

De Leurse haven

Door Jan Hendrickx

De Leurse Vaart is een waterloop van 5,5 km lengte die van Leur naar de rivier de Mark loopt en in de dorpskern van de Leur een haventje vormde. Oorspronkelijk was het een turfvaart, waarlangs de turf, die sinds 1267 in dit gebied gewonnen werd, naar elders kon worden vervoerd.



De Leurse haven aan de Geerkade in 2015

De vaart loopt van Leur naar het noorden en kwam uit in de Mark, op de plaats waar tegenwoordig de Zwartenbergse molen staat. Reeds rond het jaar 1300 werd via de 'Leurse Turfvaart' turf vervoerd naar de grote steden in Vlaanderen en Brabant, zoals Brugge en Antwerpen. De Leurse Vaart lag toen nog aan open water en was daardoor onderhevig aan de getijdestroming van eb en vloed en daardoor ook niet continu bevaarbaar.

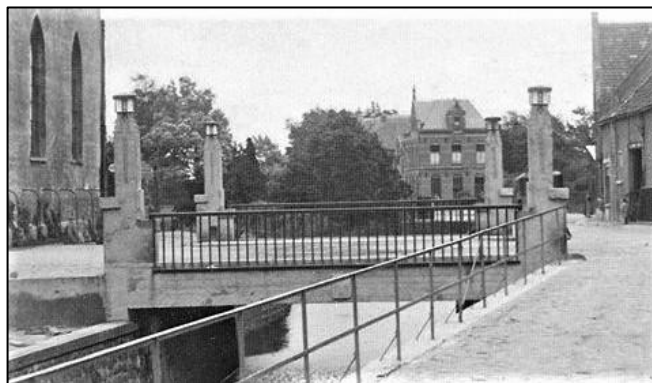
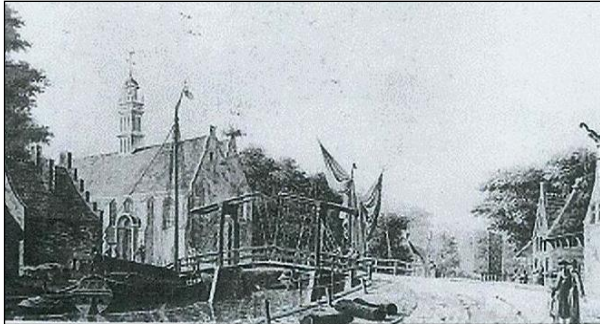
Na 1332 veranderde deze situatie. Hertog Jan III van Brabant verkocht moerland en heidegrond aan enkele Antwerpse poorters en verleende hen vergunning om deze gronden te ontginnen. Zij mochten de gronden bedijken, er dammen en sloten aanleggen en verder alles doen dat hen tot voordeel zou strekken. Ter ontginning van de veengronden werden er sloten, riolen en vaarten gegraven om de turfgronden te ontwateren en het transport van de turf te vergemakkelijken. Om het waterpeil te beheersen werden op meerdere plaatsen sluisjes en/of dammen aangelegd.



Zeep- en glycerinefabriek 'De Ster' (l) en het laden en lossen aan de Geer (r) rond 1915

Het water was tot ver in de negentiende eeuw de belangrijkste transportweg voor alle goederen. Op de overslagplaats van turf vestigden zich schippers en kooplieden.

De Leur, wellicht een fonetische vertaling van 'Ter Loer', wat 'slechte grond/turf' betekende, had zich inmiddels ontwikkeld tot zo'n overslagplaats aan het eind van de landtong op 't Hoot (later: Lichttorenhoofd) tussen de Brandsevaart en Leursevaart. In 1589 wordt Leur, tezamen met Breda en Roosendaal genoemd als centrum van de Brabantse turfhandel.



De bruggen over de haven in de dorpskern: Houten ophaalbrug (1500-1760) en de stalen draaibrug (r) van 1760 tot 1931 en de betonnen vaste brug (1931- 1963)

Er vestigden zich aan het water, dus op 'De Geer' en directe omgeving, ook pakhuizen / magazijnen voor schippers en leerlooierijen, steen- en pottenbakkerijen, touwslagerijen, meelhandelaren, een kleine scheepswerf en nog andere ambachtelijke beroepen/bedrijven. De aan- en afvoer en opslag van straatmest, guano (gedroogde zeevogelmest uit Peru), stroopaaarde (soort kunstmest), raapkoeken, rijshout, kunstmest, granen, veevoeders en andere koopmansgoederen is voor de haven altijd erg belangrijk geweest.

Onze gebieden hebben in de 16^{de} en de 17^{de} eeuw bijna 150 jaar een periode van oorlog en overheersing gekend. Zo rond 1725 werd de vaargeul van de Leurse Vaart nog uitgediept en was er aan de monding van de haven in 1752 een schutsluis aangebracht, zodat de scheepvaart en de handel vanaf de Leurse haven niet in gevaar kwam.



Haven aan de Geer met fabrieksgebouwen rond 1910 en het begin van de Geerkade in 1960

Na de Franse periode (1805) kwam de welvaart weer terug. Vele goederen werden aangevoerd uit Holland, opgeslagen bij de Leurse haven en vervoerd naar de omliggende dorpen. Omgekeerd gebeurde hetzelfde. Er werd in de 19^{de} eeuw veel handel gedreven met o.a. Rotterdam en Gouda en er was in deze jaren van hoogtij sprake van scheepslijndiensten op genoemde steden. Vanaf de Leurse haven werd toen o.a. veel 'telhout' (blokken hout) vervoerd en als retourvracht werd o.m. straatmest aangevoerd, bestemd als grondverbeteraar van de ontgonnen, slechte grond. Vanaf de suikerfabrieken werden de afvalproducten schuimaarde en bietenstaartjes naar de opslagplaatsen (waaronder de Leur) vervoerd, evenals pulp dat door de boeren dan als winterveevoeder werd opgehaald. Vele jaren werd ook steenzout, ook wel bergzout genoemd, in de Leurse haven aangevoerd met als bestemming de zoutziederij van Geesink op de Korte Leur (Korte Brugstraat) en later de Geer (Geerkade).



Laad- en losplaats aan de Leurse haven (de Geer / Geerkade) - 1920

Hoewel het doorvaartprofiel in 1909 nog werd verbreed en verruimd en de sluisvloer op het eind van de haven werd verruimd, ging het hierna toch bergafwaarts met de Leurse haven. De haven verloor geleidelijk haar functie, mede doordat de schepen te groot werden voor de Leurse haven en vooral ook door de opkomst van Roosendaal als internationaal spoorwegknooppunt. Enkele feiten: in 1860 werden er 580 schepen geladen en gelost, in 1920 waren er dat nog slechts 177. Het dieptepunt werd bereikt in 1939 met 47 geregistreerde schepen. Deze symptomen betekenden dat vanaf 1930 niet echt meer kon worden gesproken over een belangrijke, economische betekenis van de haven voor het dorp Leur en kon deze als zodanig ook niet meer aangemerkt worden als de slagader van de Leurse economie.



Losplaats in de dorpskern (l) en de Leurse Vaart aan de Zevenbergseweg (r) richting de Leur

De genadeklap voor de haven en het industrieterrein op de Geerkade kwam in de jaren vijftig van de 20^{ste} eeuw. Door de erg voordelige premie- en investeringsregelingen voor ondernemers die zich vestigden op het nieuwe industrieterrein in Etten, verhuisde een aantal bedrijven van de Leur naar Etten. De gebouwen aan de Geerkade raakten leeg, waar van tijd tot tijd en zeer wisselend andere kleine ondernemers er brood in zagen. Maar dat was altijd maar kortstondig.

Nadat in de jaren 1961 tot 1965 de haven in de dorpskern van de Leur was gedempt tot op de hoogte van Geerkade 11, bleef het onderhoud van de haven vanaf de nieuwe zwaaiком een steeds terugkerend (financieel) probleem. Al in november 1971 werd melding gemaakt van het aanbrengen van de nodige voorzieningen om het afkalven van de kade tegen te gaan en van een noodzakelijke 'baggerbeurt' van de haven ter hoogte van betonfabriek Oomens, maar deze werkzaamheden konden wegens het ontbreken van de benodigde geldmiddelen (f. 51.000) niet worden uitgevoerd. In 1972 werden de uitbaggerkosten aan de haven over de totale lengte geschat op 'n paar honderd-duizend gulden. De gemeente concludeerde dat voor de waterhuishouding niet gebaggerd behoefde te worden en dat het steeds toenemende stankprobleem met baggeren ook niet verholpen zou zijn. Er gebeurde dus niets. In 1984 werd echter de oever van de haven op drie plaatsen vernieuwd.



Het begin van de Leurse Vaart aan het Oostkantje – van Bergenplein-1930

In 1985 werd over een lengte van ruim zestig meter nieuwe beschoeiing aangebracht, terwijl in 1986 een nieuw stuk damwand geslagen werd om verzakking van de oever tegen te gaan. In een meerjarenplan had de gemeente tot 1988 elk jaar ongeveer f. 60.000 gulden gereserveerd voor het herstel van de oevers.

Bij de ontwikkeling van het plan 'Brandseweg/De Keen' in de jaren vanaf 1986 werd er aanvankelijk nog gesproken over aankoop en/of sloop van bepaalde panden. Slopen werd toch té desastreus gevonden en er werd uiteindelijk gekozen voor toepassing van Industriële Archeologie voor de nieuwe inrichting van de Geerkade. De stijl van de authentieke fabrieksgevels van het oude industrieterrein zou hierdoor behouden blijven. Alle plannen werden uiteindelijk in 2010 gerealiseerd.



Molen 'de Lelie' – toen (1910) en in zijn huidige omgeving – nu (2015)



De (vroegere industriële) Geerkade in 2017