

# De kanalenkwestie

## Nederland-België tijdens het interbellum

TON BURGERS

Tijdschrift voor  
Waterstaatsgeschiedenis  
30:2 (2021) III-125

1 Citaat uit Maria de Waele, 'De geest van Munster. De botsende economische en commerciële belangen van België en Nederland en de invloed op de wederzijdse beeldvorming (1830-1940)', *BMGN* 115 (2000) 33-59 (p. 39; mijn vertaling).

2 *Handelingen Tweede Kamer*, 29-10-1926, *SGD\_19261927\_0000221*.

3 Nationaal Archief (NA), 2.05.25 Inventaris van het archief van de Minister van Buitenlandse Zaken H.A. van Karnebeek, 1918-1927, inv.nr. 126: Annexe A-Extraits du Procès Verbal du Mardi 11 Février 1919 (Conseil Suprême). Vertaling: *Nieuwe Rotterdamse Courant* 26-10-1926.

In 1839 tekenden Nederland en België in Londen het scheidingsverdrag waarin Nederland aan België een veilige en goede vaarweg tussen de Schelde en de Rijn garandeerde. In 1867 werd de vaarweg door het Kreekrak – van Antwerpen naar Dordrecht – door Nederland afgesloten en vervangen door het kanaal door Zuid-Beveland, een omweg volgens België. In 1914 werd België slachtoffer van de Eerste Wereldoorlog. Nederland bleef neutraal en vrij en had in de ogen van veel Belgen een kwalijke rol. En dus dacht België met steun van zijn bondgenoten na de oorlog Nederland te kunnen dwingen tot de aanleg van enkele nieuwe waterwegen. De verhouding tussen beide landen bereikte het absolute dieptepunt tussen 1918 en 1940. Om de sfeer te karakteriseren, begin ik met enkele citaten. Het eerste is van de Belgische minister van Buitenlandse Zaken Jules Renkin (1862-1934) tijdens de Eerste Wereldoorlog:<sup>1</sup>

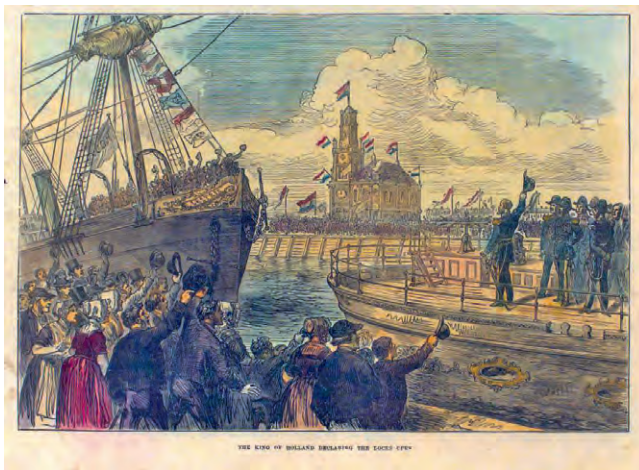
Er is geen enkele solidariteit tussen België en Nederland. De Hollanders zijn jaloers op ons. Zij hebben niet opgehouden ons dwars te zitten en ons te schaden. De Nederlandse politiek is er sedert drie eeuwen op gericht ons dienstbaarheden op te leggen ten nadele van onze economie.

De Nederlandse parlementariër H.J. Knottenbelt (1874-1952), Rotterdams advocaat en lid en vier jaar fractievoorzitter van de Vrijheidsbond in de Tweede Kamer formuleerde in 1926 een antwoord:<sup>2</sup>

Al de eenzijdige concessies van Nederland vloeien niet voort uit de door de gewijzigde omstandigheden nodige herziening van het traktaat van 1839, doch uitsluitend – ik zeg het met nadruk – om te voldoen aan het verlangen van België om de hegemonie van Antwerpen over de Nederlandse zeehavens te verzekeren.

Hoe België zijn bondgenoten na de wapenstilstand van 11 november 1918 probeerde te winnen voor zijn ideeën, blijkt uit de toespraak van de Belgische minister van Buitenlandse Zaken, Paul Hymans (1865-1941), tijdens de vergadering van de Opperste Raad van de geallieerden in Parijs. Hij sprak tot zijn collega's: 'De geschiedenis toont aan dat de maritieme politiek van Holland er door de eeuwen heen altijd naar gestreefd heeft de haven van Antwerpen te gronde te richten.'<sup>3</sup>

Dat zag de Rotterdamse ex-havenarbeider en socialist J. Brautigam (1878-1962) geheel anders: 'Wat wil Antwerpen? Het wil de allereerste Rijnhaven worden. Het wil dat doel bereiken ten koste van Rotterdam. [...] En om Antwerpens verlangen te bevredigen, moe-



Afb. 1 Opening door koning Willem III van de Haven-, Kanaal- en Spoorwegwerken na de oplevering van de Zeeuwse spoorweg en de afdammingen van het Kreekrak en het Sloe op 8 september 1873. Uit: *The Illustrated London News*, 20 september 1873. *Zeeuws Archief*, HTA Vlissingen, nr. 1160.

ten twee grote kanalen gegraven worden. Eén door Limburg, één naar de Moerdijk.<sup>4</sup>

In dit artikel wil ik de volgende vragen beantwoorden: Over welke kanalen ging het en hoe zagen die eruit? Welke argumenten had België en waarom werden die argumenten door Nederland verworpen? En, ten laatste, hoe ging het daarna verder, tot aan de Tweede Wereldoorlog?

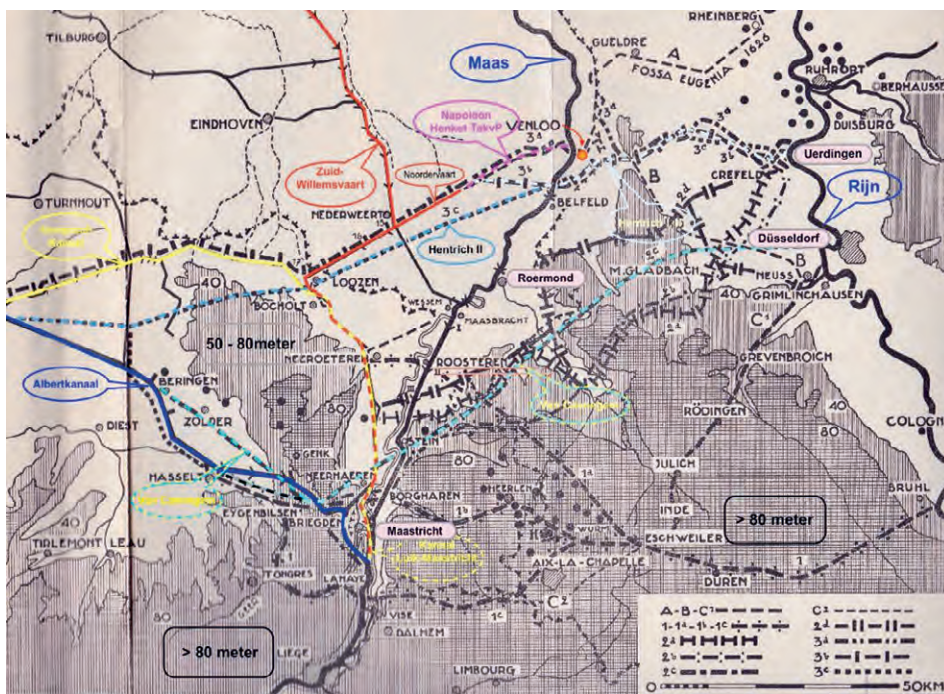
4 Handelingen Tweede Kamer, 29-10-1926, SGD\_19261927\_0000221.  
5 T. Burgers, 'De Zeeuwse spoorweg en de afdammingen van Oosterschelde en Sloe. België tegen Nederland met drie internationale arbiters', TvWG 26 (2017) 77-90.

## De verbinding van Antwerpen met de Rijn

In een eerder artikel heb ik geschreven over de afsluiting van de Oosterschelde en de vervanging van de vaarweg door het Kreekrak door het kanaal door Zuid-Beveland.<sup>5</sup> Die vaarweg voldeed volgens de Nederlandse regering aan de eis van het Scheidingsverdrag van 1839, artikel 9 para. 8, namelijk dat de vervangende vaarweg 'even veilig en even goed en gemakkelijk is als de onbruikbaar geworden vaarweg'. Nadat de kanalen door Zuid-Beveland en door Walcheren eenmaal gereed waren, en de haven van Vlissingen en de Zeeuwse spoorlijn door koning Willem III in 1873 waren geopend, deelden de Belgen in de feestvreugde en verstomde het Belgische protest tegen de gewijzigde vaarweg (afb. 1). Want het kanaal door Zuid-Beveland bleek een betere vaarweg dan die door het Kreekrak. Maar België wenste niet te vergeten dat Nederland eenzijdig had besloten om een nieuwe vaarweg aan te leggen. Indien nodig konden zij altijd terugkomen op hun opvatting dat zij recht hadden op een vaarweg door het Kreekrak.

Er was nog een tweede artikel uit het scheidingsverdrag van belang. In artikel 12 was vastgelegd dat België recht had om 'een nieuwe weg of een nieuw kanaal tegenover het Hollandsch kanton Sittard, aan de Maas uitkomende' op kosten van en voor rekening van België naar Duitsland te verlengen. In plaats van een weg of een kanaal maakte België de keuze voor een spoorweg, de tweede IJzeren Rijn. De eerste was de in 1843 gereedgekomen lijn van Antwerpen over Luik naar Aken.

De tweede IJzeren Rijn werd in eerste instantie door Nederland tegengewerkt op grond van het feit dat er in het verdrag geen sprake was van een spoorweg, maar van een weg of een kanaal. Verder kon Nederland de Belgische wens afwijzen, omdat België een tracé voorstond dat niet over Sittard liep, maar noordelijker. Op 13 januari 1873 sloten de beide landen tenslotte toch het IJzeren Rijnverdrag voor een spoorlijn van Antwerpen over



Afb. 2 Kanalen tussen Schelde en Rijn. Kaart uit Delmer, Le Canal Albert.

Weert en Roermond naar Mönchen-Gladbach. Deze lijn kruiste de Maas bij Buggenum en werd in 1879 in gebruik gesteld. Met deze IJzeren Rijn had België zijn kaart voor een verbinding door Limburg gespeeld, zoals expliciet was vastgelegd in de verdragen.<sup>6</sup>

Eveneens in 1873 werd in Venlo en Krefeld een comité opgericht om een kanaal tussen die beide steden te verwezenlijken, een Rijn-Maaskanaal. De Delftse hoogleraar N.H. Henket (1829-1904) werd als ontwerper aangetrokken.<sup>7</sup> In 1878 diende minister Tak van Poortvliet een ontwerp in voor een wet tot aanleg en verbetering van een groot aantal binnenlandse waterwegen, de zogenoemde Kanalenwet. Een belangrijk onderdeel daarvan vormde de verbinding van Amsterdam naar de Rijn. Die verbinding was slecht en de minister stelde daarom een kanaal door de Gelderse Vallei naar de Rijn voor. Na een suggestie van het Tweede Kamerlid T.J. Stieltjes (1819-1878) nam de minister de verlenging van de Noordervaart, van de Zuid-Willemsvaart in Nederweert naar Venlo, ook op in zijn wetsvoorstel. In Venlo zou dan de Noordervaart aansluiten op het door Henket ontworpen Rijn-Maaskanaal.

Via het Kempisch kanaal en de Zuid-Willemsvaart zou Antwerpen dan rechtstreeks verbonden worden met de Rijn bij Uerdingen (afb. 2).<sup>8</sup> Dit onderdeel van het wetsontwerp werd middels een amendement afgewezen, zij het met de kleinst mogelijke meerderheid – waaronder de achterban van Amsterdam en Rotterdam – die in dit kanaal een gevaar zag. Maar als reactie stemde een andere meerderheid in de Kamer – nu met de Limburgse afgevaardigden – daarna ook tegen de verbetering van Amsterdams verbinding met de Rijn. Hierna trok de minister het wetsontwerp in en trad de regering af. Vooral Stieltjes, en na hem de minister, hadden betoogd dat deze verbinding niet tot belangrijke concurrentie van Antwerpen zou leiden.<sup>9</sup> Zoals uit de stemverhouding blijkt, dacht de (nipte) meerderheid van de Kamer daar anders over. Ook het Rijn-Maaskanaal vond geen doorgang. Voor Antwerpen vormde dit geen probleem. Die stad beschikte immers datzelfde jaar over de zelf gekozen (tweede) IJzeren Rijn door Limburg.

## De Maas: een gemeenschappelijke vaarweg?

Eind 1912 kwam de Nederlands-Belgische Commissie tot onderzoek van de kanalisatie van de gemeenschappelijke Maas met zijn eindverslag. De (gemeenschappelijke) Maas zou door de bouw van veertien stuwen en schutsluizen (waarvan negen in de Grensmaas) tussen Visé en Boxmeer bevaarbaar worden gemaakt, wat voor beide landen profijtelijk zou zijn. Als dit zou worden gerealiseerd, zou het industriegebied van Luik een gemakkelijke en goede vaarweg krijgen naar Rotterdam.

Om dat te voorkomen nam de Handelskamer van Antwerpen op 30 januari 1912 met algemene stemmen een motie aan waarin ze ‘uitdrukt den wensch, dat de Belgische regering alle toestemming zal weigeren in de kwestie der kanalisering van de Midden-Maas, zonder eerst de stellige instemming der Hollandsche regeering bekomen te hebben voor den bouw van het kanaal van de Schelde naar den Rijn.’<sup>10</sup> De Nederlandse minister L.H.W. Regout, Maastrichtenaar en civiel ingenieur, speelde daar soepel op in. In december 1912 nodigde hij België min of meer uit dan maar om dat kanaal te vragen:<sup>11</sup>

Wanneer een land als België, om een verbinding te krijgen van Antwerpen met Duitschland, toevallig voor een gedeelte van Nederlandsch grondgebied gebruik moet maken, mag de Nederlandsche Regeering, wanneer zij een hoog standpunt inneemt, van die toevallige omstandigheid geen gebruik maken om België den weg af te snijden, evenmin als het zou aangaan, dat België ons met de Maas niet zou willen helpen.

Daarmee lag de kaart die België al gespeeld had met de IJzeren Rijn opnieuw op tafel. Maar natuurlijk onder voorwaarde dat Nederland er iets voor terugkreeg, namelijk de kanalisatie van de Maas.

6 A. Delmer, *Le Canal Albert* (Parijs 1939) 26.

7 Walther Föhl, ‘Der Rhein-Maas-Scheldel-Kanal. Eine geschichtliche Übersicht’, *Zeitschrift für Verkehrswissenschaft* 27 (1956) 243-273 (p. 252-253); *De Tijd*, 14-2-1877.

8 T. Burgers, ‘Het Grand Canal du Nord. Voorloper van de Zuid-Willemsvaart en het Kempisch Kanaal’, *TuWG* 28 (2019) 105-119.

9 T.J. Stieltjes, ‘Binnenlandsche Waterwegen’, *Algemeen Handelsblad*, 11-7-1878; G.M. Greup, *De Rijnverbinding van Amsterdam en haar geschiedenis* (Amsterdam 1952) 74-79; *Handelingen Tweede Kamer* 16, 19, 20 mei 1879, *SGD\_18781879\_0000175/176/177*.

10 M.C.E. Bongaerts, ‘Een nationaal belang van groote betekenis. De kanalisatie van de Limburgsche Maas’, *Rede gehouden in de Afdeling Roermond der Limburgsche Maasvereniging* (Roermond 1912) 22.

11 *Handelingen Tweede Kamer*, 20-12-1912, *SGD\_19121913\_0000219*.



## De Eerste Wereldoorlog en de Belgische eisen

Nog tijdens de moeizame onderhandelingen over de Maaskanaliseringswet brak de Eerste Wereldoorlog uit. Alhoewel Duitsland, volgens het verdrag van 1839, formeel de neutraliteit van België garandeerde, werd het land in de oorlog getrokken met het Duitse excuus dat het België nodig had voor de oorlog met Frankrijk. Nederland bleef neutraal en de politieke en openbare meningen waren hier eerder pro- dan anti-Duits, maar dat gold vóór de oorlog ook voor België.<sup>12</sup> Er is geen enkele twijfel dat België zwaar heeft geleden onder de oorlog. Het nam Nederland dus zeer kwalijk dat het asiel verleende aan de Duitse keizer en 70.000 Duitse soldaten toestond om door Limburg naar hun vaderland terug te keren.

Nog tijdens die oorlog besloot Nederland de Maas te kanaliseren beneden Maasbracht, waar de rivier niet meer de grens met België vormt, maar volledig Nederlands is. Daarbij hoorde ook het graven van het Maas-Waalkanaal en het kanaal van Wessem naar Nederweert dat op Nederlands territorium de verbinding vormt tussen de Maas en de Zuid-Willemsvaart. Daarmee was de kanalisatie van de Grensmaas van de baan en verloor België een drukmiddel om andere verbindingen over Nederlands grondgebied te verkrijgen. Door de gekanaliseerde Maas en het Maas-Waalkanaal zou een uitstekende verbinding ontstaan tussen het Zuid-Limburgse Maasbracht en Rotterdam. Maar nog niet tussen Maastricht (of Luik) en Rotterdam!

Na de oorlog wenste België een betere positie, onder meer met betrekking tot zijn neutraliteit en de Scheldemonding. Tijdens de vergadering van de Opperste Raad van de geallieerden op 11 februari 1919 sprak de minister van Buitenlandse Zaken, Paul Hymans, zijn collega's toe. Zijns inziens vormde het Schelde-regime en de Belgische positie in het oosten (Limburg) de belangrijkste oorzaken van zijn zwakheid. En dus eiste hij 'de volstrekte soevereiniteit op de Westerschelde tot aan de zee, zowel in vredes- als in oorlogstijd'. En beweerde hij dat 'deze soevereiniteit een directe binnenlandse waterverbinding eist tussen Antwerpen en de Maas en vervolgens tussen Maas en Rijn'. De cursivering is van mij, maar Hymans bedoelde het echt zo. Dat blijkt uit zijn toevoeging dat 'het volstrekt noodzakelijk [is] dat deze waterweg aan onze soevereiniteit wordt onderworpen'. Dat België ook de soevereiniteit over de rest van Zuid-Limburg wenste, bewijzen zijn opmerkingen over 'de enclave Maastricht' en het kanaal van Luik naar Maastricht: 'ons eigen kanaal op Hollands grondgebied' (afb. 3).<sup>13</sup>



<sup>12</sup> E.H. Kossman, *De Lage Landen 1780-1980* (Amsterdam 1986) II, 7-9.  
<sup>13</sup> Extraits du Procès Verbal.

Afb. 3 Het Kanaal van Luik naar Maastricht in stroomafwaartse richting te Maastricht.

Hymans werd in zijn eisen omtrent overdracht van soevereiniteit alleen gesteund door Frankrijk. De Nederlandse minister van Buitenlandse Zaken H.A. van Karnebeek (1874-1942) wees ze categorisch af, maar was bereid te praten over een herziening van het scheidingsverdrag van 1839 alsmede over verbreding van het kanaal Luik-Maastricht en een kanaal van Antwerpen naar de Rijn door Limburg.<sup>14</sup> Tactisch pleitte Van Karnebeek voor rechtstreekse onderhandelingen tussen België en Nederland; zo was het toch eerder ook gedaan. Op 4 juni 1919 besliste de Opperste Raad, tegen de zin van Hymans, tot de instelling van een 'commissie tot herziening van de verdragen van 1839', waarbij de overgang van soevereiniteit werd uitgesloten. Deze commissie bestond uit vertegenwoordigers van de Verenigde Staten, Groot-Brittannië, Frankrijk, Italië, Japan, België en Nederland. België werd in de commissie gerepresenteerd door de uit Antwerpen afkomstige minister van Staat Paul Segers en de Brusselse diplomaat Pierre Orts, Nederland door oud-minister R. de Mares van Swinderen en de staatsrechtgeleerde prof. A.A.H. Struycken. In september besloot de commissie dat de onderhandelingen over de waterwegen bilateraal konden worden gevoerd. Gezamenlijke voorstellen daarover zouden worden voorgelegd aan de commissie.<sup>15</sup>

Wel was in het Vredesverdrag van Versailles van 28 juni 1919 een artikel opgenomen omtrent de aanleg van een Rijn-Maaskanaal op Duits grondgebied.<sup>16</sup> Het artikel stipuleerde dat Duitsland verplicht was op eigen kosten deze waterweg te bouwen overeenkomstig de plannen die haar door de Belgische regering zouden worden ter hand gesteld. De termijn hiervoor liep tot vijftientig jaar na de ondertekening van het verdrag en de plaats waar het kanaal in de Rijn zou komen was Ruhrort, nu Duisburg. Voor de vaarweg zou hetzelfde administratieve regime gelden als voor de Rijn, dat wil zeggen de Akte van Mannheim.

14 'Het voorspel van het verdrag met België', *Nieuwe Rotterdamsche Courant*, 26-10-1926.

15 'De politieke zijde van het Nederlandsch-Belgisch Tractaat van 3 april 1925', overdruk uit de *Nieuwe Rotterdamsche Courant* met enige aanvullingen (Rotterdam 1926), 8; De Waele, 'De geest van Munster', 52.

16 *The Peace Treaty of Versailles*, 28 June 1919, Art. 361, <https://net.lib.byu.edu/~rdh7/www/versa/versa1.html>.

17 NA, 2.16.24.01 Ministerie van Waterstaat: Kabinet, 1906-1945, inv.nr. 247: Ontwerpverdrag 9-4-1920.

18 NA, 2-05-25 Archief Van Karnebeek, inv.nr.126: Mededelingen aan de Staten-Generaal inzake de Belgische kwestie; De Waele, 'De geest van Munster', 53-57.

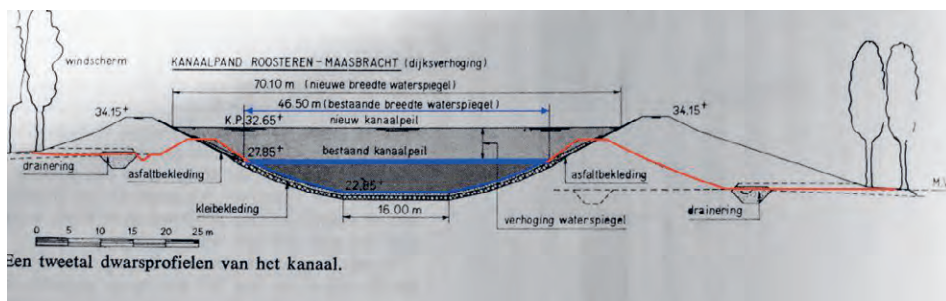
19 T. Burgers, *Nederlands grote rivieren. Drie eeuwen strijd tegen overstromingen* (Utrecht 2014) 222-223.

20 Handelskamer van Antwerpen, *Onze onderhandelingen met Nederland. Verslag van den heer Paul Segers, Staatsminister, aan den Belgische Senaat voorgedragen* (Antwerpen 1930) 91-92.

## Het verdrag van 1925

Al snel, begin 1920, werd een ontwerpakkoord bereikt tussen België en Nederland. Gezien de oorspronkelijke eisen van België was de uitkomst nogal beperkt. Maar ook voor Nederland was het slikken, want het beheer van de Westerschelde en het kanaal Gent-Terneuzen zou in handen komen van een gemengd Belgisch-Nederlandse commissie. Ook stemde Nederland toe dat er kanalen op zijn grondgebied gemaakt zouden worden van Antwerpen naar het Hollands Diep en van Antwerpen naar de Rijn. Het kanaal Luik-Maastricht en de Zuid-Willemsvaart zouden worden verruimd en op een desbetreffende vraag van België zou Nederland niet weigeren akkoord te gaan met verruiming van de kanalen door Zuid-Beveland en Walcheren.<sup>17</sup> Ondanks interne verdeeldheid stemde de Belgische ministerraad in met het ontwerpakkoord. Maar de tegenstand in nationalistische kring nam sterk toe na een campagne onder leiding van het *Comité national de protestation contre le traité Hollando-Belge*. Toen de Nederlandse regering vervolgens communiceerde dat zij vasthield aan de soevereiniteit over de Wielingen – de geul voor Zeebrugge die toegang geeft tot de Westerschelde – sloeg de vlam in de pan en brak België op 29 mei 1920 de onderhandelingen af.<sup>18</sup>

Nederland was daar niet rouwig om. Tenslotte was België de vragende partij. Nadat de onderhandelingen met België waren vastgelopen, diende de Nederlandse regering een ontwerp van wet in voor de bouw van het Julianakanaal (afb. 4). Onderdeel van de wet was ook de kanalisatie van de Maas in Maastricht (door de stuw bij Borgharen) en een verbinding op Nederlands grondgebied, ten zuiden van Maastricht, met het kanaal Luik-Maastricht.<sup>19</sup> Schepen vanuit Luik konden daar dan het kanaal verlaten en de Maas kiezen in plaats van de moeilijke doorvaart door Maastricht. De Belgische onderhandelaar Paul Segers uitte zijn woede hierover en noemde zich 'de bedrogen partij', omdat Nederland er duidelijk op aanstuurde om zo 'het gehele verkeer van Maas- en Moezeland van Antwerpen ten bate van Rotterdam af te leiden'.<sup>20</sup>



Afb. 4 Dwarsprofiel van het Julianakanaal, in rood en blauw vóór de verbreding van het kanaal in de jaren 1955-1965. J. van der Kley, Vaarwegen in Nederland (Assen 1967) 76.

Eind 1924 werden, na toenadering van de Belgische minister van Buitenlandse Zaken Paul Hymans, de onderhandelingen met België hervat. Nu vond Nederland dat het onder druk van de toenmalige naoorlogse situatie te veel had toegegeven. Toch werd op 3 april 1925 overeenstemming bereikt en een verdrag getekend door de ministers Van Karnebeek en Hymans. Grosso modo verschilde de inhoud van het verdrag niet zoveel van de eerste versie. De kwestie van de Wielingen was gearriveerd. In juli 1926 keurde het Belgische parlement het verdrag met grote meerderheid goed. De Tweede Kamer deed dat na zeer uitgebreide discussies pas op 11 november 1926 met een krappe meerderheid van vijftig tegen zevenenveertig stemmen.<sup>21</sup> De vrij gemakkelijke goedkeuring van het verdrag door België hielp de Nederlandse stemming niet. Daarbij waren de kanalen naar Moerdijk en dwars door Limburg naar de Rijn de grootste obstakels. Ik kom later terug op het verzet in Nederland en de discussies in de Eerste Kamer.

## Het kanaal van Antwerpen naar de Rijn

Het hoogtepunt van de kanaalplannen van de Schelde naar de Rijn (zie afb. 2) ligt in de periode 1900-1925. Voor ons van belang is het ontwerp van de Duitse Oberbaurat Hubert Hentrich werkzaam bij de haven van Krefeld, later wethouder van die stad. Zijn eerste ontwerp dateert van 1899, het werd in 1912 in druk uitgegeven.<sup>22</sup> Dat ontwerp gebruikte, net als dat van Henket in 1875, het Kempisch kanaal, de Zuid-Willemsvaart en de Noordervaart. Het ontwerp van Hentrich werd in 1920 overgenomen door de Belgische regering, maar binnenlands bestreden door het *Comité de Politique Nationale* en de Luikse Handelskamer.<sup>23</sup>

Twee jaar daarna publiceerde de uit Hasselt afkomstige ingenieur J. van Caenegem (1880-1942), later minister van Openbare Werken en promotor van het Albertkanaal, een ontwerp voor een Schelde-Maas-Rijnverbinding langs Hasselt en beter aansluitend bij de Limburgse kolenbekkens (afb. 5). Onder druk daarvan paste Hentrich zijn ontwerp aan. Ook daarna kwam het nog steeds overeen met Artikel V van het ontwerpverdrag van 1920, dat als volgt luidde:<sup>24</sup>

Nederland stemt er in toe, dat op Nederlandsch grondgebied een waterweg Rijn-Maas-Schelde wordt gemaakt, uitgaande van den Rijn ter hoogte van Ruhrort en uitkomende te Antwerpen. De kruising van de Maas zal plaats hebben in de nabijheid van Venlo over die rivier heen [...]. In dezen waterweg is eene verbinding met de Maas begrepen [...]. De waterweg zal worden aangelegd met zoo weinig mogelijk sluizen en zoodanig, dat het mogelijk zij dat te allen tijde en over de geheele lengte van den waterweg drie rijnschepen van de grootste tonnenmaat of sleeptreinen langs elkander varen.

Paritaire commissies, bestaande uit drie door België en drie door Nederland te benoemen leden, zouden worden belast met de uitwerking van de plannen. De waterweg zou zo spoedig mogelijk in gebruik moeten worden genomen. De beide landen zouden zich nog nader verstaan over ieders aandeel in de kosten.

<sup>21</sup> Handelingen Tweede Kamer, 11-11-1926, SGD\_19261927\_0000228.

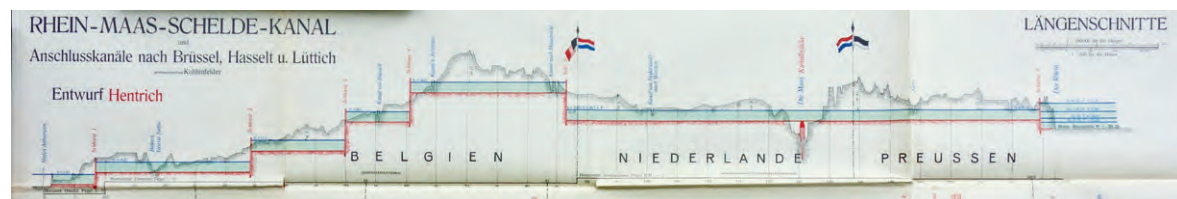
<sup>22</sup> H. Hentrich, *Der Rhein-Maas-Schelde-Kanal von Crefeld nach Antwerpen. Entwurfstudie* (Crefeld 1912). Zie ook: Föhl, 'Rhein-Maas-Schelde-Kanal', 258.

<sup>23</sup> J. van Caenegem, *Het Kanalenvraagstuk in Noord-Oost-België in verband met eene Rijn-Scheldevaart en een kolenafvoerkanaal in Limburg* (Hasselt 1922) 32.

<sup>24</sup> Ontwerpverdrag 1920, Artikel V, § 2, 3. Gelijkelijk aan de latere tekst in het verdrag van 1925 (daar art. VI), *Algemeen Handelsblad*, 30-4-1925, ochtendblad, 6.



Afb. 5 Kaart met de ontworpen Rijn-Maas-Scheldekanaalen volgens Hentrich (1923) en Van Caenegem (1922). Hentrich, Rijn-Maas-Schelde-Kanaal.



Afb. 6 Langsdoorsnede van het Rijn-Maas-Scheldekanaal volgens Hentrich (1923). Hentrich, Rijn-Maas-Schelde-Kanaal.

Het ontwerp van Van Caenegem sloot niet aan bij het ontwerpverdrag van 1920 en ook niet bij het Verdrag van Versailles. Het kruiste Nederland zuidelijker, tussen Stein en Sittard, dwars door het Limburgse kolenbekken en kwam uit bij Neuss in plaats van bij Ruhrort. In zijn ontwerp zijn wel duidelijk delen van het latere Albertkanaal te herkennen, maar het was langer dan het Hentrich-kanaal en had ook meer sluisen. Hentrichs ontwerp was koren op de molen van de Kamer van Koophandel in Venlo, die dit in 1923 aanbood aan W.H. Nolens, de voorman van de Rooms-Katholieke Staatspartij.<sup>25</sup>

Een langsdoorsnede van het ontwerp-Hentrich is gegeven in afb. 6. Daarin is te zien dat het kanaal 167 km lang is en door zes schutsluizen wordt verdeeld in zeven panden. De stijging van Antwerpen naar Bocholt bedroeg 38,60 meter, te overwinnen met vier sluisen. Het maximale verval trad op bij sluis 4 en was met 12,50 meter zeer groot. Het verdeel- of kruinpand lag tussen de sluisen 4 en 5, bij Lommel en Neerpelt. Dit pand zou worden gevoed door de Maas, via de Zuid-Willemsvaart die tot hoofdkanaal zou moeten worden verruimd. Na het verdeelpand bedroeg de daling van Bocholt naar Ruhrort door twee sluisen 16,60 meter. Opvallend is het enorme verschil met honderd jaar eerder: in het Grand Canal van Napoleon waren zeven sluisen gepland tussen de Rijn en Venlo, elf tussen Venlo en Lozen en in het Kempisch kanaal tussen Lozen en Antwerpen waren er achttien gebouwd.<sup>26</sup> Totaal dus zesendertig sluisen tegen zes in Hentrichs ontwerp. Net als bij het plan van de Nederlands-Belgische commissie voor de Maaskanaliserie waren hier dubbele schutsluizen gedacht. Dat wil zeggen een sluis van 285 x 14 m<sup>2</sup> voor de grote sleeptreinen en daarnaast een tweede, kleinere sluis van 110 x 14 m<sup>2</sup>.<sup>27</sup>

Het Maasdal zou worden gekruist bij Steyl, vier kilometer boven Venlo. Om geen hoogte te verliezen en het aantal sluisen te beperken voorzag Hentrich dat het kanaal hier over vijf kilometer in ophoging zou worden gebouwd, met een tweehonderdvijftig meter lang 'brugkanaal' over de rivier. Om te voldoen aan het ontwerpverdrag was een lusverbinding met de Maas voorzien, met daarin twee sluisen. In de steilrand oostelijk van Venlo zou het kanaal vervolgens moeten worden ingegraven met een maximale diepte van twintig meter.<sup>28</sup>

Op de waterspiegel zou het kanaal een breedte hebben van 46,2 meter (gelijk aan het Julianakanaal toen). De diepte zou vier meter zijn. Daarmee voldeed het nog niet aan de eis in het ontwerpverdrag dat drie Rijnschepen langs elkaar zouden kunnen varen. Merkwaardig genoeg geeft Hentrich geen inzicht in het grondverzet. Op grond van een vergelijking met Van Caenegem kan dit worden geschat op circa vijftig miljoen kubieke me-

25 Hentrich, *Het Rijn-Maas-Schelde-Kanaal met aansluitende kanalen naar Brussel, Hasselt en Luik. Eene vergelijkende studie der Planen van Caenegem 1922 en Hentrich 1923* (Venlo 1923).

26 Burgers, 'Grand Canal du Nord', 110-118.

27 Hentrich, *Rijn-Maas-Schelde-Kanaal*, 14; Burgers, *Nederlands grote rivieren*, 214.

28 Hentrich, *Rijn-Maas-Schelde-Kanaal*, 12, 14.

ter.<sup>29</sup> Dat betekent een gemiddelde ontgraving van ruim driehonderd kubieke meter per strekkende meter kanaal, tweemaal zoveel als het natte profiel van de waterweg. De kosten van dit kanaal werden door de Nederlandse Rijkswaterstaat begroot op f116 miljoen (zeg één miljard euro) voor tweeduizend-tonsschepen.<sup>30</sup> Hentrich schatte de kosten van het Duitse deel op twaalf procent; volgens het Verdrag van Versailles was dat voor rekening van Duitsland.

## Het Moerdijkkanaal

Artikel V van het ontwerpverdrag van 1920 (vrijwel identiek aan artikel VI van het getekende verdrag van 1925) stipuleerde ook dat 'Nederland er in toestemt, dat op Nederlandsch grondgebied een waterweg wordt gemaakt, uitgaande van het havengebied van Antwerpen en uitkomende in het Hollandsch Diep in de nabijheid van Moerdijk'. De verdrags tekst van dit Moerdijkkanaal was gelijk aan die van het hiervoor behandelde Antwerpen-Rijnkanaal. Dat wil zeggen: zo weinig mogelijk sluizen en geschikt voor drie Rijnschepen van de grootste (!) tonnenmaat naast elkaar.

De Belgische argumenten voor dit kanaal waren in de eerste plaats juridisch: de vaarweg door het Kreekrak had volgens het scheidingsverdrag van 1839 nooit geblokkeerd mogen worden. Meer nog: Nederland had de vaarweg langs de Eendracht en tussen Sint-Philipsland en de Brabantse wal in stand moeten houden! Maar in plaats daarvan had Nederland land aangewonnen op het water. Segers bestond het zelfs een kaartje te presenteren met daarin alle (hinder gevende) landaanwinningsprojecten van Nederland sinds 1600. Het tweede argument was dat de vaarweg door het kanaal door Zuid-Beveland een omweg betekent die het nodig maakte dat de binnenvaartschepen over de gevaarlijke Westerschelde daar naartoe moesten varen, met grote kans op ongelukken. Het merendeel van de binnenscheepvaart was toen met slepen die tweehonderd meter of meer lang waren. Ook was deze vaarweg minder gemakkelijk door schutten in Hansweert en Wemeldinge en door vier lage (beweegbare) bruggen. De drukte voor de sluizen in Hansweert, waar toen de derde sluis al was gebouwd, zou een belemmering en gevaar zijn voor de zeevarende schepen op de Westerschelde (afb. 7). Het laatste argument was de, volgens België, gevaarlijke vaart door het Hellegat.<sup>31</sup> Volgens Segers was Antwerpen net als Rotterdam een Rijnhaven, omdat 'ook de Rijn zich gedeeltelijk stort in de Oosterschelde'.<sup>32</sup>

Minister Van Karnebeek had toegestemd in dit kanaal zonder enige terugkoppeling met deskundigen of met Rijkswaterstaat. Dat gaf waterbouwkundig ingenieur Anton Mussert (1894-1946) munitie in zijn campagne tegen het verdrag. In een discussie over het Moerdijkkanaal schreef hij: 'Het is mij volstrekt onbekend wat het tracé zal zijn, wat de kosten zullen zijn, wat de economische gevolgen van den aanleg, met dien verstande, dat, wat het tracé betreft, begin en eindpunt zullen zijn Moerdijk en Antwerpen. [Niemand weet het, maar] ontoelaatbaar is, dat de Minister van Buitenlandsche Zaken [...] op geen dezer vragen een antwoord kan geven.'<sup>33</sup>

Het tracé dat de Belgische onderhandelaars in hun hoofd hadden, is weergegeven in de afb. 8 en 12. Het kanaal begon in de dokken van Antwerpen, liep westelijk langs Rozendaal en mondde bij Moerdijk uit in het Hollands Diep. Daarbij kruiste het de Rozendaalsche Vliet en de Dintel (het vervolg van de Mark). Zo min mogelijk sluizen betekende: alleen een sluis bij Moerdijk. Het kanaal zou ongeveer vijfenvijftig kilometer lang zijn,

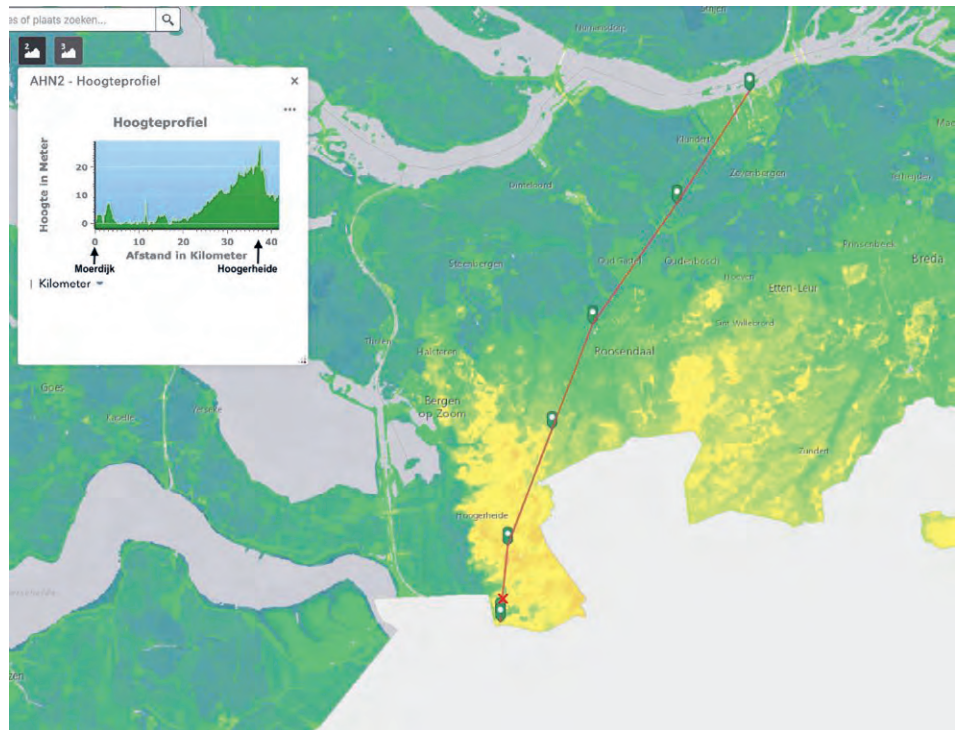
- 29 Van Caenegem, *Kanalenvraagstuk in Noord-Oost-België*, tabel 2.  
 30 NA, 2.16.24.01 Waterstaat: Kabinet, inv.nr. 255: J.F. Schönfeld aan den Heer Minister.  
 31 Segers, *Onze onderhandelingen*, 50-51, 65-70.  
 32 Segers, *Onze onderhandelingen*, 39-40.  
 33 A.A. Mussert, 'Capaciteit van sluizen en het Belgisch Verdrag', *De Ingenieur* 6 (1927) 105.



Afb. 7 Gezicht op de Nieuwe Sluis in Hansweert. Deze derde sluis (de Oostsluis) werd op 10 augustus 1916 voor de scheepvaart opengesteld. Zeeuws Archief, Zeeuws Genootschap, *Zelandia Illustrata*, Prentbriefkaarten, nr. 5506.



Afb. 8 Uitsnede uit het Actueel Hoogtebestand Nederland met daarin het tracé van het Moerdijkkanaal en een langsdorsnede over het kanaal.



34 NA, 2.16.24.01 Waterstaat: Kabinet, inv.nr. 262: J. van den Tempel, 'Beantwoording van de vragen van den Minister van Buitenlandsche Zaken betreffende de betekenis van een Moerdijkkanaal en een Rijn-Schelde-kanaal voor onze groote zeehavens', 4 april 1928.

35 NA, 2.16.24.01, Waterstaat: Kabinet, inv.nr. 246: Nota betreffende eenige verbindingen tusschen Nederlandsche en Belgische scheepvaartwegen, 26 april 1928.

36 J. Nelemans, 'Capaciteit van sluizen en het Belgisch Verdrag'; C. Franck, 'Een of meer sluizen noodzakelijk', *De Ingenieur* 3 (1927) 50-52.

37 J.C. Ramaer, *Het verdrag met België in de Tweede Kamer ('s-Gravenhage 1926)* 36.

38 J. Nelemans, *Het verdrag met België naar de Eerste Kamer. Overdrijving en onwaarheid in de oppositie* (Delft z.j.) 26.

39 J.C. Ramaer, *Ten derden male 'Het Verdrag met België' ('s-Gravenhage 1927)* 27.

waarvan veertig op Nederlands grondgebied, met een peil gelijk aan dat in de Antwerpse dokken: 1,7 m boven NAP. Dat zou betekenen dat het kanaal in het polderland voorbij Rozendaal tussen dijken zou moeten liggen met de waterspiegel 1,25 meter boven maai-veld.<sup>34</sup> Bij Hoogerheide zou het kanaal moeten worden ingegraven tot een diepte van vijfentwintig meter.

Bij Moerdijk zouden sluizen moeten komen met in de normale situatie een verval van 0,50 tot 2,5 meter, maar die uiteraard (andersom) ook hoogwater moesten kunnen keren. Tevens was daar een voorhaven nodig en een pompstation om zoetwater in te nemen.<sup>35</sup> Er was in Nederland veel discussie over de noodzakelijke grootte en het aantal benodigde sluizen. De secretaris van het 'Nationaal Comité van Actie tegen het ontwerpverdrag met België', Anton Mussert, roerde zich daarbij heftig en vond regelmatig de veel gematigder Delftse hoogleraar J. Nelemans (1859-1944) tegenover zich. Twee sluizen met een kolk-grootte van 300 x 16 m<sup>2</sup> (geschikt voor sleep-treinen) leek een redelijke aanname.<sup>36</sup>

Ook over de kanaaldoorsnede bestond verschil van inzicht tussen de Nederlandse ingenieurs. De voormalig inspecteur-generaal van Rijkswaterstaat J.C. Ramaer (1852-1932) kwam op een gegeven moment op een breedte van honderdveertig meter in de bodem en honderdzesig meter op de waterspiegel.<sup>37</sup> Nelemans noemde dit 'een voorbeeld van de ongeloofelijke overdrijving waaraan men zich schuldig maakt'. Hij vond een breedte op de waterlijn van negentig tot honderd meter zeker ruim genoeg.<sup>38</sup> Later erkende Ramaer zijn vergissing en gaf hij als waarden tachtig meter in de bodem en honderd meter aan het oppervlak.<sup>39</sup> Vergelijking met het dwarsprofiel van het Julianakanaal (afb. 4) laat zien hoe enorm



Afb. 9 De Buitenhaven van Wemeldinge. Gezien de drukte, is deze foto van voor de oplevering van de derde sluis (Oostsluis) in 1928. De bouw van de Oostsluis begon in 1914, maar werd vertraagd door de Eerste Wereldoorlog. *Zeeuws Archief, Beeldbank Kapelle, nr. 14-275.*

dit kanaal toch zou zijn: meer dan dubbel zo breed. Rijkswaterstaat raamde de kosten op vijftien miljoen gulden, België meende vijfendertig miljoen.<sup>40</sup>

## Nederland verwerpt het verdrag

Nadat op 28 april 1925 het wetsontwerp ter goedkeuring van het tussen Nederland en België gesloten verdrag door de Nederlandse regering bij de Tweede Kamer werd ingediend, stak een storm van verontwaardiging op.<sup>41</sup> De kranten stonden er vol mee en alom werden brochures geschreven en uitgegeven. Een samenvatting is gegeven in het proefschrift van R.L. Schuursma met de veelzeggende titel: *Het onaannemelijk tractaat*.<sup>42</sup> Deze reacties blijven hier verder buiten beschouwing; dit verhaal gaat over de kanalen. Maar gezegd moet worden dat misschien nog nooit zoveel commotie is ontstaan over een verdrag tussen twee westerse buurlanden over hun openbare werken.

Het verdrag regelde talloze zaken; het grootste bezwaar ervan was dat 'er geen enkel voordeel was voor Nederland, tegenover de onnoemelijke voordelen' die België, en vooral Antwerpen, had bedongen en gekregen.<sup>43</sup> Daarbij werden de beide kanalen gezien als een bedreiging voor Rotterdam. Waarom moet er – grotendeels op Nederlands grondgebied! – een Moerdijkkanaal worden gegraven, terwijl de bestaande vaarweg over Hansweert in alle opzichten voldoet, vroeg Ramaer zich af. In Hansweert was de derde sluis al negen jaar in gebruik, terwijl de derde sluis in Wemeldinge in aanbouw was (afb. 9). Ramaer bestreed de Belgische bezwaren dat de bestaande vaarweg gevaarlijk zou zijn en dat het 'Hellegat' een hel zou zijn voor schepen. Met het kanaal zou Antwerpen een verlenging van zijn dokken krijgen in Nederland. Naast Rotterdam zou ook Dordrecht daarvan groot nadeel ondervinden, want daar werden de slepen gevormd voor verder vervoer de Rijn op.

De Rotterdammer Anton Kröller zag voor de handel minder bezwaren in het Moerdijkkanaal, maar was vooral bevreesd voor het kanaal Antwerpen-Ruhrort. Volgens het ontwerp van Hentrich zou de afstand Antwerpen-Ruhrort worden verkort tot 163 kilometer terwijl de afstand tot Rotterdam 215 kilometer bleef. Door die verkorting kon dat kanaal 'voor Rotterdam buitengemeen gevaarlijk worden'.<sup>44</sup> Dat inzicht werd gedeeld door Nelemans, Ramaer en de deskundige J. van den Tempel, die erop wees dat vooral de opvaart van Rotterdam naar Ruhrort – tegenstrooms! – veel meer tijd zou gaan kosten dan de opvaart vanuit Antwerpen door het kanaal.<sup>45</sup> Antwerpen zou de voordelen van de beide kanalen kunnen combineren door een circuit: het kanaal Antwerpen-Ruhrort gebruiken voor opvaart en de Rijn en het Moerdijkkanaal voor afvaart. Op het kanaal zou men bovendien geen last hebben van lage waterstanden, zoals in de rivier wel het geval is.<sup>46</sup>

Het Moerdijkkanaal zou ook het reeds bestaande waterbezwaar in de regio West-Brabant verergeren en de scheepvaart op de Mark/Dintel en de Rozendaalsche Vliet hinderen. Deze riviertjes ontvingen het overschot aan bevoeiingswater vanuit de Belgische ontginningen in de Kempen (afgetapt uit de Maas te Maastricht) en hadden onvoldoende capaciteit om dat af te voeren in tijden van veel regenval. Verbetering van deze rivieren zou een miljoeneninvestering vergen en het zou redelijk zijn als België daaraan naar rato zou bijdragen.<sup>47</sup> Een tweede punt was de hinder voor schepen op de Dintel en de Rozendaalsche Vliet. Het hoge kanaalpeil maakte een open verbinding tussen het kanaal en de beide riviertjes onmogelijk. Om het kanaal te kruisen zou dus voor deze rivieren aan elke zijde van het kanaal een schutsluis nodig zijn.<sup>48</sup> Ten slotte was er nog het isolement van westelijk Noord-Brabant. Daarover werd lokaal al geklaagd wegens de spoorlijn Moerdijk-Antwerpen, maar het kanaal zou het isolement versterken en hoge bruggen nodig maken.<sup>49</sup>

Nadat het verdrag op 11 november 1926 met een krappe meerderheid in de Tweede Kamer was aangenomen, kwam in januari 1927 de commissie van rapporteurs in de Eerste Kamer met haar verslag. Daarbij werden de voor- en nadelen van de beide kanalen en de meningen daarover afgewogen. De commissie zag Rotterdam en Amsterdam als Rijnhavens, Antwerpen als Scheldehaven. Dat Antwerpen Rijnhaven wilde worden, dat was wel

40 Nota verbindingen Nederlandsche en Belgische waterwegen, Tabel kanaal Antwerpen-Moerdijk; Segers, *Onze onderhandelingen*, 82.

41 Koninklijke Boodschap aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal, 28-4-1925, SGD\_19241925\_0001318.

42 R.L. Schuursma, *Het onaannemelijk tractaat. Het verdrag met België van 3 april 1925 in de Nederlandse publieke opinie* (Groningen 1975).

43 Ramaer, *Verdrag in de Tweede Kamer*, 11.

44 NA, 2.16.24.01 Waterstaat: Kabinet, inv.nr. 261: A.G. Kröller, 'Moerdijkkanaal', vertrouwelijke notitie, februari 1928, 20-22.

45 Van den Tempel, 'Betekenis Moerdijkkanaal en Rijn-Schelde-kanaal', 16-18; Nelemans, *Verdrag met België*, 32.

46 Ramaer, *Verdrag in de Tweede Kamer*, 32.

47 NA, 2.16.24.01 Waterstaat: Kabinet, inv.nr. 259: J.F. Schönfeld, 'Overlast van water in Noord-Brabant', vertrouwelijke notitie, 9-7-1928, 1-2, 8.

48 Van den Tempel, 'Betekenis Moerdijkkanaal', 192.

49 'Verkeersverbetering in West-Brabant', *Dagblad van Noord-Brabant*, Vijfde Blad, 31-10-1924; Van den Tempel, 'Betekenis Moerdijkkanaal', 193.





Afb. 10 De drukte voor het gebouw van de Eerste Kamer op het Binnenhof op 24 maart 1927. *Algemeen Handelsblad*, 25 maart 1927.

duidelijk. Want met het Rijn-Schelde-kanaal, ‘waarvan de afmetingen even reusachtig zullen zijn als die van het Moerdijk-kanaal’, zou, volgens de commissie, sprake zijn van een complete Rijnverlegging. Door het Moerdijk-kanaal zouden de Nederlandse havens in hoge mate worden benadeeld, maar – sterker nog – het Rijn-Schelde-kanaal ‘kan hun ondergang betekenen’. De aanleg van het Moerdijkkanaal zou Nederland ook niet ontslaan van de verplichting tot instandhouding van de scheepvaartweg door de Zeeuwse en Zuid-Hollandse wateren. Volgens het verdrag zou Nederland zelfs op een desbetreffend verzoek van België de kanalen door Zeeland moeten verruimen en daaraan meebetalen.<sup>50</sup>

Op 24 maart 1927 vergaderde de Eerste Kamer. De drukte op het Binnenhof was uitzonderlijk (afb. 10). Nadat de voorzitter de vergadering had geopend en de notulen waren voorgelezen en goedgekeurd, werd gestemd door de voltallig aanwezige Kamer. En werd het wetsontwerp verworpen met drieëndertig tegen zeventien stemmen.<sup>51</sup> Daarna werd de vergadering verdaagd en kreeg minister Van Karnebeek gelegenheid zijn ontslag aan te bieden bij de koningin. De volgende ochtend schreef het *Algemeen Handelsblad* over een historische dag: ‘Wij zijn er van overtuigd dat ons volk de Eerste Kamer voor het verwerpen van het Belgische Tractaat tot in lengte van jaren dankbaar blijven zal.’<sup>52</sup>

## Het Belgische antwoord

Het Belgische antwoord op de afstemming van het verdrag door de Eerste Kamer kwam zeer snel. Op 1 maart 1927 – dus nog voor de stemming in Nederland – installeerde de Belgische regering de *Commission nationale des Grands Travaux*. Deze commissie werd verdeeld in vier subcommissies, waarvan er een werd belast met het probleem van de scheepvaart tussen de Maas en Antwerpen. Deze subcommissie, voorgezeten door Paul Segers, adviseerde in juni 1927 een kanaal tussen Luik en Antwerpen: direct en geheel op Belgisch grondgebied, voor schepen van 1350 ton met mogelijkheid van uitbreiding naar tweeduizend ton. Het kanaal zou – anders dan het kanaal naar Ruhrort – zonder een verdeelpand moeten worden aangelegd, dus vanuit de Maas bij Luik alleen omlaag, met als gevolg diepe ingravingen tussen Kanne en Eigenbilzen (afb. 11).

Het technisch en financieel comité voor de grote werken werd op 18 november 1927 opgericht; de wet met daarin het besluit tot het Albertkanaal werd aangenomen op 24 april 1928, een jaar na de Nederlandse afwijzing.<sup>53</sup> Het was een snelheid waar Nederland jaloers op kon zijn. Daarmee samenhangend zag België af van het kanaal Antwerpen-Ruhrort en presenteerde dat als een concessie tijdens de onderhandelingen met Nederland.<sup>54</sup> Als Antwerpen geen Rijnhaven kon zijn, dan toch in ieder geval Maashaven!

## Pseudo Moerdijk- en Tussenwaterenkanalen

Na zijn aftreden werd Van Karnebeek als minister van Buitenlandse Zaken opgevolgd door F. Beelaerts van Blokland (1872-1956). Al snel – naar men zegt op aandringen van koningin Wilhelmina – kwam het gesprek met België weer op gang. Het ministerie van Waterstaat zou nu wel bij de zaak worden betrokken. Hoofdingenieur J.F. Schönfeld van Rijkswaterstaat werd daarvoor aangesteld. Vanuit Waterstaat werden allerlei ontwerpen gemaakt voor kanalen tussen Nederland en België, maar niet duidelijk is hoe die konden bijdra-

50 Voorloopig Verslag van de commissie van Rapporteurs, Eerste Kamer, SGD\_19261927\_0000044.

51 *Handelingen Eerste Kamer*, 24-3-1927, SGD\_19261927\_0000089.

52 ‘De beslissende zitting der Eerste Kamer’, *Algemeen Handelsblad*, 25-3-1927, 5.

53 Delmer, *Canal Albert*, 56-64, 92-98.

54 ‘Nota van de Belgische regering op 28 mei 1929 aan Hr. Ms. gezant te Brussel overhandigd, Bijlage 3: Lijst van concessies door de Belgische regering in overweging genomen’, in: *Witboek: Bescheiden in zake de tusschen Nederland en België hangende vraagstukken door de wederzijdsche Regeeringen gewisseld sedert de verwerping van het verdrag van 3 April 1925*, SGD\_19281929\_0001658, 141.



gen aan een oplossing in deze kwestie.<sup>55</sup> Na een ontmoeting van Beelaerts en Hymans in Genève verklaarde de Belgische regering dat, hoewel zij van mening bleef dat het Moerdijkkanaal de beste oplossing was, zij 'beschikbaar is om een ander tracé te bezien'.<sup>56</sup> Het was een uitgesproken voorzichtige formulering ten einde zo min mogelijk onderhandelingsruimte prijs te geven. Verder waren de ministers overeengekomen om enkele deskundigen een onderzoek te laten uitvoeren 'naar mogelijkheden om de besprekingen te hervatten'.



Afb. 11 Het Albertkanaal bij Vroenhoven. Per strekkende meter kanaal moest hier vijfduizend kubieke meter grond worden ontgraven. Delmer, *Le Canal Albert*, afb. 91.

Het is niet duidelijk wanneer, door wie en welke deskundigen, zowel van Nederlandse als van Belgische zijde waren aangewezen. Eén naam wordt algemeen genoemd en dat is die van de Nederlandse ir. E. van Konijnenburg. Emile van Konijnenburg (1869-1956) was in 1892 afgestudeerd in Delft, had in dienst van Rijkswaterstaat gewerkt bij het project van de scheiding van Maas en Waal en was van 1906-1912 secretaris van de Nederlands-Belgische Maascommissie geweest. Van 1914 tot 1928 werkte hij in Egypte aan het Suezkanaal, daarna in Roemenië bij de Donau, in Palestina bij de haven van Haifa en in Turkije. Tijdens zijn verblijf in Egypte werd hij benoemd tot hoofdingenieur-directeur met verlof, een bijzondere aanstelling. Na 1928 werkte hij opnieuw in Limburg aan verbetering van de doorvaart in Maastricht. Van Konijnenburg had ook groot talent als tekenaar en schilder; hij maakte het ontwerp voor het *Gedenkboek* ter gelegenheid van het vijftigjarig bestaan van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs in 1897, dat werd bekroond met een gouden medaille op de Wereldtentoonstelling van 1900 in Parijs.<sup>57</sup>

Buitenlandse Zaken zal dus goed bekend zijn geweest met deze man die groot gezag genoot en werd gewaardeerd door zijn Belgische collega's. Volgens de in Brussel gevestigde correspondent van het *Algemeen Handelsblad* zou daar, tijdens besprekingen in oktober 1928, overeenstemming zijn bereikt over zijn plan voor een Eendrachtskanaal. Dat zou vanaf Bath noordwaarts gaan door het voormalige Kreekrak, daarna door de Eendracht om na de Slaakdam uit te monden in het Volkerak. Het wordt in afbeelding 12 aangeduid als Van Konijnenburg I. Daarover werden eind 1928 officiële besprekingen gevoerd in Den Haag waarbij – mogelijk als gevolg van interne competentiegeschillen tussen de ministeries – Van Konijnenburg niet werd uitgenodigd, maar wel Schönfeld en P.H.A. Rosenwald.<sup>58</sup> Deze waterstaatsingenieurs zouden toen een iets oostelijker tracé hebben gepresenteerd dat uitkwam bij Dintelsas. In de pers werd dat gezien als oorzaak van het mislukken van de besprekingen, maar dat is niet waarschijnlijk. Beide plannen werden afgeschoten door de Belgische regering. Volgens Segers hadden de Belgische technici ook het ontwerp-Van Konijnenburg afgewezen, formeel omdat noch Van Konijnenburg noch zijzelf het mandaat van hun regering hadden om het vraagstuk te onderzoeken. Belangrijker was natuurlijk dat dit voorstel politiek onaanvaardbaar was. De nieuwe verbindingsweg zou namelijk nog steeds gebruik maken van de Westerschelde als toegang naar Bath en zou uitkomen in het Volkerak, waardoor niet de volgens België gevaarlijke vaart door het Hellegat werd vermeden. Ook zouden twee sluizen nodig zijn, waarvan één bij Bath: gevaarlijk dicht op de Westerschelde en dus onacceptabel volgens België.<sup>59</sup>

Het conflict spitste zich toe op de eis van de Nederlandse en de onwil van de Belgische regering om slechts gebruik te maken van de Tussenwateren (Oosterschelde, Krammer, Volkerak), zoals was vastgelegd in het scheidingsverdrag van 1839. In plaats van een Moerdijkkanaal was België bereid een iets westelijker gelegen kanaal voor te stellen, rechtstreeks van Antwerpen naar een uitmonding ten oosten van Willemstad.<sup>60</sup> Door België werd nimmer een tracé getekend voor dit kanaal, ik heb het als mogelijkheid weergegeven in afb. 12. In de Eerste Kamer noemde men dit het kanaal-Segers.<sup>61</sup> Overigens was in 1931 door het Ne-

55 Nota verbindingen Nederlandsche en Belgische waterwegen.

56 Memorandum van 12 januari 1929 door de Belgische gezant te 's-Gravenhage aan de Minister van Buitenlandse Zaken overhandigd, Witboek, 95.

57 *Het Vaderland*, 1-5-1956, 4; *De Tijd*, idem, 4; *Algemeen Handelsblad*, idem, 4, 8; Wikipedia: Lijst van hoofdingenieurs-directeuren van Rijkswaterstaat; *Gedenkboek Julianakanaal* (Maastricht 1934) 50, *De Ingenieur* 3 (1932) A40-42.

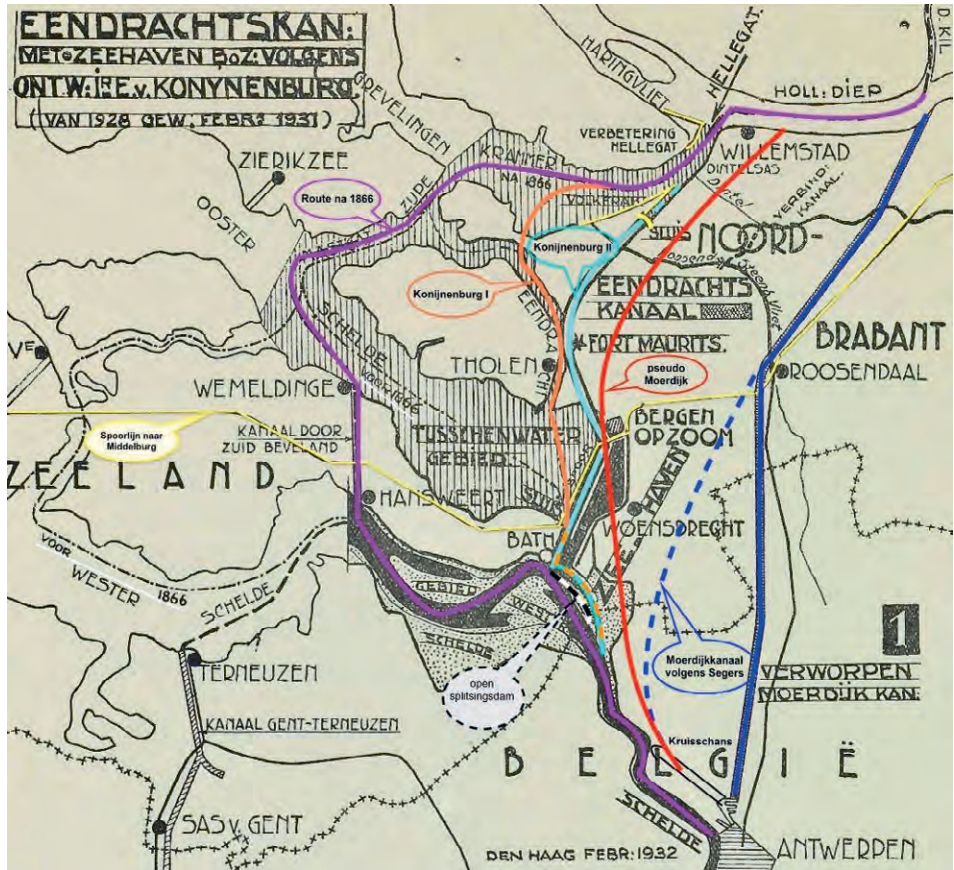
58 *Algemeen Handelsblad*, 24-10-1928 en 16-2-1929, beide Eerste Blad. Er zou een controverse zijn tussen Waterstaat en Buitenlandse Zaken.

59 Witboek, Memorandum 12 januari 1929, 95-99; Segers, *Onze onderhandelingen*, 70-74.

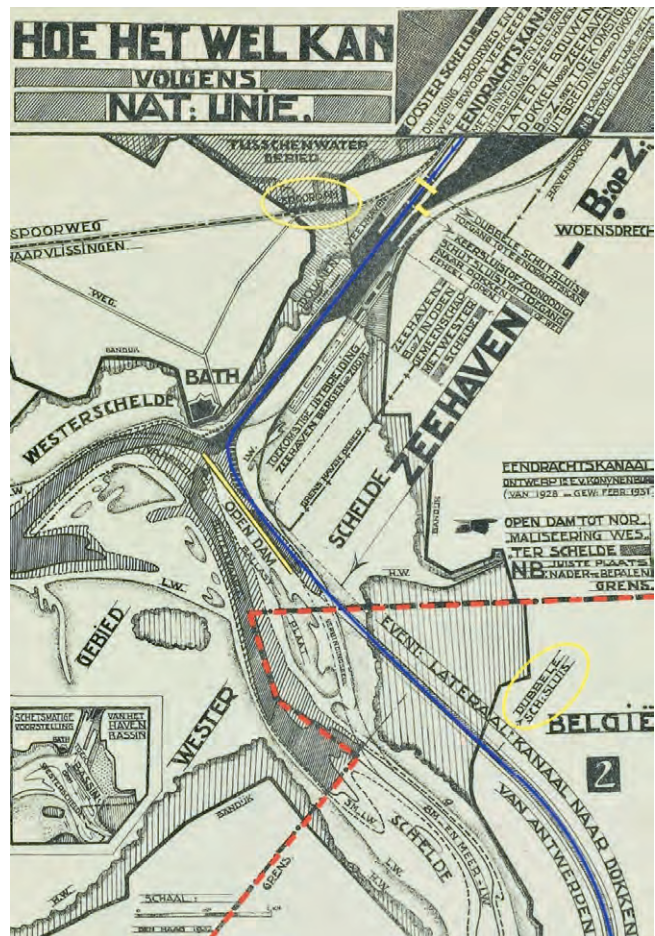
60 Witboek, Memorandum 12 januari 1929, 99-100.

61 *Handelingen Eerste Kamer*, 31-3-1932, SGD\_19311932\_000041.

Afb. 12 Het Eendrachtskanaal met zeehaven Bergen op Zoom volgens Van Konijnenburg, vergeleken met het Moerdijkkanaal en pseudo-Moerdijkkanaal. Schetskaarten uitgegeven door de Nationale Unie (1932).



Afb. 13 Detail van het ontwerp Van Konijnenburg II bij Bath en de Nederlands-Belgische grens. Schetskaarten uitgegeven door de Nationale Unie (1932).





derlandse Eerste Kamerlid Van der Lande een vergelijkbaar tracévoorstel gedaan, door hem Schelde-armkanaal genoemd.<sup>62</sup> In de onderhandelingen heeft het geen rol gespeeld. Nederland beschouwde alle kanalen door het vasteland van Noord-Brabant als *pseudo-Moerdijkkanalen* en die waren onaanvaardbaar om dezelfde redenen als waarom het verdrag in 1927 was afgestemd.

In de periode 1928-1931 paste Van Konijnenburg, gesteund door de Nationale Unie, zijn plan enkele keren aan. De Nationale Unie was een conservatief-rechtse beweging die in 1925 was opgericht door de aanhanger van de Groot-Nederlandse gedachte F.C. Gerretson, een verklaard tegenstander van het Moerdijkkanaal.<sup>63</sup> In 1931 bracht de Unie een schetskaart uit met een aangepast ontwerp, in afb. 12 aangegeven als Van Konijnenburg II.<sup>64</sup> Op de Westerschelde, geheel op Nederlands territorium, was een scheidingsdam voorzien om de binnenvaart en de zeevaart te splitsen. In de Oosterschelde was het kanaal gescheiden van het open water door omlegging van de spoorlijn naar Vlissingen. Aan de oostzijde zou Bergen op Zoom een haven krijgen. Van de Eendracht zou nog maar beperkt gebruik worden gemaakt; het kanaal was naar het oosten opgeschoven en zou met een schutsluis bij Dintelsas uitkomen in het Volkerak. Deze oplossing scoorde hoog bij de Nationale Unie, omdat deze geheel op Nederlands grondgebied lag en niet was 'een kunstmatige Rijnmond en verlenging van de Antwerpse dokken op Nederlands gebied'.<sup>65</sup>

## Bijna een oplossing

Afb. 13 geeft een detail van de oplossing-Van Konijnenburg II bij Bath. Die oplossing toont ook de mogelijkheid dat België op eigen grondgebied kon besluiten tot een lateraalkanaal vanuit de dokken van Antwerpen. Aan de Nederlandse grens zou dat kanaal dan uitkomen in de open Westerschelde. Even verder zouden de binnenvaartschepen, beschermd door de dam, naar de schutsluis varen die toegang gaf tot het Eendrachtskanaal. Omdat het Belgische lateraalkanaal zou uitkomen in de open Westerschelde zou het kanaal daar moeten worden afgesloten door een schutsluis. Deze oplossing was voor België onaanvaardbaar, omdat er dan in totaal driemaal zou moeten worden gesloten: aan de grens bij de uitgang op Belgisch gebied, vervolgens bij de ingang op Nederlands gebied en aan het eind bij Dintelsas.

Bij een interpellatie door de afgevaardigde B.Ch. de Savornin Lohman op 14 oktober 1931 in de Eerste Kamer stelde minister Beelaerts de retorische vraag of het dan niet logischer zou zijn om de dam in de Westerschelde aan beide zijden te sluiten, zodat het Belgische lateraalkanaal rechtstreeks zou doorlopen in het Nederlandse kanaal. In zijn visie zou er dan nog wel een schutsluis bij de grens moeten komen om het Belgische kanaalpeil gescheiden te houden van het Nederlandse. Volgens de interpellant was dit 'kanaal-Beelaerts', totaal verschillend van het 'kanaal-Konijnenburg' en onacceptabel.<sup>66</sup> Deze variant zal zeker zijn besproken tussen de Nederlandse en Belgische ingenieurs. Het kwam heel dicht bij een oplossing, want het was één kanaal geworden vanuit de Antwerpse dokken naar Dintelsas. Maar het was niet aanvaardbaar voor België wegens driemaal sluiten en vaart door het Hellegat. Ook in Nederland was een meerderheid voor dit plan niet zeker.

Op 1 april 1932 deelde minister Beelaerts de Eerste Kamer mee dat de onderhandelingen waren opgeschort.<sup>67</sup> Ze werden voor de Tweede Wereldoorlog niet meer hervat, mede als gevolg van instabiele Belgische regeringscoalities. Van 23 mei 1932 tot 10 mei 1940 traden twaalf Belgische regeringen aan, met een gemiddelde duur van acht maanden.

62 'Een nieuw Belgisch kanaalplan ter sprake gebracht', *De Tijd*, 13-3-1931, Tweede Blad; J.C. Ramaer, 'Verbinding Antwerpen-Rijn', *De Ingenieur* 17 (1931) B129-132.

63 C. Gerretson, *De Tusschenwateren 1839-1867. Diplomatieke documenten verzameld en uitgegeven* (Haarlem 1942). Deze uitgave had oorspronkelijk als ondertitel 'Het Nationaal Verzet tegen het Moerdijkkanaal uit de bronnen toegelicht'; zie ook: Schuurmsma, *Het onaanmemelijk tractaat*, 227-232.

64 C. Gerretson, *Memorandum van den Raad van Bestuur der Nationale Unie, aangeboden aan de leden der Staten-Generaal* (Den Haag 1929) 49-54; Schetskaarten uitgegeven door de Nationale Unie, *Tracé van het Eendrachtskanaal met zeehaven Bergen op Zoom*. Ontwerp: ir. E. van Konijnenburg ('s-Gravenhage 1932).

65 Witboek, *Memorandum* 7 mei 1929 door Hr. M.'s gezant te Brussel aan den Belgischen Minister van Buitenlandse Zaken overhandigd, 119-120.

66 *Handelingen Eerste Kamer, Interpellatie De Savornin Lohman*, 14-10-1931, SGD\_19311932\_0000007.  
67 *Handelingen Eerste Kamer*, 1-4-1932, SGD\_19311932\_0000042; 'Schorsing der Ned.-Belg. onderhandelingen over de herziening der Tractaten van 1839', *Het Vaderland*, 1-4-1932.



## Nabeschuwing en conclusies

Nederland bouwde aan zijn Julianakanaal, België aan het Albertkanaal. Het eerste kwam gereed in 1935, het tweede net voor het begin van de Tweede Wereldoorlog, in 1939. Het Julianakanaal was gericht op Rotterdam, het Albertkanaal op Antwerpen. Beide stelsels waren gescheiden door de stop van Ternaaien, een kleine sluis in het kanaal Luik-Maastricht. België zag geen noodzaak om die verbinding te verbeteren. Nederland verbeterde de bestaande vaarweg langs het kanaal door Zuid-Beveland en de tussenwateren op een aantal punten. De derde sluis bij Wemeldinge kwam gereed in 1928, in 1930 werd het besluit genomen tot de aanleg van een twee kilometer lange geleidedam in het Hellegat en in 1934 werd besloten om het kanaal door Zuid-Beveland te verbreden en de spoorbrug bij Vlake te vervangen.<sup>68</sup> In de visie van de Nederlandse regering verminderden deze maatregelen de noodzaak ‘om nog een nieuwe verbinding te scheppen’.<sup>69</sup>

Het is lastig om als Nederlander een objectief oordeel te vellen over deze kanalenkwes-  
tie. Maar op zijn minst kan worden geconstateerd dat België niet bepaald tactisch ope-  
reerde. Het voerde allerlei argumenten aan om te krijgen wat het wenste, maar het ver-  
gat dat de beslissing daarover niet bij hen lag, maar bij de Nederlandse regering. Kennen  
onze zuiderburen niet het gezegde, dat men meer vliegen vangt met stroop dan met azijn?

De tweede vraag is of de Belgische eisen gerechtvaardigd waren. Ook daar zijn nog-  
al wat vraagtekens bij te zetten. Er was een vaarweg in 1830/1839. Die was slecht. Bij het  
scheidingsverdrag van 1839 werd vastgelegd dat Nederland ‘ter vervanging van onbruik-  
baar geworden wegen voor de scheepvaart andere zodanige wegen zal aanwijzen, die  
even veilig en even goed en gemakkelijk zijn’. Het maakte daarbij niet uit of die door ‘na-  
tuurlijke gebeurtenissen of door werken van kunst’ onbruikbaar waren geworden. In de  
tijd dat Nederland het Kreekrak afdamde, waren de kanalen door Zuid-Beveland en door  
Walcheren de betere vaarwegen, zoals bleek uit de voorkeur van de schippers. Nederland  
hield die vaarwegen behoorlijk bij, maar er zullen zeker wel eens momenten zijn geweest  
dat het iets meer had kunnen doen, bijvoorbeeld een vroegtijdiger uitvoering van de bo-  
vengenoemde vaarwegverbeteringen.

België had meer kunnen krijgen dan het had. Nederland was bereid tot een kanaal van  
Bath – en misschien zelfs direct vanuit de Antwerpse dokken – naar Dintelsas. Maar Bel-  
gië bleef hameren op een kanaal waarvan het kon weten dat het voor Nederland onaan-  
vaardbaar was. Het was voor hen alles of niets. De enige concessie waartoe België bereid  
was, was het laten vallen van het kanaal Antwerpen-Ruhrort. Als gevolg van die politiek  
kreeg het niets. Maar het bouwde wel het Albertkanaal, technisch gezien een grote pres-  
tatie. Pas nadat Europa was verscheurd door een nieuwe Wereldoorlog kwamen België  
en Nederland tot elkaar. In 1949 werden de onderhandelingen hervat. Die resulteerden in  
een verdrag over de Schelde-Rijnverbinding dat pas op 13 mei 1963 werd gesloten.

68 J.B. Schuurman &  
H. Wieringa, ‘De Schel-  
de-Rijnverbinding’, in:  
J. van der Kley, *Vaarwegen  
in Nederland* (Assen 1967)  
125-147 (pp. 132, 136-138).  
De breedte op de waterlijn  
ging van 42 naar 62 m.

69 *Handelingen Eerste Ka-  
mer*, 14-2-1934, SGD\_  
19331934\_0000027;  
*idem*, 30-5-1934, SGD\_  
19331934\_0000049.