

Van Waterstaat tot Wederopbouw

Het leven van dr. ir. Johannes Aleidis Ringers (1885-1965)

28 Tessel Pollmann

Dr. ir. Johannes Aleidis Ringers was in de jaren dertig en veertig van de vorige eeuw een bekend man. Hij was de ontwerper van de Noordersluis in IJmuiden, de bouwer van de Afsluitdijk en de directeur-generaal die de Rijkswaterstaat reorganiseerde. En passant werd hij ook spoorwegdirecteur. In de oorlog was hij Algemeen Gemachtigde voor den Wederopbouw en de Bouwnijverheid. Na een periode in gevangenschap werd hij na de oorlog minister van wat nu het ministerie van VROM is. Bovendien bekleedde Ringers vele voorzitterschappen, commissariaten en andere nevenfuncties.

Johannes Aleidis Ringers werd geboren aan de Laet in Alkmaar als zoon van Elisabeth Ringers-Volten en Frederik Hendrik Ringers, die een timmerbedrijf bezat waar ook jaloezieën werden gemaakt. Het was een klein bedrijf dat eenvoudige werken aannam. Johannes Aleidis – Johan voor zijn ouders, later Jo voor zijn vrouw – leerde als kind dat hard werken gewoon is, en dat je daarnaast nog heel wat werk als (vrijwillig) bestuurder kunt doen. Vader Ringers zat in de diaconie, de patroonsvereniging, de vrijwillige brandweer, de zondagschool en wat al niet. Johan leerde dat een nuttig burger niet alleen verdient, maar ook dient: de stad, de staat, het vaderland, de medemens.¹ Johans' vier broers kregen dezelfde levensles mee. Jan en Frits maakten vaders aannemerij groot, Henk en Theo werden chocoladefabrikant van onder meer de welbekende Ringers' kersenbonbons. Allen waren actief in de politiek – het was een echt CHU-gezin – en in het verenigingsleven.

Alleen Johan leerde door. Hij ging naar de HBS en naar de Polytechnische School in Delft. In Delft vervreemde hij van het ouderlijk milieu, met de lieve, in-christelijke ouders en de ondernemende, maar wat provinciale broers. Hij werd er van een werkzame jongen tot *workaholic*. Een vrijetijdsbesteding had hij niet. Johan was geen lid van een studentengezelligheidsvereniging, laat staan van het prestigieuze studentencorps. Zijn ouders zagen hem graag naar de 'Christelijke Jongelingenvereniging' gaan, wat hij braaf deed, en daar bleef het bij. Het studeren was al duur en dan al die vreemde invloeden, vond vooral moeder Ringers. Vanuit haar perspectief had ze daar gelijk in: in 1902 was het collegegeld tweehonderd gulden en zoals zij al vreesde, viel Johan van zijn geloof af.² Dat hij geen corpslid was geweest, werkte niet in zijn voordeel, vond zijn vrouw later; mensen uit de hogere burgerij of het patriciaat keken wat op hen neer, meende zij.³

Ringers zelf maakte altijd de indruk een vanzelfsprekende man-van-de-wereld te zijn. Hij was een echte meritocraat: zijn brede kennis, goede manieren, innerlijke beschaving, een gelijkmoedige omgang met hoog en laag, rust en beminnelijkheid maakte hij zich als vanzelf eigen, geholpen door een achtergrond van fatsoenlijke burgerlijkheid. Status maakte niet zo'n indruk op hem; met geld kon hij goed omgaan en hij werd dan ook redelijk welgesteld.⁴

Zijn intelligentie en creativiteit vielen al vroeg op. Net als de tuinderszoon Jan Klopper (later prof.dr.ir.) werd hij al als student opgemerkt en 'geadopteerd' door de kinderloze prof.ir. Jacob Kraus, in 1906 rector van de nieuwe Technische Hogeschool, minister van Waterstaat, Kamerlid, voorzitter van Staatscommissies en opperdirecteur van de

1-- 'Frederik H. Ringers; van zeeman tot timmerbaas', *Oud Alkmaar. Periodiek van de historische vereniging Oud Alkmaar* 10 (1986), 740-742; 'Vraaggesprek met F.H. Ringers', *Ons Noorderkwartier. Officieel orgaan van de Westfriesche Kanaalvereniging* (2.10.1919); *Adresboek Alkmaar* (Alkmaar 1894), 175; 'De geschiedenis van Ringers' *Bouw-bureau N.V. Alkmaar*, *Bouwnieuws voor Noord-Holland* 50 (1962), 6-7, aldaar 7.
2-- Familearchief Ringers (FAR), aldaar in blikken trommel (BT), brieven F.H. Ringers en E. Ringers-Volten aan J.A. Ringers; vraaggesprek auteur met Jeane van der Torren-Ringers, 16.11.1999.
3-- Dagboek C. Ringers-Mann (1916-1917), 16.6.1916 (particulier bezit).
4-- Vraaggesprek auteur met prof. dr. M. Schenkeveld, 2.1.2000.

Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij. In deze laatste betrekking, die niet zo druk was, werd Kraus opgevolgd door zijn pupillen Kloppe en Ringers.⁵

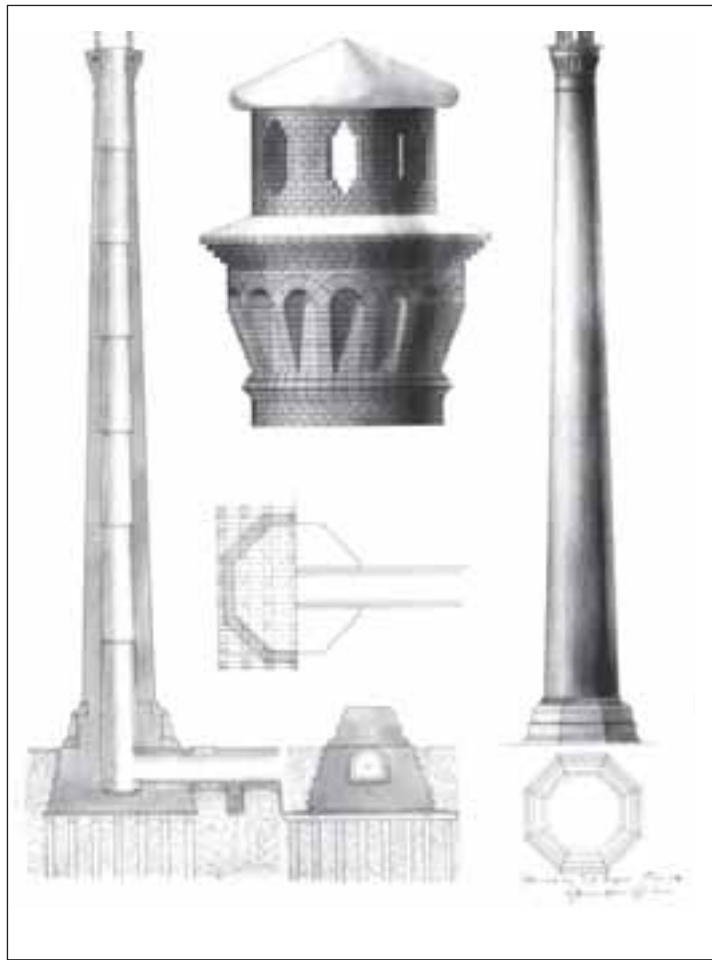
Ringers' eerste baan was bij de Rijkswaterstaat waar hij in 1906, net als de latere directeur-generaal van Waterstaat dr.ir. L.R. Wentholt, werd toegevoegd aan een van de twee inspecteurs-generaal. Kennelijk was dat een mooie functie voor jong talent. Van daaruit ging het al snel naar het arrondissement Goes, waar Johan een paar fikse ruzies uitvocht met zijn baas; hij dolf het onderspit. Daar leerde-hij veel van; hij zou zich niet zo gauw meer zó kwetsbaar maken dat hij verloor. Hij werd diplomatieker in zijn optreden; leerde zaken niet op de spits te drijven, en *on speaking terms* met de mensheid te blijven. Goes was voor Ringers een standplaats met perspectief. Niet ver er vandaan lag Hansweert, aan de Westerschelde, waar een van de twee nieuwe sluisen in het Kanaal van Zuid-Beveland moest komen. De andere sluis kwam in Wemeldinge.⁶ Ringers werd gedetacheerd in Hansweert en woonde er in een boot waarnaar hij in 1912 zijn bruid, Clasina Mann, kon voeren. Clasina Mann was een kleine, pittige vrouw die het als haar eerste taak zag haar man te steunen; het moederschap kwam op de tweede plaats. Zo leerden de vijf kinderen die geboren zouden worden – Jan, Henk, Frits, Jeane en Hans – vader waarderen, moeder een beetje vrezen, want ze had de wind eronder, en tevreden zijn met die plaats die hen was toebedeeld.⁷

De sluis te Hansweert was Ringers' eerste proeve van bekwaamheid en getuigde van zijn visie op het moderne, op het experiment. Ringers ontwierp voor Hansweert een getijdencentrale en Cornelis Lely, de minister van Waterstaat vanaf 1913, gaf er zijn zegen aan. Bij de centrale hoorde een groot bassin. Centrale en bassin zouden er door het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog (het Duitse AEG kon de turbine niet meer leveren) nooit komen. Wat er wel kwam was een sluis die werd gebouwd met behulp van gewapend beton, en stalen roldeuren had in plaats van puntdeuren. Roldeuren waren in Nederland niet helemaal onbekend; stalen roldeuren wel. Daarom neemt de sluis een bijzondere plaats in de geschiedenis van de waterbouwkunde in. Ringers zou er zijn naam mee vestigen, al hoorden ook anderen tot de geestelijke vaders van de sluis.⁸

Paramaribo? Of de Oost?

Ringers had in 1915-1916, toen het werk aan de sluis in volle gang was, behoefte aan iets nieuws. En hij wilde wat meer verdienen. Directeur van Openbare Werken in Paramaribo, dat leek hem wel wat; dr.ir. J.L. Cluysenaer, net als Kraus een man met gezag in de ingenieurswereld, beval hem aan, maar het ministerie vond hem helaas te jong. Als bijna vanzelfsprekend – Ringers en Kraus schreven elkaar vaak – kwam Kraus op de proppen met de Nederlandsch-Indische Spoorwegmaatschappij die haar hoofdkantoor in Den Haag had, maar werkte vanuit Semarang (Midden-Java) waar een nieuwe directeur nodig was. Kraus had daarvoor de toen 31-jarige Ringers op het oog. En zo voer het jonge gezin, vader, moeder, Jan en Henk (naar de mode van die tijd vaak Broertje genoemd) in 1916 met de *Insulinde* om de Kaap naar Java, want het Suezkanaal was oorlogsgebied.⁹

Helaas, het klikte niet tussen Java en mevrouw Ringers-Mann. Ze hield niet echt van het land en zijn mensen. En Ringers voelde zelf van meet af aan dat hij als jonge man



1. Een tekening van Ringers uit zijn tijd in Delft, 1902-1906.

5-- J.L. Cluysenaer, 'Jacob Kraus, c.i. 11 december 1900- 6 juli 1906', in: H.H.R. Roelofs Heyrmans (red.), *Gedenkboek van de Koninklijke Akademie en van de Polytechnische School 1842-1905* (Delft 1906), 132-137; H. Baudet, *De lange weg naar de Technische Universiteit Delft* (Den Haag 1992-1993), I, 235-237.

6-- FAR, BT, briefwisseling tussen M. Caland en Ringers, 9 en 1.3.1910; Caland aan A.E. Kempees, 9.3.1910. *Staatsalmanak 1909*; W. van der Ham, *Heersen en beheersen, Rijkswaterstaat in de twintigste eeuw* (Zutphen 1998), 16.

7-- FAR, stamboom. Vraaggesprekken auteur met Jeane van der Torren-Ringers, 16.11.1999 en Jan. N. Ringers, 3.2.2003.

8-- Nationaal Archief Den Haag (NA), archief inspecteurs Waterstaat, inv. nr. 341, briefwisseling tussen H. van Oordt en minister Lely, 21.11 en 9.12.1913, 20.2 en 6.4.1914 (deze laatste met nota van Ringers als bijlage); inspecteur-generaal J.C. Ramaer aan de minister van Waterstaat, 8.8.1914; C. Disco, 'Uitwaterings- en schutsluizen 1900-1940', in: J.W. Schot e.a. (red.), *Techniek in Nederland in de twintigste eeuw*, 1 (Zutphen 2002), 137.

9-- Voor dr. J.L. Cluysenaer, zie A.J. Veenendaal jr., 'Jan Willem IJzerman', in: *Biografisch Woordenboek van Nederland*, 2 (Den Haag 1985), 637-638; NA, archief Ministerie van Koloniën, inv. nr. 1107, Ministerie van Koloniën aan Cluysenaer, 9.12.1913; 1900-1963, j-0-6, mailrapporten.



30

2. Een sleepboot brengt de deur van Noordersluis te IJmuiden (uit: Fotoboek Sluisbouw IJmuiden (Rijkswaterstaat, IJmuiden).

10-- FAR, BT, Kraus aan Ringers; ordner 'correspondentie IP', Ringers aan Kraus, 26.10.1916; dagboek Ringers-Mann, 26.8.1916; reisjournaal J.A. Ringers feb.-mrt. 1916, (particulier bezit) 30. NA, archief Nederlandsch-Indische-Spoorwegmaatschappij, inv. nr. 464, R. Birckenhauer aan J. Kraus, 13.6.1919; inv.nr. 235, Birckenhauer aan Kraus, 12.3.1917. J. Keegan, *The First World War* (Londen 1998), 238-240.

11-- Dagboek Ringers-Mann 2.7, 4-9 en 6.11.1916 (particulier bezit); NA, archief Nederlandsch-Indische Spoorwegmaatschappij, inv. nr. 235, Birckenhauer aan Kraus, 29.1.1917; FAR, ordner 'Correspondentie II', Kraus aan Ringers, 27.3.1927; ordner IV, Ringers aan Kraus, 29.3.1917; J.H.F. Kohlbrugge, *Blikken in het zieleleven van den Javaan en zijner overheerschers* (Leiden 1907), 115, 122, 125, 130, 139, 140 en 142; Th.J.A. Hilgers, *Het leven in Insulinde* (Den Haag 1914), 48, 49, 55, 57.

12-- *Rapport over de kanalisatie van Westfriesland uitgebracht door de commissie benoemd door den voorzitter der Westfriesche Kanaalvereniging, dr. C.J.K. van Aalst* (Schagen [1922], 2, 8; H. Lambooi, *Een eeuw schippen, de omstreden kanalisatie van West-Friesland* (Schoorl 1991), 11-14, 17, 23, 26-28, 30-33, 60-66, 72, 77; J.A. Ringers, (tekst van lezing op 22/23.6.1923 tijdens de Alg. Verg. Ver. Gemeentelijke Bouwtechnische Hoofdamtbenaren, Den Helder en Alkmaar), *Technisch Gemeenteblad* 9 (1923), 210-212, 279-287; W. van der Ham, *Heersen en beheersen, Rijkswaterstaat in de twintigste eeuw* (Zaltbommel 1999), 30, 58. Zie ook J.A. Ringers, 'Kostenvergelijking van spoor- en waterwegen', *De Ingenieur* 40 (1925), 189-201; J.A. Ringers, *Een eeuw Nederlandse Waterbouw* (Amsterdam 1947), 14.

13-- *Beschrijving van de provincie Noord-Holland* (Rijkswaterstaat, z.p., z.j.), 205.

14-- *Beschrijving van Noord-Holland* (Rijkswaterstaat, z.p., z.j.), 204-207.

bij de collegae in Semarang niet welkom was; die voelden wat Kraus met de komst van deze jonge en begaafde man beoogde, en ze waren niet van plan aan Ringers' toekomstig directeurschap mee te werken. Daarbij kwam, en dat maakte het voor Ringers extra lastig, dat Kraus een onduidelijke koers voer. Hij maakte niet duidelijk wat Ringers precies in Semarang moest gaan doen, hoe diens 'leertijd' eruit moest zien, wanneer en hoe de al aanwezige ingenieurs zouden horen dat Ringers hun nieuwe baas werd, wat Ringers zou gaan verdienen voor extra werkzaamheden en hoe de nog zittende directeur daar allemaal mee om moest gaan. Ringers werd er niet onzeker van – dat werd hij niet zo gauw – maar raakte wel geïrriteerd.¹⁰

Het tropische klimaat bekwam de echtelieden ook niet erg; in Semarang is het niet alleen warm, maar ook vochtig. En beiden meenden – een gedachte die toen zeer *en vogue* was – dat de kinderen straks beter in Nederland naar school konden gaan. (Indo-)Europese kinderen, dus zowel blanke kinderen als 'halfbloeden', golden als verwend en, erger nog, vroegrijp. En met vroegrijp bedoelden men vooral: seksueel vroegrijp.¹¹

In 1920 was het gezin terug in Nederland. Na een korte tijd bij de Nederlandsch-Indische Spoorwegmaatschappij in Den Haag werd Ringers arrondissementsingenieur in Hoorn waar hij een plan maakte voor de aanleg van de Westfriesse kanalen. Op zich was dat zo opzienbarend niet; wat het opvallend maakte was dat Ringers geheel op eigen initiatief een studie maakte van het mogelijk rendement van vervoer per kanaal vergeleken met dat per trein. Daarvoor trok hij van veiling naar veiling, sprak met mensen, verzamelde cijfermateriaal en publiceerde zijn analyse uiteindelijk in *De Ingenieur*. De vraag of een waterbouwkundige onderneming wel profijtelijk was, werd niet zo vaak gesteld; het waren Kraus en later Cornelis Lely die in dezen Ringers' voorbeeld waren; zij hamerden erop dat economisch onderzoek aan een beslissing over grote investeringen vooraf diende te gaan.¹² Uiteindelijk werden er slechts enkele kanalen als resultaat van Ringers' onderzoek aangelegd. Het belang ervan was vooral waterbouwkundig: het zuidelijk gedeelte van de Raaksmaatboezem werd bij de Schermerboezem getrokken; het noordelijk deel bij de Nedorperkoggeboezem. De laatstgenoemde boezem werd voortaan de Vereenigde Raakmaats- en Nedorperkoggenboezem genoemd.¹³ In de nieuwe boezem werd het tijdrovende en dure schutten van de schepen onnodig gemaakt door de gemeenlegging; het op gelijk peil brengen van het water van verschillende waterwegen en boezems. Dat vereiste een eenmalig ingrijpen dat natuurlijk kostbaar was, maar op de lange termijn rendeerd. Het scheelde de schipper tijd en maakte het vervoer goedkoper.¹⁴

Ondertussen was er een veel groter project in wording; de Noordersluis van IJmuiden (zie afbeelding 2). Rond de sluis woedde een ideeënstrijd: moest de sluis in de droge of in de natte gebouwd worden? Aanvankelijk had de natte variant de voorkeur. Maar er waren stemmen die pleitten voor de werkwijze in de droge. Ringers was degene die, met behulp van vele (externe) deskundigen, tot een ontwerp voor de bouw in de droge kwam. Het grote bezwaar van bouwen in de droge was de verzilting van het omliggende gebied; de aanwezigheid van lagen die niet waterdoorlatend waren, en het maken van dammen rond de bouwput voorkwamen die verzilting.

Ringers werd in mei 1921 de ingenieur en later de hoofdingenieur die de sluis ontwierp. Het was een groot werk, waar velen aan arbeidden, en waarbij de deskundigheid van bijvoorbeeld ir. Jacob Paul Josephus Jitta onontbeerlijk was. Bij het maken van het ontwerp van de sluis werd met schaalmodellen gewerkt die in Berlijn werden gemaakt en waaraan de plannen konden worden getoetst; dat was een voor die tijd vernieuwende methode van onderzoek waarvoor Ringers slechts

met moeite de handen op elkaar kreeg. Maar er kwam wat uit: het bouwen in de droge bleek mogelijk, en de omloopriolen konden korter gemaakt worden dan gebruikelijk was, en dat was winst. Het gehele project werd beschreven in een serie artikelen in *De Ingenieur*; Ringers kreeg er in 1927 de Conrad-medaille (officieel Conrad-premie) voor. In 1930 werd hij eredoctor in Delft en in Dantzig.¹⁵

De sluizen waren nog niet af, of Ringers had behoefte aan weer iets nieuws – hij hield wel van verandering. De bouw van de Afsluitdijk was aan de orde. Ringers werd de directeur-hoofduitvoerder van de NV Maatschappij tot Uitvoering van de Zuiderzeewerken (MUZ) waarin een aantal grote aannemers samenwerkte; hij kreeg er onbetaald verlof voor van de Rijkswaterstaat. Interessant is dat de minister van Waterstaat toestemming moest geven voor zijn benoeming en nog interessanter is dat die toestemming ook weer kon worden ingetrokken als de minister dat beliefd. Deze bestuurlijk opmerkelijke figuur was een polderachtige oplossing voor de vraag of het werk zou worden aanbesteed dan wel door de overheid zelf zou worden uitgevoerd. Het belang van de minister bij deze oplossing was vermoedelijk de kostenbewaking; Ringers was dan wel niet gedetacheerd, want de MUZ betaalde hem, maar hij had natuurlijk een morele verplichting aan de minister op de centen te letten. Hij diende, kortom, twee heren.¹⁶

En dat ging wonderwel. Simpel was het natuurlijk niet: hij diende niet alleen twee heren, maar ook twee neven: J.H. Telders, de president van de MUZ, was een neef van ir. V.J.P. de Blocq van Kuffeler, de directeur-generaal van de Dienst voor de Zuiderzeewerken, die rechtstreeks onder de minister van Waterstaat, en dus niet onder de dienst der Rijkswaterstaat viel. En om het nog ingewikkelder te maken: de twee neven konden het misschien wel met elkaar vinden, maar de twee heren niet: de Dienst kon het tempo van de MUZ niet bijhouden; die ging simpelweg aan het werk als ze er klaar voor was en wachtte niet op instructies van de Dienst. Op den duur kostte dat de directeur-generaal van de Dienst ook zijn functie: toen Ringers in 1930 eenmaal directeur-generaal van de Waterstaat werd, vond hij dat de Rijksdienst rechtstreeks onder hem moest vallen, wat ook gebeurde, en uiteindelijk kreeg hij inderdaad voor elkaar dat Van Kuffeler onttroond werd.¹⁷

Over de waterbouwkundige problemen en de oplossingen daarvan in verband met de Zuiderzeewerken is door anderen al veel en goed geschreven; dat hoeft hier niet te worden overgedaan. Interessant in het kader van een meer bestuurlijke benadering van een onderwerp als de Afsluitdijk is de rol van Cornelis Lely, die altijd gehoopt had dat een van zijn zoons, met name Jan, de dijk zou bouwen. Hij had zelfs al uitgezocht waar Jan dan moest wonen – in Enkhuizen. De oude Lely was vermoedelijk niet blij geweest met de benoeming van Ringers. Hoewel Cornelis Lely Ringers uit commissiewerk kende, liet hij het aan zijn zoon Cornelis W. Lely over om Ringers geluk te wensen, en die deed dat ook, maar in een heel mager briefje. Overigens volgde Jan Lely Ringers wel op toen die in 1930 wegging bij de MUZ, maar toen was Cornelis Lely al overleden en was er geen kans meer op dat hij zijn neus in de zaken van Rijksdienst en MUZ stak. Want dat was wat de administrateur van Waterstaat, ir. Piet Rosenwald, met zijn ‘even verderfelijken als tegenwoordigen geest’, zoals zijn tijdgenoot Ernst Heldring hem karakteriseerde, vreesde.¹⁸

Rosenwald was een belangrijk man; het is goed even bij hem stil te staan, want straks komen we hem weer tegen. Hij ging op het departement in Den Haag over de Zuiderzeewerken; dankzij zijn venijnige epistels aan de ministers hebben we enig inzicht in de bestuurlijke conflicten rond de Zuiderzeewerken in de jaren twintig en dertig. De archieven van zowel MUZ als de (latere Rijks)dienst zijn zo grondig geschoond dat ze als bron voor de geschiedschrijving van de Zuiderzeewerken veel van hun waarde hebben verloren.¹⁹

De nieuwe directeur-generaal

Piet Rosenwald ging niet alleen over de Zuiderzeewerken; hij was ook de voorzitter die een rapport moest uitbrengen over de reorganisatie van de Rijkswaterstaat. Het rapport beval de benoeming van een directeur-generaal van de Waterstaat aan die in de praktijk vooral aan de Rijkswaterstaat leiding moest geven. Rosenwald had zichzelf daarvoor in gedachten, en dat was zo vreemd niet, want administrateur was

15-- Disco, ‘Uitwaterings- en schutsluizen’, 141, 142; Ringers, *Een eeuw waterbouwkunde*, 26-27; G.J. Arends, *Sluizen en gemalen in het Noordzeekanaal. Anderhalve eeuw bouwen en ontwerpen* (Utrecht 2001), 151; Ringers, ‘Kostenvergelijking spoor- en waterwegen’, 189; J.A. Ringers, ‘De bouw van de nieuwe schutsluis te IJmuiden I. Voorbereiding van den bouw’, *De Ingenieur* 39 (1924), 745-756; ‘V. Bouw der schutkolkmuuren; VI. Ontwerp van het binnenhoofd; VII. De deuren; VIII. Bouw van het binnenhoofd’, *De Ingenieur* 40 (1925), 881-892; J.A. Ringers en J.P. Josephus Jitta, *Proeven en beschouwingen welke geleid hebben tot het systeem van vulling en lediging van de kolk der nieuwe schutsluis te IJmuiden* (’s-Gravenhage 1927); G.H. van Mourik Broekman, ‘Toespraak bij de verleenning van het doctoraat in de technische wetenschap, *honoris causa* aan ir. J.A. Ringers’, *De Ingenieur* 45 (1930), 351.

16-- NA, archief Ministerie van Verkeer en Waterstaat: Directie van de Waterstaat, inv. nr. 47, doss. nr. 90, nota van de minister van Waterstaat over benoeming D-G en concept van Rosenwald, 28.5.1929; FAR, ordner 1920-1940, MUZ aan Ringers, 27-2-1927.

17-- NA, archief Ministerie van Verkeer en Waterstaat: Directie van de Waterstaat, inv. nr. 55, Ringers aan de minister, 9.9.1929.

18-- E. Heldring, *Herinneringen en dagboek van Ernst Heldring* (Utrecht 1970), I, 757; Van der Ham, *Heersen en beheersen*, 90; FAR, ordner 1920-1940, C.W. Lely aan Ringers, 11.11.1926; K. Jansma, *Lely, de bedwinger der Zuiderzee* (Amsterdam 1948), 291, 305, 307, 308; NA, archief Ministerie van Verkeer en Waterstaat: Directie van de Waterstaat, inv. nr. 47, Rosenwald aan de minister, 17.5.1928; NA, collectie 398 C. Lely, inv. nr. 130, C. Lely aan J. Lely, 24.9.1913; NA, archief Ministerie van Verkeer en Waterstaat: Directie van de Waterstaat, Ministerie van Waterstaat aan de Zuiderzeeraad, 19.8.1927; Sociaal-Historisch Centrum Flevoland, archief K. Jansma, map 1927.

19-- Wat betreft Rosenwald raadplegen NA, archief Waterstaat, afd. kabinet, inv. nrs. 45 en 47. Zie ook: Heldring, *Herinneringen*.

3. Cartoon uit het blad *De Zakenwereld* 11 (1929), 1320.

32



Zal de nieuwe bezem van Waterstaat schoon vegen...?

een hoge functie. De minister echter wilde hem niet en zocht – heel waarschijnlijk – ir. D.A. van Heijst aan.²⁰ Maar hij rekende buiten de waard. Minister-president jhr. D.J. de Geer was net aan het bewind en had, evenals zijn voorganger mr. Ch. Ruijs de Beerenbrouck, een voorkeur voor Ringers. Ringers kon niet alleen goed organiseren; hij was ook zuinig en hij kon scherp onderhandelen. En De Geer wilde dat er op Waterstaat financieel orde op zaken kwam. Ruys reisde persoonlijk naar Wieringen om Ringers te vragen.

Na het aftreden van Ruys herhaalde De Geer het verzoek. Daarmee schoof hij de onwillige minister van Waterstaat, mr. P.J. Reymer, terzijde. Ringers werd inderdaad directeur-generaal, nadat de ministerraad had ingestemd met een hele lijst van wensen en eisen.²¹

Ringers kreeg het moeilijk op het departement: zowel Reymer als Rosenwald werkten hem tegen. Ringers klaagde vaak zijn nood bij Ernst Heldring, de voorzitter van de Amsterdamse Kamer van Koophandel, die bij de Waterstaat lobbyde voor de beste plaats waar volgens de Kamer het Amsterdam-Rijnkanaal kon eindigen: Wijk bij Duurstede. De Amsterdamse Kamer had een vinger in de pap gehad bij de val in 1927 van de minister van Buitenlandse Zaken, jhr. mr. dr. H.A. van Karnebeek. Deze moest toen aftreden vanwege het door hem in 1925 overeengekomen traktaat met België over de aanleg van onder meer het Moerdijkkanaal. Met dit traktaat wilde niet alleen Van Karnebeek, maar ook Colijn de Franstalige regering in Brussel tegemoet komen in haar aloude verlangen naar een goede verbinding van Antwerpen met het Duitse achterland. Het zou lopen van het Hollandsch Diep naar Antwerpen.

20-- NA, archief Ministerie van Verkeer en Waterstaat: Directie van de Waterstaat, inv. nr. 47, doss. 90. (Stukken betreffende de reorganisatie van de Rijkswaterstaat); *Verslag van de commissie voor de reorganisatie van den Rijkswaterstaatsdienst, ingesteld bij beschikking van den minister van Waterstaat van 11 februari 1924 La H afdeeling Waterstaat T* (Den Haag, 1926), 22-24. Dit verslag wordt verder aangeduid als Rapport Commissie-Rosenwald; Reymer aan Ruys de Beerenbrouck, 1.10.1929.

21-- NA, archief Ministerie van Verkeer en Waterstaat: Directie van de Waterstaat, inv. nr. 47, nota betreffende de 'Reorganisatie Rijkswaterstaat' door minister-president De Geer, benoeming D-G.

Heldring tolereerde in 1929 de heropening van de besprekingen met de Belgen over een alternatief voor het Moerdijkkanaal. Ringers secondeerde samen met mr. E.N. van Kleffens oud-minister Colijn, die dit nieuwe overleg met de Belgen aanvoerde. De bijeenkomsten vonden plaats op geheime locaties, waardoor de pers er geen lucht van kreeg. Uiteindelijk kwamen ze toch in de publiciteit, en ze waren voor Mussert aanleiding de NSB op te richten als nationalistisch tegengif tegen het 'verkwanselen' van de Nederlandse belangen aan de Franstalige regering van België.²²

Aan het intensieve overleg van Heldring met Ringers over zowel de Belgisch-Nederlandsche besprekingen als ook het Amsterdam-Rijnkanaal danken we de ongemeen scherpe waarnemingen die Heldring in zijn dagboek deed, waardoor we een kijkje achter de schermen van de Waterstaat krijgen. Dat kijkje is niet verfrissend: Rosenwald probeerde zichzelf tot Waterstaatsraad benoemd te krijgen, een nieuwe functie tussen de directeur-generaal en de minister, zodat Ringers zijn greep op het beleid zou verliezen omdat hij helemaal afhankelijk zou worden van Rosenwalds kijk op zaken.

Maar Rosenwald werd geen Waterstaatsraad; zijn plan viel in duigen. In 1938 moest hij zelfs vertrekken, wat hij aan Ringers invloed weet. Ringers was toen al drie jaar geen directeur-generaal meer; het verhinderde Rosenwald hem niet tot het eind van zijn leven 'die rotvent' te noemen.²³

Ringers stond erop dat hij – als enige – rechtstreeks toegang had tot de minister als het ging over de Rijkswaterstaat. Daarmee sneed Ringers de directe relatie van de minister met de hoofdingenieurs – directeurs (HID's) in de regio's door; Ringers had bij zijn benoeming bedongen dat HID's zich niet meer rechtstreeks tot de minister zouden wenden, zoals dat sinds 1913 de gewoonte was. Het was voor Ringers een kardinaal punt; voor Reymer ook. Ringers won, met hulp van het parlement. De verhouding van Reymer tot Ringers was nu geheel bedorven. Ringers arbeidsvreugde nam af. Hij had met name een grote hekel aan het afgedwongen cafébezoek waar Reymer hem tijdens en na de werkbezoeken toe preste. Ringers wilde naar huis en aan het werk. Met Reymer liep het slecht af: na zijn ministerschap werd hij burgemeester van Roermond; drank, schulden en meelopen met de Duitsers maakten een einde aan zijn loopbaan.²⁴

Over de interne reorganisatie van de Rijkswaterstaat met zijn tendens tot specialisatie en centralisatie is door Willem van der Ham geschreven in zijn dissertatie *Heersen en beheersen*. Ringers loodste de Rijkswaterstaat de nieuwe tijd in waarin de generalist tot specialist moest worden. Wetenschappelijk onderzoek ging dan ook tot de prioriteiten behoren; ir. Johan van Veen en prof.dr.ir. W. Schermerhorn kregen onder Ringers nieuwe en belangrijke taken. De Studiedienst der Zeearmen en Benedenrivieren bood Van Veen de gelegenheid degelijk en oorspronkelijk onderzoek op te zetten; Schermerhorn ging de meetkundige Dienst leiden, het Waterloopkundig Laboratorium met J.Th. Thijsse kwam van de grond. Het waterbeheer in Nederland kreeg, ook onder invloed van Amerikaanse prestaties, nieuw élan. De Rijkswaterstaat 'begon het ene werk na het andere: in de wegenbouw, bij de kanalenaanleg, en niet te vergeten op het punt van de Zuiderzeewerken. Na de overstromingen van 1926 werd de Maas geschikt gemaakt voor grote waterafvoeren, terwijl stroomopwaarts van deze rivier de kanalisering in een stroomversnelling kwam. Half Nederland leek wel op de schop te liggen. En alsof dat niet genoeg was verschenen, op papier althans, grote landaanwinningsplannen en projecten voor de kustverdediging'.²⁵ Voor Ringers was na een jaar of vijf het werk bij de Rijkswaterstaat gedaan. De reorganisatie was lang en breed klaar, maar het werkklimaat op het departement beviel Ringers niet. Ondanks het feit dat Reymer werd opgevolgd door veel redelijker mannen als ir. J.A. Kalff en ir. O.C.A. van Lidth de Jeude had Ringers op het departement een hekel aan politiek gekregen die een leven lang mee zou gaan.²⁶

Sporen op Java

In 1935 hield Ringers het ambtelijk leven voor gezien. Bij de Nederlandsch-Indische Spoorwegmaatschappij was Klopper directeur geworden; er kwam een plaats naast hem vrij. De keuze viel op Ringers. Dat was niet zo verwonderlijk:

22-- FAR, ordner 1920-1940, Rosenwald aan Ringers, 4.9.1927; E. van Kleffens, *Belevenissen*, I (Alphen aan den Rijn 1980), 229; C.A. van der Klaauw, *Politieke betrekkingen tussen Nederland en België* (Leiden 1953), 121-129; R.L. Schuurisma, *Het onaannemelijk tractaat. Het verdrag met België van 3 april 1925 in de Nederlandse publieke opinie* (Groningen 1975), 116, 123-124; Historisch Documentatiecentrum voor het Protestantisme te Amsterdam, archief Colijn inv. nr. 54, D 26, nota Ringers, 9.5.1930; C. Smit, *De Scheldewestie* (Rotterdam 1966), 98-109, 130; J. Meyers, *Mussert, een politiek leven* (Amsterdam 1984), 52.

23-- Vraaggesprek auteur met Th. Rosenwald-Hojel, 6.6.2002; NA, archief Ministerie Verkeer en Waterstaat, personeelsdossier Rosenwald.

24-- Over Ringers' positie op het departement, zie *Handelingen Tweede Kamer*, jaargangen 1928-1933. Zie over P.J. Reymer (1882-1952): *Biografisch Woordenboek*, 3 (Den Haag 1989), 487.

25-- Van der Ham, *Heersen en beheersen*, 151-154.

26-- Vraaggesprek auteur met Jeane van der Torren-Ringers, 16.11.1999.

27-- Dagboek Ringers, 1/2.1.1955 (particulier bezit); NA, archief Nederlands-Indische Spoorwegmaatschappij, inv. nr. 73, doss. 35, bescheiden jaarlijkse Algemene Vergadering NIS, 27.6.1935; inv. nr. 26, statuten NIS, 1931, artikel 9.

28-- Dagboek Ringers-Mann en dagboek J.A. Ringers, 14/15.9.1937; H.W. van den Doel, *Het Rijk van Insulinde. Opkomst en ondergang van een Nederlandse kolonie* (Amsterdam 1996), 247, 263, 428; vraaggesprek auteur met drs. P. Sutikno, 28.1.2002; NA, archief Nederlands-Indische Spoorwegmaatschappij, inv. nr. 309, Ringers aan Kloppe, 10.8.1937.

29-- F.C. Gerretson, *History of the Royal Dutch*, IV (Leiden 1957), 272-281; vraaggesprek auteur met ir. J. van Hellemond, 1.3.1999; Shell-Archief, Technische Afdeling, Kraus en Ringers, 'Nota over de voorgenomen maatregelen ter bescherming van het kamp der *Venezuelan Oil Concessions*'; Kraus en Ringers aan de N.V. Bataafsche Petroleum Maatschappij, 16.6.1933; dagboeken Ringers over verblijf in Noord-Amerika, op Curaçao en in Venezuela, 1937-1938 (particulier bezit); vraaggesprekken auteur met ir. J. van Hellemond, 1.3.1999, Jeane van der Torren-Ringers, 4.3.1998 en J.N. Ringers, 3.2.2003.

30-- L. de Jong, *Het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog*, 2 (Den Haag 1969), 159-164, 194, 202-211, 238, 247, 720-723; Ringers, Aanteekeningen over samenwerking met defensie, september 1939 (particulier bezit). Zie ook de verklaringen opgenomen in *Enquêtecommissie regeringsbeleid 1940-1945* ('s-Gravenhage 1949-1956) door E.N. van Kleffens, 19.5.1948; J.T. Furstner, 21.4.1948; V.E. Nierstrasz, 11.5.1948; P.L. van Boven, 23.3.1948; I.H. Reynders, 17.2.1948; F.A. Vaillant, 23.3.1948; C. Mattern, 22.3.1948; A.Q.H. Dijkhoorn, 18.2.1948; J.J.C.P. Wilson, 25.2.1948; H.G. Winkelman, 24.2.1948; ir. J.W. Albarda, 13.7.1948. A. Waalewijn, *Achter de bres, de Rijkswaterstaat in oorlogstijd* (Den Haag 1990), 26, 31-36; C.M. Schulten en P.J.M. de Koster, 'Tussen hoop en vrees, de Nederlandse krijgsmacht in het Interbellum', in: H. Amersfoort en P.H. Kamphuis, *Mei 1940, de strijd op Nederlands grondgebied* (Den Haag 1990), 52-53, 64, 71, 74, 75-76, 79; V.E. Nierstrasz, *Inleiding en algemeen overzicht van de gevechtsdagen 10-19 mei, 1940* ('s-Gravenhage 1957), 8-10, 13; E.N. van Kleffens, *Belevissen*, I (Alphen aan de Rijn 1980), 319; 'Het drooghouden van de vesting Holland', verslag van 5.12.1939 door dr.ir. J.A. Ringers van overleg 'tusschen militaire en waterstaatsautoriteiten'; FAR, ordner 1920-1940, nota Ringers aan de minister van Waterstaat over drooghouding vesting Holland; de minister van Defensie aan de minister van Waterstaat, 11.12.1939.

Kraus, Kloppe en Ringers bezaten samen een groot pakket van de aandelen en brachten achttien van de vierenvertig stemmen uit. De rest ging vanzelf. Aan Ringers' motivatie en deskundigheid hoefde niet getwijfeld te worden.²⁷ De standplaats was bovendien Den Haag, op een paar honderd meter afstand van Ringers' huis aan de Koninginnegracht.

De uitvoerend directeur van de maatschappij in Semarang kreeg in 1937 een lang inspectiebezoek van Ringers. Ringers hield er een uitvoerig dagboek van bij, waarin hij in één opzicht zich in niets onderscheidt van zijn tijdgenoten: Ringers had geen idee van de groeiende weerstand tegen het koloniaal gezag op Java. En hij was ook niet nieuwsgierig naar wat er onder de Javanen leefde. Net zoals andere bedrijven zocht de Nederlandsch-Indische Spoorwegmaatschappij geen ingenieurs onder de inheemse afgestudeerden van de nieuwe Technische Hogeschool in Bandung waarvan Kloppe de oprichter was. Toen Ringers in 1946 als minister aftrad omdat hij vond dat Nederland te toegeeflijk was ten opzichte van de *Republik Indonesia*, zei hij dat hij op Java geleefd had tussen de eenvoudige mensen en er geen hoge positie bekleedde. Dat echter was in strijd met de feiten zoals wij ze kennen: hij woonde riant, zijn salaris was naar inheemse maatstaven fabelachtig, hij sprak geen Maleis of Javaans, en eenvoudige mensen ontmoette hij op zijn hoogst als hij met zijn *mandur* (opzichter die ook tolkte) het werk of de werkplaats bezocht. Het bovenstaande is niet bedoeld om Ringers af te schilderen als iemand die onwaarheid sprak. Wat we bij hem zien, zien we bij vele voormalig koloniale die niet konden geloven dat ze de inheemsen nooit nabij waren gekomen. Zij meenden oprecht dat ze land en volk goed kenden en toen tijdens en na de *Revolusi* van 1945-1949 de *Republik Indonesia* ze afwees en uitwees, was dat een zeer koude douche.²⁸

De Waterlinie

Maar we keren terug naar de jaren vlak voor de oorlog. De positie bij de Nederlandsch-Indische Spoorwegen gaf Ringers de gelegenheid vele nevenfuncties te bekleden, zoals het vice-presidentschap van het Koninklijk Instituut voor Ingenieurs, de functie van gedelegeerd commissaris bij de Nederlandsche Maatschappij voor Havenwerken en het adviseurschap van de Minister van Waterstaat voor buitenlandse aangelegenheden. Hij werd ook commissaris bij de Oranjemijnen, lid van de Raad van Bestuur van de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij en de Koninklijke Nederlandsch-Indische Luchtvaart Maatschappij. De belangrijkste nevenfunctie was het waterbouwkundig adviseurschap van de Bataafsche Petroleum Maatschappij/Shell dat hem naar alle uithoeken van de aarde zou voeren. Zijn eerste reis ging naar Maracaibo, in Venezuela, waar olie werd geboord, en waar door het boren overstromingsgevaar ontstond. Hij reisde ook naar Curaçao en de Verenigde Staten.²⁹ Het werd 1939 – het oorlogsgevaar werd nu acuut. Het was Van Kleffens, nu minister van Buitenlandse Zaken, die Ringers in september 1939 vroeg naar de sterk verwaarloosde Waterlinie te kijken. Officieel was dat de taak van de minister van Defensie, maar Van Kleffens was hem een slag voor.

Voor Ringers was het werken aan de Waterlinie een daad van vaderlandsliefde; hij deed het als vrijwilliger. Hij straalde daarbij kordaatheid en diplomatie en overwicht uit en al spoedig had hij bij het opperbevel voldoende connecties om een serie ingrijpende verbeteringen te realiseren. Vooral de vervanging in 1939 van de generaal J.H. Reynders door H.G. Winkelman kwam het werk ten goede. Zo kwam het dat door Ringers indringende voorbereidingen na de capitulatie de gestelde inundaties snel ongedaan gemaakt konden worden. Dat ontging opperbevelhebber Winkelman, die na de vlucht van de regering korte tijd met het staatsgezag bekleed was, geenszins. Na een suggestie van hemzelf en zijn rechterhand, dr.ir. Z.IJ. (Zijne Ijselijkheid, zeiden zijn critici) van der Meer, werd Ringers tijdens de bezetting met een nog veel grotere taak belast: de bezetter eiste bij de capitulatie wederopbouw van het land. Winkelman ging daarmee accoord en vroeg Ringers de leiding op zich te nemen. Voor de maand mei van het jaar 1940 om was, was Ringers Regeringscommissaris voor den Wederopbouw. In augustus werd zijn titel veranderd in Algemeen Gemachtigde voor den Wederopbouw en de Bouwnijverheid. Het Commissariaat voor den Wederopbouw en de Bouwnijverheid was een dienst van de Waterstaat.³⁰

Vader van de wederopbouw

'Vader van de Wederopbouw' luidde de eretitel die burgemeester mr. G.E. van Walsum in 1963 aan Ringers gaf.³¹ Dit gebeurde in het stadhuis van Rotterdam bij de onthulling van een plaquette met Ringers' portret en het onderschrift: 'Zijn leiding en besluitvaardigheid gedurende het tijdvak van 24 mei 1940 tot 1 november 1946 legden de basis voor de wederopbouw van de verwoeste binnenstad van Rotterdam'.³² De Wederopbouw betrof niet Rotterdam alleen; hij ging over heel Nederland en bereidde het bouwen na de oorlog voor. Want Ringers legde in de oorlog de basis voor het ministerie van Openbare Werken en Wederopbouw, nu Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM).³³

Maar eerst was natuurlijk de huisvesting van particulieren en bedrijven aan de orde: de vijand had grote schade toegebracht aan Rotterdam, het Grebbegebied, Middelburg en een reeks andere plaatsen. Hoe moesten die plaatsen wederopgebouwd worden? Daar moest eerst een financiële basis voor zijn, waartoe een schadevergoedingsregeling nodig was. Hier kwam een commissie voor. En die stelde voor dat de schade vergoed zou worden door de belastingbetaler en zou plaatsvinden op basis van de waarde van het verwoeste of beschadigde onroerend goed.³⁴ De draagkracht van de oorlogsgetroffenen speelde geen rol.³⁵ Ringers vond de schadevergoeding 'schamel en bekrompen'. Prof.dr. P. Lief tinck was een van de leden van de commissie die de vergoeding vaststelde. Ringers zou later met hem in zowel het kabinet Schermerhorn-Drees als in het kabinet-Beel zitten; in beide was Lief tinck minister van Financiën. Lief tinck gold als een streng man die de teugels van de financiën strak in handen hield. Op 8 juli 1940 sprak Ringers met Lief tinck en hij probeerde de schadevergoeding wat op te rekken. Daar kwam niet veel van terecht.³⁶

Ringers zei het nooit buitenshuis, maar hij constateerde binnenskamers dat mensen met de schadevergoeding niet uitkwamen. Ze moesten nieuw bouwen, naar moderne maatstaven, maar door de lage schadevergoeding werden hun panden wel kleiner dan voorheen. En ze liepen het risico dat ze opnieuw gebombardeerd zouden worden. Ze hadden ook nog te maken met prijsstijgingen: de aannemers berekenden zulke hoge bedragen voor risico's dat Ringers besloot in regie te gaan bouwen, dat wil zeggen dat de aannemer bouwt voor rekening en risico van de overheid. Ook de schaarste aan bouwmaterialen vertraagde de bouw. En alles bij elkaar verstreek er zoveel tijd dat vele gedupeerden al elders onderdak hadden gevonden, en het daarbij lieten. Ze waren 'bouwschuw' geworden. Toch kwam de Wederopbouw op gang, zij het langzaam. Veel moest blijven steken in plannen omdat er geen geld was, geen bouwmaterialen waren, de mensen niet durfden en er in 1942 een algemene bouwstop kwam. De bezetter eiste de materialen op ten behoeve van de *Atlantikwall*.³⁷ Maar de plannen waren goed, èn modern. Wederopbouw betekende letterlijk genomen het herbouwen van het verlorene; in de praktijk betekende het stadsvernieuwing en stadsuitleg. Immers, in de moderne opvattingen over steden en dorpen stond moderne huisvesting gelijk met licht en lucht. Licht en lucht waren in de verwoeste stads- en dorpskernen alleen mogelijk als het aantal bewoners per vierkante kilometer af zou nemen: zo vonden de wederopbouwers dat van de 27.000 verwoeste woningen in het Rotterdamse centrum er maar twaalfduizend in de binnenstad mochten terugkeren. De overige vijftienduizend woningen moesten elders gebouwd worden.³⁸

Ondertussen rijst vanzelfsprekend de vraag hoe Ringers als goed vaderlander zijn werk als Algemeen Gemachtigde voor den Wederopbouw en de Bouwnijverheid



4. Portret van J.A. Ringers (bron: Ministerie van VROM).

31-- E. Roelofs, *De frustratie van een droom, de wederopbouw van de in mei 1940 verwoeste delen van de binnenstad, Kralingen en het Noordereiland van Rotterdam 1940-1950* (Rotterdam 1989), 194.

32-- 'Dr. J.A. Ringers, ingenieur met hart en ziel', *Nieuwe Rotterdamse Courant*, 14 mei 1965; FAR 1950-1965, S. Lagendijk, voorzitter van de Raad van Beheer van de 'Stichting Rotterdams Wederopbouw' aan Ringers, 5.6.1963.

33-- T. Siraa, *Een miljoen woningen, de rol van de rijksoverheid bij wederopbouw, volkshuisvesting, bouwnijverheid en ruimtelijke ordening (1940-1963)* (Den Haag 1989), 40. Het ministerie heette eerst Waterstaat en Wederopbouw, daarna Openbare Werken, en vanaf augustus 1940 Openbare Werken en Wederopbouw.

34-- NA, archief ministerie van Algemene Zaken, inv. nr. 60-61, notulen College der Secretarissen-Generaal, 7.6.1940, punt 8; Roelofs, *De frustratie van een droom*, 97-98; Siraa, *Een miljoen woningen*, 18-19.

35-- NA, archief Ministerie van Algemene Zaken, inv. nr. 60-61, notulen College der Secretarissen-Generaal, 9.8.1940, 3.

36-- NA, archief Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, inv. nr. 5889, bespreking van Ringers met Lief tinck en mr. Veenstra, 8.7.1940.

37-- Roelofs, *De frustratie van een droom*, 97-98; Siraa, *Een miljoen woningen*, 19-20; Ringers, 'De wederopbouw in Nederland', *De Ingenieur* 55 (1940), 1-5; NA, archief Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, inv. nr. 5889, bespreking van Ringers met Lief tinck e.a., 16.8.1940; 'Bouwen zonder geld?', *Provinciale Zeeuwse Courant* (24.3.1941); 'Wederopbouw vlot niet, lasten voor getroffen zijn te zwaar', *Het Volk* (23.1.1941); 'Samenwerking van gedupeerden te Rotterdam', *De Telegraaf*, (18.6.1941); K. Bosma, 'De uitvoering van de wederopbouw', in: K. Bosma (red.), *Architectuur en stedenbouw in oorlogstijd, de wederopbouw van Middelburg* (Rotterdam 1988), 47; NA, archief Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, inv. nr. 5889, notulen vergadering van de contactcommissarissen voor de 'Wederopbouw', 13.8.1940; bespreking Ringers met de burgemeester van Middelburg, 6.8.1940; inv. nr. 5893, toespraak Ringers Financiële Commissie, 10.11.1941.

38-- NA, archief Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, inv. nr. 5893, rede Ringers, 15.4.1941.

kon doen. Natuurlijk moest hij veelvuldig met de bezetter overleggen, met name over bouwmaterialen die schaars waren. Na de oorlog werd hij meteen minister – van verwijtbare samenwerking met de bezetter was geen sprake. De Wederopbouw was een van de vele nutinstellingen die, om het land op gang te houden, vaak tegen heug en meug overlegden en ook samenwerkten met de bezetter. Dat gold ook voor ziekenhuizen, energieleveranciers, voedseldistributie, scholen, gaarkeuken, tram en bus, vuildienst of waterleidingbedrijf. De Aanwijzingen die de regering voor de ambtenaren had achtergelaten, stipuleerden dat ook; hoe de functionaris in de praktijk met de bezetter moest omgaan, was een zaak van het eigen geweten. Er ontstonden gedragscodes; mensen wisten van elkaar wie zich in de noodzakelijke omgang met de bezetter als een goede vaderlander gedroeg en ze zeiden dat ook, hardop of binnenskamers. Prof. dr. W. Schermerhorn, hoogleraar te Delft, en premier in het kabinet Schermerhorn-Drees (1945-1946), karakteriseerde Ringers hardop als iemand ‘tot wie thans zoo velen zich om raad wenden’ en die ‘wetenschap, techniek en organisatievermogen in zich vereenigt’ en ‘in dezen zwaren tijd geen verantwoording schuwt en op zijn plaats staat als een levend mensch.’ Dat gebeurde bij de inleiding tot de grote voordracht die Ringers op 13 maart 1942 hield toen het honderdjarig bestaan van het technisch hoger onderwijs werd herdacht. Die herdenking was niet feestelijk, vanwege de ‘de nationale rampen’ die het ‘volksbestaan’ hadden getroffen, zoals Schermerhorn zei, waarna Ringers in zijn rede twee maal de loftrompet stak van de – joodse – topingenieur op sluzengebied, ir. J.P. Josephus Jitta.³⁹ Onder Ringers’ gehoor was de student A. Waalewijn die in 1990 nog getuigde hoe ‘hartverwarmend’ het was ‘dat een zo belangrijk man als Ringers in het openbaar een joodse collega durfde roemen’.⁴⁰ De bezetter liet Ringers niet ongemoeid. Hij was lid van het illegale Nationaal Comité dat het dagelijks bestuur vormde van het Groot-Burgercomité waarvan ook Schermerhorn deel uitmaakte. Doel van het Groot-Burgercomité was voorbereidingen te treffen voor de periode waarin het land bevrijd zou zijn, maar er nog geen regering was. Om een bijtjesdag te voorkomen, moest er in die tussentijd een sterk nationaal gezag optreden dat orde en rust zou handhaven; Ringers zou dan optreden als Tijdelijk Bevelhebber.⁴¹ Op 1 april 1943 werd Ringers met vele anderen gearresteerd. Twee jaar lang werd hij vastgehouden in Scheveningen, Vught, Sint-Michielsgestel en Sachsenhausen. Na een gruwelijke mars huiswaarts die op 21 april 1945 begon, kwam hij op 24 mei 1945 uitgeput in Den Haag terug. Een maand later was hij minister van Openbare Werken en Wederopbouw in het kabinet Schermerhorn-Drees.⁴²

39-- Rede Ringers ‘100 jaar civiel-ingenieur,’ op 13.3.1942 (met inleiding en slotwoord door prof. ir. W. Schermerhorn), *Mededeelingen van het Bestuur, Vereniging van Delftsche Ingenieurs* (april 1942), 4, 19-20. De rede is na de oorlog uitgegeven als J.A. Ringers, *Een eeuw Nederlandsche Waterbouw* (Amsterdam 1947).

40-- Waalewijn, *Achter de bres, de Rijks-waterstaat in de oorlogstijd* (Den Haag 1990), 258, noot 241.

41-- Nederlands Instituut voor Oorlogsdocumentatie te Amsterdam, coll. 186h, verslagen Menten, 11.12.1941 en 17.8.1942.

42-- F.J.F.M. Duynstee en J. Bosmans, *Het kabinet-Schermerhorn-Drees 1945-1946* (Assen/Amsterdam 1977), 69-70.

43-- M.D. Boogaarts, *De periode van het kabinet-Beel 1946-1948* (Nijmegen 1996), 3749-3758; NA, archief Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, inv. nr. 5893, rede Ringers in Tweede Kamer, 24.1.1946.

44-- Vraaggesprekken auteur met Jeane van der Torren-Ringers, 16.11.1999, en J.N. Ringers, 3.2.2003; NA, archief Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, inv.nr. 5893, redevoeringen Ringers bij zijn afscheid als minister op 16.11.1946.

Het nieuwe ministerie

De grondslag voor het nieuwe ministerie, dat zeer groot was (Waterstaat viel er onder en er waren meer dan vijfduizend ambtenaren) was door Ringers in de oorlog gelegd. Hij had een plan gereed voor een centralistische aanpak van alle Wederopbouw die onder zijn ministerie viel; de Wederopbouw omvatte veel en liep bijvoorbeeld van volkshuisvesting tot wegen en bedrijven. Natuurlijk was er veel kritiek op het centralisme, maar in het eerste vredesjaar werden vrijwel alle licht beschadigde huizen met een schade tot drieduizend gulden hersteld. Nieuwbouw was problematisch – er was een tekort aan deviezen voor de aanschaf van bouwmaterialen, en dat zou nog vele jaren zo blijven.⁴³

De oorlog tegen de *Republiek Indonesia* kostte ook handenvol geld; ook dat was een nadeel. Erger was dat Ringers, die had gezworen nooit meer met politici te werken, nu volop in de politiek zat. Dat gaf problemen die hij niet goed aankon; hij was niet fit. Hij had geleden in het kamp en was op de dodenmars van Sachsenhausen naar Nederland in 1945 mishandeld door een medegevangene. Daarbij had hij hoofdletsel opgelopen. Bovendien was hij, zoals we zagen, zeer gekant tegen de onderhandelingen met de nieuwe *Republiek Indonesia* – de kolonie was nog niet rijp voor zelfbestuur, vond hij, in ieder geval niet met een leider als Sukarno die samen met Mohammed Hatta in augustus 1945 de *Republiek* had uitgeroepen. Tenslotte kreeg Ringers in september 1946 huidkanker, waarvoor hij bestraald werd. Oktober 1946 was hij terug en hij zag er monter uit, maar was het niet.⁴⁴

Eind oktober, tijdens de voorbereidingen van het Akkoord van Linggadjati dat een zekere erkenning van de jonge *Republik Indonesia* betekende, trad hij af. Hij was niet tegen zelfbestuur, zeker niet, maar dat moest in een gestaag tempo op gang komen en niet, zoals in 1945-1946, van het ene jaar op het andere, vond hij. Hij meende bovendien dat de mensen daar niet goed af waren met de leider van de *Revolusi*, Sukarno, die zo intensief met de Japanners had samengewerkt dat men hem als collaborateur betitelde. Ringers' afkeer moeten we ook zien tegen de achtergrond van het vele leed (de onthoofding van enkelen, marteling en gevangenschap van anderen) dat de Japanners zijn oude collegae van de Nederlandsche-Indische Spoorwegmaatschappij in 1942-1945 hadden aangedaan. Sukarno had zich daar inderdaad niet tegen verzet, en was zelf betrokken bij het ronselen van Javaanse dwangarbeiders die in groten getale omkwamen.⁴⁵ Ringers' aftreden werd alom betreurd. Voor het landsbestuur vervulde hij na 1946 nog een aantal taken, bijvoorbeeld bij het overleg over de Deltawerken. Verder keerde hij terug naar BPM/Shell waar hij nog lang advieswerk voor deed, de hele wereld doorreizend, samen met zijn echtgenote zonder wie hij na zijn akelige gevangenschap in de oorlog niets meer ondernam. In 1965 overleed hij, na een laatste moeilijke periode waarin zijn oorlogsherinneringen hem kwelden.⁴⁶

Een selectie uit de publicaties van dr.ir. J.A.Ringers:

'De bouw van de nieuwe schutsluis te IJmuiden. I. Voorbereiding van den bouw', in: *De Ingenieur*, 39 (1924) 745-756; 'V. Bouw der schutkolkmuuren; VI. Ontwerp van het binnenhoofd; VII. De deuren; VIII. De bouw van het binnenhoofd', in: *De Ingenieur* 40 (1925) 881-892.

Een eeuw Nederlandsche waterbouw (Amsterdam 1947).

'Waterstaatswerk', in: *Vijftig jaren. Officieel gedenkboek ter gelegenheid van het gouden regeringsjubileum van Hare Majesteit Koningin Wilhelmina ingeleid door F. Beelaerts van Blokland* (Amsterdam 1948).

Proeven en beschouwingen welke geleid hebben tot het systeem van vulling en lediging van de kolk der nieuwe schutsluis te IJmuiden ('s-Gravenhage 1927), met J.P. Josephus Jitta.

45-- De Jong, *Het Koninkrijk*, XI, 454-556; J.J.P. de Jong, *Waaier van Fortuin* (Den Haag 1998), 590-594. vraaggesprekken auteur met Jeane van der Torren-Ringers, 16.11.1999, en J.N. Ringers, 3.2.2003; NA, archief Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, inv. nr. 5893, redevoeringen Ringers bij zijn afscheid als minister op 16.11.1946; H. Poeze, 'De weg naar de hel. De aanleg van een spoorlijn op West-Java tijdens de Japanse bezetting', in: N.D.J. Barnouw en D. van Galen Last (red.), *Tweede jaarboek van het Rijksinstituut voor Oorlogsdocumentatie* (Zutphen 1989), 31-32; J. de Bruin, *Het Indisch Spoor in oorlogstijd, de spoor- en tramwegmaatschappijen in Nederlands-Indië in de vuurlinie, 1873-1949* (z.p. 2003), 111.

46-- Boogaarts, *De periode van het kabinet-Beel*, 3825, 3827, 3833; vraaggesprekken auteur met Jeane van der Torren-Ringers, 16.11.1999, en J.N. Ringers, 3.2.2003.