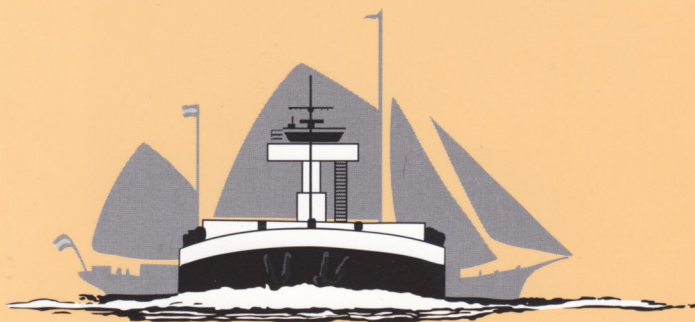




VERENIGING "DE BINNENVAART"

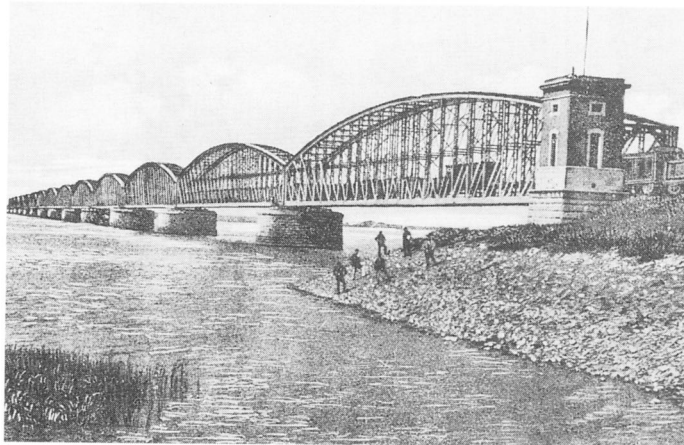


BINNENVAART IN NOORD-BRABANT

BINNENVAART IN NOORD-BRABANT

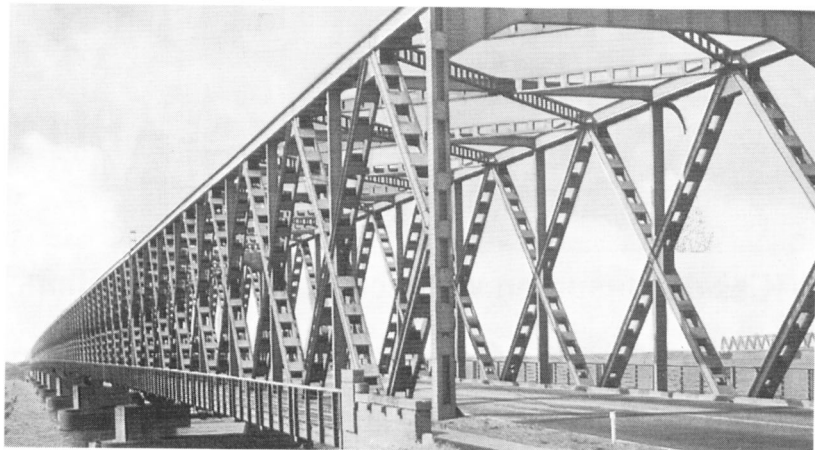
door: Leo Schuitemaker – Klundert, juli 2002

Binnenvaart in Noord-Brabant kent een grote variatie van vaargebieden in zowel het heden als verleden. Denk hierbij aan het lossen in getijhavens zoals in Bergen op Zoom, de bietenvaart naar de diverse suikerfabrieken, de zand- en grindvaarders uit Werkendam, de containervaart naar Tilburg, Helmond, Waalwijk, Oss en 's-Hertogenbosch en de vaart op de Brabantse kanalen en op de grote en kleine rivieren. In deze uitgave nemen we u mee langs vele bekende Brabantse binnenvaartplaatsen.



Het Hollandsch Diep en de Nieuwe Merwede vormen een deel van de grens van de provincie Noord-Brabant. Het begrip boven- of beneden de Moerdijk hoeft dan ook geen verdere uitleg. Moerdijk was eeuwenlang een hinderenis in het noord-zuidverkeer. Wie de rivier over wilde steken moest dit doen per boot of per pont. Sinds 1872 is er de spoorbrug met 14 bogen en een lengte van 1432 meter over het Hollandsch Diep. Samen met de in 1936 gebouwde verkeersbrug behoorden zij generaties lang tot de grootste bruggen van Europa. Momenteel wordt er speciaal voor de Hoge Snelheids Lijn (HSL) een derde brug naast gebouwd.

Foto: archief Chris Slagter



In 1934 werd gestart met de bouw van een Moerdijkbrug voor het wegverkeer. Deze moest de vertrouwde veerponten gaan vervangen. Op 12-12-1936 werd de brug, met tien overspanningen van elk 100 meter, in gebruik genomen. In 1978 is de oude brug vervangen door een nieuwe bredere en plattere brug. De oude overspanningen kregen een nieuwe bestemming. Zes overspanningen zijn gebruikt in Keizersveer en de overige vier zijn gebruikt voor de vervanging van de hefbrug te Spijkenisse.

Foto: archief Chris Slagter





Werkendam, de thuishaven van vele zandschippers en een begrip in de binnenvaart. Heden ten dage staat Werkendam ook bekend als de plaats waar vele nieuwbouwschepen worden afgeleverd. De foto toont ons de Nieuwe haven en de zeilschepen hebben hier nog de overhand. Het motorschip over stuurboord heeft als eigenaar W. Kieboom.

Foto: archief Jaap Boersema



Lage Zwaluwe, binnenhaven vermeldt deze kaart. Menige schipper heeft hier in het verleden een vrachtje veenaarde naar toe gebracht. Toen de haven nog onder eb en vloed lag was het wel even uitkijken om onder de vaste brug (NAP+5,00 m) door te kunnen.

Foto: archief Theo Zondag





De beugelaar heeft een rustig plekje in de haven van Moerdijk gevonden om af te meren. De Wegwijzer voor de Binnenscheepvaart uit 1924 vermeldt over deze haven: de haven is 400 m lang, breed 60 m, diep NAP-3,50 m en onmiddellijk aan diep water gelegen. Invaart NW-ZO, bij vloed ongemakkelijk wegens neer. Twee havenhoofden en achterin kaaimuren. Aansluiting aan den spoorweg. Bij hoge vloed staan de dammen en kaden grotendeels onder water en is de ligplaats voor schepen onvoldoende. Aanlegplaats voor stoomboten aan het 'Hellend Vlak' en Rijksveerdienst naar Willemsoord, in den weg van Breda naar Dordrecht. In beheer bij het Rijk.

Foto: archief Chris Slagter



Hier nogmaals de suikerfabriek te Zevenbergen. De bietencampagne draait op volle toeren en de Roode Vaart ligt vol met schepen. Er was toen nog tijd om te buurten. In de hoogtij dagen voeren er tientallen schepen door de Roode Vaart. Zelfs de bieten uit de omgeving van Moerdijk werden nog per schip naar Zevenbergen vervoerd.

Foto: archief Theo Zondag



Belgische Graven, Willemstad

Tijdens de Tweede Wereldoorlog vond er op 30 mei 1940 bij Willemstad een scheepsramp plaats. De RHENUS 127, met aan boord door de Duitsers krijgsgevangen genomen Belgische militairen, liep op een mijn. Er vielen ruim 200 doden te betreuren. 134 van hen rusten in Willemstad op het Belgische kerkhof aan het Hollandsch Diep. Jaarlijks op 2e Pinksterdag komen nabestaanden en oud-strijders uit België hun doden eren en herdenken. Op de achtergrond zijn 2 sleepschepen te zien die gespreid slepen achter de Zeelandse boot.

Foto: archief Theo Zondag



WILLEMSTAD, Volkeraksluizen

In 1967 werden de Volkeraksluizen te Willemstad officieel geopend. Voor de scheepvaart vormde dit een extra te nemen hindernis. Vooral in de beginjaren, toen er nog maar twee sluiscolken waren, werd hier veel tijd met wachten doorgebracht.

Aan het feit dat dit 's werelds grootste en drukste binnenvaartsluizen zouden worden had de schipper weinig boodschap. Er moest immers gevaren worden. Deze foto geeft een goed beeld weer uit de beginjaren. De vele zandtransporten vanuit het Hellegat vormden een groot deel van passerende scheepvaart. De immens grote schepen van Boele en Oosterwijk waren vaste klanten van de Volkeraksluizen.

Foto: archief Theo Zondag





Bergen op Zoom - Haven.

Het lossen op het zaat te Bergen op Zoom vereiste de nodige vakkennis en geduld. De luxe motor ligt te lossen en de schipper van het beurtschip heeft de ladder al klaar staan voor een inspectie-rondje.

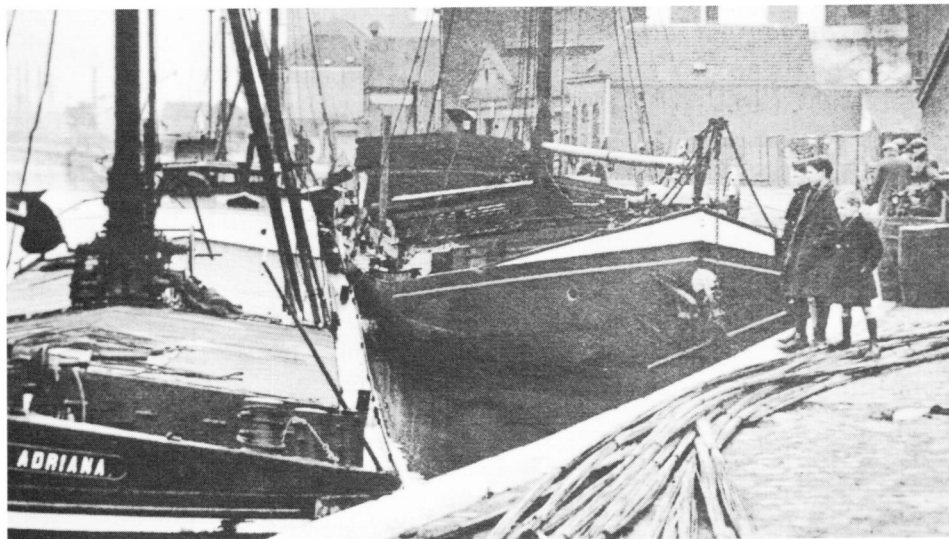
Foto: archief Chris Slagter



KAZERNE ARSENAAL, BERGEN OP ZOOM

Deze kaart werd verstuurd op 13 september 1933 en vermeldt dat hedenavond om acht uur alles in orde was. En zo te zien had de man gelijk. De fraai gelijnde klipper wordt in ieder geval goed bewaakt bij de kazerne Arsenaal te Bergen op Zoom.

Foto: archief Theo Zondag



De haven van Roosendaal in een ver verleden. Langs de kade ligt (vermoedelijk) een Brusselselaar, langszij de ADRIANA, een Friese zeilkast met kempische maten. Vol bewondering kijken de drie jongens op de kade naar de stoere schepen. In gedachten zien zij zichzelf al als schipper op de ADRIANA. De vertrouwde Wegwijzer uit 1924 vertelt ons over de haven: los- en laadplaats aan de kade, havengeld 10 ct. per ton, ledig vrij, kadegeld 3 ct. per m² en per dag, na een maand de helft; 2 dagen vrij. Jaarlijks doen 1500 schepen, metende 100.000 ton, de haven aan.

Foto: archief Chris Slagter



Het sleepschip SANCT WILLIAM (2302989) ligt afgemeerd in de haven van Roosendaal. De SANCT WILLIAM, van W.J. Oosterman uit Amsterdam, werd in 1897 op de werf Otto te Krimpen a/d IJssel gebouwd. De afmetingen waren 52,50 m lang, 7,46 m breed en 2,10 m diep en de tonnage bedroeg 529 ton. Het schip is nog steeds onder dezelfde naam in de vaart, echter wel als motorschip met 325 pk Caterpillar. De poststempel geeft aan dat de kaart in 1964 verzonden werd.

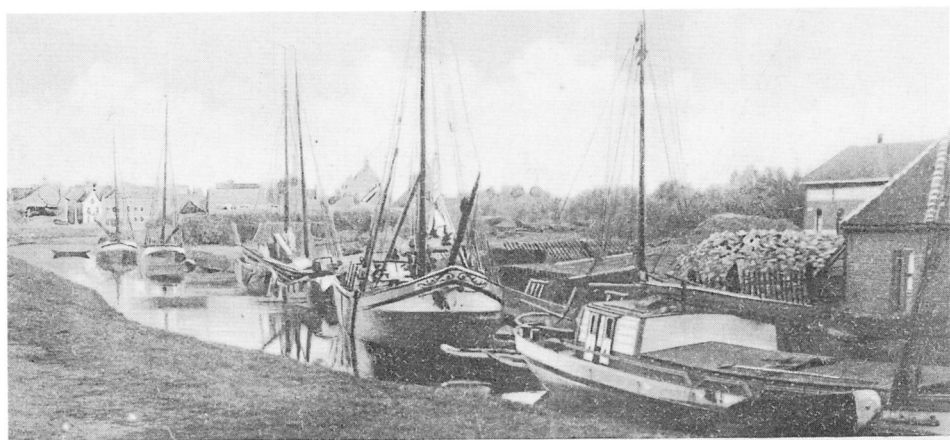
Foto: archief Jaap Boersema



Stampersgat, Gezicht op „De Mark”

De suikerfabriek te Stampersgat is volop in bedrijf. Soms lagen hier wel 120 schepen aan de fabriek. Er werd dag en nacht gelost met zes kranen. Men kon op deze manier wel zo'n 60 schepen per dag lossen. De bietencampagne bracht brood op de plank. Tussendoor bleef er echter wel tijd over om een sterk verhaal aan de buurman te vertellen of om op de fiets een boodschap te doen. De schipper van vandaag kent geen buurmannen meer, maar de sterke verhalen kunnen in ons blad BINNENVAART verteld worden.

Foto: archief Vereniging De Binnenvaart.



Havenzicht Oudenbosch.

Havenzicht Oudenbosch staat er op deze kaart. Kenmerkend zijn hier op de voorste tweemastklipper de houten roef met de verticaal schuivende blinden voor de ramen en het fraaie lofwerk op de tweede klipper. Als los- en laadplaatsen waren de kaden aan het einde van de haven aangewezen. Er liep een jaagpad aan de westzijde en in de haven mocht niet worden gezeild. Indien twee vaartuigen elkaar niet konden passeren moest de binnenvarende aan de wisselplaats blijven wachten. Stoom- en motorboten waren toegelaten. Gedurende oktober, november en december moesten schepen groter dan 300 ton de haven overstuur in- of uitvaren.

Foto: archief Chris Slagter



Aan het einde van de Mark ligt Breda. Daar waren onder andere de suikerfabriek, een ketelfabriek, bijgenaamd de 'naadloze', de Nederlandsche Kunstzijde Industrie en de fabriek van de befaamde ETNA fornuizen gevestigd. De voor de wal liggende klipperaak met salonroef heeft nog een houten roer. Verder zien we nog een luxe motor en een schip geladen met kolen. Opvallend is dat alle schepen nog een roeiboot langsij hebben liggen.

Foto: archief Jaap Boersema



Een onbekende kempenaar lost grind bij de firma Stoof in de Belcrumhaven te Breda. Het schip heeft geen roef, maar is voorzien van een theehut. Wie van onze lezers kent dit schip?

Foto: archief Vereniging De Binnenvaart.



Een bonte verzameling van allerlei scheepstypen in de haven van Drimmelen. Op de voorgrond de RP 17. In 1942 gebouwd op de werf G. de Vries Lentsch Jr. te Amsterdam. Vanaf 1954 was dit schip, vanwege de geringe diepgang van 0,50 m, gestationeerd in Drimmelen om te surveilleren in de Biesbosch. In 1957 kreeg ze het naamsein RP 46 en in 1974 verhuisde ze naar Sneek. Tot 18-08-1977 in de vaart en vervolgens overgedragen aan de Dienst der Domeinen voor de verkoop.

Foto: archief Theo Zondag



Bij de Biesbosch denk je al snel aan de rondvaarten door dit prachtige natuurgebied. Vanuit Drimmelen was de familie Schuller al vroeg actief met rondvaarten. Het mps ZILVERMEEUW was hier een bekende verschijning. Het schip is inmiddels al opgevolgd door nieuwere generaties Zilvermeeuwen maar het vaargebied blijft toch voornamelijk de Biesbosch.

Niet alleen uit Drimmelen maar ook uit andere Brabantse plaatsen zoals Lage Zwaluwe, Geertruidenberg en Willemstad vinden rondvaarten naar de Biesbosch plaats. Foto: archief Teun de Wit





Geertruidenberg, gelegen aan de rivier de Donge, is één der oudste steden van Holland, kreeg in 1213 (nog voor Dordrecht) stadsrecht van de Hollandse graaf. Op de achtergrond de scheepswerf Ruytenberg. Over bakboord was vroeger een ketelfabriek gevestigd. Op de foto ontdekken we verder nog de RP 17 en de peilers van de oude spoorbrug. Geertruidenberg is ook de thuishaven van de bekende tankrederij Van der Sluijs.

Foto: archief Jos Hubens



De Amercentrale van de Provinciale Noordbrabantse Electriciteits Maatschappij (PNEM), thans Essent, in Geertruidenberg. De binnenvaart heeft hier de nodige tonnen kolen naar toe gebracht. Zesbakduwvaart naar de centrale was ook niet ongewoon.

Foto: archief Jos Hubens



Deze ingekleurde kaart werd verzonden op 15 juni 1916 en toont ons het Wilhelminakanaal te Oosterhout. Wat hier opvalt is het fraaie lofwerk op de klipper over bakboord en het schip erachter. Zo te zien is dit een zogenaamde Scheveningse Bom. Deze voormalige vissersvaartuigen waren werkloos geworden na de aanleg van de Scheveningse haven en werden daarna voor allerlei andere werkzaamheden ingezet.

Foto: archief Leo Schuitemaker



De MAASSTROOM 4, een tot duwboot omgebouwde monopolsleepboot, vaart hier sluis Lith binnen. Het sluis- en stuwcomplex is tussen 1933 en 1935 gebouwd en op 13-03-1936 officieel in gebruik genomen. In 1990 is aan de Gelderse zijde een waterkrachtcentrale in gebruik genomen.

Foto: archief Jos Hubens



Sluis 0 te 's-Hertogenbosch met de Hinthamerbrug op de achtergrond. Vlak voordat de 123 km lange Zuid-Willemsvaart bij Engelen in de Maas uitmondt, gaat hij al meer dan 175 jaar dwars door de binnenstad van 's-Hertogenbosch. Dat levert steeds meer problemen voor de scheepvaart en het landverkeer. Sinds 30 jaar wordt er al over een omlegging gedacht. Foto: archief Theo Zondag



Veghel met de bekende CHV fabriek. Een de Haastanker lost hier zijn lading.

Foto: archief Theo Zondag



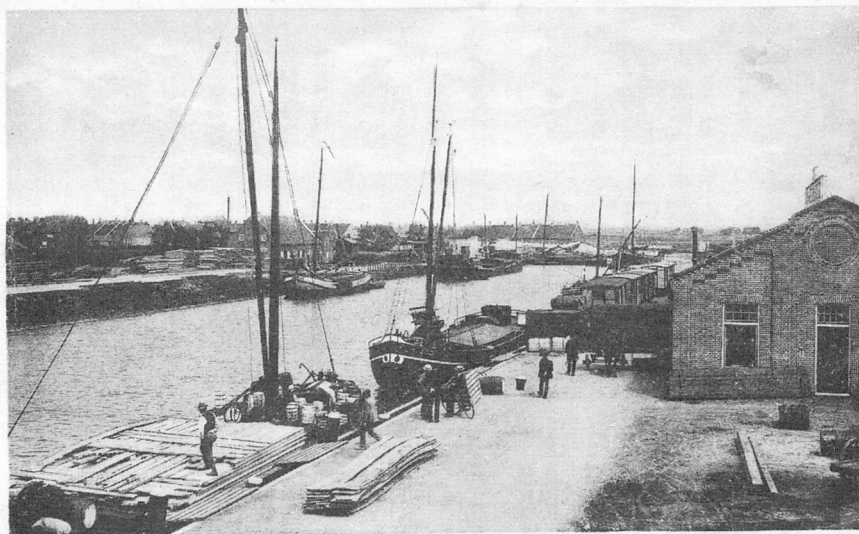


Wachtende schepen voor de oude sluis in Oosterhout. Als nummer één voor de volgende schutting zijn de TOILER VI en de stoomsleepboot JENCO II aan de beurt. De TOILER VI (2302000) lxbxd: 25,06 x 5,12 x 1,83 m / 110 ton / bouwjaar 1912 / eigenaar SHV, voer samen met de JENCO II van Van de Korver uit Dordrecht. Dit koppel voer veel naar de steenoven te Gameren en de Heineken-fabriek te Rotterdam. Hier zijn zij onderweg voor een Brabantse reis. Foto: archief Theo Zondag



Een variatie van verschillende schepen in Sluis 1 te Oosterhout. Over bakboord ligt de luxe motor FOURAGE V van de firma W. Pleysier uit Zeist afgemeerd. Gebouwd in 1921 op de werf Boot te Leiderdorp. Over stuurboord zien we een motorklipper met een zogenaamde 'paardenkont'.

Foto: archief Theo Zondag



TILBURG. WILHELMINAKANAAL.

De bovenste foto uit 1919 toont ons het voorlopige eindpunt van het Wilhelminakanaal, de laad- en losplaats aan het Lijnsheike te Tilburg. Het gebouw rechts was van de Hanze Stoomboot Onderne-
 ming. Deze voer een beurdienst tussen Tilburg, Rotterdam en Amsterdam met tussengelegen plaat-
 sen. Op 4 april 1923 werd de Tilburgse Piushaven (onderste foto) samen met het Wilhelminakanaal
 officieel opengesteld. In de negentiger jaren waren er plannen van de gemeente Tilburg om de Pius-
 haven af te sluiten voor de scheepvaart. Hiertegen kwam (terecht) verzet en werd de Stichting Thuis-
 haven Tilburg opgericht. In 1998 greep men het 75-jarig bestaan van de Piushaven aan voor de
 organisatie van het eerste MariVin evenement. Op 3 en 4 augustus 2002 vond voor de derde keer
 het Tilburgse havenfeest plaats en werd de historische Piushaven de 'museumhaven' van Tilburg.
 Voorlopig zal met twee historische bedrijfsvaartuigen een aanvang worden gemaakt. Over de
 geschiedenis van het Wilhelminakanaal en van de Piushaven in Tilburg is inmiddels het boek
 'Kanaal op het zand' uitgebracht.

Foto's: archief Theo Zondag



Tilburg

Piushaven Panorama

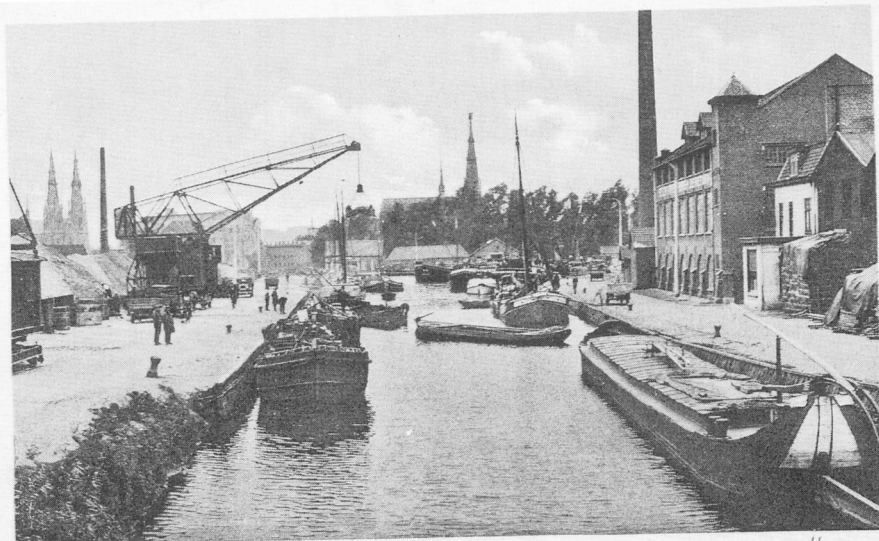




Eindhoven — Haven

Vanaf de Zuid-Willemsvaart bereikte men Eindhoven via het inmiddels voor de scheepvaart gesloten Eindhovens Kanaal. Het kanaal was 14 km lang en men passeerde vervolgens 1 keersluis, 10 vaste en 2 beweegbare bruggen voordat men af kon meren in de havenkom van Eindhoven. Er werden onder andere bouwmaterialen, kolen, hout en turf aangevoerd. Over stuurboord was een gasfabriek en de beurtvaartonderneming 'Koopvaart' onderhield een dienst op Amsterdam.

Foto: archief Theo Zondag



Eindhoven

Haven

Het is druk in de haven van Eindhoven. Het opvallendste vaartuig op deze foto is wel de over stuurboord afgemeerde zogenaamde 'Peelspits'. Deze schepen hadden zowel voor- als achter een oplopende heve. Ze werden voornamelijk ingezet op de Helenavaart, een zijvaart van de Noordervaart.

Foto: archief Theo Zondag





Best (Batadorp), Wilhelminakanaal

Dit geladen gemotoriseerde tjalkje heeft de ruimte op het Wilhelminakanaal. In Batadorp was de bekende schoenfabriek gevestigd. Om de hoek komt dadelijk de loswal van Philips in zicht.

Foto: archief Theo Zondag



's-Hertogenbosch, Sluis 0

Nogmaals Sluis 0 in 's-Hertogenbosch. In 1997 is besloten dat de Zuid-Willemsvaart vanaf Den Dungen om de stad heen wordt geleid en oostelijk van 's-Hertogenbosch net boven Empel in de Maas zal uitmonden. De kosten voor deze operatie, die tussen 2006 en 2012 wordt uitgevoerd, zijn begroot op ruim een kwart miljard euro. Vanaf 2012 kan men met 3-laagscontainervaart terecht wat een extra stimulans voor de binnenvaart in Oost-Brabant oplevert.

Foto: archief Theo Zondag



Veghel N.C.B.-gebouw aan kanaal te Veghel

In de loop van de jaren hebben er zich vele bedrijven langs het kanaal in Veghel gevestigd. Ook was er vanuit Veghel een vaste beurtdienst op Rotterdam. Er zijn maar weinig foto's waar stoombeurtschepen goed in beeld zijn gebracht. Deze opname toont ons het stoomschip KOOPVAART 1.

Foto: archief Teun de Wit



Veghel, Haven

Een opname uit 1959 van de haven te Veghel. Het motorschip GUSTA is een luxe motor met een hele lage kruiplijn. Als ook nog eens de stuurhut wordt afgebroken dan blijven er maar weinig platen over waar zij niet kan komen. Het beurtschip verderop in de haven heeft al een flinke deklust en moet nog wat bijladen voordat ze vertrekt naar Rotterdam.

Foto: archief Theo Zondag





Sluis 11 in werking te Someren

Dit zijn de plaatjes waar je je echt terug in de tijd waant. Met een rustig gangetje vaart de sleepboot met zijn sleep, de geladen kempenaar CARPE DIEM van schipper Van Veen uit Zwartsluis, Sluis 11 te Someren binnen. De voor de brug wachtende fietser neemt de tijd om alles goed in ogenschouw te nemen. Was dit nou de 'goede oude tijd?' Sluis 11 (de smalle sluis) vormde met zijn kolkwijdte van 11,43 m, een uitzondering op de overige sluisen die inmiddels verbreed waren naar 21,95 m.

Foto: archief Theo Zondag



Someren, Sluis XII

In Sluis 12 te Someren-Eind heeft men ruimte voor drie schepen naast elkaar. Met een kolklengthe van 50 meter lukt het net om in de verbreding van de kolk tussen de muren af te meren. Het blijft passen en meten. Maar eenmaal afgemeerd wordt er tijd gemaakt om eens netjes te poseren voor de fotograaf.

Foto: archief Theo Zondag





De motorspits VERANDERING in de brug te Aarle Rixtel. Thans blijft de brug gesloten en vormt zij het einde voor de vaart naar Helmond. Hier meren 's zomers veel jachten af wat goed is voor de middenstand van Aarle Rixtel. Helmond zag echter graag dat de brug weer zou draaien om de recreatievaart weer terug in de stad Helmond te krijgen. Tijdens de Monumentendagen in Helmond op 8 en 9 september 2001 was dit weer even werkelijkheid.

Foto: archief Theo Zondag



Minister Maij-Weggen heeft op 11-12-1993 de omlegging van de Zuid-Willemsvaart bij Helmond officieel opengesteld voor het scheepvaartverkeer. Hiermee kwam het beeld zoals op deze foto is weergegeven; de vaart dwars Helmond, te vervallen. De ongeveer 10 km lange kanaalomlegging heeft maar één sluis. Doordat in de oude situatie drie keer moest worden geschut kan een tijdswinst van 1½ uur worden geboekt. Maar voor de echte liefhebber blijft dit toch een bijzonder fraai plaatje.

Foto: archief Theo Zondag

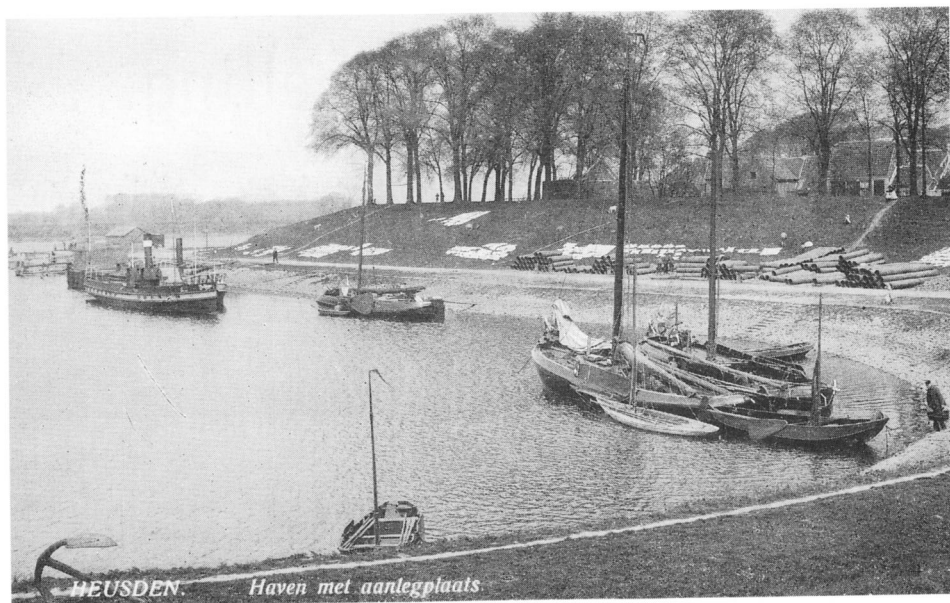




Haven te Waalwijk

Het beurtschip CLAZINA ligt afgemeerd achterin de haven van Waalwijk. Dat dit schip nog voorzien is van een liggend stuurwerk is te zien aan de uitbouw aan de voorzijde van de stuurhut. Het havenkanaal had een lengte van 1,7 km. De schepen konden zwaaien op ca. 350 m voor het einde van de haven. Vroeger sloot de haven aan op het Oude Maasje en stond de haven onder getij. Later heeft men een rechtstreekse verbinding met de Bergsche Maas, inclusief de bouw van een sluis, gerealiseerd. Met de komst van een containerterminal in Waalwijk vindt er een modernere manier van beurtvaart plaats.

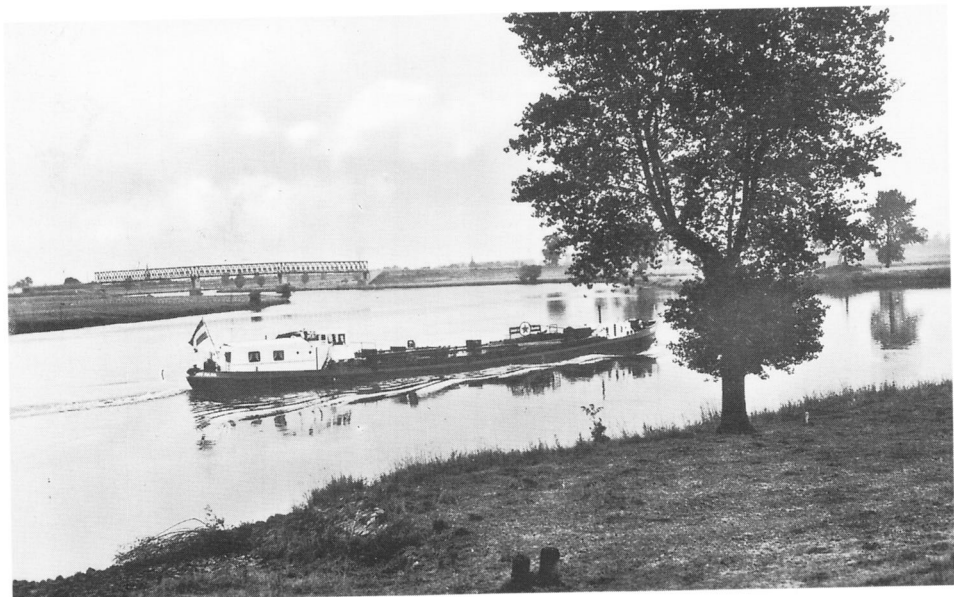
Foto: archief Theo Zondag



HEUSDEN. Haven met aanlegplaats.

De haven van Heusden met aanlegplaatsen. Sinds 1836 voeren vanuit Heusden de rederijen Konings en De Boer met stoomraderboten van Heusden naar Rotterdam. Op de steiger ligt het stalen schroefstoomschip METTA II afgemeerd. Gebouwd in 1899 op de werf van L. Smit & Zn, lxbxd: 36,00 x 6,30 x 2,50 m. De stoommachine had een vermogen van 180 ipk. De METTA II voer vanaf 1900 de beurtdienst tussen Heusden en Rotterdam.

Foto: archief Chris Slagter



Het mts CALTEX 6, lxbxd: 49,56 x 6,66 x 2,20 m / 416 ton / 200 pk Bolnes / bouwjaar 1956 bij v/d Werf te Deest, opvarend op de Bergsche Maas t.h.v. het Heusdensch Kanaal. De brug op de foto is inmiddels vervangen door de Kromme Nol kering. Dit complex omvat een hoogwaterkering en een vaste brug en worden als één geheel gezien. Bouwjaar 2001. De kering wordt gesloten bij een verwachte waterstand van NAP +3,42m.

Foto: archief Theo Zondag



Wijk N.B., Panorama

Wijk N.B., Panorama staat er op deze kaart. Het is even puzzelen om er achter te komen vanuit welke hoek de sleepboot met drie schepen in aanhang is vereeuwigd. De echte kenners mogen zich melden bij de redactie.

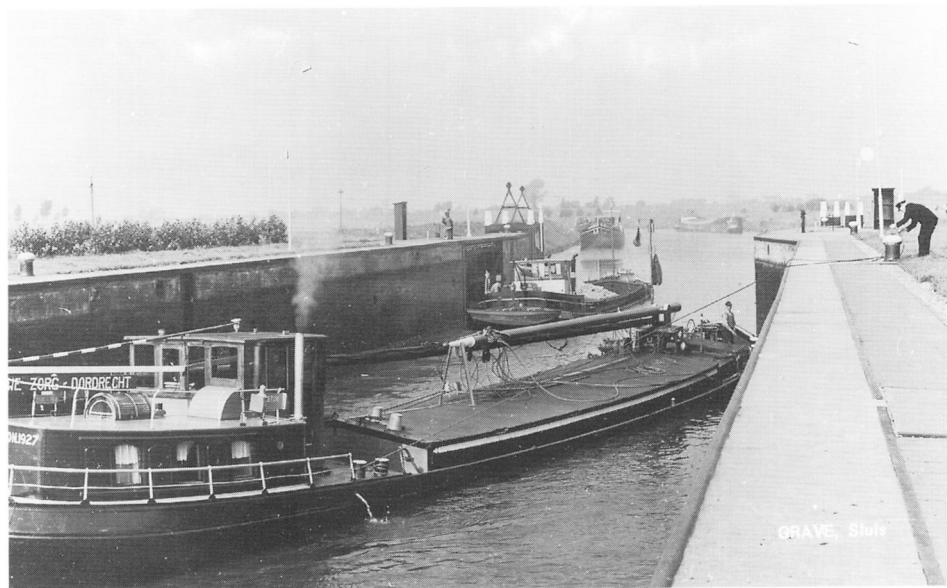
Foto: archief Theo Zondag





Om verschillende redenen is in de jaren dertig een aantal stuwen en sluisen in de Maas gebouwd. Eén hiervan is het sluis- en stuwcomplex bij het dorp Lith. Omdat deze enkele sluis een knelpunt voor de scheepvaart vormde is er een tweede sluiskolk bijgekomen. Bij de officiële opening van de tweede kolk kreeg het sluiscomplex ook een nieuwe naam. Vanaf 2002 spreken we over de Prinses Maxima Sluizen. De foto toont ons de oude sluis Lith met de karakteristieke heftorens.

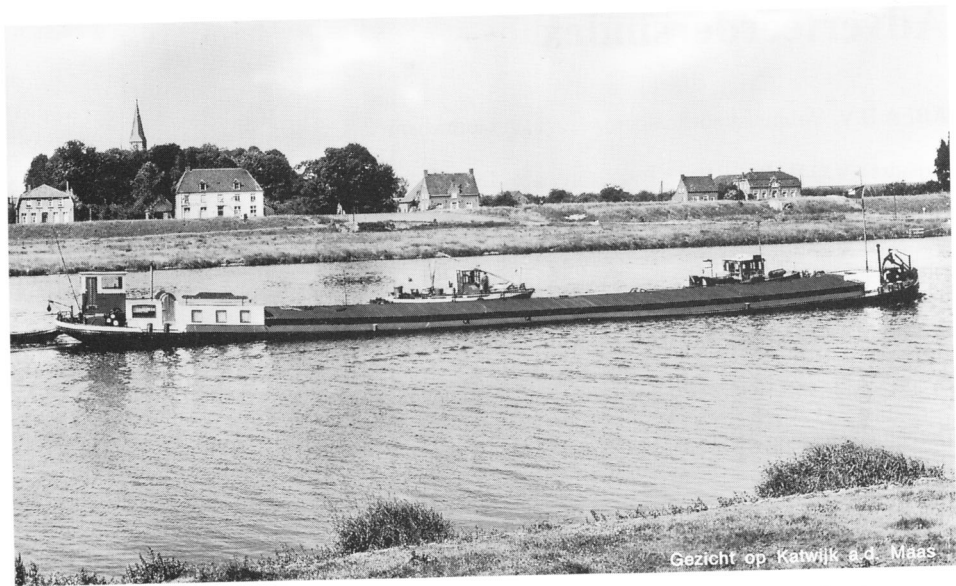
Foto: archief Theo Zondag



De oude sluis Grave. De schepen zijn in de afvaart. De sluiswachter gooit weldra de draad los en dan kan ook de NIEUWE ZORG uit Dordrecht de sluis verlaten. De oude sluis is reeds lang vervangen door een nieuwe sluis van 142 x 16 meter.

Voor heel veel Nederlanders was de dagelijkse afsluiting van de waterstanden 'Grave beneden de sluis' een vertrouwd bericht op de radio.

Foto: archief Theo Zondag



De Maas vormt een ander deel van de grens van de provincie Noord-Brabant. Deze fraaie opname van een geladen sleepschip, met de boot langsij, is de afsluiting van de verzameling foto's van de Binnenvaart in Noord-Brabant.

Foto: archief Theo Zondag