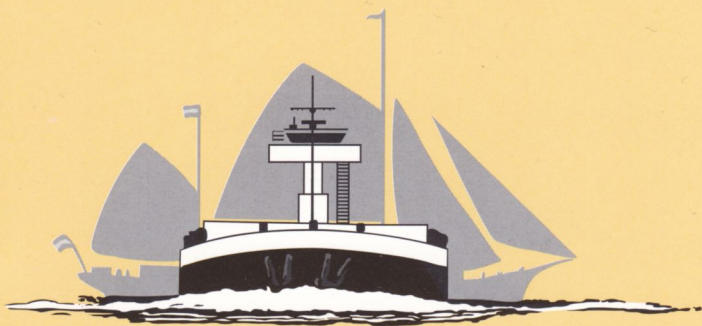




2012 - I



maart

VERENIGING 'DE BINNENVAART'



**MAAS BINNENVAARTMUSEUM
MAASBRACHT**

DE GESCHIEDENIS VAN HET MAAS BINNENVAARTMUSEUM

door Jos Hubens, ambassadeur De Binnenvaart en bestuurslid Maas Binnenvaartmuseum

Op 16 december 2011 is er een convenant getekend tussen vereniging 'De Binnenvaart' en het Maas en Scheepvaartmuseum in Maasbracht, dat vanaf die datum 'Maas Binnenvaartmuseum' heet. Vereniging 'De Binnenvaart', met haar 3500 leden, vindt dat een Binnenvaartmuseum juist op deze plaats thuishoort.

De rijke binnenvaarthistorie, die Maasbracht tot de grootste binnenhaven van Nederland heeft gemaakt, mag niet verloren gaan. Maasbracht is immers een dorp met heel veel inwoners die schippersbloed door hun aderen hebben stromen. Door de opening van het Julianakanaal in 1935 werd Maasbracht nog belangrijker onder andere als thuishaven van veel schippersfamilies en provianderingsplaats voor schippers op doorreis.



Het ontstaan

Het Scheepvaartmuseum Maasbracht is opgericht in 1985, op verzoek van het gemeentebestuur van de voormalige gemeente Maasbracht – nu onderdeel van de gemeente Maasgouw – met aan het hoofd burgemeester Jan Vaes. Plaats van handeling: de voormalige kolentip, die op zijn beurt weer een cruciale rol heeft vervuld in de overslag van kolen voor dat het Julianakanaal werd gegraven. Het bestuur werd gevormd door enkele raadsleden en notabelen uit de Maasbrachtse samenleving.

Op 22 juni 1990 vond de officiële opening van het Maas en Scheepvaartmuseum plaats, boven restaurant Da Vinci. In het najaar van



2002 is de collectie van het museum verhuisd naar de voormalige schippersbeurs, aan de Havenstraat van Maasbracht. Na een aantal jaren namen diverse aan Scheepvaart gerelateerde personen zitting in het bestuur van het museum, en trokken de toenmalige raadsleden zich terug. De financiële positie en de daarmee samenhangende huisvestingsproblematiek waren en bleef zorgelijk. In 2010 besloot het bestuur op te stappen. Sluiting van het museum dreigde. De sectie Havenondernemers vonden dit onacceptabel en besloten een nieuw bestuur te vormen. Met als doel; het museum te behouden en een langjarige, structurele oplossing te vinden.

Toekomst

Het museum kan tot eind 2012 op zijn huidige locatie exposeren. Daarna is de huur opgezegd en komt tegelijk de jaarlijkse gemeentelijke subsidie te vervallen. Het jaar 2012, is dus het jaar van de waarheid voor het Maas Binnenvaartmuseum. Getracht wordt om financieel op eigen benen te staan en een geschikte locatie te vinden met een langdurig huurcontract.

Door de samenwerking met 'De Binnenvaart', kan het bestaansrecht van een Binnenvaartmuseum, moeiteloos aangetoond worden. Door publicaties e.d. zal het bezoekersaantal fors groeien, zeker van buiten de regio.



Ondertekening van het convenant, met van links naar rechts: Ad Schroot voorzitter vereniging, Jos Hubens ambassadeur 'De Binnenvaart', notaris R. Cremers, Roelof Fransbergen en G. Tinnemans resp. voorzitter en secretaris Maas Binnenvaartmuseum.



De initiatiefnemers van de samenwerking van de beide Binnenvaartmusea in Dordrecht en Maasbracht.



Maas Binnenvaartmuseum

De collectie van het museum ademt de rijke historie van de schippersbeurs en het heden en verleden van de binnenvaart. Zo treft u er een maquette aan van het 'schepenkerkhof': een ramp die de binnenvaart trof op 30 september 1944 waarbij 240 schepen in de haven van Maasbracht met dynamiet door de vijand tot zinken werden gebracht. Een gebeurtenis die in de geschiedenis van de binnenvaart zijn weerga niet kent. Daarnaast bevat het museum diverse schaalmodellen van schepen die in een ver verleden de binnenwateren bevoeren.

De afgelopen decennia kreeg ook de binnenvaart te maken met allerlei maatschappelijke en economische ontwikkelingen. In het museum kunt u in woord en beeld zien hoe deze ontwikkelingen hun weerslag hadden op de bedrijfstak. Door middel van diverse foto-exposities ontdekt u hoe de schipper en zijn gezin, vaak onder moeilijke omstandigheden, leefden en werkten.

Openingstijden

Het hele jaar op woensdag, zaterdag en zondag van 14.00 uur tot 17.00 uur, uitgezonderd: Eerste Kerst- Paas- en Nieuwjaarsdag.

Ook mogelijk op afspraak. Bel: 0475 - 465873.

Havenstraat 7, 6051 CR Maasbracht.

E-mail: info@maas-binnenvaartmuseum.nl – Website: www.maas-binnenvaartmuseum.nl



Op deze foto zien we aan de rechterzijde de kantoortjes van de scheepsbevrachters op de voormalige schippersbeurs.





Hier staat de maquette van het schepenkerkhof van 30 september 1944, waarbij 240 schepen in de haven van Maasbracht met dynamiet door de Duitsers tot zinken werden gebracht.



De befaamde stoomijsbreker SIBIRIË van Piet Smit.



Maquette van de kolenkier. Onder de kolenkieper ligt de WAJANG (VULCAAN 23) waarop Chris van Eijmeren zijn eerste levensjaren heeft doorgebracht.



De laatste aanwinst is een model van het Schippersschoolschip genaamd PRINS-BERNHARD. Dit speciale, voor schipperskinderen omgebouwde schip, heeft meer dan 29 jaar dienst gedaan in het (varend) onderwijs in Maasbracht.



Het museum is ook in bezit van de historische Paviljoentjalk **NOOIT VOLMAAKT**, gebouwd in 1889 in Papendrecht. Het schip ligt in de voorhaven van Maasbracht. Maasschipper Th. Hilken heeft met dit schip vanaf 1928 gevaren; voornamelijk met zand, grind en kolen in Midden-Limburg.





De historische paviljoentjalk NOOIT VOLMAAKT werd in 1984 uit de vaart genomen en in het jaar 1995 door het museum aangekocht. De afgelopen jaren is het schip gerestaureerd.

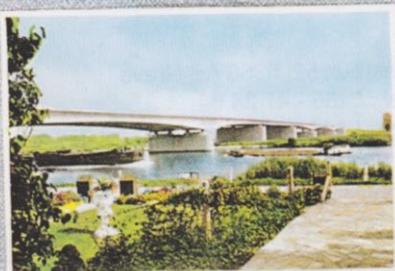


MAASBRACHT

FOTO: ARCHIEF JOS HUBENS



GROETEN UIT MAASBRACHT



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. Op 1 januari 2007 is de gemeente Maasbracht samengevoegd met de gemeenten Heel en Thorn tot de nieuwe gemeente Maasgouw. Maasbracht heeft sinds 1990 een eigen Scheepvaartmuseum..



FOTO: ARCHIEF JOS HUBENS

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. Op de voorgrond waarschijnlijk de ERIK van Freek Noldes.



Schepenkerkhof tijdens Duitse bezetting in het Julianakanaal Maasbracht

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 'schepenkerkhof'. In het Maas Binnenvaartmuseum is hier een maquette van te zien.



Ook Maasbracht had met het 'Corso'-cinema een echte uitgaansgelegenheid. Zo'n bioscoop roept toch herinneringen op aan een dame met een zaklantaarn, een zwart-wit polygoonjournaal, de collecte voor het Bio-Vakantieoord, films van de Dikke en de Dunne, Doornroosje en Tarzanfilms. De film over Pola Negri, een bijzondere vrouw, was in die tijd misschien al op het randje van het onbetamelijke en aan een leeftijdsgrens gebonden. Na de film was er dan natuurlijk nog dat zakje friet voor 20 cent met 5 cent mayonaise en een kroket uit de muur.



Actievoerende schippers in Maasbracht anno 1935. 'Wij eisen splitsing' staat er op het spandoek. Dit conflict ging over het feit dat meerdere kleine schepen ook recht zouden krijgen om gezamenlijk één grote partij te vervoeren i.p.v. één groot schip. Op de voorgrond de stoomsleepboot CHRISTINA.



Op deze foto is een grote verscheidenheid aan schepen te zien. De olieboer ligt langsij de slb DIEU DONNÉ. Verder zijn er diverse stoomsleepboten, sleepschepen, een baggermolen en de parlevinker van Nol van Zoest te zien.



Een prachtig nostalgisch plaatje. De ECLIPSE en de MARLEA komen gezamenlijk rustig aanvaren en zullen weldra afmeren. Men heeft de draad al in de hand. De ECLIPSE heeft nog een stokanker, wat uiteraard binnenboord gedraaid is.



Wachtende schepen. De Maassleepboten LIBERTE en SPES MEA met de kop in de wal. De loopplank zorgt voor de verbinding met de wal. Via de 'Sleepvaart Centrale' moest er weer een nieuwe sleepreis aangenomen worden.

DE HAVEN VAN MAASBRACHT



FOTO: ARCHIEF NAUWELAARS-WANDERS

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' (overlading van wagonladingen kolen in schepen) was een begrip voor Maasbracht en omstreken. In 1928 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.

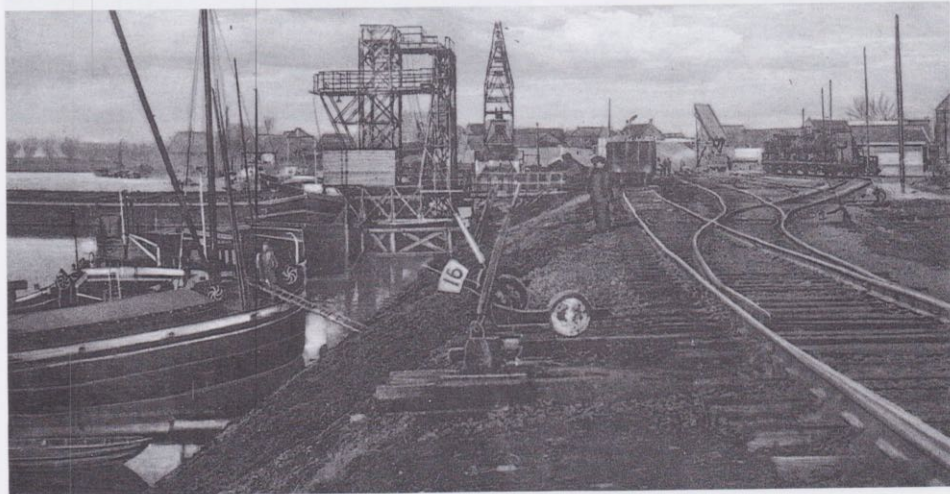
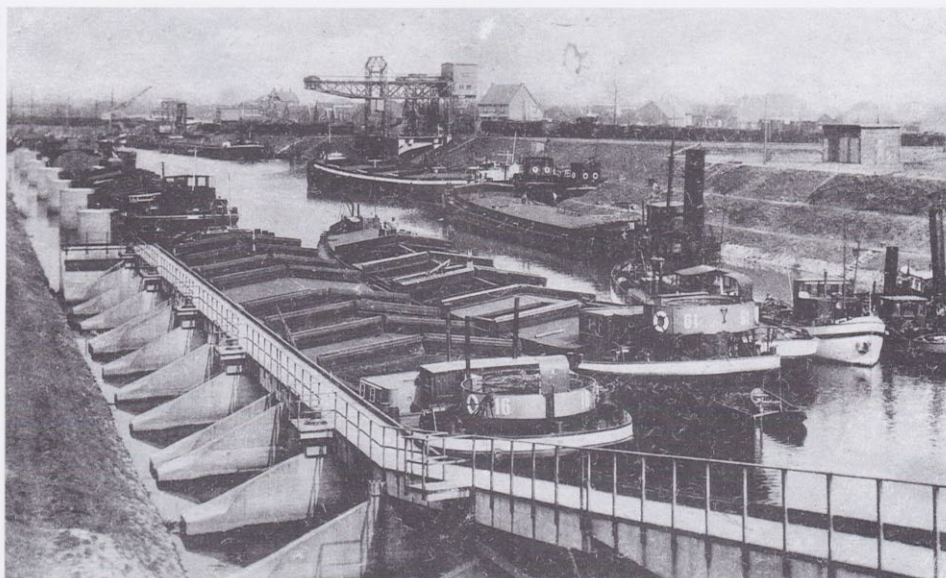


FOTO: ARCHIEF JAAP BOERSEMA



Nog voor de kolentip in 1929 in bedrijf kwam had het Limburgs Havenbedrijf van de familie Diederik in 1928 een vergunning gekregen voor het bouwen van een overslagbedrijf. Deze 'Kraan van Diederik' zoals hij in de volksmond werd genoemd, was een opzienbarend werktuig dat bij een vlucht van 20 m zo'n 7500 kg kon hijsen. Eind 1928 werd het eerste schip met kolen van de mijn Laura (Laura-kolen) in Maasbracht geladen met de 'Kraan van Diederik'.





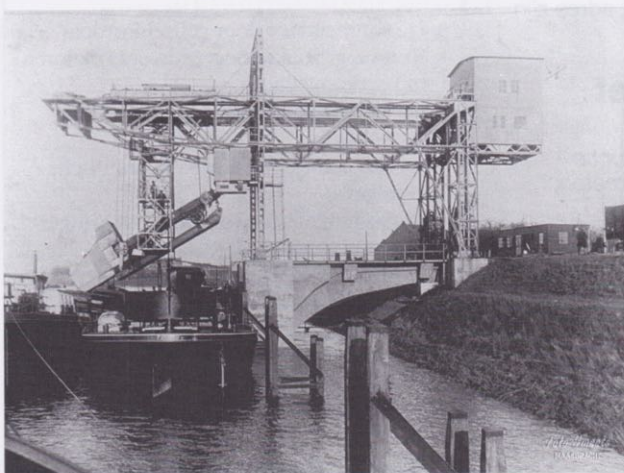
De haven van Maasbracht nog in vol bedrijf.



De sleepschepen zijn hier nog in grote getale aanwezig.

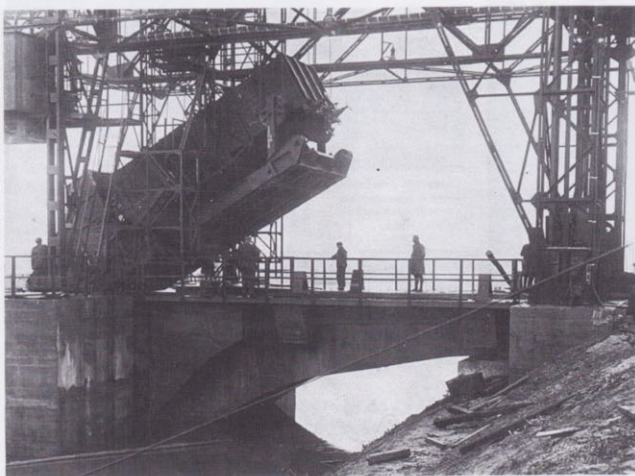
DE KOLENTIP

FOTO: MAAS BINNENVAARTMUSEUM



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 locatie te zijn om een kolen-overlaadinrichting (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.

FOTO: MAAS BINNENVAARTMUSEUM





Haven te Maasbracht.

Een mooie opname van de kolentip in actie.



Tegenwoordig is op deze plaats het restaurant 'Kolentip' gevestigd.



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 locatie binnen Maasbracht. Op de onderste 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 hijlartje maken.



SCHIPPERSBEURZEN

door: Harry de Groot

Je zou bijna vergeten dat ze er geweest zijn, de schippersbeurzen. In 1998 was het 'over en uit' met de Evenredige Vrachtverdeling en moesten schippers, net als voor het buitenslands vervoer, rechtstreeks in de slag met de bevrachter. Op zich niks nieuws maar voor honderden schippers die zich tot het binnenslands vervoer beperkten lag dat wel even anders. „Is er nog binnenvaart na de beurs”, vroegen veel schippers zich af. Blijkbaar wel want binnenvaart zit in de lift en is een bewezen betrouwbare vervoerspartner voor het bedrijfsleven.

In de archieven vond ik een artikel uit 1954 over de schippersbeurs in Maas-tricht. De Katholieke Illustratie laat zijn lezers kennis maken met Het Drijvende Dorp Maasbracht. Daarmee doelend op de gemiddeld tweehonderd schepen die doorlopend in het dorp liggen afgemeerd. Rond tien uur 's morgens wordt het ketelpak uitgetrokken en gaan de schippers in opknappergoed naar de beurs. De ochtendbeurs is van half elf tot half twaalf. 's Middags is er van half twee tot vier uur beurs.

Tot dat het belletje klinkt is er tijd voor een praatje en niet zelden komen de gepensioneerde schippers even op de beurs kijken om hun varende kennissen over de reizen en bestemmingen van andere bekenden te informeren. Tja, zo ging dat in de tijd zonder marifoon en mobieltjes.



Beursmeester Perey

FOTO: KATHOLIEKE ILLUSTRATIE

FOTO: KATHOLIEKE ILLUSTRATIE



Tijd voor een praatje.

Als het belletje heeft geklonken klimmen beursmeester Perey en zijn secondanten op het podium en worden alle reizen in sneltreinvaart afgeroepen. Voor buitenstaanders onverstaanbaar maar de schipper heeft al bepaald op welke reis hij straks wil nummeren. Na een korte pauze worden de reizen in een kalmer tempo afgeroepen. De eerste reis wordt afgeroepen: „Honderdttwintig ton vetkolen 4 van Stein naar Hoogeveen, morgen melden. Wie?”

De spanning staat op de gezichten te lezen. Wie nummert het eerst op de reis kolen naar Hoogeveen? Dan klinkt een harde stem en een schipper stapst vooruit: „2275!” Even is het stil maar dan klinkt het: „2230!” De eerste reflectant is er door een collega 'afgenummerd'. De beursmeester kijkt de zaal rond en heft zijn hamer: „Eénmaal, andermaal, niemand meer? Laatste maal”, terwijl de hamer klinkt.

Niet iedereen heeft geluk, maar de kansberekening was op de beurs niet zo moeilijk. Het aantal ingeschreven schepen is bekend, het gemiddeld aantal reizen ook. Naar mate je dichterbij de datum van kanshebbers kwam werd het spannend. Ook was het dan niet onverstandig af en toe eens een babbeltje met de bevrachters te maken en te informeren wat er in de pijplijn zit. Het was toch wel vreemd dat collega Piet vanmorgen die mooie reis liet schieten. Zit er misschien een nog mooiere reis aan te komen...?



FOTO: KATHOLIEKE ILLUSTRATIE

De spanning staat op de gezichten te lezen.



FOTO: KATHOLIEKE ILLUSTRATIE

Morgen beter, aan de gemoedelijke gang van deze schippers is te zien dat ze geen haast hebben en niet aan de reis zijn.

SCHIPPERSSCHOOL 'PRINS BERNHARD'



FOTO: ARCHIEF HARRY DE GROOT

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 getuigenschrift gehaald bij 'meester' Lutke Schipholt. Als er familie of kennissen langs kwamen varen mocht je van de 'meester' even gedag zwaaien.



FOTO: ARCHIEF HARRY DE GROOT

Maasbracht, Schoolschip „Prins Bernhard“



FOTO: ARCHIEF JAAP BOERSEMA

De zoon van de beheerder 'ome Frans', is nu een vrijwilliger in het Maasmuseum: Theo Nout. Hij zit op de foto a/b PRINS BERNHARD met zijn vader naar de radio te luisteren.



FOTO: JAN TIMMER

Tijdens de najaarsreis van vereniging 'De Binnenvaart' kregen de opvarenden op 06-11-2010 een deskundige uitleg in het Maasmuseum met als rondleider Theo Nout!!!



Het Nationaal Comité voor Christelijk Onderwijs aan Schipperskinderen opende in 1956 het Prins Bernhard-internaat in Maasbracht. Directrice is dan mevrouw A. van Dobben.



In 1981 wordt het nieuwe internaat geopend. Inmiddels is het internaat samen gegaan met het R.K. Internaat De Maasvaart. Als internaat 'De Prinsenvaart' valt zij onder de Stichting Meander.

MAASBRACHT EN HET JULIANAKANAAL

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.



FOTO: ARCHIEF JOS HUBENS



FOTO: ARCHIEF JOS HUBENS

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.



Maasbracht, Sluis (Lage stand) Afvaart

De (oude) sluis in de lage stand. Duidelijk is het grote verval van 7,45 m te zien. De nieuwe sluisen te Maasbracht hebben echter een verval van 11,85 m (het grootste verval in Nederland).



MAASBRACHT, Haven

Het Julianakanaal wordt vanaf de start druk gebruikt. Het vervoer van goederen van en naar de mijnen levert veel transport op. Later wordt dit vervangen door de industrie van DSM. Ook de aansluiting op het Luikse industriegebied zorgt voor het nodige transport. Alle drukte heeft ook een keerzijde. De oorspronkelijke sluisen zijn al snel te klein. In de jaren zestig van de vorige eeuw wordt de sluis bij Maasbracht vervangen door de Drielingsluis. Deze foto is genomen tijdens de opening van de Drielingsluis.



Het containerschip JACOBUS (2321454) in de middenkolk van de Drielingsluis in Maasbracht.



De oostelijke kolk van de Drielingsluis wordt verlengd tot 225 meter. Om grotere en langere schepen toegang te kunnen blijven bieden op het kanaal, is het nodig om de sluis daarvoor toegankelijk te maken. De vaarweg wordt geschikt gemaakt voor schepen met een lengte van 190 m, een breedte van 11,4 m en een diepgang van 3,5 m. In 2013 is de regiocentrale Zuid in Maasbracht klaar. Vanaf dat moment worden 9 sluizencomplexen op het traject Maastricht-Belfeld op afstand, via camera's, aangestuurd.



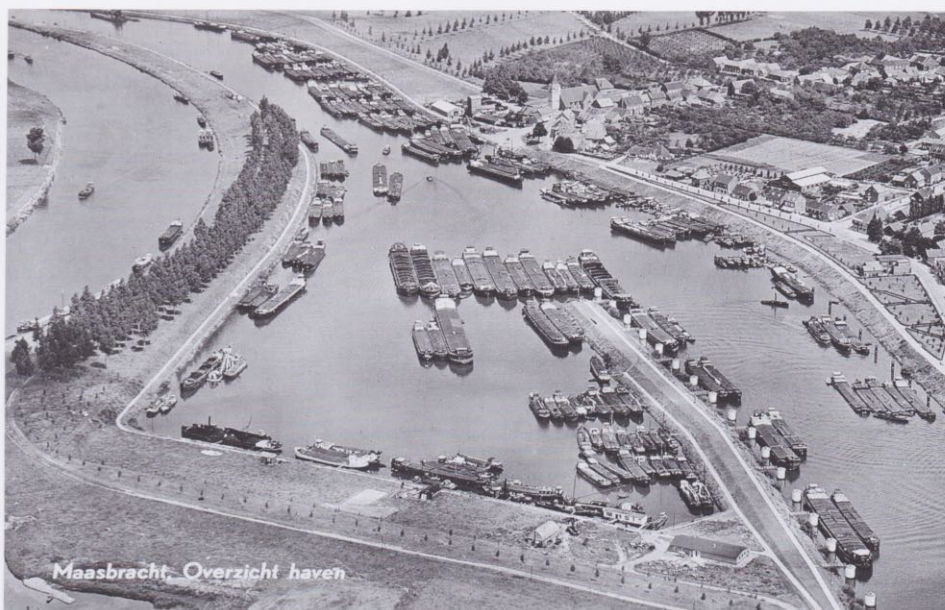
Drie maanden nadat vereniging 'De Binnenvaart' was opgericht (03-02-1990) werd er op 19-05-1990 in Café 'De Scheepvaart' in Maasbracht een bijeenkomst gehouden. Hier werden een aantal leden ingeschreven die heden ten dage nog steeds lid zijn.





Sinds 1978 worden er de Maasbrachter Havendagen georganiseerd. Uit het hele land komen vele sleepboten en andere schepen op dit unieke gebeuren af. In 2008 zag de organisatie zich genoodzaakt om het jaarlijkse evenement voor het eerst in haar 30-jarig bestaan af te gelasten. De reden hiervoor was een tekort aan vrijwilligers en sponsorgelden. Sinds 2009 worden er nu om de twee jaar de Maasbrachter Havendagen georganiseerd.





Een prachtig overzicht van de Bunkerhaven van Maasbracht. Hier kon men kolen of olie bunkeren.



Scheepvaart geeft handel. De waterboot, de (Shell)-bunkerboot, de stoomsleepboten en de parlevinker (nog net te zien langsij de laatste sleepboot), allemaal verdienen ze er wat aan.



Maasbracht, Sluis Lage stand



Maasbracht, Gezicht vanaf de sluis



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 JACOBA van W.G. Maas. Deze boot vaart thans nog als stoomsleepboot ROSALIE.



Voor de sluis Maasbracht liggen onder andere te wachten de motorsleepboot ANTONIE, stoomsleepboot WILCOR en de sleepschepen MONIQUE (op de palen) en WALVISCH.



Grote en kleine schepen, motorjachtjes en sleepboten, voor iedereen is een plaatsje in Maasbracht.



Volle bak in de haven van Maasbracht op Eerste Kerstdag 2011.



Op 06-11-2010 meerde de rivercruiser SWIS RUBY af aan de Cruiseterminal Maasbracht. Met aan boord leden van vereniging 'De Binnenvaart' die een 8-daagse binnenvaartcruise in Nederland en België maakten.