

Bz. 1882 V. 1

EENE POGING

TOT OPLOSSING DER KWESTIE

VAN DEN

NIEUWEN WATERWEG VAN ROTTERDAM NAAR ZEE,



# EENE POGING

TOT OPLOSSING DER KWESTIE

VAN DEN

NIEUWEN WATERWEG VAN ROTTERDAM NAAR ZEE,

DOOR

**J. B. ALTONA.**

*Oud-Gezagvoerder.*



M. WYT & ZONEN. — ROTTERDAM.

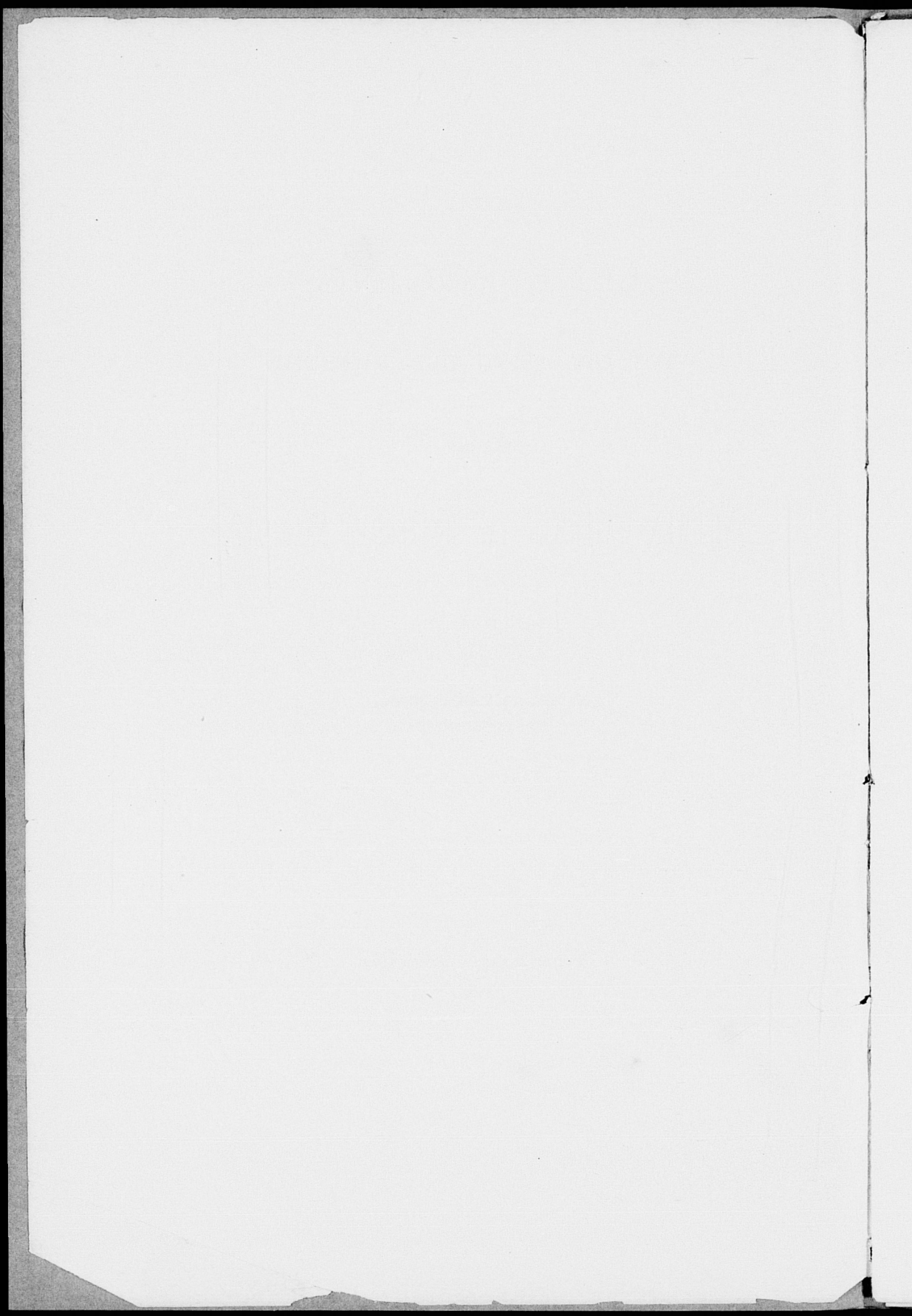
1882.

RIJKSUNIVERSITEIT UTRECHT



1405 3031







Bezig zijnde de volgende bladzijden ter neder te schrijven, aarzelde ik eenigen tijd aan mijn plan op *dit* oogenblik meerdere publiciteit te geven, in de meening dat het welligt raadzaam ware te wachten totdat 's Lands vertegenwoordiging uitspraak gedaan zal hebben over het thans aanhangige voorstel in zake den Nieuwen Waterweg.

Evenwel twee redenen deden mijne aarzeling verdwijnen en wel:

1°. De opinie van eenige personen, op wier oordeel ik prijs stel, en die, bij de verzekering dat er naar hun inzicht zeer veel in mijn plan was, waarmede zij zich geheel konden vereenigen, mij aanraadden juist *nu* de algemeene aandacht op het resultaat van mijne overdenkingen en waarnemingen te vestigen, omdat het van belang is dat, nu er eene decisie moet vallen, alle bestaande plannen en meeningen genoegzaam bekend zijn.

2°. Omdat ik tot de personen behoer (ik meen zelfs te mogen zeggen tot de vele personen) die geen vertrouwen stellen in het geschikt maken van de monding onzer rivier voor de groote vaart zonder kanalisatie op de eene of andere manier, en omdat het mijne overtuiging is dat alle gelden voor een dergelijk doel toegestaan, alléén zullen kunnen strek-

ken om den Waterweg geschikter te maken voor hetgeen men in den laatsten tijd wel eens de Tradervaart genoemd heeft, maar nooit tot resultaat zullen hebben dat wij diepgaande schepen of stoombooten geregeld te Maassluis zullen zien binnenkomen.

Ik kan ook niet aannemen, dat het verlengen der hoofden het gewenschte resultaat hebben zal en vertrouw evenmin de voorgestelde Noordwestelijke rigting der monding, wanneer ik zie, dat alle zee-gaten van af de Weser tot Duinkerken, in Z.W. en Westelijke rigting zeewaarts loopen. Ten slotte houd ik het voor zeker dat de voorgestelde normalisering der rivier, die beoogt den weg naar zee zoo regt en diep mogelijk te maken door vrijer toegang aan den vloed te verleen, tevens de uitstroaming zal belemmeren en aan de Maassteden zal bezorgen hoogere vloed dan tegenwoordig; met andere woorden vermeerderd gevaar voor dijkbreuken, gepaard natuurlijk met groote kosten van ophooging en versterking van alle dijken aan de rivier.

Ik zal het dus niet betreuen, wanneer het plan nu in behandeling vervalt en Rotterdam op andere wijze geholpen moet worden; hetgeen alsdan niet kan uitblijven, tenzij de Regering mogt wenschen de tweede koopstad des Rijks als zoodanig te gronde te zien gaan en dit is toch niet denkbaar.

Een paar woorden vooraf acht ik niet ongepast om ook hen, die minder op de hoogte zijn der kwestie en alligt denken dat het nog zoo erg niet is „omdat de booten dan toch nog opkomen”, te doen inzien hoe kritiek de toestand is.

De schipbreuken der laatste weken in den Waterweg wijzen duidelijker dan alle andere argumenten het gevaarlijke der positie aan en een bezoek aan den Hoek van Holland op sommige dagen in November en December 1881 was wel geschikt om tot nadenken te stemmen!

Een goede weg naar zee is de Waterweg nooit geweest, althans niet voor schepen van belangrijken diepgang of voor diepgaande stoombooten, die zelden of nooit van den Waterweg gebruik kunnen maken. Schepen van kleiner kaliber evenwel en vele stoombooten in geregelde vaart, met betrekkelijk geringen diepgang, bevaren den Waterweg, maar ook voor hen dreigt de toestand langzamerhand onhoudbaar te worden, want hoe menige boot verloor, door in den Waterweg of op de baar te stooten, het schroefraam, hetgeen in den regel toch minstens van 12 tot 15 mille onkosten en bovendien minstens 6 weken oponthoud veroorzaakt, en verschillende booten verongelukten geheel in den Waterweg.

Veel meer behoeft daar niet te gebeuren om onze haven in discredit te brengen en reeders bezwaar te doen maken charters voor Rotterdam aan te nemen!

In den afstand tusschen de beide hoofden, die natuurlijk ongeveer in zijn geheel bevaarbaar moest zijn, heeft men slechts twee smalle geulen waarvan de schepen gebruik kunnen maken. Ééne geul langs het Noorderhoofd en ééne meer langs het Zuiderhoofd, die naar gelang van wind en weder



genomen moeten worden. De Noordergeul nu is zóó smal dat de stoombooten veelal genoodzaakt zijn het Noorderhoofd bijna rakelings te passeren, hetgeen eene vrij gevaarlijke manoeuvre genoemd mag worden. Voor zeilschepen is met eenigen zeegang de Noordergeul in het geheel niet meer te bevaren, tenzij met behulp van sleepbooten, en de laatste, alsmede de vroegere verliezen aan het Noorderhoofd bevestigen het gevaar ten volle. Één enkele proef met storm en donker weder is voldoende om ieder zeeman het vaarwater voor onveilig te doen verklaren. De Westgeul is, omdat de droogte daar verder naar buiten ligt, bij zeegang al even gevaarlijk en zelfs de Harwichbooten met hunnen geringen diepgang ondervinden in den Waterweg moeilijkheden, terwijl bij eene groote Maatschappij hier ter stede zelfs, naar ik verneem, het plan heeft bestaan hare booten voor het meerendeel op Amsterdam te dirigeren. Alle deze verschijnselen in aanmerking nemende, is mijne conclusie, „dat het bestaan van Rotterdam, als stad van handel en scheepvaart tegenwoordig aan een vrij dunne draad hangt,” zeker niet gewaagd.

Wil Rotterdam blijven wat het is en, verder vooruitgaande, nut trekken van de groote werken aan de overzijde der rivier, dan moet zeker allereerst onze verbinding met de zee, niet alleen in het belang van Rotterdam, maar ook van een groot gedeelte van ons vaderland, worden wat die in den tegenwoordigen tijd behoort te zijn. Zoolang de Waterweg niet geschikt gemaakt is voor diep-

gaande vaartuigen zal op Feijenoord het gras op de straten blijven groeijen. Voor de kleine vaart zal het voorloopig om locale redenen minder gewenscht zijn van de inrigtingen aldaar gebruik te maken en de groote schepen, waarvan dikwijls de ladingen moeten gesorteerd worden en waarvoor Feijenoord zulke goede gelegenheid aanbiedt, zullen niet in voldoende getale komen opdagen, voordat zij veilig met ongebroken lading zonder groote kosten voor de stad kunnen komen.

Wordt de verbetering van den Nieuwen Waterweg niet flink en afdoende aangepakt, dan kunnen wij op eenmaal voor het feit staan dat Rotterdam, niettegenstaande de goede communicatie met den Rhijn, kolossaal begint achteruit te gaan, en dan — ja, dan worden misschien alle oogen geopend, — maar terug te krijgen wat men eenmaal verloren heeft, ging nooit gemakkelijk en tegenwoordig minder dan ooit.

Hoe nu snel en afdoende te verbeteren?

Dat is en blijft nog de vraag en deskundigen verschillen in deze enorm van opinie. De een wenscht een open rivier te behouden, een ander wenscht dat weder niet, enz.

Onder deze omstandigheden wenschte ik de mogelijkheid ter sprake te brengen de tegenover elkander staande meeningen te vereenigen en hiertoe voor te stellen: *het behoud van de tegenwoordige uitmonding benevens een Zuiderhaven voor de groote vaart.*

De zamenkoppeling van een open rivier met een afgesloten haven om de Zuid heeft langen tijd mijne aandacht getrokken en in de latere tijden heeft mijne meening zich meer en meer bevestigd, aangezien in de laatste tien jaren bij den enormen afvoer van zand geen ondiepte om de Zuid, maar alléén om de Noordwest plaats heeft gevonden.

Dit laat zich alléén hierdoor verklaren dat de vloedstroom in zee door de sterke uitstrooming van den Maasmond wordt medegesleurd en de achtervloed in zee nog minstens twee uren doortrekt, terwijl alreeds de ebstroom uit de Noordergeul met eene 3 à 4 mijlsvaart naar buiten loopt en in vereeniging met het Noordertij het zand medevoert. Van daar dat de zoogenaamde west- of buitengronden zich voortdurend om de Noordwest verplaatsen, hetgeen bij goed weder en volle eb tot minstens een vierde geographische mijl buiten den Waterweg door de zoogenaamde Naad zichtbaar is. Deze afscheiding teweeg gebragt door rivierwater met zand en slijk vermengd, toont naar mijne meening aan dat met verlengde hoofden nimmer voldoende uitschuring voor het zeegat kan worden verkregen, en de rivier zelve af te sluiten door sluizen zooals te Ymuiden is niet doenlijk, tenzij men elders de gelegenheid zoekt waar de rivier zich ontlasten kan. Dit zou wegens de afdamming van het Scheur wederom eene zeer lastige en kostbare onderneming wezen.

Mijn plan is:

1°. Het bestaande vaarwater als uitstrooming te behouden en tevens als vaarwater voor schepen van minder diepgang.



2°. Voor de groote vaart langs het Zuiderduin en door den Zuiderdam een doorlaat met schutting voor eb en vloed te maken.

3°. Een hoofd of tweeden Zuidelijken dam in gebogen rigting tot het einde van den thans bestaanden Zuiderdam, vormende een open haven om de Zuidwest.

4°. Van uit het thans bestaande Zuiderhoofd een strekdam of breekwater tot ongeveer 80 Meters om de zuid en eveneens een dergelijken strekdam van 200 Meters ter hoogte van het Roode Vuur, tot wering van den zeeslag en drukking op de sluis, terwijl op het eind van laatstgenoemden strekdam het roode licht wordt geplaatst.

5°. De hoofden zoover uit elkander te plaatsen als noodig is voor behoorlijke ruimte, maar bij het uitbaggeren der haven den voet van den dam zoo min mogelijk aan te roeren, ten einde den zeeslag bij stormweder te temperen en de golf-drukking te verminderen.

6°. De binnenhaven aan de rivier met gebogen hoofden zoo ruim te maken dat die bij eventuelen ijsgang als vlugthaven kan gebruikt worden.

Een en ander wordt door nevensgaand plan en teekening nader aangeduid.

Waarschijnlijk zou een enkele doorlaat of sluis voldoende zijn, mits het tusschen-penant zoodanig geplaatst werd, dat men spoedig met een tweede doorlaat gereed zou kunnen zijn, wanneer dit later noodig mogt blijken.

Eveneens zouden welligt de hoofden aan de

binnen- of strandzijde niet zóó zwaar als aan de buitenkant behoeven te zijn, hetgeen de achterstaande begrooting nog aanmerkelijk zou verminderen.

Voor aanslibbing der binnenhaven vrees ik niet, want door inspuijing met den vloed en bij eb, zoo noodig door kribben, kan dit genoegzaam worden voorkomen en evenmin als te Helvoet of Nieuwsluis zal zich aan den Waterweg met een 5 à 6 mijls ebstroom een droogte vormen, tenzij men de rivier geheel verwaarloost, dat niet aan te nemen is.

Door heffing van een matig sluisgeld kan zeker voor een deel in de onderhoudskosten van sluis en haven voorzien worden.

Wat de diepte aan en bezuiden het Zuiderhoofd aangaat, deze is sedert 1873 aanmerkelijk toegenomen en blijkt nu sedert 1878 vrij stationair; particuliere peilingen gedurende l.l. December gedaan, toonen aan dat op ongeveer 300 meter regtwijsend zuid van den Zuiderdam, het minste cijfer 65 decimeter is, en uit dien afstand van 300 meter een cirkel om de west beschrijvende, vindt men tot op de hoogte van den Zuiderdam wel meer, maar niet minder water.

Ten slotte dient opgemerkt dat, aangezien de voorgestelde Zuiderhaven zou worden stil water, er geen kans is voor verzanding aan den mond, omdat er geene uitstrooming plaats heeft en het noodige baggerwerk in de haven zal altijd geregeld kunnen geschieden, zonder de moeilijkheid daaraan in den Nieuwen Waterweg verbonden.

Ik eindig met den wensch dat mijn plan ondersteuning genoeg moge vinden, om een nader onderzoek naar de juistheid van mijne beweringen tengevolge te hebben.

J. B. ALTONA,  
*oud-Gezagvoerder.*



De situatie is overgenomen van Bijlage IVa van het Verslag van de Staats-commissie benoemd bij Koninklijk besluit van 4 December 1877 n°. 1, terwijl de dieptelijnen ten zuiden van den Zuiddam die op die bijlage ontbreken, genomen zijn van de Hydrographische kaart naar de opname van April 1878, uitgegeven door het Ministerie van Marine.

De nieuw te maken Zuidelijke havendam zoude 1880 M. lang moeten worden en de verdere afmetingen en constructie daarvan geheel gelijk aan die van het bestaande Zuiderhoofd zijn.

De duinvoet wordt over ongeveer 700 M. met houten beschoeingwerk verzekerd.

De steenen doorlaat of sluis moet zijn van dubbele afmeting; iedere schutkolk lang 120 M. en wijd 50 M.

De wijde tusschen de slagstijlen van de deuren moet zijn 20 M., terwijl de slagdorpediepte behoort te zijn 7,20 M. beneden A. P. en 65 palm beneden laag water.

De bovenkant der deuren komt op 4 M. + A. P. en het middenpenant tusschen de doorlaten wordt 200 M. lang, 50 M. breed en 5 M. + A. P. hoog.

Aan de Noordwestzijde wordt de doorlaat beschermd door een dijk met steenglooiing, lang 650 M. hoog 5,50 M. + A. P. met eene kruinsbreedte van 10 M. en buitentalud van 4 op 1.

De zuidelijke binnenvleugel wordt evenals de duinvoet aan het einde van de haven gemaakt van houten beschoeiingwerk lang 550 M.

De haven wordt, voor zoover het niet rood gestippelde gedeelte aangaat, uitgebaggerd tot eene diepte van 65 palm beneden laag water. De rood gestippelde gedeelten behouden de diepte die daarin bestaat.

Hiertoe zal zijn weg te graven en uit te baggeren van af den duinvoet tot de bestaande dieptelijn van 25 palm beneden laag water 2,500,000 M<sup>3</sup>.

En van de bestaande lijn van 25 palm beneden laag water, tot den mond van de haven, waar de diepte van 65 palm aanwezig is, moet worden uitgebaggerd 700,000 M<sup>3</sup>.

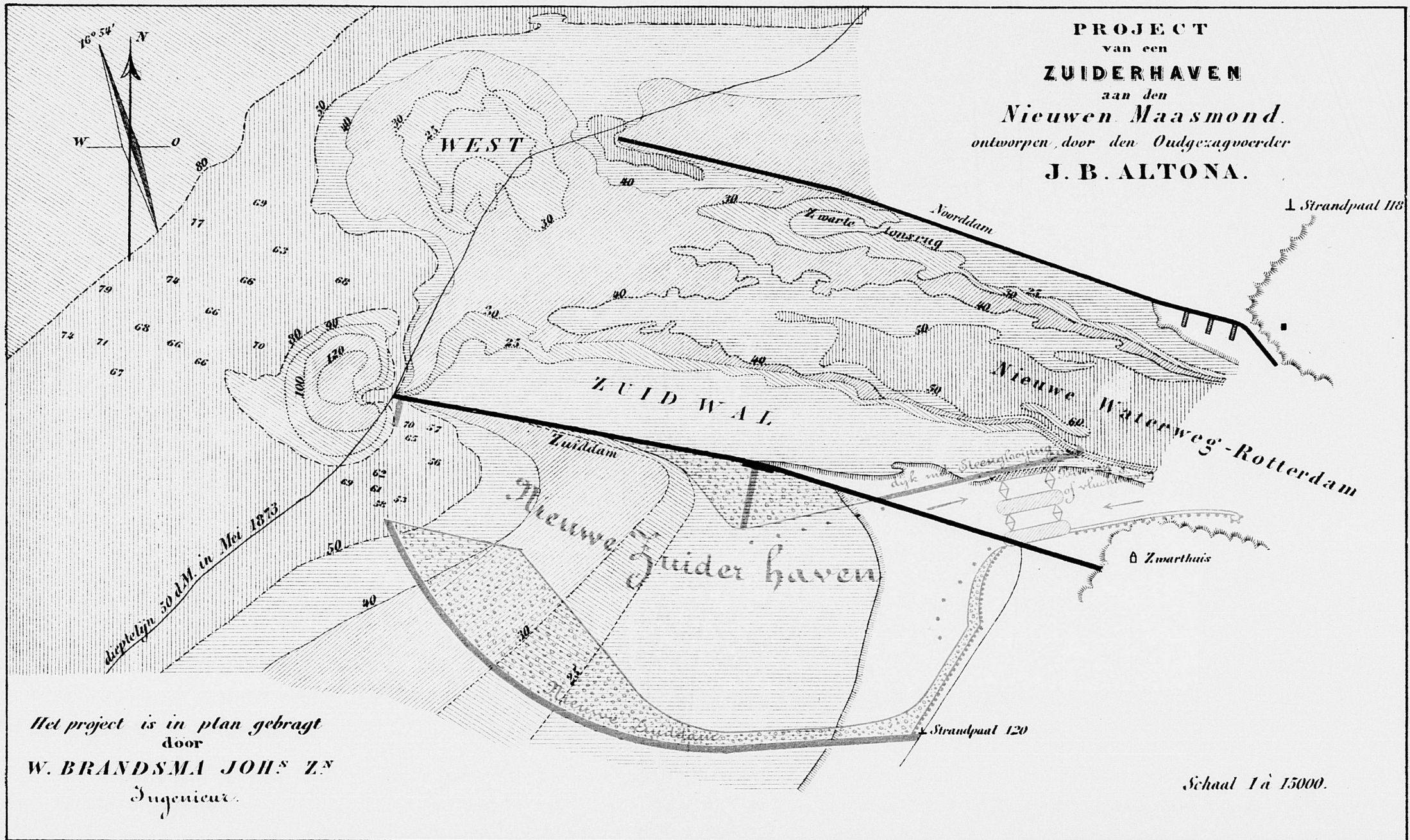
---

**Approximatieve begrooting, waarbij de aanbesteding-cijfers van het bestaande Zuiderhoofd zijn in acht genomen, en gerekend is naar de cijfers voorkomende in het eindverslag van de Staats-commissie.**

1880 M. havendam en 280 M. dam voor golfbrekers is te zamen 2160 M. ad <i>f</i> 1700 de M. . . . .	<i>f</i> 3,672,000	—
650 M. dam met steenglooiing ad <i>f</i> 700 de M. . .	" 455,000	—
De 4 sluishoofden met het tusschenpenant en de oevervoorziening van de schutkolken wordt geraamd op	" 850,000	—
Het baggeren in de haven:		
2,500,000 M <sup>3</sup> van den duinvoet tot de nu bestaande dieptelijn van 25 palm beneden laag water, ad <i>f</i> 1,00 de M <sup>3</sup> . . . . .	<i>f</i> 2,500,000,—	
700,000 M <sup>3</sup> van den nu bestaanden dieptelijn van 25 palm beneden laag water tot de diepte van 65 palm in den mond van de nieuwe Zuiderhaven ad <i>f</i> 1,50 de M <sup>3</sup> . . . . .	" 1,050,000,—	
Het baggeren te zamen. . . . .	" 3,550,000	—
1250 M. houten beschoeing langs den duinvoet en de binnenhaven ad <i>f</i> 200 de M. . . . .	" 250,000	—
Onvoorziene uitgaven. . . . .	" 323,000	—
Totaal . . . . .	<i>f</i> 9,100,000	—



PROJECT  
 van een  
**ZUIDERHAVEN**  
 aan den  
*Nieuwen Maasmond.*  
 ontworpen door den Oudgezagvoerder  
**J. B. ALTONA.**



Het project is in plan gebracht  
 door  
**W. BRANDSMA JOHNS ZN**  
 Ingenieur.

Schaal 1 à 15000.

