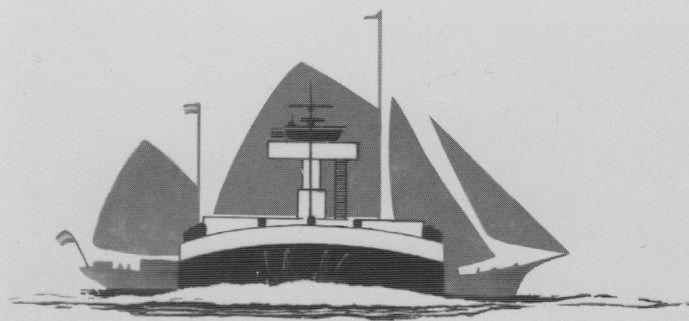




oktober 1996

96-II

VERENIGING "DE BINNENVAART"



MAASBRACHT, Julianekanaal

MAASBRACHT EN HET JULIANAKANAAL

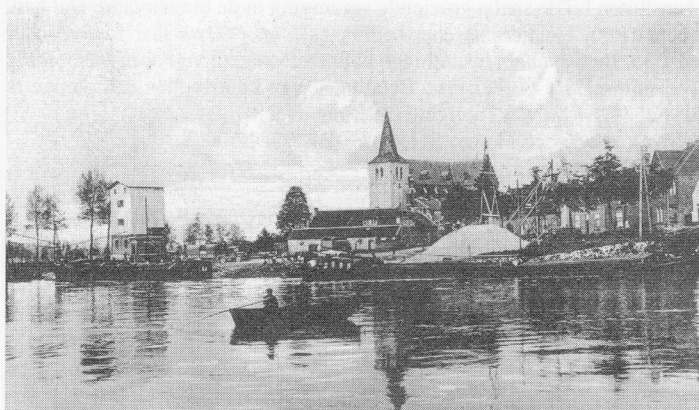
MAASBRACHT EN HET JULIANAKANAAL

Maasbracht was van oorsprong een agrarisch dorp en is thans al vele jaren de grootste binnen-haven van Nederland en thuishaven van vele binnenschippers. De aanleg van het Julianakanaal heeft voor Maasbracht een grote ommekeer teweeggebracht. Het graven van het kanaal zorgde voor de nodige werkgelegenheid in de regio Midden- en Zuid Limburg. Al jaren waren de Nederlandse en Belgische regeringen aan het bekvechten over het beter bevaarbaar maken van de Maas. Na de eerste wereldoorlog (1914-1918) besloot de Nederlandse regering de aanzet te geven voor de aanleg van een lateraal kanaal (Julianakanaal) geheel op Nederlands grondgebied. Hierdoor hoefde er geen rekening gehouden te worden met de Belgen die in financiële nood verkeerden, omdat zij betrokken waren geweest bij de eerste wereldoorlog. Op 23-10-1925 zette HKH Prinses Juliana in Borgharen de eerste spade in de grond voor de aanleg van het, naar haar genoemde, kanaal. Op 16-09-1935 werd het Julianakanaal door HKH Koningin Wilhelmina en Prinses Juliana geopend met een vaartocht over het nieuwe kanaal van Maastricht naar Born met de Amsterdamse salonboot ss PRINS HENDRIK. Tussen 1958 en 1968 vond er een grootscheepse verbetering van het Julianakanaal plaats. Na de oorlog was de vraag naar grind, voor de wederopbouw, sterk toegenomen. In de streek rondom Maasbracht bleken de ontgrinding en baggerwerkzaamheden, na het sluiten van de mijnen in Limburg, een goed alternatief voor de scheepvaart en werkgelegenheid.

Haven

Tussen 1925 en 1935 was Maasbracht één der grootste overslaghavens van ons land. In 1933 was het hoogtepunt toen er in de haven circa 2 miljoen ton goederen (vnl. kolen) werden overgeslagen. De 'kolentip' (overlaadstation van wagonladingen kolen in schepen) was een begrip voor Maasbracht en omstreken. In 1929 werden de eerste kolen in Maasbracht verladen. De bedrijvigheid rond de haven zorgde voor een hoop werkgelegenheid in de magere 30er jaren. Maasbracht vormde vanaf dat moment de schakel voor het Noord-Zuidverkeer over water. Veel bedrijven vestigden zich in Maasbracht aan de monding van het Julianakanaal. De schippers kregen na verloop van tijd meer binding met de bewoners aan de wal. Zij deden hun inkopen in Maasbracht, lieten er hun schepen repareren, stuurden er hun kinderen naar school, gingen er naar de kerk en naar de beurs om aan vracht te komen.

Een zwarte dag in de scheepvaartgeschiedenis van Maasbracht is 30-09-1944. Duitse 'Spreng-commando's' bliezen circa 240 schepen op. Men kon toen terecht spreken van een 'schepen-kerkhof'. Maasbracht groeide van een klein agrarisch dorp aan de rivier (1837 inwoners in 1930) uit tot een plaats van meer dan 8.000 inwoners. Tussen 1950 en 1960 was Maasbracht de snelst groeiende gemeente van Nederland. Vele schippers hebben zich hier inmiddels gehuisvest en zijn geïntegreerd in de Maasbrachtse samenleving. Na herindeling in 1990 werd Maasbracht uitgebreid met de voormalige gemeenten Stevensweert, Linne en Ohé en Laak met een inwonertal van bijna 14.000. Maasbracht heeft sinds 1990 een eigen Scheepvaartmuseum. Jaarlijks vinden in juni de Open Scheepvaartdagen plaats. Een niet meer weg te denken evenement in de binnenvaartplaats bij uitstek: Maasbracht.



Maasbracht uit vroeger tijden met op de achtergrond de markante toren van de St. Gertrudiskerk. De toren is gemaakt van kalkzandsteen en stamt uit 1400.

*Foto:archief
Leo Schuitemaker*

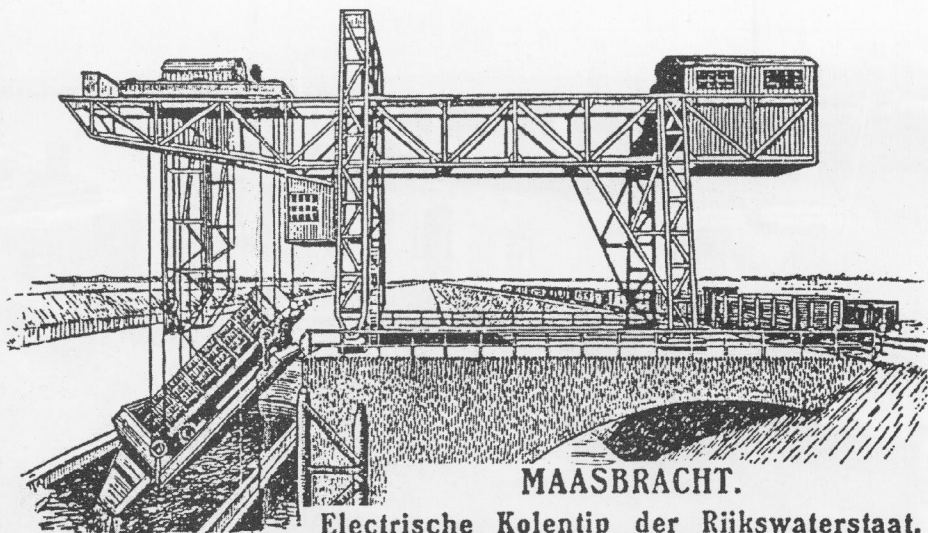


Een prachtig overzicht van de Bunkerhaven van Maasbracht. Hier kon men kolen of olie bunkeren.
 Foto: archief T. Zondag



'Gezicht vanaf de sluis' staat op vele kaarten van Maasbracht. Het immer wisselende beeld van de vele diverse scheepstypen geeft ook inspiratie om een foto te maken. De sleep verlaat als derde lengte, achter een geladen kempenaar en een spits, de sluis in de afvaart.

Foto: archief T. Zondag



MAASBRACHT.

Electrische Kolentip der Rijkswaterstaat.
Capaciteit ca. 300 ton per uur.

DE KOLENTIP

De ontwikkeling van de Staatsmijnen in Limburg was in volle gang. Het afvoeren van de kolen via vervoer te water kwam aan de orde. Maasbracht bleek een goede lokatie te zijn om een kolenverlaadinrichting (Kolentip) te bouwen. Met deze kolentip (ook wel 'kieper' genoemd) konden complete 20 tons spoorwagens in één keer in een schip worden leeggestort. In de duitse Ruhrhavens waren al jarenlang dergelijke 'kiepers' in bedrijf. Er werd een 'Rijkskolentipbedrijf' opgericht onder supervisie van Rijkswaterstaat. In 1929 werden de eerste kolen via de kolentip beladen. De kolentip bleek zeer rendabel te zijn. In 1934 kwam er een einde aan de grootscheepse overslagactiviteiten in de haven van Maasbracht. De werkzaamheden werden verplaatst naar de haven van Born waar een nieuwe modernere kolentip in gebruik werd genomen. Op 12-06-1935 werd het Rijkskolentipbedrijf te Maasbracht beëindigd.

Tekening: archief Jos Hubens



Haven Maasbracht

Drukte in de haven van Maasbracht. De foto is waarschijnlijk genomen tijdens de bouwvakvakantie in de jaren 60.

Foto:
D. de Jonge



SCHIPPERSCHOOL 'PRINS BERNHARD'

Foto: archief T. Zondag

Het Kon. Onderwijsfonds had in 1936 een voormalige modderbak (lxb: 40,90 x 7,30 m) laten ombouwen tot schoolschip. Hierin waren 3 leslokalen van 6 x 7 m en op het achterschip de woning van de conciërge ondergebracht. Oorspronkelijk was het vaartuig vanaf begin 1937 in Duisburg gestationeerd, maar vanwege de oorlogsdreiging werd het in september 1939 snel naar Holland teruggehaald. In oktober 1940 kreeg de school Maasbracht als thuishaven. Menig schipperskind heeft hier een getuigschrift gehaald bij 'meester' Lutke Schipholt. Als er familie of kennissen langs kwamen varen mocht je van de 'meester' even gedag zwaaien.



Scheepvaart geeft handel. De waterboot, de (Shell)-bunkerboot, de stoomsleeptboten en de parlevinker (nog net te zien langs zij de laatste sleeptboot), allemaal verdienen ze er wat aan.

Foto: archief Jos Hubens



SCHIPPERSBEURS

Foto: archief T. Zondag

Een bevrachtingscommissie begon in 1933 met het coördineren van vrachten. Hieruit ontstond de latere schippersbeurs. Een houten keet gebouwd in 1934 was het eerste 'beursgebouw'. Eind 1935 werd de beurs van Maasbracht verplaatst naar Roermond. Dit was echter maar voor korte duur. In 1939 was de Schippersbeurs opnieuw in Maasbracht gevestigd. De beurs wisselde daarna nog wel enkele malen van lokatie binnen Maasbracht. Op de foto staat het 'Cafe Central', ofwel Sentjens, hier was de beurs 41 jaar lang gevestigd. Tussen de afroep door kon men een pilsje pakken of een biljartje maken.



Maasbracht, de Vluchthaven, een geliefde ligplaats.

Foto: archief T. Zondag

De foto geeft een goed beeld van hoe druk het in Maasbracht kon zijn. Rijen met, voornamelijk kleinere, schepen, liggend op de beurs en wachtend op een reisje kunstmest naar het Noorden.



Nog meer wachtende vaartuigen. Dit maal rijen Maassleepboten met de kop in de wal. De loopplank zorgt voor de verbinding met de wal. De MINA, ALMIEN en de overigen wachtend op een sleep. De 'Sleepvaart Centrale' was aan de andere kant van de weg, lekker dichtbij. Op de achtergrond een baggermolen. De poststempel geeft aan Maasbracht 4-8-1952.

Foto: archief T. Zondag



Deze kaart is geschreven op 4-10-1969 en meldt aan de zoon op het pensioaat dat men vertrokken is uit Maasbracht met één schip naar Weurt en één door naar Rotterdam. De foto stamt uit een latere periode dan de bovenste. Het aantal sleepboten is duidelijk afgenomen en de HEBA, HARRY, ANNY en PARMA zijn ook een slag groter dan de MINA en de ALMIEN.

Foto: Archief Jos Hubens



Maasbracht, Gezicht op Julianakanaal

Ook in Maasbracht werd gebaggerd. De stoombaggermolen is in vol bedrijf gezien de rookpluim uit de schoorsteen. Op weg naar de sluis zijn een sleepbootje met een sleepspits in aanhang en een lege klipperaak met aan stuurboord een zijschroef (lamme arm) in werking.

Foto: archief T. Zondag



Maasbracht, Gezicht op de sluis

Dit maal echter een gezicht op de sluis Maasbracht. De sluis vaart aan de benedenzijde in. De tweede sleep heeft ook al losgemaakt. Aan bakboord liggen vier stoomsleepboten gezusterlijk (of gebroederlijk) naast elkaar.

Foto: archief Jos Hubens



Maasbracht, Sluis (Hoge stand) Afvaart

Deze foto uit de vijftiger jaren geeft een zeer volle sluis te Maasbracht te zien. Bij wet van 28-07-1921 werd besloten tot de aanleg van het Julianakanaal, welke aanleg was te beschouwen als de noodzakelijke voortzetting in zuidelijke richting van de kanalisatie van de Maas beneden Maasbracht, toen volop in uitvoering. Het kanaal begint bij Maasbracht, loopt op enige afstand van de Maas en komt bij Limmel weer in de Maas. Het werd geschikt gemaakt voor schepen van 2000 ton met afmetingen van 100 x 12 x 2,80 m.



Maasbracht, Sluis Afvaart

De sluis vaart uit in de afvaart. Duidelijk is het grote verval van 7,45 m te zien. De nieuwe sluizen te Maasbracht hebben echter een verval van 11,85 m (het grootste verval in Nederland).

Beide foto's: archief T. Zondag



Winter 1963 beneden de sluis van Roosteren.

Foto: archief Peter v/d Pluijm

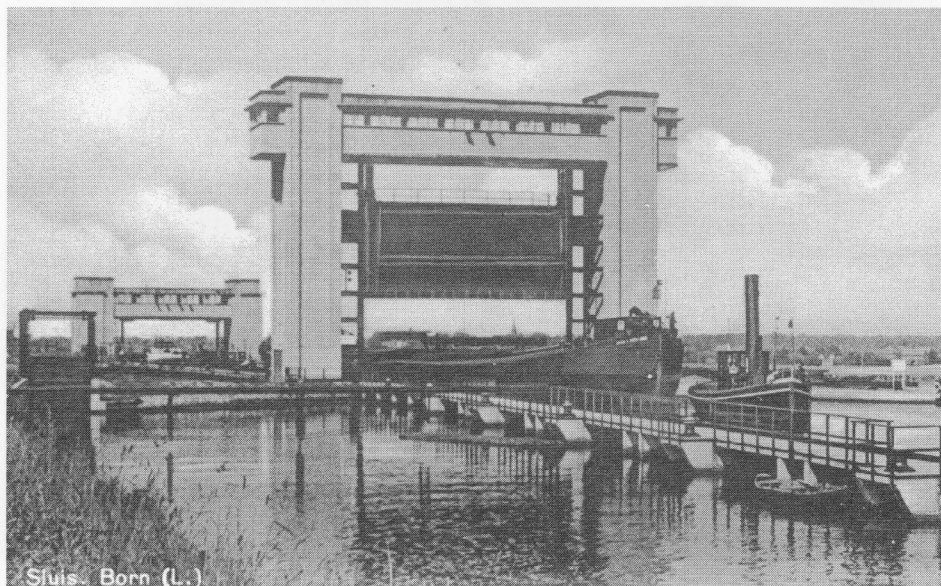


Het sleepschip WILLEM VAN DRIEL 41 (lxbxd: 69,54 x 9,50 x 2,23 m / 997 ton / bouwjaar 1891 Stormpolder) ligt afgemeerd boven de sluis van Roosteren. Typisch zijn hier de houten palen zonder loopbrug. De foto dateert uit 1938.

Foto: Ariëns/archief Peter v/d Pluijm



Invaart benedenpand sluis Born met op de achtergrond de 'Kolentip'. Foto: archief T. Zondag
 Er werden tijdens de bouw van het Julianakanaal vier sluizen gebouwd; Maasbracht, Roosteren, Born en Limmel. In 1935 werd het kanaal voor de scheepvaart geopend en vierde dus vorig jaar haar 60-jarig jubileum. Tussen 1958 en 1968 werd de capaciteit van het kanaal vergroot door de aanleg van een extra dubbele sluis te Born, het laten vervallen van de sluis te Roosteren en de aanleg van drie nieuwe sluizen te Maasbracht. De oude sluis te Maasbracht kwam hierdoor te vervallen.



Sluis Born. Poststempel 1938, drie jaar nadat het Julianakanaal geopend was.

Foto: archief Jos Hubens



Een sfeervol plaatje uit 1939 van sleepvaart op het Julianakanaal. Het slepen op het Julianakanaal werd gedaan door boten van de 'Kanaalvaart'. De boten van de Kanaalvaart hadden het sleepmonopolie op het Julianakanaal. Alle sleepgelden werden gestort in één pot en daarna verdeeld. De z.g. boezemboten voeren van sluis tot sluis. De sleep werd de sluis ingetrokken door de z.g. schutboten en in de havens van Grevenbicht, Born en Stein voeren de havenboten. Bekende 'kanaal'-boten waren de MAAS - WAAL en RUHR van Caspari. Te Stein voer de JACOB van W.G. Maas. Deze boot is thans nog als stoomsleepboot ROSALIE in de vaart en was dit jaar nog te zien tijdens 'Dordt in Stoom'.

Foto: archief Jos Hubens



De haven van Grevenbicht vol met sleepschepen, liggend op de beurs van Born en wachtend op een reis.

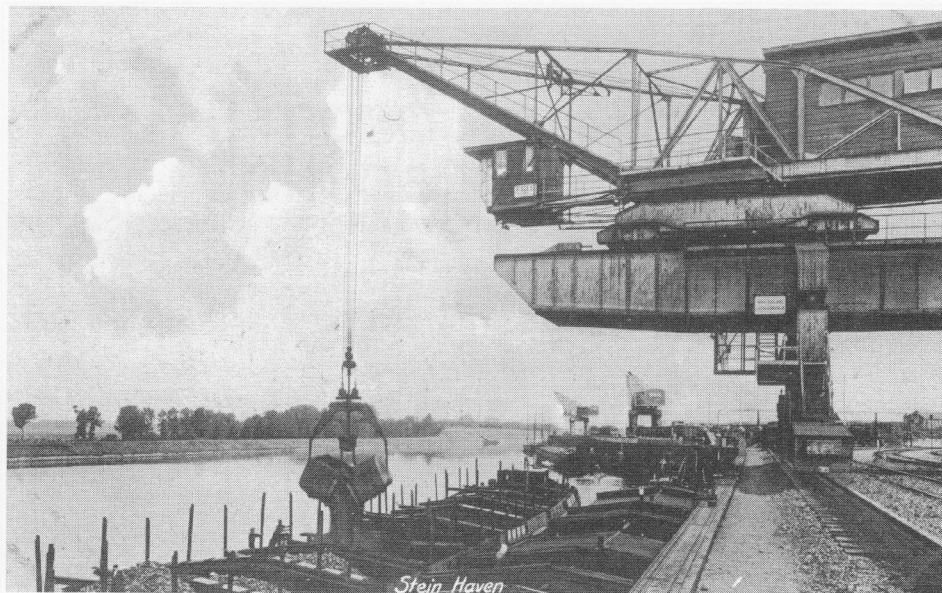
Foto: archief Jos Hubens



De haven te Born - Buchten (poststempel 1939) met een variatie aan scheepstypen. Eén ding hebben ze echter gemeen; een forse mast midscheeps. Foto: archief Jos Hubens



Nogmaals de haven van Buchten. Via deze kaart uit 1960 wordt gemeld dat men hier 1000 ton kolen moet laden voor Karlsruhe. Foto: archief Leo Schuitemaker



Bedrijvigheid aan de kade te Stein gelegen aan het Julianakanaal. Hier werd de overslag voornamelijk met 'kubels' gedaan. De kraan tilde de kubel vanaf de spoorwagon boven het ruim en kiepte zo de inhoud hiervan, veelal cokes (tegenwoordig kunstmest van de DSM), in één keer in het ruim.

Foto: archief Jos Hubens



De kade van Stein behoort thans toe aan DSM. Sinds 1994 wordt de overslag (kranen en personeel) echter gedaan door het bedrijf Wessem BV.

Foto: archief Jos Hubens



Ook in de gemeentehaven van Stein moet er gegeten worden. De parlevinker, hier duidelijk herkenbaar aan de groen/witte blokken op zijn vlet, is onderweg naar de volgende klant. De stoomsleeperboot WILLEM verhaalt een leeg schip.

Foto: archief T. Zondag



De laatste sluis van het Julianakanaal te Limmel. Binnen Rijkswaterstaat spreekt men bij dit type sluizen over een 'groene' kolk. De sluis staat meestal open; bij Maasstanden boven NAP+44,00 m wordt gesloten, bij standen hoger dan NAP+45,30 m is de sluis gestremd.

Foto: Leo Schuitemaker



Maasbracht, Gezicht op het Dorp

De stoombaggermolen MAASTROOM van de NV. A.J. van Haafden uit Den Haag met aan sb een luxe motor en aan bb een sleepschip langszij.

Foto: archief T. Zondag



Maasbracht-Sluis

Volle bak in de sluis te Maasbracht. Op de luxe motor hangt de was. De sluiswachter heeft nog tijd voor een praatje. Opmerkelijk is dat het achterste sleepschip nog voorzien is van een houten roef.

Foto: archief Jos Hubens



Het Maas- en Scheepvaartmuseum Maasbracht werd op 22-06-1990 officieel geopend door de toenmalige burgemeester van Maasbracht dhr. Vaes. Hiermee werd een wens van vele 'geïnteresseerden in de binnenvaart' voor een eigen museum vervuld. Evenals onze vereniging draait het museum op vrijwilligers. Het is beslist de moeite waard om eens een kijkje in het museum te nemen. De openingstijden zijn: van 1 oktober tot 1 april op zaterdag en zondag van 14:00 tot 17:00 uur. Van 1 april tot 1 oktober ook op woensdag van 14:00 tot 17:00 uur.

Foto: Michel Savelkoul