

„De scheepvaart in vroeger jaren”

50 JAAR ALBERTKANAAL

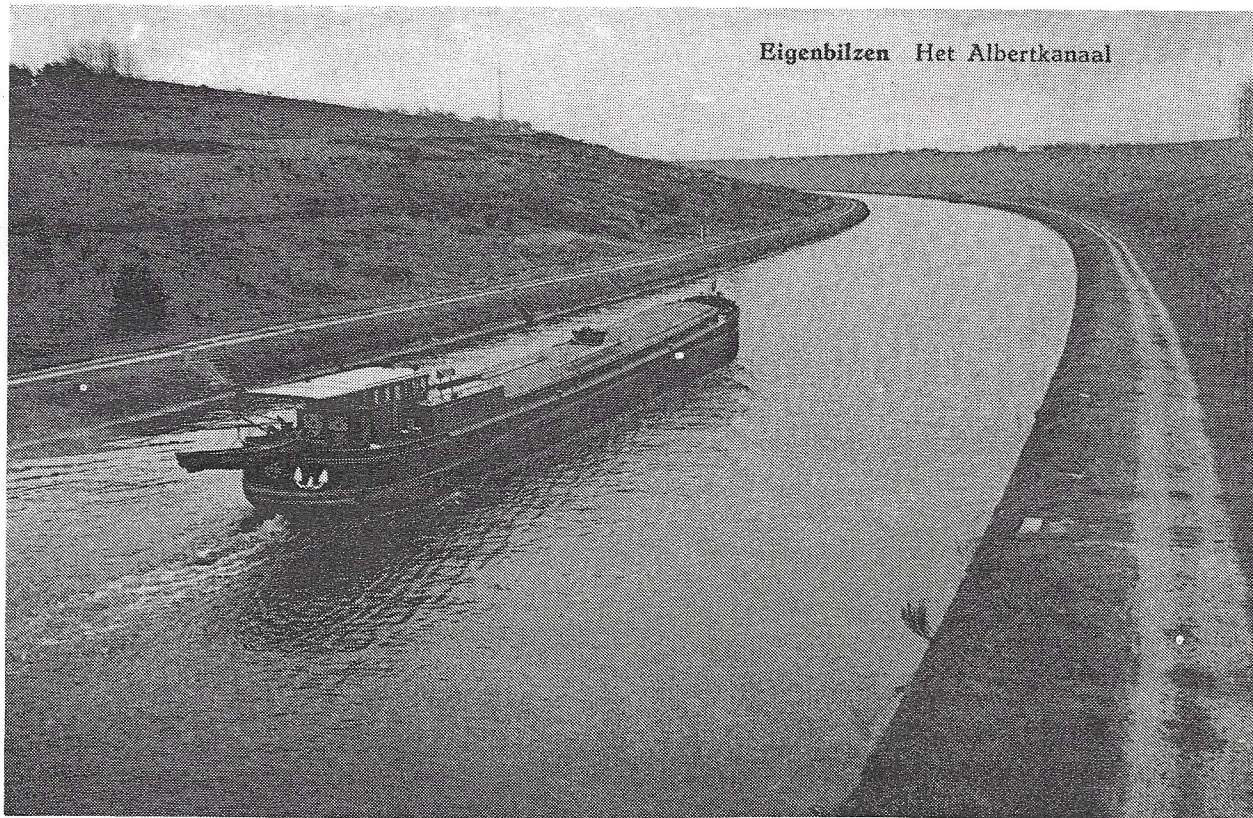


DEEL X

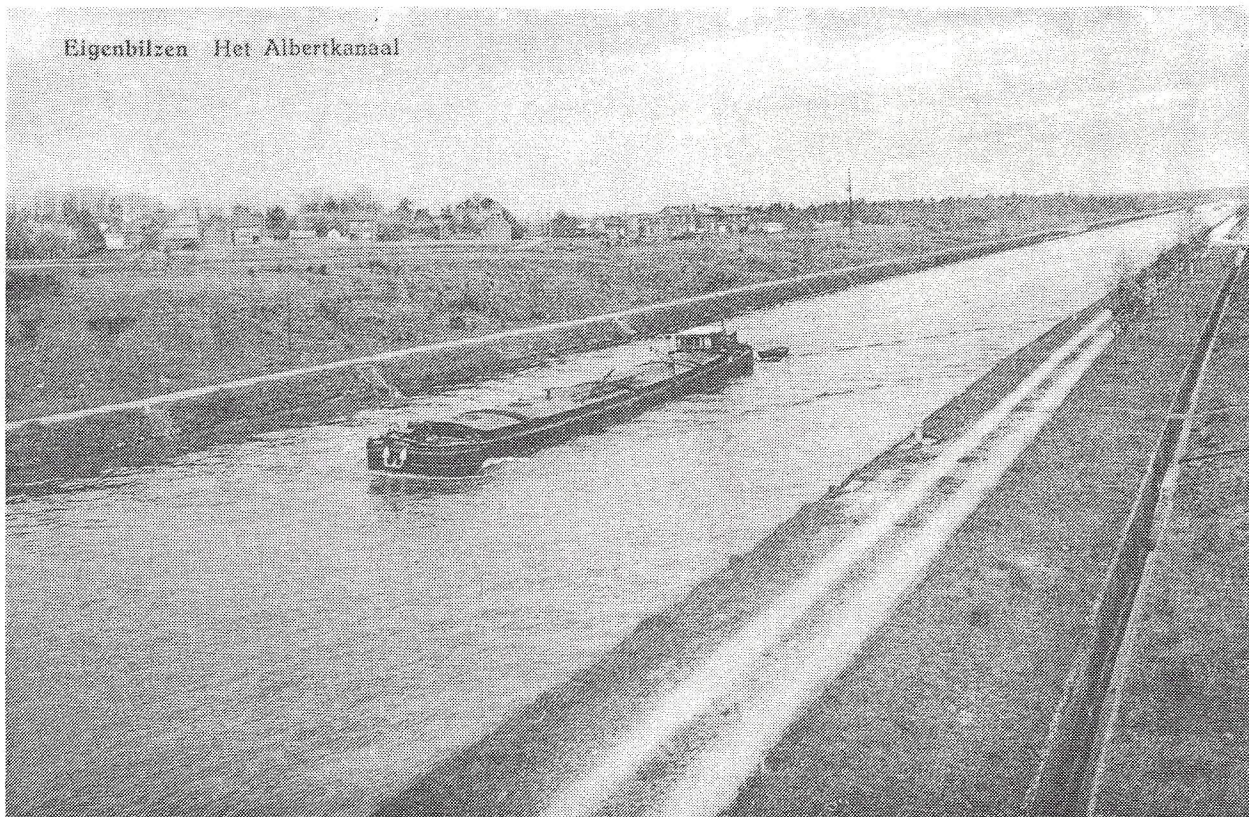
door

G. NAUWELAERS-WANDERS

Eigenbilzen Het Albertkanaal



Eigenbilzen Het Albertkanaal



Het motorschip „Anna”.

Het Albertkanaal.

De Gazet schrijft.

Dinsdag inhuldiging door de koning van het vak Ternaaien-Neerharen

Het keurslijf rond Maastricht.

Van morgen af varen onze schepen van Luik naar Antwerpen volledig op Belgisch grondgebied.

De datum van 16 oktober 1934 zal met gulden letters blijven in de annalen van onze binnenlandse scheepvaart en in de archieven van het grootste werk van het Albert-Kanaal. Dinsdag, inderdaad, wordt door onze Vorst het grote en belangrijke -het belangrijkste- vak Ternaaien-Neerharen van het Albert-Kanaal ingehuldigd en open gesteld voor de scheepvaart. Wil men even onze kaart bekijken, zal men er bij de eerste oogopslag al het belang van snappen : men ziet er in streepjes het voltooide vak op afgelijnd lopende van Ternaaien in een breeden bocht langs Vroenhoven, Kesselt, Veldwezelt, Briegden en Lanaken tot Neerharen, waar het aansluit op de bestaande Kempische vaart of Zuid-Willemsvaart, welke naar Antwerpen loopt. Het vak Ternaaien-Neerharen vormt als een keurslijf de Hollandse inham van Maastricht en verlost ons van de lastige servituten de doorvaart op Hollands grondgebied. Voortaan hebben wij een vrije vaart van Luik naar Antwerpen gans op Belgisch grondgebied. Dit vak was eerst voorzien geweest van Ternaaien tot Briegden, waar het Albert-Kanaal moest afzwenken langs Eigenbilzen naar Hasselt en Antwerpen. Doch het bleek dat het Albert-Kanaal op dit tracé niet voor 1935 zou kunnen voltooid worden, en er gevaar bestond dat onze scheepvaart van Luik en deze hinterland langs Maastricht en het Julianakanaal ging afgeleid worden naar Rotterdam. Daarom werd beslist het vak Ternaaien-Briegden door te trekken tot Neerharen, waar het kon aansluiten op de Kempische vaart welke ging verbreed worden van 450 op 600 ton. In afwachting dus dat het Albert-Kanaal op het tracé Briegden-Eigenbilzen-Hasselt-Antwerpen zou kunnen voltooid worden, werd beslist eerst over te gaan tot de aansluiting Briegden-Neerharen. Dit werk werd met spoed doorgedreven, en nu loopt onze waterweg Luik-Antwerpen op eigen bodem. Men ziet op onze kaart het kleine vaartje van 450 ton doorlopen van Ternaaien op Hollands grondgebied langs Maastricht, nevens de Maas. Tot hertoe moest onze scheepvaart van Luik en deze hinterland langs die Hollandse inham Antwerpen bereiken. Het is nu daarmee uit. Te Ternaaien zwenken de schepen af langs het Albert-Kanaal.

Men mag evenwel niet geloven dat wij met het Albert-Kanaal alleen onze eigenliefde hebben willen strelen, door een waterweg op eigen grond te bekomen, noch dat wij met dit kanaal iets kwaads of onaangenaams voor Nederland in het schild voeren. Geenzins !

Nederland zowel als België, hadden sedert vele jaren ingezien dat de bestaande vaart Luik over Maastricht naar Antwerpen en Rotterdam niet meer beantwoordde aan de vereisten der moderne scheepvaart. Dit kanaaltje ligt op 450 ton. Het was nodig, zowel voor Rotterdam als voor Antwerpen, over een breederen waterweg te beschikken door schepen van minstens 2 000 ton. Beide landen waren het daarop eens doch zij zijn het niet eens geweest op de verwezenlijking. En het is in deze onenigheid dat de oorsprong ligt van ons Albert-Kanaal. Dit vraagstuk werd opgeworpen in 1919 in de Vredeskonferentie van Parijs, bij de herziening van het Hollands-Belgisch verdrag van 1839.

Er werd daar voorgesteld de gemeenschappelijke waterwegen te verbreden voor schepen van 2 000 ton. Dit voorstel werd opgenomen in het ontwerp van verdrag van 1925. België had met deze oplossing vrede genomen. Doch, het ontwerp van verdrag van 1925 werd door de Nederlandse eerste kamer verworpen. Deze verwerping liet de kanalen van Luik naar Maastricht en van Maastricht naar Antwerpen de enige die het Maasland met de Antwerpse haven verbinden in hun verouderden toestand. Deze kanalen waren slechts berekend voor schepen van 450 ton, en aangezien deze kanalen samenkomen te Maastricht, op vreemd grondgebied, zo kon België, zonder de medewerking van Nederland deze kanalen niet uitdiepen. Nederland echter hield te Maastricht de sleutel van onze verkeerswegen en door de verwerping in 1925 heeft het zijn wil te kennen gegeven die kanalen niet aan de eisen van de moderne binnenvaart te doen beantwoorden. En op zeer handige wijze had Nederland er inmiddels voor gezorgd vóór de verwerping van het verdrag van 1925, over nieuwe breedte, moderne en voor de grootste binnenschepen berekende kanalen te beschikken zodat het naar Rotterdam het gehele verkeer dat tot nog toe Antwerpen aandeed kon draineren. Aldus had Nederland beslist de Maas door Maastricht te kanaliseren en het Julianakanaal te bouwen. Langs daar zouden voortaan de schepen uit Luik alleen nog maar naar Rotterdam hun weg kunnen voortzetten. Nederland had aldus op het oog de Belgische mededinging te vernietigen en onze nationale haven van Antwerpen dodelijk te treffen.

Tot zover de Gazet van 17 oktober 1934.

Canal Albert
Inauguration
Solennelle,

le 16 octobre 1934

par
Leurs Majestés le Roi et la Reine
de la section Lanaye-Lanaeken du Canal Albert

PROGRAMME

A HACCOURT, 10 h.

Arrivée des trains spéciaux et
embarquement des invités.

A PETIT-LANAYE (Ecluse), 11 h.30.

Arrivée de Leurs Majestés le Roi
et la Reine.

Brabanconne.

Discours de M. Forthomme,
Ministre des Travaux Publics.

Présentation, au Roi et à la
Reine, des fonctionnaires, entre-
preneurs, ingénieurs et ouvriers.

Vers l'Avenir.

12 h. 15. Départ des bateaux.

A CANNE, 12 h. 40.

Passage des bateaux.

A VROENHOVEN, 13 h. 10.

Passage des bateaux.

A VELDWEZELT, 13 h. 40.

Passage des bateaux

A LANAOKEN (écluse), 14 h.

Arrivée des bateaux.

A LANAOKEN.

Passage d'un premier bateau
dans l'écluse

Fin de la cérémonie.

Le Ministre des Travaux Publics,
P. FORTHOMME

Albertkanaal
Plechtige
Inwijding,

op 16 October 1934

door
Hunne Majesteiten den Koning en de Koningin
van het vak Ternaaien-Lanaken van het Albertkanaal

PROGRAMMA

Te HACCOURT, 10 u.

Aankomst van de speciale treinen,
inschepping van de genoodigden.

Te KLEIN-TERNAAIEN (Sluis), 11 u.30

Aankomst van Hunne Majesteiten
den Koning en de Koningin.

Brabanconne.

Rederoering van den H. Forthomme,
Ministervan Openbare Werken.

Voorstelling aan den Koning en
aan de Koningin van de ambte-
naren, aannemers, ingenieurs en
werklieden.

Vaer Wijd en Zijd.

12 u. 15. Afvaart van de schepen.

Te KANNE, 12 u. 40.

Voorbijvaren van de schepen.

Te VROENHOVEN, 13 u. 10.

Voorbijvaren van de schepen.

Te VELDWEZELT, 13 u. 40.

Voorbijvaren van de schepen.

Te LANAOKEN (Sluis), 14 u.

Aankomst van de schepen.

Te LANAOKEN.

Invaren van de sluis door een eer-
ste schip.

Einde van de plechtigheid.

De Minister van Openbare Werken,
P. FORTHOMME

