

HONDERD JAAR NIEUWE WATERWEG

Feestrede ter gelegenheid van de viering van het honderdjarig bestaan van de Nieuwe Waterweg op 9 maart 1972 in De Doelen te Rotterdam

DOOR DR. A. J. TEYCHINÉ STAKENBURG

Excellentie,
Mijnheer de Burgemeester van Rotterdam-aan-Zee,
Mijnheer de waarnemend-gouverneur des Konings,
Mijnheer Blussé van Oud-Alblas,
Dames en Heren genodigden, onder wie u, leden van de familie Caland.

DE bestemming van de mens is veeleer zoeken dan vinden en begrijpen.
De 'Waterweg langs Rotterdam naar Zee', die vandaag zijn honderdste verjaardag viert – met welk feest ik u allen hartelijk gelukwens – geeft door zijn geschiedenis, van dit gezegde een bewijs. Op 9 maart 1872 koos de stoom-raderboot 'Richard Young' van The Great Eastern Railway Company (thans British Railways), die door het Voorns Kanaal was binnengekomen, langs de nieuwe monding zee. Dit schip zou de verbinding Harwich-Rotterdam gaan onderhouden. Aan boord bevond zich een aantal genodigden, onder wie Godefridus Samuel Pieters, wiens cargadoorshuis Hudig & Pieters meer dan een eeuw deze lijn te Rotterdam zou vertegenwoordigen; de bankier Marten Mees; vader en zoon F. J. en A. Plate, welke laatste bij het passeren van de doorgraving aan minister Thorbecke telegrafeerde 'de proef is gelukt', waarop het antwoord binnenkwam 'Heug'lijk feit; sterker dan alle oppositie'.

Een veelzeggend antwoord! Na ruim vijftien jaar van zoeken zag het er naar uit dat ir. Pieter Caland het verzande havenbekken van de verstikte Maasstad door een geniale, chirurgische ingreep, had gered. Dwars door kortzichtigheid, ongeloof en twijfel, die drie fatale machten van de menselijke intelligentie, heen! Maar al heel spoedig zou blijken, dat de eerste zwaluw nog geen zomer maakte. Want de 'Pacific', veilig langs de Hoek van Holland bin-

nengekomen, moest na enkele weken Rotterdam weer langs de oude route via Brouwershaven verlaten.

Indien men thans aan het Rotterdam van een eeuw geleden terugdenkt, kan men ternauwernood beseffen dat de stad nog grotendeels binnen de oude driehoek lag, gevormd door Hoogstraat, Cool- en Goudse Singel. Een heel klein gedeelte van de bevolking – de ‘deftige’ Rotterdammers – woonde in de waterstad tussen Hoogstraat-Schiedamsdijk en Boompjes, terwijl een handjevol bedrijven in de polders en lanen achter het oude Coolsingel-ziekenhuis gehuisvest was. Van ‘Zuid’ was nauwelijks sprake; trouwens, hòe er te komen bij gebrek aan oeververbinding en spoorweg? Onze verlichting was nog maar kort geleden van olie op gas overgegaan; een slokje water uit de Leuvehaven gold in het Stadsziekenhuis als goed voor de gezondheid, terwijl een zeker iets, waarover men in net gezelschap niet spreekt, via een tonnenstelsel plaatsvond. Er bestond nog geen telefoon; van de paardetram was nog geen spoor. De achttiende eeuw was – zoals Rogier eens heeft gezegd – in Rotterdam pas omstreeks 1850 geëindigd; allen die vooruitgang tegenhielden, waren rond dat jaar zowat overleden en opgevolgd door mensen met nieuwe en frisse denkbeelden over stadsbestuur, handel en scheepvaart, hygiëne en zelfs wetenschap. De opleving, welke tegelijk met het derde kwart van de eeuw inzet, is geen toevallige; zij was als het ware ‘gegeven’. Zij betekende ook een radicale breuk met het verleden, zoals eenmaal de grote stadsbrand in 1563 vormde en in 1940 het bombardement van ons centrum zou zijn.

Men mag onder de rampen, die Rotterdam in de loop der eeuwen troffen, zeker ook de verzanding van haar zeewegen tellen. Wat zouden wij geworden en geweest zijn zonder dat gelukkige huwelijk tussen rivier en zee, dat ir. Pieter Caland sloot en, toen het in 1877 dreigde te mislukken, door ir. W. F. Leemans werd gelijmd? Het lijkt een irreële vraag, die de historicus zich niettemin graag stelt, omdat de wet van oorzaak en gevolg nu eenmaal de wereldgeschiedenis regeert.

Sinds het einde van de 17de eeuw dateren de pogingen aan Rotterdam een betere route naar zee te geven. Er werd daarbij eigenlijk alleen aan oplappen van het oude gedacht. Dus het leiden van rivierstromen aan zandbanken of platen voorbij door middel van kribben en dammen; het krabben in ondiepten; het normaliseren

van met elkaar in betrekking staande waterwegen.

Onder de rivierendokters van de 18de eeuw zijn er een paar, voor wie al zoiets als een dageraad der ontzanding gloort. Daar is bijvoorbeeld Nicolaas Samuel Kruik, een Delftse landmeter, die in 1731 voorstelt 'de Pan', een kleine vlakte in de duinenrij onder 's-Gravenzande, door te steken. De doorgraving zal 'dien grooten Beer, dat vervaarlijke zeemonster, dat schepen vernielt en Delfland op kosten jaagt, zijn verdere aangroey en voedsel benemen; dat immers eerlang in staet zal zijn om den geheelen mond van de Maze in possessie te nemen en Holland doen verloren gaan'. Ook een collega, Melchior Bolstra, spreekt van 'een doorsnijding van de Hoek van Holland' (1744). De waterbouwkundige Cornelis Velsen voorspelt dat in 1770 de gehele Maas verstopt zal zijn; hij wil al 'een hoofd of krib een weynig boven Oostvoorne om den stroom te dwingen wat meer regt uit te loopen'. Toch moet men deze plannen alléén zien als pogingen de watertoestand op de benedenrivieren, zoals de Lek en de Merwe te regelen; dus als afwateringskanalen tegen overstromingen van polders en akkerlanden.

Het gekruk met de oude toegangen tot Rotterdam bleef echter duren. Toen de weg langs Den Briel onbruikbaar werd, koos men het Goereese Gat of dat van Brouwershaven al naar gelang van weer en wind. Wat dat betekende aan tijd, dus geld, behoeft men aan een congresgebouw vol Rotterdammers niet duidelijk te maken! Een haastig door het eiland Voorne ontworpen kanaal, vóórgefinancierd uit het huishoudpotje van Koning Willem I en op 8 november 1830 feestelijk geopend, bracht een tiental jaren soelaas, maar ook die bonte kraai maakte geen winter. En daarmee eindigt dan, zoals gezegd, Rotterdam's 18de eeuw; de vondsten en het begrip waren ontoereikend gebleken.

Wie 'onbevangen zocht naar de levenwekkende krachten in de natuur dáár, waar zij ontstaan', was ir. Pieter Caland (1826-1902). Rondom zijn wieg in Zierikzee leefde al de sfeer van het Zeeuwse 'luctor et emergo', dat zijn levensweg zou kenmerken. Het blijft het zoveelste wonder van onze schepping, dat zich ineens, als was Onze Lieve Heer een goochelaar, een geslacht Caland aandient, hetwelk gedurende vier generaties een grote invloed op onze Rijkswaterstaat – wel eens gekscherend 'een staat in de Staat' genoemd – zal hebben!

Na de val van Antwerpen in 1585 over de grens van Staats-

Vlaanderen getrokken en gevestigd in Westkapelle nadien, begint de familie Clant of Calánd – de Vlamingen spreken nu eenmaal van kalanten als zij klanten of cliëntèle bedoelen – de strijd tegen de golven van de zeedijken af: Pieter Calánd (1759-1810), van polderjongen en dijkwerker tot commies van een waterschap opgeklimmen; zijn zoon ir. Abraham Calánd (1789-1869), hoofdengineer van de Waterstaat in Zeeland en voorzitter van het centrale bestuur der polder Walcheren; ir. Pieter Calánd, diens zoon, onder meer schepper van de Nieuwe Waterweg; en tenslotte ir. Marinus Calánd (1858-1925), hoofdengineer-directeur van de Waterstaat. Wat een kwartet! ‘Een lastig ras’, heeft de oude Plate eens gezegd, ‘maar een nuttig ras’.

Pieter Caland is, na enige korte omzwervingen, in onze Delta gedetacheerd, met standplaats Brielle, waar hij aan het werk ging onder leiding van de inspecteur van de Waterstaat L. J. A. van der Kun en hoofdengineer A. Greve, zijn directe chef.

Na een buitenlandse dienstreis, in die dagen iets uitzonderlijks, tijdens welke hij enige mondingen van rivieren aan zee bestudeerde, stelde hij een rapport samen, dat de basis heeft gelegd voor onze wereldhaven van nu. Een geniale beschouwing, omdat ze zo eenvoudig is en in haar eenvoud juist zo geniaal. Pieter Caland veegde met zijn eruditie alle tot dusver gemaakte plannen voor verbetering der benedenrivieren in onze omgeving op een hoop; hij zag, waarschijnlijk voor het eerst – ik maak een uitzondering voor Cruquius – de eenheid van de benedenrivieren tot aan zee. Maar wat véél belangrijker is: zijn visie behelsde niet een verbetering van Rotterdam’s verbinding met zee als een louter technische aangelegenheid; zijn doel was de toekomstige bloei van Rotterdam door middel van zo’n nieuwe waterweg. Het ging hem om ‘het kiezen van de regte middelen opdat daardoor de Rotterdamsche handel bevrijd worde van de hinderpalen, die zijn verderen toekomst belemmeren’.

Wilt u Caland’s theorie horen, maar dan vóór en dóór leken naverteld?

De kracht van de benedenloop van een rivier als de Maas, na hoog water, is

1) de kracht van die rivier zelf; 2) de potentie van het binnengestroomde vloedwater; 3) de aandrang van zes uur opgehouden water.

Welnu! Indien men zo'n rivier de kortste en rechtste weg naar zee laat volgen, zal de wisselwerking van eb en vloed haar monding vanzelf openhouden. Zal ze zich als het ware homeopatisch genezen. Men moet de natuur dan wel een handje helpen. Een paar strekdammen of havenhoofden in zee; afdamming van zijrivieren, die het uitschurend proces verzwakken, zoals het Scheur, de Brielse Maas en de Botlek; normalisatie van de bedding tot Krimpen toe, onder andere door het leggen van kribben. Dat is alles!

Dat geniale, zo simpel lijkend plan, heeft ir. Pieter Caland uitgevoerd. Hij maakte slechts deze fout: het getij bij Hoek van Holland, waar hij de duinenreeks door liet graven, is wèl in staat de monding van de Maze – oude stijl: Merwe – op diepte te *houden*, maar niet op voldoende diepgang te *brenge*n. Daartoe moet gebaggerd worden. De zelfladende zandzuigers, naar Engels voorbeeld door Volker en Bos ontworpen en door Smit te Kinderdijk uitgevoerd, zouden hierbij later behulpzaam zijn. Maar toen waren er tien jaar verstreken.

Wie in Rotterdam Caland heeft gezocht, heeft hem niet gevonden en niet begrepen. Onze voorvaders hebben van hem nooit een Rotterdammer kunnen maken. In het algemeen gesproken, hebben wij van psychologie, geloof ik, niet zo veel verstand. Als men terugziet op een eeuw, moet men constateren dat zo van iemand, Caland's levenswerk juist boven al onze chauvinistische twijfel verheven is. Dat een stad in haar puberteit, als de onze van weleer, er een is méér van zoeken, dan vinden en begrijpen, is duidelijk. In de tweede helft van de 19de eeuw hebben onze grootvaders – naar wie men, volgens mr. R. Fruin, nooit mag vragen 'omdat zij er niet zijn' – het zó druk met de op- en uitbouw van hun zaken, dat er eenvoudigweg bij hen geen kwestie kàn zijn van een harmonieus evenwicht, op zijn minst voorwaarde voor een vruchtbare ontmoeting tussen mensen.

Dat de Rotterdamse Meezen, de Monchy's, Plates, Van Vollenhovens, enzovoorts, ongeduldig als maar zijn kan, de verhoudingen met hem vertroebelden, komt ons nu bijna onbegrijpelijk voor; hún grootvaders waren er toch wèl geweest! Maar die Rotterdammers, zoals wij nòg steeds, hielden van 'dwingen', en rondom de Waterweg moest er nu juist niet gedwongen worden, maar geholpen. Om in Caland's eigen woorden te spreken: 'de vloed, die het

natuurverschijnsel is, op welks werking de gehele zaak berust' . . . ; of: 'enkel de werking der getijden' . . .

Om kort te gaan, de stad was aan de ontmoeting met een genie nog niet toe; met een lastig portret, zo u wilt, maar een figuur, een iemand. Alleen de jonge Antoine Plate komt in het voor Rotterdam moeilijke decennium de eer toe de koorden van zijn vindingrijkheid en begrip aan die van de grote rivierendokter te hebben vastgeknoopt. Op gevorderde leeftijd geeft hij, in een lezing over de Nieuwe Waterweg voor studenten van de Handels-Hoogeschool (1915), blijk destijds heel goed te hebben aangevoeld wat de essentie was van de centrale idee van zijn negentien jaar oudere vriend. Hij is ook de enige geweest die Caland's begrafenis op Oud Eijk en Duinen te 's-Gravenhage (1902) bijwoonde. Plate was al als jongeman getuige geweest van een bezoek van minister Thorbecke aan de Hoekse waterwerken, waarbij deze de bekende woorden sprak 'dit werk verhoogt de moed in het land'. Volgens Thorbecke moest immers 'onze kust voor de groote scheepvaart van onzen tijd toegankelijk worden'. Die kust was óók die voor IJmuiden; zijn wetsontwerp, met de handtekening van de Koning op 24 januari 1863 bekrachtigd, betrof óók het graven van het Noordzeekanaal, overigens in eerste aanleg als concessie uitgegeven. Een concessie aan de heer J. G. Jäger, tegen rente en aflossing van f 18.000.000,—, waarvan de Gemeente Amsterdam drie miljoen voor haar rekening zou nemen.

Maar de trechter, waardoor de wereldhandel zich met half Europa, met alle landen die achter en naast ons liggen, in verbinding zou stellen, zag Thorbecke bij uitstek bij de Hoek van Holland. 'Hoe wijder men de openingen van dien trechter maakt, des te meer er door zal gaan.' Dat die trechter later vernauwd in plaats van verruimd moest worden, was slechts een technische aangelegenheid, welke aan het principe geen afbreuk deed.

Op 12 december 1868 heeft ir. Abraham Caland aan zijn zoon Pieter geschreven: 'Bedenk dat er nooit iemand is geweest, die iets grootsch en buitengewoons ondernam of hij leed aanstoot, miskenning en somtijds verguizing; doch voor wien men naderhand geen lofzangen genoeg had, ja er zelfs standbeelden voor oprigtte'. Rotterdam is niet geworden een dode havenstad als Brugge, of een Niniveh. Dankzij een Zeeuw, die lastig maar nuttig was, die de grootsheid van conceptie bezat aan onze dichtgeslibde stad een

paar nieuwe longen te geven, zoekend steeds, maar nog niet helemaal vindend en begrijpend. Wat een geluk dat onze stad die man te juister tijd kreeg! Kleine lieden, op hoge posten gesteld, verraden zich doorgaans door de angst, dat hun ooit ter wereld persoonlijke erkenning zal onthouden worden. Figuren van formaat zijn daarentegen voor 'eer' ongevoelig, en deze onverschilligheid treffen wij ook bij Pieter Caland aan. Aux grands maux les grands remèdes! Pieter Caland was een groot dokter aan het bed van een ernstig zieke rivier. Het door burgemeester ir. F. B. s' Jacob tot zijn eer gestichte monument (1907) getuigt niet van adequate dankbaarheid over de genezing. Het was, toen hij in 1906 aftrad, zijn bedoeling een vuurtoren te doen bouwen op het Prinsenhoofd, welks licht zou flitsen over Maas en Waterweg, dag en nacht, ter herinnering aan Caland. Het is er door gebrek aan middelen niet van gekomen, maar 'een waterbak van steen' en 'een engel in d'r hemd, die niet vliegen kan' – zoals Speenhoff heeft gedicht – staan tegenwoordig opgesteld aan de stille Veerhaven, als een vergeten relikwie. Een Caland, levensgroot in brons uitgebeeld aan onze spectaculaire Maasboulevard, zou ons, in plaats van een incidentele herdenking als die van vandaag, voortdurend moeten herinneren aan zijn fenomenale creatie! Wie in onze stad zal hier een initiatief nemen?

Zonder Minister van Binnenlandse Zaken, R. J. Thorbecke; zonder president van de Kamer van Koophandel Abraham van Rijckevorsel; zonder minister G. H. Betz; zonder Isaak Dignus Franssen van de Putte; zonder ingenieur Pieter Caland, door zijn vader Abraham geestelijk gesteund, zou 'onze kust' niet 'voor de groote zeevaart van onzen tijd toegankelijk' zijn geworden!

Hoevele werkers aan de Waterweg zijn in honderd jaar bezig geweest, met rappe handen en vlugge geesten, om van Rotterdam's haven iets bijzonders in de wereld te maken. Niet alleen de al lang vergeten 950 aardwerkers met hun 4 locomotieven, 22 paarden en 25 vletaken, die aan de doorgraving werkten; niet alleen de werkgevers Ruys, Reuchlin, Pieters, Plate, Hudig, Engelbrecht, Nijgh, Backx; niet alleen de bestuurders van vakorganisaties Kaak, Kalter, Molendijk, Brautigam, Kievit, Laan en Hulsker; niet zo maar de technici Van der Kun, Conrad, Greve, Beyerink, Tutein Nolthenius, Leemans; niet slechts de landbestuurders Simons, Van Rappard, Rochussen, Van Bosse, Van Tets, Klerck, Kraus, Bevers;

en evenmin op hun eentje de stadsarchitecten Scholten, Van der Tak, De Jongh, Van IJsselsteyn, Posthuma, maar ook allen, die in honderd jaar hebben klaar gestaan de binnenvallende schepen te laden en te lossen. Die als stuw-ers, expeditiewerkers, als veemknechten, als vrijmannen, als krassen en bazen, als vorktruckrijders, kraandrijvers, terminal operators, als gezellen van de haven- en vervoerscholen werkzaam zijn geweest om Rotterdam's haven, de door Thorbecke reeds gedroomde trechter, te maken tot de Poort van Europa.

Thorbecke maakte in 1862 zijn entrée voor de beide Kamers van de Staten-Generaal 'met de spade op den schouder'. Ook nu, een eeuw na de officiële opening van de Waterweg, moeten dammen worden doorgestoken. Onze havenstad laat het hoofd wat hangen. . . Wij zien niet zo helder perspectief. . . Kruiwagen en schop, door de kroonprins van ons Koninklijk Huis op 31 oktober 1866 gebruikt bij de eerste schep voor doorgraving van de duinen aan de Hoek van Holland, staan hier voor u opgesteld als een symbool van rusteloos werken en zoeken. Laten wij vandaag, met elkander hier bijeen, deze werktuigen gebruiken voor een geestelijke doorsteek. Laat ons na de bemoedigende woorden van onze minister-president over Rotterdam's positie in de wereld, weer iets tonen van die Rotterdamse energie, die 'zichzelf helpt'. Eb en vloed houden onze monding bij Hoek van Holland open voor een rendez-vous met de wereld. Zouden wij dan 1972 beleven als een verzanding? Moge de herdenking van dit eeuwfeest van de 'Waterweg langs Rotterdam naar Zee' bij ons allen nieuwe impulsen wakker roepen. En laten wij aan de slag gaan naar de woorden van het oude 16de eeuwse 'Tractaet van dijckagie' van Andries Vierlingh: 'Men moet de natuur van mensen en dingen niet, dan voorzichtig aan bedwingen; zij moet geleid worden naar een nieuw bestaan'.

Een nieuw bestaan! Waarbij het in de eerste plaats niet langer zal gaan om hoegrootheden – de cijfers van binnenkomende schepen, tonnages, technische werktuigen, budgetten en tarieven – maar vooral om hoedanigheden: de kwaliteit van werk en werkers!

Een bemoediging tevens! Caland's arbeid heeft eens de moed in stad en land verhoogd. De Nieuwe Waterweg, zonder sluizen, ijsvrij, ongehinderd door eb en vloed, zij er voor ons in de toekomst méér als een stimulans tot verdieping dan tot verbreding. De verdieping, die elk zoeken met zich brengt.

HONDERD JAAR NIEUWE WATERWEG

Toespraak bij de opening van de tentoonstelling op 25 mei 1972
in het Gemeentemuseum te Maassluis

DOOR G. Z. DE VOS
Loco-burgemeester van Rotterdam

Een mens kan zich afvragen, wat het nut is van een openingswoord bij tentoonstellingen als deze. Ik denk daar zelf een beetje negatief over, maar zeg onmiddellijk ook, dat een openingswoord wel boeiend kan zijn, als je karakter en functie van degene, die het woord spreekt, in de beschouwing betreft.

Het is kenmerkend, dat de burgemeester bij het openen van deze tentoonstelling bijna direkt begint over het bestuurlijke aspekt.

Als mijn collega voor de haven en economische ontwikkeling hier gestaan zou hebben, dan zou hij zonder enige twijfel u veel cijfers hebben gegeven van oppervlakten, van aanvoeren, van de industrie en vele andere mooie cijfers, die Rotterdam kan tonen met betrekking tot de haven. Nu u echter min of meer bij toeval een wethouder voor sociale zaken, volksgezondheid en kunstzaken vóór u ziet staan, krijgt u een man aan het woord, wiens allerbelangrijkste werk gelegen is in de zorg voor en het werken met mensen. Het is dan ook heel begrijpelijk, dat hem – ook in dit kader – de mens interesseert, de mens in dit gebied. Toen ik er dan ook over zat na te denken, wat ik vanavond hier zou zeggen – en mij de gelegenheid ontbrak bij de archivaris inlichtingen in te winnen, die hij mij zeker overvloedig zou hebben verstrekt – dacht ik niet aan cijfers, maar wél aan Hein Marsman, die in de twintiger jaren dichtte:

‘Denkend aan Holland,
zie ik brede rivieren
traag door oneindig
laagland gaan.’

Marsman kende de Nieuwe Waterweg anno 1972 niet.

Ik dacht ook aan dat gedicht, ik mag wel zeggen ‘lied’ – de Rotterdammer zegt dan het Rotterdamse volkslied – van Jan Prins, waarin hij een couplet wijdt aan al de havens, die er in Rotterdam

zijn en er trots op is, dat iedere haven herkenbaar is aan een eigen geur. Hij kende de mens van 1972 niet, die de geuren van het gebied als herkenningmiddelen niet aanvaardt.

De mens van 1872 stond arm, maar trots aan de rand van de Nieuwe Waterweg. De mens van 1972 staat welvarend, maar ontevreden aan dezelfde oever. Het is een zwart-wit-tekening zoals u er op deze tentoonstelling vele zult zien, – het zij toegegeven – maar er zit een kern van waarheid in. De mens van 1872 en de jaren daarna was trots op het technisch vernuft en op het technisch kunnen op en rond de Waterweg, de mens van 1972 is bang voor de resultaten van de techniek en beangst om de toekomst, die de techniek hem zal brengen.

In 1872 en de jaren daarna stond de landbouwer, de veehouder, de visser aan de Nieuwe Waterweg, thans staat daar de industriële en administratieve mens. Het is buitengewoon boeiend over de mens van de laatste honderd jaren in zijn relatie tot de Nieuwe Waterweg uitvoerig te spreken, maar dat kunnen we vanavond niet doen en – openhartig gezegd – daarvoor heb ik het ook te weinig voorbereid. Maar, als je er over nadenkt, dan grijpt het je aan b.v. als je aan de havenarbeider denkt. Die kende vroeger de wereld door zijn arbeid. Afrika was voor hem aanvoer van zuidvruchten, Engeland en Amerika betekenden aanvoer van machines.

Zweden, evenals Finland, was voor hem de aanvoer van hout. Hij kende de wereld door zijn arbeid. Tegenwoordig kent hij hem door de T.V. en door de vakantie. Hij kent de wereld door zijn vrije tijd. De havenarbeider tot 1920-1930 was een ongeschoolde man, die in de werkelijke zin van het woord gebukt ging onder de last, die hij moest dragen. De havenarbeider van 1972 is de bediener van vorkheftrucks, van kranen en van veel mechanisch materiaal. De havenarbeider, die in 1870 vier gulden in de week verdiende, kreeg in 1970 vier honderd gulden extra.

Deze veranderingen in het maatschappelijk leven hebben zich afgespeeld rond de Waterweg, niet dóór – of, als ik het exacter moet zeggen – niet alleen door de Waterweg. Het levenspatroon, de intenties, de levensopvatting van de Rotterdammer, de Vlaardinger, de Schiedammer en de inwoner van Maassluis zijn in die honderd jaar drastisch veranderd.

Ik gebruik daarvoor wel eens twee symbolen. De Laurenstoren in het hartje van Rotterdam, beeld van de oude tijd, die maant tot

bezinning en de containerkranen in de Eemhaven, hoger dan de Laurenstoren, die roepen om vooruitgang. En daartussen staat de mens. Terwijl minuut na minuut het water door de Nieuwe Waterweg naar de zee stroomt en ten dele bij ander getij terug, leeft en werkt iedere minuut de mens in dit gebied met zijn eigen gevoelens, zijn eigen gedachten, zijn eigen intenties.

En dan rijst de centrale vraag, of hij in staat is geweest al die vooruitgang, al die rijkdom, al die verbeteringen aan te wenden tot zijn eigen geluk. Het is min of meer een rethorische vraag, want het antwoord is: neen. Dat is geen uiting van pessimisme, maar een nuchtere vaststelling van de werkelijkheid.

Vooruitgang op zich zelf maakt de mens nog niet gelukkig.

In dit kader is dan ook het enige nut van een herdenking en tentoonstelling, te ervaren uit honderd jaar geschiedenis, dat dit gebied is vooruitgegaan, dat Nederland vooruit gaat en de wereld.

De inhoud van dit gebied is in deze honderd jaar drastisch gewijzigd. En ook al verkeren we momenteel in een periode, waarin de uitbreiding vertraagd wordt of stil staat, de vooruitgang zal er zijn, en zal er moeten zijn. Zij zal er zijn, niet alleen door het Rotterdamse gemeentebestuur, dat bij sommigen in Nederland nog de naam heeft vooruitstrevend te zijn, maar ook en vooral omdat het Nederland van nu op weg is zich vanuit het agrarisch verband, met landbouwers, veehouders en vissers, los te maken en te worden een industrieel land met de industriële en de administratieve mens. In die functie-verandering en type-wijziging spelen de Nieuwe Waterweg en het gebied daaromheen een eigen rol. Dit blijkt uit het verleden, het zal zo zijn in de toekomst. Over die toekomst zou je wat pessimistisch kunnen zijn, als je alle tegenkating en alle tegenstellingen van nu in de beschouwing betreft. Maar dat hoeft niet, wanneer de huidige weerstand wezenlijk goed functioneert d.w.z. niet de veranderingen tegenhoudt, maar veranderingen tot verbeteringen maakt. Vergeef mij deze misschien wat zwaarmoedige kanttekeningen rond een feest. 'Honderd jaar Nieuwe Waterweg' is echt een feest.

Wij mogen blij zijn, dat in honderd jaar dit gebied breder georiënteerd en bekend is geworden en dat het inwendig sterker en uitwendig rijker staat in de wereld van vandaag met een eigen taak en eigen functie in nationaal en internationaal verband.

Ik hoop, dat u, als u naar deze tentoonstelling kijkt en naar al

datgene, wat er is, het kleine en het grote, het zakelijk interessante en het menselijk boeiende, op de achtergrond die gedachten aan de Nieuwe Waterweg zult hebben, met name wat zijn functie betreft bij de wijziging in het mensbeeld en het menstype in Nederland.

En wij allen moeten er aan werken, dat dit alles ook geluk zal brengen.

Rotterdam moet dat doen, Maassluis, Nederland, en – misschien over een jaar of tien – Europa. Wie het zullen moeten doen en welke instanties, we kunnen het nu niet geheel beoordelen, maar het zal slagen, als u diep in u zelf die gedachten aan de functie van de Nieuwe Waterweg met u zult meedragen.

Hiermee is de tentoonstelling geopend.