

De waterwegen rond Maastricht

De strijd om het Maaswater, 1839-1939

TON BURGERS

De Maas is een internationale rivier die – na Frankrijk – door België en Nederland stroomt en daar deels grensrivier is. Overal op de wereld vormen internationale rivieren een bron van conflicten. Zo ook hier. De woorden rivier en rivaal zijn nauw verwant: ‘rivalis’ is de oeverbewoner die een gedeeld recht heeft op het water van de rivier (‘rivus’) of beek waar-aan hij woont.¹ Water dat België uit de Maas neemt, is niet meer beschikbaar voor Nederland. Dat beïnvloedt de bevaarbaarheid van de rivier benedenstrooms, maar ook de mogelijkheden voor bevoeiing en drinkwater, het gebruik als koelwater of de voeding van kanalen.

Rond Maastricht lopen drie kanalen die door de Maas worden gevoed: de Zuid-Willemsvaart, het Julianakanaal en het Albertkanaal. De Zuid-Willemsvaart, van Maastricht naar 's-Hertogenbosch, werd aangelegd in de tijd van het Verenigd Koninkrijk als een binnenlandse waterweg. Water werd toegevoerd uit de Maas, een ‘eigen’ rivier. Na de scheiding van 1839 lag de Zuid-Willemsvaart deels op Belgisch grondgebied. België bouwde vervolgens het Kempisch kanaal, van Bocholt naar Antwerpen, waardoor Luik een verbinding kreeg met Antwerpen – in Maastricht over Nederlands grondgebied! – en de Belgische Kempen van water werden voorzien. Daarmee ontstond een conflict tussen België en Nederland over de onttrekking van water door België aan de Maas. Dat conflict werd in 1863 opgelost door een verdrag tussen de beide staten waarin de verdeling van het Maaswater werd geregeld.

In 1906 begonnen Nederland en België een studie over kanalisatie van de gemeenschappelijke Maas. Nadat de onderhandelingen hierover waren doodgebloed, besliste Nederland in 1915 eenzijdig tot kanalisatie van de Maas en daarna, in 1920, tot aanleg van het Julianakanaal. Dit kanaal loopt van Maastricht naar Maasbracht en daarmee ontstond een goede vaarweg tussen Maastricht en Rotterdam. België was bepaald niet blij met het Julianakanaal. Het vreesde dat Rotterdam, vanuit Luik gezien, zo een concurrent zou worden van Antwerpen. Het Julianakanaal werd, net als het Kempisch kanaal, gevoed met Maaswater. Toch nam België geen formele stappen om die onttrekking van water door Nederland te betwisten, terwijl de Maas toch grensrivier was beneden het inlaatpunt. Wel weigerde België verbetering van de verbinding tussen Luik en Maastricht, om een gemakkelijke vaart vanuit Luik naar Rotterdam te voorkomen.

Na de Eerste Wereldoorlog openden Nederland en België onderhandelingen over een herziening van het Scheidingsverdrag van 1839. Daarover werd in 1925 een verdrag gesloten tussen beide landen, maar dit verdrag werd twee jaar later afgewezen door de Eerste Kamer.² Tegelijkertijd, in 1927, besloot België tot de aanleg van het Albertkanaal, een rechtstreekse verbinding tussen Antwerpen en Luik, het belangrijkste Belgische industriegebied. En ook het Albertkanaal zou weer water onttrekken aan de Maas. Radicale Belgische stemmen spraken zelfs over ‘de Maas in de Schelde werpen’, en daarmee vormde het Albertkanaal ook een bedreiging voor het Julianakanaal. Nederland vond dat België hiermee het verdrag van 1863 over de verdeling van het Maaswater schond en bracht het geschil in 1936 voor het Internationale Hof van Justitie. Nederland eiste zelfs stopzetting van de werken voor de voeding van het Albertkanaal. Als tegenactie betwistte België daarop de legitimiteit van de stuw in Borgharen en de voeding van het Julianakanaal.

Tijdschrift voor

Waterstaatsgeschiedenis

32:1 (2023) 16-33

¹ Zie onder meer De Decker, *Alles is water*, 18. Ook ‘rivaal’ in www.etymologiebank.nl.

² Burgers, ‘De kanalen-kwestie’.



Afb. 1 Gezicht op Maastricht. Litho door J.B. Jobard naar een tekening van Le Capitaine Roloff en gepubliceerd in J.J. De Cloet, 'Voyage Pittoresque dans le Royaume de Pays Bas' (Brussel 1825). Collectie auteur.

In vergelijking met België wordt in de Nederlandse historiografie weinig aandacht besteed aan de waterwegrivaliteit tussen beide landen. De oorzaak zal zijn dat België voor zijn maritieme ontwikkeling afhankelijk was van Nederland, terwijl dat andersom geenszins het geval is. Greta Devos schrijft in dat verband over 'de Belgische achterdocht gevoed door historische trauma's: het Verdrag van Munster (1648), de Barrièrepolitiek (17de-18de eeuw), de perikelen na de afscheiding van de Noordelijke Nederlanden en het opleggen van een Scheldetol (1839-1863)'.³ Haar collega Maria de Waele meent dat 'de [scheidings]verdragen van 1839 niet alleen de internationale positie van België consolideerden, [maar] ook de basis legden voor aanhoudende geschillen tussen België en Nederland over het beheer van de hogergenoemde waterwegen'.⁴ Roel Zijlmans is een van de weinige Nederlandse historici die diepgaand heeft geschreven over de geschillen op het gebied van de waterwegen tot 1800.⁵ Nil Disco en Alex van Heezik behandelden in opdracht van Rijkswaterstaat de meer recente ontwikkelingen.⁶ Ikzelf probeer in een reeks van artikelen in dit tijdschrift dieper in te gaan op de problematiek na 1800.

In deze bijdrage staan de Nederlands-Belgische betrekkingen ten aanzien van de Maas bij Maastricht centraal. Hoe zijn deze landen omgegaan met problemen bij het gezamenlijk gebruik in de honderd jaar tussen de afscheiding in 1839 en de ingebruikneming van het Albertkanaal in 1939? Daarbij komen de volgende deelvragen aan de orde. Wat was de inhoud van het verdrag van 1863 en hoe regelde dat de verdeling van het Maaswater over beide landen? Vormde het Albertkanaal een inbreuk op dat verdrag of misgunde Nederland België het kanaal, zoals de Belgen meenden? Wat was de uitspraak van het Internationale Hof van Justitie en hoe werd die uitspraak opgevat in beide landen? En tenslotte: was het Albertkanaal, toen het eenmaal gereed was, een probleem voor Nederland?

Maastricht en de Maas als grensrivier

In het Scheidingsverdrag van 1839 tussen Nederland en België was afgesproken dat de Maas in Limburg grensrivier zou zijn tussen Lixhe op de Belgische linkeroever, en Maasbracht op de Nederlandse rechteroever. Alle voormalige Nederlandse enclaves op de lin-

³ Devos, 'De Belgisch-Nederlandse verkeersverbindingen', 29.

⁴ De Waele, 'De geest van Munster', 33.

⁵ Zijlmans, 'Troebele betrekkingen'.

⁶ Disco & Van Heezik, 'Different strokes for different folks', 151-210.

keroever zouden Belgisch worden, behalve Maastricht. Bij die stad werd de grens (op de linkeroever) bepaald op twaalfhonderd vademmen (dat is ongeveer 2,25 kilometer) buiten de voet van het talud van de vestingwal.⁷ Die laatste toevoeging is ook de reden waarom de grens hier zeer kartelig verloopt. Het betekent dat de Maas geheel Nederlands is vanaf ongeveer het Belgische Klein Ternaaien (Petit Lanaye) ten zuiden en Smeermaas ten noorden van Maastricht.

De Grensmaas bestaat dus uit twee delen: een klein stukje ten zuiden van Maastricht en een stuk van vijftig kilometer ten noorden van die stad. Daartussen ligt wat men de Stadsmaas zou kunnen noemen, met een lengte van ruim acht kilometer. Het verdrag bepaalde ook dat de vaart op de Maas en zijn vertakkingen vrij zou zijn voor de beide landen.⁸ Dat gold ook voor het gebruik van de kanalen die beide landen doorsnijden.⁹ Over het gebruik van het Maaswater of ingrepen in het regime van de rivier was niets geregeld.

De Maas was slecht bevaarbaar door de sterke wisselingen in afvoer. Bij de Rijn liggen de maximale en de minimale afvoer een factor twintig uit elkaar, terwijl dat voor de Maas een factor honderd is. De minimumafvoer bedraagt minder dan dertig m³/s, het maximum meer dan drieduizend.¹⁰ De minimumafvoer van de Maas is zelfs moeilijk te bepalen, omdat die rivier volledig wordt gemanipuleerd door stuwen en reservoirs. In de Grensmaas was de waterdiepte in de vaargeul bij Middelbare Rivier (dat is de gemiddelde zomerwaarde over tien jaar) slechts 1,10 meter.¹¹ Behalve het geringe debiet is ook het grote verhang daarvan een oorzaak. Tussen Visé en Maastricht is het verhang 47 centimeter per kilometer; daarna neemt het af tot zes centimeter bij Venlo.¹² Dat verschil in verhang geeft een vermindering van de waterdiepte met bijna een factor twee. Benedenstrooms van Venlo was de rivier dus beter bevaarbaar als gevolg van een grotere waterdiepte en een geringere stroomsnelheid.

Ook bij Maastricht was de rivier ondiep en lagen overal zandbanken en ondiepten. Ten noordoosten van de vesting was dat het Sint Antonie eiland (afb. 1). Wil je nu zien hoe de natuurlijke Maas eruitziet in een droge zomer, dan moet je naar de Grensmaas ten noorden van Borgharen gaan. Want wat wij nu zien bij Maastricht, Roermond en Venlo is een gestuwde rivier die een vertekend beeld geeft. De stuwen zorgen ervoor dat de stroomsnelheid laag is en de diepte groot.

De Zuid-Willemsvaart (1826) en het kanaal Luik-Maastricht (1851)

Om het probleem van de geringe vaardiepte op te lossen, had Koning Willem I de Zuid-Willemsvaart laten graven tussen Maastricht en 's-Hertogenbosch. Het kanaal, ontworpen door inspecteur-generaal A.F. Goudriaan, kwam gereed in 1826 voor schepen van vierhonderd ton. Het begon in het Bassin van Maastricht en eindigde in de Dieze in 's-Hertogenbosch. Het Bassin in Maastricht werd van de Maas gescheiden door de hoofdsluis nummer 20. Die sluis ligt er nu nog. De volgende sluis, nummer 19, lag bij het Belgische kasteel De Hocht, vijf kilometer stroomafwaarts. De Zuid-Willemsvaart kreeg zijn water vanuit de Maas door deze hoofdsluis. Deze voeding was echter onvoldoende voor de latere plannen van België en daarom werd in 1839 (na de afscheiding van Nederland) een nieuwe *prise d'eau* gebouwd op Belgisch grondgebied bij De Hocht. Deze inlaat lag net beneden sluis 19, waardoor het ingelaten water vrij kon doorstromen in het Belgische deel van het kanaal.

Het was koning Willem's bedoeling geweest om het kanaal door te trekken naar Luik, het industrieel centrum van zijn Verenigd Koninkrijk. Een ontwerp daarvoor was in 1828 gemaakt door B.H. Goudriaan, de zoon van de inspecteur-generaal. Door de Belgische opstand van 1830 vond dat idee geen voortgang. Na de Belgische afscheiding werd alsnog in 1845 een overeenkomst met België gesloten die bepaalde dat 'ter zijde van de Maas, tussen Luik en Maastricht, een kanaal zal worden daargesteld [...] bestemd tot verlenging van het kanaal de Zuid-Willemsvaart'.¹³ De kosten van dit kanaal Luik-Maastricht waren

7 'Tractaat tusschen Nederland en de Mogendheden', 23-24. Het tractaat noemt niet de plaatsen Lixhe en Maasbracht.

8 'Tractaat tusschen Nederland en de Mogendheden', Artikel 9 § 7. Zie ook Barents, *Het internationaal statuut*, 14-15.

9 'Tractaat tusschen Nederland en de Mogendheden', Artikel 10.

10 Burgers, *Nederlands grote rivieren*, 21.

11 Schaepekens van Riemst, *De kanalisatie der Maas*, 11.

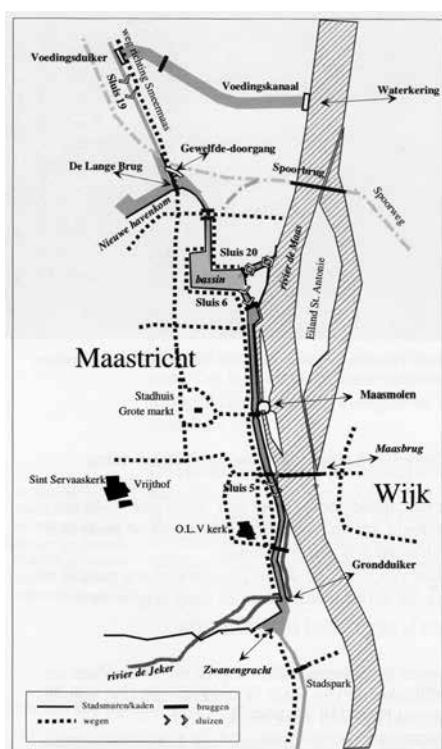
12 Nederlandsch-Belgische Commissie ingesteld tot onderzoek van de kanalisatie van de gemeenschappelijke Maas, 7.

13 'Overeenkomst met België over een Kanaal langs de Maas tussen Luik en Maastricht' 12 juli 1845, SGD_18451846_0000354.

Afb. 2 Het kanaal Luik-Maastricht met de laatste schutsluis (nr. 6) op de voorgrond, circa 1910-1925. Beeldbank RCE.



Afb. 3 De situatie van de waterwegen rond Maastricht in 1885. Uit C. Verhagen, 'De geschiedenis van de Zuid-Willemsvaart'.



voor rekening van de Belgische regering, de vaarweg zou vrij zijn van tol en rechten en Nederlandse schepen waren gelijkgesteld aan Belgische wat betreft sluis- en bruggelden en andere rechten. Het kanaal liep in Maastricht dicht langs de Maas naar het Bassin. Het begon aan de Quai St. Léonard in Luik-Coronmeuse, bij toegangssluis nummer 1. Daarna lagen er sluizen in Haccourt, Lanaye, Petit Lanaye en Maastricht (twee stuks).¹⁴ De laatste sluis van dit kanaal, nummer 6, gaf toegang tot het Bassin (afb. 2).

Enkele jaren na de ingebruikname van het kanaal (in 1851) werd benedenstrooms van toegangssluis 1 in Luik een stuw gebouwd waarmee het waterpeil van de Maas kon worden opgezet.¹⁵ Deze stuw maakte de inname van water in het kanaal gemakkelijker, waardoor het bij lage Maasafvoeren beter op diepte bleef. Voor de Zuid-Willemsvaart betekende dit dat het water op drie manieren kon worden toegevoerd: door de schutsluis 1 in Luik, door schutsluis 20 in Maastricht en door het innamepunt bij De Hocht (afb. 3).

Het kanaal Luik-Maastricht was nauw, in Maastricht was het slechts zeven meter breed. Miljoenen tonnen werden vervoerd door deze 'beruchte watertraverse, waar het lijkt of de natuur en de mensen alle mogelijke hinderpalen hebben opgestapeld, welke de binnenvaart in de weg gelegd kunnen worden', schreef *De Ingenieur* in 1931.¹⁶ Het kruiste de vestingwerken met een tunnel. Overal

langs de kaden in Maastricht lagen schepen te wachten voor drie sluizen, zeven beweegbare en drie vaste bruggen en een tunnel waar één schip tegelijk door kon.¹⁷ Daarbij moesten vier douanekantoren (twee van België naar Nederland boven Maastricht en twee van Nederland naar België beneden Maastricht) worden gepasseerd. Jagen van schepen was onmogelijk, men moest bomend het kanaal door. Een reis van acht kilometer door Maastricht kostte minstens twintig uur oftewel twee dagen, soms het dubbele. Verbrediging van dit kanaal in de stad Maastricht was onmogelijk door bebouwing aan weerszijden.

De Kempenkanalen (1843-1857) en de wateraftappingen

Het Kempisch Kanaal takt bij het Belgische Bocholt af van de Zuid-Willemsvaart en gaat vandaar over Herentals naar Antwerpen (afb. 4). Het werd aangelegd tussen 1843 en 1856.¹⁸ Daarmee was de eerste kanaalverbinding tussen Luik en Antwerpen een feit. Die verbinding ging door het kanaal Luik-Maastricht, daarna door de Zuid-Wil-

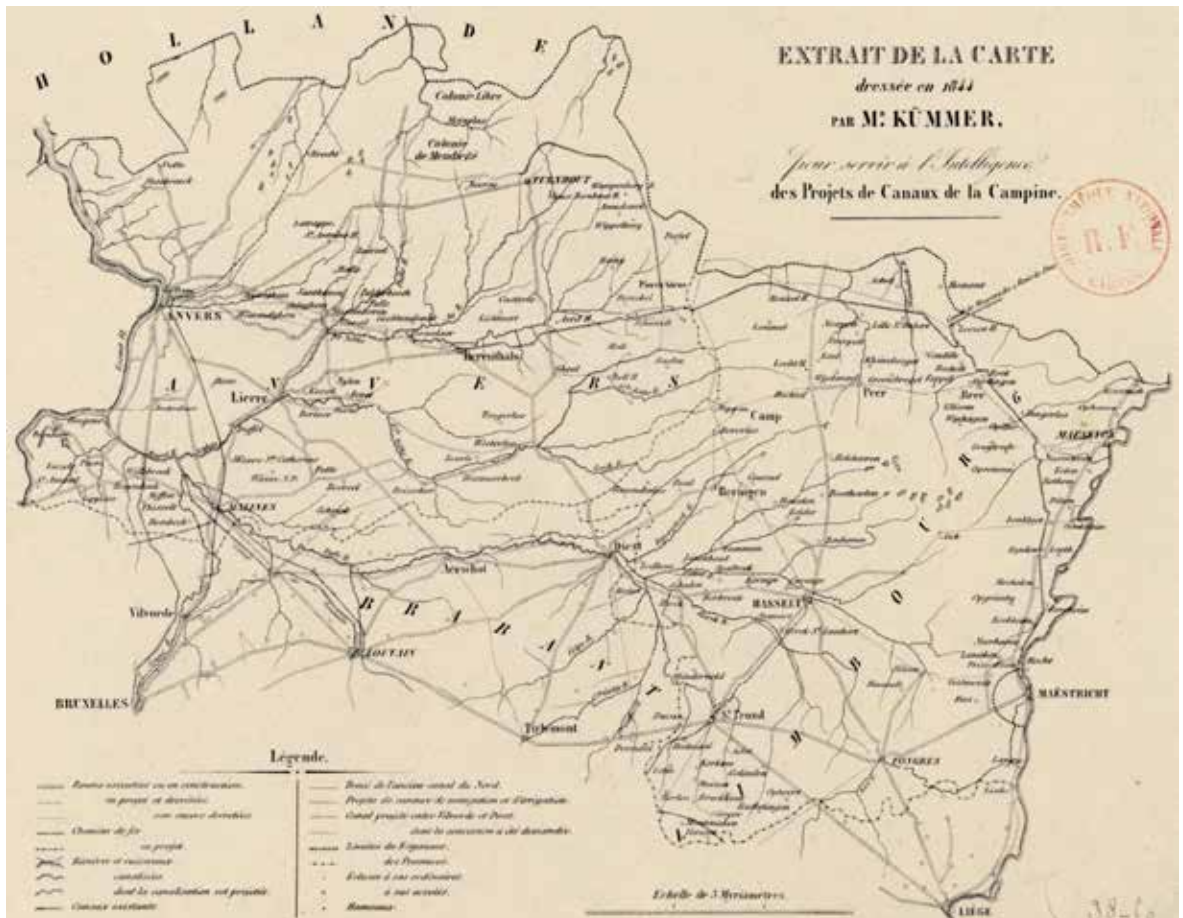
¹⁴ Topographic Map of Belgium (1846-1854), <https://maps.arcantum.com>.

¹⁵ Delmer, *Le Canal Albert*, 191-192.

¹⁶ 'Waterman', 'Groote waterwerken in Oost-België', B70.

¹⁷ Zie ook 'Van kanaal tot Maasboulevard' en 'De wateroorlog tussen België en Nederland', www.theobakker.net/pdf/kanaal-boulevard.pdf.

¹⁸ Burgers, 'Het Grand Canal du Nord'; Zie ook G.J. Borger, 'Het Maas-Scheldekanaal, een bron van conflicten'.



Afb. 4 De situatie van de Kempische kanalen zoals gepland door Kümmër in 1844. Bron: Gallica.bnf.fr.

lemsvaart naar Bocholt en dan door het Kempisch Kanaal naar Antwerpen. In totaal waren er vierentwintig sluizen in het traject: zes tussen Luik en het Bassin in Maastricht, een in de Zuid-Willemsvaart (sluis 19), elf tussen Bocholt en Herentals en zes tussen Herentals en Antwerpen. De totale afstand van Luik naar Antwerpen bedroeg 154 kilometer. Het kanaal was niet alleen scheepvaartweg, maar diende ook de bevloeiing en ontginning van de dorre en droge Kempen. Het ontwerp hiervan was in 1838 opgedragen aan ingenieur U.N. Kümmër (1792-1862).¹⁹

Voor de bevloeiing en aan- en afvoer van producten werden naast het Kempisch Kanaal nog drie zijkanalen gebouwd. Het Kanaal naar Turnhout kwam gereed in 1846, op verzoek van Antwerpen werd dit in 1875 doorgetrokken naar Schoten. Het kanaal naar Beverloo werd in 1857 in gebruik genomen; het loopt dood in de havenkom van Leopoldsburch. Het derde, naar Hasselt, kwam gereed in 1858. De sectie Kwaadmechelen-Hasselt is nu deel van het Albertkanaal en het speelde, zoals we nog zullen zien, een belangrijke rol in de gerechtelijke procedure die Nederland in 1937 voerde tegen België. Het idee was om een gebied van meer dan 200.000 hectare te bevloeiën.²⁰ Dat was wel zeer ambitieus, want bij het gemiddelde neerslagtekort in de zomer zou dan meer dan twintig m³ water per seconde moeten worden aangevoerd. Niet alleen zou daarbij de onttrekking aan de Maas een probleem zijn, ook de Zuid-Willemsvaart kon dat debiet helemaal niet aan. Uiteindelijk zijn maar enkele duizenden hectares bevloed geworden.²¹

De voeding voor de Kempische kanalen kwam deels door het kanaal Luik-Maastricht. Overdag, met scheepvaart, werd bij Luik vier m³/s onttrokken, dat gaf 0,3 meter per seconde stroom in het kanaal. In de nacht, als er geen scheepvaart was, werd daarnaast twaalf m³/s ingelaten door de prise d'eau in De Hocht. Gemiddeld over een dag was dat volgens de Belgische secretaris-generaal van het ministerie van Publieke Werken ir. A.

¹⁹ Kümmër, Rapport à M. le Ministre.

²⁰ Kümmër, Rapport à M. le Ministre, 3.

²¹ Barents, Statuut van de Maas, 108.

22 Delmer, *Le Canal Albert*, 192-193.

23 Kamer van Koophandel en Fabrieken te Maas-tricht, *Verzoekschriften over eenige aangelegenheden van handel en scheepvaart* (Maas-tricht 1855) 1-2, 18-19 in: Nationaal Archief (NA) 2.05.43_643 Gezantschap België.

24 'Verhoor van den heer P.L. Regout op 6 september 1860', in: Regout, *Beschouwingen over de Maaskwestie*, 17-19.

25 De Wit, *Van regen tot Maas*, 94-95.

26 Burgers, 'De Zeeuwse spoorweg', 77-90.

Delmer acht m^3/s .²² Deze onttrekking van water had drie nadelige effecten: verlaging van de waterspiegel in de Maas beneden De Hocht, vergroting van de stroomsnelheden in de Zuid-Willemsvaart en hinderlijke waterspiegelfluctuaties door haalgolven. Nederlandse schippers richtten diverse adressen tot de koning over de sterke stroom 'zoodanig dat de schepen bij de opvaart het dubbele aantal paarden behoeven en dan nog op verre na niet de gewone snelheid kunnen bereiken waardoor de overtocht langer duurt en het vervoer kostbaarder wordt'.²³ De problemen waren juist het grootst wanneer de schippers veel werk hadden, in de zomermaanden als de gewassen moesten groeien, terwijl ze in de winter toch al vaak in het ijs vastgevroren zaten.

Het verdrag van 1863 over de verdeling van het Maaswater

In 1860 kwam er, mede op verzoek van het Tweede Kamerlid Thorbecke, een enquête naar de wateraftappingen in de Maas. Daarbij werd ook de Maastrichtse aardewerkfabrikant Petrus Regout gehoord. Volgens hem werd per etmaal in de zomer een half miljoen m^3 per dag afgetapt (dat komt overeen met zes m^3/s) en hij stelde dat gelijk aan '1/3e van het Maaswater bij lage waterstand'.²⁴ Die laatste toevoeging 'bij lage waterstand' is belangrijk, want de gemiddelde afvoer in de drie zomermaanden is niet achttien m^3/s , zoals men dan zou verwachten, maar honderd m^3/s . In een 107-jarige reeks van laagste maandgemiddelden in een jaar is er slechts één met een waarde van twintig m^3/s , namelijk in 1976! De herhalingstijd voor een afvoer van veertig m^3/s is tien jaar.²⁵ Dat neemt niet weg dat men het ongelukkig kan treffen; Regout had het over drie opvolgende droge jaren, namelijk 1857, 1858 en 1859. Maar de vraag is dan toch of het mogelijk is dat in zulke droge jaren een debiet van zes m^3/s kan worden afgetapt. Bij De Hocht was dat niet meer mogelijk, want daar is het peil van de Maas al te laag. En de configuratie bij Luik was daarvoor niet geschikt omdat er alleen een schutsluis was en geen prise d'eau.

Toch kwam Nederland na onderhandelingen met België tot afspraken over de waterverdeling. Dat gebeurde met een uitruil, want België eiste afschaffing van de Scheldetol. De verhouding tussen beide landen was in die jaren verre van optimaal, want in 1862 was Nederland, tot woede van België, begonnen met de bouw van het Kanaal door Zuid-Beveland, om daarna over te gaan tot de afsluiting van het Kreekrak.²⁶ In 1863 werden drie



Afb. 5 Bouw van de nieuwe sluis 19 in de Zuid-Willemsvaart in 1870. Links de sluiswachterswoning en rechts de brugwachterswoning. Regionaal Historisch Centrum Limburg, Fotocollectie GAM, 6591 Bosscherveld.

verdragen gesloten: de tol op de Westerschelde werd afgekocht, er kwam een algemeen handelsverdrag en de waterverdeling op de Maas werd geregeld. Volgens artikel 1 van het 'Tractaat tot regeling der wateraftappingen' zal er 'beneden Maastricht, aan den voet van het glacis der vesting, eene nieuwe prise d'eau aan de Maas worden gemaakt, die tot voedingskanaal zal strekken voor alle beneden die stad gelegen kanalen, zoowel als voor de bevoeiingen in de Kempen en in Nederland'.²⁷ En volgens artikel 2 werd de sluis 19 te Hocht opgeruimd en vervangen door een nieuwe sluis net boven het nieuwe voedingskanaal bij Maastricht (afb. 5). De voeding van het kanaal kwam dus in Nederland, net buiten de vesting Maastricht, waardoor in het kanaal twee meter extra verval mogelijk werd.

Er mocht per seconde tien m³ van de Maas worden afgetapt als de waterstand op de rivier boven het vaarpeil lag en 7,5 m³ als het daaronder lag. Die laatste waarde werd verminderd tot zes in de zomermaanden. In droge zomers werd dus de waterinname beperkt. Een deel van het in Maastricht afgetapte water (2, respectievelijk 1,5 m³/s) zou door sluis 17 te Lozen (beneden sluis 18 te Bocholt) naar het Nederlandse deel van de Zuid-Willemsvaart vloeien. Behalve deze regeling van de aftappingen betaalde België mee aan verbetering van de Maas tussen Maastricht en Venlo. Gedurende een periode van negen jaren zou de Maas worden verbeterd voor een bedrag van maximaal honderdduizend gulden per jaar en België zou daarvan twee derde deel betalen. Met dat budget kon men ook toen al niet veel doen!

De Maaskanalisisatie en het Julianakanaal, 1918-1935

In 1900 stelde de Belgische regering voor om de Maas tussen Ternaaien en Smeermaas te kanalisieren om zo de moeizame vaart door Maastricht te vermijden.²⁸ De Nederlandse regering antwoordde dat zij liever een studie had naar kanalisering van de midden-Maas van Visé tot Maasbracht. Na lang delibereren werd daartoe in 1906 de 'Nederlands-Belgische Commissie tot onderzoek van de gemeenschappelijke Maas' geïnstalleerd. Deze publiceerde in 1912 haar eindverslag. Dat het zo lang duurde was niet in het minst te wijten aan het Antwerpse verzet tegen deze vaarweg waardoor Luik met Rotterdam zou worden verbonden. Om die reden wilde België ook de vaardiepte beperken tot 2,6 meter – te weinig volgens Nederland.²⁹ Volgens Delmer was België niet tegen deze kanalisatie, maar eiste het – als compensatie – verbeteringen van de Westerschelde.³⁰ Zo stokte de zaak en ondertussen werd België bezet door Duitsland en besloot Nederland in 1915 (eenzijdig) tot kanalisatie van de Maas beneden Maasbracht. Daarmee was verbetering van de vaarweg vanaf Luik en Maastricht naar Maasbracht van de baan.

Na de Eerste Wereldoorlog werden de onderhandelingen nog wel hervat, maar Nederland zag er niets meer in. Het project was te duur en ongeschikt voor vlotte scheepvaart door de vele noodzakelijke stuwen en sluizen op het steile traject tussen Visé en Maasbracht. Antwerpen reageerde verheugd, Luik betreurde het.³¹ De Maaskanalisisatie van Maasbracht tot Grave werd uitgevoerd in de periode 1918-1929.

Bij de onderhandelingen tussen België en Nederland na de Eerste Wereldoorlog was in 1920 een ontwerpverdrag tot stand gekomen, waarbij was bepaald dat het kanaal Luik-Maastricht en de Zuid-Willemsvaart geschikt zouden worden gemaakt voor schepen van duizend ton en dat er een nieuw kanaal zou komen op Belgisch grondgebied van Neeroeteren (aan de Zuid-Willemsvaart) naar Maasbracht.³² Daar zou dat kanaal dus aansluiten op de gekanaliseerde Maas. Het ontwerpverdrag van 1920 was op dit punt vrijwel gelijk aan het later verworpen traktaat van 1925. Beide landen zouden voordeel hebben bij deze verbeteringen: Luik met Antwerpen door verbetering van het kanaal door Maastricht en de Zuid-Willemsvaart, en Maastricht met Rotterdam door de verbeterde Zuid-Willemsvaart en het kanaal van Neeroeteren naar Maasbracht. Hoe de verbetering van het kanaal door de stad Maastricht zou moeten gebeuren, was nog niet bekend, maar zeker is dat dit veel hoofdbrekens zou hebben gekost.

²⁷ Tractaat tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België tot regeling der wateraftappingen uit de Maas, 's-Gravenhage, 12 mei 1863.

²⁸ A. Delmer, 'Le bouchon de Lanaye', 547-549. Zie ook Witteveen, 'De stop van Ternaayen'.

²⁹ Commissie Maaskanalisisatie, 10-11.

³⁰ Delmer, 'Le bouchon de Lanaye', 549.

³¹ Delmer, 'Le bouchon de Lanaye', 549.

³² Nationaal Archief (NA), 2.16.24.01 Ministerie van Waterstaat: Kabinet, 1906-1945, inv.nr. 247: Ontwerpverdrag 9 april 1920, Artikel VI, §2 en §3.

33 Delmer, *Le Canal Albert*, 37.

34 *Limburger Koerier*, 24 maart 1920.

35 SGD_19201921_0001378.

36 *Limburger Koerier*, 4 december 1920.

37 *Limburger Koerier*, 27 december 1920.

38 NA, 2.05.43_707, Nota over de juridische aspecten van het Maaswater, 10; *Limburger Koerier*, 27 mei 1921.

Volgens Delmer was deze oplossing vrijwel net zo goed als later het Julianakanaal.³³ De Nederlandse Limburgers dachten daar toch anders over. Zowel de in 1908 opgerichte Maasvereniging, als de Kamer van Koophandel en de gemeenteraad van Maastricht protesteerden heftig tegen dit besluit. Op 23 maart 1920 nam de raad van Maastricht een motie aan waarbij ze hun teleurstelling uitten over de beslissing om de Midden-Maas (de Grensmaas) niet te verbeteren (lees kanaliseren) waarmee ‘speciaal Maastricht in zijne levensbelangen zal worden getroffen’. De raad drong er bij de regering op aan, ‘vast te houden aan de bevaarbaarmaking van de gemeenschappelijke Maas’ langs en beneden Maastricht.³⁴

Toen België op 29 mei 1920 de onderhandelingen over het ontwerpverdrag afbrak, was de Nederlandse regering vrij om een andere keuze te maken over de verbetering van de vaarweg vanuit Maastricht naar het noorden. In november van datzelfde jaar kondigde het Limburgse Tweede Kamerlid, de latere minister M.C.E. Bongaerts (1875-1959), gemachtigd door de regering, in Maastricht aan dat er een lateraal kanaal zou komen van Maastricht naar Maasbracht dat geschikt zou zijn voor schepen van tweeduizend ton. Waterstaatsingenieur Bongaerts legde de Limburgers uit waarom een lateraal kanaal beter is dan een gekanaliseerde rivier met (op dit traject acht) stuwen en sluizen. Voor dit kanaal zou slechts één stuw nodig zijn, namelijk bij Borgharen en het kanaal zou door vier sluizen worden verdeeld in vier panden. Op 27 juli 1921 keurde de Eerste Kamer het wetsontwerp goed.³⁵

Onder het kopje ‘Altijd de Belgische tegenwerking’ schreef *De Limburger Koerier* over de volgens Belgische kranten noodzakelijke Belgische toestemming voor het kanaal, omdat water zal worden onttrokken aan de Maas.³⁶ Het artikel haalde ook de Brusselse krant *Nation Belge* aan, die eerst beweerde dat het kanaal er wel nooit zal komen, en vervolgens dat het zal worden ingezet als een ‘geducht economisch wapen tegen België’.³⁷ De Belgische regering had wel bezwaren geuit tegen de aanleg van het kanaal, als zijnde in strijd met het verdrag van 1863, en daarover uitvoerige nota’s gewisseld met Nederland, maar uiteindelijk had ze in de zaak berust.³⁸



Afb. 6 Plattegrond van de werken voor het Julianakanaal met de stuw van Borgharen en sluis V bij Sint-Pieter ingetekend op een kaart van Maastricht van 1923. Het noorden is rechts. Bron: NA. 2.05.43_705_–Gezantschap België.

Een enkele keer was er ook Belgische instemming met het kanaal, onder meer van het Belgische Kamerlid ir. J. van Caenegem (later minister van Openbare Werken). Hij drong er in het parlement op aan dat België na de mislukte onderhandelingen weer toenadering zou zoeken tot Nederland.³⁹ Dat was geheel anders dan Staatsminister Paul Segers, behartiger van de Antwerpse havenbelangen en namens België onderhandelaar met Nederland. Hij zag het kanaal als een poging van Nederland om 'zich alleen meester te maken van den waterweg [de Grensmaas], die het anders met België moest delen'.⁴⁰ Dat was een onzinnige redenering van een reactionaire man, volgens het *Algemeen Handelsblad* 'een gewikst politiker, [van] de oude garde, die er belang bij heeft, dat de vesting der heerschen-de kaste onaangeroerd blijft: de adel, het bankwezen, de groothandel, de kolen- en ijzer-magnaten, en al die van hen afhangen'.⁴¹ Volgens de Belgische historica Maria de Waele was bij Segers 'de geest van Munster nog levendig aanwezig' terwijl 'zijn brutale egoïsme botste op tegenstand van sommige andere regeringsleden'.⁴²

Door twijfel en discussies in Nederland begon de bouw van het Julianakanaal pas in 1925, nadat prinses Juliana op 22 oktober de eerste spade in de grond had gestoken. De regering had toen ook besloten dat het kanaal haar naam zou dragen.⁴³ Op 16 september 1935 werd het vijfendertig kilometer lange Julianakanaal 'in zijn volle lengte' door de prinses voor de scheepvaart opengesteld.

Verbetering van de vaarweg langs Maastricht, 1925-1931

Net stroomafwaarts van de ingang van het Julianakanaal bij Limmel is de stuw van Borgharen gebouwd om het Julianakanaal te voeden (afb. 6). De stuw houdt het waterpeil van de Maas constant op vierenzeventig meter boven NAP bij afvoeren tot ongeveer duizend m³/s.⁴⁴ Stijgt de Maas boven dat peil, dan gaat de stuw open en wordt de situatie van een vrijstromende rivier hersteld. Dan wordt ook de sluis van Limmel, die normaal open staat, gesloten en moeten schepen die in of uit het Julianakanaal varen, schutten door die sluis. De stuw van Borgharen bepaalt dus ook de waterstand van de Maas bij Maastricht waar de rivier gekanaliseerd is.

De invloed van de stuw reikt tot ongeveer Eijsden. Ten zuiden van Maastricht nam dus de diepte in de rivier af, want daar zijn tot bij Luik geen stuwen. Boven die stad gebruikten de schepen het kanaal Luik-Maastricht. Om nu de vaarweg door Maastricht te verbeteren had de Nederlandse regering besloten om ook een sluis te maken bij Sint-Pieter (ten zuiden van Maastricht) waardoor het kanaal (boven de stad) werd verbonden met de Maas. Dit was de zogenaamde sluis V, voorzien in de wet van 28 juli 1921 op het Julianakanaal. Deze sluis kreeg een capaciteit voor schepen van duizend ton. Meer had geen zin, want tussen Luik en Sint-Pieter konden toen nog alleen schepen tot vierhonderdvijftig ton passeren (onder meer door de stop van Ternaaien).⁴⁵ In 1929 waren zowel de stuw in Borgharen als sluis V bij Sint-Pieter gereed.

Delmer verwijt Nederland dat het geen overleg pleegde met België over de grootte van sluis V in Sint-Pieter.⁴⁶ Maar dat verwijt is onzinnig, want België was helemaal niet bereid om daarover te praten. België vroeg niet om aanleg van deze sluis, het was een eenzijdige beslissing van Nederland om die te bouwen. De Nederlandse gezant in Brussel rapporteerde aan zijn minister dat België weinig belangstelling toonde in verbetering van deze vaarweg en dat Antwerpen alles zou doen om 'de waarde van door Nederland aan te brengen verbeteringen belachelijk te maken'.⁴⁷ Met deze sluis zou immers verkeer uit Luik op het idee kunnen komen om naar Rotterdam te varen, in plaats van naar Antwerpen! Segers noemde de Sint-Pietersluis een 'val, waar de schepen uit Luik niet zouden uitgeraken, tenzij om naar Rotterdam hun weg voort te zetten'.⁴⁸

Door de sluis bij Sint-Pieter en de gekanaliseerde Maas kon nu in Maastricht het kanaal Luik-Maastricht deels worden vermeden. Maar niet helemaal, want naar Antwerpen of 's-Hertogenbosch varende, moest men weer door de Maastrichtse sluis 20 naar het Bas-

39 Limburger Koerier, 28 juni 1921; De Maasbode, 29 juni 1922.

40 Segers, Onze onderhandelingen, 91.

41 Algemeen Handelsblad, 23 september 1921, Avondeditie, Tweede Blad.

42 De Waele, 'De geest van Munster' 39.

43 Burgers, Nederlands grote rivieren, 223.

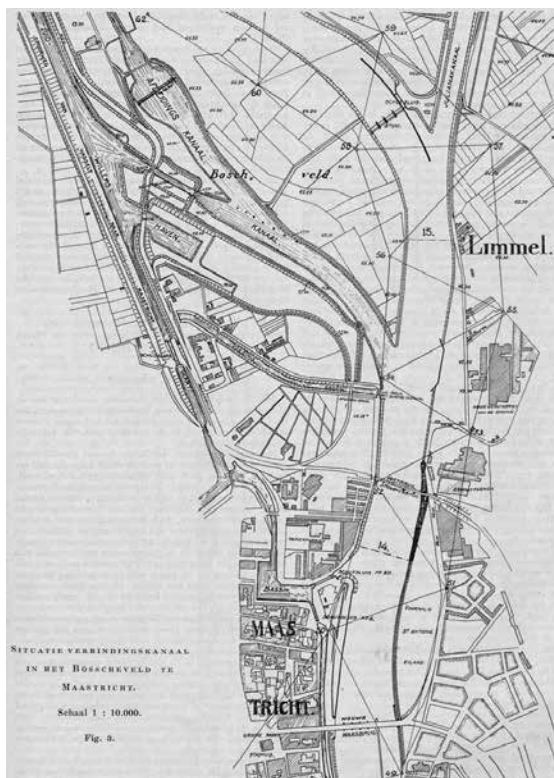
44 Zuurdeeg, 'De Zuid-limburgse waterwegen', 74-75.

45 Delmer, 'Le bouchon de Lanaye', 555-556.

46 Delmer, Le Canal Albert, 306.

47 Brief Nederlandse gezant aan minister van Buitenlandse Zaken, 26 juni 1927 in: NA, 2.05.43-705.

48 Segers, Onze onderhandelingen, 94 (zie ook 99).



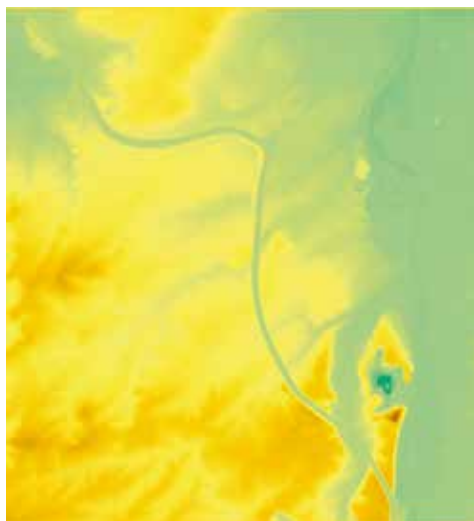
Afb. 7 Plattegrond van de kanalen ten noorden van Maastricht in september 1931. 'De Ingenieur', bewerking auteur.

sin om verder de Zuid-Willemsvaart af te varen. Dat was nog steeds, binnen de vesting Maastricht, een lastig stuk vaarweg. Nadat de Eerste Kamer op 24 maart 1927 het in 1925 gesloten traktaat met België had verworpen, kwam Nederland twee maanden later met het idee om bij het Bosscherveld, noordelijk van Maastricht, een betere verbinding te maken tussen de gekanaliseerde Maas en de Zuid-Willemsvaart.⁴⁹ Daarmee kon de vaart door het kanaal in de stad geheel worden vermeden. Volgens de minister van Buitenlandse Zaken, F. Beelaerts van Blokland, toonde Nederland hiermee – na de verwerping van het traktaat – zijn goede wil tegenover België.

Op 25 maart 1929 diende waterstaatsminister H. van der Vegte een ontwerp onteigeningswet in om het kanaal door het Bosscherveld te maken. In het 1150 meter lange kanaal zou ook weer een schutsluis komen voor schepen van duizend ton. Afbeelding 7 geeft de situatie na aanleg van het kanaal weer. Het werd op 21 september 1931 in gebruik genomen. Het Antwerpse blad Neptune zag het – eenmaal gerealiseerd – als een voorbeeld van snel handelen door de noorderburen, terwijl in België de werkzaamheden aan het Albertkanaal toen niet opschooten.⁵⁰ Eerder hadden ze het idee vooral gekritiseerd als 'politieke bluf', net als Segers, die het 'boerenbedrog' noemde omdat 'Nederland alleen den sleutel behield'.⁵¹

Het Albertkanaal en het kanaal Briegden-Neerharen, 1928-1934

Op 1 maart 1927 – dus nog voor de afwijzing van het traktaat van 1925 door Nederland – installeerde de Belgische regering de *Commission nationale des Grands Travaux*.⁵² Deze commissie werd verdeeld in vier subcommissies waarvan er een werd belast met het probleem van de scheepvaart tussen de Maas en Antwerpen. Deze subcommissie, voorgezeten door Paul Segers, adviseerde in juni 1927 – na de afwijzing van het traktaat door Nederland – een kanaal tussen Luik en Antwerpen: direct en geheel op Belgisch grondgebied, voor schepen van 1350 ton met de mogelijkheid van uitbreiding naar tweeduizend ton. Het kanaal zou zonder een verdeelpand worden aangelegd, dus vanuit de Maas bij Luik alleen omlaag, vlak langs de Nederlandse grens en dwars door de heuvels tussen de valleien van de Maas, de Jeker (of Geer) en de Demer bij Hasselt (afb. 8 en 9). Het technisch en financieel comité voor de grote werken werd op 18 november 1927 opgericht. De wet met daarin het besluit tot de bouw van het Albertkanaal werd aangenomen op 24 april 1928, een jaar na de Nederlandse afwijzing van het traktaat.



Afb. 8 Geomorfologische kaart van het Vlaams Gewest met het Albertkanaal en het kanaal Briegden-Neerharen. www.geopunt.be.

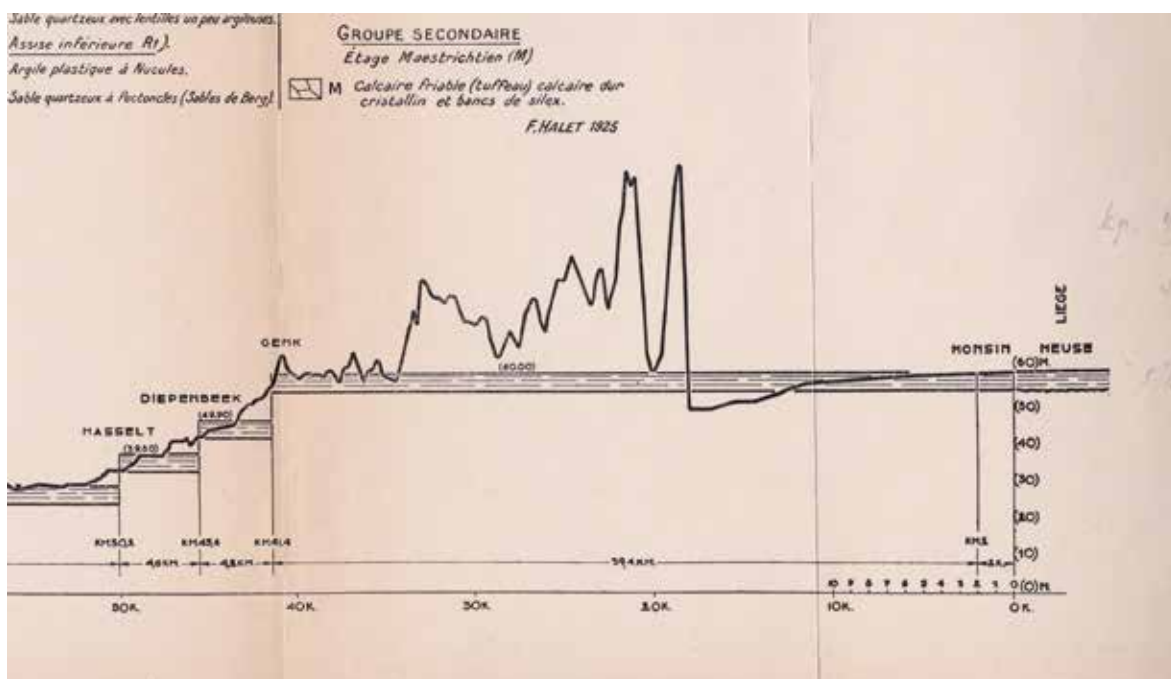
49 Uitspraken minister H. van der Vegte in *Limburger Koerier*, 27 mei 1927.

50 Neptune, 25 september 1931, in: NA, 2.05.43-706.

51 Neptune, 9 april 1929, in: NA, 2.05.43-706; Segers, *Onze onderhandelingen*, 96.

52 Ik citeer hierna uit mijn eerdere artikel *TWWG* 30 (2021), zie noot 2.

De lengte van het Albertkanaal is 126 kilometer, een verkorting van zesentwintig kilometer ten opzichte van de oude



Afb. 9 Lengteprofiel van het Albertkanaal tussen Luik en Hasselt. Delmer, 'Le Canal Albert', planche V.

Afb. 10 De dubbele schutsluis van Ternaaien voor schepen van zeshonderd ton tussen het Albertkanaal en het kanaal Luik-Maastricht. Foto auteur.

route. Korter kan het bijna niet, want in vogelvlicht is de afstand honderdtien kilometer. Maar de grootste winst zat in het aantal sluizen: door het Albertkanaal zijn het er zeven, via de oude route waren het er vierentwintig.⁵³ Delmer rekent dat de reis door het Albertkanaal zestien uur kostte, terwijl dat via de oude route 42,5 uur was, een gigantische verbetering. Het grondverzet voor het kanaal was enorm, meer dan tien keer zo veel als voor het Julianakanaal: vijfentachtig miljoen kubieke meter, waarvan achtenzestig miljoen ontgraving en zeventien miljoen ophoging.⁵⁴ Om de ontgravingen te beperken werd het kanaalpeil beneden Luik op zestig meter boven Oostends Peil (OP) gebracht.⁵⁵ Dat betekende een verhoging van het kanaalpeil bij de sluis van Ternaaien van 9,75 meter.⁵⁶ Tussen Lixhe en Ternaaien waren wegens de verhoogde waterstand dijken en keermuren noodzakelijk. Maar bij Ternaaien en bij Vroenhoven – met daartussen het dal van de Jeker – reikt het maaiveld tot honderdttwintig meter boven OP. Dit vereiste ontgravingen in de orde van vijftien meter. Het grondverzet bedroeg daar tot vijfduizend kubieke meter

⁵³ Delmer, *Le Canal Albert*, 321-324.

⁵⁴ Delmer, *Le Canal Albert*, 325.

⁵⁵ Het nulpeil van België ligt 2,34 meter onder het Nederlandse. De eerste sectie van het Albertkanaal ligt dus op NAP+57,66 m.

⁵⁶ 'Dijkmeesters', 'De voornaamste werken', B213.

Zoekt gij betrouwbaar
Personeel?

FOTOREPORTAGE

WOENSDAG 17 OKTOBER 1934

Plaats dan een „Omroeper”
voor 75.000 gezinnen

Het eerste gedeelte van het Albert-kanaal geopend.



Handtekening teekten van de verhogingscommissie
die in overleg met de Staatse regerings-
commissie voor de historische herbe-
planting van Vlaanderen.



De eerste bruggen van de landaanwinning
verheffingen in Oostende, die de
bestaande schiedingen zal overwinnen, is
in aanbouw.



Het eerste gedeelte van het Albert-kanaal Ternaaien-Neerharen is door koning Leopold III
geopend. — De laatste schepen waren laatste de brug van de St. Peter door het nieuwe kanaal.



Koning Leopold III met de laatste verheffing van de openstelling van het eerste gedeelte van het nieuwe Albertkanaal,
in tegenwoordigheid van H. H. Koningin Astrid, die van H. H. Koningin Wilhelmina koning had gewonnen.

Afb. 11 De openstel-
ling van het eerste deel
van het Albertkanaal
tegelijk met het kanaal
Briegden-Neerharen
door koning Leopold III
op 17 oktober 1934.
Fotoreportage in de
Nieuwe Haarlem-
sche Courant, 17 ok-
tober 1934.

per strekkende meter kanaal. In de doorsteken van Kaster en Vroenhoven moest twaalf miljoen kubieke meter mergel worden opgeblazen en verwijderd.⁵⁷

Van Luik tot aan de sluis van Ternaaien werd het Albertkanaal gevormd door vergroting van het reeds bestaande kanaal Luik-Maastricht. Omdat het peil van het Albertkanaal tussen Luik en Genk gelijk blijft, moesten bestaande sluizen in het kanaal Luik-Maastricht worden weggeruimd en werd ook de oude sluis van Klein Ternaaien, die toegang gaf tot het Nederlandse deel van het kanaal Luik-Maastricht, wegens het met 9,75 meter toegenomen verval verplaatst naar Ternaaien en vervangen door een tweelingsluis voor schepen tot zeshonderd ton. De beide kolken van deze sluis stonden met elkaar in verbinding om waterverlies tijdens het schutten te beperken (afb. 10).⁵⁸ Van Ternaaien loopt het tracé over een lengte van acht kilometer vlak langs de grens noordwaarts naar Briegden (Lanaken) – de afstand tot de Nederlandse grens is regelmatig minder dan honderd meter! – en daar gaat het met een bocht van negentig graden westwaarts naar Genk en Hasselt. Om versneld en buiten Maastricht om een volledig Belgische verbinding te krijgen tussen Luik en Antwerpen werd het kanaal Briegden-Neerharen aangelegd tussen het Albertkanaal en het Belgische deel van de Zuid-Willemsvaart.⁵⁹ Dit kanaal heeft een lengte van 4,5 kilometer en wordt aan beide kanten afgesloten door een sluis voor schepen tot zeshonderd ton, elk met een verval van 8,63 meter.⁶⁰ Het werd op 17 oktober 1934 in gebruik gesteld door koning Leopold III, samen met zijn echtgenote koningin Astrid die bloemen had gekregen van de Nederlandse koningin Wilhelmina (afb. 11). Dat was ruim vier jaar nadat koning Albert I op 31 mei 1930, op het plateau van Kaster de eerste spade voor het naar hem genoemde kanaal in de grond had gestoken en een jaar voordat prinses Juliana het Julianakanaal openstelde. Daarmee was in 1934 de eerste volledig Belgische verbinding tussen Luik en Antwerpen een feit.

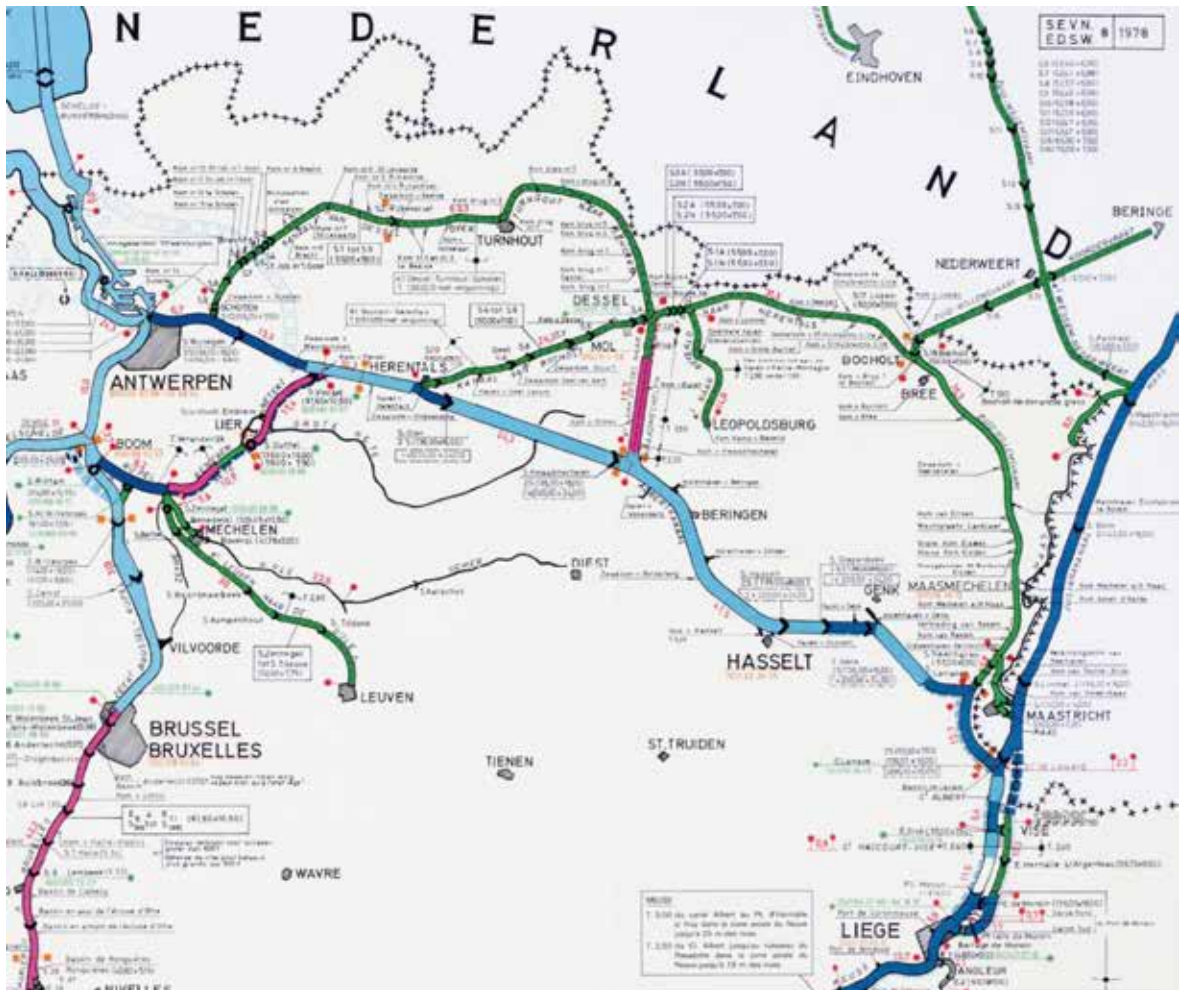
Zeker was dat een verbetering, want schippers hoefden langs deze weg minder sluizen te passeren en ook geen douane. Met het kanaal Briegden-Neerharen was Maastricht volgens het Algemeen Handelsblad een eiland geworden, en niet langer een knooppunt van

57 'Waterman', Grote waterwerken, B.72.

58 'Dijkmeesters', 'De voornaamste werken', B.216.

59 Het kanaalpeil is daar OP+42,73 m oftewel NAP+40,39 m.

60 Delmer, Le Canal Albert, 313-316.



Afb. 12 Detail van de kaart van de waterwegen in België met daarop het Albertkanaal en de Kempische kanalen (<https://friesscheepvaartmuseum.nl/collectie/detail/fsm-col-1-dat1000006605>).

scheepvaartwegen.⁶¹ De Nederlandse kranten waren niet negatief over de nieuwe verbinding. Alleen de *Limburger Koerier* citeerde de *Antwerpse Gazet* in negatieve zin. Die had geschreven dat België nu ‘meester [is] van het water der Maas’ omdat de watervoorziening van de Kempische kanalen nu niet meer in Nederlandse handen was, maar verplaatst van Maastricht naar Monsin (de plaats van de stuw in de Maas bij Luik).⁶² De Nederlandse ingenieurs roemden ‘het technische succes dat de Belgische kameraden met het zo moeilijke en kostbare werk hebben bereikt’.⁶³

Voorbij Genk zakt het kanaalpeil over een afstand van tien kilometer (tot Hasselt) over drie sluizen met dertig meter (afb. 12). Tussen Hasselt en Kwaadmechelen is het Albertkanaal gevormd door vergroting van een van de Kempische voedingskanalen, namelijk het kanaal naar Hasselt uit 1858. Tussen Herentals en Antwerpen werd gebruik gemaakt van de verbinding die in 1856 was gerealiseerd als vervolg op het Kempisch kanaal.⁶⁴ Dit deel was in 1935 klaar. Eind 1935 waren dus de volgende delen van het kanaal in gebruik: van Luik naar Briegden plus het kanaal Briegden-Neerharen, en van Herentals naar Antwerpen. Het geheel nieuwe deel van het Albertkanaal, van Briegden naar Herentals, was nog onder constructie.⁶⁵

61 Algemeen Handelsblad, 16 oktober 1934.

62 Limburger Koerier, 11 oktober 1934.

63 De Ingenieur 51 (1934) A451-A452.

64 Burgers, ‘Het Grand Canal du Nord’, 118.

65 Cour Permanente, *Affaire des prises d’eau à la Meuse*, Série C 12.

Nederland roept België voor het Hof van Justitie, 1937

In de loop der jaren werden de berichten steeds duidelijker dat België, zodra de werken voor het Albertkanaal voldoende zouden zijn gevorderd, het Maaswater voor de Kempische kanalen zou willen onttrekken in Luik en niet meer in Maastricht.⁶⁶ Dat zou, volgens Nederland, strijdig zijn met het verdrag van 1863, waar in artikel 1 was vastgelegd, dat de wateronttrekking voor 'alle beneden deze stad gelegen kanalen' in Maastricht ligt. De Nederlandse minister van Buitenlandse Zaken, jonkheer mr. A.C.D. de Graeff, meende dat Nederland niet stilzwijgend aan deze schending van het verdrag voorbij kon gaan. De Nederlandse bezwaren richtten zich tegen het kanaal Briegden-Neerharen en tegen die delen van het Albertkanaal die in feite verruiming waren van de vroegere Kempische voedingskanalen. Nederland wilde een rechtsconflict vermijden, maar als België geen overleg wilde om tot een gezamenlijke regeling te komen, zou er 'onzerzijds geen andere weg open staan dan de zaak aan het Internationale Hof voor te leggen'.⁶⁷ Door het recht van België op het gebruiken van Maaswater voor het Albertkanaal te bestrijden, wilde Nederland de toevoer van Maaswater naar het Julianakanaal en de gekanaliseerde Maas zekerstellen.⁶⁸

Dat België dergelijke ideeën had, was duidelijk naar voren gekomen bij discussies in de Belgische volksvertegenwoordiging. In een rapport over het budget van 1930 stond klip en klaar dat 'het Julianakanaal droog zou kunnen komen tijdens zekere zomerperiodes'. In 1933 antwoordde de gematigde minister Van Caenegem op een vraag in de Belgische Kamer dat hij er zeker van was dat het Albertkanaal in alle seizoenen zou kunnen worden gevoed met water van de Maas, maar 'slechts één kanaal'. In een ander rapport aan de Senaat schreef de eerdergenoemde Paul Segers dat 'België na de constructie van het Albertkanaal de sleutel heeft van het Maaswater en dat het Julianakanaal bij droogte pas gevoed zal kunnen worden met hulp van België'. En zelfs in 1937 had ook de Belgische senator Pierre Nothomb nog verklaard dat België 'dit gigantische werk maakt om de Maas in de Schelde te werpen'.⁶⁹

Maar België was niet van plan op de Nederlandse verzoeken in te gaan, want Nederland was toch zelf de eerste geweest die zonder overleg met zijn burens het Julianakanaal had gebouwd en daarvoor water aftapte uit de Maas. Op 1 augustus 1936 maakte Nederland eenzijdig de zaak aanhangig bij het Permanente Hof van Internationale Justitie in Den Haag, nadat een eerdere poging om dat gezamenlijk met België te doen was mislukt.⁷⁰ Volgens de Brusselse krant *Le Peuple* zag 'de Belgische regering in dit gebaar van de Nederlandsche regering geen enkel vijandig teken'.⁷¹ Maar de krant schrijft ook 'dat het land dat de sleutels heeft van de sluizen der Maas [België] in de eerste plaats bediend wordt, vóór het andere land'.

Delmer was van mening dat er genoeg water beschikbaar was om zowel het Albertkanaal als het Julianakanaal te voeden plus het afgesproken kwantum voor de Zuid-Willemsvaart. Hij baseerde zich daarbij op een minimum afvoer van de Maas van 40 m³/s te Luik en voedingen van 5 m³/s voor het Albertkanaal, 6 m³/s voor het Julianakanaal en, volgens het verdrag van 1863, een toevoer van 6 m³/s naar de Zuid-Willemsvaart in droge zomermaanden.⁷² Daar tegenover stelde Nederland dat op 16 december 1921 bij Sint-Pieter een minimum debiet was gemeten van 11 m³/s in een jaar met 112 dagen lang een debiet onder 30 m³/s.⁷³ Het verschil was, volgens Delmer, te verklaren uit manipulatie van de later gebouwde stuwen in de Maas.

Ter zitting van het Hof werd Nederland vertegenwoordigd door professor mr. B.M. Telders (1903-1945), België door de heer J. de Ruelle bijgestaan door Delmer en de advocaat Marcq. De Nederlandse eisen waren dat het Hof zou vaststellen dat België in strijd handelde met het verdrag van 1863, omdat er werken worden uitgevoerd die het mogelijk maken om kanalen beneden Maastricht te voeden met Maaswater dat niet is afgetapt in Maastricht. Meer specifiek betrof dat: (a) de voeding van de Zuid-Willemsvaart en het Kempisch kanaal door de nieuwe sluis van Neerharen; en (b) de voeding van die delen van

66 NA, 2.05.43_627: Brief minister van Buitenlandse Zaken, 21 december 1933; Belgisch Senaatsstuk no. 5 XIX, begroting van buitengewone inkomsten en uitgaven, 9-10.

67 NA, 2.05.43_627: Besluit ministerraad 13 maart 1934, aan gezant in Brussel ter hand gesteld.

68 Van der Klaauw, Politieke betrekkingen, 129.

69 Cour Permanente, *Affaire des prises d'eau, Série C*, 317-319, 323.

70 Van der Klaauw, Politieke betrekkingen, 130.

71 *De Nederlander*, 1 augustus 1936.

72 Delmer, *Le Canal Albert*, 166-168, 176, 178.

73 'Quelques observations au débit de la Meuse' in: Cour Permanente, *Affaire des prises d'eau, Série C*, Annexe XXVI, 173.



Afb. 13 Bezoek door de rechters van het Internationale Hof van Justitie aan de Maaswerken in Maastricht, mei 1937. Foto in De Limburger, 18 mei 1937.

het Albertkanaal die vergrotingen zijn van het Hasseltkanaal (tussen Hasselt en Kwaadmechelen) en het Kempisch kanaal tussen Herentals en Antwerpen en die dus onder het verdrag van 1863 vallen.

Nederland eiste daarom stopzetting van deze werken en herstel van een conditie die niet strijdig was met het verdrag van 1863.⁷⁴ België wees alle Nederlandse eisen af en kwam vervolgens met een reconventionele claim tegen Nederland, namelijk dat de stuw in Borgharen een inbreuk vormt op het verdrag, en dat ook de voeding van het Julianakanaal onder dat verdrag valt en dus daarmee strijdig is, omdat het water onttrekt aan de Maas.

Het Hof wees, na alle partijen gehoord te hebben en na een bezoek ter plaatse (afb. 13), vonnis in een drukbezochte zitting op 28 juni 1937 in Den Haag. Nederland had betoogd dat Maastricht was bepaald als locatie voor de wateronttrekking ten behoeve van de Kempische kanalen, zodat Nederland daarmee de controle zou hebben over deze onttrekking. Maar het Hof was het daarmee niet eens: Nederland had niet het recht van controle, het had niet meer rechten als België. Dat de sluis van Neerharen gebruikt zou kunnen worden tot voeding van de Zuid-Willemsvaart en de Kempische kanalen wees het Hof af, omdat een sluis niet als een voedingskanaal kan worden gezien. En betreffende de delen van het Albertkanaal die gelijklopen met het Hasseltkanaal en het kanaal van Herentals naar Antwerpen, bepaalde het Hof dat de claim moest worden afgewezen, omdat België vrij is om zijn eigen bestaande kanalen te vergroten.⁷⁵

De tegeneisen van België werden eveneens afgewezen, omdat België niet kon aantonen dat de stuw van Borgharen nadeel geeft aan dat land. De tegeneis betreffende wateronttrekking door het Julianakanaal werd afgewezen omdat het verdrag van 1863 volgens het Hof alleen betrekking heeft op de voeding van kanalen op de linkeroever, terwijl het Julianakanaal op de rechteroever ligt.⁷⁶ Overigens was het Hof niet unaniem over dit arrest. Zowel het Nederlandse lid jonkheer W.J.M. van Eysinga (1878-1961) als het Belgische lid professor C. de Visscher, en vier andere leden waren het ieder op andere onderdelen oneens met de meerderheid van het Hof. In de motivatie van zijn afwijkende oordeel schreef Van Eysinga met zoveel woorden dat het niet verstandig was geweest van de Nederlandse agent Telders om zoveel nadruk te leggen op het recht van controle bij Maastricht.⁷⁷ Volgens Delmer hadden twaalf van de dertien rechters het Nederlandse standpunt afgewezen; alleen Van Eysinga niet.⁷⁸

74 Cour Permanente, *Affaire des prises d'eau*, Série A/B, 5-6.

75 Cour Permanente, *Affaire des prises d'eau*. Série A/B Arrêts, 20, 25, 26, 27.

76 Cour Permanente, *Affaire des prises d'eau*. Série A/B Arrêts, 30, 31.

77 Cour Permanente, *Affaire des prises d'eau*. Série A/B Arrêts, 64.

78 Delmer, *Le Canal Albert*, 201-202.

79 Kamerstuk Tweede Kamer 1937-1938 kamerstuknummer 2 III ondernummer 7, Memorie van Antwoord minister J. Patijn, SGD_19371938_0002070.
 80 *De Limburger*, 29 en 30 juni 1937.
 81 *Limburger Koerier*, 7 juli 1939.
 82 *Limburger Koerier*, 31 juli 1939.

De uitspraak van het Hof werd bijgewoond door de oud-ministers van Buitenlandse Zaken De Graeff, die tot vier dagen daarvoor nog minister was, en door zijn voorganger Beelaerts van Blokland. Men zou verwachten dat de uitspraak van het Hof hard aankwam bij de Nederlandse regering, maar dat was niet het geval. De regering treurde er niet over en met de beslissing van het Hof beschouwde men de zaak als afgedaan.⁷⁹ In België wekte de uitspraak volgens *De Limburger* ‘zeer grote voldoening’. De krant schreef dat het hiermee, ‘Gode zij dank [...] gedaan is met de burenruzie over het Maaswater’ en hoopte dat nu ook de polemiek tussen de Belgische en de Nederlandse perscollega’s zou stoppen.⁸⁰

Slot en conclusies

Het Albertkanaal zou op 30 juli 1939 worden ingewijd door koning Leopold III, maar door een dijkbreuk in het pand bij Hasselt ging dat niet door. De *Limburger Koerier* beschreef het ‘zonder leedvermaak, ook al was het kanaal door sommigen [in België] aanvankelijk als een wapen tegen Nederland bedoeld’.⁸¹ Wel werd op die dag het grote monument voor koning Albert I onthuld in Monsin, aan de ingang van het kanaal (afb. 14).⁸² Als gevolg van de Duitse inval in mei 1940 heeft de officiële openstelling nimmer plaatsgevonden. Het kanaal speelde nauwelijks een rol in de verdediging van België, hetgeen wel de opzet was geweest. Zelfs het grote sperfort Eben-Emaël bij Kanne werd gemakkelijk door de Duitsers ingenomen.

Dat België midden negentiende eeuw het Kempisch kanaal groef van Bocholt naar Antwerpen en daarmee de Zuid-Willemsvaart als het ware doortrok naar Antwerpen was volkomen begrijpelijk. Moeilijkheden ontstonden toen dit kanaal ook werd gebruikt voor

bevoeding van de dorre velden in de Kempen. Niet dat er zo veel water nodig was voor die bevoeding, het ging om een daggemiddelde van 8 m³/s. Maar de Maas was slecht bevaarbaar en kon ’s zomers erg laag staan. En dus ontstond er irritatie bij de Nederlandse Limburgers over de aftappingen. Het is echter onwaarschijnlijk dat vermindering van die aftappingen veel had uitgemaakt voor de bevaarbaarheid van de rivier. Ook bij debieten van 100 m³/s van de Maas kon een schip daar nauwelijks varen. Dat is vooral een gevolg van het steile verhang, waardoor de waterdiepte gering is. Niettemin is een aftapping van 8 m³/s veel.

Het was dan ook niet verwonderlijk dat Nederland eiste dat die aftappingen geregeld werden in een verdrag. Dat dit verdrag er kwam was een gevolg van een uitruil met de Scheldetol. België handelde toen nog als één natie en ‘betaalde’ met het verdrag over de verdeling van het Maaswater voor de afkoop van de Scheldetol. Daarmee kreeg Nederland de sleutel tot de watertoevoer naar de Belgische Kempen. Het was een prima verdrag waar beide partijen, nadat het eenmaal was gesloten, weinig problemen mee hadden. Maar het maakte weinig verschil voor de bevaarbaarheid van de Maas in Nederland. En dus bleef men in Limburg (en in Luik!) hame ren op betere bevaarbaarheid van die rivier. België traineerde dit, omdat Rotterdam daarmee mogelijk voordelen zou krijgen ten opzichte van Antwerpen. Luik zelf had er helemaal geen problemen



Afb. 14 De ingang van het Albertkanaal te Monsin (Luik) met het standbeeld van koning Albert I. Foto Marc Ryckaert, Wikimedia Commons.

mee waardoor de tegenstelling Luik-Antwerpen groeide.⁸³

De grootse Belgische plannen van na de Eerste Wereldoorlog voor kanalen van Antwerpen naar de Rijn en naar de Moerdijk strandden op de onwil van Nederland om dit op zijn territorium toe te laten. Geheel afwijkend van die plannen besloot Nederland eenzijdig om de Maas te kanaliseren en het Julianakanaal aan te leggen. Met dat plan benadeelde Nederland België niet. Ondanks opruiende taal in de Belgische pers ondernam België geen formele actie tegen de verbetering van deze 'Grensmaas vervangende' vaarweg. De situatie veranderde toen België besloot tot het graven van het Albertkanaal. Dat was voor Nederland nadelig, want het onttrok opnieuw water aan de Maas. Daarbij waren er reacties in België, ingegeven door de Nederlandse afwijzing van het traktaat van 1925, dat België zo het Julianakanaal zou kunnen droogleggen.

Het was dus niet vreemd dat Nederland de zaak voorlegde aan het Internationale Hof van Justitie. Er zijn geen aanwijzingen dat Nederland dat deed om te verhinderen dat België zijn Albertkanaal kreeg. Integendeel, er was veelal bewondering voor de grote werken die het land uitvoerde. Dat Nederland een procedure begon bij het Hof was door België zelf uitgelokt met uitspraken over droogzetten van het Julianakanaal. Nederland wilde de voeding van het Julianakanaal, die door België werd bedreigd, veiligstellen. Maar het zal anderzijds nooit de bedoeling zijn geweest van de ontwerpers van het Albertkanaal om 'de Maas in de Schelde te werpen', wat volgens Delmer ook onmogelijk was. Ook de Belgische regering had die intentie niet.⁸⁴

De Nederlandse aanpak was sterk juridisch, maar minder overtuigend in het aantonen van nadeel voor Nederland, uitgezonderd het tonen van de bekende Belgische ketelmuziek. De waterverliezen door het schutten van schepen waren beperkt en de voeding van de Kempische kanalen veranderde nauwelijks. Toch heeft de gang naar het Hof goed uitgewerkt. Het gaf duidelijkheid voor beide partijen zodat zij elkaar niet meer hoefden te bestrijden. Zelfs was de samenwerking door de gang naar het Hof verbeterd. Zes jaar later werd tijdens de Tweede Wereldoorlog in Londen de basis gelegd voor het latere Benelux-verdrag.

Een nieuw verdrag over de verdeling van het water van de Maas kwam er pas na de droge zomer van 1976. Een belangrijke reden was de koppeling, door Nederland, van het dossier Schelde (met voordelen voor België) aan het dossier Maas, ten voordele van Nederland.⁸⁵ Uiteindelijk werd pas in 1995 een verdrag gesloten tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Vlaams Gewest – niet meer het Koninkrijk België! – inzake de afvoer van het water van de Maas.⁸⁶ Hierin is bepaald dat Nederland minimaal 8 m³/s over zijn grondgebied toevoert naar de Zuid-Willemsvaart om de Kempense kanalen van water te voorzien en het Vlaams Gewest ten hoogste 10 m³/s over zijn grondgebied naar Nederland voert. Deze laatste hoeveelheid wordt door sluis 18 bij Bocholt en sluis 17 bij Lozen naar Nederland geleid. Uitgangspunt bij lage afvoeren is een gelijke verdeling tussen het Nederlandse en het Vlaamse gebruik en een gemeenschappelijke verantwoordelijkheid voor het debiet van de Grensmaas. Bij zeer lage afvoeren van de Maas zullen beide partijen gelijkopgaande besparingen doorvoeren. Er is dus geen aparte clausule voor de watertoevoer naar het Albertkanaal noch voor het Julianakanaal. Grappig genoeg zag de Haagsche Post dit al in 1937 (afb. 15). In de woorden van Delmer: 'Ne vous battez pas, il y en a assez pour tous les deux'.⁸⁷ Rivaliteit was veranderd in samenwerking.



Afb. 15 Spotprent uit de Haagsche Post van 15 mei 1937, overgenomen door Delmer in zijn 'Le Canal Albert': 'Geen ruzie maken, er is genoeg voor allebei'.

83 De Waele, 'De geest van Munster' 35.

84 Dupliek mr. Marcq, 21 mei 1937 in: Cour Permanente, Affaire des prises d'eau, Série C, 496-497.

85 Disco & Van Heezik, Different strokes for different folks, 161-185.

86 Tractatenblad van het Koninkrijk der Nederlanden, 1995, 50, <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/trb-1995-50.html>.

87 Delmer, Le Canal Albert, 181.

Literatuur:

- Barents, J., *Het internationaal statuut van de Maas*. Amsterdam 1940.
- Borger, G.J., 'Het Maas-Scheldekanaal, een bron van conflicten', in: J.E. Abrahamse e.a., *Het landschap beschreven*. Historisch-geografische opstellen voor Hans Renes (Hilversum 2021) 261-266.
- Burgers, T., *Nederlands grote rivieren. Drie eeuwen strijd tegen overstromingen*. Utrecht 2014.
- Burgers, T., 'De Zeeuwse spoorweg en de afdammingen van Oosterschelde en Sloe. België tegen Nederland met drie internationale arbiters', *TvWG* 26 (2017) 77-90.
- Burgers, T., 'Het Grand Canal du Nord. Voorloper van de Zuid-Willemsvaart en het Kempisch Kanaal', *TvWG* 28 (2019) 105-119.
- Burgers, T., 'De kanalenkwestie. Nederland-België tijdens het interbellum', *TvWG* 30 (2021) 111-125.
- Cour Permanente de Justice Internationale, *Affaire des prises d'eau à la Meuse*, Arrêt du 28 Juin 1937. Série A/B Arrêts, Ordonnances et Avis Consultatifs. Leiden 1937.
- Cour Permanente de Justice Internationale, *Affaire des prises d'eau à la Meuse*, Arrêt du 28 Juin 1937. Série C Plaidoiries, Exposés oraux et Documents. Leiden 1937.
- Decker, M. De, *Alles is water. 2000 jaar Europese riviervaart*. Antwerpen & Apeldoorn 2016.
- Delmer, A., *Le Canal Albert*. Parijs 1939.
- Delmer, A., 'Le bouchon de Lanaye', *Tijdschrift der Openbare Werken van België* (oktober 1945) 543-568.
- Devos, G., 'De Belgisch-Nederlandse verkeersverbindingen, een historische inleiding', in: Hooydonk (red.), Eric Van, *De Belgisch-Nederlandse verkeersverbindingen, de Schelde in de XXIste eeuw* (Antwerpen 2002) 13-31.
- 'Dijkmeesters', 'De voornaamste werken in uitvoering voor het aanleggen van het Albertkanaal', *De Ingenieur* 39 (1932) B213-B219.
- Disco, N., & A. van Heezik, *Different strokes for different folks. 50 years of agreements and disagreements in the Rhine, Meuse, Scheldt and Ems river basins*. [Utrecht] 2014.
- Klaauw, C.A. van der, *Politieke betrekkingen tussen Nederland en België 1919-1939*. Leiden 1953.
- Kümmer, [U.N.], *Rapport à M. le Ministre des Travaux Publics. sur le degré d'avancement et la coördination du projet de canalisation, d'irrigation et de défrichement des bruyères de la Campine*. Brussel 1840.
- Nederlandsch-Belgische Commissie ingesteld tot onderzoek van de kanalisatie van de gemeenschappelijke Maas, *Rapport betreffende de werkzaamheden van de commissie*. Den Haag 1912.
- Regout, P., *Beschouwingen over de Maaskwestie naar aanleiding van het rapport der commissie van enquête over den toestand van de Maas en de Zuid-Willemsvaart*. 's-Gravenhage 1861.
- Schaepkens van Riemst, J., *De kanalisatie der Maas. Een kwart eeuw van actie voor de bevaarbaarmaking dezer rivier*. Maastricht 1933.
- Segers, *Onze onderhandelingen met Nederland. Verslag van den heer Paul Segers, Staatsminister, aan den Belgische Senaat voorgedragen*. Antwerpen 1930.
- 'Tractaat tusschen Nederland en de Mogendheden en tusschen Nederland en België van 19 April 1839', Bijvoegsel Artikel IV, in: *Tractaten en Tractaatsbepalingen de Schelde betreffende sinds 1648* ('s-Gravenhage 1919) 13-76.
- Waele, M. de, 'De geest van Munster. De botsende economische en commerciële belangen van België en Nederland en de invloed op de wederzijdse beeldvorming (1830-1940)', *BMGN* 115 (2000) 33-59.
- 'Waterman', 'Groote waterwerken in Oost-België', *De Ingenieur* 10 (1931) B63-B73.
- Wit, M. de, *Van regen tot Maas. Grensoverschrijdend waterbeheer in droge en natte tijden*. Diemen 2008.
- Witteveen, C.J., 'De stop van Ternaayen', *De Ingenieur* 58 (1946) A245-A250.
- Zijlmans, R., *Troebele betrekkingen. Grens-, scheepvaart- en waterstaatskwesties in de Nederlanden tot 1800*. Hilversum 2016.
- Zuurdeeg, J., 'De Zuidlimburgse waterwegen', in: J. van der Kley, *Vaarwegen in Nederland. Een beschrijving van de Nederlandse binnenvaartwegen* (Assen 1967) 65-81.