

NICO J. OUWEHAND

# ANDERHALVE EEUW WATERWEG

GEZIEN VANUIT HET PERSPECTIEF VAN DE SLEEPVAART EN BERGING

Deze uitgave kwam tot stand mede dankzij  
financiële steun van



Ondanks alle aan de samenstelling van dit boek bestede zorg kan noch de redactie, noch de auteur, noch de uitgever aansprakelijkheid aanvaarden voor de schade die het gevolg is van enige fout in deze uitgave.

Vormgeving: Jantinus Mulder

ISBN: 9789462499768  
E-ISBN: 9789462499775

NUGI: 466  
1e druk, april 2022

© 2022 Nico J. Ouweland p/a Uitgevers-  
maatschappij Walburg Pers, Zutphen  
© 2022 p/a Uitgeversmaatschappij Walburg  
Pers, Zutphen

[www.walburgpers.nl](http://www.walburgpers.nl)

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden veeleelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

Zoveel mogelijk is getracht de eventuele rechthebbenden van de afbeeldingen te achterhalen. Rechthebbenden die in dit verband niet zijn benaderd wordt verzocht zich met de uitgever in verbinding te stellen.

# INHOUD

7	VOORWOORD
9	INLEIDING
11	VOORGESCHIEDENIS
13	BESLUITVORMING
15	BEGIN VAN HET WERK
18	OPENING VAARWEG EN EERSTE ONTWIKKELINGEN
20	ONGELUKKEN, STRANDINGEN, AANVARINGEN EN PURE PECH IN DE BEGINFASE
21	NAVIGATIE, GELEIDELICHTEN EN VUURTORENS
26	MAATREGELEN OM DE VAART BETER TE FACILITEREN
28	SERIEMATIG ONGELUKKEN
32	VREDESCONFERENTIE
34	MAVIS
36	DE NEWA
37	SAMOENA
38	DE REDDERS KONDEN NIET WORDEN GERED
39	DE SOERAKARTA EN DE SCHELDE
41	DE CHRISTIAN MICHELSEN
42	ROLMOPSPRIKKERS EN DE BRETAGNE
43	KOLEN EN BANANEN
44	HET BEGIN VAN DE TWEDE WERELDOORLOG
44	RAMPZALIG GOUDTRANSPORT
49	DE MEIDAGEN IN ROTTERDAM EN DE VAN GALEN
51	GERARD CALLENBURGH
53	VERNIETIGING EN BLOKKADESCHEPEN
57	KORT NA DE OORLOG
57	DE RADMAR EN MEROPE
59	DE MARJORY
61	DE FAUSTUS
63	DE WATERSNOOD
65	MIST
66	DE SPANKER
68	HELIKOPTERREDDING
69	JOHAN EN DE MIJNENVEGERS



- |    |  |     |  |
|----|--|-----|--|
| 69 | DE IBERICO IN 1956 EN DE JOHAN DE WITT ALIAS DE NEPTUNIA IN 1958 | 82  | OPNIEUW BOORPLATFORMS  |
| 70 | ARTEMIS, EEN FELLE BRAND   | 83  | HET SPECTAKEL MET DE ANCO STATE                                    |
| 71 | GELE ZEE ALS PLAATSVERVANGER VAN DE MAAS                         | 85  | VIKINGBANK (I) EN DE ALKYONE                                       |
| 72 | EUROPOORT EN HAAR SPECIALE SLEEPBOTEN                            | 87  | 1967 EEN JAAR VAN AANVARINGEN                                      |
| 73 | Druk verkeer met kustvaarders                                    | 89  | EEN BIJNA NIEUWE COASTER EN EEN BINNENVAARTTANKER                  |
| 74 | EEN TANKER VAST  | 90  | DE TETE OLDENDORFF   |
| 74 | NET BUITEN DE OLIEGEUL   | 91  | ELWOOD MEAD  |
| 75 | DE FIDUCIA EN HAAR BESTMAN                                       | 93  | EEN DONA DIE OMHOOG LIEP   |
| 75 | EEN STRANDING MET EEN DIPLOMATIEK ASPECT                         | 94  | EEN ABSOLUUT SPECTACULAIR TRANSPORT                                |
| 76 | WALRADARBEGELEIDING  | 96  | VOOR DE STARDUST MOCHT GEEN GEUL GEGRAVEN WORDEN                   |
| 76 | DE MAESLANTKERING  | 96  | DIVERSE PROBLEMEN, PECH MET EEN VISKOTTER<br>EN EEN LEKKE VEERBOOT |
| 77 | STATENDAM  | 97  | DE 'KNIKTANKER'  |
| 78 | JAN MET DE PET   | 99  | OPVALLENDE TRANSPORTEN DOOR DE WATERWEG                            |
| 79 | MARIA ALTHOFF BIJNA GEKAPSEISD                                   | 99  | AGIOS IOANNIS  |
| 79 | ALHENA EN EEN AANVARING  | 100 | DRACO  |
| 80 | ATHENOULA T  | 103 | SMIT HOUSTON EN PRINS BERNHARD DOK                                 |
| 80 | AKTI EN PING AN  | 103 | OLAF   |
| 82 | SOUTH AMERICA  | 104 | ANNA BROERE  |



- |     |  |
|-----|--|
| 105 | BRITISH TRENT                              |
| 106 | BONGA (2004)                               |
| 107 | ZHEN HUA 10                                |
| 108 | EEN AANVARING MET EEN AUTOCARRIER          |
| 110 | SAINTY NO.1 MET 20 CASCO'S                 |
| 111 | HET ONGELUK MET DE FAIRPLAY 22             |
| 113 | BAGGEREN EN VERDIEPEN                      |
| 115 | JULIETTA D                                 |
| 116 | OPVALLENDE SCHEPEN                         |
| 119 | DE GESCHIEDENIS VAN DE CLYDE EN DE ELBE,   |
| 119 | PRACHTIGE ZEESLEEPBOTEN.                   |
| 124 | VAARDAGEN EN 'DE DAG VAN DE ZEESLEEPVAART' |
| 126 | SCHEPSNAMEN                                |



*Zeer regelmatig zijn er opmerkelijke transporten te zien in de Waterweg. Dit zijn twee voorbeelden.*

**Boven:**

*De binnenkomst van het ss Rotterdam door Kotugslepers op 4-8-2008*

**Onder:**

*Het transport van Windmolenpark-onderdelen door twee duwboten op 8-11-2020*



# VOORWOORD

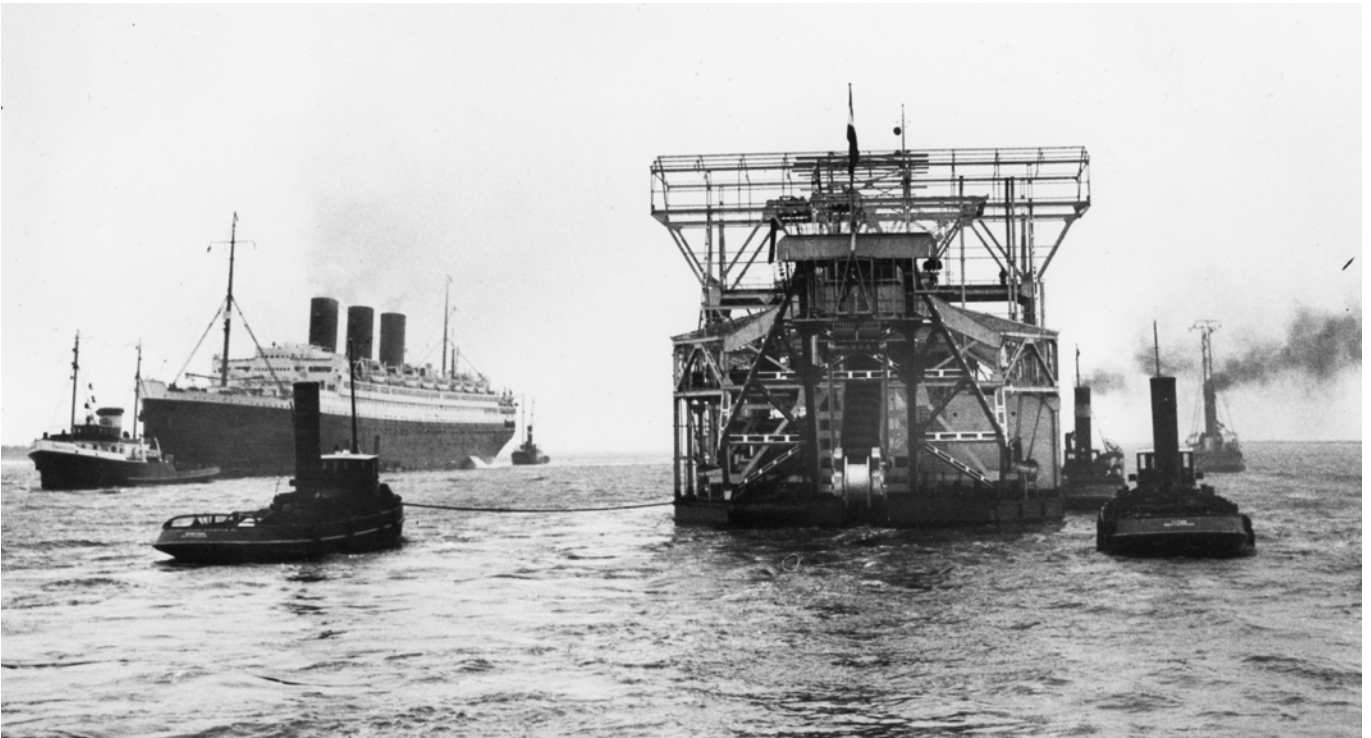
De industriële revolutie, die trouwens in Nederland laat op gang kwam, heeft ons in de jaren 1872 en 1876 twee prachtige waterwegen gegeven, die beide in grote mate hebben bijgedragen aan een ongekende groei en welvaart van ons land. Deze twee waterwegen hebben ook nog wat te vieren dit jaar. In het Noordzeekanaal werd nog maar enige maanden geleden de grootste sluis ter wereld, de Zeesluis IJmuiden, door Koning Willem Alexander geopend, terwijl het Nieuwe Waterweg gebied het 150-jarig bestaan van deze Nederlandse levensader gedurende de komende zomermaanden op grootse wijze zal vieren. De visionaire creatie van Pieter Caland was ook destijds een zeer bijzondere, een open verbinding naar zee, zonder tijd verliezende sluisen. Op 9 maart 1872 voer het Engelse stoomschip *Richard Young* de Waterweg af en was de opening een feit. Het is interessant te weten dat de diepgang van dit schip destijds 2.94 meter was en dat nu, 150 jaar later, een containerschip met 20 meter diepgang kan afmeren op de Tweede Maasvlakte.

Ongetwijfeld zullen er deze maanden een aantal boeken verschijnen die terugkijken op de 150 jarige geschiedenis van de Nieuwe Waterweg, echter de benadering die Nico Ouwehand heeft gekozen voor het schrijven van zijn boek *"Anderhalve Eeuw Waterweg"* is naar mijn mening een bijzondere en interessante. Vanuit zijn kennis en verbondenheid met het Nationaal Sleepvaartmuseum in Maassluis heeft hij een boek geschreven waarin onder meer een groot aantal prominente bergingen rond het Scheur en de Nieuwe Waterweg worden beschreven, alsmede een aantal bijzondere schepen die men niet elke dag de Nieuwe Waterweg ziet opvaren. Als men de inhoud van Nico's boek leest en namen tegenkomt zoals *Berlijn*, *Faustus* en *Statendam*, om er maar een paar te noemen, moet dit meteen de interesse wekken van een ieder die maar enigszins wat zout in zijn bloed heeft. Het is goed om nu een boek te hebben met een overzicht van de meest interessante calamiteiten die in en rond het Waterweg gebied de laatste 150 jaar hebben plaatsgevonden.

Verder wil ik in dit voorwoord nog een lans breken voor de historische sleepboothaven die Maassluis heeft ontwikkeld en in het bijzonder voor het Nationaal Sleepvaartmuseum, gevestigd in het oude Raadhuis van Maassluis. Dit museum is zeker een pareltje onder de kleinere nautische musea in Nederland en een bezoek meer dan waard. Alle vrijwilligers en betrokkenen bij het sleepvaartmuseum verdienen een luid applaus van ons allen voor hun immense inzet om dit Nationaal Erfgoed voor ons in stand te houden en waar mogelijk uit te breiden. Dit geldt natuurlijk ook voor Nico, voor de tijd en energie die hij heeft gestoken in het schrijven van dit bijzondere en zeer leeswaardige boek.

Joop Timmermans

*Voorzitter Raad van Toezicht en Advies  
Nationaal Sleepvaartmuseum*



*Een groter contrast is bijna niet denkbaar. De bovenste foto werd gemaakt op 27 juli 1937. De Zwarte Zee (III) assisteert het Franse passagierschip Paris bij het ontschepen van de passagiers*

*De tinbaggermolen Doejoeng is op weg naar Nederlandsch Indië aan de tros van de Humber.. Onderste foto: De Boluda sleper Beagle assisteert het containerschip Barzan bij het afmeren op de 2e Maasvlakte op 4 september 2020.*



# INLEIDING

Hoe komt een boek als dit tot stand? Dat is eenvoudig te verklaren. Bij iedere expositie van het Nationaal Sleepvaart Museum te Maassluis wordt een geïllustreerde brochure geschreven met een toelichting over de tentoonstelling. In 2022 wordt in veel musea in de regio herdacht dat de Nieuwe Waterweg 150 jaar geleden werd gegraven, zo ook in het sleepvaartmuseum.

De medewerkers van 'ons' museum zijn met de voorbereidingen al geruime tijd geleden begonnen. De bedoeling was om een overzicht te geven van de calamiteiten die zich rond de Nieuwe Waterweg en Het Scheur in de loop van de jaren hebben voorgedaan. We zijn een sleepvaartmuseum en we bekijken het jubileum vanuit de optiek van de slepers en de bergers. Daarnaast wilden de samenstellers laten zien welke bijzondere schepen heden ten dage Rotterdam aandoen, want de vrachtaarder met een beperkte laadcapaciteit is min of meer verleden tijd. De offshore-industrie brengt heden ten dage schepen naar de haven die de meest curieuze opbouw hebben en daarom regelmatig veel belangstelling trekken. Het is echt niet allemaal dramatiek rond de waterweg en daarom willen we graag ook wat laten zien van de fascinerende moderne scheepvaart.

De grote containerschepen varen nauwelijks meer door de Nieuwe Waterweg, maar meren af in de Europoort om precies te zijn veelal op de Tweede Maasvlakte. Sleepvaartrederijen kunnen nauwelijks meer geld verdienen aan de grote cruiseschepen die naar het centrum van Rotterdam komen. Die luxe zeekastelen zijn tegenwoordig voorzien van één of meerdere boegschroeven, waardoor ze zelfstandig kunnen afmeren of rond gaan. Sleepboten blijven echter nodig voor alle vormen van vrachtvervoer per zeeschip, omdat de ruimte om af te meren in de havens veelal beperkt is en navigeren met een langzame vaart zonder slepers risico's zouden inhouden om schade te varen. De vloot van sleepboten blijft dus in het Rotterdamse actief, zodanig zelfs dat bij uitzondering schepen op zee moeten wachten tot er slepers beschikbaar zijn.

Calamiteiten komen op de vaarweg naar Rotterdam gelukkig heel weinig meer voor. Vroeger strandden schepen met de regelmaat van de klok rondom de ingang van de Nieuwe Waterweg. Veel van de in problemen gekomen schepen kwamen op de Maasvlakte terecht en die bestaat als zodanig niet meer. Dat gebied is nu een havengebied. Andere schepen kwamen op de stranden terecht even ten Noorden van Hoek van Holland. Vooral als het stormde was het vrijwel ieder jaar wel raak. Bergers en sleepvaartondernemers konden er een goede boterham aan verdienen. De reddingboten van Hoek van Holland, Ter Heyde en zelfs Stellendam voeren met grote regelmaat uit voor hulp. De bemanningen bestonden grotendeels uit bewonderenswaardige vrijwilligers, die hun leven in de waagschaal stelden om zeelieden uit benarde omstandigheden te redden. Voor enkele redders liep dat helaas niet goed af. Bemanningen van sleepboten deden in principe hetzelfde, maar liepen door de stevigheid van hun vaartuigen en het relatief grote vermogen van hun machines of motoren iets minder risico. Zij richtten hun aandacht primair op de schepen in problemen. Als die veilig konden worden binnengesleept leverde dat vaak een aardig bedrag op voor hun rederij en ook voor henzelf.

De medewerkers van het Nationaal Sleepvaart Museum te Maassluis, waarvan ondergetekende er één is, denken met dit boek en met de tentoonstelling een interessant beeld van anderhalve eeuw vaart op de waterweg (de Nieuwe Waterweg en Het Scheur) te hebben gegeven. Dank aan een ieder die zijn medewerking heeft willen verlenen, niet in de laatste plaats aan sponsor Boskalis N.V. en de auteurs P. Heijstek en G.R. van Veldhoven die toestemming gaven hun gegevens en, waar toepasselijk, ook foto's te gebruiken. Een volledige lijst van medewerkers vindt u achterin dit boek.

Nico J. Ouweland

*Maassluis, april 2022*



**Boven:** De Rotterdam (I) van de H.A.L.

**Onder:** De Avoca na een aanvaring in Het Scheur. Op 17 mei 1908





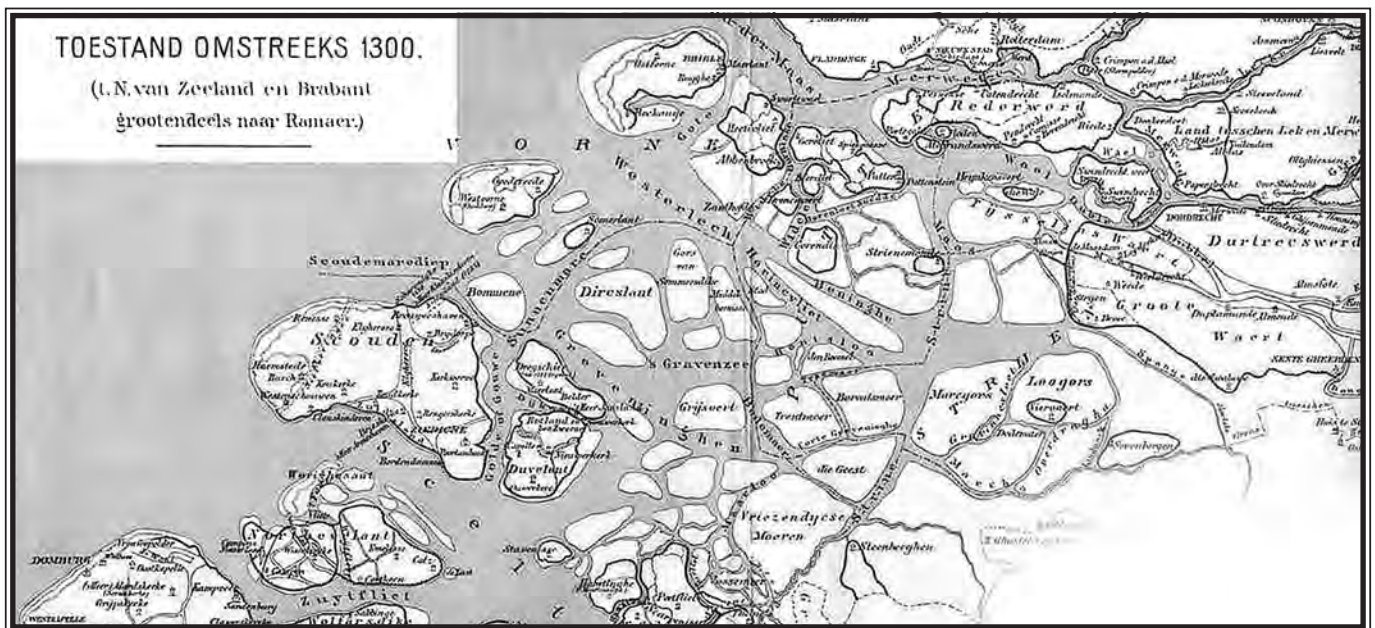
# VOORGESCHIEDENIS

Weinigen realiseren zich dat de stad Rotterdam zijn prominente plaats in de wereld van betekenisvolle havens te danken heeft aan de Nieuwe Waterweg. In feite is die vaarweg maar een bescheiden kanaal. Toch begon de echte opkomst van Rotterdam als havenstad pas na 1872 toen de nieuwe toegang tot de haven een feit werd. Daarvoor was Rotterdam weliswaar een havenstad, maar van minder importantie dan bijvoorbeeld Amsterdam of Dordrecht.

Een stukje voorgeschiedenis is absoluut noodzakelijk om de ontwikkelingen die leidden tot het ontstaan van de ooit grootste havenstad ter wereld te begrijpen. Naar schatting ongeveer 5000 jaar voor Christus was hetgeen nu de Noordzee heet een droog landschap. Eerder was er ver voor onze jaartelling sprake van vier ijstijden van 10.000 jaar of een veelvoud daarvan, die op hun beurt wel duizenden jaren lang duurden. Dat is voor de hedendaagse mens eigenlijk niet voor te stellen. Het smelten van het ijs na de laatste ijstijd had gevolgen voor de waterstand in de

wereld, Europa niet uitgezonderd. Wat dat betreft is er een parallel te trekken met de hedendaagse tijd, want nu maken we ons opnieuw zorgen over het niveau van het water dat grenst aan kusten van o.a. Nederland. We maken een enorme sprong naar de hedendaagse jaartelling. Een van de eerste nederzettingen in onze omgeving was Zande, later genoemd 's Gravenzande, 'des graven Zande'. Die plaats is ontstaan op een zandplaat ten noorden van de oude Maasmonding. Het stadje werd tegen het water beschermd door een haakvormige strandwal en aansluitend een stelsel van polderdijken. Op deze zandplaat liet de graaf van Holland rond 1200 een hof bouwen waaraan de stad zijn naam ontleende. Dankzij de graven van Holland werden in dit lage land dijken aangelegd die de mensen meer veiligheid boden en zorgden voor de aanwas van land. Zo ontstond in 1242 bijvoorbeeld de Maasdijk met de gelijknamige nederzetting. Straten in Rotterdam als Oudedijk en Kleiweg geven nog steeds de relatie met de bedijking van eeuwen geleden weer.

We komen in tijden die we ons wel min of meer kunnen voorstellen. Omdat er in de 14e en 15e eeuw nog regelmatig sprake was van overstromingen werden kreek en riviertjes afgedamd zodat het land minder snel overstroemde. In dat verband werd ook de rivier de Rotte afgedamd, hetgeen het ontstaan van Rotterdam tot gevolg had. De betreffende dam moet ongeveer gelegen hebben waar nu de begraafplaats Crooswijk is te vinden. In 1340 kreeg dat dorp stadsrechten en dankzij de diverse toen nog omslachtige waterwegen naar zee kon zich een bescheiden havenstad ontwikkelen. (Terzijde: Schiedam en Den Briel kregen al in resp. 1275 en 1280 stadsrechten) De St. Elisabethsvloed van 1421 vergde heel veel slachtoffers in wat nu Zuid-Holland heet en had o.a. het ontstaan van de Biesbosch tot gevolg. Dit soort stormvloeden waren geen uitzondering. Zo was er al in 1287 de St.Luciavloed, in 1530 de St.Felixvloed en in 1570 de Allerheiligenvloed. Over de stormvloed van 1953 zullen we het nog hebben. Om een voorstelling te krijgen van de wateren rondom Maas-



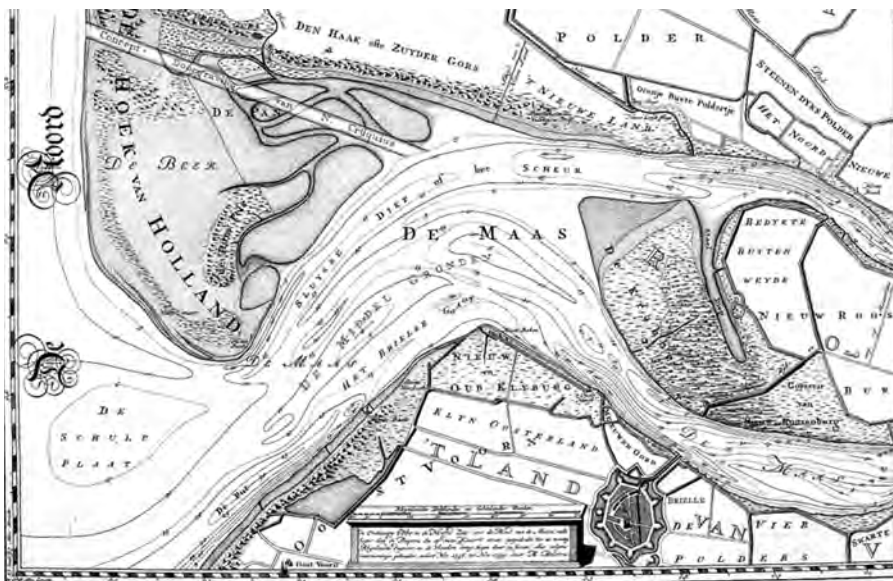
sluis halen we even de activiteiten van de veerman Coppelstock aan, die rond 1572 het verkeer over water tussen Zeeland en Holland verzorgde. Het Coppelstockhuis in Maassluis aan de Stadhuisgade bestaat nog altijd, alleen de uitvalsbasis van de veerman aan de zuidelijke kant van de waterwegen, namelijk Den Briel is vanaf zijn geheel gerenoveerde huis in Maassluis niet meer zichtbaar. Men moet zich realiseren dat Coppelstock slechts beschikte over een bescheiden houten vaartuig dat werd voortbewogen door roeien of het gebruik van zeilen.

Rozenburg ontstond in het begin van de 17e eeuw door bedijking van twee nagevoeg evenwijdig lopende rivieren. De noordelijke arm werd Het Scheur genoemd en

de zuidelijke arm de Maeze. De naam Het Scheur is een in onbruik geraakte aanduiding voor diepe vaargeul. Nu wordt deze vaarweg, in de volksmond, veelal ten onrechte, gemakshalve Nieuwe Waterweg genoemd. Het Scheur is zo'n 13 kilometer lang en loopt van de plek waar de Oude Maas in de Nieuwe Maas stroomt, naar kilometerbord 1026. Deze borden geven aan hoe ver die plek aan de rivier van Bazel verwijderd is. Ze staan op regelmatige afstanden langs de Rijn en uiteindelijk naar de Nieuwe Waterweg, die dus officieel pas bij 1026 begint en naar zee loopt. In vorige eeuwen liep Het Scheur langs Maassluis en Rozenburg en boog ter hoogte van de plek waar nu de Maeslantkering ligt naar het zuidwesten af. De toenmalige vaarweg stroomde in de buurt van Oostvoorne ten

zuiden van het verdwenen natuurgebied De Beer in de Noordzee. De andere rivierarm, de Maeze werd uiteindelijk de Nieuwe Maas.

Zoals al in de eerste alinea vermeld was in de 16e en 17e eeuw de havenstad Amsterdam veel belangrijker dan Rotterdam, dat voor de scheepvaart slecht bereikbaar was. De Gouden Eeuw brak aan en er ontstond een welvaart die helaas slechts gold voor een aantal notabelen en initiatiefrijke ondernemers, waarbij slavenhandel en kolonialisme als normale economische verschijnselen werden beschouwd. De indrukwekkende panden aan de Amsterdamse grachten en ook de fraaie huizen in Dordrecht getuigen van de welstand in die tijden. Na de Gouden Eeuw brak een periode van gezapigheid



aan. Opvallend in dit verband is echter dat er best geleerden waren die op hun terrein voorstellen deden die pas later op waarde werden geschat. Eén van die gestudeerden was waterbouwkundige Nicolaas Samuelsz Cruquius die van 1678 tot 1754 leefde. Eigenlijk heette de man gewoon Nicolaas Kruik, maar in die dagen was verlatijning van de naam niet uitzonderlijk. In 1731 kwam hij als eerste met een plan tot doorgraving van de duinen bij Hoek van Holland om zo Rotterdam beter voor de scheepvaart bereikbaar te maken. Het plan verdween echter voor meer dan een eeuw in een stoffige bureaulade. Onterecht zoals later bleek. Cruquius werd pas erkend als visionair toen rond 1849 een dorpje en een stoomgemaal, dat een rol speelde bij het

droogmalen van de Haarlemmermeer, naar hem werd genoemd.

De Franse tijd rond 1800 bracht dus gezigigheid en zelfs een teruggang in maritieme activiteiten. Pas na 1813, toen de Fransen uit Holland waren verdwenen, was er weer sprake van een zekere economische bloei. Belangrijk voor Rotterdam was de Mainzer Conventie die vanaf 1831 de vrije vaart op de Rijn garandeerde. Een economische hindernis van betekenis was de Akte van Navigatie, een Engelse wet uitgevaardigd in 1651. Alle handel met Engeland en haar koloniën moest met Engelse schepen gebeuren. De wet had primair ten doel de maritieme handelsactiviteiten van de Nederlandse republiek te dwarsbomen. Dat lukte de Engelsen heel goed en die ergerlijke situatie had vier Engels-Nederlandse oorlogen tot gevolg. Pas in 1851, dus 200 jaar (!) na het invoeren, werd de wet opgeheven. De Nederlandse scheepvaart kon weer opbloeien.

Intussen was de toegang tot de Rotterdamse haven langs diverse waterwegen aan het veranderen. Aanvankelijk werd gebruik gemaakt van de Brielsche Maas. Toen die vaarweg te ondiep werd voer men met de zeilschepen via het Haringvliet, het Hollandsch Diep, de Dordtse Kil en de Oude Maas naar de Nieuwe Maas. Koning Willem I zag ook wel in dat die vaarweg veel te lang was. Soms deden schepen er 5 (!) dagen over om van zee Rotterdam te bereiken. Hij gaf opdracht tot het graven van het Kanaal door Voorne (ook wel het Voornsche Kanaal genoemd) dat in de jaren 1827-1829 gestalte kreeg. Het 10,5 km lange, ruim 30 m brede en 5,30-5,70 m diepe kanaal was voor de scheepvaart een aanzienlijke verbetering, maar er moest aan gewend worden. Het eerste jaar maakten 1650 schepen (vissersschepen niet meegerekend) gebruik van het kanaal, in 1872, dus 42 jaar later voeren 9600 schepen door het kanaal richting Rotterdam en soms ook weer terug. Hellevoetsluis, een marinehaven, kreeg daardoor bovendien een rechtstreekse verbinding met 's Lands Werf in Rotterdam, waar onder andere voor de marine werd gebouwd. De situatie was echter zeker nog niet ideaal, ook al

omdat de afmetingen van de schepen door de sluis bij Nieuwesluis beperkt was. De eerste Rotterdam van de NASM (later de Holland Amerika Lijn) paste maar net in de sluis. Rond 1960, toen het Hartelkanaal werd aangelegd, werd besloten het Voornsche Kanaal in het Noorden af te dammen. Dat betekende het einde van deze vaarweg naar Rotterdam. Het kanaal functioneert nog steeds maar niet meer als toegang tot Rotterdam.

## BESLUITVORMING

In 1826 werd in Zierikzee een buitengewone man geboren die in een recordtijd als 19-jarige (!) de studie tot waterbouwkundige voltooide. Deze buitengewoon intelligente man, Ir. Pieter Caland, werd aangenomen als aspirant-ingenieur van de Waterstaat. Caland doorliep diverse functies, maakte carrière en viel op door zijn

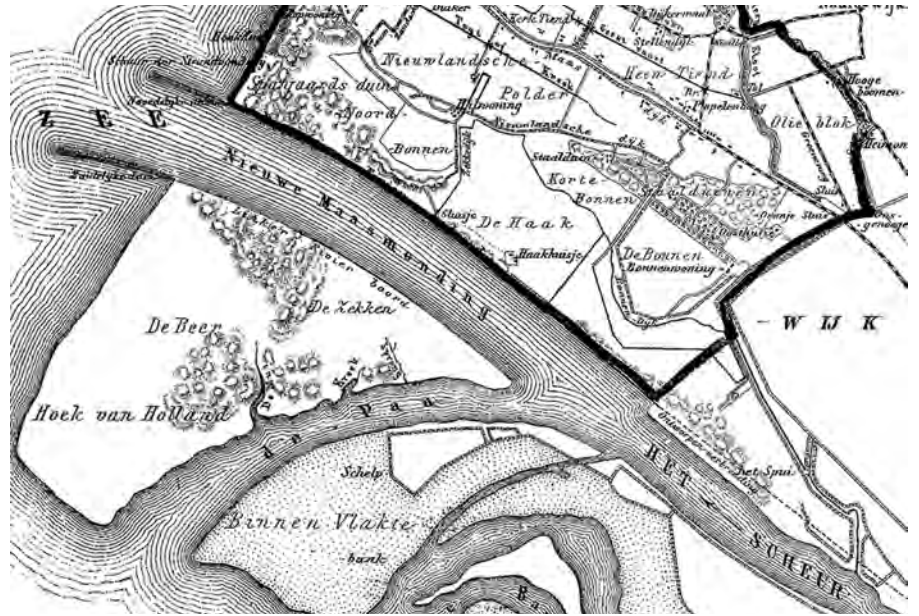
vindingrijke oplossing voor waterstaatkundige problemen. Op 30-jarige leeftijd, in 1856, diende hij zijn eerste plan in voor een kortere verbinding van Rotterdam met de Noordzee. Het plan vertoonde grote gelijkenis met de ideeën van Cruquius van indertijd, maar was op diverse onderdelen aanzienlijk verbeterd. Helaas werd het



**Links:** J.R. Thorbecke.



**Rechts:** Ir. Pieter Caland.



plan door de autoriteiten afgekeurd. Dat plan werd twee jaar later in nog eens verbeterde vorm opnieuw gepresenteerd. De Nieuwe Waterweg zou toegankelijk worden voor schepen met een lengte van 95 meter, een breedte van 12 meter en een diepgang van 5 meter. Dat lijkt nu zeer bescheiden, maar de genoemde afmetingen behoorden in die tijd bij wat men noemde 'monsterlijk groote schepen'. Dankzij de inzichten en vooral steun van de grote liberale staatsman J.R. Thorbecke (1798-1872) werd het plan-Caland in tweede instantie in 1858 wel aangenomen door de Tweede Kamer. "Het grote karwei moet maar worden gewaagd" stelde Thorbecke. Hij voorzag de functie van trechter naar het achterland voor Rotterdam. Een voorwaarde was

echter dan ook een spoorweg naar Hoek van Holland moest worden aangelegd. De aanvankelijke aarzeling om met het werk te beginnen had te maken met het feit dat toenmalige Kamerleden Rotterdam geen gunstiger positie gunden dan Amsterdam. Die denkwijze werd veranderd door een besluit te nemen om ook het Noordzeekanaal te graven, dat van Amsterdam naar IJmuiden zou lopen. Ook die waterweg bespaarde veel tijd omdat men niet meer via de Zuiderzee (later het IJsselmeer) hoefde

om te varen. Er was echter wel sprake van sluizen in het kanaal, hetgeen als hinderlijk werd ervaren.

Onder: Feestelijkheden rond de doorgraving.



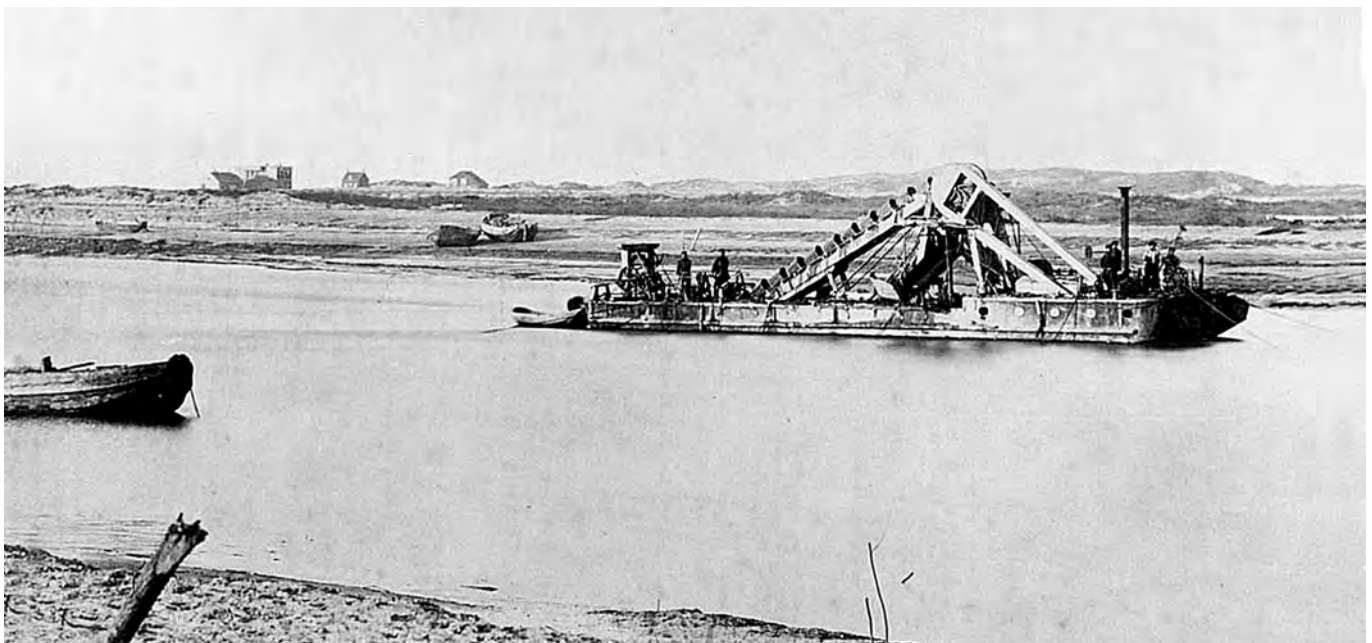
# BEGIN VAN HET WERK

In eerste instantie werd in Hoek van Holland begonnen met de aanleg van het Noorder- en het Zuiderhoofd: de welbekende pieren. Na aanbesteding in 1863 ging op 31 oktober 1866 de eerste spade de grond in voor de doorgraving van de duinen bij Hoek van Holland. De Raad van de Waterstaat (in 1857 ingesteld) had een aantal notabelen uitgenodigd om de plechtigheid bij te wonen. Tot de ondertekenaars van het proces-verbaal dat werd opgemaakt ter gelegenheid van die historische gebeurtenis behoorden o.m. Willem Nicolaas Alexander Frederik Karel Hendrik van Oranje, toen beter bekend als de Prins van Oranje (die ook met die titel tekende), enkele ministers en uiteraard ook Ir. Pieter Caland, die en passant ter plekke werd benoemd tot Ridder in de orde van de Nederlandse Leeuw. Voor het betekenisvolle evenement was een speciale feesttent gebouwd en ingericht. De gebruikte spade was van mahoniehout en met zilver afgewerkt. De

Prins sprak de volgende wens uit: *“Dat het kanaal hetwelk hier gegraven zal worden, moge dienen ter bevordering der welvaart, tot bevordering van handel en scheepvaart, tot heil van Rotterdam en de gehele streek”*.



*Het kantoor van Rijkswaterstaat bij het werk aan de Nieuwe Waterweg.*



*Een van de eerste emmerbaggermolens.*