

Ackermans & van Haaren in Latijns-Amerika



Van 1906 tot 1912 werkte *Ackermans & van Haaren* in Bahia Blanca. Eerst werden baggerwerken uitgevoerd voor de Argentijnse onderneming *Ferrocarril del Sud* in de goederenhaven van Bahia Blanca, Ingeniero White, met het oog op de bouw van een havendok in de spoorweghaven. Tijdens de daaropvolgende jaren werkte *Ackermans & van Haaren* aan de verdieping van het kleine havendok. Van 1908 tot 1911 werden baggerwerken en terreinverhogingen uitgevoerd in de militaire haven van Bahia Blanca, Puerto Belgrano. *Ackermans & van Haaren* baggerde hiervoor 8 miljoen m³ grond waarvan er 7 miljoen voor de ophoging van de terreinen werd gebruikt en de rest in zee werd gestort. Gedurende de periode 1907-1912 werden er voor rekening van de Franse spoorwegmaatschappij *Ferrocarril Rosario a Puerto Belgrano* voor 1,6 miljoen FRF bagger- en rijswerken uitgevoerd in Puerto Belgrano.³⁴

Voor de nieuwe spoorweghaven in Puerto Belgrano nabij Bahia Blanca werd in opdracht van de spoorwegmaatschappij Rosario-Puerto Belgrano 730.000m³ gebaggerd waarvan 626.000m³ werd opgespoten tussen 1908 en 1911. Op de achtergrond de emmerbaggermolen *Antwerpen*.



984 F. O. S. ENGINEER TO THE U.S. NAVY
Prof. Dr. J. W. ...
... ..
... ..



De emmerbaggermolen
Antwerpen en de sleepboot
Marguerite voeren bagger-
werken uit voor de Argentijnse
onderneming *Ferrocarril del*
Sud in de goederenhaven van
Bahia Blanca, Ingeniero White,
met het oog op de bouw van
een havendok in de spoorweg-
haven tussen 1906 en 1908.



De bakkenzuiger *Schelde I* wordt ingezet voor baggerwerken en terreinverhogingen in de militaire haven van Bahia Blanca, Puerto Belgrano, 1908-1911.



De emmerbaggermolen *Antwerpen* en de bakkenzuiger *Schelde I* bij de bouw van het nieuwe dok in de militaire haven van Bahia Blanca, 1908-1911.



Het bouwen van zinkstukken
aan de Quebradadijk in Rosario
(1904-1918).

In oktober 1902 kende de Argentijnse regering aan het consortium *Schneider en Hersent* de concessie toe voor de bouw en de exploitatie van de handelshaven in Rosario.³⁵ *Hersent* stond in voor het gedeelte van de openbare werken (baggerwerken, constructie van de kades,...) terwijl *Schneider* belast werd met de levering van de caissons en de stalen lateien voor de kades evenals de bovenbouw en de verdere uitrusting van de haven alles samen goed voor een waarde van 11 miljoen FRF.³⁶ De kosten van de baggerwerken werden geschat op 647.000 gouden pesos of 3.235.000 FRF waarvan 256.750 gouden pesos of 1.280.000 FRF voor *Ackermans & van Haaren* werden voorzien.³⁷

Bij de voorbereiding van het dossier voor de bouw van de haven in Rosario had *Schneider* een prijsofferte gemaakt voor het inzetten van onderlossers of klepschuiten bij het baggerwerk maar hun prijs bedroeg het dubbele van die van *Ackermans & van Haaren*. Vooral de algemene kosten en de materiaalkosten waren aanzienlijk hoger. In januari 1903 vroeg Michel-Schmidt, die het dossier voor de *SA Schneider* opvolgde, aan Eugène Schneider om hierover met *Hersent* te spreken.³⁸

De verbeteringswerken op de rivier werden in onderaanneming door *Ackermans & van Haaren* uitgevoerd en omvatten het baggeren van een diepe scheepvaartgeul, de aanleg van een lange dam, het indammen van een zijgeul opdat het water door de hoofdgeul langs de kademuur zou lopen en het maken van een oeverbekleding langs twee eilandjes in de rivier.

De Nederlander Corstiaan Roza, een rijswerker afkomstig uit het dorp Werkendam, aan de wiepenstelling waarmee de zinkstukken werden gemaakt.



In maart 1903, na twee jaar van intensieve voorbereidingen, vertrok de eerste zending werklieden vanuit Antwerpen en het materiaal vanuit Nederlandse havens naar Argentinië. In zijn dagboek noteerde Hendrik Willem Ackermans: “heden eerste zending werkvolk naar Rosario vertrokken. Met Ari Hakkers en 4 mannen, vrouw en kind in Rose d’Or gedineerd met Henri, Arnken, F. Vonck en Lanser en Gerard. Na diner met mannen naar boot Sleeswig, uurtje vertoefd, boot om 2 uur naar Buenos Aires afgevaren.” Naast de Nederlandse werknemers vertrokken er later ook een vijftiental Vlamingen afkomstig uit Antwerpen, Gent, Moerbeke en Ruisbroek om als arbeider aan de bouw van de haven in Rosario te gaan werken.³⁹

Voor de werken in Rosario werden, in overleg met Hersent, acht Rijnschepen en twee sleepboten gebouwd. De levering van persbuizen voor Rosario werd met Leen Smit, de scheepsbouwer in Kinderdijk besproken. Dat de oversteek naar Latijns-Amerika voor het kostbare materiaal en de opvarenden niet zonder risico was bleek in januari 1904 toen de gloednieuwe hopper-zandzuiger ‘Rosario II’ die op 5 januari uit Rotterdam richting Rosario was uitgevaren, verging door de dichte mist bij kaap Villano nabij La Coruña voor de Spaanse kust.⁴⁰ Het schip was doormidden gebroken en de vijftienkoppige bemanning werd gered, men probeerde de machines nog te bergen.⁴¹



Poserend in Rosario tijdens het bezoek van Hendrik Willem Ackermans in juni 1904 aan de werken: (zittend van links naar rechts) Jacobus van Haaren, Hendrik Willem Ackermans, Willem van Herwijnen; (staand van links naar rechts) Jan Lanser, R. Beekman, Arie Hakkers.

Op 7 mei 1904 voer Hendrik Willem Ackermans zijn werknemers achterna aan boord van het passagierschip *Cap Ortegale* van de Duitse rederij *Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft*. Hij vertrok uit de Franse haven Boulogne en werd op 27 mei door Abel Pagnard verwelkomd in het Grand-Hotel Buenos Aires op. 's Anderendaags vervoegde Jacobus van Haaren het gezelschap en bezochten ze samen in Buenos Aires de Nederlandse ingenieur Lange, directeur van de waterwerken in Argentinië, en Angel Piaggio, hoofd van de waterwerken in Rosario. Op 31 mei vertrok Hendrik Willem Ackermans met Jacobus van Haaren naar Rosario waar hij in het *Hotel de France et d'Angleterre* zijn intrek nam. Na een bezoek aan het kantoor van *Ackermans & van Haaren* in de *Calle Sargento Cabral* trok hij naar de werf aan de in opbouw zijnde haven. Lezen we even mee in zijn dagboek: "Vandaar gingen we naar 't werk waar we vele oude kennissen ontmoeten zowel onder ons personeel als onder dat van *Hersent*. Aan de kade gekomen lag de zuiger Rosario in welke aldaar zand loste achter den houten aanlegsteiger. Blokland (kapitein) en Christiaan Stocking (opperbaas) evenals enkele Hollandse matrozen kwamen mij verwelkomen en schenen alle aangedaan. Het gezicht op de rivier levert een ongewoon grootschouwspel. Men kan nauwelijks aan de overzijde land zien en nog zijn dit maar



De rijnaak *AvH RN°4* maakte deel van het grindtransport van Colon naar Buenos Aires.

eilanden welke midden in de rivier verspreid liggen. Enkele zeeschepen liggen op de rede en dit verhoogt merklijk het majestueuze effect. ‘s Namiddags met Pagnard langs het werk gevaren tot het benedeneind der te bouwen kademuur alwaar de gebouwen voor elektrische kracht zijn aangevangen.” Na nog enkele werkvergaderingen en werfbezoeken keerde Hendrik Willem Ackermans op 25 juli terug naar Antwerpen.⁴²

Half december 1904 rapporteerde men aan Michel-Schmidt van de *SA Schneider*, dat eind oktober de werken in Rosario bijzonder goed waren opgeschoten, in het bijzonder ook de baggerwerken, het maken van zinkstukken en de taluds. Door de komst van een tweede zandzuiger kwam alles in een nog hogere versnelling.⁴³ Indien zich geen bijzondere problemen voordeden zou het werk eind 1908 beëindigd zijn.⁴⁴



In december 1905 was de helft van de voorziene baggerwerken uitgevoerd, 3,5 miljoen m³ op een totaal van 7 miljoen m³, het kanaal van de haven van Rosario was uitgediept over een lengte van 300 m.⁴⁵

De eerste opdracht in Rosario werd in 1908 voltooid. Het baggerwerk omvatte 9 miljoen m³ waarvan 5,6 miljoen m³ zand werd gebruikt voor terreinophogingen, 620.000 m³ voor het maken van zinkstukken. Er werd 60.000 m³ grind gebaggerd en 30.000 scheepston grind werd van Colon in Uruguay naar Rosario verscheept. In Colon baggerde *Ackermans & van Haaren* grind van 1908 tot 1925, eerst voor rekening van de Argentijnse Spoorwegen, van 1914 tot 1925 voor de uitbreiding van de haven in Buenos Aires.⁴⁶

De emmerbaggermolen *Antwerpen* baggert grind in San Blas voor de bouw van het nieuwe dok in de Puerto Militar in Bahía Blanca, 1912-1914.





De emmerbaggermolen *Patria* baggert 250.000 ton grind in de rivier Uruguay, waarna het door een rijnaak over een afstand van 350km naar Rosario werd vervoerd waar het voor de bouw van de geëlektrificeerde tramlijnen door de *Compañía General de Tramways Eléctricos del Rosario (CGETR)* - dat met Belgisch kapitaal werkte - werd gebruikt.



Groepsfoto van het personeel genomen tijdens een picknick op *isla Sivori* in Rosario.



Een beeld van de leef- en woonomstandigheden van de Nederlandse arbeiders in Rosario omstreeks 1905 dat als postkaart naar de familie in Nederland werd gestuurd.



Het personeel van Ackermans & van Haaren werkzaam in Rosario tijdens een picknick op het *isla Sivori*. Centraal aan het hoofd van de tafel: Jacobus van Haaren en zijn vrouw Francisca Daniëls.

Naast het harde labeur in de haven van Rosario hielden de Nederlandse werknemers die voor *Ackermans & van Haaren* werkten hun Nederlandse tradities in eer. Jaarlijks, omstreeks 31 augustus, vierden een 600-tal Nederlanders in Rosario, onder wie talrijke werknemers van *Ackermans & van Haaren*, Koninginnedag, de geboortedag van koningin Wilhelmina. In 1905 en 1907 werd het feest gevierd in aanwezigheid van ambassadeur L. Van Riet en consul N.G. van Noppen. Zij werden verwelkomd door het muziekkorps van de lokale politie en logeerden ten huize van Jacobus van Haaren. De feestelijkheden duurden een viertal dagen. Er werden toespraken gehouden, er werd gezongen, voorgedragen en voor de talrijke kinderen – een vijftigtal – was er poppentheater én een ballonnetje van het Nederlandse kledingmagazijn ‘New England’. Het viel de verslaggever van *Het Nieuws van den Dag* echter op dat dat de kinderen zeer slecht Nederlands of helemaal geen Nederlands praatten, wat wees op de noodzaak aan degelijk onderwijs. Bij het afscheid van de Nederlandse diplomaten nam Jacobus van Haaren de honneurs waar, begeleid door de Nederlandse schepen. “Alle vaartuigen varen in de nabijheid om hem uitgeleide te doen. Stutig gleed de machtige raderboot over de brede Paraná, gevolgd door zandzuigers en sleepboten, alle getooid met vlaggen, het Nederlandsche dundoek in top. Plechtig klonk het salut der verschillende boten, wat beantwoord werd met een groet met de Nederlandse vlag, die ook in top der raderboot wapperde”.⁴⁷





In en voor de haven van Buenos Aires werden er verschillende zinkwerken uitgevoerd (1904-1905-1912) goed voor een totale oppervlakte van 15.000m².