

IR L.W.H. VAN DIJK, 1884-1983

DOOR J.A.C. TILLEMA

Op 12 september 1905 zond de toenmalige directeur van Gemeentewerken, de befaamde Gerrit Jan de Jongh, een schrijven aan de commissie voor de plaatselijke werken, waarin hij, in verband met de vele in voorbereiding zijnde plannen en de daarmee samengaannde noodzakelijke uitbreiding van de dienst, de versterking van het 'ingenieurspersoneel' bepleitte.

'Ik heb', zo schreef hij, 'mij daaromtrent in verbinding gesteld met de Delftsche professoren; het is mij gelukt op no. 1 van de laatste promotie de hand te leggen, die een werkelijk schitterend examen gedaan heeft.

Ik stel U voor het daarheen te leiden dat machtiging verleend worde bedoelden civiel-ingenieur, den Heer L.W.H. van Dijk, tijdelijk bij onzen dienst werkzaam te stellen op een bezoldiging van f 1500,- 's jaars'.

In oktober van dat jaar trad Van Dijk inderdaad in dienst en aanvaardde hij een verbintenis die meer dan dertig jaar zou duren.

Lodewijk Willem Henricus van Dijk werd op 15 juli 1884 te Hoorn geboren. Op 21-jarige leeftijd verwierf hij aan de Polytechnische School te Delft het diploma van civiel ingenieur en nog in hetzelfde jaar volgde voor de jonge man zijn aanstelling te Rotterdam.

Uitvoerig heeft hij over zijn Rotterdamse loopbaan gesproken in een interview, hem destijds afgenomen door de redactie van 'Kontakten', het maandblad van Gemeentewerken. Hij was toen al hoog bejaard (mei 1978), maar zijn geheugen was nog fris gebleven. In het bijzonder trof mij daarin de anecdote, waarin hij vertelde hoe hij, na zich anderhalf jaar te hebben bezig gehouden met het waterpassen van de omgeving der Hoogstraat, er de brui aan wilde geven en aan zijn directie mededeling deed van een sollicitatie naar Arnhem. Hij had wat anders van zijn werk verwacht dan deze uiteraard wat eentonige bezigheid. Voor een 23-jarige wellicht een beetje arrogant, maar De Jongh, zelf een uitgesproken ambitieus man, had daar wel begrip voor. Met de opmerking: 'Je kunt niet ineens generaal

worden' zond hij Van Dijk weg, maar gaf hem toch ander kennelijk meer bevredigend werk. Van dat moment af begon een gestadige opgang. In 1913 werd hij chef van de afdeling Bestratingen, in 1919 ging hij over naar de afdeling Speciale Werken om in 1925 adjunct-directeur en in 1928 directeur te worden als opvolger van de toenmalige overleden directeur H.S. de Roode. Tijdens zijn directeurschap kwamen de Parksluizen en de Coolhaven tot stand, werden verschillende zeehavens gegraven, werd een begin gemaakt met de aanleg van het Kralingse Bos, werden de Pieter de Hoochbrug en de Mathenesserbrug gebouwd, evenals het Museum Boymans, het kantoorgebouw voor het GEB en de Rijksseruminrichting en kwamen de plannen voor de Maastunnel in een definitief stadium, bij de bouw waarvan o.a. ir J.P. van Bruggen later zulk een belangrijke rol zou spelen – werken van grote allure.

Dan komt de terugslag... en wat zich daarbij in 1936 afspeelde is mede een van de redenen, waarom ik mij gedrongen voelde op het verzoek van de heer Renting in te gaan dit In Memoriam te schrijven. Want hetgeen toen door het gemeentebestuur werd ondernomen en wat het einde van Van Dijk's directoraat betekende, kon later als een teken aan de wand worden beschouwd voor al degenen die een reorganisatie tot stand willen brengen, waarvan de draagwijdte en de consequenties kennelijk in onvoldoende mate kunnen worden overzien.

Reeds eerder hadden twee afsplitsingen van Gemeentewerken plaatsgevonden die, met de kennis die wij nu daarvan hebben, volkomen redelijk en efficiënt waren. In 1931 werd de afdeling Stadsontwikkeling een afzonderlijke dienst, met ir W.G. Witteveen, tot dan chef van die afdeling, als directeur. Terwijl in 1932 het Gemeentelijk Havenbedrijf van Gemeentewerken werd losgemaakt, met ir N.Th. Koomans als directeur. Na de oorlog is gebleken dat de samenwerking van die diensten met Gemeentewerken, waaruit ze waren voortgekomen, zich uitstekend kon ontwikkelen, waarbij dus Gemeentewerken een zuiver technisch apparaat werd met de vele specialismen waarover het bleef beschikken. Maar ten aanzien van de grote reorganisatie van 1936 ware wellicht beter het adagium 'ordre, contre-ordre, désordre' uit te spreken, al zou de laatste qualificatie zich eerst later manifesteren.

Er moest veel bezuinigd worden in de loop van de jaren '30 – onze periode is geenszins de eerste geweest waarin het begrip bezuiniging voor zekere politici hoge prioriteit genoot! – en wat komt dan vaak

primair naar voren? De wens tot reorganiseren, als zou dit een panacee voor alle kwalen zijn. Zoals Jan Nieuwenhuis in zijn boek 'Mensen maken een stad' over deze kwestie opmerkte, volgt op de geneigdheid tot splitsing niet zelden weer een drang tot samenvoegen. Het Havenbedrijf bleef gelukkig buiten schot, maar de rest – Gemeentewerken, Stadsontwikkeling, Bouwpolitie en Volkshuisvesting – werd samengevoegd tot één Gemeentelijke Technische Dienst, aan het hoofd waarvan Ir Witteveen kwam te staan. Voor Van Dijk en de directeur van Bouwpolitie en Woningdienst, jhr M.J.I. de Jonge van Ellemet, was geen plaats meer. Zij konden gaan, hadden hun 'Schuldigheid getan'. Het is hier niet de plaats de achtergrond van dit gebeuren, de politieke motieven en tegenstellingen, zowel als de wat kwalijke elementen van persoonlijke ambitie, te ontrafelen. Het feit blijft dat deze gang van zaken voor Van Dijk (en natuurlijk ook voor De Jonge) een harde en zeker onverdiende slag betekende. Voor deze herdenking van Van Dijk is wat zich daarna afspeelde van geen belang meer. Vermeld worde slechts dat, na nog weer geharrewar in 1942 en na het heengaan van Witteveen, de vier technische diensten na de oorlog weer zelfstandig herrezen. De ideeën van 1936 werden zonder veel spijt over boord gezet. Jaren lang kon deze constructie met directeuren en medewerkers, bereid tot coöperatie, tot heil van de wederopbouw van onze stad gaan functioneren.

Voor Van Dijk begon toen wat hij wel noemde zijn tweede leven. Hij was werkzaam voor de Centrale commissie voor de onteigeningsvergoedingen en als lid van de Raad van arbitrage voor de bouwbedrijven, alsmede als particulier raadgevend ingenieur. En aldus kreeg hij toch in het laatste actieve bedrijf van zijn zo lange leven nog weer nieuwe voldoeningen, waarop een man van zijn capaciteiten zeker aanspraak kon maken.

Hij kan worden gekenschetst als een uitstekend hoofd van dienst, die voor de stad belangrijk werk tot stand heeft kunnen brengen, maar wie bij zijn ongewild vertrek uit Rotterdam begrijpelijke verbittering niet bespaard bleef. Het pleit voor zijn karakter en wilskracht dat hij daarna nieuwe taken met nieuw enthousiasme op zich heeft kunnen nemen. Toen hij op 6 april 1983 stierf, kon hem een welbesteed leven worden toegerekend.