ZUID-WILLEMSVAART
KONINKLIJKE WATERWEG

De aanleg van het kanaal vond zijn oorsprong in de blokkades van de haven van Antwerpen, in de zeventiende eeuw door de Republiek der Zeven Provinciën en later, in de Franse tijd, door Engeland. Zowel landvoogdes Isabella als keizer Napoleon zochten een oplossing via een oost-westverbinding tussen Schelde, Maas en Rijn.

Koning Willem I maakte gebruik van deze plannen. Het aanvoerkanaal - de *Rigole Navigable* - bleek geschikt om een noord-zuidverbinding tot stand te brengen en zo het industriegebied rond Luik en Verviers te verbinden met de Nederlandse havens van Rotterdam, Amsterdam en Dordrecht.

De Zuid-Willemsvaart groeide uit tot een betrouwbaar alternatief voor de grillige Maas. Antwerpen bleef daarbij opnieuw buiten beeld. Pas met de aanleg van de Kempische kanalen veranderde dat. In de twintigste eeuw kwam daar het Albertkanaal bij, dat zorgde voor een vlotte verbinding tussen Antwerpen en Luik.

FOSSA EUGENIA

Een ambitieus project
Verbinding van Antwerpen met de Maas en de Rijn 1626–1629



HISTORISCHE CONTEXT

Na de scheiding van de Noordelijke en Zuidelijke Nederlanden tijdens de Tachtigjarige Oorlog sloot de Republiek der Zeven Provinciën de toegang tot Antwerpen af. Handel en scheepvaart ondervonden daardoor grote hinder.

PLAN

Onder landvoogdes Isabella Clara Eugenia ontstond een groots idee: **een kanaal dat Antwerpen zou verbinden met de Maas en de Rijn**. Het moest de **handel herstellen** én dienen als **strategische verdedigingslinie.**

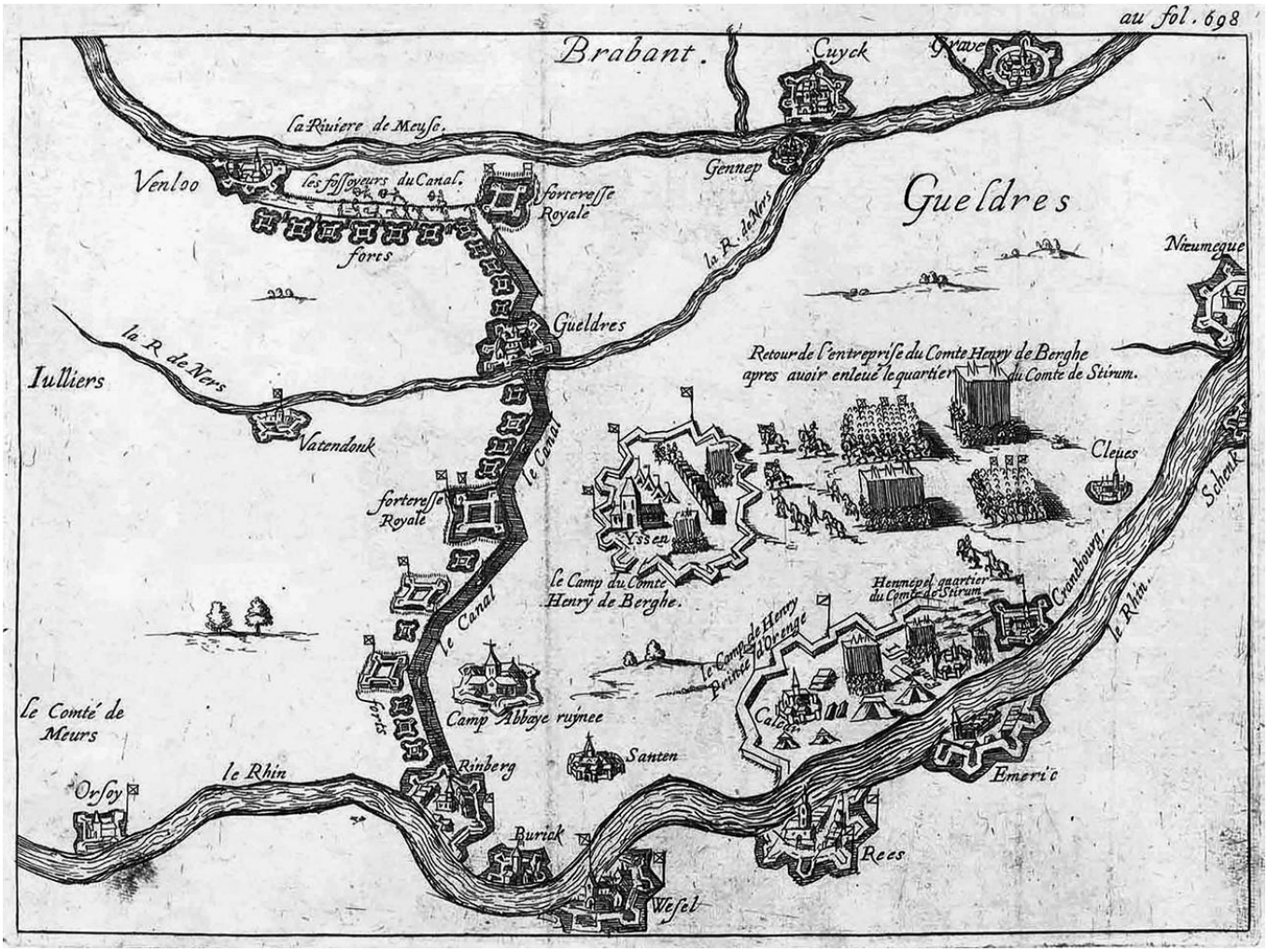
AANLEG en EINDE

In 1626 begonnen duizenden arbeiders met de aanleg van het kanaal, dat de naam Fossa Eugenia kreeg. In 1629 kwam het project tot stilstand door militaire aanvallen en geldgebrek.

VANDAAG

Langs het traject zijn nog resten zichtbaar van dit nooit voltooide kanaal.

au fol. 698


Brabant.
Cuyck
Grave
la Riuiere de Meuse.
Venloo
les fossoyeurs du Canal.
forteresse Royale
forts
Gennep
Gueldres
la R. de Ners
Nieumeque
Gueldres
la R. de Ners
Iulliers
Vatendonk
Retour de l'entreprise du Comte Henry de Berghe apres auoir enleué le quartier du Comte de Stirum.
Cleues
le Canal
fortereſſe Royale
Yssen
Schenk
le Camp du Comte Henry de Berghe.
Hennepel quartier du Comte de Stirum
Cranebourg
le Rhin.
le Canal
le Camp de Henry Prince d'Orenge
Calcar
le Comté de Meurs
forts
Camp Abbaye ruynee
Santen
Rinberg
le Rhin
Orsoy
Emeric
Burick
Rees
Weſel

GRAND CANAL DU NORD

Een nieuwe poging: oost-westverbinding tussen Schelde, Maas en Rijn 1806 -1813



HISTORISCHE CONTEXT

1803 – **Napoleon zag Antwerpen als ideale oorlogshaven**. Omdat **Engeland de zee controleerde**, was aanvoer van materialen via zee onbetrouwbaar. **Een kanaal naar Maas en Rijn moest uitkomst bieden en Antwerpen versterken als handels- en marinehaven**.

PLAN - HET VOEDINGSKANAAL

Het Grand Canal du Nord vereiste een betrouwbare watertoevoer, gerealiseerd via een **voedingskanaal** vanuit de Maas. Deze **Rigole Navigable** werd voorbereid door de Franse dienst voor Bruggen en Wegen. Ondanks het gebrek aan gedetailleerde kaarten slaagden ingenieurs erin nauwkeurige metingen te verrichten. In 1806 nam **ingenieur Delbergue-Cormont** de leiding vanuit Maastricht.

AANLEG EN EINDE

Vaargeul

De naam Rigole Navigable gaf aan dat het voedingskanaal bevaarbaar was. Kleine boten konden elkaar passeren, grotere boten konden gebruik maken van wijkplaatsen.

De doorsnede van de vaargeul was 11 meter en aan het wateroppervlak was de geul 5,50 meter breed. Voor het project onteigende men een strook van 60 meter breed, dwars door de Maaslandse dorpen. Akkers gingen verloren en dorpsbewoners raakten afgesneden van hun velden, bossen en heidegronden.

Verloop

1806 – Ingenieur Delbergue-Cormont vestigde zich in Maastricht.

1806 – De grondwerken gingen in aanbesteding; op 13 oktober ging de opdracht naar de aannemers Wasservan en Piauto.

1808 – Op 24 maart gingen de werkzaamheden van start. In april en mei plaatste men langs het tracé grenspalen (bornes), die als markering dienden en later belangrijk waren voor de tolheffing.

1809 – Het definitieve ontwerp van Delbergue-Cormont werd goedgekeurd door de Conseil des Ponts et Chaussées.

1810 – Op 24 februari kwamen de werkzaamheden tot stilstand. Nederland raakte ingelijfd bij Frankrijk en doordat de Hollandse en Zeeuwse havens in handen van Napoleon kwamen, verloor het kanaal zijn strategische belang.

1811 – Napoleon stelde een **commissie in om het nut van de onvoltooide werken te onderzoeken.**

1813 – Na Napoleons mislukte veldtocht in Rusland verdwenen de plannen voor het Grand Canal du Nord definitief.

Kostprijs en duur

Duur: ca. 10 jaar
Kosten: ca. 1,5 miljoen francs

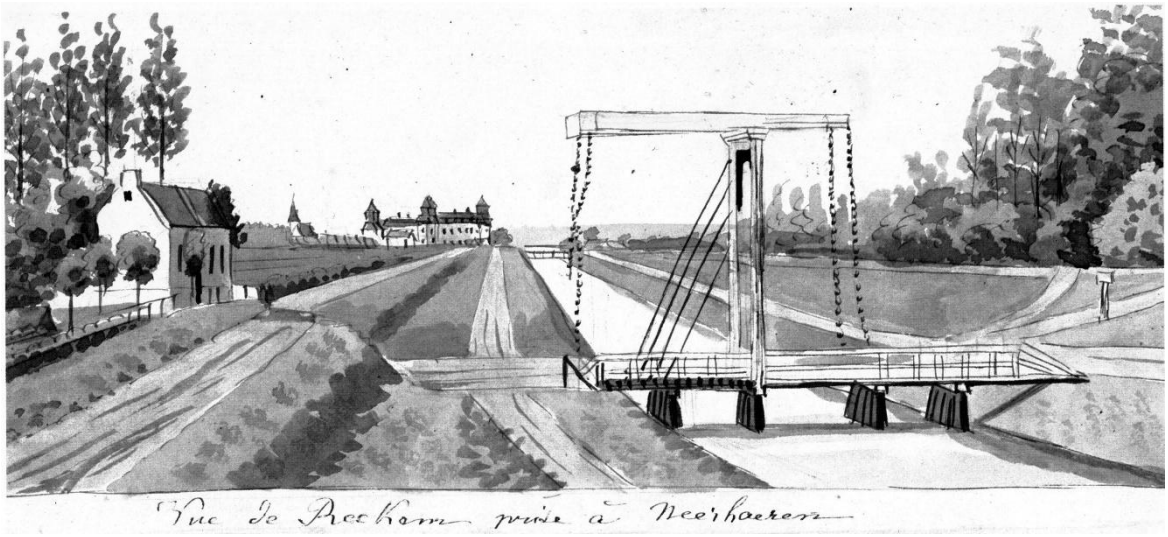
De **helft van de kosten** zouden gedragen worden **door het rijk**. De **andere helft** moest gedragen worden **door de profiterende departementen** Nedermaas, Roer en Twee Nethen.
Kapitaal afkomstig uit
- de accijns op sterke drank
- de extra opcentiemen op alle belastingen
- het exportrecht op graan in Sas van Gent, Antwerpen en Keulen.
- de middelen uit de amortisatiekas (opbrengsten uit de geconfisqueerd kerkelijke goederen)
- de verkoop van kanalen in Zuid-Frankrijk.

“Ingenieur Delbergue-Cormont ontwierp een 44 kilometer lang voedingskanaal van Smeermaas naar Lozen, met een verval van slechts 50 centimeter – een technisch hoogstandje!”

VANDAAG

Hoewel het **Grand Canal du Nord nooit tot voltooiing kwam,** vormden de plannen **de basis voor latere kanalen zoals de Zuid-Willemsvaart en de Noordervaart.** Zo liet het project toch zijn sporen na in het landschap.

“Een erfenis in het landschap”



ZUID-WILLEMSVAART

Initiatief van Willem I:
onderdeel van een ambitieus programma tot economisch herstel
1822 -1826



HISTORISCHE CONTEXT

Na de val van Napoleon werden de Noordelijke en Zuidelijke Nederlanden samengevoegd tot het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden**.** Om het **economisch herstel te bevorderen** zette koning Willem I **een ambitieus programma** op: **de Zuidelijke Nederlanden** ontwikkelen tot een **centrum van industrie en mijnbouw** en de **Noordelijke Nederlanden** positioneren als **handels- en zeevaartgebied. Een goede verbinding** tussen het industriële zuiden en de noordelijke zeehavens **was van groot belang.**

HET PLAN

Het industriegebied rond Luik en Verviers verbinden met de Nederlandse havens van Rotterdam, Amsterdam en Dordrecht.
Efficiënte transportmogelijkheden versterkten immers de concurrentiepositie van de Waalse industrie en mijnbouw.

Traditioneel verliep het vervoer tussen noord en zuid via de grillige Maas. **Een kanaal was noodzakelijk**.

Willem I bouwde voort op de plannen uit de Franse tijd: de Rigole Navigable verbreden en vanuit Lozen doortrekken naar ’s-Hertogenbosch.

Voordelen
- de handel bevorderen
- het militaire belang
- de ontginning van de heidegebieden in Kempen, Peel en Noord-Brabant

"Deze vaart zou de gedaante van geheele landstreken doen veranderen."

Minister De Coninck

DE AANLEG

Vaargeul

De Zuid-Willemsvaart heeft een **oppervlaktebreedte van ongeveer 18 meter en een bodembreedte van 10 meter,** waardoor **schepen tot maximaal 400 ton** konden passeren. De oorspronkelijke **waterdiepte bedroeg ruim 2 meter.** In **1887** volgde een **verdieping** van het kanaal **tot 2,30 meter**. Totale lengte 123 kilometer, waarvan **44 kilometer in België**.

Om het hoogteverschil van **39,25 meter** tussen Maastricht en 's-Hertogenbosch **te overbruggen, verrezen 20 sluizen**. Sluis 1 ligt in 's-Hertogenbosch; later kwam daar ook sluis 0 bij, terwijl sluis 20 in Maastricht ligt.

De sluizen waren voor die tijd ruim bemeten: ongeveer 62 meter lang, met een doorvaartbreedte van 7 meter en een diepte van circa 2,1 meter.

Verloop

1819 – Ingenieur Adrianus Goudriaan presenteerde een gedetailleerd ontwerp.

1822 – Eerstesteenlegging in 's-Hertogenbosch.

1826 – Op 24 augustus, de verjaardag van Willem I, was er een feestelijke officiële opening.

De Nederlandse Staatscourant schreef:
'Door de opengestelde sluis werd een sierlijk bevlagt schip waarop de uitmuntende muziek van het 5de regiment ligte dragonders de geliefde nationale liederen uitvoerde, en gevolg door een aantal niet minder fraai opgesierde vaartuigen, het bassin binnengelaten. Hartroerend was deze aanblik: ieder voelde als het ware het door de Zuid-Willemsvaart aan te brengen voordeel en elks hart klopte den dank jegens den Koning, van wiens weldaad voortkwam…'

De reis per trekschuit van 's-Hertogenbosch naar Maastricht werd nu in 2 tot 3 dagen afgelegd. Langs de Maas duurde dezelfde reis ongeveer 2 weken.

"De droom van de koning was daarmee werkelijkheid geworden: een netwerk van kanalen dat industrie, handel en samenleving blijvend transformeerde."

Kostprijs en duur

Duur: ca. 4 jaar
Kosten: raming van 3,7 miljoen gulden, uiteindelijk bedrag 4,5 miljoen gulden

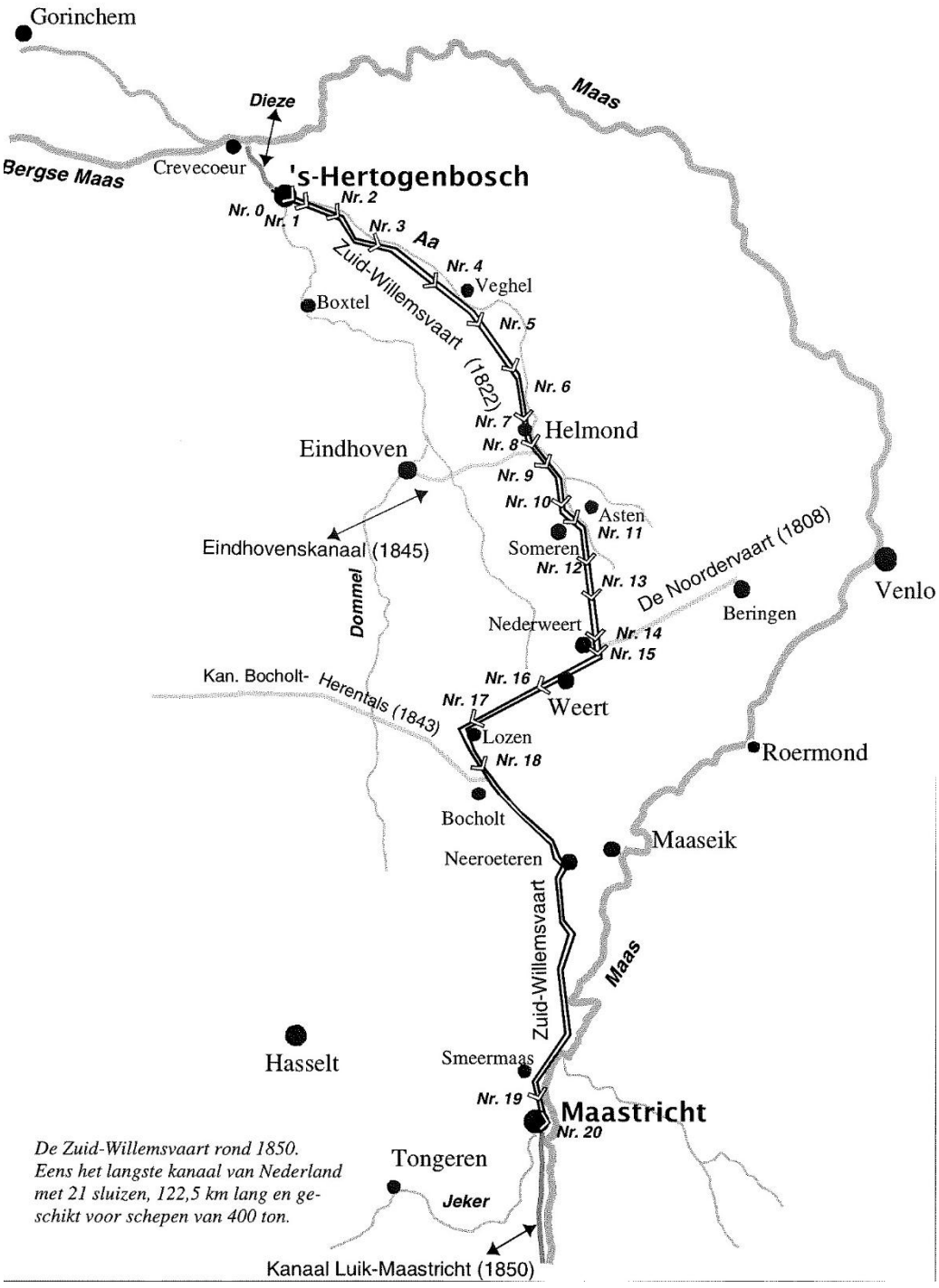
De **rijksbijdrage** bedroeg ca. **1,2 miljoen gulden**.
De betrokken provincies - **Limburg, Luik, Noord-Brabant en Holland - droegen jaarlijks gezamenlijk 86 000 gulden bij en dat gedurende 20 jaar,** waarbij Holland met 26 000 gulden het grootste aandeel leverde.

Holland en Noord-Brabant kwamen pas over de brug toen geopperd werd dat Antwerpen anders een rechtstreekse kanaalverbinding met de Maas zou krijgen, met een mogelijke doortrekking naar de Rijn. Door snel te handelen werd Antwerpen buiten spel gezet.

"In vier jaar tijd groeven duizenden arbeiders het kanaal vrijwel volledig met de hand, vooral met schop en kruiwagen.

Vrouwen (botteresses) verplaatsten de uitgegraven aarde in manden."

De Zuid-Willemsvaart rond 1850



De Zuid-Willemsvaart rond 1850. Eens het langste kanaal van Nederland met 21 sluizen, 122,5 km lang en geschikt voor schepen van 400 ton.

BELGISCHE AFSCHEIDING

In **1827** telde men in **'s-Hertogenbosch 2 786 schepen die het kanaal passeerden, terwijl in Maastricht 1 582 schepen werden geregistreerd.**

De Belgische afscheiding zorgde voor een abrupt einde aan dit voorspoedig begin. De gebeurtenissen hadden directe gevolgen voor de waterwegen:

- het stilleggen van de scheepvaart op de Maas
- in oktober 1830 steken opstandelingen de dijken van de Zuid-Willemsvaart door.
- na herstelling liet generaal Dibbets (vestingstad Maastricht was onder Nederlands bewind) sluis 20 sluiten: het kanaal kreeg geen Maaswater meer. Dit **remde de economische ontwikkeling af.**

1837 – de Belgen laten in Smeermaas een overlaat aanleggen.

1839 – een definitief verdrag waardoor de Maas een grensrivier werd.

20ste EEUW

Grotere schepen vroegen om aanpassingen. In de jaren '30 verbreedde men het kanaal en sneed men bochten af. **De oude kanaalarmen groeiden uit tot waardevolle herinneringsplekken en kleine natuurreservaten**.
En dat was nog maar het begin.
De opkomst van de industrievestigingen langs het kanaal, WO II, de naoorlogse herstelperiode, de aanleg van nieuwe bruggen en de ontwikkeling van industrieterreinen veranderden het landschap verder ingrijpend.