

te Hoorn en werd onderstreept met diverse belangwekkende lezingen over dijken en dijkbouw elders in en buiten Nederland. Het lijkt alsof de auteurs al vermoeden dat hun werk van groot belang zal worden voor het vakgebied van de archeologie en waterstaat. Helaas zijn de bijdragen van die feestelijke dag niet gebundeld.

ADRIE
DE KRAKER

Hans Buiten en Roger Staat, *Nederland Kanalenland. Een reis langs twaalfkanalen*. Stokerkade Cultuurhistorische Uitgeverij, Amsterdam 2016. 208 blz. Geïll. ISBN 978-90-79156-35-1. €24,50.

In een reis langs twaalf kanalen, verspreid liggend in twaalf provincies, geven Buiten en Staat een overzicht van het fenomeen kanaal als onderdeel van ons Nederlands erfgoed. Het boek is een nadere uitwerking van de tentoonstelling die in 2011 in het Noordelijke Scheepvaartmuseum in Groningen te zien was.³ Deze tentoonstelling vormde een onderdeel van de *World Canals Conference* die in genoemd jaar te Groningen werd gehouden.

Buiten en Staat vragen in hun boek aandacht voor de kanalen omdat een groot aantal rond 1970 in onbruik is geraakt en zelfs dreigde te vervallen. Per provincie wordt een kanaal behandeld als typisch voor die provincie of het is een van de vele typen kanaal dat juist in die provincie voorkomt. Er zijn namelijk scheepvaartkanalen, inundatiekanalen, afleidingskanalen enzovoort. De auteurs schrijven daarover het volgende: er “is sprake van een kanaal wanneer het een kunstmatig, gegraven waterweg is, met of zonder technische kunstwerken (als sluizen, duikers en bruggen) ten behoeve van transport, met als doel om plaatsen of gebieden op bovenlokaal niveau met elkaar te vinden”. Met hun boek hopen zij een bijdrage te leveren aan de herwaardering van de kanalen, een herwaardering die in feite al in de jaren 1970 is begonnen en voortduurt.

De auteurs hanteren bij hun beschrijving een vast patroon. Na de openingsbladzijde volgt een beschrijving van de ligging en loop van het kanaal, de aanleg, de sluizen – indien deze er zijn – en de bijzonderheden langs het kanaal. Ook wordt aandacht besteed aan het verval, dat is het teruglopen van de scheepvaart op het kanaal en wat er vervolgens mee is gebeurd.

Een goed voorbeeld is de Drentsche Hoofdvaart. Met de aanleg werd in 1633 begonnen. Het initiatief kwam van een zevental Amsterdamse financiers, de zogeheten Hollandische Compagnie der Dieverde en Leggeler en Smilderveenen. Hiermee is al de reden waarom het kanaal is aangelegd duidelijk: vervoer van turf! In de eerste fase kwam een lengte van zeventien kilometer gereed. Het duurde vervolgens tot de jaren 1760-1780 alvorens het werk werd voortgezet. Toen kreeg het kanaal ook zijn naam. Uiteindelijk werd het kanaal 41 kilometer lang. Vanwege het reliëf (vijftien meter hoogteverschil) in het landschap kwamen er negen sluizen in het kanaal, waarvan er inmiddels drie zijn verdwenen. De Drentsche Hoofdvaart is dus een kanaal dat in oorsprong een kleine vier eeuwen oud is. De bloeitijd van het kanaal was de tijd van de turfwinning. In de negentiende eeuw maakten dagelijks dertig tot veertig schepen gebruik van het kanaal (blz. 56). Onderhoud en bediening van het kanaal waren intensief, alleen al de vele sluizen vroegen regelmatig onderhoud. Op het kanaal kwamen ook veel zijkanalen uit.

Het hoofdstuk over de Drentsche Hoofdvaart is voorzien van prachtig illustratiemateriaal, uiteenlopend van foto's van vroeger en nu en een enkele kaart. Van groot belang is de standaardbladzijde waarin een nieuwe kaart is opgenomen van het kanaal met de kerngegevens: ligging, lengte, breedte, sluizen, verdwenen sluizen, aanleg, bereikbaarheid, waarom gekozen. Bij het laatste item laten Buiten en Staat nog eens duidelijk zien om welke redenen dit kanaal een plaats in het boek heeft verdiend. De Drentsche Hoofdvaart beschouwen ze als een goed voorbeeld van een turfvaart die is uitgegroeid tot een centrale as in de provincie met investeringen langs de oevers.

Voor de provincie Utrecht viel de keuze van Buiten en Staat op het Merwedekanaal. Dit kanaal werd aangelegd om de verbinding van Amsterdam met het Duitse achterland te

3 Zie TWG 20 (2011), 51.

verbeteren. Het oorspronkelijk 71 kilometer lange kanaal liep van Amsterdam tot in Gorinchem en werd in het laatste kwart van de negentiende eeuw gegraven. Dit na een lange voorgeschiedenis van aanpassing van de Vecht en de aanleg van een smal kronkelend kanaal tussen Vianen en Gorinchem. De vaart tussen Amsterdam en Keulen bleef moeizaam. Het Merwedekanaal werd in 1892 geopend. Gelet op de concurrentie van het spoor was er vanuit die hoek weinig medewerking bij de aanleg van het kanaal, bijvoorbeeld bij de bouw van bruggen (blz. 117-118). In het kanaalgedeelte tussen Utrecht en Vianen werden de meeste schutsluizen gebouwd. Het kanaal werd dertig meter breed.

Het kanaal was zo'n groot succes dat het reeds tussen 1905 en 1915 moest worden verbreed. Al snel werd het kanaal de basis voor industrievestiging, met name in en rondom Utrecht. Het meest aansprekende voorbeeld is wellicht de fabriek van Douwe Egberts. Ten slotte besteden de auteurs nog een tweetal bladzijden aan de Muntbrug. Deze stalen draaibrug lag over het kanaal ter hoogte van de Munt te Utrecht. De brug vormde vele jarenlang de schakel in de route Den Haag-Utrecht.

Voor de provincie Groningen wordt het Stadskanaal beschreven, voor Friesland is dat de Bolswardertrekvaart, voor Noord-Holland het Noordhollandsch Kanaal, voor Overijssel de Overijsselsche Kanalisatie Maatschappij – dus geen specifiek kanaal – en voor Zeeland is dat het korte Havenkanaal van Zierikzee. Kortom, elke provincie komt aan bod.

Het boek bevat geen besluit of conclusie maar een epiloog. Hierin komen de auteurs nog eens terug op een aantal aspecten van kanalen als erfgoed. Zo wijzen ze op de grote verscheidenheid aan kanalen, hun functies en ouderdom. Kanalen vormen een onderdeel van het blauwe netwerk. Bij de vele pogingen om kanalen van de ondergang te redden en ook bij de herstelwerken is het daarom van groot belang dat de kanalen altijd een verbinding met elders houden. Dit is vooral van betekenis voor de huidige recreatievaart, waarbij Buiter en Staat de Overijsselse kanalen en die in Drenthe als voorbeeld aanwijzen. Echter, de eerste gemeente die zich om zijn oude vaarweg bekommerde was Apeldoorn (Apeldoorns Kanaal). De dynamiek van de oude kanalen ligt vooral op de plekken waar er verbindingen met andere kanalen/rivieren zijn. Die dynamiek zit hem ook in de bewoning en de recreatie langs de oevers. De beleving van kanalen op de toeristische agenda kan volgens de auteurs ook aanzienlijk worden verbeterd. Het boek bevat geen noten. Achterin is wel een literatuurlijst per kanaal en een opgave van andere bronnen opgenomen.

Na lezing van het boek rijzen er uiteraard diverse vragen. Voor wie is het boek samengesteld? Hebben de auteurs de juiste selectie gemaakt? Hebben de auteurs geen belangrijke aspecten vergeten? Het boek is niet alleen bestemd voor een algemeen geïnteresseerd publiek, maar ook voor allen die zich met erfgoed bezighouden, dus voor bestuurders, in het bijzonder die van gemeenten en provincies. Voor laatstgenoemden kan het boek een *eye opener* zijn voor zover dat nog nodig is.

Over de selectie van de kanalen valt te twisten. Duidelijk is dat de auteurs kanalen zien als een onderdeel van een groter blauw netwerk, dus geïsoleerde kanalen worden niet behandeld. Evenmin worden de kanalen als onderdeel van het grachtensysteem in de steden zelf behandeld. De keuze ligt op het bovenlokale. Hooguit is er het Havenkanaal van Zierikzee. Het fenomeen internationaal kanaal ontbreekt. Een mooi voorbeeld is het Kanaal van Gent naar Terneuzen. Ook verdwenen kanalen komen niet ter sprake, waarbij erop gewezen had kunnen worden dat kanalen niet voor de eeuwigheid werden aangelegd, maar met een doel. Indien dit doel was bereikt, verdween het belang van het kanaal. Ten slotte zijn er de kanalen die als een project voor gemeenschappelijke rekening van lokale steden werden aangelegd. Deze kanalen dateren al uit de zestiende en zeventiende eeuw. De meest aansprekende voorbeelden zijn die in de Zuidelijke Nederlanden, zoals het kanaal tussen Brugge, Nieuwpoort, Veurne en Duinkerke en dat tussen Brussel, Vilvoorde en Mechelen.

Ook treffen we maar bitter weinig over de aanleg van zo'n oud kanaal aan in het boek. De wijze waarop werd gewerkt, gegraven en gebaggerd en hoe dit in de loop van de ne-

gentiende eeuw drastisch veranderde. Hetzelfde geldt voor de sluisen, duikers en andere kunstwerken. Deels komt dit wellicht doordat het boek steunt op literatuur en niet op archiefonderzoek, deels komt dit ook omdat de auteurs de nadruk leggen op erfgoed, namelijk de huidige en vooral de toekomstige rol van het kanaal.

Deze opmerkingen doen geen ernstige afbreuk aan mijn overtuiging dat Buiten en Staat met hun kanalenoverzicht een prachtig boekwerk hebben gemaakt dat wellicht als een van de eerste in zijn soort aandacht vraagt voor kanalen als erfgoed. Dat is op zich al een grote verdienste. Laat dit boek anderen uitnodigen om op deze weg voort te bouwen en wat het historisch onderzoek van de kanalen betreft dit te verbreden en als het even kan ook te verdiepen.

ADRIE
DE KRAKER

Guido van den Eynde en Lauran Toorians (red.), *Op zand, veen en klei. Liber amicorum Karel Leenders bij gelegenheid van zijn zeventigste verjaardag*. Uitgave in de reeks Tilburg Zuidelijk Historisch Contact, Verloren, Hilversum 2016. 336 blz. Geïll. ISBN 978-90-8704-591-3. €35,-.

Niet alleen in Noord-Brabant, maar ook in de rest van Nederland is historisch geograaf Karel Leenders een begrip. Vanaf zijn eerste bescheiden publicaties in de jaren zestig van de vorige eeuw publiceerde hij een niet aflatende stroom artikelen, boeken, recensies, rapporten en andere geschriften over een breed scala van onderwerpen die vrijwel allemaal gemeen hebben dat ze met het landschap te maken hebben. Dit is het landschap van Zuid-Holland, Noord-Brabant, Zeeland en aangrenzende Vlaamse gebieden. Enkele studies springen er zonder meer uit. Het gaat om onderzoek naar de venen en moeren van Noordwest-Brabant en aangrenzend gebied van de Vlaamse provincie Antwerpen en zijn in 1994 verschenen dissertatie over de landschapsontwikkeling van hetzelfde gebied vanaf de Middeleeuwen. Kenmerkend voor de wijze waarop Leenders te werk gaat, is de zeer grondige studie van het primair bronnenmateriaal. De uitkomsten daarvan confronteert hij met wat in het landschap nog is te zien en zich in de bodem bevindt. Voor de vele vakcollega's van Leenders was het al snel duidelijk: als Karel iets wil weten, komt hij er beslist achter! Dit is ook een van de redenen waarom er met hem zo vaak en graag werd samengewerkt. Een niet onbelangrijke bijkomstigheid is dat Karel altijd heel open voor elke vorm van samenwerking stond en de uitkomst daarvan als een meerwaarde zag.

In 2016 werd Leenders zeventig jaar, reden voor zijn collega's om hem te eren met een vriendenboek. Dertien vrienden hebben de vrucht van hun pen toevertrouwd aan het boek. Dit aantal moet beschouwd worden als een minimum, gelet op de overweldigende belangstelling voor de presentatie van het vriendenboek, waar de vele collega's en vrienden uit verleden en heden hun opwachting maakten om Karel geluk te wensen.

Een *liber amicorum* bevat vaak bijdragen van verschillende omvang, inhoud en belang. Dat is ook op dit boek van toepassing. Ook worden meestal lang niet alle terreinen behandeld die onderwerp van studie van degene vormen voor wie het is bedoeld. En ook dat is waar voor dit boek. Hier komen we straks op terug, maar laten we eerst kijken waar het boek wel over gaat.

In zijn bijdrage gaat Jelle Vervloet in op het belang dat Leenders' onderzoek voor het vakgebied van de historische geografie heeft gehad en nog steeds heeft. Na een overzicht van zijn belangrijkste publicaties te hebben gegeven, concludeert Vervloet met de opmerking dat het onderzoek van Leenders grensoverschrijdend was en altijd aansloot bij discussies in Nederland en Vlaanderen. In feite vormde hij de schakel tussen beide gebieden. De bijdrage van Vervloet sluit af met een flink literatuuroverzicht. Maar..., het vergt bijna een aparte publicatie om alle pennenvruchten van Leenders te vermelden. Begrijpelijk dat Vervloet deze exercitie niet heeft willen maken en alleen de belangrijkste noemt.

In de bijdragen van Ria Berkvens en Bert Maes komen de erfgoedstudies aan bod. Ook op dit terrein heeft Leenders veel bijgedragen, onder andere voor het gebied Breda. Al-