

Sluis 0

De bouwgeschiedenis en een toevallige archeologische ontdekking

A. Steketee*)

Op 4 juli jl. heeft het Kabinet beslist dat de Zuid-Willemsvaart om 's-Hertogenbosch wordt geleid. Het had niet veel gescheeld of er was gekozen voor een verruiming van het kanaalgedeelte in de stad. Dat laatste zou het einde hebben betekend van onder meer sluis 0. De toekomst van deze sluis zal na realisering van de kanaalomleggingswerken niet meer in handen van Rijkswaterstaat liggen maar waarschijnlijk in die van de gemeente 's-Hertogenbosch. Verschillende argumenten pleiten voor het behouden van dit ruim 170 jaar oude waterbouwkundig werk. Behalve dat de sluis een karakteristiek element in het stadsbeeld vormt, heeft hij ook cultuurhistorische waarde. Bovendien kan aan de sluis een industrieel-archeologische betekenis worden toegekend. De bouwhistorische waarde moet nog blijken uit een nader te verrichten bouwhistorisch onderzoek. De ontstaans- en ontwikkelingsgeschiedenis, waarvoor in dit artikel aandacht wordt gevraagd, is hierbij van veel belang. Een episode uit de bouwgeschiedenis kreeg een extra accent door een archeologische vondst uit 1932, die de moeite van het vermelden waard is. Voor een goed begrip volgt echter eerst een kort overzicht van de aanleg van de Zuid-Willemsvaart.

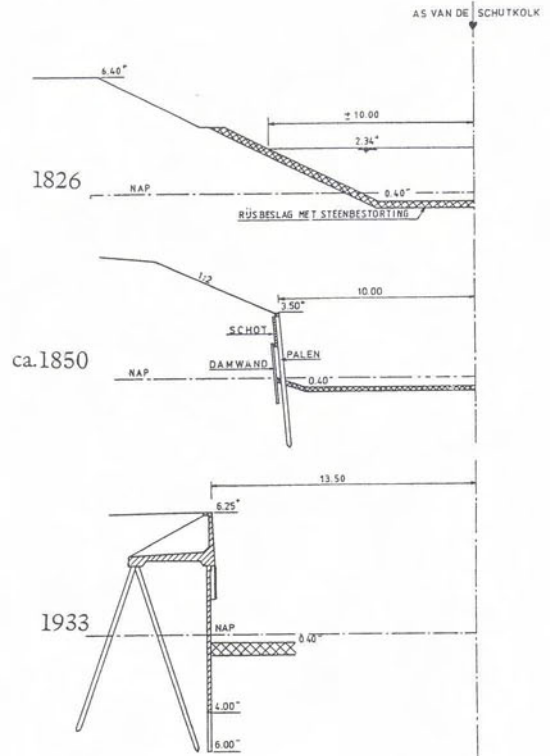
De aanleg van de Zuid-Willemsvaart

Koning Willem I zag in een verbetering van de infrastructuur een van de middelen om de in het slop geraakte landelijke economie op te vijzelen. Zo moest een kanaal tussen 's-Hertogenbosch en Maastricht niet alleen in de plaats komen van de slecht berijdbare weg naar het zuiden, maar het moest ook de moeilijk bevaarbare route via de Maas vervangen. Het nieuwe kanaal kreeg bij Maastricht en bij 's-Hertogenbosch, via de Dieze, een aansluiting op de Maas. Het verschil in waterstand (veral) tussen beide punten bedroeg 39,25 m. Dit verval moest door schutsluizen zo gelijkmatig mogelijk over het kanaal worden verdeeld. In het begin van de vorige eeuw was het gebruikelijk om per schutsluis rond de twee meter water te keren, anders verviel men in bijzondere, dus duurdere constructies. Het leidde tot de bouw van negentien schutsluizen, die beginnend vanuit 's-Hertogenbosch achtereenvolgens de nummers 1 tot en met 19 kregen. Sluis 1 werd op 500 m ten oosten van de stadsmuur, in het inundatiegebied het Bossche Broek, als eerste gerealiseerd. Bij het leggen van de eerste steen op 11 november 1822 kreeg het te graven kanaal de naam Zuid-Willemsvaart. De plaats van de in 1935 gesloopte sluis 1 is vlakbij de Burgemeester Lambooybrug terug te vinden. De aanleg van het 123 km lange kanaal vorderde snel. Er dreigde echter stagnatie

te ontstaan door de houding van het stadsbestuur van 's-Hertogenbosch. Zowel over de keus van het tracé als over de bijdrage in de kosten, konden rijk en gemeente het niet met elkaar eens worden. De Koning hakte uiteindelijk de knoop door, zodat op 14 september 1825 de aanbesteding plaats had van het graven van het kanaalgedeelte in de stad en het bouwen van twee 'sasluisen'. De betekenis van deze sluisen wordt hierna verklaard.

De bouw van sluis 0

Het tracé van de Zuid-Willemsvaart doorsneed bij de Kleine Hekel de vestingwal. Door deze waterpoort kwam sinds de 14de eeuw het water van de Aa de stad binnen. Uit defensie-oogpunt was ter plaatse van de doorsnijding een keersluis nodig. Met deze sluis kon bij militaire onderwaterzetting het inundatiewater uit het Bossche Broek worden gekeerd. In een dergelijke situatie was er geen scheepvaart mogelijk. Vandaar dat tegelijkertijd een tweede keersluis is gebouwd. Als plaats daarvoor werd de kruising van het kanaal met het Hinthamereinde gekozen. De noodzakelijke ophaalbrug kon zodoende op het sluishoofd worden gebouwd, waardoor de onderbouw van de brug werd uitgespaard. De beide keersluizen met het tussengelegen kanaalgedeelte, dat 123 m lang was, vormden een schutsluis. Er werd niet alleen bij hoge buitenwaterstanden geschut, maar ook als het water in de Dieze erg laag stond. De schepen liepen anders de kans dat ze tussen sluis 0 en sluis 1 aan de grond raakten. Die lage Diezestanden kwamen alleen voor als de Maas laag stond. De Dieze stond immers in open verbinding met de Maas. Meer dan de helft van het jaar konden de sluisdeuren open blijven staan. Dan konden de schippers ongehinderd de beide keersluizen passeren en had het complex voor hen geen betekenis. Waarschijnlijk is daardoor in de volksmond de benaming "sluis 0" ontstaan. Als sluis die aan sluis 1 vooraf-



Overzicht van de verschillende wijzigingen aan de schutkolk van sluis 0
(Tekening: BAD)

ging, leek dit zo logisch, dat Rijkswaterstaat deze benaming heeft overgenomen.¹

De gedaanteverwisselingen van sluis 0

Voor een aantal schippers betekende sluis 0 het begin- en eindpunt van de reis. Er werd langs de oevers van het tussen de keersluizen gelegen kanaalgedeelte gelost en geladen, zeker als door inundatiewater het kanaal buiten de stad niet bevaarbaar was. Zolang het niet druk was met doorgaande schepen waren deze activiteiten niet hinderlijk. Omstreeks 1850 nam de vaart echter toe en werd het kanaalvak (schutkolk) verbreed tot 20 m. De aangebrachte houten beschoeiingen vergemakkelijkten het laden en lossen.



Reconstructie van de ligging van de muurresten
(Tekening: BAD)

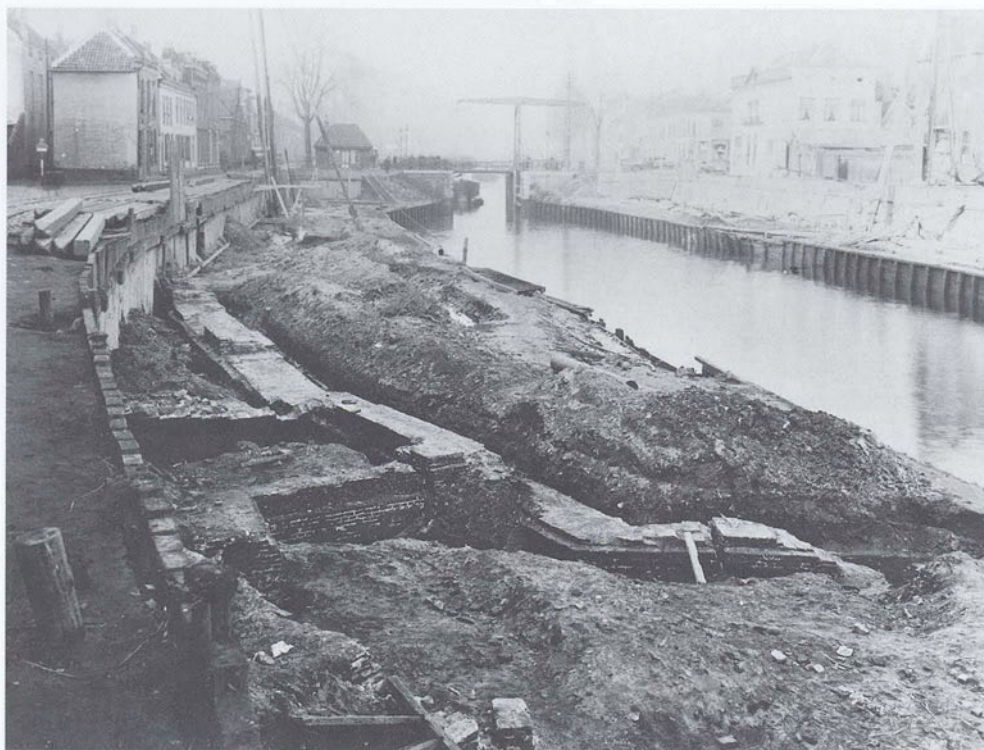
De bouw van een keersluis in de Dieze ter hoogte van fort Crèvecoeur in 1859, maakte het mogelijk het peil van de Dieze redelijk in de hand te houden. Dat peil verschilde theoretisch slechts 40 cm met het kanaalpeil tussen de sluisen 0 en 1. Het is dan ook begrijpelijk dat meerdere malen is overwogen om sluis 0 dan wel sluis 1 buiten gebruik te stellen. Het was tenslotte sluis 1 die in 1935 het veld moest ruimen.

Een gevolg van de buitengebruikstelling van sluis 1 was dat de waterstand in de kolk van sluis 0 opliep tot het peil dat voorheen door sluis 1 werd gekeerd. Dat betekende dat bij het schutten de waterstand in sluis 0 twee meter zou stijgen. De al lang in slechte staat verkerende houten beschoeiingen waren daardoor te laag. Een moderne keermuurconstructie van gewapend beton moest de beschoeiingen vervangen. Tijdens de uitvoering in 1932/'33, waarbij de kolk een breedte kreeg van 26,50 m, kwamen aan de zuidzijde gedeelten oud metselwerk te voorschijn, waar noch Rijkswaterstaat, noch de aannemer op hadden gerekend. Bij het aanvragen van extra geld voor het oprui-

men van deze muurresten, werd bericht dat "de aannemer is gestuit op zware oude muurwerken, welke deel schijnen te hebben uitgemaakt van oude kademuuren of wellicht gedeelten stadswalling." De aannemer werd gevraagd voor het sloopwerk een prijsaanbieding te doen, waarbij ter inlichting onder meer werd meegedeeld dat "naar alle waarschijnlijkheid 100,50 m muur, waarvan 35 m zware, 57 m dunnere en 9,5 m dwarsmuur zal zijn op te ruimen". In zijn prijsaanbieding vermeldde de aannemer volledigheidshalve: "in de prijs is tevens begrepen het opruimen van in den bodem bevindende vloeren, ingestorte bogen en andere paalfunderingen". Bij het maken van een proefput waren namelijk paalwerken met een vlechtwerk van planken aangetroffen.

Voordat tot opruiming werd overgegaan is in een proces-verbaal de situatie op 13 december 1932 vastgelegd. Bij het proces-verbaal behoorden een viertal foto's waarvan de meest representatieve hierbij is afgedrukt. Door het ontbreken van een tekening, is een reconstructie van de aangetroffen muurwerken alleen mogelijk aan de hand van de beschrijvingen en de foto's. Als de gegevens worden verwerkt in een situatieschets en vervolgens worden vergeleken met "de kadastrale minuut van 1823", blijkt de ligging van de muurwerken een sterke overeenkomst te vertonen met de loop van de vroegere Aa. Het lijkt dus aannemelijk dat hier sprake is geweest van delen van een kademuur. Destijds is voorbij gegaan aan de archeologische waarde van deze ontdekking. Het werd waarschijnlijk alleen ervaren als een onaangenaam technisch voorval.²

Na 1933 is aan de vorm van de sluis niet veel meer veranderd. Wel zijn veel van de oorspronkelijk gebruikte bouwmaterialen vervangen door modernere uitvoeringen. Zo moest de houten vloerconstructie van de sluishoofden plaats maken voor gewa-



*Situatie van de muurresten op 13 december 1932
(Foto: archief Rijkswaterstaat, Directie Noord-
Brabant)*

pend beton. Dat gold ook voor een deel van het metselwerk. De houten sluisdeuren zijn vervangen door stalen. Ook de ophaalbruggen hebben een ontwikkeling doorgemaakt. Oorspronkelijk van hout, zijn ze via ijzerconstructies gekomen tot de huidige stalen uitvoering. De schade tijdens de bevrijding in 1944 was aanzienlijk. De wederopbouw heeft het karakter van de sluis niet aangetast. Dat zelfde geldt ook voor meer recent uitgevoerde aanpassingen.

Gehoopt mag worden dat de sluis zijn plaats in het stadsbeeld zal behouden. Er gaan al stemmen op om hem in te richten als passantenhaven voor de recreatievaart.

Noten

1. Na het buiten gebruik stellen van sluis 1 in 1935, is door Rijkswaterstaat getracht om sluis 0 in het vervolg sluis 1 te noemen. De oude benaming bleek echter zo ingeburgerd te zijn dat deze poging mislukte.
2. Rijksarchief in Noord-Brabant, Archieven van de Rijkswaterstaat in Noord-Brabant (1741-)1811-1953(-1969), inv.nr. 257, rubriek 2K.

*) Weg- en waterbouwkundige A. Steketeer (1927) is als vrijwilliger verbonden aan de Bouwhistorische en Archeologische Dienst van de gemeente 's-Hertogenbosch.