

Van kanaal tot Maasboulevard

de geschiedenis van het Kanaal van Luik naar Maastricht



Het Kanaal van Luik naar Maastricht is onderdeel van een kanaal van 's Hertogenbosch naar Luik, waarmee de mijnen, steengroeven en industrieën rond Luik een verbinding met de Rijnmond kregen. En passant konden de onvruchtbare streken rond dit kanaal (Kempen, Peel) worden bevoeid en de logistiek rond aan- en afvoer zou diezelfde gebieden economisch omhoog stoten.

Kanalen waren een hobby van Koning Willem I die bij zijn aantreden in 1815 – na de Napoleontische periode – de nagenoeg failliete boedel zo snel mogelijk weer rendabel wilde krijgen. Hij trad zeer energiek op, omringde zich met deskundigen,



Cover: Waar nu onder de Maasboulevard auto's razen was 100 jaar geleden dit beeld te zien. Gelukkig heeft Philip Sadée (1837-1904 Den Haag) in 1893 de situatie voor ons vastgelegd. Dit idyllische plekje is het Kanaal van Luik naar Maastricht ter hoogte van de Servaasbrug.

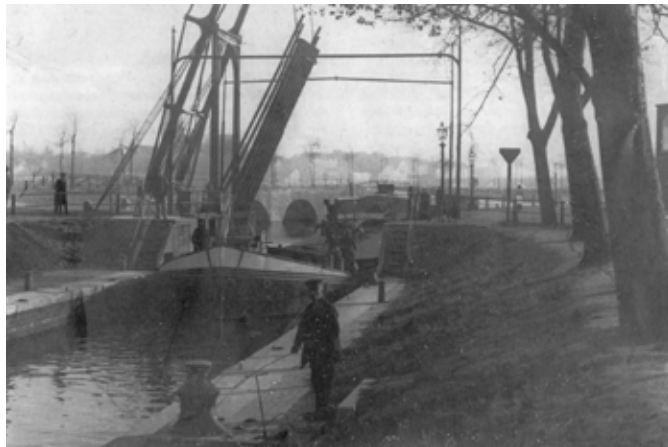
Boven: Bassin, gezien vanuit het noorden.

Rechts: Tracé van het kanaal door Maastricht



passerde soms de Staten-Generaal door zonder goedkeuring financieringen te forceren (of zelfs uit privé-middelen te lenen) en soms het werk liet starten voor er vergunningen verkregen waren. Dat alles zonder twijfel met de beste bedoelingen; Den Haag werkte toen – door belangenverschillen tussen Noord- en Zuid-Nederland – nog stroperiger dan vandaag en alleen een inhaalslag in de net startende Industriële Revolutie kon volgens de koning het land redden.

De Maas was slechts 5 maanden per jaar redelijk bevaarbaar voor geladen schepen. Willem I nam twee plannen van Napoleon over en liet die opnieuw uitwerken en doorrekenen. Dat was het bovengenoemde kanaal en het Canal du Nord van Antwerpen naar de Rijn ter hoogte van het Roergebied. Antwerpen had uiteraard voorkeur voor het laatste, Waterstaat



(als belangrijkste adviseur van de koning een doorslaggevende partij) voor het eerste omdat zo de noordelijke provincies niet buiten de boot zouden vallen bij de handel op het achterland (Roergebied). Om de noodzakelijkheid van dit kanaal aan te dikken werd er nog een militaire behoefte opgevoerd.

Het werk startte al in 1823 en kwam ten noorden van Maas-tricht als Zuid-Willemsvaart (openstelling 1826, kosten f4,5 miljoen) uit in het Bassin (zie afbeelding p.2).

Nu nog het gedeelte naar Luik! Van het Bassin moest het kanaal langs de oude binnenstad doorlopen tot Luik (35 km) maar de kosten daarvan waren bijna net zo hoog als die voor de hele Zuid-Willemsvaart (122km) zodat dit gedeelte door geldnood vertraagd werd. Intussen gooide de Belgische Opstand roet in 't eten en dreigde algeheel afstel. België wilde nog steeds het kanaal en pakte de uitvoering zelfstandig en voor eigen rekening aan. Twee keer probeerden zij tot overeenstemming te komen, de laatste keer in 1845. Er werden drie varianten onderzocht: de eerste rond Nederland, waarbij het nieuwe ka-

Boven: De oostelijke gevelwand van de Bokstraat, die afgebroken werd voor het Kanaal van Luik naar Maastricht. De westwand van de Bokstraat vormt nu de bebouwing van de Kesselkade.

Links: De eerste sluis na het Bassin, ter hoogte van de KNP (nu Sappi).



naal pas bij Hocht met de Zuid-Willemsvaart samenkwam. Maastricht zag daarmee het scheepvaartverkeer aan de neus voorbij gaan en opteerde voor twee andere varianten door Nederland en dwars door Maastricht. Dat was ten eerste een kanaal in de Maas langs de westelijke oever tot het Bassin en

Boven: Het kanaal ter hoogte van de Kesselkade. Rechts de toegang tot het Maaseiland.

Rechts: Rechts een luchtopname van het kanaal (±1900) ter hoogte van de Servaasbrug, nog zonder Wilhelminabrug en vóór de kanalisatie van de Maas. De Servaasbrug heeft van de oorspronkelijke elf dan nog negen bogen over. Op de westoever zijn al eerder twee bogen gesneuveld; door het in de loop der eeuwen oostwaarts verschuiven van de rivieroever de eerste en door de aanleg van het kanaal de tweede. Met de installatie van het bewegende brugdeel verdwijnen de twee rechtse bogen.

ten tweede een kanaal op de oever, dwars door bebouwing (Bokstraat, Bat, Vissersmarkt), waarbij de weermuur aan de Maas opnieuw geconstrueerd moest worden. Maastricht was immers nog steeds vestingstad! Dat deze laatste variant het uiteindelijk gewonnen heeft, op kosten van de Belgen, mag ons vandaag nog verbazen.

In 1847 werd eindelijk met het werk begonnen en in 1850 voer het eerste schip door het kanaal. Door deze constructie bleef België tot de laatste dag eigenaar van het kanaal en betaalde al het personeel uit, ook dat in Maastricht.

De foto links toont de Kesselkade met rechts de toegang tot het moleneiland, waarop de Maasmolen van Franquinet stond. Links nog net de Augustijnerkerk.

Voor de aanleg van het kanaal is op deze hoogte een complete straat gesloopt, de Bokstraat (zie afbeelding p.3).



Het stuk kanaal langs Maastricht was een bottleneck in de vaarroute (slechts 7m breed) met alleen al in Maastricht zes bruggen en twee schutsluizen (op de foto op p.3 de sluis bij de KNP). Het kanaal werd ontworpen voor het vervoer van 250.000 ton per jaar maar in 1930 waren dat er al 7 miljoen bij 10.000 scheepsbewegingen. In het eerste volle jaar van de Zuid-Willemsvaart (1827) telde men in Maastricht (Bassin) 1582 passages; dat zijn er gemiddeld 5 per dag, in 1930 met het kanaal Luik-Maastricht in vol bedrijf 55 per dag.

Het ontwerp voor het kanaal stamt uit de tijd dat België deel uitmaakte van het Koninkrijk der Nederlanden maar werd gerealiseerd ná de afscheiding der Belgen (1830-'38). Antwerpen zorgde ervoor dat het kanaal nooit van grote betekenis kon worden. Helemaal gelukkig was Nederland niet met de aansluiting van beide kanalen. Er was een waterverdrag nodig (1863) om te voorkomen dat de Maas het hele jaar door onbevaarbaar zou worden en de Zuid-Willemsvaart moeilijk bevaarbaar door het doorsluizen en onttrekken van grote hoe-



veelheden water voor bevoeiing van woest land in de Belgische Kempen.

De financiering en exploitatie van beide kanalen bleek moeilijk. De provincies werden geacht mee te betalen maar verzetten zich in de regel, vanwege het geringe belang en de te verwachten exploitatietekorten. De Belgen zagen in de 20^e eeuw geen heil meer in een scheepvaartverbinding die de haven van Antwerpen alleen maar concurrentie aandeed en begonnen in 1930 met de aanleg van het Albertkanaal.

De bevaarbaarheid van de Maas was er, zoals gezegd, niet be-

Boven: De zwaaiikom aan de Pieterskade. De foto is genomen vanaf het bastion de 'Vief Köpp'. De zwaaiikom was uitgegraven opdat schepen hier konden omkeren. Dat is het enige stukje kanaal dat de demping overleefde en is nu bekend als de 'Visvijver'.

Links: De situatie aan 't Bat ter hoogte van de Vissermarkt, gezien vanaf de Servaasbrug met links het begin van het Stadspark.



ter op geworden. België kwam in 1900 met een plan tot kanalisatie van het deel Ternaaien-Smeermaas. Nederland had wel

Boven: Kanaal, Maas en Stadspark vanuit de lucht gezien. Let ook nog even op de tussen de bomen verborgen monding van de Jeker die toen nog in noordelijke richting parallel aan de Maas tot bijna de Graanmarkt stroomde. De Jeker kruiste het kanaal ter hoogte van de Helpoort door middel van een duiker.

Rechts: Kanaal bij de Lage Kanaaldijk, daarachter de kerk van Sint Pieter.

oren naar het plan maar alleen als de lengte uitgebreid werd van Visé tot Maasbracht of zelfs verder. De Eerste Wereldoorlog kwam daar tussen en voordat de Belgen dié te boven waren had Nederland in 1921 besloten het Julianakanaal aan te leggen (1925-34). De aanleg van het kanaal Luik-Maastricht ging ten koste van een deel van het toen nog jonge Stadspark. Dat is een treurig verhaal, dat Stadspark. Het was nog geen 25 jaar oud toen het kanaal er een reuzenhap uit nam. Na demping van het kanaal is het ook niet meer goedgekomen en door de bouw van de Kennedybrug werd het zelfs nog rampzaliger toen het stuk “Ingelsen Hoof”, waar nu de korte oprit naar de brug is, ook nog verdween.

Na de Tweede Wereldoorlog werd de Maas door uitdiepen en kanaliseren beter bevaarbaar gemaakt en verloor het kanaal



zijn betekenis. Alle installaties vormden nu ook voor het landverkeer een hindernis en het stadsbestuur besloot in 1951 dat het kanaal weg moest. Het had heel wat voeten in de aarde voor er in 1962 begonnen kon worden met dempen. Het kanaal is o.a. volgestort met uit de Maas opgediept grind waarbij door toeval ook de Romeinse resten van de eerste Maasbrug werden ontdekt. Het tracé leverde na demping een prachtige strook vlak land op waarop de Maasboulevard werd aangelegd die een deel van het noord-zuidverkeer door de stad voor zijn rekening neemt. Een situatie om jaloers op te zijn! Kijk maar eens naar de oostoever van de Maas in Wyck. Daar is nauwelijks verkeer mogelijk; zelfs fietsers en voetgangers zitten elkaar nog dwars. Eerlijkheidshalve moet gezegd worden dat de situatie op de westoever sowieso beter zou zijn omdat de Maasbedding zich in de loop der eeuwen oostwaarts verplaatste door afzetting van sediment uit de Jeker.



Zuid-Willemsvaart



Zoals eerder gezegd was het altijd de bedoeling geweest een kanaal aan te leggen tussen Luik en de Rijnmond. Luik-Maas-tricht was daar maar een onderdeel van. Met het graven van de Zuid-Willemsvaart werd de ontbrekende verbinding tussen Maastricht en Den Bosch gerealiseerd.

Onder het Franse bewind (1794-1813) werden de eerste plannen gemaakt om door Zuid-Nederland kanalen te graven,

Boven: De Zuid-Willemsvaart even ten noorden van Maastricht. De toevoeging Zuid- kreeg het kanaal toen in Drenthe en Overijssel eveneens Willemsvaarten opengesteld werden.

Links: De demping van het kanaal van Luik naar Maastricht geschiedde tussen 1962 en 1968.



zodat het transport van militairen en goederen sneller zou plaatsvinden. Dat was in de eerste plaats het Canal du Nord van Antwerpen via Venlo (Maas) naar de Rijn. Daarnaast een noord-zuidverbinding van Luik naar de Rijnmond. Het Canal du Nord werd daadwerkelijk begonnen en bij de val van Napoleon was een klein deel in Belgisch Brabant klaar (Lozen-Weert, 1810). Dat was het hoogstgelegen deel van het geplande kanaal (in vakkringen: scheidingspand) dat van water voorzien moest worden. Daarvoor werd een watertoevoerkanaaltje gegraven van Maastricht tot Lozen (43 km!). Dit kanaaltje is de basis voor het zuidelijke deel van de latere Zuid-Willemsvaart.

Boven: De Zuid-Willemsvaart maakt gebruik van het scheidingspand van het nooit afgemaakte Canal du Nord (stippellijn) en het voedingskanaal dat dit scheidingspand van water voorzagt en in Maastricht begon.
Rechts: Douanepost aan de Zuid-Willemsvaart bij Smeermaas.

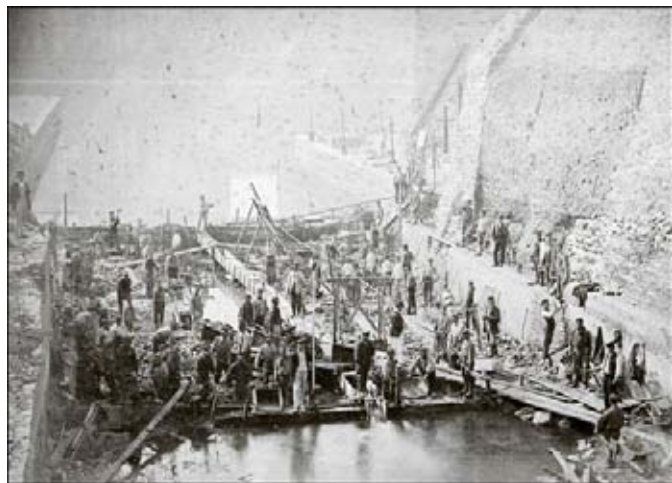
Al in 1815 vroeg koning Willem I aan F. Behr (generale staf) te onderzoeken of dit kanaaltje bevaarbaar gemaakt kon worden. In 1819 maakte waterstaatsingenieur Goudriaan in opdracht van de koning een projectplan en ondanks dat het Ministerie van Financiën de koning afraadde van het plan, als zijnde te kostbaar en onrendabel, zette Willem I door. In 1823 werd goedkeuring verleend door de Tweede Kamer. De kosten werden geraamd op f 3,7 miljoen, het werden er uiteindelijk f 4,5. In 1827 voer het eerste schip door het kanaal en in het eerste 12 maanden kwamen in Maastricht 1582 schepen aan met een gemiddelde tonnage van net 60 t. Het deel Lozen-Maastricht was van ondergeschikt belang in de plannen en kon alleen verwezenlijkt worden omdat het militaire belang van de vesting



Maastricht wat aangedikt werd en omdat Luik (toen nog deel van het Koninkrijk der Nederlanden) zich sterk maakte voor aanleg van de totale verbinding Luik-Rijnmond, een verbinding die in een volgend plan pas voorkwam.

De rest van de Zuid-Willemsvaart naar 's Hertogenbosch volgde zoveel mogelijk het dal van de Aa. Ondanks dat dit tracé iets langer was dan de Dommel-route (meer naar het westen) werd hier toch voor gekozen omdat de neveneffecten gunstiger waren. Hiermee zou namelijk een geïsoleerd gebied (Peel) ontsloten worden en de afvoer van daar gewonnen turf – waar Holland behoefte aan had – eenvoudiger zijn.

De financiering werd het grootste probleem. De regering had de bijdragen van de diverse provincies hard nodig en die wa-



ren niet happig op een kanaal waarvan de tolopbrengsten nooit genoeg zouden zijn om het kanaal te onderhouden, laat staan de investeringen terug te verdienen.

Het Canal du Nord is nooit afgemaakt. Het deel voor Duitse rekening (Venlo-Rijn) werd nooit begonnen en zonder die verbinding was Antwerpen in de rest schijnbaar ook niet geïnteresseerd.

In de praktijk heeft de verstoorde relatie met België voor veel problemen gezorgd bij het gebruik van het kanaal. Om tijdens droge zomers de Kempen van voldoende water te kunnen voorzien schroefden de Belgen het waterniveau in beide kanalen (van Luik naar Den Bosch) zo hoog op dat er voor de scheepvaart een onacceptabele stroming kwam te staan. Die maakte het bijvoorbeeld bijna onmogelijk om een schip door de doorgang in de stadsmuur de stad in te loodsen. Daar kon immers niet gejaagd of gezeild worden en werden de schepen met mankracht door de onderaardse tunnel geboomd.

Links: Zolang Maastricht vestingstad was moest het kanaal via een onderdoorgang door de omwalling lopen. De schepen moesten met mankracht door de ontstane tunnel geboomd worden. Pas in 1875 mocht de overwelving gesloopt worden, waarvan hier een foto.

Theo Bakker's Domein

De topografische bijzonderheden van Maastrichts ontwikkeling

- **Maastricht**, mix van twintig eeuwen stedelijke structuren. Hoe geografische omstandigheden en menselijk ingrijpen de stad vorm gegeven hebben.
- **Vesting Maastricht**, aanleg, uitbreiding, onderhoud, ontmanteling en slechting der Maastrichtse vestingwerken.
- **Middeleeuwse kloosters** in Maastricht, hun ontstaan en hun doelstellingen. Bijna en bloc moeten ze tijdens de Franse overheersing sluiten. Wat is er van over en waarvoor wordt dat gebruikt?
- **Verdwenen kerspelkapellen en gasthuizen**. In Maastricht stonden veel buurtkapellen en gasthuizen met kapellen, die ingeschakeld werden in de buurtorganisatie en armenzorg. Hoogst zelden kregen ze een taak binnen de parochie.
- **Onze Lieve Vrouwebasiliek**. Stap binnen in de Hoge Middeleeuwen en geniet van een goed geconserveerde romaanse kerk. Lees over de kapittelstrijd tussen het Sint Servaas- en het O.L.Vrouwekapittel, over de restauratie door P.J.H.Cuijpers en over het verdwijnen van de belangrijkste kerkschatten naar het Vaticaan. Lees ook over de geschiedenis van het wonderbaarlijke beeld van de Sterre der Zee.
Vergeet niet de monumentbeschrijving in de volgende kolom.
- **Van Kanaal tot Maasboulevard**. De geschiedenis van het Kanaal van Luik naar Maastricht.

Diversen

- **Watermolens van Maastricht**. Een inventarisatie van alle watermolens die in 1800 nog actief waren, hun geschiedenis en een klein beetje molentechniek. Tevens is dit het verhaal van de Jeker, zoals die door Maastricht stroomt.
- **Maastrichts tweeherigheid**. Hoe een middeleeuwse overeenkomst door de eeuwen slim gebruikt werd voor het welzijn van de stad en hoeveel tweedracht die ook bracht.
- **Wateroorlog België–Nederland**. Sinds 1830 woedt een wateroorlog tussen België en Nederland rond de angels in het “Belgische vlees”: Maastricht en Zeeuws-Vlaanderen.

Artikelen over Maastricht van andere auteurs

- * **Elisabeth Strouven**, stichtster van het tertiariisklooster Calvariënberg, de bakermat van Maastrichts moderne ziekenhuizen. Door Florence Kroon
- * **Sint Servaasbasiliek**, een monumentbeschrijving
- * **O.L.Vrouwebasiliek**, een monumentbeschrijving