

## Ons kanaal

### Historiek

In de loop der eeuwen droomden verschillende bewindslieden van een verbinding tussen de grote West-Europese rivieren Rijn, Maas en Schelde.

Het idee bestond reeds ten tijde van de Romeinse keizer Claudius (41-54 na Chr.) en van Karel de Grote (768-814). Technisch bleken de werken evenwel niet uitvoerbaar zodat het bij nobele dromen bleef. In 1440 bestonden plannen om de Grote en de Kleine Nete te kanaliseren en met Antwerpen te verbinden. Ook deze plannen verdwenen in het niet.

Tussen 1486-1490 werd de 7 km lange Herentalse Vaart aangelegd dat water van het Groot Schijn (Wommelgem) tot aan de huidige Meir moest brengen. Wegens verzanding werd deze waterweg afgeschaft in 1936. In 1517 verleende Karel V een concessie voor de kanalisatie van Demer, Gete en Méhaigne. Dit was een van de oudst erkende projecten voor de Maas-Scheldeverbinding maar ook deze werd nooit echt gerealiseerd.

Met het Spaans Bewind (1598-1713) begon voor onze gewesten een grote bloeiperiode onder de regering van de aartshertogen Albrecht en Isabella (1598-1648) die de volle sympathie van de bevolking hadden. Tijdens deze periode ontstonden dan ook de eerste concrete plannen voor de aanleg van een groot kanaal. Men wilde een waterweg tussen de Maas en de Rijn om de handelsmacht van de noordelijk gelegen "Verenigde Provinciën" te beknotten. Het Luikse industriebekken was langs de Maas en haar deltamonding met de zee verbonden. Deze rivier maakte dus het transport naar andere landen mogelijk. Toen ingevolge de godsdienstoorlogen (16de en 17de eeuw), de noordelijke en de zuidelijke provinciën werden gescheiden was dit transport slechts mogelijk mits het betalen van een zeer zware tol.

In 1626 legde aartshertogin Clara Eugenia, landvoogdes van de Zuidelijke Nederlanden, het plan van een nieuwe waterloop voor aan de Spaanse koning. Deze "gracht", die Arcen met Stralen en Venlo moest verbinden, werd daarom de "Fossa Eugeniana" genoemd. Onder leiding van markies San Angelo startten nog hetzelfde jaar de graafwerken onder voortdurende militaire bescherming gezien de constante oorlogsdreiging tussen het Noorden en het Zuiden. Het nieuwe kanaaltje zou overigens als verdedigingslijn tegen de noordelijke Verenigde Provinciën fungeren.

Tussen Düsseldorf en Venlo werkten van 1626 tot 1628 liefst 8000 mensen. In 1627 waren de werken zo ver gevorderd dat de "Fossa Eugeniana" reeds bevaarbaar was tot Gelderen. Het gedeelte van Gelderen naar Venlo raakte echter niet voltooid wegens oorlogsomstandigheden en ... geldgebrek. In 1628 werden 's Hertogenbosch, Maastricht en Rheinberg ingenomen door Frederik-Hendrik van Nassau. Hij rukte verder op naar het Prinsbisdom Luik (Dalhem, Limbourg) en verjoeg alle werklieden. Hierdoor werden de plannen van de Rijn-Maas-Scheldeverbinding teniet gedaan voor de komende 200 jaar. Door het Verdrag van Münster in 1648 dat de scheiding tussen Noord en Zuid bekrachtigde en aan Nederland de feitelijke heerschappij toekende over de riviermonden van Rijn, Maas en Schelde, leek de geplande verbinding definitief verloren.

Verschillende pogingen in de 17de en 18de eeuw bleven ook zonder resultaat. Zo bestond in 1751 een niet uitgevoerd plan van een kanaal Tongeren-'s Hertogenbosch. Dit kanaal zou door Hoeselt, Bilzen, Langerloo, Winterslag, Meeuwen, Ellikom en Kaulille lopen en zou geen

enkele sluis behoeven. De belangen van de stad Hasselt werden evenwel totaal verwaarloosd. Het was hoofdzakelijk Luik dat door het plan werd gediend.

Pas in 1794 na de overwinning van de Fransen op de Oostenrijkers bij Fleurus en de annexatie van de Zuidelijke Nederlanden bij Frankrijk met inbegrip van Limburg en Luik kwamen de oude plannen terug op tafel. In 1803 besloot Napoleon Bonaparte de verbinding van de 3 rivieren opnieuw aan te vangen. De nieuwe verbinding vertrok van Neuss op de Rijn over Venlo op de Maas naar Antwerpen op de Schelde en dit via Weert, Bocholt, Kaulille, Lommel, Herentals en Lier. Deze verbinding noemde hij "le Grand Canal du Nord" waarmee hij de Hollandse handel het hinterland wilde ontnemen door Antwerpen op een efficiënte manier met de industriegebieden te verbinden.

De werken werden in 2 secties uitgevoerd. De eerste vormde de verbinding tussen Schelde en Maas, de tweede tussen Maas en Rijn. In 1808 waren de werken op verschillende plaatsen in volle uitvoering. Een van de moeilijkheden was evenwel de watervoorziening van het 140 km lange Grand Canal du Nord. De waterscheiding tussen de hydrografische bekkens van Maas en Schelde lag in de omgeving van Lommel. In de verbinding Venlo-Antwerpen lag het verdeelpand Bocholt-Lommel. ( ) Dit ver-deelpand, op de hoogte van circa 40 meter boven het zeewaterpeil met Lozen als hoogste punt, moest gevoed worden om de schuttingen zowel naar de Maas als naar de Schelde mogelijk te maken. Aanvankelijk dachten de toenmalige waterbouwkundigen dat de kleine waterlopen aan die waterscheiding (o.a. Dommel en Warmbeek) voldoende water zouden geven voor de voeding van het verdeelpand dat water verliest bij het versassen van schepen naar Maas en Schelde.

Bij nadere studie stelde men vast dat dit niet het geval was. Het voor de voeding van dit verdeelpand benodigde water kon niet ter plaatse worden gevonden. Men zocht naar een punt op de loop van de Maas waar men gedurende het hele jaar voldoende water kon aftappen. Dit punt werd gevonden te Hocht bij Smeermaas waar de waterstand zelfs bij grote droogte voldoende hoog was om het Grand Canal du Nord op het hoogste punt bij Lozen te voeden. Van Hocht naar Lozen was er voldoende verval om het water zonder sluizen naar het eindpunt te laten stromen via een voedingsgracht, door de Fransen la Rigole Navigable of Rigole d'Alimentation genoemd. Deze moest ook voor houtvloten, platbodembootjes en andere kleine schepjes bevaarbaar zijn.

Dit betekende evenwel dat er een tweede kanaal moest gegraven worden van Hocht doorheen de Maaslandse dorpen tot Lozen. Voor de eerste maal maken we kennis met de waterloop die later in feite ten onrechte tot Zuid-Willemsvaart zou worden omgedoopt. Koning Willem I liet dit voedingskanaal immers niet graven maar enkel een bestaand en bevaarbaar toevoerkanaal verbreden. De oorspronkelijke gedachte, planning en uitvoering waren evenwel van de roemrijke Napoleon Bonaparte.

Er bestond een tweede plan dat thans in het rijksarchief te Maastricht bewaard wordt maar nooit uitgevoerd werd. Het voorzag in Lozen een breed verzamelbekken, het zogenaamde "Bassin Napoleon". Dit bekken zou als doel hebben het Grand Canal du Nord van water te voorzien. Middenin zou een kunstmatig eiland gebouwd worden met daarop een groot standbeeld van Napoleon. Met de uitvoering van de voedingsgracht vanuit Hocht ging dit voorstel evenwel verloren... samen met een toeristische attractie voor Lozen.

Voor de Maaslandse bevolking was niet zo gelukkig met de nieuwe ontwikkeling. Het tweede kanaal liep immers dwars door hun dorpen zodat de boeren van hun akkers, weidegronden, bossen en heidevlakten werden gescheiden door de nieuwe vaart. De Fransen voorzagen trouwens maar enkele bruggen op het hele traject. Duizenden houwelen en schoppen zouden de vlakten openscheuren terwijl de plaatselijke bevolking daar in feite geen boodschap aan had. Er dienden zelfs woningen afgebroken die op het tracé lagen. Een

uitvoerig verslag uit die tijd vermeldt dat de inwoners "in de lente niet uit hun woning willen omdat ze pas gezaaid hebben, in de zomer niet omdat hun groenten er zo mooi bijstaan, in de herfst niet omdat ze moeten oogsten en in de winter niet omdat het te koud is...".

Men schatte dat de werken de verplaatsing van meer dan 1 miljoen kubieke meter grond vergden. De bodembreedte van het kanaaltje was voorzien op 13 meter, de breedte aan het wateroppervlak op 20,40 meter. Met inbegrip van de dijken zou het geheel 27,40 meter breed worden. Om zeker over voldoende oppervlakte te beschikken onteigende de Franse staat (aan een gemiddelde van 2 fr./ha) ineens een strook van 60 meter breedte doorheen al de Maaslandse dorpen !

In Franse opdracht moesten zelfs de pastoors vanop de preekstoel trachten de opstandige bevolking het grote nut van het kanaal te doen inzien. De Fransen wilden hier plaatselijk arbeiders recruteren, maar de bevolking was de boerenkrijg en hun gejudas nog niet vergeten. Niemand wilde voor die Fransen werken. Noodgedwongen liet men dan maar werklieden vanuit het Luikse overkomen, waarmee ook geen taalprobleem bestond.

De voorziene kredieten waren evenwel spoedig uitgeput en de belastingsontvangers kregen opdracht op al de belastingen, die zij in hun gebied inden, vier opcentiemen in te houden ten bate van het kanaal.

De voedingsgracht evenals verschillende kanaalsecties werden in 1809 beëindigd. De werken aan het eigenlijke "Grand Canal du Nord" vloten vrij goed totdat de lonen van de kanaalgravers vanuit Parijs minder goed doorkwamen. In Bree dreigde zelfs een opstand van de 3000 werklieden die hun loon opeisten. De aanhechting van het Koninkrijk Holland in 1810 bij het Franse Keizerrijk had evenwel de stopzetting van de werken tot gevolg. Rotterdam was immers ook een Franse haven geworden waardoor "le Grand Canal du Nord" overbodig werd. De Hollandse autoriteiten waren bovendien van mening dat de Nederlandse tussenwateren de drie grote rivieren reeds in voldoende mate samenbrachten en andere verbindingen overbodig waren.

Na de hereniging van de Nederlanden in 1815 onder Koning Willem I werden de werken, die onder Napoleon niet werden voltooid, hervat en tot een goed einde gebracht. De voedingsgracht van het Canal du Nord werd verbreed, uitgediept en doorgetrokken tot Maastricht. De gracht werd in de eerste plaats omgevormd tot een kanaal dat de niet bevaarbare Maas tussen Maastricht en Roermond moest vervangen. Het tracé volgde verder noordwaarts de in 1810 verlaten werken van het Noordkanaal tot Nederweert en verder terug naar de Maas te 's Hertogenbosch. De verbinding tussen het Luikse indus-triebekken met de Nederlandse havens werd alzo gerealiseerd via de vaart, die zoals we voorheen reeds aanhaalden, naar zijn promotor de Zuid-Willemsvaart werd genoemd. Het kanaal dat bevaarbaar was voor schepen tot 600 ton werd in augustus 1826 in gebruik genomen. Een tocht Maastricht -'s Hertogenbosch, die via de Maas minstens 1 à 2 weken duurde, kon over de Zuid-Willemsvaart in een 3-tal dagen worden afgelegd. Maastricht werd een druk bezochte kanaalhaven.

De verdere verbinding van het Noordkanaal tot Antwerpen werd evenwel niet gerealiseerd zodat Antwerpen door het nieuwe tracé zeer benadeeld werd. In 1828 vroeg de provincie Antwerpen dan ook aan de koning om het Noordkanaal tot Antwerpen door te trekken. Hier werd er niet op ingegaan.

# Het kanaal door Kaulille

De Zuidelijke Provincies zullen tot de onafhankelijkheid van België in 1830 moeten wachten om de verbinding opnieuw ter sprake te brengen. De kortzichtige internationale dwarsdrijving tussen België en Nederland resulteerde uiteindelijk in een Maas-Scheldeverbinding op Belgisch grondgebied.

De kanaalactiviteiten werden naar onze Noorderkempen verlegd door de verdere uitvoering van de vroegere plannen van het "Grand Canal du Nord". Zo werd vanaf de Zuid-Willemsvaart te Lozen een betere verbinding met Antwerpen tot stand gebracht. De kanalisatie van de Kempen werd vastgesteld door het Koninklijk Besluit van 24 oktober 1834. Bijna tien jaar later werd door het Koninklijk Besluit van 10 september 1842 de leiding van de werken toevertrouwd aan hoofdingenieur Kümmer.

In 1843 startte men met de praktische uitwerking en met het graven van het Maas-Scheldekanaal, ook het Kempisch Kanaal, en tenslotte het Kanaal Bocholt-Herentals genoemd. De eerste sectie Bocholt-Blauwe Kei werd aanbesteed op 20 januari 1843 en voor de scheepvaart geopend op 22 augustus 1844. Het betrof eerder het uitdiepen en verbeteren van het bestaande Noordkanaal, waarvan de bedding behoudens een deel in Kaulille (zie volgende foto) gevolgd werd. De werken tot Herentals werden in 1846 voltooid. Via de Kleine Nete, de Beneden-Nete, de Rupel en de Schelde werd dit kanaal verlengd tot Antwerpen. Later werd een rechtstreeks kanaal gegraven van Herentals naar Antwerpen. De werken werden dus in 3 fasen uitgevoerd :

-Bocholt-Blauwe Kei Lommel - van 1843 tot 1844

-26,9 km

- geen sluizen

-Blauwe Kei-Herentals -van 1844 tot 1846

- 30,7 km

- 13 sluizen

-Herentals-Antwerpen - van 1846 tot 1860

- 28,8 km

- 4 sluizen

Het kanaal door Kaulille, op de tracé Lozen-Blauwe Kei bestaat dus precies 150 jaar.

## Bericht

-----

*De burgemeester van de gemeente Caulille deelt in uitvoering van de voorafgaande verordening aan de bevolking mede dat het eigendomsplan van de gronden gelegen binnen de gemeente en noodzakelijk voor de uitvoering van de eerste sectie van het Kempisch Kanaal tussen Bocholt en de Blauwe Kei samen met de aangehechte lijst bevattende de namen van de eigenaars en de oppervlakte van de respectievelijke percelen hem ter hand gesteld zijn en dat eenieder er kennis van kan nemen gedurende een periode van 8 dagen vanaf heden tot de ... van 9 uur 's morgens tot 3 uur in de namiddag.*

*Indien de eigenaars van mening zijn dat de uitvoering van genoemde werken de afstand van hun eigen-dommen niet voor gevolg mag hebben, kunnen zij bezwaar indienen bij de kommissie die met dit doel zal zetelen op het gemeentehuis van Maeseck op 10 maart eerstkomend te 9 uur 's morgens, overeenkomstig de wet van 8 maart 1810 en het Koninklijk Besluit van 25 december 1816.*

*Afgekondigd en aangeplakt, vandaag,*

*....., de ..... februari 1843*

*De Burgemeester,*

Voor de voeding ervan bleef men verder gebruik maken van de vroegere voedingsgracht die reeds tot Zuid-Willemsvaart was omgedoopt. De twee secties van het Kempische Kanaal van Bocholt tot Herentals werden uitgevoerd met een breedte van 6 meter aan het grondvlak en 1,65 meter diepte. De werken tot het verbreden van het grondvlak tot tien meter met een waterdiepte van 2,10 meter waren voltooid in 1862. Rond de eeuwwisseling had kanaal een breedte van ca. 20 meter aan het wateroppervlak.

Begin 20ste eeuw klaagden de binnenschippers dat ze met hun kleine schepen onmogelijk konden wedijveren met de 2000-ton rijnaken. Het werd tijd om het bestaande Belgische kanalennet aan te passen. In 1928 werd de "Dienst der Scheepvaart" opgericht met het doel de vaartijd tussen Antwerpen en Luik via de bestaande kanalen te verminderen in afwachting van de rechtstreekse verbinding via het Albertkanaal voor schepen van 2000 ton. De Kempische kanalen ( ) kenden wel een zeer grote bloei maar er bleven in het kanalsysteem diverse knelpunten zoals bruggen en sluizen (o.a. de sluzengroep te Lommel-Blauwe Kei) welke aanleiding gaven tot lange wachttijden. De vaartijd Antwerpen-Luik over een traject van 155 km met 24 sluizen bedroeg in de twintiger jaren gemiddeld 16 dagen (21 dagen in de korte wintermaanden). Deze duur werd enkele jaren na de oprichting van de dienst der scheepvaart teruggebracht tot 8 dagen dank zij georganiseerde jaagdienen op sommige moeilijke punten (sluzengroep Lommel-Blauwe Kei) en de verlenging van de bedieningsduur van de sluizen die bovendien beter verlicht, onderhouden en bediend werden.

Door de economische bloeiperiode na 1896, de ontginning van steenkool in Limburg (1901) en de aanvoer van ertsen voor de zware metaalnijverheid in het Luikse was de rechtstreekse verbinding tussen de haven van Antwerpen en het Waalse industriebekken noodzakelijk geworden. De bouw van het Albertkanaal in de periode 1930-1939 bewerkstelligde de 130 km lange rechtstreekse verbinding over het Belgisch grondgebied van de Maas met de Schelde.

Samenvattend kan worden gesteld dat de Napoleontische en de Hollandse periode de weg hebben geëffend voor de Kempische kanalen die voltooid werden gedurende de eerste decennia

van de Belgische afhankelijkheid. Na het verdrag van Versailles in 1919 verslechterden de betrekkingen tussen België en Nederland. De economische belangen inzake havenpolitiek waren tegenstrijdig en de beide landen bouwden verder een onafhankelijk waterwegennet uit. De rechtstreekse verbinding op Belgisch grondgebied tussen Antwerpen en Luik via het Albertkanaal was hiervan de exponent.

De traditionele binnenvaart was traag. Rond 1950 sleepte men de boten nog of werden ze gejaagd vanop de oevers op mankracht of paardekracht aan 3,5 km/uur. De motorisatie laat thans snelheden toe van 10 tot 15 km/uur voor geladen schepen zodat de afstand Luik-Antwerpen via het gemoderniseerd Albertkanaal nog circa 18 à 24 uur in beslag neemt dank zij dag- en nachtscheepvaart. Het is duidelijk dat het Kempisch Kanaal en de Zuid-Willemsvaart, die de oude verbinding tussen Antwerpen en Luik vormden, van ondergeschikt belang zijn geworden en nog enkel gebruikt worden ten bate van enkele lokale industrieën.

*Thieu Vander Sanden*

Bronnen :

-Van Fossa Eugeniana, Grand Canal du Nord en Rigole Navigable tot Zuid-Willemsvaart / R. Dexters.- In : Limburg, 1986-1987. p. 105-112.

-Het ontstaan van de Kempense kanalen en het Albertkanaal: brochure van de Dienst voor de scheepvaart, 10 blz.

-Kanalenproblematiek in Noord-Limburg / H. Van-dervelden (ir).- Hasselt : 1980.

-De Zuid-Willemsvaart als restant van Napoleons grootse plannen.- In : Het Belang van Limburg : 21-03-1980, p. 11.

-Kanalen van welvaart voor nu en voor morgen : brochure van de Dienst voor de Scheepvaart.

-Verzamelde opstellen 1929-1930 door de geschied- en Oudheidkundige studiekering te Hasselt : p. 150, 152, 157.

-De Schelde-Rijn verbinding / Raoul Lievens en Excavator n<sup>o</sup> 374 VIII-IX, 1974.

-Nota over de voeding van de Kempische kanalen.- 1977), 6 blz.

-Jaarverslag 1992 / Dienst voor de Scheepvaart.

-Dossier Noordlimburgse Kanalen : Kempische Kanaal en Zuid-Willemsvaart / G. Vrolix ; VZW Streekont-wikkeling Noord-Limburg, 1981.