

2^e Bijdrage

in de serie: "De scheepvaart van Dreumel"

Research, samenstelling en uitvoering

Willem J. H. Hol,

kleinzoon van de Dreumelse schipper en landarbeider Willem de Jong en zoon van Gerrie de Jong.
's-Hertogenbosch februari 2018.

“Vergeten” loodsen en chaotische toestanden op de Waal bij Dreumel tussen ca.1850 en 1925.

Een zoektocht naar loodslieden die op het Tielse Rak tussen ca. 1850 en 1925 schepen langs verraderlijke zandbanken loodsten.

Voor meer informatie over de serie “*De scheepvaart van Dreumel*” zie het laatste blad van deze 2^e Bijdrage

INHOUDSOPGAVE.

- Voorwoord:** -Een zoektocht met een verrassende wending.
- Inleiding:** -Mijn belangstelling voor loodsen werd gewekt door een egodocument van mijn oudoom.
-Mijn jeugdherinneringen aan de Waal bij Dreumel.
- Hoofdstuk-1: DE ‘VERGETEN’ LOODSEN.**
 - Op zoek naar de loodsen op de Waal.
 - Namen van loodsen in het Tielse Rak.
 - Het onderzoek krijgt een andere wending.
- Hoofdstuk-2: CHAOTISCHE TOESTANDEN OP DE WAAL BIJ DREUMEL TUSSEN CA 1850 EN 1925.**
 - Wat gebeurt er allemaal als rond de 800 schepen bij laag water eerst in een lange wachtrij moeten “aanschuiven” alvorens verder te kunnen varen?
 - De normalisatie van de Waal
 - Oude krantenverslagen over bizarre en spectaculaire situaties, die zich vroeger op de Waal bij Dreumel hebben voorgedaan.
- Bijlage-1:** Namen van bakenmeesters, hulpbakenmeesters en kribbazen in het Tielse Rak.
- Bijlage-2:** De opzet van de serie: “*De scheepvaart van Dreumel*”.

VOORWOORD.

Een zoektocht met een verrassende wending.

Dit is een merkwaardig verhaal. Uit mijn onderzoek is gebleken dat er (rivier)loodsen geweest moeten zijn in het Tielse Rak, maar Google en literatuur op internet hebben mij geen informatie over hen prijs kunnen geven en ik heb niemand gevonden die er het fijne van wist en erover kon vertellen. De kans is ook groot dat ik (nog) niet op de juiste plek gezocht heb. Ik heb wel enige namen en wat algemene beschrijvingen over loodsen gevonden. Maar dat was dan ook alles. Maar zij vormen wel een 1^e aanzet om verder te zoeken.

Ondanks dat heeft deze zoektocht naar loodsen toch nog spectaculaire en interessante informatie opgeleverd over de vroegere scheepvaart op de Waal bij Dreumel. Uit kranten-artikelen die ik gevonden heb over de periode 1850 tot en met 1925 blijkt, dat er zich met de regelmaat van de klok chaotische en hectische toestanden hebben afgespeeld in de toenmalige riviervakken van het 4^e tot en met het 6^e kwartier (van Druten tot en met Opijnen) van de Waal. Honderden schepen werden bij lage waterstanden ernstig belemmerd in hun doorvaart. Met als gevolg: ongeduldig wachtende en zich verdringende schepen, overslag van vracht van (vastgelopen) diepliggende schepen naar lichters, ramptoerisme (toen al!), boze schippers en hun opdrachtgevers, dreigende taal van Pruisische zakenlui en politici, naarstig naar oplossingen zoekende waterbeheersers en weifelende Nederlandse regeringsleiders. Een interessant stukje (scheepvaart)geschiedenis vlak bij Dreumel.

INLEIDING.

Mijn belangstelling voor loodsen werd gewekt door een egodocument van mijn oudoom.

Ik begon mijn onderzoek naar aanleiding van een fragment uit het egodocument van mijn Dreumelse oudoom Theo de Jong (Antwerpen 1918-Ammerzode 2013). Theo is de vader van “koningvaarder” Jan de Jong. (Zie ook op Tremele “De Dreumelse tak van de familie De Jong(h).”, blz. 35 t/m 39)

Fragment uit egodocument van schipper Theo de Jong(1918-2013).

(.....) “Cornelis Franciscus de Jong (1852/1920) trouwde met Clara Sas. Samen hadden zij een kolenhandel, welke gevestigd was aan de Rooy oprit Den Bol. (...) Het was een groot huis met een brede voorgevel aan de straat. Op deze plaats zijn nu de twee huizen die voorheen van Maarten en zoon Grad waren. Daar de Jong zijn kolen aangevoerd kreeg per schip uit het Ruhrgebied, liet hij nadat de zaken goed gingen een schip bouwen. Een Hagenaar, onderzeil van c.c. 100 ton en ging zelf de kolen kopen in het Ruhrgebied en transporteerde deze naar huis, waar zijn vrouw met de oudste zonen (waaronder de vader van Theo: Cornelis Sigbertus 1885/1971) de handel in Dreumel dreven. **Voordat Cornelis met de kolenzaak begon verdiende hij de kost als loods in het Tielse Rek (Tielse Rak, WH.) tijdens de eeuwwisseling. Voor Dreumel lag ook een grote zandplaat. Bij warme zomers met weinig water in de rivier kon men te voet oversteken naar de andere kant. Bij normale waterstand hadden de schippers loodsen nodig omdat de zandplaten verliepen. Er waren meerdere mensen in Dreumel die loodsten”.(.....)**

(Bron: Theo de Jong. Een kopie van dit document is mij aangereikt door Dreumelnaar Jan van Dinter. In een volgend artikel van mij over de stoomsleeperboot “Theodora” zal dit egodocument integraal geplaatst worden.)

Mijn (jeugd)herinneringen aan de Waal bij Dreumel.

Bij mijn bezoeken tussen ca 1945 en 1960 aan mijn De Jong-grootouders in de Veerstraat heb ik nooit iets opgevangen van ernstige belemmeringen van de scheepvaart op de Waal bij Dreumel. Wel heb ik veel tragische verhalen gehoord over de watersnoodramp van 1927 en de angst die mijn De Jongfamilie (net als de andere Dreumelnaren) steeds weer om het hart sloeg bij kruiend ijs, hoog water of stormachtige weersomstandigheden. Herinneringen van mijn ouders en voorouders. In mijn (jeugd)herinneringen was de Waal een stabiele en veilige rivier, waar dag en nacht en bij tij en ontij gevaren kon worden. Niet alleen overdag, maar ook 's nachts. Die paar keer dat ik bij opa en oma De Jong logeerde, drongen vanuit de verte

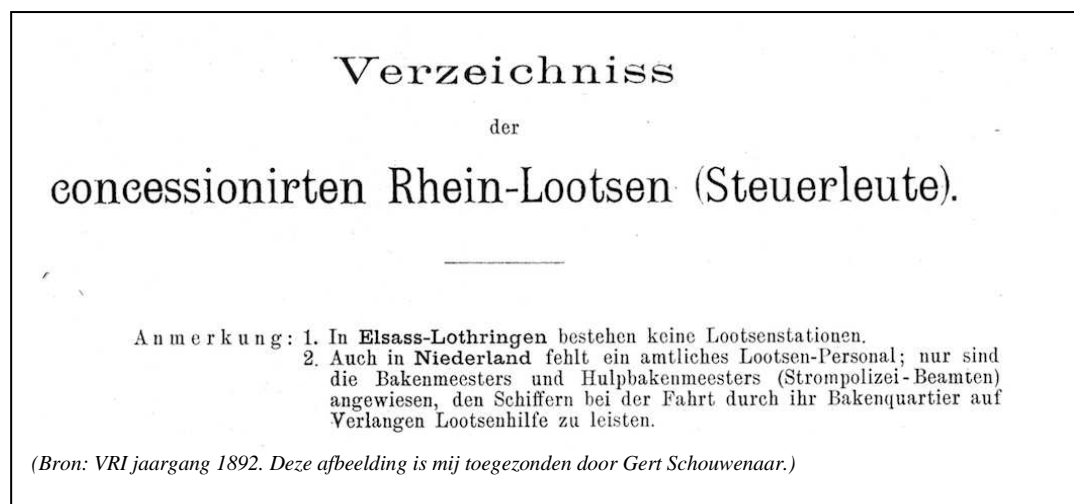
geluiden van heftig stampende sleepboten, ratelende kettingen en de gedempt klagende misthorens door tot in de Veerstraat. Deze nostalgische herinneringen over de Waal had ik nog tot ik, tijdens mijn familieonderzoek, het egodocument van mijn oudoom, schipper Theo de Jong, onder ogen kreeg. Hij beschreef in zijn memoires (zie kader blz. 2) het loodswerk van zijn opa Cornelis de Jong. Ik besepte toen ineens dat de Waal niet altijd zo'n betrouwbare en veilige vaarroute was geweest. Een nieuwe onderzoeksuitdaging over mijn familie en de Dreumelse scheepvaart drong zich aan mij op.

HOOFDSTUK-1: DE 'VERGETEN' LOODSEN.

Op zoek naar de loodsen op de Waal.

Aan de hand van de memoires richtte ik mij op de Waalse loodsen en hun loodswerk. De loods- en bakenmeesterwet uit 1853 gaf mij een eerste ingang. Maar het zoeken naar enige informatie omtrent namen, functiebeschrijving en verhalen over de dagelijkse activiteiten van deze loodsen liep op niets uit. Waar ik ook mijn vragen bij het Loodswezen, Rijkswaterstaat, deskundigen van de binnenvaart en de regionale historische werkgroepen en kringen langs de Waal van Druten tot Zaltbommel neerlegde, het antwoord moest men mij steeds schuldig blijven. Toen ik op binnenvaartfora verzoeken plaatste om informatie over (Waalse) loodsen kwamen er spontane en informatieve reacties. Het betroffen ook verhalen over de Duitse Rijnloodsen, omdat daarover veel meer bekend was en is. Ik werd er tevens op gewezen dat door de huidige navigatiesystemen en door het vaarpatent de schippers (in Nederland) geen en/of (in Duitsland) nauwelijks begeleiding nodig hebben. Op een dag ontving ik een zeer opvallende reactie van een bezoeker van het binnenvaartforum. Hij had een afbeelding van een Duitstalig titelblad als bijlage toegevoegd. Het betrof een voorblad van een lijst waarop namen en stations van Rijnloodsen bijeengebracht waren. Hij schreef: *"In het IVR van 1892 staan zo'n dikke 400 Rijnloodsen met naam en station genoemd. En dit staat er over de Nederlandse loodsen:.."* (Zie het kadertje hieronder.) De *"Anmerkung"* (*"Opmerking"*) die onder de titeltekst te lezen stond gaf mij onomwonden antwoord op mijn vraag waarom het voor mij (tot dan toe) zo moeilijk was om (Waalse rivier)loodsen op te sporen. Vertaald staat er bij *"Anmerkung: 2."* op dat titelblad: *"Ook in Nederland ontbreekt officieel aangesteld loodspersoneel; alleen bakenmeesters en hulpbakenmeesters hebben de opdracht de schippers bij de vaart door hun bakenkwartier op verzoek loodshulp te verrichten"*.

Deze tekst bevestigde mijn ervaringen bij mijn zoektocht naar (rivier)loodsen. Namelijk: waar ik bij de kranten- en andere literatuurartikelen over de scheepvaartbelemmeringen op de Waal steeds verwachtte het beroep van (rivier)loods tegen te komen, trof ik alleen verwijzingen naar bakenmeesters, hulpbakenmeesters en Rijkspolitie.



Beschrijvingen van loodsen en hun loodswerk.

In de literatuur kom ik het beroep van loodsen tegen, maar hierbij wordt zelden expliciet de term rivierloods gebruikt. Bij nader inziens gaat het over zeeloodsen of loodsen die vanuit de zee of een zeehaven een kleine vaart via riviermondingen of kanalen maken. Zij hebben hun werkerterrein net als de slikloodsen in de kustregio en zijn een ander slag loodsen dan die op de grote rivieren in het binnenland. Hieronder een paar bronnen:

Wikipedia.

Een loods is een specialist met grote bekendheid van het plaatselijk [vaarwater](#), die [kapiteins](#) en [schippers](#) adviseert bij het navigeren door een bepaald gebied. Men kent certificaatloodsen (Certificaatloods is een "gereguleerd beroep".) en particuliere loodsen, ook wel slikloodsen, rivierloodsen of havenloodsen genoemd.

Oorspronkelijk waren loodsen de ter plaatse zeer goed bekende lokale [vissers](#) die zich bij de zeilschepen aanboden om de kapitein te assisteren bij de lokale vaak moeilijke navigatie; denk hierbij aan onderwater gevaren zoals [zandbanken](#), [klippen](#), [riffen](#) en vaak in [estuaria](#) onvoorspelbare stromingen. Zij hadden hierdoor een welkome aanvulling op de inkomsten uit de (soms) karige visvangsten. Tegenwoordig is het beroep van loods echter een zeer goed betaalde baan.

debinnenvaart.nl/binnenvaarttaal/woord.

~loods, loodsman:

1> ([havenloods](#)), binnenloods: persoon, die in verband met zijn of haar bekendheid van het vaarwater, de kapitein van een zeeschip advies geeft of hem inzake de navigatie vervangt. In de zeevaart zijn loodsen, door het rijk aangestelde, ambtenaren.

2> [slikloods](#), binnenloods: meestal plaatselijke (oud-)schipper, die vreemde schippers behulpzaam zijn bij het varen of de [navigatie](#).

3> rivierloods, binnenloods: persoon, die in verband met zijn of haar bekendheid van het vaarwater, de kapitein of schipper advies geeft of hem inzake de navigatie vervangt. Vooral op de Rijn waren op diverse plaatsen loodsen aanwezig. Rond 1950 kon men ze bij Bingen, R'desheim, Kaub, St. Goar, Oberspays, Koblenz, Urmitz en Keulen aantreffen.

4> vaartuig, dat voor een ander vaartuig uit varend, de te volgen [koers](#) aangeeft. Gerelateerde term: [begeleidingsvaartuig](#).

~loodsboot: Algemene term voor een vaartuig dat door loodsen gebruikt wordt. In de binnenvaart, in tegenstelling tot de zeevaart, vaak inderdaad een (roei)boot. In de Rijnvaart ook bekend onder de naam 'leinenschlepper' en 'nachen'. Term aangetroffen in de [liggers](#) van de [meetdiensten](#). Loodsboten in de zeehavens en loodsafhaalvaartuigen behoren eigenlijk tot de zeeschepen en vallen daarom buiten het bestek van dit werk.

~loodsdwang: de verplichting om op bepaalde trajecten met een [loods](#) te varen.

~loodsen: 1> het werk van een loods.

2> een schipper, op een voor hem onbekend vaarwater [voorvaren](#)

loodswezen.nl/~media/SiteLoodswezen/Files/Artikelen

Fragment uit: "Van Rijksloods naar loods in de markt. De achtergronden 1859-2000".

In 1852 werd door het Rijk een staatscommissie benoemd met de opdracht voor het Loodswezen een nieuwe organisatievorm te ontwerpen. Het advies van de commissie was het oprichten van één Rijksloodswezen waarin de staatsloodsen en de particuliere loodsen geïntegreerd moesten worden. De overheid nam dit advies over en in de Loodsenwet van 1859 eiste de Staat het monopolie op van het beloodsen van zeeschepen 'in en uit de Nederlandse zeegaten en zeehavens en langs de rivieren, stromen, vaarwaters en kanalen van dit Rijk. De uitoefening der loodsdienst geschiedt door daartoe geëxamineerde en beëdigde loodsen, voorzien van een acte van aanstelling en van een loodsmansteken'. Bij wet werden de loodsdistricten bepaald. Plaatselijke loodsdiensten in binnenhavens die bestuurd werden door gemeenten werden wel toegestaan.

Bij een andere beschrijving kwam ik nog de notitie tegen dat *tot 1901* een schipper die zulks verlangde de bakenmeester voor één gulden (1 gulden heeft de "koopkracht" van fl. 29.33 (€ 1331) in het jaar 2016 / bron: IISG) kon vragen hem aan boord als loods te assisteren. Vanaf dat jaar waren de bakenmeesters hiertoe niet meer bevoegd. Op welk moment in de 19^e eeuw de bakenmeesters en hun hulpen de loodsen "wegdrukten" weet ik niet.

Toen ik de families ging benaderen, wier voorouders met het beroep van loods te vinden waren op de genealogische databanken, kwam ik ook geen stap verder. Ik moet voorlopig aannemen dat de (rivier)loodsen, en met name die tussen Druten en Zaltbommel een vergeten en onbekende groep zijn. Informatie over hen MOET er zijn, maar die moet dan ver opgeborgen in dossiermappen van archieven en in opbergdoosjes van families liggen. En zeer zeker nog deel uitmaken van de overlevering van families die Waalse loodsen in hun geleerden gehad hebben.

De laatste informatie die ik ontving was van een op leeftijd zijnde Beneden Leeuwse schipper, die kennis had van de loodsen op de Waal. Volgens hem waren er vroeger alleen maar particuliere (en dus geen beroeps of aangestelde) loodsen op de Waal. Met andere woorden bewoners van de Waaloevers, die een zeil-, stoom-, motor- of een roeibootje hadden, komen daar allemaal voor in aanmerking. Ik ben benieuwd of er nog namen en verhalen van deze “vrije jongens” te vinden zijn in Dreumel en omstreken.

Namen loodsen in het Tielse Rak.

(Tielse Rak: het riviergedeelte tussen het voormalige 4^e en 6^e kwartier).

Hieronder de namen van loodsen die gewoond en gewerkt hebben tussen Druten en Zaltbommel. (Bronnen: CBG-WieWasWie en Gelders Archief.)

<i>Druten</i>	<i>Geen gevonden</i>
<i>Ochten</i>	<i>Geen gevonden</i>
<i>Boven-Leeuwen</i>	<i>Geen gevonden</i>
<i>IJzendoorn</i>	<i>Geen gevonden</i>
<i>Bened.-Leeuwen</i>	<i>Geen gevonden</i>
<i>Wamel</i>	<i>Geen gevonden</i>
<i>Tiel</i>	<i>Geen gevonden</i>
<i>Dreumel</i>	<i>Geen gevonden (opm.:de naam van mijn voorouder Cornelis Francis de Jong komt uit een overleveringsverhaal)</i>
<i>Ophemert</i>	<i>Geen gevonden</i>
Heerwaarden	Adrien van Herpen x Mecheline Hak (akte: 1811)
Heerwaarden	Corneille Tromp x Drieske Kooijmans (akte: 1813 – trouwdag)
Heerwaarden	Leendert van der Helden x Johanna de Koning (akte: 1888/ 1891) (zoon van Leendert = schipper -vader van schoonzoon = visser)
Heerwaarden	Leendert van der Helden x Jantje van Maren (hertrouwde Leendert?) (akte: 1891) (schoonzoon en vader van schoonzoon = schipper)
Heerwaarden	Bart Cornelis van der Helden x Hendrika van de Wit (akte: 1894)
Heerwaarden	Hendrikus Tromp (.../1914) x Frederika Cornelia Quivooy (akte 1914)
<i>Varik</i>	<i>Geen gevonden</i>
<i>Heesselt</i>	<i>Geen gevonden</i>
<i>Hurwenen</i>	<i>Geen gevonden</i>
Opijnen	Jan van den Bosch x Anna Johanna de Bie (akte:1851 – Jan = assistent loods)
Opijnen	Jan van den Bosch x Everdina Maria van den Bosch (hertrouwde Jan?) (akte: 1863 – Jan = assistent loods)
Opijnen	Jan Egese Paerel (.../1876 - 58 jr.) x Cornelia Sophia Blom (akte: 1876-Jan overleed elders.)
Zaltbommel	Jan Janszoon Winkel x Maria Wilhelmina Verhoeven (akten: 1884, 3x/ 1885, 2x/ 1885/ in 1887 als schipper vermeld)
Zaltbommel	Willem Anthonie Paerels x Anke de Nie (akte: 1877)
Zaltbommel	Hendricus Cornelissen (.../1884 - 69 jr.) x Maria Wintjes
Zaltbommel	Gerardus Bartholomeus Bartels x Maria Kriel(e)(en) (akte: 1886/ 1888/ 1889/ 1892/ 1893-zoon van Gerardus =schipper)
Zaltbommel	Hendrik Schut (.../1888-56 jr.) x Sietske Klein (zoon van Hendrik = schipper)
Zaltbommel	Hermanus Albertus Winkel x Jansje de Vries (akte: 1888/ 1889-2x)
Zaltbommel	Hendrik Uiterwijk x Derkje van Brink (akte: 1890)

Het onderzoek krijgt een andere wending.

Familiegeschiedschrijvers kunnen hoopvol gestarte onderzoeken zien “vastlopen”, maar soms lacht het geluk hen ook toe mede doordat zij zich aangeleerd hebben om *random* in bronnen rond te struinen. Dat gebeurde mij ook toen ik mij verdiepte in de achtergronden van de binnenscheepvaartwereld en de rivierbeheersing. Ik hoopte daar nog steeds *linken* naar loodsen en hun werkzaamheden tegen te komen. Maar voor ik het goed en wel besepte was ik (al rondsnuffelend) verzeild geraakt in de periode van de Waal (tussen 1800 en 1900), waarin

zich vele interessante ontwikkelingen voordeden. Via de (historische) kranten, boeken en tijdschriften op Delpher en naslagwerken via Google kreeg ik enig inzicht in overkoepelende zaken als: de slotakte van Wenen, de Rijnvaartakten, Rijncommissie, Rijnzeevaart, erosie en sedimentatie bij rivieren en de normalisatie van de Waal. Maar ook over zaken die de Waal betroffen: overlagen, kribben, bakenmeester, kribbazen, riviervakken, riviereilandjes, zandplaten, ondiepten, vaargeulbreedte, baggeren, lage waterstand, Keulse Peil, etc.

Op een dag stuitte ik in historische kranten op ernstige belemmeringen van de scheepvaart bij een lage waterstand op de Waal bij en in de nabijheid van Dreumel. Dit leken mij uitgelezen situaties voor loodsen om actief te zijn. De teksten uit het egodocument van Theo de Jong schoten mij weer door het hoofd: “..Voor Dreumel lag ook een grote zandplaat. ...Bij warme zomers met weinig water in de rivier kon men te voet oversteken naar de andere kant.... Bij normale waterstand hadden de schippers loodsen nodig omdat de zandplaten verliepen..”. Ik hoopte mijn voorouder Cornelis de Jong en andere Dreumelse loodsen (“...Er waren meerdere mensen in Dreumel die loodsten...”), al dan niet bij naam, in een van de krantenverslagen aan te treffen. Maar dat bleek valse hoop. Het loodswerk werd door bakenmeesters, geholpen door leden van de Rijkspolitie, uitgevoerd.

Het oudste krantenartikel dat ik tegenkwam over de chaotische en hectische toestanden op de Waal stamt uit 1839. Ook op andere plaatsen van de grote Nederlandse rivieren deden zich allerlei problemen voor, maar het riviergedeelte tussen Tiel en Zaltbommel bleek erg gevreesd bij de schippers.



**“...een
kannoneerboot
om de orde te
handhaven...”**

*Alsof het een
oorlogssituatie betrof!!!*

De Waal werd vanaf de helft van de 19^e eeuw een steeds drukker bevaren rivier, omdat er in die periode een paar belangrijke omstandigheden samenvielen. De Waal is de enige rivier van Nederland zonder sluizen en er kon zonder oponthoud doorgevaren worden, iets wat op de andere rivieren niet mogelijk was. Voor de scheepvaartmaatschappijen, die aan schema's en afleverdata gebonden waren, was de Waal een ideale route. Oponthoud of belemmering is een gruwel voor investeerders, eigenaars en bedrijfsvoerders.

Doch er waren een paar factoren die niet erg meewerkten om het voordeel van een sluisloze vaart volledig te benutten. De winterdijken aan weerszijde van de Waal liggen op sommige plaatse behoorlijk ver uit elkaar. Zij waren het resultaat van de eerste dijkbouwers, die gebruik maakten van de voor handen zijnde donken en zandplaten. Het afschermen van de komgronden achter de dijken had toen eerste prioriteit. Het planmatig inrichten van een functionele vaargeul speelde toen nog niet. Zo is bij de positie Ophemert-Bato's Erf, de hemelsbrede afstand tussen de winterdijken bijna 2 kilometer. Door deze brede bedding kon de vaargeul bij aanbod van veel water meerdere routes nemen. Doordat de erosiewerking en sedimentatie van het erosiemateriaal een zekere mate van vrijspel hadden wisselde, zeker op die plekken, de diepgang van de vaargeul sterk en verplaatsen zandbanken zich. Bij een normale waterstand was er voor de “vreemde” schippers, die in tegenstelling tot de huidige schippers maar een paar maal per jaar een lange route maakte, moeilijk om onder het wateroppervlak de diepten en ondiepten te onderscheiden. Hierbij was ik weer de tekst indachtig: “...Bij normale waterstand hadden de schippers loodsen nodig omdat de zandplaten

verliepen...”. De lokale schippers en vissers waren door hun dagelijkse werk op de rivier in staat om elke verandering meteen te registreren. Bij lage waterstand kwamen veel ondiepten bloot te liggen en vernauwde de vaargeul zich tot een kronkelpad waarin dieptes van meer dan 3 meter maar ook diepten van 1½ meter voorkwamen. Voor de meeste (houten) zeilschepen was dit geen probleem. Maar de opkomst van de ijzeren en zwaardere stoomschepen en diepliggende slepen begonnen een steeds groter probleem te worden bij de doorvaart. Deze toename van vrachtvervoer kwam vooral door het succes van de industriële revolutie in Duitsland. Met name naar en vanuit het Ruhrgebied was er een grote goederenstroom op gang gekomen. Vooral de bulkvracht van het Ruhrgebied naar en van Engeland via Rotterdam had grote voordelen bij de waterwegen. De toenmalige straten en wegen konden die vrachtbelasting niet aan en de kosten zouden vele malen hoger zijn.

De schade, die de scheepvaart door 't ellendige vaarwater ondervindt, is buitengewoon. Druk ziet men de heeren van den Waterstaat in de weêr om de noodige peilingen te doen. Men vleit zich dus nog altijd, dat afdoende maatregelen zullen genomen worden om verbetering in den treurigen toestand te brengen.”

Dat zulke maatregelen genomen worden, is inderdaad dringend noodzakelijk. Naar wij vernemen, is door Duitse huizen reeds naar Engeland geschreven geen ijzer meer te verzenden over Nederland, en werden ladingen ijzer tot het viervoudig bedrag der vracht reeds geweigerd door de schippers, die verklaarden dat zij hunne vaartuigen niet als pakhuizen op de Waal konden laten dienst doen.

(Bron: Delpher. “De Standaard” van 9 oktober 1877.)

“...geen ijzer meer via Nederland...”

“...vracht reeds geweigerd...”

Dreigende taal van Duitse vrachtvervoerders en vracht weigerende schippers voerden de druk op om de Nederlandse regering én Rijkswaterstaat tot verbetering van de Waal te dwingen.

De stoomsleper met een aantal sleepboten achter zich aan, begon steeds meer terrein te winnen. Passagiers-, post- en pakketboten, al dan niet door radarschroeven aangedreven mengden zich tussen het werkverkeer. En terwijl deze situaties zich allemaal voordeden was de Nederlandse regering, al dan niet onder druk van de Rijncommissie en vooral Duitse politici en zakenlieden, bezig met de verbetering van diverse knelpunten in het waterwegverkeer in Nederland. Doch vanwege verschil in opvattingen en de invloed van belangengroepen kwam er weinig schot in de verbetering van de rivieren en vooral bij de normalisering van de Waal. De realisering van een vaste vaargeulbreedte door het aanleggen van kribben en uitbaggeren van ondiepten was een langdurig, maar helaas ook een kwestie van symptoombestrijding. De veroorzaker, de mechanismen bij de eroderingsprocessen, kreeg men maar met moeite onder de knieën. Toen de normaliseringwerkzaamheden eenmaal

Wegens den lagen rivierstand is het verbodmerk voor de stoom- en scheepvaart weer te Tiel opgesteld. De droogte, die zich meer benedenwaarts, nabij Dreumel, in de Waal bevindt, zal, bij aankhouden van den val, weldra weer voor stoom- en zeilschepen belemmerd worden.

(Bron: Delpher. “De Zuid-Willemsvaart” van 26 november 1889.)

“...weldra weer...”

Men ziet “de bui weer hangen”. Steeds weer, jaren aan een stuk, worden de schippers o. a. bij Dreumel geconfronteerd met lastige en frustrerende stremmingen. Soms zijn die na een paar uur verholpen, maar vaak kan het wel meer dan een dag duren.

goed op gang kwamen zorgden het toenemend aantal kribben ervoor dat de stroom meer en meer geconcentreerd werd. Waardoor de vaargeul onder meer omstandigheden bevaren kon worden. Maar, ook nog in latere normaliseringsfasen, bleven de zandbanken zich steeds weer naar andere onverwachte plekken verplaatsen. Zeker na periodes waarin er veel waterafvoer was. Met name de lage waterstanden (bij weinig wateraanbod) in combinatie met de steeds dieper liggende (vracht)schepen zorgden voor ernstige problemen. Bij Dreumel (en ook een paar andere plaatsen) waren er vaardiepten van vaak niet meer van 5 Amsterdamse duimen (1½ meter). Met name deze periode wordt in dit werkstukje belicht.

Tussen 1850 en 1925 ontstonden situaties dat er honderden schepen in lange files moesten wachten alvorens verder te kunnen varen. In hoofdstuk-2 treft de lezer een boeiende selectie van krantenverslagen aan van wat er in die periode bij en vlakbij Dreumel gebeurde.



**“...maandenlange”
stremmingen...”.**
*En als die stremmingen er zijn
is het maar weer afwachten
hoe lang die nog zullen duren.*

Ik heb deze opmerkelijke periode uit de scheepvaartgeschiedenis van Dreumel met opzet via oude krantenberichten aanschouwelijk proberen te maken voor de geïnteresseerde lezer(es). De waarnemingen en beschrijvingen van verslaggevers/ journalisten geven op feiten gebaseerd en zonder opsmuk de dagelijkse realiteit weer. Waar het mij nodig leek heb ik verduidelijking gegeven in de vorm van extra informatie. Deze artikelen geven ook de gelegenheid om verder te zoeken via bibliotheken en databanken en gespecialiseerde sites op internet.

Het doel van deze serie “De scheepvaart van Dreumel” is om belangrijke en interessante situaties en gebeurtenissen uit de geschiedenis van Dreumel te onttrekken aan stoffige archiefdossiers en vergeten overleveringsverhalen (zie: Bijlage-2).

Mocht u lezer(es) aanvullingen, commentaar en kritiek hebben dan sta ik daar altijd voor open. De Dreumelse geschiedschrijving heeft daar baat bij.

De lezer(es) wens ik veel lees plezier met het kennismaken van deze bijzondere fase in de Dreumelse geschiedenis.

Willem Hol / s-Hertogenbosch / februari 2018 / willemjhol@versatel.nl

HOOFDSTUK-2: CHAOTISCHE TOESTANDEN OP DE WAAL BIJ DREUMEL TUSSEN CA 1850 EN 1925.

Wat gebeurt er allemaal als rond de 800 schepen bij laag water eerst in een lange wachtrij moeten “aanschuiven” alvorens verder te kunnen varen?

Toen ik geconfronteerd werd met de krantenverslagen, gepubliceerd tussen ca. 1850 en 1925 over de honderden verzamelde schepen op de Waal bij Dreumel, probeerde ik me voor te stellen wat voor een schouwspel deze opstopping opleverde. Het ging in ieder geval om zeer verschillende scheepstypen, met verschillende functies en bestemmingen. Vrachtschepen groot en klein. De meesten van hout en met zeil, maar de stalen schepen namen al getalsmatig in aantal toe. De bestemmingen waren zeer divers: plaatselijk, regionaal, binnenlands, Ruhrgebied, de Nederlandse zeehavens en internationaal (Duitsland-Engeland-België-Frankrijk). Stoomsleepboten met sleepschepen. Pakket- en passagiersboten met vaste dagelijkse inlandse diensten tussen steden (o.a. Nijmegen,



(Bron: Delpher. "De Tijd: Godsdienstig-Staatkundig Dagblad van 16 oktober 1877.

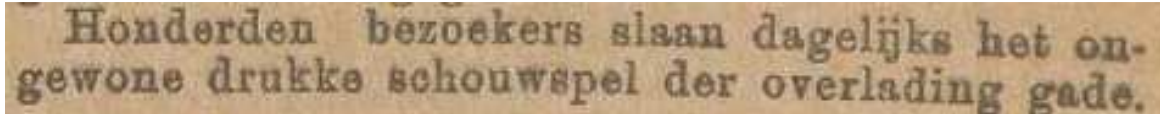
Zaltbommel, Rotterdam), maar ook buitenlandse pakket- en passagiersvaartuigen. En daar tussendoor bewogen zich ook toeristenboten, veelal met radaraandrijving, die bezig waren met het toen al bekende “tochtje langs de Rijn”. Al deze boten hadden de pech om met hun vracht, bemanning en reizigers in de buurt van Dreumel in een fuik te varen. Om zo snel mogelijk verder te kunnen varen bediende menigeen zich van “voorkruip-tactieken”. Voor iedere schipper was zaak om de door de bakenmeesters en rijkspolitie gecontroleerde enige doorgang (vaak alleen maar één boot breed) zo snel mogelijk te kunnen passeren. Tijd en geld speelden uiteraard een grote rol, omdat goederen en personen op de afgesproken tijd afgeleverd dienden worden. Schepen en scheepjes die minder geluk hadden in het gedrang, of ongelukkig manoeuvreerden, werden weggeduwd (met schade tot gevolg) of kwamen in de ondiepe gedeelten vast te zitten. Zij moesten of geborgen worden of wachten op hoog water.



(Bron: Delpher. "Het Nieuws van den Dag: Kleine Courant" van 12 november 1887.)

Zwaarbeladen en dus diepliggende schepen moesten, om verder te kunnen varen, hoger in het water komen te liggen. Hiervoor moest een deel van hun vracht overladen worden door zogenaamde “lichters”. Hoog water afwachten was, gezien het grote tijdsverlies, geen optie. Deze lichters moesten zich met hun schepen tussen de wachtende schepen doorwurmen om op de plek, waar de vastgelopen boot lag, de vracht over te laden. Sommige wachtten het vastlopen niet af en lieten hun schepen al preventief lichter maken. Hoe dan ook het kostte de

vervoerders altijd extra geld. Of de lichters laadden de vracht even verderop weer terug op het schip of ze moesten meevaren tot de eindbestemming. Ondertussen schoven aan weerszijde van de lichtergemaakte schepen de andere wachtende schepen weer wat plaatsen op als de bakenmeesters en Rijkspolitie de smalle vaargeul weer vrijgegeven hadden. Botsingen met flinke averij tussen schepen was geen uitzondering. Het geschreeuw, gevloek en het driftige



(Bron: Delpher. "Het Nieuws van den Dag. Kleine Courant" van 30 november 1899.)

geluid van de scheepstoeter zal niet van de lucht geweest zijn. De langgerekte "wachtruimte" bij Dreumel moet een kakofonie aan geluiden en een onvoorstelbaar wirwar aan bewegingen geproduceerd hebben. Ik weet niet of de term "ramptoerisme" toen al bestond, maar volgens "Het Nieuws van den Dag. Kleine Courant" van 30 november 1899 waren er dagelijks honderden toeschouwers die hoog op de dijken of lager in de uiterwaarden het drukke schouwspel op de Waal gade sloegen.

De normalisatie van de Waal.

Hieronder drie summier historische beschrijvingen met toelichting over de normalisatie van de Nederlandse rivieren en de Waal tussen 1850 en 1925.

In de eerste decennia van haar bestaan richtte Rijkswaterstaat – dat in 1798 werd opgericht - zich hoofdzakelijk op de aanleg van overlaten, om hoogwaters met gecontroleerde overstromingen op te vangen. Maar vanaf 1850 werd de 'normalisatie' van de grote rivieren gestructureerd opgepakt: de aanleg van kribben, het afsnijden van scherpe rivierbochten en het verwijderen van obstakels uit het winterbed. Dit laatste ook om te voorkomen dat tijdens strenge winters door een trage afvoer en blokkade van ijsschotsen rampzalige ijssdammen zouden ontstaan. Ook de dijken werden verhoogd. Dat gebeurde niet alleen om het water sneller af te voeren, maar ook om de scheepvaart op de Waal en de Rijn te verbeteren, want door zandbanken en scherpe bochten was scheepvaart steeds moeilijker geworden. Tot in de jaren zeventig van de twintigste eeuw werd met technische maatregelen gewerkt aan de beheersing van de rivier. Veiligheid en scheepvaart stonden voorop. In honderd jaar tijd veranderde de Waal van een min of meer natuurlijke rivier, naar een gereguleerde rivier.

(Bron: <https://mijngelderland.nl/inhoud/specials/verbeelding-van-de-waal/>)

De afgelopen eeuwen stonden in het teken van het beteugelen van de rivieren. Rond 1450 was er een eerste min of meer gesloten stelsel rivierdijken. Van de 16e tot het midden van de 19e eeuw werd de rivier steeds verder gereguleerd. Niet alleen om de vrije afvoer van water, ijs en sediment te verbeteren maar ook om de rivier te dwingen zijn bed zo diep uit te eroderen dat scheepvaart mogelijk was. Onder de noemer normalisatie werd in de 19e en 20e eeuw het zomer- en winterbed steeds meer keurslijf gedwongen. Het bedwingen van de voorheen woeste rivieren is een prestatie van formaat. Een prestatie waaraan Nederland mede zijn grote waterstaatsreputatie dankt. Al deze regulering- en normalisatierondes werden begeleid door partiële of integrale rivierdijkversterkingen. (Bron: file:///C:/Handreiking_Ruimtelijke_Kwaliteit_Waal.pdf)

Riviernormalisatie; om de scheepvaart te verbeteren

Een belangrijke ingreep die de natuurlijke dynamiek van de Waal verder aan banden legde was de riviernormalisatie in de tweede helft van de 19e eeuw. De Waalbedding lag in die tijd nog niet vast en had een sterk wisselende breedte, ook waren er veel zandeilanden, die een hindernis vormden voor de scheepvaart. Om het slooptransport over de rivier te bevorderen werd de rivier genormaliseerd. Zandbanken werden weggebaggerd en door de aanleg van kribben op regelmatige afstanden kon de hoofdstroom worden geconcentreerd in een loop met een vaste breedte van circa 250 m. Dankzij de normalisatie kon de Waal uitgroeien tot een van de belangrijkste scheepvaartverbindingen van West Europa. Met name voor het internationale transport tussen de Rotterdamse haven en het Ruhrgebied is de Waal van groot belang. Voor het natuurlijk functioneren van de Waal had de normalisatie tot gevolg dat de loop van de rivier werd gefixeerd en de meanders tot stilstand kwamen op de plaats waar ze rond 1850 lagen. Ook het proces van erosie en sedimentatie veranderde sterk, waarbij in de uiterwaarden de sedimentatie de overhand kreeg en in de bedding de erosie. Sinds de aanleg van de kribben is het zomerbed van de rivier ter hoogte van Lobith dan ook al 2,5 m gezakt. Tegelijkertijd zijn de uiterwaarden zo'n 2 meter opgeslibd. In de 20e eeuw groeide de Waal uit tot de belangrijkste scheepvaartverbinding van West Europa, met name het transport naar en van Duitsland nam een enorme vlucht. Ook ontstonden er door de aanleg van kanalen in Duitsland verschillende trans-Europese vaarroutes. Om de vaarweg ook bij laagwater op diepte te houden werden er jaarrond baggerwerkzaamheden uitgevoerd in de ondiepe gedeelten (met name op de Middenwaal). Het zand dat hierbij vrijkomt wordt bovenstrooms weer teruggebracht in de rivier om de erosie aldaar het hoofd te bieden. (Bron: [file:///C:/Handreiking_Ruimtelijke_Kwaliteit_Waal%20\(1\).pdf](file:///C:/Handreiking_Ruimtelijke_Kwaliteit_Waal%20(1).pdf))

Oude krantenverslagen over bizarre en spectaculaire situaties, die zich vroeger op de Waal bij Dreumel hebben voorgedaan.

►► De “hoogtijdagen” van de ernstige scheepvaartbelemmeringen: 100den schepen kunnen Dreumel niet normaal passeren.

Het getal der schepen en stoombooten, die van den Hoek van Hurwenen tot Bato's Erf, bij Dreumel, over een afstand van ruim een uur gaans, of aan den grond zitten, of voor anker liggen, is moeilijk op te geven; het bedraagt zeker wel 800.

(Bron: Delpher. “De Tijd: Godsdiensig-Statkundig Dagblad van 16 oktober 1877.

←

“...ruim 800 schepen...”
 “...aan de grond of voor anker...”
 “...afstand (=lengte) van 1 uur gaans...”

de afvarende kon te Varik onmogelijk een doorgang vinden. 't Aantal schepen en stoombooten, die aldaar den doortocht versperren, is gestegen tot ruim 400, met eene bemanning van meer dan 3000 personen. Geen wonder, want vaartuigen van 5 voet diepgang kunnen aldaar slechts met de grootste moeite door eene zeer smalle geul heensukkelen.

(Bron: Delpher. “De Standaard” van 9 oktober 1877)

←

“...meer dan 3000 personen aan bemanning...”
 “...onmogelijke doorgang bij Varik...”
 “...ruim 400 schepen en stoomboten...”
 “...meer dan 3000 personen aan bemanning...”
 “...slechts een zeer smalle geul...”

→

“...honderden schepen voor anker...”
 “...te Dreumel en omtrek...”
 “...toestand rivieren treurig...”

Zeker is de toestand onzer rivieren treurig. Te Dreumel en in den omtrek liggen op 't oogenblik weer honderden schepen voor anker.

(Bron: Delpher. “De Standaard” 1877 ?)

→

“...schepen met teveel diepgang liggen vast...”
 “... Te Dreumel...ruim100 schepen...”
 “...(die) met halven last en kleine lading kunnen verder doorvaren...”

Herwijnen, 20 April. Het water op de rivier de Waal is thans zoo laag, dat de meeste schepen met halven last en sommige een kleine lading moeten innemen, om langs den waterweg tusschen Tiel en Bommel te kunnen komen. Te Dreumel liggen op dit oogenblik ruim honderd schepen, die te veel diepgang hebben.

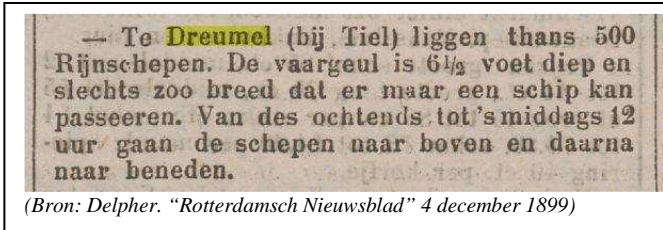
(Bron: Delpher. “De tijd: Godsdiensig-Statkundig Dagblad” van 22 april 1882

Groot ongerief. Geen dag gaat voorbij, ot op de druk bevaren Waal raken telkens schepen vast. Vooral de vaargeul bij Leeuwen en Dreumel staat bij de schippers slecht aangeschreven. Bij laatstgenoemde plaats versperde een opvarende sleep, gedurende een halven dag het vaarwater.

(Bron: Delpher. “De Standaard” van 28 november 1899)

↑

“...bij schippers slecht aangeschreven...”
 “...vaargeul bij Dreumel...”
 “...Geen dag gaat voorbij of schepen op de druk bevaren Waal raken telkens vast...”



(Bron: Delpher. "Rotterdamsch Nieuwsblad" 4 december 1899)



"...500 Rijnschepen liggen thans bij Dreumel..."

"...vaargeul is 6½ voet diep (ca. 1,80 mtr.)..."

"...maar één schip kan steeds passeren..."

"...tot 12.00 uur gaan schepen naar boven, daarna naar beneden..."

►► Schepen in een wachtrij van 1 uur gaans (= ca. 5 km. lang)!!!



(Bron: Delpher. "De tijd: Godsdienstig-Staatkundig Dagblad" van 16 oktober 1877)

"Eén uur gaans"

= afstand maat van ca. 5 km.

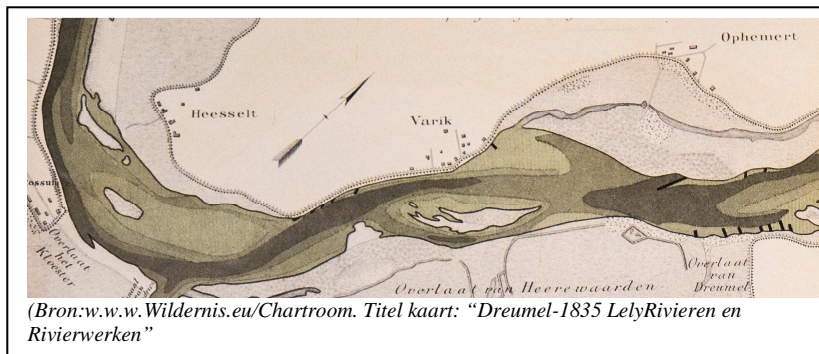
Zo is "één uur gaans":

-5621 m1 bij 1500 Rijnlandse roeden,

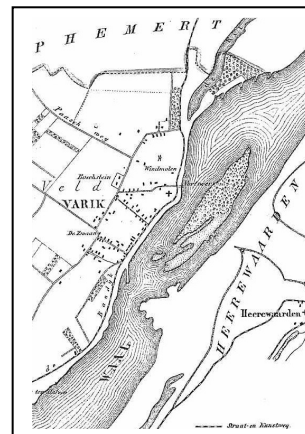
-5000 m volgens code Napoleon

-5555,5 m1 bij Koninklijk Besluit van 1863.

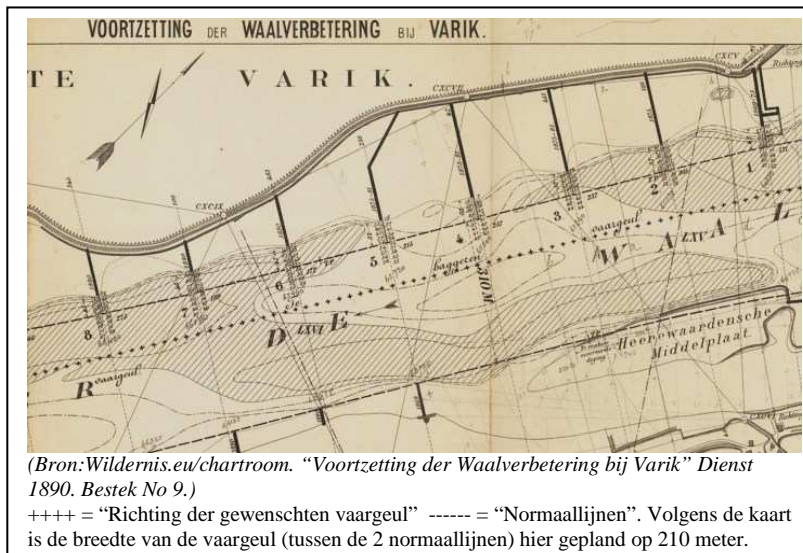
Nameting op de topografische kaart leert mij dat de afstand Hurwenen-Bato's Erf, over het midden van de vaargeul van de Waal gemeten, tussen de 7 en 8 km. is. Ik ga er van uit dat de journalist de hele opstopping bedoelde. Dat betekent dan dat de doorgangsproblemen zich in dit geval op de hoogte van Varik voordeden. En dus bij het Variks Eiland, dat toentertijd midden in de Waal lag. Bij een evenredige verdeling (van de één-uur-gaans) zouden 4 km. aan schepen vóór en 4 km. áchter het eilandje gelegen hebben.



(Bron:w.w.w.Wildernis.eu/Chartroom. Titel kaart: "Dreumel-1835 LelyRivieren en Rivierwerken")



De linkse kaart (hierboven) geeft de peilingen weer van 1831 en 1835. De witte tint tussen de Waaldijken staat voor de zandbanken en ondiepten die bij een normale lage waterstand een vaardiepte hebben van 0 tot 1,00 mtr. De lichte grijs tint van 1,00 tot 2,00 mtr. Vervolgens de middel grijs tint 2,00 tot 3,00 mtr. En ten slotte de donkerste grijs tint staat voor vaardiepten van 3,00 en meer meters (soms wel rond de 10 mtr.).



(Bron:Wildernis.eu/chartroom. "Voortzetting der Waalverbetering bij Varik" Dienst 1890. Bestek No 9.)

++++ = "Richting der gewenschten vaargeul" ----- = "Normaallijnen". Volgens de kaart is de breedte van de vaargeul (tussen de 2 normaallijnen) hier gepland op 210 meter.

Deze kaart uit 1890 laat zien hoe Rijkswaterstaat via een uitgekend kribbenplan de vaargeul bij Varik naar wens wilde realiseren. Door dit kribbenplan werd de vaargeul op gewenste breedte gebracht. Het is de bedoeling dat de ondiepten (zandplaten in het midden van de kaart) door de geconcentreerde waterstroom weggespoeld worden. Als dat niet (snel genoeg) lukte werden baggerwerkzaamheden ingezet. (Op de lijn van de vaargeul staat de tekst "baggeren vaargeul".)

Normaallijn= denkbeeldige lijn lopend over de kribkoppen langs een rivieroever. Tussen de twee normaallijnen ligt de **vaargeul**.

De Waal in onze tijd: lengte: 85 km, minimale breedte vaargeul 150 m (gemiddeld 250 m) en de vaargeuldiepte minimaal 2,80 m. (Bron: Rijkswaterstaat.)

▶▶ **Hoeveel diepte hadden de schepen nog tijdens lage waterstanden op de tweede helft van 1800?**

Bij de laagste waterstanden stond er op de ondiepste plaatsen in de vaargeul bij Dreumel vaak niet meer dan 5 voet diepgang. Dat is bijna 1½ meter! Bij een schipper, die in de rivier zou staan, zou het water tot zijn schouders reiken.

Op 11 October ll. konden schepen met 1415 meter (5 Amsterdamsche voeten) diepgang op de ondiepste punten in de vaargeul, tusschen **Varik** en Rossum, voorbij varen, terwijl eene geul van voldoende breedte voor de beweging der schepen was vrijgemaakt.
(Bron: Delpher. "het Nieuws van den Dag; Kleine Courant" van 17 oktober 1877.)

←

De Amsterdamse Voet.

De [Amsterdamse](#) voet is 0,2831 mtr.
De VOC voerde deze voet in 1650 als standaard in. (een Amsterdamse voet is 11 Amsterdamse duimen).
5 Amsterdamse voet = 1,4155 meter.

Geen wonder, want vaartuigen van 5 voet diepgang kunnen aldaar slechts met de grootste moeite door eene zeer smalle geul heensukkelen. Bij meerder diepgang is 't onmogelijk er door te komen.
(Bron: Delpher. "De tijd: Godsdienstig-Staatkundig Dagblad" van 16 oktober 1877)

* TIELERWAARD, 12 Dec. De Waal is in de laatste 24 uren niet gewassen of gevallen, zoodat het peil vóór Tiel heden gebleven is op 1.93 M. Langs de stad is de diepte 5 Amst. voet 7 duim en in 't midden der rivier 7 voet. Te Dreumel is de vaargeul slechts 1.75 M.
(Bron: Delpher. "Algemeen Handelsblad" van 13 december 1887.)

↑ **"...5 voet diepgang..."**
 "...door smalle geul sukkelen..."
 "...bij meer diepgang niet door te komen..."

↑ **De Amsterdamse Duim.**
 -Een Amsterdamse duim = 2,573 cm.
 "5 Amsterdamse voet +7 duim" = 1,5956 meter.

TRESCO.

Onder de naam **Tresco** worden [elektronische vaarkaarten](#), [vectorkaarten](#), voor de [binnenvaart](#) op de markt gebracht. De naam Tresco evolueerde van merknaam naar soortnaam, hetgeen bevorderd werd doordat een paar bedrijven die deze categorie [software](#) ontwikkelen vaak met dezelfde namen werken.

De kaarten zijn ontworpen voor het gebruik in [Inland ECDIS](#) systemen voor de [binnenvaart](#). De positie van het schip wordt bepaald door middel van [gps](#) en het signaal wordt gecorrigeerd met behulp van de [WAAS](#)- en [EGNOS](#) satellietcorrectiesignalen, alsmede de RF-differentieelbakens. Daarmee wordt de positie van het schip zo nauwkeurig op de kaart aangegeven dat veel schippers er op navigeren. Een elektronische vaarkaart biedt daarnaast veel meer mogelijkheden voor navigatieondersteuning dan de papieren vaarkaarten, doordat er veel mogelijkheden kunnen worden geïntegreerd in het systeem van zo'n kaart, onder andere:

-Het [radarbeeld](#) kan op het [beeldscherm](#) met de kaart worden geïntegreerd, [ARPA](#) (Automatic RADAR Plotting Aid) verwerkt. Data van een rasterscan radar, of een synthetische ARPA. Daarmee kunnen ook radarbeelden van andere schepen in de kaart gezet worden.

-De [bochtwijzer](#)

-De koersrichting van het elektronisch kompas.

-De snelheid van het schip.

-De afstand tot de bodem van het vaarwater, via het [echolood](#).

-Voor positiebepaling kan gebruikgemaakt worden van diverse systemen voor plaatsbepaling, zoals [global positioning system](#) (gps) en vergelijkbaar en die positie kan op het scherm geprojecteerd worden.

-De positie van andere schepen rond het schip, via [Automatic Identification System](#), versie [Inland AIS](#)

-Verkeersborden op de wal komen automatisch in beeld

-Namen van bruggen sluizen komen samen met het juiste [marifoonkanaal](#) op het scherm in beeld

De schippers hadden vroeger geen gecombineerde waarschuwingssystemen. Ze waren afhankelijk van hun opgebouwde ervaring met andere riviervaarten, de water- en windbewegingen en dieptes en ondieptes van de rivier. Jaarlijks passeerden schippers toen hoogstens 10 keer dezelfde ondieptes. Ter ondersteuning kwamen er steeds meer waarschuwingstekens

langs en in de rivier om de schipper attent te maken op gevaarlijke situaties. Tevens waren er toen ook de mededelingen van (Rijks)Waterstaat in de kranten en op de radio.

► ► ***De Rijkspolitie moest de orde handhaven en tegelijkertijd er voor zorgen dat er (ondanks alles) een vlotte doorvaart tot stand kwam.***

WAMEL, 27 Mei. De lage rivierstand begint weer lastig te worden voor de scheepvaart. Bij de droogte onder Dreumel is de rijkspolitie weer in dienst gesteld, om onder de op- en afkomende schepen genoegzame orde te handhaven en zo veel mogelijk te zorgen, dat er geen onnodige belemmeringen ontstaan.

(Bron: Delpher. "De Maasbode" van 1 juni 1882.)

"...Rijkspolitie weer in dienst gesteld om de orde te handhaven..."

"...lage rivierstand weer lastig..."

"...zorgen voor geen onnodige belemmeringen..."

In de kranten die bij Delpher ter beschikking staan kom ik vanaf juni 1882 de Rijkspolitie voor de eerste keer tegen. De kans is groot dat zij veel eerder ingezet werden, maar ook dat zij nog voorlopers hadden die uit andere disciplines van ordebewaarders kwamen. Het artikel van 1 juni 1882 meldt echter "weer in dienst gesteld". Ik concludeer daaruit dat de Rijkspolitie eerder opgeroepen is om mee te helpen bij de ordehandhaving op de Waal bij Dreumel. Ik heb de taakomschrijving, consignes, groeps grootte, huisvesting, standplaats etc. van de ordehandhavers niet nader onderzocht.

Op de hoogte van Dreumel ondervindt de stoom- en scheepvaart echter veel belemmering en ophoud van de droogte aldaar. Voortdurend zijn de beambten van den waterstaat, bijgestaan door een detachement der rijkspolitie, druk in de weer, om de orde te handhaven en voor op- en afkomende schepen de vaargeul open te houden.

(Bron: Delpher. "De Grondwet" van 8 november 1887.)

"...beambten van den Waterstaat werden bijgestaan door een detachement der rijkspolitie..."

"...veel belemmering en ophoud..."

"...voortdurend druk in de weer om de orde te handhaven..."

"...voor op- en afkomende schepen de vaargeul open te houden..."

► ► ***De Rijkspolitie was (bepaalde tijden) in Varik gestationeerd.***

Ook de scheepvaart wordt zeer bemoeielijkt. Te Varik is rijks-politie gestationeerd. Bijna elken dag raken in het traject Tiel-Varik schepen aan den grond.

(Bron: Delpher. "Rotterdamsch Nieuwsblad" van 21 april 1894.)

←

"...bijna elken dag raken schepen aan den grond..."

"...rijks-politie te Varik gestationeerd..."

Door het ontstaan van eene droogte in het vak Dreumel-Rossum is de Rijkspolitie weder in dienst gesteld, voor toezicht op de geregeldsche scheepvaart op de Waal. Te

(Bron: Delpher. "Het Nieuws van den Dag; Kleine Courant" van 16 september 1907.)

Ik heb niet kunnen achterhalen op welke plek of in welk gebouw in Varik de Rijkspolitie gestationeerd was. Ook niet of er daar een permanente locatie voor hen was of slechts een tijdelijk onderkomen. Ik neem aan dat de Rijkspolitiemannen weer naar de kazerne

in de eigen standplaats gingen, als de waterstand weer voor normale vaaromstandigheden zorgde. Door wie en hoe zij opgeroepen werden, als de nood op de rivier de Waal weer hoog was, weet ik niet.



←

"...Rijkspolitie met de stoomboot 'Zwaluw'..."

Uit dit artikeltje uit 1907 blijkt dat de Rijkspolitie ook eigen boten ter Beschikking had. De gegevens van deze stoomboot "Zwaluw" heb ik niet kunnen achterhalen. De Rijkspolitie fungeerde, zo te zien, als een soort waterpolitie.

▶▶ *Eén smalle doorgang in het midden van de wachtende schepen moest vrij gehouden worden om "om de beurt" te kunnen doorvaren.*



←

"...de opvaart geschiedt de morgens, de afvaart in den namiddag..."

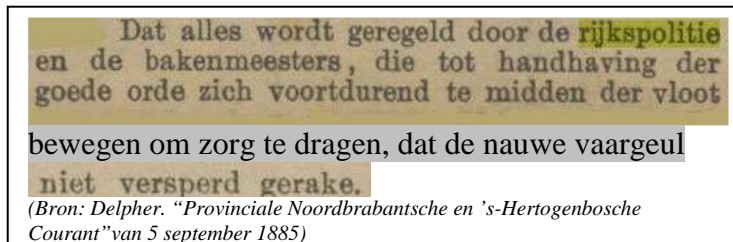
Ook nu weer raakten diepgeladen schepen vast onder Tiel. Met als gevolg dat honderden schepen moesten wachten alvorens de gestrande schepen *gelicht* (= overladen van het teveel van vracht op kleinere schepen) waren. "Vele schippers moeten overladen." Het woord "vele" is mijns inziens een indicatie dat het vrachtvervoer met grotere en zwaardere schepen toen al groot was.



←

De werkwijze van bakenmeesters en rijkspolitie om een doorgang te krijgen bij een versperring van de vaargeul:

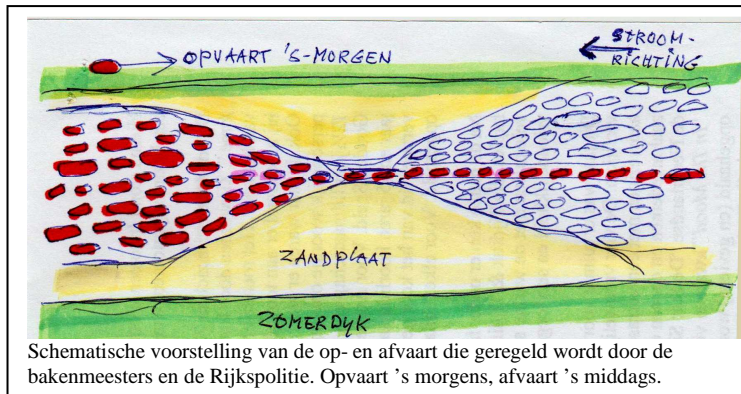
"...De schepen moeten ter rechter- en ter linkerzijde uitwijken, waardoor ruimte gemaakt wordt en eene doorvaart verkregen is..."



←

Waar bevinden de bakenmeesters en de Rijkspolitie zich tijdens de operatie? "**...(zij) bewegen zich voortdurend te midden der vloot om zorg te dragen dat de nauwe vaargeul niet versperd gerake...**"

Hieronder een schematische visualisering van de werkwijze van de Rijkspolitie en de bakenmeesters om één dagdeel ('s morgens) de opvaart en een ander dagdeel ('s middags) de afvaart geordend te regelen.



Schematische voorstelling van de op- en afvaart die geregeld wordt door de bakenmeesters en de Rijkspolitie. Opvaart 's morgens, afvaart 's middags.

←

“De Rijkspolitie regelt thans de op- en afvaart; de opvaart geschiedt des morgens, de afvaart in den middag.”

(Bron: Delpher. “Rotterdamsch Nieuwsblad en Algemeen Handelsblad” van 2 december 1899.)

►► **Maar de Rijkspolitie is niet altijd meteen paraat. Gevolg: een nog grotere chaos, omdat de wet van de sterkste dan “even” geldt.**

Een hulpbakenmeester is den bakenmeester van Dreumel toegevoegd; de bakenmeester van Tiel is oud en gedurende eenigen tijd ziek, alzoo niet in staat den geringsten dienst te bewijzen. Verscheiden malen is door de bakenmeesters en particulieren zelven getelegrafeerd om politie-bijstand, maar vruchteloos. Derijksveldwacht staat wel klaar, maar is tot heden niet gerequireerd. Tevergeefs zoekt men naar de reden waarom hier geen orde op de vaart wordt gesteld; tot hedenavond was dit nog niet het geval, hoewel de opeenhooping van booten en schepen blijft vermeederen en de vaart nagenoeg geheel gestremd is. Inmiddels blijft de val van het water aanhouden, en is nog niet te voorzien wanneer hierin een gunstige verandering zal komen.

Spoedige en krachtige maatregelen in dezen ordeloozen toestand, tot voorkoming van groote schade en ongelukken, zijn zeer wenschelijk.

(Bron: Delpher. “De Tijd: Godsdienstig-Staatkundig Dagblad” van 1 september 1885.)

Voor de betrokken schippers, opdrachtgevers, handelaren, passagiers, waterstaatsbestuurders en –uitvoerders, landelijke en buitenlandse politici, etc. moeten zich bij laag water op de Waal haaruittrekkende situaties hebben voorgedaan. Het artikel hiernaast geeft daar een mooi voorbeeld van.

Bij Dreumel is er “...een opeenhooping van booten schepen (die) blijft vermeederen en de vaart (is aldaar) nagenoeg geheel gestremd”. Verder blijft het rivierwater alsmaar dalen. Maar de roep om extra versterking door bakenmeesters en zelfs particulieren blijft vruchteloos. De Rijkspolitie staat klaar maar is nog niet opgeëist (gerequireerd/ gerekwireerd) en mag dus **niet** optreden. Een procedurekwestie of spelen institutionele belangen of competenties hier een rol? “Tevergeefs zoekt men naar de reden...”

Kader hieronder:

De bakenmeester die verantwoordelijk is voor het riviergedeelte Wamel-Dreumel (van raailijn nr. 44 t/m raailijn nr. 52) heeft Tiel als standplaats, de hulpbakenmeester komt uit Ophemert.

IVde kwartier: van raailijn n°. 35 bij Druten tot raailijn n°. 44 boven Wamel; standplaats van den bakenmeester te Leeuwen, van den hulpbakenmeester te Ochten.

Vde kwartier: van raailijn n°. 44 boven Wamel tot raailijn n°. 52 bij Dreumel; standplaats van den bakenmeester te Tiel, van den hulpbakenmeester te Ophemert.

VIde kwartier: van raailijn n°. 52 bij Dreumel tot raailijn n°. 62 te Opijnen; standplaats van den bakenmeester te Dreumel, van den hulpbakenmeester te Rossum.

(Bron: Delpher. “Nederlandsche Staatscourant 1 mei 1866.”)

Wie is die Tielse bakenmeester, die “oud en gedurende eenigen tijd ziek is”, niet in staat is om te werken?
 In bovenstaand krantenartikel van “*De Tijd: Godsdienstig-Staatkundig Dagblad*” van 1 september 1885 wordt melding gemaakt van een bakenmeester, die zelfs “...niet in staat (is) den geringsten dienst te bewijzen”. Enig verder zoeken leerde mij het volgende: drie maanden later, op 14 december 1885 (zo meldt de krant “*De Maasbode*” van 23 december 1885), werd bij Koninklijk besluit ene K. de Hoog (...zich schrijvende C. de Hoog...) uit Tiel eervol ontslagen. Ik ga er van uit dat het dezelfde persoon betreft uit het krantenartikel van “*De Tijd: Godsdienstig-Staatkundig Dagblad*” van 1 september 1885.

Bij Kon. besluit van 14 Dec. is, te rekenen van 1 Oct., aan J. J. Dootjes, eervol ontslagen sluis knecht aan het kanaal van Terneuzen te Sas van Gent, toegekend een pensioen van f 249 's jaars, en bij besluit van denzelfden datum, te rekenen van 1 October 1885, aan K. De Hoog, zich schrijvende C. De Hoog, eervol ontslagen bakenmeester in het 5e bakenkwartier op de Waal te Tiel, een pensioen van f 534 's jaars.

(Bron: *Delpher. De Maasbode* van 23 december 1885.)

In Bijlage-1 heb ik een lijst geplaatst van bakenmeesters, die werkzaam waren tussen Druten en Opijnen. Tussen deze rivierplaatsen lagen de rivierkwartieren IV t/m VI, waar ook het Tielse Rak in valt. De volgende leden van de familie De Hoog uit Tiel, met het beroep van bakenmeester, ben ik tegengekomen. Ik weet niet wie de juiste K. of C. De Hoog is.

- Tiel Kornelis **de Hoog** x Hendrijntje Gijsen (trouwdag 1876; weduwe Hendrijntje is 48 jr. en weduwnaar Kornelis 65 jr.)
- Tiel Cornelis **de Hoog** x Wilhelmina Hoenderse
- Tiel Cornelis J.W. **Hoog** x Dirkje van Ingen

►► **Zelfs een kanonneerboot (!?) werd ingezet om de orde te handhaven.**

Er heerscht thans goede orde; eene kanonneerboot handhaaft de politie.

(Bron: *Delpher. “De Tijd: Godsdienstig-Staatkundig Dagblad”* van 16 oktober 1877.)

Het is mij niet duidelijk waarom er zo'n “zwaar geschut” ingezet werd. Het is wel zo dat na de invoering van de Loodswet van 1859 het loodswezen ressorteerde onder het Ministerie van Marine en later Ministerie van Defensie. Waarschijnlijk was de kanonneerboot de enige boot die ter beschikking was. En misschien telde ook nog mee dat deze gepantserde boot, al leidinggevend en manoeuvrerend tussen de chaotische vaarhandelingen van de gefrustreerde en ongeduldige schippers, tegen een stootje kon. De artikelen maken niet duidelijk of de boot van de marine of van de Rijkspolitie was en bemand door leden van die korpsen. Het kan ook een ijsbreker geweest zijn, die nu een andere functie kreeg!

In den laatsten tijd had de scheepvaart op de Waal veel te lijden van den lagen waterstand. Tusschen den Hoek van Hurwenen tot Bato's Erf lagen ongeveer een 800tal schepen óf aan den grond, óf voor anker. Kleinere schepen, die nog varen konden, hadden veel moeite zich tusschen al die hindernissen te bewegen; een kanonneerboot zorgde er voor de handhaving der goede orde.

(Bron: *Delpher. “Het Nieuws van den Dag. De Kleine Courant”* van 17 oktober 1877.)

←
**“...kanonneerboot”
 zorgde voor de
 handhaving der
 goede orde...”**
 “...800tal schepen óf aan
 den grond, óf voor
 anker...”

►► *Met de regelmaat van de klok moest Waterstaat noodmaatregelen uitvaardigen.*

In de tijd dat de vele stremmingen plaatsvonden waren er maar weinig communicatiemiddelen ter beschikking en niet iedereen kon daar gebruik van maken. Sinds de [zeventiende eeuw](#) bestonden er al [dag-](#) en [weekbladen](#) en breed verspreide [pamfletten](#). Tot het eind van de [19e eeuw](#) bleef het direct gesproken, geschreven of gedrukte woord het voornaamste communicatiemiddel. Maar in de loop van de negentiende eeuw kwamen daar de [telegrafie](#) en de [telefoon](#) bij. In 1919 kwam de eerste radio-uitzending in Nederland. Beleidsmakers, beheerders en uitvoerders belast met de grote rivieren hielden elkaar van de te verwachte ontwikkelingen en acute calamiteiten via telegrafie en telefoon op de hoogte. Dit gold ook voor handels- en vervoersmaatschappijen. Het probleem was vaak hoe de schippers te bereiken die zich onderweg in de *middle of nowhere* bevonden. Vele schippers hadden postadressen onderweg maar konden ook ingeseind worden door ambtenaren of collega's als zij met hun boot bijvoorbeeld 's nachts in een haven of tussen de kribben voor anker lagen. De landelijke kranten hielden op hun pagina's uitgebreide scheepvaartrubrieken bij. Ook de ingenieurs van de Waterstaat plaatsten in die scheepvaartrubrieken hun berichten. Alhoewel de kranten in die tijd meerdere edities kenden en dus snel op actuele situaties konden reageren, moesten de schippers toch rekening houden met een tijdsverschil. Verder maakte Waterstaat gebruik van grote waarschuwingsborden die aan het boven- en aan het benedeneinde van een riviervak werden geplaatst. Maar eenmaal op de Waal waren er nauwelijks tijdige uitwijkmogelijkheden voor de schippers. Men kon omkeren (en een grote omweg riskeren) of geduldig in de rij gaan wachten tot de calamiteit over was.

Bericht aan de **scheepvaart**.

De hoofdingenieur van den waterstaat, belast met het beheer der groote rivieren;
Gelet op de laatste zinsnede van art. II, sub 7^o, van het reglement van politie voor de **scheepvaart** en de vlotvaart op den Rijn en andere rivieren, bekrachtigd bij Koninklijk besluit van 6 Januari 1888 (*Staatsblad* No. 1);
Brengt ter kennis van belanghebbenden bij de **scheepvaart**:
dat wegens tijdelijke verondieping van het riviervak bij **Dreumel** tusschen de kilometeraaien 60 en 62, de vaart met te diep gaande vaartuigen wordt verboden;
dat de waterdiepte op het ondiepste punt van het vaarwater in dit riviervak, zolang deze minder bedraagt dan 2,26 M. (8 Amsterdamsche voeten), zal worden aangewezen op de waarschuwingsborden, gesteld op den oever aan het boven- en aan het benedeneinde van het riviervak, zijnde elk bord aangeduid door eene roode vlag;

(Bron: Delpher. "Nieuws van den Dag: Kleine Courant" van 10 april 1890.)

Bericht aan de **scheepvaart**.

De hoofdingenieur van den waterstaat, belast met het beheer der groote rivieren;
Gelet op de laatste zinsnede van art. II, sub 7^o, van het Reglement van politie voor de **scheepvaart** en de vlotvaart op den Rijn en andere rivieren, bekrachtigd bij Koninklijk besluit van 12 April 1892 (*Staatsblad* n^o. 86);
Brengt ter kennis van belanghebbenden bij de **scheepvaart**:
dat de geringe breedte van de vaargeul in de Waal, onder de gemeente **Dreumel**, ongeveer 50 meter beneden kilometeraai LXII, bij het gezonken Rijnschip "Catharina" bijzondere voorzichtigheid bij de doorvaart noodig maakt, en dat mitsdien de vaart bij nacht in het hierbedoelde, des daags door roode vlaggen en des nachts door roode lichten aangewezen riviervak, **verboden** wordt.

's Gravenhage, 13 October 1894.
De Hoofdingenieur voornoemd,
C. SCHNEBBELIE.

(Bron: Delpher. "Nederlandsche Staatscourant" van 15 oktober 1894.)

MINISTERIE VAN WATERSTAAT, HANDEL EN NIJVERHEID.

Bericht aan de **scheepvaart**.

De **hoofdingenieur** van den waterstaat, belast met het beheer der groote rivieren;
Brengt ter kennis van belanghebbenden bij de **scheepvaart**, dat, uit aanmerking van den wassenden waterstand op de bovenrivieren, de bepaling betreffende beperking der **scheepvaart** op de **Waal** bij **Dreumel**, geplaatst in de *Staatscourant* van 9 April II., met ingang van heden wordt ingetrokken.

's Gravenhage, 11 September 1890.

De Hoo'd-Ingénieur voornoemd,
LEEMANS.

(Bron: Delpher. "Nederlandsche Staatscourant" 12 september 1890.)

WEER- EN RIVIERBERICHTEN.

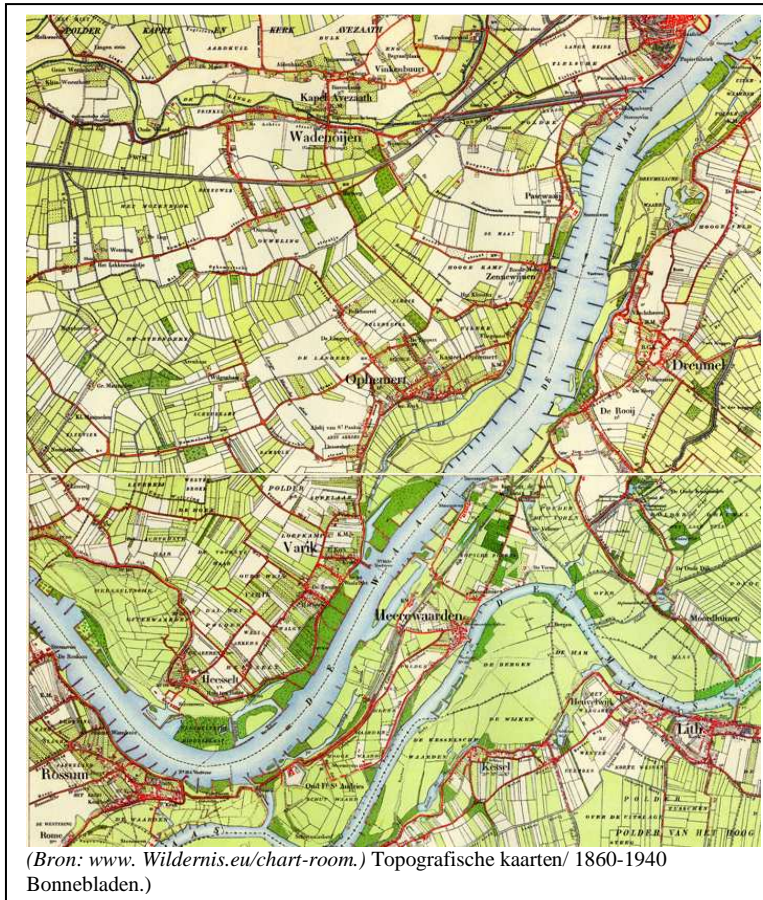
Bericht aan de **scheepvaart**. De hoofd-ingenieur van den waterstaat bericht, dat de geringe breedte van de vaargeul in de Waal, onder de gemeente **Dreumel**, ongeveer 50 meter beneden kilometeraai LXII, bij het gezonken Rijnschip "Catharina" bijzondere voorzichtigheid bij de doorvaart noodig maakt, en dat mitsdien de vaart bij nacht in het hierbedoelde, des daags door roode vlaggen en des nachts door roode lichten aangewezen riviervak, **verboden** wordt.

(St. Ct.)

(Bron: Delpher. "Algemeen Handelsblad" van 14 oktober 1894.)

"De hoofdingenieur van den waterstaat, belast met het beheer der grote rivieren brengt ter kennis..."

►► **Enige bekende “Dreumelse” knelpunten: het riviergedeelte tussen Dreumel en Passewaaij, nabij Bato’s Erf en het Variks Eiland**



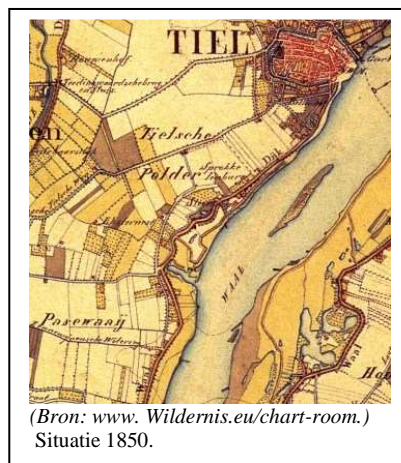
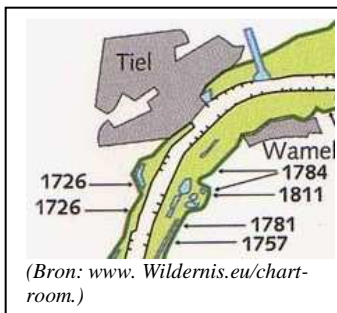
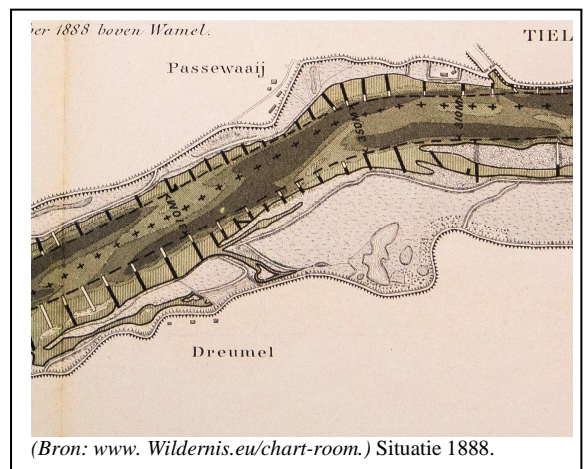
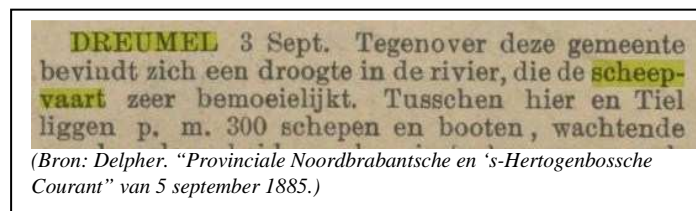
← 1. knelpunt Passewaaij

← 2. knelpunt Bato’s Erf

← 3. knelpunt
Variks Eiland

1^e knelpunt: riviergedeelte tussen Dreumel en Passewaaij.

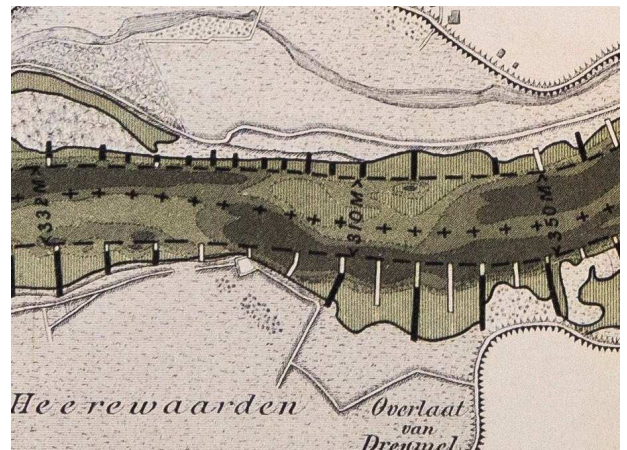
Op dit gedeelte van de Waal hebben zich tussen 1726 en 1811 vele dijkdoorbraken plaatsgevonden. Ook hier lagen de oude winterdijken ver uit elkaar, waardoor de Waal veel ruimte had en menig nevengeul en zandbank had achtergelaten na hoogwaterperioden.



2° knelpunt: nabij Bato's Erf. Er is daar een klein gebied waar de buitendijk van Heerewaarden en de zomerdijk van de Stiftsche Waard, als we de riviervakken van Druten tot Zaltbommel bekijken, het dichtsbij elkaar liggen. Een soort vernauwing. Op de kaart hieronder is te zien dat de normaalijnen strak tegen beide dijken aanlopen. Bij hoogwater stroomde het rivierwater hier krachtig doorheen (en overspoelde ook de Stiftsche Waard), om na het zakken en trager stromen van het water nieuwe en/of verplaatste zandplaten achter te laten. Door het plaatsen van vele kribben tijdens de normalisatie werd een proces van zandverplaatsing (richting zee) in gang gezet, waardoor de vaargeul breder werd en de ondiepten verdwenen.

Herwarden, 17 Nov. Ten gevolge van den lagen waterstand op de rivier de Waal ondervindt de scheepvaart hier dezer dagen heel wat **belemmering**. Een groot aantal op- en afvarende **schepen** en eenige sleepbooten liggen voortdurend verzameld ter hoogte van Bato's Erf, op de grensscheiding van deze gemeente en **Dreumel**. Er is daar, naar men beweert, niet meer dan 5 à 6 voet diepte zoodat **schepen** met eenige diepgang in het geheel niet of slechts met moeite kunnen passeeren.

(Bron: Delpher. "De Tijd: Godsdienstig-Staatkundig Dagblad" van 19 november 1884.)



(Bron: www. Wildernis.eu/chart-room.)



(Bron: www. Wildernis.eu/chart-room.)

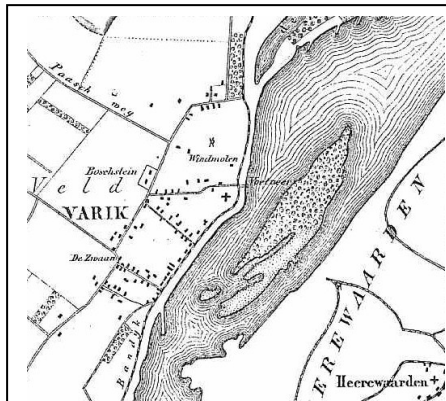
Met ijver wordt gewerkt aan het leggen van kribben op de **Waal bij Heesselt, Opijnen en Rossum**. Ten gevolge daarvan is door een nauwe geul de stroom fel. Op geringen afstand is twee voet verval. Voor op- en afvarende schepen is dit lastig en meer of min gevaarlijk. Dezer dagen nog werd een met steenkolen geladen schip op een krib geworpen. Het vaartuig zonk, de opvarenden werden gered. Zoodra het **zand** zich genoegzaam zal verplaatst hebben, zal het vaarwater breder en de stroom minder sterk worden.

De jarenlange klachten over de Rossumsche ondiepten zullen dan niet meer worden vernomen.

(Bron: Delpher. "Het Nieuws van den Dag; Kleine Courant" van 15 september 1880.)

3° knelpunt: Variks Eiland. Het Variks Eiland is (was) een zandplaat in de Waal, tussen

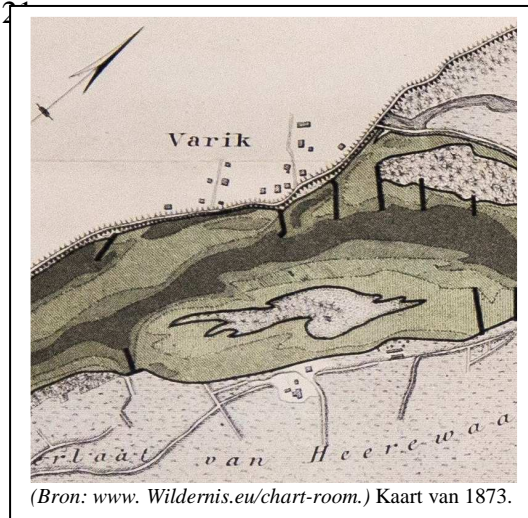
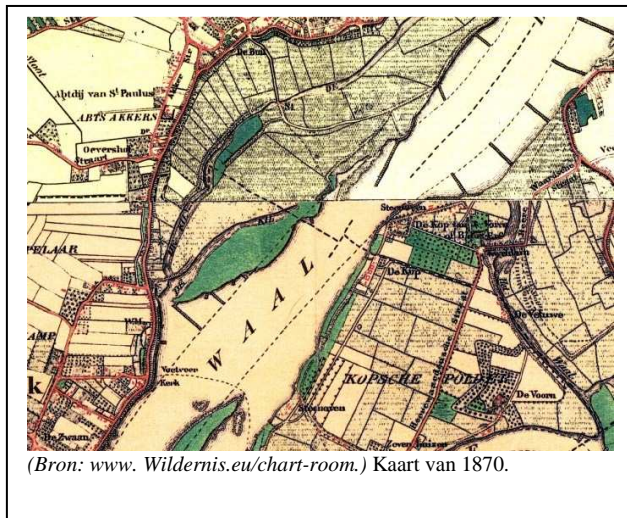
Varik en Heerewaarden. Lang 1600 en 300 ell breed. (Bij de invoering van het [Nederlands metriek stelsel](#) in 1820 werd de el gelijkgesteld aan een [meter](#). Met de Wet van 7 april 1869 (Staatsblad nr. 57) werden oude benamingen, waaronder de el, afgeschaft en vervangen door de tegenwoordig gebruikelijke aanduidingen. In de periode 1820-1870 was een el gelijk aan 10 palmen (decimeter) of 100 [duimen](#) (centimeter) of 1000 [strepen](#) (millimeter). <Bron: [https://nl.wikipedia.org/wiki/El_\(lengtemaat\)](https://nl.wikipedia.org/wiki/El_(lengtemaat))>



(Bron: Uitgave Hugo Suringar. Leeuwarden. 1840.)

* **TIELERWAARD, 22 Sept.** Op de rivier de **Waal** worden de ondiepten al m. nigvuldiger. De vaargeul wordt hier en daar zoo smal, dat de geveelde scheepvaart geheel en al belemmerd wordt. Beneden Tiel, tusschen **Varik** en Dreumel, is rijks-politie aanwezig, welke in vereeniging met ambtenaren van den waterstaat zooveel doenlijk de orde handhaaft. Tal van **schepen** moeten uren achtereen blijven liggen. Op sommige ondiepten staat slechts van 6 tot 8 voet water. Een en ander is het droevig gevolg van den zeer lagen waterstand. De schipperij ondervindt er den nadeeligen invloed van.

(Bron: Delpher. "Algemeen Handelsblad" van 23 september 1887)



Op de linkerkaart uit 1870 zijn zowel de vernauwing bij Bato's Erf als (een gedeelte) van het Variks Eiland te zien. Tevens zijn de restgeulen waar vroeger de Waal stroomde en twee voormalige eilandjes (zandplaten, zandbanken) in de Stiftsche Waard te onderscheiden. Afhankelijk van de waterstand en het "wandelen" van de ondieptes kon men vroeger zowel links als rechts het Variks Eiland passeren. De normaallijnen volgend is te zien dat de Waal bij het Variks Eiland aan Varikzijde geleid wordt en dat de normaallijn (de geplande vaargeulijnen) aan de oeverzijde van Varik en Ophemert over land loopt. Bij Bato's Erf loopt de normaallijn strak tegen de oever.

► ► ***Vele te zwaar geladen schepen moeten, willen ze verder kunnen varen, gebruikmaken van de diensten van lichters.***

Bij laagwater op de Waal (dit probleem deed zich ook op andere rivieren voor) werden de ondiepten en de smalle doorvaargeulen die daardoor ontstonden een groot probleem voor de zwaar geladen en daardoor diepliggende schepen. Dit probleem diende zich op chronische wijze aan toen de vrachtvaart (vooral bulkvervoer) steeds grotere vormen begon aan te nemen, als gevolg van de snel groeiende industriële activiteiten in het Ruhrgebied. Vele schippers moesten ervaren dat hun schepen vastliepen op zandbanken en degenen, die gewaarschuwd waren, gingen uit voorzorg en voor overleg voor anker liggen. Er waren dan twee mogelijkheden voor de schipper: of het wassende water af te wachten (wat een onzekere factor was) of (op korte termijn) een deel van de scheepslading over te laden op een kleiner schip of boot. Voor dat overladen boden, zo heb ik uit de krantenartikelen begrepen, lichters hun diensten aan. Het is mij niet duidelijk of dat op de rivieren (zoals de Waal bij Dreumel) professionele lichters waren, zoals die wel bekend zijn in havensteden zoals Rotterdam, of lokale schippers die zich als lichter aanboden.

Ik ben benieuwd of schippers uit Dreumel of andere schippers uit de buurt met hun kleinere bootjes een voordeeltje hebben kunnen slaan uit de vrachtproblemen bij de te zware schepen. Degenen die eigen werk hadden konden zo mooi een centje bij verdienen en degenen die zonder werk zaten konden zich zo nog een inkomen verschaffen. Ik ben in de genealogische en andere databanken (nog) geen lichters tegen gekomen in het riviervakken tussen Druten en Zaltbommel. Maar dat wil natuurlijk niet zeggen dat deze er niet waren.

De volgende omschrijvingen met betrekking tot lichters heb ik gevonden bij <http://www.debinnenvaart.nl/binnenvaarttaal/> (met dank aan Pieter Klein, redactie "Binnenvaarttaal".)

~ **lichterschip, lichtervaarttuig, lichterschuit:** (klein) [vrachtschip](#), dat een gedeelte van de [lading](#) van een groter [schip](#) vervoert, omdat dit schip, in [afgeladen](#) toestand, anders niet de [los-](#) of [laadplaats](#) van de afleverhaven kan bereiken. Soms ook gebruikt voor tijdelijke opslag. (De term lichtervaarttuig wordt meestal gebruikt als men lichters van allerlei slag bedoelt. Lichterschip zal meestal gebruikt worden voor de grotere lichters, lichterschuit voor de kleinere, soms open lichters.)

-**lichterschip**: [schip](#) dat gebruikt wordt om een deel van de [lading](#) van een ander schip over te nemen en vervolgens naar de ontvanger te transporteren.

-**lichterkosten, lichtergeld, lichterloon**: de prijs die men voor het, door [lichters](#), over laten brengen van een deel der [lading](#) moet betalen.

-**lichterbrief**: soort vervoerscontract dat in verband met het overbrengen van de lading per [lichter](#) opgesteld wordt.

-**lichterlui, lichterlieden**: de 'knechten' die met de [lichter](#) ingehuurd worden om voor het vervoer en het laden en lossen beschikbaar te zijn.

Enige andere omschrijvingen die ik nog op internet vond:

-Een **lichter** is een klein schip waar de goederen uit een groot schip in worden overgeladen. Het grote schip heeft meestal niet de mogelijkheid om een rivier of kanaal te bereiken

-Dekschuiten die worden gebruikt bij het laden en lossen van schepen op zee, of voor goederenvervoer over korte afstanden in ondiepe wateren.

-vaartuig van geringe diepgang, voor vervoer van lading uit grotere schepen naar de wal, overslagschip

-**Lichterman, lichterschipper** Een lichter was ook een type schepen, dat werd gebruikt om goederen uit grotere (zee)schepen te lossen. In Amsterdam kende men het lichtermans- en lichtersliedengilde en ook het korenlichtermansgilde. (bron: "Beroepen van toen".)

Wegens den lagen waterstand liggen aldaar dagelijks eene menigte schepen, die, alvorens hunnen weg te kunnen vervolgen, eerst gedeeltelijk gelicht moeten worden, ten einde over de bedoelde ondiepe plaats te kunnen varen, of die reeds aan den grond zijn blijven zitten. Voeg daarbij de vele sleepbooten en **lichters** die er zich bewegen, om, daar waar het noodig is, hulp te bieden, en men zal begrijpen welke moeielijkheden dit alles voor de scheepvaart oplevert,

(Bron: Delpher. "Algemeen Handelsblad" van 25 september 1889" en "Rotterdamsch Nieuwsblad" van 26 september 1889.)

"...eene menigte schepen, die eerst gedeeltelijk gelicht moeten worden..."

(Het volgend dramatische beeld komt bij dit artikel naar voren: één grote bedrijvige plek op de voortstromende rivier met allerlei stilliggende -vastgelopen of voor anker- zeilschepen en stoomboten en daar omheen zich bewegende sleepboten en lichtersvaartuigen.)

Men schrijft ons uit de Bommelwaard dd. 2 Juli:
Ofschoon de **zandbank** in de rivier de **Waal** in de nabijheid van Hellewou zich eenigszins verplaatst heeft, blijft de vaargeul daar nog zeer gevaarlijk voor vele schepen, in het bijzonder voor stoombooten. Op Zaterdag 11. geraakte daar een groote stoomboot *de Industrie* vast, welke dienst doet tusschen Keulen en Londen. Niet minder dan 2½ dag heeft die boot daar vastgezeten, en eerst nadat de lading overgezekt was in **lichters**, mocht het met veel krachtsinspanning gelukken de stoomboot vlot te krijgen. Nog een ander schip zit daar in het zand. Het is te hopen, dat er spoedig doeltreffende maatregelen genomen mogen worden, om de bank op te ruimen, wil men althans grotere schade voorkomen.

(Bron: Delpher. "De Standaard" van 4 juli 1885.)

"...nadat de lading overgezekt was in lichters kon de stoomboot met veel krachtsinspanning vlot getrokken..."

"...niet minder dan 2½ dag heeft die boot daar vastgezeten..."

"...schepen met te grooten diepgang..."

"...moeten een gedeelte van hun lading overladen..."

De beide schepen met ijzererts, welke beneden **Tiel** waren vastgeraakt, zijn thans gelicht en hebben de reis naar hunne bestemmingsplaats (Duisburg) vervolgd, achter de sleepboot *De Nieuws Zorg*.
Nog steeds zijn er dagelijks opstoppingen van schepen met te grooten diepgang, welke dan een gedeelte van hun lading moeten overladen.

(Bron: Delpher. "Het Nieuws van den Dag. Kleine Courant" van 30 november 1899.)

Ongebroken en gebroken last of lading.

Indien een schip de plaats van bestemming kan bereiken zonder een deel van de lading op lichters te moeten overladen spreekt men van *ongebroken last*. Indien een deel van de lading via lichters moet worden aangevoerd, spreekt men van *gebroken last*.

WAAL.

Nijmegen, 20 Oct. 8 u. vm. (Gewone hoogte 8.98 + A.P. of 2.76 boven nul) Rivierstand 8.26 M. + A.P. of 2.04 M. boven nul, was 0.43 M. Wind ZO. Betrokken.

— Door den was, welke in de laatste dagen de **waterstand** op de Waal veel verbeterd heeft, is het buitengewoon toezicht van waterstaats-beambten en **rijkspolitie** op de vaargeul beneden de spoorwegbrug te Nijmegen thans weder opgeheven. zoodat voortaan weder de schepen met ongebroken lading die vaargeul kunnen passeeren.

(Bron: Delpher. "Het Nieuws van den Dag. Kleine Courant" van 21 oktober 1886.)

**Het water is gestegen waardoor:
“...schepen met ongebroken lading de Waal weer kunnen passeeren...”**

— Het water op de rivier de Waal is thans zoo laag, dat de meeste schepen met halven last en sommige een kleine lading moeten innemen, om langs den waterweg tusschen **Tiel** en **Bommel** te kunnen komen. Te **Dreumel** liggen op dit oogenblik ruim honderd schepen, die te veel diepgang hebben. De aanlegplaats te **Bommel** is door dezen lagen waterstand voor stoombooten niet te bereiken.

(Bron: Delpher. "De Volksvriend" van 18 mei 1882)

←

De bevrachters en schippers nemen, indien zij op de hoogte zijn van de eventuele belemmeringen op de Waal, bij voorbaat al minder lading mee “...met halven last en sommige een kleine lading...”.

► ► *Veel schade doordat schippers elkaar dwarszitten en betwisten.*

Onder deze stad, boven Dreumel, is ook een verzanding, waar sedert eenige dagen een massa schepen en stoombooten liggen, die elkander den doortocht betwisten en telkens het eene het andere soms nogal belangrijke schade veroorzaken door aanvaren, aandrijven enz.

(Bron: Delpher. "De Tijd: Godsdienstig-Staatkundig Dagblad" van 1 september 1885.)

“...elkaar den doortocht betwisten...”

“...nogal belangrijke schade veroorzaken door aanvaren, aandrijven, enz. ...”

— Zaterdag had op de **Waal** tegenover de gemeente **Dreumel** eene **aanvaring** plaats. Het eerste schip eener opvarende sleepboot, geladen met spoorstaven, geraakte aan den grond, waardoor het tweede schip tegen het eerste voer en het zoo lek maakte, dat het bijna onmiddellijk zonk. De opvarenden zijn gered, Het schip is gebroken en zit zeer lastig voor de visscherij.

(Bron: Delpher. "Arnhemsche Courant" van 2 oktober 1894.)

“...opvarende sleepboot geladen met spoorstaven geraakte aan den grond...”

Het *Handelsblad* schrijft:

Als een nieuw bewijs voor de zegeningen, welke de oplapping der Keulsche Vaart met Gorinchem als eindpunt voor de schipperij zal opleveren, kunnen wij mededeelen, dat reeds ettelijke dagen onder Dreumel beneden Tiel een overgroot aantal schepen vastzitten, wegens den lagen waterstand op de Waal beneden Tiel. Het aantal der afkomende schepen alleen, die aldaar niet verder kunnen, bedraagt wel 150! Daarentegen is, niet-tegenstaande den bijzonder lagen waterstand, het riviervak boven Tiel nog zeer goed bevaarbaar.

Dat zulk een toestand, behalve oponthoud, nog andere bezwaren met zich brengt, blijkt daaruit, dat verscheiden schepen schade hebben gekregen, en dat sedert Zondag jl. reeds drie scheepsverklaringen over ongelukken zijn afgelegd.

(Bron: Delpher. "De Tijd; godsdienstig- staatkundig Dagblad van 24 april 1882.)

De journalist van het Handelsblad kan het niet nalaten om met enig cynisme en sarcasme te melden dat hij het "...overgroot aantal afkomende schepen ...wel 150!" dat "...reeds enkele dagen onder Dreumel beneden Tiel..." vastzit, ziet als "...een nieuw bewijs voor de zegeningen, welke de oplapping der Keulse Vaart met Gorinchem als eindpunt voor de schipperij zal opleveren...". Hij zet hierbij de harde realiteit van elke dag, dat keer op keer de doorvaart op de Waal wordt gestagneerd, tegenover de zoete beloften en verwachtingsvolle uitspraken van de verantwoordelijken voor de verbeteringen van deze rivier. De schipperij lijdt erg veel schade door dit soort calamiteiten.

"...reeds drie scheepsverklaringen over ongelukken zijn afgelegd..."

→
"...ruim 1300 spoorstaven van Krupp uit Essen bestemd voor Antwerpen..."

"...ook de drie andere schepen (samen vijf) beliepen aanzienlijke schade..."

— Op de Waal ter hoogte van Dreumel geraakte gistermiddag het schip „Catharina,” schipper Zimmerman, o. a. geladen met ruim 1300 spoorstaven van Krupp uit Essen en bestemd voor Antwerpen, aan den grond. Het daarop in diezelfde sleep volgende schip voer op het eerste met het ongelukkig gevolg, dat het bijna onmiddellijk zonk; ook de drie andere schepen beliepen aanzienlijke schade, alles is echter door verzekering gedekt. De opvarenden hebben zich intijds kunnen redden.

(Bron: Delpher. "Rotterdamsch Nieuwsblad" van 1 oktober 1894.)

►► *Mistgordijnen van zwarte rook boven de onrustig wachtende schepen.*

100 tot 200 schepen en van 15 tot 25 schroef- en raderstoomschepen; de gehele rivier is in haar volle breedte een waar mastenbosch, en zwart wordt de wolkenhemel gekleurd door den uitgedampsten rook der schoorsteenpijpen.

(Bron: Delpher. "De Tijd; Godsdienstig-Staatkundig Dagblad" van 1 september 1885.)

"...de gehele rivier is in haar" volle breedte een waar mastenbosch..."

"...de wolkenhemel wordt gekleurd door den uitgedampsten rook..."

►► *Ramptoerisme-avant-la-lettre?*

"Honderden bezoekers slaan dagelijks...". Het woord *dagelijks* frappeerde mij. We schrijven 1899. Vrije tijd en vrij nemen bestond toen niet, tenzij het ernstige zaken betrof. Vrije tijd was een zaak die pas na de Tweede Wereldoorlog, toen de welvaart steeg, deel ging uitmaken van

Honderden bezoekers slaan dagelijks het ongewone drukke schouwspel der overlading gade.

(Bron: Delpher. "Het Nieuws van den Dag. Kleine Courant" van 30 november 1899.)

het leven van de “moderne” werknemer. Vóór de oorlog was er voor de lange uren makende en hardwerkende (plattelands)bevolking geen tijd voor ontspanning. Er moest elke dag gewerkt worden van ’s morgens vroeg tot ’s avonds laat. Behalve zondag, want dat was de dag des Heren. Er moest buiten de zondag elke dag (en soms ook op zondag als noodsituaties, zoals oogstwerk, daar om vroegen) gewerkt en gesappeld worden om het hoofd boven water te houden en er moest elke dag eten op de plank komen voor vele hongerige monden. Maar de nieuwsgierige bezoekers waren er dus wel op de dijken langs de Waal bij Dreumel op die bewuste dag in 1899.. En ik neem aan ook op de kribben en in de uiterwaarden, want dan sta je er nog dichterbij. Het weer was de mensenmassa gunstig gezind. Een zwakke ZW-wind, een beetje bewolkt en een redelijke temperatuur van ca 6° C.

WEERBERICHT						
van 30 November des voormiddags te 8 uur.						
Plaatsen.	Barom.	Wind.		Toestand der lucht.	Temperatuur.	
		Richting.	Kracht.		Gr. Celsius.	Arwijking.
Groningen	71.3	zw	2	betrokken	7	pl 4 2 0
Helder	72.3	w	2	helder	4	m 0.5 0
Vlissingen	73.7	zw	2	mist	3	m 1.9 0
Maastricht	74.1	z	2	"	7	pl 3 5 0
Utrecht	72.7	zw	1	heitz	6	pl 3 2 0

(Bron: Delpher. "Nieuwsblad van het Noorden" van 1 december 1899.)

De beide schepen met ijzererts, welke beneden Tiel waren vastgeraakt, zijn thans gelicht en hebben de reis naar hunne bestemmingsplaats (Duisburg) vervolgd, achter de sleepboot *De Nieuwe Zorg*.

Nog steeds zijn er dagelijks opstoppingen van schepen met te grooten diepgang, welke dan een gedeelte van hun lading moeten overladen.

De op- en afvaart der „sleepen“ geschiedt, door de buitengewone drukte, onder toezicht van de Rijkspolitie. De opvaart 's morgens en de afvaart na den middag. In den waterstand is geen verandering gekomen.

Honderden bezoekers slaan dagelijks het ongewone drukke schouwspel der overlading gade.

(Bron: Delpher. "Het Nieuws van den Dag. Kleine Courant" van 30 november 1899.)

Vragen die bij mij opkomen n.a.v. de massale belangstelling aan de oevers van de Waal voor de scheepvaartstremming: hadden de lokale winkeliers of andere initiatiefrijke inwoners van de dorpen langs de Waal voordeel van de honderden dagjesmensen op de wal en de honderden scheepslui en hun passagiers op de rivier?

1) *Dagjesmensen*. Ramptoerisme is, dacht ik, een fenomeen van de moderne tijd. Je ziet dan in het kielzog van de ramptoeristen slimme ondernemende personen naar de rampplek trekken om hun koude of warme “natje en droogje” aan te prijzen aan de toeschouwers, die na enige uren aandachtig het schouwspel gevolgd hebbende, een dorstige mond en hongerige maag gekregen hebben. Sloegen deze ondernemers ook daar aan de oevers van de Waal hun slag?

2) *Scheepsbemanning en hun passagiers*. Zij doen door de stremmingen op de rivier langer over hun reis en konden voor wat betreft de voedselvoorraad in de problemen komen. Ook waren er voor de bederfbare eetwaren in die tijd geen koelkasten. Wat als die opraakten? Ik ben benieuwd of er overgeleverde verhalen in omloop zijn van bakkers, slaggers, tuinders en fruitkwekers (die in de buurt van de stremming een nering hadden) zijn toen zij (als een godsgeschenk) plots een extra afzetmarkt “pal voor de eigen voordeur” zagen opdoemen. Verder vraag ik me af of het legertje parlevinkers, dat later in grote getale langs de Waal een goede boterham zal gaan verdienen aan de langsvarende schepen, in die tijd is ontstaan of nuttige ervaringen heeft opgedaan.

►► *Ondanks alle ellende toch nog een “Eftelingachtige ambiance”.*

Maar dan voor de honderden “ramptoeristen” als de donker ingevallen is.

September 1885. Honderden vaartuigen dobberen 's avonds en 's nachts vlakbij elkaar gelegen op de nog waterrijke gedeelten van de zacht stromende Waal. De stemmen en de werkgeluiden van de schippers, stuurliu, scheepsknechten en passagiers verstommen langzaam. De stoommachines sissen nog zacht onder het smeulende vuur. Degenen die gebonden zijn op het water te vertoeven leggen zich te rusten. Een enkeling houdt de wacht. Er is teveel volk in de buurt om achteloos en onvoorzichtig te zijn en men moet zuinig zijn op zijn spullen. In de kajuiten branden hier en daar nog kaarsen en petroleumlampen. Maar omdat alle schepen hun mastlichten aan hebben ontstaat er een opmerkelijke en onwezenlijke feeëriek sfeer. De pikzwarte silhouetten van de schepen. Grijs-witte rookpluimpjes dwarrelend uit schoorsteenpijpen, die afsteken tegen het zwarte gat van de dieperliggende rivierbedding. Honderden lichtjes die knipperend weerkaatsen op de zacht deinende golfjes. Wie wil dat niet meemaken? Anton Pieck zou gegarandeerd gesmuld hebben.

Een
schoon gezicht levert het in den avond op,
als men al die vaartuigen van het sein-
licht ziet voorzien.

(Bron: Delpher. “De Tijd: Godsdienstig-Staatkundig Dagblad” van 1 september 1885.)

Des avonds is 't van hier
 uit een verrassend schouwspel, de lichten in die
 massa masten te zien schijnen.

(Bron: Delpher. “Provinciale Noordbrabantsche en 's-Hertogenbosche Courant” van 5 september 1885)

►► *Naast de chaos, schade en spectaculaire plaatjes zijn er ook dramatische situaties, waarbij doden zijn te betreuren.*

Eene sleepboot met twee groote ijzeren **schepen** achter zich, en daarachter een schip geladen met steenkolen, voer Dinsdag jl. de Waal stroomafwaarts. Nabij **Dreumel** geraakte een der ijzeren **schepen** aan den grond vast. Het schip, geladen met steenkolen, geraakte in volle vaart tegen het vastzittende schip, zoodat het geheele voorschip daarvan verbrijzeld werd en het tevens een omzwaaiende beweging maakte. De vrouw des schippers, in hoogst zwangeren toestand, trachtte met haar kind in de roeiboort te komen, hetgeen echter mislukte, zoodat zij met haar kind tusschen de **schepen** beklemd raakte. Beiden werden in deerniswaardigen toestand bevrijd en op een ander schip overgebracht. Dr. Bollaan verieende hun hulp, doch moeder en kind overleden weldra te **Dreumel** aan de gevolgen der wonden en door den geleden angst.

(Bron: Delpher. “Het Nieuws van den Dag: Kleine Courant” van 4 februari 1888.)

Ik vroeg mij af welke (huis)arts uit Dreumel, of uit een van de nabij gelegen dorpen aan weerszijde van de Waal, zijn werkterrein tot de riviervakken uitgebreid zou hebben. In 1885 is een zekere C.W. Bollaan benoemd bij de Tielse schutterij tot officier der gezondheid 3^e klasse.

“...doch moeder en kind overleden weldra te Dreumel aan de gevolgen der wonden en door den geleden angst.”

►► *De kosten voor de schipperij worden door de scheepvaartstremmingen opgejaagd. Want ook in die vervoerstak geldt: tijd is geld.*

seeren kunnen. Vooral ter hoogte van Heere-
waarden en Dremmel is de vaargeul zeer ondiep
en smal. Tal van zeilschepen moeten uren wach-
ten, eer ze verder varen kunnen. Voor de schip-
perij is dit langwijlige oponthoudt zeer tijdroovend
en schadelijk. De vrachtprijzen uit Duitschland
naar Holland zijn dan ook in den laatsten tijd
hooger gehouden.

(Bron: Delpher. "Rotterdamsch Nieuwsblad" van 1 oktober 1887.)

“Voor de schipperij is dit langwijlige oponthoudt zeer tijdroovend en schadelijk.”

►► *Elke schipper probeert zoveel mogelijk vertragingen te voorkomen. Maar hij staat machteloos als de vaartijden zich verdubbelen.*

derden schepen voor anker. Een sleper,
die de rivier af, Dinsdag bij de versperring
aankomt, mag blij zijn, als hij Vrijdag met
zijn vracht te Rotterdam is.

(Bron: Delpher. "De Standaard" van 9 december 1887.)

Een afwaarts varende boot, die op dinsdag Dreumel zou passeren, zou met enig gemak op woensdagavond in Rotterdam kunnen zijn. Deze sleper had dus minimaal 2 dagen tijdsverlies.

►► *De één zijn dood is de ander zijn brood.*

****DRUTEN, 31 Dec.**
****— Door den lagen waterstand der Waal heeft de overvaart per veerpont te Tiel erg ongeregeld plaats. Ons veer profiteert nu van dien ongunstigen toestand; 't was dan ook in de laatste weken zeer druk.**

(Bron: Delpher. "Provinciale Noordbantsche en 's-Hertogenbosche Courant" van 1 januari 1895.)

**“Ons veer profiteert nu.....
.....'t was dan ook de laatste
weken zeer druk”.**

In Druten boften men duidelijk...en dan nog wel weken aan één stuk!

— Het water in de Waal blijft nog vallend en dientengevolge duurt de belemmering en het oponthoud voort, welke de scheepvaart ondervindt door de ondiepte tusschen Dreumel en Heerewaarden. Een groot aantal schepen moeten van lichters gebruik maken, wat aan de kleine schipperij, die slechts over kleine aken en groote roeibootten beschikken, kan menig voordeel oplevert, daar ze volop gelegenheid heeft haar materiaal beschikbaar te stellen voor schepen van te zwaren diepgang. Rijkspolitie is er

(Bron: Delpher. "Rotterdamsch Nieuwsblad" van 1 oktober 1887.)

“... de kleine schipperij... die beschikt over kleine aken en groote roeibootten...heeft volop gelegenheid haar materiaal ter beschikking te stellen voor schepen van te zware diepgang.”

Er waren dus veel particulieren langs de Waaloever bij Dreumel die op deze manier een “graankorreltje” mee konden pikken!

BIJLAGE-1.

Namen van bakenmeesters in het Tielse Rak.(Tielse Rak: het riviergedeelte tussen het voormalige 4^e en 6^e kwartier).

Hieronder de namen van bakenmeesters, die gewoond en gewerkt hebben tussen Druten en Zaltbommel. (Bronnen: CBG-WieWasWie en Gelders Archief.)

-De plaatsen stroomafwaarts gezien tussen Druten en Zaltbommel. Raaipalen IV, V, VI en VII.

-Enige bakenmeesters staan ook als schipper genoteerd.

Druten	Arnoldus Rijken (1776-1847) (71 jr.) x Jantje van Elk
Druten	Arnoldus Rijken (...-1838) x Elizabeth Bull (vader Arnoldus Rijken = bakenmeester.)
Druten	Jacobus Rijken X Maria van Woerkom
Druten	Thomas Thomassen x Lucia Jacobs (1850-trouwdag)
Druten	Jan van Woerkom (...-1871) (55 jr.) x Anna Rijken
Druten	Henricus Jansen X Johanna van Dongen (1886 trouwdag)
Druten	Johannes van der Linden x Geertruida Vermeulen (1886 trouwdag - Johannes = weduwnaar van HendrikaHendriks)
Druten	Johannaes H. Wouters x M.D. Hendriks
Druten	Dirk Jacob van Beest x Antje Schellen
<i>Ochten</i>	<i>Geen gevonden</i>
<i>Boven-Leeuwen</i>	<i>Geen gevonden</i>
<i>Ijzendoorn</i>	<i>Geen gevonden</i>
Bened.-Leeuwen	Gijsbert van Kessel x Geertruida van Kessel
Bened.- Leeuwen	Hendrik van Kessel x Antoinetta Brouwers
Bened.- Leeuwen	Hendrik van Kessel x Maria van de Werd (Hendrik hertrouwd?)
Wamel	(De bakenmeesters van Beneden-Leeuwen staan ook onder Wamel vermeld. Vier dochters van Hendrik van Kessel en Antonia Brouwer trouwden met een man die schipper was. Ook schoonvader was schipper!)
Tiel	Dirk Jan Beest (...-1912) (45 jr.) x Antje Schellen
Tiel	Paulus Arnoldus Bosch x Wilhelmina de Hoog
Tiel	Kornelis de Hoog x Hendrijntje Gijsen (trouwdag 1876; weduwe Hendrijntje is 48 jr. en weduwnaar Kornelis 65 jr.)
Tiel	Cornelis de Hoog x Wilhelmina Hoenderse
Tiel	Cornelis J.W. Hoog x Dirkje van Ingen
Tiel	Arie van Dam x Johanna Petronella Bakkers (Beckkers?)
Tiel	Alexander Kuijltjens (trouwdag 1836) x Adriana H. van de Berg
Tiel	Aart C. Kuiltjens x Klasina van der Akker
Dreumel	Jan van Hussen (...-1846) (53 jr.) x Lambertina Blankers. (Ouders: Hendrik van Hussen x Ida de Jong. Ida de Jong stamt uit de Theo-zijtak van mijn voorouders.)
Dreumel	Johannes van Hussen x Margaretha Merckx
Dreumel	Nicolaas van Hussen x Johanna Damen
Dreumel	Nicolaas van Huissen ?? (Giesen)
<i>Ophemert</i>	<i>Geen gevonden</i>
<i>Heerewaarden</i>	<i>Geen gevonden</i>
<i>Varik</i>	<i>Geen gevonden</i>
<i>Heesselt</i>	<i>Geen gevonden</i>
<i>Hurwenen</i>	<i>Geen gevonden</i>
Opijnen	Jan van Willigen x Louisa Sturmer
Opijnen	Gerrit van Helvert x Elisabeth Hendrina Post
Opijnen	Adrianus van den Bosch x Riena van Willigen
Opijnen	Adrianus van den Bosch (hertrouwd?) x Hendrika Stormer
Opijnen	Jan van den Bosch (1826-1869) x Everdina M. van den Bosch (1831-1900)
Zaltbommel	Jan Hendrikus Wouters x Maria Petronella Hendriks
Zaltbommel	Paulus Arnoldus van den Bosch x Wilhelmina de Hoog
Zaltbommel	Rolland Hartmans x Cornelia Catharina de Visser
Zaltbommel	Jan Polak x Geertje Lugthart

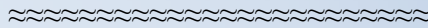


(Bron: Algemeen Handelsblad van 29 april 1886. N. van Hussen, bakenmeester te Dreumel)

BIJLAGE-2.

“De scheepvaart van Dreumel”.

*Een zoektocht naar de vroegere scheepvaartwereld van mijn varende
Dreumelse De Jong(h)-voorouders en hun dorpsgenoten.*



**Via enige bijdragen wil ik pogen bouwstenen aan te dragen die meer inzicht kunnen geven
in de geschiedenis van de Dreumelse scheepvaart en haar schippers door de eeuwen heen.**

In Deel-1 van mijn 3^e werkstuk “*De Vijf Dreumelse Gebroeders De Jong, schippers*”(2016) heb ik op blz. 3, 6 en 114 aangekondigd, dat er een Deel-2 zou verschijnen. Dat Deel-2 verschijnt nu in deze vorm onder de titel: “*De scheepvaart van Dreumel*”. (Als eerbetoon aan mijn De Jong(h)-voorouders heb ik de titel van het egodocument van wijlen Theo de Jong (1918/2013) overgenomen. Voor meer informatie over dit egodocument zie mijn 1^e werkstuk op blz. 29 e.v. en mijn 4^e werkstuk over mijn Dreumelse De Jong(h)-familie dat nog moet verschijnen .)

Door mijn onderzoekwerk naar mijn Dreumelse De Jong(h)-familie ben ik (als onvervalste landrot) op aangename wijze de scheepvaartwereld ingetrokken. Een compleet nieuw onderzoeksveld voor mij met interessante onderwerpen die zich afspeelden in de “*umwelt*” van mijn varende voorouders. Als gevolg daarvan drongen ook allerlei intrigerende vragen zich aan mij op over het ontstaan en de ontwikkeling van Dreumel, dat eeuwen fungeerde als thuishaven van generaties Dreumelse schippers.

- Hoeveel schippers heeft Dreumel gehad en welke Dreumelse families kenden een schipperstraditie?
- Welke Dreumelse schippers werkten in loondienst en welke hadden eigen schepen?
- Welke ontwikkelingen hebben de Dreumelse havens D’n Bol en Het Gat van Voet doorgemaakt?
Waren er nog meer aanlegplaatsen ? Welke goederen werden daar zoal aan- en afgevoerd?
- Welke rol speelde de Waal vanaf de vroegste tijden voor Dreumel bij de vrachtvaart en welke positie nam de schipperij in ten opzichte van de andere plaatselijke bedrijvigheden?
- Hebben de haven en schippers ook in de aller-vroegste tijden een rol kunnen spelen toen Dreumel (als kleine nederzetting) in de invloedssfeer lag van het grote Romeinse centrum Ulpia Noviomagus, het Frankisch centrum van Magna Frisia Dorestad en de Hanzen handelscentra?
- Met welke vaartuigen voeren de Dreumelse schippers vroeger en welke veranderingen binnen de binnenscheepvaart moesten zij in de loop der tijd het hoofd bieden?
- Welke Dreumelse inwoners gingen de rivier op als schipper, zalm- en palingvisser, parlevinker of loods? Hoe groot was hun aantal en wat was hun aandeel voor de Dreumelse economie?
- Dreumel is gedurende eeuwen getroffen door allesvernietigende natuurkrachten (dijkdoorbraken, overstromingen, kruiend ijs), waardoor ook de havenvoorzieningen zwaar getroffen en zelfs verwoest werden. Vormden deze terugkerende rampen een (constante) belemmerde factor om bij Dreumel een volwaardige haven te kunnen realiseren of waren er andere redenen waarom Dreumel een bescheiden aanlegplaats/ haven bleef?

**Vele vragen waar ik, beginnende met deze 1^e bijdrage, een antwoord op probeer te vinden. Ik hoop
nuttige informatie aan te dragen waar andere onderzoekers verder mee aan de slag kunnen.
Want het zou natuurlijk prachtig zijn als er (ooit) een uitgebreid en samenhangend
verhaal over de Dreumelse scheepvaartgeschiedenis kan verschijnen.**

Willem Hol 25 juni 2017..... ’s-Hertogenbosch.