriciteitsvoorziening dan andersom.

Bij de discussies over de bouw van een gasfabriek op Feijenoord speelde elektriciteit nog geen rol. De gemeente voelde zich geroepen om de openbare verlichting van het eiland ter hand te nemen, omdat dat met de Rotterdamsche Handelsvereniging was overeengekomen, maar als die overeenkomst er niet was geweest, dan had de gemeente zich naar alle waarschijnlijkheid eveneens ontfermd over de openbare verlichting. Die taak werd immers al sinds mensenheugenis tot de gemeentetaken gerekend.

Bij het gemeentelijk worden van de gasvoorziening op de noordelijke Maasoever lag de zaak anders. In de driehoeksverhouding tussen gemeente, gasfabrikanten en gasverbruikers nam de gemeente de sterkste positie in. Als concessiegever, als grootverbruiker en vanaf 1879 als gasfabrikant op Feijenoord, domineerde de gemeente de markt. Dankzij die sterke positie zag het stadsbestuur kans om bij de particuliere gasfabrikanten een erg lage prijs voor gas te bedingen. De

gasfabrikanten rekenden veel hogere prijzen aan hun particuliere afnemers en creëerden daarmee een constante bron van irritatie. Het raadslid Van Weel zag kans de ontevredenheid te mobiliseren door de raad voor te stellen tot gemeentelijke exploitatie van gas over te gaan en de aankoop van de Nieuwe Rotterdamsche Gasfabriek in overweging te nemen. De particuliere gasverbruikers voelden wel voor dat voorstel, omdat zij veronderstelden dat de gemeente bereid zou zijn hen een lagere prijs voor gas te berekenen. De aandeelhouders van de Nieuwe Rotterdamsche Gasfabriek waren eveneens geïnteresseerd in Van Weels suggestie, omdat het ernaar uitzag dat de gemeente aanstuurde op de liquidatie van minstens één van de twee gasfabrieken. Zij hadden er weinig vertrouwen in die slag te winnen en zagen in het plan van Van Weel een mogelijkheid om nog iets van het door hen geïnvesteerde kapitaal terug te zien. Op grond van die overweging voegden zij zich bij de voorstanders van gemeentelijke exploitatie.

De gemeentelijke exploitatie van gas betekende het einde van de particuliere gasvoorziening in Rotterdam. De concessie van de ICGA werd ingetrokken, maar ook de particuliere elektriciteitsvoorziening werd vanaf dat moment grotendeels uitgesloten. De gemeente Rotterdam tolereerde nog slechts enkele kleinschalige initiatieven en liet er geen misverstand over bestaan dat zij en zij alleen de elektriciteitsvoorziening op een grotere schaal zou aanpakken. Particuliere exploitanten hoefden er niet op te rekenen dat ze een gemeentelijke vergunning zouden krijgen.

Het gemeentelijk elektriciteitsbedrijf werd tien jaar later opgericht om elektrische kranen aan de Wilhelminakade te kunnen plaatsen. Kosten- of efficiency-overwegingen speelden daarbij nauwelijks een rol. De Wilhelminakade vormde op dat moment de meest in het oog springende uitbreiding van de Rotterdamse haven en de kranen werden er vooral neergezet om ieder die Rotterdam bezocht ervan te overtuigen, dat de stad met de tijd mee ging en zich kon meten met een haven als Hamburg.

IV

OORZAKEN EN MOTIEVEN

De ontstaansgeschiedenis van vijf Rotterdamse gemeentebedrijven werd in de eerste drie hoofdstukken van deze studie afzonderlijk en chronologisch beschreven. Een indeling in hygiënische voorzieningen, haven- en energievoorzieningen vormde de leidraad. In dit hoofdstuk staan de oorzaken en motieven voor het verschaffen van die voorzieningen centraal. De ontstaansgeschiedenis van de vijf bedrijven levert het materiaal voor deze dwarsdoorsnede van de Rotterdamse gemeentelijke bedrijvigheid.

Bij de oprichting van de vijf gemeentebedrijven waren meer dan vijf activiteiten in het geding, want per bedrijf werden verscheidene werkzaamheden ter hand genomen. Om te achterhalen welke activiteit in de oprichting van ieder gemeentebedrijf de hoofdrol speelde, is het noodzakelijke de afzonderlijke activiteiten te benoemen en hoofd- en bijrol uitdrukkelijk te onderscheiden. In bedrijfseconomische termen gesteld luidt de opdracht: vaststellen welke de hoofdproducten en welke de bijproducten waren.²²⁵

Dat kan het beste worden gedaan aan de hand van de doelstellingen van de gemeentebedrijven. De huidige doelstellingen wijken doorgaans sterk af van de invulling die de negentiende-eeuwse stichters eraan gaven. Dit onderzoek richt zich uitdrukkelijk op de motieven van de oprichters en de vraag luidt dus: welke activiteiten van de gemeentebedrijven werden door de stichters gezien als hoofddoel van het op te richten gemeentebedrijf en welke activiteiten werden daaraan - om uiteenlopende redenen - toegevoegd? De eerste drie hoofdstukken van dit boek leveren bruikbare informatie over de gehanteerde doelstellingen en maken een historisch verantwoorde onderverdeling in hoofd-

en bijproducten mogelijk. Bij het zoeken naar oorzaken en motieven voor het stichten van de vijf gemeentebedrijven staan de als hoofdproduct aangeduide activiteiten uit tabel 4 centraal.

bedrijf	hoofdproduct	bijproduct
Drinkwaterleiding	spoelwater voor riolen	leidingwater (verkoop)
Handelsinrichtingen	havenkaden (verhuur)	opslagruimte (verhuur)
Gasfabriek Feijenoord	openbare verlichting	gas (verkoop)
Gasfabriek (vh NRG)	gas (verkoop)	openbare verlichting
Elektriciteitsbedrijf	elektriciteit havenkranen	elektriciteit (verkoop)
Gemeentereiniging	mest (verkoop)	afvalverwijdering

Tabel 4. Onderverdeling van de producten van de vijf Rotterdamse gemeentebedrijven in hoofd- en bijproducten. De onderverdeling is gemaakt aan de hand van de doelstellingen van de bedrijven, zoals die geformuleerd werden tijdens het besluitvormingsproces dat tot de oprichting leidde. Voor het Gemeente Gasbedrijf werden zowel de gasfabriek op Feijenoord als de voormalige Nieuwe Rotterdamsche Gasfabriek opgenomen.

Sommige van deze activiteiten hadden al een lange geschiedenis binnen de gemeentelijke organisatie, maar de uitvoering ervan lag toen nog niet in handen van een gemeentebedrijf. In veel gevallen danken gemeentebedrijven hun ontstaan niet aan de overname van particuliere bedrijven, maar aan een reorganisatie van van oudsher gemeentelijke werkzaamheden. Veel activiteiten behoorden vaak al eeuwen tot het gemeentelijke takenpakket, maar werden vanwege hun groei op een goed moment in een min of meer zelfstandige gemeentelijke organisatie ondergebracht. Zulke organisaties kregen doorgaans de naam gemeentebedrijf. De bedrijven die van particuliere ondernemers werden overgenomen werden ook meestal gemeentebedrijf genoemd. In beide gevallen was er sprake van een toename van de gemeentelijke activiteit en in beide gevallen was het resultaat een gemeentebedrijf, maar de achtergronden verschilden sterk.

Uitbreiding van de van oudsher gemeentelijke activiteiten

Bij de uitbreiding van de van oudsher gemeentelijke activiteiten werden werkzaamheden aan de gemeentetaak toegevoegd die al binnen de taakopvatting van het gemeentebestuur vielen.

Het spoelen van riolen, het beschikbaar stellen van havens en kranen en het verlichten van straten en pleinen zijn daarvan voorbeelden. Zij werden algemeen beschouwd en geaccepteerd als gemeentetaak en vaak al eeuwen door het stadsbestuur uitgevoerd. Een aantal activiteiten daarentegen was nieuw voor de gemeente. De verkoop van stedelijke fecaliën - als mest voor de landbouw - en de verkoop van gas voor de verlichting van de huizen, winkels en bedrijven van particuliere afnemers bijvoorbeeld werden aanvankelijk niet tot de taak van het gemeentebestuur gerekend, maar tot die van het particuliere bedrijfsleven.

Oppakken van nieuwe gemeentelijke activiteiten

Bij het oppakken van nieuwe gemeentelijke activiteiten werden, op grond van een besluit van het gemeentebestuur, werkzaamheden aan de gemeentetaak toegevoegd die tot dat moment niet binnen de taakopvatting van het gemeentebestuur vielen.

De nieuwe gemeentelijke activiteiten worden hier uitdrukkelijk onderscheiden van de van oudsher gemeentelijke activiteiten. Als de gemeente nieuwe activiteiten op de schouders nam, was daar een principebesluit van de raad voor nodig. Voor een uitbreiding van de van oudsher gemeentelijke activiteiten was doorgaans ook een raadsbesluit vereist, maar dit had minder het karakter van een principebesluit. De werkzaamheden werden immers vaak al eeuwen door het stadsbestuur uitgevoerd. Zolang er geen aanleiding was om daar verandering in te brengen, werd de gemeentelijke betrokkenheid op dit vlak gedicteerd door gewoonte en traditie. Voor de nieuwe activiteiten die de gemeente ter hand nam gold een heel ander oorzakelijk verband. De start van de nieuwe activiteiten kon voor een belangrijk deel worden herleid tot

financiële motieven. De persoonlijke en groepsbelangen van de raadsleden bleken in een aantal gevallen eveneens van doorslaggevende betekenis voor het beginnen van nieuwe activiteiten. Bij de verklaring voor het toenemen van de gemeentelijke bedrijvigheid is daarom gekozen voor de driedeling: gewoonte, financiële motieven van de gemeente en eigenbelang van de raadsleden.²²⁶

De macht der gewoonte

Zelden veranderde er in Rotterdam zoveel in zo korte tijd als in de laatste decennia van de negentiende eeuw.²²⁷ Zowel in economisch als in demografisch en ruimtelijk opzicht maakte de stad een ongekeerde groei door. De toename van de economische activiteit, de sterke groei van de bevolking, de intensivering van het grondgebruik en de enorme uitbreiding van het stedelijk grondgebied drukten hun stempel op de omvang van de gemeentelijke werkzaamheden. De behoefte aan uitbreiding van de stedelijke infrastructuur was groot en de noodzaak om hiervoor een oplossing te vinden drong zich vrijwel dagelijks aan het gemeentebestuur op.²²⁸ Van drie gemeentebedrijven is de stichting terug te voeren op deze factoren: de Gemeentelijke Drinkwaterleiding, de Handelsinrichtingen op Feijenoord en de Gemeente Gasfabriek op Feijenoord. De bedrijven waren nieuw, maar de werkzaamheden waaraan zij hun ontstaan danken werden vaak al eeuwen door de gemeente verricht.

De verbindingroute van Rotterdam met de Noordzee slingerde zich vóór 1870 nog moeizaam tussen de Zuidhollandse en Zeeuwse eilanden en bereikte ongeveer honderd kilometer van de haven eindelijk de zee. Door het graven van een nieuwe waterweg tussen Rotterdam en Hoek van Holland, naar een plan van P. Caland (1858), werd de afstand aanmerkelijk bekort.²²⁹ De industrialisatie van het Ruhrgebied droeg in belangrijke mate bij tot de opleving van de havenactiviteit (blz. 120). Deze kwam onder meer tot uiting in de omvorming van Rotterdam

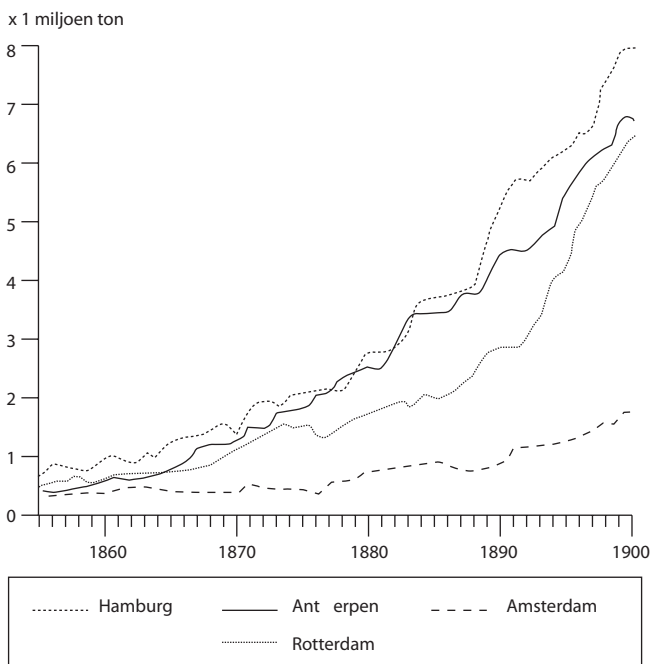


Fig. 28. Ingeklaarde zeeschepen in de havens van Hamburg, Antwerpen, Amsterdam en Rotterdam tussen 1855 en 1900 in registerton (getekend aan de hand van Van IJsselsteyn, *De haven van Rotterdam*, (1908), 170).

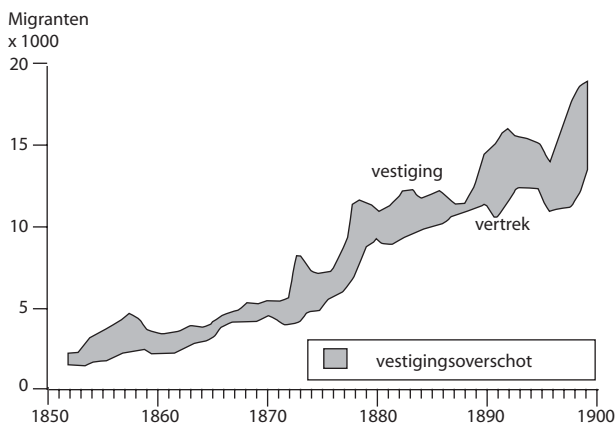
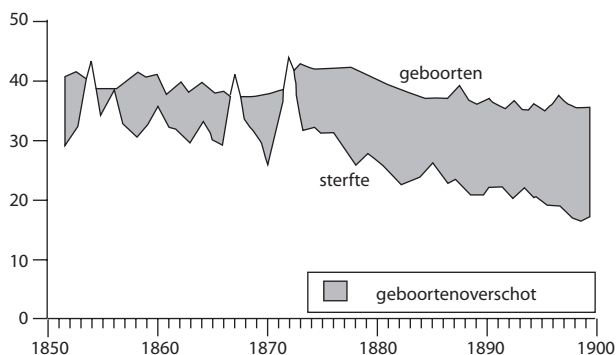


Fig. 29. Geboortenoverschot en vestigingsoverschot in Rotterdam tussen 1850 en 1900 (bron: Van Dijk, Rotterdam 1810-1880, 441-443; Gemeenteverslag 1899, bijlage E).

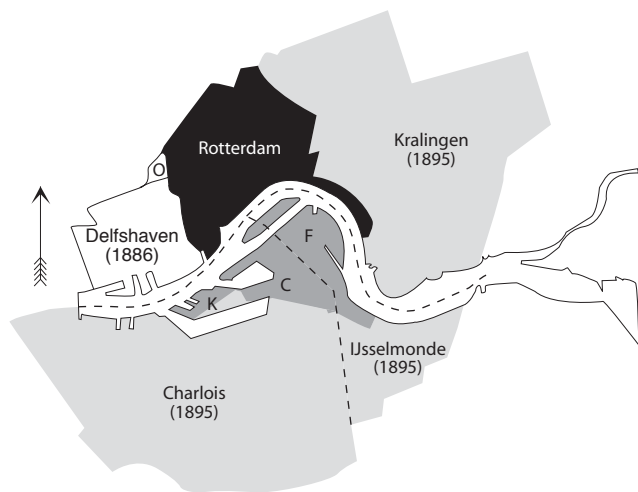


Fig. 30. Annexaties door Rotterdam van 1870-1895. Delen van de gemeenten IJsselmonde (Feijenoord = F), Katendrecht (K) en Charlois (C) werden in 1870 geannexeerd. Delfshaven werd in 1886 bij de gemeente Rotterdam gevoegd. De gemeente Kratingen, de rest van Charlois (hetgeen van Katendrecht restte was in 1873 bij de gemeente Charlois gevoegd), een deel van IJsselmonde en een stukje Overschie (O) behoorden vanaf 1895 bij Rotterdam (Bron: Nieuwenhuis, *Poort tot Poort*, tegenover blz. 20 en 32).

van een havenstad met eigenhandel in luxe goederen tot een transitohaven voor de overslag van massagoed.²³⁰

In de laatste drie decennia van de negentiende eeuw groeide de Rotterdamse bevolking zeer explosief (blz. 121). In 1870 had Rotterdam nog zo'n 120 000 inwoners, terwijl dertig jaar later bijna 320 000 mensen zich Rotterdammer konden noemen. Die toename was in een verhouding van 1:1:0,6 toe te schrijven aan geboortenoverschot, vestigingsoverschot en annexaties. Het geboortenoverschot groeide voornamelijk als gevolg van het dalende sterftecijfer. In 1870 was dat nog 32 promille, dertig jaar later was dat afgenomen tot bijna de helft, 17 promille. Het aantal geboorten veranderde minder extreem en schommelde tussen 42 en 35 promille. De migranten waren aanvankelijk vooral afkomstig uit de kleine steden in Zuid-Holland. De aantrekkingskracht van de haven als werkgever speelde hierin een belangrijke rol. Vanaf het midden van de jaren zeventig nam de toevloed van buiten de provincie sterk toe. De langdurige landbouwcrisis verdreef veel boeren van het platteland, een groot aantal Zeeuwen en Brabanders koos Rotterdam als nieuwe woonplaats. Ook de vele annexaties leverden een bijdrage aan de explosieve bevolkingsgroei.²³¹

Zowel door de economische groei als door de bevolkingstoename was de stedelijke jas al snel te klein en moest Rotterdam omzien naar mogelijkheden om grond van de buurgemeenten te verwerven (blz. 122 en 124). In 1870 werd de zuidelijke Maasoever geannexeerd (Katendrecht, een deel van Charlois en een deel van IJsselmonde: Feijenoord). Delfshaven werd in 1886 bij Rotterdam gevoegd en vanaf 1895 hoorden ook Kralingen, de rest van Charlois, en delen van IJsselmonde en Overschie bij Rotterdam. Ruimtelijk gezien was de gemeente daardoor in 1895 al bijna achtmaal zo groot als 25 jaar eerder.

Demografische, economische en ruimtelijke factoren hadden een belangrijke invloed op het gemeentelijke takenpakket. In een aantal gevallen leidde dat tot de oprichting van gemeentebedrijven, namelijk de Gemeentelijke Drinkwaterleiding, de Gemeentelijke Handelsinrichtingen op Feijenoord en de Ge-

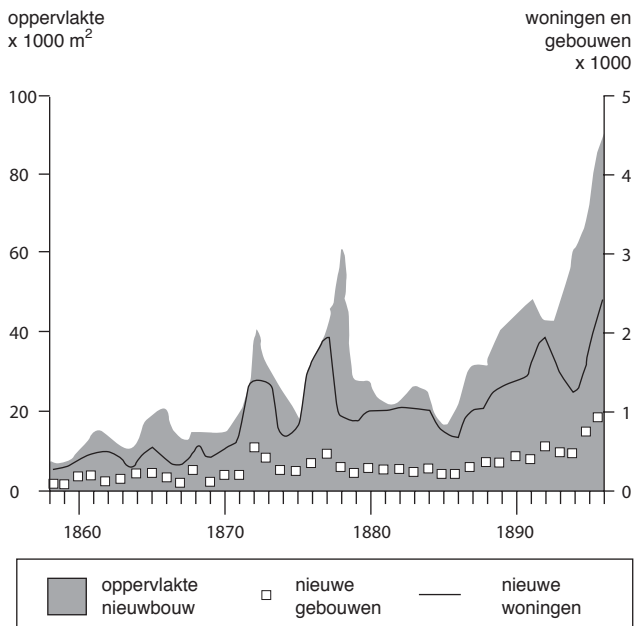


Fig. 31. De bouwactiviteit in Rotterdam tussen 1858 en 1896. In de tweede helft van de negentiende eeuw groeide Rotterdam sterk. Dat kwam onder meer tot uiting in de toename van de bouwproductie in de stad. Alleen al op het terrein van drainage, riolering, afvalverwijdering en verlichting bracht dat een flinke verzwarening van de gemeentetaak met zich mee (bron: *Gemeenteverslag* 1897, 171-174. *Ibidem* 1888, 111).

meente Gasfabriek op Feijenoord. Welke waren de hoofdproducten van deze gemeentebedrijven en welke bijproducten werden daaraan toegevoegd? In alle drie de gevallen betrof het hoofdproduct een van oudsher gemeentelijke activiteit en vormde de uitbreiding van die activiteit de directe aanleiding voor de oprichting van het gemeentebedrijf. In onderstaand schema is aangegeven om welke activiteiten het gaat en welke factoren tot de uitbreiding ervan hebben bijgedragen.

economische groei	bevolkings-groei	ruimtelijke groei	uitbreiding v. van oudsher gemeentelijke activiteiten
	x	x	spoelwater voor riolen
x			laad- en losplaatsen
x	x	x	openbare verlichting

Tabel 5. De invloed van economische, demografische en ruimtelijke factoren op de uitbreiding van drie van oudsher gemeentelijke activiteiten.

De sterk groeiende stedelijke bevolking produceerde grotere hoeveelheden afval en zorgde daarmee voor een toenemende vervuiling van grachten, sloten en riolen. Door de ruimtelijke uitbreiding van de stad nam ook de omvang van het netwerk van riolen sterk toe. Om het stedelijk afvalwater intensiever te kunnen wegspoelen bevorderde het gemeentebestuur de stichting van een particulier waterleidingbedrijf. Het ging er daarbij vanuit dat de particuliere exploitant in ruil voor de gemeentelijke vergunning om een waterleidingnet aan te leggen bereid was het gemeentelijke spoelwater gratis of tegen zeer lage prijs te leveren. Jarenlang overleg met potentiële particuliere exploitanten leidde tot niets. Met grote tegenzin zag het gemeentebestuur zich daarop genooddaakt de aanleg en de exploitatie van het bedrijf zelf ter hand te nemen. De stichting van het waterleidingbedrijf opende het perspectief ook particuliere afnemers te voorzien van water. Spoelwater was het hoofdproduct van het bedrijf. De verkoop van drinkwater aan particuliere afnemers was in eerste instantie slechts bedoeld als bijproduct.

Naar aanleiding van de sterke economische groei werd een beroep gedaan op de Rotterdamse stedelijke overheid om de havencapaciteit sterk uit te breiden. Hoewel het gemeentebestuur om financiële redenen lang talmde, raakte het tenslotte overtuigd van de noodzaak om een sterke uitbreiding van het havenareaal te realiseren en daarmee tegemoet te komen aan de wensen van het Rotterdamse bedrijfsleven. De Rotterdamsche Handelsvereniging (RHV) werd bereid gevonden het financiële risico van de havenuitbreiding te dragen. Na de voltooiing van de werken op Feijenoord was deze onderneming evenwel gedwongen te liquideren en kon de gemeente de RHV-investeringen voor een appel en een ei overnemen en onderbrengen in een nieuw bedrijf: de Gemeentelijke Handelsinrichtingen op Feijenoord. De exploitatie van de RHV-havens en -kaden was het hoofdproduct van het nieuwe bedrijf.

De aanleg en exploitatie van havens door de RHV vormde een uitzonderlijk intermezzo. Nooit eerder was aan een particuliere ondernemer zoveel ruimte gegeven op een terrein dat vanouds slechts door het stadsbestuur werd betreden. Het gemeentebestuur was destijds zo toeschietelijk omdat het daarmee het grote financiële beslag op de gemeentebegroting wilde beperken. Het RHV-intermezzo had echter ook een schaduwzijde. Toen de particuliere onderneming de gemeentelijke zeggenschap over de nieuwe havens ter discussie stelde, ervoer het stadsbestuur dat als een onaanvaardbare aantasting van de stedelijke hegemonie. De financiële problemen waarin de RHV belandde, werden aangegrepen om een terugkeer naar de oude vertrouwde gemeentelijke exploitatie mogelijk te maken. Gezien de ervaringen met particuliere exploitatie van de stedelijke havens was een herhaling van het experiment daarna nagenoeg uitgesloten.

De overname van de handelsinrichtingen op Feijenoord betrof niet alleen de exploitatie van havens en kaden - het hoofdproduct - maar ook een bijproduct: de verhuur van opslagruimte. Deze nieuwe activiteit werd eveneens ondergebracht bij de Gemeentelijke Handelsinrichtingen, maar werd met aarzeling ter hand genomen. De gemeente voelde er na-

melijk niets voor om in concurrentie te treden met de plaatselijke eigenaars van pakhuizen en perkte het werkterrein van de Handelsinrichtingen daarom uitdrukkelijk in. Voor de exploitatie van havens kon nog worden volstaan met de aanstelling van een havenmeester. Doordat daar nu ook de verhuur van opslagruimte bijkwam achtte het stadsbestuur een zelfstandiger organisatie meer geschikt. Bij de exploitatie van opslagruimte had de gemeente zich beperkingen opgelegd om de particuliere eigenaars van pakhuizen niet voor de voeten te lopen. Niettemin betekende de verhuur van opslagruimte een belangrijke uitbreiding van de gemeentelijke activiteit.

De stedelijke openbare verlichting nam vooral toe onder invloed van de groei van de bevolking en de toenemende economische activiteit. Bevolkingsgroei en economische groei hadden een intensiever gebruik van de stedelijke ruimte tot gevolg en een uitbreiding van het stedelijk oppervlak. De annexatie van buurgemeenten voorzag in die behoefte. Door de aanleg van woonwijken, handels- en bedrijfsterreinen groeide het bebouwde oppervlak sterk. De gemeentelijke werkzaamheden op het terrein van de openbare verlichting groeiden mee. Op de noordelijke Maasoever viel de uitbreiding van de straatverlichting onder het contract dat de gemeente had afgesloten met de Imperial Continental Gas Association. Op de zuidelijke Maasoever was nog geen gasfabriek. De ruimtelijke groei had daar andere consequenties.

Tegenover de Rotterdamsche Handelsvereniging, projectontwikkelaar van de zuidelijke Maasoever, had de gemeente zich verplicht om de openbare weg te verlichten. De gemeente rekende de openbare verlichting overigens hoe dan ook tot haar taak en de overeenkomst met de RHV was dus niet meer dan een bevestiging van de bestaande situatie. Het zag er naar uit dat op Feijenoord de eerste tijd niet veel meer te verlichten zou zijn dan de openbare weg. Dit, en het financiële succes van gemeentelijke gasfabrieken in andere steden overtuigde het stadsbestuur, dat Rotterdam goedkoper uit zou zijn als de productie van gas op Feijenoord door de gemeente zelf werd opgepakt.

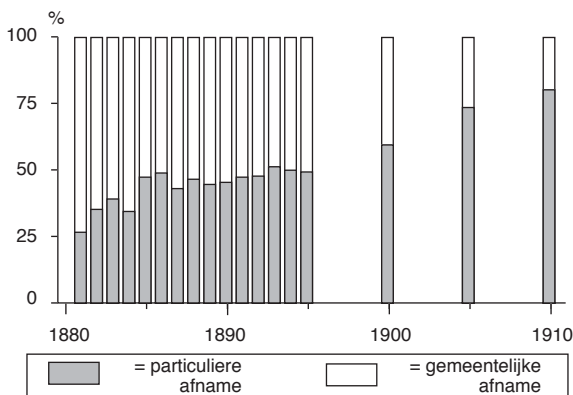


Fig. 32. De afzet van gemeentegas op de zuidelijke Maasoever tussen 1881 en 1910 (bron: Verslag van het Gemeente Gasbedrijf, Archief Gasbedrijf, inv.nr. 380-408).

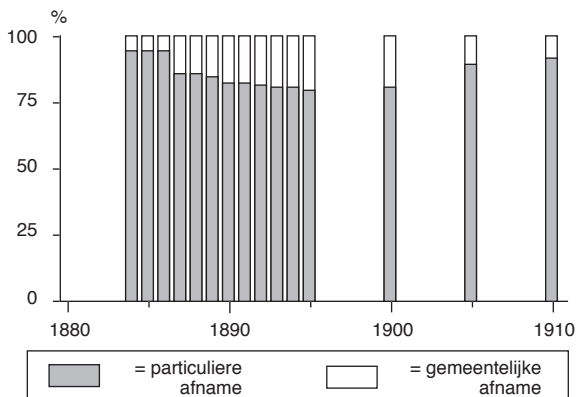


Fig. 33. De afzet van gemeentegas op de noordelijke Maasoever tussen 1884 en 1910 (bron: Verslag van het Gemeente Gasbedrijf, Archief Gasbedrijf, inv.nr. 383-408).

In 1879 leverde de Gemeente Gasfabriek op Feijenoord de eerste kubieke meters gas. De openbare verlichting van straten en wegen vormde het hoofdproduct van deze eerste gemeentelijke gasfabriek. Met de stichting van de fabriek beoogde het stadsbestuur vooral de kosten voor de openbare verlichting laag te houden. Het bestuur was er niet op uit de potentiële winstgevendheid van het gasbedrijf uit te buiten. Daarvoor waren domweg te weinig gasverbruikers op Feijenoord. De afzetcijfers tonen aan dat het particuliere verbruik aanvankelijk inderdaad vrij klein was (blz. 128). Een vergelijking met de afzet van de gasfabriek op de noordelijke Maasoever bevestigt het uitzonderlijke karakter van de gasfabriek van Rotterdam-Zuid. Pas na verloop van een aantal jaren steeg de afzet aan particulieren sterk.

Onder invloed van de economische, de demografische en de ruimtelijke groei zagen drie nieuwe gemeentebedrijven het licht: de Gemeentelijke Drinkwaterleiding, de Handelsinrichtingen op Feijenoord en de gasfabriek op Feijenoord. De hoofdproducten van deze bedrijven werden al langer door het gemeenteapparaat geproduceerd en het is dus niet juist om te spreken van nieuwe activiteiten. Door de oprichting van deze bedrijven kwam ook een aantal bijproducten in beeld, het betrof hier drie nieuwe activiteiten. Het waterleidingbedrijf werd benut om ingezetenen, die zich dat konden veroorloven, te voorzien van drinkwater. Op die wijze hoopte men twee vliegen in één klap te vangen. Het luxe extraatje maakte de stad een stuk aantrekkelijker voor welgestelde bewoners én de dure investering kon intensiever worden benut. Met de stichting van een gasfabriek op Feijenoord bleef de gemeente, voor zover het de openbare verlichting betrof, op bekend gebied. Door het gas ook aan particulieren te verkopen betrad zij een volkomen nieuw terrein. De stichting van de Gemeentelijke Handelsinrichtingen op Feijenoord bracht de exploitatie van de RHV-laad- en losplaatsen terug onder gemeentelijke hoede, maar de verhuur van de opslagruimte van de RHV behoorde voortaan óók tot de gemeentelijke zorg.

Eigenbelang en algemeen belang

In de vorige paragraaf is gewezen op de bruikbaarheid van de factor gewoonte om de besluitvorming door het stadsbestuur te verklaren. In deze paragraaf staat de invloed van de belangen van de stadsbestuurders centraal. Naast algemene gemeentebelangen schroomden de raadsleden niet ook hun persoonlijke belangen in de raad te behartigen. Bij het ontstaan van de gemeentelijke gasfabriek op de noordelijke Maasoever speelden persoonlijke belangen zelfs een hoofdrol. Persoonlijke belangen drukten hun stempel ook op de havenaanleg, zij hadden belangrijke consequenties voor het ontstaan van de Gemeentelijke Handelsinrichtingen op Feijenoord. Het najagen van particuliere belangen leidde soms tot heftige discussies in en buiten de vergaderzaal, maar heel vaak leken eigenbelang en algemeen belang naadloos op elkaar aan te sluiten. Het stadsbestuur werd gevormd door de leden van de plaatselijke elite en hun activiteiten in en buiten de raad waren zo nauw verweven met de stedelijke welvaart, dat het onderscheid tussen particulier en algemeen belang veel minder uitgesproken was dan in onze dagen.

De gemeentelijke gasfabriek op de zuidelijke Maasoever (1879) werd gesticht ten behoeve van de openbare verlichting op Feijenoord. Het betrof een van oudsher gemeentelijke activiteit. De gemeentelijke gasvoorziening in de oude stad, op de noordelijke Maasoever (1884) kwam om andere redenen in handen van de gemeente. Openbare verlichting vormde daar slechts een fractie van de gasafzet. Het stadsbestuur was zeer tevreden over de wijze waarop de gasfabrikanten deze openbare taak uitvoerden en voelde dus geen aandrang om hierin verandering te brengen. Desondanks werd ook deze gasvoorziening gemeentelijk. Raadsleden die opkwamen voor de belangen van de particuliere afnemers en raadsleden die de belangen verdedigden van de aandeelhouders van de Nieuwe Rotterdamsche Gasfabriek sloten zich aaneen en drukten het besluit tot gemeentelijke exploitatie door. Hoe ging dit in zijn werk?

Het was de particuliere afnemers ter ore gekomen dat in andere steden vaak veel minder werd betaald voor gas dan in Rotterdam. De overtuiging dat de plaatselijke gasfabrikanten samenspannen om de gasverbruikers het vel over de oren te halen, kreeg daarmee een stevige basis. De eendracht tussen de gasfabrikanten was echter veel minder groot dan de afnemers veronderstelden. De Nieuwe Rotterdamsche Gasfabriek (NRG) kon zich in de concurrentiestrijd met de zoveel sterkere Imperial Continental Gas Association (ICGA) slechts staande houden dankzij gemeentelijke steun.

Toen een gemeentelijke commissie van deskundigen verklaarde dat het voordeliger zou zijn voor de stad om op de noordelijke Maasoever met één gasfabriek te volstaan en de raad aanstalten maakte om die aanbeveling over te nemen, was het zonneklaar dat de NRG in dat geval het onderspit zou delven. Bestuur, directie en aandeelhouders van de bedreigde gasfabriek waren ervan overtuigd dat bedrijfsbeëindiging onvermijdelijk was en stuurden daarom aan op een overname van hun fabriek door de gemeente Rotterdam. Zo zagen zij tenminste nog iets terug van het door hen geïnvesteerde kapitaal. De NRG-aandeelhouders waren goed vertegenwoordigd in de gemeenteraad en toen het ernaar uitzag, dat de NRG het veld moest ruimen, maakten zij daar dankbaar gebruik van en stelden hun belangen veilig. Bij de eerste gelegenheid die zich voordeed, aarzelden zij om zo'n boude stap te zetten, maar toen zij een tweede kans kregen om het NRG-kapitaal te redden, stemden zij vóór gemeentelijke exploitatie. Daardoor maakten zij de weg vrij voor de gemeentelijke aankoop van hun gasfabriek. De particuliere belangen van de NRG-aandeelhouders en die van de afnemers van gas - ontevreden over de hoogte van de gasprijs - legden de basis voor de gemeentelijke gasvoorziening op de noordelijke Maasoever.

Vergelijkbare particuliere belangen werkten in een tegenovergestelde richting bij de aanleg van de havens op Feijenoord. Doordat in deze studie de toename van de gemeentelijke bedrijvigheid centraal staat heeft het afstoten van gemeenteta-

ken tot nu toe weinig aandacht gekregen. Het privatiseren van de havenaanleg en -exploitatie op Feijenoord had evenwel zoveel consequenties voor Rotterdam én voor het ontstaan van de Gemeentelijke Handelsinrichtingen, dat het hier niet achterwege kan blijven. In 1873 deed de gemeente zaken met de Rotterdamsche Handelsvereniging (RHV) - een creatie van het raadslid Pincoffs - en beider rol in de stadsuitbreiding op Feijenoord werd contractueel vastgelegd.

Pincoffs was daarbij aanvankelijk slechts bemiddelaar. Als lid van de raadscommissie financiën had hij zich in verbinding gesteld met de Rotterdamsche Bank, de kassier M. Mees en de Bankvereniging Rensburg & Van Witsen. Hij had hen uitgenodigd onderhandelingen aan te knopen met het stadsbestuur over de toekomst van Feijenoord. In de loop van de onderhandelingen wijzigde Pincoffs' positie drastisch. Hij richtte de Rotterdamsche Handelsvereniging op en stelde voor om de financiering van het project met behulp van deze vereniging te realiseren. Pincoffs slaagde erin om het gemeentebestuur te overtuigen van de voordelen van particuliere exploitatie door zijn Rotterdamsche Handelsvereniging en sloot hiertoe een overeenkomst met het stadsbestuur.

Bij de behandeling van Pincoffs' voorstel in de raad werd felle oppositie gevoerd door een minderheid. De weerstand tegen het voorstel was niet ingegeven door bezwaren tegen de overduidelijke vermenging van belangen, maar is te herleiden tot broodnijd. In tegenvoorstellen profileerde de oppositie zich als alternatieve contractpartner voor de gemeente.²³² Zij legden in haar bezwaren daarentegen de nadruk op het algemeen belang en op het risico dat de stad liep door een contract te sluiten met het raadslid Pincoffs. Een meerderheid van de raad steunde het voorstel van B & W van harte, omdat de overeenkomst met Pincoffs een oplossing voor de financiële problemen leek te bieden. Dankzij zijn dubbelrol als raadslid/ondernemer zag Pincoffs kans een deel van de gemeentetaak te privatiseren. Tien jaar later werd die stap als misstap beschouwd en gecorrigeerd. De stap terug omvatte toen niet alleen de exploitatie van de havens op de zuidelijke

Maasoever, maar betekende tevens de start van een nieuwe activiteit, de verhuur van opslagruimte. Beide werkzaamheden vormden de kern van een nieuw gemeentebedrijf: de Gemeentelijke Handelsinrichtingen op Feijenoord.

Het begrip 'algemeen belang' en vergelijkbare termen duiken regelmatig op in de raad, zowel bij de besluitvorming zelf als bij de beoordeling van die besluiten achteraf. De term 'algemeen belang' kan worden gebruikt als er sprake is van een gelijkmatige spreiding van baten. Een activiteit die aan die voorwaarde voldoet heet dan 'in het algemeen belang' te zijn. Door de aandacht uitsluitend te richten op de baten krijgt het resultaat van de handeling evenwel grote nadruk en wordt voorbijgegaan aan de mogelijkheid dat het resultaat onbedoeld tot stand kwam. Het verdient daarom voorkeur om bij de definiëring van de term 'algemeen belang' niet alleen de baten, maar ook en vooral de motieven centraal te stellen. In deze studie wordt deze laatste benadering gehanteerd, niet alleen omdat motieven in dit onderzoek een belangrijke rol spelen, maar ook omdat de term 'algemeen belang' anders al snel aan helderheid verliest en nog slechts in de betekenis van een legitimering achteraf kan worden gebruikt.

De negentiende-eeuwse bestuurders gaven aan 'algemeen belang' een veel beperkter strekking dan vandaag de dag en rekenden daartoe vaak niet veel meer dan de belangen van de eigen kleine kring van belastingbetalers. Voor de negentiende-eeuwse beleidsmaker vielen persoonlijk en algemeen belang regelmatig samen. Laad- en losplaatsen werden geconstrueerd en elektrische havenkranen werden geïnstalleerd, in de overtuiging dat daarmee een algemeen belang werd gediend. Er waren echter zoveel raadsleden die als pakhuiseigenaar, koopman, cargadoor of reder een groot persoonlijk belang hadden bij de uitbreiding van die voorzieningen, dat het, voorzichtig gezegd, minder juist is om in dergelijke gevallen de term 'algemeen belang' te blijven gebruiken.

De drinkwatervoorziening vervult heden ten dage een algemeen belang, de negentiende-eeuwse verkoop van wa-

ter daarentegen had slechts de belangen van een zeer kleine groep Rotterdammers op het oog. Niet de bestrijding van epidemieën of de verschaffing van veilig drinkwater aan alle Rotterdammers werd beoogd, maar de luxueuze distributie van water aan een kleine groep notabelen.

De stichting van een gasfabriek op Feijenoord, hoewel ingegeven door de noodzaak de openbare straten te verlichten, hing nauw samen met de belangen van de Rotterdamsche Handelsvereniging en met die van het raadslid Pincoffs. Bij het gemeentelijk worden van de gasvoorziening op de noordelijke Maasoever speelden de belangen van de particuliere afnemers een belangrijke rol. Zij eisten een lagere prijs voor gas en meenden dat die alleen te realiseren was door gemeentelijke exploitatie. Hun eis werd geformuleerd door en voor een specifieke groep belanghebbenden, het gaslicht brandde toen nog slechts in de huizen van enkele rijke Rotterdammers en in de luxere winkels. Op de gemeentelijke verkoop van gas aan particulieren is het predikaat 'algemeen belang' dus zeker niet van toepassing. Het is buiten kijf, dat de stichting van een gasfabriek positieve effecten had voor een grotere groep Rotterdammers, maar om de gemeentelijke besluitvorming te doorgronden is hier niet het effect, maar de intentie van belang. Bij de verhuur van opslagruimte op Feijenoord legde het stadsbestuur zich enige zelf gekozen beperkingen op om de plaatselijke eigenaars van pakhuizen niet te grieven. Veel raadsleden hadden zelf pakhuizen en voelden er niets voor om door de gemeente te worden beconcurrereerd. Hier had het eigenbelang van de raadsleden dus geen stimulerende, maar een remmende werking op de uitbreiding van de gemeentelijke activiteit.

De term 'algemeen belang' had in negentiende eeuw een veel beperkter strekking dan nu en veel zaken die wij anders benoemen werden toen oprecht beschouwd als algemeen belang. Net als tegenwoordig werd de term evenwel ook gebruikt als verkoopargument voor het bevorderen van particuliere belangen.

Rekening en rendement

Doorgaans werkt de beschikbare hoeveelheid financieringsmiddelen beperkend op de omvang van een organisatie, maar bij de elektriciteitsvoorziening en de gemeentereiniging vormde de geldnood van de gemeente juist de belangrijkste aanleiding om deze activiteiten ter hand te nemen. Nieuwe gemeentelijke activiteiten kunnen immers per saldo geld opbrengen en daardoor een bijdrage leveren aan de oplossing van de gemeentelijke financieringsproblemen bij andere activiteiten.²³³

Het aanbod van puin, haardas, fecaliën en allerhande ander afval nam onder invloed van de bevolkingsgroei sterk toe. De werkzaamheden van de aannemers die belast waren met het ophalen van afval groeiden navenant. De factor ruimte speelde ook hier een belangrijke rol, want de stadsuitbreidingen gingen gepaard met een vergroting van het werkterrein van de aannemers voor de afvalverwijdering. Toch veroorzaakte de groei van de hoeveelheid afval geen omslag in de organisatie van de afvalverwijdering. Die verandering kwam pas tot stand toen de grenzen van het bestaande rioleringsstelsel - het Waterproject - werden bereikt en de stedelijke overheid zich realiseerde dat de aanleg van een tweede Waterproject een forse aderlating voor de gemeentekas zou betekenen.

Het gemeentebestuur ging toen naarstig op zoek naar alternatieven voor de verwijdering van afval en afvalwater uit het gebied buiten de singels van het Waterproject. Toen het stadsbestuur lucht kreeg van het hoge rendement dat de Groningse Gemeentereiniging wist te behalen op de verkoop van mest, werd het alternatief gemeentereiniging met beide handen aangegrepen. Het financiële probleem en de Groningse oplossing vielen samen en vormden de basis voor het ontstaan van de Gemeentereiniging.

In 1884 probeerde de elektriciteitspionier Achilles de Khotinsky tevergeefs een gemeentelijke vergunning te krijgen voor de particuliere exploitatie van een elektriciteits-

centrale. Het gemeentebestuur voelde er niets voor om het Gemeente Gasbedrijf te confronteren met een potentiële concurrent en weigerde de gevraagde vergunning. Het stadsbestuur verklaarde resoluut, dat als er een elektriciteitscentrale zou komen, dat hoe dan ook een gemeentelijke centrale zou zijn. Het zag er overigens niet naar uit dat op korte termijn een gemeentelijk initiatief op dit terrein te verwachten was. Het stadsbestuur beperkte zich ertoe de investeringen in het Gemeente Gasbedrijf en de verwachte gaswinsten veilig te stellen. Voor een avontuur met elektriciteit voelde het voorlopig niets. Nochtans legde het stadsbestuur zich toen al vast op de stichting van een gemeentelijk elektriciteitsbedrijf.

Tien jaar later, in 1894, dacht het stadsbestuur er eigenlijk nog net zo over, het rendement van elektriciteitsbedrijven was nog steeds allesbehalve zeker. Desondanks werden elektrische havenkranen geïnstalleerd en een gemeentelijke elektriciteitscentrale gebouwd. De belangen van de haven stonden daarbij voorop. De concurrentie met andere havensteden had een hoge prioriteit en daarom werd een laag rendement op de centrale voor lief genomen. De verkoop van elektriciteit aan particuliere afnemers werd gezien als een bijproduct, dat het rendement van het nieuwe gemeentebedrijf binnen aanvaardbare marges moest brengen.

Dat de Rotterdamse kaden met gemeentelijke havenkranen werden uitgerust lag voor de hand, de gemeente nam die taak immers al een aantal eeuwen waar. De wijze waarop de kranen moesten worden aangedreven was echter minder vanzelfsprekend. Het bericht dat havenstad Hamburg overwoog om haar kaden elektrisch te outillieren, bracht Rotterdam ertoe ook voor dit moderne systeem te kiezen.

De havenkranen waren de directe aanleiding voor de start van het gemeentelijke elektriciteitsbedrijf. Het principebesluit om de elektriciteitsvoorziening gemeentelijk te maken werd echter al tien jaar eerder genomen en had een financiële achtergrond: het veiligstellen van de opbrengsten van het gasbedrijf. Door dit besluit lag de vestiging van een gemeentelijk elektriciteitsbedrijf vast.

Het ontstaan van de Gemeentereiniging en de oprichting van het gemeentelijk elektriciteitsbedrijf kan ook worden gezien als een voortzetting van van oudsher gemeentelijke activiteiten. Het gemeentelijke tonnenstelsel werd immers ingevoerd als alternatief voor de gemeentelijke riolering en de gemeentelijke elektrische havenkranen kwamen in de plaats van gemeentelijke stoomkranen. Het motief gewoonte speelde hier dus ook een rol. Financiële motieven speelden evenwel de hoofdrol.

Bij de oprichting van de andere gemeentebedrijven speelde het financiële motief vaak een niet te verwaarlozen bijrol. Als bleek dat de uitbreiding van een bestaande voorziening hoge kosten met zich bracht en inpassing in het gemeentelijke apparaat niet zonder financieringsproblemen kon geschieden, zocht het gemeentebestuur vaak een uitweg uit dit probleem door de rekening voor die voorziening elders te leggen. De gemeente startte met dat oogmerk aanverwante activiteiten. Het stadsbestuur beoogde de verliezen op de hoofdproducten enigszins te compenseren door inkomsten te verwerven bij de verkoop van bijproducten. Door de verkoop van water aan particuliere afnemers werd bijvoorbeeld getracht een deel van de kosten voor het spoelen van riolen terug te verdienen. Door de levering van elektriciteit voor de havenkranen vreesde men in de rode cijfers te belanden, de verkoop van elektriciteit aan particuliere afnemers werd daarom als een welkome aanvulling gezien. In beide gevallen vormde de winstgevendheid van die bijproducten niet het hoofdmotief om een gemeentebedrijf te beginnen. Het verstrekken van water en elektriciteit aan particuliere afnemers was slechts bedoeld ter compensatie van de kosten voor spoelwater en krachtstroom.

De gemeente zocht de financiële compensatie niet alleen bij afnemers van haar producten, ook bij het afsluiten van contracten met derden poogde zij de kosten van de gemeentetaak te verrekenen. De knokpartij tussen gemeente en rijk, over de financiering van de spoorlijn door de stad en de havenaanleg op Feijenoord, is daarvan een aardig voorbeeld. Dat zo'n aanpak niet altijd het gewenste resultaat oplevert, wordt geïllustreerd door het mislukken van de poging om particuliere ex-

exploitanten te interesseren voor de aanleg van het Rotterdamse waterleidingnet. De gemeente stelde daarbij zulke hoge eisen, dat belangstellende ondernemers voortijdig afhaakten. Meer succes had de gemeente bij het afsluiten van het contract voor de straatverlichting. De lage prijs die zij voor gas betaalde had evenwel tot gevolg dat het gasbedrijf op zijn beurt de particuliere afnemers een hogere prijs in rekening bracht.

De gemeente kon dergelijke verrekeningen slechts realiseren dankzij haar machtspositie. De particuliere ondernemers maakten bij hun werkzaamheden gebruik van gemeentegrond en hadden daarvoor de uitdrukkelijke goedkeuring van het gemeentebestuur nodig. De gasfabrikant kreeg toestemming om gasbuizen in de gemeentegrond te leggen. De aannemers die het stadsvuil en de fecaliën ophaalden hadden een vergunning nodig voor het exploiteren van stortplaatsen en privaten en voor het plaatsen van verzamelbakken voor vuilnis aan de openbare weg. De Rotterdamsche Handelsvereniging behoefde de gemeentelijke instemming om havens op Feijenoord te exploiteren. Bij het afsluiten van de overeenkomsten verwierven de contractanten de gemeentelijke toestemming (=concessie) voor de vestiging én het voortbestaan van hun bedrijf. Door handig combineren van concessie en contract kon het stadsbestuur voorkomen dat de winst van de exploitant uit de gemeentekas moest worden betaald.

Vanaf 1857 kon het gemeentebestuur de gemeentebegroting niet meer sluitend krijgen en moest een beroep worden gedaan op leningen. Het vinden van compensatie voor niet-renderende activiteiten werd daarmee belangrijker dan ooit. R.E. Berends gaf een overzicht van de wijze waarop Rotterdam tussen 1856 en 1913 de kosten voor niet-renderende activiteiten compenseerde.²³⁴ In de periode 1856-1913 namen de Rotterdamse niet-belastinginkomsten met ongeveer f 9 miljoen toe. Dat was ruim voldoende om de sterk stijgende rente en aflossingen die de gemeenteschuld met zich meebracht te voldoen. Daarmee is niet gezegd, dat het gemeentebestuur die financiële ruimte steeds voorzag en zich op zijn

gemak voelde over de financiële situatie. Integendeel. Hier is slechts aangegeven hoe de stedelijke overheid zich financieel staande wist te houden en welke rol de haven- en kadegelden en de inkomsten uit gemeentebedrijven daarin speelden.

x f 1000,--	1856	1870	1885	1901	1905	1909	1913
huren en pachten	21	58	39	138	211	59	84
ontvangen rente	13	274	23	37	12	78	287
haven- en kadegeld	-31	126	272	1163	1568	2062	2849
buizen- en kabelbelasting				501	776	893	1292
exploitatiesaldi bedrijven			640	1465	2119	3140	4831
totaal	3	458	974	3304	4686	6232	9343
betaalde rente en aflossing	11	402	805	2639	3600	5090	6687
batig saldo	-8	56	169	665	1086	1142	2656

Tabel 6. Vergelijking van de belangrijkste inkomsten uit gemeentebezit met de rente en aflossing van de gemeenteschuld in enkele steekjaren tussen 1856 en 1913. Bij de inkomsten uit huur en pacht werden de onderhoudskosten, de grond- en polderlasten in mindering gebracht. Bij de haven- en kadegelden werden de onderhouds- en perceptiekosten afgetrokken. De exploitatiesaldi der bedrijven zijn inclusief het abattoir. (bron: Berends, *Rotterdamsche gemeenteschuld*, 204-205).

De kijk die het stadsbestuur had op het al dan niet renderen van een potentieel gemeentebedrijf speelde vrijwel steeds een belangrijke rol in de besluitvorming. Was het bedrijf eenmaal gevestigd, dan bleek het financiële resultaat in vrijwel alle gevallen volkomen anders uit te pakken. Bij de raadsdiscussies over het verstrekken van een concessie aan een particulier waterleidingbedrijf was nog bezorgd gesproken over de enorme concurrentie die zo'n onderneming zou kunnen ondervinden van het alom verkrijgbare water uit sloten en grachten. De gemeente was bevreesd, dat een gemeentelijk waterleidingbedrijf haar met grote verliezen zou confronteren en aarzelde daarom lang vooraleer zij de knoop durfde door te hakken. Directeur van Gemeentewerken De Jongh zag zich geroepen de begro-

ting voor het elektriciteitsbedrijf rooskleuriger voor te stellen, om zijn plannen voor een gemeentelijke elektriciteitscentrale ongeschonden door de raad te kunnen loodsen. Zowel voor het elektriciteitsbedrijf als voor de gemeentelijke waterleiding vreesde men financiële tekorten, maar beide bedrijven kenden een vliegende start en hadden een hoge rentabiliteit.

Over de verkoop van mest had het stadsbestuur een veel optimistischer, overigens even onjuiste, voorstelling van zaken. Op basis van de Groningse ervaringen leken gouden bergen weggelegd voor de verkopers van afval, maar veel steden, waaronder Rotterdam, zagen geen kans het Groningse voorbeeld te kopiëren. De financiële resultaten van de vuilverwijdering vielen vies tegen en de Gemeentereiniging belandde onmiddellijk na haar geboorte in de rode cijfers.

x f 1000,--	opbrengst mest	inkomsten (totaal)	uitgaven (totaal)	resultaat (negatief)
1877	59	85	144	60
1878	56	80	141	61
1879	29	52	144	92
1880	44	66	155	88
1881	49	65	155	90

Tabel 7. Financiële resultaten van de Rotterdamse Gemeentereiniging in de eerste jaren van haar bestaan. (bron: Rapport DirRein-CieRein 9-6-1882, Verz.1884:9f, 105).

Gewoonte, eigenbelang en geld

De historische achtergronden van de vijf gemeentebedrijven verschillen aanmerkelijk. Nochtans is geprobeerd enige lijn te brengen in de oorzaken van en de aanleidingen voor de toename van deze gemeentelijke activiteiten. Drie aspecten kregen daarbij extra nadruk: de macht der gewoonte, de

vermenging van belangen en de gemeentelijke financieringsproblematiek. De sterke, nimmer aflatende invloed, die ik de macht der gewoonte noemde, speelde een hoofdrol.

Doorgaans voelde het gemeentebestuur er weinig voor om nieuwe taken op de schouders te nemen, maar had de gemeentelijke organisatie eenmaal een koers ingezet, dan was daar evenmin gemakkelijk wijziging in te brengen. In dit verband viel de term 'uitbreiding van de van oudsher gemeentelijke activiteiten'. Daarvan was sprake als er werkzaamheden aan de gemeentelijke activiteiten werden toegevoegd die al binnen de taakopvatting van het gemeentebestuur vielen. Voor een dergelijke uitbreiding was geen wijziging van de taakopvatting vereist en dus geen principebesluit nodig. Drie gemeentebedrijven danken hun ontstaan aan deze macht der gewoonte: de Gemeentelijke Drinkwaterleiding, de Gemeentelijke Handelsinrichtingen op Feijenoord en de Gemeente Gasfabriek Feijenoord.

De speciale positie van de raadsleden werd in oogen-schouw genomen. Zij vormden de top van bedrijvig Rotterdam en de raadsbesluiten met betrekking tot de gemeentelijke activiteiten hadden vrijwel steeds directe consequenties voor één of meer van hen. De persoonlijke belangen van de raadsleden drukten daardoor onvermijdelijk een stempel op de gemeentelijke besluitvorming. De persoonlijke belangen van raadslid Pincoffs speelden een rol bij het particulier worden van de havenaanleg op Feijenoord. Als raadslid en lid van de commissie van financiën arrangeerde hij de onderhandelingen met potentiële financiers, maar tijdens de besprekingen bleek hij zelf financieel geïnteresseerd te zijn en wist hij zijn collega's in het stadsbestuur te bewegen tot een contract met zijn Rotterdamsche Handelsvereniging (RHV).

Een vergelijkbare vermenging van belangen droeg ertoe bij, dat de gasvoorziening op de noordelijke Maasoever het exclusieve domein werd van de gemeente en dat de aandeelhouders van de Nieuwe Rotterdamsche Gasfabriek hun fabriek op zeer gunstige voorwaarden konden verkopen aan de stad Rotterdam.

De financieringsperikelen, waarmee de gemeentebesturen in de loop van de negentiende eeuw in toenemende mate te maken kregen, vormden het derde deel van de verklaring waarom de gemeente Rotterdam, en gemeenten in het algemeen, tot het aanvaarden van nieuwe activiteiten besloten. Een groot deel van de gemeentelijke werkzaamheden werd bekostigd uit belastingopbrengsten. De sterke groei van de uitgaven dwong de gemeente om uit te zien naar andere financieringsbronnen. Het particuliere RHV-intermezzo in de Rotterdamse havenexploitatie is daarvan een voorbeeld.

Vaker werd de toevlucht genomen tot het afsluiten van leningen. Lenen leverde tijdelijk enig respijt, maar op den duur moesten structurele inkomsten de gemeentelijke balans weer in evenwicht brengen. Het gasbedrijf, hoewel niet om die reden gesticht, leverde daartoe een bijdrage. De vestiging van een particuliere elektriciteitscentrale werd gezien als een rechtstreekse bedreiging voor de financiële opbrengsten van het gasbedrijf. Het gemeentebestuur claimde daarom de exclusieve rechten voor de stedelijke elektriciteitsvoorziening. Aan deze claim dankt het gemeentelijk elektriciteitsbedrijf zijn bestaan.

Bij de oprichting van de Gemeentereiniging ging het niet zozeer om het veilig stellen van bestaande gemeentelijke inkomsten, maar om het verwerven van nieuwe. De winst die de Groningse collega's met hun gemeentelijke afvalverwijdering behaalden, overtuigde het Rotterdamse gemeentebestuur van de aantrekkelijkheid van die optie.

Met behulp van de drie factoren gewoonte, eigenbelang en financiële motieven is de toename van de gemeentelijke bedrijvigheid geanalyseerd en is getracht het ontstaan van de vijf gemeentebedrijven te verklaren. In het volgende hoofdstuk zal worden gezien welke functie de conclusies kunnen hebben in de theorievorming op dit terrein.

V

MODEL

'Pion of Pionier' tracht een economisch-historische verklaring te vinden voor de toename van de gemeentelijke bedrijvigheid in de tweede helft van de negentiende eeuw. Omdat de economische wetenschap de rol van de overheid in het economisch proces probeert te verklaren én poogt aanbevelingen te formuleren, is een oriëntatie op de economische theorie op haar plaats. Naast recente theorieën zullen ook negentiende-eeuwse economische opvattingen aan bod moeten komen. Mogelijk kan de veranderde opstelling van de overheid daardoor worden verklaard. Wellicht kan zo een antwoord worden geformuleerd op de vraag in hoeverre de opvatting juist is, dat sociaal-democraten of radicalen de toegenomen gemeentelijke activiteit zouden hebben veroorzaakt.

Om een beeld te krijgen van die nieuwe opvattingen onder toonaangevende economen, werden de werken van drie van hen bestudeerd. N.G. Pierson (1839-1909)²³⁵ werd gekozen als woordvoerder van de neoklassieke opvattingen, M.W.F. Treub (1858-1931)²³⁶ als vertegenwoordiger van de historische school, met name de katheder-socialistische stroming daarbinnen en F.M. Wibaut (1859-1936)²³⁷ om zijn sociaal-democratische benadering van de rol van de overheid. Hoe stonden zij tegenover de oprichting van overheidsbedrijven en in hoeverre waren zij van mening dat deze een nuttige of noodzakelijke correctie vormden op de particuliere bedrijvigheid, meer in het bijzonder op particuliere monopolies? Wordt door hen wellicht een nieuw gemeentelijk beleid geïnitieerd en stonden zij daarmee aan de wieg van de toenemende gemeentelijke bedrijvigheid?

Na te hebben onderzocht welke rol de economische theorie zelf speelde in de totstandkoming van de gemeentebedrijven,

zal worden gezien of met behulp van de huidige economische inzichten een verklaring kan worden gegeven voor de toenemende gemeentelijke bedrijvigheid. De opvattingen van Wagner en die van Peacock en Wiseman staan daarin centraal. Tenslotte zullen de bevindingen worden samengevat in een verklarend model.

Tijdgenoten - Pierson, Treub en Wibaut

De onstuimige veranderingen die zich in de negentiende eeuw voltrokken, hadden niet alleen consequenties voor de economische praktijk. Ook de economische theorie kwam onder grote druk te staan. Pierson, Treub en Wibaut formuleerden nieuwe economische visies op de inrichting van de maatschappij. Vooral Treub en Wibaut droegen veel bij aan de veranderende houding van de gemeentelijke overheid, maar de Rotterdamse gemeentelijke bedrijvigheid was van vroeger datum en had al enige tijd vóór Treub en Wibaut bestaansrecht verworven.

'Het is geen klein probleem, hoe de anderhalf miljard mensen, die onze aardbol bewonen, gevoed, gekleed, gehuisvest zullen worden en in het genot zullen komen van talloze geriefelijkheden, die zij daarenboven noodig hebben', hield Pierson zijn lezers voor. Over de oplossing van dat probleem was hij optimistisch. Hij baseerde zijn optimisme op vertrouwde klassieke economische grondslag: 'Onder de werking van het eigenbelang wordt dat probleem opgelost; niet op volmaakte wijze, maar toch zoo, dat groote stoornissen tot de zeldzaamheden behoorren.'²³⁸ De overheid behoefde bij de oplossing van het vraagstuk slechts een bescheiden rol te spelen. Tóch meende Pierson dat de staat op industrieel gebied 'veel kan doen en goed kan doen', want: 'eigenbelang vermag vele dingen, maar vele andere vermag het niet (...) het eigenbelang ziet niet altijd scherp; zijn blik is meermalen beneveld; het neemt vaak onnauwkeurig waar, of misduidt de teekenen der tijden.'²³⁹

Pierson verwoordde hiermee de neoklassieke opvatting dat het eigenbelang - om goed te functioneren - 'aanvulling, voorlichting en breideling' nodig had.

Ter 'aanvulling' moest de staat volgens Pierson 'die inrichtingen scheppen, die werkzaamheden bekostigen, die tot bevordering der stoffelijke volkswelvaart zeer nuttig, doch (...) van de particuliere nijverheid niet te wachten zijn'. Pierson dacht bijvoorbeeld aan ziekenhuizen, scholen voor minvermogenen, bibliotheken, wandelparken en dergelijke, met andere woorden aan inrichtingen die niet rendeerden en daardoor onvoldoende aantrekkingskracht hadden voor particuliere ondernemers. Maar ook bij het beschikbaar stellen van vervoermiddelen, kanalen en havenwerken had de overheid een belangrijke taak, vond Pierson, want die leverden meer sociale voordelen op dan baten voor de ondernemer.²⁴⁰ Met de 'aanvulling' die Pierson voor ogen stond zette hij de deur voor de gemeentelijke bedrijvigheid op een kier, maar de kier bleef erg smal.

Piersons standpunt over de 'breideling' van particuliere monopolies bood evenmin veel ruimte voor corrigerend optreden door de overheid. Voor prijsopdrijving door monopolies was Pierson niet bevreesd. Hij meende dat het in het belang van de monopolist was om de prijzen van zijn producten niet te hoog te stellen, omdat anders zijn afzet terug zou lopen. Tegenwoordig wordt daar anders over gedacht, maar in de negentiende eeuw stond de theorie van de monopolistische prijszetting nog in de kinderschoenen. Dat maakt Piersons benadering minder naïef dan zij op het eerste gezicht lijkt. De overheid behoefde slechts in te grijpen in die gevallen, waarin de monopolist zijn eigenbelang onvoldoende begreep, dan wel faalde in het berekenen van de juiste prijs.²⁴¹ Ook dan moest de overheid daarbij een 'zekere schuchterheid' en 'ingetogenheid' betrachten.²⁴²

De politieke dragers van de klassieke en neoklassieke economische theorie waren in de negentiende eeuw vooral te vinden in liberale kring. De in 1885 opgerichte Liberale Unie, die een scala aan liberale opvattingen trachtte te verenigen en daarom aanvankelijk niets moest hebben van het vastleggen van beginselen, zou pas in 1896 haar eerste programma opstellen: het 'hervormings-

programma'. Voor een aantal aangesloten kiesverenigingen was dat het signaal om de Liberale Unie te verlaten - ook Pierson trad toen uit. De Unie was hen te vooruitstrevend geworden.

Treub putte zijn inspiratie uit de geschriften van de Duitse Historische school. Terwijl klassieke en neoklassieke economen een hoofdrol toekenden aan het eigenbelang, legden vertegenwoordigers van de Historische school, onder meer Schmoller en Wagner, tevens grote nadruk op het 'algemeen belang'. Vooral de zogenaamde katheder-socialisten maakten zich sterk voor een toenemende invloed van de overheid.²⁴³ Treub was een katheder-socialist. Hij zag de mens als een 'deels door egoïstische, deels door sociale drijfveren beheerst' wezen en voorzag dat de ontwikkeling naar 'hogere vormen' van leven 'noch eenzijdig individualistisch, noch eenzijdig socialistisch' kon zijn.²⁴⁴ Treub vond het een goede zaak dat de Franse revolutie het individuele element had versterkt, maar meende dat nú het sociale element meer aandacht verdiende. De orthodoxe liberale politiek had weliswaar 'uitstekend sloopwerk' geleverd, maar 'tot bouwen was zij niet in staat'. Treub was overigens evenmin gecharmeerd van het socialistische bouwwerk: 'Het leggen van de gehele volkshuishouding in handen van de Staat en Gemeente zou tot een onheilvolle verstarring en werktuigelijkheid leiden.' Het particulier initiatief moest juist een 'ruim veld van vrije werkzaamheid' behouden en de staat moest er slechts op toezien dat de strijd om het bestaan 'zo fair mogelijk' gestreden werd; niet, zoals de socialisten voorstonden, dat die strijd overbodig werd.²⁴⁵ Wél zou de staat 'telkens nieuwe werkzaamheden op zich moeten nemen, die bij toenemende specialisatie van individuen buiten het bereik van dezen vallen', meende Treub. Want anders zou een 'krachtige vrije groep' deze werkzaamheden tot zich trekken en een monopolie vormen, dat 'zijn positie als monopolist niet gebruikt om voor en boven alles het gemeenschappelijk belang te dienen, maar om voordeel te behalen voor zichzelf'.²⁴⁶

Voorafgaand aan zijn hoogleraarschap aan de Universiteit van Amsterdam, was Treub een aantal jaren werkzaam als wet-

houder van de hoofdstad (1893-1896). Treubs werkzaamheden als stedelijk bestuurder gingen vooraf aan zijn publicitaire arbeid en voor een deel van zijn wetenschappelijk werk putte hij inspiratie uit de in Amsterdam opgedane ervaringen. In veel gevallen hadden particulieren een gemeentelijke vergunning (concessie) nodig om hun bedrijf uit te oefenen, bijvoorbeeld voor het leggen van buizen of kabels in de openbare weg. Daardoor had de gemeente een handvat om een aantal nadelen van de monopolistische bedrijfsvoering te voorkomen, maar Treub had de ervaring dat het vrijwel ondoenlijk was om afdoende bepalingen in de vergunningen op te nemen en de monopolies op die manier aan banden te leggen. Treub was een uitgesproken voorstander van het intrekken van de vergunningen en het naasten van de monopolies. Tijdens en kort na Treubs wethouderschap trok Amsterdam de gemeentelijke vergunning van drie particuliere monopolies in: de Duinwaterleidingmaatschappij (1895), de Nederlandsche Bell-Telefoon Maatschappij (1896) en de Imperial Continental Gas Association (1897). Treub speelde in deze opzeggingen een belangrijke rol.²⁴⁷

Zag Treub monopolies nog als een verschijnsel dat op beperkte schaal voorkwam, volgens sociaal-democraat Wibaut leidde de bedrijfsontwikkeling overal tot monopolies. De overproductie dwong de ondernemers tot 'vrijwillige opheffing der concurrentie' en vorming van trusts en kartels. Wetgeving kon daar weinig tegen uitrichten. De democratie moest 'de ondernemersklasse de beheersching der voortbrenging ontnemen', vond Wibaut. 'Aan particuliere voortbrenging slechts laten het gebied, waar zij algemene belangen niet schaadt.' Waar Pierson de deur voor overheidsbedrijven op een kier zette en Treub bereid bleek deze af en toe te openen, leek Wibaut alle belemmeringen voor de vestiging van overheidsbedrijven weg te willen nemen.²⁴⁸

Wibauts inspiratiebron lag in Engeland. Hij was een van de negen niet-Engelse leden van de in 1883 opgerichte Fabian Society, een voorloper van de Britse Labour Party. Met name de socialistisch getinte hervormingen van de Fabians, spraken

Wibaut sterk aan. Wibaut wilde de taak van de overheid uitbreiden naarmate de macht van zijn partij, de SDAP, toenam. Zijn 'grote liefde', de gemeente, kende hij daarin een belangrijke rol toe: 'Wij willen het gemeentebeheer allengs uitgebreid zien tot alle voor een groot deel van de ingezetenen belangrijke bedrijven, die door hun ontwikkeling geschikt zijn geworden om door de Gemeente te worden overgenomen, en van welk vaststaat, dat het algemeen verbruikersbelang met gemeentelijk beheer beter zou worden gediend dan met beheer door particulieren.'²⁴⁹

Wibaut sloot bijna geen bedrijf uit van gemeentelijk beheer, terwijl Pierson slechts voor een klein aantal bedrijven exploitatie door de overheid geboden achtte. Treub wilde alleen de monopolistische bedrijven in de gemeentelijke sfeer brengen; hij nam een tussenpositie in. Pierson was bepaald geen stimulator van overheidsbedrijven en zijn opvattingen hebben de gemeentelijke bedrijvigheid zeker niet bevorderd, eerder afgeremd. Treub en Wibaut hebben daarentegen een belangrijke invloed gehad op de groei van de gemeentelijke bedrijvigheid, niet alleen door hun theoretische arbeid, maar ook en vooral door hun praktische werkzaamheden. Beiden waren wethouder in de hoofdstad. Vanaf die plek hadden zij een belangrijke invloed op de gevolgde politiek in de andere gemeenten in Nederland, met name in de twintigste eeuw. In de negentiende eeuw evenwel was van sociaal-democratische gemeentepolitiek nog geen sprake.²⁵⁰ Wibauts eerste publicatie over de rol van de overheid verscheen in 1903 en eerst in 1914 werd hij wethouder van Amsterdam. In tegenstelling tot de Liberale Unie had Wibauts SDAP wél een sterke landelijke organisatie, maar de sociaal-democraten vormden die organisatie pas in 1894. Van sociaal-democratische gemeentepolitiek was voor die tijd geen sprake.

Voor de vijf Rotterdamse gemeentebedrijven die in deze studie aan de orde kwamen, werden de besluiten om tot gemeentelijke exploitatie over te gaan, genomen tussen 1869 en 1893. Op goede gronden kan zelfs gezegd worden dat de principiële besluitvorming eigenlijk al in 1885 was afgerond.

Het voornemen om een gemeentelijke elektriciteitscentrale te beginnen werd immers toen al vastgelegd. Treubs ijveren voor een grotere gemeentelijke zeggenschap over monopolies had zeker invloed op het elders gevoerde beleid, maar in de jaren negentig van de vorige eeuw, toen hij zijn opvattingen te boek stelde, draaiden de Rotterdamse gemeentebedrijven al op volle toeren. De besluiten voor de oprichting van deze bedrijven dateren van vóór Treubs wetenschappelijke arbeid en ook voor diens spraakmakende wethouderschap (1893-1896).

Katheder-socialistische ideeën vonden al enkele jaren eerder weerklank, namelijk in de politieke kring van de radicalen.²⁵¹ In 1888 hadden Treub en een aantal andere Amsterdammers de plaatselijke liberale kiesvereniging 'Burgerplicht' verlaten en de nieuwe radicale kiesvereniging 'Amsterdam' opgericht. Voor de Rotterdamse radicalen brak het moment van uittreden vijf jaar later aan. Naar Amsterdams voorbeeld stichtten zij de kiesvereniging 'Rotterdam' (1893). Evenals 'Amsterdam' sloten zij zich aan bij de inmiddels opgerichte 'Radicale Bond' (1892). De Radicale Bond had een progressief programma, maar liet de aangesloten kiesverenigingen vrij in de invulling ervan. Slechts het eerste artikel van het programma moest worden onderschreven en dat was zo vaag gesteld dat weinig kiesverenigingen daar moeite mee hadden. Het tijdstip waarop deze katheder-socialistische politieke organisaties werden opgericht, viel eveneens na het moment waarop de besluiten werden genomen, om de vijf Rotterdamse bedrijven voortaan gemeentelijk te exploiteren.

Als het Rotterdamse stadsbestuur bij de stichting van de gemeentebedrijven economisch-theoretische inzichten een rol liet spelen, dan kon het daarvoor alleen maar een beroep doen op de klassieke, dan wel de neoklassieke economische theorie. De klassieke economische theorie wees gemeentebedrijven af. De neoklassieke theorie liet weliswaar enige ruimte voor gemeentelijke bedrijvigheid, maar de uitbreiding van de stedelijke werkzaamheid kon er onvoldoende door worden gelegitimeerd. Het ontstaan van gemeentebedrijven kan er niet door worden verklaard. De veronderstelling daarentegen,

dat de stappen die Rotterdam en andere steden op het terrein van de gemeentelijke bedrijvigheid zetten, invloed hadden op de ideeën van Treub en Wibaut, lijkt gerechtvaardigd.

Openbare financiën

Binnen de hedendaagse economische wetenschap is het vooral de theorie van de openbare financiën die uitspraken doet over de rol van de overheid. Mogelijk kan deze behulpzaam zijn bij het vinden van een verklaring voor het ontstaan van gemeentebedrijven. Een groot aantal problemen doemt echter vrijwel onmiddellijk op. De theorie besteedt aanzienlijk meer aandacht aan de economie van de centrale overheid, dan aan die van de lagere overheden, de gemeente is wat stiefmoederlijk bedeed. Bovendien houdt de theorie van de openbare financiën zich uitdrukkelijk bezig met de collectieve sector. Gemeentebedrijven worden daartoe doorgaans niet gerekend, omdat op hen niet het begrotingsmechanisme, maar het prijsmechanisme van toepassing zou zijn.²⁵²

Binnen de theorie van de openbare financiën mag vooral de welvaartstheorie²⁵³ zich verheugen in grote belangstelling, maar ook bij het gebruik van dit economisch instrument blijven de problemen niet uit. De welvaartstheorie tracht de voorwaarden voor een maximale welvaart te formuleren. Zij maakt daarbij gebruik van het maximum-theorema van Pareto, dat rond de eeuwwisseling werd opgesteld en hanteert dus een instrument, dat buiten het bereik van de negentiende-eeuwse beleidsmakers bleef. De welvaartstheorie levert inzichten die in de vorige eeuw nog geen gemeengoed waren en dus ook niet ten grondslag konden liggen aan het gevoerde beleid. De welvaartstheorie geeft aan welke weg de overheid moet inslaan om de welvaart te maximaliseren en kan dus erg nuttig zijn bij het uitzetten van de koers die de overheid moet volgen. Voor een historische analyse dient evenwel te worden vastgesteld wat gebeurd is en welke strevingen en bedoelingen daaraan ten

grondslag lagen. De vraag wat eigenlijk had moeten gebeuren is minder relevant, tenzij de doelmatigheid van het gevoerde beleid moet worden getoetst. Dat is hier niet het geval. De normatieve grondslag waarop de theorie rust maakt haar daarom minder geschikt voor mijn doel.²⁵⁴ De welvaartstheorie hanteert het postulaat van de consumentensoevereiniteit. Het verhogen van de welvaart van de consumenten staat centraal. In de negentiende-eeuwse standenmaatschappij speelden de noden van grote delen van de bevolking echter een ondergeschikte rol in de besluitvorming. Consumentensoevereiniteit is in dat licht bezien een anachronisme. Het maakt de welvaartstheorie minder geschikt voor de analyse van negentiende-eeuwse beleidsprocessen.

De theorie van de openbare financiën heeft gelukkig meer pijlen op haar boog. Ter verklaring van de groei van de overheidsuitgaven wordt vaak verwezen naar Adolph Wagners 'Gesetz der wachsenden Ausdehnung der Staatsthätigkeiten' (1875). De Duitse econoom en politicus Adolph Wagner (1835-1917)²⁵⁵ stelde vast, 'dass bei fortschreitenden Culturvölkern (...) regelmässig eine Ausdehnung der Staatsthätigkeiten und der gesammten öffentlichen (...) Thätigkeiten erfolgt'. De staat en de andere openbare lichamen namen steeds meer werkzaamheden op zich en voerden deze 'immer reichlicher und vollkommener' uit. Gezien de onstuimige groei van het overheidsapparaat rond de eeuwwisseling leek die stelling, mede dankzij haar vage formulering, nauwelijks te weerleggen.²⁵⁶ Omdat onderzoekers met dergelijke vage stellingen slecht uit de voeten kunnen, werd de wet op uiteenlopende wijzen geïnterpreteerd. Een aantal economen toetsten Wagners stelling aan de hand van cijfermateriaal over een reeks van jaren. Anderen kozen slechts één tijdstip en vergeleken de overheidsuitgaven van een aantal landen met elkaar. Ved. Gandhi inventariseerde vijf verschillende versies van de wet van Wagner en stelde vast, dat een deel van de elkaar tegensprekende uitkomsten hieruit verklaarbaar is. De betrouwbaarheid en bruikbaarheid van Wagners stelling werd daarom nogal eens verschillend beoordeeld.²⁵⁷

Een veel geciteerde versie van de wet van Wagner is afkomstig van Herbert Timm (1961).²⁵⁸ Timm achtte Wagners uitspraken alleen van toepassing op de negentiende eeuw en op de eerste helft van de twintigste eeuw. Hij operationaliseerde de wet van Wagner door diens vage aanduiding 'fortschreitende Cultur-völker' te vertalen door 'landen waar het nationaal inkomen groeit'. Timm meende dat Wagner een relatief sterke groei van de overheidsuitgaven voor ogen stond, en dat de overheid dus de besteding van een steeds groter deel van het nationaal inkomen voor haar rekening nam. Timm toonde dit vervolgens voor een aantal landen aan en verklaarde het groeiende aandeel van de overheidsuitgaven door te wijzen op de groeiende economische activiteit, de expansie van de bevolking en de groei van het nationaal inkomen. Als basis voor deze expansie zag Timm het industrialisatieproces en de toename van de rationaliteit.²⁵⁹ Jammer genoeg gebruikte Timm slechts een summiere hoeveelheid statistisch materiaal. Hij bepaalde het aandeel van de overheidsuitgaven in het nationaal inkomen aan de hand van cijfers aan het begin en het einde van een vaak veertigjarige periode en ging voorbij aan een mogelijke fasering in de tijd.²⁶⁰

A. Peacock en J.T. Wiseman besteedden meer aandacht aan de fasering in de tijd. Hun interpretatie en aanvulling van de wet van Wagner staat bekend als de plateautheorie (1961).²⁶¹ Peacock en Wiseman analyseerden de jaarlijkse veranderingen in het niveau van de overheidsuitgaven in het Verenigd Koninkrijk voor de periode 1890 tot 1955. Op grond van die analyse meenden zij dat de groei van de overheidsuitgaven veel minder gelijkmatig verliep dan Wagner had gesuggereerd. Jaren van explosieve groei werden afgewisseld met jaren waarin de overheidsuitgaven nauwelijks toenamen. Zolang de belastingbetaler de hand op de portemonnee hield, redeneerden zij, konden de overheidsuitgaven slechts met een 'steady and relatively unspectacular rate' groeien. Peacock en Wiseman noemden dat een plateau van overheidsuitgaven. Een sterkere groei achtten zij slechts in uitzonderlijke perioden mogelijk, want: 'When societies are not being subjected to unusually vio-

lent pressure or disturbances, people's ideas about the "tolerable" burden of government taxation tend to be fairly stable.²⁶²

Peacock en Wiseman toonden aan dat de overheidsuitgaven in het Verenigd Koninkrijk vooral gedurende beide wereldoorlogen sterk toenamen. Op grond van die waarneming stelden zij vast, dat de 'tolerable burden of government taxation' blijkbaar aan verandering onderhevig was en in perioden van crisis ruimte liet voor een hoger uitgavenniveau. Na afloop van beide oorlogen namen de overheidsuitgaven weer af, maar niet zoveel dat de vooroorlogse plateaus weer werden bereikt. Een deel van de hogere overheidsinkomsten werd aangewend om de nasleep van de oorlogen te bekostigen, een deel werd benut om nieuwe activiteiten te starten.²⁶³ Peacock en Wiseman concludeerden dat de groei van de overheidsuitgaven met name tijdens en vlak na crises plaats had en dat het plateau van overheidsuitgaven daardoor definitief hoger kwam te liggen. Zij noemden de verschuiving van het plateau het 'displacement effect'. In de wet van Wagner lag de nadruk op de geleidelijke werking van invloeden van de vraagzijde. Peacock en Wiseman gebruikten daarvoor de term 'permanent influences' en vulden de Wagneriaanse benadering aan, door aandacht te vragen voor een aantal aspecten van de aanbodzijde, meer in het bijzonder voor de financiering van de overheidsactiviteit.²⁶⁴ Tevens stelden zij de geleidelijkheid van de Wagneriaanse groei ter discussie. Het verklaringsmodel dat zij hanteerden won daardoor aan flexibiliteit.²⁶⁵

Beide visies hebben overigens meer overeenkomsten dan op het eerste gezicht lijkt (blz. 154). Wagner sloot een stabilisering van de overheidsuitgaven en de vorming van plateaus niet uit. Hij benadrukte echter, dat het in die gevallen steeds om een tijdelijke stabilisering ging, die vervolgens weer plaats moest maken voor 'Zeiten einer um so rastlosen Ausdehnung'. Uit de cijfers die Peacock en Wiseman presenteerden blijkt duidelijk dat de overheidsuitgaven ook in vreedstijd flink groeiden en de plateaus dus minder vlak waren dan zij suggereren. Een synthese van beide benaderingen is mogelijk, Peacock en Wiseman gaven daar zelf al aanzetten toe.²⁶⁶

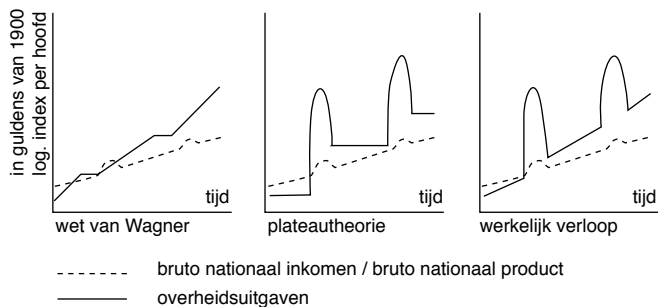


Fig. 34. Schematische interpretatie van de groei van de overheidsuitgaven zoals Wagner die zag, volgens de plateautheorie van Peacock en Wiseman en het werkelijke verloop op basis van de door Peacock en Wiseman gevonden cijfers.

De plateautheorie van Peacock en Wiseman is in wezen een tweetrapsraket. Voor de verklaring van de groei van de overheidsuitgaven in vreedetijd hanteren zij de Wagneriaanse 'permanent influences', terwijl zij in perioden van oorlog en crisis de voorkeur geven aan hun eigen 'displacement effect'. Daarmee onderscheiden zij permanente en plotselinge effecten. Hun tweetrapsraket is weliswaar ontworpen om de activiteiten van de centrale overheid te analyseren, zij is evenwel ook bruikbaar voor de verklaring van de toename van de gemeentelijke bedrijvigheid in de negentiende eeuw. Een ingrijpende aanpassing van zowel de eerste als de tweede trap is echter noodzakelijk.

De eerste trap - pion

Wagner meende dat de uitbreiding van de overheidstaken in een groeiende economie gedurig plaats had, onvermijdelijk was en zich grotendeels onttrok aan de invloed van de politieke wil. Timm wees in dit verband onder meer op de groei van de economische activiteit en de expansie van de bevolking.²⁶⁷ We zouden hier kunnen spreken van autonome oorzaken voor de

groei van de overheidsuitgaven. Dergelijke autonome oorzaken werden door Peacock en Wiseman 'permanent influences' genoemd. Zij richtten hun aandacht vooral op de invloeden die uitgingen van de groei van de bevolking, de werkloosheid en de veranderingen van de prijs.²⁶⁸ Peacock en Wiseman concentreerden zich op de uitgaven van de centrale overheid in de twintigste eeuw. Zijn hun inzichten ook van toepassing op de toename van de gemeentelijke bedrijvigheid in de negentiende eeuw? De toename van de gemeentelijke activiteit in de vorige eeuw kan eveneens voor een belangrijk deel worden verklaard door 'permanent influences', want een deel van de groei ontrok zich aan de invloed van de politieke wil en werd beheerst door autonome en externe factoren. Als er principiële besluiten waren genomen om dergelijke activiteiten ter hand te nemen, dan waren die vaak al veel eerder genomen en moest het stadsbestuur een groeiende gemeentelijke werkzaamheid op dat terrein doorgaans voor lief nemen. Onder dergelijke omstandigheden was het gemeentebestuur niet meer dan een pion in het krachtenveld van onbeheersbare en onvoorspelbare factoren.

Peacock en Wiseman wezen terecht op de noodzaak om prijsveranderingen in de analyse te betrekken. Een deel van de groei van de overheidsuitgaven is immers het resultaat van inflatie. Met name in oorlogstijd is deze invloed sterk. Peacock en Wiseman overdreven het belang van prijsveranderingen toen zij de toename van de overheidsuitgaven in vredetijd vrijwel volledig toeschreven aan prijsstijgingen. Zij onderschatten de betekenis van de demografische en economische factoren. Het cijfermateriaal dat zij hanteerden wijst in een andere richting. Daaruit blijkt namelijk duidelijk, dat er ook in vredetijd sprake was van een reële toename van de overheidsuitgaven en dat inflatie dus niet de enige verklaring daarvoor is. Peacock en Wiseman trekken die conclusie niet. Daar komt bij dat de negentiende-eeuwse prijzen een overwegend deflatoire ontwikkeling doormaakten²⁶⁹ en dat deze de reële groei van de overheidsuitgaven dus veeleer maskeerden. Een nadrukkelijke oriëntatie op prijsveranderingen is dan niet zo vruchtbaar.

De demografische ontwikkeling in het Verenigd Koninkrijk had in de vorige eeuw een aanmerkelijk explosiever verloop dan in de huidige eeuw. Tegenover een matige groei van de Engelse bevolking in de twintigste eeuw, staat een onstuimige groei in de negentiende eeuw.²⁷⁰ Het is aannemelijk dat de factor bevolkingsgroei honderd jaar geleden meer invloed uitoefende op de omvang van de overheidsuitgaven dan nu.²⁷¹ Om die reden kan het aspect bevolkingsgroei in dit onderzoek slecht worden gemist.

Werkloosheid bleek volgens de berekeningen van Peacock en Wiseman tot een tijdelijke toename van de overheidsuitgaven te leiden - met name door het verstrekken van uitkeringen en het starten van werklozenprojecten - maar een permanente wijziging bleef uit. De laagste werkloosheid bleek zelfs samen te vallen met pieken in de overheidsuitgaven, anders gezegd hogere overheidsuitgaven gingen hand in hand met een hogere werkgelegenheid.²⁷² Blijkbaar onderkende Timm dit fenomeen toen hij in zijn beschouwingen niet werkloosheid, maar de groei van de economische activiteit centraal stelde.

Zowel de groei van de bevolking als de groei van de economische activiteit zetten de overheid onder druk en dwongen deze om meer activiteiten op de schouders te nemen, met name ten behoeve van de aanleg en het onderhoud van de vaak kostbare infrastructurele werken. Ook lagere overheden hebben heel direct te maken met de 'groei van de bevolking' en de 'groei van de economische activiteit'. Bij de toename van de gemeentelijke bedrijvigheid spelen deze factoren een hoofdrol.

De demografische en economische factoren oefenen hun invloed vaak uit via een omweg. Op lokaal niveau fungeren de intensivering van het grondgebruik en de uitbreiding van het grondgebied daarbij als intermediair. Als de bevolking groeit, of de stedelijke economische activiteit toeneemt, zal het bebouwde oppervlak van de stad intensiever gebruikt worden. Na verloop van tijd zullen ook de braakliggende terreinen worden benut en bij voortgaande groei zal annexatie van de buurgemeenten onvermijdelijk blijken. De stadsuitbreiding roept onvermijdelijk vragen op die voor de 'oude' stad al be-

antwoord zijn, maar voor de nieuwe stad opnieuw gesteld moeten worden. Bij de inrichting en het onderhoud van het stedelijk grondgebied speelt de overheid van oudsher een belangrijke rol. Naarmate het stedelijk grondgebied toeneemt en intensiever wordt gebruikt zullen daarom ook de activiteiten van de lokale overheid toenemen.

De aanleg en het onderhoud van nieuwe straten en havens vereist een grotere gemeentelijke inzet en zelfs als de economische activiteit afneemt en de bevolkingsomvang terugloopt, zal dat niet onmiddellijk een afname van de gemeentelijke activiteit mogelijk maken. De annexatie van de buurgemeenten kan evenmin snel worden teruggedraaid en heeft daardoor een blijvende invloed op het niveau van de gemeentelijke activiteit. Het stedelijk grondgebruik zal dus ook dan eisen stellen aan de gemeentelijke ijver.

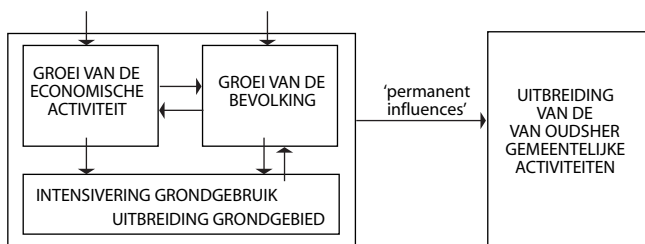


Fig. 35. Model van de werking van de 'permanent influences'.

De wijze waarop de groei van de bevolking en de groei van de economische activiteit de gemeentelijke inspanning beïnvloedden, is in bovenstaand model weergegeven. In Rotterdam stond de groei van de economische activiteit (blz. 120) deels onder invloed van de industrialisatie van het Ruhrgebied, deels onder invloed van de bevolkingsgroei (blz. 121). De economische aantrekkelijkheid van de havenstad als werkgever, maar ook de schrijnende werkloosheid elders, bracht velen ertoe om Rotterdam als nieuwe woonplaats te kiezen.

Door het stedelijk geboortenoverschot en de annexatie van buurgemeenten werden daar nog eens enkele duizenden nieuwe stedelingen aan toegevoegd en kende de stad een ware bevolkingsexplosie.

De groeiende economische activiteit en de toename van de bevolking hadden op hun beurt consequenties voor het stedelijk grondgebruik (blz. 124). De stadsuitbreidingen in de aangrenzende polders en de annexatie van de buurgemeenten (blz. 122) schiepen de benodigde extra ruimte. Door een herinrichting van de binnenstad - onder meer door demping van grachten en sloten - werd ook het oude gedeelte van Rotterdam aangepast aan de nieuwe behoeften.

Het complex van deze factoren - 'permanent influences' - joeg de overheidsuitgaven omhoog. De 'permanent influences' voltrokken zich deels autonoom, deels waren ze zo diffuus, dat de politieke besluitvorming er nauwelijks vat op had. De beperkte beleidsruimte maakte principiële besluitvorming tot een illusie. De begroting werd jaarlijks aan de nieuwe situatie aangepast. De rol van het gemeentebestuur in de besluitvorming kan nog het best worden omschreven als die van pion.

Onder invloed van de economische, de demografische en de ruimtelijke groei zagen drie nieuwe Rotterdamse gemeentebedrijven het licht: de Gemeentelijke Drinkwaterleiding, de Gemeentelijke Handelsinrichtingen op Feijenoord en de Gemeente Gasfabriek Feijenoord.

De tweede trap - pionier

Peacock en Wiseman kenden in hun plateautheorie een belangrijke rol toe aan de politieke besluitvorming. Doordat overheden meer willen uitgeven, inwoners daarentegen minder belasting willen betalen, vormt zich, als compromis, een in de tijd vrij stabiel patroon van overheidsuitgaven (plateau). Tijdens oorlogen accepteren belastingbetalers de hogere overheidsuitgaven wél. Na de oorlog zien ze echter geen kans om het uitgavenniveau van de overheid terug te dringen tot het niveau,

het plateau, van voor de oorlog. Er ontstaat dan een nieuw compromis op een hoger niveau (plateau). Deze verschuiving naar een hoger niveau noemden de auteurs het 'displacement effect'. Welke invloed had het 'displacement effect' op de toename van de negentiende-eeuwse gemeentelijke bedrijvigheid en welke rol was er voor het gemeentebestuur weggelegd? Onttrok ook deze groei van de overheidsuitgaven zich aan de politieke besluitvorming en was het gemeentebestuur ook hier veroordeeld tot de bescheiden rol die in de vorige paragraaf werd omschreven als die van een pion? Of zocht en vond het bestuur wegen om de geschiedenis naar de hand te zetten en was er voor het gemeentebestuur op dit terrein wellicht een pioniersrol weggelegd?

Bij de beoordeling van de eerste trap van de plateautheorie, de 'permanent influences', moest ik vaststellen dat de theorie van Peacock en Wiseman is toegesneden op de eerste helft van de twintigste eeuw en dat deze zonder ingrijpende aanpassingen niet bruikbaar is voor andere perioden. Bij de beoordeling van de tweede trap, het 'displacement effect', wreekt zich de tijdgebondenheid van de theorie opnieuw. In de twintigste eeuw lagen de overheidsuitgaven voor het oorlogsbedrijf hoger dan ooit, de negentiende eeuw was relatief vredig. Oorlog was bovendien een aangelegenheid van de centrale overheid en als er dus hogere inkomsten voor de overheid uit voortvloeiden, dan belandden die niet in de gemeentekas, maar in de staatskas. Hieruit mag evenwel niet geconcludeerd worden, dat de inkomsten en de uitgaven van de lokale overheden zich permanent op een stabiel plateau bevonden, integendeel! Voor een verklaring van de groei van de gemeentelijke overheidsuitgaven biedt de factor oorlog echter onvoldoende aangrijpingspunten.²⁷³

Peacock en Wiseman gebruikten het concept plateau voor het compromis dat tot stand komt tussen een overheid die meer wil uitgeven en belastingbetalers die niet bereid zijn meer belasting te betalen.²⁷⁴ De cijfermatige neerslag van dit compromis is de begroting. Hoe stond de Rotterdamse gemeentebegro-

ting er eigenlijk voor en is uit de cijfermatige opstelling van het Maasstedelijk compromis misschien af te leiden hoe de overheidsuitgaven zo sterk konden toenemen? Het principe van de sluitende begroting heeft tot ver in de twintigste eeuw gegolden als het hoogste goed, maar zelfs de spreekwoordelijke negentiende-eeuwse zuinigheid kon niet voorkomen dat dat principe in de meeste steden al snel niet meer kon worden waargemaakt.²⁷⁵ De financiële druk, veroorzaakt door de uitbreiding van de gemeentelijke werkzaamheden met van oudsher gemeentelijke activiteiten, maakte dat streven illusoir.

In 1857 belandde Rotterdam in de rode cijfers. In een brief van de commissie van financiën aan de gemeenteraad stond de droeve tijding: 'Rotterdam is ongemerkt aan zijne financiën ontwassen.' Vóór 1857 had de gemeentelijke overheid nog voldoende financiële armslag en kon de begroting jaarlijks worden afgesloten met een overschot. Het financieringstekort van 1857 maakte daaraan een definitief einde en versterkte terzelfder tijd de in de plateautheorie verwoorde tegenstelling tussen overheid en belastingbetalers.²⁷⁶ Het jaarlijks terugkerende financieringstekort werd enerzijds het symbool van het bestuurlijk onvermogen de tering naar de nering te zetten, anderzijds gaf het met akelige precisie weer hoeveel de gemeentelijke overheid nog te vorderen had van haar belastingbetalende ingezetenen. De bereidwilligheid van de belastingbetalers om het financieringstekort middels een extra belastingverhoging uit de wereld te helpen was minimaal en de politieke constellatie van het censuskiesrecht hielp mee die situatie te bestendigen. De gemeenteraad werd gekozen door en uit een kleine groep belastingbetalers, die daarmee een belangrijk wapen bezat in de strijd tegen hogere gemeentelijke belastingen.

De relatie tussen bestuurders en kiezers was overigens een andere dan vandaag de dag. Pressiegroepen hadden niet zo'n uitgesproken rol als tegenwoordig en raadsleden liepen minder risico de populariteit van de kiezer te verliezen. De raad werd namelijk bevolkt door de stedelijke elite.²⁷⁷ Deze zat niet verlegen om macht, maar werd juist in de raad benoemd omdat zij macht had. Zij betaalden de hoogste belasting en

hadden daarom ook een hoofdrol in de vaststelling van het belastingniveau. De beheersing van de belastingdruk was dus het welbegrepen belang van de raadsleden zélf. Niettemin had het gemeentelijke financiële dilemma verwantschap met de plateautheoretische visie, want de hoogte van de belastingen werd eveneens begrensd door een beperkte bereidwilligheid van de belastingbetalers. De stadsbestuurders bleken evenwel in staat allerlei andere oplossingen te vinden voor de financieringskwestie. Ondanks de beperkte mogelijkheid om de belastingen te verhogen, konden de gemeentelijke uitgaven aan een plateau à la Peacock en Wiseman ontsijgen. De gemeente was niet veroordeeld tot de bescheiden, afwachtende rol van pion, zij had een veel grotere vrijheid van handelen. Bij het zoeken naar oplossingen voor de financieringsproblemen werden de grenzen van het mogelijke afgetast en realiseerde het stadsbestuur creatieve en adequate oplossingen voor het sterk groeiende financieringstekort. In dat opzicht gedroeg het stadsbestuur zich als een ware pionier.

Het gemeentelijke financiële probleem kon op verschillende manieren worden opgelost. Door voor het tekort een lening aan te gaan, kon het stadsbestuur het financiële probleem voor zich uit schuiven. Dit bood weliswaar slechts tijdelijk uitkomst, want de schuld zou uiteindelijk toch - met rente bezwaard - moeten worden afgelost, het was niettemin een dankbaar gehanteerde oplossing. Vanaf 1857 leende Rotterdam regelmatig grote sommen om de geplande gemeentelijke werkzaamheden ongestoord voort te kunnen zetten.²⁷⁸

Een tweede oplossing werd gezocht in de sanering van de gemeentelijke werkzaamheden. Hierbij hoeft niet alleen gedacht te worden aan de vermindering of beëindiging van een gemeentelijke activiteit, ook de realisatie van een betere financiële dekking had een sanerende werking. Het middel om derden voor de kosten van de gemeentelijke bedrijvigheid op te laten draaien werd ook met grote creativiteit gehanteerd. De omvang van de sanering en het financiële effect ervan is achteraf moeilijk vast te stellen.

De derde mogelijkheid om het financiële dilemma op te lossen lag in de verhoging van de inkomsten uit een andere bron

dan die der gemeentelijke belastingen. De groei van de niet-belastinginkomsten vervulde een belangrijke rol in de bekostiging van de explosief groeiende overheidsuitgaven. De stedelijke overheid was daardoor veel minder afhankelijk van de belastingbetalers en van de grenzen die deze aan de gemeentelijke expansie stelden dan Peacock en Wiseman veronderstelden.²⁷⁹ Door leningen af te sluiten en de aflossing en rentelast te betalen uit niet-belastinginkomsten was een sterke toename van de overheidsuitgaven mogelijk. Peacock en Wisemans 'displacement effect' had hier dus een volkomen andere basis.²⁸⁰

Om het tekort op de begroting te dekken verkocht Rotterdam stedelijke eigendommen, onder andere grond, verhoogde de havengelden en verkreeg inkomsten uit de exploitatie van gemeentebedrijven. De verkoop van gemeente-eigendommen was naar alle waarschijnlijkheid bedoeld om de precaire financiële situatie te boven te komen. Het is aannemelijk, dat de verhoging van havengelden ook die bedoeling had. Maar kan dit ook gezegd worden van de inkomsten uit gemeentebedrijven? Het positieve resultaat van de gemeentebedrijven gaf wel verlichting, maar was dat ook van het begin af de bedoeling? Welke rol speelde het financiële motief bij de oprichting van deze bedrijven?²⁸¹

Door een historische analyse van de Rotterdamse gemeentelijke bedrijvigheid is in de voorgaande hoofdstukken getracht op die vraag een antwoord te geven. Bij de instelling van de Gemeentereiniging en de vestiging van het gemeentelijk elektriciteitsbedrijf speelde het financiële motief inderdaad een hoofdrol. De Gemeentereiniging was bedoeld als alternatief voor de kostbare aanleg van riolen, de verkoop van stadsmest leek gouden bergen op te leveren. Over de financiële resultaten van het elektriciteitsbedrijf was het gemeentebestuur veel minder optimistisch, integendeel! Niettemin vormde het financiële motief ook hier de belangrijkste drijfveer voor de oprichting. De stedelijke overheid ontfermde zich over de elektriciteitsvoorziening om de hoge opbrengsten van het gemeentelijke gasbedrijf veilig te stellen. De mogelijke concurrentie door een particulier elektriciteitsbedrijf werd gezien als een onaanvaardbare

bedreiging van de gemeentelijke investeringen in het gasbedrijf en van de winsten die daaruit werden verkregen.

De opbrengsten uit de Gemeentereiniging en het elektriciteitsbedrijf bleken later heel anders uit te vallen, maar voor een beoordeling van de motieven is dat minder interessant. De centrale vraag is namelijk of het financiële motief in het besluitvormingsproces van doorslaggevende betekenis was. Bij de oprichting van genoemde gemeentebedrijven was dat inderdaad het geval en het model kan daarom met het financiële motief worden aangevuld.

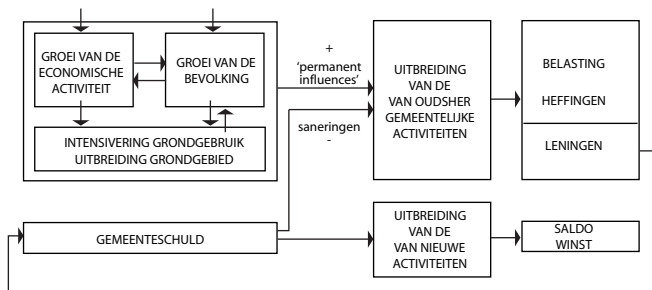


Fig. 36. Model voor de analyse van de toename van de gemeentelijke activiteit, aangevuld met het financiële motief. Niet de bedrijven, maar de activiteiten staan in dit model centraal. Sommige nieuwe gemeentebedrijven danken hun ontstaan aan van oudsher gemeentelijke activiteiten, andere aan het starten van nieuwe activiteiten. Deze nieuwe activiteiten werden ter hand genomen om met behulp van de bedrijfsresultaten het financieringstekort op de van oudsher gemeentelijke activiteiten te compenseren.

Met behulp van het model is een groot deel van de toegenomen gemeentelijke activiteit verklaard, maar op enkele onderdelen behoeft de verklaring aanvulling. In het voorgaande is er al op gewezen dat de negentiende-eeuwse raadsleden niet schroomden naast het algemeen belang ook het eigenbelang te behartigen. Dergelijke motieven kunnen een belangrijk effect hebben op de omvang van de gemeentelijke bedrijvigheid

en verdienen daarom een afzonderlijke plaats in het model. Strikt genomen betreft het hier geen motieven van de gemeenteraad, maar van inwoners die hun positie als raadslid gebruikten om eigen belangen te behartigen. De raad was samengesteld uit ondernemende lieden uit de stedelijke elite en welk onderwerp in de raad ook ter sprake kwam, altijd was er wel een of ander raadslid persoonlijk bij betrokken. Enige voorzichtigheid is geboden bij het vaststellen wanneer wel en wanneer niet van het najagen van eigenbelang kan worden gesproken. Bij deze analyse zijn daarom slechts de duidelijkste voorbeelden van belangenverstrengeling gesignaleerd.

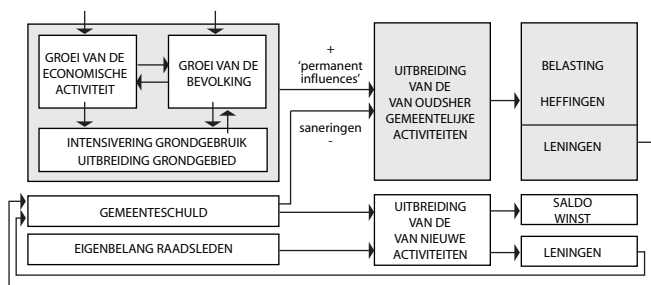


Fig. 37. Model voor de analyse van toename van de gemeentelijke activiteit 'Pion of Pionier'.

Eigenbelang leidde in een aantal gevallen tot beëindiging van de gemeentelijke werkzaamheden en tot privatisering. De havenexploitatie door de Rotterdamsche Handelsvereniging is daarvan een goed voorbeeld. De gemeentelijke gasfabriek op de noordelijke Maasoever dankt juist haar ontstaan aan het bevorderen van persoonlijke belangen. Ontevreden particuliere afnemers van gas en op verkoop beluste aandeelhouders van de Nieuwe Rotterdamsche Gasfabriek vonden elkaar in een raadsvoorstel om de gasvoorziening op de noordelijke Maasoever in gemeentehand te brengen. Als het financiële resultaat van dergelijke nieuwe gemeentebedrijven negatief was, dan moest de financiële dekking ervan elders worden

gezocht. Was het resultaat positief - dat was duidelijk het geval bij het Gemeente Gasbedrijf - dan kon het worden benut voor de dekking van de tekorten van andere gemeentelijke activiteiten. Rekening houdend met het bovenstaande ziet het model er uit als in figuur 37 is weergegeven.

Pion of pionier

Door enkele economische theorieën te confronteren met de historische gegevens uit de eerste drie hoofdstukken kon worden vastgesteld welke theorieën bruikbaar waren voor de analyse van de toename van de gemeentelijke activiteit en welke aanpassingen nodig waren. Een ingrijpende aanpassing van het theoretische kader bleek gewenst, omdat de bestaande economische theorieën over de rol van de overheid op dit punt tekort schieten. Voor een deel komt dat door de exclusief twintigste-eeuwse oriëntatie, voor een deel door het normatieve karakter ervan. Daar komt bij, dat de gemeente in de economische theorie stiefmoederlijk is bedeed. Als economen het hebben over de overheid, dan bedoelen zij daarmee doorgaans slechts de centrale overheid.

Negentiende-eeuwse economische opvattingen werden aan een onderzoek onderworpen om te zien of deze wellicht een theoretische bijdrage leverden aan de besluitvorming met betrekking tot de gemeentelijke bedrijvigheid. De katheder-socialistische opvattingen uit de Historische school, die door Treub werden uitgedragen, en de sociaal-democratische ideeën van Wibaut waren van belang voor de twintigste-eeuwse vormgeving van de gemeentelijke bedrijvigheid. In de jaren negentig van de vorige eeuw speelde Treub een hoofdrol in de Amsterdamse gemeentepolitiek. Hij droeg bij tot de stichting van de gemeentebedrijven voor water, telefoon en gas. De besluitvorming in Rotterdam was toen echter al jaren afgerond. Op het moment dat in Rotterdam de besluiten vielen hadden de katheder-socialistische opvattingen van de Historische school nog geen grote internationale verbreiding.

Voor de sociaal-democratische opvattingen van Wibaut geldt dat in nog sterker mate. Als het Rotterdamse stadsbestuur bij de stichting van gemeentebedrijven economisch-theoretische inzichten een rol liet spelen, dan konden die slechts afkomstig zijn uit de klassieke of de neoklassieke school. Beide scholen lieten evenwel weinig ruimte voor een toename van de gemeentelijke bedrijvigheid. Het ontstaan van gemeentebedrijven kan er niet door worden verklaard.

De wet van Wagner heeft de afgelopen eeuw gefungeerd als spil voor de discussies over de toenemende activiteit van de overheid. De interessantste reactie op wet van Wagner is die van Peacock en Wiseman. In de wet van Wagner lag de nadruk op de geleidelijke werking van invloeden van de vraagzijde. Peacock en Wiseman gebruikten daarvoor de term 'permanent influences' en vulden de Wagneriaanse benadering aan, door aandacht te vragen voor een aantal aspecten van de aanbodzijde, meer in het bijzonder de financiering van de overheidsactiviteit. In hun theoretische beschouwing, die de naam plateautheorie kreeg, beweren Peacock en Wiseman, dat de overheidsuitgaven met name in én vlak na crises groeiden en zij noemden die plotselinge verhoging van de uitgaven het 'displacement effect'.

Door zowel de 'permanent influences' als het 'displacement effect' te gebruiken kon een flexibel analytisch model worden geconstrueerd. Eerst echter werd vastgesteld welke 'permanent influences' in het model thuishoren, met andere woorden welke factoren van invloed waren op de vraag naar gemeentelijke producten. De groei van de bevolking, de toename van de economische activiteit, de intensivering van het stedelijk grondgebruik en de groei van het stedelijk grondgebied bleken in dit verband de belangrijkste oorzakelijke factoren. Doorgaans voelde het gemeentebestuur er weinig voor om meer activiteiten op de schouders te nemen, maar als de werkzaamheden al tot het gemeentelijke takenpakket behoorden, dan groeiden ze vaak min of meer automatisch en was de uitbreiding van de gemeentelijke activiteiten niet zo eenvoudig te stuiten. In dit verband viel de term 'Uitbreiding

van de van oudsher gemeentelijke activiteiten'. De macht der gewoonte legitimeerde de uitbreiding van deze werkzaamheden.

Het 'displacement effect' bleek een bredere basis te hebben dan Peacock en Wiseman aangaven. De toename van de niet-belastinginkomsten vervulde een belangrijke rol in de financiering van de explosief groeiende overheidsuitgaven. De stedelijke overheid was daardoor veel minder afhankelijk van de bereidwilligheid van de belastingbetalers en van de grenzen die zij aan de gemeentelijke expansie stelden dan Peacock en Wiseman veronderstelden. De gemeentelijke uitgaven werden weliswaar nauwlettend in het oog gehouden en veel raadsleden spraken regelmatig hun bezorgdheid uit over de dreigende financiële catastrofe, maar de mogelijkheid om de uitgaven op een andere, verantwoorde wijze te financieren bleek bij nadere beschouwing groot.

Door de stellingen van Wagner en Peacock en Wiseman te combineren met het resultaat van het historisch onderzoek naar de Rotterdamse gemeentelijke bedrijvigheid kon het model 'Pion of Pionier' worden geconstrueerd, een model voor de analyse van het toenemend aantal gemeentelijke activiteiten.²⁸² Op grond van onderzoek elders zal moeten blijken of het model naast analytische ook verklarende kwaliteiten met een meer algemene geldigheid heeft.

VI

VERANTWOORDING

Afkorting

CieFin	Raadscommissie voor Financiën
CieGezond	Gezondheidscommissie
CieGG	Raadscommissie voor de Gemeente Gasfabriek(en)
CieGH	Raadscommissie v. d. Gemeentelijke Handelsinrichtingen
CiePW	Raadscommissie voor Plaatselijke Werken
CieRein	Raadscommissie Gemeentereiniging
DirGG	Directeur Gemeente Gasfabrieken
DirGH	Directeur Gemeentelijke Handelsinrichtingen
DirGW	Directeur Gemeentewerken
3Dir	DirGW, DirGG en DirGH
Ink.	Inkomende missiven (tenzij anders vermeld bij B & W)
inv.nr.	Inventarisnummer
KTT	Kaarten en technische tekeningen
MinBZ	Minister Binnenlandse Zaken
NRC	<i>Nieuwe Rotterdamsche Courant</i>
Rb.	Raadsbijlagen
RN	<i>Rotterdamsch Nieuwsblad</i>
THA	Topografisch Historische Atlas, Gemeentearchief Rotterdam
Uitg.	Uitgaande missiven (tenzij anders vermeld bij B & W)
Verz.	Verzamelingen gedrukte stukken

Archivalia

Alle archivalia bevinden zich, tenzij anders vermeld, bij de Gemeentelijke Archiefdienst Rotterdam (GAR).

Gemeente Gasbedrijf Rotterdam (1876-1969) en Nieuwe Rotterdamsche Gasfabriek (1852-1885)(afkorting: Archief Gasbedrijven); inventaris K.F. van Dijk.

Kiesvereniging Burgerplicht Rotterdam (1868-1886); inventaris.

Stichting Familie Mees (1668-1977); inventaris F.A.M. Schoone.

Families Molewater en Rose (1703-1920); inventaris M.M.S. Feringa.

College van Fabrikmeeesters, de commissie van de Plaatselijke Werken en de dienst van Gemeentewerken der stad Rotterdam (-1940) (afkorting: Archief PW); inventaris H.L.P. Leeuwenberg.

Handschriftenverzameling, inv.nr. 3266 en 3272.

Map Waterproject, bij Dienst Gemeentewerken, Kluis.

Nieuw Stadsarchief van Rotterdam 1814-heden (B & W, raad, commissie Gemeente Gasfabriek, Financienarchief); voorlopige inventarisatie Financienarchief F.A.M. Schoone.

Oud archief van Firma R. Mees & Zoon; inventaris W.J.L. Poelmans.

Oud stadsarchief van Rotterdam (1340-1813) (B & W, raad, Archief fabricage) (afkorting: Oud Stadsarchief); inventaris H. ten Boom en B. Woelderink.

Kaarten en Technische Tekeningen van Gemeentewerken (kaarten op het Gemeentearchief, carthotheek en kopieën op microfiche bij Gemeentewerken, kluis).

Rotonde (kaarten en technische tekeningen gebruikt ten stadhuize).

Cartografie: de kaart van Temminck uit 1839 vormde de basis voor de meeste kaartjes in dit boek. Voor hoofdstuk II werd bovendien gebruik gemaakt van een kaart van Gemeentewerken waarop de grensscheiding van 1870 werd vastgelegd (Gemeentewerken, Kluis, Kaarten en Technische Tekeningen Gemeentewerken (op microfilm), port. 2 M 1870:4629). Beide kaarten sluiten helaas slecht op elkaar aan. De herkomst van de overige informatie is bij de kaartjes zelf verantwoord.

Literatuur

Akker, H.J.M. van den, 'Een eeuw Bredase gasfabriek 1858-1958', *Economisch- en Sociaal-Historisch Jaarboek (ESHJ)* 36(1973) 277-344.

Ardenne, C.B. van, H.W. Poldermans en C.H. Slechte (red.), *Den Haag Energiek, hoofdstukken uit de geschiedenis van de energievoorziening in Den Haag* ('s-Gravenhage 1981).

Artibise, A.F., *Winnipeg, a social history of urban growth 1874-1914* (Montreal 1975).

Ballot, A.M., 'De invloed van het drinkwater op de verspreiding der cholera', *Tijdschrift voor Gezondheidsleer* 1(1867).

Ballot, A.M., *Het voorstel tot den aanleg eener drinkwaterleiding te Rotterdam, uit een hygiënisch oogpunt beschouwd* (Rotterdam 1869).

Ballot, A.M., *De gezondheidsleer tegenover de rioolstelsels* (Rotterdam 1873).

Ballot, A.M., 'Het drinkwater in eenige onzer steden uit een hygiënisch oogpunt beschouwd, vooral in betrekking tot de cholera', *Nederlandsch tijdschrift voor geneeskunde* 4(1868)II, 175-248.

Bater, James H., *St. Petersburg, Industrialization and change* (Londen 1976).

Bäurle, Bernd, *Wachstum und Grenzen der Staatstätigkeiten, Adolph Wagners Gesetz im Lichte neuerer Erkenntnisse* (Erlangen-Nürnberg 1969).

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

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

Berends, R.E., *De ontwikkeling der Rotterdamsche gemeenteschuld van het jaar 1851 af tot den wereldoorlog* (Arnhem 1932).

Bird, Richard M., *The growth of government spending in Canada* (Toronto 1970).

Bird, Richard M., 'Wagner's "Law" of expanding state activity', *Public Finance/Finances Publiques* 26(1971) 1-26.

Blanken, Ivo en Harry Lintsen, *Mechanische kracht in de industrialisatie van*

- Nederland (1850-1950) (zp Eindhoven 1981).
- Blom, D. van, 'Mr. Nicolaas Gerard Pierson (necrologie)', *Mannen en vrouwen van beteekenis* (Haarlem 1909).
- Boerdam, C., 'Ongehuwd moederschap als sociaal verschijnsel, Casus: Rotterdam op het einde van de achttiende eeuw', *Tijdschrift voor geschiedenis* 98(1985) 157-175.
- Boom, H. ten en B. Woelderink, *Inventaris van het oud-archief van de stad Rotterdam; 1340-1813; 2 delen* (Rotterdam 1976).
- Boomen, P.H.J. v. den en A.N. Hesselmans, 'Van kleinschalige naar grootschalige elektriciteitsvoorziening; een analyse aan de hand van vier elektriciteitscentrales 1880-1925', *Jaarboek voor de geschiedenis van bedrijf en techniek* 3(1986) 230-251.
- Borrie, G.W.B., F.M. Wibaut, *mens en magistraat, ontstaan en ontwikkeling der socialistische gemeentepolitiek* (Assen 1968).
- Boschloo, Hans, *De productiemaatschappij, Liberalisme, economische wetenschap en het vraagstuk der armoede in Nederland 1800-1875* (Hilversum 1989).
- Boven, L.E. van en J. v.d. Heuvel, 'Geschiedenis Gemeentereiniging', *Roteb-nieuws* 12(augustus 1973) 11-14.
- Braam, A. van, *Ambtenaren en bureaucratie in Nederland* ('s-Gravenhage 1957).
- Brasz, H.A., *Veranderingen in het Nederlandse communalisme, De gemeentebesturen als element in het Nederlandse stelsel van sociale beheersing* (Assen 1960).
- Broeke, Willem van den, *Financiën en financiers van de Nederlandse Spoorwegen 1837-1890* (Zwolle 1985).
- Brusse, M.J., *Gemeentelijke Vervoer- & Motordienst Reinigingsdienst en Ontsmettingsdienst van Rotterdam* (Rotterdam 1926).
- Burg, A. van der, *Onderzoek van eenige wateren, te Rotterdam als drinkwater in gebruik en van duinwater, uit een hygiënisch oogpunt en in betrekking tot Cholera* (Rotterdam 1867).
- Callahan, Maureen, *The harbor barrons; political and commercial elites and the development of the port of Rotterdam 1824-1892*, 2 delen (Princeton 1981).
- Cappelle, P. van, 'De verdeeling van den elektrischen stroom door middel van transformatoren', *Album der natuur* (1887) 402-410.
- Cappelle, P. van, *De electriciteit hare voortbrenging en hare toepassing* (Leiden 1908; eerste druk 1893).
- Church, Roy A., *Economic and social change in a Midland town, Victorian Nottingham 1815-1900* (Londen 1966).
- Cillekens, C., J. van den Boogaard en B.P.A. Gales, *Loop naar de pomp, Geschiedenis van de watervoorziening en de waterleiding in Maastricht* (Maastricht 1988).
- Clark, Evalyn A., 'Adolph Wagner: From national economist to national socialist', *Political Science Quarterly* 55(1940)3, 378-411.
- Crouch, R.L., 'Laissez-faire in nineteenth century Britain: Myth or reality?', *The Manchester School of Economic and Social Studies* 35(1967)3, 199-215.
- Crowley, Ronald W., 'Long swings in the role of government: An analysis of wars and government expenditures in Western Europe since the eleventh century', *Public Finance/Finances Publiques* 26(1971) 27-43.
- Daalder, Remmelt e.a. (red.), *Werkstad, 30 industriële monumenten in Rotterdam* (Rotterdam 1985).
- Dalen, Jurr van e.a. (red.), *Oud Werk, Overzicht van industrieel erfgoed in Rotterdam* (Rotterdam 1983).
- Daru, M., *De Kwestie der faecaliën, De afvoer van menselijke uitwerpselen als stadshygiënisch probleem in Nederlandse steden tussen het einde van de achttiende eeuw en het laatste kwart van de negentiende eeuw* (Rotterdam 1985).

- Daru, M., 'Men wil allerwegen licht en lucht laten circuleren', In: Gijs Wallis de Vries (red.), *Krachtsens de bouwverordening, Bouw- en Woningtoezicht Rotterdam 1861-1986* (Rotterdam 1986) 31-51.
- Dauntton, M.J., *Coal Metropolis Cardiff 1870-1914* (Leicester 1977).
- Davids, C.A., 'Vrijwilligers en hegemonie. De Rotterdamse vrijwillige brandweer in vergelijkend perspectief, 1857-1969', *Economisch- en Sociaal-Historisch Jaarboek (ESHJ)* 52(1989) 198-230.
- Diamond, J., 'Econometric testing of the "displacement effect": A reconsideration', *Finanzarchiv* 35(1976/77)3, 387-404.
- Doel, J. van den, *Demokratie en welvaartsheorie, een inleiding in nieuwe politieke economie* (Alphen aan den Rijn 1975).
- Drees, W. en F.Th. Gubbi, *Overheidsuitgaven in theorie en praktijk* (Groningen 1968).
- Dijk, H. van, 'De beroepsmobiliteit in Rotterdam in de negentiende eeuw', In: J. van Herwaarden (red.), *Lof der Historie, Opstellen over geschiedenis en maatschappij* (Rotterdam 1973) 187-210.
- Dijk, H. van, *Rotterdam 1810-1880, aspecten van een stedelijke samenleving* (Schiedam 1976).
- Dijk, H. van, 'Het negentiende-eeuwse stadsbestuur, Continuïteit of verandering', In: J.P.M. Blaas en J. van Herwaarden (red.), *Stedelijke naijver, De betekenis van interstedelijke conflicten in de geschiedenis, Enige beschouwingen en case-studies* ('s-Gravenhage 1986) 128-149.
- Dijk, K.F. van, *Inventaris van de archieven van het Gemeente Gasbedrijf (1876-1969) en van de Nieuwe Rotterdamse Gasfabriek (1852-1885)* (Rotterdam 1980).
- Dijk, K.F. van, 'Productie van gas en electriciteit te Rotterdam', *Rotterdams Jaarboekje* 8ste reeks 10(1982) 208-236.
- Dijksterhuis, R., *Spoorwegtracering en stedenbouw in Nederland. Een historische analyse van een wisselwerking, de eerste eeuw 1840-1940; 2 delen* (Delft 1985).
- Dijkstra, J., *De watermakers, honderd jaar drinkwaterleiding Rotterdam* (Rotterdam 1974).
- Dye, Thomas R., *Understanding public policy* (Englewood Cliffs 1981; 4de druk).
- Dyos, H.J. en Michael Wolff (red.), *The Victorian City, Images and realities; 2 delen* (Londen 1973).
- Edzes (red.), H.J., 'Honderd jaar gemeentereinigingsdienst Rotterdam', *Rotebnieuws* (mei 1976)3.
- Edzes, H., *100, 150 jaar Vrij Entrepot, 'n stukje geschiedenis van Rotterdam* (Rotterdam 1979).
- Emonds, Th., *Gemeentebedrijven en concessies in Nederland* (Leiden 1915).
- Engelsdorp Gastelaars, R. van en M. Wagenaar, 'Het veranderend woondomein van de Amsterdamse elite', *Ons Amsterdam* 36(1984)9, 208-213.
- Esveld, N.E.H. van, *Treub, over de drempel der nieuwe samenleving* (Assen 1958).
- Evans, Richard J., *Death in Hamburg, Society and politics in the Cholera Years 1830-1910* (Oxford 1987).
- Faber (red.), J.A., *Het Spoor, Honderdvijftig jaar spoorwegen in Nederland* (Utrecht/Amsterdam 1989).
- Fabricant, Solomon, *The trend of government activity in the United States since 1900* (New York 1952).
- Falkus, Malcolm, 'The development of municipal trading in the nineteenth century', *Business History* 19(jan. 1977)1, 134-161.
- Felmeth, Rainer, *Staatsaufgaben im Spiegel politischer Ökonomie: zum Verhältnis von Wirtschaft und Staatstätigkeiten in Werken von Adam Smith und Adolph Wagner* (München 1980).

- Feringa, M.M.S., *Inventaris van de archieven van de families Molewater en Rose (1703-1920)* (Rotterdam 1987).
- Fiets, S. en W. Meijer, *Het luchtspoor, een tijdreis langs het viaduct in Rotterdam* (Rotterdam 1981).
- Figuiet, L., *Het electrische licht*. In het Nederlands bewerkt door A. van Oven ('s-Gravenhage 1886).
- Fockema Andreae, S.J., *Een mensenleven in Nederland* (Alphen aan den Rijn 1957).
- Fraser, D., *Urban politics in Victorian England, the structure of politics in Victorian cities* (Leicester 1976).
- Fraser, D. (red.), *A history of modern Leeds* (Manchester 1980).
- Frisch, M.H., 'The community elite and the emergence of urban politics: Springfield Massachusetts, 1840-1880', In: S. Thernstrom en R. Sennet (red.), *Nineteenth century cities, Essays in the new urban history* (New Haven en Londen 1969) 277-296.
- 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.
- Fry, G.K., *The growth of government* (Londen 1979).
- Gandhi, Ved P., 'Wagner's law of public expenditure: do recent cross-section studies confirm it?', *Public Finance/Finances Publiques* 26(1971) 44-56.
- Gerritsz (red.), J., *Modern gemeentebeheer; 2 delen* ('s-Gravenhage 1909-1910). *Gemeentebld Rotterdam* 1882 en 1883.
- Gemeenteverslag*, zie: *Verslag van den toestand enz.*
- 'Geschiedenis Roteb', *Roteb-nieuws* 12(december 1973)3, 5-8.
- Geschiedkundig overzicht van de wijze van dekking der buitengewone uitgaven van de gemeente 's-Gravenhage. ('s-Gravenhage 1916)
- Goedhart, C., *Hoofdlijnen van de leer der openbare financiën* (Leiden 1975; 3de druk).
- Goedhart, C., 'Anderhalve eeuw gemeentefinanciën in ons koninkrijk', In: *Bedrijf en samenleving, Economisch-historische studies over Nederland in de 19e en 20e eeuw* (Alphen aan den Rijn 1967).
- Goedhart, C., 'Hoe collectief is de collectieve sector', *Openbare uitgaven* 9(februari 1977) 2-19.
- Goffmann, Irving J. en Dennis J. Mahar, 'The growth of public expenditures in selected developing nations: six Caribbean countries 1940-65', *Public Finance/Finances Publiques* 26(1971) 57-74.
- Gordijn, A. en P. Ratsma, *Catalogus van kaartverzamelingen van de Gemeentelijke Archiefdienst Rotterdam; stadsplattegronden van Rotterdam tot 1940* (Rotterdam 1984).
- Graaf, C.A.A. de, 'Rose's Waterproject', *Rotterdams Jaarboekje* 6de reeks 2(1954) 177-208 (Plagiaat: zie H.A. van IJsselsteyn, 'Historisch overzicht').
- 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.*
- Handelingen van de Maatschappij ter bevordering van Nijverheid 1838*
- Hannah, L., *Electricity before nationalisation, A study of the development of the electricity supply industry in Britain to 1948* (Londen 1979).
- Hansen, G., B. Jacobson en S. Meester, *De uitleg van Rotterdam-Zuid 1880-1980* (Utrecht 1980).
- Hartog, F., *Toegepaste welvaartstheorie* (Leiden 1981; 3de druk).
- Hazeu, C.A., *De groei van de collectieve sector in Nederland, Achtergronden & verklaringen* (Rotterdam 1979).

- 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).
- Hazewinkel, H.C., 'Rondom het De Vletter-oproer', *Rotterdamsch Jaarboekje* 5de reeks 4(1946) 66-100 (vervolg in RJ 5de reeks 5(1947) 173-218).
- Hazewinkel, H.C., 'Het begin van de straatverlichting te Rotterdam', *Rotterdamsch Jaarboekje* 5de reeks 10(1952) 183-208 (vervolg in RJ 6de reeks 1(1953) 183-200).
- Heerding, A., *Geschiedenis van de NV Philips' gloeilampenfabrieken deel 1; Het ontstaan van de Nederlandse Gloeilampenindustrie* ('s-Gravenhage 1980).
- Heerding, A., *Geschiedenis van de NV Philips' gloeilampenfabrieken deel 2; (1891-1922) Een onderneming van vele markten thuis* (Leiden 1986).
- Hennock, E.P., 'Finance and politics in urban local government in England, 1835-1900', *The Historical Journal* 2(1963)6, 212-225.
- Hennock, E.P., 'The Social Composition of Borough Councils in Two Large Cities, 1835-1914', In: H.J. Dyos, *The study of Urban History, The proceedings of an international round-table conference of the Urban History Group at Gilbert Murray Hall, University of Leicester on 23-6 september 1966* (Londen 1968) 315-336.
- Hennock, E.P., *Fit and proper persons, Ideal and reality in nineteenth-century urban government* (Londen 1973).
- Hessels, M., *Politiek en financiën in Amsterdam 1860-1900* (Amsterdam 1985).
- Higgs, Robert, 'Crisis, bigger government, and ideological change: Two hypothesis on the ratchet phenomenon', *Explorations in economic history* 22(1985) 1-28.
- Hill, N.K., *The history of the Imperial Continental Gas Association 1824-1900, a study in British economic enterprise on the continent of Europe in the 19th century* (Londen 1950).
- Hoek, C., *Rotterdam en omgeving aan het einde van de middeleeuwen; Beschouwingen rond een vogelvluchtkaart uit het jaar 1512* (Rotterdam 1972).
- Hogesteeger, G., *De verbinding van Rotterdam met zee in de tweede helft van de negentiende eeuw* (Rotterdam 1977).
- Hogesteeger, G., *Concentratie en centralisatie bij de openbare telefonie in Nederland 1881-1940* ('s-Gravenhage 1984).
- Houwaart, E., 'Hygiënist in de 19e eeuw', *Tijdschrift voor sociale gezondheidszorg* 61(1983)9, 258-265, 295-308 en 335-349.
- Hughes, Thomas P., *Networks of Power, Electrification in Western Society 1880-1930* (Baltimore en Londen 1983).
- Huizing, Mat, *Verkiezingen voor de Tweede Kamer in Rotterdam 1848-1887* (Utrecht 1985).
- Imperial Continental Gas Association 1824-1974 (zp Londen 1974).
- Janssen Perio, E.M., 'Liberale perikelen, De liberale kiesvereniging "Burgerplicht" te Rotterdam 1868-1879', *Tijdschrift voor Geschiedenis* 69(1956) 172-195.
- Jessen, Jens, 'Das "Gesetz der wachsenden Ausdehnung des Finanzbedarfs"', *Schmollers Jahrbuch* 67(1943) 155-174.
- Jonckers Nieboer, J.H., *Geschiedenis der Nederlandsche Spoorwegen 1832-1938* (Rotterdam 1938; reprint).
- Jonge, J.A. de, 'Delft in de negentiende eeuw, van "stille nette plaats" tot centrum van industrie, enkele facetten van de omslag in een locale sociaal-economische evolutie', *Economisch- en Sociaal-Historisch Jaarboek (ESHJ)* 37(1974) 145-247.
- Kam, G.M., *Nadere beschouwingen naar aanleiding van het voorstel tot vereeniging van Delftshaven met Rotterdam aangaande de daarmede in verband staande plannen van Gemeentereiniging* (Rotterdam 1885).
- Kamer van Koophandel en Fabrieken Rotterdam 1803-1928 (Rotterdam 1928).
- Kellet, J.R., 'Municipal Socialism, Enterprise and trading in the Victorian city', *Urban History Yearbook* (Leicester 1978) 36-45.

- Khotinsky, A. de, *Der De Khotinsky Accumulator und der Weg seiner Entstehung* (Gelnhausen 1891).
- Kooij, P., 'De eerste verbruikers van electriciteit in de gemeente Groningen 1895-1912', *Economisch- en Sociaal-Historisch Jaarboek (ESHJ)* 35(1972) 274-302.
- Kooij, P., 'Stadsgeschiedenis en de verhouding stad-platteland', *Economisch- en Sociaal-Historisch Jaarboek (ESHJ)* 38(1975) 124-140.
- Kooij, P., 'De gasvoorziening in Nederland rond 1880', *Gas* 100(juni 1980) 266-277.
- Kooij, Pim, *Groningen 1870-1914, Sociale verandering en economische ontwikkeling in een regionaal centrum* (Groningen 1986).
- Kuyper, J., *Gemeenteatlas van de provincie Zuid-Holland naar officiële bronnen bewerkt* (Leeuwarden 1869).
- Lieburg, M.J. van, *Het Coolsingelziekenhuis te Rotterdam (1839-1900), De ontwikkeling van een stedelijk ziekenhuis in de 19e eeuw* (Amsterdam 1986).
- Linde, Antoinet van de, *Het oude licht, straatlantaarns en straatverlichting door de eeuwen heen* (Eindhoven 1980).
- Lintsen, H.W., *Ingenieurs in Nederland, een streven naar erkenning en macht* ('s-Gravenhage 1980).
- Maarseveen, J.G.S.J. van, *Nicolaas Gerard Pierson, Handelsman econoom en bankier, eerste periode 1839-1877* (Rotterdam 1981).
- Maas, P.F., *Sociaal-democratische gemeentepolitiek in Katholiek Nijmegen 1894-1927* (Nijmegen 1974).
- Maas, P.F., *Sociaal-democratische gemeentepolitiek 1894-1929* ('s-Gravenhage 1985).
- MacLean, J., *Geschiedenis der gasverlichting in Nederland 1809-1850* (Zutphen 1977).
- Maes, R., *De overheidsbemoeting op het gebied van de electriciteitsvoorziening in België* (Brugge 1967).
- Maier, G., *Erinnerungen aus dem Leben von Wilhelm Schöffler* (Zürich 1901).
- Mandele, K.F. van der, *Het liberalisme in Nederland, Schets van de ontwikkeling in de negentiende eeuw* (Arnhem 1933).
- Marchal, Jean, 'The state and its budget. From the budget of the patrimonial state to the budget of the faustian state', *Openbare Financien/Public Finance/Finances Publiques* 3(1948)1, 23-35.
- Messing, F.A.M., *Werken en leven in Haarlem 1850-1914, Een sociaal-economische geschiedenis van de stad* (Amsterdam 1972).
- 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 Staatshuishoudkundig Jaarboekje* 21(1869) 316-341.
- Mees, W.C., *Man van de daad, Mr. Marten Mees en de opkomst van Rotterdam* (Rotterdam 1946).
- Micheels, L.A., *Iets over vergunningen van het openbaar gezag voor werken of ondernemingen van algemeen nut* (Arnhem 1897).
- Mierlo, J.G.A. van, 'De economische theorie van het politieke proces en de representatieve democratie, Een overzicht van dertig jaar theorievorming en empirisch onderzoek', *Maandschrift Economie* 48(augustus 1984) 256-285.
- Muller, Hendrik, *Hendrik Muller Szn, Een Rotterdamse zeehandelaar (1819-1898)* (Schiedam 1977).
- Musgrave, Richard A. en Alan T. Peacock (red.), *Classics in the theory of public finance* (New York 1958; reprint 1967).
- Nap, J.M., *Concessies voor publieke ondernemingen* (Groningen 1898).
- Nierop, F.S. van, *Amsterdam's financiën* (Amsterdam 1905).

- Nierop, F.S. van, 'De financiën der vijf grootste Nederlandsche gemeenten', *De Economist* (1890) 458-472 en 515-538.
- 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 Europoort in de XX-ste eeuw* (Rotterdam/'s-Gravenhage 1961).
- Noort, J.W.P.P. van den, 'Het begin van het Rotterdams gemeentelijk elektriciteitsbedrijf (1895)', *Jaarboek voor de geschiedenis van bedrijf en techniek* 1(1984) 288-310.
- Noort, Jan van den, 'Rotterdams oude haven heeft na zes eeuwen alwéér een ingrijpend veranderd gezicht', *Rotterdam Europoort Delta* (1984)5, 20-25.
- Noort, Jan van den, 'Gemeentelijke elektriciteit in Rotterdam', *Spiegel Historiae* 21(juli/augustus 1986)7/8, 344-350.
- Noort, Jan van den, 'Bedrijfsgeschiedenis en bedrijfswaarde', *Jaarboek voor de geschiedenis van bedrijven en techniek* 5(1988) 469-481.
- Noort, Jan van den, 'Foresight is not the essence of government', in: *Colloquium of the International Urban History Group, Leyden 17-19 november 1988; The fortunes of the city and the visible hand; papers 1* (Leiden 1988).
- 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.
- Nouwen, L.J.M., *Willem Treub, een remarkabel man* (Deventer 1970).
- Nusteling, H.P.H., *De Rijnvaart in het tijdperk van stoom en steenkool 1831-1914* (Amsterdam 1974).
- Olsen, Donald J., *The growth of Victorian London* (Londen 1976).
- De ontwikkeling onzer electriciteitsvoorziening 1880-1938; 2 delen* (Arnhem 1948).
- De ontwikkeling van de electriciteitsvoorziening van Nederland tot het jaar 1925* (Amsterdam 1926).
- Oort, C.J., *De infrastructuur van het vervoer* ('s-Gravenhage 1966).
- Oosterbaan, N., *Politieke en sociale programma's* (Utrecht 1903-1909).
- 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).
- Overbeeke, A.F.W. van, *De Rotterdamse Gezondheidscommissie, In hinderlijke dialoog met machten en krachten 1854-1934* (Rotterdam 1986).
- Palmboom, Frits, *Rotterdam, verstedelijkt landschap* (Rotterdam 1987).
- Peacock, Alan T. en Jack Wiseman, *The growth of public expenditure in the United Kingdom* (Princeton 1961).
- Peacock, Alan T. en Jack Wiseman, 'Approaches to the analysis of government expenditure growth', *Public Finance Quarterly* 7(1979)1, 3-23.
- Pierson, N.G., 'Het kathedersocialisme', *De Gids* 16(1878) 250-280.
- Pierson, N.G., *Leerboek der Staatshuishoudkunde; 2 delen* (Haarlem 1896 en 1902; 2de druk).
- Pierson, N.G., *Verspreide economische geschriften van Mr. N.G. Pierson; 6 delen* (Haarlem 1910/1911) (Verzameld door C.A. Verrijn Stuart).
- Pincoffs, Adolph L., 'Lodewijk Pincoffs door zijn zoon Adolph L. Pincoffs', *Rotterdamsch Jaarboekje* 3de reeks 5(1927) 68-74.

- Poelje, G.A. van, *Osmose, een aantekening over het elkander doordringen van beginselen van openbaar bestuur en particulier beheer* (Alphen aan den Rijn 1931).
- Posthumus, N.W., *Nederlandse prijsgeschiedenis; deel 1* (Leiden 1943).
- Praag, M.M. van, *De Radicalen* (Assen 1949).
- Prak, N.L., 'De oorspronkelijke bebouwing van het Eerste Nieuwe Werk te Rotterdam', *Bulletin KNOB* 85(1986) 57-71.
- Raadschelders, J.C.N., *Plaatselijke bestuurlijke ontwikkelingen (1600-1980); Een historisch bestuurskundig onderzoek in vier Noord-Hollandse gemeenten* ('s-Gravenhage 1990).
- Rapport van directie en commissarissen der Electriciteitsmaatschappij, systeem 'De Khotinsky' aan aandeelhouders (Rotterdam 1884).
- Ravesteyn, L.J.C.J. van, *Rotterdam in de negentiende eeuw, de ontwikkeling der stad* (Rotterdam 1924; reprint Schiedam 1974).
- Ravesteyn, L.J.C.J. van, *Rotterdam tot het einde van de achttiende eeuw, de ontwikkeling der stad* (Rotterdam 1933; reprint Schiedam 1974).
- Ringers, J.A., *Caland en de betekenis van zijn werk voor Rotterdam* (Rotterdam 1953).
- Rogier, L.J., *Rotterdam tegen het midden van de negentiende eeuw* (Rotterdam 1953).
- Rogier, L.J., *Rotterdam in het derde kwart van de negentiende eeuw* (Rotterdam 1953).
- Romein, Jan, *Op het breukvlak van twee eeuwen* (Amsterdam 1976).
- Rotterdamsch Nieuwsblad (RN; 1879-1887).
- Ruyter-De Zeeuw, Chr.A. de, Hendrik Spiekman, *de grondvester van de Rotterdamse sociaal-democratie* (Rotterdam 1971).
- Schmal, H., 's Rijks groote wegen in de 19e eeuw', In: A.P. de Klerk e.a. (red.), *Historische geografie in meervoud* (Utrecht 1984) 78-94.
- 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).
- Schraver (red.), J., *Rotterdam, De poort van Europa, De geschiedenis van haven en handel van Rotterdam* (Rotterdam/Antwerpen 1946).
- Schroeff, H.J. van der, *Kosten en kostprijs* (Utrecht/Antwerpen 1984; herzien door J.G. Groeneveld).
- Sharpe, L.J. en K. Newton, *Does politics matter? The determinants of public policy* (Oxford 1984).
- Sigmond, J.P., *Nederlandse Zeehavens tussen 1500 en 1800* (Amsterdam 1989).
- Simons, D., *Gemeentebedrijven* (Alphen aan den Rijn 1939).
- Simson, John von, 'Water supply and sewerage in Berlin, London and Paris: Developments in the 19th century', In: Hans Jürgen Teuteberg, *Urbanisierung im 19. und 20. Jahrhundert, historische und geographische Aspekte* (Köln/Wien 1983) 429-439.
- Smits, H., *De Nederlandse arbeidersbeweging in de negentiende eeuw* (Rotterdam 1902).
- Spann, E.K., *The new metropolis, New York City, 1840-1857* (New York 1981).
- Sprague, J.T., *Electrisch licht, Zijn toestand en voortgang en zijn waarschijnlijke invloed op de gasbelangen* (Gouda 1879).
- Staatsblad 1863, 1869 en 1878.
- Stevens, Th.A., 'Welke factoren bepalen de veranderingen in het niveau en de structuur van de belastingen in de 19e en de 20e eeuw?', *Smeetsbundel* (Deventer 1967) 327-358.
- Stevens, Th.A., 'Begrotingsnormering 1814-1939', *Economisch- en Sociaal-Historisch Jaarboek (ESHJ)* 39(1976) 101-147.
- Stieltjes, T.J. en A.W. Mees, *De werken der Rotterdamsche Handelsvereniging op Feijenoord, 1e aflevering kaaimuren* (Rotterdam 1876).

- Stokvis, P.R.D., *De wording van modern Den Haag, De stad en haar bevolking van de Franse tijd tot de Eerste Wereldoorlog* (Zwolle 1987).
- Stolp, A., 'Het levenswerk van de uitvinder Ds. Bernardus Koning, zijn gaslicht- en gasmotorexperimenten (1778-1828)', *Economisch- en Sociaal-Historisch Jaarboek (ESHJ)* 43(1980) 64-104.
- Stolp, A., 'De oprichting van de stedelijke gasfabriek te Leiden', *Holland* 15(februari 1983) 6-23.
- Sutcliffe, Anthony, 'The growth of public intervention in the British urban environment during the nineteenth century: a structural approach', In: James H. Johnson en Colin G. Pooley (red.), *The structure of nineteenth century cities* (New York 1982) 107-124.
- Swaan, Abram de, *Zorg en de staat, Welzijn, onderwijs en gezondheidszorg in Europa en de Verenigde Staten in de nieuwe tijd* (Amsterdam 1989).
- Taal, G., *Liberalen en radicalen in Nederland 1872-1901* ('s-Gravenhage 1980).
- Tarschys, Daniel, 'The growth of public expenditures: nine modes of explanation', *Scandinavian political studies* (1975)10, 9-31.
- Thorn, Richard S., 'The evolution of public finances during economic development', *The Manchester School of Economic and Social Studies* 35(1967)1 19-53.
- Timm, Herbert, 'Das Gesetz der wachsenden Staatsausgaben', *Finanzarchiv* 21(1961)2, 201-247.
- Toonen, Theo A.J., *Denken over binnenlands bestuur, Theorieën van de gedecentraliseerde eenheidsstaat bestuurskundig beschouwd* ('s-Gravenhage 1987).
- Treub, M.W.F., 'De Staat en het eigendomsrecht', *Vragen des Tijds* (1896).
- Treub, M.W.F., *De ontwikkeling der Staatshuishoudkunde tot Sociale Economie* (Amsterdam 1896) (oratie UVA 23-11-1896).
- Treub, M.W.F., *Een drietal hoofdstukken uit de geschiedenis der staatshuishoudkunde* (Haarlem 1899).
- Treub, M.W.F., *Het wijsgeerig-economisch stelsel van Karl Marx; 2 delen* (Amsterdam 1902).
- Treub, M.W.F., 'Liberaal-anarchisten en vrijzinnig-democraten', *Sociale Vragen, Verzamelde opstellen*, Hoofdstuk V (Haarlem 1904).
- Treub, M.W.F., *Vragen van deze tijd* (Haarlem 1919).
- Treub, M.W.F., *Herinneringen en overpeinzingen* (Haarlem 1931).
- Tijn, Th. van, *Twintig jaren Amsterdam, de maatschappelijke ontwikkeling van de hoofdstad van de jaren '50 der vorige eeuw tot 1876* (Amsterdam 1965).
- 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', In: J.H.W. Unger, *Bronnen voor de geschiedenis van Rotterdam*, deel 1 (Rotterdam 1892).
- Valk, Arnold van der, *Amsterdam in aanleg, Planvorming en dagelijks handelen 1850-1900* (Amsterdam 1989).
- Vennard, Edwin, 'Utility Companies: Public or private', *Een eeuw licht en kracht* (Rotterdam 1963) 7-30.
- Veraghtert, Karel, 'Het beheer van de Antwerpse haven, 1815-1890, opgejaagd door Rotterdam', W. Frijhoff en M. Hiemstra (red.), *Bewogen en bewegen* (Tilburg 1986) 178-191.
- Verdoorn, J.A., *Het gezondheidswezen te Amsterdam in de 19e eeuw* (Nijmegen 1981).
- Verduin, J.A., 'Bevolking, de natuurlijke aanwas in historisch en toekomstperspectief', In: A.C.M. Jansen e.a., *Aspekten van Europa, sociaal-geografische beschouwingen over bevolking en bedrijvigheid* (Bussum 1978) 11-55.
- Vermaat, A.J., J.J. Klant en J.R. Zuidema (red.), *Van Liberalisten tot instrumentalistten. Anderhalve eeuw economisch denken in Nederland* (Leiden/ Antwerpen 1987).

- Verslag van den toestand der gemeente Rotterdam over het jaar - (1852-1910).*
- Verzamelingen gedrukte stukken (bibliotheek Gemeentearchief; afkorting: Verz.).*
- Verzameling van stukken betr. de drinkwaterleiding (rapporten, bestekken, leveringsvoorwaarden enz.), 1861-1878, 21 delen in 1 band (bibliotheek Gemeentearchief: XXIII E 54; afkorting: Verz. Drinkwaterleiding).*
- Verzameling van stukken betr. de Gemeentereiniging (bibliotheek Gemeentearchief: XXX D 27; afkorting: Verz. Gemeentereiniging).*
- Verzameling van stukken betr. de uitbreiding van de gemeente Rotterdam op Feijenoord en de daarmee verband houdende staatsspoorwegverbindingen; 1855-1873, 13 delen in 2 banden (bibliotheek Gemeentearchief: XII B 35 en 36; afkorting: Verz. Feijenoord).*
- Vleesenbeek, H.H., *De eerste grote industriële fusie in Nederland na de Tweede Wereldoorlog. Het ontstaan van Nijverdal-ten-Cate - een bedrijfshistorische analyse* (Rotterdam 1981).
- Vogelzang, Izak, *De drinkwatervoorziening van Nederland voor de aanleg van de drinkwaterleidingen* (Gouda 1956).
- Vries, Boudien de, *Electoraat en elite, Sociale structuur en sociale mobiliteit in Amsterdam 1850-1895* (Amsterdam 1986).
- Vries, H. de, *Landbouw en bevolking tijdens de agrarische depressie in Friesland (1878-1895)* (Wageningen 1971).
- Vries, Joh. de, *Markt als spiegel, ontwikkeling en problematiek der Nederlandse koolteermarkt en -nijverheid* (Tilburg 1967).
- Vries, Joh. de, 'De stand der bedrijfsgeschiedenis in Nederland', *Economisch- en Sociaal-Historisch Jaarboek (ESHJ)* 37(1974) 1-22.
- Vries Wzn, W. de, 'Nicolaas Tetterode en zijn Photogenetische gasmaatschappij N.V., momenten uit het kortstondig bestaan van een kleine Amsterdamse oliegasfabriek (1867-1870)', *Economisch- en Sociaal-Historisch Jaarboek (ESHJ)* 46(1983) 238-264.
- Waardenburg, R., 'Rotterdam in de jaren 1880-1900, Een nieuw tijdperk in de bevolkingsgroei en de woningbouw', *Rotterdams Jaarboekje* 7de reeks 6(1968) 262-301.
- Wagenaar, Michiel, 'Van "gemengde" naar "gelede" wijken, Amsterdamse stadsuitbreidingen in het laatste kwart van de negentiende eeuw', In: M. Jonker e.a. (red.), *Van stadskern tot stadsgewest. Stedebouwkundige geschiedenis van Amsterdam* (Amsterdam 1984) 157-182.
- Wagenaar, M. en R. van Engelsdorp Gastelaars, 'Het ontstaan van de Randstad, 1815-1930', in: *Geografisch tijdschrift* 20(1986)1, 14-29.
- Wagenaar, M., 'From hidden hand to public intervention. Land use and zoning strategies in the liberal and post-liberal city (1875-1914)', in: *Colloquium of the International Urban History Group, Leyden 17-19 november 1988; The fortunes of the city and the visible hand; papers 1* (Leiden 1988).
- Wagner, Adolph, *Lehr- und Handbuch der politischen Oekonomie, Hauptabteilung 1: Grundlegung der politischen Oekonomie, 2 banden* (Leipzig 3de druk 1892-1894). *Hauptabteilung 4: Finanzwissenschaft, 4 banden* (Leipzig 2de druk 1877-1901).
- Weekblad van het Regt* (12 en 13-1-1880).
- Wibaut, F.M., *Fabian Essays in Socialism* (Amsterdam 1891-1892) (vertaling van en inleiding op -).
- Wibaut, F.M., *Trusts en kartels* (Middelburg 1903).
- Wibaut, F.M., *Is invoering van staatsmonopolies ter versterking van de staatsinkomsten wenschelijk, zoo ja, welke monopolies zouden dan daarvoor in aanmerking komen? (praeadvies)* ('s-Gravenhage 1918).

- Wibaut, F.M., *De financiële verhouding tusschen Rijk en Gemeente* (Amsterdam 1928).
- Wibaut, F.M., *Levensbouw* (Amsterdam 1936).
- Wibaut, F.M. en J.F. Ankersmit, *Het Sociaaldemocratische gemeenteprogram toegelicht* (Amsterdam 1914).
- Willers, J.F.C.A., *Rijksoverheid en leningsfinanciering 1870-1914* (Voorburg 1979).
- Woelderink, B., 'De Cholera-epidemie van 1866 in Rotterdam', *Rotterdams Jaarboekje* 7de reeks 4(1966) 302-318.
- Wohl, Anthony S., *Endangered Lives: Public Health in Victorian Britain* (Londen 1983).
- Woud, A. van der, *Het lege land, de ruimtelijke orde van Nederland 1798-1848* (Amsterdam 1987).
- Wysocki, Josef, *Infrastruktur und wachsende Staatsausgaben. Das Fallbeispiel Österreich 1868-1913* (Stuttgart 1975).
- Wijtvliet, C.A.M., 'De Nederlandse Handel-Maatschappij; van handelsonderneming naar bankbedrijf', in: *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 wateroverschuing en rioleering van de polder- en binnenstad en van de daarmede in verband staande plannen tot uitbreiding der gemeente aan den Rechter Maasoever, in de laatste 50 jaren', Bijlage van rapport dirGW 28-6-1887, *Verz.*1885:15. Zie ook De Graaf, 'Rose's Waterproject'.
- Ijsselsteyn, H.A. van, 'Mededeelingen over de verbetering van Rotterdams binnenwateren en de in verband daarmede ondernomen bemalings- en rioleeringswerken', *Notulen Koninklijk Instituut van Ingenieurs* 12-4-1892, 142-163.
- Ijsselsteyn, H.A. van, 'Mededeeling over de installatie van elektrische verlichting en krachtoverbrenging te Rotterdam', *Notulen Koninklijk Instituut van Ingenieurs* 13-6-1895, 148-170.
- 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).
- Zadoks, Simon, *Geschiedenis der Amsterdamsche concessies* (Amsterdam 1899).
- Zahn, G.P., *De geschiedenis der verlichting van Amsterdam* (Amsterdam 1911).
- Zeeuw, A.B. de, 'De Gemeentebedrijven', In: E.O.H.M. Ruempol (red.), *Gedenboek Rotterdam 1328-1928* (Rotterdam 1928) 73-81.
- Zimmerman, L.J., *Geschiedenis van het economisch denken* ('s-Gravenhage 1968).
- Zon, H. van, *Een zeer onfrisse geschiedenis, Studies over niet-industriële verontreiniging in Nederland, 1850-1920* ('s-Gravenhage 1986).

Noten

- 1 Van den Noort, 'Rotterdams Oude Haven'.
- 2 Van Ravesteyn, *Rotterdam 18de eeuw*, 64-96.
- 3 Wagenaar, *Hidden hand*.
- 4 Verdoorn, *Gezondheidswezen*, 428.
- 5 Sharpe en Newton, *Does politics matter?* Van Mierlo, 'economische theorie'.
- 6 Hennock, 'Finance and politics'.
- 7 Daunton, *Cardiff*, 155-156.
- 8 Daunton, *Cardiff*, 173. Fraser, *Urban Politics*, 175. Dye, *Understanding public policy*, 337.

- 9 Bater, *St. Petersburg*, 361-363.
- 10 Bater, *St. Petersburg*, 353.
- 11 Kooij, *Groningen*, 297-299.
- 12 Kooij, *Groningen*, 236-237 en 300-301.
- 13 Verg. Falkus, 'Municipal trading', 145.
- 14 Frisch, *Springfield*, 283-284.
- 15 Spann, *New York*, 117-118, 430.
- 16 Spann, *New York*, 132-135.
- 17 Verg. De Swaan, *Zorg en staat*, 125-149.
- 18 Hogesteegeer, *Concentratie en centralisatie*, 4, 107-112, 146-147 en 183-185.
- 19 Verdoorn, *Gezondheidswezen*. Daru, *Kwestie der faecaliën*. Van Zon, *Onfrisse geschiedenis*.
- 20 DirGW-CiePW 27-6-1883, *Verz.* 1884:17, 1-36. DirGW-CiePW 20-5-1884, *Verz.* 1884:17, 266-272 (aanvullend rapport). Verg. Van Lieburg, *Coolsingelziekenhuis*, 52.
- 21 Stadsarchitect (1839-1855), ingenieur (1855-1858) en ingenieur en adviseur der gemeentewerken (1858-1877).
- 22 *Handelingen* 23-6-1859, 55. Hoffmañ: burgemeester 1845-1866.
- 23 Van IJsselsteyn, *Historisch overzicht*. Van Ravesteyn, *Rotterdam 19de eeuw*, 20-25 en 95-103. Nieuwenhuis, *Mensen maken een stad*, 29-36.
- 24 W.N. Rose, *Memorie van toelichting voor het Waterproject, om de binnenstad en de bewoonde gedeelten van de polders Cool, Rubroek, Oost- en West-Blommersdijk van de stad Rotterdam van Maaswater te voorzien 1-2-1854*, Gemeentewerken, Kluis, map Waterproject.
- 25 *Handelingen* 29-6-1854, 81-83. *Ibidem* 24 en 29-1-1857, 11-16.
- 26 *Handelingen* 28-4-1859, 41 (Vollenhoven).
- 27 Dir GW-CiePW 22-11-1858, 39, *Verz.* Drinkwaterleiding.
- 28 Verg. CieGezond-B & W 12-12-1860, *Verz.* Drinkwaterleiding. DirGW-CiePW 24-2-1861, *ibidem*. CieGezond-B & W 6-6-1861, *ibidem*. Verg. Van Zon, *Onfrisse geschiedenis*, 88.
- 29 Von Simson, 'Water supply and sewerage', 431.
- 30 Voor onderscheid miasmatische verklaringsmodel (stank als oorzaak van de besmetting), contagionistische model (smetstoffen als oorzaak) én de bodemtheorie van Von Pettenkofer: Houwaart, 'Hygiënist', 295-296. Daru, *Kwestie der faecaliën*, 51-63. Van Zon, *Onfrisse geschiedenis*, 4-7.
- 31 Dir GW-CiePW 22-11-1858, *Verz.* Drinkwaterleiding.
- 32 *Handelingen* 12-11-1869, 170. *Ibidem* 26-2-1874, 21 en 22.
- 33 Rose-CiePW juli 1859, *Verz.* Drinkwaterleiding. DirGW-CiePW 16-8-1859, *ibidem*.
- 34 Rob Feringa attendeerde mij op Roses inkomsten uit de mesthandel, Archief Molewater, inv. nr. 162. *Handelingen* 23-10-1873, 122.
- 35 DirGW-CiePW 1-12-1862, *Verz.* Gemeentereiniging.
- 36 B & W-Raad 20-8-1861, *Verz.* Drinkwaterleiding. *Handelingen* 15-1 en 22-1-1863, 3-6-1863 principebesluit. *Ibidem* 24-8-1863, 57 uitvoeringsbesluit. *Ibidem* 13-7-1865, 36 algemeen plan.
- 37 KTT Gemeentewerken, Kluis 2 G nrs. 4042-4050.
- 38 *Gemeenteverslag* 1864, 49.
- 39 *Gemeenteverslag* 1865, 73.
- 40 DirGW-CiePW 27-6-1883, *Verz.* 1884:17, 1-36. DirGW-CiePW 20-5-1884, *Verz.* 1884:17, 266-272, aanvullend rapport.
- 41 KTT Gemeentewerken, port. 2Y 6699.

- 42 Deze techniek wordt met toenemende gêne ook nu nog jaarlijks een aantal malen toegepast.
- 43 DirGW-CiePW 27-6-1883, *Verz.*1884:17, 1-36, aldaar 22.
- 44 Ibidem
- 45 Op basis van De Jonghs aanvullende rapport d.d. 27-6-1883, *Verz.*1884:17. *Handelingen* 1-2-1889, 40.
- 46 Van Ravesteyn, *Rotterdam 19de eeuw*, 227-255: overzicht.
- 47 Van Overbeeke, *Gezondheidscommissie*. Houwaart, 'Hygiënist'.
- 48 CieGezond-B & W 29-9-1856, *Verz.* Drinkwaterleiding.
- 49 CieGezond-B & W 14-5-1888, *Verz.*1888:15, XIII en XIV. DirGW-CiePW 29-5-1888, *ibidem*, XV en XVI, 183-189. CieGezond-B & W 27-10-1888, *Verz.*1888:27, XIX, 258-261. DirGW-CiePW 10-11-1888, *ibidem*, XXI, 263-266.
- 50 DirGW-CiePW 26-6-1860, 87-91, *Verz.* Drinkwaterleiding.
- 51 CiePW-B & W 31-12-1859 en 13-8-1860, *Verz.* Drinkwaterleiding.
- 52 CiePW-B & W 15-3-1861, *Verz.* Drinkwaterleiding. B & W-Raad 20-8-1861, *ibidem*. Dijkstra, *Watermakers*, 27.
- 53 *Handelingen* 4-2-1864, 11 (F. van Vollenhoven) en 12.
- 54 *Handelingen* 4-8-1864, 67.
- 55 Daru, 'Licht en lucht', 45-46. *Handelingen* 7-8 en 8-8-1865, 87-89.
- 56 Ballot, 'Invloed van drinkwater'.
- 57 Dijkstra, *Watermakers*, 31-32.
- 58 *Handelingen* 21-6-1866, 67. *Ibidem* 23-3-1871, 43 en 30-3-1871, 46.
- 59 *Handelingen* 18-12-1873, 143. *Ibidem* 22-1-1874, 8. *Ibidem* 18-6-1874, 57.
- 60 Rose en Van der Tak-CiePW 10-7-1868, *Verz.* Drinkwaterleiding. CiePW-B & W 14-8-1868, *ibidem*. Dijkstra, *Watermakers*, 32.
- 61 Van IJsselsteyn, 'Verbetering binnenwateren', 4. Boerdam, 'Ongehuwd moederschap', 160.
- 62 *Handelingen* 24-2-1876, 16. *Ibidem* 2-3-1876, 19-20.
- 63 *Handelingen* 11-11-1875, 127. *Ibidem* 25-11-1875, 131-132. *Ibidem* 12-4-1877, 34. *Ibidem* 19-4-1877, 35.
- 64 *Handelingen* 1-5-1873, 61 (art. 9).
- 65 *Handelingen* 11-10-1877, 84.
- 66 Plan-Van der Tak, Bijlage 1, 47-48, *Verz.* Drinkwaterleiding. *Handelingen* 19-4-1877, 36.
- 67 *Handelingen* 12-10-1871, 117. *Ibidem* 17-6-1875, 61. *Ibidem* 24-6-1875, 65-66. Burg, *Onderzoek wateren*.
- 68 *Verz.* Gemeentereiniging. Brusse, *Gemeentelijke Vervoer- enz.* Van Boven en V.d. Heuvel, 'Gemeentereiniging'. 'Geschiedenis Rotteb'. Edzes, 'Gemeentereinigingsdienst Rotterdam'.
- 69 B & W-Raad 3-5-1865, Rb.1865:280. *Handelingen* 26-5 en 1-6-1865, 60-62.
- 70 B & W-Raad 5-2-1873, Rb.1873:78. *Handelingen* 13-2-1873, 20.
- 71 Van Zon, *Onfrisse geschiedenis*, 189-216 en 266-271. DirRein-CieRein 9-6-1882, *Verz.*1884:9f, 104.
- 72 CieGezond-B & W 31-12-1873, Rb.1875:332. Van Zon, *Onfrisse geschiedenis*, 101-129.
- 73 DirGW-CiePW 17-8-1874, Rb.1875:332.
- 74 B & W-Raad 14-6-1875, Rb.1875:332.
- 75 *Handelingen* 1-7-1875, 67-70. *Ibidem* 8-7-1875, 72-74.
- 76 *Handelingen* 14-10-1875, 99.
- 77 *Handelingen* 10-8-1876, 63. *Ibidem* 21-10-1875, 104-105. *Ibidem* 21-9-1876.
- 78 *Handelingen* 14-10-1875, 99-100.

- 79 *Handelingen* 23-12-1875, 137.
- 80 *Handelingen* 24-2-1876, 15. *Ibidem* 2-3-1876, 20.
- 81 *Handelingen* 2-11-1876, 125, Rb.1876:599. *Ibidem* 16-11-1876, 145.
- 82 DirRein-CieRein 2-12-1876, *Verz.*1879:33, 160-161.
- 83 Werkzaamheden Gemeentereiniging: DirRein-CieRein 9-6-1882, *Verz.*1884:9, 90-108. Over gemeentereiniging elders: DirRein-CieRein 24-1-1882, *Verz.*1884:9, 61-85. DirRein-CieRein 26-2-1882, *ibidem*, 86-88.
- 84 *Ibidem*
- 85 *Handelingen* 11-3-1880, 35-43. *Ibidem* 18-3-1880, 45-53. Zie ook: CieGezond-B & W 15-7-1879, *Verz.*1879:40, 221-223.
- 86 Liernur/De Bruyn Kops-B & W 14-7-1880, *Verz.*1880:21, 143-144.
- 87 B & W-Raad 19-7-1880, *Verz.*1880:21, 121-122. *Handelingen* 22-7-1880, 124. *Ibidem* 12-8-1880, 128-132.
- 88 Sigmond, *Zeehavens*, 74-78, 121-122. Van Ravesteyn, *Rotterdam 18de eeuw*, 64-96.
- 89 Van IJsselsteyn, *Haven v. Rotterdam* (1908). Van IJsselsteyn, 'Haven v. Rotterdam' (1907). Prak, 'Eerste Nieuwe Werk', 57-71. Dauntton, *Cardiff*, 155-159.
- 90 Van Ravesteyn, *Rotterdam 19de eeuw*, 26-91. Hazewinkel, 'Feijenoord'. Hansen, *Rotterdam-Zuid*. De Graaf, 'Sprong naar Zuid', 85-186. Van den Noort, 'Foresight'.
- 91 *Betoog vereeniging*. Van Ravesteijn, *Rotterdam 19de eeuw*, 28. F. van Peski-B & W 5-12-1864, Ink.1864:4239.
- 92 Rose-CiePW 4-2-1862, *Plan tot uitbreiding der gemeente te Rotterdam op Feijenoord*, *Verz.* Feijenoord.
- 93 Wet van 24-1-1863, *Staatsblad* (1863) 4. Rapport Conrad, Beijerinck en Caland 19-2-1863, *Verz.* Feijenoord. MinBZ-B & W 8-1-1868, Ink.1868:140. Ringers, *Caland*.
- 94 MinBZ-B & W 23-10-1867, Ink.1867:4586. MinBZ-B & W 8-1-1868, Ink.1868:140. Voorts: Van der Woud, *Het lege land*, 102 en 104. Over normalisering van de rivier: Rapport van Conrad, Beijerinck en Caland, 19-2-1863, In: *Plan tot uitbreiding der gemeente te Rotterdam op Feijenoord*, *Verz.* Feijenoord. Lintsen, *Ingenieurs*, 282.
- 95 De Rijnvaartakte van Mainz (31-3-1831) werd op 17-10-1868 te Mannheim herzien; zie art. 2.2, 30 en het slotprotokol, *Staatsblad* (1869)75, 45, 55 en 82.
- 96 Jonckers Nieboer, *Nederlandsche Spoorwegen*, 67-96 en 113. Van den Broeke, *Financiën en financiers*. Fritschy, 'Spoorwegaanleg'.
- 97 *Verz.* Feijenoord. *Handelingen* 29-7-1858 en 29-6-1863. Wethouder Joost van Vollenhoven-B & W, 6-6-1863, Rb.1863:285. B & W-MinBZ 1-7-1863, Uitg.1863:744.
- 98 Rapport van Beijerinck, Klerck en Michaelis 8-12-1863, Ink.1863:4249. CiePW- B & W 8-1-1864, Ink.1864:74.
- 99 CiePW- B & W 8-1-1864, Ink.1864:74.
- 100 *Handelingen* 20-1-1865, 7.
- 101 Commissie voor de Rhijnvaart te Rotterdam-Minister van Financiën 19-11-1864 (afschrift). In: *Staatsspoorweg Rotterdam-Willemsdorp door Rotterdam en Feijenoord*, *Verz.* Feijenoord. Kamer van Koophandel en Fabrieken te Rotterdam-MinBZ 29-1-1864, *ibidem*. Verg. KvK-B & W 28-4-1857, Rb1857:358. *Handelingen* 19-1-1865, 3 (Plate).
- 102 Rose/Van der Tak-CiePW 23-8-1867, In: *Staatsspoorweg Rotterdam-Dordrecht, rigting met lage brug over IJsselmonde*, *Verz.* Feijenoord. Nota van den Burgemeester over de rigting van de Staatsspoorweglijn Dordrecht-Rotterdam 22-6-1867, *ibidem*. Reactie Kamer van Koophandel: KvK-MinBZ 7-9-1867, *ibidem*.

- Commissie voor de audiëntie d.d. 27-7-1867, Ink.1867:3270. B & W-Raad 12-9-1867, In: *Staatsspoorweg, rigting met lage brug*, Verz. Feijenoord. Raadsnotulen besloten vergaderingen 3-10 en 10-10-1867. *Handelingen* 17-8-1868. B & W-MinBZ 3-1-1868, Uitg.1868:16. MinBZ-B & W 7-2-1868, Ink.1868:601.
- 103 CieFin geheime notulen 4-10-1867, Financiearchief voorl. inv.nr. 75. B & W-Raad 17-8-1868, *Handelingen* 17-8-1868, 117.
- 104 Rose/Van der Tak-CiePW 30-11-1867, *Handelingen* 17-8-1868, 119-120.
- 105 B & W- MinBZ 29-6-1868, Uitg.1868:837.
- 106 *Handelingen* 17-8-1868, 118-120. *Ibidem* 5-11-1868, 175-176. *Ibidem* 3-12, 4-12, 8-12, 9-12-1868, 245 en 247. *Ibidem* 10-12-1868, 262. MinBZ-B & W 22-1-1869, Ink.1869:351. Rapport 27-1-1869 betr. onderhandelingen met minister, Rb.1869:35. MinBZ-B & W 15-7-1868, Ink.1868:3222.
- 107 Rose-CiePW 28-4-1861, Rb.1861:421.
- 108 Beijerinck, 'Indijking en uitbreiding', 68.
- 109 *Handelingen* 19-1 en 14-12-1865. *Ibidem* 26-1-1866. Rose/Van der Tak-B & W 15-4-1866, Ink.1866:2089.
- 110 CieFin geheime notulen 4-10-1867, Financiearchief voorl. inv.nr.75. Rose/Van der Tak-CiePW 30-11-1867, *Handelingen* 1868, 119-120. *Ibidem* 11-12-1868, 270.
- 111 Rose/Van der Tak 31-8-1869, Ink.1869:3679. *Handelingen* 9-12-1868, 249. *Ibidem* 25-11-1869.
- 112 B & W-Raad 18-11-1868, *Handelingen* 19-11-1868, 189-192.
- 113 Van der Tak/(Rose)-CiePW 15-12-1870, in: *Uitbreiding der gemeente Rotterdam op Feijenoord, Plan en rigting der bruggen over de Maas en de Noorderhaven*, Verz. Feijenoord. B & W-CiePW 17-3-1871, *ibidem*. Van der Tak-CiePW 29-3-1871, *Handelingen* 1-6-1871, 76.
- 114 CieFin-B & W 17-5-1871, in: *Uitbreiding der gemeente Rotterdam op Feijenoord, Plan en rigting der bruggen over de Maas en de Noorderhaven*, Verz. Feijenoord. *Handelingen* 22-6-1871.
- 115 Oosterwijk, *Vlucht na victorie*.
- 116 Vlg. rapport Rose, van der Tak en Stieltjes-B & W 28-7-1871, Ink.1871:3679 was de eerste conferentie op 25-5-1871. Van Ravesteijn, *Rotterdam 19de eeuw*, 77: noemt 2 april 1872. Mijmeringen Marten Mees 8-7-1879, Archief van de Stichting familie Mees, inv.nr.617. *Mees en Chabot, Twee kassiers*.
- 117 *Handelingen* 1-2-1872.
- 118 Rott. Bank en Commanditaire Bank Vereniging-B & W 13-5-1871, Ink.1871:2091. Rose, van der Tak en Stieltjes-B & W 28-7-1871, Ink.1871:3679.
- 119 Rose, Van der Tak en Stieltjes-B & W 28-7-1871, Ink.1871:3679. De Rotterdamsche Bank, de Commanditaire Bankvereniging en M. Mees-B & W 4-4-1872, in: *Uitbreiding der gemeente Rotterdam op Feijenoord*, Verz. Feijenoord. CiePW-B & W 4-5-1872, *ibidem*. B & W- M. Mees c.s. uitmakende de Combinatie tot exploitatie van Feijenoord 11-6-1872, Uitg.1872:733. Notulen B & W 10-9-1872 (en bijl. 1a en b) en 1-11-1872, Nieuw Stadsarchief, nr.1221 (oude nrs.).
- 120 De Rotterdamsche Bank, de Commanditaire Bankvereniging en M. Mees-B & W 4-4-1872, in: *Uitbreiding der gemeente Rotterdam op Feijenoord*, Verz. Feijenoord. *Handelingen* 28-12-1872, 146 (art. 2.6).
- 121 CiePW-B & W 29-12-1871, Ink.1871:5614. 'Memorie over de daarstelling van een afgesloten losplaats voor stoomschepen onder Feijenoord', in: *Uitbreiding der gemeente Rotterdam op Feijenoord, Ontwerp overeenkomst met de Rotterdamsche Handelsvereniging*, Verz. Feijenoord. 'Memorie aangaande de inrigting van los- en ladingplaatsen enz. op Feijenoord' 20-11-1871, *ibidem*.

- 122 Opgericht 17-9-1872, KB 6-10-1872, *Staatscourant* 1872, nr. 242. Statuten en oprichtingsprospectus, Oud archief Firma R. Mees & Zoonen, inv.nr. 640.
- 123 Notulen B & W 1-11-1872, Nieuw Stadsarchief, 1221 (oude nrs.).
- 124 Ibidem.
- 125 *Handelingen* 11-12-1872, 116-120.
- 126 Een 5-% lening van f 1 miljoen in het 4de en 5de bouwjaar.
- 127 *Handelingen* 27-12-1872, 138.
- 128 *Handelingen* 28-12-1872, 145.
- 129 RHV-B & W 2-1-1873, Rb.:1873:6. *Handelingen* 16 en 23-1-1873. 'Over Pincoffs', Mijmeringen van M. Mees 20-12-1879, Archief van de Stichting familie Mees, inv.nr. 617.
- 130 *Verz.*1880:1.
- 131 *Handelingen* 25-9-1873, 104-106. B & W-Raad 11-9-1873, Rb.1873:594.
- 132 *Handelingen* 20-8-1874, 64-65. *Ibidem* 27-8-1874, 72-75.
- 133 *Handelingen* 25-3-1875, 33. *Ibidem* 8-4-1875, 38. Stieltjes en Mees, *Werken Rotterdamsche Handelsvereniging*.
- 134 *Weekblad van het Regt* 12-1 en 13-1-1880, Handschriften 3272.
- 135 Oosterwijk, *Vlucht na victorie*, 159-177. Pincoffs, 'Lodewijk Pincoffs'. Oosterwijk, 'Adolph Pincoffs'.
- 136 RHV-B & W 18-6-1879, Ink.1879:2847.
- 137 RHV-B & W 9-6-1879, *Verz.*1879:28. B & W-Raad 11-6-1879, Rb.1879:313. *Handelingen* 14-6-1879.
- 138 RHV-B & W 9-6-1879, *Verz.*1879:28. RHV-B & W 13-6-1879, Rb.1879:321.
- 139 RHV-B & W 13-6-1879, Rb.1879:321. RHV-B & W 14-6-1879, Rb.1879:320.
- 140 *Handelingen* 31-7-1879, 111. Havenmeester-Burgemeester 14-8-1880, Ink.1880:4272. De resultaten van het Vrij Entrepot vielen eveneens tegen: RHV-B & W 9-12-1880, Rb.1880:730.
- 141 Havenmeester-B & W 13-2-1879, Ink.1879:692.
- 142 RHV-B & W 26-4-1881, Ink.1881:2241.
- 143 B & W-RHV 27-4-1881, Uitg.1881:562.
- 144 RHV-B & W 28-4-1881, Ink.1881:2297.
- 145 RHV-B & W 17-5-1881, Ink.1881:2647.
- 146 B & W-Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid 2-5-1881, Uitg.1881:591. De Jongh/Scholten-CiePW 3-5-1881, Ink.1881:2411. Reglement voor de Spoorweghaven (8-12-1878), *Staatsblad* 1878, nr. 176.
- 147 Minister van Waterstaat, Handelen Nijverheid-B & W 17-1-1882, Ink.1882:286. Voorts Uitg.1882:152, Uitg.1882:298, Ink.1882:636, Ink.1882:1125.
- 148 Van Vollenhoven: burgemeester 1866-1881. Burgemeester-B & W juli 1880, Ink.1880:3162. Burgemeester-B & W 17-9-1880, Ink.1880:4272.
- 149 B & W-CiePW 2-5-1881, Uitg.1881:589. De Jongh-CiePW 17-5-1881, Archief PW, Ink. CiePW 1881:2992. B & W-Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid 11-7-1881, Uitg.1881:1044.
- 150 Wijtvljet, 'Nederlandse Handel-Maatschappij', 102-104.
- 151 B & W-Raad 21-12-1880, *Verz.*1880:45.
- 152 RHV-B & W 12-12-1881, Ink.1881:6193. RHV-B & W 3-2-1882, Ink.1881:595. *Handelingen* 25-4-1882, 45. *Ibidem* 8-6-1882. *Ibidem* 25-4-1882, 45-51. B & W-Raad 5-6-1882, *Verz.*1882:19.
- 153 Handschriften 3266. RHV-B & W 9-12-1880 (bijl. b), RB.1880:730. Eindverslag Rotterdamsche Handelsvereniging (1882), Oud archief Firma Mees & Zoonen, Inv.nr. 636.
- 154 *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. Verg.: Mees, *Man van de daad* 267. Kamer van Koophandel, 485-491. Feijenoord commissie-Gemeenteraad 19-7-1882, *Verz.*1882:27. *Handelingen* 3-8-1882.
- 155 B & W-Raad 27-9-1882, *Verz.*1882:33. *Handelingen* 5-10-1882,117.
- 156 Advies CieGH 30-10-1882, *Ink.*1882:5673. B & W-Raad 9-11-1882, *Verz.*1882:40. *Handelingen* 9-11-1882.
- 157 *Handelingen* 9-11-1882, 164.
- 158 *Handelingen* 27-7 en 30-11-1882. *Gemeenteblad* 1882: 27 en 28, 1883:8.
- 159 *Handelingen* 3-8-1882. Ontwerpverordening Handelsinrichtingen op Feijenoord: B & W-Raad 7-8-1882, *Verz.*1882:29, 191. *Handelingen* 10-8-1882.
- 160 Rose-CiePW 4-2-1862, *Plan tot uitbreiding der gemeente te Rotterdam op Feijenoord*, *Verz.* Feijenoord.
- 161 Gasvoorziening: Akker, 'Bredase gasfabriek'. Van Ardenne, *Den Haag energiek*. Kooij, 'Gasvoorziening'. MacLean, *Geschiedenis gasverlichting*. Stolp, 'Koning'. De Vries, 'Tetterode'. Elektriciteitsvoorziening: Van Ardenne, *Den Haag energiek*. Boomen en Hesselmans, *Vier elektriciteitscentrales*. Van Dijk, 'Gas en electriciteit'. Heerding, *Philips*', I. Hughes, *Networks*. Kooij, 'Eerste verbruikers'. Maes, *Overheidsbemoeiing elektriciteitsvoorziening*. Van den Noort, 'Begin gemeentelijk elektriciteitsbedrijf'. Van den Noort, 'Gemeentelijke elektriciteit'. *Ontwikkeling electriciteitsvoorziening 1880-1938. Ontwikkeling electriciteitsvoorziening tot 1925*. Van IJsselsteyn, 'Verlichting en krachtoverbrenging'.
- 162 Van Dijk, 'Gas en elektriciteit'.
- 163 Imperial. Hill, *History of the Imperial*.
- 164 V.d. Linde, *Oude licht*, 31-34. Hazewinkel, 'Straatverlichting'.
- 165 Concessie 28-2-1825, Resoluties B & W 28-2-1825. Rb.1879:83. Hill, *History of the Imperial*.
- 166 Contract 1835-1838, verlengd tot 1839 en stilzwijgend verlengd tot 1840.
- 167 Verg. Nap, *Concessies*, 1-37.
- 168 *Handelingen* 17-11-1851.
- 169 Sommige delen van de stad werden alleen 's zomers verlicht. B. Landheer en H. Dijkman-B & W aug. 1855, *Ink.*1855:2416. Archief PW, Notulen 26-3-1879.
- 170 *Handelingen* 17-11-1851, 8. Notulen CiePW 18-9-1857, Archief PW, inv. nr. 507. In 1840: 2200 uur per jaar, ICGA-B & W 30-6-1840, *Ink.*1840:1503. In 1863: 2800 uur per jaar, SubciePW-CiePW 14-12-1864, Archief PW, *Ink.*1864:2464. In 1881: 3300 uur per jaar, Voorwaarden voor de verlichting van de openbare weg, *Verz.*1879:10
- 171 DirGW-CiePW 27-10-1857, Rb.1857:742. Notulen CiePW 2-11-1857, 180-184, Archief PW, inv.nr. 507. CiePW-B & W 14-12-1857, Rb.1857:742.
- 172 SubciePW-CiePW 14-12-1864, Archief PW, *Ink.*1864:2464. CiePW-B & W 3-10-1878, *Verz.* 1879:10. *Handelingen* 28-2-1879.
- 173 Cie van Beheer-B & W 7-12-1844, *Ink.*1844:3499. *Handelingen* 12-2-1852. Rotonde III II E 220, 232 en 264 van 1852/'53.
- 174 Van Ravesteijn, *Rotterdam 19de eeuw*, 13-15. *Handelingen* 27-1-1853. *Ibidem* 16-12-1852. Rapport van onderzoek naar de verlichting der lanen welke aan particulieren toebehoren 30-12-1857, *Ink.*1857:2332. CiePW-B & W 22-1-1858, *Ink.*1858:240. B & W-Laanmeesters van 11 lanen 5-12-1860, *Uitg.*1860:1437. DirGW-CiePW 31-12-1861, Archief PW, *Ink.*1861:110.
- 175 Rapport Cie.inz. de 'Gasquaestie' 23-9-1882, *Verz.*1882:42b, 303 en 308. Notulen algemene vergadering van aandeelhouders NRG 9-6-1880, 36, Archief Gasbedrijven, inv.nr. 2061.

- 176 Notulen CieFin 3-11-1836, Financiearchief, voorl. inv.nr. 19. Dreesens en 164 anderen-B & W 6-11-1839, Ink.1839:2535. *Handelingen Maatschappij ter bevordering van Nijverheid* 1838, 234 en 239.
- 177 Correspondentie ICGA-B & W juni-oktober 1840, Ink.1840:1503, Ink.1840:2215, Uitg.1840:665, Uitg.1840:1113 en Uitg.1840:1416. Resolutiën Raad 13-10-1840.
- 178 *Handelingen* 21-12-1882. *Ibidem* 24-6-1852. Resolutie B & W 11-8-1852.
- 179 DirGW-CiePW 25-8-1874, Archief PW, Ink.1874:2225.
- 180 B & W-Raad 12-1-1876, Rb.1876:35. *Handelingen* 27-1-1876.
- 181 *Handelingen* 27-2 en 28-2-1879.
- 182 NRC 19-2, 20-2, 22-2, 25-2 en 26-2-1879. RN 27-2 en 28-2 en 3-3-1879. 'Verlaging van gasprijzen'. Fraser, *Urban politics*, 96 en 98.
- 183 CiePW-B & W 19-10-1882, Verz.1882:42. Van Weel c.s.-Raad, 28-11-1881, Verz.1881:39.
- 184 *Handelingen* 12-1-1882. Rapport 23-9-1882, Verz.1882:42.
- 185 *Handelingen* 22-12-1882.
- 186 Notulen NRG 19-1, 24-1, 21-2, 25-5, 28-11-1882 en 9-1-1883, Archief Gasbedrijven, inv.nr. 2083.
- 187 *Handelingen* 28-6-1883. Lijsten van aandeelhouders van de NRG, Archief Gasbedrijven, inv.nr. 2064-2080. RN 25-6-1883. Notulen CiePW 25-1-1882, Archief PW, inv.nr. 532.
- 188 ICGA-B & W 7-10-1882, Verz.1882:42. ICGA-B & W 5-1-1883, Ink.1883:95. ICGA-Gemeente Rotterdam 18-6-1883, Rb.1883:376. ICGA-Raad 27-6-1883, Rb.1883:377. ICGA-B & W 31-8-1883, Rb.1883:546.
- 189 *Ibidem*. Notulen NRG 31-7-1883, Archief Gasbedrijven, inv.nr.2083.
- 190 *Ibidem*. RN 25-6 en 26-6-1883. De laagste prijs die Van Weel noemde was 8 cent per m³, Verz.1883:16c. RN 26-10 en 28-12-1881, 13-10 en 25-12-1882 en 30-6, 11-7 en 12-7-1883.
- 191 Resp. 708 en 804 handtekeningen, Rb.1883:435-436. NRC 30-6-1883.
- 192 *Handelingen* 12-10-1882, 127. B & W-CiePW 16-2-1893, Uitg.1893:260. RN 13-12 en 19-12 en 19-12-1883.
- 193 Heerding, *Philips'*, I, 144-150. RN 17-4, 15-5, 17-6 en 21-6-1884 en 11-1-1887. NRC 9-1 en 9-6-1887. *Ontwikkeling electriciteitsvoorziening 1880-1938*; I, 12.
- 194 Heerding, *Philips'*, I, 151 en 163-182. Maier, *Schöffner* 110-123. NRC 10-11-1883, 5-6-1885, 16-7-1887. *Handelingen* 13-3-1884.
- 195 *Rapport aan aandeelhouders*. RN 25-8-1884. NRC 24 en 28-8-1884.
- 196 De Khotinsky-Raad 29-9-1884, Rb.1884:643. *Handelingen* 2-4-1885, 26-11-1885 en 25-2-1886. Rb.1885:136. NRC 5-6-1885. RN 1-9-1885. Maier, *Schöffner*, 111.
- 197 Maatschappij tot Electriche Verlichting en Centrale Verwarming (MEVCV)-B & W 18-2-1890, Ink.1890:878. MEVCV-B & W 18-2-1890, Ink.1890:879. Jules van Herckenrath (Directeur MEVCV)-B & W 24-2-1890, Ink.1890:1024. Resoluties B & W 21-5-1889:924. Resoluties B & W 14-9-1889:1785.
- 198 *Handelingen* 2-4-1885, 28. *Ibidem* 13-3-1890, 43-44.
- 199 DirGG-CieGG 20-3-1889, Nieuw Stadsarchief, Ink.CieGG.1889:76. CieGG-B & W 21-3-1889, Ink.1889:1627. DirGG-CieGG 31-8-1889, Rb.1890:346. CieGG-B & W 4-10-1889, Rb.1890:346.
- 200 DirGG-CieGG 31-3-1890, Verz.1890:16. Nieuw Stadsarchief, Notulen CieGG 24-4-1890.
- 201 Begroting Rb.1890:346. B & W-Raad 5-6-1890, Verz.1890:16. *Handelingen* 19-6 en 2-10-1890. Nieuw Stadsarchief, Notulen CieGG 8-10-1890.
- 202 Verz.1890:23. *Handelingen* 23-10-1890.

- 203 CiePW-B & W 28-4-1890, *Verz.*1890:16.
- 204 DirGW-CiePW 9-6-1890, Rb.1890:575. DirGH-CieGH 27-6-1890, Rb.1891:166. CieGH-B & W 12-7-1890, Rb.1891:166. DirGW-CiePW 29-9-1890, Rb.1891:166.
- 205 DirGW en DirGH-B & W 4-11-1890, *Verz.*1891:11.
- 206 Van Cappelle, *Electriciteit*. Van Cappelle, 'Transformatoren'.
- 207 DirGG-CieGG 4-11-1890, Rb.1891:166. 3Dir-B & W 12-1-1891, *Verz.*1891:11.
- 208 Nieuw Stadsarchief, Notulen CieGG 13-11-1890.
- 209 'Cahier de charge': 3Dir-B & W 13-6-1892:36 (bijlage 1).
- 210 Definitief plan: 3Dir-B & W 13-6-1892, *Verz.*1892:36.
- 211 CieGG-B & W 22-9-1892, *Verz.*1892:36. B & W-Raad 22-11-1892, *Verz.*1892:36. *Handelingen* 22-11-1892. Notulen B & W 7-2-1893. D.J. Cramer en P. van Cappelle-DirGG 15-8-1889, *Verz.*1889:16. Heerding, *Philips'*, I, 150. Nieuw Stadsarchief, Notulen CieGG 17-6-1891.
- 212 *Handelingen* 27-1-1893, 35.
- 213 3Dir-B & W 13-4-1893, *Verz.*1893:18. Notulen CiePW 29-4-1893, Archief PW inv.nr 543.
- 214 *Handelingen* 15-6-1893.
- 215 3Dir-B & W 13-6-1892, *Verz.*1892:36. 3Dir-B & W 13-4-1893 (14a en 14e), *Verz.*1893:18.
- 216 *Verz.*1892:36, 80. f 10 (dagprijs stoomkraan) min f 4 (loon) min f 2 (afschrijvingen) = f 4. Eén kraan verbruikt per dag 52072 Watt. f 4 : (52072:1000) = 7,5 cent per kWh. Van IJsselsteijn 'De haven' (1907) 67.
- 217 Voor één lamp van 16 kaars zou 2 1/4 cent worden gerekend, *Verz.*1892:36, 272 en *Verz.*1890:16, 107.
- 218 CieGG-B & W 22-9-1892, *Verz.*1892:36.
- 219 CieFin-B & W 10-5-1893, *Verz.*1893:18.
- 220 CieGH-B & W 12-8-1892, *Verz.*1892:36.
- 221 B & W-Raad 16-5-1893, *Verz.*1893:18. *Handelingen* 15-6-1893. B & W-Raad 23-1-1894, *Verz.*1894:4. 3Dir-B & W 13-6-1892, *Verz.*1892:36, 273 en 280. 3Dir-B & W 13-4-1893, *Verz.*1893:18, 176. CieGG-B & W 16-11-1893, *Verz.*1894:4. *Handelingen* 22-2-1894. B & W-Raad 4-10-1894, *Verz.*1894:33. *Handelingen* 18-10-1894. Van IJsselsteijn, 'Verlichting en krachtsoverbrenging', 19.
- 222 *Gemeenteverslag* 1894. Verslag van de Gemeente Gasfabriek 1894, 35. *Ibidem* 1895, 48.
- 223 *Handelingen* 27-2-1879.
- 224 *Handelingen* 21-12-1882.
- 225 Van der Schroeff, *Kosten en kostprijs*, 267-268. Voor private ondernemingen is het hoofdproduct 'het product met de grootste netto-opbrengst'. Bij gemeenschapsbedrijven staat doorgaans een andere bedrijfsdoelstelling centraal. De verdeling in hoofd- en bijproducten sluit daar op aan.
- 226 Verg. Emonds, *Gemeentebedrijven en concessies*, 29, 42 en 47. Van Poelje, *Osmose*. Romein, *Breakvlak*, 352-382. Simons, *Gemeentebedrijven*. Van Braam, *Ambtenaren en bureaucratie*, 36-63. Brasz, *Communalisme*, 94-141. Van Dijk, *Rotterdam 1810-1880*, 102-109. Hannah, *Electricity*, 23. Heerding, *Philips'*, I, 159. Kooij, 'Gasvoorziening 1880', 270. Stevers, 'Veranderingen belastingen'.
- 227 Van Dijk benadrukt de periode 1810-1880 als 'grondslag (...) voor het twintigste-eeuwse Rotterdam', Van Dijk, *Rotterdam 1810-1880*, 301-302
- 228 Verg. Fraser, *Urban politics*, 175.
- 229 Hogesteeger, *Verbinding met zee*. Ringers, *Caland*.
- 230 *Kamer van Koophandel en fabrieken*. Edzes, *Vrij Entrepot*, 22. Nusteling, *Rijnvaart*, 111-122, 212-217.

- 231 Van Dijk, *Rotterdam 1810-1880*, 207-216. Waardenburg, 'Rotterdam 1880-1900', 262-301. *Gemeenteverslag* 1899, hfdst. 1 (bijl. E). De Vries, *Landbouw en bevolking*, 93-111
- 232 Een comité, bestaande uit W. van Dam H. Hzn., A. van Stolk Jzn., C. de Kuyper Czn., J. Hoos Nzn en A. van Hoboken Jz, deed daartoe voorstellen. RHV-B & W 2-1-1873, Rb.1873:6. *Handelingen* 16-1 en 23-1-1873. 'Over Pincoffs', Mijmeringen van M. Mees, Archief familie Mees, inv.nr. 617.
- 233 Emonds, *Gemeentebedrijven en concessies*, 29.
- 234 Berends, *Rotterdamsche gemeenteschuld*, 88 en 204-205.
- 235 Vermaat, *Van liberalisten tot instrumentalisten*, 57-93. Van Blom, 'Pierson'. Van Maarseveen, *Pierson*.
- 236 Vermaat, *Van liberalisten tot instrumentalisten*, 95-115. Treub, *Herinneringen*. Van Esveld, *Treub*. Nouwen, *Treub*.
- 237 Wibaut, *Levensbouw*. Borrie, *Wibaut*.
- 238 Pierson, *Leerboek*, II, 49.
- 239 Pierson, *Leerboek*, II, 52, 56, 76, 80 en 107.
- 240 Pierson, *Leerboek*, II, 51.
- 241 Pierson, *Leerboek*, I, 378. Pierson, *Leerboek*, II, 77.
- 242 Pierson, 'Katheder-socialisme', 242-243.
- 243 Treub, 'Staat en eigendomsrecht', 26. Zimmerman, *Economisch denken*, 125. Boschloo, *Productiemaatschappij*, 236-256.
- 244 Treub, *Drietal hoofdstukken*, 75. Treub, 'Staat en eigendomsrecht', 20.
- 245 Treub, 'Liberaal-anarchisten', 190. Treub, 'Staat en eigendomsrecht', 39. Treub, *Vragen van deze tijd*, 14. Van Esveld, *Treub*, 148.
- 246 Treub, 'Liberaal-anarchisten', 285. Treub, *De ontwikkeling der Staatshuishoudkunde*, 40.
- 247 Treub, *Herinneringen*, 140 en 157. Zadoks, *Amsterdamsche concessies*. Brasz, *Communalisme*, 78. Van Esveld, *Treub*, 85, Van Esveld overdreef Treubs invloed. Emonds, *Gemeentebedrijven en concessies*, 59. Heerding, *Philips'*, I, 220-276.
- 248 Wibaut, *Staatsmonopolies*, 144. Wibaut, *Trusts en kartels*, 219, 226 en 232.
- 249 Wibaut, 'Gemeentebedrijven in concurrentie'. Wibaut en Ankersmit, *Sociaaldemocratisch gemeenteprogram*, 10.
- 250 Borrie, *Wibaut*, 105. Maas, *Sociaal-democratische gemeentepolitiek* (1974), 26-56. De Ruyter-De Zeeuw, *Spiekman*. Smits, *Nederlandse arbeidersbeweging*.
- 251 Van der Mandele, *Liberalisme*. Van Praag, *Radicalen*. Brasz, *Veranderingen communalisme*, 15. Taal, *Liberalen en radicalen*, 219, 254 en 397. Huizing, *Verkiezingen*.
- 252 Goedhart, *Hoofddlijnen*, 2. Verg.: Hazeu, *Groei collectieve sector*, 16. Drees en Gubbi, *Overheidsuitgaven*.
- 253 Hartog, *Toegepaste welvaartstheorie*. Van den Doel, *Demokratie en welvaartstheorie*.
- 254 Peacock en Wiseman, *Growth public expenditure*, 14. Een niettemin fraaie toepassing: De Swaan, *Zorg en de Staat*.
- 255 Wagner, *Lehr- und Handbuch, Grundlegung*, Band 1, 892.
- 256 Wagner, *Lehr- und Handbuch, Grundlegung*, Band 1, 892-894 en 904. Clark, 'Adolph Wagner', 378-411.
- 257 Bird, 'Wagner's "law"', 1-26. Bird, *Growth government spending*, 81. Gandhi, 'Wagner's law', 44-46. Thorn, 'Evolution', 19-53.
- 258 Timm, 'Wachsenden Staatsausgaben', 225-229.
- 259 Ibidem, 207-208.

- 260 Ibidem, 234-236.
- 261 Peacock en Wiseman, *Growth public expenditure*, De term plateautheorie is niet van de auteurs zelf. Zie ook: Jessen, 'Gesetz'. Een Nederlandse variant in Stevers, 'Veranderingen belastingen'. Bäurle, *Wachstum und Grenzen*. Crowley, 'Long swings'. Crowley combineerde de plateautheorie met onbetrouwbaar historisch materiaal om de ideeën van historicus Pirenne te toetsen. Goffman en Mahar, 'Growth of public expenditures. J. Diamond, Econometric testing'. Peacock en Wiseman, 'Analysis'. Higgs, 'Crisis'. Bird, *Growth government spending*, 189.
- 262 Peacock en Wiseman, *Growth public expenditure*, 26-27. Hennock, 'Finance and politics', 212-225. Church, *Nottingham*, 205.
- 263 Peacock en Wiseman, *Growth public expenditure*, 26-27.
- 264 Verg. Tarschys, 'Growth public expenditures'.
- 265 Peacock en Wiseman, *Growth public expenditure*, 21-30.
- 266 Wagner, *Lehr- und Handbuch, Grundlegung* Band 1, 906-908. Peacock en Wiseman, *Growth public expenditure*, 28.
- 267 Daarnaast noemde Timm het nationaal inkomen. Doordat hij de overheidsuitgaven al relateerde aan het nationaal inkomen kan groei van het inkomen als 'permanent influence' beter achterwege blijven.
- 268 Peacock en Wiseman, *Growth public expenditure*, 31 en 44-51.
- 269 Posthumus, *Prijsgeschiedenis* deel 1, CV.
- 270 Verduin, 'Bevolking', 18-19.
- 271 Voor derde-wereldlanden is de bevolkingsexplosie van recenter datum.
- 272 Peacock en Wiseman gebruikten aanvankelijk ook de term werkgelegenheid.
- 273 Peacock en Wiseman, *Growth public expenditure*, 35-40 en 117-118.
- 274 Peacock en Wiseman, *Growth public expenditure*, XXIII.
- 275 Van Nierop, 'Financiën gemeenten', 458-472 en 515-538. Van Nierop, *Amsterdams financiën. Geschiedkundig overzicht dekking 's-Gravenhage*.
- 276 CieFin-Raad 13-4-1858, Financiearchief, Uitg.1858:367. Mees, 'Uitgaven en ontvangsten', 316-341.
- 277 Van Dijk, 'Negentiende-eeuwse stadsbestuur'.
- 278 Berends, *Rotterdamsche gemeenteschuld*.
- 279 Hennock, *Fit and proper*, 221-222.
- 280 Berends, *Rotterdamsche gemeenteschuld*, 204-205. Hennock, 'Finance and politics' 221. Frisch, 'Springfield', 277-296.
- 281 Oort, *Infrastructuur*. Oort hanteert het criterium winstgevendheid. Hij onderscheidt de zuiver collectieve voorziening en de zuiver private bedrijfsvoering. Gas-, water- en elektriciteitsbedrijven hebben volgens Oort een quasi-private bedrijfsvoering, omdat zij zich wel op de koopkrachtige vraag baseren, maar géén winstmaximalisatie nastreven. Oort richt zijn aandacht op bestaande economische activiteiten en vraagt zich af of winstmaximalisatie een onderdeel van de bedrijfsdoelstelling is. In dit onderzoek is getracht te achterhalen waarom een gemeentebedrijf ontstond en of winstmaximalisatie daarbij de hoofddoelstelling was.
- 282 Van den Noort, 'Begin gemeentelijk Electriciteitsbedrijf', 310: een oudere versie van het model.

Historische Publicaties Rotterdam

Tweemaal Rotterdam 1945-1960

Jan Nieuwenhuis, *Van Poort tot Poort*

J. Melis, *Ministers aan de Maas*

W.A. Wagener, *Rotterdam Onherroepelijk*

W.F. Lichtenauer, *Rotterdam in November en December 1813 tussen Den Haag en Gorcum*

W.A. Wagener, *Een eeuw binnen met de bel*

H.D. Hamer-van der Harst, *Honderd jaar beroepsonderwijs in Rotterdam*

Joan Hemels, *Het dagbladzegel in de rariteitenkamer*

Leo Ott, *Van luchtkasteel tot koopmansburcht*

W.F. Lichtenauer, *De Nederlanders in Napoleons Garde d'Honneur*

Alex de Haas, *'t Was anders. De heer J.H. Speenhoff, dichter-zanger, 1869-1945*

G.W. Huygens, *Hendrik Tollens. De dichter van de burgerij*

G.W.J. Nieuwenhuis-Verveen, *Standbeelden, monumenten en sculpturen in Rotterdam*

A.D. Wentholt, *Brug over den oceaan*

Jan Dijkstra, *De Watermakers. Honderd jaar drinkwaterleiding in Rotterdam*

M.J. van Lieburg, *Het Sophia Kinderziekenhuis 1863-1975*

Henk van Dijk, *Rotterdam 1810-1880. Aspecten van een stedelijke samenleving*

Hendrik Muller, *Een Rotterdamse zeehandelaar. Hendrik Muller Szn. 1819-1898*

P.A.C. Douwes, *Armenkerk. De Hervormde diaconie te Rotterdam in de negentiende eeuw*

A.F. Schepel, *Reisjournaal van Lodewijk Kerdijk West-Afrika 1857-1858*

Bram Oosterwijk, *Vlucht na Victorie. Lodewijk Pincoffs (1827-1911)*

E. Meeldijk, Drs E. Roelofsz e.a., *De Boompjes. Een bundel artikelen en illustraties*

A.J. Teychiné Stakenburg, *Beeld en Beeldenaar. Rotterdam en Mr.K.P. van der Mandele*

M.J. van Lieburg, *Dokter aan de waterkant*

A.M. Overwater, *Van Leitsagher tot Loods*

Leo Ott, *Hendrik Chabot. Leven en werk*

M.E. Deelen c.s., *Dirk Langendijk (1748-1805). Tekenaar tussen kruitdamp en vaderlands gevoel*

Bram Oosterwijk, *Koning van de Koopvaart. Anthony van Hoboken (1756-1850)*

Annet H.M. van Hulten, *'Voor wie des daags de zon niet schijnt ...'*

Uit de kunst; 75 jaar Rotterdamsche Kunstkring

A. Schulte Nordholt, *Marius Richters. Een Rotterdams schilder*

Chr. A. de Ruyter-de Zeeuw, *De eerste rode wethouders van Rotterdam*

I.W. Wildenberg, *Catalogus van de oude drukken van het Rotterdamsch Leeskabinet*

G. Scheerder., *De Contrareformatie te Rotterdam. De Leeuwenstraatse statie van de Paters Jezuïeten 1610-1708-1800*

Jan Rudolf Mees, *Dagboek van eene reis door Amerika, 1843-1844*

E. Roelofsz., *De frustratie van een droom, de wederopbouw van de in mei 1940 verwoeste delen van de binnenstad, Kralingen en het Noordereiland van Rotterdam, 1940-1950*

E.H. Cossee, *Abraham des Amorie van der Hoeven, een Remonstrants theoloog in de Biedermeiertijd*

Bram Oosterwijk, *Reder in Rotterdam, Willem Ruys (1809-1889)*

J.F. Rodenburg, *Postkroniek van de stad Rotterdam*

Loek Elfrich, *Rotterdam werd verraden*

Jan van den Noort, *Pion of Pionier, Rotterdam - gemeentelijke bedrijvigheid in de negentiende eeuw*

Stellingen

I

Een groot deel van de besluiten die de Rotterdamse gemeenteraad in de negentiende eeuw nam, kwam niet voort uit ideologische of rationele overwegingen, maar was onvoorzien, ongepland en onvermijdelijk (verg. Abram de Swaan *Zorg en de staat, Welzijn, onderwijs en gezondheidszorg in Europa en de Verenigde Staten in de nieuwe tijd* (Amsterdam 1989), 125-149).

II

Het Rotterdamse gemeentebestuur dacht in de negentiende eeuw veel minder negatief over het bestaan van monopolies dan op grond van de economische theorie kan worden verondersteld.

III

Het is dapper als bedrijven een historicus aantrekken om hun bedrijfsgeschiedenis te boek te stellen. Voor het bereiken van een historisch verantwoord eindresultaat is meer moed vereist, zowel van de bedrijven als van de bedrijfshistoricus.

IV

Joh. de Vries definieerde bedrijfsgeschiedenis als de bestudering van het economische verleden 'vanuit het gezichtspunt der bedrijven en het bedrijfsleven'. Deze formulering wekt verwarring, omdat de woorden 'vanuit het gezichtspunt' te gemakkelijk kunnen worden opgevat als 'volgens het standpunt'. In deze laatste betekenis heeft de definitie geen bestaansrecht. (Joh. de Vries, 'De stand der bedrijfsgeschiedenis in Nederland' *Economisch- en Sociaal-Historisch Jaarboek* 37(1974) 1-22, aldaar 12).

V

De NV Nederlandse Spoorwegen kan zijn positie in het vervoer én de prijs en kwaliteit van de geboden diensten aanzienlijk verhogen door bussen in te zetten en de spoorbaan niet te gebruiken voor treinen, maar deze in te richten als vrije busbaan.

VI

De van overheidswege aan de particuliere weggebruiker opgelegde lasten vormen onvoldoende compensatie voor de schade toegebracht aan het milieu én aan de economie (vrij naar: H. de Vries, *Landbouw en bevolking tijdens de agrarische depressie in Friesland (1878-1895)* (Wageningen 1971), Stelling X).

VII

De overeenkomst tussen de huidige aardrijkskunde- en geschiedenisschoolboeken is frappant.

VIII

Als de productie van wetenschap wordt opgevat als een aansluiting van activiteiten, dan zijn de zwakste schakels die aan begin en einde van de productieketen, namelijk de onderzoeksopzet en de presentatie van de resultaten.

IX

Souplesse oblige. (Vrij naar: Gaston, Duc de Lévis, *Maximes et réflexions sur divers sujets* (1808)12-13).

Curriculum vitae

Jan van den Noort werd op 25 januari 1949 te Made in Noord-Brabant geboren. Na opleidingen aan de Textielschool in Tilburg en de Sociale Academie te Rotterdam, koos hij in 1975 voor een geschiedenisstudie aan de Rijksuniversiteit Leiden. Deze studie voltooide hij in 1983 met een economisch-historische scriptie getiteld *Gemeentelijke elektriciteit, Rotterdam 1895*. Naast geschiedenis studeerde hij geografie, economie en sociologie, alle drie op eerstegraadsniveau. Van 1988 tot 1990 was hij als wetenschappelijk onderzoeker verbonden aan de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek. Jan van den Noort is Rotterdammer.

Summary Pawn or pioneer Rotterdam - municipal activity in the 19th century

This thesis is a historical survey of the causes of and the motives for government growth. Its focus is on the foundation of municipal works in Rotterdam in the nineteenth century.

Chapter 1 is an account of the way Rotterdam dealt with drinking water, waste water and garbage. Initially the difference between these three items was less obvious than nowadays. The city canals served all three purposes. This interconnected relationship formed the background of the foundation of the municipal water works (1869) and the municipal waste disposal department (1876/1877).

The water works were intended to produce sufficient quantities of water to flush the city canals, the obvious possibility to use the water as drinking water was considered as an extra, but was not the reason for its foundation. Investors were prepared to initiate private water works, but due to the terms the city council stated, they abandoned their plans. The city council's attempt to get the flushing water for free, effectively blocked the introduction of private water works. In 1869 the city council therefore was obliged to build municipal water works. Fears that the works would cause financial losses soon proved to be false. The sale of drinking water was highly profitable.

In the second half of the nineteenth century Rotterdam's demographic and territorial growth was explosive. In the older parts of the city faeces were disposed of through the city sewers. To get rid of faeces in the new quarters of Rotterdam an expensive new system of sewers had to be built. Due to the cost involved the city council hesitated. The Dutch city of Groningen used an alternative way to dispose its faeces. It collected the waste matter in barrels and sold the contents to farmers who used it to fertilise their lands. The Groningen alternative and the financial rewards it offered seemed

attractive to Rotterdam. The construction of expensive new sewers could then be suspended. The Rotterdam council decided to collect the faeces in barrels and expected to gain a profit. However, the municipal waste disposal department that was founded to serve that purpose failed to sell the excrements at a profitable price and was confronted with extensive losses.

Chapter 2 deals with the building and the exploitation of municipal port installations on the south bank of Rotterdam. Due to the economic growth in the second half of the nineteenth century the demand for port facilities in Rotterdam was increasing. The city council hesitated to provide new quays, because the only place left to build these facilities was on the other side of the river, and to reach it an expensive bridge was necessary. Central government, however, forced the city to start the project. A private financier, the Rotterdamsche Handelsvereniging (RHV), convinced Rotterdam of the necessity to build the bridge and in exchange offered to construct port facilities. The newly built docks promised to be a good investment. However, a stay in the privately exploited new docks was expensive. Ships were not only obliged to pay port dues to the RHV but to local government as well. The new docks therefore remained empty. Besides, conflicts between the city council and the RHV concerning the control of the docks spoiled relations. Under those circumstances a cooperative effort to solve the problem of the double port dues was unlikely. In 1882 the RHV agreed to sell its investment to the city of Rotterdam. Rotterdam obtained a Dfl. 12 million investment with only Dfl. 4 million. By acquiring the new docks Rotterdam extended its activities. Like the RHV it now also provided storage facilities. The exploitation of the new docks was organised in a separate, publicly conducted undertaking.

Chapter 3 is an account of the foundation of the Rotterdam energy facilities for gas and electricity.

The first municipal gas works were constructed on the south bank of the river to satisfy the needs of the Rotterdamsche Handelsvereniging (RHV). The contract between the RHV and the city of Rotterdam, concerning the construction and exploitation of the new docks, explicitly stated this municipal task.

The gas works on the north bank of the river became municipal under quite different circumstances. Until 1884 two privately owned gas works produced gas for public and private demand: the British firm Imperial Continental Gas Association (ICGA) and a Dutch undertaking, the Nieuwe Rotterdamsche Gasfabriek (NRG). Gas for public lighting was supplied by the gas works at a very low price. Private users were charged a much higher price. For that reason some members of the council advocated municipal exploitation. Their number however was too small to bring any change.

One of the aldermen, a staunch supporter of municipal exploitation changed the scene by launching a proposal to buy the NRG works and to start municipal exploitation. His proposal was in line with the wishes of the council members that protested against high gas prices. He also obtained the support of nine members of the council who were shareholders of the NRG. By voting for municipal exploitation the shareholders voted in their best interest. The city council was considering a reorganisation of the gas market and there was good reason to believe that this might eventually lead to the closing down of the NRG works. The selling of the NRG assets to the city of Rotterdam proved to be profitable for its owners.

The proposal was accepted and in 1884 the exploitation of gas became a municipal affair.

The start of the eighties was important for the position of the electricity supply industry in Rotterdam. The start of municipal exploitation of gas had important consequences for electricity. The Russian émigré Achilles de Khotinsky applied to the city council for a permit to lay cables in the city ground and to distribute electricity in the centre of Rotterdam. The council, however, refused to cooperate. It protected its investment in the municipal gas works against any possible competitor. It claimed that if electricity was to be supplied on a larger scale, exploitation should be municipal. However it took another ten years before municipal electricity was supplied. The possibility to equip port cranes with electricity, thereby showing Rotterdam to be a modern port, resulted in a breakthrough. Electric cranes were considered less cost effective than steam cranes. The sale of electricity to private customers was meant to compensate the losses the cranes were expected to cause. Unexpectedly the Rotterdam electricity works were very profitable from the start of its production in 1895.

Chapter 4 is a bridge between the first three chapters with an empirical character and the rather theoretical chapter 5.

To analyse the growth of municipal activity one should distinguish main products of municipal undertakings and by-products. The search for causes of and motives for government growth must focus on the main products. It is, however, important to be aware of the possibility that actual by-products were initially main products, and vice versa. For this historical analysis the start of the decision making process determines what is to be considered as the main product.

Furthermore it is important to distinguish between the start of new activities and the increase of activities that were already considered government tasks in the past.

In this chapter three causes for government growth are presented: tradition, finance and self-interest.

The main products of the municipal works for water, gas (on the south bank of the river) and for the exploitation of the new docks had one thing in common. The flushing of

sewers, the lighting of streets and the exploitation of quays had been municipal for ages. They traditionally belonged to the municipal task. Their growth was the direct result of economic, demographic and spatial growth of the city. As the city grew, these activities expanded.

City finance was also an important cause of government growth. As nineteenth century government expanded, financing became problematic. City deficit, strange as it may seem, became an important motive for government growth. By starting profitable undertakings the city council could finance less profitable areas of government activity, it was thought. The perception of profitability often turned out to be unrealistic. For a historical analysis the unrealistic but nevertheless decisive view should lead the way. The selling of faeces was considered profitable and for that reason it was incorporated as a municipal activity. The foundation of municipal electricity works was judged as financially hazardous, however, profit was still the main reason for its foundation. As the gas works were municipal, the city council thought it wise to claim the exclusive rights for the production of electricity. A potential competitor of gas was eliminated. The main reason for the foundation of the municipal electricity works was the protection of the profits of municipal gas.

The third reason for government growth was self interest. Again a historical approach is taken. It was not the results of the decisions of the city council that were analysed, but the motives for these decisions. The foundation of municipal gas works on the north bank of the river was inspired by the interest of gas users, who hoped to obtain a lower price for gas, and by the interests of the shareholders of one of the private gas works. Private interest worked the other way round as far as the exploitation of dock facilities was concerned. The private *Rotterdamsche Handelsvereeniging* (RHV) was granted the exclusive right to exploit port facilities on the southern bank of the river. The RHV owed all this to its president, mr. Pincoffs, who used his position as a member of the council to obtain this exclusive right.

Chapter 5 aims at bringing the information of the first four chapters on a more general level and tries to show the relations between the different causes and motives for government growth.

The chapter starts with an investigation of the influences of the economic theories of neoclassical economists, state socialists and social democrats. The timing of the introduction of the theories and the timing of the decisions taken in Rotterdam lead to the conclusion that, if any economic theory could have influenced these decisions, it was only the neoclassical one.

The chapter continues with the construction of a model based on Wagners 'Gesetz der wachsenden Ausdehnung der Staatsthätigkeiten' and Peacock and Wiseman's findings in *The growth of public expenditure in the United Kingdom*. The Wagnerian approach is used to explain the growth of traditional government activity caused by hardly controllable factors such as demography, economy and spatial growth of the city. In this part of the decision making process the city council is like a pawn in a field of uncontrollable and unpredictable forces.

Peacock and Wiseman's approach is used to explain the more rational factors, mainly the financial motives. The financial considerations and the solutions the city council found and introduced, show a creative, pioneering government.

Financial motives and tradition are not sufficient to explain the growth of government activity fully. But once these causes and motives are assessed, the picture becomes clearer and the remaining causes and motives can be mapped more easily. In the case of Rotterdam, on several occasions self-interest of members of the council was an important reason for government growth.

The chapter concludes with a model in which the relations between causes and motives are elaborated.