

MEIJEL EN ZIJN KANALEN



Unieke opname van de aanleg van het sluisje in het Afwateringskanaal onder Meijel. Datum: oktober 1884. Wie zouden toch die bouwvakkers zijn?

Inleiding

Hoewel een forse verbetering voor de verkeersveiligheid, is het in landschappelijk opzicht jammer dat zeven jaar geleden de mooie en grote ophaalbrug over de Roggelse Dijk is opgeruimd en plaatsmaakte voor een rotonde. Iedereen die vanaf de zuidkant Meijel in wilde, moest tot dan toe onder die brug door en dat gaf altijd het gevoel een 'grens' te passeren. De brug was daarom ook een soort poort: Welkom in Meijel!

Nu vervolgen de auto's, vrachtwagens en fietsers snel en probleemloos hun weg. Ze hebben nauwelijks in de gaten hier een kanaal te passeren, laat staan dat ze weten dat dit Napoleons Grand Canal du Nord is.

Komen de automobilisten vanaf Beringe naar Meijel, dan gaan ze zelfs twee kanalen over, eerst de nu vrijwel onzichtbare Helenavaart en daarna het Kanaal van Deurne met zijn spectaculaire, onder de brug hangende fietsbrug. Meestal gebeurt de passage echter zonder het te beseffen, ook al is er in de weg van Helden naar Meijel sprake van een duidelijke verhoging en verraadt de strak lopende houtwal links en rechts dat hier wel eens een kanaal zou kunnen lopen.

En tenslotte bezit Meijel nóg een wel erg onopvallend kanaaltje, zelfs compleet met een sluis en sluiswachterwoning aan de Kanaaldijk. Ook door dit kanaal hebben ooit schepen gevaren.

Behalve wat kleine recreatiebootjes zijn alle Meijelse kanalen nu scheepvaartvrij. Ze hebben nu enkel nog een functie voor de waterhuishouding.

In 1800 had Meijel nog geen enkel kanaal. De grote ontginningen moesten nog beginnen.

Van de genoemde vier kanalen werd er één aangelegd uit politieke motieven, de andere drie om de grote Peelvervening mogelijk te maken. Over het waarom, wanneer en hoe van de Meijelse kanalen gaat deze bijdrage.

De Noordervaart (1807-1853)

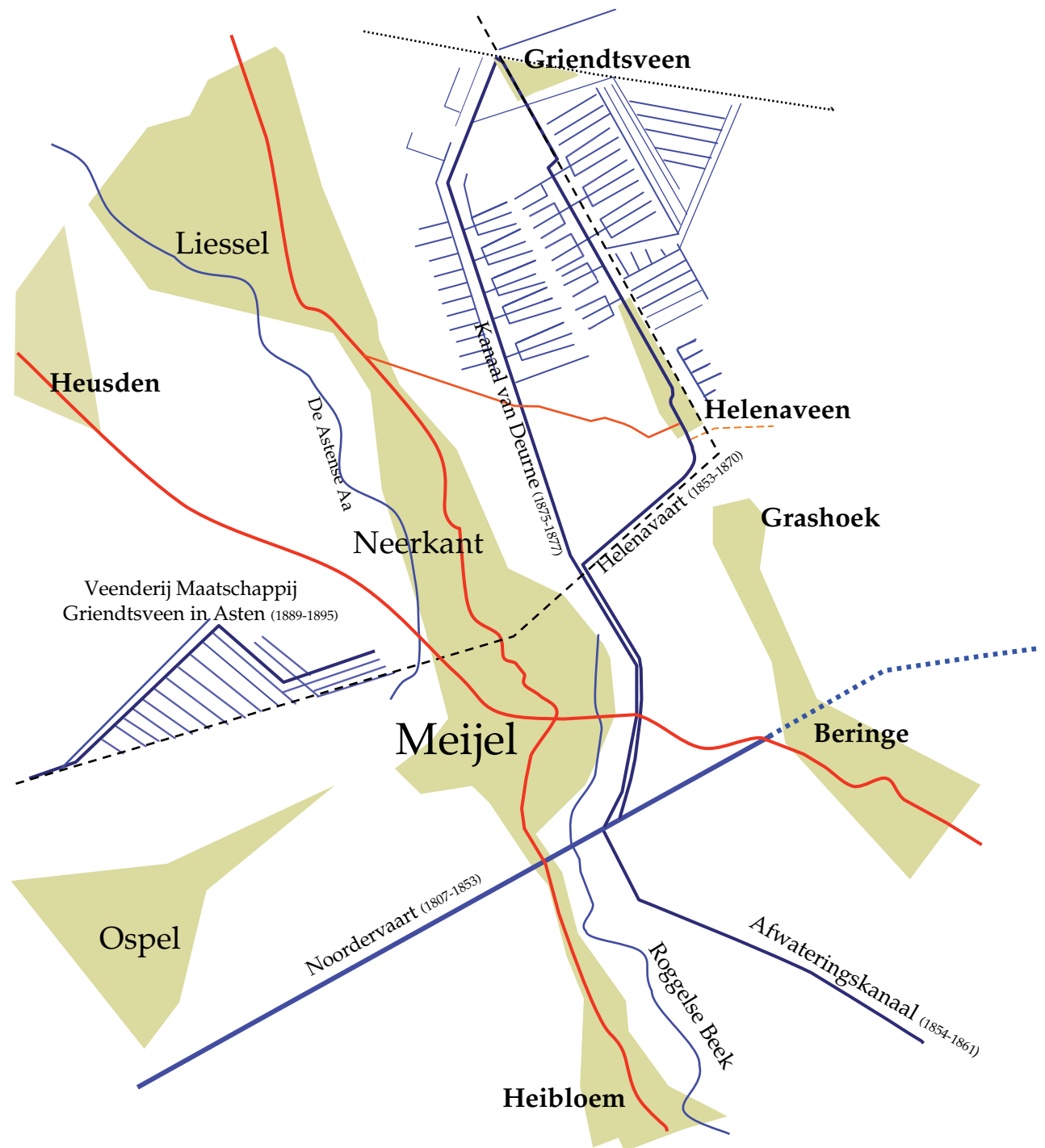
'De Noordervaart is een kanaal in Midden-Limburg en staat in verbinding met de Zuid-Willemsvaart bij Nederweert. Omdat de Noordervaart een 'doodlopend' kanaal is, is het kanaal nooit druk bevaren geweest. Er leven veel algen in het kanaal,

waardoor het varen voor zowel de beroepsvaart als de recreatievaart niet prettig is. De Noordervaart dient daarom slechts voor de doorvoer van water dat vanuit de Maas via Lozen wordt aangevoerd.' (website Rijkswaterstaat).



Fraaie blik op de Helenavaart anno 2009.

De zinnen hiervoor beschrijven de huidige situatie van de Noordervaart. Het kanaal is 15 kilometer lang, 22 meter breed en 2.00 tot 2.25 meter diep. Komend over de Kanaaldijk vanaf Meijel is het plotseling over met de waterweg, want die eindigt wel erg abrupt bij de Ronde Bonaparte in Beringe. Het tracé loopt vanaf Beringe nog wel door tot vlakbij Venlo als een in het landschap herkenbare laagte met een brede sloot en houtwal. De Noordervaart is een product van een al veel oudere droom die vlak na 1800 werd gerealiseerd in opdracht van de Franse keizer Napoleon Bonaparte (1769-1821). Het was zijn bedoeling dat een kanaal Antwerpen zou verbinden met de handelscentra aan de Rijn. Napoleon wilde het onderlinge transport van goederen bevorderen en bovendien verhinderen dat Amsterdam en Rotterdam ongehinderd handel konden drijven. Vooral Holland speelde daarbij een voor Frankrijk negatieve hoofdrol. Vanwege zijn sleutelligging profiteerde het namelijk het meeste van deze handel. In 1806 werd het besluit tot aanleg genomen en in 1809 werd begonnen aan de enorme klus.



De regio Meijel rond 1900: cultuurgrond, grote wegen, kanalen en beken.

In 1812 zou de oplevering moeten plaatsvinden. Het gehele tracé werd verdeeld in twee secties: het tracé Antwerpen - Venlo en het tracé Venlo - Neuss. Als eerste werden de noodzakelijke gronden onteigend van gemeentes en particulieren. Er werden sluiswachter- en brugwachterhuisjes gepland, ophaalbruggen voor de grootste en belangrijkste wegen en de inrichting van veerdiensten voor de kleinere wegen.

Drie jaar lang werd met kruiwagens en schop door duizenden arbeiders gewerkt aan de droom van Napoleon. Het jaar 1810 betekende echter het voorlopige einde. Op het moment dat de Fransen het Koninkrijk der Nederlanden bezette, was het project voor Napoleon niet meer interessant en werden de werkzaamheden aan het almaar duurder wordende megaproject beëindigd. Het geld was sowieso op. De half uitgegraven beddingen bleven gewoon liggen.

Pas in 1853 ging de schop in de streek rond Meijel weer in de grond en werd het traject vanaf Nederweert tot Beringe uitgediept en geschikt gemaakt voor de scheepvaart. Al eerder (1822-1826) was de Zuid-Willemsvaart deels door de oude bedding van de Noordervaart gegraven. Het tracé tussen Beringe en Venlo is nooit uitgediept; de kosten waren daarvoor te hoog en het verwachte economische effect te beperkt.

De uitdieping tot Beringe hing samen met de grote vervening van Jan van de Griendt bij Helenaveen. Een kanaal was nodig voor de ontwatering van de enorme Peel en tevens voor de afvoer van de turf en de aanvoer van straatmest uit de steden. Van de Griendt wilde aldus de Peel omvormen tot een welvend agrarisch gebied. Het Rijk zag blijkbaar nu goede kansen voor de ontwikkeling van de arme Peelregio en besloot in 1852 tot bevaarbaarmaking. Vanwege de onderwaterzetting werd in 1853 in de weg Meijel-Roggel een eenvoudige brug op hoge houten staanders gerealiseerd waar de schepen onderdoor konden. Het gevolg waren lange maar vooral hoge hellingen die de boeren en voerlui slechts met grote moeite konden nemen ('de Stoep'). Bovendien konden de karren niet voldoende worden geladen. De paarden trokken dat simpelweg niet. Meijel en

Roggel klaagden daarover maar omdat deze regio merendeels onvruchtbaar en onbebouwd was, wilde het Rijk niet. Pas na jarenlang geklaag maakte in 1884 het houten geval plaats voor een ijzeren draaibrug compleet met een fraaie brugwachterwoning. Beide werden in de Tweede Wereldoorlog verwoest, waarna Meijel een ijzeren ophaalbrug kreeg. De almaar drukker wordende verkeerssituatie in combinatie met een steeds verder teruglopende scheepsverkeer, leidde ertoe dat deze brug – een markant punt bij de entree naar Meijel - in 2001 werd afgebroken om plaats te maken voor een grote en vooral veilige rotonde. De brug werd gedemonteerd en als *Wilhelminabrug* herbouwd in het centrum van Willemstad op Curaçao.



De Helenavaart (1853-1855)

De oostgrens van Meijel wordt gemarkeerd door twee vlak langs elkaar lopende kanalen, het Kanaal van Deurne en de Helenavaart. In de Meijelse volksmond wordt de laatste waterweg meestal het 'oude kanaal' genoemd. Niet zonder reden want het werd bijna dertig jaar eerder gegraven dan het Kanaal van Deurne. Eigenaar van de Helenavaart was de Bossche ondernemer Jan van der Griendt (1804-1882). Die had vlak daarvoor

De brug over de Noordervaart, zoals hij er lag tot 2001.

610 ha hoogveen gekocht in de Heitrakse Peel van de gemeente Deurne. Hij kon de turf goed gebruiken als brandstof voor zijn steenfabrieken en om te verhandelen als huisbrandstof. Daarnaast had hij grote plannen met het gebied als land- en tuinbouwcentrum. Om de kolonie (naar zijn vrouw *Helenaveen* genoemd) te kunnen ontvenen, was een goede afwatering van cruciaal belang. De makkelijkste weg was een kanaal naar de Noordervaart, die op dat moment werd uitgediept door arbeiders van hemzelf (hij was namelijk ook aannemer voor Rijkswaterstaat). Om het kanaal te kunnen graven kocht Van der Griendt een strook grond van Meijel.

Hoewel daarover nu terecht anders wordt gedacht door natuurbeschermers, betekende de Peel in het verleden allerm minst een zegen voor haar bewoners. De Meijelse bestuurders hoopten dat Helenaveen een oplossing bood voor de vele Meijelsen die geen werk hadden en daarom moesten worden bedeed door het armbestuur.



De brug over de Noordervaart ligt nu in Willemstad op Curaçao.

De Helenavaart werd gegraven vanaf 22 juni 1853 door naar zo'n 250 gravers, waaronder enkele tientallen sterke Meijelse mannen. De meeste gravers waren landarbeiders en boerenzonen van tussen de 14 en 20 jaar. Behalve uit Meijel kwamen de kanaalgravers uit andere dorpen uit de regio; ook uit de omgeving van Den Bosch werkten arbeiders mee. De gravers van verre werden gehuisvest in eenvoudige keten. Ze werkten tegen stukloon in kleine teams (3 tot 8 personen) onder leiding van een putbaas.

Zo rond mei 1854 was het kanaal gereed tot bij Helenaveen; hetzelfde geldt voor de uitdieping van de Noordervaart. Naarmate de verving vorderde, werd de Helenavaart verlengd om rond 1870 te eindigen tegen de spoorlijn bij Griendtsveen.

Sinds een aantal jaren ligt de Helenavaart er wat verborgen bij; het kanaal is wat dichtgeslibd en oogt deels als een brede sloot. Scheepsverkeer is al tientallen jaren niet meer mogelijk.

Het Afwateringskanaal (1854-1861)

De Helenavaart mondde uit in de Noordervaart. De Peel was als het ware een grote spons met miljoenen liters zuur water die daaraan moesten worden onttrokken. De bedoeling was eerst om al dat water te lozen via de Noordervaart en vervolgens de daarop aansluitende Zuid-Willemsvaart. Omdat er bezwaren werden geopperd tegen die lozing door de bezitters van vloeiwiden langs de Zuid-Willemsvaart, werd besloten om een afwateringskanaal aan te leggen, direct vanaf de uitmonding van de Helenavaart richting de Maas bij Kessel. Dit kanaal zou ook kunnen worden gebruikt voor de afvoer van overtollig water van de Zuid-Willemsvaart. De waterbeheersing van geheel Midden-Limburg zou erdoor sterk worden vergemakkelijkt. Tenslotte zou de waterweg kunnen worden ingericht voor de kleine scheepvaart en de ontwatering van de woeste gronden aan weerszijden daarvan. Het kanaal zou 1,50 meter diep en acht meter breed moeten worden.

De aanleg van het ruim 10 kilometer lange Afwateringskanaal (in Meijel gewoonlijk 'het Neers Kanaaltje' genoemd) verliep langzaam. Opnieuw was Jan van der Griendt hierbij betrokken (maar ook andere aannemers). Het graven geschiedde in fases en vorderde stukje bij beetje. Behalve het kanaal moesten namelijk ook sluisen, bruggen en wachterwoningen worden gebouwd. De openstelling vond plaats in de zomer van 1861, liefst vier jaar later dan gepland.

De scheepvaart op het kanaaltje stelde niet veel voor; gemiddeld één schip per twee dagen. Evenals in het geval van de Noordervaart was er immers geen directe scheepvaart op de Maas mogelijk. Men kon enkel op en af varen tussen Meijel en de

losplaats bij de Napoleonsbaan.

In de jaren 1884-1886 onderging het Afwateringskanaal nog een stevige opknappbeurt; de houten sluizen werden vervangen door - nog steeds bestaande - basaltstenen kolken voorzien van bakstenen sluishoofden. De doorvaart qua tonnage nam nu wel iets toe, maar bleef bescheiden.

In 1933 werd het Afwateringskanaal gesloten voor de scheepvaart. Het waterpeil werd op verzoek van de gemeente Helden fors verlaagd (voor de noodzakelijke ontwatering van Heldense landerijen!) en sindsdien dient de waterweg enkel nog als afvoersloot van overtollig water van de omliggende akkers. Met zijn oude eiken beplanting en de restanten van de sluiscomplexen is het Neers Kanaal een belangrijk historisch en toeristisch kleinood, gelegen exact op de grens van Midden- en Noord-Limburg.

Het Kanaal van Deurne (1875-1877)

Na de veelbelovende ontwikkeling in Helenaveen, besloot de gemeente Deurne in 1860 om zelf op te gaan treden als vervener. Aan de Maatschappij Helenaveen werd voortaan in elk geval geen meter veen meer verkocht. Haar turfarsenaal van Deurne was met 2500 ha buitengewoon groot en de verwachte winst daarop mogelijk nog groter. Voor de ontwatering en turfafvoer dacht men eerst gebruik te kunnen maken van het kanaal van Jan van de Griendt (de Helenavaart), maar die vlieger ging niet op. Van de Griendt wenste uit concurrentie-oogpunt namelijk daar niet aan mee te werken en weigerde Deurne aansluiting bij en doorvaart over zijn kanaal. Een knetterende ruzie ontbrandde. Het gemeentebestuur bleek niet de baas te zijn over een kanaal op haar eigen grondgebied! In die ruzie moet Van de Griendt de legendarische zin hebben uitgesproken: 'Als men mij vraagt naar vrije doorvaart, dan vraagt men mij naar het leven'.

Deurne liet het er niet bij zitten en besloot om een geheel eigen kanaal te graven naar de Noordervaart, pal naast de Helenavaart. Dat gebeurde vanaf 1874. Eventueel zouden ook andere maatschappijen

daarvan gebruik kunnen maken. Van de Griendt was erop tegen; een gemeente moest zich afzijdig houden van het vrije economische spel. Om die reden trachtte hij de gemeente Meijel in oktober 1863 om te kopen met 100 karren turf en een jaarlijkse som van 600 gulden, te besteden aan de Meijelse armen. Want, zo sprak hij met het oog op de twee kanalen die pal naast elkaar zouden komen te liggen: 'iets dusdanigs naast elkander vindt men in Nederland niet'. Ook beklaagde hij zich bij de provincie en als laatste drukmiddel probeerde hij zelfs Liessel, Neerkant en Helenaveen van Deurne af te scheiden!



De hoge brug over de Helenavaart in 1906. We kijken in de richting van Beringe.

Het mocht allemaal niet baten. Meijel werd de lachende derde en beurde in 1872 voor een smal strookje grond de lieve somma van 15.000 gulden, een enorm bedrag in die tijd en minstens het tienvoudige van de normale waarde (ook het tienvoudige van het bedrag dat men in 1853 had gekregen van de Maatschappij Helenaveen!). En tussen 1875 en 1877 kwam het Kanaal van Deurne er; in het laatste jaar vond de openstelling plaats. Uiteindelijk kreeg het kanaal een lengte van 14 kilometer, exclusief liefst 40 kilometer zijtakken (wijken). Tot ver na de Tweede Wereldoorlog bleef het Gemeentelijk Veembedrijf Deurne actief als turfondernemer en passeerden er regelmatig schepen aan de zuid-oost grens van Meijel, voortgetrokken door mens en dier.

Jos Pouls

Bronnen

- Pouls J., 'De fabriekskolonie Griendtsveen' (afl. I en afl. II), in *Industriële Archeologie* (1981), p. 34-52 en *Industriële Archeologie* (1982) p. 14-40.
- Pouls J., 'Het Afwateringskanaal Meijel-Neer aan de Maas', in *Industriële Archeologie* (1983), p. 60-80.
- Pouls J., *125 jaar N.V. Maatschappij Helenaveen* (Helenaveen 1983).