

Stadshavens verdwijnen al meer dan honderd jaar

Hamburg, maar ook Antwerpen en Amsterdam, verliezen de slag om schaalvergroting en automatisering in scheepvaart

Erwin van den Brink

Duitsland heeft het helemaal aan zichzelf te wijten, dat de haven van Hamburg het loodje dreigt te leggen (zie FD 11 september). Het was Duitsland, of liever gezegd de toen prille Duitse Tolunie met Pruisen voorop, dat al vroeg in de negentiende eeuw diplomatiek ruzie maakte met het piepjonge Koninkrijk der Nederlanden over de uitdieping van de Rijn. Rotterdam was nog een slaperig stadje. Het kwam regelmatig voor dat in het voorjaar kruierend ijs de rivierafvoer blokkeerde. En overigens ook dat het ijs de tamelijk gammele dijken vernielde waardoor het water uitstroomde over het ommeland dat daarna vaak maanden blank stond.

Het stroombed van een natuurlijke rivier bestaat uit meerdere meanderende geulen onderbroken door vele zandbanken. De jonge waterstaatsingenieur Pieter Caland (wiens naam voortleeft in het Calandkanaal) leerde door studiereizen naar onder meer de Seinevallei (Frankrijk had al sinds Napoleon een geünificeerde waterstaat) hoe je een rivier kunt 'normaliseren'. Een van de geulen benoem je tot hoofdgeul en de andere geulen dam je af. De stroming in de hoofdgeul neemt in kracht toe en zo wordt die steeds breder. Met deze techniek — je kunt bijna zeggen: dit foefje — baggert de rivier zichzelf uit. Grote baggervaarstuigen bestonden immers nog niet rond 1870.

Het uitmonden van de Rijn in zee bleef een probleem om dat daar, door de afnemende stroomsnelheid, slib zich bleef ophopen. Caland verhoogde de stroomsnelheid door de laatste kilometer rivier recht te trekken. Hij liet de dui-



ILLUSTRATIE: HEIN DE KORT

Voor Rotterdam was het gemakkelijk de haven steeds verder naar het westen uit te breiden

nen bij Hoek van Holland doorgraven: de Nieuwe Waterweg. Het project maakte een einde aan de overstromingen in het voorjaar, stroomopwaarts in Duitsland maar ook in Nederland. Het leverde de oude schoolplaten op van Wolters Noordhof en het prachtige gedicht van Marsman: Denkend aan Holland zie ik brede rivieren traag door oneindig laagland gaan.

De Rotterdamse haven ontstond dus

per ongeluk, als bijverschijnsel van de riviernormalisatie: Het was hierdoor gemakkelijk met de toenemende schaalvergroting in de scheepvaart de haven steeds westwaarts uit te breiden.

Alle economische energie bleef zich overigens richten op het herstel van Amsterdam als internationale stapelplaats. Tevergeefs. Het Noordhollandsch Kanaal, het Noordzeekanaal, het Merwedekanaal en het Amsterdam-Rijnkanaal

hebben niet kunnen voorkomen dat Amsterdam zijn positie prijs heeft moeten geven. Maar ook de Docklands in Londen en de pieren van Manhattan spelen al lang geen rol meer in de goederenoverslag. Alleen havens die off shore zijn gegaan, hebben zich gehandhaafd als wereldhavens en dus is het lot van Hamburg — en ook Antwerpen — bezegeld.

En of aan containerschepen een maximale afmeting is, zoals de Oeso beweert, is zeer de vraag. Waarom zou dat zo zijn? De grote containerschepen vervoeren nu al 18.000 TEU en er staan grotere schepen op stapel. Uiteindelijk is het de prijs van onze tablet en smartphone die de scheepsomvang bepaalt en die prijs neigt alleen naar omlaag.

Er wordt gewerkt aan grotere diepzeehavens en ook aan off shore overslag, drijvende containerkades. En waarom niet? Drijvende, door stoomkracht aangedreven graanelevatoren maakten begin vorige eeuw een einde aan het handmatig lossen van het Amerikaanse graan en ook die ontwikkeling was niet voorzien: er moest gewoon een oplossing worden gevonden voor de dankzij dalende prijzen toenemende graanaanvoer. Duwbakcombinaties van meerdere megaccontainerschepen zijn niet onmogelijk zolang ze door het Panama- of het Suezkanaal passen. Wat Hamburg en Antwerpen zorgen moet baren is dat er binnen een jaar een Suezkanaal is bij gebaggerd. Automatisering, robotisering en informatisering staan in de scheepvaart pas in de kinderschoenen. Meestal kondigt het stellen van grenzen aan de groei een nieuwe technologiesprong aan.

Erwin van den Brink is journalist en schrijft over over maatschappelijke kwesties waarin wetenschap en technologie een grote rol spelen.

