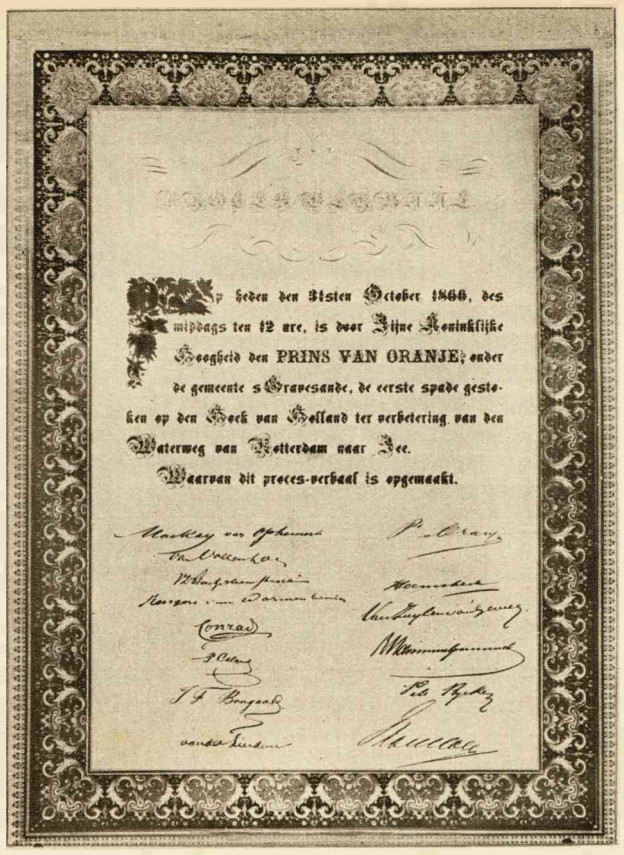
DE NIEUWE WATERWEG
31 OCT. 1866—31 OCT. 1916

Hoe glorieus had deze 31e October kunnen zijn in normale tijden. . . .

Hoe zou in de volle havens van Rotterdam het jachtende leven even stilgestaan hebben, hoe zouden dan de sirenen gegild, de bas-fluiten gebromd, de vlaggen gewapperd hebben om te herdenken dat 50 jaar geleden de Prins van Oranje in de woestenij van onontgonnen duinen, aan den Hoek van Holland, den eersten steek deed in het rulle zand voor den Waterweg, die Rotterdam groot zou maken. Groot, al was nimmer in dien tijd gedroomd van een vlucht als nu, d.w.z. vóór den oorlog.

Het kòn niet uitblijven, dat Rotterdam een betere verbinding met zee kreeg. De vèr-ziende blik benevens de voortvarendheid van den handel kon in het midden der 19e eeuw niet gedoogen, dat Rotterdam via Brouwershaven door onbetrouwbare zeegaten, nòch via het Voornsche kanaal door tijdroovende sluizen te bereiken was. Belachelijk lijkt het nu dat de reis van Rotterdam naar zee minstens 18 uur in beslag nam . . . soms 5 à 6 dagen kostte!! De Staatscommissie, in 1857 ingesteld, kwam dan ook met bekwamen spoed met een plan van den ingenieur Caland. Doorgraving van den Hoek van Holland over een lengte van 4½ K.M. en een breedte van pl.m. 500 M. en een open vaarweg zonder sluizen van Rotterdam naar zee, was de grondslag. Ofschoon technisch moeilijk, vertrouwde Caland op de ingenieurskunde en rekende hij op de hulp van eb en vloed bij het wegvoeren van zand, waartoe een tweetal lange en kostbare pieren moesten meewerken.

In 1863 werd dit plan, dat ruim 6 millioen gulden zou kosten, goedgekeurd; tevens werden dat jaar de voorbereidende maatregelen getroffen. Den 31en Oct. 1866



Op heden den 31sten October 1866, des middags ten 12 ure, is door Zijne Koninklijke Hoogheid den PRINS VAN ORANJE, onder de gemeente s'Gravenzande, de eerste spade gestoken op den Hoek van Holland ter verbetering van den Waterweg van Rotterdam naar Zee.

Waarvan dit proces-verbaal is opgemaakt.

De historische oorkonde, opgemaakt bij den eersten steek in 1866 en geteekend door: Prins van Oranje; Heemskerk; van Zuylen van Nievelt; Schimmelpenninck; Pels Rijcken; Loudon; Mackay van Ophemert; Van Vollenhoven; Van den Bergh van Heemstede; Rengers van Warmenhuize; Conrad; P. Caland; J. F. Boogaard; Van der Linden.
(Uit het Gemeente-Archief van Rotterdam).

en aan „Waterstaat" wordt er dan ook speciale aandacht aan gewijd.

Behalve door de beroemde „zandzuigers", een type dat aan den Waterweg zijn ontstaan te danken heeft, wordt ook nu nog door een systeem van pieren en dammen langs de oevers de werking van het getij benut.

* * *

Naast de diepte-zorg is er nog zooveel dat om aandacht vraagt: de verlichting, de betonning, het loodswezen, de waterstandseinen en -registratie.

Geleidelijk is dit alles zoo opgevoerd, dat ten allen tijde, overdag en bij nacht, bij hoog en bij laag water, bij mooi weer en bij storm, de schepen kunnen binnenvaren en niet buitengaats hun tijd behoeven te verliezen. Lichttorens wijzen in den nacht den veiligen weg aan; stoomloodsbooten geven de loodsen buitengaats af of varen in storm voor de schepen uit, den goeden koers aangevend, dag en nacht is voor de schepen den waterstand waarneembaar. En àls het niet-uit-te-schakelen noodlot al eens een stranding veroorzaakt, dan staat een uitstekend-georganiseerd reddingscorps met twee stoomreddingbooten gereed voor hulp.

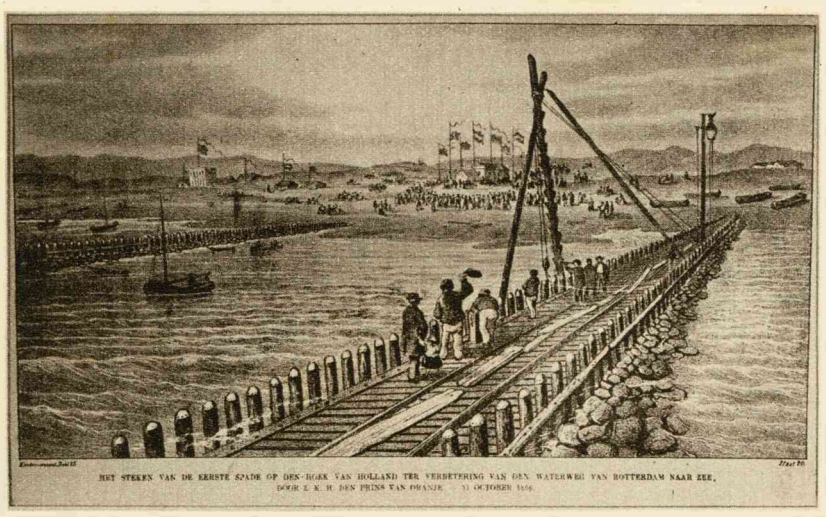
Zoo kost de Waterweg veel geld.

Wat beteekenen echter die kosten tegenover de enorme vlucht, die Rotterdam genomen heeft?

Tegenover een import van nog geen 4 millioen ton goederen in 1889 staat een invoer van 22 millioen in 1913. Terwijl in 1873, het eerste jaar van een geregelde doorvaart, 4471 schepen door den Waterweg in- en uitgingen, was dit aantal in 1914 meer dan 23000!

In 1873 was de gezamenlijke tonnenmaat circa 3¾ millioen, dat is dus ruim 800 ton per schip. In 1914 ruim 75 millioen ton of plm. 3000 ton per schip!

„De natuurlijke ligging van Rotterdam met den Nieuwen Waterweg als toegang geeft ons vertrouwen, óók na den oorlog," sprak Burgemeester bij de opening van het stadhuis.



Het steken van de eerste spade door den Prins van Oranje op 31 October 1866.
(Uit het Gemeente-Archief van Rotterdam).

deed de Prins te 12 uur den eersten steek. In 1868 reeds was een open verbinding met de zee bereikt. Was men er toen? Was men er in 1870 toen de eerste visschersscheepjes, in 1872, toen de eerste stoomboot door de geul voer?

Eilaci, de moeilijkheden begonnen pas. Wel werd de grondgedachte van Caland bewaarheid: het getij voerde zand mee (van 1868—1880 ruim 7 millioen M.³!), doch het werd vóór den Waterweg gedeponeerd, waardoor een leelijke versperring ontstond. Het scheen zelfs, alsof het grootsche plan fiasco ging lijden, als zoovele andere grootsche projecten. Coûte que coûte, die banken moesten weg . . . . Opnieuw werd een staatscommissie ingesteld in 1877. In 1880 verscheen haar rapport. De conclusie daarvan was: de open vaarweg bleef gehandhaafd en kon verbeterd. Ondanks de talrijke aanvallen, ondanks plannen, voorstellen, voorspellingen zelfs van kundige ingenieurs, waarbij alleen aan sluizen succes werd toegeschreven. Maar . . . 't zou 30 millioen kosten, waarvan 11 millioen voor afsluiting van neven-rivieren. Ook de kostbare pieren zouden verbeterd worden en tot 1800 à 2000 M. in zee zich moeten uitstrekken. Rotterdam zou van die 30 millioen 10% moeten bijdragen.

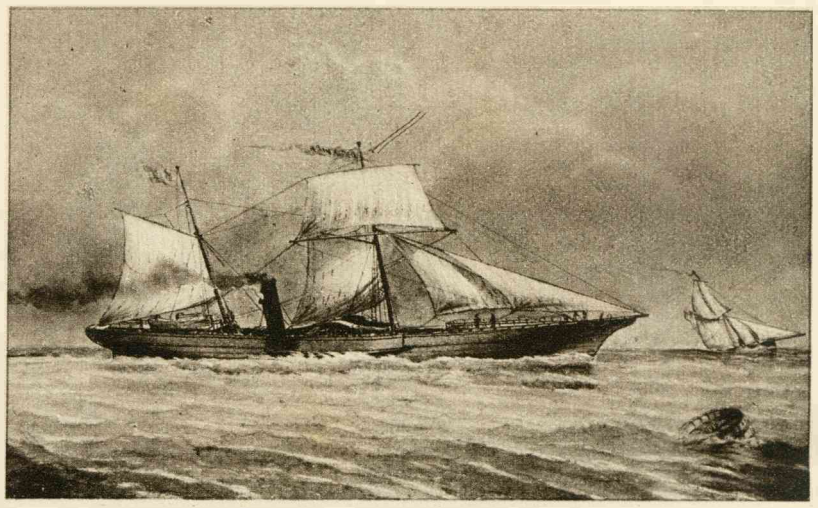
Rotterdam aanvaardde dit. Met rustig vertrouwen.

Juist dat vertrouwen, gesteund door het geloof, de overtuiging, dat alleen vrije toegang zònder sluizen, het handelsleven ten goede zou komen, dat vertrouwen is een machtige moreele factor geweest, vooral in die dagen dat het plan van Caland door velen als een mislukking beschouwd werd. — Het voorstel van de Staatscommissie werd door de Staten-Generaal bekrachtigd en van 1880-1895 is 't plan ten uitvoer gebracht.

Zoo is de Nieuwe Waterweg een der beste toegangswegen tot een der grootste havens van het vasteland geworden.

En nog wordt de uiterste zorg aan de hartader van ons zee-verkeer besteed. Vooral aan het op-diepte-houden. Want al geweldiger worden de schepen, al grooter hun diepgang. En elk schip moet immers Rotterdam kunnen bereiken. Was de diepte in 1872 slechts 32 dM., nu kunnen moderne zeekasteelen met 9 à 10 Meter diepgang met gunstig getij opvaren naar Rotterdam.

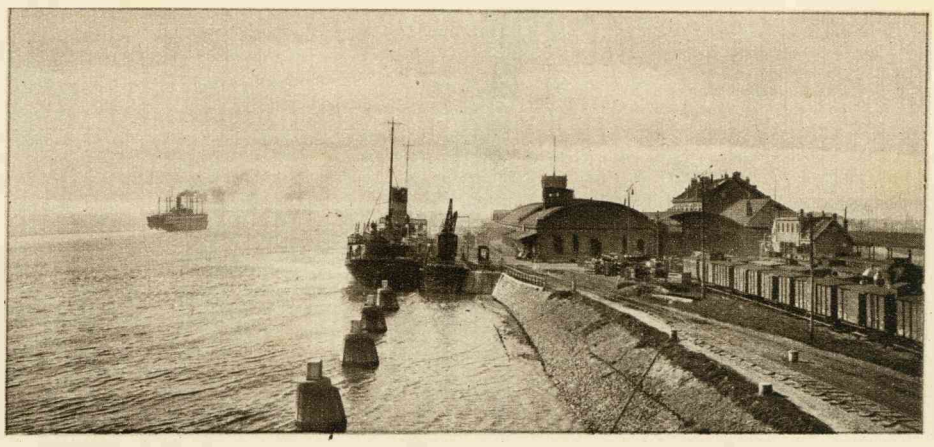
Die diepte te verkrijgen, het eischt een studie apart



Een der eerste klanten van den Nieuwen Waterweg: De Batavier. (Uit het Gemeente-Archief van Rotterdam).

Hopen en wenschen we dat dit een voorzienende blik geweest is, en dat de tijd deze woorden zal bevestigen.

C. V.

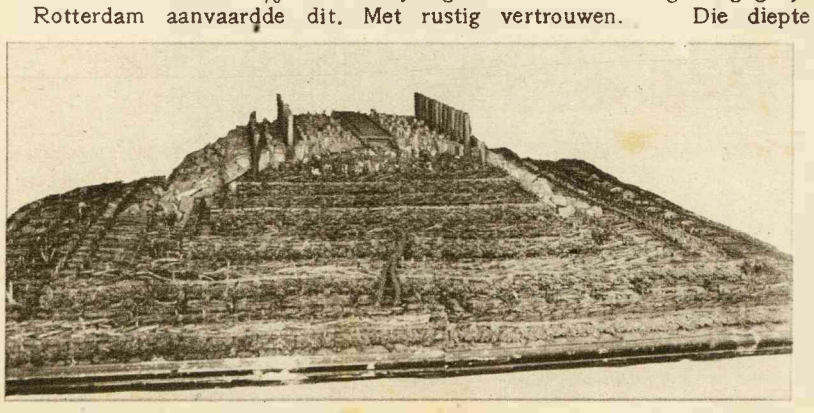


De uiterste punt van handels-Rotterdam: Waar de Waterweg in zee overgaat.

Bij onze Middenplaat.

David Teniers de Jonge, zoon van David Teniers den Ouden doch veel meer beroemd dan deze èn als schilder èn als graveur, was een der sieraden der Vlaamsche school. In rang plaatst men hem onmiddellijk na Rubens en Van Dijck. Weinig kunstenaars hebben hem geëvenaard in het afbeelden van vroolijke dorpstafereelen; zijn koloriet is fijn en helder en zijn lichttoon prachtig.

Het schilderij dat wij op pag. 8 en 9 reproduceeren is een der meest bekende werken van den meester. David Teniers de Jonge werd den 15en December 1610 te Antwerpen geboren en overleed in 1690 te Brussel.



De samenstelling van de pier te Hoek van Holland: series „zinkstukken" van rijswerk en basalt op elkaar. De hevigste stormen heeft deze pier glansrijk doorstaan.



INGENIEUR P. CALAND.
(Relief door Prof. Odé in het Caland-monument.)



Het seintoestel voor den waterstand. Links de misthoorn, bij den ingang van den Nieuwen Waterweg.