

1883 II, 6.

DE

# TOEKOMST VAN ROTTERDAM;

door den Ingenieur 1<sup>e</sup> klasse van 's Rijks Waterstaat, Hoofd-Ingenieur  
van de openbare werken in Péru

P. J. DE QUARTÈL.

---

---

*Opgedragen aan den Gemeenteraad en de Kamer  
van Koophandel van Rotterdam.*

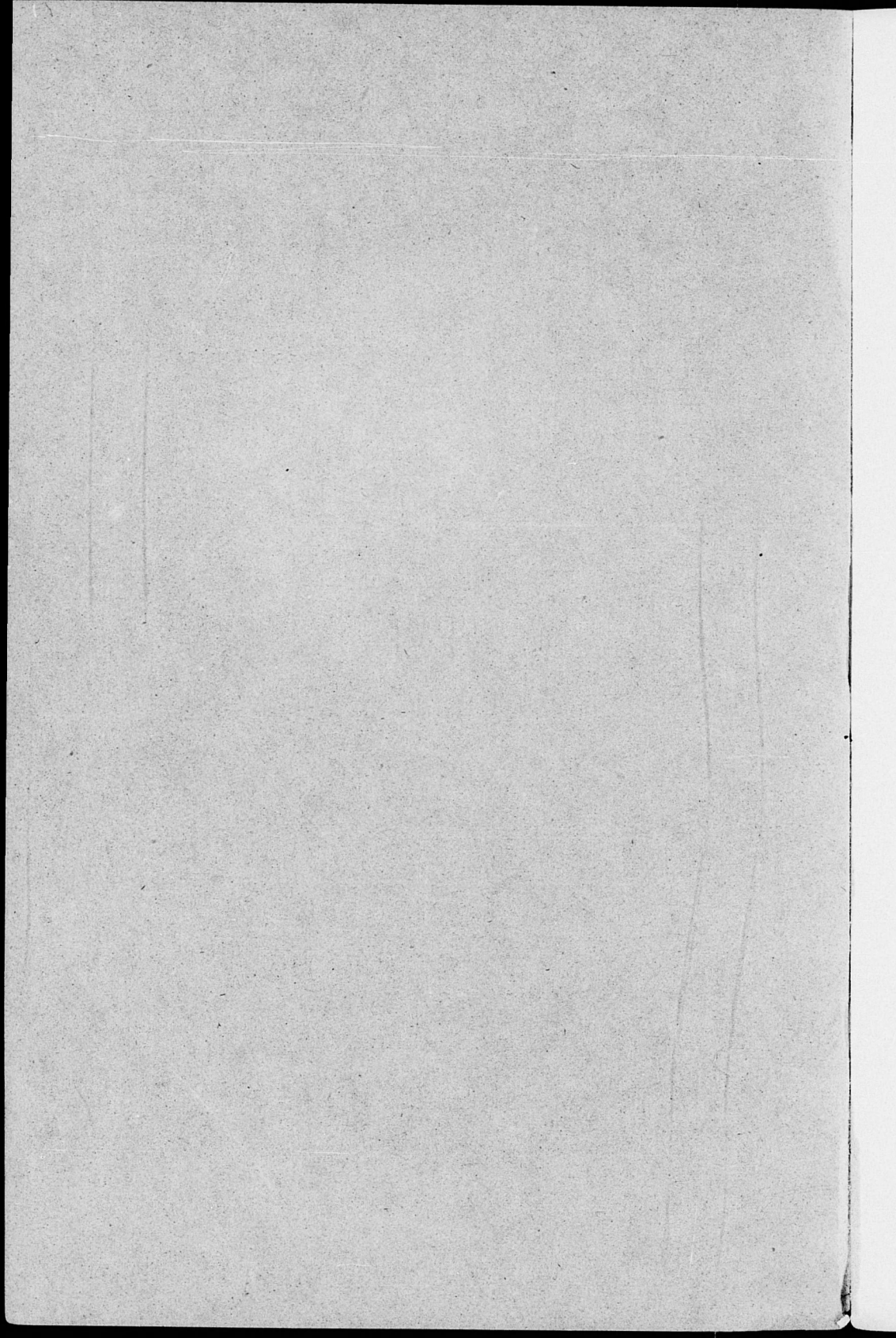
---

---

~~~~~  
Voor rekening van den Schrijver.  
~~~~~

— — — — —  
OCTOBER 1883.

**Prijs f 0.60.**



DE  
TOEKOMST VAN ROTTERDAM;

door den Ingenieur 1<sup>e</sup> klasse van 's Rijks Waterstaat, Hoofd-Ingenieur  
van de openbare werken in Péru

P. J. DE QUARTÈL.

---

*Opgedragen aan den Gemeenteraad en de Kamer  
van Koophandel van Rotterdam.*

---

~~~~~  
Voor rekening van den Schrijver.  
~~~~~

—  
OCTOBER 1883.

Amour sacré de la Patrie,  
Amour, qui fait vibrer mon coeur.

---

Wel hem, die 't Vaderland meer dan zich zelf bemint;  
Die in het heil des Volks, zijn grootste wellust vindt.

---

Handel en Scheepvaart zijn de groote bronnen van het Volksgeluk;  
van beschaving en van rijkdom.

---

Du choc des opinions jaillit la vérité.

---

Le bonheur, c'est la paix.

---

. John Bright is one of the greatest statesmen of England.

---

Non, l'avenir n'est à personne;  
L'avenir est à Dieu;  
Et chaque fois que l'heure sonne,  
Tout ici bas, nous dit: Adieux.

---

Laat ons steeds, met hooge achting, de grootsche waterbouwkundige  
werken herdenken en beschouwen, van onze Nederlandsche Ingénieurs:  
Brunings, Blanken, Kraaijenhoff, Beijerinck, Goudriaan, Rijsterborgh,  
van Gendt, Outshoorn. (1) van der Kun, Jhr. Ortt, en van Diesen.

---

Rotterdam kan even groot worden als: Liverpool en Londen.

---

Time is moneij.

---

Dios gúarde à Rotterdam.

---

---

(1) De architect van het paleis van Volksvlijt.

Spruit eener in Nederland geachte en geëerde familie <sup>1)</sup>, zag ik het levenslicht te Rotterdam: op den 26sten Augustus 1816. Steeds heb ik eene zekere voorliefde voor mijne geboortestad gekoesterd; en zal daarom thans op meer gevorderden leeftijd, *nogmaals* eene poging aanwenden, tot heil van Rotterdam, en van het, mij zoo dierbare Vaderland.

Rotterdam is door zijne schoone geödesische en geögrafische ligging allezints geschikt voor eene *grootte* handelsplaats, even als Hamburg, Bremen en Antwerpen.

Voor den bloei van den handel en van de scheepvaart mocht dan ook steeds alles, krachtig aangewend, verbeterd en onderhouden worden.

In de allereerste plaats heeft Rotterdam dan bepaalde behoefte aan: „eenen flinken, royalen, ruimen, **altijd** *bruikbaren* waterweg, naar de Noordzee.”

Ik stel derhalve voor, om daarin het allereerst, te doen voorzien, en wel op de volgende manier:

---

Van af Rotterdam en Fijenoord, langs Delfshaven, tot aan het Voetveer bij Vlaardingen, heeft de Rivier de Nieuwe Maas, tot aan het Scheur, overal de noodige breedte en diepte, voor de *grootste* Transatlantische Stoombooten en Clipperschepen. Tusschen het eiland Rozenburg en de Welplaat kan de benoedigde breedte en diepte, *steeds* door afgraving en uitbaggering verkregen worden.

Het Voornsche kanaal moet *verbreed* en *verdiept* worden, terwijl benoorden Heenvliet en beoosten Hellevoetsluis, kapitale Sluizen moeten gebouwd worden van voldoende afmetingen om de zwaarste en breedste Schepen en Stoombooten met gemak te kunnen doorlaten (23 ellen).

Het Haringvliet, Kwaksdiep en Zuiderdiep heeft overal genoeg ruimte en diepte voor de Scheepvaart.

Beoosten Stellendam moet het eiland Overflakkée worden doorgegraven, en aldaar een *open* kanaal gegraven worden,

---

<sup>1)</sup> Zij bestond meest uit Zeeofficieren en Kooplieden.

richting Noord-Oost of Zuid-West, of in eene richting van den toren te Hellevoetsluis naar de punt van Den Osse, benoorden Brouwershaven <sup>1)</sup>.

Dit open kanaal moet dezelfde diepte en breedte verkrijgen als het kanaal door Voorne.

De leidammen kunnen geconstrueerd worden, zoo als door mij werd voorgesteld, voor de Zeehaven voor de stad Brugge, te Blankenberghe. De hoofden zijn opgetrokken van betonblokken, van dezelfde afmetingen, als welke te Port-Said aan de Middellandsche Zee in Egypte gebouwd zijn: en daar boven op kan worden gesteld eenen metalen bovenbouw, reikende tot vier ellen boven het hoogwater, in de Beuningen en den Hals.

De dammen, of eigenlijk kanaaldijken, zullen elk eene lengte verkrijgen van ongeveer 8500 ellen: en moeten reiken tot in de diepte van 9 ellen beneden het laagwaterpeil aldaar, [0.65 el onder A.P.].

Zij zullen aan beide zijden voorzien worden met 25 ellen breedte zinkstuk, bezwaard ter hoogte van laagwater met *zware* bezaltsteenen.

Op de vier uiteinden zullen **ijzeren** lichttorens gesteld worden.

Ook op den Zeedijk, aan den hoek van den Osse, zal een **steen** vuurtoren gebouwd worden.

De Coupuren in de Zeedijken bij Stellendam en Melissant, zullen niet gegraven worden, vóór dat de Zeedijken, beoosten Stellendam, behoorlijk zijn voorzien, en met kapitale dwarsdijken, evenwijdig aan de as van het open kanaal, zullen zijn vereenigd geworden.

Het gat van Brouwershaven en de Reede, bezuiden Ouddorp, in de Beuningen (Springer), zijn ten allen tijde, en zelfs bij zware stormen, gemakkelijk, en *veilig*, te bevaren, en te bereiken.

De teekening van de havenhoofden te Blankenberghe, zijn door mij aan Zijne Majesteit den Koning van België aangeboden den 20<sup>sten</sup> van Februari 1882.

Copiën zijn op beleefd verzoek, stellig te verkrijgen bij den Minister voor de Openbare Werken België Xavier-Olin: of bij den Secretaris van den Koning Léopold II.

In regtstreeksch verband met dit ontwerp, had ik, op verzoek van den Minister Thorbecke, reeds in 1858, opgemaakt en ingediend: een voorstel om van den Christoffelpolder, benoorden Brouwershaven, een kapitaal dok te maken: en verder

<sup>1)</sup> De beste Reede, met Vlissingen, van Nederland.

„van uit Brouwershaven een Spoorweg te leggen, langs Drijschor en Bruinisse naar Philipsland.”

Ik stelde voor, om het Mastgat, of de Zijpe, *af te dammen*, bij het Veer te Bruinisse.

De Spoorweg te Rozendaal, in Noord-Brabant, aansluitende aan het Europeïsche net.

De teekeningen, begrootingen en memoriën van toelichting liggen, *rustig bewaard*, in het archief van het Departement voor onze Openbare Werken, voornamelijk genaamd het Ministerie van Waterstaat, Handel, en Nijverheid, te 's Gravenhage: niet meer onder het „*torontje* Vijverberg:” maar op het Binnenhof.

Op *beleefde* aanvraag, zijn van een der menigvuldige *Waterstaats*-Ingenieurs, of Spoorwegmakers, zeker wel Copieën en Afschriften, te verkrijgen.

Tegen de uitvoering van *al* de voorgestelde werken bestaan volstrekt geene bezwaren.

Integendeel; zij zijn gemakkelijk, en zeer spoedig daar te stellen.

In *vijf* jaren tijds zal Rotterdam gerustelijk, wat *waterweg* naar Zee betreft, kunnen concurreeren met Hamburg, Amsterdam en Antwerpen.

Elk bekwaam Ingenieur <sup>1)</sup> kan eene zuivere begrooting, der thans *weder*, door mij voorgestelde, werken maken. Overmacht, onmacht, Zeebevingen, slappe boorden, zooals regeerden bij de Amst. kanaalwerken van Dirks, Conrad en Boogaard, en andere raadselachtige calamiteiten, zijn tusschen Rotterdam en Brouwershaven *nooit* te verwachten. Vulkanen, Etnaas, zijn daar in de omstreken nog niet gezien.

Maar het werk moet geheel en al worden daargesteld door *flinke* Rijks- of Staats-Ingenieurs, staande onder het onmiddellijke toezicht van onzen Minister voor de Openbare Werken in Nederland.

De zoogenaamde „Nieuwe? Waterweg” door het Scheur en den hoek van Holland, bezuiden den Oranje-Polder en 's Gravezande, kan verder aan de natuur worden overgelaten, en — „verzanden.” Die weg had steeds eene manie om te verzanden, aan te slibben, en duinzanden te herbergen.

Het Scheur kan later bij Maassluis worden afgedamd, om de aanslibbing en verzanding te *faciliteeren*, en te verhaasten.

<sup>1)</sup> Zoo als: van Diesen, Michaëlis, Wellan, Rose, Bake, van der Vegt, van den Bergh, Fijnje, Waldorp enz.

De mond van de Maas langs Brielle blijft toch altijd open <sup>1)</sup>. De Welplaat kan te Pernis, en Zuidwaarts aan Poortugaal (IJsselmonde) worden aangedamd.

Beeosten Ouddorp, en bewesten Melis-Sant en Dirksland, zijn kapitale schorren en aanwassen te verwachten, **ná** de complete uitvoering der *nu* voorgestelde werken.

Die aanwassen kunnen door het leggen van eenige lage rijzen hoofden, met steen bedekt (model Oude Hoeve op het eiland Schouwen) worden te gemoet gekomen, en bespoedigd.

Het komt ons voor, dat het wel overbodig zal zijn om met woordenpraal te betoogen, dat Rotterdam, *ná* de daarstelling van de door mij opgenoemde werken, met *alle* gerustheid, *nu* en voor *eeuwenlang*, de concurrentie als **Eerste** handelsstad, zal kunnen volhouden, met Liverpool, Londen, Håvre, Hamburg en Antwerpen.

De situatie van Rotterdam is zoo gunstig, dat geen bekwaam man zulks zal in twijfel trekken. Maar men steke de handen uit den mouw, en slape niet in.

Financiëel is er geen enkel bezwaar.

Indien de Volksvertegenwoordigers den *moed* hadden, om al de *dwaze* en **onnutte** uitgaven voor het zoogenaamde Departement van Oorlog (zegge *défensie*) te schrappen, gedurende b. v. een *tiental* jaren: en dat de Tweede Kamer het budget van die soldatentroep eens reduceerde tot *acht à tien* millioenen per jaar <sup>2)</sup>, en geen enkel dubbeltje meer toestond, voor het *afbreken* en steeds weder *opbouwen*, van bespottelijke fortificatiewerken en inundatie-linieën; voor najaarsmaneuvers, akademies en rijsscholen, dan ware Nederland *gered*, en behoeften er geenerlei nieuwe, al te zwaar drukkende belastingen <sup>3)</sup>, worden *uitgevonden*, door van Lijnden's en Grobbées.

Ik heb reeds in 1870, in mijne *Léonidas*, uitgave Beijers te Utrecht, klaar en volkomen *duidelijk* aangetoond en bewezen; dat in volmaakten vreedestijd, zoo als wij sedert 1832 genoten hebben, eene uitgaaf van *acht* millioenen per jaar, voor onze *défensie ter land*, meer dan voldoende is te achten, voor een klein handeldrijvend volk, dat uit zijnen aard niets *oorlogzuchtig* of *woest*, is.

Laten wij het goede voorbeeld van de krachtvolle Noord-Amerikaansche Republiek opvolgen, en niet meer soldaten pressen, als voor de rust *binnenslands*, en het behoud onzer Koloniën, tegen de Atjehers, noodig is.

<sup>1)</sup> Men raadplege de hydrografische kaarten van Blommendal en de Rapporten van den Ingenieur de Quartel.

<sup>2)</sup> Dat eigenlijk nog geldvermorsen is, sedert 1832.

<sup>3)</sup> Successierecht in de rechte linie!!



Men is in Nederland volstrekt niet graag: „soldaat!” maar liefst *gepensionceerd* kapitein, kolonel of generaal, desnoods met een paar lintjes of kruisjes

Dat geeft iets martialaals, iets „veld van Eerachtigs!” *Oud* kan men er bij worden, vooral bij 't genot van flinke pensioenen van f 2000.— tot f 5000.— per jaar of baantjes bij Trams- en Spoorwegen, Staatsraad enz.

Wie toch rook, sedert den *fameusen* Tiendaagschen Veldtocht, den echten kruitdamp, vergezeld van echte kogels, uit echte stalen mitraileuses en kanonnen: wie verloor armen en beenen, kop en staart, door het vuur des vijands, en de sleep-sabel der verwoede huzaren en uhlanen?

Wie empocheerde onneembare vestingwerken in Duitschland, Frankrijk of Engeland?

Welke Hollandsche generaals en kolonels sneuvelden op de slagvelden, sedert 1832??

'Tis immers al te gek, om aan dat geklink-klank, 's jaarlijks 22 miljoenen te offeren.

'Tis alleen goed voor laarzenmakers, en intendanten.

Toen onlangs de belangen van den Engelschen handel en zijne scheepvaart, door het maken van een **tweede** kanaal door de landengte van Suëz, door eene *Fransche* Maatschappij, werden bedreigd, hebben de Engelsche kooplui en reeders in de City, zich volstrektelijk niet neêrgelegd bij de onbekookte plannen en voorstellen van de heeren Gladstone en de Lesseps. Men weet in ons land, wat het gevolg is geweest, en dat er nu *ernstig* sprake is; om een *Engelsch* kanaal te graven door de Jordaan, de Doode Zee en de Golf of Baai van *Akaba naar de Roode Zee*.

Mocht Rotterdam dit Vaderlandslievende voorbeeld van Londen, volgen.

De kooplui en reeders in Rotterdam behoeven zich volstrekt niet gedweê neer te leggen, bij de, op niets gegronde uitspraken en onderstellingen van Ministers en Ingenieurs, die hoe kundig ook in Spoorwegzaken, van den Handel, van de Nijverheid, en van de Waterbouwkunde, toonen zeer luttel begrip en vatbaarheid te bezitten.

De handelstand van Rotterdam behoeft zich volstrekt niet te laten beheerschen, door de uitspraken of beschouwingen van eenige leden van den Gemeenteraad; van die van de Kamer van Koophandel, en vooral niet aan de sentenzen van eenen heer Monchy, die doorslaande blijken van Minister-vrees heeft ten toon gespreid, en proeven gaf van gemis aan gezond verstand. Hij moge zeer rijk zijn, slim is hij zeker niet.

Joost van Vollenhoven is een ander man. Brantsma ook.

Ik geef alzoo den welgemeenden raad aan de handeeldrijvende

burgers en scheepsreeders, aan alle Zeevarenden en Kapiteins ter Zee in Nederland, om uit hun midden een Comité te kiezen, van verstandige, eerlijke en *liberale* mannen, die zonder zich door Ministers of hooggeplaatsten te laten influënceeren, de belangen van den Nederlandschen handel, en thans bepaald die van Rotterdam in het bijzonder, voorstaan en verdedigen zullen, op passende en *waardige*, doch tevens onbeschroomde manier, flink en roijaal.

De tijd van handelen is thans gekomen.

Al die proefnemingen: al dat geleuter, en gebazel, als van kippen zonder kop, zijn wij in Nederland al lang moede.

Op audienties loopen helpt niet: conferencies houden met lui, die stokstijf volhouden, ziende blind, en Turksch-doof zijn, dat leidt ook tot niets. Laat de publieke opinie, en het gezond verstand, in Nederland, en ook in Rotterdam hare stem eens doen *hooren*: en al die would-be-diktators en professors, inspecteurs, adviseurs, toelagen-trekkers, bureaucraten, verzinken in het *niet*, en verschuilen zich als uilen en vleermuizen.

Ontwaakt dus Rotterdammers, en laat U niet geheel overvleugelen door Hamburg, Amsterdam en Antwerpen. Is éénmaal het tij verlopen; heeft de handel zich langzamerhand verplaatst — dan — is het *te laat*, en de wrange vruchten van Uwe slaafsche onderdanigheid, en gemakzucht, zullen niet wegblijven. — Rust, roest. —

Elk verstandig mensch zal begrijpen, dat ik de pen niet heb opgenomen uit eigenbelang, of uit politieke kwakzalverij, of uit anti-revolutionnaire fémelarij. Ik deed zulks uit liefde voor mijn Vaderland, en genegenheid voor mijne geboorteplaats. Volkomen onafhankelijk, zeg ik steeds de *zuivere* waarheid, desnoods met een voiletje, pour la décence. Maar om steeds en altijd met den duizend el breeden mantel der liefde, alle schandalen te bedekken, dat gaat niet aan: en wordt belagchelijk.

Men noeme eene valsche kat, een poesje à la bonne heure. <sup>1)</sup>

Maar een schurk een edel mensch te noemen, dat is „plus fort que moi.”

Toen men bezig was aan de betonpielen van Conrad, Hawshaw, Dirks en Lee, verkondigde ik, reeds in 1868, dat die dingen van *onvoldoende* constructie waren, en veel te *zwak* om de kracht van de golven der Noordzee te trotseeren bij zware Noord-Westen stormen. — (Zie mijn „ernstig woord” in 1868 opgedragen aan den Gemeenteraad van Amsterdam).

Dat werd mij hoogst kwalijk genomen, door een stuk of wat onverzadelijke toelagentrekkers, quasi-ingenieurs.

<sup>1)</sup> Dat is parlementair.

En wat gebeurde in 1871, 1872 en 1873?

Die pieren werden **gepierd**, en moesten later van 1873 tot 1881 *kolossaal* versterkt worden, met golfstootbrekers, zegge: „met eene ongelooflijke massa zware bonken steen en beton.”

Nu blijven die dingen toch staan, *vooralsnog*.

Voor die miserabele *pieren*? hadden wij de hulp van Engelsche Ingenieurs toch heusch niet behoeven in te roepen. Dat hebben de Ingenieurs Brunings, Blanken, Goudriaan, Kraijenhoff en Beijerinck vroeger *nooit* gedaan.

Keizer Napoléon I, kwam bij *onze* Nederlandsche Ingenieurs, om *zijne* groote werken uit te voeren.

Met professors, notarissen en advokaten te plaatsen, als Ministers, aan het hoofd van onze Openbare werken, daar zijn wij niets verder mede gekomen.

Bureaulisten en intriganten speelden den baas, en maakten die heeren dan alles wijs.

Concessies werden verleend, subsidiën beloofd: Spoorweg-Maatschappijen verzezen als paddestoelen; maar de *grote* zaken: de verbetering onzer Hoofdrivieren; de kanalisatie van de Lek, en van de Maas; de uitbreiding onzer Zeehavens; de voorziening onzer Zee- en Rivierdijken bleven geheel achterwege. Ieder droomde van toelagen; de vuilste intrigues werden gesmeed; gewerkt werd er niet; het gouden kalf werd aangeboden. Pennelikkers noemden zich Ingenieurs, quand même.

En nu begint men te zeuren over de indijking van de Zuyderzee; en de versterking van het Hoofd*réduit*? Amsterdam!!

Dolle zaken, die minstens vijfhonderd millioenen moeten kosten. En waarvoor? Voor wie?

Ons land, *met* Java en Sumatra is waarachtig al groot genoeg. Amsterdam zal nooit door eenigen vijand bestookt worden: *noch* door Pruis, Kozak of Rus. Turk ook niet.

Ofschoon ik, *op mijn verzoek*, op 65-jarigen leeftijd door den Koning werd op pensioen gesteld, ben ik bereid om voor het te benoemen Comité, of voor den Gemeenteraad, *overwijd* op te maken *al* de noodige teekeningen, beschrijvingen en begrootingen voor het geheele werk, mits men voor het doen van opnemingen en peilingen een crediet opene, en de medewerking aanvrage van den *Minister*, en de Ingenieurs van den Bergh, van Diesen, Fijnje en van der Vegt.

Voorshands, kan ik U.E. mededeelen, dat het gansche werk (except den Spoorweg van Brouwershaven naar Rozendaal) ongeveer zal kosten:

Verbetering van de Nieuwe Maas van Rotterdam tot de Welplaat . . . . .	memorie	
en uitbaggering der geul . . . . .	f	240,000
Verbreeding van het Voornsche Kanaal . . . . .	-	2.300.000
Voor twee Schutsluizen van dezelfde wijdte als die in het IJmuider Kanaal . . . . .	-	1.600.000
De twee Leidammen bij Stellendam van beton, met ijzeren bovenbouw, en bijbehorende werken	-	7.060.000
Te zamen. . . . .	f	11.200.000

Zegge *elf* millioenen, twee honderd duizend galden.

Het geheele werk kan in *vijf* jaren tijds totaal in order worden opgeleverd, en zal *zeer weinig aan onderhoud* vereischen.

Verzanden en aanslibben kan het Kanaal nooit.

De afdamming van het Zijpe is aller aanbeveling waard.

Een kapitaal Dok te Brouwershaven, is onmisbaar voor den wereldhandel.

Ook Zeeland zal uit zijnen doodslaap verrijzen.

De handel behoeft zich volstrekt niet te verplaatsen naar het eenzame vestinkje Vlissingen, en het standbeeld van de Ruijter.

Het vruchtbare en heerlijke eiland Schouwen en Duiveland, komt weder aan den vasten wal.

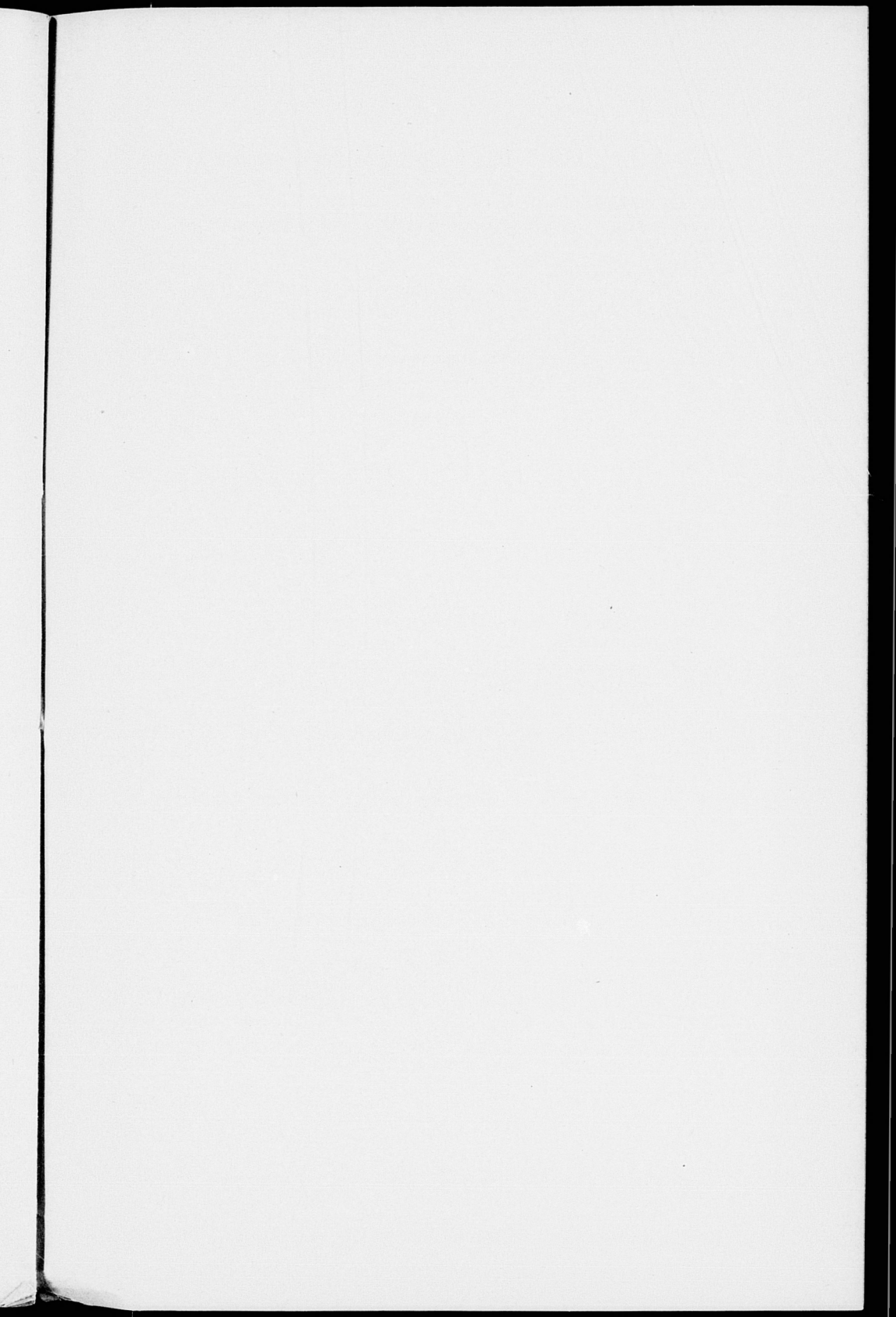
En dit alles is te verkrijgen, indien men maar verbod: alle dollen, en onnutte uitgaven voor ons enorme staande leger, en voor onze overtollige, eigenlijk belachelijke vestingen, die noch op Metz, noch op Parijs, noch zelfs op Toul en Sédan, gelijken.

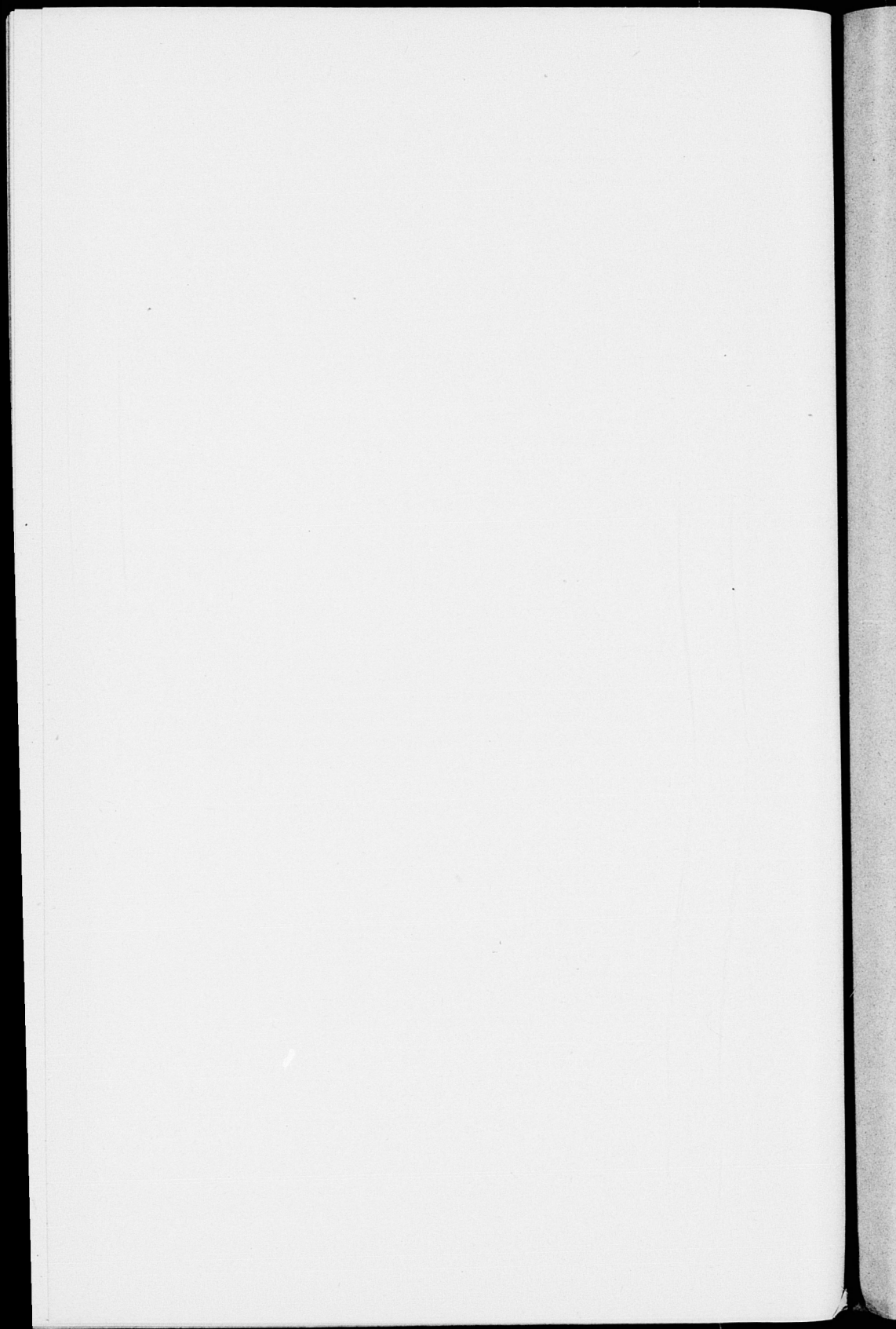
Laat ons dus beginnen met aan Rotterdam eenen *goeden* Waterweg naar de Zee te bezorgen.

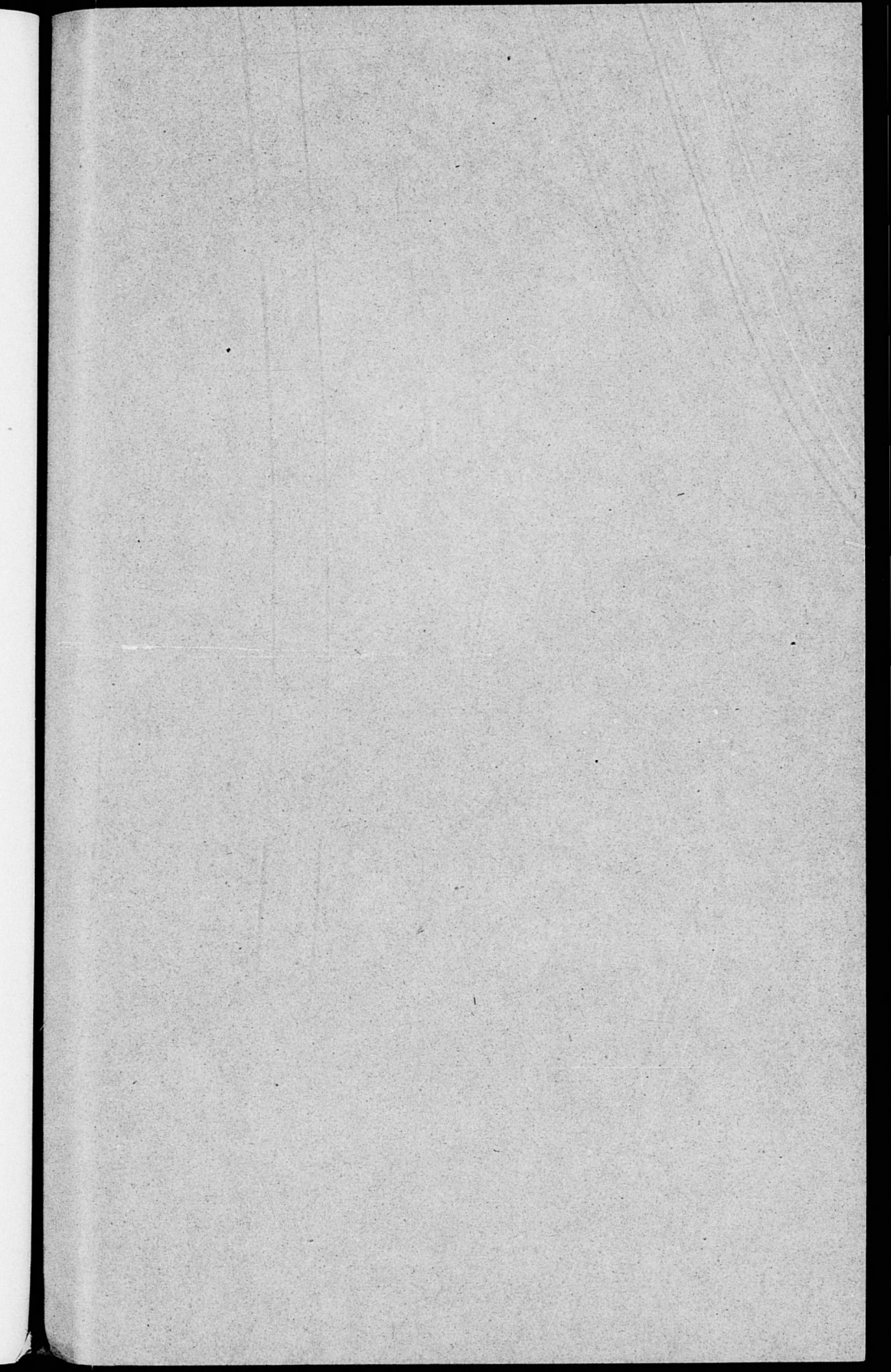
Dat is de vurige wensch van den Rotterdammer

### **P. J. DE QUARTEL.**

*Ingenieur 1ste klasse van 's Rijks Werken en Openbare Werken in Nederland.*







*Druk van F. B. van Ditmar. — Utrecht.*