

terdammer, die de preponderante positie van zijn stad in het moderne internationale wegvervoer als een gegeven aanvaardt, de vraag op, of de door Joh. de Vries<sup>3)</sup> geconstateerde rivaliteit met Amsterdam niet geleid heeft tot een poging zich ook in deze sector te bevrijden van de afhankelijkheid van de grote concurrent. De door Van der Kooy geciteerde plaats bij Van Dillen<sup>4)</sup> 'Omdat het voordeel der commercie deezer stadt onwedersprekelijk vordert, dat dezelve in alles behoort tenminsten gelijk gestelt te worden met die van Amsterdam', nodigt a.h.w. uit tot een nader onderzoek.

Uit een onderzoek ingesteld in het Gemeentearchief te Rotterdam en het Algemeen Rijksarchief te 's-Gravenhage is gebleken, dat er inderdaad in het jaar 1814 een serieuze, goed opgezette poging is gedaan met medewerking van het Gemeentebestuur en de Kamer van Koophandel tot het instellen van een eigen Rotterdams internationaal vervoer over de weg in dezelfde richting als dat van Amsterdam, nl. Brabant (in deze tijd synoniem met de Zuidelijke Nederlanden), Duitsland, Zwitserland en Italië.

Dat deze onderneming een kortstondig en weinig succesvol bestaan heeft geleid, doet niets af aan het belang van deze proefneming, zo kort na de bevrijding van de Franse dwingelandij, toen men algemeen hoopte op de terugkeer van de vroegere welvaart en daarom niet schroomde nieuwe initiatieven te ontplooien om de 'Commercie' meer naar deze stad te trekken.

Omdat de hele affaire zich heeft ontwikkeld in het kader van de Keulse beurtvaart en het initiatief in eerste instantie is uitgegaan van een Rotterdammer, die nauw bij deze Rijnvaart was betrokken, is het noodzakelijk wat nader in te gaan op de groep personen, die van Nederlandse zijde een werkzaam aandeel in deze beurtvaart hadden. Vooropgesteld dient te worden, dat Keulen niet alleen een belangrijk eindpunt was voor het goederenvervoer, maar ook als overlaadhaven functioneerde voor alle goederen bestemd voor het gebied van de Boven-Rijn, Zwitserland en Italië.

*De Rotterdamse beurtvaart op Keulen aan het eind van de achttiende en het begin van de negentiende eeuw.*

De Rijnvaart op Keulen was in Rotterdam, naast die van Amsterdam en Dordrecht, een reeds lang bestaand geregeld vervoerbedrijf geweest, voordat de bekende ordonnantie van 14 mei 1791