

Wim de Graaf maakte een reeks over de verschillende kanalen voor de nieuwsbrief van de Vereniging Voor het Behoud van Historische Vaartuigen vzw. De reeks heet "Kanalen in de Kijker" en zal, zoals de titel doet vermoeden, enkele kanalen in Vlaanderen en Nederland in het voetlicht plaatsen. We starten de reeks met een artikel over de Zuid-Willemsvaart, die door zowel Vlaanderen als Nederland stroomt.

De Zuid-Willemsvaart werd door Napoleon Bonaparte gegraven als voedingskanaal voor zijn nooit voltooide "Grand Canal du Nord" tussen de Schelde, de Maas en de Rijn. Het gedeelte tussen Schelde en Maas bereikte bij Lozen de top. Om het kanaal hier van water te voorzien dacht Napoleon eerst aan de kanalisatie van de Dommel en/of de Aa. Dit plan stamt nog uit het eind van de 18e eeuw en had als doel stadsmest uit 's-Hertogenbosch aan te voeren om daarmee de Peel en de Kempense heidevelden te ontginnen. De Dommel en de Aa voldeden echter niet, dus moest Napoleon Maaswater gebruiken. Dit werd door het voedingskanaal afgetapt bij Smeermaas en voerde het naar een bassin in Lozen. Dit kanaal was tevens gunstig voor de handel op de Maas, want deze maakt veel bochten. Aan het kanaaltje werd in 1804 begonnen en het was gereed 1809. Het was slechts 5 meter breed.



Zuid-Willemsvaart Reckheim

### **De aanleg van de nieuwe vaart**

Aanleg betekende vooral: meten, boren, proefheien, bodemonderzoek. Grond moest onteigend worden, piketpaaltjes geslagen, grond ontdaan van bebouwingen en akkers. Geen beplantingen meer, geen karren die te brede sporen trokken, geen vee meer laten drinken aan de nieuw gegraven vaart. Veldwachters zagen hierop toe, want de meeste eigenaren gaven niet zo veel om al die nieuwe regels. Piketpaaltjes werden dwars door het land geslagen, vaak kaarsrecht (dat was immers gemakkelijk voor het jagen van de boten met paarden). Hierdoor konden eigenaren vaak niet meer bij hun eigen land komen. Kunstwerken als veerponten en bruggen kwamen alleen waar de waterstaatsmensen die wilden hebben.

Het graven gebeurde via de indeling van percelen. Er waren er 16, elk weer verdeeld in secties van 500 meter. Dat betekende dat kilometers tracé in een keer gegraven konden worden. Per sectie waren ploegen bezig van 20 mannen en 12 kruiers onder leiding van een putbaas. Tussen de percelen werden dammen aangelegd. Het afgraven van een sectie begon in het midden, met een draineer of middensleuf. Het water werd afgevoerd door middel van pompen, die door paarden dag en nacht werden bediend. Er was ook een kettigmolen, bediend door mensen. Verder: droog spitten, de grond in manden laden en daarmee de oever ophogen. Indien de oever te hoog werd, droegen vrouwen de manden omhoog.



### Willem

Na Napoleon kwam de Nederlandse koning Willem I aan de macht in de Nederlanden. Hij besloot het kanaal te moderniseren. Hij maakte de vaart breder, dieper en rechter en trok haar door naar Maastricht en 's-Hertogenbosch. Het doel van dit kanaal was om de industrie te bevorderen en een goede verbinding tussen Nederland en het Luikse industriebekken te scheppen. Nadat beide landen gescheiden werden, waren goede verbindingen veel minder belangrijk geworden en verloor het kanaal veel van haar economisch belang.

In 1822 liet Willem I de constructie beginnen. Op 1 juli 1825 kwam het gedeelte van 's-Hertogenbosch tot Helmond gereed en in 1826 werd het gehele kanaal geopend. Oorspronkelijk heette het kanaal gewoon Willemsvaart, maar toen later een kanaal in Drenthe ook deze naam kreeg, werd Zuid respectievelijk Noord aan beider naam toegevoegd. Er is ook nog een derde Willemsvaart in Zwolle.



*Zuid Willemsvaart Lanklaar*

### Natuur, sport en ontspanning

Toen het Albertkanaal het transport van grind en steenkool overnam, kwam er plaats vrij voor andere functies langs de Zuid-Willemsvaart. Door de verschillende rechte trekkingen van de Zuid-Willemsvaart kregen heel wat natuurgebieden langs afgesneden bochten de kans om tot ontwikkeling te komen. Ook de grindontginningen gaven onrechtstreeks aanleiding tot een aantal waardevolle natuurgebieden.

Maar de Zuid-Willemsvaart leent zich ook uitstekend voor sport en ontspanning. Waterskiën en jetskiën kan je op verschillende aangeduide locaties en er zijn ook tal van plaatsen om te vissen. Aan de hand van het Grensoverschrijdend Fietsroutenetwerk, een realisatie van het Regionaal Landschap Kempen en Maasland, fiets je op de verharde trekwegen (jaagpaden) naar de mooiste plekjes in het grensgebied tussen België en Nederland. Verder werden er de laatste jaren nog extra aanlegsteigers voor pleziervaart gebouwd. De Zuid-Willemsvaart is een bezoekje, per fiets of per boot, dan ook meer dan waard.

Tweejaarlijks vindt op de Zuid-Willemsvaart bij Lanklaar het evenement "Maasland voor l'Anker" plaats. De derde editie van dit evenement vond plaats gedurende het weekend van 4 en 5 juli 2009 en stond in het teken van "170 jaar scheiding der Limburgen". Meer info en foto's vind je op [www.maaslandvoorlanker.be](http://www.maaslandvoorlanker.be).



We zetten onze reeks over kanalen verder met het verhaal over het kanaal naar Beverlo. Net als het kanaal is ook het verhaal vrij kort.

In amper drie jaar tijd, tussen 1854 en 1857, werd met duizenden arbeiders een verbindingskanaal tussen Beverlo en de Kempische vaart bij Lommel gegraven. Het is een aftakking van het kanaal Bocholt-Herentals en werd voornamelijk om militaire redenen aangelegd. Kort na de Belgische onafhankelijkheid in 1830 werd in Beverlo immers de garnizoensplaats Leopoldsburg gesticht. Voor de bevoorrading en aanvoer van zwaar materieel was behoefte aan goede toegangswegen. In latere jaren werd het kanaal ook van belang voor de metaalindustrie van Vieille Montagne die zich in Lommel vestigde. Dankzij het hydrostatisch evenwicht van de waterspiegel hoefde men geen sluizen aan te leggen.



*Blauwe Kei*

De eerste binnenschepen die Leopoldsburg via het nieuwe kanaal bereikten waren de "Hercules" en de "Charlemagne" van bevrachter Drouard Theunis die samen 190 ton steenkolen aanvoerden uit Luik. Burgermeester Vander Elst en secretaris Caimo waren bij de aankomst van de schepen op 12 juni 1857 aanwezig om het evenement te vieren. Later, op 15 oktober 1857 werd de 17 km lange waterweg officieel geopend. In deze periode werd ook de kanaalkom aangelegd. Hierin werd achteraf (tijdelijk) een ondiep zwembad afgebakend waar men de soldaten leerde zwemmen.



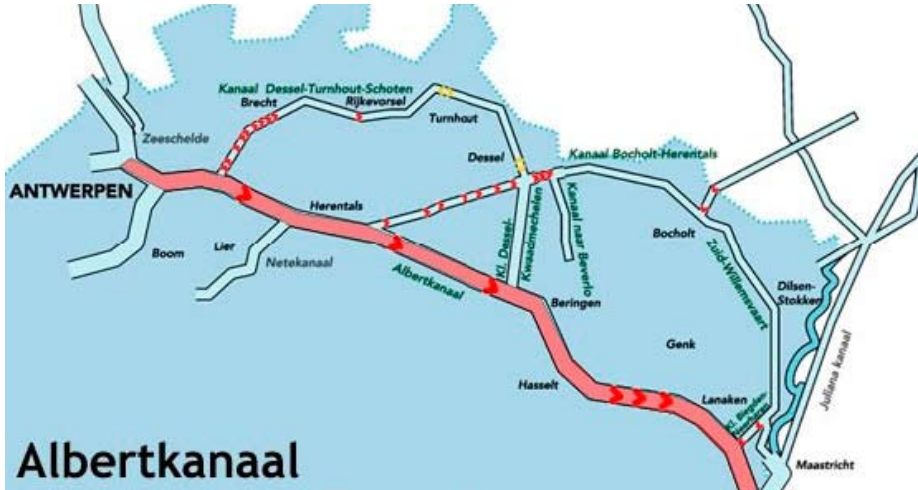
Het kanaal zorgde destijds niet alleen voor een efficiënt en vlot transport, maar het diende tevens om de dorre heide te irrigeren en vruchtbaar te maken. Het kanaal werd nooit gemoderniseerd en omdat het slechts schepen met beperkte tonnenmaat toeliet, verloor het vlug aan economisch belang. Reeds in 1878 was immers het treinspoor doorheen Leopoldsburg aangelegd. Bovendien werd in 1888 de eerste tram in Limburg, route Leopoldsburg - Bree, opengesteld. Stilaan veroverde ook het autovrachtverkeer zijn plaats in de transporteconomie.



Vandaag vervult het kanaal een toeristische rol. Het kanaal loopt dood in de kom bij Leopoldsburg, waar een jachthaven gevestigd is. Tussen de Blauwe Kei in Lommel waar het kanaal begint en de kom in Leopoldsburg, is er een afmeermogelijkheid voor pleziervaarders bij het dorpje Kerkhoven.

Bron: Wikipedia

Het Albertkanaal: het symbool van de Belgische onafhankelijkheid van Nederland. Vanaf de 16de eeuw zijn pogingen ondernomen een kanaal te graven dat de Maas met de Schelde moest verbinden en zo Antwerpen met het Luikse verenigde. Nederland heeft steeds geprobeerd het vervoer over de Nederlandse wateren via Rotterdam te laten lopen. De ontworpen kanalen waren tegelijk vaak als verdedigingswerken bedacht.



Nadat de Belgen hun onafhankelijkheid verworven hadden maakten de Belgische Kamers in 1839 vaart met de verbinding tussen Antwerpen en de Kempen, die te kampen hadden met een watertekort. Tussen 1839 en 1863 werden vervolgens inderdaad een aantal Kempische kanalen gegraven, die aansluiting hadden op de Zuid-Willemsvaart. Als verbinding tussen Antwerpen en Luik bleven die kanalen echter problematisch: de doorgang door Maastricht was zo gecompliceerd dat een passage er 4-8 dagen duurde.

De ontdekking van de Kempische steenkool in 1901 maakte dit probleem acuut. Nederland wilde het probleem wel oplossen door de Maas van Visé tot Maasbracht te kanaliseren en zo de verbinding via de Zuid-Willemsvaart en Rotterdam leggen. De Belgen verzetten zich hiertegen – zij wilden uiteraard de verbinding liever over Belgisch grondgebied laten verlopen. De politieke strijd spitste zich toe in 1925, toen de Nederlandse Tweede Kamer een compromis kanaalverdrag verwierp en de verbeteringen op eigen bodem via het Julianakanaal realiseerde. Hierdoor dreigde het transport vanuit en bestemd voor het Luikse industriegebied via Rotterdam te gaan lopen.

Dit was de aanleiding voor de Belgische overheid om de oplossing voor een rechtstreekse verbinding tussen Luik en Antwerpen via de Kempen uitsluitend op eigen bodem te zoeken en vooral de enclave Maastricht te omzeilen. Het nieuwe kanaal zou geschikt moeten zijn voor schepen van 2000 ton en duur van de vaart tussen Luik en Antwerpen van 16

*graafwerken Vroenhoven*



naar 5-8 dagen moeten terugbrengen. Het Nationale Fonds voor Grote Werken opteerde voor een dergelijke kanaalverbinding, aangevuld met een kort verbindingskanaal tussen Briegden en Neerharen. Dit verbindingskanaal moest het nog te graven kanaal verbinden met de Zuid-Willemsvaart, zodat deze laatste voorzien bleef van voldoende water.

*graafwerken bij Eigenbilzen*