

De haven van Antwerpen.

„'t Is te Antwerpen, dat wij het krachtigst den polsslag voelen van 't economisch leven in ons land,” schreef wijlen Burgemeester Jan van Rijswijck in de *Revue Contemporaine* (1904). De bedrijvigheid, waarvan wij thans de uitslagen toejuichen, nam werkelijk pas haar hooge vlucht na 1870. Toen Napoleon I twee dokken liet graven, wekte hij hoopvolle verwachtingen op, welke tegelijk met zijn keizerlijke waardigheid vervielen. Het tolrecht was een slagboom, waartegen alle initiatief verbrijzeld werd. Nog in 1862 kon M. Malou in ons Parlement van onze nieuwe dokken zeggen, dat het vorschenpoelen waren. Uit dat tijdperk onthouden wij drie feiten, wier data ook drie schreden in den scheepsbouw aanduiden: 1817, de verschijning te Antwerpen der eerste stoomboot, Prins van Oranje, van Rotterdam; 1838, de eerste ijzeren boot, 1840: de eerste schroefboot, allen vaartuigen met bescheiden tonnemaat, welke nog niets deden vermoeden van de ontzaglijke zeekasteelen.

Vanaf 1872 toonde het plotseling ontwaken onzer handelstede 't bestaan van krachten, welke lang gesluimerd hadden, en zich nu openbaarden, te gunstiger nog door de omstandigheden, en voordeel trekkend van oordeelkundig uitgevoerde werken. Onze haven, die in 1897, reeds de derde der wereld werd, overtrof die van Rotterdam rond 1900 en haalde op eenige tonnen na in 1903 Hamburg in.

In 1897 teekende men 6.315.920 ton aan, in 1903 9.131.831, in 1908 11.051.644.

Ziehier een leerzame statistiek:

In 't jaar 1908 waren te Antwerpen aangekomen;

418 zeilschepen met een tonnemaat van 252.295.

5717 stoombooten met een tonnemaat van 10.799.349.

Samen 6135 vaartuigen met een tonnemaat van 11.051.644.

Daarbij zijn niet gerekend de vaartuigen, welke de stad zijn voorbijgevaren in bestemming voor Brussel, Leuven, Dendermonde, enz., wier getal in 1908 tot 213 beliep.

In 1890 bedroeg de gezamenlijke tonnemaat der aangekomen schepen 4.517.698, in 1900 10.884.412. Deze cijfers toonen dus op welsprekende wijze den vooruitgang aan.

De meeste vaartuigen (3193), voeren onder Engelsche vlag: 1279 onder Duitsche, 395 onder Belgische, 235 onder Noorsche, 222 onder Zweedsche, 213 onder Deensche, 118 onder Hollandsche, 172 onder Fransche, en minder dan 100 onder Spaansche, Japansche, Russische, Italiaansche, Amerikaansche, Oostenrijksche en Grieksche vlag, slechts 2 onder Turksche, 1 onder Rumeensche en 1 onder Urgeensche vlag.

Die vaartuigen kwamen of voeren naar alle deelen der wereld. Engeland, IJsland, Rusland, Bulgarijë, Algiers, Egypte, Japan, China, Australië, Oost-Indië, Chili, Peru enzv. enzv., van al deze landen komen hier vaartuigen toe. Slechts 86 schepen, waarvan 3 zeilschepen en 83 stoomschepen, behoorden te Antwerpen thuis.

Het mag dan ook een verblijdend schijnsel genoemd worden, dat men in onzen tijd tracht de nationale koopvaardijvloot uit te breiden.

Regelmatige stoomvaartlijnen stellen Antwerpen met alle deelen der wereld in gemeenschap.

Laten we nu eens eenige cijfers van de binnenschepen beschouwen. Deze komen langs kanalen en rivieren uit het binnenland, uit Holland Frankrijk en Duitschland.

Op het Zuid zijn drie schippersdokken. Andere binnenvaartuigen leggen bij de Scheldekaaïen aan of in de dokken, om goederen uit de stoombooten over te nemen of er in over te laden, bij de petroleumrichtingen ten zuiden of in 't schippersdok aan het Looibroek bij de Kempische vaart.

In 1908 kwamen hier aan: 37359 binnenschepen, metende 7.505244 ton. De meeste kwamen uit het binnenland (29036),

dan uit het Holland (5183); verder 2682 schepen uit Duitschland en 458 schepen uit Frankrijk.

De haven is dan ook uitmuntend ingericht. Vanaf de petroleumtanks te Hoboken tot aan het reusachtig Graanhuis strekken zich de stevige breede kaaien uit, die aldus meer dan 5 K.M. lang zijn. De gemiddelde diepte voor de kaaien is bij laag water 8 M. en bij hoog 12.25 M. 't Verschil van ebbe en vloed is dus ongeveer 4 M. en bij elk getij stuwen voorbij Antwerpen 70 M³ water.

De goed beschutte reede van Antwerpen is een 400 tal M. lang. Maar de kaaien alleen zijn niet voldoende. We spraken reeds over de ruime dokken, maar willen hier geen cijfers noemen, want wie weet hoe spoedig ze geheel onnauwkeurig zullen zijn. Immers, men heeft thans krachtig de hand aan 't werk geslagen, om Antwerpens haven uit te breiden.

Lang heeft men getwist, over de wijze van werken. De Staat verdedigde het plan van den zoogenaamden „Grooten doorsteek,” dat voorstelde een nieuw bed voor den stoom te graven van Antwerpen naar Kruisschans bij Lillo, en hierin het water te leiden. Aldus sneed men de bochten, de bulten der Schelde af. De stad Anwerpen daarentegen wilde de Schelde zelf onveranderd laten, maar door baggering de oevers verbeteren, 't bed uitdiepen, en vervolgens een groot aantal nieuwe dokken aanleggen.

En 't is dit laatste plan, dat de zege behaalde.

Maar keeren wij tot de haven terug.

Van de petroleumtanks varen we dus voorbij de kaaien. Daar zien we booten, die den dienst tusschen Antwerpen en Engeland verzekeren. Vooral voor passagiers ingericht zijn die der Harwichlijn; elken avond vaart een boot af.

Weldra zien wij de zeekasteelen der machtige „Noord-Duitsche Loyd” en 't is hier wel de plaats iets mede te deelen over Antwerpens doorvoerhandel.

Antwerpen is buitengewoon gunstig gelegen; dichter bij 't nijverheidscentrum van Frankrijks Noorden dan Le Havre; dichter bij een groot

deel van Duitschland dan Bremen en Hamburg. Veel goederen kunnen goedkoop herwaarts gezonden worden om verscheept te worden, dan naar den mond van Seine, Wezer of Elbe. Door drie groote lijnen is Antwerpen rechtstreeks verbonden met 't Noorden en 't Midden van Duitschland: Antwerpen-Gladbach, Antwerpen-Aken, Antwerpen-Keulen.

Langs Brussel, Namen en Luxemburg is het in verbinding met den Elzas, Zwitserland en Italië. Lijnen naar Rozendaal, Tilburg en Eindhoven brengen het in gemeenschap met Nederland. Ook met Frankrijk is de verbinding uitmuntend. Het graven van den St. Gothard-tunnel had voor Antwerpen gunstige gevolgen: door Zwitserland is er nu veel doorvoer van Zuid- naar West- en Noord Europa. Antwerpen is thans in rechtstreeksche verbinding met Milaan en vandaar met Brindisi, een uitweg naar Indië, en is om zoo te zeggen een station op de lijn Engeland—Indië.

In één woord, de Scheldestad is 't aangewezen punt voor den doorvoerhandel, en dankt hieraan dan ook grootendeels haar bloei. Om den doorvoerhandel dan ook komen hier die reusachtige vaartuigen van Bremen, waarbij wij 't laatst vertoefden.

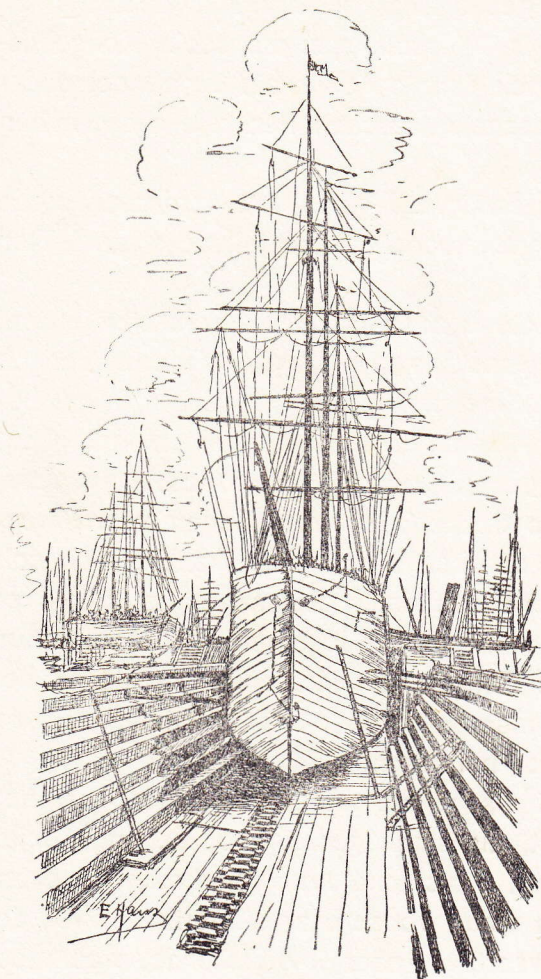
Hier zien we op de terrassen steeds tal van kijkers, die 't meeste belang stellen in het laden en lossen der booten.

Daarvoor dienen de machtige kranen, die op de rails staan, beweegbaar zijn, en lasten van $1\frac{1}{2}$ tot 2 ton opheffen, dank de waterdrukking, welke door twee pershuizen geleverd worden. De haven van Antwerpen heeft bovendien een groote kraan, welke 120 ton optilt, en een kolentip, die gemakkelijk een wagon kolen van 25 ton 12 M. hoog verheft, en door een schuine houding aan te nemen, den inhoud in het ruim van een vaartuig laat glijden. Hierbij kunnen we ook noemen de elevators voor 't lossen van graanschepen.

Overal staan ruime hangars om de goederen te beschutten tegen regen en wind en sneeuw, en... diefstal. Op de Handelslei verheft zich 't kolosale stapelhuis. Langs kaden en dokken ligt een net van spoorwegen en onophoudelijk rijden treinen op en af. Er zijn dan

ook reusachtige goederenstations, welke bijna een gansche wijk beslaan.

In zes droge dokken kunnen de schepen hersteld worden en 't is eigenaardig aldus een vaartuig op 't droge tusschen spannende balken te zien.



Droogdok.

Tusschen de terrassen ligt de vlotbrug, waar elk kwartier de overzetboot naar den anderen oever afsteekt, zwaar beladen met een menschen-massa, maar ook met karren en wagens.

Als een getuige uit vroeger eeuwen rijst er schilderachtig het Steen, nu een museum van oudheden, op.

Welk een eigenaardigen indruk verkrijgt men, als men door de in lood gevatte ruitjes den breeden stroom aanschouwt, met al zijn gewoel: de motor-bootjes, welke als vlugge vogels over 't water scheren; de sleepers, die een reeks van binnenvaartuigen op- of afbrengen of reusachtige booten trekken, trotsche zee-kasteelen en zelfs de plezierjachten met hun blanke zeilen; onwillekeurig dringt zich hier een vergelijking tus-

schen 't oude en 't nieuwe op...

Weldra zal een overzetbak de gemeenschap tusschen beide oevers onderhouden, en in de toekomst wil men een tunnel graven, dwars

onder de bedding van den alouden stroom. Immers de betrekkingen tusschen Waasland en Antwerpen worden voortdurend drukker en eischen een beter gemeenschapsmiddel. Rechts van 't Steen meeren de Kongo-booten en zij herinneren ons, dat ook de nieuwe kolonie, onzen handel een krachtigen stoot geeft. Zeer belangrijk is de ivoor- en kaoetsjoekmarkt. Eigenaardig is 't schouwspel als zoo'n Kongoboot afvaart, onder statig krijgsmuziek daar op de kaai... maar ook onder geweën en gezucht, want 't afscheid tusschen hen, die gaan, en hen die blijven, doet pijn.

Nog ontroerender is deze plechtigheid ginds wat verder, waar de Canada- en Amerikabooten liggen, vooral op de Rijnkade, waar de Red Star Line haar bureelen heeft!

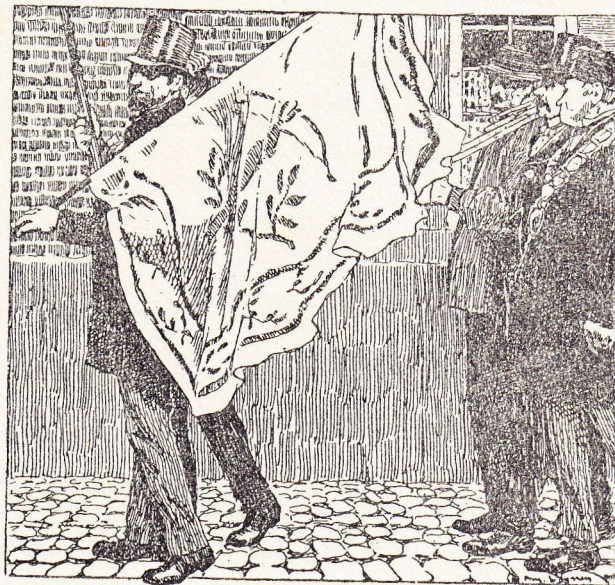
Wie heeft te Antwerpen die benden landverhuizers niet gezien, mannen vrouwen, jongelingen, meisjes en kinderen? Vaders, gebogen onder zware pakken, vrouwen met zuigelingen op den arm en beklagenswaardige wichtjes aan hand en rokken. Gelaten, gebroken, met knikkende knieën, met een uitdrukking van vreeselijke zwaar-moedigheid op 't wezen, zoo trekken de ongelukkigen voort, weggevlucht uit hun vaderland dat hen niet voeden kan... toch ook met hoop beziel, verwachtend een beter bestaan in het rijk over den Oceaan! Zeker, ze hebben nu betere logementen dan de schuur te Deurne, waarvan de oude Sinjoor vertelde, en goede lieden be-kommeren zich om hun lot, maar de wonde blijft schrijven: de zorg om 't brood... de onzekerheid, het afscheid.

Medelijden vervult uw hart als ge die arme emigranten daar ziet aan boord van een stoomboot, als samengedreven op dat eng plekje, uit alle hoeken van Europa... trachtend hun spierkracht te gaan verkoopen in dat voor hun zoo wonderbaar Amerika. Over de Schelde varen ze heen, zeewaarts... naar 't onbekende, waar zoo menigmaal vreeselijke teleurstelling hun wacht.

Aan de Rijnkade zijn we reeds voorbij 't Loodshuis, en we mogen toch de loodsen niet vergeten, de koene gidsen van onzen stroom; veilig geleiden zij de hun toevertrouwde vaartuigen langs

platen en banken, door de passen, voorbij tonnen en bakens, Vlissingenwaarts. Te Vlissingen worden de rivierloodsen afgewisseld door de zeelloodsen.

Geen wonder, dat de bezoekers onzer Scheldesteden zoo gaarne verwijlen bij kaai en dok, daar waar men den harteklop van den wereld handel gevoelt, waar 't knarsen van kettingen, 't fluiten der



Gildeoptocht in een polderdorp.

booten en treinen, 't rollen der wagens, 't gerucht van laden en lossen, 't geroep van bevelen, versmelt als tot een juichtoon over den bloei van Antwerpens haven.

En na dok en kaai moet men toch ook gaan naar 't grootsch gebouw, waar de handelsdraden samenloopen, naar Antwerpens beurs.

't Ligt natuurlijk niet in ons bestek de stad te beschrijven, maar die

Antwerpens praalgebouwen en monumenten en musea bezichtigt, door onze straten en over pleinen wandelt, ziet dat handel welvaart brengt en kunst baart.

A. HANS.

DE SCHELDE VRIJ!

(VERHALEN VAN DE SCHELDE).



SCHELDE VRIJ

Door A. HANS



L. OPDEBEEK — Uitgever — ANTWERPEN