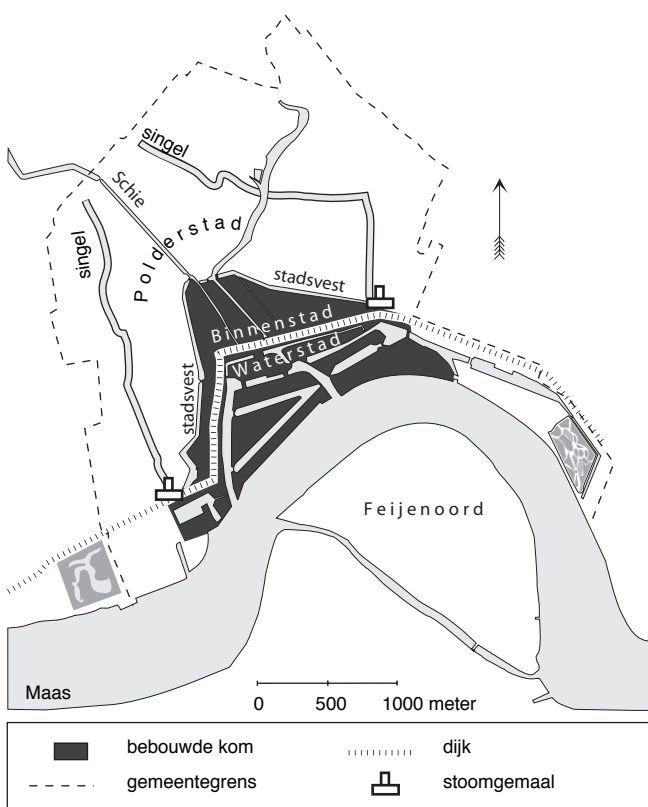


## Pion of Pionier Rotterdam - gemeentelijke bedrijvigheid in de negentiende eeuw

De Dienst Gemeentewerken stond aan de wieg van vrijwel alle Rotterdamse gemeentebedrijven. De historicus Jan van den Noort schreef de geschiedenis van vijf bedrijven die in de negentiende eeuw onder gemeentevleugels kwamen. Hij dook daarvoor diep in het verleden van de Dienst Gemeentewerken. In zijn boek 'Pion of Pionier' werpt hij een blik achter de schermen en beschrijft de geboorte van de gemeentebedrijven voor water, gas en elektriciteit, de Gemeentereiniging en het havenbedrijf. In alle vijf speelde Gemeentewerken een hoofdrol. In dit artikel geeft Van den Noort daarvan een paar voorbeelden.

Opvattingen over afval zijn aan verandering onderhevig. Anderhalve eeuw geleden keek men heel anders aan tegen afval en vervuiling. Het onderscheid tussen afvalwater, afval en water was minder uitgesproken dan vandaag de dag. In de negentiende-eeuw had Rotterdam nog stadsgrachten en -sloten, en die zorgden niet alleen voor de afvoer van regenwater, 'menage-water (=huishoudelijk afvalwater) en menselijke uitwerpselen. Ze waren ook de belangrijkste bron voor het Rotterdamse drinkwater. Doordat de grachten opgezadeld waren 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 kwam daarin verandering en werden drinkwater afvalwater en afval van elkaar gescheiden. De Rotterdamse drinkwaterleiding dankt haar ontstaan aan dit groeiend milieubewustzijn en ook de Roteb en de stedelijke riolering stammen uit deze periode.

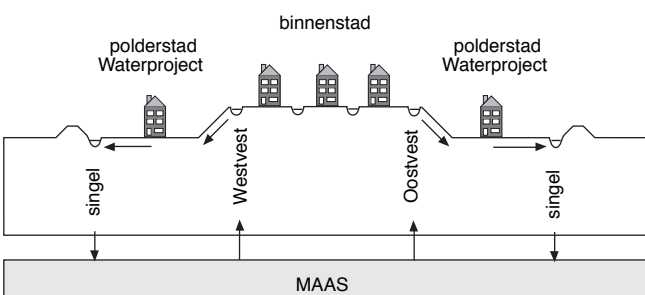


### Het Waterproject van Rose\*

In 1854 besloot de gemeenteraad het Waterproject van stadsarchitect Rose\* (1839-1855) uit te voeren. In de buurt van de westelijke stadsgrens werden de Westersingel, de Diergaardesingel en de Spoorsingel gegraven en ten oosten van de stad legde de gemeente de Noordsingel, de Crooswijkseingel en de Boezemsingel aan. Tuinarchitect Zocher voorzag die singels van een fraaie aanplant, maar laat u daar niet door misleiden. De singels waren bedoeld als open riolen. Al het stedelijke vuil dat in de Rotterdamse grachten belandde - en dat was heel wat meer dan nu - werd via sloten naar die singels gevoerd en vervolgens met behulp van twee stoomgemalen naar de Maas gepompt.

### Waterspaarbekkens

De afvoer van de vieze drab ging echter niet zo voorspoedig als stadsarchitect Rose zich gedacht had en veel stedelijk afval bezonk nog voor dit het het stoomgemaal bereikt had. De



### Het Waterproject van Rose\* (1842/1854)

In zijn Waterproject had Rose ten oosten en ten westen van de stad singels getekend. Die oogden fraai, maar waren bedoeld als verzamelriolen voor de afvoer van het stedelijke afvalwater.

\* Het Waterproject werd ontworpen door stadsarchitect W.N. Rose en fabriek-landmeter van Schieland J.A. Scholten

*W.N. Rose*  
*stadsarchitect*  
*1839-1855*



stank was afzichtelijk vooral in de nieuw gegraven singels waar alle vuil van de stad samenstroomde. De nieuw benoemde directeur van Gemeentewerken

W.A. Scholten (1855-1861)

wilde de stank te lijf gaan door de riolen voortdurend flink te spoelen met vers Maaswater. Bij laag water had hij echter niet voldoende spoelwater om die klus te klaren. Hij stelde het gemeentebestuur daarom voor om ten oosten van de stad waterspaarbekkens aan te leggen en het water van daaruit met behulp van buizen naar de stad te voeren.

Ook hij hoopte Rotterdam te bevrijden van de ziekmakende stank, maar nog voor zijn plan de gemeenteraad bereikte, overleed hij vrij plotseling aan typhus, een ziekte die hijzelf door flink spoelen van de riolen had willen bestrijden.

Scholtens opvolger, Van der Tak (1861-1878), zorgde dat de spaarbekkens er toch kwamen en tekende de plannen voor de imposante Rotterdamse watertoren. In 1874 kon het waterleidingbedrijf zijn nuttige werk beginnen.

Het bedrijf was op de eerste plaats opgezet om de riolen van Rotterdam te spoelen, maar het 'versche Maaswater' was van zo'n goede kwaliteit, dat het ook als drinkwater kon worden verkocht. Vergeleken met het water uit de grachten was het zelfs uitstekend te noemen. Aanvankelijk werd het water alleen verkocht aan welgestelde Rotterdammers. Pas vele jaren later werden ook minder vermogende Rotterdammers op de waterleiding aangesloten.

### **Tonnen of riolen**

De Rotterdamse Gemeentelijke Drinkwaterleiding had aanvankelijk dus een heel ander doel dan de naam doet vermoeden. Dat geldt voor meer gemeentebedrijven. Neem nu de Roteb. In 1876 werd de Rotterdamse Gemeentereiniging gesticht. Het ophalen van as en puin, het baggeren van de grachten en singels, het vegen en sproeien van de straten, het ruimen van sneeuw



*W.A. Scholten*  
*directeur Gemeentewerken*  
*1855-1861*

en het schoonhouden van de riolen en urinoirs behoorden tot de taken van de Gemeentereiniging. Tot 1876 werden die werkzaamheden nog verricht door een particuliere ophaaldienst.

Een jaar later werd ook het verzamelen van menselijke en dierlijke ontlasting in het gemeentelijke takenpakket opgenomen. Tot 1877 had het raadslid Thooft zich over die taak ontfermd en had daar goed geld mee verdiend. Samen met zijn compagnon, de stadsarchitect Rose, verkocht hij de uitwerpselen aan de boeren in de omgeving. Deze gebruikten de stadsstront als mest op hun land.

Het Groningse gemeentebestuur had het ophalen van mensenmest zelf ter hand genomen. Het Groningse afval werd huis aan huis opgehaald met tonnen en deze werden vervolgens door de plaatselijke dienst gemeentereiniging afgevoerd naar het platteland. De gemeente Groningen hield aan deze handel een aardige cent over. Het Rotterdamse stadsbestuur voelde daar ook wel voor.

Rotterdam vond niet alleen de financiële kant van de zaak aantrekkelijk. Het had nog een andere goede reden om het Groningse voorbeeld te volgen. In de Rotterdamse nieuwbouwwijken lagen nog geen riolen en de ervaring met het Waterproject had geleerd, dat de aanleg van riolen een dure grap was.

Door het afval met tonnen op te halen kon de gemeente twee vliegen in een klap slaan: de dure riolen hoefden voorlopig niet te worden aangelegd en met de verkoop van mest kon de gemeente nog wat bijverdienen voor de stadskas. Althans dat dacht het stadsbestuur. Al snel bleek de belangstelling voor de Rotterdamse ontlasting veel kleiner dan verwacht. De Gemeentereiniging bleef met de mest zitten en belandde vrijwel onmiddellijk in de rode cijfers.

*C.B. van der Tak*  
*directeur Gemeentewerken*  
*1861-1878*



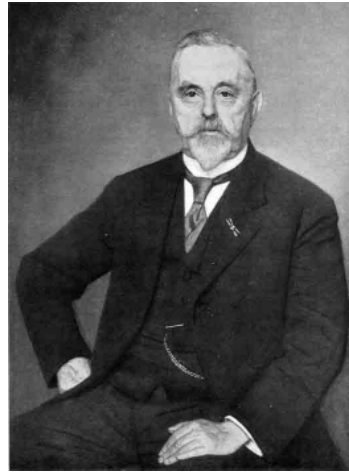
### Liernur

Het stadsbestuur heeft nog een moment overwogen om in Rotterdam het zogenaamde Liernurstelsel aan te leggen. Dat was een rioolstelsel waarbij de uitwerpselen met behulp van een pomp werden weggezogen. Directeur van Gemeentewerken Van der Tak was daar geen voorstander van. Hij had in Amsterdam gezien hoe het systeem werkte en deed daarover omstandig verslag aan het gemeentebestuur: '(...) 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 secreetstof door de grond naar boven kwam.'

'Brutale Gerrit'-Jan de Jongh, die Van der Tak als directeur Gemeentewerken opvolgde (1879-1910), zag ook niets in de aanleg van het Liernurstelsel. In 1883 lanceerde hij het voorstel om de gehele stad toch maar van riolen te voorzien. De Jongh was er van overtuigd, dat de menselijke ontlasting het beste door riolen konden worden afgevoerd. De Gemeentereiniging had zo weinig succes met het verkopen van mest, dat het enthousiasme over het gebruik van tonnen aanmerkelijk was bekoeld. De dure riolen bleken uiteindelijk de goedkoopste oplossing voor Rotterdams afvalwaterprobleem.

### De Kop van Zuid

In de jaren vijftig en zestig van de vorige eeuw namen handel en scheepvaart op de Maas sterk toe en de gemeente Rotterdam groef havens om te kunnen profiteren van de gunstige economische ontwikkeling. De noordelijke Maasoever was als snel volledig vergraven tot haven en steeds meer stemmen gingen op om de havenontwikkeling voort te zetten op het tegenovergelegen eiland Feijenoord. Dat bestond toen nog hoofdzakelijk uit weiland. Stadsarchitect Rose deed in 1862 het voorstel om een brug naar Feijenoord te leggen en er

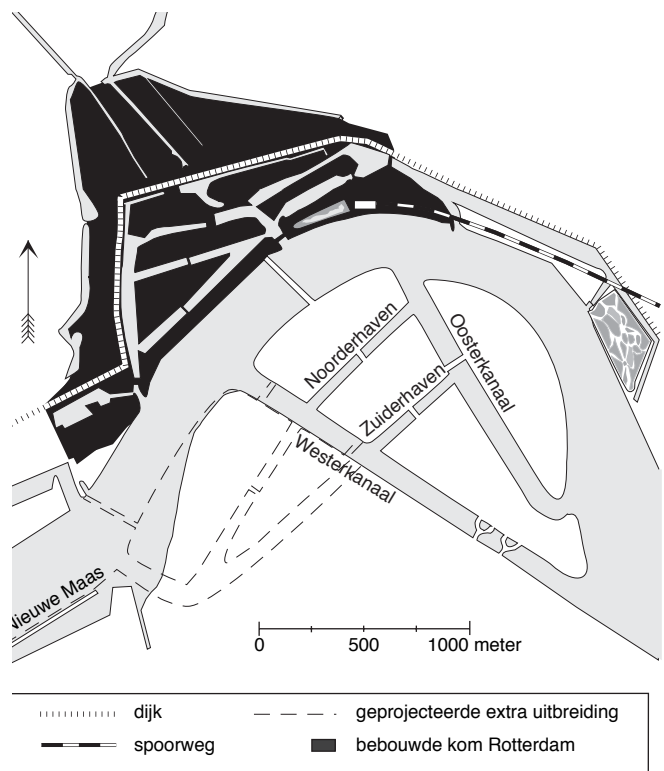


*G.J. de Jongh*  
*directeur Gemeentewerken*  
*1879-1910*

een Noorderhaven, een Zuiderhaven, een Oosterkanaal en een Westerkanaal te graven. Het plan bleek al snel te duur. De aanleg van een rijksspoorbrug over

de Maas zorgde er voor dat er schot in de zaak kwam. Het scheepvaartverkeer zou ernstig worden belemmerd door de brug en de rijksoverheid meende dat het aan Rotterdam was om daar een oplossing voor te vinden. Directeur van Gemeentewerken van der Tak zette zich achter zijn tekentafel en kortwiekte het plan dat collega Rose enkele jaren eerder had gemaakt.

*Plan-Rose voor de uitbreiding van Rotterdam op Feijenoord (1862). Roses plan voorzag in de overbrugging van de Maas en het graven van havens en kanalen op het eiland Feijenoord.*



Hij schraptte het Oosterkanaal en de Zuiderhaven en zag kans de rijksoverheid te belasten met het graven van het Westerkanaal: de huidige Spoorweghaven. De Noorderhaven, die later werd omgedoopt tot Koningshaven, moest door de gemeente worden aangelegd. Tot op heden is dat kanaal de belangrijkste vaarroute voor grote schepen die de Maasbruggen niet kunnen passeren. Door het graven van de Koningshaven ontstond het Noordereiland.

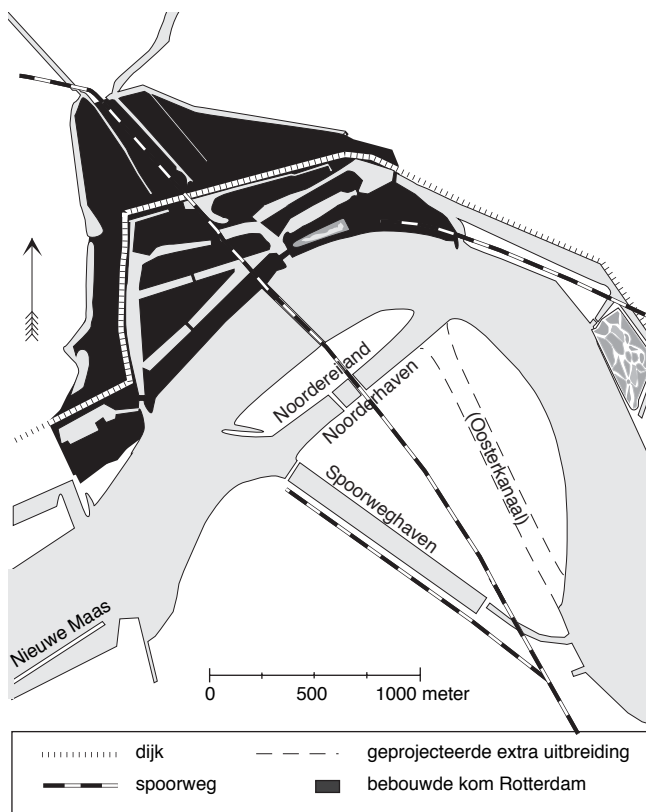
Om de kosten voor een gemeentebrug naar Feijenoord uit te sparen had Van der Tak een plan gemaakt om de gemeentebrug onder de spoorbrug te hangen, maar de spoorwegingenieurs waren daar niet erg enthousiast over. Het Rotterdamse raadslid Lodewijk Pincoffs wist de gemeenteraad ervan te overtuigen, dat de aanleg van een gemeentebrug, de Willemsbrug, noodzakelijk was. Zelf nam hij, met zijn Rotterdamsche Handelsvereniging de aanleg van de Binnenhaven en de Entreporthaven voor zijn rekening.

### Pincoffs' vlucht

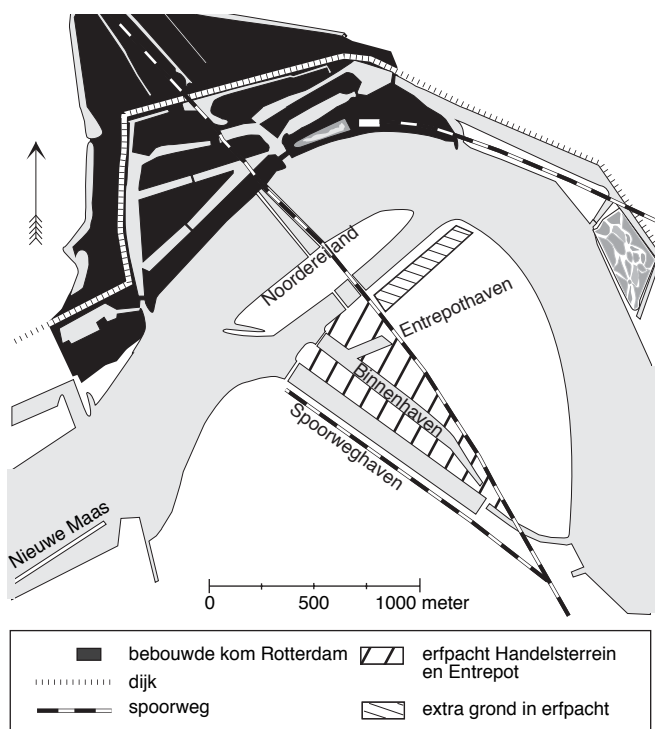
Pincoffs veroorzaakte in 1879 grote opschudding door hals over kop het land te ontvluchten. Hij had in zijn boekhouding geknoeid om een aantal van zijn ondernemingen van het faillissement te redden. Zijn financiële handel en wandel kon het daglicht niet verdragen en hij moest de benen nemen om vervolging door justitie te voorkomen. In België stapte hij op de boot naar Amerika om daar een nieuwe carrière op te bouwen.

De onthutste aandeelhouders van de Rotterdamsche Handelsvereniging benoemden een nieuwe directie en deze voltooide Pincoffs' creatie op zuid. De exploitatie van de Handelsinrichtingen op Feijenoord leek aanvankelijk veelbelovend, maar kwam erg slecht op gang. Daar was een heel eenvoudige reden voor. Als schippers gebruik wilden maken van de havens dan moesten ze zowel aan de gemeente als aan de Rotterdamsche Handelsvereniging havengeld betalen. De noodzaak twee keer te betalen voor de vooruitgang

*Directeur van Gemeentewerken Van der Tak tekende in 1868 deze goedkopere uitvoering van het 'onbetaalbare' plan-Rose.*



*De Rotterdamsche Handelsvereniging (RHV) zegde toe de Binnenhaven en de Entreporthaven aan te leggen. Om concurrentie te voorkomen had de RHV strategisch gelegen percelen ten westen van de spoorlijn in erfpacht verworven.*



overtuigde menig schipper van het voordeel op de rivier te ankeren en te wachten tot een ouderwetse gemeentelijke haven vrij kwam. De hyper-moderne havens van de Rotterdamsche Handelsvereniging bleven leeg.

In 1882 stemde de RHV in met de verkoop van haar bezittingen aan de gemeente. Pincoffs en de zijnen hadden ongeveer 12 miljoen gulden in de havens en pakhuisen gestoken, maar op aanraden van directeur van Gemeentewerken De Jongh betaalde de gemeente slechts 4 miljoen. Zij nam de havenexploitatie over en stichtte de Gemeentelijke Handelsinrichtingen op Feijenoord. Daaruit is later het Gemeentelijk Havenbedrijf ontstaan.

We zagen het al bij de drinkwaterleiding en de gemeentereiniging. Bij de havenexploitatie bleek ook, dat de zaken heel anders uitpaktten dan ze bedoeld waren. Bij de oprichting van de gemeentelijke bedrijven voor gas- en elektriciteit was het niet anders. De besluiten van de gemeenteraad hadden een grillig en vaak onvoorspelbaar resultaat.

**Jan van den Noort**

Verscheen in Stadstimmernieuws 21 (augustus 1990) nr. 8, 4-5.

**Gegevens over het boek:**

Jan van den Noort, *Pion of Pionier, Rotterdam - Gemeentelijke bedrijvigheid in de negentiende eeuw* (192 blz., 37 illustraties).

Bij de boekhandel: f 27,50. (ISBN 90-71563-03-0) Lezers van Stadstimmernieuws kunnen Pion of Pionier bestellen door f 25,- over te maken op gironummer 6131902 ten name van Stichting PK, Postbus 25140, 3001 HC Rotterdam. U krijgt het boekje dan zonder verdere kosten toegestuurd.