MARKKANAAL 100 JAAR

door: Geri van Ittersum

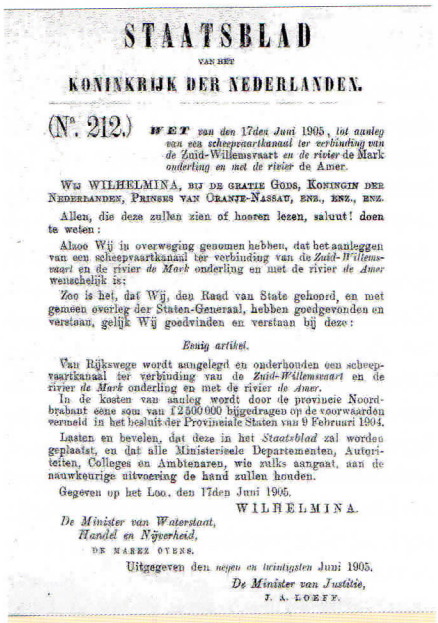
Voor het eerst in deze rubriek een honderdjarige: het Markkanaal, dat de rivier de Mark verbindt met het Wilhelminakanaal bij Oosterhout. Het kanaal is misschien niet zo bekend, maar het vormt wel een essentiële schakel tussen de vaarwegen in West-Brabant en Oost-Brabant. Met zijn lengte van nog geen zes kilometer ook een bescheiden kanaal, maar in de TweedeWereldoorlog speelde het kanaal een ongewilde hoofdrol tijdens de slag om het Markkanaal. Het is een groen kanaal met stukjes verborgen geschiedenis en met aan het einde een verrassende brug.

Gegevens:

Ouderdom: 100 jaar
Lengte 5,7 km
CEMT-klasse: IV
Beheerder: Rijkswaterstaat Zuid-Nederland
Aantal bruggen: 4 (waarvan 3 vast)
Aantal sluizen: 1

1905 OF 1915

Op de website van Rijkswaterstaat, de beheerder van het kanaal, staat dat het kanaal in 1905 gegraven is. Ook andere bronnen maken melding van dit jaartal. Misschien zijn zij op het verkeerde been gezet door de titel van het boek "100 jaar Markkanaal 1905-2005" van M.A. Kuijpers. Dit zeer informatieve boek laat de geschiedenis van het kanaal beginnen op 17 juni 1905 toen een wet werd aangenomen "tot het aanleggen van een scheepvaartkanaal ter verbinding van de Zuid-Willemsvaart met de rivier de Mark onderling en met de rivier de Amer". Pas



STAATSBLAD
VAN HET
KONINKRIJK DER NEDERLANDEN.

(N°. 212.) WET van den 17den Juni 1905, tot aanleg van een scheepvaartkanaal ter verbinding van de Zuid-Willemsvaart en de rivier de Mark onderling en met de rivier de Amer.

WIJ WILHELMINA, BIJ DE GRATIE GODS, KONINGIN DER NEDERLANDEN, PRINSES VAN ORANJE-NASSAU, ENZ., ENZ., ENZ.

Allen, die deze zullen zien of hooren lezen, saluut! doen te weten:

Alzoo Wij in overweging genomen hebben, dat het aanleggen van een scheepvaartkanaal ter verbinding van de Zuid-Willemsvaart en de rivier de Mark onderling en met de rivier de Amer wenschelijk is;

Zoo is het, dat Wij, den Raad van State gehoord, en met gemeen overleg der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goedvinden en verstaan bij deze:

Eenig artikel.

Van Rijkswege wordt aangelegd en onderhouden een scheepvaartkanaal ter verbinding van de Zuid-Willemsvaart en de rivier de Mark onderling en met de rivier de Amer.

In de kosten van aanleg wordt door de provincie Noord-brabant eene som van f 2500000 bijgedragen op de voorwaarden vermeld in het besluit der Provinciale Staten van 9 Februari 1904.

Lasten en bevelen, dat deze in het Staatsblad zal worden geplaatst, en dat alle Ministeriele Departementen, Autoriteiten, Colleges en Ambtenaren, wie zulks aangaat, aan de nauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

Gegeven op het Loo, den 17den Juni 1905.

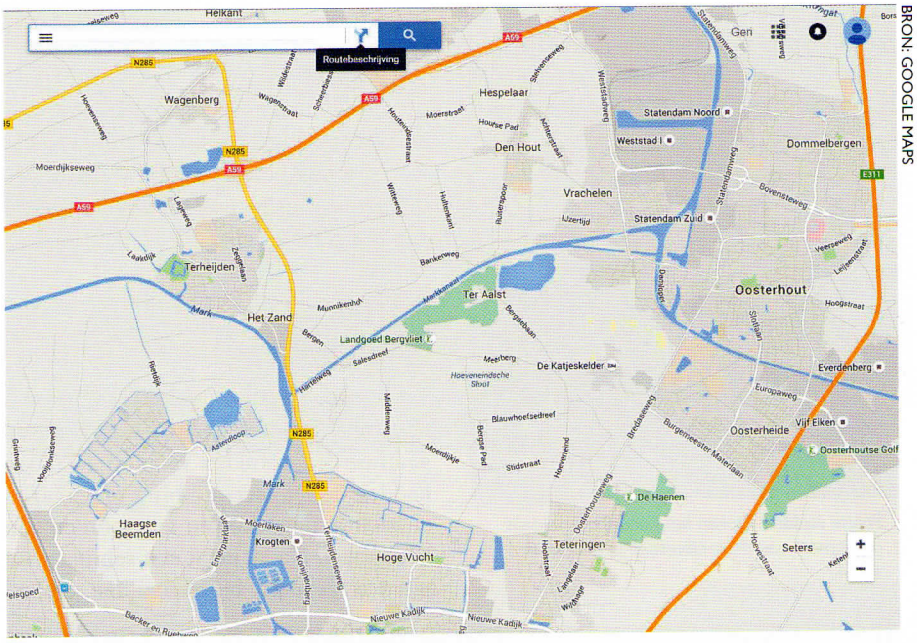
WILHELMINA.

De Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid, DE MAREZ OYENS.

Uitgegeven den negen en twintigsten Juni 1905.

De Minister van Justitie, J. A. LOEFF.

Tekst van de wet waarmee koningin Wilhelmina toestemming geeft tot het aanleggen van het kanaal.



BRON: GOOGLE MAPS

in 1913 echter begint men met graven en op 14 oktober 1915 kon het kanaal worden opengesteld. Daarmee ontstond een verbinding tussen de Mark en de Amer, want al in 1912 was het gedeelte van het Wilhelminakanaal tussen Oosterhout en de Donge tot stand gekomen. De verbinding met de Zuid-Willemsvaart werd in 1923 voltooid.

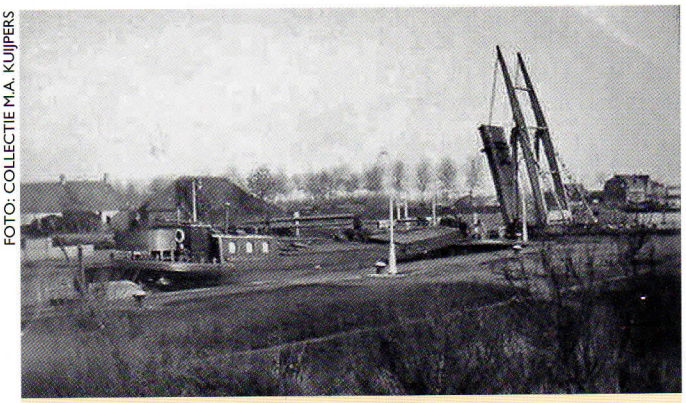
TE HOGE DREMPEL

Het kanaal zou geschikt moeten zijn voor Kempenaars. Die konden wel door het kanaal, maar de Marksluis bij Oosterhout vormde een knelpunt. De drempeldiepte van de sluis was niet voldoende voor een geladen Kempenaar. Deze schepen moesten dan ook gedeeltelijk afgeladen passeren. Het duurde tot 1972 voordat dit knelpunt werd opgelost door het aanleggen van een geheel nieuwe sluis ca. 250 meter ten noorden van de bestaande. Dit betekende dat het kanaal bij Oosterhout verlegd moest worden. Zo kwam er ook een betere aansluiting met het Wilhelminakanaal tot stand. Deze maatregelen maakten onderdeel uit van de verbeteringswerken van het knooppunt Oosterhout, waarbij ook sluis I in het Wilhelminakanaal werd verplaatst en verruimd. De rest van het Markkanaal werd vervolgens ook verbreed, zodat het kanaal kon worden opgewaardeerd tot klasse IV.

TUSSEN HET GROEN

Het kanaal is ingegraven in de Brabantse zandgronden. Met het vrijkomende zand werden de oevers opgehoogd. De steile oevers zijn begroeid met bomen en struiken. Aan de zuidzijde is op de dijk

FOTO: COLLECTIE M.A. KUIJPERS



De oude, in 1972 gesloopte Marksluis, ca. 1920.

BRON: FRAGMENT WATERKAART ANWB

Het knooppunt Oosterhout. De oude loop van het Wilhelminakanaal is goed te zien. Hij doet dienst als haven en waterafvoer. De oude loop van het Markkanaal kwam hier op uit op de plaats van de huidige jachthaven.

een recreatief fietspad aangelegd. Aan de noordzijde ligt langs een deel van het kanaal een zandpad, een voormalig jaagpad. Het jaagpad langs de Mark lag aan de westzijde, waardoor de paarden met een speciaal pontje overgezet moesten worden. Er zijn geen havens, loswallen of aanlegplaatsen langs het kanaal. Het is dan ook rustig varen tussen deze groene linten, die deel uitmaken van het landschapspark De Open Linie tussen Oosterhout en Breda. Maar zo rustig is het niet altijd geweest. Het gebied heeft deel uitgemaakt van verschillende front- en verdedigingslinies. De schipper is er zich niet van bewust dat hij varend richting de Mark steeds dieper in de historie van het gebied duikt.

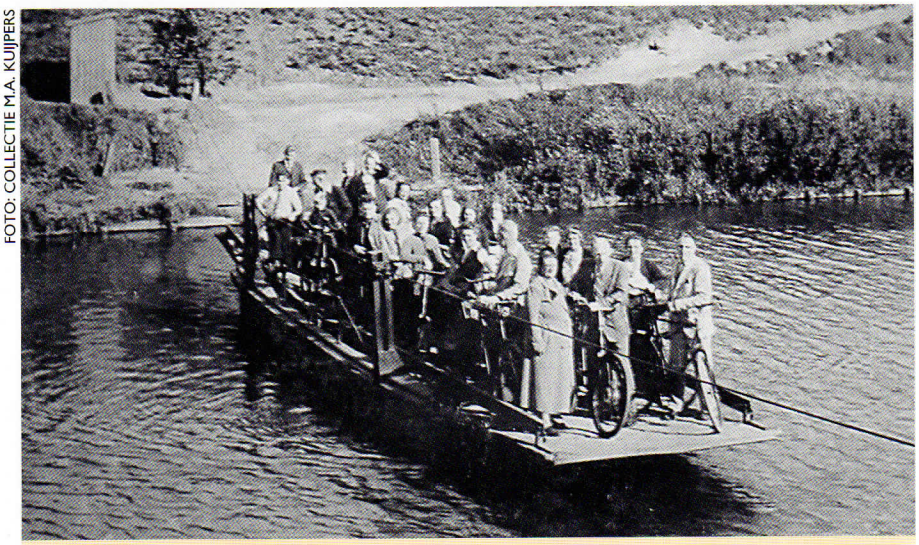
FOTO: WEBSITE LIBERATION ROUTE

Poolse soldaten steken het kanaal over tijdens de opmars van de geallieerden in november 1944.

DE SLAG OM HET MARKKANAAL

Ter hoogte van de Teraalsterbrug is op 3 november 1944 hevig gevochten. Toen de geallieerden oprukten vanuit het Zuiden hadden de Duitsers de brug opgeblazen en zich teruggetrokken ten noorden van het kanaal. Nadat eerst een schijnaanval werd uitgevoerd bij Terheijden, staken soldaten van een Poolse divisie hier met rubberbootjes het kanaal over en wisten de Duitsers in hun schutterputjes te verrassen. Tegelijkertijd probeerde men ook bij de Marksluis de oversteek te maken; dat lukte uiteindelijk met luchtsteun, waarna Poolse geniesoldaten een baileybrug (de Succes bridge) aanlegden. Aan de zuidzijde van de Teraalsterbrug staat een informatiezuil over deze slag, waarbij ca 30 Poolse en 100 Duitse soldaten sneuvelden en ook burgerdoden vielen.

FOTO: COLLECTIE M.A. KUIJPERS



Na de vernieling van de Teraalsterbrug werd er in afwachting van de bouw van een nieuwe brug een pontje ingezet.

DWARS DOOR EEN VERDEDIGINGSLINIE

Verderop, een kilometer voor de Salesdreefbrug (genoemd naar kolonel Jan Baptist Salis, een oud bewoner van het nabijgelegen landgoed Bergvliet), zijn nog restanten te vinden van de Linie van Munnikenhof. Dit verdedigingswerk is in 1701 gebouwd door Menno van Coehoorn en maakte onderdeel uit van het Zuiderfrontier, de waterlinie tussen Geertruidenberg en Breda. De aanleiding was de dreiging vanuit Spanje tijdens de Spaanse successieoorlog. De linie heeft niet als zodanig dienst gedaan en werd verlaten. In 1830, tijdens de Belgische opstand, is hij opnieuw in gebruik genomen. Door de aanleg van het Markkanaal werd de linie doorsneden. Pas in 1952 werd hij formeel als verdedigingswerk opgeheven. Nu is het een natuurgebied in eigendom van Staatsbosbeheer.

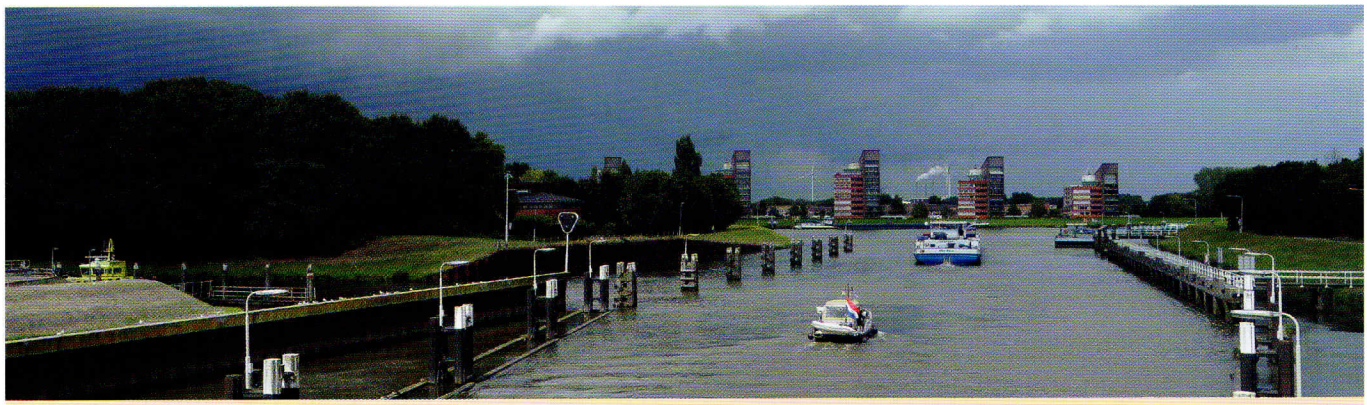


FOTO: GERI VAN ITTERSUM

Donkere wolken pakken zich samen boven knooppunt Oosterhout, terwijl de MER-BLUE en een recreant sluis I uitvaren richting Amer. Linksvoor de invaart naar het oude afgedamde Markkanaal met een ligplaats van Rijkswaterstaat. Linksachter de invaart naar het huidige Markkanaal.

SPINOLA VERSUS FREDERIK HENDRIK

Al doorvarend gaan we iets verder terug in de geschiedenis. Aan het einde van het kanaal aan de linkerzijde liggen de restanten van de Spinolaschans. Deze schans is in 1624 aangelegd door de Spaanse opperbevelhebber Ambrogio Spinola als onderdeel van de verdedigingslinie om Breda. In 1637 werd de schans bezet door Frederik Hendrik, die van daaruit Breda met succes wist te heroveren. Ook de Spinolaschans is nu een natuurgebied van Staatsbosbeheer en is deels gerestaureerd.

BRON: GOOGLE EARTH

Op deze luchtfoto zijn de contouren van de Spinolaschans goed te zien. Aan de rechterkant markeren de bossages de puntvormige structuur van de linie van Munnikenhof.

EEN SCHEVE BRUG

Vlakbij dit oudste bouwwerk langs het kanaal ligt het allernieuwste: De Terheijdense brug. Vanwege de bombardementen en verwoestingen tijdens de Tweede Wereldoorlog en vanwege vervanging om technische en economische redenen kennen de bruggen over het kanaal een dynamische geschiedenis. De Terheijdense brug spant hierbij de kroon met de zevende brug op deze locatie. Het begon met een draaibrug tijdens de aanleg van het kanaal, vervolgens een vaste boogbrug in 1937. Deze werd in 1940 vernield en hersteld; in 1944 werd deze weer opgeblazen en direct vervangen door een baileybrug die de naam Dorannt bridge kreeg. Een jaar later werd deze vervangen door een tweedehands ophaalbrug. In 1957 kwam hiervoor weer een boogbrug in de plaats. Door de toenemende verkeersintensiteit was er een bredere brug nodig met o.a. een extra busstrook. De architecten kozen in verband met de asymmetrie van de rijstroken voor een constructie met twee asymmetrisch scheefstaande bogen. Het bezorgde de constructeurs veel hoofdbrekens, maar het resultaat is een verrassend element in het landschap.

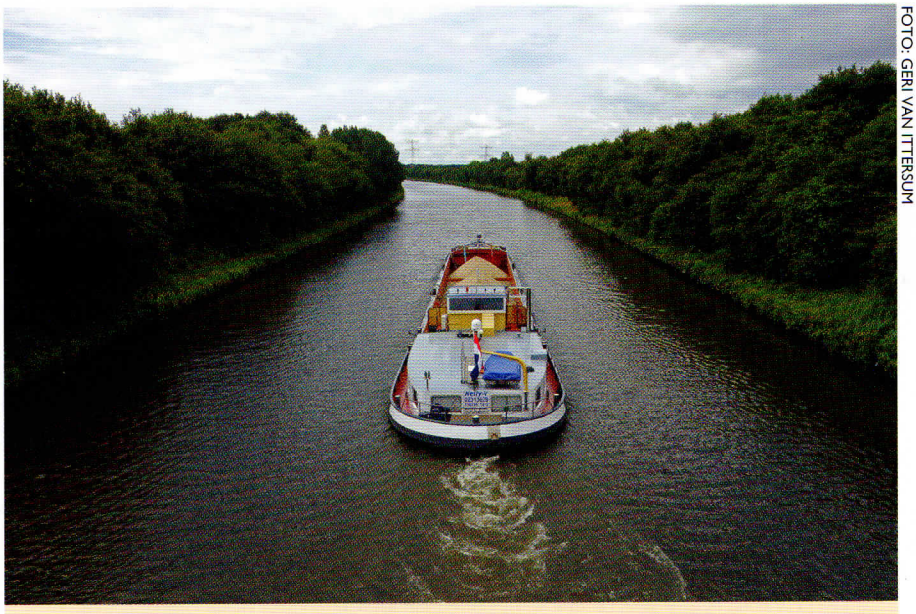
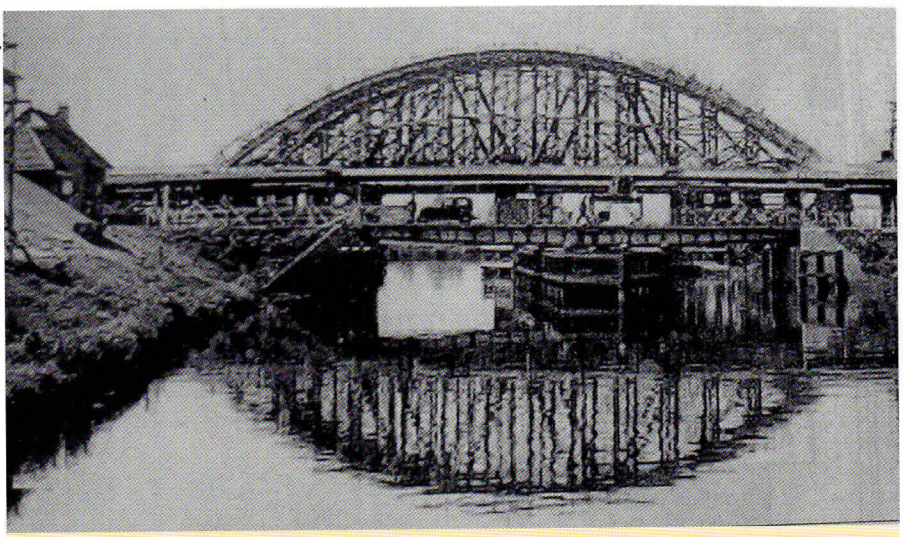


FOTO: GERI VAN ITTERSUM

De NELLY V vaart bij de Teraalsterbrug richting Breda.

FOTO: COLLECTIE M.A. KUIJPERS



Een foto uit 1936 tijdens de aanleg van de Terheijdense boogbrug. Op de voorgrond de oude draaibrug, waarover juist een T-Ford rijdt.

FOTO: GERI VAN ITTERSUM

De huidige brug bij Terheijden.

FOTO: GERI VAN ITTERSUM

De NELLY V in de huidige sluis. De sluis wordt op afstand bediend, overdag vanuit Oosterhout en 's nachts vanuit Tilburg.

EEN DOORGANGSKANAAL

In 2014 passeerden er 2563 binnenvaartschepen de Marksluis en 4438 recreatieschepen. De binnenvaart koerst bij de Terheijdense brug bakboord richting de Bredase havens. Voor de recreatievaarders maakt het kanaal onderdeel uit van de West-Brabantroute. De doorvaart gaat vlot tenminste als je niet op een lijk stuit. Dit overkwam een schipper in juni van dit jaar. Ook in juli vorig jaar dreef er een lijk in het kanaal, verpakt in plastic. In beide gevallen gaat de politie uit van een misdrijf. De zaken zijn nog niet opgelost. Dit is kennelijk een lugubere nevenfunctie van het kanaal. Een belangrijker rol speelt het kanaal in de waterhuishouding van de regio. Dit is een van de redenen dat het beheer van het kanaal binnenkort wordt overgedragen aan het waterschap De Brabantse Delta. Wellicht voor een volgende 100 jaar. ◆◆◆

Bronnen:

- *M.A. Kuijpers, 100 jaar Markkanaal, 1905-2005*
- *Rijkswaterstaat Zuid-Nederland*
- *Erfgoedweb Breda*
- *Wikipedia*

De Mark

Het kanaal is vernoemd naar de rivier de Mark waar het in uitmondt. Deze 80 kilometer lange rivier ontspringt in het Turnhoutse vennengebied en stroomt via Hoogstraten naar de Nederlandse grens zuidelijk van Breda en vervolgens via de singels van Breda naar Terheijden. Daar buigt hij naar het Westen richting Standaardbuiten, waar hij Dintel gaat heten. Bij Dinteloord mondt hij uit in het Volkerak. Tussen de spoorbrug van Breda en het Markkanaal is het een klasse IV vaarweg, vervolgens klasse III en na de aansluiting naar Zevenberen weer klasse IV. Er zijn twee verklaringen voor de naam. Mark betekent grens, omdat de rivier op de grens van de zand- en de kleigronden ligt. Mark kan ook zijn afgeleid van moer ofwel moeras, omdat de rivier ontspringt in een van oorsprong moerasgebied. Tot 1827, toen de Dintelsluizen werden aangelegd, stond de rivier in open verbinding met de zee. Ondanks de sluizen is er in 1981 in Breda een zeehondje opgedoken.