

Uit onze Iconografische Afdeling

door R. DE BOCK

IN Mededelingen VIII 1954 en IX 1955 gaven wij, vergezeld van enige nota's, reproducties van in onze verzamelingen voorkomende afbeeldingen van de Antwerpse Haven vóór het rechtmaken der Scheldekaden, dus vóór 1885, en van de Antwerpse rede einde XVIII^e eeuw.

Wij willen ditmaal Antwerpen verlaten en eens nagaan wat we bezitten aan Iconografie van de Haven te Brussel en van het kanaal dat de Rupel met de Brusselse haven verbindt. Immers Brussel staat nu met zijn Tentoonstelling in het brandpunt van de algemene belangstelling.

Zoals men weet gaat het hier om een reeds enige honderde jaren bestaande vaarweg. Immers in 1955 heeft men het vierhonderdjarig bestaan van het kanaal gevierd.

De Senne was steeds bevaarbaar geweest voor kleine scheepjes zoals die in de middeleeuwen voorkwamen op onze binnenwateren, als daar zijn de Dijle, de Demer, de Gete, enz.

Brussel beproefde meermaals de loop van de Senne te verbeteren door ze uit te diepen, van sluizen te voorzien, enz., maar het hielp alles niet veel en daar kwam nog bij dat die van Mechelen altijd last verkochten voor de Brusselse scheepvaart en er zelfs toe overgingen te Heffen gewoon een ketting over de rivier te spannen om zo alle scheepvaart te verhinderen. Hertog Philips van Bourgondië moest er zich mee bemoeien en de Mechelaars verplichten zich koest te houden en hun ketting weg te nemen.

Wanneer nu Maria van Bourgondië te Brussel in 1477 hare blijde intrede had gedaan, bekwam Brussel toelating een kanaal te graven naar de Rupel of naar de Schelde.

Er braken echter troebele tijden aan, waarvan de Mechelaars profiteerden om in 1487 nogmaals de ketting te Heffen te leggen en het zou nog duren tot 1553 alvorens te Klein Willebroek de Rupeldijk doorgestoken werd en de Rupelwateren het kanaal binnenstroomden, met veel te veel geweld overigens, zodat er nog veel schade aangericht werd aan de werken aan de sluis te Thisselt.

Op 16 juni 1550 werd de eerste steek met de schop gedaan voor het graven van het kanaal en in 1561 kwam de vaart klaar, met een bodembreedte van 8 tot 10 m. en 30 m. aan de oppervlakte, en een diepte van 1,90 m. tot 2,20 m. Deze afmetingen werden vergroot in 1829-1835 tot in 1896 de Société Anonyme du Canal et des Installations Maritimes de Bruxelles van de stad Brussel het beheer en de exploitatie van kanaal en haven overnam en van 1900 tot 1922 de werken uitvoerde die het kanaal zijn huidige afmetingen gaven, met een nieuwe zijtak naar Wintham, en de haven haar huidige vorm. De afmetingen zijn nu over 't algemeen 60 m. breedte aan de oppervlakte en een diepte van 6,50 m. Van Brussel tot Wintham bedraagt de afstand 31,9 km.

V  r de verbeteringen aangebracht in 1900-1922 kwamen er op het kanaal vijf sluizen voor, namelijk te Ransbeek of Drie Fontijnen, Humbeek, Thisselt, Willebroek en Klein-Willebroek met een totaal verval van 14,75 m., afstand tussen de sluisdeuren 45 tot 79 m., breedte der geulen 7,50 m., die dan tot drie herleid werden, namelijk Kapelle-op-den-Bos, Willebroek en Klein-Willebroek of Wintham volgens men het oude kanaal afvaart of de nieuwe arm. Deze nieuwe sluizen hebben een bruikbare lengte van 114 m., een vaargeulbreedte van 16 m. en een drempeldiepte van 6,50 m. De verlengde sluis te Klein-Willebroek meet 61 m., 7,55 m. en 4,15 m. bij gemiddeld hoogwater.

De tractie geschiedde vroeger met paarden of met mensenkracht, later vanaf 1868 bij middel van toogboten die opzij een groot kamwiel hadden waar overheen een ketting liep die op de bodem van het kanaal lag en van eind tot eind vastgehecht was. Een machine aan boord deed het kamwiel rond wentelen en zich voorttrekken in de schakels der ketting. (Het togen met deze boten werd uitgebaat door de Compagnie Générale de Touage de Belgique).

Deze toogboten namen elk 6 tot 12 schepen mede, die echter niet allemaal te gelijk in de kleine sluizen konden, wat natuurlijk veel oponthoud gaf. Per dag gingen 5 sleeptreinen op en evenveel af.

Het slepen kostte heen en weer, geladen :

voor een Charleroise baquet.	F. 20,50
» » Doornikenaar (Walenschip)	37,—
» » zeeschip	40,—
» » beurtman	26,—
» » pleit of een otter	16,—

De schippers noemden zo'n toegboot een « Lambeer ». Waar die naam nu wel vandaan kwam ?

Toen wij in 1937 een reis maakten over de binnenwateren van Antwerpen naar Parijs en wij voorbij St. Quentin door een lange tunnel moesten, die het massief doorsnijdt tussen de stroombekkens van de Schelde en van de Oise, zagen wij dat daar nog steeds zo'n toegboot met kamwiel en ketting functioneerde. Op de zijwand van de boot lazen wij, in grote letters aangebracht, het woord : « Ampère ».

In 1899 werden deze « Lambeers » uit de vaart genomen en vervangen door stoom-sleepboten.

★ ★

Van zodra het kanaal bevaarbaar was, organiseerde het Brusselse magistratuur een dienst met publieke vaartuigen of « barges » van Brussel tot Klein-Willebroek en van daar tot Antwerpen met « heuden ». Ook terug van Antwerpen naar Brussel konden reizigers van deze vaartuigen gebruik maken.

Deze barges en heuden-dienst had veel succes. Wij kunnen het ons goed voorstellen dat een reis per schip veel comfortabeler zal geweest zijn dan een reis met een over slechte wegen hotsend rijtuig, temeer daar aan boord van de barges voor begoede passagiers een mooi salon was voorzien, waar men een lekker eetmaal met prima wijnen kon gebruiken. Het kwam dan ook veel voor dat reizenden aan boord naar hartelust van het goede der aarde profiteerden en pas van tafel opstonden wanneer de barge Klein-Willebroek bereikt had !

Die barges werden met paarden voortgetrokken en waren dus trekschuiten.

De heuden die verder naar Antwerpen zeilden, waren minder prettig vooral bij slecht weer. Het kwam trouwens wel voor dat zo'n heude met man en muis verging in het Wiel, d.i. de monding van de Rupel, waar het nu nog lelijk kan doen, wanneer het stormt !

Het Brusselse magistraat gaf er zich in de XVIII^e eeuw rekening van, dat het vervoer met die dikwijls overbelaste heuden te veel gevaar meebracht en bekwam van Maria Theresia een oktrooi, gedateerd 9 september 1763 waarbij Brussel gemachtigd werd een steenweg aan te leggen van Boom tot Antwerpen met een totale breedte van 60 tot 70 voet (bermen en grachten inbegrepen).

De heuden werden verkocht en de reizigers werden te Klein-Willebroek over de Rupel gezet met « pontons » en reisden dan verder per diligencie naar Antwerpen, waar zij binnenkwamen langs de Kronenburgerpoort.

Met deze pontons mochten alleen reizigers overgezet worden van of naar Brussel want alle andere lieden die de Rupel wensten over te steken moesten langs het veer te Niel-Hellegat, waar de regerende vorst zijn voordeel bij had, nl. de helft van de opbrengst van de verpachting kwam hem toe. Pas in 1664 kwam een publiek veer tot stand tussen Klein-Willebroek en Boom maar bracht dat dikwijls moeilijkheden mede nopens het verdelen van de opbrengst tussen vorst en plaatselijke Heren.

Vervoer per barge kwam ook voor tussen Gent en Brugge en later tot Oostende, en bestaat er over de Gentse barge, die heel Europa door gekend was, tamelijk veel literatuur. Over de Brusselse barge is minder bekend.

De Brusselse barge vertrok 's winters uit Brussel om 7 uur 's morgens, 's zomers om 6 uur, dat was de « dachschuyte » en de reis tot Antwerpen kostte bij de aanvang van de dienst 10 stuivers per volwassen persoon. Kinderen betaalden minder.

Van af het openstellen van het kanaal kwam er een drukke scheepvaart tot stand, de Brabantse handel nam grote uitbreiding en de Staten van Brabant ontwierpen grootse plannen tot het graven van nieuwe kanalen, zoals een kanaal dat de Schelde met de Maas zou verbinden, een kanaal van Brussel naar Nijvel en Charleroi, terwijl een kanaal door de Infante Isabella begonnen werd om de Maas met de Rijn te verbinden over Venlo, enz., werken die pas veel later al of niet zouden uitgevoerd worden.

Tussen Antwerpen en Brussel werd in beurt gevaren en bij een akkoord in 1610 opgemaakt tussen de schippers van Antwerpen en van Brussel werd bepaald dat vier schepen per week het vervoer zouden verzekeren, twee van Brussel en twee van Antwerpen « of meer des nood zijnde ». Te Antwerpen zouden de schepen ligplaats nemen

in de St. Jansvliet in de hoek bij de herberg « De Drie snellen » (1).
« Drukke scheepvaart » had in de XVII^e eeuw niet de zelfde betekenis als nu !

Vóór de grote werken uitgevoerd in de eerste helft dezer eeuw, telde Brussel 6 dokken, nl. het St. Kathelijne dok, het Koopmansdok, het Boottok, het dok bij het Stapelhuis (met de Hooikaai), het dok van de Mestback (gedempt in 1863), het Grote dok, gegraven in 1830.

Met het kanaal heeft Brussel zich tot zeehaven verheven. De huidige toestand is genoegzaam bekend en behoeven wij er hier geen beschrijving van te geven.

Voor deze korte nota's werd vooral gebruik gemaakt van volgende werken :

Documents concernant le Canal de Bruxelles à Willebroeck, par Alphonse Wauters, Archiviste de la Ville de Bruxelles. Bruxelles 1882.

Boom in het Verleden, door Em. Steenackers, Leraar, Lier 1907.

Canaux Maritimes vers Bruxelles, Louvain et Malines, par H. Colson, Ingénieur de première classe honoraire des Ponts et Chaussées, Professeur à l'Université de Gand. Gand 1876.

La Navigation Intérieure de la Belgique, par Willem P. Van Walle, Licencié en Sciences Commerciales, Financières et Maritimes. Bruxelles 1938.

Hoe Boom groeide, door Prof. Dr Ben. Lamot. Antwerpen 1957.

De Geschiedenis van Antwerpen, door Kannunik Floris Prims, Deel VIII, 2de Boek. Antwerpen 1942.

★ ★

Wij moeten hier verder Mejuffer Mina Martens, Archivaris der stad Brussel bedanken voor de inlichtingen die zij ons zo bereidwillig verstrekte en die ons zeer nuttig waren.

★ ★

De gereproduceerde schilderijen V tot en met IX bevinden zich in het Gemeente-Museum te Brussel.

De schilderij afgebeeld bij Foto X bevindt zich in de Abdij van Park te Heverlee-bij-Leuven.

Foto XI geeft een schilderij weer die zich bevindt op het Ministerie van Arbeid en Sociale Voorzorg te Brussel.

René DE BOCK,
Voorzitter van de Iconografische Afdeling.

(1) zie Floris Prims, Geschiedenis van Antwerpen, deel VIII, blz 39.

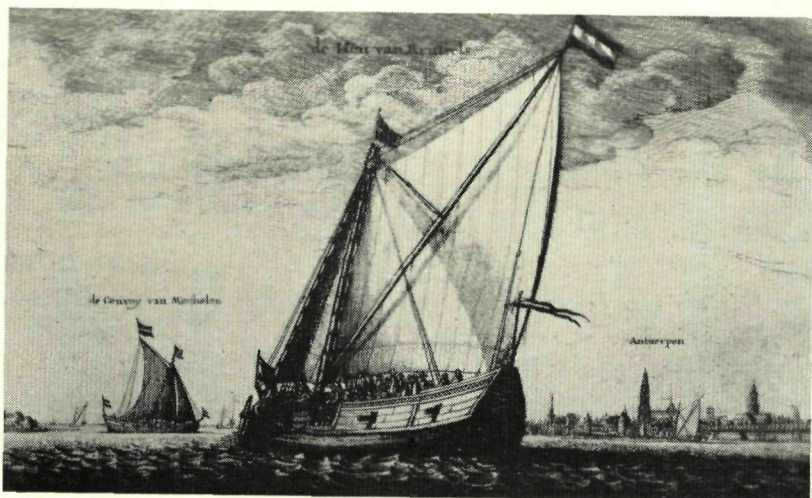


FOTO I

Een prent van Wenzel Hollar die veel in de lage landen gewerkt heeft; we bemerken dat de heide van Brussel gewapend is.



FOTO II

Zicht op Willebroek gegraveerd door Wenzel Hollar naar Jan Bruegel.

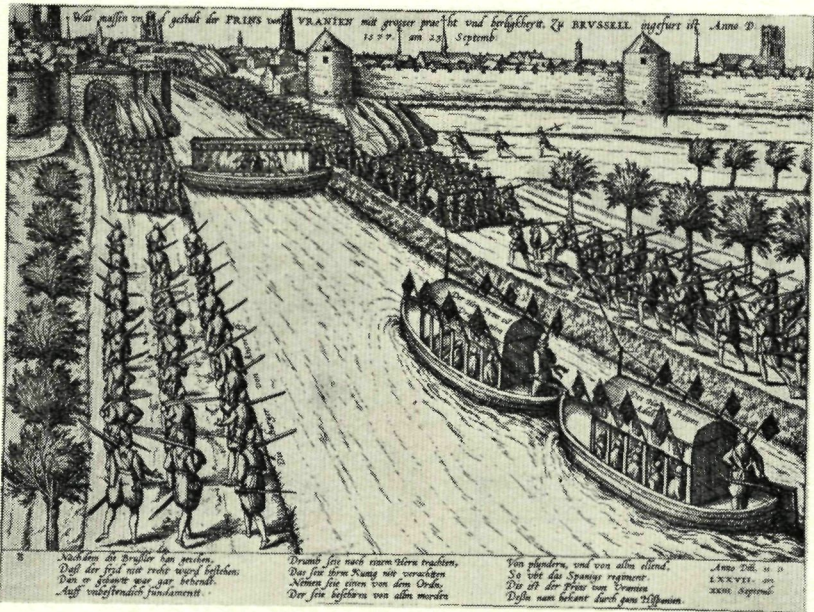


FOTO III

Intocht te Brussel van Prins Willem van Oranje in 1577; de reis greep plaats met trekschuiten over het kanaal.

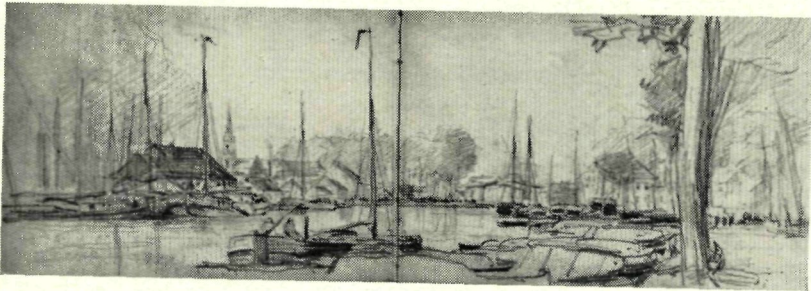


FOTO IV

Tekening van Henri Seghers. Zicht op Klein-Willebroek. Te Klein-Willebroek bestond destijds een eigenaardig bedrijf: men verhuurde daar boten, zwaarden en ankers aan schippers, die met Charleroisse baquets naar Antwerpen moesten en dit zeilende wilden doen.

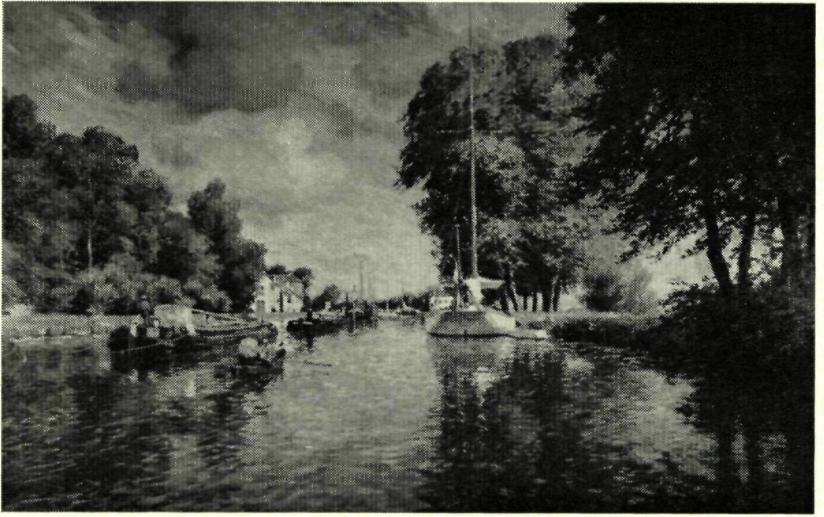


FOTO V

Zicht op Drie Fontijnen te Vilvoorde vóór de industrialisatie van deze streek.



FOTO VI
De oude sluis te Ransbeke.

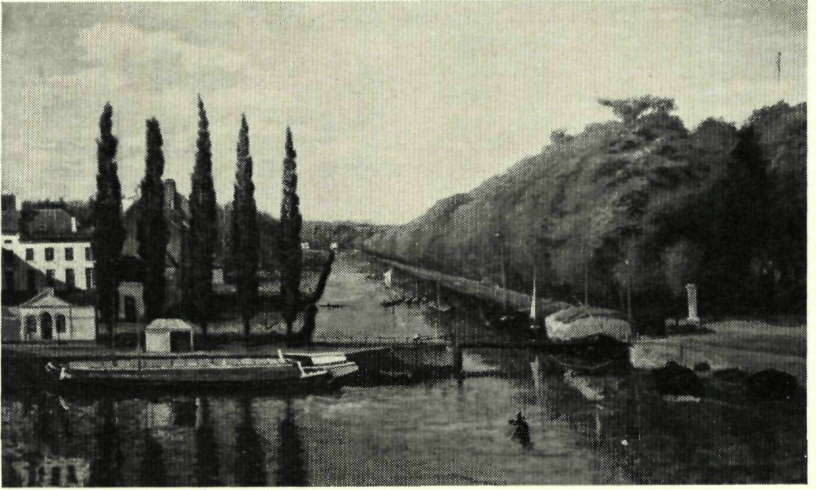


FOTO VII

De Groendreef (Allée Verte) die van Laken tot Brussel langsheen het kanaal aangelegd werd en lange jaren de wandelplaats bij uitstek vormde voor de Brusselse High-Life.



FOTO VIII

De fameuze Mestback, dok ten behoeve van de Brusselse Reinigingsdienst, gegraven in 1639 in weiden toebehorende aan het Begijnhof.



FOTO IX

Schilderij van J.F. Bossuet met links het Veerhuys of Maison des barques vanwaar de barges vertrokken. Het Veerhuys werd afgebroken in 1830.

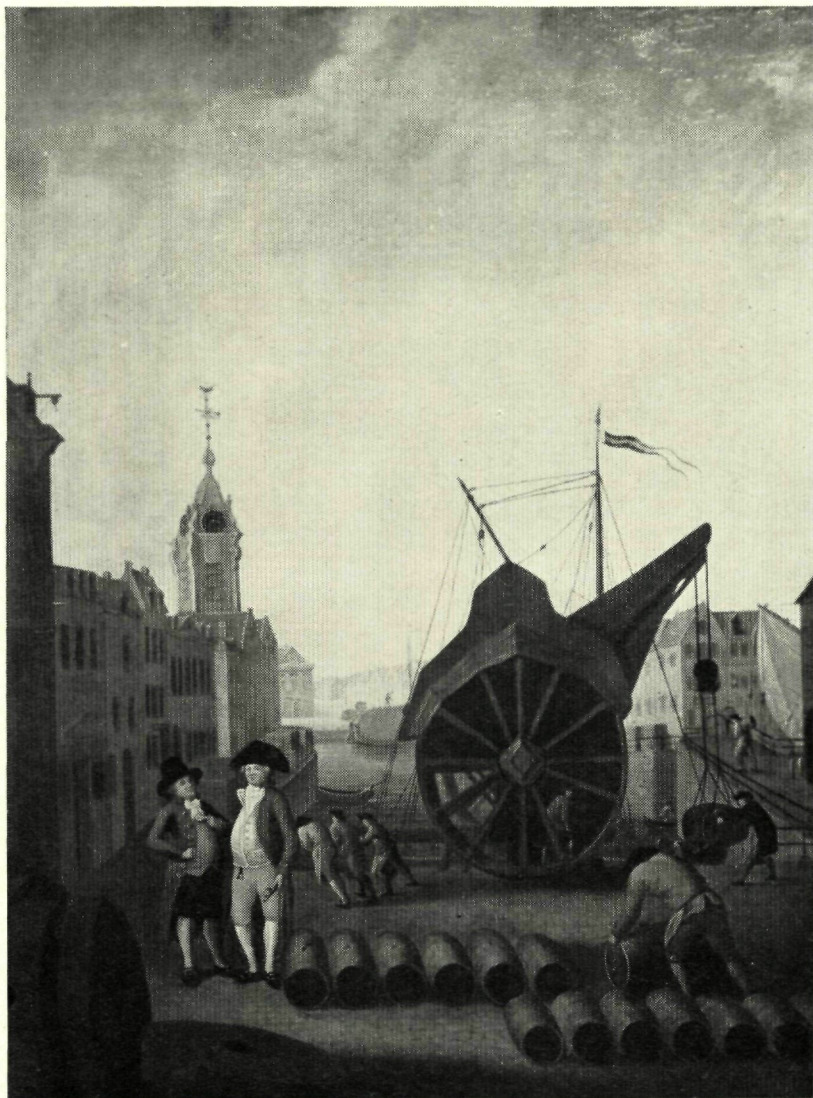


FOTO X

Naamloos schilderij: er wordt in het St. Kathelijnedok wijn gelost met de kraan, uit een gaffelaar. Schilder onbekend.



FOTO XI

Zicht op het St. Kathelijnedok, door H. Lallemand, 1839.