

Maritiem cultuurlandschap in Brabant?

Schippers en de Zuid-Willemsvaart.



Akke de Vries-Oosterveen
Masterscriptie Erfgoedstudies

Juli 2012

“Het werd ook drukker in die dagen van schepen af en aan, lange aken die de keien brachten, tjalken diep van de stenen, schuiten bevracht met paaltjes, rijshout of riet, en op sommige punten verschenen de eerste veerboten met schoorsteen en schepraderen, breed sterk gebouwd, die bij het ruwste weer konden varen. Voor de schipperij was het een goede tijd, er gingen veel nieuwe zeilen, en oude schuiten werden zeldzaam.”

Uit: Arthur van Schendel, *De Waterman*, 1933.

Akke de Vries-Oosterveen
0320668

Juli 2012

Eerste begeleider
Prof. dr. Hans Renes

Externe begeleider
Drs. Peter Nijhof

Tweede lezer
Drs. Irmgard van Koningsbruggen

Masterscriptie Erfgoedstudies
Vrije Universiteit Amsterdam

Afbeelding op de kaft:

Drukte in de sluis, de Zuid-Willemsvaart als verkeersader voor de binnenvaart. Schippers met hun binnenschepen in Sluis 12 bij Someren, foto ca. 1955.

Een woord vooraf.

Voor u ligt de eindschrift *Maritiem cultuurlandschap in Brabant? Schippers en de Zuid-Willemsvaart*. Deze scriptie is geschreven in het kader van de masteropleiding Erfgoedstudies van de Vrije Universiteit te Amsterdam. In dit werkstuk geef ik mijn bevindingen weer van het onderzoek naar de geschiedenis van de binnenvaart en de Zuid-Willemsvaart. Deze scriptie gaat over kanalen, mensen, landschap en verhalen en belicht één van de aspecten uit de rijke geschiedenis van kanalen in Nederland.

Om onderzoek te doen kreeg ik de gelegenheid om zes maanden bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed stage te lopen op de afdeling Kennis van Gebouwd Erfgoed. Het was een zeer leerzame periode, waaraan ik met plezier terugdenk. Het gaf mij de mogelijkheid om met verschillende vaste en tijdelijke medewerkers in contact te komen. Aan de gesprekken met hen heb ik veel gehad, ik kwam meer over mijn onderwerp te weten en leerde ondertussen veel over de achtergronden en de werkwijze van de monumentenzorg. Behalve dat was het fantastisch om de beschikking te hebben over de toegang tot de schatkamer van kennis in de vorm van de bibliotheek en de digitale kennisbank. En dat alles onder het wakend oog van mijn begeleider bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, Peter Nijhof, die met belangstelling mijn vorderingen observeerde en immer klaar stond voor een bezinnend gesprek. Hem wil ik bijzonder bedanken voor de geboden kans om aan dit onderzoek te kunnen werken.

Ook wil ik mijn begeleider vanuit de Vrije Universiteit, Hans Renes, bedanken voor de inspirerende gesprekken. Daardoor bleef ik op koers en kon ik telkens met een verse lading goede tips mijn onderzoek vervolgen.

Naast dat ik in Amersfoort aan het werk was, ben ik veel op locatie geweest om onderzoek te doen. Bij verschillende organisaties klopte ik aan om mijn vragen te stellen. Welwillend en belangstellend ben ik ontvangen of werd ik telefonisch of per mail beantwoord. Aan al deze personen ben ik veel dank verschuldigd. Met name wil ik Gerard van Asperen, Jaap Boersema, Giel van Hooff, Sjoerd de Meer, Theo Schers en Henk van der Voort bedanken voor hun belangstelling en hulp.

Last but not least wil ik mijn echtgenoot en kinderen bedanken voor de ruimte die ze mij gegeven hebben om dit project te kunnen voltooien. Vele malen stonden gezinsuitjes in het teken van Mam's onderzoek en het luisterend oor van mijn gezinsleden werkte motiverend en stimulerend om door te gaan. Zonder hen was ik niet zover gekomen.

Akke de Vries-Oosterveen

Breda, juli 2012

Inhoudsopgave	7
Summary	9
1 Inleiding.....	11
1.1 Achtergrond en aanleiding	11
1.2 Probleemstelling	12
1.3 Doel van het onderzoek.....	13
1.4 Plan van aanpak en onderzoeksvragen	13
1.5 Begripsdefinities	13
1.6 Theoretische uitgangspunten.....	15
1.7 Onderzoeksmethode	19
1.8 Historiografie	20
1.9 Indeling van de scriptie.....	22
Hoofdstuk 2 De Zuid-Willemsvaart	23
2.1 Inleiding.....	23
2.2 De ligging.....	23
2.3 De Zuid-Willemsvaart als multifunctioneel landschapselement	25
2.4 De gevolgen van de komst van de Zuid-Willemsvaart	31
2.5 Conclusie	37
Hoofdstuk 3 De binnenvaart	38
3.1 Inleiding.....	38
3.2 De componenten van de binnenvaart	38
3.3 Fysieke factoren	40
3.3.1 <i>Water: het vaarwegenstelsel</i>	40
3.3.2 <i>Schepen: de binnenvaartvloot</i>	46
3.3.3 <i>Vracht: loskades en havens</i>	54
3.4 Sociale en economische factoren: mensen, woorden en proces.....	56
3.4.1 <i>De binnenvaartschipper</i>	56
3.4.2 <i>Andere beroepsgroepen</i>	62
3.4.3 <i>Het dagelijks leven van een schipper</i>	66
3.5 Conclusie	83
Hoofdstuk 4 De Zuid-Willemsvaart en het erfgoed van de binnenvaart	84
4.1 Inleiding.....	84
4.2 Water: Veghel – havenstad	84
4.2.1 <i>De geschiedenis van de havens van Veghel</i>	85
4.2.2 <i>Andere havens langs de Zuid-Willemsvaart</i>	99
4.2.3 <i>De huidige situatie van de oude haven in Veghel</i>	103
4.2.4 <i>Conclusie</i>	105
4.3 Vracht: Helmond: stad van sluizen en kades	107
4.3.1 <i>De geschiedenis van het Helmondse kanaaldeel</i>	107
4.3.2 <i>Om welke goederen ging het in Helmond ?</i>	109
4.3.3 <i>Helmond en het kanaal nu</i>	116
4.3.4 <i>Conclusie</i>	120
4.4 Schepen: de scheepswerf in Weert.....	121
4.4.1 <i>De geschiedenis van de Weerter scheepswerf</i>	121
4.4.2 <i>Weert en de scheepswerf nu</i>	126
4.4.3 <i>Conclusie</i>	126
5 Conclusie	127
6 Aanbevelingen	128
Literatuurlijst	130
Herkomst afbeeldingen	134

Summary

This thesis presents an alternative approach to the understanding of the heritage of old canals in the Netherlands by using the theory of the landscape biography of Jan Kolen and the theory of the maritime cultural landscape of Christer Westerdahl. The Canals had many functions, one of the most important was the function as a waterway. Canals can be considered as parts of the transport system, which connected cities and areas all over the country. Till the early 1960's water transportation was of great importance for the development of the country. For the proper understanding of how the system worked, it is important to investigate the role of the skippers on the inland waterways. This study explores the influence the skippers had on the spatial organisation of the canal-areas. In the canal areas special facilities were needed to make transport by boat possible and to support the work and life of the skippers. When a canal is closed for transportation, these special facilities are no longer needed.

The largest canal in the Netherlands, the Zuid-Willemsvaart, in the southern part of the country, is used as a case-study.

The first part is an introduction to the Zuid-Willemsvaart and shows how many histories the canal has beside the history of the skippers. The second part concerns about the heritage of the skippers and explores what could be considered as the heritage of the skippers in a material and a non-material way. In the third part a historical spatial analysis of the Zuid-Willemsvaart is presented of three places, the cities of Veghel, Helmond and Weert. In these observations attention is also made to the present time, by referring to the role the skipperheritage has in these communities.

As a result of this study can be pointed out that there is little attention for the skipper-heritage. Only a few persons or specialised organisations are concerned with this topic.

1 Inleiding.

1.1 Achtergrond en aanleiding.

Naar aanleiding van de wens om een scriptie te schrijven over een aan industrieel erfgoed gerelateerd onderwerp, kwam ik in gesprek met Peter Nijhof, de specialist Industrieel Erfgoed van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE). In dit gesprek bleek dat de Rijksdienst behoefte had aan meer kennis van kanalen als erfgoed.

De belangstelling van de Rijksdienst voor kanalen is niet nieuw, maar is ongeveer veertig jaar terug begonnen. In de visie van toen waren kanalen te beschouwen als een onderdeel van het gebouwde erfgoed. Vanaf 1970 was in Nederland de herwaardering voor het gebouwde erfgoed uit de negentiende eeuw ontstaan, in navolging van andere landen, met name Engeland en België. Onder dit erfgoed nemen de *monumenten van bedrijf en techniek*, ook wel *bedrijfsmonumenten* genoemd, een centrale plaats in. De negentiende eeuw was de tijd van de Industriële Revolutie, waarin nieuwe typen gebouwen ontstonden, zoals fabrieksgebouwen, watertorens en spoorwegstations en er veel sluizen, bruggen, stoomgemalen en kanalen gebouwd zijn. Al deze gebouwtypen en constructies vielen onder één verzamelbegrip, de *monumenten van bedrijf en techniek* en voor de bestudering van deze verschijnselen kwam de subdiscipline *industriële archeologie* op. De term *industriële archeologie* was overgenomen uit Engeland, waar vanaf 1955 de term *industrial archaeology* in gebruik was. Omdat er discussie was over de inhoud van dit begrip, werd vanaf 1980 in Nederland liever gesproken over industrieel erfgoed.¹

Met de inventarisatie, de documentatie en het behoud van het industriële erfgoed hielden zich in eerste instantie vooral mensen bezig met een technische achtergrond. Het eerste symposium over industriële archeologie in Nederland was in 1974 georganiseerd door het Koninklijk Instituut van Ingenieurs en de Technische Hogeschool in Delft.²

Ook bij de Rijksdienst voor de Monumentenzorg (RDMZ) ontstond belangstelling voor de negentiende eeuwse bouwkunst en de industriële erfenis. De Rijksdienst was van oorsprong bedoeld om de grote 'Monumenten van Geschiedenis en Kunst', zoals oude kastelen, kerken, raadhuisen en stadspoorten te beschermen, maar had allengs het werkterrein uitgebreid naar meer alledaagse gebouwen, zoals boerderijen, molens en pakhuizen. De uitbreiding van de zorg naar de gebruiksgebouwen uit de negentiende eeuw was de volgende stap.

De RDMZ voerde in het kader van twee grote landelijke projecten onderzoek uit naar de bouwkunst en de industriële gebouwen en complexen die ontstaan waren in de periode 1850-1945. Dit waren het Monumenten Inventarisatie Project (MIP, 1986-1992) en het Monumenten Selectie Project (MSP, 1991-2006). Het ging voornamelijk om gebouwen en constructies, waar ook oude kanalen onder gerekend werden. Beschrijvingen om de waarde van het object te rechtvaardigen hadden veelal een architectuurhistorisch en kunsthistorisch karakter.

¹ Nijhof 1987, p.10.

² Davids 2010, p. 73.

Ondertussen was binnen de wetenschappelijke wereld meer en meer het besef ontstaan dat om het verleden goed te kunnen bestuderen en tot haar recht te laten komen, er een multidisciplinaire benadering wenselijk was. Kunstgeschiedenis, architectuurgeschiedenis, historische geografie, archeologie, sociale wetenschappen en geschiedenis zijn vakken die stuk voor stuk eigen theorieën en methoden in huis of ontwikkeld hebben om erfgoed te benaderen. Ruimtelijke aspecten van historische ontwikkelingen kregen daarbij steeds meer belangstelling.

Multidisciplinair onderzoek naar industrieel erfgoed vond daarna bijvoorbeeld plaats binnen het Projectbureau Industrieel Erfgoed (PIE), dat in 1992 op initiatief van het Ministerie van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur startte. De taak was om industrieel erfgoed te onderzoeken en advies uit te brengen over het selectief behoud van onroerend en roerend industrieel erfgoed. Wetenschappers uit verschillende subdisciplines, waaronder techniekhistorici en economisch- en sociaalhistorici leverden hun aandeel.

In de laatste tien jaar is het gebruikelijk geworden om cultuurgeschiedenis ook vooral vanuit de sociale wetenschappen te bekijken. Erfgoed heeft vanuit die achtergrond bekeken ook te maken met identiteit, herinnering en toe-eigening.

De overheid volgde deze ontwikkelingen door in 2006 de kennisinstituten, met ieder een eigen aandachtsgebied van erfgoed, bij elkaar te voegen. De Rijksdienst voor de Monumentenzorg (RDMZ) fuseerde met de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB). Naast deze aandachtsgebieden hoorde voortaan ook de bestudering en de zorg voor het cultuurlandschap bij de taak. Zo ontstond de Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten (RACM). In 2009 volgde de naamswijziging in Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed.

Het onderzoek naar kanalen was bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed wat op de achtergrond geraakt. De hernieuwde belangstelling voor kanalen kreeg een impuls toen de Rijksdienst mede-organisator werd voor de World Canal Conference. Deze jaarlijkse internationale ontmoeting van kanalenexperts vond in september 2011 in Groningen plaats. Naar aanleiding van dit congres en de vraag vanuit de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed om eens vanuit een ander perspectief naar kanalen te kijken ben ik aan het onderzoek begonnen.

1.2 Probleemstelling.

Bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed bestaat de behoefte om op een andere manier naar het erfgoed van kanalen te kijken. Deze behoefte hangt samen met de veranderde manier van omgaan met de monumentenzorg, die zijn beslag heeft gekregen in de beleidsbrief Modernisering Monumentenzorg (MoMo) uit 2009.³ De kern van dit veranderde beleid is dat de monumentenzorg meer vanuit een gebiedsgericht denken moet opereren, in plaats vanuit een objectgericht denken. Het gaat uiteindelijk om het optimaal kunnen beschermen van de samenhang van de afzonderlijke monumenten in relatie met hun omgeving.

³ Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, *Beleidsbrief MoMo. Modernisering Monumentenzorg*. Den Haag, november 2009.

Wat zou het aan kenniswinst kunnen opleveren, wanneer kanalen vanuit een ander perspectief bekeken zouden worden? Vanuit welk perspectief zou dan gekeken kunnen worden of, anders gezegd, welke alternatieve benadering zou zinvol kunnen zijn?

1.3 Doel van het onderzoek.

Het doel van het onderzoek is om te kijken of er op een alternatieve manier naar het erfgoed van kanalen gekeken kan worden en wat deze andere benadering voor kenniswinst zou opleveren.

1.4 Plan van aanpak en onderzoeksvragen.

Om een antwoord te vinden op de eerder genoemde vragen heb ik nagedacht over de principes en de theorieën die bij het bestuderen van erfgoed horen. Welke theorie is of welke theorieën zijn het meest bruikbaar? Vanuit de door mij gekozen theorieën kom ik tot een benadering van kanalen, die gericht is op het functioneren van kanalen. Ik heb één van de functies van kanalen gekozen om verder te onderzoeken. Daarbij stelde ik mij de vraag wat er verder bij komt kijken om het functioneren van een kanaal voor die specifieke functie mogelijk te maken. Wat zijn de specifieke kenmerken van kanalen met die functie? Welke ruimtelijke kenmerken hebben kanalen, die voor deze functie geschikt zijn? En wat is er te zeggen over de ontwikkeling van deze elementen door de tijd heen?

In dit onderzoek heb ik gefocust op het kanaal in de functie als vaarweg en daarbij gekeken vanuit het perspectief van de gebruikers van de vaarwegen, de binnenvaartschippers. Vaarwegen waren bedoeld voor transport met schepen. Ik heb mij afgevraagd wat er nodig is om de binnenscheepvaart over de kanalen mogelijk te maken. Zijn kanalen alleen op te vatten als rechtlijnige elementen in het landschap of is er meer aan de hand? Hoe werd het gebied, met het oog op de binnenvaart, langs het kanaal ingericht? Welke ontwikkelingen zijn daarin op te merken? Welke elementen zijn doorontwikkeld en welke zijn buiten gebruik gesteld? Wat is er vervolgens gebeurd met de buiten gebruik gestelde elementen? Zijn er nieuwe functies voor gevonden? Welke rol hebben de buiten gebruik gestelde elementen in de huidige tijd? Welke actuele discussies worden daarover gevoerd? Leveren deze discussies nieuwe inzichten op hoe er omgegaan kan worden met erfgoed?

Als casus heb ik de Zuid-Willemsvaart gekozen en daarbij de volgende vragen gesteld: wat is er aan erfgoed in verband te brengen met de binnenscheepvaart en hoe is er met deze erfenis omgegaan?

1.5 Begripsdefinities.

In dit verslag komen verschillende begrippen voor. Hieronder staat de manier beschreven waarop deze begrippen in deze context beschouwd kunnen worden.

Kanaal

Onder kanaal versta ik hier door de mens aangelegde watergangen. Het zijn nieuwe verbindingen, die bewust en met een bepaalde bedoeling zijn gebouwd of gegraven. In de definitie van het lemma kanaal in bijvoorbeeld het Woordenboek der Nederlandse Taal of in de publicatie “Leestekens in het landschap” over landschapselementen zijn geen beschrijvingen opgenomen wat betreft de

maten van kanalen.⁴ Er bestaan zeer smalle en ondiepe kanalen, die tegenwoordig soms moeilijk als kanaal herkend worden. Voorbeelden zijn de transportkanalen in het tuinbouwgebied het Westland of in de voormalige veenontginningsgebieden in Noord-Nederland. Het andere uiterste vormen de zeer brede kanalen, die bevaarbaar zijn voor de huidige generatie (zee)schepen, zoals de Nieuwe Waterweg. Dit kanaal verbindt Rotterdam met de Noordzee en is van 1863-1872 aangelegd. De grotere kanalen zijn als transportader nog steeds belangrijk voor de economie. Kanalen hebben daarnaast een onmisbare functie in waterstaatkundig opzicht. Dankzij deze functie zijn een aantal economisch afgedankte kanalen bewaard gebleven. Kanalen komen overal in Nederland voor, zowel in stedelijke als in een landelijke context. Stadsgrachten maakten onderdeel uit van het kanalenstelsel en waren de verbindingsstukken tussen de verschillende vaarwegen. Steden vormden zo de knooppunten in het kanalenstelsel.

Cultuurlandschap

Er zijn meerdere definities van dit begrip mogelijk. Voor mijn onderzoek hanteer ik de omschrijving volgens de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed.⁵ Cultuurlandschap is 'het door menselijk denken en handelen bepaalde en gevormde deel van de (Nederlandse) ruimte. Landschap omvat niet alleen het zichtbare landschap, maar ook het ondergrondse van de ruimte is onderdeel van het landschap. Ook water maakt onderdeel uit van de definitie; er is ook een maritiem landschap. Cultuurlandschap ligt zowel in landelijk als in stedelijk gebied.'

Erfgoed

Erfgoed is het geheel van resten uit het verleden waaraan een betekenis wordt toegekend in het heden. Tijdens de opleiding Erfgoedstudies aan de Vrije Universiteit wordt vooral het erfgoed van stad en land, de ruimtelijke kant van erfgoed, onder de loep genomen. Dit zijn de specifieke in het verleden ontstane materiële zaken die het aanzien van de leefomgeving bepalen, zoals gebouwen, archeologische resten en landschappen. Daarnaast omvat erfgoed ook museale en immateriële overblijfselen. Voor een diepgaande bestudering van erfgoed of van de *betekenis* van erfgoed is een multivocale kijk nodig, omdat erfgoed bestaat uit meerdere componenten.

Willem Frijhoff ontleedt het begrip erfgoed in de context van *cultureel erfgoed* in drie componenten.⁶ Dit trio gaat over de vragen: *wat* is erfgoed?, voor *wie* is erfgoed relevant? en *waarom* wordt erfgoed doorgegeven? Frijhoff hanteert een brede opvatting over erfgoed, het gaat om iets dat kan worden overgedragen, dat kan tastbaar zijn zoals een ruimtelijk element een gebouw of artefact, maar ook immaterieel in de vorm van een realisatie, een ervaring een idee of gebruik. Erfgoed gaat over mensen, over gevers en ontvangers, die iets belangrijk vinden om over te dragen naar de toekomst, dan wel uit het verleden te ontvangen. Waarom een dergelijk proces gebeurt heeft onder andere te maken met de waarde die aan het iets, het erfgoed, wordt toegekend. Erfgoed bestuderen gaat niet alleen over dingen of ideeën, maar ook over mensen en de processen die ermee te maken hebben.

⁴ H. Baas, *Leestekens in het landschap. 188 Landschapselementen in kort bestek*. Utrecht 2005.

⁵ <http://www.cultureelerfgoed.nl/sites/default/files/u4/CvandeRacm.pdf> juni 2008.

⁶ Frijhoff, p.58.

Cultuurhistorie.

De term cultuurhistorie is een lastige term. Het lijkt gemakkelijk om het te hebben over de geschiedenis van de cultuur.⁷ Maar bestaat dé cultuur eigenlijk wel? Of zou cultuur opgevat kunnen worden als een verzamelbegrip, waarin verschillende patronen, ideeën, tendenzen, idealen en de uitingen daarvan, van diverse groepen binnen de samenleving naast elkaar en door elkaar bestaan? Over welke cultuur gaat het dan eigenlijk en van wie is die wanneer we het over de cultuurhistorie van een plek - of van een kanaal - hebben? Bij een quickscan blijkt dat de term in verschillende wetenschappelijke kringen telkens anders wordt opgevat. De term is ontstaan om tegenwicht te bieden tegenover de 'natuurlijke historie'. Naast de natuur had ook de mens invloed op het ontstaan van landschappen. In dit werkstuk ga ik uit van de definitie die Hans Renes in zijn oratie gebruikt: "cultuurhistorie betreft materiële overblijfselen uit het verleden die een rol spelen in de ruimtelijke ordening en daarmee als de combinatie van archeologische, architectuurhistorische en historisch-geografische objecten."⁸ Cultuurhistorie heeft een beperktere betekenis dan erfgoed, dat ook de museale en immateriële overblijfselen omvat.

1.6 Theoretische uitgangspunten.

Bij het onderzoek ben ik uitgegaan van een aantal basisprincipes die bij het bestuderen van erfgoed horen. Eén daarvan is de notie, dat aan ieder aspect in onze omgeving en samenleving een rijke geschiedenis verbonden is en dat het daarbij niet gaat om één geschiedenis, maar om meerdere geschiedenissen die door en naast elkaar lopen. Het gaat om het onderkennen van het bestaan van de verschillende deelgeschiedenissen. Erfgoed heeft meerdere betekenislagen in zich. Erfgoed kan vanuit verschillende perspectieven bekeken worden.

Biografie van het landschap

In 2005 introduceerde Jan Kolen de theorie van de biografie van het landschap als een methode om landschappen te analyseren.⁹ Het gaat over de invloed van de mens op het ontstaan en ontwikkeling van landschappen. De geschiedenis van een landschap is te beschrijven naar analogie van een biografie, waarbij naast de rol van de mens ook de rol van het landschap zelf van belang is. Het gaat om auteurschap ofwel om welke processen van invloed zijn op het ontstaan van de biografie. Daarbij is een belangrijk concept dat een landschap ook zelf bouwt aan de eigen levensgeschiedenis en daarmee de mens beïnvloedt. In de theorie van de landschapsbiografie zijn de ideeën van verschillende andere geleerden verwerkt. Zij gaan in op de vraag naar hoe het proces verloopt. Volgens Samuels zijn het vooral invloedrijke individuen die met hun leven, werk, idealen en ambities invloed hebben op de vormgeving, de verandering en historische betekenis van de omgeving. Samuels heeft het hierbij over stadslandschappen. De tegenpool is de theorie van Michel de Certeau, die meent dat juist niet de groep van planologen, stedenbouwkundigen en beleidsmakers de omgeving bepaalt, maar dat dit gebeurt door de stroom van alledaagse handelingen en

⁷ De term cultuurhistorie heeft de laatste jaren een grote opmars gemaakt. In heel Nederland zijn ontelbaar veel cultuurhistorische onderzoeken en verkenningen uitgevoerd, waarvan de rapportages veelal via internet raadpleegbaar zijn. Cultuurhistorie is zelfs een toverwoord geworden in de reclamewereld als het gaat om bijvoorbeeld het aanprijzen van woningbouwprojecten of vakantiehuizen.

⁸ H. Renes, *Erfgoed in interessante tijden*, Amsterdam 2011.

⁹ J.Kolen, *De biografie van het landschap. Drie essays over landschap, geschiedenis en erfgoed*. Amsterdam 2005.

beslommeringen van de mensen die zich de ruimte eigen hebben gemaakt als bewoners, bezoekers en passanten. Zij geven structuur en betekenis aan de ruimte. Verder gaat de theorie van de landschapsbiografie ervan uit dat landschapsgeschiedenis niet moet worden gezien als een chronologische openeenvolging van bepaalde perioden, maar dat verschillende tijdslagen door elkaar heen en naast elkaar liggen. In iedere generatie worden nieuwe keuzes gemaakt ten aanzien van wat er uit het verleden bewaard wordt. Hoe het landschap eruit ziet, is bepaald door al deze keuzes. Wat willen we ons herinneren en wat vergeten?

Maritiem cultuurlandschap

In deze studie hanteer ik het begrip maritiem cultuurlandschap. Dit begrip is geïntroduceerd door de Zweedse archeoloog Christer Westerdahl in 1978.¹⁰ In 1992 kreeg de term internationale bekendheid door het artikel in de *International Journal of Nautical Archaeology*.¹¹ In dit artikel omschrijft Westerdahl het maritieme cultuurlandschap (the maritime cultural landscape) als volgt: “it comprises the whole network of sailing routes, old as well as new, with ports and harbours along the coast, and its related constructions and remains of human activity, underwater as well as terrestrial.” Hij onderkent de focus vanuit de archeologie op de materiële cultuur en nuanceert het begrip door te stellen dat een belangrijk deel van het maritieme cultuurlandschap immaterieel, cognitief of indicatief is. Hij maakt een onderscheid in economic, resource, transport, power, cognitive en recreational landscapes.

Westerdahl baseert dit denkmodel op de resultaten van zijn onderzoek naar archeologische resten in plaatsen langs de Zweedse kust. Tussen de kust, met havens en ankerplaatsen in beschutte baaien, bestaat via het water van rivieren of overslagpunten een relatie met het achterland. In dit achterland vinden op de kust en scheepvaart gerichte activiteiten plaats. Door deze activiteiten hoort het achterland, of althans bepaalde delen ervan, bij de kust. Het achterland maakt samen met de kust deel uit van één bepaalde cultuur.

Hoewel de Zweedse kust niet te vergelijken is met de Nederlandse kust, kan mijns inziens dit concept ook op Nederland worden toegepast. De kustlijn van Nederland heeft in de loop der eeuwen verschillende vormen aangenomen, waardoor de relatie tussen land en water telkens veranderde. Plaatsen die nu helemaal omgeven zijn door land, lagen vroeger aan de kust. Denk bijvoorbeeld aan de plaatsen aan de voormalige Zuiderzee. Door het ontbreken van beschutting direct aan de kust, zoals in de Zweedse inhammen wel het geval is, liggen een aantal havenplaatsen meer landinwaarts. Veel plaatsen hadden vroeger een directe verbinding met zee, die nu verdwenen is. Wanneer deze verbinding er niet was, werd er vaak een aangelegd, zoals bijvoorbeeld het geval was op de Zuid-Hollandse en Zeeuwse eilanden, waar kanalen gegraven zijn naar de belangrijkste plaatsen. Kanalen hadden een belangrijke rol om de afstand naar zee te verkorten of dienden als een veiliger en betrouwbaarder route naar zee. Ook in de Nederlandse situatie is er sprake van een sterke relatie tussen de kust met de zeehavens en het achterland. Voor de doorvoer van de geïmporteerde grondstoffen vanuit de zeehavens naar het binnenland was men in Nederland eeuwenlang afhankelijk van het waterwegennetwerk. Omgekeerd vond ook het transport van de in het

¹⁰ C. Westerdahl, *Marinarkeologisk inventering med utgangspunkt fran ett norrlandskt exempel. C-uppsats arkeologi, ongepubliceerd proefschrift*, Stockholm, 1978.

¹¹ C. Westerdahl, The Maritime Cultural landscape. *The International Journal of Maritime Archeology* 22.1, 5-14.

binnenland geproduceerde exportproducten hun weg naar de zeehavens via dit stelsel. Bovenal gold - en geldt nog steeds - in Nederland dat in het binnenland op de kust en scheepvaart gerichte activiteiten plaatsvinden. Dit was bijvoorbeeld in de 17^e eeuw het geval in de Zaanstreek, waar een concentratie was van scheepswerven. Een groot deel van de landschapsinrichting had te maken met deze productie. Houtzaagmolens voorzagen in het bouw materiaal voor de schepen. Andere molens maalden het graan, dat diende als basis voor de productie van scheepskoeken, die plaatsvond in de talrijke bakkerijen in het gebied. Ook waren er scheepsinstrumentenmakers en traankokerijen. De laatste bedrijfstak was van groot belang, omdat het de basisstof leverde voor de producten waarmee de scheepshuiden waterdicht gemaakt werden. Er bestaan meerdere varianten van maritiem cultuurlandschap. De Nederlandse situatie is te beschouwen als een variant van Westerdahl's concept.

In de Nederlandse archeologie is de meer uitgebreide definitie van de term maritiem cultuurlandschap overgenomen. In de Nationale Onderzoeksagenda Archeologie (NOaA) wordt het begrip als volgt omschreven: "Het maritieme cultuurlandschap omvat enerzijds de archeologische resten boven en onder water en anderzijds de verzameling van aspecten die te maken hebben met de maritieme infrastructuur. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om scheepsresten, scheepshellingen, sluizen, bruggen en dammen, maar ook om constructies en overblijfselen van de met scheepvaart samenhangende industrieën en ambachten. In dit kader wordt onderscheid gemaakt tussen het economische landschap (visserij, zoutproductie), het hulpbronnenlandschap (bossen, scheepswerven, smederijen), het transportlandschap (boeien, vuurtorens, vuren, kanalen, overslagpunten, havens), het machtslandschap (fortificaties en versperringen), het cognitieve landschap (plaatsnamen, gedocumenteerde ervaringen van mensen), het recreatieve landschap (vrije tijd) en het rituele landschap." ¹² Kanalen horen volgens de bovenstaande indeling bij het transportlandschap. Kanalen zijn volgens dit referentiekader als een groep te beschouwen en maken onderdeel uit van het maritieme cultuurlandschap.

Met de nuancering wordt het begrip maritiem cultuurlandschap breder inzetbaar en is ook buiten het vakgebied van de maritieme archeologie een bruikbaar concept. De term maritiem cultuurlandschap is uitermate geschikt voor een multidisciplinaire benadering. Het erfgoed van het maritieme cultuurlandschap kan op verschillende wijzen bestudeerd worden.

Jerzy Gawronski refereert een aantal keren aan het begrip in zijn oratie. Hierin stelt hij Amsterdam voor als een maritieme stad. Hij gaat in op de betekenis van water en noemt het maritieme cultuurlandschap "een begrip dat binnen de maritieme archeologie staat voor een ruimtelijk perspectief van processen van sociale, economische, culturele en technologische aard die samenhangen met het gebruik van water en het functioneren in een netwerk van contacten over water." ¹³

Een ander voorbeeld van de toepassing van het begrip is het artikel van Reinder Reinders. ¹⁴ Dit gaat over het middeleeuwse watersysteem in Zuidwest-Drenthe, dat ertoe diende om oogstopbrengsten

¹² Zie de website <http://www.noaa.nl>, geraadpleegd op 14 oktober 2011. Zie ook de verwijzing in: ADC Heritage, *De archeologische verwachtings- en beleidsadvieskaart voor de Hoekse Waard*, Amersfoort 2009, p. 28.

¹³ J. Gawronski, *Amsterdam, een maritieme stad?* Amsterdam, 2009, p. 8.

¹⁴ R. Reinders, Graantransport over water. Het maritieme cultuurlandschap van Zuidwest Drenthe in de middeleeuwen, in : M. Niekus ed. *Gevormd en omgevormd landschap van Prehistorie tot Middeleeuwen*, s.l. 2011.

naar Utrecht te vervoeren. De bisschop en het kapittel van St.Pieter uit Utrecht hadden verafgelegen gronden in bezit. De lokale bewoners dienden in ruil voor het gebruik van de grond jaarlijks een deel van de rogge-oogst af te staan. Via het systeem van een vaarroute met overslagplaatsen kwam het graan uiteindelijk bij de Zuiderzee en kon dan verder naar Utrecht vervoerd worden, ook weer per schip. Op bepaalde delen van het traject is de natuurlijke loop van het water bijgestuurd. Bekend is dat de bevaarbaarheid van een deel van het traject in de eerste helft van de vijftiende eeuw werd verbeterd door het graven van een kanaal. Voor de bisschoppelijke gebieden buiten Drenthe, was het afvoeren van de belasting op dezelfde manier georganiseerd. Het hele systeem van waterlopen, overslagplaatsen en de voorzieningen die daarbij getroffen werden, had een relatie met de kust en het vervoer wat daar vandaan verder ging.

Ook de studie van Schutten (1982), over het functioneren van het beken- en rivierenlandschap van Oost-Overijssel kan gezien worden als een beschrijving van een maritiem cultuurlandschap, nog voordat het begrip in Nederland geïntroduceerd was.¹⁵ In “Varen waar geen water is” vertelt Schutten over de scheepvaartverbindingen tussen Twente en de steden in het westelijk deel van Overijssel. Deze grotere plaatsen lagen toen aan de kust, of hadden een korte verbinding met de Zuiderzee.

In de bovenstaande voorbeelden is het begrip maritiem cultuurlandschap gebruikt voor landschappen uit een wat verder verleden. Het water heeft dan een belangrijke en unieke rol als transportader. Via het water staat men in verbinding met de buitenwereld. Het water biedt de mogelijkheid om met grotere vrachten verder weg komen. En behalve dat er goederen vervoerd werden, kwamen ook door de contacten over water andere zaken het gebied in: berichten over hoe het verderop was, verhalen over daar, nieuwe ideeën van elders. De functie van een verbinding over water is dat er ook informatie een gebied binnen komt. De schippers namen met hun vrachtschepen tevens een vracht aan nieuwe impulsen mee. Schepen zijn op te vatten als informatiedragers

In de visie van Gawronski hebben schepen een belangrijke rol als informatiedragers. Gawronski heeft het over “het essentiële gegeven dat een schip een complexe drager van informatie is, niet alleen (in overdrachtelijke zin) opgeslagen in z’n materiële onderdelen, maar ook letterlijk aan boord aanwezig in de vorm van berichten die met het schip binnen een (internationaal) communicatiesysteem circuleerden. Elk schip afzonderlijk is een informatieknooppunt. In de huidige digitale verbeelding kan je een schip zien als een drijvende usb-stick geladen met data, die bij aankomst in een haven inlogt op de grote harde schijf van het systeem aldaar, een haven bevolkt door een krioelende zwerm usb-sticks.”

Waar gevaren wordt, daar gebeurt wat. Voor de omgeving waar deze dynamiek en uitwisseling plaatsvindt, kan het begrip maritiem cultuurlandschap gebruikt worden. Gawronski definieert maritiem cultuurlandschap “als de omgeving van een maritiem netwerk waarin sprake is van een stelsel van mobiliteit, verbindingen en uitwisseling. Schepen zorgden voortdurend voor contacten over water en voor de aanvoer van goederen, mensen en ideeën, zaken die tastbaar of virtueel binnen het maritieme netwerk pasten.”

¹⁵ G.J. Schutten, *Varen waar geen water is: reconstructie van een verdwenen wereld: de scheepvaart ten oosten van de IJssel van 1300 tot 1930*, Hengelo, 1981.

Het is de vraag of de term maritiem cultuurlandschap volgens de bovenstaande definitie ook voor gebiedsontwikkelingen in de nieuwere tijd bruikbaar is. Met de komst van andere transportinfrastructuren, zoals de spoor- en tramwegen, krijgen de waterwegen concurrentie. De unieke glansrol lijkt uitgespeeld. In een razendsnel tempo worden daarnaast ook andere methoden om informatie te delen en te verspreiden ontwikkeld. De waterweg als het medium voor informatievoorziening lijkt verleden tijd. Schepen verliezen de functie als boodschapper en worden meer alleen vervoerder van producten.

In de bovenstaande voorbeelden wordt een bestaand watersysteem beschreven. Wat gebeurt er wanneer er een nieuw watersysteem in een gebied komt? Kan er sprake van zijn dat er met de komst van het element water ook een nieuwe cultuur in het gebied ontstaat? Een maritieme cultuur? Voor een aantal kanalen geldt dat ze gegraven zijn in een gebied waar eerst geen, of nauwelijks bevaarbaar water was. Wat gebeurde er met het gebied toen het kanaal er kwam? Wat voor invloed had de scheepvaart op het gebied en hoe is die ontwikkeling gelopen? Welke erfenis heeft de scheepvaart achtergelaten?

1.7 Onderzoeksmethode.

De theorie van de landschapsbiografie van Kolen en de benadering in Westerdahl 's theorie van het maritieme cultuurlandschap bieden mijns inziens goede uitgangspunten om tot een andere kijk op kanalen te komen. De alternatieve benadering van kanalen houdt samengevat in dat het gaat om een benadering vanaf het water, in plaats van een analyse vanaf de kant van de kanaaloevers. Door mij te verdiepen in de geschiedenis van de binnenvaart probeerde ik te ontdekken of er andere aandachtspunten in verband te brengen zijn met het erfgoed van kanalen. Ik heb daartoe eerst een onderzoek gedaan naar wat er onder erfgoed van de binnenvaart kan worden verstaan. Aan de hand van dit kader ben ik de geschiedenis van één kanaal nader gaan bekijken. Hiervoor heb ik archiefonderzoek en veldwerk gedaan en heb ik de recente geschiedenis door middel van oral history onderzocht.

Als casus heb ik gekozen voor de Zuid-Willemsvaart om verschillende redenen. Om onderzoek te doen naar de invloed van de binnenvaart op de gebiedsontwikkeling langs een kanaal, leek het mij goed om een kanaal door een 'blanco' gebied te kiezen. Met 'blanco' bedoel ik, dat het kanaal kwam in een gebied waar eerst geen, of nauwelijks, van grootschalig vervoer over water sprake was. Daarnaast heeft dit kanaal een geschiedenis van bijna tweehonderd jaar en heeft het kanaal een behoorlijke lengte waardoor het vergelijken van de ontwikkeling van verschillende plaatsen langs het kanaal mogelijk is. Verder is de Zuid-Willemsvaart een kanaal dat volop in gebruik is, waardoor er voortdurend aanpassingen nodig zijn om aan de moderne eisen te voldoen. Dit levert een spanning op met het erfgoed en is daarom des te meer een uitdagende casus voor nader onderzoek.

Om deze case-study uit te kunnen voeren, was het noodzakelijk om van een bruikbaar kader van het erfgoed van de binnenvaart uit te kunnen gaan. Om te ontdekken waaruit het erfgoed van de binnenvaart bestaat heb ik gezocht naar literatuur over de geschiedenis van de binnenvaart. Hieronder volgt een overzicht van wat ik aan relevante literatuur heb kunnen vinden.

1.8 Historiografie.

De algemene indruk.

In de wetenschappelijke literatuur is betrekkelijk weinig aandacht besteed aan het erfgoed van de binnenvaart in relatie met kanalen. In de literatuur over kanalen gaat het voornamelijk om morfologische beschrijvingen en de aspecten die te maken hebben met de waterstaatkundige betekenis van een kanaal. De behandelde onderwerpen zijn de ontstaansgeschiedenis, de technische achtergronden en de beschrijving van de bij een kanaal horende objecten zoals sluiscomplexen.

Kanalen in een landschappelijke context.

In 1978 verscheen onder auspiciën van het Nederlands Instituut voor Ruimtelijk Ordening en Volkshuisvesting (NIROV) de eerste verkennende publicatie over industriële monumenten in Nederland, onder redactie van Nijhof (1978). Eén van de elf bijdragen behandelde oude kanalen, waarbij het accent lag op de landschappelijke en technisch-historische aspecten.¹⁶ In cultuurhistorisch opzicht ging de interesse voornamelijk uit naar het 'kanaalgezicht'.¹⁷ Dit is het geheel van een kanaal en de bijbehorende voorzieningen: de bruggen, sluizen, veren, jaagpaden en bebouwing. Hoe waardevol een kanaal als cultuurhistorisch element was, bepaalde de gaafheid, de tijd van het ontstaan en de betekenis voor dorp of stad.

In dezelfde publicatie was de term *industrielandchap* geïntroduceerd, als een type cultuurlandschap.¹⁸ Daarmee bedoelde de auteur een landschap, waarin sporen van de menselijke activiteit dominant aanwezig zijn, in tegenstelling tot een natuurlandschap, waarin de invloed van de mens weinig betekenis heeft. Een gebied dat zijn karakter ontleent aan één of meer objecten van bedrijf en techniek kon beschouwd worden als een industrielandchap. Oude waterwegen beschouwde de auteur als een vroeg voorbeeld. Al eeuwenlang ontstonden er langs de oevers van rivieren en kanalen concentraties van bedrijvigheid, waarvan zich de materiële neerslag in de vorm van fabrieken, loodsen, woningen en pakhuizen uitte. Als voorbeeld geeft Nijhof de concentratie van jeneverbranderijen en likeurstokerijen langs de grachten in Schiedam, de industriële activiteiten langs de Vaartse Rijn in Utrecht en de Zaan bij Wormer. Het belang van de vaarwegen als "de spil" ofwel de meest essentiële factor in de organisatie van het gebied was onderkend, maar *hoe* de aanvoer van grondstoffen en afvoer van de geproduceerde goederen plaatsvond en wat daar verder bijhoorde, was verder niet uitgewerkt.

Als een apart op te merken categorie binnen het industriële landschap noemde Nijhof de haven.¹⁹ Havens zijn de "materiele getuigenis van de scheepvaart, de op- en overslagtechniek, etc. en bestaan onder andere uit water, kaden, dokken, kranen, vemen en pakhuizen." Het ging hier voornamelijk om de havens bij grotere steden.

Industrielandschappen waren ook een onderwerp in een meer recente publicatie over jonge landschappen (1800-1940). Volgens de Klerk (1994) onderscheiden landschappen zich van elkaar

¹⁶ Gratama van Andel.

¹⁷ Gratama van Andel, p. 150.

¹⁸ Nijhof 1978, p.33.

¹⁹ Nijhof 1978, p.34.

door hun samenstellende delen.²⁰ Wat een industrielandchap uniek maakt is de combinatie van spoorlijnen, industriegebouwen, installaties, hoogspanningsleidingen, kanalen, sluizen en overtoeren, bruggen, havens, gashouders en arbeiderswoningen. Hij maakt een onderscheid in vier typen industrielandchappen, dit zijn het landschap met industrie, het klassieke industrielandchap, de industriesteden en het moderne industrielandchap. In deze visie is een kanaal een onderdeel van een landschapstype en vormt niet een zelfstandig geheel. Ook bij deze benadering gaat het om het indelen in typologieën en is er geen aandacht voor het functioneren van een kanaal.

Schutten (1982) en Reinders (2011) bestudeerden scheepvaart en vaarwegen in relatie met het maritieme cultuurlandschap. Deze studies zijn al eerder in verband met de theorie van het maritieme cultuurlandschap hierboven besproken.

Kanalen als vaarwegen.

Aandacht voor het functioneren van kanalen als vaarwegen is te vinden in de publicatie die verscheen onder redactie van Van der Kley (1967). In deze studie bespreken verschillende auteurs de belangrijkste kanalen in Nederland, waarbij zij de maatvoering van de kanalen en sluizen in direct verband brengen met de maximale scheepsmaten. In het inleidende hoofdstuk beschrijft van der Kley de toenmalig gangbare scheepstypen. Historische reflectie over de ontwikkeling van het scheepvaartverkeer op de Maas leverde Zuurdeeg in het hoofdstuk over de Zuid-Limburgse waterwegen.²¹ Interessant is dat de auteur hierin over de organisatie van de scheepvaart vertelt.

Ook Niemeijer (2006) bestudeerde de kanalen als onderdeel van het vaarwegennetwerk.

De ontwikkeling van de binnenvaart is een studieonderwerp binnen de subdiscipline van de mobiliteitsgeschiedenis. Mom en Filarski (2008) behandelden de bestuurlijke en financieel-economische aspecten van de negentiende eeuwse kanalenbouw en verschillende aspecten van de ontwikkeling van de binnenscheepvaart en de vaarwegen van 1850-1900.

Eerder al beschreef Filarski (1995) de kanalen en de scheepvaart uit het begin van de negentiende eeuw op de door Koning Willem I aangelegde kanalen. Hij gaat daarbij in op de samenstelling en omvang van de vloot van binnenschepen uit de eerste helft van de negentiende eeuw.

Verder verschenen verschillende monografieën over specifieke onderdelen van het erfgoed van de binnenvaart. Dat zijn studies die gaan over één specifieke haven, scheepswerf, kanaal of sluis. Voor dit onderzoek heb ik gebruik gemaakt van de studies over de haven van Tilburg (Spee 2011), scheepswerven in Groningen (Blijham 1999) en de grotere scheepswerven verspreid over het land (Ter Brugge 2009), beurtvaarders (Fuchs 1946), trekvaarten (De Vries 1981), scheepstypen (Schutten 2004 en Kok 2006).

²⁰ De Klerk p. 53.

²¹ J. Zuurdeeg, De Zuidlimburgse waterwegen, in: *Van der kley*, p. 65-70.

Kanalen en schippers.

Over de organisatievormen van de binnenvaartschippers in het begin van de twintigste eeuw schreef Verrips (1991). In het inleidende hoofdstuk geeft de auteur een overzicht van de geschiedenis van de binnenvaart, waarbij aandacht is voor de woon- en werkomstandigheden.

Over binnenvaartschepen uit een archeologische context verscheen de studie van Van der Holk (1996), waarin de vraag centraal stond, wat de aangetroffen scheepsinventarissen uit wrakken in de drooggevalen IJsselmeerbodem zouden kunnen zeggen over het wonen aan boord van schepen.

Aan de sociale aspecten van het erfgoed van de binnenvaart besteedde Filarski (2008) aandacht door te schrijven over de leefomstandigheden van de schippers in het begin van de twintigste eeuw. Recentelijk verschenen twee studies met de focus op schipperskinderen. Gabel en Jansma (2008) schreven over het leven van schipperskinderen in Friesland in de periode 1870-1950. Span (2011) bestudeerde het lager onderwijs aan schipperskinderen.

1.9 Indeling van de scriptie.

Het eerste hoofdstuk is een kennismaking met de Zuid-Willemsvaart. Aan de hand van de verschillende functies die het kanaal in de loop der tijd heeft gehad, laat ik zien dat er aan dit kanaal verschillende geschiedenissen zitten. Ik probeer een indruk te geven van de grote betekenis die het kanaal heeft gehad voor de ontwikkeling van het gebied en ik geef daarbij voorbeelden van soortgelijke ontwikkelingen rondom kanalen elders in Nederland. In het tweede hoofdstuk probeer ik een kader te geven voor wat er onder dit erfgoed zou kunnen worden verstaan. Het gaat daarbij om enkele ontwikkelingen in de geschiedenis van de binnenvaart, die invloed gehad hebben op de manier waarop gebieden zijn ingericht. In het laatste hoofdstuk ga ik terug naar de Zuid-Willemsvaart, om specifieker te kijken naar één van de geschiedenissen van het kanaal: die van de binnenvaartschippers als groep gebruikers. Ik onderzoek wat deze groep voor invloed heeft gehad op de ruimtelijke inrichting van het gebied, wat er nog aan tastbaar erfgoed van de binnenvaart te vinden is en hoe daarmee wordt omgegaan. Ik concentreer me daarbij op drie plekken langs het kanaal, de haven van Veghel, de sluizen bij Helmond en de scheepswerf in Weert.

Hoofdstuk 2 De Zuid-Willemsvaart.

2.1 Inleiding.

In dit hoofdstuk probeer ik aan te geven wat het belang geweest is van dit kanaal, door enkele aspecten uit de geschiedenis te bespreken. In mijn onderzoek staat het functioneren van de Zuid-Willemsvaart als vaarweg centraal. Maar het kanaal heeft ook andere functies gehad. Ook deze functies hebben invloed gehad op de ruimtelijke ordening van het gebied rondom het kanaal.

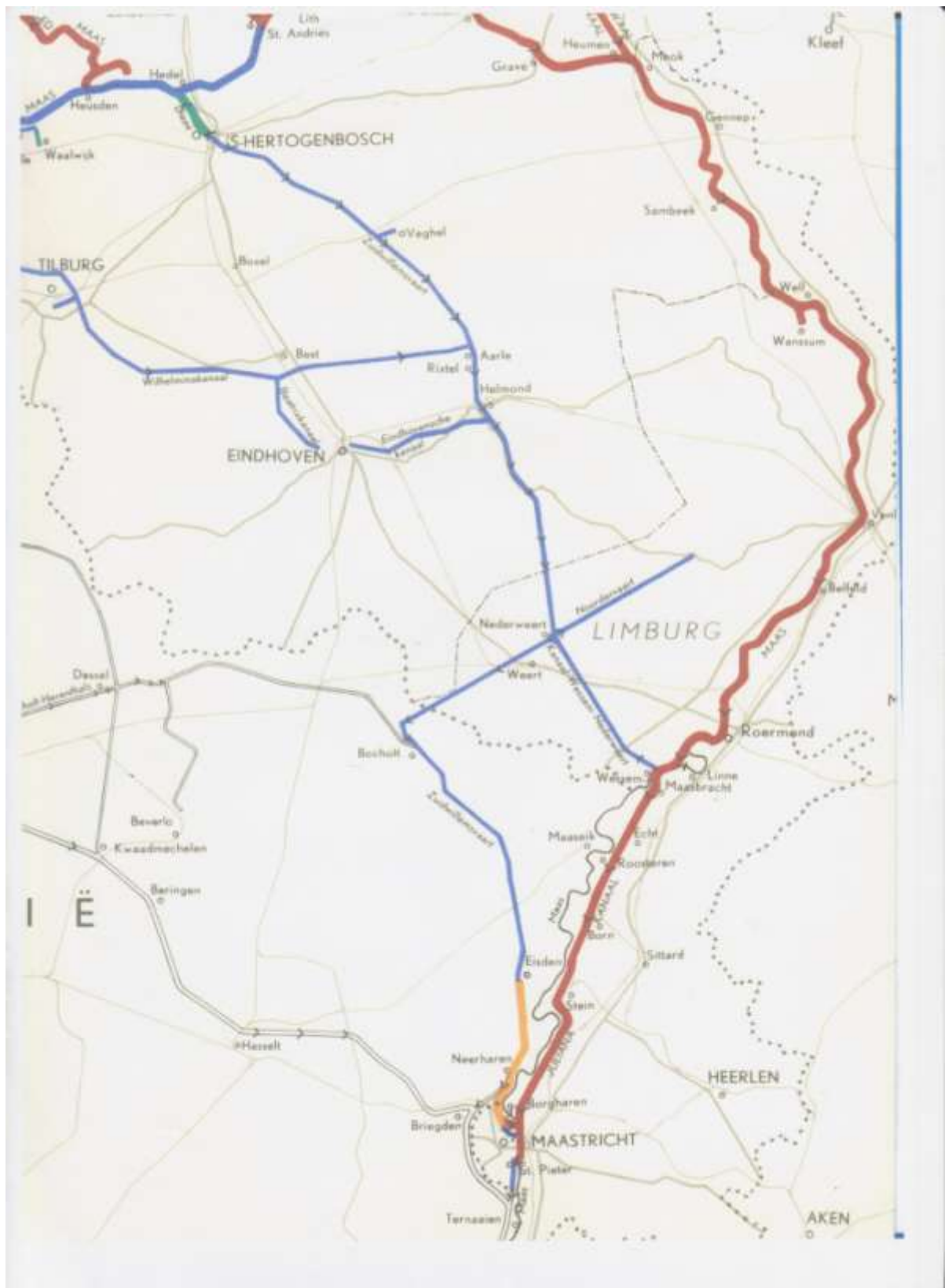
Gegevens: afmetingen: 112,5 km, bouwjaar: 1822-1826, naamgeving: in Drenthe was in 1818-1819 de Willemsvaart opgeleverd. Om verwarring te voorkomen werd de naam Zuid-Willemsvaart gekozen. In totaal zijn er 2 keersluizen, 35 bruggen en 19 schutsluizen gebouwd, die met nummers werden aangeduid, beginnend in 's-Hertogenbosch met sluis 0. Het verval tussen 's-Hertogenbosch en Maastricht bedraagt 40 meter. Openstelling van het eerste kanaaldeel van 's-Hertogenbosch naar Helmond in mei 1825, het hele kanaal was vanaf augustus 1826 opengesteld.

2.2 De ligging.

De Zuid-Willemsvaart is het kanaal tussen 's-Hertogenbosch en Maastricht. Onderweg liggen de plaatsen Beek en Donk, Veghel, Helmond, Someren, Nederweert, Weert en Budel. Bij Nederweert is een kruispunt van waterwegen. De Zuid-Willemsvaart loopt vanaf Nederweert met een scherpe bocht naar het zuidwesten verder naar Weert. Ten noorden van de Belgische plaats Bocholt, bij Lozen, maakt het kanaal opnieuw een scherpe bocht en voert verder door Belgisch Limburg. Bij de plaats Smeermaas komt het kanaal Nederland weer binnen en loopt door langs Maastricht, waar de Zuid-Willemsvaart uitkomt in de Maas. Het tracé is niet in één keer gegraven. Het kanaal maakt deels gebruik van al bestaande kanalen. Dit is op het stuk tussen Nederweert en Lozen, waar de Zuid-Willemsvaart het in 1808 aangelegde Canal du Nord opneemt. En het stuk waar het al bestaande toevoerkanaal voor het Canal du Nord wordt gebruikt. Dit zogenaamde Voedingskanaal werd tussen 1806 en 1810 gegraven tussen Lozen en Smeermaas.



Afbeelding 1: binnenvaartschepen op de Zuid-Willemsvaart in 's-Hertogenbosch in 2009.



Afbeelding 2: kaart met de ligging van de Zuid-Willemsvaart.

2.3 De Zuid-Willemsvaart als multifunctioneel landschapselement.

▪ *Uitbreiding van het transportnetwerk.*

Waarom is de Zuid-Willemsvaart aangelegd? In de literatuur over de Zuid-Willemsvaart komt voornamelijk de verbindende werking van het kanaal als hoofdmotief ter sprake.²² In de tijd van de aanleg, in 1822, omvatte het Koninkrijk der Nederlanden de tegenwoordige landen Nederland, België en Luxemburg. In het zuidelijk deel was de industrialisatie, onder andere dankzij de aanwezigheid van kolenmijnen, al aan het eind van de achttiende eeuw opgekomen. Het noordwestelijk deel van het koninkrijk had de beste handelsfaciliteiten, met de haven van Amsterdam als internationaal overslagpunt. Om de plekken van productie en handel aan elkaar te verbinden en de uitwisseling te bevorderen, was een goede transportroute wenselijk. Eigenlijk ging het om het optimaliseren van de noord-zuidverbinding, want de verbinding bestond al eeuwenlang.

Om van noord naar zuid te gaan waren er twee opties. De eerste route volgde de Maas, maar dit had grote nadelen. De route was risicovol en onbetrouwbaar, de vaargeul wisselde met de seizoenen en verraderlijke zand- en grindbanken bemoeilijkten de doorvaart. 's Winters was de rivier door ijsgang onbevaarbaar en 's zomers waren de waterstanden vaak te laag om scheepvaart mogelijk te maken, zodat de rivier slechts een aantal maanden per jaar echt goed bruikbaar was voor de scheepvaart. Het kanaal bood het voordeel dat er een continue waterstand nagestreefd kon worden, daardoor was er het hele jaar transport mogelijk, afgezien dan van de vorstperiodes.

De tweede mogelijkheid was om goederen per schip naar 's-Hertogenbosch te vervoeren en ze daar over te laden op karren. 's-Hertogenbosch groeide uit tot een belangrijk overslagcentrum. De stad lag op de handelsroute tussen de centra van handel en nijverheid in het westen en de productieplaatsen en afzetmarkten in met name de omgeving van Luik en Aken. In de zeventiende eeuw ging het om het vervoer van luxeproducten zoals de Schiedamse en Rotterdamse brandewijn en rooktabak, zout uit Dordrecht en laken uit Haarlem en Leiden. Ook wol en vlas werden overgeslagen. De wol ging naar Tilburg en Oisterwijk en het vlas naar Eindhoven en Helmond, voor de bewerking tot een halffabrikaat. Voor de eindbewerking gingen de halffabrikaten terug naar de Hollandse plaatsen met textielnijverheid, met Haarlem en Leiden als de belangrijkste centra. Omdat het loonpeil in Brabant lager lag dan in de Hollandse steden, was het rendabel om de bewerkelijke en daarom tijdsintensieve processen daar uit te laten voeren. Naar het noorden werden producten uit de ijzerindustrie van Luik vervoerd en in prijs concurrerende lakens uit Verviers en Aken.²³

De overgang van het ene op het andere vervoerssysteem betekende een fors capaciteitsverlies. Per schip kon meer tegelijk vervoerd worden. Er is berekend dat de inhoud van één schip gelijk stond aan de inhoud van tien karren. De wegen in die tijd stelden niet zo veel voor.²⁴ Het ging om onverharde wegen, die 's winters modderig en in de zomer stoffig waren. Het netwerk was onvoldoende ontwikkeld. Bovendien vormde de aanwezigheid van water belemmeringen in het landvervoer. Bij de reis over land van noord naar zuid, of andersom, moest een groot aantal brede rivieren overgestoken worden. Veerverbindingen waren een belangrijke schakel in het wegensysteem. Het succes van een

²² Filarski en Mom, 2008, p. 115.

²³ Zie voor de oudere handelspatronen: G. van Gurp, *Brabantse stoffen op de wereldmarkt. Proto-industrialisering in de Meierij van 's-Hertogenbosch 1620-1820*, Tilburg 2004.

²⁴ Van der Woud 1987.

landverbinding hing af van de organisatie van de veerverbindingen. Pas laat in de 18^e eeuw is de aanleg van een grootschalig wegennet op gang gekomen. Tot die tijd was het vervoer over water de belangrijkste infrastructuur. Voor kostbare en kwetsbare goederen was het vervoer over water te verkiezen boven het vervoer over land. Met de Zuid-Willemsvaart kwam er parallel aan de bestaande verbindingen een snellere en meer betrouwbare verbinding tot stand. De aanleg van kanalen in die tijd kan vergeleken worden met de aanleg van de snelwegen in de tweede helft van de twintigste eeuw. Via de snelweg kon de reiziger sneller en comfortabeler reizen dan via de bestaande routes en kwamen goederen sneller op de plaats van bestemming aan.

Willem I zette een eeuwenoude succesformule voort. Kanalenaanleg gaat terug tot in de Romeinse tijd. De Romeinen legden in 47 na Chr. met de Corbulogracht parallel aan de duinen een kanaal aan om de vaarroute over de Rijn te verbinden met de zuidelijker gelegen bevaarbare wateren. Feitelijk verbond het kanaal twee natuurlijke getijderekenen.²⁵ Dankzij het kanaal was een overtocht buitenom, via de Noordzee niet nodig. Mogelijk zijn er ook nog andere kunstmatige vaarverbindingen in die tijd geweest.²⁶



Afbeelding 3 : overzichtskaart van aangetoonde en mogelijke Romeinse binnenvaartroutes.

²⁵ T. Hazenberg, *Leiden-Roomburg 1995-1997: archeologisch onderzoek naar het kanaal van Corbulo en de vicus van het castellum Matilo*, RAM 77, 2000.

²⁶ Over veronderstelde vaarroutes: J. de Bruin, *Goedereede en de Romeinse scheepvaartroutes*, via website <http://www.romeinsekust.nl>.

Ook later in de geschiedenis dienden kanalen om routes te verkorten. In de Middeleeuwen legden de monniken van het klooster van Aduard waterlopen in hun grondgebied aan om gunstige verbindingen met de zee te krijgen.²⁷ In de zeventiende eeuw werden speciaal voor het passagiersvervoer tussen steden kanalen gegraven. Hoewel opgemerkt wordt, dat koning Willem I het idee om kanalen te bouwen in Engeland opdeed, is het niet ondenkbaar dat ook de historisch gegroeide organisatie rond het watervervoer in zijn eigen land inspirerend gewerkt heeft. Willem I zorgde ervoor, dat er op strategische plaatsen nieuwe kanalen kwamen. Op die manier verbeterde het bestaande systeem en werd het waar nodig aangevuld. Andere kanalen uit de tijd van Willem I zijn de Dedemsvaart, het Noord-Hollands Kanaal, het Zederikkanaal, het Apeldoorns kanaal, het kanaal Gent-Terneuzen en het Voornse Kanaal.

Tabel 1.1. *Vaarwegverbeteringen en kosten*

Project	Bouwperiode	Lengte vaarweg		kosten (mln. guldens)
		In Neder- land (km)	In België en Luxem- burg (km)	
<i>Nieuwe vaarwegen:</i>				
- Kanaal Mons-Condé	1807-1818	--	17,9	ca. 1,4
- Kanaal Brugge-Sluis	1809-1818	1,1	13	ca. 1,4
- Dedemsvaart	1810-1825	39,3	--	0,8
- Havenkanaal Middelburg	1814-1817	ca. 7	--	1,1
- Willemsvaart	1818-1819	2,5	--	0,2
- Noordhollandsch Kanaal	1819-1824	80	--	11
- Zuid-Willemsvaart	1822-1826	79	43,5	4,5
- Kanaal Pommeroeul-Antoing	1823-1826	--	25	ca. 3,5
- Zederikkanaal	1824-1825	22,6	--	1,5
- Apeldoorns Kanaal	1824-1829	32	--	0,3
- Kanaal Gent-Terneuzen	1825-1827	16	17	4
- Voornse Kanaal	1827-1830	10,6	--	1,6
- Kanaal Brussel-Charleroi	1827-1832	--	74,5	5
		290,1	190,9	36,3
<i>Vaarwegverbeteringen:</i>				
- Havenwerken Antwerpen	1816-1829	--	--	0,6
- Amsterdamse Rijnverbinding	1821-1824	ca. 61	--	0,9*
- Kanaal Brugge-Oostende, haven- werken Oostende	1818-1825	--	23,3	1,2
- Roosendaalse en Steenbergse Vliet	1822-1823	22	--	0,6
- Amstel-Drecht-Aarverbinding	1823-1825	ca. 41	--	0,5
- Kanalisatie Sambre	1825-1830	--	94,4	4,7
- Mark en Dintel	1826-1828	40	--	0,6
- Vaarweg Plasschendaale-Duinkerken	1827-1833	--	31,8	0,2
- Havenwerken Amsterdam	1828-1834	--	--	ca. 4
- Kanaal Brussel-Willebroek	1829-1835	--	28,2	0,6**
		164	177,7	13,9
<i>Onvoltooide projecten:</i>				
- Markens kanaal, afdamming IJ	1826-1828	ca. 20	--	ca. 0,5
- Maas-Moezelverbinding	1827-1831	--	279,7	1,2
		20	279,7	1,7
			Totaal	51,9

* Inclusief de kosten van de bouw van een tijdelijke sluis te Vreeswijk, die in 1817 werd aanbesteed.

** Oorspronkelijke raming.

Tabel 1: vaarwegverbeteringen ten tijde van koning Willem I.

²⁷ J. A. Mol & J. Delvigne, 2010. Het klooster, het land en het water. In: J. van Moolenbroek (red.), *De Abtenkroniek van Aduard. Studies, editie en vertaling*. Hilversum/Leuwarden, p. 153-172.

▪ *Militaire motieven.*

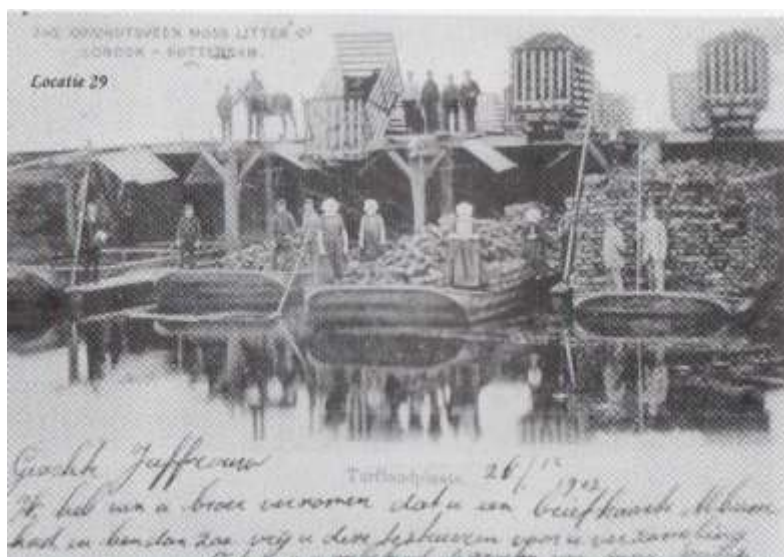
Bevorderen van de handel en nijverheid was niet de enige reden voor de aanleg van de Zuid-Willemsvaart. Ook militair-strategische redenen speelden mee. De adviseurs van koning Willem I waren afkomstig uit militaire kringen. Het militaire belang van het kanaal was dat er sneller en efficiënter troepentransport mogelijk was tussen de twee garnizoenssteden Maastricht en 's-Hertogenbosch. Bovendien had men permanent de beschikking over een watervoorraad, die inzetbaar was voor het onder water zetten van gebieden. Door het *inunderen* werden gebieden onbereikbaar voor de vijand. Het verdedigingssysteem van 's-Hertogenbosch was op dit principe gebaseerd.

Ook andere kanalen in Nederland hebben een militair-strategische functie gehad. Verschillende afwateringskanalen in West-Nederland waren een onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, zoals de Waalsche en Schalkwijkse Wetering. Om via deze wateren de inundatiekom tussen de Lek en Houten snel vol te laten lopen, was een inundatiekanaal gemaakt bij Tull en 't Waal. Hier kon door middel van een sluis het Lekwater in het verdedigingssysteem stromen.²⁸ Water speelde nog steeds een rol in de latere verdedigingssystemen, bijvoorbeeld in de Grebbelinie. Het in 1939 gegraven Defensiekanaal tussen Mill en Griendtsveen maakte deel uit van de Peel-Raamstelling. Een deel van de Zuid-Willemsvaart was opgenomen in deze verdedigingslinie. Het water had hier de rol van een fysieke hindernis die de vijandelijke opmars moest vertragen. Bij Weert was een reeks kazematten aangelegd, waarvan er een aantal bewaard bleef.

▪ *Ontginningskanaal.*

Behalve de functie als handelsverbinding en in het nationale defensiesysteem, had de Zuid-Willemsvaart een belangrijke rol bij het ontginnen van de Peel. Dit woeste uitgestrekte gebied bestond uit hoogveen en was bedekt met heide. Het gebied lag geheel geïsoleerd en was op wat paden en slechte zandwegen na, niet ontsloten. De weinige bewoners van de streek leefden in armoedige omstandigheden. Het voeren van een kleine boerenbedoening, met enkele stuks vee en karige akkers, vormde hun bestaansmiddel. De grond was in bezit van de dorpen en gehuchten in het gebied. De bewoners konden gratis of tegen een geringe vergoeding een vergunning krijgen, om voor eigen gebruik turf te graven of plaggen te steken. Een enkele gemeente ging ertoe over om stukken grond te verkopen. De gemeente Deurne verkocht in 1854 hoogveengronden aan Jan van der Griendt, een aannemer uit 's-Hertogenbosch, die de ontginningsmaatschappij 'Helenaveen' oprichtte. Met de Zuid-Willemsvaart was een hoofdtransportader in de buurt, die een grootschalige aan- en afvoer van materieel, personeel en de afgegraven producten mogelijk maakte. Nadat een aansluiting van de ontginningskanalen op de Zuid-Willemsvaart gerealiseerd was, kon de ontvening beginnen. Bij de ontginningen waren veel mensen nodig, niet alleen voor het uitsteken van het veen, maar ook voor de afvoer van het gewonnen materiaal, dat gebeurde door de turfschippers.

²⁸ Duizend jaar waterbeheer in de Stichtse Rijnlanden. Onderzoek naar de geschiedenis van het waterbeheer en de cultuurhistorische betekenis van kunstwerken, waterstaatsgebouwen, molens, gemalen en waterkeringen in het beheersgebied van Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden. Via: <http://www.lantschap.nl>.



Afbeelding 4 a,b en c: de industriële verwerking van de turf en het transport over de kanalen in de Peel.

Het gebied leverde drie producten op, turf en turfstrooisel als eindproduct en lok als grondstof. De turf was voor de Nederlandse markt bestemd en werd bijvoorbeeld gebruikt in de steenfabrieken langs de grote rivieren. De andere twee producten werden via Rotterdam geëxporteerd. De handel in turfstrooisel, dat gebruikt werd als bodembedekker in paardenstallen, liep zo goed dat er een bijkantoor in Londen werd geopend. De Zuid-Willemsvaart vormde een schakel in de internationale handel.

De geograaf Blink beschreef het gebied rond 1900 en liet zien hoe het gebied was veranderd, dankzij de kanalen.²⁹ “ Die Maatschappij [Helenaveen] heeft de turfgraverij tot stand gebracht en daardoor is hier een bloeiende nederzetting ontstaan langs het hoofdkanaal, Helenaveen genoemd. Eerst werd de turf afgegraven en vervolgens de ondergrond in cultuur gebracht. Genoemde Maatschappij heeft een bezit van 1000 H.A. , waarvan thans 140 H.A. in cultuur zijn en 75 H.A. met bosch beplant, terwijl het overige nog veengrond is. Het grauwe veen, dat vroeger werd weggeworpen, wordt thans voor turfstrooisel gebruikt; het vezelige veen, lok genoemd, wordt er uitgehaald en bewerkt tot verschillende fabrikaten: men maakt hiervan papier, vilt, ondergoed, watten voor hospitalen, waarvoor deze stof zeer nuttig is wegens haar antiseptische eigenschappen, en ook tapijten. In ons land wordt dit fabrikaat nog niet vervaardigd, wel in Frankrijk. Na afwerking van het grauwe, losse veen wordt de turf gegraven, en de ondergrond levert met de overblijfselen van het veen, de bonkaarde, een voortreffelijken bouw bodem. Langs het kanaal heeft zich een nederzetting gevestigd, die het vroegere moeras in een belangrijke tuinbouwstreek heeft veranderd, welke produceert voor den uitvoer naar den markt te Venloo en verder naar Duitschland, Rotterdam, enz. De gronden zijn alle eigendom der Maatschappij, zoo ook de woningen, die gepacht worden. In Helenaveen vindt men ongeveer 350-400 arbeiders.”

Om nieuw ontgonnen gebieden voor de land- en tuinbouw geschikt te maken, was een flinke bemesting van het land nodig. Met dat doel kwam er vanuit de grote steden het transport op gang van straatafval en menselijke faecaliën , de ‘mestspeciën’.³⁰ Later kwamen daar andere meststoffen bij, zoals guano, dit is vogelmest uit met name Zuid-Amerika, dat nuttig was om andere meststof te verrijken.³¹ Vanaf de tweede helft van de negentiende eeuw was de industriële vervaardiging van kunstmest mogelijk, waardoor grootschalige ontginning nog lucratiever werd. De turfvaarten bewezen opnieuw hun nut om de aanvoer van de meststoffen mogelijk te maken. Het kanalenstelsel had voor de transformatie van dit gebied, van woeste onherbergzame plek tot een gebied ten dienste van de mens, een cruciale rol.

Het bezit van de rechten op kanaaldoorvaart was een belangrijk machtsmiddel. Om verdere ontginningen door andere partijen te dwarsbomen, kon de toestemming voor doorvaart geweigerd worden. Zo ontstond er tussen de ontginningsmaatschappij Helenaveen en de gemeente Deurne rivaliteit. De plaats kreeg van het bedrijf geen toestemming om van de Helenavaart gebruik te maken. Noodgedwongen groef Deurne een nieuw kanaal. Daarom liggen er in het gebied dicht bij elkaar twee kanalen parallel, de Helenavaart en het Kanaal van Deurne.

²⁹ H. Blink, *Van Eems tot Schelde. Wandelingen door oud en nieuw Nederland*, Amsterdam, 1902-1906, deel III, p. 116.

³⁰ In andere gebieden ging de aanvoer van meststof precies hetzelfde. Over de situatie in Friesland hebben enkele ‘strontschippers’ hun ervaringen vastgelegd in egodocumenten. Zie Gabel, p. 83.

³¹ In het reglement uit 1862 van de Schroefstoombootdienst vanuit Veghel staat het tarief vermeld voor het transport van guano. Archief Gemeente Veghel 1811-1936 , inv. no. 2201.

De ontginning van de Peel verliep op een systematische en grootschalige wijze. Het principe om door middel van een kanalsysteem veen af te graven is al meerdere keren eerder in de geschiedenis toegepast. In het westen van Nederland zijn vanaf de dertiende eeuw afgravingen voor de turfwinning geweest. Van de dertiende tot achttiende eeuw zijn in Noord-West-Brabant en Zeeuws-Vlaanderen veengebieden afgegraven.³² De relictten van de oude turfvaarten zijn in het hedendaagse landschap herkenbaar. In de vijftiende en zestiende eeuw werd het veen vooral ontgonnen in de Gelderse vallei en in Friesland. Weer later kwamen de turfafravingen voor in Groningen en Drenthe, in de vorm van veenkoloniën en tenslotte kwamen de gebieden in Oost-Brabant en Noord-Limburg aan de beurt, in de Peel.

2.4 De gevolgen van de komst van de Zuid-Willemsvaart.

▪ *De verdere ontsluiting van Brabant via water.*

Vanaf de Zuid-Willemsvaart zijn verschillende zijkanalen aangelegd. Behalve een stelsel van aftakkingen ten behoeve van de Peelafravingen, ontstonden andere zijtakken, die nieuwe gebieden aansluiting gaven op het landelijke netwerk. Het vaarwegennetwerk breidde zich uit. Het gaat om de volgende kanalen:

- Het Eindhovens Kanaal, ontstaan in 1845. Ten zuiden van Helmond komt dit kanaal uit in de Zuid-Willemsvaart. Het kanaal betekende veel voor de ontwikkeling van Eindhoven als industriestad. Het is in 1974 gesloten voor de scheepvaart.³³
- De Noordervaart. Dit kanaal bestond uit het in 1808 gerealiseerde stukje van het Canal Du Nord. Dit stukje kanaal had eerst geen enkele aansluiting op een andere waterweg. In 1853 werd de aansluiting met de Zuid-Willemsvaart tot stand gebracht. Het Canal du Nord moest de Schelde met de Rijn verbinden en was ontworpen door Napoleon, maar werd nooit afgebouwd. In 1854 kreeg de Noordervaart ook een aansluiting op de Helenavaart, hierdoor was het Peelgebied over water bereikbaar geworden.
- Het Wilhelmina-kanaal, opgeleverd in 1923. Bij Beek en Donk takt dit kanaal af van de Zuid-Willemsvaart.
- Het Kanaal Wessem-Nederweert. Tot de aanleg werd besloten in 1915. Doel was om zo de route vanuit het Limburgse kolengebied naar de industrie in Midden-Brabant te verkorten. Het nieuwe kanaal leverde een verkorting op van de vaarroute van 130 kilometer. Het kanaal is meteen na de openstelling in 1929 een belangrijke rol gaan spelen.³⁴

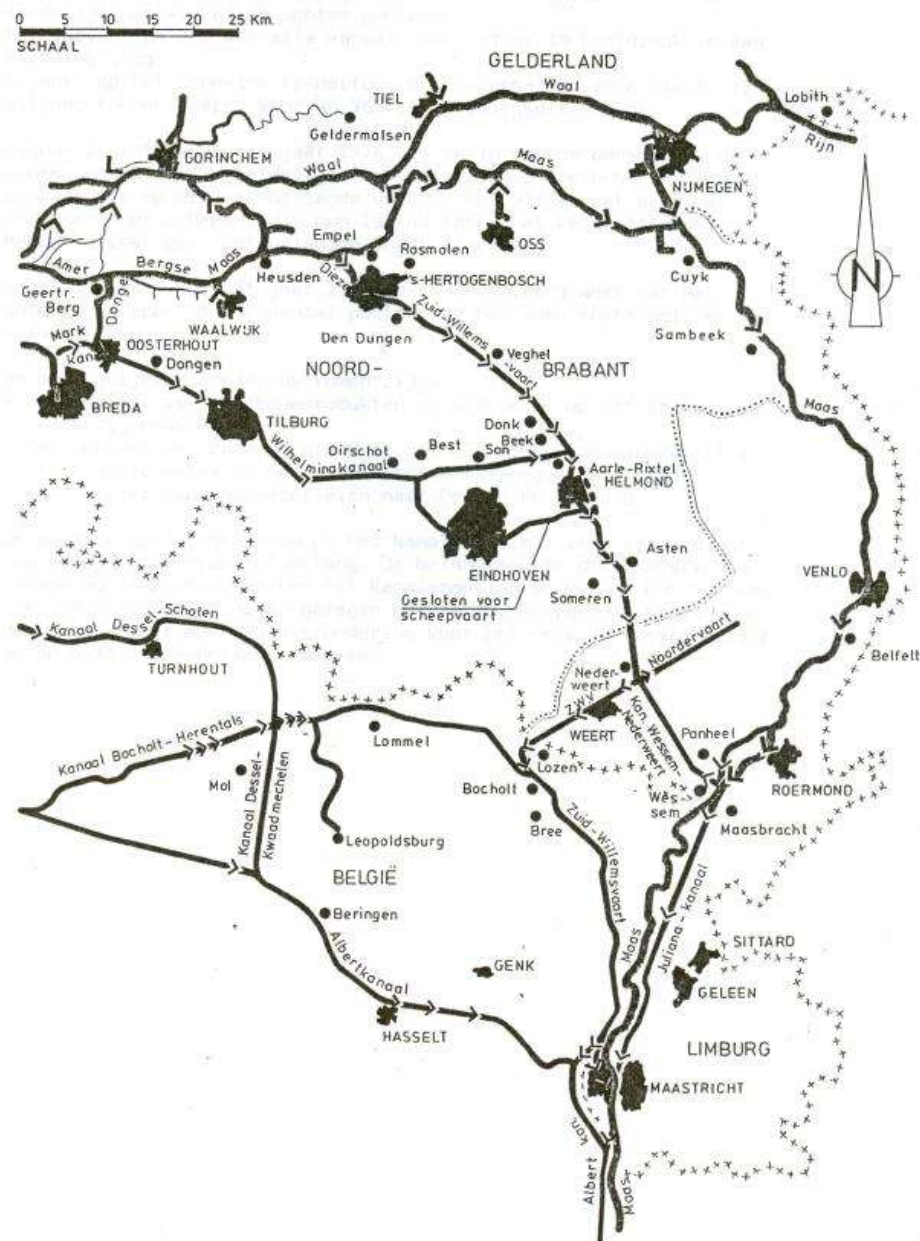
³² K.A.H.W. Leenders, *Verdwenen venen, Een onderzoek naar de ligging en exploitatie van thans verdwenen venen in het gebied tussen Antwerpen, Turnhout, Geertruidenberg en Willemstad (1250-1750)*. Reeks landschapsstudies XIII, Historische uitgaven van het Gemeentekrediet van België LXXVIII, Brussel-Wageningen 1989.

³³ G. Van Hooff, Het Eindhovens kanaal, in: H. Lintsen, *De canon van Eindhoven*, Eindhoven 2009, p. 62-69, Bouwens p. 104.

³⁴ Van der Kley, p. 98.

figuur 1

OVERZICHT VAN VAARWEGEN IN ZUID-OOST NEDERLAND
EN BELGIË



- 3 -

Afbeelding 5: kaart met de vaarwegen die aansluiten op de Zuid-Willemsvaart.

▪ *Vergroting energienetwerk.*

Een belangrijk product, dat over de Zuid-Willemsvaart vervoerd werd, was brandstof in de vorm van turf of kolen. Tegenwoordig zijn we gewend aan gescheiden systemen voor onze energievoorziening. Er is een landsdekkend systeem van energienetwerken, zoals het gasleidingnet en het elektriciteitsnet. De Zuid-Willemsvaart is te beschouwen als een energienetwerk op zichzelf. Het was het 'kolenkanaal', onder andere voor de Nederlandse mijnen.

Op beperkte schaal is langs het kanaal gebruik gemaakt van het natuurlijke hoogteverschil voor de opwekking van energie door waterkracht. Dit gebeurde bij sluis 15 ter hoogte van Roeven in de gemeente Nederweert. Hier is in 1921 een waterkrachtcentrale gebouwd, die tot 1949 gefunctioneerd heeft en na de restauratie in 1993 weer in werking is gesteld. De centrale zorgde voor de opwekking van electriciteit ten behoeve van de verlichting van de sluis, de dienstwoningen en enkele boerderijen in de omgeving.



Afbeelding 6: de waterkrachtcentrale in Roeven, bij sluis 15 te Nederweert.

▪ *Rem op ontwikkelingen elders.*

De ontwikkeling van het gebied rond de Zuid-Willemsvaart remt de ontwikkeling van andere gebieden. De ontwikkeling van Venlo bijvoorbeeld is beïnvloed door de Zuid-Willemsvaart. Doordat het kanaal er was, werd er minder gebruik gemaakt van de Maas als vaarroute tussen Maastricht en 's-Hertogenbosch. De haven van Venlo, ooit 'de beste en allerbequaemste scheepshaven anden geheelen Maesstroom' kwijnde weg.³⁵ Terwijl elders bloeiende havens waren gegroeid, zag het Venlose stadsbestuur in 1888 geen toekomst meer voor de haven. Onderhoud werd nauwelijks meer gepleegd, er kwamen niet veel schepen langs. Met de opening van het Julianakanaal in 1935 als afsluiting van de Maaskanalisisatie, keerde het tij en lag Venlo ineens op de doorgaande vaarroute vanuit het Belgische en Limburgse kolenmijnengebied. De haven bloeide op en heeft tot in de jaren '70 van de twintigste eeuw gefunctioneerd.

³⁵ Dolmans, M., P. van der Heijden et. al., *Venlo Vennelo Sablonen. Twintig eeuwen wonen aan de Maas*, Gemeentearchief Venlo, Venlo 2011, p.250.

HET BELANG VAN DE ZUID-WILLEMSVAART.



Afbeelding 7: Cees Verhagen bij één van de sluizen in de Zuid-Willemsvaart.

Gesprek met de kanalenkenner Cees Verhagen.

De band met de Zuid-Willemsvaart bestaat al heel zijn leven. Cees Verhagen groeide op in 's-Hertogenbosch, waar hij aan het kanaal woonde. Later verhuisde hij naar Someren, dat ook aan het kanaal ligt en een sluis heeft. Het gebied rondom Someren is dankzij de Zuid-Willemsvaart aan het eind van de negentiende eeuw veranderd van een woest gebied in een vruchtbaar landbouwgebied. "De weg terug naar de familie liep grotendeels parallel aan de Zuid-Willemsvaart, het kanaal is als het ware de rode draad in mijn leven." Uit belangstelling voor de geschiedenis van het kanaal ging Cees postkaarten verzamelen met foto's van verschillende plekken langs het kanaal. De foto's op de postkaarten vormden de basis voor het boek *'De Zuid-Willemsvaart. Kanaal van eenheid en scheiding'*, waaraan tien jaar aan voorbereiding voorafging. Door intensief speurwerk in Nederlandse en Belgische archieven kwam de geschiedenis van het kanaal tot leven. "Het was niet altijd gemakkelijk om aan informatie te komen. Is er aandacht en liefde voor de lokale historische archieven, dan is de informatie toegankelijk. Anders wordt het vreselijk lastig." Behalve een schrijver is Cees ook een begenadigd verteller. Hij wordt regelmatig gevraagd om over de geschiedenis van het kanaal te komen vertellen. Dat doet hij dan het liefst voor kleine gezelschappen, waar interactie met de zaal mogelijk is. "Ik open de ogen van de mensen voor hun directe omgeving. Wat er alledaags en op het eerste gezicht oninteressant uitziet, blijkt een boeiende geschiedenis in zich te hebben. Het accent van mijn verhaal ligt op de mensen, ik ga in op de vraag naar wat het kanaal betekende voor de mensen die er langs woonden en werkten. Door het over mensen te hebben maak je geschiedenis invoelbaar en komt het dichterbij." Cees Verhagen vindt het belangrijk om het verhaal van de Zuid-Willemsvaart te delen "omdat het essentieel is dat de mensen beseffen dat we veel van onze welvaart van nu te danken hebben aan het kanaal. Als het kanaal er niet geweest zou zijn, zat ik nu niet hier."

- *Sociaal-economische gevolgen.*

Voor de bestaande sociaal-economische structuren binnen de lokale gemeenschappen was de komst van het kanaal ingrijpend. Dat begon al met de aanleg van het kanaal. De lokale boeren en andere landeigenaren moesten uitgekocht en onteigend worden. Het kanaal splitste eigendommen. Boeren werden gescheiden van hun grond. Het kostte veel tijd om op het land te komen, dat aan de overkant van het kanaal lag.



Afbeelding 8: kaart met trace Zuid-Willemsvaart.

Afbeelding 8 geeft een detail weer van een kaart uit 1854, waarop de afstanden tussen de plaatsen in uren gaans aangegeven is. Ook is het tracé van de Zuid-Willemsvaart van 's-Hertogenbosch naar Helmond weergegeven. Te zien is hoe het kanaal het stelsel van regionale paden en wegen doorsneden heeft. Bij de aanleg van het kanaal is rekening gehouden met het bestaande paden- en wegensysteem. Men bouwde het liefst de sluizen op de plekken waar de wegen werden onderbroken. Dit had tot voordeel dat er op die plekken meteen een verbinding tussen de twee kanaaloevers kon worden gerealiseerd. Het spaarde de aanleg van een voetveer of brug uit. Maar het aantal sluizen was beperkt en extra mogelijkheden bleken wenselijk. De oplossing werd gevonden in het aanleggen van verschillende voetveerverbindingen. Er hebben er verschillende gefunctioneerd,

bijvoorbeeld bij het gehucht Boerdonk. Het nog steeds bestaande veerhuis herinnert aan de verdwenen verbinding.³⁶



Afbeelding 9: het voetveer met op de achtergrond het veerhuis bij Boerdonk.

Met het water kwam een nieuwe dimensie het gebied binnen. Het kanaal maakte nieuwe ontwikkelingen mogelijk. Het was een gunstige plek om een fabriek te vestigen, want voor de aan- en afvoer van producten lag de infrastructuur voor de deur. De industrialisatie van Brabant kreeg een impuls. Het waren voornamelijk de textiel en metaalverwerkende bedrijfjes die door konden groeien. Het kanaal bracht nieuwe functies voor het gebied en daarmee samenhangend andere vormen van werkgelegenheid. Er kwamen nieuwe beroepen, zoals sluiswachter en schipper en er bestond behoefte aan een ander soort bedrijven, die de scheepvaart ondersteunden. Er werden havens aangelegd, met werk voor sjouwers, kraanmachinisten en havenmeesters. Door de toenemende bedrijvigheid werd de vraag naar transport groter. Voor arme boerenzoons, voor wie er in de landbouw geen toekomst was, bood de veranderde situatie uitkomst, ze werden schipper.

▪ *Betere waterbeheersing.*

Water dat in het gebied teveel is, wordt via de Zuid-Willemsvaart weggevoerd. Een aantal moerassige gebieden in de omgeving van het kanaal hebben dankzij de afwateringsmogelijkheden een andere functie gekregen. Op oude kaarten is te zien dat bijvoorbeeld in de omgeving van Schijndel grote vochtige gebieden lagen, de broeklanden. Deze gronden konden voortaan afgewaterd worden op de Zuid-Willemsvaart, waardoor het waterpeil beheersbaar werd en het gebied in cultuur gebracht kon worden. Andersom heeft de Zuid-Willemsvaart ook een rol in het aanvoeren van water. Via een regulatiesysteem kon het gewenste waterpeil op de *vloeiweides* gerealiseerd worden. Het doel hiervan was om een zo optimaal mogelijke opbrengst te genereren. Bij Weert werd in het midden van de negentiende eeuw een groot areaal vloeiweides aangelegd, dat gevoed werd met

³⁶ M. Philipsen, De Zuid-Willemsvaart, een trauma of een geschenk? in: *Beek en Donk en de Zuid-Willemsvaart. Artikelenbundel over de geschiedenis van de Zuid-Willemsvaart*. Heemkundekring De Lange Vonder Beek en Donk, 2010, p.30.

water uit de Zuid-Willemsvaart.³⁷ Nog steeds heeft het kanaal een belangrijke functie in de watertoevoer. De verdroogde gebieden in de Peel worden sinds de jaren '50 van de twintigste eeuw van Maaswater voorzien dankzij het Peelkanalenstelsel.³⁸

2.5 Conclusie.

De Zuid-Willemsvaart werd om verschillende redenen aangelegd. Deze redenen hangen samen met de functies die het kanaal kreeg. Sommige van deze functies zijn in de loop der tijd komen te vervallen, zoals de militaire functie, de functie als energiekanaal en de functie die het kanaal had bij de ontginning van de Peel. Andere functies zijn nog steeds actueel, waarbij we denken aan het kanaal als vaarweg en als element in de waterhuishouding van het gebied. Deze multifunctionaliteit is niet uniek voor de Zuid-Willemsvaart. De verschillende functies van het kanaal hebben invloed gehad op de ruimtelijke inrichting van het gebied.

De aanwezigheid van de Zuid-Willemsvaart zette een aantal ontwikkelingen in gang, zoals de ontginning van de Peel en het droger maken van moerassige gebieden, waardoor er meer grond beschikbaar kwam voor de landbouw. Dankzij de komst van bevaarbaar water ontstond er andere werkgelegenheid in het gebied, gericht op de industrie en aan water en scheepvaart gerelateerde beroepen.

Over de Zuid-Willemsvaart zijn verschillende geschiedenissen op te tekenen.

³⁷ J. Renes, *Landschappen van Maas en Peel. Een toegepast historisch-geografisch onderzoek in het streekplangebied Noord- en Midden Limburg*, Leeuwarden, 1999, p. 386-387.

³⁸ Via de Zuid-Willemsvaart en het kanaal Wessem-Nederweert wordt Maaswater aangevoerd naar de Noordervaart. Dit kanaal staat in verbinding met het Kanaal van Deurne en de Helenavaart. Het kanaal van Deurne en de in het in het verlengde gelegen Defensiekanaal hebben een belangrijke rol in de waterbeheersing van het omliggende gebied.

Hoofdstuk 3 De binnenvaart.

3.1 Inleiding.

Om een begrip te krijgen van wat er onder het erfgoed van de binnenvaart kan worden verstaan is het van belang een indruk te krijgen van de geschiedenis van de Nederlandse binnenvaart. In dit hoofdstuk probeer ik in korte historische schetsen de verschillende componenten van de binnenvaart te bespreken.

Wat is binnenvaart?

De binnenvaart neemt in het geheel van de maritieme geschiedenis een eigen plaats in. Onder de binnenvaart wordt hier verstaan het varen met binnenschepen.³⁹ Dit zijn vaartuigen, die hoofdzakelijk ontworpen, gebouwd en bestemd zijn voor het bevaren van de binnenwateren in Nederland en in andere landen. Tot de binnenwateren worden gerekend de rivieren, kanalen, plassen, zeearmen en binnenmeren. De binnenvaart kan men onderscheiden in het varen binnen de Nederlandse grenzen, dit is de binnenlandse vaart, en het varen over de grenzen, de internationale of grensoverscheidende vaart. De Rijnvaart is een onderdeel van de laatste categorie. Een aparte categorie is de zogenaamde binnen-buitenvaart. Het gaat om de verbinding vanuit het Oostzeegebied met bijvoorbeeld Vlaanderen. De schipper voer dan binnendoor over de binnenwateren van Nederland en België om de gevaarlijke zandbanken buiten de Nederlandse kust te vermijden.⁴⁰ Binnenvaart speelt zich af over korte afstanden en heeft dan een lokaal of regionale betekenis, maar kan ook over langere afstanden gaan en heeft in dat geval een nationale of internationale betekenis.

3.2 De componenten van de binnenvaart.

Wat is nodig om de binnenvaart mogelijk te maken?

Verschiedende factoren zijn een voorwaarde voor het bestaan van de binnenvaart. Het gaat om fysieke zaken, die ik zou willen aanduiden als de *'hardware'* van de binnenvaart en de niet tastbare factoren, de sociale en economische factoren, die als de *'software'* van de binnenvaart zouden kunnen worden gerubriceerd. De twee rubrieken vullen elkaar aan, beide zijn nodig om binnenvaart mogelijk te maken en hebben een directe wisselwerking op elkaar. Een wijziging in de situatie in de fysieke kant bijvoorbeeld, heeft gevolgen voor de andere factoren. Het gebruik van de computertermen is mijns inziens zinvol, omdat hiermee de onderlinge verbondenheid en afhankelijkheid van de twee soorten voorwaarden benadrukt wordt. Zonder software is een computer een onbruikbaar ding. Met erfgoed is het net zo, door verhalen wordt een plek of ding betekenisvoller. Aan de andere kant hebben we graag tastbare zaken om ons heen die we kunnen koesteren als een aanknopingspunt voor herinneringen en geschiedenissen. Het gaat daarbij niet alleen om de *'officiële'* geschiedenis, maar ook om de geschiedenis van de mensen die bij de plek betrokken waren. De persoonlijke herinneringen aan een plek, de anekdotes die verteld kunnen worden, dragen bij tot het beleefbaar en invoelbaar maken van de geschiedenis van een plek.

³⁹ Deze definitie is gebaseerd op F. G. A. Huber, *De Nederlandse binnenvaart*, Assen, 1967.

⁴⁰ Zie F. Looimeijer, *Water over dek en luiken*. Het leven op de kust en binnenvaart 1926-1936, Alkmaar 1987, p. 7.

‘Stones’ en ‘stories’, de stenen en de verhalen, horen bij elkaar en versterken elkaar.⁴¹ Of, nog anders gezegd, materieel erfgoed in de vorm van overgebleven gebouwen, constructies en relict en immaterieel erfgoed, in de zin van verhalen en geschiedenissen, zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Deze tweedeling vormt een denkraam om mogelijk een scherper beeld te krijgen van wat er onder het erfgoed van de binnenvaart kan worden verstaan.

De materiële kant van het erfgoed van de binnenvaart bestaat uit de tastbare en zichtbare zaken die een bestaansvoorwaarde vormen voor binnenvaart. Uit de behoefte om goederen te vervoeren zijn verschillende transportsystemen ontstaan, waarvoor de infrastructuur en de vervoersmiddelen verder ontwikkeld zijn. Het gaat om vaarwegen, transportmiddelen en goederen, ofwel om water, schepen en vracht. De immateriële kant gaat over de mensen die de binnenvaart mogelijk maakten, dit zijn de schippers en de mensen uit andere faciliterende beroepsgroepen, de afspraken die gemaakt werden (wetten, bepalingen, regelingen, werkwijzen) en de sociale, economische en maatschappelijke processen die van invloed waren op ontstaan en ontwikkeling van de binnenvaart. Met de steekwoorden ‘mensen’, ‘woorden’ en ‘proces’ bedoel ik deze factoren.

In de volgende paragrafen geef ik een indruk van deze componenten.



Figuur 1: Materiële en immateriële componenten van het erfgoed van de binnenvaart. Het diagram geeft aan dat alle elementen even belangrijk zijn om het verhaal van de binnenvaartgeschiedenis te bestuderen en te begrijpen.

⁴¹ Dit begrippenpaar gebruikte Patrick Timmermans op 1 september 2011 tijdens de presentatie van de resultaten van de Brabantse Erfgoed Biënnale. Deze biënnale stond in het teken van industrieel erfgoed. Eén van de resultaten was de publicatie 'Van canidassen, kleppers en halve zolen' waarin van 18 industriële monumenten de persoonlijke verhalen van ex-werknemers zijn vastgelegd. http://www.erfgoedbrabant.nl/fileadmin/user_upload/overig/Verslag_BEB_Oogstdag.pdf. L. Hollanders en E. Kolen, *Van canidassen, kleppers en halve zolen: 18 x stones & stories van Brabants industrieel erfgoed*, 's-Hertogenbosch 2011.

3.3 Fysieke factoren.

Water, schepen en vracht zijn de componenten, waaruit de fysieke kant van de binnenvaart bestaat.

3.3.1 Water: het vaarwegenstelsel.

▪ Rivieren, beken en kanalen.

De aanwezigheid van natuurlijke waterlopen had een grote aantrekkingskracht op mensen. Water was voor allerlei toepassingen beschikbaar en water diende als een ideaal middel voor transport van personen en goederen. De vondst van boomstamkano's bewijst dat in Nederland al vroeg gevaren werd op water.⁴² De waterwegen vormden samen een fijnmazig net aan verbindingsmogelijkheden. Waar de verbindingen er van nature niet waren, konden deze kunstmatig aangelegd worden in de vorm van kanalen. Het vaarwegennetwerk was zo belangrijk, dat er door de eeuwen heen telkens aan werd verbeterd en toegevoegd.

De kleinste beken en rivieren werden voor de scheepvaart gebruikt. Schutten heeft in zijn studie over het Overijsselse bekenstelsel aangetoond, dat er veelvuldig gebruik gemaakt is van de zeer smalle en ondiepe wateren in dit gebied. Het stelsel was dermate belangrijk voor de economie van de streek, dat in de achttiende eeuw door één van de grootgrondbezitters, de eigenaar van kasteel Twickel, opdracht gegeven werd om een kanaal te graven, dat als aanvulling op het stelsel bedoeld was.⁴³

Ook op kanalen, die in de eerste instantie alleen bedoeld waren voor de afwatering en regulering van de waterstand, werd scheepvaart mogelijk gemaakt. Dit zijn bijvoorbeeld de afwateringskanalen bij de inpolderingen en droogmakerijen. De beheerders van deze wateren waren zich wel bewust van de mogelijkheden voor de scheepvaart en de voordelen die dat voor de aanliggende plaatsen op zou brengen. Varen werd toegestaan, maar was aan strikte regels gebonden. Een voorwaarde om deze kanalen voor de scheepvaart toegankelijk te maken, was de aanleg van een schutsluis of overtoom.⁴⁴

Volgens Filarski kwam de verbetering van het vaarwegenstelsel in de negentiende eeuw pas goed op gang.⁴⁵ De eerste fase (1817-1830) was de kanalenbouw onder invloed van koning Willem I. De tweede fase begon in 1850 met de rivierversoberingen en optimalisering van de provinciale vaarwegnetwerken in de noordelijke provincies en Zuid-Holland en de aanleg van turfkanalen in Oost-Groningen, Drenthe, Twente en oostelijk Noord-Brabant.

In het stelsel van de binnenwateren nemen de kanalen een speciale plaats in. Het bevaren van kanalen had ten opzichte van de andere binnenwateren bepaalde voor- en nadelen. Aan het varen op rivieren, meren, plassen en zeearmen waren behoorlijk meer risico's verbonden.⁴⁶ De natuurlijke wateren waren continu onderhevig aan veranderingen in vaardiepte en stroming. De vaarmogelijkheden verschilden per seizoen. De grote rivieren waren brede woeste stromen en in de

⁴² Louwe Kooijmans, L. P. Peddelen over de plassen. Over kano's en peddels uit Meso- en Neolithicum in Nederland. In: *Boomstamkano's, overnaadse schepen en tuigage. Inleidingen gehouden tijdens het tiende Glavimans Symposium*, Lelystad 20 april 2006, Oosting, R. en J. van den Akker (red.), Amersfoort, 2008. p. 26-37.

⁴³ B.E. Leijssius-Vermunt, *De Twickeler Schipvaart. Reilen en zeilen van 1772 tot 1862*, Hengelo, 1980.

⁴⁴ J. Kingma, Overtoomen in Nederland. In: *Industriële Archeologie* 11 (1991), nr. 39. p. 48-64.

⁴⁵ Filarski 2008, p. 297.

⁴⁶ In 1883 beschrijft Jantje Boom hoe ze samen met haar gezinsleden schipbreuk leed in het Hollands Diep bij Willemstad, zie Gabel. p. 88.

zomer stond er te weinig water om te kunnen varen. Varen op kanalen had het voordeel dat er nagenoeg geen stroming bestond, zodat de reistijd naar de bestemming voorspelbaar was. Behalve in langdurige vorstperiodes in de winter was het kanaal altijd toegankelijk. Schippers wisten op de kanalen waar ze aan toe waren, de natuurlijke risico's waren er niet. Het nadeel was het oponthoud, doordat sluizen en bruggen moesten worden gepasseerd, waar sluis- en bruggeld moest worden betaald, dat aanzienlijk op kon lopen. Kanalen waren ook geregeld voor onderhoudswerkzaamheden buiten gebruik. Bij calamiteiten als een kapotte sluis was het vaak onmogelijk om een alternatieve route te kiezen en zat het schip met de bemanning een tijd vast.

▪ *Jaagpaden.*

Eeuwenlang was de voortbeweging van schepen afhankelijk van de natuur. De natuurlijke condities zoals stroming en wind bepaalden de snelheid van het schip. Een schip was uitgerust met een mast en zeilen om van de windkracht gebruik te kunnen maken. Was er geen wind, dan kon het schip voortgetrokken worden door een paard of door mensen. Het op deze manier voortbewegen van een vaartuig wordt *jagen* genoemd. Parallel aan de vaarwegen waren met het oog op deze functie paden aangelegd en onderhouden, de *jaagpaden*.



Afbeelding 10: kinderen langs het jaagpad bij de Zuid-Willemsvaart bij Veghel ca.1900.



Afbeelding 11: de conditie van de jaagpaden langs de Zuid-Willemsvaart was in 1830 in een betere conditie dan die van de jaagpaden langs de Maas.

Om de scheepvaart goed te laten functioneren was het belangrijk dat ook dit netwerk goed in orde was. Langs rechte stukken was het jagen het meest rendabel, bij bochten werd er een hulpmiddel geplaatst, in de vorm van een *rolpaal*. De organisatie van het scheepsjagen bracht met zich mee dat er op regelmatige afstanden van elkaar herbergen ontstonden, waar de scheepsjagers konden rusten of waar de paarden gewisseld konden worden. De herbergen bevonden zich vaak in de buurt van de sluizen. Door de opkomst van de stoomschepen werd het scheepsjagen overbodig, eerst gebeurde dit bij de grote rivieren en kanalen en later bij de smallere vaarwegen. Tot ver in de jaren '60 was het scheepsjagen gepraktiseerd, op kleine schaal en met name door arme schippers. Het betekent dat de jaagpaden langs de kleinere vaarwegen het langst in gebruik zijn gebleven. Een aantal jaagpaden veranderde met de opkomst van de auto in verharde wegen. Een aantal belangrijke doorgaande provinciale verbindingswegen loopt nu nog steeds langs een kanaal. Jaagpaden zijn ook in gebruik als wandel- en fietsroutes.

▪ *Trekvaarten.*

Speciaal voor het passagiersvervoer zijn in verschillende delen van Nederland trekvaarten aangelegd. Op deze kanalen voeren de trekschuiten, die voor de voortbeweging afhankelijk waren van de trekkracht van paarden of mensen. Vooral in Laag-Nederland komen trekvaarten voor. Een grote concentratie is in Holland en West-Utrecht, Groningen en Friesland te vinden.⁴⁷ Maar ook in andere delen van Nederland komen trekvaarten voor, zoals in Zeeuws-Vlaanderen, Gelderland en Overijssel. Volgens een vaste dienstregeling werden verschillende plaatsen met elkaar verbonden. De eerste Nederlandse trekvaart was de Haarlemmertrekvaart, tussen Amsterdam en Haarlem, die in 1634 voltooid was. De eerste trekvaarten werden aangelegd als verbindingen tussen twee steden, maar in de loop van de 17^e eeuw werden steeds meer afzonderlijke trekvaarten aan elkaar gekoppeld, zodat er twee grote trekvaartnetwerken ontstonden, in het noorden en in het westen. Rond 1700 was het netwerk van Nederlandse trekvaarten op zijn hoogtepunt, er was toen 658 kilometer aangelegd en dankzij dit systeem waren 39 steden met elkaar verbonden.⁴⁸

▪ *Vaarwegknooppunten.*

Steden waren de knooppunten in het vaarwegennetwerk. Het systeem hield niet op bij de stadsrand, maar ging dwars door de steden verder.



Afbeelding 12: prentbriefkaart van de binnenstad van Edam met beurtschepen in de gracht.

Grachten in de binnensteden zijn te beschouwen als een onderdeel van het stelsel. De laatste zestig jaar is het stil geworden op het water van de meeste binnensteden. Voorheen was het stadswater de plaats waarlangs zich de handel en het transport afspeelde. In een stad als Haarlem waren in het jaar 1857 aan de kades 2965 schepen met een gezamenlijk laadvermogen van 170.945 ton geladen of

⁴⁷ Voor de situatie in de provincie Groningen, waar trekveren tot in het begin van de twintigste eeuw bestonden zie: H. Van Westing et. al, Trekveren in de provincie Groningen, *Symposiumbundel Glavimanssymposium 2008*, p. 21-54, via http://www.watererfgoed.nl/links/trekveren_Groningen.pdf.

⁴⁸ G. van Kesteren et. al. *Blauwe ader van de bollenstreek. 350 jaar Haarlemmertrekvaart-Leidsevaart. 1657-2007*. Lochem, 2007, p.13.

gelost. Dat betekende dat er iedere dag van dat jaar gemiddeld acht schepen in de binnenstad met vracht in de weer waren geweest.⁴⁹



Afbeelding 13: prentbriefkaart van de binnenstad van Haarlem met drukte aan de kade bij Museum Teijler, datering 1895-1908.

Op schipperskaarten uit het begin van de twintigste eeuw is te zien hoe uitgebreid en fijnmazig het vaarwegenstelsel geweest is. Dit stelsel is eeuwenlang in gebruik geweest. De kleinste vaarwegen hebben tot ver in de jaren zestig van de twintigste eeuw dienst gedaan. In 1940 bedroeg het totaal van vaarwegen circa 7500 kilometer. Dat betekent dat er gemiddeld in een gebied van honderd vierkante kilometer twintig kilometer vaarweg beschikbaar was.⁵⁰ Als voorbeeld van een fijnmazig stelsel worden hier de vaarwegen in het Westland besproken (zie kader). Door de schaalvergroting in de scheepvaart en de overgang op het transport per vrachtwagen werden de kleinste vaarwegen overbodig. Ze werden voor de scheepvaart afgesloten en in een aantal gevallen gedempt. De structuur van het stelsel raakte verbroken en werd moeilijker afleesbaar in het landschap.

⁴⁹ Filarski 2008, p.278.

⁵⁰ Niemeijer, 2006, p. 22.

VAREN IN HET WESTLAND.

In landbouwgebieden speelden schippers een belangrijke rol. Een voorbeeld is het Westlandse kassengebied, ontstaan na 1890, waar het goederentransport tot in de jaren '70 van de twintigste eeuw over water georganiseerd was. Per dorp waren tientallen gezinnen afhankelijk van wat het schippersbedrijf opleverde. Schippers woonden vooral in Maasland, Kwintsheul en Schipluiden. Hier lagen de havens voor de goederenoverslag. Via de beurtvaarders was er verbinding met de rest van het land. Het vaarwegennet vertakte zich in steeds smallere vaarwegen. Veel plekken in het gebied waren alleen over het water bereikbaar. Voor de smallere vaarten golden beperkingen, hier mocht alleen geboomd worden, omdat varen met de motor teveel golfslag veroorzaakte. De schepen konden maximaal 40 ton meenemen. Door het overzetten, het vletten, van de spullen op kleinere vaartuigen van 6 of 7 ton konden de smalste watertjes gebruikt worden. Zaken die vervoerd werden waren hout vanuit Amsterdam, kunstmest vanaf de superfosfaatfabriek in Rotterdam, stenen, grind en zand voor de woningbouw, dakpannen naar de oesterbanken in Yerseke, aardappelen uit de Zeeuwse plaatsen Kortgene, Wemeldinge en Colijnsplaat voor de markt in 's-Gravenhage, mest, cokes of kolen. Laatst genoemde producten waren nodig voor de warmtevoorzieningen in de kassen. Poolse kolen kwamen uit de Amsterdamse Coenhaven of uit de Rotterdamse Keilehaven. Vaak vond het brandstoftransport in konvooien plaats. Groenten en fruit moesten vanaf de veiling in 's-Gravenzande, Poeldijk, Kwintsheul en Loosduinen vervoerd worden naar de markten in de grote steden, zoals Amsterdam, Rotterdam, Haarlem en Utrecht. Of soms nog verder weg, naar bijvoorbeeld Arnhem, waar lang houdbare groente als wortelen en kool werd afgezet. Niet verkochte producten gingen naar de inmaakfabrieken in Breda. Westlandse suikerbieten werden getransporteerd naar de suikerfabriek in Oud Beijerland. Op de terugreis nam men in kisten verpakt glas uit de Rotterdamse Spoorhaven mee, ten behoeve van de kassenbouw. Er was vervoer van boomstammen van Delft naar de kistenfabrieken in Honselersdijk en Poeldijk, voor de productie van kratten en kisten voor de tuindersproducten. Vanuit Bussum kwam bagger of rioolslib naar Honselersdijk. De tuinders hadden turfstrooisel nodig als potgrond en voor bodemverbetering, men haalde het onder meer uit Vinkeveen. Tegels, klinkers, buizen en moppen voor de schoorstenen van de tuindersbedrijven kwamen uit Venlo en bakstenen betrokken van de steenfabrieken uit het rivierengebied. Ook het ijzer voor de kassenbouw werd met schepen aangevoerd, terwijl afgedankt kassenmateriaal en ander metaalafval naar de Hoogovens in IJmuiden afgevoerd werd. Een belangrijk tuindersproduct zoals de bloembol ging per schip naar Hillegom en Lisse. Halverwege de jaren vijftig raakte het gebied ontsloten over de weg en kozen steeds meer tuinders ervoor om de geteelde producten per vrachtwagen naar de veiling te brengen. Een aantal tuindersvaarten moest gedempt worden om het aanleggen van een weg mogelijk te maken. De resterende vaarwegen raakten overbodig en verdwenen, de havens zijn inmiddels gedempt.

Bron: J.N.M.van Leeuwen en H.C.Lelieveld, *Schippers op Westlandse wateren*, Zaltbommel, 1995.

▪ *Sluizen en overtomen.*

Om een hoogteverschil tussen verschillende vaarwegen te overbruggen is het nodig om een constructie aan te leggen die vaartuigen van het ene naar het volgende niveau kan vervoeren. De verschillende mogelijkheden zijn schutsluizen, overtomen en scheepsliften. Om het verval, dit is het hoogteverschil tussen de twee eindpunten van een kanaal, te overbruggen verdeelt men het kanaal in verschillende stukken, de kanaalpanden, die door middel van schutsluizen met elkaar verbonden worden. Bij overtomen gaat het vaartuig het water uit en wordt over een gladde houten helling heen getrokken. Voor grotere schepen is deze methode niet bruikbaar. Door de schaalvergroting in de binnenvaart – de schepen werden steeds groter – zijn overtomen verdwenen of vervangen door schutsluizen. Kingma (1991) noemt Broekerhaven, Venhuizen en Rijpwetering als de laatste plaatsen waar overtomen te zien zijn.⁵¹ Om dezelfde reden zijn de kleinere schutsluizen in onbruik geraakt. Nederland heeft een enorme hoeveelheid en verscheidenheid aan sluizen en is daarmee uniek in de wereld. Daarentegen is er nog slechts één scheepslift in Nederland, die ligt aan het IJsselmeer in Broekerhaven en dateert uit 1922.⁵² Vreeswijk (gemeente Nieuwegein) profileert zich als het sluisendorp van Nederland met vier sluizen uit verschillende periodes. Voor de bediening van de sluizen was een sluiswachter nodig, die meestal, met gezin, op het sluissterrein woonde in de sluiswachterswoning. Bij druk gebruikte sluizen had de sluiswachter knechten in dienst.



Afbeelding 14: Sluis 3 in de Zuid-Willemsvaart met de sluiswachterswoningen.

3.3.2 Schepen: de binnenvaartvloot.

Door de industrialisatie werd de productie van goederen op een andere, meer grootschalige wijze georganiseerd. De behoefte aan transport van grondstoffen en geproduceerde producten groeide in de loop van de tweede helft van de negentiende eeuw explosief. Daarmee was ook de behoefte aan laadruimte in de schepen gegroeid. Meer laadruimte betekende in de eerste instantie dat er meer schepen bijkwamen. Technische verbeteringen maakten het mogelijk om schepen steeds groter te bouwen. Het totale aantal schepen daalde daardoor, terwijl het totaal aan laadvermogen groeide. Het groter worden van de schepen had tot gevolg dat de vaarwegen te smal en te ondiep werden. Verbreden en verdiepen was essentieel om schepen op het kanaal of de rivier te houden. De maat

⁵¹ Kingma p. 63.

⁵² Nijhof 1996, p. 67. Spectaculaire scheepsliften zijn bijvoorbeeld in België (La Louvière in het Canal du Centre uit 1888-1917 en het Hellend Vlak bij Ronquières uit 1968), Duitsland (Schiffshebewerke Henrichenburg uit 1899 in het Dortmund-Emskanaal) of Schotland (Falkirk Wheel uit 2008).

van de vaarweg bepaalde niet langer de maat van het schip, het was de omgedraaide wereld geworden.

“Voor het lokaalvervoer te water, welk vervoer in den regel bij kleinere hoeveelheden geschiedt, worden bijna uitsluitend kleinere schepen gebruikt. Voor het vervoer over grotere afstanden binnen Nederland, gebruikt men meest vaartuigen van 100-200 ton.”⁵³ Deze constatering geeft een idee hoe groot het individuele binnenvaartschip aan het begin van de twintigste eeuw was. Ter vergelijking: in de huidige tijd heeft het kleinste schip, dat actief is in de binnenvaart, een laadvermogen van 350 ton.⁵⁴ In 1900 was er sprake van een enorme schaalvergroting. De schepen van de generatie ervoor waren aanzienlijk kleiner. Filarski becijfert dat de totale binnenvaartvloot aan het eind van de negentiende eeuw gegroeid was van 19.000 schepen in 1852 naar ruim 23.000 in 1891.⁵⁵ Door de ongebreidelde groei van de binnenvaartvloot waren de binnenwateren allang verstopt geraakt. Er werd in regeringskringen rond 1875 gepleit voor een normalisatie van de kanalen. Bochten en ondieptes moesten eruit gehaald worden.⁵⁶ Het opruimen van dergelijke obstakels moest een positieve uitwerking hebben op de binnenvaart.

Het individuele schip kon steeds groter gebouwd worden. Dit had te maken met een aantal technische verbeteringen, die in de scheepsbouw werden toegepast. Dit waren de overgang van houten naar ijzeren schepen, de toepassing van de stoomtechniek voor de scheepvaart en de uitvinding van de schepsschroef. In 1824 voer de eerste stoomboot op de Rijn. In 1837 was de eerste succesvolle toepassing van de schepsschroef gerealiseerd. Deze vernieuwingen konden pas een generatie later op grote schaal toegepast worden en moesten daarna ook nog doorontwikkeld worden voor de toepassing op binnenvaartschepen.

Aan de groei van de houten en ijzeren schepen zat in de praktijk één remmende factor. Dit was de beperkte mogelijkheid, die men had voor de voortstuwing van de schepen. Hoe groter een schip was, des te zwaarder werd het vaartuig. Het punt was niet om het varende te houden, maar het probleem zat in het op gang komen en het moeten veranderen van vaarsnelheid. Het vaartuig moest wel controleerbaar blijven. Vooral op de kleinere vaarwegen was een goede controle van het vaartuig essentieel.

Naast de voortstuwing via wind-of stoomkracht was het vanaf het einde van de negentiende eeuw mogelijk geworden om een schip voort te bewegen met behulp van een brandstofmotor. In 1893 voer het eerste motorschip in Nederland, de motor liep op petroleum. Tot aan de Eerste Wereldoorlog was de motor alleen voor toepassing in kleine schepen tot honderd ton interessant.⁵⁷ De grotere schepen werden met meerdere tegelijk gesleept door een sleepboot. Wanneer er eind jaren '30 krachtiger en betaalbare scheepsmotoren ontwikkeld zijn, volgde een tijd waarin binnenvaartschepen omgebouwd werden van zeil- of sleepschip tot motorschip. Als tussenoplossing bestond voor de grotere zeilschepen de zijboordschroefinstallatie,. Deze werd via een lange as aangedreven door een motor, die meestal op het midden van het schip gemonteerd was. Tijdens het

⁵³ Verslag Staatscommissie 1911, p. 112.

⁵⁴ Bron: <http://www.bureauvoorlichtingbinnenvaart.nl>.

⁵⁵ Filarski 2008, p. 280.

⁵⁶ Van der Woud 2006, p.271.

⁵⁷ Filarski 2008, p. 294.

varen werd de as langs de zijkant van het schip in het water gelaten. Aan het eind van de twintiger jaren werden de eerste schepen voorzien van deze constructie. Het kreeg de bijnaam 'lamme arm'.

J. N. - VREESWIJK
DORPSSTRAAT 8-9
TELEFOON 404
POSTREK. 108797

REKENTBEDRIJF
DRAAIERIJ
SMEDERIJ
LASCHINRICHTING

VREESWIJK, 22 October 1938

REKENING

VOOR den Heer J. Moore Schip FIDES Leeuwen

Oct 22	Het leveren en plaatsen op het schip "FIDES" van: 1 DEUTZ diesel motor model M.I.H.436 motor nummer 515871 van 30 P.K. 1 Complete zijschroef installatie met omkeer inrichting, aangedreven door bovengenoemde motor. 1 Complete overkapping volgens opgaaf Voor de lucht fluit Geleverd een afsluiter 1 koperenleiding 1 kop" peling 2 nippels Arbeid Yzers voor licht bakken Mastkoker verlengd Stootklos	Zegel . . f	0 10
		f	2760 00
			8 60
			4 20
			1 50
			1 60
			3 00
	Totaal	f	2779 00

Afbeelding 15: rekening uit 1938 voor het plaatsen van een zijboordschroefinstallatie.



Afbeelding 16: schip uitgerust met een zijboordschroefinstallatie, bijgenaamd de 'lamme arm'.

Een andere oplossing bestond eruit dat de schipper zijn eigen schip duwde, door middel van een klein hulpvaartuig. Deze zogenaamde *opduwers* hadden een ingebouwde motor en waren in bezit van de schipper. Vanaf de jaren '30 hadden een aantal scheepswerven, met name in het noorden, zich gespecialiseerd in het bouwen van de casco's. De motor naar keuze werd naderhand ingebouwd. Tot in de zestiger jaren waren opduwers in gebruik.



Afbeelding 17 : schip voortgestuwd door middel van een klein hulpvaartuig, de opduwer.

Voordien waren alleen de schepen, die door rederijen werden geëxploiteerd, voorzien van een machine. Dat waren eerst stoomturbines en later verschillende varianten van motoren. De overgang van zeilvaart naar motorvaart nam enkele decennia in beslag. Bij de wildevaart schippers bleven de traditionele werkwijzen langer in gebruik. Eigenlijk heeft de binnenvaart het gebruik van de stoommachine overgeslagen, met uitzondering van de beurtschepen en de door rederijen geëxploiteerde duw- en sleepbootjes. Aan het begin van de twintigste eeuw was de situatie als volgt omschreven: “Tot dusver is alleen bij beurtschepen het bedrijf met benzien, petroleum of zuiggasmotoren loonend gebleken. Voor het gewone schippersbedrijf kan de motor, om zijn vrij dure exploitatie, nog niet de overhand verkrijgen op de zeilen, vooral wanneer het vaartuig de 200 ton te boven gaat.”⁵⁸ In heel Nederland waren er aan het begin van de twintigste eeuw 733 motorboten.

Op de Nederlandse binnenwateren heeft tot in de jaren '50 van de twintigste eeuw een zeer gevarieerde mix van vaartuigen gevaren. Op de vaarwegen waren verschillende typen schepen actief, dit waren zeil-, stoom-, en motorvaartuigen, van verschillende afmetingen en leeftijd. Wat er nu nog rest aan historische vaartuigen, is een fractie van wat er ooit geweest is.⁵⁹ De oude schepen, die in sommige binnensteden bijdragen aan het ‘historisch decor’ zijn veelal niet ouder dan honderd jaar.

▪ *Scheepsbouw en scheepsonderhoud.*

Om de vloot op peil te houden waren er plaatsen nodig om schepen te kunnen repareren en nieuwe schepen te bouwen. Voor het onderhoud aan vaartuigen zijn terreinen nodig, waar schepen op het droge kunnen worden genomen. Voor nieuwbouw waren plekken vereist waar de voltooide romp van het schip te water kon worden gelaten. Voor dit doel waren scheepswerven ingericht, waarvan het belangrijkste onderdeel de scheepshelling is. Er zijn twee soorten scheepshellingen, langshellingen en dwarshellingen. Een dwarshelling is een helling die evenwijdig langs een vaarweg

⁵⁸ Verslag Staatscommissie 1911, p. 104.

⁵⁹ Een indruk van de diversiteit van de bewaard gebleven historische vaartuigen biedt de publicatie van A. Kok.

ligt en waar de schepen zijwaarts afgaan of opgetrokken worden. Er zijn dwarshellingen voor nieuwbouw en voor reparatie. Bij de laatste hoort een aandrijfmechanisme om de schepen aan land te kunnen trekken en ook weer gecontroleerd te water te kunnen laten. Reparatiehellingen maken meestal gebruik van rails met wielen en lopen de rails tot ver onder water door.

Bij nieuwbouwhellingen maakt men gebruik van de zwaartekracht en glijden de schepen het water in. Meestal is het laatste deel van de helling, zoals bij reparatiehellingen, niet aanwezig, waardoor het schip min of meer in het water valt. Dwarshellingen treft men in het algemeen aan langs rivieren en kanalen, vanwege de breedte van het water kan het schip niet via een langshelling te water gelaten worden. Het schip gaat daarom zijdelings te water. Dit geeft een enorme waterverplaatsing, met vaak als gevolg dat het water over de tegenover liggende oever spoelt.

Onderhoud aan het schip was frequent nodig. Vooral de houten schepen moesten vaak op de helling. Het onderhoud bestond voornamelijk uit het nalopen van de scheepshuid, die voortdurend aan een proces van degradatie blootgesteld was en het opnieuw opvullen van de naden tussen de planken van de scheepshuid, het breeuwen of kalefaten genoemd. Ook ijzeren en stalen schepen moeten voor onderhoud regelmatig het water uit om te “knippen en scheren”, dat is het verwijderen van alle aangroei op de scheepshuid. Door gebruiksslijtage moesten soms onderdelen vervangen worden of na aanvaringen of andere ongelukken moesten er reparaties uitgevoerd kunnen worden.

Vanwege het belang van de binnenvaart is het logisch dat er op veel plaatsen de mogelijkheid was voor nieuwbouw en reparatie van schepen. Scheepswerven waren in het hele land te vinden, langs alle vaarroutes. Scheepswerven lagen niet alleen langs de brede vaarwegen, maar zelfs langs de smalste vaartjes. Ook in de gebieden waar land werd ontgonnen, zoals in de Peel, zijn er plekken geweest waar scheepsreparaties plaatsvonden. Een voorbeeld is Griendtsveen.



Afbeelding 18: scheepsreparatieplaats in Griendtsveen.

Op verschillende plaatsen en langs bepaalde wateren, is er sprake geweest van een concentratie van deze nijverheid. De scheepsbouw, die nu nog over is, vormt maar een fractie van het totaal wat er was.⁶⁰

In het begin van de twintigste eeuw is er sprake van 638 werven in Nederland. Van dit totaal waren er 171 ingericht voor alleen het repareren van schepen. Op het merendeel van de bedrijven, 467 werven, werd ook nieuw gebouwd. Er werden in hoofdzaak schepen voor de binnenlandse markt gebouwd, jaarlijks kwamen er 1416 nieuwe schepen van de helling, terwijl er voor buitenlandse opdrachtgevers 244 schepen werden gebouwd. Meer dan 18.000 mensen verdienden in 1905 hun boterham in deze nijverheidstak.⁶¹ In de jaren '20 en '30 van de twintigste eeuw waren er plaatsen nodig waar het schip omgebouwd kon worden tot motorschip.

De tweede Wereldoorlog heeft veel schepen onbruikbaar gemaakt. Het wegvallen van de grote hoeveelheid binnenschepen betekende een verlies van 45% van het laadvermogen over de binnenwateren. In de Wederopbouwperiode bloeide de binnenvaart razend snel op. Al in 1946 had de branche zich hersteld en was het vooroorlogse peil van 1938 bereikt. Het was een goede tijd voor de scheepsreparatiewerven, waar met man en macht werd gewerkt aan het herstel van de schepen met oorlogsschade. De binnenvaartschippers en hun materieel waren hard nodig voor het vervoer van zand, grind en bouwmaterialen, nodig voor de wederopbouw.

Op de scheepswerf werd alleen het casco van het schip gebouwd. Voor de verdere afbouw van het schip was een groot aantal toeleverende bedrijven nodig. Voor de zeilschepen zijn dit de mastenbouwers en bloksnijders, de touwslagerijen, zeilmakers, koperslagers en ankersmeden.⁶²

Later waren andere onderdelen van belang, zoals scheepsschroeven, scheepsmotoren en specifieke apparatuur. Bij het afbouwen van een schip is een grote hoeveelheid specifieke producten en kennis nodig. De vestiging van een werf betekende voor een plaats en de regio een toename van de werkgelegenheid, door het aantrekken van andere op de scheepvaart gerichte bedrijvigheid.

⁶⁰ Het proces van de sluiting van scheepswerven gaat nog steeds door, op verschillende plaatsen zijn de laatste tien jaar scheepswerven gesloten. Het gaat vaak om bedrijven die al meer dan een eeuw oud zijn. Bron: <http://www.watererfgoed.nl/werfactueel2.html>, geraadpleegd 17 mei 2012.

⁶¹ Verslag Staatscommissie 1911, Bijlage II.

⁶² De koperslager voorzag de scheepsbouw van pompen, kompasshuizen, bakboord- stuurboord- en toplichten en het beslag voor het stuurrad. Men bracht koperen platen op de scheepshuid aan om de houten romp te verduurzamen. Blijham p. 116.

PROVINCIES.	Handelaars in scheepsbehoeften.	Touwslagerijen.	Zeilmakerijen.	Mast- en blok- makerijen.	Aantal werklieden in die bedrijven werkzaam.	Gemiddeld week- loon van de werklieden.	Totaal jaarlijks uitbetaald loon aan de gezamenlijke werklieden.
Friesland	16	23	25	30	93	f 7.13	f 34 480,68
Groningen.	21	25	10	15	94	" 6.87	" 34 491,08
Drente	3	7	4	3	15	" 7.75	" 3 393,—
Overijssel	36	18	13	16	83	" 7.28	" 31 159,16
Noord-Holland	89	13	36	19	278	" 9.36	" 132 527,16
Zuid-Holland	67	58	76	29	690	" 8.81	" 326 102,80
Utrecht	11	5	5	2	18	" 8.87	" 8 302,32
Gelderland	20	14	8	2	56	" 7.28	" 21 199,26
Noord-Brabant	14	19	7	—	15	" 7.—	" 5 552,—
Zeeland	29	13	10	1	39	" 7.31	" 14 621,88
Limburg	1	2	—	—	—	—	—
Nederland	307	197	194	117	1384	f 7.75	f 611 829,34

Tabel 2: overzicht per provincie van het aantal toeleveranciers aan de scheepsbouw.

Uit het begin van de twintigste eeuw biedt de tabel in het verslag inzicht in het aantal toeleveranciers. Het zijn handelaars in scheepsbehoeften, ondernemers van touwslagerijen, zeilmakerijen, en mast- en blokmakerijen. In Brabant waren 19 touwslagerijen, dit is 10% van het totaal in Nederland. De vervaardiging van bepaalde producten was geconcentreerd in bepaalde gebieden. Een grote concentratie van touwslagerijen was te vinden rondom Oudewater.⁶³

Voorbeelden van gebieden, die waren ingericht voor de scheepsbouw zijn de Zaanstreek, het Meppelerdiep, plaatsen langs de oevers van de Nieuwe Maas, de Noord, de Schie, de Hollandse IJssel in de regio Rotterdam en de directe omgeving van de kanalen in de Veenkoloniën in Groningen. Verspreid over het land zijn nog de restanten van scheepswerven te vinden, zowel in plaatsen langs de grote rivieren, als op plekken aan kleinere rivieren, zoals de Leidsche Rijn en de Vaartse Rijn. Ook in gebieden met een fijnmazig netwerk van vaarwegen lagen verschillende kleine werven, zoals in het Westland, waar ze te vinden waren tussen de tuindersbedrijven en veilingen. In het zuiden lagen scheepswerven aan de Donge en het oude Maasje. Ook in Zeeland waren verschillende werven. Op sommige plekken is de scheepsbouw eeuwenoud, zoals langs de Zaan en het Winschoterdiep, waar deze nijverheid in de zeventiende eeuw ontstaan is.⁶⁴ In Den Helder, Eernewoude, Haarlem, Hoogezand, Nieuwegein (Vreeswijk), Rotterdam, Sappemeer (zie kader), Spakenburg en Zoeterwoude bestaan de historische scheepswerven nog en hebben een toekomst gekregen als museumwerf.⁶⁵

⁶³ Het laatste restant van de touwslagerij Van der Lee in Oudewater wordt herbestemd. K. Volkers, *20 Vensters op industrieel erfgoed in de provincie Utrecht. Een cultuurhistorische verkenning*, Utrecht, 2009, p. 52.

⁶⁴ Zie voor de ontwikkeling van de scheepsbouw langs het Winschoterdiep G. Blijham en W. Kerkmeijer, *Nieuw van de bijl: driehonderdvijftig jaar scheepsbouw langs het Winschoterdiep 1655-1999*, Hoogezand-Sappemeer, 1999.

⁶⁵ Kok en Nijhof, 2006, p.163.

EEN STUKJE MARITIEM CULTUURLANDSCHAP IN GRONINGEN.

Blijham en Kerkmeijer laten in hun studie over de scheepsbouw langs het Winschoterdiep de omvang van deze bedrijvigheid zien. Het ging om tientallen bedrijven, die hier in de loop van de geschiedenis zijn ontstaan. In het begin bouwde men voornamelijk schepen voor lokaal gebruik, bijvoorbeeld de turfschepen, die nodig waren voor de veenontginningen. Later bouwde men grotere schepen. Rondom de scheepswerven ontstond een concentratie van toeleveringsbedrijven voor de scheepsbouw en andere op de schipperij gerichte bedrijvigheid. Een belangrijke rol in het gebied had de plaats Martenshoeksterverlaat. Op deze plaats lag een sluis in het kanaal. Alle schepen, die op de werven langs het kanaal gebouwd waren, moesten deze sluis passeren. Voor de grotere schepen was de sluis een grote hindernis op de weg naar Groningen en verder naar de zee. Rondom de sluis was een enorme bedrijvigheid ontstaan, gericht op handel en vertier. Schippers waren belangrijke klanten en de verkrijgbare producten waren hoofdzakelijk op deze beroepsgroep afgestemd. Diverse bedrijven vestigden zich hier zoals een zeilmakerij, een touwslagerij en een koolteermakerij. Er waren café's, waar zakelijke transacties konden worden besproken en waar de cafébaas kon bemiddelen in vrachten voor de scheepvaart. De plaats was een concentratiepunt van ontmoeting en transactie en had een belangrijke rol in het leven van schippers. Doordat de vraag naar grotere schepen toenam, verhuisden veel werven naar de westkant van de sluis. Zodoende vormde de sluis geen belemmering meer, wanneer het schip de werf kon verlaten. De sluis werd in 1944 buiten gebruik gesteld en het kanaal werd gedempt. Met deze veranderingen verdween er een stukje maritieme geschiedenis uit het gebied. De enige overgebleven en nog herkenbare werflocatie in de veenkoloniën en die met zijn geschiedenis teruggaat tot in de zeventiende eeuw is de Historische Scheepswerf Wolthuis in Sappemeer, die tegenwoordig functioneert als museumwerf.



Afbeelding 19: werf Wolthuis vóór 1900, met links de houtzaagmolen.

3.3.3 Vracht: loskades en havens.

▪ Op- en overslagpunten.

In de lokale, kleinschalige netwerken kregen bepaalde plaatsen de functie van goederenoverslagpunt. Het waren de plaatsen, die een aansluiting op het volgende netwerk hadden. Vanuit het gebied werden de goederen aangevoerd en verzameld in de overslaghaven. Voor het verdere transport werd het volgende netwerk gebruikt, dit kon een landverbinding, een vaarweg of een spoor- of tramverbinding zijn. Bij de overdracht op het volgende vaarwegsysteem werd de vracht overgenomen door de schepen, die in dat volgende netwerk actief waren. Het goederenvervoer was door deze werkwijze een kostbare aangelegenheid, want bij iedere wisseling moesten er doorvaartrechten worden betaald. Vaarwateren waren in eigendom bij verschillende partijen, dit waren landeigenaren of overheden. Om handel en transport te bevorderen is door de overheid in 1900 het doorvaartrecht afgeschaft op de wateren die in eigendom zijn van de Nederlandse Staat. De behoefte aan transport nam sterk toe in de negentiende eeuw, Filarski meldt dat “het vervoer per binnenschip tussen 1830 en 1913 ruwweg vijftien keer zo groot werd.”⁶⁶ Om de goederenstromen op te vangen waren uitgebreide voorzieningen nodig.

Hoe was het rondom de vracht georganiseerd? In de binnensteden bevonden zich de marktplaatsen, waar de producten verhandeld werden. Sommige producten werden tijdelijk opgeslagen in pakhuizen, zoals graan, bier en jenever. Verse spullen werden vanuit de nabije omgeving per schip aangevoerd op de dagen dat er markt was. In de zeehavens werden de exotische producten of grondstoffen aangevoerd. De lading uit de zeeschepen werd verdeeld over een aantal binnenschepen, die naar verschillende bestemmingen gingen. Op de plaats van bestemming waren voor deze functie plekken ingericht voor de goederenoverdracht. Dit zijn de loskades, loswallen en havens. In veel plaatsen was op initiatief van het lokale bestuur op de havenkade een gemeenschappelijk te gebruiken havenkraan gebouwd om het proces te vergemakkelijken en te versnellen. Later werden los- en laadinstallaties ook aangelegd op initiatief van fabriekseigenaren. Het gebruik van deze kranen was exclusief voor de relaties van de fabriek.⁶⁷ Ook de vaartuigen werden aangepast om het laden en lossen te bespoedigen door een eigen los- en laadboom aan boord te installeren, vooral voor de beurtvaartschepen was dit belangrijk.

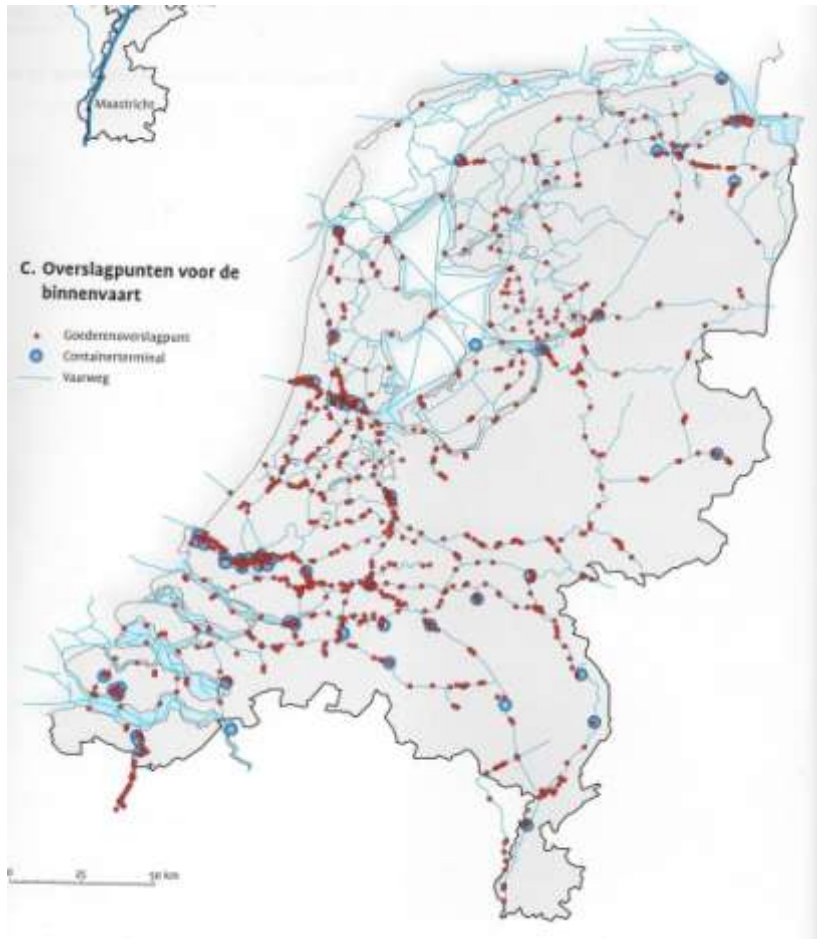


Afbeelding 20: prentbriefkaart van de Grote Sluis te Harlingen, de goederen staan klaar op de kade.

⁶⁶ Filarski 2008, p.274.

⁶⁷ Er bestaan verschillende typen havenkranen, naar de grotere typen is onderzoek gedaan. Zie <http://www.kranenprojekt.nl>. Over de kleinere typen kranen langs de binnenvaartroutes is veel minder bekend.

Eind negentiende eeuw verzorgden een groot aantal rederijen de verbinding tussen verschillende plaatsen. Op de route konden goederen worden geladen of gelost. Plekken vlakbij sluizen werden gebruikt om de goederen af te zetten of klaar te zetten in afwachting van de komst van het schip. De grachtkades in binnensteden en kades bij de sluizen deden ook als zodanig dienst.



Afbeelding 21: kaart met overslagpunten voor de binnenvaart in 2008.

Op de kaart staan de plaatsen die in 2008 belangrijke overslagpunten voor de binnenvaart waren. Het is aannemelijk dat voor een groot aantal plaatsen geldt dat deze functie in het verleden ontstaan is.

▪ *Havens en haventerreinen.*

Goederenoverslag vond aanvankelijk plaats in het centraal gelegen deel, daar waar alle functies samen kwamen. Havens waren in of vlakbij het centrum van de plaats ingericht, waar de producten verhandeld en opgeslagen werden. Met de schaalvergroting in de industrie en binnenvaart ontstond er behoefte aan nieuwe haventerreinen, deze kwamen ver buiten de centra te liggen. Om aansluiting te krijgen op het spoorwegennet konden nieuwe haventerreinen ingericht worden. De oude centraal gelegen havens waren overbodig geworden en werden in een aantal gevallen gedempt, om bijvoorbeeld ruimte te maken voor het autoverkeer. Uit gezondheids- en veiligheidsoverwegingen moesten bepaalde producten voortaan in afzonderlijke havens overgeslagen worden.

3.4 Sociale en economische factoren: mensen, woorden en proces.

3.4.1 De binnenvaartschipper.

In de binnenvaart bestonden verschillende bedrijfsvormen, met de daaraan verbonden verschillende typen schippers. Verrips maakt een onderscheid tussen de beurtvaart, de wilde vaart en de eigenhandelvaart. In dit hoofdstuk bespreek ik de verschillende typen binnenvaartschippers en ga ik in op de werk- en woonomstandigheden van schippers. De aanwezigheid van deze beroepsgroep heeft invloed gehad op de inrichting van de gebieden, die direct grenzen aan de vaarwegen.

▪ De beurtvaart.

Volgens Verrips is het aparte beroep van binnenschipper ontstaan in de Middeleeuwen. De beroepsvaart werd lonend, door de toename van het aanbod van vracht, veroorzaakt door de groeiende maatschappelijke en economische differentiatie in de groeiende steden. Eerder was er geen sprake van een aparte beroepsgroep. Spullen of personen over water vervoeren was een nevenactiviteit. De boer bracht zelf zijn product naar de markt. In tijden van een toenemend aanbod van te vervoeren spullen, was een aantal mensen tijdelijk schipper. Tot in het begin van de twintigste eeuw was het verschijnsel van de seizoenschipper nog gewoon. In de tijd van de hooioogst maakten de boeren in de Langstraat, de streek tussen 's-Hertogenbosch en Geertruidenberg, gebruik van platbodems en het turfvaartenstelsel om het hooi af te voeren naar de overslagpunten waar het verhandeld werd.⁶⁸

Geleidelijk ontstond er behoefte aan een meer systematisch vervoerssysteem. Producenten en handelaren kozen ervoor om goederen van de ene plaats naar de andere te laten vervoeren door een vaste groep schippers. Met deze lieden was het het beste zaken te doen, zij beschikten over vakkennis en goede schepen. Men wist dat de vracht compleet en op tijd aan zou komen.

Vervoer over water was het meest lucratief. In een schip kon per keer meer aan gewicht en volume vervoerd worden, dan dat er met een kar vervoerd kon worden. Vervoer over land was moeizaam, het wegennetwerk was beperkt en vaak in een slechte conditie. Vrachten gingen van de productieplaats naar de marktplaatsen, waar de spullen verkocht werden. Veel marktplaatsen waren ingericht op de goederenaanvoer over het water. Langs het water werden voorzieningen getroffen voor de schepen, de schippers en verladers. Er kwamen aanmeerkades, hijsinstallaties en pakhuizen. Later werden deze voorzieningen in een apart stadsdeel, de haven, gerealiseerd.

De beurtschippers vormden een belangrijke schakel in de verdere groei van de plaatselijke economieën. De aanwezigheid van een goed lopend systeem van schepen en waterwegen werd een bepalende factor voor de welvaart. Lokale machthebbers zagen in het bevorderen van handel en nijverheid de groei mogelijkheden van kapitaal en macht. Schippers, schepen en vaarwegen waren de middelen. Uitbreiding van en controle over deze middelen was van groot belang.

In de loop van de vijftiende eeuw is de behoefte aan een meer geregeld vervoerssysteem ontstaan. Dit wordt het systeem van de beurtvaart genoemd. Een beurtvaartverbinding was een vaste

⁶⁸ Snijder (2009) toont in zijn studie over de kleinschalige scheepsbouw in 's-Gravenmoer het belang aan van de scheepvaart voor het functioneren van de landbouw. G. Snijder, *Schippers van een gedempte haven: scheepvaart van 's-Gravenmoer 1800-1950*, Alphen a/d Rijn, 2009.

verbinding tussen twee steden of een stad en een naburig dorp, die door één of meer vaste schippers – de beurtschippers- werd onderhouden. Bijna van elke kleinere plaats voer een beurtschipper op een nabijgelegen marktplaats ofwel op een verder weg gelegen handelscentrum. De beurtschepen waren voor de bredere wateren zeilschepen en voor de smallere vaarten jaag- of trekschuiten. Het systeem bestond eruit dat het stadsbestuur met een aantal schippers een overeenkomst sloot om het goederen- en personenvervoer op verschillende trajecten te verzorgen. De schippers kwamen om de beurt in aanmerking om vracht te vervoeren, vandaar de naam. Het initiatief om tot een dergelijke verbinding te komen, kwam meestal van de schippers. Beide plaatsen moesten toestemming verlenen aan de schippers.

De bestuurders hadden zelf direct of indirect belang bij deze afspraken, omdat ze als producent of handelaar baat hadden bij een goede regeling. Later volgen de afspraken en reglementen over vaste afvaarttijden, tarieven, plaatsen van vertrek en aankomst, gedragscodes van de schipper en zijn personeel en over de aard en kwaliteit van het schip waarmee gevaren werd. Tussen de grotere steden onderling werden eveneens afspraken gemaakt over het watertransport. Beurtvaarders namen zowel mensen als spullen mee. Het ging om stukgoederen en om bepaalde massagoederen, zoals graan. Stukgoederen zijn colli- of pakketgoederen, dit zijn zendingen die verpakt zijn in kisten, fusten, balen, zakken en pakken. De beurtvaart verzorgde in het algemeen het vervoer van kostbare handelsgoederen en een beperkt deel van de landbouwproducten, zoals graan.⁶⁹ Beurtschippers woonden aan de wal en waren in de lokale gemeenschappen, waar ze deel van uitmaakten, vaak invloedrijke en geziene personen.

De beroepsschippers organiseerden zich in verenigingen: de schippersgilden. Het lidmaatschap had voor de schipper en zijn familie bepaalde voordelen. Als groepslid kon men terugvallen op bepaalde gezamenlijke regelingen. Het was gunstig om als groep te kunnen optreden tegen de niet-aangesloten schippers, die de stedelijke reglementen overtraden. Alle partijen, schippers, bestuurders, producenten, afnemers en handelaren, wisten waar ze aan toe waren. Door zich te houden aan bepaalde afspraken, werden de vrachten aan de aangesloten leden gegund. In plaatsen waar deze afspraken goed werkten, was het aantrekkelijk voor handelaren en producenten om zich

⁶⁹ In de reglementen van de beurtveren werd een overzicht gegeven van de tarieven voor het vervoer van bepaalde producten. Of en in welke mate deze producten ook daadwerkelijk op deze routes vervoerd zijn is moeilijk te achterhalen. De lijsten geven wel een idee van welke producten er in bepaalde tijden belangrijk waren en wijzen erop dat die spullen mogelijk over grotere afstanden vervoerd moesten kunnen worden. In het reglement voor het beurtveer van 's-Hertogenbosch op Maastricht vica versa uit 1829 worden tarieven genoemd voor de volgende producten: aardappelen, aardewerk, aluin, amandelen, ansjovis, anijszaad, asch (in drie soorten, potas, zilveras en weedas), appels, baaijen, baleinen, bedden, bier, blauwsel, blik, boonen, bokking, bombazijn, borax, boter, bottels, borstelwerk, buskruid, cacao, carotten, chicorei, cochémille, dakpannen, drogerijen, drop, dwijlgoed, duigen van tabaksvaten, eendvogels, eijeren, elft, fruit, garen, ganzen, gedestilleerd, gember, geweren, grutten, glas, geld (verzegeld), geneverbessen, gerst, gom, goud, granen, haar, hagel, hammen, harst, hennep, hoeden, honing, hop, horlogien, hout, huiden, hazenvellen, hoenderen, haring, indigo, juwelen, kaarden of wolkammen, kaardebollen, kaarsen, kaas, kagghels, kalk, kaneel, kastanien, katoen, klompen, koffers, kist, koeken, koffij, koper, koperdraad, koperrood, korenten, krijtwit, kurk, kemelshaar, kruidenierswaren, leder, limoensap, linnen, lompen, lood, loodwit, lijm, lakmoes, leijen, manufacturen, meekrap, menie, metaal, meubelen, minaraalwater, nagelen, noten, oesters, olij, oranjeschillen, passagiers, papier, peeren, pek, pennen, peper, porcelijn, potasch, potlood, pruimen, pijpen, rozijnen, rijst, rijtuigen, run (of schors), schoppen, siroop, smeer, snuif, spaansche zeep, spek, spijkers, steenkolen, sterkwater, stokvisch, stijfseel, suiker, sumak, spiegels, spelden, tabak, teer, tegeltjes, thee, tin, traan, tras, veren, verwwaren, visch (zoute), vlas, vijgen, vuur (kei- of wetstenen), wannen, wol, was, wijn, wijnazijn, wijnmoer, wild, ijvoorzwart, ijzeer of staal, zaden, zeep, zout, zwavel, zink, zalm en zwartseel. Universiteit van Tilburg, Brabant Collectie, inventarisnummer TRE C0164.

te vestigen of in ieder geval om gebruik te maken van het systeem. Het gildesysteem en het systeem van de beurtvaart raakten sterk met elkaar verweven.

Ontwikkelingen na 1798.

De afschaffing van het gildesysteem en de afname van de macht van lokale bestuursstructuren had grote invloed op de beurtvaart. De beurtvaartregelingen kwamen weliswaar niet te vervallen, maar door het wegvallen van de vaste verbanden van de schippers, gaat het met de beurtvaart niet goed. Er ontstond veel onzekerheid over wat er wel en niet toegestaan was door de centrale overheid. Het beurtvaartsysteem ging barsten vertonen. De wilde vaart schippers kregen meer kansen op de vervoersmarkt. De opkomst van de wilde vaart schippers werd gestimuleerd door de gevolgen van internationale afspraken over de binnenvaart. In 1831 ondertekenden de Rijnsoeverstaten de Akte van Mainz, waarin uniforme juridische regels voor de Rijnvaart waren vastgelegd, waarmee voortaan een tolvrij scheepvaartverkeer op de Rijn mogelijk werd. Het verdrag had indirect invloed op de ontwikkelingen in de scheepvaart op de binnenlandse vaarwegen. De stapelrechten van steden en de privileges van beurtschippers vervielen en het systeem van vaarbelasting vereenvoudigde. Dit stimuleerde het transport, waardoor het aantal wilde vaart schippers toenam. De binding aan afvaarttijden, de vaste tarieven, de onvrijheid van verladers om overeenkomsten met schippers te sluiten stond een verdere economische groei in de gebieden langs de Nederlandse binnenwateren in de weg. Er kwam vanuit verschillende hoeken een roep om meer vrijheid en afschaffing van knellende regels. Na 1850 schaften verschillende plaatsen de gemeentelijke regels voor de beurtvaart af. In 1880 kwam de wet Openbare Vervoermiddelen, waardoor iedereen voortaan een bestaan op het water kon opbouwen. Een vergunning was daarvoor niet langer nodig. De wilde vaart ontwikkelde zich na deze datum massaal. De verbindingen met een vaste dienstregeling regelmatige bleven bestaan, maar werden nu op particulier initiatief en zonder overheidsbemoeienis voortgezet of opgestart. Fabrikanten, handelaren, aannemers en cargadoors richtten rederijen op. De schepen waren in eigendom van de rederij, die eigen schippers in loondienst had. Rond 1900 besloeg de beurtvaart 15% van het totale vervoer. Het aantal rederijen groeide nog steeds.⁷⁰ De rederijen waren gevestigd in de plaatsen langs de drukke scheepvaartroutes. Sommige plaatsen waren een knooppunt voor vaarverbindingen, bijvoorbeeld Amsterdam, Rotterdam, Den Helder, Dordrecht, Haarlem, Leiden en plaatsen in de Zaanstreek.

⁷⁰ Verslag Staatscommissie 1911, p. 127.



Afbeelding 22: prentbriefkaart van de Prins Hendrikkade in Amsterdam met de steiger voor de beurtschepen. Op de voorgrond een vrachtstoomschip met bestemming Deventer.

De rederijen hebben in de havensteden behoefte aan bedrijfsruimte, niet alleen voor het huisvesten van het administratieve personeel, maar ook voor de tijdelijke opslag van goederen. In de tabel is te zien dat er heel wat rederijen actief waren in het begin van de twintigste eeuw.

Provinciën.	Aantal rederijen voor de binnenvaart daaronder Naaml. Vennootsch. begrepen.	Aantal schepen door hen geëxploiteerd.	Tonnenmaat van die schepen te zamen.	Gemiddelde tonnenmaat van elk schip.
Friesland	17	37	2.475	67
Groningen	7	42	3.662	87
Drenthe	4	22	1.227	55
Overijssel	4	17	3.679	216
Noord-Holland . .	180	808	55.246	68
Zuid-Holland . . .	258	709	87.779	123
Utrecht	8	24	2.312	96
Gelderland	58	93	21.114	227
Noord-Brabant . .	19	47	4.014	93
Zeeland	7	15	1.659	110
Limburg	7	47	6.545	140

Tabel 3: aantal rederijen per provincie in 1905.

Samenvattend kan gezegd worden dat de beurtvaart eeuwenlang een bekend en veel voorkomend verschijnsel geweest is. Vanaf de vijftiende eeuw wordt in Nederland via de bestaande natuurlijke waterwegen, maar ook via speciaal daartoe aangelegde trekvaarten een steeds uitgebreider wordend netwerk van verbindingen voor passagiers en goederen onderhouden.⁷¹ Door de concurrentie van trein en tram stoppen rond het einde van de negentiende eeuw veel passagiersdiensten. De vrachtvaarders houden het langer vol. Er wordt geïnvesteerd in stoom- en motorschepen, omdat regelmaat en betrouwbare afvaarttijden in de beurtvaart erg belangrijk zijn.

⁷¹ Zie bijvoorbeeld: G. van Kesteren et. al. *Blauwe ader van de bollenstreek. 350 jaar Haarlemmertrekvaart-Leidsevaart. 1657-2007*. Lochem, 2007.

Regelmaat is met een zeilschip moeilijker te garanderen. Vanaf de jaren 1930 krijgt de beurtvaart te maken met sterke concurrentie van de vrachtauto. Veel schippers reageren hierop door zelf vrachtwagens aan te schaffen. Een tijd lang werken veel transportbedrijven met schepen én met auto's. In de jaren '50 komen er steeds betere vrachtauto's en wordt het wegennet uitgebreid en verbeterd. Zo komt er gaandeweg een einde aan de beurtvaart en in de jaren '70 van de twintigste eeuw stoppen de laatste beurtvaartbedrijven met hun activiteiten.

▪ *De wilde vaart.*

Naast de beurtvaart bestond de zogenaamde wilde vaart, waarin vrije concurrentie heerste. De groep wilde vaart schippers was in veel mindere mate georganiseerd. Iedere schipper was eigen baas en maakte individueel de afspraak met de verlader en had de gehele bedrijfsvoering in eigen hand. De schipper moest telkens na aflevering van de vracht zelf zorgen voor een nieuwe opdracht. Deze schippers waren veel minder zeker van hun inkomsten en 'conjunctuurgevoelig'. Op sommige plaatsen was het voor hen onmogelijk om vracht te laden door de beurtvaartregelingen. De schepen van de wilde vaart schippers waren over het algemeen kleiner en ouderwetser, dan die van de beurtschippers. De wilde vaart verzorgde het vervoer van massagoederen, zoals brandstoffen, bouwmaterialen en een belangrijk deel van de landbouwproducten. Deze goederen werden als bulkmateriaal los in het laadruim van het schip geladen. Met kruiwagens werd de vracht naar het schip gebracht. Bij aankomst op de plaats van bestemming moest de lading opnieuw met mankracht uit het schip worden gehaald. Het lossen van het schip kon een flinke tijd in beslag nemen.

Een impressie van het bestaan van wilde vaartschippers aan het begin van de twintigste eeuw geeft het onderzoeksverslag van de 'Staatscommissie tot onderzoek van de toestand waarin het binnenschippersbedrijf verkeert'. De commissie was ingesteld in 1905 en na jaren onderzoek kwam in 1911 het onderzoeksrapport uit. Het voornaamste doel was om inzicht te krijgen in de knelpunten, zodat er aanbevelingen gedaan konden worden tot "bevordering van dezen tak van nijverheid".

Een wettelijke definiëring van wat het schippersbedrijf is, bestond in 1905 niet. Het onderzoeksterrein werd beschreven als de "Nederlandsche schippers van alle vaartuigen, bestemd voor goederenvervoer, die de rivieren en de binnenwateren des Rijks – daaronder begrepen de Zuiderzee en de Wadden – en de met de rivieren en binnenwateren rechtstreeks in verbinding staande buitenlandsche waterwegen bevaren". Uitgezonderd waren de schippers van passagiers en beurtschippers, die een volgens een geregelde dienstregeling voeren en de schippers van de allerkleinste schepen, die met minder dan 10 kubieke meter inhoud, waarop "geene gelegenheid tot nachtverblijf voor den schipper en zijn gezin bestaat." De onderstaande tabel geeft inzicht in het aantal mensen dat in het begin van de twintigste eeuw als schipper werkzaam was.

Om de manco's in het vaarwegensysteem aan het licht te brengen werden 128 schippers benaderd en uitgenodigd om te verschijnen voor de commissie. Maar de helft van het aantal schippers deed mee, de meesten daarvan kwamen uit de noordelijke provincies.

Provinciën.	Aantal schippers	Gehuwden		Met gezin aan boord.	
		Aantal.	Procentage.	Aantal.	Procentage.
Friesland . . .	2.170	1.973	91	1.738	88
Groningen . . .	1.936	1.650	85	1.473	89
Drenthe . . .	860	693	80½	704	101½
Overijssel . . .	884	750	85	747	99½
Noord-Holland .	1.240	1.123	90½	753	67
Zuid-Holland . .	2.847	2.486	87	856	35
Utrecht . . .	415	341	82	163	47
Gelderland . . .	954	780	81½	579	74
Noord-Brabant .	967	807	83	649	80
Zeeland . . .	584	513	88	212	41
Limburg . . .	42	40	95	23	57½
Nederland . . .	12.899	11.156	86½	7.897	70¾

Gerangschikt naar het aantal schippers komen de provinciën in onderstaande volgorde:

Provinciën.	Aantal schippers.	Provinciën.	Aantal schippers.
1. Zuid-Holland .	2.847	7. Overijssel . .	884
2. Friesland . .	2.170	8. Drenthe . . .	860
3. Groningen . .	1.936	9. Zeeland . . .	584
4. Noord-Holland.	1.240	10. Utrecht . . .	415
5. Noord-Brabant.	967	11. Limburg . . .	42
6. Gelderland . .	954		
		Nederland totaal:	12.899

De gemiddelde tonnenmaat van de schepen in de verschillende provinciën is:

Provinciën.	Gemiddelde Tonnenmaat	Provinciën.	Gemiddelde Tonnenmaat.
1. Gelderland . .	199	7. Groningen . .	71½
2. Limburg . . .	190	8. Zuid-Holland	70
3. Noord-Brabant.	165	9. Zeeland . . .	67
4. Overijssel . .	97	10. Friesland . .	42
5. Noord-Holland	80	11. Utrecht . . .	35½
6. Drenthe . . .	80	Nederland . . .	85

Tabel 4: tabel van het aantal schippers per provincie in het begin van de twintigste eeuw.

▪ *De eigenhandel-schipper.*

Behalve deze twee categorieën schippers noemt Verrips nog een derde categorie, die van de eigenhandel-schipper. Deze schippers voeren met goederen, die ze zelf probeerden te verkopen, het waren meer handelaren dan schippers. De handelsproducten waren specifieke grond- en brandstoffen en landbouwproducten, die zowel in de steden als op het platteland verhandeld werden. De turf- en aardappelschippers zijn het meest bekend.

Verrips geeft aan dat er weinig te zeggen is over de aantallen van deze groepen. Over de beurtvaart zijn meer gegevens bewaard gebleven dan over de wilde vaart, waardoor het lastig is om deze verschillende vormen met elkaar te vergelijken.

3.4.2 Andere beroepsgroepen.

Aan de binnenvaart zijn verschillende specifieke beroepen gerelateerd, die op de wal uitgeoefend werden. Door de veranderingen in de binnenvaart en technische ontwikkelingen stierven een aantal van deze beroepen uit. Scheepsjagers zijn er allang niet meer, het werk van brug- en sluiswachters is gecentraliseerd en scheepsbevrachters en havenmeesters zijn overbodig geworden in de buiten gebruik gestelde havens. De plekken en verhalen die bij deze beroepen horen, maken deel uit van het erfgoed van de binnenvaart.

▪ *Scheepsjagers.*

Wanneer een schip niet op eigen kracht vooruit kon komen, waren er alternatieve methoden voorhanden. Eén van de manieren was om het vaartuig voort te trekken, door middel van de *jaaglijn* die aan de mast van het schip vastgemaakt was. Het *scheepsjagen* gebeurde door paarden en ook door mensen. De trekkracht van één paard komt overeen met die van zes volwassen mannen. Hoe groter het schip, des te zwaarder was het om te trekken. Voor de grotere schepen moesten meerdere paarden worden ingezet. Mannen of jongens vanaf 14 jaar begeleidden de paarden. De snelheid waarmee een paard kon trekken bedraagt circa 13 kilometer in vier uur. Na deze vier uren, een wacht genoemd, was er een uur rust voor de paarden. De paarden werden regelmatig afgewisseld, daarvoor waren er langs de vaarroutes verschillende herbergen ingericht, met faciliteiten voor de paarden en de begeleiders. Om van een betrouwbaar vaarschema uit te kunnen gaan, waren er door rederijen eigen jaagpaardendiensten opgezet.⁷² Zo'n dienst zorgde voor eigen vaste wisselplaatsen en voorzieningen voor man en paard op de route. Bepaalde bedrijven hadden hun eigen paarden en jagers in dienst, zoals bijvoorbeeld de ontginningsmaatschappij Griendtsveen in de Peel. Daarnaast waren er ondernemingen die fungeerden als tussenpersoon, zij verhuurden de paarden en de mannen aan schippers.

De wilde vaart schippers konden een paard huren bij een onderneming, maar de huurkosten waren dermate hoog, dat veel schippers liever zelf hun schip jaagden. In het begin van de twintigste eeuw is

⁷² De afstand van 's-Hertogenbosch naar Maastricht moest door het beurtschip binnen 36 uur afgelegd zijn. Oponthoud bij sluizen of vertraging opgelopen door het laden en lossen van vracht telde niet als een verzachtende omstandigheid. Het was dus zaak om flink door te varen. Deze bepaling was opgenomen in het reglement. Reglement voor het beurtveer van 's-Hertogenbosch op Maastricht vica versa. H. Palier, 's-Hertogenbosch, 1829. Universiteit van Tilburg, Brabant Collectie, inv. no. TRE C0164.

er sprake van 1002 jaagpaardenondernemingen.⁷³ Veruit de meeste zijn in Groningen te vinden, het gaat om 422 ondernemingen en op de tweede plaats staat Drenthe, met 141. In dit totaal zijn de ondernemers of ondernemingen en de schippers of rederijen bij elkaar opgeteld. Wanneer deze twee groepen apart worden bekeken, valt op dat er vooral jaagpaardenondernemingen waren, dit waren er 818. Deze ondernemers waren puur faciliterend bezig. Een kleiner deel van de ondernemingen betrof schippers met eigen paarden, die ingezet konden worden ten behoeve van de eigen vloot. Dit waren 184 bedrijven.

GEMEENTEN.	A A N T A L.					Aanmerkingen.
	ondernemers of ondernemingen van		schippers of rederijen met eigen		in de gemeente gevestigde of afkomstige motorboten.	
	jaagpaarden	sloopdiensten	jaagpaarden	sloopboten		
Transport	57	125	19	113	290	1) Voorschipper.
Vianen	5	—	—	—	1	2) Marktschipper
Vlaardingen	2	—	3	—	13	
Voorburg	—	—	—	—	1	
Voorhout	—	—	1	—	—	
Voorschoten	—	—	1	—	—	
Vrijenban	—	—	—	—	1	
Waarder	—	—	—	—	1	
Waddinxveen	—	—	—	—	2	
Westmaas	—	—	—	—	1	
Woerden	—	—	—	—	6	
Woubrugge	—	—	—	—	1	
Zevenhoven	—	—	—	—	1 ¹⁾	
Zevenhuizen	—	—	—	—	1	
Zoetermeer	—	—	1 ²⁾	—	—	
Zoeterwoude	—	—	—	—	3	
Zuidland	—	—	—	—	1	
Zwammerdam	—	—	—	—	2	
Zwartewaal	—	—	—	—	1	
Zwijndrecht	—	1	—	—	5	
Totaal Zuid-Holland . . .	64	126	25	113	331	
R E C A P I T U L A T I E.						
Drenthe	112	2	29	0	16	
Friesland	21	8	2	3	50	
Gelderland	16	15	0	9	12	
Groningen	369	15	53	0	16	
Limburg	21	0	12	0	0	
Noord-Brabant	57	7	3	5	17	
Noord-Holland	49	32	27	8	208	
Overijssel	56	14	11	2	26	
Utrecht	14	8	19	8	45	
Zeeland	39	3	3	2	12	
Zuid-Holland	64	126	25	113	331	
Totaal Nederland . . .	818	230	184	150	733	

Tabel 5: onderaan in de tabel een overzicht per provincie van het aantal jaagbedrijven in 1905.

⁷³ Verslag Staatscommissie 1911, Bijlage III, p.11.

Het jagen was aan het begin van de twintigste eeuw vrijwel verdwenen op de grote rivieren en kanalen, waar met stoomschepen gevaren kon worden. De schepen zonder eigen motor werden hier door sleepboten gesleept. Het jagen kwam vooral nog voor langs de kleinere vaarwegen, waar de praktijk nog tot ver na de Tweede Wereldoorlog te zien was. "Het bomen en jagen van de schepen is tegenwoordig vrijwel verdwenen", merkt van der Kley op in 1967.

▪ *Scheepsbevrachter, een nieuwe beroepsgroep.*

Door de toename van het aanbod in goederen, die vervoerd moesten worden, ontstond in de tweede helft van de negentiende eeuw een nieuwe beroepsgroep. Dit was die van de bevrachters of scheepsmakelaars. De schippers kregen nu steeds vaker met een tussenpersoon te maken bij het zoeken naar werk. Ze deden steeds minder zelf rechtstreeks zaken met de verladers. De scheepsmakelaar bemiddelde tussen de verladers en de schippers. Zijn handel bestond uit het verbinden van de twee partijen, de kennis van de beschikbare vrachten en scheepsruimte was zijn product. Hij wist welke vrachten beschikbaar waren en koppelde de scheepsruimte eraan. Deze bemiddeling gebeurde in ruil voor een bepaalde provisie, die de schipper aan de bevrachter betaalde. In het begin van de twintigste eeuw bedraagt de provisie vijf procent van de bruto opbrengst van de vracht. Maar om aan een vrachtje te komen zijn schippers vaak bereid om een hoger percentage aan de bevrachter te betalen. In het begin van de twintigste eeuw kan dit oplopen tot tien, vijftien, twintig of zelfs vijfentwintig procent van de opbrengst van een vracht⁷⁴. Schippers en bevrachters weten waar ze elkaar kunnen vinden. "De schippers kennen de plaatsen waar zij de scheepsbevrachters kunnen ontmoeten en houden zich daar vaak in lichte drommen op. Deze plaatsen zijn de koopmansbeurzen of een afgesloten gedeelte daarvan in de grote steden, doch voornamelijk de herbergen die, of het eigendom van den scheepsbevrachter zijnde en door hem als kroeghouder worden gedreven, of wel door hem met zijn "komst" worden begunstigd, terwijl nog bovendien in Amsterdam en Rotterdam enkele punten op straat zijn waar de schippers, wetende dat aldaar de scheepsbevrachter zal voorbijkomen, op post staan om hem te spreken."

De bevrachters waren vaak uit de schipperswereld afkomstig. Het waren bijvoorbeeld zonen van schippers die niet zelf een schip konden bekostigen. Omdat de opbrengsten uit de bemiddelingen niet altijd toereikend waren, genereerden veel scheepsmakelaars neveninkomsten door een winkel of een café uit te baten. De afspraken tussen schipper en bevrachter werden vaak gemaakt aan de wal, in het schipperscafé of in de schipperswinkel. Om een vracht te krijgen voelden de schippers zich gedwongen om deze plaatsen te bezoeken en er wat uit te geven. Op goede voet staan met de bevrachter was van levensbelang voor het schippersgezin. Bevrachters hadden een grote machtspositie ten opzichte van de schippers. Overeenkomsten waren vaak veel gunstiger voor de bevrachter, de schipper kwam er bekaaid af, maar had geen andere keus.

Om aan deze praktijken een einde te maken is in 1915 het systeem van de evenredige vrachtverdeling ontstaan. Alle te vervoeren vracht moest voortaan worden aangeboden via het beurssysteem. De schippers konden inschrijven op de vracht en de langstwachtede schippers kwamen het eerst in aanmerking voor een vracht. Voor de handel in scheepslading richtte men verspreid over het land in 68 plaatsen schippersbeurzen in. Na 1922 werd het systeem geleidelijk

⁷⁴ Verslag Staatscommissie 1911, p. 131.

afgeschaft, maar in de crisisjaren van de jaren dertig opnieuw ingevoerd. Bij de agentschappen van de verschillende bevrachtingscommissies konden de wilde vaart schippers terecht voor het verkrijgen van nieuwe lading.

De vrije schippers waren afhankelijk van wat er aan vracht werd aangeboden. Met een groter schip kon de schipper meer vervoeren. Hoe groter het schip des te meer hield men eraan over. Er is sprake van regionale verschillen in welvaart tussen de schippers. In het Noorden, met relatief kleinere vaarwegen waren de schepen kleiner en daarom de inkomsten lager. In het begin van de twintigste eeuw stond het als volgt verwoord: “Een gevolg daarvan is, dat op ruimere waterwegen, waar grotere schepen kunnen varen, en de vracht dus lager kan zijn, het vervoer per schip groter omvang heeft dan op kleinere vaarten. Het is dan ook gebleken dat in het zuiden des lands, waar de waterwegen ruimer zijn, de economische toestand der schipperij, trots lagere vrachten, beter is dan in het noorden.”⁷⁵

▪ *De sluis- en brugwachter.*

Voor de bediening van de sluizen en de bruggen was apart personeel in dienst genomen. De sluiswachter woonde met zijn gezin op de sluis of bij de brug. De sluizen en bruggen in en over de Rijkskanalen werden dag en nacht bediend. Nederland nam daarin in Europa een uitzonderlijke positie in. Nagenoeg nergens anders was dit mogelijk. Het had een voordeel voor de schippers, die door konden varen. Aan de andere kant was het nachtelijk schutten een extra belasting voor de sluiswachters, die 's nachts hun bed uit moesten komen om het schutten te begeleiden. Vooral de sluiswachters op de Zuid-Willemsvaart hebben meermalen geklaagd over de onprettige werksituatie en dat zij door de drukte van het scheepvaartverkeer niet aan voldoende nachtrust toekwamen. Een oplossing zat in het aanstellen van een tweede sluiswachter, dat alleen al voor alle sluizen voor de Zuid-Willemsvaart kwam op een toename van het jaarlijkse kostenplaatje van 12.000 gulden. Er werd overwogen om dan de nachtelijk openstelling van de sluizen te staken. Iets dat al op de Drentse Hoofdvaart was gebeurd en dat ging zonder protesten. In 1909 werd er onder de vereniging van schippers een enquête gehouden over de openingstijden van de sluizen. Er waren twee groepen schippers die een tegenovergestelde mening hadden. De wilde vaart schippers, die vooral massagoederen vervoeren en niet in vaste dienst zijn, waren voor de nachtelijke sluiting van het kanaal. De andere groep, de vervoerders in vaste dienst van verse waren als groente, fruit, vis en vee en ook schippers van motor en stoomschepen waren tegen de sluiting.⁷⁶ Tot 1920 werd er geen aandacht door de minister besteed aan werk en rusttijden van de kanaalbeambten. De schippers kenden de sluiswachters, er was vaak sprake van een gemoedelijke sfeer op de sluizen. Op sluizen waar winkels waren, kon de sluiswachter wel eens even het schutten nog wat rekken om de schippersvrouw iets meer tijd te geven om boodschappen te doen⁷⁷.

⁷⁵ Verslag Staatscommissie 1911, p. 113.

⁷⁶ Berkers, p. 68.

⁷⁷ Mondelinge mededeling van de heer Boersema over een herinnering van een schippersfamilie, die regelmatig over het Wilhelminakanaal gevaren heeft.

▪ *De havenmeester.*

De volgende beroepsgroep waar de binnenvaartschipper direct mee te maken had was die van de havenmeester. De havenmeester hield toezicht op de schepen in de haven, wees de ligplaatsen aan en inde het havengeld. Hij was beëdigd om de schepen te meten, dat wil zeggen de hoeveelheid vracht te bepalen, dat een schip geladen had. De hoeveelheid vracht moest overeenstemmen met wat er op de *vrachtbrief* stond aangegeven. Met behulp van een peilstok of peilllood werd het schip in geladen en geloste toestand gemeten. De ijkpunten waren op de zijkant van de romp van het schip aangebracht en moesten door de schippers netjes worden geschilderd. Via een omrekeningstabel in de *meetbrief* kon vervolgens afgelezen worden hoeveel ton een schip geladen had. “Het ijken van particuliere schepen is voor 98% aan de havenmeester. De langste tijd die men nodig heeft voor het opmeten bedraagt één uur. Als het geijkte schip ledig is, herhaalt alles zich weer in een half uur.” ⁷⁸ Ervaren havenmeesters wisten dat de schippers vindingrijk waren om de vracht te verzwaren. “Met de hele familie opdraven om precies boven het peilpunt te gaan staan waar gemeten werd. Water onder het ruim van het schip laten lopen, in de holle ruimte onder het gangboord – twee- tot drieduizend liter – pompen of de tanks voor drinken en wassen tot het randje vullen. Vervolgens je schip laden, laten peilen en onderweg naar je bestemming het water lozen maar deze ballast wél laten uitbetalen. Foefjes die vooral werkten bij handel in massa.” ⁷⁹

3.4.3 Het dagelijks leven van een schipper.

Het schippersbestaan was hard. Dit geldt met name voor de wilde vaart schippers. Men moest hard werken en het leverde niet veel op. In dit hoofdstuk wordt een indruk gegeven van de werk- en leefomstandigheden van schippers. Met de schaalvergroting en door de toepassing van moderne technieken in de laatste decennia is er in de bedrijfsvoering en het dagelijks leven van de schipper veel veranderd. Een binnenvaartschip is vandaag de dag voorzien van moderne communicatie-apparatuur, een laad- en losinstallatie voor de auto en heeft dezelfde huishoudelijke apparatuur aan boord als dat in een huishouden op de wal ter beschikking staat. Tot in de jaren zeventig van de twintigste eeuw waren de omstandigheden waaronder schippers werkten en woonden eenvoudiger en weken af van de walbewoners.

⁷⁸ Spee, p.102.

⁷⁹ Idem.

IN GESPREK MET OUD-SCHIPPERS

Sinds 7 jaar wonen Ruben en Trijntje Vogel aan de wal, verder hebben ze hun hele leven gevaren. Trijntje komt uit een schippersgezin met 7 kinderen. “Het was toen lang zo luxe niet als nu aan boord van de binnenschepen. We woonden met elkaar op een klein oppervlak. Mijn moeder weckte zelf groenten, ik kan mij de grote Keulse pot nog herinneren waar de ingemaakte bonen in bewaard werden”. Ze ging in Sneek naar school en woonde met andere schipperskinderen in een kosthuis. Haar ouders vervoerden in die tijd onder andere zand en grind vanuit Wesel aan de Duitse grens naar Drachten. Ze zag haar ouders niet vaak, maar heimwee heeft ze niet gehad. Wanneer het schoolvakantie was, begeleidden de leerkrachten de allerkleinste kinderen “op transport” naar boord. Per trein reisde men naar de plaatsen waar het schip op het kind lag te wachten. Ook Ruben is afkomstig uit een familie van zandvaarders. Nadat ze in 1963 getrouwd waren, namen ze het schip van een oom over. In de beginjaren van hun huwelijk vervoerden ze voornamelijk grind en mijnsteen naar Zeeland ten behoeve van de aanleg van de Deltawerken. Totdat eind jaren zestig de marifoon als communicatiemiddel aan boord beschikbaar kwam, moest Ruben vanaf een sluis onderweg bellen met de havenmeester van de plaats van bestemming. De sluizen hadden een telefoonaansluiting die door de schippers gebruikt kon worden. “In Zeeland waren getijdhavens, je moest zeker weten of er voor jou een plaatsje in de haven was. Anders had je een probleem.” Op de sluizen hadden beide echtelieden het druk, Trijntje was bezig met boodschappen doen. In Wemeldinge en Hansweert haalden de slagers en de bakker de boodschappenbriefjes op bij de schippers, die voor de sluis op hun beurt lagen te wachten. Tijdens het schutten werden de boodschappen aan boord bezorgd. Later breidde het echtpaar het vaargebied uit en kwamen ze overal tussen Hamburg en Noord-Frankrijk. Waar het uitkwam ging het gezin zondag naar de kerk. Lagen ze in Lochem, dan kwam er meestal op zaterdagavond een ouderling langs om de schippers uit te nodigen voor de kerkdienst. Het schip ging ieder voorjaar in Grave de werf op, de plek was een bewuste keuze omdat ze dan vlakbij hun kinderen waren, die in Groesbeek naar school gingen. Alleen zoon Ruben-Arie is blijven varen, hij vaart op een 3200 ton groot containerschip, waarmee hij onder andere afval vervoert naar Hengelo.



Afbeelding 23: Ruben als kind met zijn vader bij de ankerlier op het voordek.

▪ *Werkomstandigheden.*

Het werk van de schipper bestond er uit om vracht van de ene plaats naar de andere te brengen. Hoe meer vracht er vervoerd werd, des te hoger waren de inkomsten. Het was voor de schippers van groot belang dat het transport zo optimaal mogelijk verliep. Op allerlei manieren probeerden de schippers de werkomstandigheden te optimaliseren. Verbeteringen aan de schepen werden zo snel als dat mogelijk was doorgevoerd. De aanschaf van een scheepsmotor was een uitkomst, maar bracht ook zware financiële risico's en lasten met zich mee. Veranderingen in het vaarwegenstelsel werden nauwlettend gevolgd, omdat een nieuwe route tijdwinst op kon leveren. De geschiedenis van de binnenvaart is er een van het continue streven naar verbeteringen.

Scheepsjagen

In de tijd van de zeilvaart was het varen over de smalle binnenwateren op eigen kracht alleen mogelijk wanneer de wind gunstig was. Wanneer dit niet zo was, moest het schip voortgestuwd worden op andere manieren. Kleine vaartuigen konden geboomd worden, dit is het voortbewegen door middel van het afzetten van lange stokken tegen de bodem en de kanten van de vaarweg.



Afbeelding 24: prentbriefkaart van de Hogeveense Vaart met een tjalk die geboomd wordt.

De wilde vaart schippers hadden vaak te weinig financiële mogelijkheden om een jaagpaard in te huren. De kosten voor het jagen waren relatief hoog. Om rond 1905 op het hele traject op de Zuid-Willemsvaart van 's-Hertogenbosch naar Maastricht een jaagpaard te huren was men 40 gulden kwijt, voor twee paarden betaalde men 65 gulden.⁸⁰ Uit een bewaard gebleven notitie van een schipper uit 1928 is af te lezen dat de jaagkosten op het traject Weert- Deventer aanzienlijk waren. De oplossing om deze kosten te vermijden bestond eruit dat het schippersgezin op eigen kracht het schip trok.

⁸⁰ Verslag Staatscommissie 1911, p. 14.

Aangenomen ^{27/10 '28} 800 ton bruinkolen van Weert naar Deventer
 Vracht f. 6.90 per last.

Onkosten.

Sleeploon van Amsterdam naar den Bosch.	f 90.—
Inschrijf en zegel geld	8.90
Provisie 5%	69.—
Jaagloon van den Bosch naar Weert.	55.—
" van Weert naar O Bosch	55.—
Sleeploon van den Bosch naar Pandersche ktp 2	10.—
* Doetsburg brug geld	4.30
Toni op de sluizen	4.10
Toni	3.—
Sleeploon van Deventer naar Millingen	f 225.—
	<u>f 724.30</u>

Vracht f 1380.00
 Onkosten 724.30
f 655.70

27-10-28

Afbeelding 25: overzicht van de onkosten op een scheepsreis Weert-Deventer in 1928. De kosten voor het slepen of jagen waren groot.





Afbeelding 26 a t/m e: het scheepsjagen door mensen door kunstenaars verbeeld: a) "Aan de lijn" grafiek uit 1921 van T. Nackwert, b) "Langs het jaagpad" uit 1903 gemengde techniek van J. Toorop, c) "Twee teugelers" olieverfschilderij uit 1934 van S. van Schaik, d) "Scheepsjagers" ongedateerd schilderij in pointillistische stijl van A. Smeerdijk (1955-1965), e) reclame-affiche voor Deutz dieselmotoren, datering en kunstenaar onbekend.

Onderhoud

Onder de dagelijkse werkzaamheden van de binnenschipper valt de zorg voor het onderhoud van het schip, met alles erop en eraan. Bij de zeilvaart was de zorg voor de zeilen van groot belang. Voor met lossen of laden kan worden begonnen, moeten de zeilen gestreken en opgeborgen zijn. Wanneer het zeil nat geworden is, moet het zo snel mogelijk gedroogd kunnen worden. Nat zeil veroorzaakt verstikking en verrotting. De vraag is, waar de schipper de zeilen moet laten drogen. Een plaats aan de wal, vlakbij de ligplaats, is het meest praktisch. Hier zou ook de gewassen kleding te drogen kunnen worden gehangen. De meeste gemeentes hebben echter een verordening, die het drogen van zeilen op of aan de openbare weg verbiedt. In het onderzoeksrapport uit 1911 wordt ervoor gepleit om een uitzondering te maken voor de schipperij. In Amsterdam was dit al gerealiseerd, op voorspraak van de Gezondheidscommissie. Schippers werden van 1 oktober tot 31 maart vrijgesteld van het verbod.⁸¹

De wilde vaart schipper was eigen baas en had de volledige verantwoordelijkheid voor het onderhoud van het schip. Onderhoudsmiddelen voor het schip, zoals teer, verf en smeermiddelen, moesten door de schippers zelf worden aangeschaft. De producenten van deze middelen zetten een distributienetwerk op van verkooppunten. In plaatsen waar veel schippers kwamen werden de producten via tussenpersonen verkocht. Aanvankelijk konden deze tussenpersonen niet volledig rondkomen van de verkoop van deze artikelen. Het vormde een neveninkomst, men deed de handel in de scheepsbenodigdheden er bij. Bij sommige schipperscafé 's konden de producten worden aangeschaft.



Afbeelding 27: postkaart van het schipperscafé Dirk van Rijswijk, tevens handel in scheepsbenodigdheden te Maastricht.

⁸¹ Verslag Staatscommissie 1911, p. 243.

Kanaalgelden

Voor het varen over de binnenwateren bestond een ingewikkeld tariefstelsel. Het varen op de kanalen was kostbaar. Er moest doorvaartgeld worden betaald en bovendien werd er voor de doorvaart van iedere sluis en het passeren van een brug geld gevraagd. Ook waren er nog liggelden en havengelden waarmee de schipper te maken kreeg. Sluis-, brug- en havengelden verschilden lokaal sterk. De hoogte van deze gelden had invloed op de populariteit van routes en havens. Het liefst koos de schipper voor een vracht, een bestemming en een route die hem en zijn gezin het meest opleverde. Maar vaak was er niet te kiezen en moest men om toch nog wat te verdienen de hoge kosten voor lief nemen. In het verslag uit 1905 staan de klachten van schippers over de hoogte van de heffingen opgesomd. Het betreft de individuele ervaringen van schippers, die het met de hoogte van de heffingen niet eens zijn.⁸² Veel schippers voelden zich benadeeld, omdat het vervoer over de spoor- en tramwegen niet belast en zelfs gesubsidieerd werd. Vooral schippers van de middenklasse schepen hadden last van de concurrentie met de spoorwegen. De op de lokale vervoersbewegingen gerichte schipperij en de grootste schepen hadden minder last van de spoorwegen.

De regering heeft zich uitvoerig bezig gehouden met de kwestie van de kanaalgelden. Het ging om de kanalen in beheer bij andere partijen als gemeentes en waterschappen, want voor de Rijkswaterwegen hoefde sinds 1 mei 1900 geen tol meer betaald te worden. Er waren voorstellen om de kanaalgelden af te schaffen. Of om in ieder geval de bestaande heffing per schip te veranderen in een heffing per vervoerd tonnage. Het voordeel hiervan was, dat de kosten voor het varen met een leeg schip lager zouden worden. Het ging uiteindelijk om de vraag, wie voor het onderhoud van de kanalen moest opdraaien. Er werd gewezen op het feit dat veel kanalen vooral met oog op de afwatering waren ontstaan. Het gebruik door de scheepvaart was daarna vanzelf gekomen. Vanuit het perspectief van de handel lag het voor de hand om de afwateringskanalen als verbinding tussen plaatsen ook voor het varen te gebruiken. Maar het belang van de scheepvaart kwam vaak in conflict met het belang van het waterbeheer. Dat deze wateren uiteindelijk ook gebruikt werden door de scheepvaart was alleen mogelijk geworden, nadat er duidelijke financiële afspraken waren gemaakt. Vooropgesteld werd dat de gebruiker, de schipper moest betalen. Er was een zekere weerstand tegen het moeten opgeven van deze historisch gegroeide situatie. In het verslag wordt het als volgt verwoord: “De schippers die door hun varen en het veroorzaken van golfslag die afwateringswerken konden benadeelen, werden op die vaarten slechts geduld. Dat toen op die vaarten, die geen oogenblik eene publiekrechtelijke onderneming ten behoeve der scheepvaart bedoelden te zijn, scheepvaarttollen werden geheven, was zeer natuurlijk.”⁸³ Verder is in het verslag te lezen dat na het afschaffen van de kanaalgelden, het vervoer op de Zuid-Willemsvaart, een inmiddels tolvrij kanaal, in zeer sterke mate is toegenomen. De schippers klaagden vooral over de hoogte van de tolheffingen op de overige vaarwegen. Immers al dit soort kosten ging af van wat ze met een vracht konden verdienen.

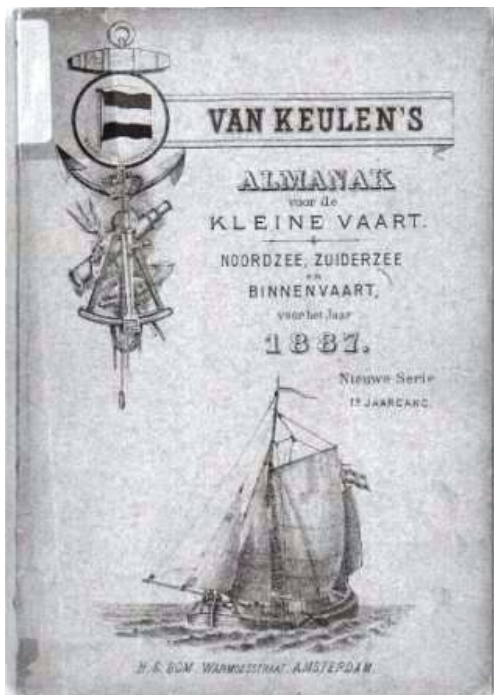
⁸² Verslag Staatscommissie 1911, p.156-157.

⁸³ Verslag Staatscommissie 1911, p. 158.

Kennis over de vaarroutes

Het vak leerde de schipper in praktijk. Vaak werd het beroep van vader op zoon doorgegeven. De orale traditie is tot in de twintigste eeuw sterk geweest. Een bepaalde route was alleen bruikbaar en betrouwbaar, wanneer er door ervaren schippers werd gevaren. Schippers kenden hun eigen vaargebied goed, de kennis over de aangrenzende gebieden was te gering. Er bestonden verschillende lokale systemen naast elkaar, die eigen werelden vormden. Het aan elkaar verbinden van deze verschillende systemen, door er één netwerk van te maken, gebeurde pas in de vier decennia, die vooraf gingen aan de Eerste Wereldoorlog.⁸⁴ Met het groter worden van de actieradius van de individuele schipper, ontstond de behoefte aan informatie over de vaarroutes. De kennisuitwisseling vond plaats op de plekken waar de schippers elkaar konden ontmoeten zoals de café's bij de sluizen.

Een toenemend aantal schippers komt van de wal en miste de nodige ervaring en netwerken. De schippersvereniging Schuttevaer gaat boekjes uitbrengen om de kennis over het vaarwegennet toegankelijk te maken. Al eerder zijn gidsen voor de binnenvaart uitgegeven, maar dit betreft voornamelijk gidsen ten behoeve van de binnenvaart in de kustregio's, zoals Van Keulen's almanak.



Afbeelding 28: voorkant Van Keulen's almanak 1887.

Het vaargebied van de binnenschippers breidde zich uit. De Zuiderzee was sinds de openstelling van het Noordzeekanaal in 1876 het domein van de binnenschippers geworden. Speciaal voor de binnenvaartschippers verscheen er kaartmateriaal. Een belangrijke uitgever voor de binnenschippers was uitgeverij H. Born in Assen.

⁸⁴ H. Knippenberg en B. de Pater, *De eenwording van Nederland. Schaalvergroting en integratie sinds 1800*. Nijmegen, 1988, p. 50.



Afbeelding 29: kaart van de Zuiderzee voor de binnenvaart.

De Staatscommissie maakte zich zorgen over het toenemend aantal schippers dat van de wal kwam en niet de nodige ervaring had. Het aantal ongelukken met schepen nam toe. De commissie kwam met het advies om voor de binnenvaart een patentrecht in te voeren.⁸⁵

Het onderwijs voor schipperskinderen.

Bij het invoeren van de Leerplichtwet in 1900 waren ook schipperskinderen verplicht om zes klassen van de lagere school te doorlopen. Op de schoolplicht, de verplichting om op school aanwezig te zijn, was voor schipperskinderen echter een uitzondering gemaakt. Voor schipperskinderen bestond het systeem van het *ligplaatsonderwijs*.⁸⁶ Dat hield in dat het kind aan boord bleef wonen en in de plaatsen waar het schip meer dan 48 uur aan wal lag, lessen volgde op de school in deze ligplaats. De ligplaatschool gaf huiswerk mee, dat nagekeken en becijferd werd op de volgende ligplaatschool. Dit systeem bestond tot 1969. Een andere oplossing was om het kind bij familie of in een kostgezin te huisvesten. Later zijn de schippersinternaten ontstaan, het eerste internaat opende in 1915 in Vreeswijk. Hier was het mogelijk om een aangepast verkort lesprogramma te volgen. In plaatsen aan

⁸⁵ Verslag Staatscommissie 1911, p. 176.

⁸⁶ Gabel p.111.

de druk bevaren scheepvaartroutes kwamen speciale schippersscholen, waar kinderen de lesstof van zes jaar in vier jaar onderwezen kregen.⁸⁷



Afbeelding 30: advertentie voor het schippersinternaat Vreeswijk met aangepast leerplan.

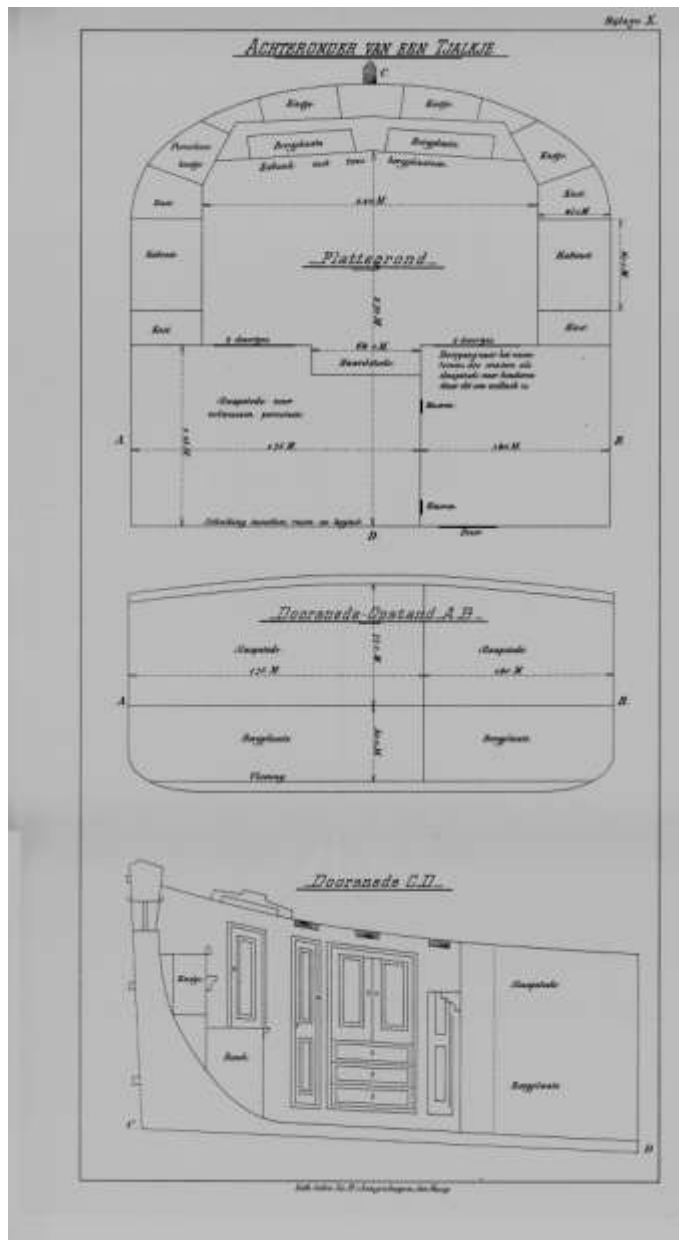
▪ Woonomstandigheden.

Het leven van een beurtschipper was anders dan dat van een wilde vaart schipper. De beurtschipper voer in een vast contract op een vaste route. Eén van de plaatsen aan het begin van deze route was zijn woonplaats. De vrije schipper kende deze vastigheid niet en was afhankelijk van wat er verladen moest worden. De schipper kon geruime tijd onderweg zijn naar de plaats van bestemming. Op de schepen was woonruimte gecreeërd. Vaak woonden de schippers samen met hun gezin aan boord. Hoeveel beurtschippers en hoeveel wilde vaart schippers er waren is per tijdvak verschillend en lastig in concrete aantallen uit te drukken, [zoals hierboven al geconstateerd is]. Omdat over de beurtvaarders meer schriftelijk vastgelegd en bewaard gebleven is dan over de wilde vaart, wordt vaak gedacht dat de beurtvaarders in de meerderheid waren. Van de Holk heeft het beeld van de verdeling tussen beurtschippers en wilde vaartschippers voor het Zuiderzeegebied genuanceerd. Hij heeft een grote groep inventarissen uit scheepswrakken uit de periode 1600-1900 geanalyseerd. De onderzochte wrakken waren voornamelijk beladen met bulkgoederen. Van deze groep waren de schepen, die in de wilde vaart gevaren hebben, in de meerderheid. Op basis van de interpretatie van de scheepsinventarissen kon geconcludeerd worden, dat er al vroeg sprake is van op de schepen wonende gezinnen. Het proces dat het schippersgezin aan boord kwam wonen, is volgens van de Holk al rond 1550 ingezet en niet pas na 1850, wat eerst algemeen werd aangenomen.⁸⁸

⁸⁷ In Wemeldinge, aan het druk bevaren Kanaal door Zuid-Beveland, ontstond in 1938 de Prinses Beatrixschool. Zie: H. De Groot, "Alles in de wind...", *het verhaal van een schipperskind*. Alkmaar 2012, p. 43.

⁸⁸ Van de Holk, p. 267.

Door het permanent aan boord wonen, kwam de schipper losser te staan van de walbewoners. Het 'schippersvolk' werd steeds meer een nomadisch levende bevolkingsgroep, die als een aparte groep geïsoleerd in de maatschappij kwam te staan. Dat de eigenheid van deze bevolkingsgroep onderkend werd, blijkt uit de woorden van het onderzoeksverslag uit 1961, waarbij de eigenheid als uitgangspunt en richtlijn genomen wordt voor de beleidsvoering ten behoeve van de schippersbevolking. De overheid diende er rekening mee te houden "dat de schippersbevolking zich kenmerkt door een toch nog sterke eigen leefwereld en dat alle activiteiten, die men te hunnen behoeve ontplooit, van deze historisch gegroeide en ook in de huidige situatie nog zo verklaarbare eigen aard dienen uit te gaan".⁸⁹ Wanneer de schipper permanent aan boord woonde, was er achter op het schip woonruimte gemaakt. De woning was niet erg ruim bemeten, omdat dit anders ten koste zou gaan van de laadruimte.



Afbeelding 31: tekening van de kajuit van een tjalk, 1905.

De schipper was voor het inkopen van goederen afhankelijk van anderen. Voedsel, kleding en andere benodigdheden moesten ingekocht worden. Dit gebeurde in de plaatsen waar het schip moest laden of lossen, of waar het schip moest wachten, bijvoorbeeld bij een sluis. Het ontstaan van op schippers gerichte winkels in de nabijheid van sluisen en havens is een logisch gevolg. Om de aandacht van de schippers te trekken adverteerden de middenstanders in de schippersalmanakken.

⁸⁹ *Schippers in de stroom. Een sociologische peiling naar werk en leven van binnenschippers*. Publikatie no. 1 van de Centrale voor Sociaal-Wetenschappelijk onderzoek (i.o.), maart 1961, p. 7.

M. ROS
 Rosestraat 8 - recht over de Kerk
 ROTTERDAM-FEIJENOORD
 NOORD-BRABANTSCH
Schoen- en Laarzenmagazijn



Waterdichte
**Zee-, Schippers- en
 Rubberlaarzen.**

Voor waterdicht
 wordt ingestaan.

Schipperspantoffels
 Hakken met hout gepend.
 Ruime keuze, nieuwste
 modellen, in alle soorten
**Heeren-, Dames-
 en Kinderlaarzen**

Al mijn werk munt uit door
 net model en gemakkelijken
 pasvorm.

REPARATIËN EN MAATWERK NET EN SPOEDIG
 SPECIAAL ADRES VOOR H.H. SCHIPPERS

243



H. J. VAN DE REST,
 94, Voorstraat 94, - DORDRECHT.
 Drie winkels met Kachels,
 Fornuizen en Huishoudelijke Artikelen.
 Groote sortering, lage prijzen en prima kwaliteiten.
 SPECIAAL ADRES VOOR
SCHIPPERSFORNUIZEN (korte pooten)
 en Schipperskachels.

216

Magazijnen
 „De Zwaluw”,
 (wettig gedeponceerd).

Het beste Schippers-adres voor
Koloniale Waren, Koffie, Thee,
TABAK, SIGAREN,
Grueters- & Geldersche Waren.

Dordrecht, Feijenoord,
 Voorstraat 332. Rosestraat 3.
 Nijmegen, Vlissingen,
 Grootestraat 19. Nieuwendijk 99.

TIEL,
 Vleeschstraat 15.

SCHIPPERS!

Weet U wel, dat het met

A. J.

gemerkte ROGGEBROOD het
 smakelijkste en
 voedzaamste is?

ALOM VERKRIJGBAAR
 IN CHARLOIS BIJ:
W. P. J. THIJSEN
 Breede Hilledijk 72

Doordat de schepen nu veel sneller gesehut worden dan vroeger ontbreekt het de schippers aan tijd om in het winkelende inkopen te doen. Nam het schutten vroeger minstens twintig minuten in beslag, omdat de sluismeesters de deuren

Deze zomer was het dan zover, toen het winkelierspaar zag dat hun elende komen aan en, naar hun eigen zeggen, moelbestaan. We waren dik tevreden, vaak was het hard amperen, maar we hadden de winkel met al onze levensmiddelen, rokerij, lekkertijdschriften, speelgoed en drogisterijartikelen draalde een omzet van ander- tot twaalfduizend gulden in de week. Dat is toch heel best voor zo'n klein bedrijf!

Maar hoe moet het nu?

Met de snelle schutjiden van de huidige sluis zou Jorritsma, ook al was de winkel nog wel toege-

het wegwezen, he?"

Advertentie
Jorritsma heeft er, in zijn prachtige woonark met uitzicht over het kanaal, inmiddels vrede mee. Zijn vrouw zal het wel altijd jammer blijven vinden, en de schippers zullen eraan moeten wennen. Gaarkeuken zonder 't Kompas' te passeren.

Wat het echtpaar nog wel van elkaar heeft, is dat ze beiden heel hart moet. Toen we er deze zomer mee ophielden plaatsen te maken, was de laatste keer dat we in weekblad Schuttenaer een advertentie om alle klanten te informeren over de verhuizing van de bedenken. Toen we die in de krant zagen konden we wel door de grond gaan, waarschijnlijk een vakantiekraak had hem heel meezig afgedrukt, met een zwarte rouwrand eromheen. De schippers zullen wel gedacht hebben. Verdienen ze 25 jaar lang hun geld met de handen in de zak, en dan zo'n klein bedank-e-wat en een roterds. Bij dezen dus nog iedereen bedankt!

staan, het toech niet meer aange-
durfd hebben. Als een jongkerel
dat wil willen overnemen, had
ik daar geen bewaar tegen ge-
maakt. Maar ik denk wel dat hij
verlies zou hebben geleden, er
is geen tijd om veel bodschapen
te doen. 'n Kompas' te be-
schippers om 'n Kompas' te be-
houden liep hierop ook stuk.
Een aanbod om te parlevinken
losloeg fortissima af, daar wilde hij
niet meer aan beginnen. Dus
zijn schippers nu aangewezen
op de 'gewone' supermarkten.
en dat is 'best te merken. 'Wat je
nu ziefs: hup de auto van boord
in de stad in. Mede daarom ziet
fortissima er ook geen heel in om
erin elmd voor de schips neel in
een winkelte meer te zetten. 'Ik
zie het niet zo dat de schippers
daar van weet moeile gaan
niet wagen om wat inkopen te
doen. Zodra ze de sluis uit zijn is
het wegwezen, he?'

Levensmiddelenverkoop werd er ook bij gedaan in herbergen en café's. Langs de vaarroutes waren herbergen ontstaan om de beroepskrachten te faciliteren, die zich bezig hielden met het scheepsjagen. Het aantal café's werd in het laatste kwart van de negentiende eeuw drastisch teruggebracht om het drankprobleem te bestrijden. Het aantal café's dat was toegestaan, werd berekend naar het aantal inwoners in het gebied. Welke gevolgen dit precies had voor het aantal café's langs de vaarroutes is mij niet bekend.

Langs het vaarwegennet ontstond een netwerk van schippersvoorzieningen. In de meeste plaatsen waar veel schippers kwamen, bloeide de middenstand op. Voor schippers legde men speciale voorzieningen aan, zoals in Gouda, een belangrijk punt op de route van Amsterdam naar Rotterdam, waar men in 1912 bij de Mallegatssluis een wachtlokaal voor schippers bouwde. Andere plaatsen waar veel schippers kwamen zijn Dordrecht, Vreeswijk, Rotterdam, Maasbracht, Groningen en Terneuzen. Sommige winkels dienden als postadres voor de schippers. Op sluizen en in café's en winkels kon de telefoon gebruikt worden. Schippers en walbewoners leefden in eigen werelden, maar die werelden waren wel sterk met elkaar verbonden. Sluizen en havens waren plekken van verbinding en overdracht.

Treffend verwoordt Geert Mak de belangrijke rol van deze ontmoetingsplekken in zijn beschrijving van Schiedam.⁹⁰ "Het levensritme aan de kade werd beheerst door de bewegingen van de sluis. Het Hoofd was een schoolvoorbeeld van wat sommige historici aanduiden als de 'economie van de stagnatie', de economie van wachten en oponthoud die omstreeks 1900 nog duidelijk aanwezig was, zeker aan het water. Stagnatie had immers, naast nadelen, in de dagelijkse praktijk ook grote voordelen. Al die tolleren (sommige zijn pas in de jaren vijftig opgeheven), al die sluizen, bruggen, dammen en zandbanken, al die plekken waar men moest wachten en overstappen, het waren eeuwenlang even respectabele bronnen van inkomsten als het vervoer zelf, en heel wat herbergen, markten en zelfs dorpen en steden zijn daaruit voortgekomen.[...] In de wereld van 1900 waren niet alleen met snelheid grote belangen gemoeid, maar ook met oponthoud. Wachtplaatsen waren plekken waar kleine reparaties werden verricht, waar ervaringen werden uitgewisseld en verhalen werden verteld."

Op verschillende plaatsen kon bij de parlevinker, gekocht worden. Deze varende kruidenierswinkels voeren bij de schepen langs in de havens en bij sluizen.⁹¹ In 2008 is het laatste bedrijf gesloten dat nog in Nederland actief was.

⁹⁰ G. Mak, *De eeuw van mijn vader*, Amsterdam, 2011, p. 18.

⁹¹ Ook in de Piushaven van Tilburg was een parlevinker actief. Spee p. 90. In de collectie van het Havenmuseum Rotterdam is een parlevinker opgenomen in de collectie. Kok, p. 129.

Nederlands laatste parlevinker Wim van Hooren stopt ermee:

6 mei 2008

“Het is mooi geweest”

DOOR JIJ BINKS

Het motorgeluid van de parlevinker *Time is Money* met Wim van Hooren aan het roer zwelt aan als hij versnelt om de afvarende duwhout *Buerraga* uit Maasbracht boven de sluis van Belfeld op te pikken. Een enkele meters opvarend voorbij de duwhout, rondgaan en met een touwtje vastmaken. De echtgenote van de schipper wacht al met de bestelling. Al 44 jaar routine, niets bijzonders. Wel op dinsdag 29 april, Wims laatste dag als parlevinker. Hij stopt er mee.

Wim van Hooren (60) voldoet perfect aan de titel van de serie op een regionale Duine-zender. Eer, leste uit de Simón. Want hij is de laatste in zijn beroep. In Nederland en in heel Europa, weet Wim zeker.

In de loop der jaren nam het aantal parlevinkers gestaag af. Op 1 januari 2003 kwam de grote klap toen de overheid de belastingrijke pakketten afschafte. Veel parlevinkers bleefden het doen voor gezien. De voorlaatste in Nederland was Jos Cornelissen van de Maas in Binsdijk. Die stopte in 2003. Wim van Hooren ging door. Tot vorige week. En heel Nederland was er getuige van. De media sprongen massaal in op het afscheid.



Wim van Hooren overhandigt de boodschappen aan een klant. (foto's J. Bink)

Laatste dag

Wims vader startte in 1932 met de parlevinker. Wim zelf stapte in 1962 als 14-jarige in het bedrijf van zijn vader. "Ik was niet zo'n studiehoofd en nam het over in 1964." Pa liet de huidige hooi in 1962 bouwen. Het is de enige nog originele, varende parlevinker.

De opa van Wim was geen parlevinker wel schipper, daarnaast ook verman, visser, duike, raafdeid, catshouder, vericht Wim met een twinkel in zijn ogen, valsmunt. Toen opa ooit een klant op een kachet verwaarde zilveren rijk.

Huiselijk geluk

"Wat een heetie vanlaag", verzucht hij, maar aan zijn gezicht is te zien dat al deze belangstelling hem goed doet na 44 jaar in de zelfde hooi te hebben geschouft, hand werken in Limburgs dialect. Geduldig staai hij alle media te woord, terwijl hij vol gas op weg gaat naar de duwhout *Buerraga* van Jan Duizendstra, een van zijn laatste klanten. "Ik heb aan de wieg gestaan van zijn huiselijk geluk", zegt Wim verjoeg. "Blees", zegt Jan. "Ik lag in 1975 in de staking naast mijn huidige vrouw. Belfeld

van sluis Belfeld. Daar was hij vaste bezoeker en kon hij door zijn humoristische en kameraadschappelijke instelling een potje bier. Menig keer hield het personeel de schutting even op om Wim in de gelegenheid te stellen zijn mening af te handelen.

Wim had het niet tot in het sluisgebouw waar aan de kant staat iemand te wachten in een witte jas met hoed op en een chocolade model van de *Time is Money* in de hand. Het is Thijs Breekmans van de gelijknamige bakkerij uit Panningen en vaste leverancier van

Het gaat langzaam naar het einde. Ik heb het werk met veel plezier gedaan, hoewel ik eigenlijk niet zo veel uren had moeten maken."

Vrijheid

"Nu zegt het bchaam: Ik ben op. En ook mijn boot is op. Zoo ik nog doorgaan, dan moet ik vele tienduizenden euro's investeren. Boerndien komen er minder schepen lang, waardoor de klandise is te rugelopen."

"De vrijheid en vooral de leuke contacten met mijn klanten ga ik missen. Ik heb nu in de boot tien

Afbeelding 34: krantenbericht met betrekking op de opheffing van de laatste parlevinker.

In de grotere havens waren voor de voorziening van brandstof en water, aparte bunkerboten actief of aparte bunkerplaatsen ingericht. Op de route waren daarnaast een aantal punten waar de schippers water konden innemen. Dit kon bijvoorbeeld bij de plaatselijke gasfabriek. In de huidige tijd bestellen de schippers hun boodschappen per e-mail, waarna de spullen door de supermarktketen op de van te voren afgesproken plaats bij het schip worden afgeleverd.

SCHIPPERSCENTRUM TERNEUZEN

In Terneuzen ontstond door het drukke scheepvaartverkeer een clustering van schippersvoorzieningen. Bij de sluis lag Café de Vriendschap, dat een lange geschiedenis met schippers heeft. Het café staat op de plek, waar in 1850 een bakkerij en een kruidenierszaak annex schipperswinkel - met vergunning voor drankverkoop - naast elkaar lagen. De zoon van de kruidenier trouwde met de dochter van de bakker en van de twee panden werd een groot café gemaakt, met de naam "De Vriendschap". Tot 1968 lag het café pal voor de brug en de sluizen in het kanaal van Gent naar Terneuzen. Schippers kwamen hier veel en een aantal had het café als postadres. Bij de vernieuwing van het kanaal in de jaren zestig werd het oude kanaaldeel gedempt. De schippers kwamen niet meer in dit stukje Terneuzen.



Afbeelding 35 a en b de oude situatie met de ligging aan de sluis en het huidige café.



Afbeelding 36: ook op zondag ging in Terneuzen de verkoop aan de schippers door.

3.5 Conclusie

Hoe het landschap is ingericht is mede afhankelijk van welke groepen er gebruik van maken. Voor de beroepsgroep van de schippers zijn er specifieke inrichtingseisen op te noemen. Schutsluizen en overtoeren zijn een voorbeeld van deze specifieke beroepsgerelateerde zaken. Voor de beurtvaart zijn eigen aanlegplaatsen, opslagplaatsen, kantoren en veerhuizen van belang. Ter facilitering van de wilde vaart schippers zijn andere zaken nodig, zoals plekken voor informatie-uitwisseling, het maken van afspraken over nieuwe vracht en voor het inkopen van benodigdheden voor bedrijfsvoering en huishouding.

Voor de ontwikkeling van Nederland is de binnenvaart van essentieel belang geweest. Lange tijd is het vervoer over water het enige middel voor efficiënte goederenverplaatsing geweest. De binnenvaart was belangrijk voor de ontwikkeling van handel, nijverheid en industrie en de nieuwe landbouwgronden. De bedrijfstak groeide mee met de schaalvergrotingen in de landbouw en de industrie. Een groot aantal kanalen werd aangepast aan de grotere scheepsmaten.

Voor de binnenvaart was er een stelsel van ondersteunende bedrijvigheid nodig.

Om schepen in de vaart te houden zijn plekken nodig waar reparaties en onderhoudswerkzaamheden konden worden uitgevoerd. Voor het op peil houden en aanvullen van de binnenvaartvloot zijn scheepsbouwbedrijven nodig, met de toeleverende bedrijven voor de verschillende scheepsonderdelen. Verder waren er plekken nodig waar de schipper brandstof en onderhoudsmiddelen kon inkopen.

Voor het dagelijks functioneren van de schipper met zijn gezin en personeel waren plekken nodig voor het kunnen inkopen van levensmiddelen en het uitwisselen van nieuws. Er waren plaatsen waar de schipperskinderen onderwijs konden genieten en waar men ter kerke kon gaan. Om nieuwe opdrachten te krijgen was er behoefte aan een plaats waar de schipper en de bevrachter elkaar konden ontmoeten, dit waren schipperscafé's en schippersbeurzen. Er waren plekken nodig waar vracht opgehaald of afgeleverd kon worden, goederenoverslag vond plaats bij sluizen, in havens en op loskades. Men zou dus kunnen stellen dat er een heel landschap rondom de schipperij op de wal bestond. Dit landschap was door heel Nederland te vinden, omdat vaarwegen in heel het land te vinden zijn. Parallel aan het netwerk van de vaarwegen bestond er een netwerk van faciliterende bedrijvigheid. Beide netwerken bestonden dankzij elkaar. Hier kan gesproken worden van een maritiem cultuurlandschap. Een landschap dat is ingericht met het oog op het functioneren van de scheepvaart.

Het tastbare erfgoed van de binnenvaart bestaat uit drie componenten: water, schepen en vracht. Bij water gaat het over de infrastructuur van vaarwegen met de bijbehorende sluizen en jaagpaden en havens, bij schepen gaat het om het roerende erfgoed van de bewaard gebleven historische vaartuigen en de scheepswerven en scheepsreparatiewerkplaatsen met de toeleverende bedrijven als mastenmakers, zeilmakerijen, bloksnijders, touwslagers, koperslagers, scheepsmotoren- en scheepsschroevenfabrieken. Bij vracht om havens en loskades met los- en laadinstallaties.

Hoofdstuk 4 De Zuid-Willemsvaart en het erfgoed van de binnenvaart.

4.1 Inleiding.

In het vorige hoofdstuk is beschreven wat er kan worden verstaan onder het erfgoed van de binnenvaart. In dit hoofdstuk wordt nader ingezoomd op de Zuid-Willemsvaart om te ontdekken welke specifieke plekken verwijzen naar de binnenvaartgeschiedenis van dit kanaal. De aandacht gaat uit naar drie plekken langs het kanaal, waar de drie materiële componenten van het binnenvaarterfgoed, water, vracht en schepen, te ervaren zijn. In de bespreking van de haventerreinen van Veghel behandel ik het aspect water, met de sluizen en de kades van Helmond komt het aspect vracht aan bod en tenslotte wordt met het nadere onderzoek naar de scheepswerf in Weert het derde component schepen besproken.

Hoewel het kanaal, met een ouderdom van bijna tweehonderd jaar, verschillende fasen in de binnenvaartgeschiedenis meegemaakt heeft, is het nog maar de vraag wat er nog te zien is aan oude elementen. De Zuid-Willemsvaart is volop in gebruik en er zijn telkens nieuwe aanpassingen gemaakt om aan de moderne eisen van de binnenvaart te voldoen. Het kanaal is verschillende keren verbreed en verdiept, de meeste sluizen zijn verbouwd en haventerreinen en loskades zijn in onbruik geraakt.

Het moderniseringsproces gaat door. De Zuid-Willemsvaart maakt deel uit van het hoofdvaarwegennet en is essentieel voor de toegankelijkheid over water van verschillende bedrijventerreinen en de containerhaven in Veghel.⁹² De voorbereidingen voor een verbreding van het kanaal bij Veghel zijn momenteel in volle gang. We kunnen ons afvragen wat de consequenties van de modernisering zullen zijn voor het tastbare erfgoed van de binnenvaart. Verder wordt er momenteel gewerkt aan de eerste fase van de kanaalomleiding bij 's-Hertogenbosch. Wanneer het project is afgerond zal er geen beroepsvaart meer door de stad varen. Van een dergelijke situatie was twintig jaar geleden ook bij Helmond sprake. Het is interessant om te kijken wat er in de tussenliggende twintig jaar gebeurd is met het kanaal en hoe er omgegaan is met het erfgoed van de binnenvaart. Een derde onderzoeksplek is de scheepswerf in Weert. Wat was de rol van deze plek in het leven van de binnenschippers en welke rol heeft deze plek in de huidige tijd?

4.2 Water: Veghel – havenstad.

In Veghel zijn vier havens aangelegd, die van essentieel belang zijn geweest voor het uitgroeien van Veghel tot een belangrijk goederendistributiecentrum. Hoe verliep deze ontwikkeling en wat maakte de haven van Veghel zo bijzonder vergeleken met de andere havens langs de Zuid-Willemsvaart?

Dat de oude industriehaven van Veghel een bijzonder cultuurhistorisch element is, wordt in verschillende publicaties opgemerkt.⁹³ Het havengebied wordt hierin gezien als een industrielandchap, waarbij het zwaartepunt van de ontwikkeling vooral aan het eind van de negentiende en het begin van de twintigste eeuw lag. Vanuit de ontstaansgeschiedenis van dit haventerrein en hoe daar de binnenvaart een rol speelde, is te begrijpen hoe Veghel uit heeft kunnen

⁹² Zie het rapport BERZOB, BEREikbaarheid ZuidOost-Brabant uit 2004, via http://www.sre.nl/upload/97583_822_1132232311312-Hoofdrapport_BERZOB.pdf en de Provinciale Visie Brabantse vaarwegen 2004-2050

⁹³ Niemeijer 1994, p.59, Nijhof 1996, p.138.

groeien tot een belangrijk overslagcentrum in Zuid-Oost Brabant. De rol van de binnenvaart daarin is altijd wat onderbelicht gebleven.



Afbeelding 37: luchtopname van Veghel in 1950 met het havenkanaal en de zwaaiikom.

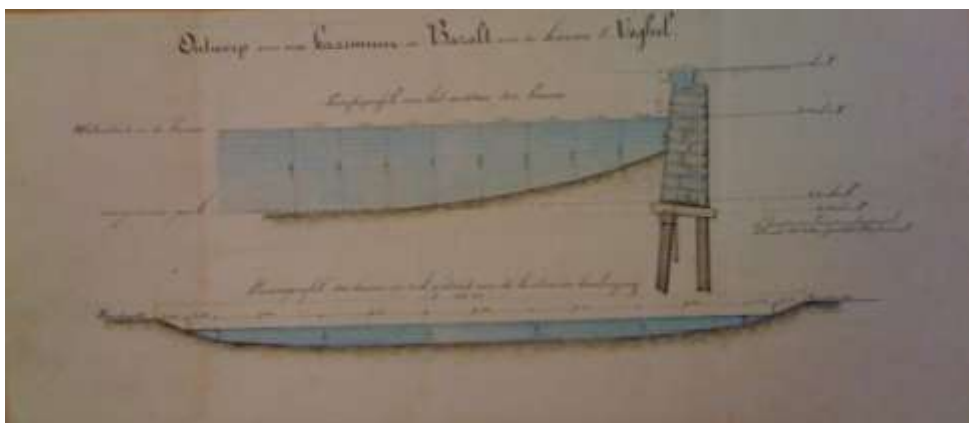
De aanwezigheid van een haven maakte plaatsen aantrekkelijk. Het vervoer naar en van de plaats kon op een grotere schaal georganiseerd worden, waardoor handelscontacten groeiden. Door de gunstige ontsluiting dankzij het vervoer over water was een plaats aantrekkelijker voor de vestiging van nijverheid en industrie. Bij de aanleg van het kanaal, werd op verschillende plaatsen al voorzien in havenfaciliteiten. In de reeks havenvoorzieningen, die langs de Zuid-Willemsvaart ontstaan zijn, neemt de Veghelse haven een bijzondere plaats in. Het gaat om een gaaf bewaard gebleven havenstructuur uit de beginperiode van de Zuid-Willemsvaart, het begin van de negentiende eeuw. Het is een uniek gebied, want elders zijn de eerste havenstructuren verdwenen of zodanig getransformeerd, dat ze amper nog herkenbaar zijn.

4.2.1 De geschiedenis van de havens van Veghel.

Direct na de totstandkoming van de Zuid-Willemsvaart vroeg het gemeentebestuur van Veghel een vergunning aan om een havenkanaal te mogen graven. Overtuigd door de plaatselijke notabelen en handelaren, was men zich bewust van de voordelen, die een haven zou kunnen opleveren. Veghel was een handelsplaats, er was wekelijks markt en vooral de vier jaarmarkten hadden in het begin van de negentiende eeuw een bovenregionale betekenis. De handelswaar bestond uit turf, rogge, haver, boter, boekweit, lijnzaad, vlas en vee. Vooral de laatste twee producten waren van belang. Vlas verbouwde vrijwel iedere boer. In plaatsen als Nuenen en Gemert weefden de thuiswevers er linnen van dat naar de markt van Veghel kwam. Uiteindelijk kwam de stof op de jaarmarkt in 's-Hertogenbosch terecht. Daarnaast was Veghel het Oost-Brabantse marktcentrum voor de handel in gemeste kalveren. Met de komst van het kanaal kon het vervoer van deze handelsproducten op een andere schaal georganiseerd worden.

Op 17 mei 1825 was de concessie verleend om “op het einde van de steenweg aldaar even voorbij de plaats genaamd de Keulse Kar ene haven aan te leggen en dezelfde door middel van een bijkanaal

aanvangende zevenhonderdvijftig ellen beneden sluis 4 met de Zuid-Willemsvaart te vereenigen. “⁹⁴ Er was één probleem door de totstandkoming van het havenkanaal ontstaan. Het jaagpad langs de Zuid-Willemsvaart was onderbroken. De oplossing bestond uit het bouwen van een houten voetbrug over de mond van het havenkanaal. Een beweegbare brug uiteraard, zodat grotere schepen ook toegang tot de haven konden krijgen. Vlakbij het begin van het kanaal kwam de brugwachterswoning.⁹⁵ Een apart daarvoor aangestelde beambte hield zich bezig met de bediening van de brug en met het innen van de haven- en bruggelden. Daarnaast had de brugwachter ook nog de taak om personen over te zetten met het voetveer over de Zuid-Willemsvaart. We kennen de naam van de brugwachter/havenmeester in de jaren vijftig van de negentiende eeuw, dit was Martinus van de Laar. In 1840 bedroeg de heffing voor de haven per schip 5 cent per scheepston “hetzij dezelve veel of weinig vrachten hebben”, maar voor “ledige vaartuigen” zal de helft van het recht worden geheven. Hetzelfde geldt voor vaartuigen “welke uitsluitend met haardasch of andere mestspecieën van welken aard ook zullen zijn bevracht.”⁹⁶ Deze onwelriekende schepen moesten volgens de havenverordening uit 1855 op gepaste afstand blijven van het havenhoofd. Hetzelfde gold voor schepen met gevaarlijke stoffen, zoals “buskruid”.⁹⁷ Schippers waren verplicht de aanwijzingen van de havenmeester op te volgen, ook wat betreft de plek waar aangemeerd moest worden. Voor de berekening van de havengelden moest de schipper de meetbrief van het schip laten zien. In dit officiële document stond de tonnenmaat van het schip vermeld. Het openen van de brug om een schip toegang tot de haven te geven kostte de schipper 15 cent. Ter verantwoording van deze heffing stond in de gemeentelijke verordening uit 1853 het volgende opgenomen: “overwegende dat de gezegde brug voornamelijk om de paarden van schuitenjagers over te laten en mitsdien in het belang van de scheepvaart daargesteld is. Overwegende dat de billijkheid mede brengt dat zij voor wie de brug wordt geopend, de kosten daarvan aan de gemeente vergoeden.” Voor de volledigheid werd in hetzelfde stuk genoemd wat de havenaanleg in totaal had gekost, dit bedroeg fl. 14.286,89.⁹⁸ In 1862 verbeterde men de haven door de houten beschoeiing te vervangen door een bazalten kademuur⁹⁹ en de houten brug bij de ingang te vervangen door een ijzeren exemplaar.¹⁰⁰



Afbeelding 38: tekening uit 1862 van de kademuur van Veghel.

⁹⁴ Archief Gemeentebestuur Veghel, 1811-1936, inv. no. 2175.

⁹⁵ Archief Gemeentebestuur Veghel, 1811-1936, inv. no. 2191.

⁹⁶ Archief Gemeentebestuur Veghel, 1811-1936, inv. no. 2194, over Martinus van de Laar: inv. no. 2195.

⁹⁷ Archief Gemeentebestuur Veghel, 1811-1936, inv. no. 2174.

⁹⁸ Archief Gemeentebestuur Veghel, 1811-1936, inv. no. 2194.

⁹⁹ Archief Gemeentebestuur Veghel, 1811-1936, inv. no. 2181.

¹⁰⁰ Archief Gemeentebestuur Veghel, 1811-1936, inv. no. 2189.



Afbeelding 39: Veghel in 1917, de draaibrug links op de foto vormde de toegang tot de haven.

In 1880 volgde een aanpassing om het wegdek te verbreden. Deze brug, die bekend stond als “de witte brug”, functioneerde tot 1929. Daarna kwam er een ophaalbrug, die in 1973 weg moest om de aanleg van een hoge vaste betonnen brug mogelijk te maken. De oude klapbrug is herplaatst in de wijk ‘De Bunders’, in een groenstrook langs de Druivenlaar. Tot in de jaren ’70 was de Veghelse haven afsluitbaar geweest.



Afbeelding 40: ingang naar de oude haven in Veghel gezien vanaf de Zuid-Willemsvaart.

▪ *Welke schepen maakten gebruik van de haven van Veghel?*

Dit waren in ieder geval de beurtschepen, die de vaste verbinding met 's-Hertogenbosch, Rotterdam en Amsterdam gingen onderhouden. Al meteen na de voltooiing van het kanaal en de haven was het Veghelse gemeentebestuur zaken gaan regelen. Schipper Jacob Valk kreeg een aanstelling als beurtschipper voor Amsterdam. Kennelijk was men niet van de juiste procedures op de hoogte, want Amsterdam was niet op de hoogte gesteld van deze benoeming. De pittige reactie van het Amsterdamse stadsbestuur is bewaard gebleven. In de brief staat dat de schipper alleen een vergunning als marktschipper kan krijgen. Voor het recht op de beurtvaart, dient er vanuit Amsterdam ook een schipper aangesteld te worden.¹⁰¹ Rotterdam nam aanvankelijk een afwachtende houding aan ten aanzien van het verzoek vanuit Veghel om schipper J. Bosch als beurtschipper te erkennen.¹⁰² Andersom krijgt Veghel ook verzoeken om akkoord te gaan met de aanstelling van beurtschippers, zoals uit 's-Hertogenbosch, wat betreft schipper Johannes Kanters. Uiteindelijk kwam het in orde en ging schipper Gijsbert Baas iedere veertien dagen op zaterdag naar Rotterdam en ging Hendrikus Gevers op de vaste verbinding naar Amsterdam en Zaandam varen. De al genoemde schipper Johannes Bosch kwam uiteindelijk terecht op het beurtschip naar 's-Hertogenbosch. De schippers kwamen uit schippersfamilies uit plaatsen met een lange scheepvaart traditie, zoals de familie Baas uit Dussen en de familie de Graauw uit Ammerzoden. Later vestigden de schippers zich in Veghel.

De vaargebieden van de beurtschippers waren nauwkeurig vastgelegd. De schippers waren onderling ook op de hoogte van de afspraken en hielden elkaar nauwlettend in de gaten. Dat het wel eens mis ging, bewijst het proces-verbaal dat in 1835 opgemaakt was, nadat Veghelse schippers een onbevoegd schipper hardhandig uit de Veghelse haven hadden verwijderd. Slachtoffer was schipper Henricus van Asperen, die een patent had voor "...een overdekte volksschuit dienende om het vaste veer of beurt te bevaren tusschen Dinther en 's-Hertogenbosch en zulks voor zooverre hij daartoe gerechtigd is en verder niet, maar geensints om het kanaal de gemeente Veghel te bevaren...".¹⁰³ Later kreeg schipper van Asperen toch nog een vergunning voor de Veghelse wateren.

Eerst waren het de gemeentebesturen, die de vaarverbindingen begonnen en in stand hielden. Met het afschaffen van de gemeentelijke regelgeving kwam het initiatief bij particuliere personen of ondernemingen te liggen. Ondertussen waren er grote ontwikkelingen in de scheepsbouw gaande, waardoor het mogelijk werd om stoomschepen ook op smallere vaarwegen in te zetten. In Veghel richtten de beurtschippers de Graauw en Baas op 29 november 1861 de Veghelse Schroefstoombootmaatschappij (VSM) op. Twee nieuwe stoomschepen kwamen in 1862 in de vaart. In de haven was een aparte plaats gereserveerd als aanlegplaats voor de rederijsschepen. Volgens een vaste dienstregeling was er een vaste vaarverbinding naar Amsterdam en Rotterdam.

De beide schepen vervoerden zowel passagiers als vracht. Onder vracht hoorde ook vee, waardoor de schepen de bijnaam "kalverenboot" kregen. De beurtschipper hoorde te weten hoe het vee behandeld moest worden. "Dekknechten....moeten bereid zijn met vee om te gaan, niet bang zijn van bijterige hitten of van stiertjes, die ondanks de kluistering toch nog nijdig stompen kunnen en

¹⁰¹ Archief Gemeentebestuur Veghel, 1811-1936, inv. no. 2197.

¹⁰² Archief Gemeentebestuur Veghel, 1811-1936, inv. no. 2181.

¹⁰³ Archief Gemeentebestuur Veghel, 1811-1936, inv. no. 2199.

duwen met de hoorns, flanken en schoften. Ze moeten melken kunnen; want het hoornvee komt met zware uilders ter markte en is niet altijd afgemolken voor de terugvaart.”¹⁰⁴



Afbeelding 41: kft van het boekje met reglement en tarieven voor de beurtvaartverbinding vanuit Veghel.

Het passagiersvervoer was zo'n twintig jaar lucratief. In de jaren '80 van de negentiende eeuw veranderde dat door de komst van een nieuw vervoersmiddel, de tram. In 1883 was de tramverbinding van 's-Hertogenbosch, via Veghel naar Helmond ontstaan, via een zijtak was ook vervoer naar Oss mogelijk. In Veghel liep deze tramlijn ook over de Zuidkade. Per tram konden passagiers sneller én goedkoper vervoerd worden, waardoor de vervoersaantallen van de passagiers op de schepen dramatisch daalden. De rederij besloot om het passagiersvervoer af te stoten. Het vrachtvervoer over water bloeide daarentegen op. Dit was te danken aan de aansluiting die Veghel kreeg op de spoorlijn van Boxtel naar het Duitse Wesel, het zogenoemde 'Duits lijntje' aangelegd in 1872-1878 door de spoorwegonderneming de Noord-Brabantsche-Duitse Spoorwegmaatschappij (NBDS). De lijn was aangelegd als een rechstreekse korte verbinding tussen de zeehavens Rotterdam, Antwerpen en Vlissingen en het Duitse achterland en was een onderdeel van de internationale verbinding tussen Londen en Berlijn. In Veghel kruiste de spoorlijn de Zuid-Willemsvaart en door middel van een aftakking van het spoor naar de Noordkade werd de haven voor treinverkeer bereikbaar. De NBDS maakte intensief gebruik van de stoomvaartverbinding naar Rotterdam van de VSM. In 1886 startte de spoorwegmaatschappij zelfs een eigen stoombootdienst. Tegen het einde van de eeuw was het goederenaanbod dermate gegroeid, dat er niet altijd meteen schepen

¹⁰⁴ Herman de Man, *Kapitein Aart Luteyn*, Baarn Bosch en Keuning, 1937, p. 26.

beschikbaar waren. Voor tijdelijke goederenopslag waren pakhuizen langs de kade nodig en werd een scheepsagent aangesteld om alle goederenstromen in goede banen te leiden. Eén van zijn taken was om ervoor te zorgen dat het vee op tijd aanwezig was voor de inscheping. Dat de VSM een belangrijk bedrijf was, illustreert het feit dat de rederij als één van de eersten in Veghel een telefoonaansluiting kreeg. Door het toenemende goederenaanbod breidde de rederij zich verder uit. De VSM kocht schepen over van andere rederijen, zoals die van de NBDS in 1918, na het faillissement van de spoorwegmaatschappij en van de Venlose rederij Bergerboot in 1919. De groei maakte een andere bedrijfsvoering noodzakelijk, zodat de rederij in 1919 omgezet werd in een onderneming met de naam N.V.Koopvaart. Het hoofdkantoor was voortaan gevestigd was in Rotterdam. In Veghel bleef een bijkantoor bestaan en verder werd het onderhoud aan de schepen van de inmiddels omvangrijke vloot in Veghel gedaan. Daartoe startte in 1920 een scheepssmederij aan de haven, die tot 1939 functioneerde. Daarna kreeg het gebouw een functie als opslagplaats. Rederij N.V. Koopvaart bestond tot 1962.



Afbeelding 42: de Noordkade van de haven in Veghel. De stoomschepen en het hoge gebouw rechts waren van de rederij VSM, de latere N.V. Koopvaart.

In de hoogtijdagen waren er 75 schepen in de vaart. De zakelijke dienstverlening betrof bijvoorbeeld het vervoer van wasgoed uit de steden in het Westen naar de verschillende wasserijen in Brabant. In Veghel was vlakbij de haven de wasserij “De Lelie” gevestigd.

Een belangrijke afnemer van de diensten van de VSM was de Coöperatieve Handels Vereeniging (CHV). De CHV was op initiatief van de Noordbrabantsche Christelijke Boerenbond (N.C.B.) in 1912 in Woensel opgericht. Het was een aankoopvereniging, waarin boeren, aangesloten bij diverse boerenbonden, gezamenlijk de aankoop van graan geregeld hadden. Voor de graanopslag en veevoerbereiding was de bouw van een groot complex noodzakelijk. Voor de nieuwe vestiging werd uitgekeken naar een gunstige ligging aan vaarwater. De haven van Veghel bleek de ideale oplossing te bieden. In 1916 kwam de coöperatie naar Veghel en werden de opslagsilo's inclusief de maalderij en veekoekenfabriek gebouwd. Het was de eerste grote mengvoederfabriek van Europa. De coöperatie had twee eigen schepen in dienst voor de graantransporten.



Afbeelding 43: gebouwen, kade en schepen voor graanop- en overslag van de CHV aan de Noordkade in Veghel in 1930. Bovenop het gebouw staan de letters NCB. Geheel links is de installatie te zien voor het snel en efficiënt laden en lossen van de vrachtschepen.

De CHV groeide zó stormachtig, dat de eigen schepen het alleen niet aankonden. De schepen van de rederij VSM /N.V. Koopvaart namen een deel van het graantransport over. Ook veel wilde vaart schippers vervoerden graan naar de CHV.



Afbeelding 44: prentbriefkaart van Veghel uit circa 1960. Eén van de schepen van de Veghelse rederij N.V. Koopvaart ligt afgemeerd bij de CHV met een deklust graanzakken.

Schippers vervoerden naast graan ook andere bulkgoederen naar Veghel, zoals turf en kolen. Om de goederen tijdelijk op te kunnen slaan, was er plek nodig vlakbij de haven. Al in 1844 bijvoorbeeld vroegen de steenkolenhandelaren Manders en van Hout een vergunning aan om een eigen losplaats voor steenkool in te richten.¹⁰⁵ Later was er bij de sluis in Veghel een kolenhandel gevestigd.



Afbeelding 45: advertentie van de kolenhandel bij sluis 4 in Veghel, op de voorkant van de schippersalmanak Schuttevaer uit 1925.

De toenemende groei van de industrie in en rond Veghel veroorzaakte een toename van het vervoer per schip. Veghel ontwikkelde zich tot een druk distributiecentrum, waarin de havens langs de Zuid-Willemsvaart een belangrijke rol speelden. Behalve de schepen in vast dienstverband, zoals van de VSM en de schepen die verbonden waren aan fabrieken, bood de nijverheid en industrie veel werk voor de wilde vaart schippers. Voor deze schippers waren de verschillende café's bij het havenhoofd een ontmoetingsplaats. In de vooroorlogse jaren was café Braat aan het Heilig Hartplein de plek om zaken te doen. De kroegbaas was tevens scheepsbevrachter. Het havengeld moest overigens niet in het café betaald worden, daarvoor kwam de havenmeester bij de schepen langs.



Afbeelding 46 (links): een afgemeerd schip in de havenkom van Veghel, aan het Heilig Hartplein. Op de achtergrond is het café van Jan Braat zichtbaar, met veranda. Afb. 47: bericht over de betaling van havengelden in Veghel in het weekblad "Schippersbelangen", 10 juni 1933.

¹⁰⁵ Archief Gemeentebestuur Veghel, 1811-1936, inv. no. 2179.

SCHIPPERS IN VEGHEL: DE FAMILIE VAN ASPEREN.

Nadat de Zuid-Willemsvaart gekomen was, waren er in Veghel schippers nodig om de vaarverbindingen met andere plaatsen te kunnen onderhouden. Het kanaal bracht werkgelegenheid, ook in een branche die er eerst niet was. Schippers van elders trokken naar Veghel toe om te komen varen op het kanaal. De voorvaderen van één van de eerste Veghelse schippers kwamen van oorsprong uit de streek bij Leerdam. Nazaten van deze eerste schipper wonen nog steeds in Veghel. Gerard van Asperen verdiepte zich in zijn familiegeschiedenis. "Mijn betovergrootvader Hendrikus (1809-1868) was in het jaar van zijn huwelijk in Veghel in 1830 als schoenmaker geregistreerd en stond later in 1835, bij de geboorte van zijn vierde kind als schipper ingeschreven." Hoewel hij aan de haven woonde, had hij geen toestemming om vanuit de Veghelse haven te vertrekken. Hij onderhield de verbinding Dinther- 's- Hertogenbosch. Later kreeg hij alsnog de vergunning om vanuit Veghel te varen. Ook de carrière van één van de zoons had met de scheepvaart te maken. "Mijn overgrootvader (1852-1921), die ook Henricus heette, stond in 1880 ingeschreven als stoombootkapitein. Hij voer voor de VSM. Ook was mijn opa Johannes (1876-1908) verbonden aan die rederij. Mijn vader en een oom werkten in de haven voor de NCB, mijn vader was een tijdje kraanmachinist." Twee andere ooms van Gerard werkten voor de rederij, die inmiddels herdoopt was in "N.V.Koopvaart". Gerard herinnert zich de logeerpartijen bij oom en tante in Rotterdam. "Mijn oom Leonard had binnen de rederij promotie gemaakt en werkte als walbaas. Ze woonden op de eerste verdieping boven het rederijkantoor in de Feijenoordstraat. De bedrijvigheid op de kades maakte grote indruk op mij. Helaas bestaat het huizenblok niet meer, het moest wijken voor de aanleg van de nieuwe Willemsbrug". Zelf heeft Gerard niet voor een varend bestaan gekozen, maar is architect geworden. Door zijn werk in de Veghelse Monumentencommissie is hij nauw betrokken bij de herontwikkelingsplannen van het havengebied.



Afbeelding 48: de "Koopvaart 24" in de haven van Rotterdam. Aan het roer staat Adriaan van Asperen (1908-1974).

In de tijd van de evenredige vrachtverdeling kon de schipper in de schippersalmanak opzoeken bij wie er navraag voor de nieuwe vracht gedaan kon worden. In 1948 wordt H. van Dijk in Veghel als agent voor het bevrachtingscommissariaat, afdeling 's-Hertogenbosch, genoemd.¹⁰⁶ In de oorlogsjaren was van Dijk al actief als scheepsbevrachter, om dit werk te kunnen blijven doen moest hij een Niet-Jood-verklaring afgeven.¹⁰⁷

De plaatselijke middenstand profiteerde van de aanwezigheid van de schippers. De Veghelse ondernemer in herenkleding en woontextiel Jacques Winters, met de winkel pal aan de haven, liet in de schippersalmanak van 1906 een advertentie opnemen.



Afbeelding 49 : advertentie uit 1906 van een winkelier uit Veghel in de schippersalmanak Schuttevaer.

In 1951 vestigde zich aan de Noordkade de onderneming van Jentjens, een bedrijf dat handelde in scheepsmotoren en scheepsmotorenrevisie en ook een machinefabriek was. De informatie in de schippersalmanak uit die tijd luidde : “In de haven van Veghel is een moderne scheepsreparatiewerkplaats. Schepen die uitsluitend voor reparatie de haven binnenvaren betalen 1 ct. per ton per reis per 14 dagen.”¹⁰⁸ Om te laden of te lossen was het havengeld 5 cent per ton. De scheepsreparatiewerf was in het begin van de jaren '60 een bloeiende onderneming. De naam van het bedrijf komt voor in de lijst van 24 voornaamste Veghelse industrieën en er werkten in 1964 14 man.¹⁰⁹ In Veghel verdiende men geld aan de schipperij.

¹⁰⁶ Schippersalmanak Schuttevaer 1948, p. 294. Collectie Maritiem Museum Rotterdam.

¹⁰⁷ Het originele document bevindt zich in de particuliere verzameling van Gerard van Asperen.

¹⁰⁸ Schippersalmanak Schuttevaer 1958, p. 306. Collectie Maritiem Museum Rotterdam.

¹⁰⁹ Govers, p. 66.



Afbeelding 50: bedrijvigheid aan de Noordkade bij scheepsreparatiebedrijf Jentjens .

Inmiddels had de vrachtwagen een belangrijke plek in het transport gekregen. De inrichting van de haven van Veghel paste men erop aan. Voor een vlottere verkeersafwikkeling was het nodig om het plein aan het havenhoofd anders in te richten, in 1955 kwam de rotonde. In de haven van Veghel kon gebruik gemaakt worden van verschillende transportsystemen: vervoer per schip, trein, tram en per paard en wagen en later de vrachtwagen. De haven van Veghel is een waar knooppunt van verkeersinfrastructuur geweest.



Afbeelding 51: het Heilig Hartplein in Veghel na de herinrichting uit 1955. Het plein ligt direct aan de havenkom. Links is de Zuidkade, rechts is de Noordkade, waar de grootste bedrijven gevestigd zijn zoals de CHV.

▪ *De andere havens in Veghel.*

In 1872 werd in Veghel een tweede haven ingericht, de Spoorhaven. Feitelijk ging het om het aanleggen van een laad- en loskade aan de noordelijke kanaaloever van de Zuid-Willemsvaart, het gebied direct grenzend aan de haveningang. Later was een uitbreiding van de overslagcapaciteit wenselijk, dat resulteerde in 1895 in de verlenging van de Spoorhaven. Door de aansluiting op de spoorlijn van de NBDS groeide Veghel verder uit tot een overslaghaven.



Afbeelding 52: de spoorhaven in Veghel, met een havenkraan voor de overslag van trein naar schip.

De uitgebreide vervoersmogelijkheden trokken nieuwe industrieën aan, zoals de eerste kunstmestfabriek van Nederland, de superfosfaatfabriek van Coenen en Schoenmakers. Dit bedrijf was in 1882 in Uden opgericht en verhuisde in 1916 naar Veghel.¹¹⁰ Schepen verzorgden de aan- en afvoer van grondstoffen en eindproducten. De fabriek had zelf twee schepen in de vaart om zwavelzuur uit Zuid-Nederland en België te halen. Vooral in de jaren '50 produceerde de fabriek volop. Per jaar werden er toen zo'n 300 schepen geladen en gelost. In 1963 kwam de productie ten einde en werd het fabriekscomplex afgebroken. Van de fabriek rest tegenwoordig alleen nog de directeurswoning.



Afbeelding 53: luchtopname van de kunstmestfabriek met rechtsonder de directeurswoning .

¹¹⁰ Toen het bedrijf nog in Uden gevestigd was, vond de overslag van goederen in de spoorhaven plaats en ging het laatste stuk per trein. In 1904 was een bizarre vracht overgeladen, het ging om menselijke en dierlijke beenderresten, waaronder schedels en beenderen van de in de Japans-Russische Oorlog (1904-1905) gesneuvelden soldaten. Het beendermeel verwerkte de fabriek in één van haar kunstmestproducten. Auke van der Woud gebruikt het krantenbericht met de melding van deze overslagtransactie in zijn boek *'Koninkrijk vol sloppen. Achterbuurten en vuil in de negentiende eeuw'* om te illustreren hoe smerig en ongezond het werk van de arbeider aan het begin van de twintigste eeuw was. P. Van Asseldonk, 1904: Lading soldatenschedels voor kunstmestfabriek in Veghelse haven, in: *Van Vehchele tot Veghel*, jaargang 30 nummer 101 december 2011, p. 3-7.

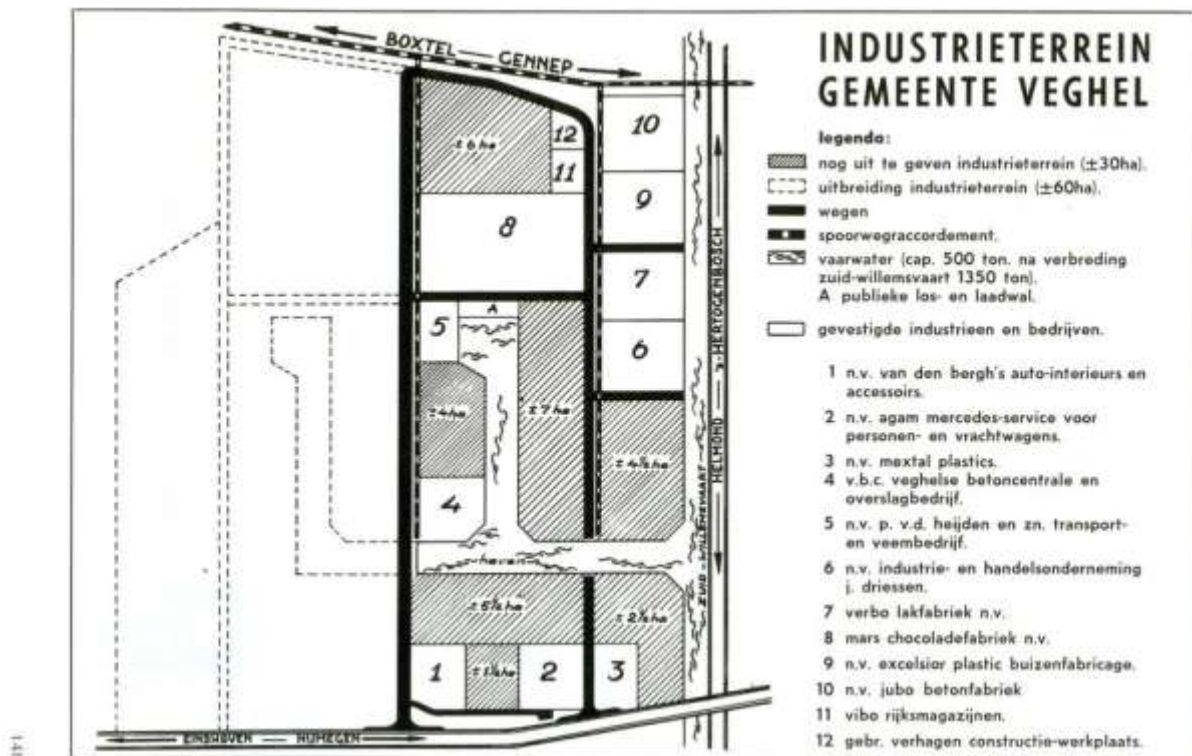


Afbeelding 54: de kunstmestfabriek had een eigen kade en een los- en laadinstallatie.

In 1962 werd de derde haven gegraven, ter facilitering van het nieuw aangelegde industrieterrein 'De Dubbelen'. Met de nieuwe haven nam de capaciteit van Veghel als binnenvaarthaven fors toe. In november 1964 voer het eerste schip de nieuwe haven binnen.



Afbeelding 55: luchtopname van Veghel met de nieuwe havenaanleg uit 1962.



Afbeelding 56: plattegrond van de haven met de eerste twaalf bedrijven.

Bij de verhuizing van de CHV van het havenkanaal naar de nieuwe locatie werd de vierde haven aangelegd. Dit werd de insteekhaven, die parallel aan de Zuid-Willemsvaart loopt en ontstaan is door het kanaal flink te verbreden. Deze haven is tegenwoordig als containerhaven in gebruik.



Afbeelding 57: de insteekhaven parallel aan de Zuid-Willemsvaart. Linksboven ligt de containerhaven, midden onderin ligt de spoorhefbrug over het kanaal, een relict van het voormalige 'Duits lijntje'.

4.2.2 Andere havens langs de Zuid-Willemsvaart.

De Oude haven in Veghel neemt een unieke plaats in vergeleken met de andere kanaalhavens. Ook in Helmond, Weert en Maastricht werden havens aangelegd. Het ging in deze plaatsen feitelijk om een verbreding van het kanaal. Deze havens hadden beperkte afmetingen en waren direct vanuit het kanaal bereikbaar. In Helmond was een driehoekige haven aangelegd, in Maastricht en Weert ging het om een rechthoekige havenkom, die bekend stond als *bassin*. De havens lagen dicht tegen het centrum van de plaats aan.



Afbeelding 58 : het bassin in Weert.



Afbeelding 59: de passantenhaven in de nieuw gegraven haven van Weert.

In Helmond was een deel van de bestaande aloude grachtengordel rondom de vestingstad als haven ingericht. In Veghel was de situatie anders. Niet in de kern, maar ernaast werd een havenkom aangelegd, die door middel van een verbindingskanaal op de Zuid-Willemsvaart aansloot. Ook dit verbindingskanaal werd als haventerrein beschouwd. Veghel had daarom qua oppervlakte de beschikking over een veel ruimer havengebied dan de andere plaatsen. Een bijkomend voordeel was dat de in de haven afgemeerde schepen geen oponthoud veroorzaakten voor de schepen op

doorreis. Er waren meer groeimogelijkheden, zowel voor de industrie als voor de binnenvaart. De Veghelse haven had voldoende rek om de schaalvergroting in industrie en binnenvaart op te vangen. Verder is het opmerkelijk dat de oude havenstructuur een rol bleef spelen toen er in de tweede helft van de negentiende eeuw andere ontwikkelingen kwamen. Met de komst van de spoorwegen was de behoefte ontstaan om plekken in te richten waar de verschillende transportmogelijkheden, trein en schip, op elkaar aansloten. In Helmond werd de oude haven in 1884 verlaten en gedempt en kwam de havenfunctie elders. Een nieuwe loskade ontstond door de verbreding van de oostelijke kanaaloever en verderop legde men in 1866 de spoorhaven aan.



Afbeelding 60: de Spoorhaven in Helmond in 1925.

In Weert kwam een tweede haven in 1865 en in 1917 ontstond een aparte kolenhaven met een directe aansluiting op de spoorweg.¹¹¹ De Zuid-Willemsvaart werd voor dat doel verbreed.



Afbeelding 61: de kolenhaven van Weert.

¹¹¹ De kolenhaven in Weert was in 1917 ingericht langs de Zuid-Willemsvaart tussen sluis 16 en de spoorbrug. Door de Eerste wereldoorlog was er vanuit het zuiden geen transport meer mogelijk over water. De Limburgse kolen kwamen voortaan per spoor naar Weert, waar een op- en overslaghaven ingericht was. Schepen brachten van hieruit de kolen naar de rest van Nederland. De haven heeft korte tijd gefunctioneerd. Verhagen p. 150.

Nadat in 1964 een nieuwe industriehaven geopend was dempte men in Weert het oude bassin in 1967. Inmiddels is in 1994 een deel van het bassin hersteld en doet dienst als passantenhaven voor de recreatietoervaart. In Veghel was ook een deel van de Zuid-Willemsvaart ingericht als spoorhaven, maar dit nieuwe stuk lag vlakbij de oude haven en het oude deel bleef ook gewoon in gebruik. De spoorlijn werd zelfs vertakt om het oude havendeel aan het spoorlijnnet te verbinden. De havenfunctie bleef dus in hetzelfde gebied en werd versterkt en uitgebreid. De bestaande schippersfaciliteiten bleven zoals ze waren.



Afbeelding 62: luchtopname van Veghel met de Zuid-Willemsvaart, het havenkanaal en de spoorlijnen.

Niet alleen in bestaande plaatsen werden havens aangelegd, ook langs het kanaal ver weg van de bewoonde wereld kwamen haventerreinen, bijvoorbeeld bij de zinkfabriek van Budel.¹¹²

¹¹² De haven is samen met het arbeidersdorp Budel-Dorplein en de fabriek in december 2010 aangewezen als beschermd dorpsgezicht. Voor de beschrijving van het productieproces zie: F. van Veldhoven, 'De Budelse zinkfabriek. Industriële kolonie in de woestenij' in: H. Renes (red.), *Voorbij gevlogen. Veranderingen in het Nederlandse landschap*, Utrecht 2011, p. 36-43.

EEN INDUSTRIEHAVEN LANGS DE ZUID-WILLEMSVAART.

De haven van de zinkfabriek in Budel werd aangelegd in 1896 op initiatief van de fabriekseigenaars de Gebroeders Dor, die in 1892 in het woeste gebied bij Budel, tussen de spoorlijn en het kanaal, de zinkfabriek waren begonnen. Aanvankelijk diende de oever van de Zuid-Willemsvaart als aanlegplaats. Het grote aantal schepen dat voor de zinkfabriek kwam, bemoeilijkte de doorvaart. Op kosten van de zinkfabriek maakte men een haven met plaats voor zeven schepen. Hier werd zinkerts gelost, afkomstig uit Antwerpen of Rotterdam. Vijftien tot twintig binnenschepen waren nodig om de lading vanuit één groot zeeschip over te brengen. De schepen die nog niet terecht konden in de haven moesten langs het kanaal wachten. Andere overslagproducten waren pyriet, pyrietas en kolen. Het laden en lossen gebeurde aanvankelijk met kruiwagens, die stuk voor stuk uit het schip moesten worden gereden. Vanaf circa 1920 kwamen er stoomkranen, in 1955 gevolgd door een elektrische kraan op een verhoogde kraanbaan. Vanaf de jaren dertig kwam de productie op gang van zwavelzuur, dat in eigen fabriekstankschepen vervoerd werd. Een havenmeester hield toezicht op alle activiteiten. De drukte langs de haven trok lokale venters aan, die probeerden hun waren aan de schippers te verkopen. Het verladen van de erts vanuit de schepen veroorzaakte veel stofhinder. Door de strengere milieu-eisen ging het ertsaanvoer volledig over op treintransport. Er was steeds minder havenpersoneel nodig. Het laatste woonhuis aan de haven is in 1985 afgebroken, een deel ervan diende als schaft- en waslokaal voor de havenarbeiders. Het aantal schepen dat jaarlijks de zinkhaven aandeed liep terug van 804 in 1960, tot 520 in 1990 en 360 in 2012. De haven is nog steeds in gebruik voor het laden van zwavelzuur, daartoe heeft de fabriek een contract afgesloten met een rederij van kleine tankschepen van 380-440 ton. Grotere tankschepen kunnen de haakse bocht niet maken om in de haven te komen. Voor zover nu bekend is blijft deze symbiose tussen de fabriek, de kleinschalige binnenvaart en het bescheiden haventje voorlopig bestaan.



Afbeelding 63: de ingang naar de zinkhaven van Budel.

Bron: H. Jaspers, De haven van de zinkfabriek in Budel-Dorplein, in: *AA-kroniek: uitgave van de Heemkundekring Budel en Cranendonck*, 10 (1991), nr.1, p. 41-58. Gesprek met de heer D. Van Damme van rederij WGL te Druten 29 mei 2012.

4.2.3 De huidige situatie van de oude haven in Veghel.

Het gaat in deze paragraaf om de eerste haven uit 1825. De laat negentiende eeuwse Spoorhaven bestaat niet meer. Het terrein is anders ingericht na het verdwijnen van de doorgaande spoorverbinding in Veghel.¹¹³ De eerste haven is nog steeds in gebruik, de kades zijn in functie voor de huidige binnenvaartschepen. De twee bedrijven, die gebruik maken van het kanaal als transportader, zijn de veevoerbak Victoria Mengvoerders aan de Zuidkade en de melkfabriek van Friesland-Campina aan de Noordkade. De melkfabriek beheerst nu het grootste deel van het terrein aan de uiteinde van het Havenkanaal. Speciaal daarvoor aangepaste binnenschepen, de 'melkboten', meren af aan de eigen fabriekskade. Het bedrijf heeft uitbreidingsplannen en zal, zoals de verwachting nu is, niet snel gaan verhuizen.¹¹⁴ De veevoerbak heeft een eigen los- en laadinstallatie, de Zuidkade is openbaar toegankelijk. Een aantal fabrikantenvilla's aan de Zuidkade zijn op de gemeentelijke monumentenlijst geplaatst, terwijl op de Noordkade de graansilo van de CHV de status van Rijksmonument kreeg. Het Heilig-Hartplein en het erbij gelegen havengebied is een Rijksmonument en heeft de wettelijk beschermde status van beschermd dorpsgezicht.¹¹⁵



Afbeelding 64: de huidige situatie in de haven van Veghel, met de passantenhaven in de zwaaihoek.

De functie van de havenkom als zwaaiplaats is overbodig geworden. De huidige binnenschepen zijn te lang en de schipper heeft door technische hulpmiddelen als een boegschroef de mogelijkheid om gemakkelijker achteruit te varen. Veghel sloot de havenkom voor de beroepsvaart en richtte de plek in als passantenhaven. De steiger, die plaats biedt aan maximaal 18 recreatievaartuigen, is in 2000 gebouwd. Op de wal kwam een havengebouwtje met sanitaire voorzieningen voor de watersporters. Uit het eindrapport "Binnenhaven Veghel" uit 2004 blijkt dat de gemeente nog hoge verwachtingen had van de recreatievaart. Men hoopte dat een vernieuwing van de passantenhaven een economische impuls zou kunnen geven aan de Veghelse detailhandel. De ligging van de haven in het centrum is ideaal.¹¹⁶ Inmiddels is de visie op de havenkom en het aangrenzende Heilig Hartplein geheel veranderd. Het plein moet een verbindende rol gaan spelen tussen het bestaande centrum en

¹¹³ De spoorlijn werd in 1918 na het faillissement van de NBDS geëxploiteerd door de NS. Voor het personenvervoer werd de lijn in 1950 gesloten. In 2004 sloot de NS het laatste stuk dat nog in gebruik was voor het goederenvervoer, van Veghel naar Boxtel. Zie: <http://www.duitslijntje.eu>.

¹¹⁴ Mededeling S. Van Bogget, gemeente Veghel.

¹¹⁵ Zie <http://www.veghe.nl/monumenten>. Aanwijzing CHV-silo in 2001, het Heilig-Hartplein en fabrikantenvilla's in 2004.

¹¹⁶ Eindrapport casestudy: "Binnenhaven Veghel" Case beschrijving ten behoeve van studie 'Economisch belang Nederlandse Binnenhavens', in opdracht van de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens, juli 2004.

het nog te realiseren nieuwe kunst- en belevingscentrum op het voormalige CHV-terrein. Verschillende scenario's voor de herinrichting van het Heilig Hart Plein volgden elkaar op. Eerst nam de gemeente het advies over uit de cultuurhistorische verkenning uitgevoerd in 2011, waarbij de nadruk lag op het open houden van de zichtas op het havenkanaal.¹¹⁷ De huidige passantenhaven belemmert dit uitzicht en vooral het havengebouwtje was in deze visie een doorn in het oog. De eisen voor de herinrichting van het plein zijn inmiddels bijgesteld. Het plein moet vooral een groene en verkeersluwe zone worden. Voor de jaren '50 rotonde is in ieder geval geen ruimte. De herplaatsing van het Heilig Hartbeeld, wel of niet inclusief het originele hekwerk uit de jaren '20, is in alle plannen voorgesteld. Eind juni 2012 zijn de definitieve plannen aan de Veghelse bevolking gepresenteerd eind 2012 is de bedoeling dat het plan gerealiseerd is.¹¹⁸ In het ontwerp voor de herinrichting zat in eerste instantie ook een voorstel om de kademuur te verlagen, om directer contact met het water mogelijk te maken. De oude bazalten kademuur uit 1862 zou hiervoor deels moeten worden afgebroken. De Monumentencommissie heeft het pleidooi voor behoud van de kademuur gewonnen door gebruik te maken van argumenten uit een heel andere hoek. De sloop van de muur zou de vernietiging van de biotoop voor de zeldzame en beschermde steenbreekvaren betekend hebben. En aangezien Veghel sinds een aantal jaren een groene monumentenlijst heeft was de sloop geen haalbare zaak. Dit voorbeeld laat zien dat cultuurhistorie en ecologie elkaars bondgenoot kunnen zijn. Een ander punt van meningsverschil tussen de ontwerpers en de monumentencommissie gaat over de oude scheepsbolders op de kade. In het nieuwe ontwerp is voorzien in modern vormgegeven roestvrijstalen zitelementen langs de kade. De oude bolders moeten verdwijnen omdat ze niet in het ontwerp passen. De Monumentencommissie maakt zich sterk voor het behoud, omdat deze elementen juist essentieel zijn voor de plek en horen bij de geschiedenis van Veghel. Het laatste woord is hierover nog niet gezegd.

Met het staken van de laatste productie-activiteiten op het CHV-complex aan de Noordkade is het rustiger geworden in de haven met binnenvaart. Het monumentale CHV-fabriekscomplex staat leeg. Door tijdelijke gebruikers aan te trekken hoopt men dat het terrein niet verpaupert. De erfgoedvereniging Stichting Industrieel Erfgoed Meierij (SIEMEI) en een organisatiebureau hebben zich voorlopig in een deel van het complex gevestigd. Het gehele terrein met gebouwen is gekocht door de plaatselijke aannemer Van de Ven. Het is de bedoeling om het gebied te herbestemmen en als een tweede centrum voor Veghel te laten functioneren. Het eerste deel van het complex is inmiddels opgeknapt, het gaat om de directiekantoren. Hierin wordt naar verwachting deze zomer het creatieve centrum Pieter Brueghel gevestigd. Door deze nieuwe functie is de hoop dat andere partijen zich ook aangetrokken zullen voelen tot vestiging en vooral tot investering in dit gebied. Het gaat om een "gefaseerde herbestemming", met het accent op creativiteit en beleving en waarbij ook het Veghelse thema "food" een rol zou kunnen krijgen. Veghel heeft van oudsher veel voedselgerelateerde industrie, voorbeelden zijn de Marsfabriek en de distributiecentra van de supermarktketens Jumbo en Sligro. Er zijn inmiddels verschillende plannen gemaakt voor de afzonderlijke gebouwen van het complex, bijvoorbeeld een herbestemming als hotel, zwembad, theater of bioscoop, maar tot nu toe is het bij plannen maken gebleven. De laatste restanten van de laad- en losinrichting van de voormalige veevoederfabriek moeten daarbij bewaard blijven. De kade

¹¹⁷ A. De Gooijer, *Cultuurhistorische verkenning. Heilig Hartplein – Zuidkade, Gemeente Veghel.*, Epse 2011, via: www.veghel.nl/document.php?m=81&fileid=39253&facts.

¹¹⁸ Brabants Dagblad, 29 juni 2012.

gaat onderdeel uitmaken van de openbare ruimte. Bij voorkeur komen er geen hekken aan de waterkant.¹¹⁹ Er zal aandacht zijn voor het herstellen van de kademuren van het CHV-terrein. Het is een mooie plek om fantastische dingen mee te doen, maar het probleem van Veghel is dat het een forenzenwerplek is. Er komen dagelijks duizenden mensen om te werken, maar de vrije tijd brengen deze forenzen niet in Veghel door. Daarnaast heeft Veghel te maken met het concurrerend aanbod van uitgaansgelegenheden in de omringende grotere gemeenten.

De restanten van het 'Duits lijntje' liggen er verlaten bij. De spoorhefbrug over de Zuid-Willemsvaart moet dit jaar verdwijnen om de verbreding van de Zuid-Willemsvaart mogelijk te maken. De brug wordt zolang overgedragen aan de Stichting Industrieel Erfgoed van de Meierij (SIEMEI), die de constructie op het CHV-terrein zal opslaan.¹²⁰



Afbeelding 65: Veghel, de spoorhefbrug over de Zuid-Willemsvaart.

Afbeelding 66: de spoorhefbrug vanaf het water, de doorvaart is hier te smal volgens de moderne binnenvaarteisen.

Wat zou in Veghel ontwikkeld moeten worden, dat zo uniek is, dat het een bovenlokale aantrekkingskracht uitoefent? De combinatie van het unieke fabriekscomplex met het water en de bijna tweehonderdjarige geschiedenis van het kanaal en de binnenvaart en de restanten van de railinfrastructuur zou hier een vertrekpunt voor een ontwerp kunnen zijn. In het toeristisch-recreatieve aanbod van Veghel is alleen op aanvraag een boottocht door de havens voor groepen beschikbaar. Er zijn geen wandel- of fietsroutes ontwikkeld, die voor een breed publiek de industriële geschiedenis van Veghel en de rol van de Zuid-Willemsvaart met zijn havens toegankelijk en beleefbaar maakt.

Of en op welke wijze er aandacht in herbestemmingsopgave zal zijn voor het inzichtelijk maken van de binnenvaartgeschiedenis van deze plekken, was op het moment dat ik contact had met de verschillende partijen geen issue.

¹¹⁹ Mededeling van S. Van Bogget, Gemeente Veghel.

¹²⁰ Mededeling M. Van Osch, Stichting Industrieel Erfgoed Meierij.

4.2.4 Conclusie.

Binnenvaart en bevaarbaar water horen bij elkaar. Met de aanleg van de Zuid-Willemsvaart was binnenvaart op een grote schaal mogelijk geworden in een gebied waar dit eerst niet of nauwelijks kon. Het kanaal vormde de verbinding tussen twee belangrijke centra van nijverheid en industrie. 's-Hertogenbosch fungeerde als poort naar het westen en Maastricht had deze brugfunctie naar het zuiden. Door de aanleg van havens werden ook de tussengelegen plaatsen aantrekkelijk voor de vestiging van nijverheid en industrie. Het oppervlak aan bevaarbaar water was uitgebreid en er kon een toenemend aantal vaartuigen in het gebied opereren.

Er is sprake van een aantal perioden van havenaanleg. De eerste periode was tijdens of net na de aanleg van het kanaal, de tweede fase was in de laatste decennia van de negentiende eeuw, wanneer er op verschillende plekken spoorhavens aangelegd werden. De derde fase was in de jaren zestig van de twintigste eeuw, wanneer de bestaande havens te klein zijn geworden voor de binnenvaartschepen en er buiten de centra nieuwe haventerreinen worden aangelegd, die een betere ontsluiting op het wegennet bieden.

In Veghel zijn de haventerreinen uit alle perioden nog aanwezig. In Weert en Helmond zijn de eerste havens gedempt. De organisatie rond de binnenvaart is langs de Zuid-Willemsvaart op een vergelijkbare manier ontwikkeld, vergeleken met andere gebieden in Nederland. Er ontstonden vaste beurtvaartverbindingen met plaatsen in dezelfde regio en met plaatsen ver daarbuiten zoals Rotterdam en Amsterdam. De vervoersmogelijkheden vormden een stimulans voor de vestiging van industrie en nijverheid langs het kanaal. Door een toename in vrachtaanbod groeide het aantal schepen dat de havens aandeed. De havens van Veghel zijn druk bezocht door de wilde vaart schippers, vanwege de grote hoeveelheden bulkgoederen die in Veghel werden aan- en afgevoerd. Het ging voornamelijk om landbouwproducten, (kunst-)mest, graan en veevoeder en producten uit de voedselindustrie (vee, zuivelproducten). Er waren veel schippersvoorzieningen, zoals winkels en cafés op de sluis en aan de havenkom. Ook voor scheepsreparatie kon de schipper in Veghel terecht. Nadat het kanaal in het gebied gekomen was, werd grootschalige binnenvaart mogelijk. Ten behoeve van de binnenvaart was er een 'voorzieningenlandschap' ontstaan langs het kanaal.

4.3 Vracht: Helmond: stad van sluizen en kades.



Afbeelding 67: de Zuid-Willemsvaart in Helmond nog in functie voor de scheepvaart.

Al bijna twintig jaar is het rustig op de Zuid-Willemsvaart in het centrum van Helmond. Sinds de oplevering van de kanaalomleiding in september 1993 varen er geen schepen meer door de binnenstad van Helmond en vindt er op de kades geen goederenoverslag meer plaats. Het stoppen van het doorgaande scheepvaartverkeer betekende het einde van een tijdperk van bedrijvigheid op en langs het water. Wat werd er voor vracht verladen in Helmond? Welke plekken waren daarbij specifiek belangrijk en hoe gaat het nu met deze plekken?

4.3.1 De geschiedenis van het Helmondse kanaaldeel.

Met de totstandkoming van de Zuid-Willemsvaart in 1824 kreeg Helmond eindelijk een aansluiting op het vaarwegennetwerk. Voordat het kanaal er was, probeerden de Helmonders de rivier de Aa te gebruiken als scheepvaartroute. Meerdere pogingen om de bevaarbaarheid te verbeteren resulteerden uiteindelijk in een redelijk bruikbaar riviertje in de zeventiende eeuw, waar vooral het turftransport van profiteerde.¹²¹ Een onderhoudsgevoelig element in de verbinding was de sluis bij Aarle-Rixtel. Toen in 1684 bleek dat deze sluis zo slecht was onderhouden, dat zij geheel vervangen moest worden, ontstond er tussen Helmond en Aarle-Rixtel onenigheid over de kosten. Men kwam er niet uit, met als gevolg dat de vaarroute niet meer gebruikt kon worden en men vooral aangewezen was op het wegen- en padennetwerk.

Pas honderdveertig jaar later verbeterde de situatie met de aanleg van de Zuid-Willemsvaart. Er was naar het kanaal uitgekeken, bijvoorbeeld door Carel Frederik Wesselman, kasteelheer van Helmond.

¹²¹ Wiskerke, p. 8. Jacobs, p.2.

Mede door zijn invloed in regeringskringen was het tracée van het kanaal over Helmonds grondgebied gekomen. Een deel van de kasteelgronden had Wesselman hiervoor beschikbaar gesteld. Meteen met de aanleg van het kanaal was de haven gegraven. Helmond was door de verbeterde transportmogelijkheden een interessante plaats geworden om grootschaliger georganiseerde bedrijfjes te beginnen, waarbij het van belang was om het bedrijf zo dicht mogelijk bij het kanaal of de haven te vestigen.

De zone langs het kanaal transformeerde tot een industriegebied, waarbij de oevers van het kanaal ingericht werden als laad- en loskades. Het Helmondse kanaaltraject veranderde op den duur in één lange aaneengesloten kade. In 1884 was de nieuwe gemeentelijke haven gereed, die bestond uit “eene 323 meter lange basaltmuur langs den rechter oever der Zuid-Willemsvaart; deze zal dienen voor los- en laadkade ten behoeve van onze gemeente, terwijl de Zuid-Willemsvaart zoo veel mogelijk zal worden verbreed.”¹²²



Afbeelding 68: de Rijksloskade in Helmond.

Aan het begin van de twintigste eeuw beschreef de geograaf Blink het belang van het kanaal voor Helmond als volgt: “Als men in Helmond aankomt, wijst alles reeds op de bron van bestaan der stad. De fabrieken, katoenweverijen, linnenweverijen, ververijen en katoendrukkerij, machinefabriek, enz., doen overal hun schoorstenen verrijzen, en vele wijken der stad wijzen er op, dat hier een talrijke fabrieksarbeidersbevolking gevestigd is. De Zuid-Willemsvaart langs de stad is voor het vervoer van allerlei zaken van het grootste belang en aan het kanaal vindt men daardoor ook onderscheidende fabrieken.”¹²³ Eerst kwamen er werk- en pakhuizen voor de weefnijverheid, gevolgd door textielververijen, linnen – en katoendrukkerijen (bijvoorbeeld Vlisco opgericht in 1846). Vanaf 1870 kwamen ook metaalverwerkende bedrijven (Begemann en Nedschroef) en de voedingsmiddelenindustrie, zoals de Nederlandsche Cacaofabriek in 1894, voorafgegaan door onder andere de boter- en margarinehandel (Van Lookeren en Prinzen & Van Glabbeek) en later gevolgd door het productie- en distributiecentrum van de kruideniersketen EDAH, dat zich in de jaren '20 van de twintigste eeuw in Helmond vestigde.

¹²² P. Friesen, *Helmond dichterbij. Verkeers- en communicatieverbindingen 1815-1885 van een stad in opkomst*, scriptie Economische en sociale geschiedenis, Katholieke Universiteit Nijmegen, Nijmegen 1993, p. 64.

¹²³ H. Blink, *Van Eems tot Schelde. Wandelingen door oud en nieuw Nederland*, Amsterdam, 1902-1906, deel III, p. 113.

Het goedertransport was in de beginjaren in belangrijke mate afhankelijk van de beurtvaart. Illustratief voor de Helmondse productie is de lading van het beurtschip, dat in maart 1897 bij sluis 6 tot zinken kwam. Aan boord was cacaopoeder, een hoeveelheid draadnagels en een aantal balen katoen.¹²⁴

Het scheepvaartverkeer was meteen na de openstelling van het kanaal op gang gekomen. In 1824 was er een regelmatige vaarverbinding naar Aarle-Rixtel begonnen, in 1833 kwam er een veerverbinding met Amsterdam tot stand en in 1840 met Rotterdam en Weert.¹²⁵ De schippers waren afkomstig uit het noordelijk deel van Brabant of Noord-Holland. Van één beurtschipper weten we dat hij oorspronkelijk uit Amsterdam kwam. Aanvankelijk woonde hij op zijn schip, maar ging in 1868 in Helmond wonen, in een huis dat hij had laten bouwen op een eerder aangekocht stuk land.¹²⁶ Helmond had vanwege de textielnijverheid al langer contacten met Amsterdam en andere steden in het westen. In Helmond ontwikkelde zich de scheepvaart ongeveer net zo als in Veghel, met eerst het accent op de beurtvaart en later meer op de wilde vaart. De rederij van Van den Boom was een belangrijke scheepvaartonderneming met een kantoor in Helmond.¹²⁷ De rederijen langs de Zuid-Willemsvaart waren een belangrijke schakel in het noord-zuid vervoer. Over de Maas was transport in die dagen nog steeds moeizaam, ondanks de uitgevoerde rivierverbeteringen. De vaste verbinding vanuit Maastricht naar Venlo staakte na een dienst van twintig jaar in 1860.¹²⁸ Het was gunstiger om de route over de Zuid-Willemsvaart te gebruiken. Het leverde de rederijen langs het kanaal veel werk op.

4.3.2 Om welke goederen ging het in Helmond ?

De Zuid-Willemsvaart had een rol in het internationale transport. Halffabrikaten en luxe artikelen vanuit andere continenten werden via het kanaal aangevoerd. In de Helmondse industrie vond de bewerking van garens en textiel plaats. In de drie garensververijen (de fabrieken van Kaulen, Jacob Carp en Swinkels) verfde men onbewerkte weefgarens, die vooral geëxporteerd werden naar de (sub-)tropische gebieden als Nederlands-Indië. Ruwe katoenen stof werd per schip aangevoerd om in de katoendrukkerij van Van Vlissingen & Co bedrukt te worden. De eindproducten, zoals de imitatiebatiks, gingen via de Zuid-Willemsvaart terug naar de zeehavens voor verder transport naar Nederlands-Indië. Via de zeehavens en de overslag op binnenvaartschepen kwamen de 'koloniale waren' in het gebied terecht. Koffie, thee, suiker, cacaobonen, specerijen en rijst kwamen op de Helmondse kades aan. De mogelijkheid om via de vaarwegen grote hoeveelheden exotische producten aan te kunnen voeren werd benut door de oprichters van grootgrutterijen. In 's-Hertogenbosch was het hoofdkantoor en distributiecentrum van de Gruyter gevestigd aan de binnenhaven in de binnenstad. In Helmond lagen de opslag- en verpakkingsruimtes van de EDAH aan de Zuid-Willemsvaart en in Veghel begon in 1921 familie van der Eerd aan het kanaal eveneens een soortgelijk levensmiddelenbedrijf, dat uitgegroeid is tot het huidige Jumboconcern.

¹²⁴ Van Hooff, 1995, p.24.

¹²⁵ Van Hooff, 1996, p.20.

¹²⁶ Zie de informatie van het Regionaal Historisch Centrum Eindhoven over huizen aan de Steenweg in Helmond, via www.rhc-eindhoven.nl/ontdek/892/Het_Wapen_van_Helmond.htm.

¹²⁷ In 1857 voeren vier zeilschepen op de route Rotterdam-Helmond. De reis heen en terug duurde tien dagen. Zie: J.M. Fuchs, *De beurt is aan, gedenkboek, in opdracht van Reederij Van Swieten n.v. ter gelegenheid van zijn honderdjarig bestaan*, Wormerveer, 1955, p. 111.

¹²⁸ J. Zuurdeeg, De Zuid-Limburgse waterwegen, in: J. Van der Kley, *Vaarwegen in Nederland*, p. 66.

SLUIZEN: VAN ONTMOETINGSPLAATS TOT NO-GO AREA.

Door de regelmatige vaarverbinding met de grote steden in het Westen was een continue stroom aan goederen op gang gekomen. Via de werelddhavens van Amsterdam en later Rotterdam verliep de aanvoer van exotische producten. Deze goederen werden met de binnenschepen meegenomen en waren bij bepaalde winkels verkrijgbaar. Bij sluis 4 in Veghel was een winkel met koloniale waren. Doordat de winkel gecombineerd was met een café was het een ontmoetingsplek voor schippers en walbewoners. Op de gevels was van veraf te lezen wat men ter plekke verwachten kon: een café-restaurant en verkoop van “koloniale waren en vleeschwaren”. Nadat de winkelfunctie verdween, had het pand nog lang een horecafunctie. Na een brand eind jaren negentig verpauperde de plek en brak men het restant van het gebouw uiteindelijk af. Met de aanleg van de moderne sluis in 2008 is het sluisgebied opnieuw ingericht. De sluis wordt niet meer door een sluiswachter ter plekke bediend, alles gaat op afstand. Van een plek van ontmoeting, uitwisseling en verbinding is de sluis veranderd in een hermetisch afgesloten puur functioneel terrein, zonder relatie met zijn omgeving. Ook de andere sluisen in het kanaal veranderden van karakter na de modernisering, de oorspronkelijke sluiswachterswoningen lijken naast de zakelijke omgeving vreemde relictten.



Afbeelding 69: bij sluis 4 in Veghel was begin twintigste eeuw een café-restaurant annex winkel gevestigd. Afbeelding 70: de huidige situatie bij sluis 5. Afbeelding 71: tot in de jaren negentig had de plek een horecafunctie, suikerzakje uit het café Willy den Ouden.



Voordat de kanaalgelden werden afgeschaft, moest per traject betaald worden. Per scheepston moest er op het traject 'stroomafwaarts' van Maastricht naar 's-Hertogenbosch 2 ¼ cent voor geladen schepen en 1 ½ cent voor lege schepen betaald worden. Voor wie andersom vervoerde, dus van noord naar zuid ('stroomopwaarts') was het tarief dubbel.¹²⁹

Van zuid naar noord ging het voornamelijk om transport van massaproducten, dit waren bouwmaterialen (zand, kalk, dakpannen, hout en steen) en brandstof zoals turf en kolen. Een aantal Helmondse ondernemers handelde in deze goederen, ze hadden daarvoor eigen schepen in gebruik. De namen van enkele van deze 'eigenhandel-schippers' zijn bekend gebleven, zoals Laurens Noten, die in de jaren '60 van de negentiende eeuw goede zaken deed.¹³⁰ Hij woonde aan de haven, waar hij als nevenactiviteit ook nog een herberg runde, waar veel schippers kwamen. Het is aannemelijk dat er in deze herberg tussen de schippers en de verladers zaken werden gedaan. Aan het eind van de eeuw heeft de opvolger van het bedrijf een handel in scheepsbenodigdheden opgezet.¹³¹

In de jaren '20 en '30 van de twintigste eeuw konden schippers voor nieuwe vracht terecht in het bevrachtingskantoor, dat gevestigd was in Café Spierings. Dit café lag langs het kanaal, vlakbij de Veemarktbrug. De café-eigenaar deed de scheepsbevrachtingen erbij, samen met de eigenaar van een ander café bij de Spoorhaven. Sprekend is de herinnering aan die tijd van de dochter van de kroegbaas: "Riek kan zich nog herinneren dat haar broer Giel, die op de Canisiusschool en later op de MULO zat en toen een aardig woordje Frans sprak, met vader mee moest om met de Waalse en Franse schippers te onderhandelen. In zijn korte broek ging het dan langs de ligplaatsen, naar sluis 7, 8 of 9."¹³² Dat er later ook veel Franse schippers op de Zuid-Willemsvaart kwamen weet ook de voormalige magazijnchef van de meelfabriek in Weert zich te herinneren." Het waren meestal armoedige schippers, heel wat anders dan de Nederlandse schippers. Ook de schepen zagen er sjofel uit. De Fransen kwamen graan brengen uit Noord-Frankrijk en gingen leeg weg. "¹³³

Om de goederenopslag zo efficiënt mogelijk te laten verlopen, was het belangrijk om over een goed geoutilleerde loskade te beschikken. De grotere Helmondse ondernemingen hadden een eigen loskade, zoals de metaalfabriek Begemann en de textielfabriek Vlisco. Ook bij de EDAH lagen de schepen voor de deur om de grondstoffen te lossen.

¹²⁹ Reglement voor het beurtveer van 's-Hertogenbosch op Maastricht en vica versa. H.Palier, 's-Hertogenbosch, 1829. Universiteit van Tilburg, Brabant Collectie, inv. no.TRE C0164.

¹³⁰ Van Hooff, 1995, p.25.

¹³¹ F. Donkers en G. van Hooff, 'H. J. Noten NV. Expeditie-, opslag- en sloopbedrijf (ca.1890-1977)', in: *Werkend Verleden in Helmond*, Werkgroep Industrieel Erfgoed Helmond, 12/1998, p. 3.

¹³² Knapen, H. en G.van Hooff, 'Riek Bungeners-Spierings', in: *Werkend Verleden in Helmond*, 14/1999, p. 11-19.

¹³³ Mededeling F. Weerts, 8 februari 2012. De heer Weerts werkte van 1957 tot 1987 bij de meelfabriek.



Afbeelding 72 a en b: het laden van een schip aan de kade bij Begemann in Helmond.



Afbeelding 73: het lossen van suiker bij de EDAH in Helmond.

Op initiatief van de plaatselijke bestuurders waren al eerder op verschillende plaatsen langs de Zuid-Willemsvaart laad- en losinstallaties geïnstalleerd. Havenkranen zijn als verschijnsel niet nieuw, al ver voor de negentiende eeuw waren in de grotere handelsplaatsen op de kades houten lieren gebouwd.¹³⁴ In Helmond was in 1828 vlak na de opening van de haven een havenkraan gekomen, die in 1850 plaats maakte voor een groter exemplaar. Voor de aanschaf van de vervangende kraan hadden de bestuurders elders informatie ingewonnen.¹³⁵ In Luik was naar kosten van een kraan gevraagd en de situatie in 's-Hertogenbosch was onderzocht, waar een "oneindig minder kostbaar en zeer geschikt" soort loskraan in gebruik was. Voor het gebruiken van de losfaciliteit moest betaald worden. Het kraangelid bedroeg "voor koopmansgoederen in vaten, pakken, balen en dergelijke als garen, tabak, kruidenierswaren, vervstoffen, vlas, wol, katoen, ijzer tin enz. voor iedere honderd ponden vijf cents" aldus de gemeentelijke bepaling uit 1856. Uitbreiding van de service bleef wenselijk door het almaar groeiende goederenaanbod. De beurtvaartmaatschappij van der Boom verzocht de gemeente in 1878 "om een kraan of wip te plaatsen van geringe volume, om bij afwezigheid van hunnen stoomboten wanneer deze in de spoorhaven lossen, de goederen op hunnen wagens kunnen geladen worden zoodat er door afwezigheid der booten in de bezorging der goederen geen oponthoud ontsta en dit zijn geregelde gang ga...".

Door de toepassing van electriciteit ontstonden vanaf de Eerste Wereldoorlog typen kranen, die makkelijker te bedienen waren. Een aantal fabriekseigenaren besloot om een dergelijke kraan aan te schaffen, als eerste de metaalverwerkende industrie in 1919.¹³⁶ Ook de steenkolen- en bouwmaterialenhandelaar Jan van Bussel liet in 1928 los- en laadinstallatie aanleggen op zijn bedrijfsterrein aan de Zuid-Willemsvaart.



Afbeelding 74: de kraanbaan van bouwmaterialenhandel van Bussel in Helmond.

De installatie bestond uit een zestig meter lange kraanbaan, waarover de cabine met de grijperkraan heen en weer kon rijden. De kraan had een reikwijdte van twaalf meter en kon in één keer 4000 kilo heffen. In een uur tijd kon in totaal 40.000 kilo gelost worden. Er lagen wel eens meerdere schepen te wachten om gelost te worden. Soms probeerden de schippers de kraanmachinist over te halen om langer door te gaan met lossen of in ieder geval een plek vooraan in de wachtrij te krijgen.

¹³⁴ Zie voor een beschrijving van de verschillende typen havenkranen de website: www.kranenprojekt.nl. Een beknopte beschrijving over havenkranen staat in R. Declerck en M. Sarbogardi, *Tussen wal en schip. Erfgoed op en rond het water in Vlaanderen*, Leuven 2011, p. 12-23. Het gaat voornamelijk over de havenkranen van Antwerpen.

¹³⁵ P. Friesen, *Helmond dichtbij. Verkeers- en communicatieverbindingen 1815-1885 van een stad in opkomst*, doctoraalscriptie Economische en sociale geschiedenis, Katholieke Universiteit Nijmegen, Nijmegen 1993, p. 62.

¹³⁶ S.a. Een verstomde getuige aan de Zuid-Willemsvaart. Kraanbaan van Slits gemeentelijk monument? In: *Werkend Verleden*, 14/1999, p. 21.

Het wachten kostte de schippers immers liggeld.¹³⁷ Omstreeks 1936 werd het terrein en de kraanbaan verkocht aan het transportbedrijf Slits. Wanneer de kraanbaan precies buiten gebruik is gesteld is niet bekend. De andere kranen langs het kanaal verdwenen op den duur, maar die van Slits bleef bestaan. Ook toen de bouwmaterialenhandel verdwenen was en de cacaofabriek op het belendende perceel allang verlaten was.

Op het hieronder afgebeelde schilderij¹³⁸ is rechtsonder de Zuid-Willemsvaart te zien met twee schepen die afgemeerd liggen bij een ander metaalverwerkend bedrijf, de Nedschroef. Op de kade stond een grote constructie voor het lossen van de uit Luik aangevoerde rollen draad.



Afbeelding 75: zicht op Helmond vanuit de watertoren op het kanaal met de kade van Nedschroef. Olieverfschilderij op board van S. Van der Voort, datering 1955 -1958.

¹³⁷ S.a. Een verstomde getuige aan de Zuid-Willemsvaart. Kraanbaan van Slits gemeentelijk monument? In: *Werkend Verleden*, 14/1999, p. 23.

¹³⁸ Collectie Gemeentemuseum Helmond, inv.no. 96-115.

▪ *De sluizen.*

Een brandpunt van bedrijvigheid op het kanaal vormden de sluizen. Goederenoverslag gebeurde in de begintijd van het kanaal bij de sluizen, omdat op deze plekken een landverbinding het water kruiste en verder transport mogelijk was. Buiten de sluizen waren er nauwelijks los- en laadplaatsen. De schutsluis bood kades, waar de goederen veilig en verantwoord konden worden overgeladen.¹³⁹ Een andere praktijk was het overzetten van de scheepslading op lichters. Wanneer het waterpeil in de Maas te laag was, moest de vracht verdeeld worden, het schip zou anders door een te grote diepgang vastlopen op de rivierbodem. Zelfs kon het voorkomen dat er in het volgende kanaalpand te weinig water stond. Ook dan was overladen op lichters toegestaan, maar dit moest dan ook weer tijdens het schutten gebeuren. In de reglementen stond beschreven wat er in deze gevallen aan sluisgeld betaald moest worden.¹⁴⁰

Bij de sluizen konden goederen aangeschaft worden. Het begon met de inrichting bij de sluizen van de café's en herbergen ter facilitering van de scheepsjagers of, op z'n Brabants, *teugelaars* en hun paarden. Verschillende teugelierscafé's bleven ook na het verdwijnen van het scheepsjagen bestaan en ontwikkelden zich tot plekken waar ook de walbewoners graag kwamen, zoals het café bij sluis 8.¹⁴¹ Van een café en uitspanning annex winkel van rond 1900 ontwikkelde de plek zich in de jaren '10 tot een populair uitgaanscafé, dankzij de aanwezigheid van een dansorgel. Ook voor meer serieuze zaken kwam de Helmonder bij de sluis, er was vanaf 1921 een drukkerij gevestigd. Later in de jaren '50 kwam er een winkel in scheepsbenodigdheden. Dankzij de aanwezigheid van een tankstation bleef het een plek waar ook de walbewoners kwamen. Bij sluis 7 was al vanaf 1839 een café gevestigd. De uitspanning die er eind van de negentiende eeuw stond, was populair bij wandelaars.¹⁴²



Afbeelding 76: Sluis 8 in Helmond was een populaire plek voor de Helmonders.

¹³⁹ Steketee, p.12.

¹⁴⁰ Reglement voor het beurtveer van 's-Hertogenbosch op Maastricht en vica versa. H.Palier, 's-Hertogenbosch, 1829. Universiteit van Tilburg, Brabant Collectie, inv. no.TRE C0164.

¹⁴¹ Verhagen laat in zijn boek een deel zien van zijn verzameling prentbriefkaarten, waarop de cafe's bij de verschillende sluizen afgebeeld staan.

¹⁴² G. Van Hooff, tekst voor reeks krantenartikelen over de lokale geschiedenis in Helmonds Dagblad.

4.3.3 Helmond en het kanaal nu.

De actie op het water langs de kades en bij de sluizen is verdwenen en een aantal stukken van het Helmondse industriële verleden zijn compleet uitgedumd, zoals het Begemann-fabriekscomplex, dat in 1993 werd afgebroken.



Afbeelding 77: luchtopname van de Zuid-Willemsvaart in 2009 in het centrum van Helmond met rechts het Vlisco fabriekscomplex. Linksachter, met de groene daken het woningbouwcomplex dat in de plaats kwam van de Begemann-fabriek. Er is geen doorgaande scheepvaart meer mogelijk.

Er is nog wel industrie aan het kanaal gevestigd, maar voor het transport speelt het kanaal geen rol meer. De herontwikkeling van de kanaalzone is in volle gang. In de toekomst komt een aantal van de resterende bedrijventerreinen vrij. Het karakter van de kanaalzone is in korte tijd sterk veranderd. Op de plaats van de industrie verscheen woningbouw. In het stadscentrum is het kanaal versmald en zijn er vlonders aangebracht, zodat de bezoeker van deze plek dichterbij het water kan komen. Directe verwijzingen naar de binnenvaartgeschiedenis zijn alleen nog de sluizen, de kraanbaan en de afmeerpalen langs het kanaalkade. Hoe gaat het verder met het binnenvaarterfgoed? Is er in de planontwikkeling rekening gehouden met dit erfgoed? Voordat ik de ontwikkelingen beschrijf rondom deze laatste relict, ga ik kort in op enkele initiatieven die er in Helmond genomen zijn om het binnenvaarterfgoed levend te houden.

Versterken van het erfgoedkarakter van de Kanaalzone.

In 1998, vijf jaar na de totstandkoming van de kanaalomleiding, kocht de Gemeente Helmond een oude kempenaar met de naam 'Jama'. Het was de bedoeling dat het schip een permanente ligplaats kreeg in het stadscentrum "ter vergroting van de authenticiteit van het kanaal".¹⁴³ Het schip, gebouwd in 1910, deed jarenlang wekelijks de haven van Helmond aan en was onttrokken aan de sloopregeling. Een grondige restauratie moest het schip in de oorspronkelijke staat terugbrengen en er was nagedacht over de mogelijke bestemmingen na de oplevering. Voor het schip zou een geschikte huurder gevonden moeten worden om de exploitatiekosten beheersbaar te houden. Suggesties voor de nieuwe functie waren de huisvesting voor een Helmondse erfgoedstichting of andere vereniging, het onderbrengen van faciliteiten ten behoeve van een passantenhaven of voor de vestiging van een horecagelegenheid. Alle plannen ten spijt kwam de 'Jama' nooit aan de kade te liggen.

In 2001 was het kanaal het toneel voor verschillende historische vaartuigen tijdens de Open Monumentendagen, waarbij het 175-jarige bestaan van het kanaal gevierd werd. Het evenement rondom de vlootschouw trok veel publiek en was als een succes beschouwd. Welke betekenis de aanwezigheid van historische vaartuigen voor de aantrekkelijkheid voor de stad kon hebben was duidelijk, toch kwam het niet tot een verdere planvorming om het kanaal tot een levendige plek voor varend erfgoed om te vormen.¹⁴⁴ Ook is het nog niet gelukt om voor de passantenhaven een geschikte plek te vinden.

Plannen om een deel van de kanaalzone om te vormen tot een Industrieel Erfgoedpark hebben het niet gehaald. In afgeslankte vorm is het plan voortgezet. Het houdt concreet in dat het budget en de subsidie gebruikt wordt voor de verbouwing van de expositieruimte van de erfgoedvereniging Stichting Industrieel Erfgoed Helmond (SIEH) tot een "dynamisch centrum van en voor de industriële geschiedenis van Helmond".¹⁴⁵

Op particulier initiatief is het mogelijk om tochtjes over het kanaal te maken met de "Waterengel".¹⁴⁶ Voor het onderwijs zijn lespakketten ontwikkeld over de industriële geschiedenis van Helmond, met de titel "Kanaalzone Helmond'laat je zien". De website die dit programma ondersteunde is inmiddels uit de lucht gehaald.

¹⁴³ Notitie De kempenaar 'Jama', Gemeente Helmond Dienst Stadsbeheer, 1998.

¹⁴⁴ Over de problematiek rondom het varend erfgoed in verschillende steden met in het centrum water als onderdeel van het beschermde stads-of dorpsgezicht zie: M. Van Lier en R. Van der Kroef, *Een veilige haven voor varend erfgoed. Reactie van de Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen op Een lust, geen last Visie Modernisering Monumentenzorg*, december 2008. De besproken steden zijn Leiden, Zierikzee, Heusden, Den Helder, Spakenburg en Leeuwarden.
<http://www.watererfgoed.nl/links/Een%20veilige%20haven%20voor%20varend%20erfgoed.pdf>.

¹⁴⁵ Zie: <http://helmond.sp.nl/alternatief-themapark.pdf>.

¹⁴⁶ Zie <http://www.schiphelmond.nl>.

De sluizen.

Na de sluiting voor het doorgaande scheepvaartverkeer droeg Rijkswaterstaat het eigendom van de sluizen 7, 8 en 9 over aan de Gemeente Helmond. Sluizen 8 en 9 hebben nog een functie voor de beroepsscheepvaart ten behoeve van een aantal bedrijven in de insteekhaven. De onderhoudstoestand van de sluizen is matig tot redelijk. Wat er precies gaat gebeuren in de toekomst is niet duidelijk.¹⁴⁷



Afbeelding 78: huidige situatie sluis 8 in Helmond. Afbeelding 79: de sluiswachters, circa 1950.

De onderhoudstoestand van sluis 7 was dermate slecht, dat een totale renovatie nodig bleek. Het eerdere plan om de sluis te slopen en een damwand te plaatsen, waardoor de oude tak van de Zuid-Willemsvaart echt afgesloten zou worden voor de scheepvaart, is verlaten, om mogelijke toekomstige ontwikkelingen voor de recreatievaart niet te frustreren. Een moeilijk punt in het realiseren van Helmond als waterrecreatiestad is de bestuurlijke strijd tussen Aarle-Rixtel en Helmond wat betreft het openen van de brug bij Aarle-Rixtel. Gemeente Laarbeek, waar Aarle-Rixtel onder valt, profileert zich als de “Waterpoort van de Peel” en richt zich met verschillende voorzieningen op de watersporters. De brug vormt de toegang tot de oude tak van het deel. Nu deze brug dicht zit, is de toegang tot het oude Helmondse kanaaldeel via het noorden niet mogelijk. De herbouw van de sluis hoort bij het project Kanaalzone en is nu in uitvoering.¹⁴⁸ Een aantal historische elementen komt terug, zoals de ovale vorm van de sluiskom, gemetselde sluismuren en onderdelen van de handmatige bediening. Op het sluishoofd komt de brug te liggen, die oorspronkelijk bij sluis 6 lag. In mijn onderzoek ben ik er niet achter gekomen of de teruggerestoreerde sluis past binnen een plan om de geschiedenis van de Zuid-Willemsvaart beleefbaar te maken. Voor zover mijn informanten bekend is, zijn er geen plannen om op de gerestaureerde sluis informatiepanelen te plaatsen.¹⁴⁹

De kraanbaan.

Hoewel verschillende groepen al vanaf de jaren '90 het belang van de kraanbaan onder de aandacht brachten, duurde het tot 2009 dat de kraanbaan de erkenning kreeg als een bijzonder object en de

¹⁴⁷ Zie de opmerkingen in de raadsinformatiebrief van december 2012, via <http://www.helmond.nl/BIS/2010/RIB/RIB%20102%20Sluizen%20en%20en%209.pdf>

¹⁴⁸ http://www.brabantstad.nl/herbouw_sluis_7

¹⁴⁹ Mededeling door Giel Keulen, Gemeente Helmond en Giel van Hooff, stadshistoricus Helmond.

aanwijzing als gemeentelijk monument volgde. De gemeente kocht de baan en de sloop, die al in gang gezet was, werd stil gelegd. Voor het terrein rondom de kraanbaan zijn nog geen concrete plannen. Voorlopig zal de kraanbaan een visuele buffer vormen tussen het terrein van de voormalige cacaofabriek en de woontorens van het nieuwbouwproject Suytkade. Er bestaat een herbestemmingsplan voor het leegstaande gebouw van de voormalige cacaofabriek.¹⁵⁰ De cabine van de kraanbaan is naar een loods overgebracht, waar in het kader van een leer-werktraject door ROC-leerlingen de eerste conserveringsplannen zullen worden uitgevoerd.¹⁵¹ Wat de kraanbaan zelf betreft, de plannen om de constructie te verplaatsen zijn uiteindelijk vanwege de slechte conditie van het metaal waaruit de baan is opgebouwd, niet doorgegaan. Hoe het met de plannen van de gemeente afloopt om de baan in te korten, is nog onduidelijk. Zeker is dat dit plan veel weerstand opriep.

De afmeerpalen en omgaan met binnenvaarterfgoed.

De afmeerpalen langs de kanaalkade zijn bescheiden elementen. Ze zijn overbodig geworden en het gevaar bestaat dat ze in een gemeentelijke opruimactie zullen verdwijnen. Juist deze bescheiden getuigen van het binnenvaartverleden verdienen meer aandacht. Het zijn de enige concrete herinneringen aan een bepaalde periode in de geschiedenis van het kanaal, de stad en de binnenvaart. Zoals de Engelse kanaalhistoricus Mike Clarke bepleit zijn het juist de kleine elementen die belangrijk zijn.¹⁵² Hij noemt als voorbeeld de slijtagesporen van de scheepstrossen in bovenste stenen van de kademuren van oude havens. Bij het opknappen van oude havencomplexen bestaat het gevaar dat de oude brokkelige en verweerde blokken vervangen worden door nieuwe gladde blokken. Het levert een glad en modern totaalbeeld op na de opknapbeurt, maar de aanknopingspunten met het verleden van de plek zijn voorgoed verdwenen. Een voorbeeld hoe oude elementen in de nieuwe functie kunnen worden geïntegreerd is te vinden in Antwerpen. Hier werd bij de herinrichting van de kades van het oude dok extra aandacht besteed aan de nog aanwezige afmeerpalen. In het project 'Bolderrally' in het najaar van 2011 werden omwonenden en bezoekers uitgenodigd om de palen te beschilderen.¹⁵³ Langs diverse routes in de binnenstad waren extra 'nep'-bolders geplaatst, die stuk voor stuk beschilderd waren door bekende Antwerpenaren en die aan de hand van 'Bolderzoektochten' bekeken konden worden. De bestaande bolders fungeren als blikvangers rondom het dok en benadrukken de nieuwe creatieve en culturele uitstraling van het gebied. Centrum en focuspunt van het gebied is het nieuwe museum Museum aan de Stroom (MAS). Op deze manier is op een speelse manier gerefereerd aan de maritieme geschiedenis van de plek en is tegelijkertijd een brug geslagen naar de functie van het gebied na de herbestemming.

Het probleem met het omgaan met het binnenvaarterfgoed is dat het een andere benadering vraagt. Een benadering die niet zozeer gebaseerd is op het kijken naar de afzonderlijke elementen, maar in plaats daarvan de optelsom als uitgangspunt zou moeten nemen. De afzonderlijke onderdelen waaruit het erfgoed van de binnenvaart bestaat, zijn meestal niet spectaculair. De bescheiden elementen bij elkaar opgeteld vormen een totaalbeeld.

¹⁵⁰ <http://www.cepezed.nl/nl/projects/85-cacaofabriek-helmond>

¹⁵¹ Mededeling door G. van Keulen, gemeente Helmond, 12 april 2012.

¹⁵² M. Clarke, *The historical Character of English Canals and its Conservation*, lezing gehouden op het "Historic Waterways Symposium" in Alphen aan de Rijn op 2 december 2010.

¹⁵³ Het kunstevenement was een initiatief van vtbKultuur, zie www.vtbkultuur.be.



Afbeelding 80: het beschilderen van een bolder langs het dok in Antwerpen, oktober 2011.

Een ander obstakel in het omgaan met binnenvaarterfgoed is de positie van het industriële erfgoed. De relictten van een industrieel verleden zijn overal te vinden en de betekenis van de plek als industriële herinneringsplek zijn vaak niet de enige herinneringswaarde. De verschillende waarden of herinneringen van het object of de plek kunnen in conflict komen met elkaar. Een voorbeeld is de oude havenkraan in St. Goarshausen langs de Rijn. De Unesco heeft het middendeel van de Rijnvallei erkend als werelderfgoed. Het hoofdargument is dat de Rijn betekenis heeft als een historische verkeersweg. De afgelopen 200 jaar is de Rijnstreek echter vooral gewaardeerd als een romantisch landschap, met schilderachtige plekken en ruïnes. Dat de havenkraan van St. Goarshausen bewaard wordt past in de lijn van de Unesco, maar niet in die van de bewoners van St. Goarshausen. De kraan zorgde voor vervuiling en overlast en accordeerde niet bij het beeld van het romantische landschap.¹⁵⁴

4.3.4 Conclusie.

Helmond ontwikkelde zich tot een industriestad rondom de Zuid-Willemsvaart. Het kanaal was belangrijk voor de aanvoer van grondstoffen en de afvoer van de halffabrikaten en eindproducten. Via het kanaal stond het gebied in contact met de zeehavens van Rotterdam en Amsterdam. Graan, erts, exotische producten als koffie en cacao, turf en kolen waren de belangrijkste producten. Aanvankelijk waren de sluizen de plekken voor het laden en lossen van de goederen en in sommige gevallen ook voor handel in deze goederen. Ook voor de lokale bevolking waren deze plekken belangrijk. Voor de overslag legde men kades aan en plaatste daarop laad- en losinstallaties. Een aantal fabrieken beschikten over eigen faciliteiten. De tarieven voor het vervoer waren afhankelijk van welke richting opgevaren werd. Naar het zuiden was duurder. Na de sluiting van het kanaal voor de doorgaande scheepvaart en de sluiting of de verhuizing van de industrie, veranderde het karakter van de kanaalzone in korte tijd sterk. Het gebied is heringericht met de nadruk op woningbouw. De laatste restanten van het binnenvaarterfgoed, de sluizen, de kades en de bolders liggen er verloren bij en er bestaan geen plannen voor. Met uitzondering van sluis 7, die in oude stijl herbouwd wordt. Voor de laatst overgebleven kraan met kraanbaan is op het laatste nippertje een behoudprogramma opgesteld.

¹⁵⁴ Zie <http://www.loreley-info.com/nie/rhein-rijn/haeuserkraan.php>:

4.4 Schepen: de scheepswerf in Weert.

Om schepen in goede conditie te houden is een periodieke controle noodzakelijk. Op verschillende plekken langs de vaarroutes lagen scheepshellingen om vaartuigen op het droge te kunnen inspecteren en repareren. Ook langs de 120 kilometer van de Zuid-Willemsvaart waren scheepshellingen aanwezig. In 's-Hertogenbosch lagen meerdere scheepswerven, de stad had een lange schipperstraditie. In 1844 vestigde Cornelis van der Esch een nieuwe scheepswerf langs de oever van het kanaal.¹⁵⁵



Afbeelding 81 : prent van de scheepswerf aan de Zuid-Willemsvaart in 's-Hertogenbosch.

Langs het stuk van het kanaal, dat tegenwoordig in België ligt, is ook sprake van scheepsbouwactiviteiten.¹⁵⁶ Ook in Weert is al vroeg een scheepswerf gevestigd.

4.4.1 De geschiedenis van de Weerter scheepswerf.

Aan de zuidoever van de Zuid-Willemsvaart en ten noordoosten van het stadscentrum ligt het terrein van de voormalige scheepswerf. Hoe het terrein in de beginjaren precies ingericht is geweest weten we niet. De scheepswerf bestaat vanaf 1836.



Afbeelding 82: de situatie van het werfterrein, zomer 2011.

¹⁵⁵ Stadsarchief 's-Hertogenbosch, inv. no. 0032749.

¹⁵⁶ Bij Eisden liggen de droogdokken Sint Barbara en ten zuiden van Neeroeteren bevond zich een scheepssloperij. Deze zaken staan aangegeven op een vaarwegenkaart uit 1986.



Afbeelding 83: luchtfoto van de Weerter scheepswerf, circa 1950.

Uit een advertentie van 34 jaar later valt op te maken dat de werf diende als een centrum waar schippers terecht konden voor de aanschaf van verschillende scheepsartikelen, zoals dekkleden.

Heden werd van de **Scheepstimmerwerf van Gebr. RUTTEN** te **Weert** met gunstig gevolg te water gelaten, een voor rekening van den heer L. van Mullekom gebouwd schip (Maria Louisa) groot 90 tonnen.

De ondergetoekenden maken tevens bekend dat zij steeds werkzaam zijn met zeven bekwaame scheepstimmerlieden.

Dat hunne scheepswerf zeer gunstig is gelegen tot ophalen en aflaten van schepen, werkende met 4 kapstanders en 2 krammen's op zeven sleijen.

Dat zij ten gerieve van schippers voorzien zijn van scheepshout.

Dat bij hen tegen voordeeligen prijs te huren zijn:

- 2 nieuwe scheepjes;
- Nieuwe dekkleden van verschillende grootte;
- Kettingen, kapstanders met touwen, krammen's, windassen en meer ander gerief.

Zij durven zich in ieders gunst aanbevelen.

WEERT, 19 Mei 1870.

GEB. RUTTEN.

Afbeelding 84 : advertentie uit 1870 van scheepsbouwers Rutten uit Weert.

Blijkens de advertentie had het bedrijf een redelijke omvang met zeven personeelsleden. De werf veranderd van eigenaar, vanaf 1887 was de werf onder leiding van de familie Driessens en is dan ook uitgerust om stalen schepen te kunnen bouwen. De onderneming is dermate succesvol dat in 1907 de NV. Weerter Scheepsbouwmaatschappij opgericht werd.



Afbeelding 85: advertentie van de scheepswerf in schippersalmanak Schuttevaer uit 1908.



Afbeelding 86: De scheepswerf volop in bedrijf, scheepsbouwers met een schipper (?) en werfpersonnel, datering onbekend.

In de eerste veertig jaar van het bestaan van deze onderneming zijn 145 schepen voor binnen-en buitenlandse opdrachtgevers van stapel gelopen. Eén van de opdrachten kwam uit België, van de Société la Vieille Montagne, die in 1912 het schip “Dorplein” liet bouwen, met een laadvermogen van 500 ton. De maatvoering van het schip was op de smalle toegang van de haven van de zinkfabriek in Budel afgestemd.



Afbeelding 87: het schip “Dorplein”.

Een andere opdrachtgever was de Helmondse bouwmaterialenhandelaar J. A. van Bussel, die in 1923 voor eigen gebruik een schip laat bouwen.¹⁵⁷ De industrie in Weert was vanaf het begin van de twintigste eeuw gaan groeien. Een impuls was de aanleg van het kanaal van Wessem-Nederweert in 1929. Hierdoor ontstond een directe route naar de Maas. Door de flinke capaciteit van de sluis bij Panheel, het aansluitpunt op de Maas, konden de grotere schepen Weert bereiken en bleef de plaats aantrekkelijk voor de binnenvaart. Dankzij het nieuwe kanaal was het ook voor de grotere nieuwbouwschepen uit Weert mogelijk om toegang te krijgen tot de rest van het vaarwegennetwerk en hoefde er geen gebruik te worden gemaakt van het noordelijk deel van de Zuid-Willemsvaart met de smalle sluizen en de vele bruggen.

De opening van het Julianakanaal in 1935 had minder gunstige gevolgen voor Weert en omgeving. Via dit nieuwe kanaal kon de schipper sneller naar Maastricht varen, omdat de nauwe sluizen van het Belgische deel van de Zuid-Willemsvaart en de grensformaliteiten vermeden werden. De hoogtijdagen voor het zuidelijk deel van de Zuid-Willemsvaart waren afgelopen. In Nederweert, bij sluis 15, was te merken dat er minder schippers langskwamen. Dagelijks werden hier 50 tot 60 schepen geschut.¹⁵⁸ In de eerste twee weken na de opening van het Julianakanaal werden er al 150 schepen minder geschut.¹⁵⁹ Voor de lokale middenstanders rond de sluis en verder in het dorp betekende dit minder inkomsten.¹⁶⁰ De neergang van Weert en Nederweert kwam ten gunste van

¹⁵⁷ Zie over deze onderneming: S.a. Een verstomde getuige aan de Zuid-Willemsvaart. Kraanbaan van Slits gemeentelijk monument? In: *Werkend Verleden*, 14/1999, p. 21.

¹⁵⁸ Krantenbericht uit het Algemeen Handelsblad van 20 september 1935.

<http://kranten.kb.nl/view/article/id/ddd%3A010664051%3Ampg21%3Ap005%3Aa0147>

¹⁵⁹ Krantenbericht uit Algemeen Handelsblad van 12 oktober 1935.

<http://kranten.kb.nl/view/article/id/ddd%3A010664065%3Ampg21%3Ap002%3Aa0082>

¹⁶⁰ Jan Biezenaar beschrijft hoe de relatie was tussen de schippers en de middenstand in Nederweert in ‘Bedrijvigheid in en rond “oud Vijftien”, zeventig jaar geleden.....’, *Nederweerts verleden*, 4, 1991, p. 139-158.

Maasbracht, dat opbloeiende tot een uitgebreid schipperscentrum met veel voorzieningen, zoals een schippersschool, een schippersbeurs en een schipperskerk.

In de schippersalmanak van 1951 stond Weert beschreven als een belangrijke industriestad met “fabrieken van machines, schrijfmachines, tricotages, wollen stoffen, lucifers, betonwaren, meel, vleeswaren, veevoeder, aluminiumwaren, weegwerktuigen, drukwerken, kerkorgels, strohulzen, chemische producten, spiegels, kaarsen, fotoartikelen, houtwaren enz.; scheepswerven, bierbrouwerijen.”¹⁶¹ De scheepswerf was één van de grootste ondernemingen van Weert. Omdat een groot deel van deze industriële producten afhankelijk was van het transport over water, kwamen er veel schippers in Weert. Binnen de schipperswereld was de Weerter werf in de jaren '60 een begrip, omdat hier de seriebouw van het scheepstype de kempenaar plaatsvond.



Afbeelding 88: het schip op de voorgrond is een kempenaar.

Dit scheepstype was speciaal voor de vaarroute van Antwerpen naar Luik ontwikkeld, die liep via het Kempische kanalenstelsel. De kleinste sluizen op deze route bepaalden de maten van het schip, dit was een maximum lengte van 50 meter en een maximum breedte van 6.80 meter. Rond 1920 waren de sluizen vergroot en konden de schepen maximaal 55 x 7.50 meter zijn. De vaardiepte was een andere bepalende factor. Op de Zuid-Willemsvaart mochten schepen geen grotere diepgang hebben dan 1.90 meter. Het was de uitdaging voor de scheepsbouwer om een schip te maken met een zo groot mogelijk laadvermogen, dat binnen de eisen van het toekomstige vaargebied mogelijk was. De kempenaars van Scheepswerf Driessens hadden een laadvermogen van 440 ton.¹⁶² Deze schepen werden gesleept in konvooien van maximaal vier schepen.

De tewaterlating van een nieuw schip was voor de lokale bevolking een gebeurtenis om naar uit te kijken. “...de burgemeester en de pers, de kinderen en de moeders – en allemaal bijeengenummen vormden zij het publiek dat zich van alle kant voortspoedde naar de voorstelling die naar verluidt al begonnen was, sommigen het gezicht vertrokken van haast, anderen stralend van verwachting, want de werf aan het diep had toch de naam en misschien kwamen ze nog op tijd om over de golf te springen.”¹⁶³

¹⁶¹ Schippersalmanak Schuttevaer 1951, p. 246. Collectie Maritiem Museum Rotterdam. De vermelding ‘scheepswerven’ is intigerend. Tot nu toe hebben mijn naspeuringen in de Weertse archieven alleen informatie over de in de tekst besproken werf opgeleverd.

¹⁶² De Groot 1989, p. 93.

¹⁶³ Thomas Roosenboom, *De nieuwe man*, Amsterdam, 2004, p. 254. Deze roman over een scheepsbouwer speelt zich af in Groningen rond het Damsterdiep. De beschrijving van de sfeer rond een tewaterlating is universeel voor alle scheepswerven.



Afbeelding 89: de tewaterlating van een schip op de Weerter werf.

4.4.2 Weert en de scheepswerf nu.

De scheepswerf heeft tot 1995 gefunctioneerd. Het terrein is in oktober 2011 overgegaan naar een nieuwe particuliere eigenaar, die het complex wil gaan gebruiken voor een onderhoudsbedrijf voor pleziervaartuigen. Tijdens de Open Monumentendag van september 2011 was het terrein voor het eerst publiek toegankelijk en werd goed bezocht. Veel indruk maakte de smidse in één van de loodsen. In de lokale pers worden de woorden 'nostalgie' en 'authentiek' gebruikt in de beschrijvingen van de plek. Tijdens de expositie 'Nijver aan het water' werd aandacht besteed aan de scheepswerf.¹⁶⁴ Door de nieuwe bestemming blijft de plek aan het water met de Zuid-Willemsvaart verbonden.

4.4.3 Conclusie.

Langs de Zuid-Willemsvaart lagen meerdere plekken met een bijzondere betekenis voor de binnenvaart. Ook Weert is zo'n plaats. Behalve dat er in Weert veel werk was voor de binnenvaart door de aanwezigheid van industrie (onder andere bij de meelfabriek) en kolenoverslag, was er in Weert een scheepswerf voor reparatie en nieuwbouw van schepen. Op de scheepswerf bouwde men veel kempenaars, het scheepstype waarvan de maatvoering aangepast was op de maten van de sluizen in de regio. De plek had een belangrijke rol in het leven van de schippers en de inwoners van Weert en behoudt door de nieuwe functie als reparatiewerf voor pleziervaartuigen de band met het kanaal.

¹⁶⁴ T. Schers en B. Lijnsvelt, Catalogus "Nijver aan het water. De Zuid-Willemsvaart en Weert", in de Tienshuur te Weert, 16 oktober 2010 - 16 januari 2011. Erfgoedcluster Weert 2010.

5 Conclusie.

Binnenschippers als biografen.

Om op een andere manier naar het erfgoed van kanalen te kijken heb ik in dit onderzoek gefocust op één groep gebruikers van kanalen, de binnenvaartschippers. Ik heb daarbij, aan de hand van de theorie van de landschapsbiografie en het maritieme cultuurlandschap, gekeken naar wat deze groep voor invloed gehad heeft op de inrichting van het gebied vlak naast en rondom een kanaal. De binnenschipper, die volgens de theorie van de landschapsbiografie te zien is als een gebruiker of passant en daarom als één van de auteurs van het landschap kan worden aangewezen, blijkt verschillende nieuwe elementen in het gebied te hebben gebracht. Ten behoeve van de binnenvaart ontstonden havens, sluizen, loskades, schipperscafé's, schipperswinkels en schippersscholen en ontstond er op de wal een ondersteunende structuur met nieuwe beroepen zoals de scheepsjager, de sluis- en brugwachter, de scheepsbevrachter en de havenmeester.

Behalve vanuit “de stroom van alledaagse handelingen en beslommeringen van de mensen” zijn er andere invloeden aan te wijzen die de inrichting van het landschap bepaalden. Ook van de invloedrijke figuren als de lokale grootgrondbezitters (Wesselman) en industriëlen (Begemann) zijn de sporen in het landschap terug te vinden, ook bestuurders maakten keuzes (aanleg van de Veghelse havens). Met de landschapsbiografie is er een interessante alternatieve kijk op de geschiedenis van kanalen mogelijk.

Kanalenlandschap als maritiem cultuurlandschap.

Bij een nader onderzoek naar hoe de binnenvaart in concrete zin functioneerde, blijkt dat er veel bij kwam kijken. Alleen een kanaal, in de zin van een bevaarbaar stuk water, is niet genoeg. In de loop van de geschiedenis waren er meerdere manieren waarop het landschap rondom kanalen ingericht moest worden, om de binnenvaart goed te laten functioneren. Er ontstond een parallel aan het kanaal liggend “faciliterend landschap”, dat gericht was op de scheepvaart. In de theorie van Westerdahl wordt dit het maritieme cultuurlandschap genoemd. Met het ontstaan van een kanaal kwam er samen met het water en de scheepvaart een nieuw soort landschap. Ook in Brabant en Limburg kan dankzij de komst van de Zuid-Willemsvaart gesproken worden van het ontstaan van een maritiem cultuurlandschap.

De biografie van de Zuid-Willemsvaart.

Hoe dit landschap rond schippers en scheepvaart werd vormgegeven heb ik nader onderzocht bij de Zuid-Willemsvaart in de plaatsen Veghel, Helmond en Weert. In het onderzoek naar het erfgoed van de binnenvaart van de Zuid-Willemsvaart zijn mij een aantal zaken opgevallen.

In de drie onderzochte plaatsen zijn de gebieden, die voor de binnenvaart belangrijk waren, gemakkelijk te herkennen. De havens in Veghel, de kades en de sluizen in Helmond en het werfterrein in Weert zijn alle nog in de structuur van de plaatsen aanwezig. In Veghel heeft een deel van de oudste haven nog steeds een functie voor de binnenvaart. In Weert en Helmond zijn de plekken niet meer in gebruik. Het zijn lege tonelen geworden, de spelers (de schepen en de schippers) zijn verdwenen. De rekvisieten (de havenkranen, schipperscafé's) zijn opgeruimd. Dit proces is op deze plekken vrij snel verlopen.

Behalve de bewaard gebleven structuur is er niet veel concreets over dat nog het verhaal van de binnenvaart kan vertellen. Het gaat om details zoals de bolders en de gebruikssporen op de kades en de sluiswachterwoningen bij de schutsluizen in de Zuid-Willemsvaart. De talloze fabrieken, die het binnenvaarttransport nodig hadden, zijn nagenoeg alle verdwenen. Het is lastig om op de plekken iets van de geschiedenis van het kanaal als transportader en binnenvaartverbinding te ervaren.

Door het verdwijnen van de binnenvaart is het karakter van de plaatsen sterk veranderd. Het stadscentrum van Helmond en het werfterrein in Weert waren eerst dynamische plekken van ontmoeting en uitwisseling en werden stille plekken. Dit geldt ook voor de sluizen, ook voor die nog in gebruik zijn zoals sluis 4 in Veghel. De sluisterreinen zijn niet meer publiekelijk toegankelijk, de plaatselijke bevolking heeft er niets meer te zoeken.

Omgang met het erfgoed van de binnenvaart.

Daarnaast heb ik onderzocht hoe er met het binnenvaarterfgoed in deze plaatsen omgegaan is. Er is in de gemeentebesturen van geen van de drie onderzochte plaatsen een *specifieke* visie of specifiek beleid ten aanzien van het binnenvaarterfgoed ontwikkeld. Er zijn in de gebieden enkele objecten aangewezen als gemeentelijk monument of als rijksmonument. Het omgaan met het erfgoed van de binnenvaart verloopt vrij moeizaam. Er is de laatste jaren wel sprake van een kentering en er is een langzame bewustwording op gang gekomen. Het zijn voornamelijk particulieren of particuliere (vrijwilligers-) organisaties, die zich sterk maken voor het erfgoed (onder andere SIEH in Helmond en SIEME1 in Veghel). Ondertussen wacht de Kanaalzone in Helmond en een deel van het Veghelse haventerrein (voormalige CHV-terrein) op een zinvolle bestemming, waarbij een herbestemming ten dienste van de recreatietoervaart één van de mogelijkheden is.

6 Aanbevelingen.

Meer aandacht voor het erfgoed van de binnenvaart.

De geschiedenis van de binnenvaart is een bijzondere geschiedenis, waar niet veel aandacht voor is of is geweest. Dat is merkwaardig, want de binnenvaart is van groot belang geweest voor de ontwikkeling van Nederland tot het land wat het nu is. Bijna overal in Nederland zijn er plaatsen waar dit erfgoed te zien en te beleven is, het wordt alleen amper opgemerkt. Vrijwel iedere stad of dorp heeft een verbinding met bevaarbaar water gehad. De plekken waar de schippers aanlegden zijn er in veel gevallen nog. In de lokale archieven zullen veel aanwijzingen over de organisatie rond de binnenvaart te vinden zijn. Er zou meer aandacht voor deze interessante erfgoedcategorie moeten zijn. Op nationaal niveau heeft Nederland nog niet veel gedaan aan het erfgoed van de binnenvaart. In de grote scheepvaartmusea van Nederland en in verschillende regionale musea is er weliswaar aandacht voor het onderwerp, maar een *landelijk of nationaal* binnenvaartmuseum is er niet.

Zorgvuldige omgang.

De tastbare zaken die herinneren aan de geschiedenis van de binnenvaart zijn vaak bescheiden van aard. Het gaat om de optelsom van kleine elementen die een aanknopingspunt biedt om deze geschiedenis beleefbaar te maken. Het verdient aanbeveling om zuinig te zijn op de schaarse resten, er zorgvuldig mee om te gaan en geen geforceerde beslissingen te nemen, want weg is weg.

Bundeling van krachten.

De belangstelling voor het erfgoed van de binnenvaart is erg opgesplitst, ik noem hier als voorbeeld de liefhebbers van oude schepen, sluizen, stoommachines en oude motoren, ieder met een eigen vereniging en een groep trouwe fans. Het gaat veelal om kleine organisaties, die lokaal of regionaal geïnteresseerd zijn en die ieder voor zich aan werving en publieksactiviteiten doen. Het verbeteren of initiëren van samenwerking tussen de verschillende organisaties kan de zichtbaarheid en bekendheid van het erfgoed van de binnenvaart ten goede komen.

Inspiratiebron voor verdere ontwikkeling.

Geschiedenis geeft identiteit en eigenheid, dat is de kracht van zacht. Geschiedenis kan nog veel meer gebruikt worden als inspiratiebron bij nieuwe ontwikkelingen. Uit recreatief oogpunt is er nog veel te ontwikkelen, wat betreft wandel- en fietsroutes langs kanalen en ander industrieel erfgoed. Langs de Zuid-Willemsvaart liggen interessante erfgoedplekken, die als 'unique selling points' geprofileerd zouden kunnen worden en waar bijvoorbeeld het nog niet elders gepresenteerde nationale verhaal van de geschiedenis van de binnenvaart verteld kan worden. In Veghel kan aan de hand van het kanaal het verhaal verteld worden over de geschiedenis van de plaats als knooppunt van infrastructuur. De trein en tram is verdwenen, maar het water functioneert nog steeds als transportmiddel. Van verlaten en afgedankte aan water gerelateerde terreinen kunnen met durf nieuwe dynamische gebieden gemaakt worden, dat bewijzen verschillende nationale en internationale voorbeelden, zoals Londen, Bilbao, Antwerpen, Rotterdam en Amersfoort. De waardering van water is veranderd, water wordt ervaren als aantrekkelijk, vriendelijk en bijzonder. Nieuwe ontwikkelingen zoals *urban farming* zouden in de toekomst mogelijk ook op buiten gebruik geraakte kanalen of havens kunnen worden toegepast, wanneer het water in deze kanalen of havens gebruikt wordt voor de teelt van eetbare waterplanten en viskweek. Havens en kanalen blijven op deze manier functioneel en een plek houden midden in de maatschappij.



Afbeelding 90: Het sluizencomplex Camden Lock in Londen, met links op deze foto het tot leisurecenter getransformeerde pakhuizerterrein is een goed voorbeeld van hoe een 'no-go area' veranderde in 'a place to be'.

Betrokkenheid genereren van bewoners en kennis opbouwen.

Onbekend maakt onbemind. Om van kanalen en het erfgoed van de binnenvaart te houden is er eerst een proces van bewustwording nodig. Dat kan door de plaatselijke bevolking te betrekken bij de eigen lokale geschiedenis. Aandacht voor dit erfgoed in het onderwijs, zoals in Helmond, draagt bij aan dit proces. Tot 1950 is er intensief gevaren op de Nederlandse binnenvaarwegen en is er sprake van een nog lang doorwerkende traditionele werkwijze in de binnenvaart. Schippers en walbewoners hebben specifieke herinneringen aan de binnenvaart. De groep mensen die hierover kan vertellen wordt steeds kleiner. Het belang van oral history om alledaagse geschiedenis op te tekenen is groot. Het verdient aanbeveling om voor het vastleggen van de nieuwste geschiedenis van de binnenvaart deze methode in te zetten. Het Brabantse Buurtbankproject is een goed voorbeeld. Door de betrokkenheid bij deze erfgoedcategorie te vergroten wordt de draagkracht voor het instandhouden van en het zorgvuldig omgaan met dit erfgoed groter.

Literatuurlijst.

- Anon., *Verslag der Staatscommissie ingesteld bij koninklijk besluit van 4 mei 1905, no 51 tot het nagaan van den toestand waarin het binnenschipperijbedrijf verkeert*, 's-Gravenhage 1911.
- Arends, G. J. , *Sluizen en stuwen: de ontwikkeling van de sluis- en stuwbouw in Nederland tot 1940*, Delft 1994.
- Arends, G. J. , *Historische sluizen en stuwen. Waardering en instandhouding*, Utrecht 2004.
- Baas, H. et.al., *Leestekens in het landschap. 188 landschapselementen in kort bestek*, Utrecht 2005.
- Berkers, E., *Wat "nat" en "droog" bindt: honderd jaar vereniging van personeel werkzaam op het gebied van Dir. Gen. Rijkswaterstaat*, 's-Gravenhage 1998.
- Blijham, C. en W. Kerkmeijer, *Nieuw van de bijl. Driehonderdvijftig jaar scheepsbouw langs het Winschoterdiep 1650-1999*, Hoogezand-Sappemeer, Stichting HS Maritiem Rijksuniversiteit Groningen 1999.
- Bosch, A. en W. van der Ham et. al., *Twee eeuwen Rijkswaterstaat 1798-1998*, Zaltbommel 1998.
- Bouwens, B. et al., *Lijnen door het Brabantse land: 200 jaar verkeersinfrastructuur in Noord-Brabant 1796-1996*, Zwolle 1997.
- Bijl, A., *De tijd van de stoombootdiensten. De opkomst van het massavervoer 1825-1950*, Zaltbommel 2009.
- Davids, K. en C. van der Heijden, 'Historici, erfgoed en ruimte: veranderende opvattingen van 1970 tot heden', in: K. Bosma en J. Kolen (red.), *Geschiedenis en ontwerp. Handboek voor de omgang met cultureel erfgoed*, Nijmegen 2010, p. 72-75.
- Filarski, R., *Kanalen van de koning-koopman: goederenvervoer, binnenscheepvaart en kanalenbouw in Nederland en België in de eerste helft van de negentiende eeuw*, Amsterdam 1995.
- Filarski, R. en G. Mom, *Van transport naar mobiliteit. Deel I De transportrevolutie (1800-1900)*, Zutphen 2008.
- Frijhoff, W., *Dynamisch erfgoed*, Amsterdam 2007.
- Fuchs, J. M., *Beurt- en wagenveren*, Amsterdam 1946.
- Gabel, N. en K. Jansma, *Jachten & jagen. Schipperskinderen aan boord*, Leeuwarden 2009.

- Gawronski, J., *Amsterdam, een maritieme stad?* Amsterdam 2009.
- Govers, F., *Op eigen kracht. Veghel en de regio 1944-2000*, Veghel 2000.
- Gratama van Andel, E. J. W., 'Oude Kanalen', in: P. Nijhof (red.), *Monumenten van bedrijf en techniek. Industriële archeologie in Nederland*, Zutphen 1978.
- Groot, H. de, *Rijn- en binnenvaart in beeld. Nederland – België – Frankrijk 1935-'65*, Alkmaar 1988.
- Groot, H. de, *Volaan vooruit. Binnenvaart van opdrukker tot duwboot*, Alkmaar 1989.
- Hooff, G. van, 'Varen op Zuid-Willemsvaart baren: schippers en scheepvaart vanuit Helmond', in: *Werkend Verleden in Helmond, Speciaal: 't Kanaal*, Werkgroep Industrieel Erfgoed Helmond, nummer 7, september 1995, p. 20-28.
- Jacobs, P. , 'Reeds ziet gij van volksschuit en pakschuit de vlag.....: ofwel 170 jaar " 't Kanaal" in Helmond', in: *De Vlasbloem* 14 (1994), p. 31-56.
- Jacobs, P. , 'Het wel en wee van de Zuid-Willemsvaart', in: *Werkend Verleden in Helmond. Speciaal: 't Kanaal*, Werkgroep Industrieel Erfgoed Helmond, nummer 7, september 1995, p. 1-8.
- Janssen, T. , *Griendtsveen: betaald met turf*, Sevenum 2010.
- Kingma, J. 'Overtomen in Nederland', in: *Industriële Archeologie* 11/1991 nummer 39, p. 48-64.
- Klerk, L. De, 'Industrielandenschappen', in : H. Baas, *Jonge Landschappen 1800-1940. Het recente verleden in de aanbidding*, Utrecht 1994.
- Kley, J. van der, *Vaarwegen in Nederland. Een beschrijving van de Nederlandse binnenvaarwegen*, s . l. , 1967.
- Knippenberg, H. en B. de Pater, *De eenwording van Nederland: schaalvergroting en integratie sinds 1800*, Nijmegen 1988.
- Kok, A. en P. Nijhof, *Erfgoed dat beweegt: waardering van de Mobiele Collectie Nederland*, Amsterdam 2006.
- Kolen, J. *De biografie van het landschap. Drie essays over landschap, geschiedenis en erfgoed*. Amsterdam 2005 (dissertatie VU).
- Kolen, J., K. Bosma en H. Renes, 'De landschapsbiografie: instrument voor onderzoek, planning en ontwerp.' in: : K. Bosma en J. Kolen (red.), *Geschiedenis en ontwerp. Handboek voor de omgang met cultureel erfgoed*, Nijmegen 2010, p. 212-237.

- Leenaers, H. (red.), *De Bosatlas van Nederland waterland*, Groningen 2010.
- Leenders, K. A. H. W., 'Enige aspecten van de pre-industriële kanalenbouw', in: *Industriële archeologie* 9 (1989) 30, pp. 22-38.
- Linde, van de, Q. M., 'De voorgeschiedenis en totstandkoming van de Zuid-Willemsvaart', in: *Waterstaatkundig Tijdschrift OTAR*, jaargang 39, 1955.
- Lintsen, H.W. (red.), *Geschiedenis van de techniek in Nederland, de wording van de moderne samenleving 1800-1890*, deel IV, Zutphen 1993.
- Loomer, F. R., *Een eeuw Nederlandse binnenvaart. 100 jaar weekblad Schuttevaer*, Drachten 1988.
- Mom, G. en R. Filarski, *Van transport naar mobiliteit. Deel II De mobiliteitsexplosie (1895-2005)*, Zutphen 2008.
- Niemeijer, A. F. J. , 'De moeizame integratie van een netwerk. Binnenscheepvaartwegen in Nederland tot 1940', in: *Tijdschrift voor Watertstaatsgeschiedenis* 3 /1994, p. 22-35.
- Niemeijer, A. F. J. en T. de Wolf, 'Jonge verkeersinfrastructuur', in : H. Baas, *Jonge Landschappen 1800-1940. Het recente verleden in de aanbidding*, Utrecht 1994.
- Nijhof, P., (red.), *Monumenten van bedrijf en techniek. Industriële archeologie in Nederland*, Zutphen 1978.
- Nijhof, P. , *101 Industriële monumenten*, Zwolle 1996.
- Philipsen, M., De Zuid-Willemsvaart, een trauma of een geschenk? in: *Beek en Donk en de Zuid-Willemsvaart. Artikelenbundel over de geschiedenis van de Zuid-Willemsvaart*, Heemkundekring De Lange Vonder Beek en Donk, 2010.
- Reinders, R. , Graantransport over water. Het maritieme cultuurlandschap van Zuidwest Drenthe in de middeleeuwen, in : M. Niekus (red.), *Gevormd en omgevormd landschap van Prehistorie tot Middeleeuwen*, s.l. , 2011.
- Schot, J. W. (red.) , *Techniek in Nederland in de twintigste eeuw*, deel V, Zutphen 2002.
- Schutten, G. J., *Varen waar geen water is: reconstructie van een verdwenen wereld: de scheepvaart ten oosten van de IJssel van 1300 tot 1930*, Hengelo 1981.
- Schutten, G. J., *Verdwenen schepen. De houten kleine beroepsvaartuigen, vrachtvaarders en vissersschepen van de Lage Landen*, Zutphen 2004.
- Snijder, G., *Schippers van een gedempte haven: scheepvaart van 's-Gravenmoer 1800-1950*, Alphen a/d Rijn 2009.

- Span, L., *Lager onderwijs aan schipperskinderen*, thesis maatschappijgeschiedenis, Rotterdam 2011
- Spee, I. (red.) *Havengezichten. Mensen verhalen rond de Tilburgse Piushaven*, Tilburg 2011,
- Steketee, B., 'De bouwhistorie van de Helmondse sluizen van de Zuid-Willemsvaart', in: *Werkend Verleden in Helmond, Speciaal: 't Kanaal*, Werkgroep Industrieel Erfgoed Helmond, nummer 7, september 1995, p. 9-19.
- Ter Brugge, J. en E. Spits, *Scheepsbouw in perspectief. Scheepsbouw in perspectief. Werven in Nederland 1870-2009*, s.l. 2009.
- Verhagen, C., *De geschiedenis van de Zuid-Willemsvaart. Het kanaal van eenheid en scheiding*, Someren 2000.
- Verrips, J. , *Als het tij verloopt...Over binnenschippers en hun bonden 1898-1975*, Amsterdam 1991.
- Vries, J. de, *Barges and Capitalism. Passenger transportation in the Dutch economy (1632-1839)*, Utrecht 1981.
- Westerdahl, C. 'The Maritime Cultural landscape', in: *The International Journal of Maritime Archeology* 22.1, 1992, p. 5-14.
- Wiskerke, C. , 'De aanleg van de Zuid-Willemsvaart', in: *Tijdschrift van het Koninklijk Nederlandsch Aardrijkskundig Genootschap*, tweede reeks deel 61, 1944, p. 4-24.
- Woud, A. van der, *Het lege land. De ruimtelijke orde van Nederland 1798-1848*, Amsterdam 1987.
- Woud, A. van der, *Een nieuwe wereld: het ontstaan van het moderne Nederland*, Amsterdam 2006.

Herkomst afbeeldingen

Auteur: 6, 64, 70, 78, 80, figuur 1

Brabants Historisch Informatie Centrum: 8, 10, 37, 53, 55, 62

Edahmuseum Helmond: 73

Filarski 1995: 11, tabel 1

Gemeentelijk Archief 's-Hertogenbosch: 81

Gemeentelijk Archief Veghel: 38, 41

Gemeentelijk Archief Weert: 27, 58, 61, 83, 86, 89

Gemeentelijk Museum Helmond: 26b, 26c, 72a, 75

Heemkundekring Vehchele: 5, 39, 42, 43, 44, 50, 51, 52, 54, 56, 57, 65, 69

Heemkundige Vereniging Deurne: 18

Janssen: 4a, 4b, 4c

Koninklijke Bibliotheek krantenarchief: 84

Leenaers: 21

Maritiem Museum Rotterdam: 28, 32 a t/m d, 36, 45, 47, 49, 85

Particuliere collectie C. Verhagen: 7, 79

Particuliere collectie Familie van Asperen: 48

Particuliere collectie Familie Vogel: 23

Particuliere collectie G. Van Hooff: 72b

Particuliere collectie H. de Groot: 16, 17, 87, 88

Particuliere collectie J. Boersema: 1, 2, 14, 26e, 30, 34, 40, 46, 59, 63, 66, 71

Particuliere collectie L. Mooren: 15, 25

Philipsen: 9

Regionaal Historisch Centrum Eindhoven: 60, 68, 72a

Rijksmuseum Het Zuiderzeemuseum Enkhuizen: 12, 13, 20, 22, 24, 26a, 26d, 29

Verslag Staatscommissie 1905: 31 en tabel 2, 3, 4 en 5

Website <http://www.google.com/images>: 90

Website [http:// www.helmond.nl](http://www.helmond.nl): 77

Website <http://www.industrieel-erfgoed.nl>: 74

Website <http://www.kustvaartforum.com>: kaft voorkant, 33, 67, 76

Website <http://www.romeinsekust.nl>: 3

Website <http://www.zuidwest-nederland.nl>: 35a, 35b

Website <http://www.weertdegekste.nl> : 82

Werf Wolthuis: 19