

VIII

“Sauvons Anvers!” De maritieme toegangsweg van de haven van Antwerpen vanuit bedrijfshistorisch perspectief (1870-1940)

STEPHANE HOSTE EN REGINALD LOYEN

1. Inleiding

Onder de melodramatische titel “Sauvons Anvers” begon de Antwerpse krant *Neptune* anno 1924 een reeks artikels rond de tanende maritieme toegankelijkheid van de haven van Antwerpen.¹ De journalisten hekelden vooral de houding en de onkunde van de Belgische regering. Ze citeerden reders, loodsen, scheepsagenten en ingenieurs om hun standpunt, dat de maritieme toegangsweg tot de haven van Antwerpen lange tijd verwaarloosd werd, kracht bij te zetten. Het wegblijven van de stoomschepen van de Red Star Line vormde de concrete aanleiding tot de artikelenreeks. Deze rederij had haar schepen naar de haven van Londen afgeleid omdat in de nacht van 4 op 5 april 1924 een zeeschip was vastgelopen op de drempel van Bath. Daardoor ontstond er een polemiek die zelfs de internationale pers haalde.

De vraag die ons hier bezighoudt, is of de tijdelijk verhuis van deze lijnschepen een eenmalige gebeurtenis was ten gevolge van een kortstondige verzanding of niet. Kunnen we *Neptune*'s opiniërende campagne af doen als onterechte laster aan het adres van de Belgische zeevaartautoriteiten? Maakte de artikelenreeks deel uit van de aanhoudende klaagzang naar meer havencapaciteit vanwege de lokale havenbedrijven? Het is onze stelling dat de gebeurtenissen van 1924 geen losstaand feit waren maar eerder een triest hoogtepunt in de geschiedenis van een structureel probleem.

Vele auteurs situeren de oorsprong van de diepgangperikelen echter pas in de jaren vijftig en zestig van de twintigste eeuw. De toenmalige schaalvergroting, die

¹ *Neptune*, 12/13/13/16/17/18/24/29 april, 1/2/15/16/18/21/22 mei en 1/3/4/5/6/7/11 juni en 1 juli 1924.

met de opkomst van speciale schepen voor het vervoer in bulk van ertsen en brandstoffen ongekeerde hoogten bereikte, zou aan de basis liggen voor de –gepercipiëerde- achteruitgang van de toegankelijkheid.² Sommige transporteconomen voorspellen momenteel zelfs de ondergang van stroomopwaartse havensteden zoals Antwerpen en Hamburg.³ In het licht van de toenemende schaalvergroting in de containervaart wijzen zij verdere investeringen in stroomopwaartse containerterminals van de hand ten voordele van locaties aan de kust (zoals de Maasvlakte te Rotterdam). Anderen wijzen op het feit dat het kunnen ontvangen van de allergrootste schepen een accent legt op de goederensoorten (massagoederen) waarvoor de schaalvoordelen het meeste profijt opleveren. Omdat het hier om massagoederen - met beperkte mogelijkheid tot het genereren van toegevoegde waarde in het havengebied - gaat, stelt zich de vraag naar het nut van radicale verdiepingen. Voorlopig laat de Vlaamse overheid de Schelde verder uitbaggeren. Dit zou moeten leiden tot een getij-ongebonden vaart van 12,8 meter.⁴

Zoals bij elke rivierhaven is de staat van de maritieme toegangsweg uiteraard doorslaggevend. Het belang van de Schelde voor Antwerpen kan nauwelijks overdreven worden. De haven van Antwerpen profileert zich sinds meerdere decennia namelijk als een zeer centraal, landinwaarts gelegen haven.⁵ In tegenstelling tot bijvoorbeeld Rotterdam wordt zodoende een lastig en duur stuk landvervoer geëlimineerd. Dit impliceert dat menige bestemming snel en goedkoop vanuit Antwerpen bereikbaar is. In deze context is de toegankelijkheid of de diepte van de Schelde van levensbelang.

De bedoeling van voorliggend artikel is dan ook het toegankelijkheidsvraagstuk nader te onderzoeken. De hypothese die we daarbij naar voor schuiven is dat de problemen met de maritieme toegangsweg tot de Antwerpse haven zich al meer dan een eeuw stelden. We tonen dit aan door op steekproefbasis de evolutie van de diepgang van de schepen die Antwerpen aanliepen doorheen de tijd te analyseren. Vervolgens vergelijken we de diepgang met het hydraulisch systeem en de diepte van de Schelde. Dit leidt tot de conclusie dat het toegankelijkheidsprobleem zich voor het eerst manifesteerde in 1905. Een lakse overheidsadministratie speelde hierin een nefaste rol. We concentreren ons in deze bijdrage voornamelijk op de periode 1870-1940. Bewust opteerden we voor deze tijdspanne omdat de toegan-

2 F. Suykens, 'The metamorphosis of a world port', in: F. Suykens et al., *Antwerp, port for all seasons* (Antwerpen 1986) 472. P. Alderton, *Port management and operations* (London 1999) 46-47.

3 J. Baird, 'Containerisation and the decline of the upstream urban port in Europe', in: *Maritime policy and management* XXIII-2 (1996) 145-156. Rechtgezet in: T. Notteboom et al., 'Containerisation and the competitive potential of upstream urban ports in Europe', in: *Maritime policy and management* XXIV-3 (1997) 285-289.

4 Zie berichtgeving in: *Financieel Economische Tijd*, 18-01, 19-01, 06-02, 27-04 en 19-05 2001.

kelijheidsproblematiek, zoals die zich vanaf de jaren 1950 stelt, voldoende bekend is. De terminus a quo ligt voor de hand: de doorbraak van het ijzeren (en later stalen) stoomschroefschip in de Europese wateren veranderde het havenlandschap drastisch.⁶ In zijn proefschrift stelt Veraghtert 1873 voorop als eindpunt van een derde lange groeifase.⁷

Voorliggend artikel heeft een belangrijk bedrijfshistorisch luik gezien verzandings- of andere diepgang-gerelateerde problemen vaak eerst aangekaart werden door de grote lijnvaartrederijen. Ondernemingen zoals de Norddeutscher Lloyd of de Red Star Line onderhielden regelmatige verbindingen op Antwerpen. Ze aarzelden niet om de (internationale) pers in te schakelen ten einde de Belgische autoriteiten onder druk te zetten. Zij waren het ook die met de grootste en meest luxueuze schepen het meest te verliezen hadden. De vraag stelt zich hoe we de klachten van de rederijen moeten inschatten. Steen en been klagende rederijen horen nu eenmaal tot de dagelijkse realiteit van de havenexploitatie. Dit is niet onbelangrijk omdat sommige reders de bevaarbaarheid van de Schelde inroepen om hun vertrek uit Antwerpen (naar bijvoorbeeld Rotterdam) te verantwoorden. We onderzoeken daarbij de validiteit van dit argument door de acties van de Red Star Line en de Norddeutscher Lloyd tegen het licht te houden.

Rekening houdend met deze vraagstelling, hebben we onze bijdrage als volgt gestructureerd. In de eerstvolgende paragraaf bestuderen we de evolutie van de maritieme toegangswegen tot de haven van Antwerpen. Deze paragraaf is integraal gewijd aan een onontbeerlijke en vrij technische bespreking van de ontwikkeling van de Schelde. Immers, om de diepgang van de schepen te kunnen evalueren, moeten we weten welke vaargeulen de dienst uitmaakten en welke diepte ze hadden. We staan ook stil bij het juridische statuut van de Schelde in de bestudeerde

5 Het Berlijnse Institut für Wirtschaftsforschung bevestigt de centrale ligging van Antwerpen ten opzichte van de belangrijkste Europese bevolkingscentra aan de hand van de zogenaamde centraliteitsindex. Zie bijvoorbeeld: Havenbestuur Antwerpen, *Masterplan* (Antwerpen 1996) 67-70 (Voorontwerp).

6 J.M. Dirkzwager, ‘Scheepsbouw’, in: H.W. Lintsen et al., *Geschiedenis van de techniek in Nederland. De wording van een moderne samenleving (1800-1890)*, deel IV, 67-105. R. Gardiner en A. Couper, eds., *The shipping revolution. The modern merchant ship* (London 1992). (Conway’s history of the ship). G.S. Graham, ‘The ascendancy of the sailing ship, 1850-1885’, in: *Economic history review* IX (1956) 74-88. K.C. Harley, ‘The shift from sailing ships to steamships: a study in technological change and its diffusion’, in: D.N. McCloskey, ed., *Studies in a mature economy Britain after 1840* (London 1971) 215-237. Y. Kaukiainen, ‘Coal and canvas: aspects of the competition between steam and sail (circa 1870-1914)’, in: *International journal of maritime history* IV-2 (1992) 175-192.

7 K. Veraghtert, *De havenbewegingen te Antwerpen tijdens de negentiende eeuw. Een kwantitatieve benadering* (Leuven 1977) Deel II, 86.

periode. Vervolgens onderzoeken we in de derde paragraaf de diepgang van de schepen. Bronnenmateriaal en methodologie komen daarbij uitgebreid aan bod. In de vierde sectie confronteren we de scheepsgrootte met de morfologie van de rivier en presenteren we de belangrijkste resultaten van het onderzoek.

2. De maritieme toegangsweg tot de haven van Antwerpen

De driehonderd dertig kilometer lange Schelde wordt traditiegetrouw in vier grote delen opgesplitst. De term Bovenschelde duidt het deel tussen de bron in het Noord-Franse St.-Quentin en Gent aan. De Bovenschelde is slechts gekanaliseerd over een afstand van honderd achtendertig kilometer. Van Gent tot aan de Nederlandse grens spreekt men van de Zeeschelde. Een onderscheid wordt gemaakt tussen Boven- of Beneden-Zeeschelde naargelang op- of afwaarts Antwerpen bedoeld wordt. Het meer stroomopwaartse deel van de Schelde op Nederlands grondgebied -Westerschelde genaamd- kent een ingewikkeld stelsel van geulen, scharen en platen. De Wester- en Zeeschelde zijn aan het getij onderhevig. Tenslotte is er de Westerscheldemond of het eigenlijke estuarium van de Westerschelde. Dit gedeelte bevindt zich tussen de lijn Breskens-Vlissingen en de lijn Westkapelle-Blankenberge en omvat de twee vaarpassen naar de Westerschelde (Oostgat en Scheur/Wielingen) alsmede uitgestrekte plaatgebieden⁸ (zie kaart).

De maritieme toegangsweg tot de Antwerpse haven bestaat met andere woorden uit de Westerscheldemond, de Westerschelde en de Beneden-Zeeschelde.

2.1. Morfologie en stromingspatroon van de Westerschelde

Kenmerkend voor de Westerschelde is het meergeulenstelsel: een hoofdgeul met daaraan parallel één of meerdere nevengeulen.⁹ De ligging en de grootte van deze geulen bepalen mee de structuur van de platen, die in de binnenbochten van de geulen en tussen de geulen in gelegen zijn, alsook de ruimte voor slikken¹⁰ en schorren.¹¹ Men onderscheidt drie types geulen: ebgeulen, vloedgeulen (scharen)

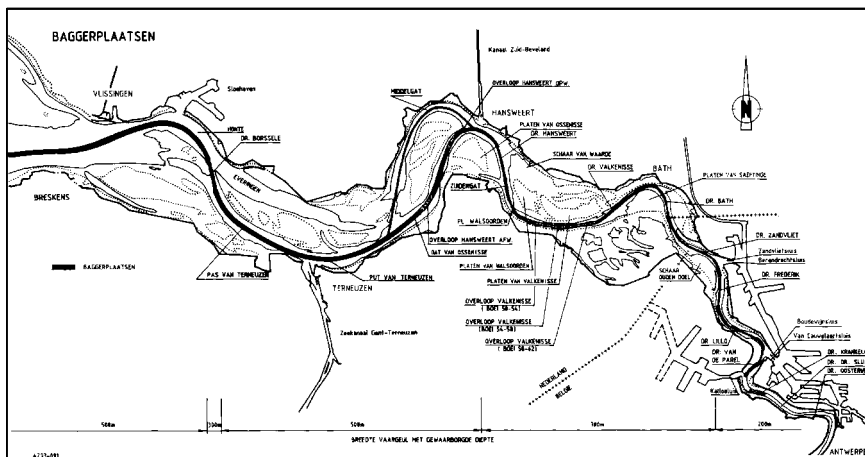
8 J. Claessens, 'Het hydraulisch systeem van de Schelde', in: *Water XXXXIII* (1998) 163-169. B. Weemaes, *De bereikbaarheid en attractie van de haven van Antwerpen* (onuitgegeven licentiaatsverhandeling, Leuven 1995), 2-5.

9 J. Claessens, *De sturing van de baggerwerkzaamheden in de Westerschelde* (Antwerpen 1999). G. De Mulder en M. Van Strydonck, *De Schelde. Verhaal van een rivier* (Leuven 2000). B. Van Eck (ed.), *De ScheldeAtlas, een beeld van een estuarium* (Middelburg 1999) 31-55. Weemaes, *De bereikbaarheid van Antwerpen*, 2-5.

10 Buitendijks aangeslibte, onbegroeide grond, die bij eb bovenkomt.

11 Buitendijks gebied met zoutminnende vegetatie, die alleen bij hoge vloed door zout en brak water wordt overspoeld. Het meest gekende voorbeeld hiervan is het Verdrongen Land van Saeftinghe.

Afbeelding 1. *Stromingspatroon van de Westerschelde*



en kortsluitgeulen. (i) De ebgeulen voeren voornamelijk het uitgaande water af en zijn over het algemeen relatief diep. Deze geulen worden meestal als hoofdvaarwater gebruikt. In de Westerschelde kent de ebgeul een meanderend verloop. Ze slingert ononderbroken met grote bochten van de ene oever naar de andere. Deze ebgeul wordt stroomafwaarts vanaf de Belgisch-Nederlandse grens gevormd door de Pas van Rilland, het Nauw van Bath, het Zuidergat, het Middelgat, de Pas van Terneuzen, de Honte en tenslotte de Wielingen (zie kaart). (ii) Gedurende de vloed, de periode van het opkomend tij, dringt zeewater met een sterke stroming het mondingsgebied binnen. Deze vloedstroom volgt slechts gedeeltelijk de ebgeul en schuurt vloedscharen, met een overwegend rechte strekking uit. Deze vloedscharen zijn over het algemeen minder diep dan de ebgeulen. In de Schelde zijn dit van opwaarts naar afwaarts de scharen van de Ouden Doel, Appenzak, Noord, Waarde, Hansweert, Everingen en Spijkerplaat. (iii) De kortsluitgeulen zijn de meest ondiepe geulen. Zij vormen een verbinding tussen de eb- en de vloedgeulen. Tweemaal daags stroomt er tijdens de vloed een miljard kubieke meter water vanuit het mondingsgebied de Westerschelde binnen om er enkele uren later tijdens eb weer uit te stromen. De continue verplaatsing van een dergelijke hoeveelheid water beïnvloedt de bodem van de rivier, zeker wanneer deze bestaat uit fijn zand zoals de Westerschelde.

Tijdens de vloed heeft het opgestuwde water de neiging om zoveel mogelijk rechtdoor te stromen. Hierdoor worden rechte en brede vloedscharen in de Scheldebodem getrokken. In het begin van de vloed, wanneer de geul nog niet gevuld is, ontstaat er een groot verhang in de vloedgeul. Het verhang is de verhouding tussen het verval -het verschil in hoogte van de waterspiegel van een rivier op twee plaatsen- en de afstand waarover het verval gemeten wordt. Dit groot verhang gaat

gepaard met hoge watersnelheden. Wanneer de vloedschaar gevuld raakt, loopt een gedeelte van het inkomende water over de platen naar de naastliggende ebgeul. Hierdoor vergroot het doorstroomprofiel en daalt de snelheid en als gevolg daarvan het uitschurende vermogen van het water. De ebgeulen worden tijdens de vloed uiteraard ook gevuld met water doch wegens hun bochtig karakter is het verhang hier kleiner.

Tijdens de eb zien we een totaal andere stroming in het estuarium. De rivier loopt leeg onder invloed van de zwaartekracht. Zij volgt hierbij de wetten van Fargue, zoals het meanderen van de rivierloop, het ontstaan van diepe geulen in de bochten en de vorming van ondiepe drempels -van groot belang voor de scheepvaart op Antwerpen- in de overgang van twee bochten. Hierdoor ontstaat een ebgeul die zich tussen de twee oevers van de rivier slingert. De ebgeul bevindt zich langs de holle oevers van de rivier. De vloedscharen zitten in de plaat tussen de ebgeul en de bolle oever van de Schelde. Zo ontstaan er twee naast elkaar liggende geulen. De vloedscharen lopen uiteindelijk dood ter hoogte van de rechte overgang tussen twee bochten van de ebgeul. Ze eindigen dus ter hoogte van de drempels waar een groot doorstroomprofiel aanwezig is met stroomverlamming als gevolg. Dit resulteert in zandafzetting op de drempel die in evenwichtstoestand door de ebstroom weer wordt opgeruimd. Nochtans is zo'n drempel een van nature ondiepe plaats en bijgevolg een geliefde aanzandingszone. In geval van een kunstmatig verdiepte drempel zal hier dan ook aanzanding plaatsvinden waardoor de drempeldiepten zowel tijdens de vloed als tijdens de eb belaagd worden. In de Beneden-Zeeschelde bevinden zich van opwaarts naar afwaarts de Drempels van Krankeloon, de Parel, Lillo, Frederik en Zandvliet. In de Westerschelde komen we in stroomafwaartse richting de Drempels van Bath, Valkenisse, Hansweert, Baarland en Borssele tegen.

2.2. *Het morfologisch verleden van de Westerschelde*

De morfologie van de Westerschelde onderging in de loop der jaren belangrijke veranderingen.¹² Tot en met de eerste helft van de twintigste eeuw zijn deze wijzigingen voornamelijk toe te schrijven aan natuurlijke ontwikkelingen maar ook aan inpolderingen. Gedurende de laatste decennia hebben de baggerwerken en de daaruit vloeiende stortingen eveneens invloed uitgeoefend. Inpolderingen fungeerden vaak als katalysator voor veranderingen. De verminderde vloedstroming, veroorzaakt

12 J.J. Peeters et al., *Westerschelde Draft Baseline Report* (Antwerpen 2000) 30-34. (Cfr. Appendix 1 van dit rapport: *Assessment of the morphological changes in the Scheldt estuary*, 1-6.) Van Eck, *De ScheldeAtlas*, 24-37. *Verdieping Westerschelde. Studierapport programma 48' 43'* (Antwerpen/Middelburg 1984) 29-32 en 114-119. Weemaes, *De bereikbaarheid van Antwerpen*, 2-5. S. Hoste, *Het toegankelijkheidsvraagstuk van de Antwerpse haven 1870-1965* (onuitgegeven licentiaatsverhandeling, Leuven, 2001), 44-45.

door de inpoldering, lag mee aan de basis van een meer meanderend verloop van de Westerschelde.

Het exacte verloop van de vaarroute in de eerste helft van de negentiende eeuw is ongekend omdat de hydrografische kennis van de toegangsweg tot de eeuwwisseling eerder bescheiden bleef.¹³ De morfologie van de Westerschelde kreeg in de periode 1865-1938 een meer typische en eenvoudige vorm, met een duidelijker systeem van vloedscharen en ebgeulen. Alle vloedscharen eindigden in een delta waarover de vloedstroom het sediment kon verspreiden, terwijl de ebstroom werd geconcentreerd in een continue meanderende ebgeul.

Door inpoldering ontwikkelde de Pas van Terneuzen zich tot hoofdgeul. Doordat -meer stroomopwaarts- de Everingen voor de aanvoer van sediment voor de Plaat van Baarland zorgde, ontstond er een tweegeulensysteem met in het westen het Middeldgat en in het oosten het Gat van Ossensisse. Rond 1865 had de Everingen zich ontwikkeld als een volwaardige vloedschaar, hoewel ze voornamelijk gericht was op het Middeldgat. Meer opwaarts zien we dat de drempel zeewaarts van Hansweert geërodeerd werd door de verschuiving van de geul naar het noorden.

Tegen het begin van de twintigste eeuw had de Pas van Terneuzen zich ontwikkeld tot hoofdvaarwater. Zowel de Pas van Terneuzen als het Zuidergat waren aan de benedenloop uitgebocht en naar het westen verschoven. De Pas van Terneuzen was in het westen dichter tegen de oever gaan liggen, kreeg een bollere verloop en stroomde als ebgeul aan ter hoogte van Borssele. Door de afsluiting van de Sloedam was de Sloe daar in betekenis afgenomen en was er een diepe turbulentieput ontstaan.

Van 1896 af greep men systematisch in op de drempels van de Zeeschelde. In de loop der jaren werd meer en meer stroomafwaarts gebaggerd. Anno 1900 was de drempel van Lillo de meest stroomafwaarts van Antwerpen gelegen baggerplaats. Op de drempel van Zandvliet baggerde men systematisch vanaf 1902. Vanaf 1905

13 Uitgezonderd: de kaart van Beautemps-Beaupré en verschillende bijdragen van Stessels in de *Annales des Travaux Publics*, (1864, 1865 en 1887). Rochet verhielp deze lacune rond de eeuwwisseling. Tijdens het Interbellum bereikte de kennis van de stromingspatronen in de Westerschelde een hoogtepunt dankzij bijdragen van Bonnet en Haenecour in hetzelfde tijdschrift (1905, 1922, 1923, 1927, 1936, 1939, 1944, 1945 en 1957). De oprichting van het Waterbouwkundig Laboratorium in 1933 stimuleerde deze ontwikkeling. Na een pioniersstrijd van 1933 tot 1939, specialiseerde het laboratorium zich na de Tweede Wereldoorlog onder meer in de verbetering van de bevaarbaarheid van tijrivieren door normalisatiewerken, in de invloed op stromingen, erosie en aanzandingen door toegangsgoulen, in de beveiliging tegen overstromingen en in het onderzoek naar geschikte stortplaatsen voor baggerspecie. Zo bouwde het Laboratorium het eerste tijmodel reeds in de jaren veertig. Het omvatte de Schelde van Vlissingen tot Gentbrugge. Ministerie van Openbare Werken, ed., *Waterbouwkundig Laboratorium Borgerhout 1933-1983*, (Antwerpen, 1983), 16-18.

werd op de drempel van Bath en vanaf 1907 op de drempel van Valkenisse ingegrepen.¹⁴

Na de Eerste Wereldoorlog kwamen de werken slechts langzaam op gang. Het gebaggerde jaarvolume bedroeg net geen half miljoen kubieke meter. Tijdens het Interbellum werd het Middelgat zodanig in noordelijke richting uitgebocht dat van de Pas van Kapelle weinig overbleef. Het Gat van Ossenisse nam verder toe als vloedschaar, terwijl de Pas van Terneuzen zich verder westwaarts verlegde. De turbulentieput nabij Borssele schoof eveneens in westelijke richting op waardoor de Honte in noordelijke richting uitbochtte. Vanaf 1923 waren achtereenvolgens de drempels van Bath, Valkenisse (1924) en Hansweert (1935) de meest afwaarts gelegen baggerplaatsen. In 1927 baggerde men voor het eerst meer op Nederlands (Westerschelde) dan op Belgisch grondgebied (ter voorbereiding van de indienstneming van de Kruisschanssluis). Tussen 1927 en 1960 vond twee derde van het baggerwerk op Nederlands territorium plaats.¹⁵ Vanaf 1923, en vooral na het openen van de Kruisschanssluis in 1928, rekende men met een jaarlijks baggervolume van drie à vier miljoen kubieke meter.

Na de Tweede Wereldoorlog groeide de hoeveelheid baggerwerk, vooral in westelijke (Nederlandse) richting.¹⁶ Door de talrijke baggerwerken en de daarmee verwante speciéstoringen versterkten de ebgeulen zich en namen de vloedscharen in betekenis af. De ontwikkeling van het Gat van Ossenisse (de latere Overloop van Hansweert) is exemplarisch. In 1960 werd de Overloop van Hansweert van betonning voorzien en als nevenwater gemarkeerd. De dieperstekende vaart bleef echter door het Middelgat varen. Het Zuidergat was weer geheel tegen de oever gaan aanliggen. Vanaf 1969 werd de Overloop van Hansweert dan als hoofdvaarwater gebruikt.

Het hoofdvaarwater wordt sindsdien gevormd door de Honte, de Drempel van Borssele, de Pas van Terneuzen, de Drempel van Terneuzen, de Overloop van Hansweert, de Platen van Ossenisse, de Drempel van Hansweert, het Zuidergat, de Overloop van Valkenisse, het Nauw van Bath, de Drempel van Bath en de Pas van Rilland. Met uitzondering van de schaar van Ouden Doel zijn de scharen op Belgisch grondgebied verder minder uitgesproken en praktisch verdwenen. Stroomopwaarts zijn enkel de Drempels van Zandvliet, Frederik, Lillo en de Parel nog van belang voor de scheepvaart.

2.3 *Het juridisch statuut van de Westerschelde: enkele grondbeginselen*

Het juridisch statuut van de Westerschelde ligt vast in artikel 9 van het Belgisch-Nederlands Scheidingsverdrag van 19 april 1839. Artikel 9 neemt in eerste instan-

14 H. Belmans, 'Verdiepings- en onderhoudsbaggerwerken in Wester- en Zeeschelde', in: *Water XXXXIII* (1988) 186.

15 Belmans, 'Verdieping', 186-187.

16 Belmans, 'Verdieping', 186. *Verdieping Westerschelde*, 13-20.

tie de artikels 108 tot en met 117 van de Algemene Akte van het Congres van Wenen over. Deze artikels stipuleren dat mogendheden, gescheiden door dezelfde rivier, de bevaarbaarheid van en de vrije handelsvaart op de rivier in onderlinge overeenstemming moeten garanderen. Om deze onderhoudskosten te compenseren, mogen de oeverstaten een recht heffen evenredig met de getransporteerde goederen. In tweede instantie schrijft artikel 9 van het Scheidingsverdrag ook voor dat het loodswezen en de betonning van de Westerschelde onderhevig is aan gemeenschappelijk toezicht.¹⁷ Dit leidde tot de oprichting van de Permanente Commissie voor Toezicht op de Scheldevaart.¹⁸

In het kader van haar diplomatiek offensief na afloop van de Eerste Wereldoorlog, streefde de Belgische regering naar een herziening van het Scheidingsverdrag van 1839. De internationale politieke situatie had zich met de Duitse aanval op het neutrale België immers drastisch veranderd. De onderhandelingen met Nederland, dat zich buiten de Grote Oorlog wist te houden, verliepen moeizaam en resulteerden uiteindelijk in 1925 -mede onder Geallieerde druk- in een nieuw Belgisch-Nederlands ontwerpverdrag.

Dit ontwerpverdrag voorzag dat de Westerschelde, wat de bevaarbaarheid betreft, altijd zou moeten beantwoorden aan de eisen die zowel door de vooruitgang van de scheepsbouw als door de toenemende behoeften van de scheepvaart zouden worden gesteld. Daarbij zorgde elk van de staten voor het onderhoud en de investering in haar deel van de rivier. De Permanente Commissie voor Toezicht werd vervangen door een Commissie van Beheer, wat aan België feitelijk medebeheer verleende. Antwerpen verkreeg bovendien twee nieuwe verbindingen met de Rijn. Enerzijds zou het Moerdijkkanaal Antwerpen via Roosendaal met de Moerdijk en het Hollands Diep verbinden. Anderzijds voorzag het ontwerpverdrag de aanleg van het Ruhrortkanaal dat Antwerpen rechtstreeks koppelde met de Rijn.¹⁹

17 Het Scheldestatuut werd vóór de Eerste Wereldoorlog verder uitgewerkt in het Belgisch-Nederlands Verdrag van 5 november 1842 en in de reglementen van de Belgisch-Nederlandse overeenkomst van 20 mei 1843. Op 12 mei 1863 werd de Scheldetol afgekocht. Hierdoor wijzigde het internationaal statuut van de Westerschelde echter nauwelijks. Gezien het tijds kader bespreken we de andere wijzigingen hier niet.

18 P.A. Bovard, *La liberté de navigation sur l'Escaut* (Lausanne 1950) 83-89 en 121-134. M. Debal, *De Waterverdragen*, (onuitgegeven licentiaatsverhandeling Antwerpen, 1998) 11-15. J. Strubbe, 'Het verdrag inzake de verruiming van de Westerschelde in historisch perspectief', in: *Water LXXXV* (1995) 234. J. Strubbe, 'De politieke geschiedenis en het internationale statuut van de Westerschelde', in: *Water XXXXIII* (1988) 238-239. F. Suykens, 'De waterverdragen met Nederland', in: *Tijdschrift van het Gemeentekrediet XXI* (1967) 32-37. F. Suykens, 'De problematiek van de Waterverdragen', F. De Nave et al., 'Antwerpen, geschenk van de Schelde. De Antwerpse haven door de eeuwen heen', in: *Tijdschrift van het Gemeentekrediet CLXXXV-3* (1993) 69-72.

19 Bovard, *La liberté*, 103-118 en 135-156. Suykens, 'De waterverdragen', 37-39. F.

De Nederlandse publieke opinie bleek echter niet rijp voor dit verdrag. De Nederlanders wensten België te handhaven als een neutrale barrièrestaat tegenover Frankrijk. Verder was er de overheersende pro-Duitse houding en vreesde Rotterdam voor de impact die een nieuwe Schelde-Rijnverbinding op haar concurrentiepositie zou hebben.²⁰ Uiteindelijk ratificeerde de Nederlandse Tweede Kamer het verdrag met een meerderheid van drie stemmen. De Eerste Kamer verwierp het verdrag daarentegen met 33 tegen 17 stemmen op 24 maart 1927.²¹

In de praktijk behield het Scheidingsverdrag dus haar geldigheid. Tussen België en Nederland ontstonden echter meningsverschillen over de interpretatie van het Scheldestatuut. De Belgische lezing hield in dat de bevaarbaarheid en de uitrusting van de Westerschelde altijd moesten aangepast worden aan de evolutie van de scheepsbouw en van de scheepsbewegingen. Nederland daarentegen was van mening dat zij alleen de toestand van 1839 op de Westerschelde in stand moest houden. Deze disputen vonden vooral hun oorsprong in de fundamenteel tegengestelde belangen van beide oeverstaten. Voor België fungeerde de Westerschelde als een vitale maritieme toegangsweg naar de havens van Antwerpen en Gent, terwijl de scheepvaart naar de Belgische Scheldehavens concurrentie betekende voor de Nederlandse havens. Bovendien kampte Nederland als vaarwegbeheerder met allerlei nevenproblemen inherent aan het instandhouden van een bevaarbare waterweg.

België beschikte wel over de mogelijkheid om beroep in te stellen bij het Internationale Hof van Justitie telkens wanneer Nederland in strijd met het Scheldestatuut zou handelen. In de praktijk werd deze stap evenwel niet gezet. Alhoewel België steeds *de jure* haar juridisch standpunt verdedigde, maakte het land *de facto* toch een aantal pragmatische regelingen mogelijk, die niet steeds overeenstemden met haar juridisch standpunt.

De voornaamste regeling in het kader van dit artikel is die van de baggervergunning. Aangezien de Nederlandse autoriteiten op beperkte wijze voldeden aan hun verplichtingen inzake het onderhoud van de rivier op hun grondgebied, was België als vragende partij genoodzaakt om zich bij de voortdurende onderhandelingen met Nederland soepel op te stellen. Dit had als uiteindelijk resultaat dat België alle aanpassingswerken grotendeels zelf betaalde en ook instond voor de onderhoudsbaggerwerken in de rivier. Voor het uitvoeren daarvan ontving België van Nederland baggervergunningen. De eerste baggervergunning werd afgeleverd

Suykens, 'The great breakthrough – the port between two world wars', in: F. Suykens et al., *Antwerp port for all seasons* (Antwerpen 1986) 425-428.

20 R.L. Schuurmsma, *Het onaannemelijk traktaat. Het verdrag met België van 3 april 1925 in de Nederlandse publieke opinie* (Utrecht 1975).

21 G. Liu, *Het onderzoek van de Belgisch-Nederlandse waterverdragen en de toekomst van de Belgische havens* (Onuitgegeven licentiaatsverhandeling UFSIA, Antwerpen 1993) 17-21.

in 1906. Vanaf 1907 stond de vergunning op naam van de Belgische regering en werd gewerkt met toelatingen voor bepaalde plaatsen en termijnen. Na 1933 verliep het aanvragen van vergunningen door België met verwijzingen naar het internationale statuut van de Westerschelde.²²

2.4. Concrete raming diepte Schelde

Om de diepte van de Schelde preciezer te ramen, gebruiken we enkele historische Scheldekaarten. Deze zijn voorzien van jaarlijks opgemeten minimumdieptes. Onze interesse gaat hier voornamelijk uit naar de kritieke punten voor de scheepvaart op Antwerpen, de zogenaamde drempels.

De verschillende dieptes, uitgedrukt ten opzichte van het Gemiddeld Laag Laag Water Spring (GLLWS), op de verschillende drempels in de Schelde worden in tabel 1 weergegeven. GLLWS is een officieel referentievlak waarmee elke waterdiepte kan worden vergeleken. Omdat GLLWS een gemiddelde maatstaf voor de diepte is, moeten we afhankelijk van de locatie in de Westerschelde, GLLWS vermeerderen met een bepaalde afstand. De dieptes van de verschillende drempels,

Tabel 1. Dieptes in decimeter van de verschillende drempels op de Westerschelde en de Zeeschelde ten opzichte van het Gemiddeld Laag Laag Water Spring in decimeter

Segment	Drempels	1890	1905	1922	1937
Westerschelde	Borssele	87	110	108	116
	Baarland	76,5	111	97	95
	Hansweert	54	61	70	76
	Valkenisse	82,5	65,5	64	85
	Bath	75	31	56	83
Zeeschelde	Zandvliet	63,5	32,5	58	94
	Frederik	73,5	56,5	69	82
	Lillo	46,5	34,5	68	81
	De Parel	54,5	35,5	63	90
	Krankeloon	49,5	37,5	56	66

Bron: Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap. Afdeling Maritieme Schelde. Historische Scheldekaarten 1890, 1905, 1922 en 1937. Eigen berekening. Gezien er geen kaart voor 1878 bestaat, gebruikten we de kaart voor 1890. De dieptes op de Scheldekaarten van 1890 en 1905 werden uitgedrukt in gewoon laag water, maar werden herleid tot het uniforme vergelijkingsvlak GLLWS.

22 Strubbe, ‘Het verdrag’, 234-235.

zoals weergegeven in tabel 1, zijn daarom niet de eigenlijke dieptes waarmee de scheepvaart op Antwerpen rekening dient te houden.²³ We houden tevens rekening met een brutokielspeling van 10 % van de totale diepgang van het schip.²⁴

Uit tabel 1 blijkt de geleidelijke achteruitgang van de bestaande diepte in de periode 1878-1905 op de drempels van Valkenisse en Bath, aanleiding voor de bevoegde autoriteiten om baggerwerken te laten uitvoeren. Niet zonder resultaat, zoals blijkt uit een vergelijking van de dieptegegevens van 1905 en 1922. Het ingrijpen op de drempels van de Zeeschelde in de periode 1922-1937 is eveneens waarneembaar in tabel 1. Op alle drempels opwaarts vanaf Valkenisse was een grotere diepte voorhanden. Op de drempels van Baarland en Borssele werd pas gebaggerd respectievelijk vanaf 1969 en 1973.

3. Diepgang schepen: bronnenmateriaal en methodologie

Om de invloed van de scheepstechnologische evoluties in de periode 1870-1940 op de maritieme toegangsweg van de Antwerpse haven na te gaan, maken we wegens de grote hoeveelheid beschikbaar bronnenmateriaal gebruik van een steekproef.²⁵ Hierbij vullen we informatie van de Havenkapiteinsdienst²⁶ aan met gegevens uit *Lloyd's Register of Shipping* en de loodsregisters.²⁷ Het opzet van de steekproef bestaat uit het bestuderen van de zeeschepen die tijdens één week (eerste week van oktober) aankwamen in de haven van Antwerpen. De keuze viel op de maand oktober omwille van de seizoenschommelingen in sommige goederenstromen. Zo beleefde bijvoorbeeld de aanvoer van graan -haast de helft van alle lossingen vóór de Tweede Wereldoorlog- zijn hoogtepunt na de oogstmaanden.²⁸

23 Ten einde deze om te zetten tot het waterniveau dat steeds voorhanden is (gemiddeld laagwater), dienen ze aangevuld te worden met 29,7 decimeter te Vlissingen, 29,5 decimeter te Terneuzen, 28,8 decimeter te Hansweert, 27,9 decimeter te Bath en 26,6 decimeter te Antwerpen.

24 De brutokielspeling is de verticale afstand tussen het diepst gelegen punt van een stilliggend schip bij een vlak wateroppervlak en het interventiepeil voor baggeren.

25 Voor een kritische bespreking van het bronnenmateriaal en de methodologie, cfr. Hoste, *Het toegankelijkheidsvraagstuk*, 75-95.

26 Stadsarchief Antwerpen, Modern Archief (SAA-MA) 13.726-13.783 en 36.202-36.270. De bronnen van de Havenkapiteinsdienst zijn drieledig: (1) de scheepsregisters, dit zijn registers van alle inkomende handelsschepen in de Antwerpse haven (2) de sluisregisters, dit zijn registers van alle handelsschepen die gebruik maken van een sluis en (3) klappers op de sluisregisters, dit zijn alfabetische repertoria gerangschikt volgens de naam van het schip.

27 Algemeen Rijksarchief Brussel, Archief van het Bestuur van het Zeewezen (ARA-ZW), 1576-1688.

28 R. Loyen, 'Van handelshaven naar industriehaven: de ontwikkelingen van de scheeps-

Het was expliciet onze bedoeling de scheepsbewegingen in drukke tijden te analyseren omdat we alleen zo een volledig beeld van de havenactiviteit konden verwerven.

Uit de tijdspanne 1870-1940 opteren we voor vier jaren: 1878, 1905, 1922 en 1937. Deze jaartallen selecteren we op basis van verschillende criteria. (i) 1878 is een symbolisch jaar aangezien toen het aantal stoomschepen het aantal zeilschepen in de wereldvloot evenaarde. De stoomtonnenmaat overtrof de zeiltonnenmaat daarentegen pas op het einde van de negentiende eeuw.²⁹ (ii) In 1905 wordt voor het eerst gebaggerd op de Westerschelde, meer specifiek op de drempel van Bath. Baggerwerkzaamheden beperkten zich niet langer tot de Beneden-Zeeschelde en het havengebied achter de sluisen. (iii) Door te kiezen voor 1922 en 1937 verkregen we een goede spreiding binnen de bestudeerde periode. In 1922 hadden de scheepsbewegingen te Antwerpen zich volledig hersteld van de oorlogssituatie. Het jaar 1937 was -in termen van aantal schepen- het beste vooroorlogse jaar voor de Antwerpse haven.³⁰

Op basis van deze steekproef stelden we een databank samen van circa zeshonderd schepen. Daarmee bedraagt de steekproeffractie voor alle onderzochte steekproefjaren circa 2 %. We selecteren daarbij een veertigtal variabelen.³¹ Vooraleer we de kwantitatieve onderzoeksresultaten met betrekking tot de maritieme toegankelijkheid van de Antwerpse haven bespreken, onderzoeken we eerst de representativiteit van de steekproef.³² De intrinsieke representativiteit gaan we na door de variabele “aantal schepen” in de steekproef binnen een ruimer tijds kader te analyseren. In tweede instantie bespreken we de externe representativiteit aan de hand van de variabele “scheepsvlag”.³³

bewegingen, goederenstromen en het ruimtegebruik in de Antwerpse haven (1900-1970)’, in: G. Asaert, ed, *Van Belle Epoque naar Golden Sixties* (Antwerpen 2002) (ter perse).

29 Alderton, *Port management*, 49.

30 Loyen, ‘Van handelshaven naar industriehaven’.

31 Volgnummer, aankomstdatum, naam van het schip, scheepsvlag, soort schip, Belgische Netto Tonnenmaat, haven van afvaart, land van afvaart, continent van afvaart, lading bij aankomst, lading bij aankomst naar verschijningsvorm, makelaar, haven van bestemming, land van bestemming, continent van bestemming, lading bij vertrek, lading bij vertrek naar verschijningsvorm, sluis bij aankomst, sluis bij vertrek, verblijfsduur, lostijd, laadtijd, deadweight, Gross Register Tonnage, Net Register Tonnage, draught, bouwdatum, ouderdom, lengte, breedte, diepte, diepgang, nationaliteit van de zeeloods, nationaliteit van de rivierloods.

32 J.B. Billiet, *Methoden van sociaal-wetenschappelijk onderzoek. Ontwerp en dataverzameling* (Leuven 1992) 117-147.

33 De representativiteit werd nog via andere variabelen getoetst, cfr. Hoste, *Het toegankelijkheidsvraagstuk*, 83-91.

3.1. Intrinsieke representativiteit

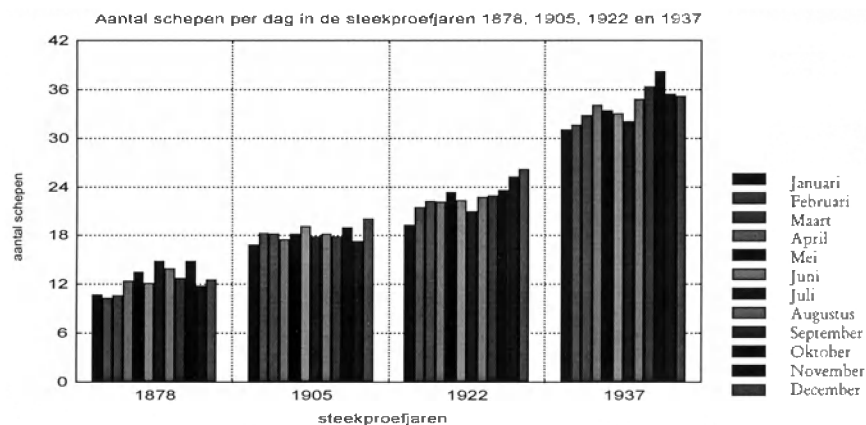
De intrinsieke representativiteit van de steekproef bestuderen we in relatie tot drie tijdseenheden: de maand oktober, de steekproefjaren en de periode. We testen de intrinsieke representativiteit van de steekproef aan de hand van het aantal schepen dat in de maand oktober de haven binnenliep. Tabel 2 toont aan dat het verwachte aantal schepen in de eerste week van oktober (berekend door het aantal schepen in oktober te delen door 31 en te vermenigvuldigen met 7) slechts lichtjes hoger ligt dan de geobserveerde gegevens in de eerste week van oktober. Deze kleine afwijking kunnen we verklaren door de invloed van het (minder) drukke periodes op de maandgegevens: bijvoorbeeld tijdens het weekend (waar er traditioneel weinig activiteit is) en op het einde van de maand (waar het normaliter drukker is).

Tabel 2. *Het aantal verwachte en geobserveerde schepen in de eerste week van oktober*

	1878	1905	1922	1937
Geobserveerd aantal schepen	93	118	155	234
Verwacht aantal schepen	104	134	166	246

Bron: Scheepsregisters 1878, 1905, 1922 en 1937. Stadsarchief Antwerpen, Modern Archief 13.371, 36.243, 36.256 en 36.267. Eigen berekening.

Grafiek 1. *Aantal schepen per dag in de steekproefjaren 1878, 1905, 1922 en 1937*



Bron: Scheepsregisters 1878, 1905, 1922 en 1937. Stadsarchief Antwerpen, Modern Archief 13.371, 36.243, 36.256 en 36.267. Eigen berekening.

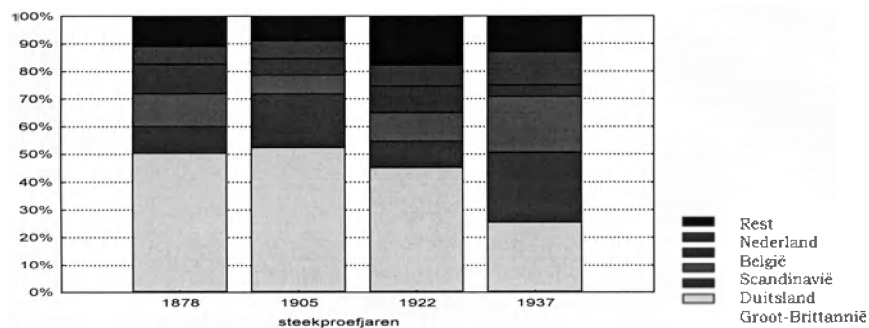
Is de maand oktober representatief voor het ganse jaar? Grafiek 1 geeft het aantal schepen per dag bij evenredige spreiding in de verschillende maanden van de steekproefjaren weer. Ook hier fluctueert het aantal schepen per maand nauwelijks. Uit grafiek 1 blijkt dat oktober een relatief drukke maand is qua aantal schepen per dag. In 1878 bezette deze maand samen met juli de eerste plaats, in 1905 werd oktober enkel voorafgegaan door december, in 1922 nam oktober een derde plaats in na november en december en in 1937 was het de maand met het meeste aantal schepen per dag.

De vier steekproefjaren zijn eveneens representatief ten opzichte van de tijdspanne 1870-1940. Gezien de steekproefjaren een op zich staand gegeven vormen binnen de methodologie en niet het onderwerp zijn van extrapolaties naar andere jaren, gaan we hier verder niet op in.³⁴

3.2. Externe representativiteit

De externe representativiteit omvat een confrontatie met andere gegevensreeksen. In dit beperkte kader bespreken we alleen de variabele “scheepsvlag”. Hier vergelijken we de steekproefdata met de cijferreeksen voor de ganse periode uit de databanken van Veraghtert en Loyen.³⁵ In grafiek 2 worden de vijf belangrijkste

Grafiek 2. *Evolutie van de vlag bij aankomst in aantal (steekproefgegevens)*

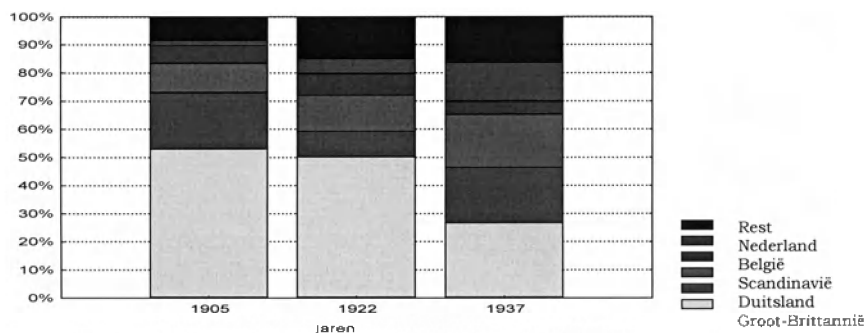


Bron: Scheepsregisters 1878, 1905, 1922 en 1937. Stadsarchief Antwerpen. Modern Archief 13.371, 36.243, 36.256 en 36.267. Eigen berekening.

34 Voor meer details, zie: Hoste, *Het toegankelijkheidsvraagstuk*, 85.

35 Veraghtert, *De havenbewegingen*, Deel III, 89-103. R. Loyen, ‘Scheepsbewegingen en goederenstromen: een kwantitatieve analyse van de stroomversnellingen in de zeehaven van Antwerpen (1860/1900-2000)’, Mandy Nauwelaerts, ed., *Stroomversnellingen* (Antwerpen 2002) (ter perse).

Grafiek 3. Evolutie van de vlag bij aankomst in aantal (jaargegevens)



Bron: *Tableau général du commerce de la Belgique avec les pays étrangers. Port Maritimes.*

'vlaggen' bij aankomst in de haven van Antwerpen weergegeven. De overige nationaliteiten zijn gecatalogeerd in een restgroep.³⁶

Op basis van de steekproefgegevens nemen we volgende ontwikkelingen waar. Schepen met de Britse vlag boeken eerst nog een lichte stijging van 2 % in het jaar 1905 (ten opzichte van 1878), vervolgens een daling van 7 % in 1922 en tenslotte een sterke achteruitgang van 20 % in 1937. De Duitse schepen kennen wisselend succes, gekenmerkt door twee zwakke (1878 en 1922, circa 10 %) en twee sterke jaren (1905 en 1937, respectievelijk 20 % en 25 %). De Scandinavische schepen hebben in 1878 een marktaandeel van 12 %. Na een korte inzinking in 1905 (7 %) wordt dit aandeel bijna hersteld in 1922 (10,5 %) en ruim overtroffen in 1937 (20 %). Over de Belgische en Nederlandse schepen kunnen we kort zijn: hun marktaandeel fluctueert tussen 5 % en 11 %.

Deze verhoudingen vinden we ook terug bij de jaargegevens van de vijf belangrijkste vlaggen (grafiek 3). De foutmarges schommelen bij benadering rond 1 % à 2 % met drie occasionele uitschieters, namelijk de Engelse vloot in 1922 (45 % versus 50 %), de Duitse vloot in 1937 (25 % versus 20 %) en de Nederlandse vloot

36 De restgroep bestaat uit: 1878 Frankrijk (5,37%), Oostenrijk (2,15%), Italië (2,15%) en Rusland (1,07%). 1905: Frankrijk (2,54%), Oostenrijk (2,54%), Rusland (2,54%) en Uruguay (0,85%). 1922: Frankrijk (6,45%), Italië (2,58%), Amerika (1,93%), Griekenland (1,3%), Japan (1,3%), Spanje (0,65%), Portugal (0,65%) en Brazilië (0,65%). 1937: Frankrijk (5,56%), Amerika (1,70%), Estland (0,86%), Italië (0,86%), Griekenland (0,86%), Joegoslavië (0,86%), Rusland (0,43%), Japan (0,43%), Brazilië (0,43%), Polen (0,43%) en Litouwen (0,43%).

in 1905 (6,5 % versus 2,5 %).³⁷ Een verklaring hiervoor is de relatief grote aan/afwezigheid van “deze vlaggen” in de eerste week van oktober. Uit de vergelijking van beide gegevensreeksen besluiten we dat we een verwaarloosbare foutmarge van 1 à 2 % moeten incalculeren.

3.3. Feitelijke raming diepgang schepen

Het blijkt niet mogelijk voor de vier steekproefjaren de diepgang van alle schepen langs officiële weg te achterhalen. De officiële diepganggegevens zijn immers pas vanaf 1925 weergegeven in de loodsregisters. Daarom ramen we de diepgang voor de overige steekproefjaren aan de hand van de verhouding tonnenmaat-diepgang. Het is verantwoord deze verhouding toe te passen op de steekproefjaren 1905 en 1922 omdat eigen onderzoek uitwees dat de scheepsafmetingen na 1905 geen spectaculaire ontwikkelingen meer kenden. De grootste verschuiving in de tonnenmaatstructuur van de Antwerpse vloot deed zich namelijk eind negentiende eeuw voor en wordt verklaard door de overgang van wind- naar stoomkracht en van hout naar ijzer en – later – staal. Uitgaande van de premisse dat er rond 1878 weinig problemen bestonden met betrekking tot de diepgang van de stoomschepen, passen we de verhouding voor stoomschepen ook op dit steekproefjaar toe. Voor het berekenen van de diepgang van de zeilschepen vallen we terug op de door Alderton voorgestelde correlatie.³⁸ De regressierechte voor stoomschepen is de volgende: y (diepgang) = $0,000456 \cdot x$ (GRT) + $3,616605$. Deze lineaire regressie wordt bepaald door een correlatiecoëfficiënt van $0,76$ en een determinatiecoëfficiënt van $0,57$. De correlatie tussen de tonnenmaat en de diepgang van motorschepen is

Tabel 3. Diepgang (in decimeter) van de steekproefschepen die in 1878, 1905, 1922 en 1937 de haven van Antwerpen bezochten

	10-50	51-60	61-70	71-80	81-110	TOTAAL
1878	85,1 %	10,5 %	2,9 %	1,5 %	0 %	100
1905	72,1 %	17,1 %	5,4 %	4,5 %	0,9 %	100
1922	67,1 %	17,8 %	10,3 %	2,7 %	2,1 %	100
1937	59,4 %	16,3 %	9,7 %	11,5 %	3,1 %	100

Bron: Scheepsregisters 1878, 1905, 1922 en 1937. Stadsarchief Antwerpen, Modern Archief, 13.731, 36.243, 36.256 en 36.267. Lloyd's Register of Shipping 1878, 1905, 1922 en 1937. Loodsregisters 1937. Algemeen Rijksarchief 1670. Eigen berekening.

³⁷ Deze uitschieters worden genivelleerd wanneer het marktaandeel van de verschillende nationaliteiten wordt herberekend volgens de tonnenmaat van hun vloot.

³⁸ Alderton, *Port management*, 47.

meer uitgesproken en wordt bepaald door de regressierechte $y = 0,00062.x + 2,5855$ met een correlatie- en determinatiecoëfficiënt van respectievelijk 0,87 en 0,76. De regressierechte voor zeilschepen voor de bovengenoemde correlatie is $y = 0,00339.x + 3,4456$ met zowel een correlatie- als determinatiecoëfficiënt van 0,99. Tabel 3 bevat een herverdeling op basis van deze regressierechten.

4. Confrontatie diepte-diepgang

In deze laatste paragraaf bestuderen we de getijde-afhankelijkheid van de schepen uit de steekproef. Deze afhankelijkheid is namelijk een goede maatstaf om uitspraken over de maritieme toegankelijkheid van de Antwerpse haven te funderen. Immers hoe groter het percentage zeeschepen dat getijde-afhankelijk is, des te groter ook de algemene hinder voor de scheepvaart. Volledigheidshalve merken we op dat we andere, minder belangrijke toegangsvariabelen zoals de breedte van de vaargeul en de drukte van de (binnen)scheepvaart negeren.

Met betrekking tot de diepgang van de schepen stelden we een geleidelijke afname van de grote groep schepen met een diepgang kleiner dan 5 meter vast (tabel 3). Hoewel de gemiddelde diepgang slechts een geringe evolutie onderging van circa 4,5 meter in 1878 over respectievelijk 4,8 en 5 meter in 1905 en 1922 tot 5,1 meter in 1937, nam de verspreiding over hogere diepgangcategorieën gestaag toe. In 1905 had circa 11 % van de schepen een diepgang van meer dan 6 meter. Tegen 1922 vertegenwoordigde diezelfde categorie schepen een aandeel van 15 %. De evolutie van het aantal dieperliggende schepen vanaf 6 meter was in de periode tussen 1922 en 1937 echter het meest spectaculair met een absolute stijging van 9 % tot een totaal van 24 % dieperliggende schepen. Er deed zich met andere woorden een diachrone toename van het aantal dieperliggende schepen voor.

Met betrekking tot de diepte van de Schelde namen we voor de periode 1870-1940 de volgende globale trend waar. In 1890 was er voldoende diep water. Dit bleek immers uit de dieptegegevens zelf (in vergelijking met 1905) en uit het feit dat het baggeren beperkt bleef tot een éénmalige actie op de drempel van Krankeloon. Zoals aangegeven, verslechterde de situatie van verschillende drempels opwaarts vanaf Valkenisse in 1905 op dramatische wijze. Hierdoor diende men steeds meer te baggeren en dit allereerst in de Zeeschelde. In 1922 resulteerde dit in betere dieptes op de verschillende drempels opwaarts vanaf Valkenisse. Enkele jaren later, in 1937, verlegde men het stroomafwaarts baggeren tot Hansweert. De drempels stroomopwaarts Hansweert werden eveneens verdiept. Het belang van de drempels van De Parel en Krankeloon werd vanaf 1928 uiteraard afgezwakt door de opening van de Kruisschanssluis. Schepen die gebruik maakten van de twee sluizen stroomopwaarts vanaf de Kruisschanssluis (Katten- en Royerssluis) of die aan de Scheldekaaien aanmeerden waren echter nog wel afhankelijk van

deze relatief ondiepe drempels. Dit laatste was bijvoorbeeld het geval voor de grote lijnschepen, die zich bovendien aan een strikt tijdschema moesten houden.

De diepgang en de diepte confronteerden we in tabel 4. Achtereenvolgens werden in tabel 4 weergegeven: de probleemdiepte en -drempel, de diepgang vanaf wanneer een schip als getij-afhankelijk werd beschouwd en het percentage schepen dat als getij-afhankelijk bestempeld werd. Uit deze confrontatie kunnen we besluiten dat de drempel van Bath de probleemdiepte bij uitstek was in de periode 1870-1940. Van 1878 tot 1905 schijnen veranderingen in de morfologie van de Westerschelde ter hoogte van Bath te zorgen voor ernstige hinder voor de scheepvaart. Dit bleek namelijk uit het hoge percentage getij-afhankelijke schepen in 1905 en uit het gegeven dat meer dan de helft van de gebaggerde specie in de periode 1905-1940 afkomstig was van de drempel van Bath. Deze interventie zorgde voor een radicale verbetering van het aandeel getij-afhankelijke schepen.

Tabel 4. *Berekening van het percentage getij-afhankelijke schepen in de periode 1870-1940*

Jaartal	Probleem- diepte	Probleem- drempel	Getij-onaf- hankelijke diepgang	Percentage getij-afhanke- lijke schepen
1878	76,1	Krankeloon	68,5	1,5
1905	58,9	Bath	53	23,4
1922	82,6	Bath	74,3	2,7
1937	103,9	Hansweert	93,5	4,8

Bron: Scheepsregisters 1878, 1905, 1922 en 1937. Stadsarchief Antwerpen, Modern Archief, 13.731, 36.243, 36.256 en 36.267. Lloyd's Register of Shipping 1878, 1905, 1922 en 1937. Loodsregisters 1937. Algemeen Rijksarchief 1670. Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap. Afdeling Maritieme Schelde. Historische Scheldekaarten 1890, 1905, 1922 en 1937. Eigen berekening.

4.1. 1878: ruimtelijke expansie in plaats van maritieme toegangsweg

Zoals aangegeven deden zich in deze periode nog geen fundamentele problemen met de diepgang voor. Het onderhouden van de gewenste dieptes voor de scheepvaart beperkte zich aanvankelijk tot de dokken, sluisen³⁹ en Scheldekaaien.⁴⁰ In 1885 werd voor het eerst gebaggerd in de Zeeschelde.⁴¹ Enkele jaren later ver-

39 Bijvoorbeeld SAA-MA, 3694.

40 Bijvoorbeeld Algemeen Rijksarchief, Ministerie Openbare Werken (ARA-OW). Serie 4: Voies Hydrauliques, 97, 1085 en 1185. SAA-MA 3695.

41 Belmans, 'Verdieping', 186.

zandde het nauw van Hoedenskerke, gelegen tussen de pas van Terneuzen en de drempel van Hansweert.⁴² Zeeschepen met een diepgang van meer dan vijf meter kozen toen het ('s nachts niet belichte) Gat van Ossensisse. Het nauw van Hoedenskerke normaliseerde zich echter doorheen de jaren zodat de dieperliggende vaart in de jaren 1890 weer gebruik kon maken van deze toegangsweg. Ten gevolge van deze verzandingen werd een *Commission des droits de navigation maritime* opgericht. Dit resulteerde in een rapport aan de Belgische regering (april 1893) met als aanbeveling 'l'exécution de tous les travaux nécessaires'.⁴³ Dit besluit kwam nadat de haven van Antwerpen in de jaren zeventig een haast ongebreidelde trafiek-groei had gekend. Het belangrijkste probleem op dat ogenblik was echter niet de diepgang, maar wel de ruimtelijke expansie van de haven. De haven barstte namelijk uit haar voegen en de overheidsmiddelen werden slechts met mondjesmaat toegekend. Later zou de uitbreiding van de haven voor enkele decennia stilvallen omwille van "de Grote Doorsteek".⁴⁴

De *Commission des droits de navigation maritime* stelde met haar verslag wel een einde aan een periode van ongestructureerd en kortzichtig overheidsbeleid. Dat bij het baggeren niet steeds werd uitgegaan van een langetermijnvisie blijkt bijvoorbeeld uit een officieel schrijven tussen het college van burgemeester en schepenen van Antwerpen en het Ministerie van Openbare Werken.⁴⁵ Men wachtte met andere woorden tot een schip strandde en liet dan het nodige zand verwijderen. Het havenbestuur overhandigde in dat geval een officiële oproep tot baggerwerken aan het Ministerie van Openbare Werken. Het Ministerie besteedde de baggerwerken vervolgens uit aan een privé-onderneming. Indien de baggerwerken op Nederlands grondgebied plaats moesten vinden, diende men een aanvraag bij de Nederlandse overheid in. De verschillende Belgische partijen bleken in het verleden allerminst eensgezind over hoe de problematiek van de baggerwerken best kon aangepakt worden.⁴⁶ Er heerste een interne verdeeldheid tussen de verschillende ministeries en die was niet bevorderlijk voor het verkrijgen van Nederlandse baggervergunningen.

42 ARA-ZW 2744.

43 SAA-MA 3694.

44 Loyen, 'Van handelshaven naar industriehaven'.

45 ARA-OW, Serie 4: Voies Hydrauliques, 1185. Op 17 juli 1874 draagt het Ministerie de Stad op om Krankeloon als stortplaats voor baggerspecie te gebruiken, wat ook effectief gebeurde. Vanaf 1885 moest op de drempel van Krankeloon zelf gebaggerd worden.

46 ARA-ZW 2714. Uit de correspondentie tussen het Ministerie van Openbare Werken en het Ministerie van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen en Telegrafien blijkt dat de standpunten van beide ministeries betreffende het toezicht op de Westerschelde ernstig verschillen. De Directeur-Generaal van het Bestuur van het Zeewezen hekelde zowel de toon als de argumenten van de Minister van Openbare Werken Baron de Ruzette meermaals (zie bijvoorbeeld brief 14 februari 1923).

4.2. 1905: het toegankelijkheidsprobleem stelt zich voor het eerst

Het argument, dat de Nederlandse regering de concurrentiepositie van Rotterdam ten opzichte van die van Antwerpen trachtte te bevorderen door het uitstellen van noodzakelijke baggerwerken in de Westerschelde, vond rond de eeuwwisseling ingang in het discours in Antwerpse havenkringen.⁴⁷ Concrete aanleiding hiervoor was de slechte toestand van het nauw van Bath. Een eerste indicatie van de beperkte vaarmogelijkheden in het nauw van Bath vonden we terug in correspondentie (oktober-november 1897) tussen de rederij Norddeutscher Lloyd en het Ministerie van Openbare Werken.⁴⁸

Zoals eerder aangetoond, verslechterde rond 1905 de situatie inderdaad dramatisch. Om de drempel van Bath uit te baggeren was de haven van Antwerpen afhankelijk van het fiat van de Nederlandse regering dat op 24 november 1905 werd aangevraagd. De Nederlandse regering verleende geen vergunning, wat in Antwerpse havenkringen de nodige commotie en ergernis veroorzaakte. Uiteindelijk werden de noodzakelijke baggerwerken toch uitgevoerd en stabiliseerde de toestand van de verschillende Scheldenuwen zich voor het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog.

4.3. 1922: een mentaliteitswijziging onder druk van de rederijen

Tijdens de Eerste Wereldoorlog was de toestand van de verschillende Scheldenuwen erop achteruit gegaan.⁴⁹ Onmiddellijk na de Eerste Wereldoorlog verzandden de drempels van Krankeloon en Hansweert plaatselijk. Ook de drempels van Valkenisse en Bath stonden in het begin van de jaren twintig ter discussie. Hier deed zich opnieuw een conflict voor met Rijkswaterstaat, dat nachtelijke baggerwerken om veiligheidsredenen verbood.⁵⁰ Slechts wanneer de rederijen in het begin van de jaren twintig de Belgische autoriteiten verder onder druk zetten, kwamen de baggerwerken langzaam op gang. De rederijen dreigden hierbij vaak met het verleggen van hun regelmatige scheepvaartlijnen naar andere havens. Dat argument maakte wel indruk op de lokale en nationale overheden, maar was het ook gemeend? Voornamelijk de Red Star Line slaagde er voortdurend in haar machtspositie uit te

47 SAA-MA 3695. Le Soir schreef op 24 december 1905: *Le gouvernement hollandais trouve toutes sortes de moyens pour prouver ses mauvaises dispositions envers notre port national.*

48 ARA-OW, Serie 4: Voies Hydrauliques, 1086.

49 ARA-ZW, 2714. ‘Aucun dragage n’ayant été effectué pendant cinq ans dans les connexités de l’Escaut, la situation des seuils en était à peu plus revenu à ce qu’elle était-il y a vingt cinq ans. La profondeur varie de six à huit mètres.’

50 ARA-ZW 2714. Interne nota’s van het Zeewezen van 27 april 1921, 3 mei 1921 en 25 januari 1922. Algemeen Rijksarchief, Bestuur Zeewezen, 2715. Brief hoofdingenieur van Rijkswaterstaat (directie Zeeland) aan hoofdingenieur-directeur van het Zeewezen (8 augustus 1922).

spelen door steeds opnieuw te pleiten voor bijkomende baggerwerken.⁵¹ Zo stelde directeur-generaal Mitchell (Red Star Line) in een schrijven van 27 mei 1921 bijvoorbeeld de verzanding in de pas van Krankeloon aan de kaak. Mitchells interpellatie kon echter niet verhinderen dat één van zijn stoomschepen (SS Finland, diepgang acht meter) op 29 juni 1921 strandde te Krankeloon. Dat de bevoegde autoriteiten wel degelijk rekening hielden met de noodkreten van de rederijen, blijkt onder meer uit interne nota's van het Bestuur van het Zeewezen.⁵²

In de jaren twintig namen de problemen met de maritieme toegankelijkheid toe. Peilingen anno 1923 wezen op een verzanding van de drempel van Bath. In februari 1924 liepen op enkele dagen tijd drie zeeschepen vast op deze drempel. Pas na het derde ongeval stelde het Bestuur van het Zeewezen de verantwoordelijke ministeries officieel op de hoogte. Na het uitvoeren van bijkomende peilingen, constateerde de permanente en gemengde commissie voor de Schelde de noodzaak om te baggeren. Op 13 maart 1924 verleende de Nederlandse regering dan eindelijk een baggervergunning voor de drempel van Bath. De baggerwerken namen een aanvang op 15 maart. Ondertussen maakte het stoomschip Belgenland, dat op 16 maart in de haven van Antwerpen verwacht werd, rechtsomkeer.⁵³ Het risico dat de negen meter diepe Belgenland -vlaggenschip van de Red Star Line vast zou lopen op Bath bleek te groot.⁵⁴ Een eventuele stranding van 's werelds achtst grootste lijnschip zou immers een opstopping voor de haven betekenen. De overige lijnschepen van de Red Star Line wisselden trouwens ook tijdelijk Antwerpen in voor Londen.

Het Bestuur van het Zeewezen bracht wederom het Ministerie van Bruggen en Wegen niet op de hoogte van deze beslissing.⁵⁵ Het onvermijdelijke gebeurde in

51 ARA-ZW 2714. Nota van 13 juni 1921 aan de directeur-generaal van het Zeewezen: 'La compagnie insiste pour que des mesures soient immédiatement prises principalement à cause du fait que les grands navires de la Red Star Line disposent actuellement de cargaison relativement abondante.'

52 ARA-ZW 2714. Nota van 19 november 1921 van het diensthoofd aan de directeur-generaal van het Zeewezen: 'il n'est pas logique que la navigation souffre des difficultés entre les fonctionnaires et les entrepreneurs'. Hierbij verwijst het diensthoofd naar het niet kunnen vermijden van de stranding van het stoomschip de Finland ondanks de reeds uitgevoerde baggerwerken die een constante diepgang van 30 voet moesten voorzien. In een nota van 6 januari 1922 stelt het diensthoofd 'que la passe de Krankeloon avait été perdue de vue.'

53 ARA-ZW 2714. Interne nota's van het Zeewezen van 8 en 21 maart 1924.

54 ARA-ZW 2586. De directeur-generaal van de *Red Star Line* M. Mitchell uit zijn bezorgdheid bij burgemeester Van Cauwelaert (nota 6 maart 1924) en bij directeur-generaal van het Zeewezen (nota 8 maart 1924).

55 ARA-ZW 2715. In een interne nota van 8 maart 1924 van het diensthoofd aan de directeur-generaal van het Zeewezen wordt toespeling gemaakt op de impact van die beslissing: 'Il y a urgence à ce que je sois informé sans retard, car il s'agit de décider mardi

de nacht van 4 op 5 april 1924. Het stoomschip Sierra Grande liep vast op de drempel van Bath en versperde de toegang tot de haven van Antwerpen. De volgende dag werd de pas van Rilland als vaargeul bebakend en kon de vaart op Antwerpen, mits enkele beperkingen, worden voortgezet. Belanghebbende groeperingen zoals de *Fédération Maritime d'Anvers* drongen gedurende deze crisis voortdurend aan op de bijkomende baggerwerken.⁵⁶ De bevoegde overheden lieten uiteindelijk ook de nodige werken uitvoeren.⁵⁷ De situatie normaliseerde zich in het najaar van 1924 en de Red Star lijnschepen keerden terug naar Antwerpen, mede door tegenvallende resultaten in de haven van Londen.

De polemiek die losbarstte in de Belgische én internationale pers ten gevolge van deze reeks gebeurtenissen mag niet onderschat worden.⁵⁸ In dit tijds kader moet ook de campagne van de Antwerpse krant Neptune (“*Sauvons Anvers!*”) gesitueerd worden.⁵⁹ Als verantwoordelijken voor de blijvende problemen met de toegangsweg worden de verschillende Belgische ministeries geviseerd. Voornamelijk de zogenaamde incompetentie van de minister baron de Ruzette van Openbare Werken wordt aangeklaagd.⁶⁰ De onheilspellende berichten in de binnenlandse kranten hielden volgens de Antwerpse Gemeenteraad bovendien ook een gevaar in voor de commerciële voorspoed van de haven aangezien ‘den indruk wordt verwekt alsof wijzelf zouden verontrust zijn over de veiligheid onzer haven’. De Gemeenteraad stelde verder dat de stedelijke propagandadienst de alarmerende berichtgeving in buitenlandse kranten wel zou weerleggen.⁶¹

prochain s’il n’y a pas lieu de détourner le “Belgenland” du port d’Anvers, une éventualité qui ne passera sans provoquer une certaine sensation.’

56 ARA-ZW 2851. Brieven van Fédération Maritime d’Anvers aan het Ministerie van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen en Telegrafien gedateerd 10 april 1924, 4 en 12 juni. Brief van de *Red Star Line* aan het bovengenoemde ministerie gedateerd 13 maart 1924.

57 ARA-ZW 2714. Mémoire au sujet de la navigation sur l’Escaut (13 april 1924) van de directeur-generaal van het loodswezen.

58 ARA-ZW 2716. Krantenartikels april-juni 1924 in *Le Soir*, *De Standaard*, *Le Matin*, *La Dernière Heure*, *L’Etoile Belge*, *L’Indépendance*, *Gazet van Antwerpen*, *Het Laatste Nieuws*, *The Times* (18/21/22 maart en 8/10 april 1924) en enkele Nederlandse kranten.

59 ARA-ZW 2716. Krantenartikels Neptune 12/13/16/17/18/24/29 april, 1/2/15/16/18/21/22 mei en 1/3/4/5/6/7/11 juni en 1 juli 1924.

60 ARA-ZW 2716. Krantenartikel Neptune 5 juni 1924: *M. Ruzette ferait bien de rayer le mot “défaitiste” de son vocabulaire* en 6 juni 1924: ‘Le baron Ruzette a fait, à la Chambre, sur les passes de Bath, de Valkenisse et autres, des déclarations qui sont le contre-pied de la vérité en 11 juni 1924: L’inconscience du Baron Ruzette. (...) Il n’y pas longtemps, le baron Ruzette déclarait que l’Escaut ne s’était pas ensablé. Sans l’accident du Sierra Grande, tout eut été le mieux dans le meilleur des fleuves. (...) L’ironie lui est facile parce qu’il s’entend à une facile ironie’.

61 ARA-ZW 73943. Proces-verbaal van de openbare zitting van de gemeenteraad van 17 maart 1924.

Kunnen we – achteraf beschouwd – het zelfvertrouwen van de Antwerpse Gemeenteraad delen? Waarschijnlijk wel. Een aantal bedrijfseconomische elementen wijzen namelijk op het belang van de haven van Antwerpen voor de rederij. Zonder de haven had de Red Star Line immers geen bestaansreden meer. De rederij was bovendien een typische negentiende-eeuwse emigrantenrederij en daarmee al in de jaren twintig een relikwie uit vervlogen tijden.

De Red Star Line (“International Navigation Company”) zag op 4 mei 1871 te Philadelphia het licht dankzij de steun van enkele bemiddelde industriëlen en financiers uit de staat Pennsylvania. Namens de machtige Pennsylvania Railroad Company wilden zij hun spoorwegnetwerk uitbreiden met een maritieme afdeling.⁶² In het kader van dit plan investeerden de Noord-Amerikaanse spoorwegbaronnen tevens in de “American Steamship Company”.⁶³ Deze richtte zich specifiek op de lijn Philadelphia-Liverpool, terwijl de Red Star Line zich op de trafiek Philadelphia-Antwerpen concentreerde.⁶⁴ Met die intentie stichtte C.A. Griscom, drijvende kracht achter deze expansie, in september 1872 te Antwerpen een Belgisch dochterbedrijf, genaamd “Société Anonyme de Navigation Belge-Américaine ‘Red Star Line’”. Griscom deed daarbij beroep op zijn oude Antwerpse handelscontacten, met name de Duitser Jules Bernard von der Becke en de Engelsman William Edward Marsilly. De drie heren kenden elkaar sinds jaren uit de petroleumhandel. Ze wilden deze nieuwe rederij aanvankelijk ook voornamelijk gebruiken voor het vervoer in bulk van petroleum tussen de olievelden van West-Pennsylvania en Antwerpen.⁶⁵ De vestiging in de Scheldestad leverde Griscom een aantal belangrijke voordelen op. Zo maakte hij aanspraak op lucratieve subsidies voor postvervoer en kon hij zijn “Belgische” schepen buiten de Verenigde Staten (en dus goedkoper) laten bouwen.⁶⁶

62 G.H. Burgess en M.C. Kennedy, *Centennial history of the Pennsylvania Railroad Company 1846-1946* (Philadelphia 1949).

63 W.H. Flayhart III, *The American Line 1871-1902* (New York/London 2001) 15-19.

64 W.H. Flayhart III, ‘The expansion of American interests in trans-Atlantic trade and shipping (1865-1893)’, in: G. Harlaftis en D.J. Starkey, eds., *Global markets: the internationalisation of the sea transport industries since 1850* (Sevilla 1998) 49-56.

65 Flayhart, ‘The expansion’, 52. G. Devos, ‘Jules Bernard von der Becke’, in: G. Kurgan et al., *Dictionnaire des patrons en Belgique: les hommes, les entreprises, les réseaux* (Bruxelles 1996) 651.

66 Zie ook: Flayhart, ‘The expansion’, 54. Flayhart, *The American Line*, 84-85 en 94. F. Harcourt, ‘British oceanic mail contracts in the age of steam (1838-1914)’, in: *Journal of transport history* IX (1988) 1-18. A.J. Arnold en R.G. Greenhill, ‘“Contractors” bounties of due consideration? Evidence on the commercial nature of the royal mail steam packet Company’s mail contracts (1842-1905)’, in: S.P. Ville en D.M. Williams, eds., *Management, finance and industrial relations in maritime industries* (St. John’s 1994) 111-138. G. Devos, ‘Belgische overheidssteun aan scheepvaartlijnen (1867-1914)’, in: K. Degryse et al., *Bijdragen tot de internationale maritieme geschiedenis* (Brussel 1988) 81-98.

Uiteindelijk legde de rederij zich toe op het organiseren van regelmatige verbindingen voor passagiers (emigranten) en stukgoed tussen Antwerpen en New York langs de ene kant en tussen Antwerpen en Philadelphia langs de andere kant. Anno 1929 zette zij bijvoorbeeld negen schepen op eenenveertig reizen in. Dit is één reis op zes naar Noord-Amerika of één reis op vier naar de Verenigde Staten. De Red Star Line organiseerde vanuit Antwerpen op regelmatige basis transatlantische afvaarten naar New York, Boston, Baltimore en Philadelphia.⁶⁷ Aan Europese zijde richtte ze zich haast exclusief op Antwerpen. Uitgedrukt in tonnenmaat overtrof ze zelfs elke andere rederij in het vaargebied (één op drie).⁶⁸ Bovendien was Noord-Amerika de belangrijkste buiten-Europese handelspartner van de Antwerpse haven.⁶⁹ De emigrantentrafiek van de Red Star Line was zeer beduidend en zou die van de Rotterdamse Holland-Amerika Lijn en de Compagnie Générale Transatlantique overtroffen hebben.⁷⁰

In mei 1912 schreef de Amerikaanse Consul-Generaal te Antwerpen dat de Red Star Line in de Scheldestad als een monopolist werd beschouwd inzake het vervoer van passagiers, bederfelijke waren en waardevolle goederen omwille van de snelle en frequente afvaarten naar New York.⁷¹ Logisch, gezien de rederij reeds in 1892 tezamen met de Norddeutscher Lloyd, de Hamburg-Amerikanische Packetfahrt Aktien Gesellschaft en de Nederlandsch-Amerikaanse Stoomvaart Maatschappij (HAL) een conferentie voor passagiersvervoer afgesloten had.⁷² Deze conferentie verdeelde de markt tussen de deelnemende rederijen en legde de prijzen vast. Dit bestendigde met andere woorden de reeds bestaande band tussen de Red Star Line en Antwerpen.

67 J. Boulvin, 'Les services réguliers de la Red Star Line entre Anvers et l'Amérique du Nord', in: *Annales de l'association des ingénieurs* (1883) 2-5 (overdruk). Haven van Antwerpen, *Jaarverslag* (1930).

68 Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, *Statistieken der zee- en binnenvaart* (Antwerpen 1929) 34 en 43.

69 Loyen, 'Scheepsbewegingen en goederenstromen'.

70 A. Kint en R. Vervoort, *De Red Star Line: Antwerpens vergane glorie* (Antwerpen/Rotterdam) 1990. R. Vervoort, *De Red Star Line* (Antwerpen 1999) 86-112. Enkele cijfers voor de rechtstreekse emigratie vanuit Antwerpen: 1880: 19.990; 1885: 24.057; 1890: 36.653; 1895: 18.977; 1900: 37.491; 1905: 76.735; 1910: 71.692; 1913: 100.624; 1920: 31.984; 1923: 14.742 (Bron: *Mouvement commercial, industriel et maritime de la place d'Anvers*). G. Kurgan en E. Spelkens, *Two studies on emigration through Antwerp to the New World* (Brussel 1976). J. Everaert, 'Antwerpen als emigrantenhaven: de overzeese landverhuizingen naar Amerika', in: *Mededelingen van de Marine Academie XXVI* (1980) 55-67.

71 V.E.W. Finch, *The Red Star Line and the International Mercantile Marine Company* (Antwerp 1988) 50.

72 S. Wiborg en K. Wiborg, *1847-1997. The world is our oyster. 150 Years of Hapag-Lloyd* (Hamburg 1997) 95-96. F. Broeze, 'Albert Ballin, the Hamburg-Bremen rivalry and

Enkele jaren later verbond de rederij haar lot aan dat van de Scheldestad. Door verschillende overnames groeide de International Navigation Company namelijk uit tot een machtig conglomeraat van rederijen en spoorwegbedrijven. Onder de benaming “International Mercantile Marine Company” kochten Griscom en J.P. Morgan nog vijf bijkomende lijnvaartrederijen aan, waaronder ook de Holland-Amerika Lijn.⁷³ De Norddeutscher Lloyd en de Hamburg-Amerikanische Packetfahrt Aktien Gesellschaft sloten zich eveneens aan (1902).⁷⁴ De Red Star Line maakte met andere woorden deel uit van een groot consortium, waarbinnen het specifiek de niche Antwerpen toegewezen kreeg. Binnen dit kader kon de rederij geen andere activiteiten (naar andere havens bijvoorbeeld) ontwikkelen. Dreigen de Scheldestad te verlaten, stond met andere woorden gelijk aan economische zelfmoord. Binnen de weinig flexibele structuur van de trust zijn de alternatieve havens immers toegewezen aan andere rederijen.

Een ander belangrijk economisch argument dat we hier in acht moeten nemen, is dat de trust en de rederij na de Eerste Wereldoorlog niet opgewassen bleken tegen de nieuwe wereldorde. De International Mercantile Marine stond reeds voor de oorlog bekend als een reus op lemen voeten (vooral op financieel en bestuurlijk vlak).⁷⁵ Bovendien lag de core business van de Red Star Line – migratie – na de Eerste Wereldoorlog steeds meer onder vuur. De Dillingham Immigration Restriction Act legde vanaf 19 mei 1921 de emigratie naar de Verenigde Staten aan banden en bezegelde daarmee ook het lot van rederijen als de Red Star Line. De rederij trachtte weliswaar het hoofd boven water te houden met het organiseren van cruises, maar verdween uiteindelijk in 1935.⁷⁶

Tegen de achtergrond van de Dillingham Act moeten we ook de correspondentie tussen directeur-generaal Mitchell en de Belgische overheden interpreteren. Mitchell kaartte de verzanding aan op het ogenblik dat de hoogconjunctuur van de emigratie voorbij was. Dit neemt niet weg dat het vertrek van Mitchells schepen uit de Antwerpse haven een diepe indruk had nagelaten op het Antwerpse maritieme milieu. Vooral het afleiden van de Belgenland veroorzaakte enige commotie in de Scheldestad. Het schip had namelijk een zekere symboolfunctie: telkenmale

the dynamics of the conference system’, in: *International journal of maritime history* III-1 (1991) 1-32.

73 F. Broeze, ‘Dutch steam shipping and international competition: Holland-America Line under foreign control (1902-1917)’, in: G. Jackson en D.M. Williams, eds., *Shipping, technology and imperialism. Papers presented at the third British-Dutch maritime history conference* (Aldershot 1996) 97-119. Flayhart, *The American Line*, 315-354.

74 Wiborg, *The world*, 140-143.

75 Finch, *The Red Star Line*, 46-47. Flayhart, *The American Line*, 350-354.

76 D.M. Williams, *The Great Slump and new markets for shipping: the cruise boom of the 1930s*. Unpublished paper presented at the Third International Congress of Maritime Economic History, Esbjerg, 3-5 August 2000.

het reusachtige schip de haven binnenliep ontstond er volkstoeloop.⁷⁷ De eerder ongewone en korte staat van dienst van het schip illustreert hoe achterhaald de rederij wel was. De Red Star Line bestelde de Belgenland in 1912, maar kreeg het door de Grote Oorlog pas opgeleverd in 1922.⁷⁸ Het was toen het grootste schip dat de haven ooit was binnengelopen. De Belgenland bleek snel onrendabel en kon niet concurreren met andere na-oorlogse passagiersschepen. Het werd bijgevolg vaak opgelegd (dit wil zeggen uit de vaart genomen) en deed alleen occasioneel dienst als cruiseschip. Omdat het ook bij deze activiteit niet rendeerd, ging de Belgenland al in 1936 naar de sloper.⁷⁹ Dat het afleiden van dit gigantisch schip indruk maakte, valt te begrijpen. Achteraf gezien, bleek het echter de laatste stuip-trekking van een anno 1924 irrelevante onderneming.

De gebeurtenissen van 1924 hebben niet alleen de overheid, maar ook de rederijen wakker geschud. Er vond een ware mentaliteitswijziging plaats. Bij de minste aanwijzing van verzanding luiden de rederijen voortaan de alarmklok.⁸⁰ Deze nieuwe trend leidde tot een meer gestructureerd overheidsoptreden. Toen zich in 1926 kort achter elkaar vier scheepsongevallen op de Schelde voordeden, stelde men een onderzoekscommissie samen.⁸¹ Het eindrapport dat deze Commissie in april 1927 publiceerde, vormde de basis voor een nieuw en gestructureerd Scheldebeleid. Langs de ene kant besliste de Commissie op zeer regelmatige basis de drempels op te meten en eventueel te baggeren. Ze beveelde eveneens aan een aantal overheidsdiensten te versmelten, wat in 1929 ook effectief gebeurde.⁸² Deze administratieve vereenvoudiging vormt het indirecte bewijsmateriaal om te besluiten dat het (tweede) toegankelijkheidsvraagstuk grotendeels te wijten was aan falende Belgische overheidsdiensten.

77 *To commemorate the 50th anniversary of the Red Star Line and the entering into service of the new steamer Belgenland (1873-1923)* (Antwerp, 1923).

78 Finch, *The Red Star Line*, 98-101.

79 Vervoort, *De Red Star Line*, 113-114. Kint en Vervoort, *De Red Star Line*, 101-103.

80 Bijvoorbeeld loos alarm op de drempel van Valkenisse: ARA-ZW 2714. Brief *Red Star Line* aan Baron de Ruzette, Minister van Openbare Werken gedateerd 4 mei 1925 en Brief *Red Star Line* aan Xavier Neujan, Zeewezen.

81 ARA-ZW 2851. Rapport de la commission d'études concernant l'administration de l'Escaut. Zie ook 2586.

82 ARA-ZW 2851. Rapport de la commission d'études concernant l'administration de l'Escaut. Brief van 6 januari 1927 van kabinetschef Eerste Minister aan minister van Spoorwegen, Zeewegen, Posterijen, Telegrafien, Telefonen en Luchtvaart. Krantenartikels Neptune 22/24/30 juli 1926. C. Vleeschouwers, *Inventaris van het Archief van het Bestuur van het Zeewezen*, (Brussel, 1979), 8-9.

4.4. 1938: het vertrek van de Norddeutscher Lloyd en de validiteit van het diepgang-argument

In de jaren dertig kende de Antwerpse haven weinig problemen qua toegankelijkheid in vergelijking met het vorige decennium. Uit tabel 4 blijkt dat de diepgang op de verschillende drempels door intensieve baggerwerken aanzienlijk werd verbeterd. De volgehouden baggerinspanning wierp zijn vruchten af. Begin jaren dertig kwamen vooral de uitbesteding van de verschillende baggerwerken wegens belangenvermenging onder vuur te liggen.⁸³

Toch bleef de diepgang van de Schelde voor commotie zorgen. Op het einde van de jaren dertig verlegde de Norddeutscher Lloyd haar snelle lijnverbinding naar het Verre Oosten van Antwerpen naar Rotterdam. Dit was wel degelijk een structuurbreuk, gezien het belang van deze lijnvaartrederij voor Antwerpen.⁸⁴ Tabel 5 geeft een overzicht van de regelmatige scheepsverbindingen, te Antwerpen uitgebaat door de Norddeutscher Lloyd in 1929. De tabel wijst eveneens op het relatief belang van deze rederij voor de Antwerpse haven. Met haar vertrek verdween de

Tabel 5. *Regelmatige verbindingen onderhouden door de Norddeutscher Lloyd per vaargebied (1929)*

Vaargebied	Norddeutscher Lloyd			Totale lijnvaart			Aandeel Norddeutscher Lloyd		
	Schepen	Reizen	Tonnenmaat	Schepen	Reizen	Tonnenmaat	Schepen	Reizen	Tonnenmaat
Midden-Amerika	22	22	69.864	145	327	1.252.048	15%	7%	6%
Brazilië	34	35	88.877	n.b.	n.b.	n.b.			
San Fransisco, Vancouver	12	15	78.974	40	69	370.973	30%	22%	21%
Peru, Chili	36	39	156.963	92	163	701.607	39%	24%	22%
Kanarische Eilanden	8	32	60.741	n.b.	n.b.	n.b.			
Verre Oosten	26	44	230.485	218	402	2.154.597	12%	11%	11%
Australië	9	18	82.782	n.b.	n.b.	n.b.			
Totaal	147	205	768.686	1.778	6.742	16.114.930	8%	3%	5%

Bron: Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, *Statistieken der zee- en binnenvaart*, (Antwerpen, 1929), 28-43.

83 ARA-ZW 5654. Schriftelijke neerslag van de vragen gesteld door de Heer Vos aan de Minister van Verkeerswezen (3 mei 1932). Het feit dat de Stad de werken niet gunde aan de beste (goedkoopste) offerte lokte enige discussie uit.

84 G. Devos, 'German ocean shipping and the port of Antwerp, 1875-1914. An introduction', in: C. Koninckx, ed., *Proceedings of the international colloquium 'industrial revolutions and the sea'* (Brussel 1991) 226.

qua tonnenmaat belangrijkste verbinding van de Norddeutscher Lloyd uit de Antwerpse haven (tabel 5). Daarmee verloor Antwerpen een specialist in de lijnvaart op het Verre Oosten.⁸⁵ In vergelijking met Rotterdam stond de Scheldestad sowieso al zwak in dat vaargebied.⁸⁶

Ten einde deze beslissing te verantwoorden, wees de Norddeutscher Lloyd op de gevaren van de maritieme toegangsweg. Drie zusterschepen -Gneisenau, Scharnhorst en Potsdam- hadden al enkele problemen gekend (volgens de Belgische overheid te wijten aan mist). Tevens vermeldde de rederij de in vergelijking met Antwerpen beduidend kortere vaartijd naar Rotterdam (vijfentwintig versus anderhalf uur). Verder voerde de Lloyd nog twee economische argumenten aan. Het vertrek van de schepen te Bremerhaven diende afgestemd op het hoogtij te Antwerpen. Kleine vertragingen resulteerden bijgevolg in grote verliezen en schadeclaims. Bovendien kon een pakketboot die via Rotterdam voer, jaarlijks dertien reizen realiseren, in plaats van twaalf via Antwerpen. Ter compensatie van dit verlies, beloofde de Lloyd een nieuwe sneldienst naar het Verre Oosten te creëren en al haar overige schepen exclusief via Antwerpen te laten lopen. Deze argumentatie werd in België op het allerhoogste politieke niveau besproken. In een nota aan haar Berlijnse collega's wees het Bestuur van het Zeewezen alle nautische verwijten terecht. Het Zeewezen betreurde dat 'certains ports étrangers (...) se servent volontiers comme moyen de propagande de prétendues difficultés techniques auxquelles se heurterait la navigation des grands bâtiments sur l'Escaut'.⁸⁷ Tot het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog informeerde de Belgische consul te Rotterdam de eerste minister rechtstreeks en nauwgezet over de lotgevallen van de Gneisenau, Scharnhorst en Potsdam te Rotterdam. In 1939 verklaarde een overmoedige burgemeester Huysmans zelfs aan een Nederlandse krant dat de drie schepen te Rotterdam geen gunstige ervaringen opdeden en spoedig naar Antwerpen zouden terugkeren.

De gedeeltelijke aftocht van de Duitse rederij liet dus diepe wonden na te Antwerpen. Er bestond nochtans een innige economische zowel als emotionele band tussen haven en rederij. De Norddeutscher Lloyd, die anno 1857 te Bremen het licht zag, onderhield een bloeiende handel op Zuid-Amerika.⁸⁸ Sinds 1876 liepen haar lijnschepen op deze route de Scheldestad zowel op de heen als op de terugreis op regelmatige basis aan.⁸⁹ Heinrich-Albert von Bary, een Duitser die via Argentinië in Antwerpen beland was, behartigde er sinds 1885 de belangen van de rederij. In de Scheldestad werd von Bary aanzien als de figuurlijke leider van de lokale

85 Wiborg, *The world*, 119-122 en 127-128.

86 Loyen, 'Scheepsbewegingen en goederenstromen'.

87 ARA-ZW 5652, *Aide-mémoire envoyé à la légation de Belgique à Berlin pour être remis au Gouvernement allemand*, 2.

88 Wiborg, *The world*, 29-32.

89 Devos, 'German ocean shipping', 217-227.

Duitse kolonie.⁹⁰ Von Bary was een zeer actieve pleitbezorger voor een nieuwe regelmatige verbinding via Antwerpen naar het Verre Oosten.

De stichter van de Norddeutscher Lloyd, Hermann Henrich Meier, zocht subsidies -in de vorm van postcontracten- voor deze nieuwe lijn naar het Verre Oosten. Daarvoor deed hij onder andere beroep op de Duitse kanselier Bismarck en de Belgische vorst Leopold II. Vanuit zijn Antwerps hoofdkwartier pleitte von Bary voor Antwerpen als tussenstop.⁹¹ '(...) von Bary [konnte] durch Verhandlungen auf allerhöchstem Niveau erreichen, dass deutsche Postschiffe nach Australien und dem Fernen Osten vorläufig Antwerpen und nicht Rotterdam anliefen'.⁹²

Na de Eerste Wereldoorlog stond de Norddeutscher Lloyd krachtens het Verdrag van Versailles haar vloot af aan de Geallieerden. Al bij al herstelde de maatschappij zich vrij snel van deze opdoffer.⁹³ Von Bary, die zich nooit tot Belg had laten naturaliseren, vestigde zich daarentegen in Amsterdam en stichtte er een nieuwe handelsmaatschappij. Zijn "Belgische" goederen werden na afloop van de oorlog in beslag genomen.⁹⁴ Ook al bleef von Bary na de oorlog een correcte houding aannemen ten opzichte van België in het algemeen en ten opzichte van Antwerpen in het bijzonder, toch zou de onheuse behandeling van de Duitsers een rol gespeeld hebben bij het vertrek van de Norddeutscher Lloyd uit Antwerpen. Ook al is dit eerder een emotioneel getint vermoeden dan een volwaardig argument, toch is het onze overtuiging dat de Norddeutscher Lloyd het diepgang-argument slechts als dekmantel gebruikte. Er zijn namelijk een aantal goede (bedrijfs)economische argumenten.

Uit nieuw onderzoek blijkt dat het zeehavengeld te Rotterdam al in 1936 met 28 % gedaald was, terwijl dit te Antwerpen constant bleef.⁹⁵ Gezien de grote tonnenmaat van de op de route ingezette eenheden, speelt een aanzienlijke daling van het zeehavengeld een niet te versmaden neveneffect.

90 G. Devos, 'Heinrich-Albert von Bary', in: G. Kurgan et al., *Dictionnaire des patrons en Belgique: les hommes, les entreprises, les réseaux* (Bruxelles 1996) 650-651.

91 Wiborg, *The world*, 29-32, 42-44 en 358-363.

92 G. Devos, 'Die Deutschen und die Wirtschaftliche entwicklung vom ende des 18. Jahrhunderts bis zum ersten Weltkrieg', in: G. Asaert et al., *Antwerpen und Deutschland. Eine historische Darstellung beider Beziehungen vom Mittelalter bis zur Gegenwart* (Antwerpen 1990) 61.

93 L.U. Scholl, 'Struggling against the odds. The German merchant marine in the Interwar period (1920-1932)', in: L.R. Fischer en H.W. Nordvik, eds., *Shipping and trade (1750-1950). Proceedings 10th international economic history congress* (Leuven 1990) 91-100. L.U. Scholl, 'The Harriman-Hamburg-American Line agreement of June 1920. The foremost German shipping company's return to the seas', in: P.N. Davies, eds., *From wheel to counting house* (St. John's 1992) 349-381.

94 Devos, 'Heinrich-Albert von Bary', 650-651.

95 KB 13 juni 1936, nummer 23, *Gemeentebld van Rotterdam*, nummer 57. (Lopend onderzoek van de auteurs)

Bovendien kampte de Lloyd naar aanleiding van de crisis van de jaren dertig met een ernstig liquiditeitsprobleem.⁹⁶ In het Duitsland van Adolf Hitler bestond er -dankzij het ambitieus herbewapeningsprogramma- anno 1936 sowieso al een schaarste aan buitenlandse deviezen.⁹⁷ Hetzelfde programma lag tevens aan de basis van een ander onoverkomelijk probleem voor de Lloyd.

De nationaal-socialistische regering, die het liquiditeitsprobleem van de rederij verhielp, zorgde tegelijkertijd voor een schuldherschikking. In ruil kreeg zij drie vierde van de Norddeutscher Lloyd in handen. Niettegenstaande de dominante rol van de Duitse overheid in de rederij, stelde zich het probleem om nieuwe schepen te laten bouwen. De orderboeken van de scheepswerven bulkten van de militaire bestellingen: de plaats voor de koopvaardij was beperkt. De moderniseringsoperatie van 1935 beperkte zich voor de Lloyd tot de tewaterlating van de reeds eerder vermelde Gneisenau, Scharnhorst en Potsdam. Deze schepen werden daarom ingezet op de zeer winstgevende route naar het Verre Oosten. Ook na de introductie van het trio, volstond de capaciteit van de Lloyd-schepen op dit vaargebied nog steeds niet.⁹⁸ Indien men dus een dertiende reis zou kunnen maken, zou dit de rederij een fikse duit opbrengen.

5. Conclusie

Voorliggend artikel bestudeerde de maritieme toegangsweg tot de haven van Antwerpen vanuit bedrijfshistorisch standpunt. Uit dit onderzoek bleek dat het toegankelijkheidsvraagstuk zich te Antwerpen voor het eerst stelde in 1905. Morfologische wijzigingen (verzandingen) in de Westerschelde waren hiervoor verantwoordelijk. Hoewel sommige drempels reeds in de jaren 1880 en 1890 verzandden, werd de Westerschelde onvoldoende onderhouden. Het onzekere juridische statuut van de toegangsweg, de bescheiden hydrografische kennis en de beperkte vooruitgang in het baggermateriaal vormden weliswaar verzachtende omstandigheden. De voortdurende onderhandelingen, die België als vragende partij voor de noodzakelijke baggerwerken met Nederland moest aanknopen, vereenvoudigden het verbeteren van de rivier niet.

In de jaren twintig kwamen de toegankelijkheidsproblemen weer aan de oppervlakte. Ondanks het gegeven dat de lokale media de slechte toestand van de Scheldenauwen reeds vroeg aan de kaak stelden, zorgde de verdeeldheid tussen de verschillende bevoegde instanties voor chaos. Het gebrek aan een eensgezind standpunt was eveneens nefast voor de onderhandelingen met Nederland. Het is in deze periode dat verschillende lijnvaartrederijen een mentaliteitswijziging bewerkstellig-

96 Wiborg, *The world*, 272.

97 R. Poidevin en S. Schirmann, *Geschiedenis van Duitsland* (Zeist 1996) 243.

98 Wiborg, *The world*, 272-279.

den door constant de druk op de (haven)autoriteiten op te voeren. Vooral de Red Star Line maakte handig gebruik van haar machtspositie om de noodzakelijke baggerwerken te laten uitvoeren. Haar dreigement om de Scheldstad de rug toe te keren bleek echter loos. De band tussen deze rederij en de haven was namelijk belangrijker voor het voortbestaan van de rederij dan voor de haven. De directe resultante van deze tweede fase in het toegankelijkheidsvraagstuk was de eenmaking van de diensten bevoegd voor het onderhoud van de Westerschelde.

Gesteund door een toename in de hydrografische kennis begin jaren twintig, werd het Scheldebeleid toegespitst op een optimale maritieme bereikbaarheid. Hoewel deze doelstelling niet nieuw was, gold dit wel voor de maatregelen die ervoor werden uitgeschreven (toezicht op de verschillende drempels, uitvoeren van baggerwerken en dergelijke). De geringe problemen met de toegankelijkheid in de jaren dertig bevestigden de doeltreffendheid van deze maatregelen. Toch bleven rederijen zoals de Norddeutscher Lloyd met het argument van de maritieme toegankelijkheid schermen ten einde hun vertrek naar Rotterdam te legitimeren. Onterecht, zo blijkt.