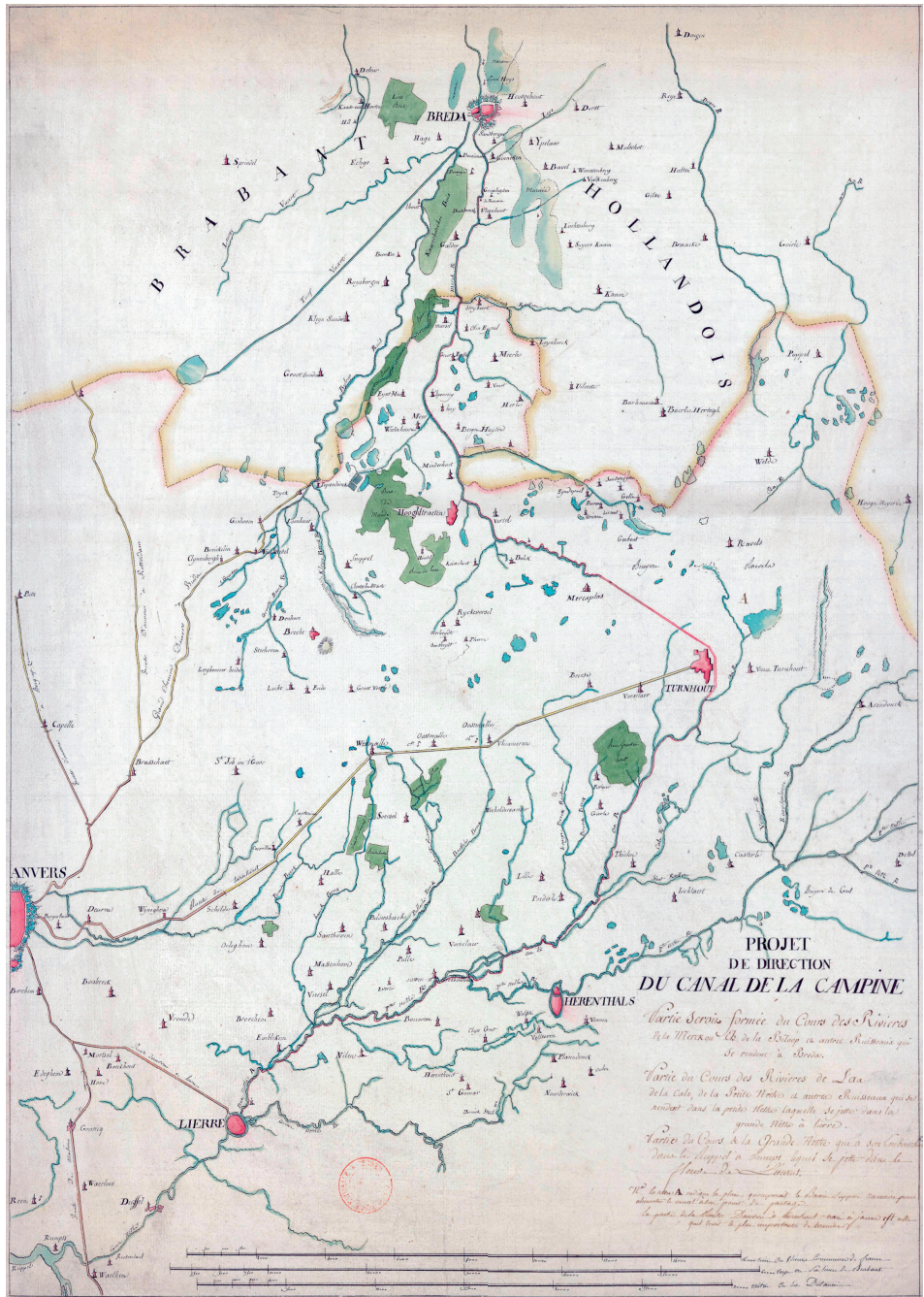


Afb. 2 De kaart van het plan voor een vaarverbinding Antwerpen-Turnhout-Breda. Bibliothèque nationale de France, département Cartes et plans, GE D-15925.



De kaart wordt bewaard in de Bibliothèque nationale de France in Parijs, is 51,5 bij 69 cm groot en heeft een schaal van ongeveer 1:100.000 (1 cm op de kaart is 1 kilometer in het veld). De kaart is met de hand getekend op papier en heeft hier en daar kleuraccenten. Het papier is op linnen geplakt. De kaart heeft een uitvoerige titel: *Projet de direction du Canal de la Campine. Partie seroit formée du Cours des Rivières de Merck... Partie du cours des Rivières de Laa, de la Cale, de la Petite Nethe... Partie du Cours de la grande Nethe qui a son embouchure dans le Ruppel... lequel se jette dans le fleuve de Lescaut...* Er staat wel meer tekst op de kaart, maar de naam van de ontwerper of tekenaar ontbreekt. Ook ontbreekt een datering.³ ‘Parijs’ dateerde de kaart op 1860, maar dat is evident fout. In 1860 had men zeker de toen gebruikelijke standaard topografische kaart van België van Philippe Vandermaelen als uitgangspunt gebruikt, en dat is duidelijk niet het geval.⁴ Ook zou je in 1860 de aanduiding ‘Nederland’ verwachten en niet ‘Brabant Hollandois’. Die term lijkt beter te passen bij de tijd vóór 1810 of zelfs 1795. De kaart moet dus beter worden gedateerd.

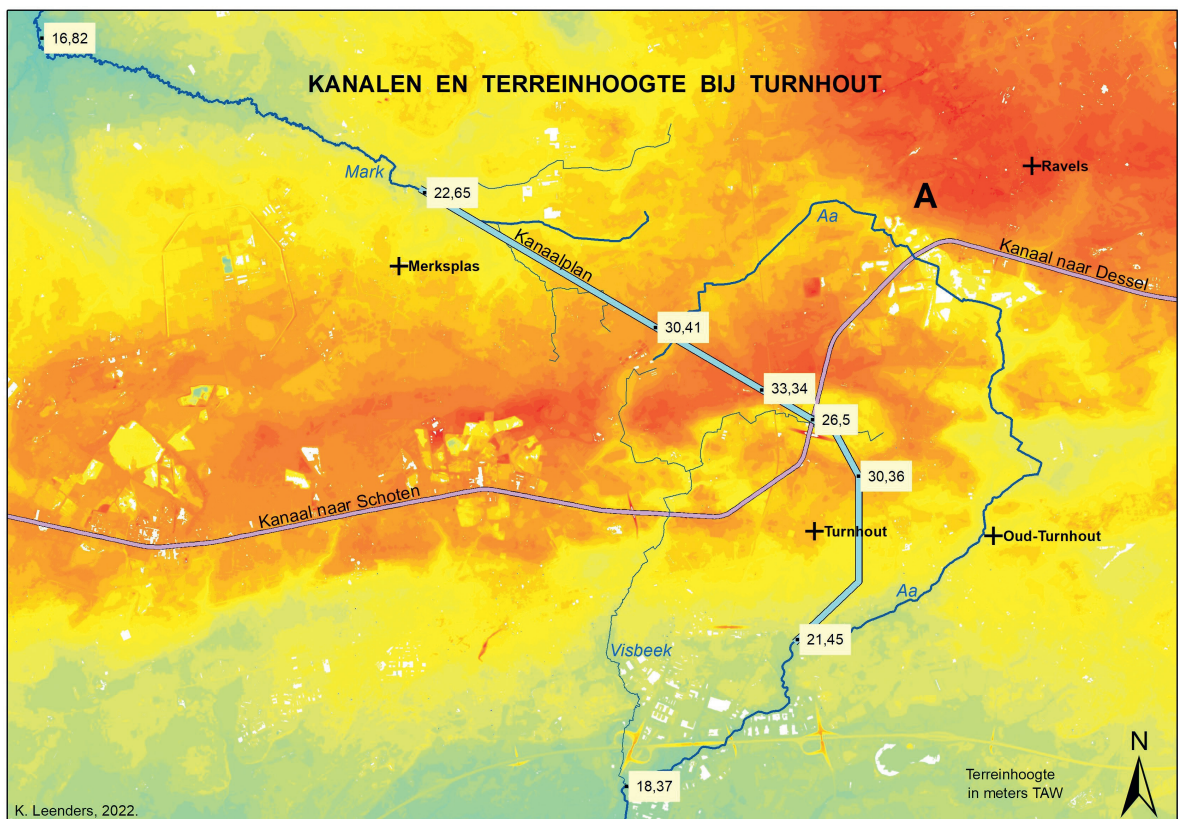
3 Parijs, Bibliothèque nationale de France, Département Cartes et plans, GE D-15925.

4 Deze kaartenreeks werd tussen 1846 en 1854 uitgegeven op 250 bladen op schaal 1:20.000. Ze beschrijft heel België.

Wat behelste het kanaalplan?

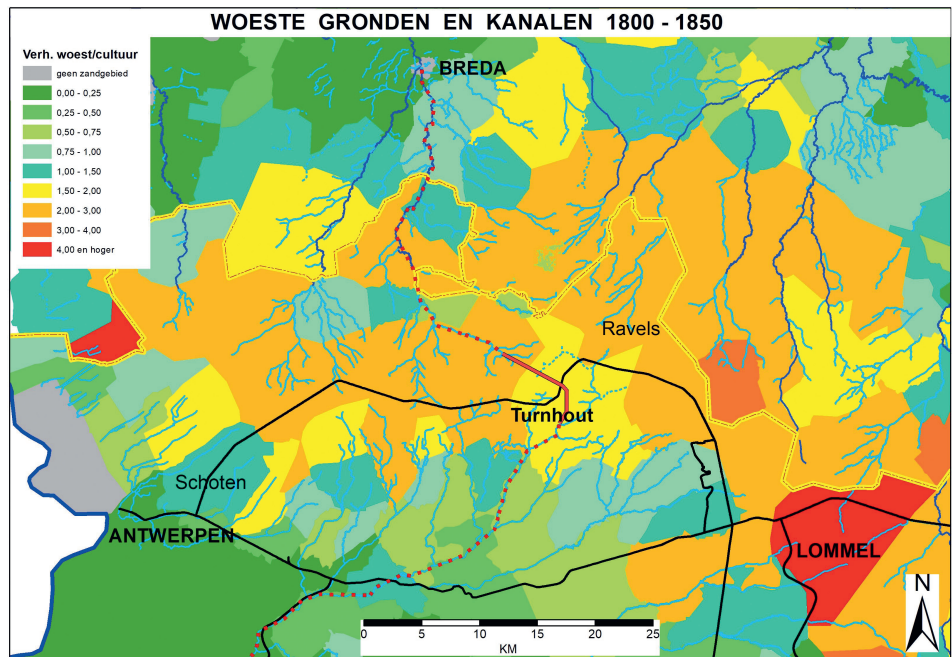
Het hele plan voorzag in een scheepvaartverbinding tussen Antwerpen en Breda via Turnhout, merendeels via bestaande beken en rivieren. De waterscheiding bij Turnhout zou met een kanaal moeten worden overgestoken. Vanaf de beek de Aa ten zuiden van Turnhout zou dat kanaal, op de kaart aangegeven met een rode lijn, langs de oostzijde van de kom van Turnhout noordwaarts gaan en dan afbuigen naar het noordwesten om bij Merksplas aan de sluiten op het begin van de rivier de Mark. Kennelijk ging het dan verder langs of door de Mark naar Breda. De lange titel van de plankaart doet ons ook de andere kant uit kijken: langs de Aa, de Kale, de Kleine Nete en de Nete zou er over de Rupel en de Schelde een verbinding met Antwerpen zijn.

Bij de waterscheiding op de heide tussen Turnhout en Ravels staat een letter A die aangeeft dat daar, juist op de waterscheiding tussen Maas en Schelde, voor voedingswater voor het kanaal moest worden gezorgd, een probleem dat volgens de tekst op de kaart hoognodig nader onderzocht moest worden. Wanneer we het kanaalplan projecteren op de moderne hoogtekkaart blijkt dat het slechts tien kilometer lange kanaal van ten zuiden van Turnhout eerst zeker twaalf meter moet stijgen om ten noorden van Turnhout een terreinhoogte van 31 m +NAP (ofwel 33,3 m +TAW, de Belgische referentiehoogte) te bereiken (afb. 3). Van daaraf zou het kanaal weer elf meter moeten dalen om bij Merksplas op de Mark aan te sluiten. Breda ligt rond zeeniveau, dat is nog eens twintig meter lager. In zo'n kanaal moet er op het hoogste punt, dus bij die letter A, een betrouwbare aanvoer van water zijn om te voorkomen dat het op den duur droogvalt. Op die heide tussen Turnhout en Ravels waren wel wat vennen en beginnende beekjes, maar diep en groot waren die niet. Daar zat dus inderdaad een groot probleem in dit plan.



Afb. 3 Hoogtekkaart van de omgeving van de besproken kanalen. Tekening K. Leenders, 2022.

Afb. 4 Verhouding tussen de oppervlakte heide (inclusief dennenbos) en cultuurgronden in het zandgebied van de Kempen en omgeving in 1832/1834. Ge realiseerde kanalen in zwart, waaronder het boogvormige kanaal Dessel-Turnhout-Schoten (bij Antwerpen). Het plan van de Parijse kaart in rode stip-pel langs de beken en doorgetrokken lijn voor het kanaalgedeelte. Tekening K. Leenders, 2022.



Kanalen voor de Kempen

Het gebied waarin het kanaalplan van de Parijse kaart ligt is het westen van de Kempen. Die oude regio raakte einde achttiende, begin negentiende eeuw verdeeld over drie provincies: Antwerpen, Belgisch Limburg en Noord-Brabant. De eerste twee behoorden aanvankelijk tot Frankrijk. Het noorden hoorde bij de Bataafse Republiek, vanaf 1806 bij het Koninkrijk Holland en dat werd in 1810 ook bij Frankrijk gevoegd. Na de verdrijving van de Fransen eind 1813 – mei 1814 kwamen de westelijke Kempen centraal in het Verenigd Koninkrijk van Willem I te liggen. De Belgische Opstand van 1830 bracht de oude verdeling weer terug.

De Kempen werden in de achttiende en negentiende eeuw gekenmerkt door een overdaad aan heide (afb. 4). In de meeste gemeenten was er in 1832 meer dan twee maal zoveel heide als cultuurland, met uitschieters tot ruim zes in Belgisch Lommel en zeven in Nederlands Putte.⁵ Maria Theresia had al in 1772 een decreet uitgevaardigd dat beval die heide te ontginnen, tot akkerland of tot bos.⁶ Gemeenschappelijk gebruikte heide moest daarvoor worden opgedeeld. Uiteraard leidde dat tot veel protest, maar het grootste probleem bleek het gebrek aan mest te zijn.

In de verantwoording uit 1806 voor de aanleg van het Grand Canal du Nord (de zwarte lijn van Antwerpen naar Lommel op afbeelding 4) werd daarom, naast het militair-economisch strategische belang, ook als argument opgevoerd dat langs dat kanaal mest aangevoerd kon worden voor de ontginning van de Kempen.⁷ Ulrich Nicolas Kümmer, hoofdingenieur van Bruggen en Wegen en kanaalontwerper, zag voor het kanaal een ruimere taak: niet alleen om mest, maar ook om kalkrijk water naar de Kempen te brengen. Hij plande daarvoor extra kanalen, waaronder een boogvormig kanaal dat een groter deel van het heidegebied zou bedienen: het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten bij Antwerpen.⁸ In 1839 begonnen daarvoor de veldverkenningen en in 1846 bereikte het kanaal Turnhout. Daarna werd het doorgetrokken naar Schoten. Het gekozen tracé volgt de waterscheiding en bleef bovendien zo goed mogelijk op constante terreinhoogte. Vanuit dit kanaal en ook het oostelijke deel van het Grand Canal du Nord werd water aangevoerd voor heideontginningen die de vorm kregen van vloeiveiden of wateringen. In die wateringen werd via een kamvormig slotensysteem water ingelaten waarvan het overschot via een wat lager gelegen kamvormig slotensysteem werd afgevoerd. Uiteindelijk kwam het dan ergens in een beek terecht.⁹

5 Tellingen op basis van de kadastrale gegevens, 1832 voor Nederland, 1834 voor België.

6 Decreet van 25 juni 1772. Onder andere aanwezig op Brabants Historisch Informatiecentrum 's-Hertogenbosch (BHIC), toegang 574 Collectie Van de Mortel, 1358-1925, inv. nr. 81.

7 Corps législatif: rapports et discours, IV, zitting van 10 mei 1806, p. 6.

8 Bruno Indekeu, 'Een halve eeuw ten dienste van de Belgische waterwegen en dijken. Ulrich Kümmer (1792-1862), ingenieur van bruggen en wegen', Monumenten en Landschappen 23:3 (2004) 31-62.

9 Albert Jansen, Pratum Marcidum. Kempense wateringen. Historische, geografische, sociale en ecologische achtergronden van de Kempense wateringen (Dendermonde / Opglabbeek 2015).

Het is duidelijk dat het kanaalplan van de Parijse kaart een heel ander karakter had. Het voorzag in een vervoersverbinding over water tussen Antwerpen en Breda via Turnhout, maar kon geen water aanvoeren en al helemaal niet verdelen omdat het grotendeels laag, in beekdalen, liep.

Datering van het plan

Het plan is op de Parijse kaart getekend op een ondergrond die duidelijk is overgetekend van de grote gedrukte kaart van het noorden van de voormalige Oostenrijkse Nederlanden uit 1777, gegraveerd door L.A. Dupuis.¹⁰ Dit is een verkleinde versie van de beroemde Ferrariskaart.¹¹ Ook de schaalstukken komen overeen met die laatste kaart. Voor het Nederlandse deel heeft Dupuis een van de achttiende-eeuwse overzichtskarten gebruikt. Alles wat op de plankkaart staat is van de Dupuiskaart overgenomen, behalve het kanaalplan zelf. Ook de benaming ‘Brabant Hollandois’, ofwel ‘Staats-Brabant’ (de tot 1795 gebruikelijke benaming) is van de Dupuiskaart overgenomen, maar niet de aanduiding ‘Duché de Brabant’. Die laatste aanduiding was na de inlijving bij het revolutionaire Frankrijk in 1793 niet meer van toepassing. Daardoor weten we dat het plan van 1793 of later moet dateren. Het is denkbaar dat de benaming ‘Brabant Hollandois’ net als de topografie klakkeloos van de Dupuiskaart is overgenomen. Dat maakt de aanwezigheid van die naam als dateringsmiddel onzeker.

Vanaf 1839 ging Kümmer op de Kempische hei aan de slag met zijn verkenningen en in 1842 kon met de aanleg van het eerste stuk kanaal worden begonnen. In 1846 was het stuk van Dessel naar Turnhout al gereed. Er werd dus flink doorgewerkt! Aan het vervolg, van Turnhout naar Schoten en Antwerpen, werd in 1854 begonnen, maar het duurde twintig jaar eer het klaar was. Beide kanalen staan niet op de Parijse plankkaart. We kunnen hieruit afleiden dat de plankkaart van vóór 1839 dateert, want het zou gek zijn als bestaande of in aanleg zijnde kanalen er niet op zouden staan, zeker het kanaal Dessel-Turnhout dat het wateraanvoerprobleem bij A kon oplossen. Zo komt de datering op 1793-1839. Dat is erg ruim, maar we kunnen het nog wat inperken.

Op de plankkaart staat de nieuwe weg van Turnhout naar Westmalle als zandbaan bijgetekend. Van die weg staat alleen het gedeelte Vosselaar-Vlimmeren op de Dupuiskaart uit 1777. Dit werd later een deel van rijksweg 18 uit het wegenplan van koning Willem I uit 1816.¹² Dit wegdeel werd in 1820 bestraat op een aarden baan die al in 1807-1810 op de kaart stond en onder Napoleon werd voltooid.¹³ De niet-bestratede toestand van deze weg op de kaart brengt de datering van de Parijse kaart op 1793-1820. Rond 1810 was hier al een aarden baan die staat aangegeven op blad VI van de kaart van Nederland (in 16 bladen) door C.R.T. Krayenhoff, dat door Koeman inhoudelijk op 1807-1810 wordt gedateerd.¹⁴

Het boogvormige kanaal Dessel-Turnhout-Schoten van Kümmer volgt juist de hoogtelijnen. Het ligt daardoor verrassend vlak en heeft van Dessel tot bij Sint-Job-in-'t-Goor (55 kilometer) zelfs helemaal geen sluizen nodig. Daarentegen is het net alsof de tekenaar van het plan Antwerpen-Turnhout-Breda in tegenstelling tot Kümmer geen idee had van de hoogteligging van het terrein. Dat moet dus een ouder plan zijn, misschien al uit de tijd dat Napoleon bezig was met zijn kanaal naar de Rijn. Aan dat project van het Grand Canal du Nord werd gewerkt in de jaren 1803-1810. De landmetingen begonnen in 1803, de tracékeuze volgde in 1806. Het meest westelijke gedeelte van die vaarweg bestond aanvankelijk uit de (beter) bevaarbaar gemaakte delen van de rivieren Rupel en Nete. Ten oosten van Herentals werd het eerste stuk kanaal aangelegd. Het kanaalgedeelte van Herentals naar het Bonapartedok in Antwerpen (waar sinds 2010 het Museum aan de Stroom staat) werd pas door Kümmer in 1846 voltooid met een iets noordelijker tracé. Nadat het Koninkrijk Holland in 1810 door Frankrijk was geannexeerd, verviel de geopolitieke noodzaak van het Grand Canal du Nord en werd het werk stilgelegd. Dat de Kempen nog woest waren deed er kennelijk niet meer toe.

10 BHIC, toegang 343 Collectie kaarten en tekeningen van het Rijksarchief in Noord-Brabant, circa 1500 – circa 2000, inv. nr. 7265 t/m/ 7274 (daaruit Blad III, nr. 7267).

11 De Ferrariskaart is een reeks van 275 kaartbladen die op schaal 1:11.520 de topografie van de Oostenrijkse Nederlanden weergeeft. De reeks kwam in de jaren 1771-1778 door veldverkenning tot stand onder leiding Joseph de Ferraris, generaal bij de Oostenrijkse artillerie en veldmaarschalk in de Oostenrijkse Nederlanden.

12 www.rijksstraatwegen.nl/geschiedenis/: 18 Lille-Kortrijk-Gent-Antwerpen-Turnhout-Valkenswaard-Venlo-Wesel.

13 Den Haag, Nationaal Archief (NA), toegang 2.04.07 Ministerie van Binnenlandse Zaken: Afdeling Waterstaat, 1814-1877, inv. nr. 5790, (278): aanbesteding stenen leveren voor de weg Oostmalle-Turnhout, 29 oktober 1819; inv. nr. 5791, (123): de laatste 10 km, 21 augustus 1820.

14 C. Koeman, *Handleiding voor de studie van topografische kaarten van Nederland, 1750 – 1850* (Groningen 1963) 183-190 (drukgeschiedenis: 188). BHIC, toegang 343 Collectie kaarten en tekeningen, inv.nr. 1695. Krayenhoff kopieerde overigens ook weer de Dupuiskaart. Volgens H. de Kok e.a., *Turnhout van A tot Z. Een stedelijke biografie* (Turnhout 2016) 321-322, was de aardenbaan voltooid onder Napoleon, dus voor 1814.

Het plan op de Parijse kaart ging ook uit van de bevaarbaarheid van Rupel en Nete, maar vertoont geen sporen van het Grand Canal du Nord-plan. Het is dus denkbaar dat het plan dateert van 1803 of kort daarna, toen werd nagedacht over een tracé voor het Grand Canal du Nord dat beoogde Antwerpen binnen Frankrijk blijvend met de Maas en de Rijn te verbinden. Dat zou verklaren waarom het plan thans wordt bewaard in Parijs. Om heel het Grand Canal du Nord binnen Frankrijk te kunnen aanleggen, werd in 1809 zelfs Hollands-Brabants Lommel geruild tegen Luiks – en intussen dus Frans – Gestel. Maar een kanaal naar Breda zou onvermijdelijk naar buiten Frankrijk leiden. Of is het plan dan toch van 1810-1813 toen Breda ook Frans was? Maar wat zou men ermee bereiken? Breda had een moeizame waterverbinding met de Maas via een te smalle getijdenrivier de Mark en een nog smaller kanaal door Zevenbergen. Al sinds 1521 probeerde Breda een deugdelijk kanaal naar het Hollands Diep te krijgen, in 1639 zelfs vanaf Merksplas, maar Dordtse tegenwerking had dat steeds tegengehouden.¹⁵ In 1814 stelde het stadsbestuur van Breda opnieuw voor een kanaal naar Moerdijk te maken, op rijkskosten liefst. In de jaren 1815-1818 werd daaraan getekend en gerekend, maar het plan werd als te duur afgewezen.¹⁶ Mogelijk paste de vaarweg over de Mark en Turnhout naar Antwerpen bij dit plan uit 1814, als een late echo van het plan uit 1639.

Voor de volledigheid is hier ook nog een oudere mogelijkheid te noemen, en tegelijkertijd uit te sluiten. In de jaren 1782-1784 eiste keizer Josef II van de Republiek onder meer de opening van de Schelde. In het verdrag van Fontainebleau van november 1785 werd veel geregeld, maar de Schelde bleef dicht. Het is in theorie denkbaar dat het bizarre kanaalplan in die discussies ter tafel werd gebracht om de onmogelijkheid van een alternatieve vaarweg (Antwerpen-Turnhout-Breda) te onderstrepen. De bijtekening op de Parijse kaart van een onder Napoleon aangelegd stuk weg ten westen van Turnhout, zoals hierboven vermeld, plus het eveneens al eerder genoemde ontbreken van de aanduiding ‘Duché de Brabant’, maakt deze optie onaannemelijk.

Hopelijk is ergens in Belgische of Franse archieven een bij de Parijse kaart behorend rapport bewaard gebleven. Zo lang een dergelijk document niet boven water komt, blijft het gissen naar een preciezere datering dan tussen 1793 en 1820.

Een kanaalplan uit 1823

In verband met de dateringslimiet van 1820 kijken we tenslotte nog naar een ander plan dat slechts enkele jaren later, in 1823, werd opgesteld. Het ontginnen van de overvloedige Kempische heide werd in die tijd aangepakt door de oprichting van landbouwkolonies. Het kasteel van Hoogstraten werd in 1810 een bedelaarsgesticht, in het ten oosten daarvan gelegen Wortel verrees in 1822 een weldadigheidskolonie. Door beide stroomde het riviertje de Mark (afb. 5 en 6). De weldadigheidskolonie Wortel, nu werelderfgoed, bestond bij de oprichting uit honderddertig kleine boerderijtjes met 151 kolonisten op 516 hectare meest woeste grond. Kennelijk wilde men de kolonie een waterweg geven voor producten en mest.

In maart 1823 werd door twee ingenieurs van de directie Noord-Brabant van Rijkswaterstaat, A. de Geus en J. van de Velde, een rapport gemaakt over de mogelijkheden om de rivier de Mark bevaarbaar te maken vanaf de kolonie bij Wortel tot Breda. In het verslag van beide ingenieurs is nergens sprake van een verdere verbinding naar Turnhout.¹⁷ Zij werkten dus niet het kanaalplan van de Parijse plankaart uit. Wel maakten ze een eigen kaart, met als onderlegger de grote kaart van Nederland door Krayenhoff.¹⁸ Hun aantekeningen betreffen allerlei beken, bruggen en watermolens. De Mark kronkelde hevig, maar die kronkels zijn slechts symbolisch weergegeven en daarmee onderschat. Bij Wortel was de Mark bovendien slechts een sloot met stromend water. Daar, maar ook bij Breda, was de waterdiepte soms maar dertig centimeter.

Voor ons interessant is dat De Geus en Van de Velde beschikten over een al in 1820

¹⁵ A.C.M. Kappelhof, ‘Van kasseien en kanalen. Pogingen om Breda voor het personen- en goederenverkeer beter bereikbaar te maken in de periode 1500-1800’, *Jaarboek De Oranjeboom* 56 (2003) 1-40.

¹⁶ Kappelhof, ‘Van kasseien en kanalen’, 32. NA, toegang 4.VTH Verzameling binnenlandse kaarten Hingman, ca. 1500-1813, inv.nr. 1249; Projectkaart van een kanaal van het dorp Terheijden naar Moerdijk, januari 1815.

¹⁷ BHIC, toegang 346 Collectie Cuypers van Velthoven, 1320-1870, inv.nr. 2140, bijhorend rapport, p. 8.

¹⁸ BHIC, toegang 343 Collectie kaarten en tekeningen, inv.nr. 1695.



Afb. 5 De Mark was in Merksplas zelfs bij nat weer in 2020 slechts een brede sloot met stromend water. Foto Kajako-Hans Van der Borght.

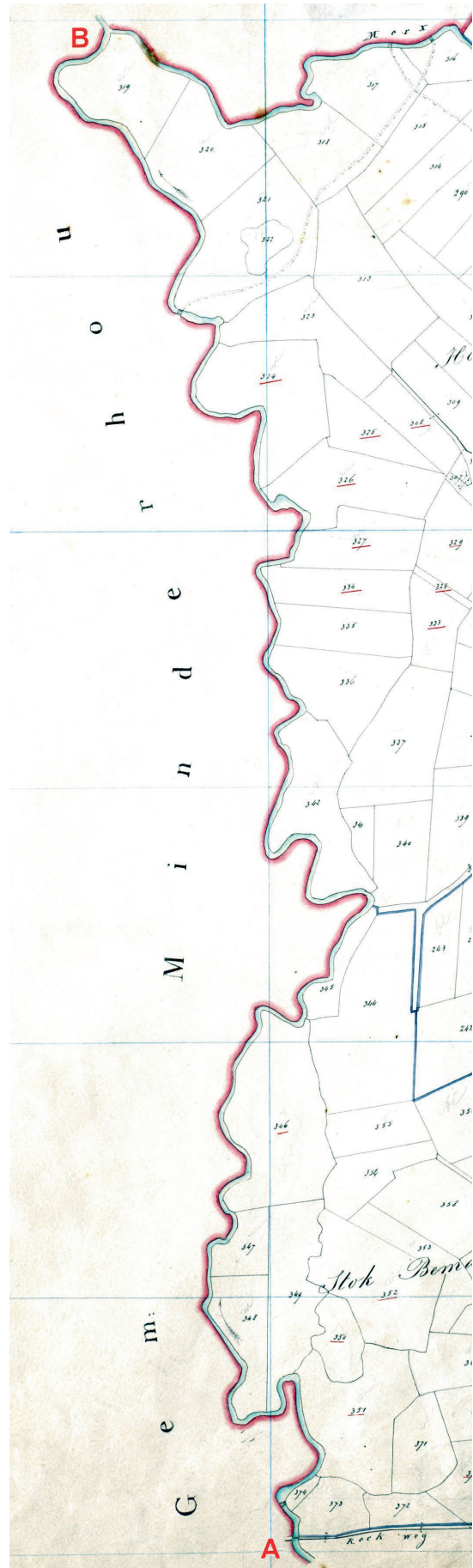


Afb. 6 De Mark bij Minderhout aan de brug naar Castelré, in 2021 naar het zuiden gezien (Punt A op afbeelding 7). De Mark heeft hier nog zijn oude gedaante doordat de rijksgrens er in ligt. Foto Google Street-view.

verrichte waterpassing voor de aanleg van de weg Breda-Baarle-Turnhout. Op grond van deze hoogtemetingen meenden zij dat er tussen Wortel en Breda (maar liefst?) negen of tien schutsluizen nodig zouden zijn.¹⁹ Per sluis zou dus een hoogteverschil van twee meter worden opgevangen. Zij repten over de lage waarde van de landerijen langs de Mark, wat gunstig zou zijn als men grond wilde kopen om bochten af te snijden of om een echt kanaal aan te leggen. De huidige rijksgrens was toen slechts een provinciegrens en zou dus geen problemen opleveren. Hun conclusie was echter dat het, mede gezien de vele vereiste bochtafsnijdingen en verkortingen, te veel zou kosten om de smalle en ondiepe rivier bevaarbaar te maken. Ze raadden zelfs af om een meer gedetailleerde veldverkenning en waterpassing te doen.

Vijf jaar later zouden de landmeters van het kadaster al die Markkronkels alsnog heel precies vastleggen (afb. 7). Het kanaalplan verdween met het rapport van beide ingenieurs kort na 28 maart 1823 in een diepe ambtelijke lade waaruit het enkele decennia later door Prosper Cuypers van Velthoven werd geleend (en overigens niet teruggegeven) en zo voor ons bewaard bleef.²⁰ Het is vrijwel zeker dat de resultaten van deze waterpassing niet bekend waren toen de Parijse kaart werd gemaakt. Daarmee wordt nog eens bevestigd dat hij van vóór 1820 moet stammen.

¹⁹ BHIC, toegang 262 Rijkswaterstaat, 1811-1953, inv.nr. 506, p. 70: nrs. 218-220: 23 februari 1819, kaart van de grote weg nr. 7 van Breda over Baarle naar Turnhout met profielen wordt genoemd. Deze kaart is er nu niet meer. De in 1819 geprojecteerde weg werd pas in de jaren 1860 en alleen tussen Chaam en Turnhout zo aangelegd.
²⁰ Cuypers van Velthoven (1803-1882) wilde een standaardwerk schrijven over de geschiedenis van Brabant en verzamelde in de loop der jaren een groot aantal (afschriften van) archivalia: BHIC, toegang 346 Collectie Cuypers van Velthoven, 1320-1870. Veel stukken hieruit zijn teruggegeven aan de archieven van herkomst.



Afb. 7 De Mark tussen Minderhout en Castelré volgens de kadastrakaart van 1827. Dit gedeelte, tussen de brug in de weg Minderhout-Castelré (A) en de Watermolenbrug (B) is hemelsbreed 1500 meter lang. Het telt meer dan vijftig bochten: iedere dertig meter weer een bochtje! De lengte van de rivier was daardoor op dit stukje in feite 2382 meter: bijna 60% extra! Kadaster Baarle, Sectie Castelré, blad 1, bewerking K. Leenders, 2022.

Conclusie

De tot nu toe op 1860 gedateerde plankaart voor een kanaal in de Kempen blijkt in werkelijkheid veel ouder. Hij moet ouder zijn dan 1820, omdat de maker de in dat jaar bestrate weg van Turnhout naar Westmalle nog als zandbaan tekende en bovendien kennelijk geen weet had van wat de hoogtemeting uit datzelfde jaar tussen Breda en Turnhout had opgeleverd. De kaart moet in 1793 of later zijn gemaakt, want de naam ‘Duché de Brabant’ is niet overgenomen van de gebruikte voorbeeldkaart.

Binnen de periode 1793-1820 blijven vooralsnog drie mogelijkheden open. Niet uit te sluiten is dat het plan een vroege verkenning ten behoeve van het Grand Canal du Nord is en dateert uit de jaren 1803-1806. Ook mogelijk is een datering in de periode 16 maart 1810 – december 1813, toen heel het gebied tot het keizerrijk Frankrijk behoorde. Misschien dateert het plan zelfs pas uit 1814-1815, toen Breda ijverde voor een kanaal naar de Moerdijk, maar dan is het verbazend dat de kaart in Parijs is terechtgekomen. Hoe dan ook, het plan werd nooit uitgevoerd. Het zou erg duur in aanleg zijn geweest en door de vele sluizen voor de scheepvaart ook erg onpraktisch.