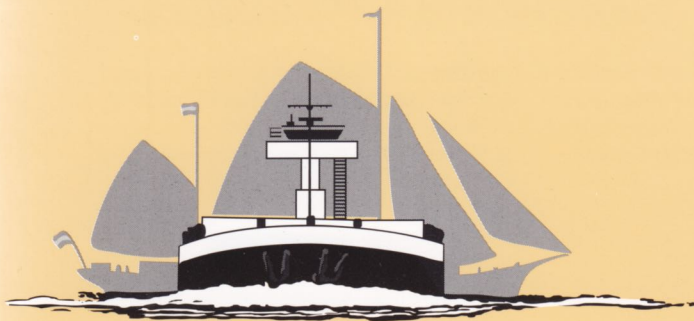




2004-II

oktober

VERENIGING "DE BINNENVAART"



BINNENVAART IN LIMBURG

Binnenvaart in Limburg

door: Theo Zondag † – Scheemda, oktober 2003

De vaarwegen in Limburg worden voor verreweg het grootste deel gevormd door de rivier de Maas en het Julianakanaal. Vanaf Klein Ternaaien tot het Maas-Waalkanaal hebben ze een totale lengte van ongeveer 131 kilometer, waarvan het Julianakanaal 34 kilometer lengte beslaat. Vanaf de beide vaarwegen is er in oostelijke richting geen enkele uitvaart mogelijk behoudens een paar grintgaten bij Bergen Mook. In het verleden zijn er wel plannen geweest om een verbinding vanuit de Maas naar de Rijn bij Keulen te graven. Maar vanwege de hoge kosten die er mee gemoeid waren, is dit plan nooit uitgevoerd. In westelijke richting komen we allereerst het Bossherveldkanaal tegen. Deze verbindt de Maas met de Zuid-Willemsvaart. Dit kanaal is in 1930 gegraven met het doel de mijnstreek Eijsden voor grote schepen bereikbaar te maken. Hiervoor is een grote nieuwe sluis gebouwd met een capaciteit voor schepen tot 2000 ton. Op de tweede plaats komt het kanaal Wessem-Nederweert dat met een lengte van 16 kilometer vanaf Wessem de Maas met de Zuid-Willemsvaart verbindt. In dit kanaal is een sluis te Panheel aangelegd. Het kanaal heeft vanaf Nederweert weer verbinding met Beringen door middel van de Noordervaart. Vroeger was de Maas een rivier met vaak lage waterstanden in de zomer en in de winter hoge waterstanden. Dit vormde beide een hindernis voor de binnenvaart. Daarom werd besloten om de Maas te kanaliseren. Hiermee werd in 1919 een begin gemaakt door het bouwen van stuwen en sluizen, dat tot Grave in 1929 gereed is gekomen. Het Julianakanaal met toen vier sluizen werd in 1935 voor scheepvaart in gebruik genomen. Door het realiseren van al deze werken is de provincie Limburg voor de scheepvaart van grote betekenis geworden. Waarvan de kolenmijnen en de chemische industrie belangrijke werkgevers waren voor de binnenvaart. Ook de ENCI in Maastricht heeft altijd veel werk aan de binnenvaart geleverd. Ik richt mij in dit boekje voornamelijk tot de vaart zoals we dat door middel van foto's in beeld krijgen en alhoewel de foto's allemaal binnen de provinciegrenzen zijn gemaakt wil dat geenszins zeggen dat het alleen vaart betreft binnen die grenzen van Limburg, want ook voor vervoer vanaf de zeehavens en vanaf de Rijn naar België en Frankrijk vice versa heeft de Maas met aansluitende kanalen altijd een belangrijke functie vervuld. Ik wil vanuit het zuiden door middel van de foto's een beeld schetsen van de scheepvaartbewegingen in deze mooie provincie. Het is een beeld zoals we het tegenkwamen na de kanalisatie van de Maas. Ik wens de lezer veel genoeg met dit stukje historie over de binnenvaart in Limburg.

Noot van de redactie

Op 06-02-2004 is Theo Zondag (71), actief lid van vereniging 'De Binnenvaart', overleden.

Theo Zondag heeft zich vanaf het begin af aan volledig ingezet voor de vereniging. Hij was de regio-vertegenwoordiger in het noorden van ons land. Daarnaast heeft hij vele themanummers voor de vereniging samengesteld. En ondanks zijn ernstige ziekte heeft hij tot het eind aan toe een actieve bijdrage geleverd. Dit themanummer 'Binnenvaart in Limburg', is door hem al in oktober 2003 samengesteld.

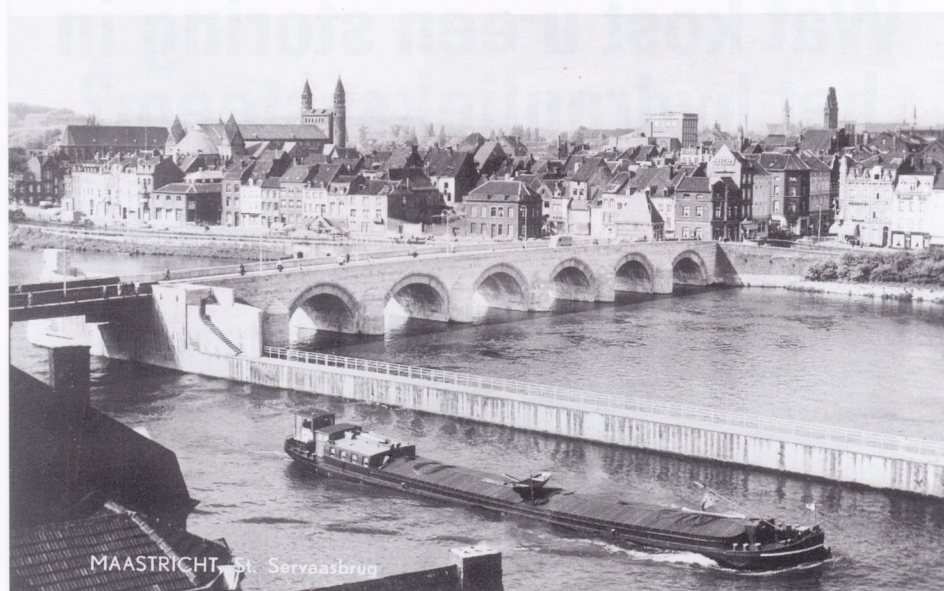


De geladen schepen liggen allemaal met kop richting Klein Ternaaien, wat doet vermoeden dat ze in een lange rij voor de grens liggen te wachten (stop van Ternaaien). De kaart dateert uit 1930 hetgeen betekent dat al deze schepen door het kanaal in Maastricht moesten varen. Het Bossherveld kanaal werd gegraven in 1930.





Een foto uit 1935 laat zien hoe smal de doorvaart door Maastricht was. Het schip de OMMEGANCK is geladen op diepte voor de Zuid-Willemsvaart. Het toont nog alle kenmerken van een schip dat door een paard, meestal twee, gejaagd werd. Zoals de mast waarlangs de jaaglijn geleid werd om dan aan de bolder aan het achterschild bevestigd te worden. De kast, met daarin de kolen gestookte kookkachel staat hier nog op het achterdek.



Op deze kaart is er heel wat veranderd. Het is nu 1965. Sinds we de OMMEGANCK in het oude kanaal zagen. In de kempenaar is een krachtige motor gebouwd en hij (of zij) kan het wijde gedeelte van de Servaasbrug ruim doorvaren. Bij een hoge rivier staat het hekwerk op de pier ruim onder water.

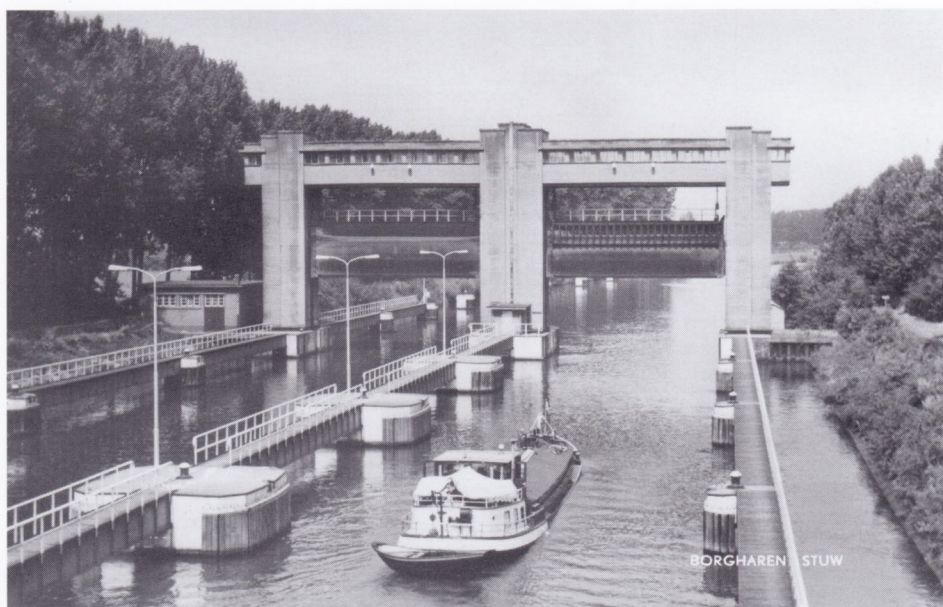


Smeermaas aan het Bosscherveldkanaal. Hier was ook het grenskantoor. Op de achtergrond is het gebouwtje voor expeditie en douane nog zichtbaar.



Maasricht Schepen in de Maas

Het is crisistijd 1938. Een groot aantal grote en kleine schepen ligt werkloos tegen de kant. En dat er langere tijd stil gelegen werd is wel te zien aan het looppad dat is gelegd over het midscheeps. Het is typisch dat geen enkel schip een anker heeft staan. Dat duidt er op dat er op de Maas geen stroom loopt. Aan de Wijck kant liggen meer de kleinere schepen.



Op een mooie zomerdag, heerlijk in de zon. Een idyllisch plaatje van de sluis van Limmel (niks geen stuw Borgharen) met als blikvanger een klein luxemotor met kalfsdekken die waarschijnlijk beladen is met cement.



De haven van Stein is al vrij snel na het in gebruik nemen van het Julianakanaal een zeer belangrijke overslaghaven geworden. Kunstmest (van de DSM) en ook cokes en kolen waren de voornaamste producten.



Veel lege schepen liggen op belading te wachten. Meestal lag je wel een paar dagen voor je aan de beurt was. Op de wagons stond de naam van het schip vermeld voor welk schip de lading bestemd was. Vaak liep je wel even langs de wagons om te zien of de lading al aan de kant stond, dan wist je ook of je gauw moest laden of niet.



Het is er vol in de gemeentehaven van Stein. Deze haven had weer een heel andere functie dan de haven van de staatsmijnen. Hier werd een diversiteit aan goederen geladen, maar ook gelost. Dat is ook te zien aan de vele soorten schepen, van tjalk, spits, kempenaar en sleepschepen, er is voor ieder van hen wel iets te doen.



Het motorschip, STAATSMIJN BEATRIX van Willem van Driel, heeft zijn lading cokes in Stein geladen en is nu onderweg naar de sluis in Born. Met een afmeting van 85 bij 10 meter is er een groot deel van de sluisolk nodig. Er zijn zeker nog wel een aantal wachtenden voor haar.



Voor op de kop van het schip lezen we de naam ST. SERVAAS. Het loopt hier met de sleepboot langs- zij voor afvaart de sluis binnen. Ook dit schip heeft een groot deel van de kolk nodig. Dit peil van het Julianakanaal boven de sluis van Born is gelijk aan de hoogte van de torenspits van Venlo.



Haven te Born (Buchten)

Iets beneden de sluis van Born is de haven van Born waar de kolen vanaf de mijnen per wagon werden aangevoerd en dan per transportband of met kraan met knijper in het schip werden geladen. Het waren veelal de grotere schepen die er geladen werden.



Op deze foto is de 'kolentip' (een laadinstallatie) te zien waarin een volle wagon wordt gereden, die dan in een keer boven het open ruim van het schip getakeld wordt, zodat het de hele wagonlading in een keer in het ruim kan storten. Hetgeen met veel stof gepaard ging, dus er moest na het laden wel geboend worden.



Alhoewel het niet echt druk schijnt te zijn voor de sluis te Maasbracht, is er toch wel zoveel aanbod van schepen voor de afvaart, dat de sluis zeker vol wordt. Maar ze konden in Maasbracht wel de sluis goed indelen.

De sluis is een van de vele schone en wel onderhouden werken aan de rijkswateren. De sluis is in 1960 gemaakt.



Meestal is het zo dat er opvarend meer lege schepen zijn en afvarend meer geladen schepen. Maar in deze schutting zijn de geladen schepen in de plus. De mooie gelijnde klipper steelt hier zeker de show. Schipper L. Snijder is met zijn aak naar Echt onderweg om er zijn lading zand te lossen.



Verschillende schepen varen naar de wachtpalen voor de sluis om zich te melden voor de volgende opschutting. De lege kast is even ten anker gekomen, terwijl de sleepboot waarschijnlijk naar de sluis is gevaren, om op te geven voor de sluis. De kaart is van 1958, dus van marifoon was nog geen sprake.



Het is opmerkelijk rustig beneden de sluis van Maasbracht. Dat hebben we wel eens anders mee-gemaakt. Maar de kaart van veertig jaar terug laat wel een stukje scheepvaarthistorie zien. Met name de paviljoenaak met zwaarden en zijschroef voldoet aan deze norm, maar ook de luxemotor met zelflosser behoort tot de verleden tijd.



In de Bunkerhaven liggen tientallen lege schepen veelal van zo'n tachtig tot honderd en vijftig ton. Onder deze schippers waren ook veel noorderlingen die lagen te wachten om via de beurs een reisje kunstmest vanaf Stein aan de nemen. De wachttijden hiervoor waren heel wisselend, soms lag je veertien dagen, maar we hebben ook wel meegemaakt dat je direct aan de reis kwam. De foto is in 1960 gemaakt.



Zo te zien wordt er nog even een praatje gemaakt met de sluiswachter. Het kastje van schipper Bus heeft nog wel een open stuurstand, maar geen liggend stuurrad meer. De zelflosinstallatie en de zischroef zijn allebei dingen die de schipper in die tijd (1952) zware arbeid bezorgden.



De beide kempenaars passeren het beweegbare gedeelte van de bekende St. Servaasbrug. Maas-tricht ontstond ca. 50 n.C. als een Romeinse nederzetting bij een doorwaadbare plaats in de Maas; één van de namen uit die tijd was Trajectum ad Mosam. In 70 was op die plaats al een brug over de Maas.

Foto: archief Leo Schuitemaker



Roermond ligt aan de monding van de Roer in de Maas. Pal aan de Maas staat de Sint Christoffel-kerk waarvan de bouw al in 1410 is begonnen.



De Maasbrachter Havendagen vinden jaarlijks plaats rondom en in de havens van Maasbracht. Het evenement is uitgegroeid tot een groot spektakel met ruim 25.000 bezoekers. Naast vele schepen en sleepboten was ook vereniging 'De Binnenvaart' dit jaar weer aanwezig met een eigen stand.

Foto: Leo Schuitemaker (26-06-2004)



De haven van Venlo toont een grote diversiteit aan scheepstypen. Op de voorgrond zien we de sleepboot MARINA en de steiger van de plaatselijke oliehandelaar. Achterin de haven ligt een coaster.

Foto: archief Leo Schuitemaker



Panheel, In de Sluis

Even als op een eerdere foto zien we dat de sluiswachter een praatje aanknoopt met de vrouwelijke bewoners van de aak. Ook hier zien we een zijschroef die wordt aangedreven door een liggende Deutz. De schipper lijkt even een praatje met de Deutz te houden.



De VOLHARDING verlaat opvarend de sluis van Panheel om richting de Zuid-Willemsvaart te varen. Het is beladen met grove grint, wat vaak bestemd is voor de brekerij. Maar de VOLHARDING is de brekerij van Wessema al voorbij gevaren, dus heeft het zijn bestemming elders.





De haven van Weert (het Bassin) is hier (1957) nog volop in bedrijf. Het motorscheepje ligt er zijn lading gezakte cement te lossen. Als het leeg is, gaat de kempenaar tegen de kant en kan het kraantje zijn lading op de auto afleveren. De kempenaar is helemaal gestript om zo de lage bruggen te kunnen passeren.

Foto: archief Harry de Groot



De klipper glijdt nog langzaam langs de kant om aanstands voor in de sluis van Linne vast te maken. Het lijkt er niet druk, alhoewel er toch nog wel een paar schepen aan komen varen. Maar die zullen de kolk wel niet volmaken. Dat zal bij de volgende sluis wel anders zijn.



Iets beneden de stuw van Linne was de grintbrekerij. Verschillende schepen liggen op de belading te wachten. Mooi rustig, zonder een anker te zetten, maar bij een hoge waterstand kon hier een sterke stroom lopen in de bocht. Maar ook bij een hoge rivier was de sluis van Linne bijna nooit buiten gebruik.

Foto: archief Harry de Groot



Roermond Gezicht op de Maas

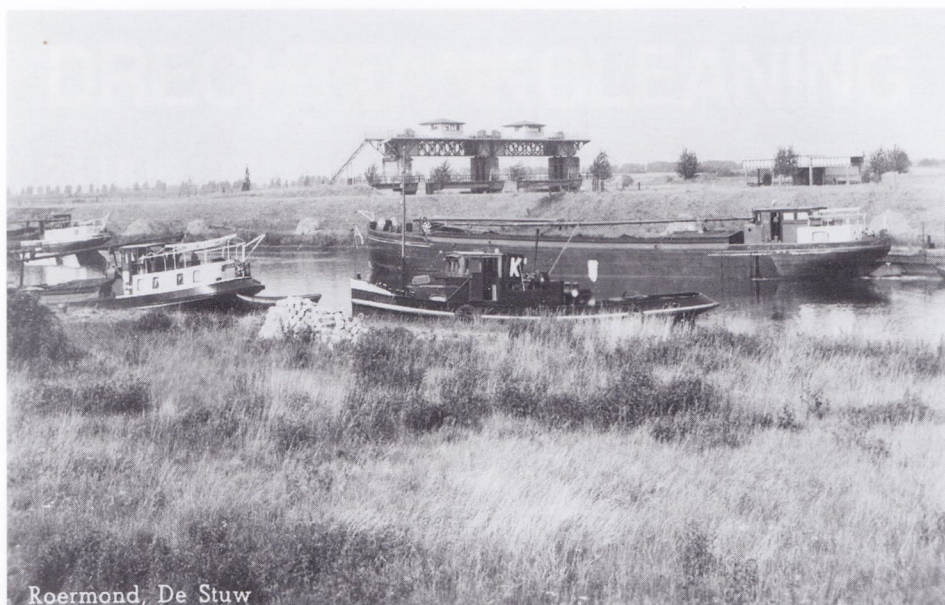
Even boven de brug van Roermond zien we dat er vanaf de Maas al grintgaten ontstaan. De ene motor meldt zich voor belading bij de ark. De ander zoekt het nog iets hoger op. Maar allebei werken ze mee tot het ontstaan van grote watergebieden in de loop der jaren bij Roermond. De foto is 44 jaren geleden genomen.



Een heel bekend beeld uit begin zestiger jaren bij Roermond. Een opvarende klipper onderweg naar de grintmolen. De westlander op de voorgrond zal ook ongetwijfeld zijn aandeel geleverd hebben in het vervoer over water. Het maakt zich nu alleen nog nuttig als woonark.



Een mooi model luxemotor lost hier zijn lading zakgoed met eigen hijstuig op de wal. De wagen met paard zorgt voor verder transport landinwaarts. We moeten wel concluderen dat er in vijftig jaar veel is veranderd.



Roermond, De Stuw

Een sleepboot met daarachter een motor met zelflosser liggen voor de sluis van Roermond te wachten om geschut te worden. Het is opmerkelijk dat op de Maas beneden Roermond het grintschip het meest beeld bepalend is. De stuw zal bij deze rivierstand nog zeker niet gestreken worden.

Foto: archief Harry de Groot



Asselt, Maaspoort

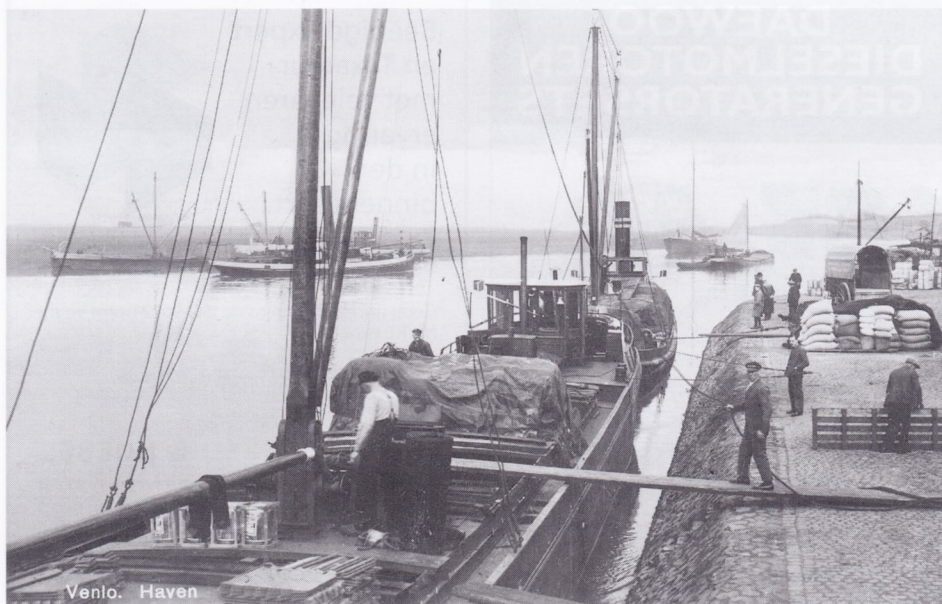
Al is ook alleen maar de kont van het schip zichtbaar, toch weten we zeker dat we hier met een spits te doen hebben. In een oude rivierarm ligt een grintbaggermolen met twee schepen langsij. Volgens de seingeving op de molen mag je aan beide kanten passeren, maar over deze zijde is er niet veel ruimte. Maar ik denk dat er toen al geen doorgaande vaart meer was op dat gedeelte bij Asselt (1959).

Foto: archief Harry de Groot



Venlo. Panorama

Op de voorgrond zien we de loswal van Blerick met een aak met salonroef en een lege tjalk. De doorvaarthoogte aan de spoorbrug te Venlo bedraagt negen meter, dus de afvarende sleep kan er ruim onderdoor. Volgens de afzender is er veel in de omgeving van de brug verwoest door oorlogsgeweld. Ook de brug zelf is verwoest en is vervangen door een noodspoorbrug. De kaart is gestempeld in 1947.



Venlo. Haven

Een kaart gedateerd 11 maart 1934, waarop veel bedrijvigheid is te zien in de haven van Venlo. Van de tweede beurtboot aan de kant is aan de band aan de schoorsteen te zien dat we te maken hebben met een Jansen boot. Van de boot op de voorgrond is dat niet zeker. Het touw dat om de loopplank is gewikkeld werd gebruikt om de giek met hijs boven de wal te trekken.



Arcen, Aan de Maas

Arcen, tegenover het Maashotel, zien we de klipper FIAT met plaatstevan leeg opvaren. Een situatie als deze doet menig schipper het hart sneller kloppen, omdat je vaak niet weet wat de gedragingen van de zeilers zijn.



Een zelfflosser met een lange giek, een trechter aan de wal. Dan heb je net het ene schip leeg en de volgende heeft al weer zijn verhaaldraad aan de wal om het schip tegen de zelfflosser te trekken. Ga er maar aanstaan, want het is een enorm zwaar werk om zo'n kast met meerdere ruimen met de bak leeg te trekken.



Een zeer fraaie klipper met een mooi loofwerk op de kop vaart hier ter hoogte van de loswal van Ayen fullspeed naar zijn laadplek. De route die we zo volgen langs de Limburgse wateren toont ons hier de zesde varende klipper. Als ik naar de blaker aan het lichtmastje kijk, dan heb ik het vermoeden dat het nog vaart met petroleum verlichting.



Alhoewel Maashees aan de Brabantse kant ligt, neem ik toch deze foto mee, want het gaat over scheepvaart via de Maas en er werden in Maashees veel granen en veevoeders gelost, die alleen via de Maas aangevoerd konden worden.



CUYK, Gezicht op de Maas

Zo te zien, kon de kraan het werk van de zelflosser wel eens over genomen hebben. De geladen kempenaar heeft de kraan nog niet nodig om te lossen. Daarvoor beschikt het over eigen middelen. Het schip veroorzaakt wel een behoorlijke boeggolf, die de parlevinker doet schommelen. Dit is niet goed voor de melk aan boord van de parlevinker.



MOOK, Rijnzand kanaal

Een wel heel nostalgisch plaatje van een geladen tjalk. Er staat, groot kans, een autodiesel met een gewone buitenboord koeling onder de roef. De tweede man staat al op het voordek om aanstonds te kijken of de uitvaart op de Maas vrij is. We zijn in Maastricht begonnen en eindigen onze vaart aan de provinciegrens bij Mook. De kaarten zijn gemiddeld vijfenveertig jaar oud. En dat laat zien dat er in die periode veel is veranderd in de scheepvaart.



De duwboot RENE SIEGFRIED werd in 1963 gebouwd voor rekening van de Franse staatsrederij CNFR in Straatsburg. In de jaren 1990/1991 werd de duwboot omgetoverd tot drijvend museum annex restaurant te Nierstein. Op initiatief van vereniging 'De Binnenvaart' komt de duwboot terug naar Dordrecht om daar dezelfde functie te gaan vervullen als in Nierstein. Omdat vele handen licht werk maken doet vereniging 'De Binnenvaart' hierbij een oproep voor vrijwilligers die ons op de één of andere manier behulpzaam willen zijn bij deze nieuwe activiteit. U kunt u hiervoor melden via Postbus 24066, 3007 DB Rotterdam of via e-mail info@debinnenvaart.nl. Nadere info bij Jos van Dongen (tel.: 0162-314569/GSM 06-53910154)