



Paul van de Laar

De transformatie van de koopmansstad Rotterdam: 1830-1870

Rotterdam ontwikkelde zich pas laat in de negentiende eeuw tot een moderne stad. Hoogleraar Rotterdamse geschiedenis Paul van de Laar beschrijft de moeizame overgang van behoudende stapelmarkt tot dynamische wereldhaven.

Inleiding

‘Dynamiek is de hoofdeigenschap van Rotterdam.’ Dit schreef de journalist en schrijver Jan Willem de Boer in het eind jaren vijftig verschenen documentaire fotoboek, *Rotterdam dynamische stad*, dat dankzij de foto’s van Cas Oorthuys een klassieker is geworden.¹ Van geen andere stad in Nederland wordt de identiteit zo sterk bepaald door haar daadkrachtige inwoners. Rotterdam is de stad van opgestroopte mouwen, een stereotiep beeld dat de stad dankt aan de uitbouw van haar havens aan het einde van de negentiende eeuw en de reusachtige expansie van een industrieel havencomplex na de Tweede Wereldoorlog.

In de eerste helft van de negentiende eeuw behoorde Rotterdam alerminst tot de vooruitstrevende steden. De Rotterdamse koopman was beslist geen dynamische ondernemer en verzette zich tegen modernisering van infrastructuur en liberalisering van scheepvaart- en handelsrechten die zijn positie konden bedreigen. Hij zocht in de eerste plaats naar behoud van tradities, nauw verweven met de privileges van de vroegmoderne stapelmarkt en de politiek-culturele verhoudingen van de koopmansstad. De behoudende kooplieden, aanhangers van de ‘koopmanstraditie’, botsten met liberale Rotterdammers die de stedelijke instituties en infrastructuur wilden moderniseren.

Bestudering van de sociaal-culturele, politieke en economische verhou-

1 Jan Willem de Boer en Cas Oorthuys, *Rotterdam dynamische stad* (Amsterdam; derde herziene druk 1962) 2.

dingen in Rotterdam in de eerste helft van de negentiende eeuw laat zien welk belang gehecht moet worden aan wat Jan Luiten van Zanden en Arthur van Riel in hun *Nederland 1780-1914* de verwevenheid van economische en sociaal-politieke structuren noemen. In dit boek laten zij zien dat de Nederlandse economie sinds de achttiende eeuw stagneerde en dat deze stagnatie pas na 1840 doorbroken werd door modernisering van politiek-institutionele kaders.² Het kader van Van Zanden en Van Riel maakt het mogelijk te verklaren waarom de modernisering van Rotterdam pas rond 1870 en niet eerder doorzette.³ In deze bijdrage bespreek ik aan de hand van politieke-culturele en economische aspecten in de periode 1830-1870 welke barrières in Rotterdam moesten worden overwonnen alvorens de modernisering van de stad kon plaatsvinden. Door investeringen in een nieuwe infrastructuur groeide Rotterdam in de periode 1880-1914 uit tot de belangrijkste haven van het Europese continent en vervulde zo een essentiële functie in het Europese industriële logistieke netwerk.

Cultuur van de koopmansstad

Na de ineenstorting van het Franse imperium in 1813 maakte in Rotterdam de koopmansstadelite – een verzamelaar voor de toonaangevende lieden in handel, scheepvaart, kassiersbedrijf, assurantiewezen en makelaardij – de dienst uit. Enkele families verdeelden onderling de belangrijkste economische en bestuurlijke posities in gemeenteraad en Kamer van Koophandel. Dit familienetwerk bewaakte de mores van de koopmansstad, gericht op herstel van de sociaal-culturele verhoudingen van het Ancien Regime. In het ideaalbeeld van de koopmansstad domineerde de sierlijke waterstad, zoals die vanaf het einde van de zestiende eeuw was ontstaan. De waterstad telde diverse karakteristieke havens, zoals Blaak, Nieuwehaven, Haringvliet, Leuvehaven, Wijnhaven en Scheepmakershaven. Aan de zuidzijde van de Scheepmakershaven begon men in 1615 met de beplanting van de beroemdste kade aan de Maasoever van Rotterdam, de Boompjes, die zo een belangrijke rol zou spelen in de beeldvorming van de koopmansstad. De elite beschouwde een representatief waterfront als het belangrijkste beeldmerk van de stad. Dankzij de waterstad werd het zelfverzekerde Rotterdam in de

2 Jan Luiten van Zanden en Arthur van Riel, *Nederland 1780/1914. Staat instituties en economische ontwikkeling* (Meppel 2000) 19-20.

3 Zie uitvoeriger Paul van de Laar, *Stad van formaat. Geschiedenis van Rotterdam in de negentiende en twintigste eeuw* (Zwolle 2000).



Johan Barthold Jongkind (1819-1891) schilderde *Canal à Rotterdam* in 1873 voor de Salon te Parijs, waar het stuk werd geweigerd, omdat de jury het te 'modern' vond. Het schilderij van de Nieuwe haven geeft een beeld van één van Rotterdams mooiste havens, vlak voordat industrialisatie en snelle groei Rotterdam ingrijpend veranderden. *Collectie Historisch Museum Rotterdam*.

zeventiende en achttiende eeuw geroemd als de 'schoone welvermaarde koopstad'.⁴ Bezoekers aan de stad zinspeelden in hun brieven en reisverslagen regelmatig op een vergelijking tussen Rotterdam en andere voorname Noord-Europese en Italiaanse steden. Ter vergroting van de status van de koopmansstad besteedden de bovenste lagen van de bevolking een gedeelte van hun fortuinen aan de stad. De schoonheid en welvaart van de stad straalden op haar begunstigers af.

In de nationale stedenhiërarchie speelde de stedelijke wedijver een grote rol en deze voedde de *civic pride* van de Rotterdamse elite. In de zeventiende eeuw beperkte de steden-

strijd zich vooral tot Delft en Dordrecht, twee grote rivalen van Rotterdam. Sinds de achttiende eeuw was de rivaliteit tussen Amsterdam en Rotterdam toegenomen. Deze deed zich vooral op economisch vlak voor, maar dit niet alleen. Een flinke dosis stedelijke naijver voedde de culturele aspiraties van de Rotterdamse bovenlaag. De elite ontplooidde tal van culturele activiteiten vanuit het besef dat Rotterdam op weg was de eerste koopmansstad van het land te worden. De zelfverzekerde, door stapelhandel rijk geworden koopman nam geen genoegen meer met culturele voorzieningen die pasten bij een stad van de tweede rang. De oprichting van de Hoogduitsche Opera in 1860 is daar het duidelijkste bewijs van. De elite, die zich doorgaans het

4 P. Ratsma, *Prospecten van Rotterdam. Gezichten op de stad, 1500-2000* (Rotterdam en Alphen aan den Rijn 1997) 5-8.

liefst in besloten literatuur- en muziekgezelschappen vermaakte of elkaar in kunstgenootschappen opzocht om elkaar de eigen verzamelingen te tonen, kon door een eigen operahuis de buitenwacht laten zien dat Rotterdam in cultuur niet onder deed voor Amsterdam. De opera was de *civic pride* van de 'upper ten van Rotterdam, een stad in expansie, die als zij ergens zin in had, er ook de middelen voor had om het door te drukken', schreef Wagener in zijn geschiedenis van het Rotterdams Philharmonisch Orkest.⁵

Buitenstaanders die in het begin van de jaren zestig de moeite namen om zich in het Rotterdamse culturele klimaat te verdiepen, moesten volgens A. Pierson wel onder de indruk raken. In zijn rede van 1862 voor de Academie van Beeldende Kunsten en Technische Wetenschappen verwoordde hij deze mening als volgt. 'Naast volgeladen magazijnen verrijst een schouwburg, waarin de werken der groote meesters, Mozart's Don Juan en Beethoven's Fidelio, avond aan avond door honderden met geestdrift worden toegejuicht. En in de woningen onzer kooplieden, zelve zich kenmerkend door de bescheidenheid van haar versiering, zijn de grootste geldsommen besteed, niet aan onzinnige weelde, maar aan voortbrengselen van kunst, oud en nieuw, die den vreemdeling herwaarts lokken en hem naast het schouwspel onzer bedrijvigheid het nog treffender schouwspel van onzen kunstzin doen bewonderen.'⁶

Politiek-institutionele veranderingen

In het moderniseringsproces dat in Rotterdam in de tweede helft van de negentiende eeuw op gang kwam, nam de *Nieuwe Rotterdamsche Courant*, in 1844 voor het eerst als dagblad verschenen, een centrale plaats in. De NRC steunde de staatkundige hervormingen van de liberaal Thorbecke, de geestelijke vader van de grondwetsherziening en streefde naar modernisering van het politieke klimaat in de Maasstad. De NRC wilde vooral de besloten politieke cultuur doorbreken. Dit wilde niet zeggen dat de NRC een radicale vernieuwing van het kiesstelsel voorstond. Het principe van het censuskiesrecht – waardoor welstandscriteria, gebaseerd op de aanslag in de rijksbelastingen, zoals grond-, patent- en personele belasting bepaal-

5 W.A. Wagener, *Muziek aan de Maas. Van rietfluitje tot RPhO* (Rotterdam 1968) citaat aldaar 81.

6 A. Pierson, *De beteekenis der kunst voor het zedelijk leven. Redevoering uitgesproken in een vergadering der Akademie van Beeldende Kunsten en Technische Wetenschappen te Rotterdam* (Haarlem 1862).

den wie wel en wie niet mocht stemmen – stond niet zozeer ter discussie. Omwille van een doorbreking van de Rotterdamse politieke kaste en ter bevordering van openheid was het echter wel noodzakelijk dat het aantal kiesgerechtigde burgers kon toenemen.

In een hoofdredactioneel commentaar van 16 maart 1848 schreef de krant over de euforie die in de Maasstad heerste op de dag voordat de commissie ter herziening van de grondwet werd ingesteld. 'Gisteren wapperden reeds vroegtijdig in deze stad de vlaggen van de op de reede en in de havens liggende schepen, van de gevels der gebouwen van de voornaamste sociëteiten en koffijhuizen en van die der huizen van vele particulieren. Gisterenavond waren de gevels dier zelfde gebouwen en van vele huizen schitterend verlicht.'⁷ De steun van de NRC voor de hervormingen die Thorbecke voorstelde, viel bij de conservatieve Rotterdammers niet goed. Over staatsrechtelijke vernieuwingen viel met hen te praten, maar Thorbecke's grondwet was in hun ogen te modern. Begin jaren vijftig kruisten de conservatieven, die zich tot kiesverenigingen als 'God en Oranje' aangetrokken voelden, de degens met de vooruitstrevende liberalen die in de kolommen van de NRC het nationaal en lokaal belang van institutionele vernieuwingen verdedigden. Anti-liberale protestanten, vooral te vinden onder lezers van de oude conservatieve *Rotterdamsche Courant*, verzetten zich al langer tegen de staatsrechtelijke vernieuwingen van Thorbecke. De grondwetswijziging van 1848 erkende het recht op vrijheid van kerkinrichting, dat het herstel van de rooms-katholieke hiërarchie mogelijk maakte. De protestantse actie hiertegen leidde tot de Aprilbeweging van 1853 die gepaard ging met een virulent anti-Thorbeckianisme. De conservatieve Rotterdammers richtten een kiesvereniging op: 'Vaderland en Koning'. De krant riep zijn lezers op te tonen, '...dat gij *Zijne* troon wilt schragen, en het Vaderland niet wilt prijsgeven aan de partij van den heer Thorbecke en van de Nieuwe Rotterdamsche Courant.'⁸ De Rotterdamse liberalen wilden het chaotische politieke klimaat dat de Aprilbeweging in de Maasstad deed ontstaan beëindigen. Daartoe richtten ze een eigen kiesvereniging op: 'Orde'.

Ondanks de val van Thorbecke en de anti-liberale acties die de Aprilbeweging teweegbrachten, wonnen de NRC- en Orde-liberalen steeds meer politieke steun. De conservatieven slaagden er niet in om de staatsrechtelijke verworvenheden na 1848 terug te draaien. Aanhangers van kiesvereniging

7 NRC, 16-3-1848.

8 *Rotterdamsche Courant*, 10-5-1853 en 12-5-1853.

'Orde' kregen in toenemende mate greep op de politieke cultuur in Rotterdam. Tussen 1853 en 1867 behoorde ongeveer vijfenzeventig procent van de leden van de gemeenteraad tot de aanhangers van deze kiesvereniging. Deze invloed vertaalde zich in de verwerving van bestuurlijke verantwoordelijkheid, en geleidelijk aan kwamen die liberalen aan het roer te staan die de modernisering van Rotterdam krachtig ondersteunden.

Vrije doorvoer en vrijhandel: een noodzakelijke voorwaarde

De voorstanders van 'modernisering' die de mogelijkheden van het transitoverkeer met het Duitse achterland wilden benutten en daartoe de stedelijke infrastructuur wilden aanpassen, botsten met het behoudende deel van de koopmansstadelite. Deze Rotterdamse kooplieden vervulden een essentiële schakel in het preïndustriële logistieke netwerk en trachtten elke economische vernieuwing, die het anderen mogelijk maakte het profijtelijke stapelsysteem te omzeilen, tegen te werken. Het woord 'doorvoer' kwam niet voor in het handelslexicon van de koopman. De 'blote doorvoer' – zoals het transitoverkeer in die dagen werd omschreven – tastte de 'vrugt van industrie, ondervinding en mercantile kundigheden'⁹ aan en doorbrak het monopolie van de stapelmarkt, ook al zou de handelaar bij de doorvoer zelf zijn betrokken. De handelselite verzette zich tegen de handelspolitiek van Koning Willem I, die na de eenwording met België de doorvoer wilde bevorderen om de concurrentiemogelijkheden van de Belgische industrie te vergroten.

De Rotterdamse kooplieden gruwden van een vrije Rijnvaart die goederenvervoer met het rijke Duitse achterland zou bevorderen. Een meerderheid meende dat het uitgangspunt van de Rijnvaartpolitiek diende te zijn, dat Rotterdam '(...) nimmer de rampvolle gevolgen ondervinde, welke eenen ongelimiteerden doorvoer hen voor den geest brengt!'¹⁰ Vooral de Pruisische overheid oefende grote druk uit op Nederland om hieraan mee te werken. Willem I bleek hier aanvankelijk niet toe bereid. Voor hem was het internationale Rijnspeel bij uitstek een middel om te laten zien dat zijn koninkrijk internationaal wel degelijk meetelde, ofschoon de omvang van het grondgebied na de Belgische revolutie van 1830 aanzienlijk was inge-

9 J.B.J. Ratté, *De Nederlandse doorvoerpolitiek (tot 1850)* (Rotterdam 1952) 31.

10 Kamer van Koophandel en Fabrieken Rotterdam 1803-1928. Gedenkboek samengesteld door het secretariaat (Rotterdam 1928) 131.

krompen. Door druk van Pruisen was Nederland gedwongen mee te werken aan liberalisering van de Rijnvaart. De Pruisische spoorwegpolitiek was een effectief instrument om de Nederlandse zeehavens tegen elkaar uit te spelen. Door het leggen van een spoorwegverbinding tussen het Rijnland en de Duitse Noordzeehavens en een goederenlijn tussen Antwerpen en Keulen - de IJzeren Rijn (1843) - was Pruisen bovendien niet langer afhankelijk van de Hollandse zeehavensteden.¹¹

In 1838 was de Rotterdamse Kamer nog van mening dat Rotterdam dankzij zijn goede Rijnvaartverbinding het spoor niet hoefde te vrezen. Dit in tegenstelling tot de Amsterdamse haven die grote behoefte had aan een spoorwegverbinding met Duitsland. Zolang de hoofdstad niet over een aansluiting op het Rijnspoornet beschikte, hoefde Rotterdam geen initiatief te nemen tot een spoorverbinding met het Duitse achterland. De Maasstad kon de IJzeren Rijn echter niet negeren en toen duidelijk werd dat Amsterdam op het internationale spoorwegnet zou worden aangesloten, groeide in Rotterdam het aantal voorstanders van een spoorverbinding met Duitsland. Het ging in Rotterdam niet van harte maar, een andere uitweg was er niet. In 1855 reden de eerste treinen van de Rijnspoorwegmaatschappij die Rotterdam met Duitsland verbond naar Rotterdam.

In 1831 ondertekende Nederland als Rijnsoeverstaat de Akte van Mainz. Dit was het begin van een reeks handelspolitieke maatregelen, gericht op de liberalisering van handel en scheepvaart. De drie opeenvolgende scheepvaartwetten van minister P.P. van Bosse uit 1850 liberaliseerden de scheep- en Rijnvaart. De differentiatie in scheepvaartrechten verdween, zodat buitenlandse schepen geen hogere last- en tonnengeld en andere heffingen hoefden te betalen dan schepen die onder Nederlandse vlag voeren. Scheepsbouwsubsidies en de doorvoerrechten binnen het Nederlandse stroomgebied van de Rijn werden afgeschaft, maar pas na de ratificatie van de Akte van Mannheim (1868) kwam aan het juridisch getouwtrek om de vrije Rijn een einde. De NRC steunde deze maatregelen van harte, maar was terughoudend om volledige intrekking van handels- en scheepvaartrechten met Indië. Voor de geschiedschrijvers van het gedenkboek van de Kamer van Koophandel was dat logisch. 'De belangen van Rotterdam waren immers zeer nauw verweven met den bloei van de vaart op Indië en met een ruimen aanvoer van Indische producten.'¹² Bovendien zag men wat er gebeurde met niet-koloniale goede-

11 H.P.H. Nusteling, *De Rijnvaart in het tijdperk van stoom en steenkool 1831-1914* (Amsterdam 1974).

12 *Gedenkboek Kamer van Koophandel*, 327.

ren; daar hadden de Rotterdamse kooplieden geleidelijk aan steeds minder bemoeienis mee. Daarom moest de Indische markt zoveel mogelijk van de buitenwacht worden afgeschermd. In de scheepvaartwetten van 1850 werd Indië dan ook gedeeltelijk ontzien en Nederlandse goederen genoten nog steeds bescherming. Deze protectie was volgens sommigen onvoldoende en handelshuizen en reders die bij die bescherming veel belang hadden, kantten zich dan ook tegen de wetgeving die hun belangen onvoldoende beschermde, maar zonder resultaat. Geleidelijk zou aan de bevoorrechte positie van Nederlandse kooplieden een einde komen. Onder het regime van een vrije handel kon de bevoorrechting in de koloniën niet blijven voortbestaan en zette de liberalisering van de Indische economie zich voort. De vrijmaking van handel en scheepvaart betekende een geweldige impuls voor de Rotterdamse economie. Dit werd ook ingezien door diverse leden van de Rotterdamse familieclans die de noodzaak van modernisering van Rotterdam steunden en inzagen dat het politieke en culturele klimaat van de koopmansstad de voor Rotterdam zo noodzakelijke economische modernisering tegenhield.¹³ Een belangrijke taak was daarbij weggelegd voor pragmatisch ingestelde zakenfamilies zoals Mees, Van Vollenhoven, Rijckevorsel en Plate die op cruciale momenten de modernisering van de stad steunden.

Rotterdam op weg naar een moderne infrastructuur

Rotterdam zou de voordelen van de ligging aan de Rijnmond nooit hebben kunnen uitbuiten zonder verbetering van de waterweg naar zee. Sinds de achttiende eeuw was de stad steeds moeilijker bereikbaar voor de scheepvaart geworden. Groot was de vreugde bij de kooplieden toen het tweede kabinet Thorbecke (1862-1866) het wetsontwerp indiende dat de aanleg van de Nieuwe Waterweg voorbereidde waarvoor, naar een idee van waterstaatkundig ingenieur Pieter Caland, de Hoek van Holland zou worden doorgestoken. Het paradoxale is dat de Nieuwe Waterweg, in de ogen van de koopmansstadelite vooral bedoeld om de positie van Rotterdam als stapelmarktplaats veilig te stellen, zijn grootste nut zou bewijzen als efficiënte aan- en afvoerroute voor de transitostad na 1880.

De Nieuwe Waterweg was een belangrijke mijlpaal in de modernisering

13 Maureen Callahan, *The harbor barons; political and commercial elites and the development of the port of Rotterdam* (Princeton 1981).

De transformatie van de koopmansstad Rotterdam

van Rotterdam. Minstens zo belangrijk waren de havenuitbreidingen die in de jaren zeventig van de negentiende eeuw op het eiland Feijenoord, het aan de overzijde van het oude centrum gelegen eiland, werden ondernomen. De ontwikkeling van Feijenoord tot nieuw haven-, industriegebied en woonwijk voor nieuwe Rotterdammers werd de testcase tussen voor- en tegenstanders van Rotterdams moderne ontwikkeling. Hierin speelde nieuwkomer Lodewijk Pincoffs een opmerkelijke rol. Dankzij het doorzettingsvermogen van deze succesvolle joodse zakenman en gemeenteraadslid, zijn vriend Marten Mees en de latere burgemeester Joost van Vollenhoven stemde de raad van Rotterdam in 1868 met het plan voor ontwikkeling van de Eerste Kop van Zuid in. Op Feijenoord realiseerde Pincoffs begin jaren zeventig het moderne havencomplex van de Rotterdamsche Handelsvereniging dat door Willemsbrug en spoorbrug verbonden werd met het noorden van de stad: het markeerde het begin van de ontwikkeling van het industriële Rotterdam. Pincoffs dwong respect af en genoot enige tijd aanzien in Rotterdam tot aan zijn ontmaskering tot eersteklas oplichter in 1879. Toen kwam uit dat door zijn financiële malversaties de Rotterdamsche Handelsvereniging op



Bootwerkers bezig met het lossen van graan. Het graan wordt in het ruim al in zakken geschept, die aan dek worden gewogen en vervolgens afgevoerd. De sjouwers gebruikten soms graanmanden als schepen het graan los in het ruim vervoerden die door winches aan dek werden gehesen. *Collectie Gemeentearchief Rotterdam.*

de financiële afgrond balanceerde. De koopman-oplichter ontvluchtte in diepe schaamte Rotterdam. De gemeente nam de failliete boedel over en zou voortaan zelf de havenontwikkeling ter hand nemen.

Rotterdam 'Transitopolis'

In 1879 kreeg G.J. de Jongh in 1879 de leiding van Gemeentewerken en transformeerde het poldergebied op de linker Maasoever in een werkeiland voor het Duitse achterland. Op Rotterdam-Zuid realiseerde de kundige ingenieur een havenlandschap dat zich over vele kilometers uitstreckte. Hij begon met de aanleg van de Rijnhaven (1887-1893), gevolgd door de Maashaven (1898-1905) en de Waalhaven (1907-1931), het hoogtepunt van zijn schepende arbeid, waarvan De Jongh zelf de voltooiing niet meer meemaakte. De transitohavens van De Jongh maakten snelle goederenoverslag op stroom mogelijk waar het Duitse achterland zo behoefte aan had. De gulzige Duitse hoogovens vraten het erts dat Rijnschepen in grote hoeveelheden vanuit Rotterdam stroomopwaarts verscheepten en dat gold ook voor het broodgraan voor de Duitse industriearbeiders. In hoog tempo verzond het Duitse steenkolenkartel de kolen stroomafwaarts naar Rotterdam. Dankzij D.G. van Beuningens Steenkolen Handelsvereniging werd Rotterdam de belangrijkste continentale kolen- en bunkerhaven.

Bij de uitvoering van zijn havenplannen kon De Jongh rekenen op een stadsbestuur dat er eveneens van overtuigd was dat Rotterdam zijn geografische positie moest uitbuiten. Er bestond na 1880 lange tijd praktisch geen verschil van inzicht over de vraag of de toekomst van Rotterdam werkelijk bij de ontwikkeling tot transitohaven lag. De Jongh stuitte nauwelijks op verzet tegen uitbreiding van de haveninfrastructuur van een bestuurlijke of commerciële elite. Zolang de schepen de 'baggermolen volgden', trok nauwelijks iemand De Jonghs visie in twijfel en kon hij rekenen op brede steun. Wie in de raadszaal vraagtekens durfde te zetten bij een nieuw havenplan werd verweten on-Rotterdams te denken. De stad die tot halverwege de vorige eeuw bekend stond om zijn gebrek aan durf en vooruitgang, was geobsedeerd geraakt door de tonnenmaat, het streven om zoveel mogelijk goederen via Rotterdam te laten lopen. Dat kwam niet alleen tot uitdrukking in financiële inspanningen. De havenexpansie tussen 1870 en 1914 kostte de Rotterdamse gemeenschap bijna 80 miljoen gulden. Het stadsbestuur verdedigde daarnaast de expansie van Rotterdam als een natuurlijk gegeven. Rotterdam excelleerde als snelst groeiende haven- en werkstad van Nederland

en aan deze stad mochten eenmaal andere eisen worden gesteld dan aan Amsterdam of Den Haag.

De strakke ingenieurshand die het havenlandschap op de zuidelijke oever transformeerde, ontbrak vrijwel volledig op de rechter Maasoever. Hier verzezen, in het polderlandschap, in hoog tempo de woonwijken om de bevolkingsaanwas – in 1914 telde Rotterdam ongeveer 470.000 inwoners – op te vangen. De gemeentelijke overheid liet de uitbouw in dit gedeelte van de stad over aan het particuliere initiatief. De richtlijnen voor de aannemers waren minimaal en zolang een gemeentelijk uitbreidingsplan ontbrak, bepaalde de eeuwenoude structuur van het polderlandschap met zijn sloten en landbouwkavels de vorm van de woonwijken. Door de aard van de bebouwing in de uitbreidingswijken op de rechteroever verwierf Rotterdam de reputatie van een slecht gebouwde stad.¹⁴

Het havenverkeer, met zijn sfeervolle bedrijvigheid, kon menigeen nog wel bekoren, maar de keerzijde van de medaille eiste toch de meeste aandacht op. Rotterdam werd gezien als een 'shock city', een stad waar men alleen verbleef als het niet anders kon, zoals migranten die voor hun brood hier naar toe kwamen. In de ontwikkeling van de negentiende-eeuwse steden vormde Rotterdam de tegenhanger van het industriële 'Cottonopolis', zoals Manchester wel is genoemd.¹⁵ Evenals deze Engelse industriestad onderscheidde Rotterdam zich door een eenzijdige economische structuur die het stedelijk klimaat in sociaal en cultureel opzicht domineerde. Het verschil was dat de bevolking in Rotterdam niet van katoen, maar van transitoleefde. De zwoegers aan de Maas profiteerden overigens slechts in geringe mate van de ontwikkeling van de haven. In 1914 woonde een meerderheid van de bevolking nog steeds in armoedige omstandigheden, in sloppen in de binnenstad of in alkoven in de buitenwijken. Per hoofd van de bevolking was Rotterdam na 1880 nauwelijks rijker geworden en in sociaal-cultureel opzicht trad eerder een verarming op doordat men hier wel graag geld verdiende maar hier niet graag woonde of geld spendeerde. In 1891 faillleerde de Hoogduitsche Opera en kwam in Rotterdam een einde aan een periode van burgerlijke hoogconjunctuur, terwijl deze in Amsterdam juist een krachtige impuls kreeg.¹⁶ In Rotterdam was het aantal mecenasen dun

14 P.Th. van de Laar, *Veranderingen in het geschiedbeeld van de koopstad Rotterdam* (oratie Erasmus Universiteit Rotterdam, 1998).

15 A.J. Kidd en K.W. Roberts, *City, class and culture. Studies of social policy and cultural production in Victorian Manchester* (Manchester 1985).

gezaaid. De economische elite die het in Rotterdam toen voor het zeggen had, voelde zich veel minder betrokken bij de stad en de *civic pride* beperkte zich dikwijls tot de economische prestaties van de haven.

Conclusie

Eind jaren zeventig van de negentiende eeuw had de infrastructuur van Rotterdam een ingrijpende wijziging ondergaan, een metamorfose die na veel discussies tussen 1830 en 1870 werd bereikt. Na talrijke aanloopproblemen beschikte de Maasstad over de Nieuwe Waterweg, een modern spoornetwerk en een havencomplex op Feijenoord.

Achteraf hebben velen zich de vraag gesteld waarom de modernisering van Rotterdam zo laat op gang kwam. De Jan Saliegeest was lange tijd populair bij Rotterdamse geschiedvorsers.¹⁷ Het ontbrak, om in de termen van de historicus C. te Lintum te spreken, aan het juiste inzicht en vooral de durf om de voordelen van de ligging van Rotterdam uit te buiten. Tegenover de 'laksheid' van het gemeentebestuur worden dan graag de energie en moed gezet van de ondernemende Pincoffs die van buiten kwam.¹⁸ De omslag die Rotterdam doormaakte, moet vooral worden toegeschreven aan door het buitenland opgedrongen veranderingen waardoor een handels- en doorvoerpolitiek die de stapelmarkt kunstmatig beschermde steeds minder zinvol werd. Na de afscheiding van België in 1830 bepaalde Pruisen in toenemende mate de marges van de Hollandse handels- en koloniale politiek. In de strijd om het behoud van het Rijnvaartmonopolie moesten de Hollandse zeesteden in Pruisen hun meerdere erkennen.

De Rotterdamse Kamer van Koophandel heeft lange tijd aan de tradities van de stapelmarkt vastgehouden. Halverwege de jaren veertig zag men in dat het zaak was de internationale ontwikkelingen op de voet te volgen en de doorvoer niet langer te belemmeren, hoewel de weg der geleidelijke verandering niet werd verlaten, wat vooral tot uiting kwam in het verzet tegen liberalisering van de koloniale handel.

De Orde-liberalen verdedigden de staatkundige vernieuwing van 1848

16 Jan Bank en Maarten van Buuren (met medewerking van Marianne Braun en Douwe Draaisma), 1900: *Hoogtij van burgerlijke cultuur* (Den Haag 2000).

17 Zie bijvoorbeeld de invloedrijke studie van schrijver-notaris L.J.C.J. van Ravesteyn, *Rotterdam in de negentiende eeuw. De ontwikkeling der stad* (Rotterdam 1924).

18 C. te Lintum, 'De oorzaken van Rotterdams opkomst en ontwikkeling', overdruk *Tijdschrift van het Koninklijk Nederlandsch Aardrijkskundig Genootschap* 2. XXV 2 en 3 (1908) 453 e.v.



Het luchtspoor in Rotterdam zorgde voor een ingrijpende wijziging in het stadsbeeld van de stad. De foto is omstreeks 1880 gemaakt. Collectie Gemeentearchief Rotterdam.

tegen de conservatief-liberalen en tegen de protestanten. Daarnaast pleitten zij voor afschaffing van de scheepvaartwetten en liberalisering van de Rijnvaart. De Orde-liberalen waren tevens voor de aanleg van spoorwegen en voor de ontwikkeling van Feijenoord tot havengebied. Zij lazen de *Nieuwe Rotterdamsche Courant*, de tegenhanger van de 'oude' *Rotterdamsche Courant* die vooral de conservatief-liberale lezers aansprak. De conservatieve stadsregenten botsten met de voorstanders van liberalisering die hiervan zelf grote economische voordelen verwachtten.

In het kielzog van de vrijmaking van de handel kwam een nieuw soort ondernemer op, de 'fantasiejongens' genoemd een nieuwe ondernemende klasse die veel geld ging verdienen aan Rotterdam als 'Transitopolis'.¹⁹ Deze moderne ondernemers hadden geen boodschap aan vlagprotectie en tariefbarrières, omdat zij in hun dienstverlening rekening hielden met de verschuivingen die zich in het internationale handels- en scheepvaartverkeer hadden voorgedaan. De nieuwe ondernemers richtten zich in toenemende

19 A.J. Teychiné Stakenburg, SVZ. *Stand van zaken 1907-1957: 50 jaar arbeidsverhoudingen in de Rotterdamse haven* (Rotterdam 1957) 42.

mate op die gebieden waar de binding met het moederland minder sterk was. Minder koloniale producten en meer agrarische en industriële goederen gingen deel uitmaken van het totale handels- en scheepvaartvolume en het was de bedoeling dat deze nieuwe goederenstromen via Rotterdam zouden lopen. De nieuwe lichting ondernemers zette de Kamer van Koophandel onder druk ter bevordering van de doorvoerstrategie en modernisering van de infrastructuur van de stad. Na 1870 werkte de Rotterdamse Kamer daarentegen nauw samen met de vooruitstrevende ondernemers, onder wie Pincoffs en Mees die bovendien konden steunen op medewerking van burgemeester Van Vollenhoven. Zij drongen aan op modernisering en namen afstand van de belangen van de oude stedelijke elite en handelscultuur. De jaren zeventig fungeerden als een katalysator en het vertrek van Pincoffs markeert zowel het einde van een periode als het begin van een nieuwe fase in de geschiedenis van Rotterdam. Zoals te Lintum schreef: 'Met hem eindigt de *Sturm und Drang*-periode van Rotterdam. Na hem begint de groote tijd van ongekennde ontwikkeling.'²⁰ Deze stormachtige ontwikkeling heeft ingrijpende gevolgen gehad voor de sociaal-economische ontwikkeling van Rotterdam. In de literatuur over de werkstad heeft deze transformatie veel aandacht gekregen. Rotterdam was toen in de eerste plaats een werkeiland voor het Duitse achterland, bevolkt door mensen van wie een meerderheid van de haven leefde. In de ogen van velen was Rotterdam toen een onaantrekkelijke stad geworden, een groot contrast met de 'schoone koopstad' uit de zeventiende en achttiende eeuw.

²⁰ *Ibidem*, 376.