

Toon Bosch

'Kanaliseert de Maas. Doot et. Noe of noets'. Acties voor de bevaarbaarmaking van de Maas in de provincie Limburg (1839-1925)¹

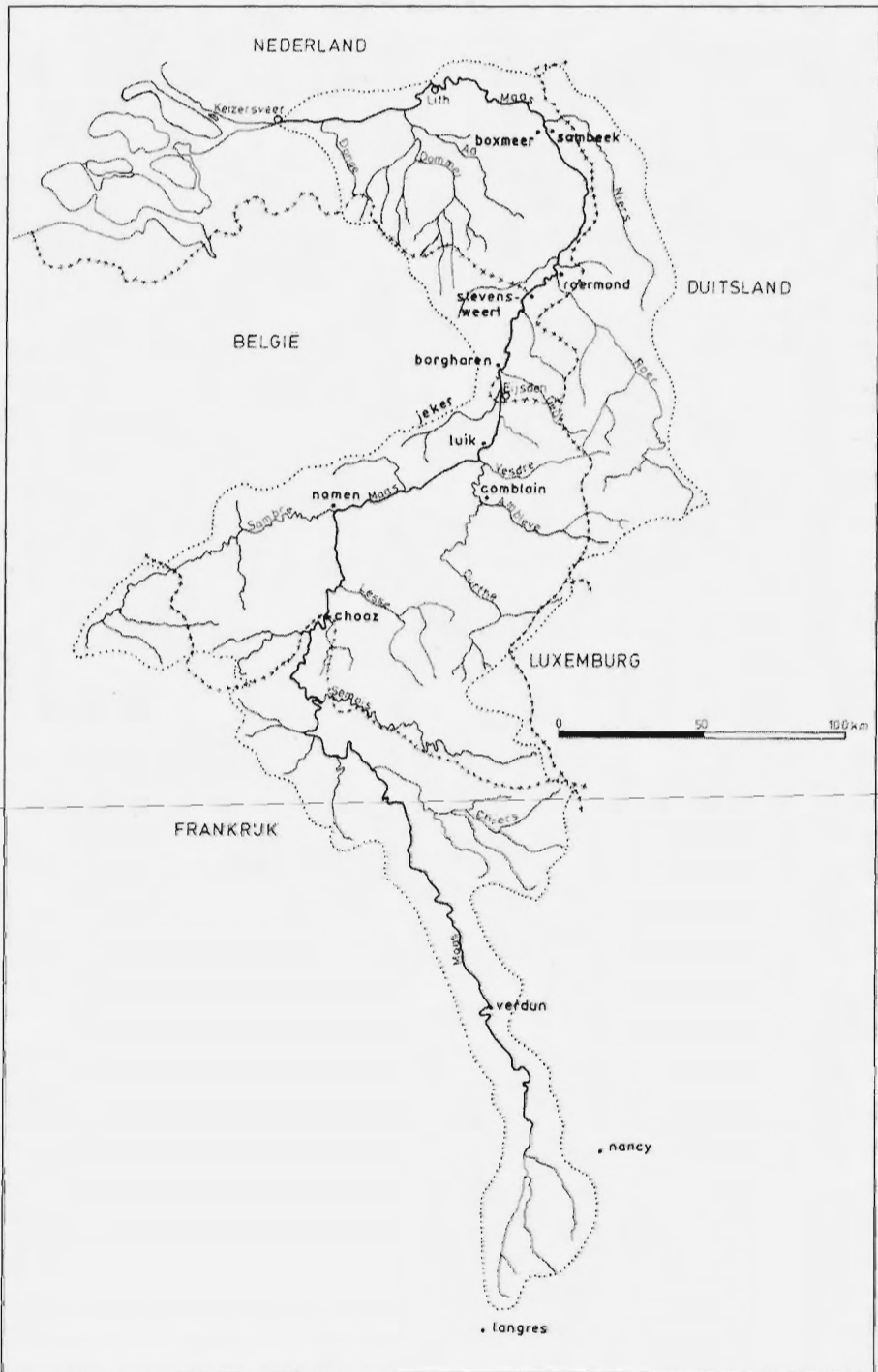
In de geschiedschrijving van de provincie Limburg is tot dusverre betrekkelijk weinig aandacht geweest voor de omgang met de rivier de Maas. Dankzij het onderzoek naar de betekenis van deze rivier voor de sociaal-economische ontwikkeling van de provincie in het algemeen en de relatie tussen de steenkolen-exploitatie en deze vaarweg in het bijzonder, zijn we over de economische en verkeerstechnische betekenis van de Maas in de twintigste eeuw goed geïnformeerd. Niettemin is de geschiedenis van de Maas in Limburg daarmee slechts ten dele onderzocht. Het onderzoek naar de politieke, culturele en ecologische betekenis van de rivier staat nog in de kinderschoenen. Hetzelfde geldt voor de waterstaatkundige ontwikkeling. Waterstaatshistorici hebben zich tot nu toe vooral geconcentreerd op het noordelijke, niet Limburgse deel van de Maas in de context van de grote riviervverbeteringen, die in de periode 1850-1916 in de Nederlandse delta werden uitgevoerd. Daarnaast besteedde men aandacht aan de besluitvorming en de uitvoering van de Maaswerken en de aanleg van het Julianakanaal vanaf de jaren twintig van de vorige eeuw. Hoewel die onlosmakelijk zijn verbonden met de omgang met de Limburgse Maas in de negentiende en de eerste decennia van de twintigste eeuw, komt dat aspect in het bestaande onderzoek slechts zijdelings aan bod.

Deze bijdrage, te beschouwen als een aanzet tot het opvullen van deze lacune, beoogt de soms opmerkelijke verwickelingen rond de acties voor de bevaarbaarmaking van de Maas in de periode 1839-1925 te beschrijven en te analyseren vanuit een (inter)nationale politieke, sociaal-culturele en waterbouwkundige invalshoek. De prominente rol van economische en verkeerstechnische belangen is al eerder aangetoond. De accenten in dit onderzoek liggen vooral op de politieke en sociaal-culturele dynamiek van de Limburgse onvrede met de omgang van Nederland en België met de rivier.

Hydrologische karakteristiek

In zijn klassieke hydrologische beschrijving van de Maas uit 1904 citeert de befaamde historisch geograaf A.A. Beekman een onbekende Nederlandse water-

¹ Dit artikel – dat onderdeel uitmaakt van een langlopend onderzoek naar de geschiedenis van de rivier de Maas in de negentiende en begin twintigste eeuw – is een bewerking van een lezing tijdens het vijfde congres van de *International Water History Association* te Tampere (Finland, 14-07-2007); een licht gewijzigde Engelstalige versie verschijnt najaar 2008/voorjaar 2009 in het Amerikaanse wetenschappelijke periodiek *Physics and Chemistry of the Earth*. De titel is ontleend aan een protestlied gezongen op de wijs van 'Limburg mijn vaderland' door de Limburgse baszanger Pierre Krol tijdens een demonstratieve vergadering in Maastricht op 11 november 1920. Zie: J. Schaepkens van Riemst, *De kanalisatie der Maas. Een kwart eeuw van actie voor de bevaarbaarmaking dezer rivier. Gedenkboek van de Maasvereniging in Limburg bij haar 25-jarig bestaan* (Maastricht 1933) 104.



Kaartje van het stroomgebied van de Maas. Bron: Op toer en retoer langs de Maas.

staatsingenieur, die deze rivier kort doch adequaat karakteriseert als '[...] een grillige, veranderlijke rivier, veranderlijk in haar loop en in haar afvoerregime; een rivier die wordt bekritiseerd en gemeden door schippers en wordt gevreesd door de oeverbewoners'.² De negenhonderd kilometer lange Maas ontspringt op het plateau van Langres in het noordoosten van Frankrijk, stroomt noordwaarts door België langs Luik en komt bij Eijsden Nederland binnen. Sinds 1839 vormt de rivier tussen Borgharen en Thorn tevens de rijksgrens met België. Vóór de normaliseringwerken van de twintigste eeuw slingerde de Maas zich over de volle lengte van de provincie in talrijke bochten (meanders) noordwaarts. Vanaf 's-Hertogenbosch maakt de rivier deel uit van Rijndelta. Eén stroomtak verenigt zich met de Waal en vormt de Merwede, een andere wordt sinds 1904 gevormd door de compleet nieuw aangelegde Bergsche Maas en stroomt via de Amer in de Noordzee.³

Het stroomregime van de Maas werd en wordt vooral bepaald door de neerslaghoeveelheden in het Franse en Belgische stroomgebied. Zware regenval in deze regio's veroorzaakt(e), mede vanwege de daar ondoordringbare rivierbodem, stroomafwaarts plotselinge hoge waterstanden, waarop de bevolking nog altijd moeizaam kan anticiperen. Deze zogenoemde Maasvloed brachten van oudsher periodiek schade toe aan de belangen van stad en platteland, en die van boeren, schippers, handelsfirma's en transporteurs in het bijzonder.

De Maas tijdens het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden, 1815-1830/1839

Na de ineenstorting van het Franse keizerrijk in 1813 besloten de toenmalige geallieerden tijdens het Wener Congres (1814) tot de creatie van het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden als een sterke bufferstaat tegen toekomstige Franse expansieplannen. In deze nieuwe staat werden de voormalige Oostenrijkse Nederlanden, de vroegere Republiek en het prinsbisdom Luik opgenomen. Op zijn grondgebied lagen de delta's van de Europese rivieren Rijn, Maas en Schelde, en de twee grote zeehavens Amsterdam en Antwerpen. De Rijn en zijn stroomtakken Nederrijn, Lek, IJssel en Waal vormden al eeuwenlang essentiële verkeersverbindingen in de handel met het Duitse achterland. Toch functioneerden deze vaarwegen verre van probleemloos. De afvoer van hoog oppervlaktewater en ijs werd steeds problematischer en in het verlengde daarvan verslechterde de bevaarbaarheid van deze rivieren gestaag. Dat was een gevolg van gebreken in het rivierenstelsel zelf en mogelijke klimatologische invloeden, maar vooral van menselijk ingrijpen in de rivierbeddingen. In de achttiende eeuw waren enkele succesvolle pogingen ondernomen om de waterverdeling over de Nederrijn en zijn stroomtakken te reguleren, maar daarmee kwam geen eind aan de problemen.⁴ De urgentie daarvan was zo groot dat deze kwestie

² A.A. Beekman, *Iets over onze groote rivieren. De Maas* (Amsterdam 1904) 3.

³ *The International Geography Encyclopedia and Atlas* (Berlin 1979) 474.

⁴ A. Bosch, *Om de macht over het water. De nationale waterstaatsdienst tussen staat en samenleving 1798-1849* (Zaltbommel 2000) 23.

vanaf 1798 prominent figureerde op de agenda van de nationale overheid. Deze gaf onder meer opdrachten aan vooraanstaande waterstaatsingenieurs en koninklijke adviescommissies om oplossingen te zoeken, maar dat bleven voornamelijk theoretische exercities. In dat verband wezen deskundigen onder meer op systematische gebreken in het rivierenstelsel zelf, waaronder de periodieke samenvloeiing van de Waal met de Maas in de provincie Noord-Brabant en het ontbreken van een uitmonding van de Maas naar zee. De problemen van de zuidelijke riviervakken van de Maas kwamen in de toenmalige waterbouwkundige beschouwingen niet aan de orde.

De totstandkoming van het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden in 1815 creëerde een nieuwe nationale ruimte met een infrastructurele integratie in wording. Daardoor veranderde, althans op termijn, de positie van de Maas op drastische wijze. De rivier werd nu integraal onderdeel van het nationale rivierbeheer zoals dat in de Bataafs-Franse tijd in de noordelijke Nederlanden van de grond was gekomen.⁵ Op instigatie van koning Willem I werd de verbetering van de rivier spoedig object van debat en onderzoek. Over de noodzaak en de urgentie daarvan waren de politiek verantwoordelijken en de waterbouwkundige adviseurs het zonder meer eens. De koning was zelf een van de meest prominente voorstanders. In zijn ambitieuze plannen voor de economische ontwikkeling van zijn rijk figureerde de Maas als de as tussen het Luikse industriegebied en de Noord-Nederlandse havensteden. Maar waterstaatsexperts achtten grootschalige verbeteringen van deze rivier onmogelijk.⁶ Nog afgezien van de enorme kosten waarvoor de staat geen middelen beschikbaar had, bezat men onvoldoende waterloopkundige, technische en logistieke kennis voor de uitvoering van dergelijke grootschalige verbeteringswerken.

Zodoende liet men de Maas ongemoeid. Wel onderzocht men de mogelijkheden voor de aanleg van een lang scheepvaartkanaal, dat noord en zuid zou kunnen verbinden. Het nut van dit type verkeersverbindingen was onomstreden, zoals de ervaringen in Engeland en Frankrijk bewezen. Bovendien was men technisch en financieel in staat een dergelijke onderneming tot een goed einde te brengen. Een bijkomstig voordeel was dat men bij de bouw van het kanaal gebruik kon maken van verschillende kanaalplanden die onder regie van het Franse *Corps des Ponts et des Chaussées*, de Franse nationale waterstaatsdienst, in het kader van de aanleg van de Noordervaart (een schakel in de door Napoleon gewenste Schelde-Maas-Rijnverbinding) in de periode 1807-1810 waren voltooid.⁷ Zodoende besloten de koning en zijn adviseurs tot de bouw van de Zuid-Willemsvaart, een kanaal dat Maastricht met 's-Hertogenbosch verbond en van daaruit aansloot op de grote rivieren. Het kanaal, dat onder supervisie van

5 Ibidem, 100-103; A. Bosch, W. van der Ham, *Twee eeuwen Rijkswaterstaat 1798-1998* (Zaltbommel 1998) 54-58.

6 E. Olivier, *Aantekeningen betrekking hebbende tot de watertappingen van de Boven-Maas* ('s-Gravenhage 1859) 4-6; Auke van der Woud, *Het lege land. De ruimtelijke orde van Nederland 1798-1848* (Amsterdam 1987) 128-130.

7 De totstandkoming van de Noordervaart wordt uitvoerig beschreven in: C.M. Bos-van Bers, N. Mulders-Thijssen, J. Vullings (red.), *Le Grand Canal du Nord van de Schelde tot de Maas. De Noordervaart en haar waterwegen* (Geysteren 2008).



Na de inlijving bij Frankrijk werd de Rijkswaterstaat in 1811 onderdeel van het Franse Corps des Ponts et Chaussées. De leden van het korps onderscheidden zich door een uniform met rangaanduiding. Bron: Bosch/Van der Ham, Twee eeuwen Rijkswaterstaat.

waterstaatsingenieur A.F. Goudriaan werd aangelegd, fungeerde vrijwel vanaf de oplevering in 1826 als de belangrijkste noord-zuid scheepvaartverbinding in het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden. Het belang van de Maas als scheepvaartweg in het (inter)nationale scheepvaartverkeer nam omgekeerd evenredig af. In combinatie met de nieuwe rol van de rivier als waterleverancier voor de Zuid-Willemsvaart kunnen we de Maas in Limburg vanaf dat moment beschouwen als een gedegradeerde rivier, die voortaan in het nationale rivierenbeleid een ondergeschikte positie innam.

De Belgische opstand in 1830 leidde het jaar daarop tot een scheuring tussen noord en zuid.⁸ Willem I weigerde zich bijna negen jaar lang bij deze situatie neer te leggen, maar raakte wel de controle over de provincie Limburg kwijt, op de vestingstad Maastricht na. Tot de ratificatie van het Verdrag van Londen in 1839, waarin de vorst de Belgische onafhankelijkheid formeel erkende, nam deze 'broedertwist' (de kwalificatie is afkomstig van de Nijmeegse historicus P. Rietbergen) de vorm aan van een soort koude oorlog, die zich afspeelde op

8 E.H. Kossmann, *The Low Countries* (Oxford 1978).

diplomatiek, economisch en infrastructureel terrein. In dit soms grimmige politieke steekspel bezaten de Maas en de Zuid-Willemsvaart een strategische waarde. In het kader van de stedelijke verdediging liet de commandant van de vesting Maastricht, generaal B.J.C. Dibbets, de scheepvaart op de Maas stilleggen. De Zuid-Willemsvaart werd onbevaarbaar gemaakt door het vernielen van een kanaalduiker bij Neeroeteren.⁹ De Belgen legden vervolgens een watertappunt (*prise d'eau*) aan bij Hocht om het kanaal opnieuw van water te voorzien.¹⁰ Onvermijdelijk leden scheepvaart en handel forse schade van deze 'wateroorlog'.

Omdat beide landen formeel met elkaar in staat van oorlog verkeerden en als zodanig een bedreiging voor de stabiliteit in Europa vormden, poogden de grote mogendheden op het diplomatieke front een oplossing te forceren. Tijdens de Conventie van Londen in mei 1833 werd onder meer besloten de Maasvaart weer vrij te geven, hetgeen vanaf 7 juni resulteerde in de hervatting van het scheepvaartverkeer.¹¹ Daarmee liep men vooruit op de Conventie van Zonhoven in november van dat jaar, waar Nederland en België andere kwesties in verband met het verkeer van en naar de vesting Maastricht nader uitwerkten. Desondanks bleef het scheepvaartverkeer, zeker op het Zuid-Willemskanaal, problematisch tot de definitieve scheiding van beide landen in 1839.¹²

Een problematische proto-nationale rivier, 1839-1904

Door de ratificatie van het Verdrag van Londen werden de beide Limburgen nu ook *de jure* van elkaar gescheiden. Als gevolg daarvan kreeg de Maas tussen Borgharen en Thorn de status van grensrivier. Zij werd over een afstand van vijfenveertig kilometer gemeenschappelijk bezit van België en Nederland. Deze regeling zou een bron van tal van problemen worden, evenals een aantal algemene bepalingen in het Verdrag van Londen inzake de internationale bevaring van de Maas, haar stroomtakken en tussenwateren. De naleving daarvan veroorzaakte periodiek spanningen tussen de buurlanden.¹³ De dynamische infrastructurele politiek van de jonge Belgische staat, in het bijzonder de aanleg van een nationaal kanalenetwerk, raakte direct aan de Nederlandse en Limburgse economische en waterstaatkundige belangen.¹⁴ Voor de voeding van deze kanalen en voor de irrigatie van ontginningen in de Kempen, taptten de Belgen grote hoeveelheden water uit de Maas en de Zuid-Willemsvaart af. Daardoor verslechterde de toch al problematische bevaarbaarheid van de Maas. Nederlandse pro-

9 Pierre Ubachs, Ingrid Evers, *Encyclopedie van Maastricht* (Zutphen 2006) 63.

10 H.J. Seijdlitz, *Het Maasvraagstuk in verband met de Maasverenigingen* (Maastricht 1908) 9-10.

11 P.H.J. Ubachs, *Handboek voor de geschiedenis van Limburg* (Hilversum 2000) 283.

12 J. Barents, *Het internationaal statuut van de Maas* (Amsterdam 1940) 13. Het scheepvaartverkeer op de Zuid-Willemsvaart werd in 1838 hervat.

13 *Ibidem*, 14-15 en P. Regout, *Beschouwingen over de Maaskwestie naar aanleiding van het rapport der commissie van enquête over den toestand van den Maas en de Zuid Willemsvaart* ('s-Gravenhage 1861) 12.

14 F.J. Monkhouse, *The Belgian Kempenland* (Liverpool 1949) 169-174; Els Witte, *De constructie van België 1828-1847* (Brussel 2006), 138-140.

testen leidden in 1843 tot nieuwe afspraken tijdens de Conventie van Maastricht, maar de Belgen trokken zich daar weinig van aan. Zij zetten hun watertappingen onverminderd voort en onttrokken daarmee steeds meer water uit de Maas. Volgens sommige waarnemers werd op bepaalde momenten naar schatting 65 procent van het Maaswater bij Luik afgetapt. De economische gevolgen daarvan waren desastreus. Scheepvaartverkeer tussen Luik en Venlo was op die momenten amper mogelijk, reders zagen zich herhaaldelijk gedwongen schepen uit de vaart te nemen en de vrachtprijzen stegen snel.¹⁵ Bovendien veroorzaakte de krachtig noordwaarts stromende watermassa veel hinder voor de scheepvaart op de Zuid-Willemsvaart. Scheepvaartverkeer richting België kon amper tegen de stroom in varen en de snel stijgende en dalende waterstand in het kanaal bracht schippers en sluiswachters in gevaar.

Nederlandse diplomaten brachten deze punten herhaaldelijk onder de aandacht van de Belgische regering, doch zonder succes. Waarom deze diplomatie faalde is niet duidelijk. Drong de Nederlandse regering wel krachtig genoeg op een oplossing aan? Of wenste men de toch al moeizame relatie met de Belgen niet verder onder druk te zetten? De Maas was immers een zeer problematische rivier, waarvoor men bovendien een alternatief kanaal had, en lag in een provincie die vanuit Den Haag met een zekere argwaan werd bekeken, mede omdat zij ook deel uitmaakte van een andere staat, de Duitse Bond.

In Limburg zette de opstelling van de regering steeds meer kwaad bloed. Na een aanhoudende reeks klachten stemde het parlement in met een initiatief van de liberalen jhr. mr. W.Th. Gevers Deynoot, mr. R. Thorbecke en de Limburgse katholieke liberaal mr. M.P.H. Striens tot het houden van een parlementaire enquête naar de toestand van de Maas en de Zuid-Willemsvaart.¹⁶ De enquêtecommissie onder leiding van Gevers Deynoot hoorde in 1860 politici, zakenlieden en waterstaatsingenieurs. Het jaar daarop presenteerde men de conclusies, maar wie een adequate oplossing had verwacht kwam bedrogen uit. De enquêtecommissie was weliswaar van oordeel dat Limburg grote schade ondervond van de Belgische watertappingen, maar concrete voorstellen om deze situatie te veranderen bleven achterwege. In plaats daarvan adviseerde men de onderhandelingen met België te hervatten,¹⁷ een aanbeveling die terstond hevig werd bekritiseerd.

De meest vooraanstaande critici was de Maastrichtse fabrikant Petrus Regout (1801-1878). Na zijn aftreden als lid van de Eerste Kamer wierp hij zich op als advocaat van de Limburgse belangen. Als producent en groothandelaar in aardewerk, waarvan hij grote hoeveelheden via de Hollandse havens uitvoerde naar de koloniën, was hij natuurlijk ook rechtstreeks belanghebbende.

¹⁵ *Staatsblad* 1843, no 45, 200; Seijdlitz, *Het Maasvraagstuk*, 10.

¹⁶ Schaepkens van Riemst, *De kanalisatie der Maas*, 17-22 en E. Lemmens, *Aan vorst en vaderland gehecht, doch tevreden zijn zij niet. Limburgse politici in Den Haag 1839-1918* (Amsterdam 2004) 192. Zie voor de voltallige commissie: www.parlement.com (Parlementaire Enquête Toestand van de Maas en Zuid-Willemsvaart).

¹⁷ *Rapport der Commissie van enquête over den toestand van de Maas en de Zuid-Willemsvaart* ('s-Gravenhage 1861).



Bedrijvigheid aan het Bassin te Maastricht. Vanuit deze binnenhaven verzond Petrus Regout zijn waren naar alle uithoeken van de wereld. Prent: Ph. Van Gulpen. Collectie RHCL.

De slechte bevaarbaarheid van de Maas beschouwde hij als een van de grootste obstakels voor de economische ontwikkeling van de provincie. Het advies van de enquêtecommissie schoot hem volkomen in het verkeerde keelgat. In een grimmig getoonzet commentaar verwierp hij de werkwijze en de conclusie van de commissie.¹⁸ Ook de opstelling van de regering ontkwam niet aan zijn toorn. Verder onderhandelen wees hij krachtig van de hand. De regering moest, aldus Regout, terstond en drastisch het volume van de door de Belgen afgetapte hoeveelheden Maaswater beperken, dat via het kanaal Luik-Maastricht naar de Zuid-Willemsvaart, de Belgische kanalen en de Kempen werd afgeleid. Daarnaast pleitte hij voor de afbraak van de Belgische waterwerken bij Hocht en Bochelt, waarmee de Belgen water aan de Maas en de Zuid-Willemsvaart onttrokken. Deze kunstwerken achtte hij in strijd met internationale verdragen, omdat zij een vrije bevaring van de Maas belemmerden en de economische ontwikkeling van Limburg en Holland schade berokkenden. Krijgshaftig spoorde hij de regering tot actie aan. In het uiterste geval moest de regering de Belgen economisch en politiek onder druk zetten, dan wel een internationaal diplomatiek offensief starten om de zaak te beslechten. Al dan niet onder de indruk van Regouts heftige kritiek verwierp nu ook het parlement, dat in deze zaak ook uit andere delen van Nederland kritiek ontving, de conclusies van de enquêtecommissie.¹⁹

Desondanks hervatte de regering de onderhandelingen met de Belgen. In 1863 werd het zogenoemde Maastraktaat gesloten, waarin het hen werd toegestaan geclausuleerde hoeveelheden Maaswater af te tappen ten behoeve van scheepvaart- en agrarische belangen. Ter voorkoming van ongecontroleerde

¹⁸ Regout, *Beschouwingen over de Maaskwestie*, 39-51.

¹⁹ Lemmens, *Aan vorst en vaderland gehecht*, 401: Tussen 1857 en 1862 ontving het parlement 55 rekestten in verband met de vaarwegverbetering van de Maas. 41 Daarvan waren afkomstig uit Limburg, 14 uit andere provincies.

wateronttrekking kwam men overeen het wateraftappunt bij Hocht te sluiten en in plaats daarvan een nieuw toevoerkanaal op Nederlandse bodem bij Maastricht aan te leggen.²⁰ Alle resultaten ten spijt bleef de meerderheid van Limburgse belanghebbenden ontevreden. Men voelde zich verraden en stelde dat de regering de Maas opofferde aan Belgische belangen.²¹

Stagnatie en frustratie, 1863-1904

Nauwelijks bekomen van de commotie rond de parlementaire enquête, laaiden de gemoederen opnieuw op toen de Belgen plannen bekend maakten voor de kanalisatie van de Maas boven Luik. Geïnspireerd door de voortvarende Belgische aanpak verzochten Limburgse gemeentebesturen en Kamers van Koophandel de regering de Maas in hun provincie ook te kanaliseren. Op verzoek van de minister van Binnenlandse Zaken en Waterstaat ontwierp een van de rijkswaterstaatsingenieurs in de provincie Limburg een kanalisatieplan. Daarvoor bleek een grootschalige hydraulische ingreep met eenentwintig stuwen nodig. Het ontwerp werd echter verworpen door de Limburgse hoofd-ingenieur en verdween in een archiefkast.²² Waarom het werd afgewezen is niet helemaal duidelijk. Het lijkt plausibel dat daar financiële argumenten aan ten grondslag lagen, zoals de techniek-socioloog Nil Disco suggereert. Een groot deel van het waterstaatsbudget werd opgeslokt door de grootschalige verbeteringsoperatie van de Rijn en zijn stroomtakken, die in de jaren 1850 in gang was gezet. Niet uit te sluiten valt dat hier ook politieke argumenten in het geding waren. Limburg maakte nog altijd deel uit van de Duitse Bond. In deze staatkundig onzekere situatie leken diepteinvesteringen risicovol. Tenslotte was het de vraag of men waterbouwkundig gesproken wel in staat was de Maas op dat moment te kanaliseren. Rijkswaterstaat bezat geen ervaring met stuwbouw. Op het rivierendomein concentreerde deze technische rijksdienst zich vanaf 1798 vrijwel geheel op het verwerven van kennis om de Rijn en zijn stroomtakken te verbeteren. Het verbeteren van deze doorgaans traag stromende rivieren vereiste een andere *know how* dan de kanalisering van een rivier met een sterk verval en een soms zeer sterke stroming, zoals die tussen Maastricht en Venlo. Pas in het begin van de twintigste eeuw werd hiervoor systematisch kennis verworven, toen de regering aan Rijkswaterstaat de opdracht gaf de mogelijkheden voor de kanalisering van de Maas te onderzoeken.²³

Voordat deze beleidsverandering tot stand kwam, ontwikkelde de Maaskwestie zich tot een meer dan problematisch dossier. De regering was verwickeld in een zeer complex waterstaatkundig probleem, dat bovendien een lastige internationale en nationale politieke dimensie bezat. De internationale kant betrof

20 Cees Verhagen, *De geschiedenis van de Zuid-Willemsvaart. Het kanaal van eenheid en scheiding* (Someren 2000) 172-176.

21 Regout, *Beschouwingen over de Maaskwestie*, 24.

22 Nil Disco, 'Maaskanalise en Maasverbetering 1900-1940', in: J.W.Schot, H.W. Lintsen, A. Rip, A. Albert de la Bruhèze, *Geschiedenis van de techniek in Nederland in de twintigste eeuw*. Deel I (Zutphen 1998) 89-90.

23 *Ibidem*, 92.

de relatie met België. Waterstaatkundige kwesties konden snel tot irritatie en nationalistische rivaliteit aanleiding geven. Naast de Schelde zette met name de Maas de wederzijdse relaties van tijd tot tijd onder druk.

Een probleem van binnenlandse aard school in de specifieke, ambivalente relatie tussen de Nederlandse staat en de provincie Limburg. Voor veel Nederlanders was deze provincie in zowel politiek als cultureel opzicht moeilijk te begrijpen en moeilijk te plaatsen als deel van de natiestaat. Deze attitude ging gepaard met wantrouwen en onbegrip tot in het parlement toe, waar men zich soms openlijk afvroeg hoe loyaal dit *terra incognita*, dat formeel ook deel uitmaakte van een andere natie, nu feitelijk was. De politicoloog Eric Lemmens toont in zijn dissertatie aan dat deze mentaliteit een rol speelde in de beeldvorming en parlementaire besluitvorming over Limburg.²⁴ Weliswaar verloren deze overwegingen na het uittreden van Limburg uit de Duitse Bond in 1867 formeel hun zeggingskracht, maar of dat *de facto* ook het geval was, is twijfelachtig.

Zo kreeg de waterstaatkundige problematiek ook een politieke dimensie. De Limburgers gingen steeds meer twijfelen aan de wil van de nationale overheid om verandering in hun situatie te brengen. Elders in het land vonden wel zeer grootschalige en op termijn succesvolle rivierverbeteringsoperaties plaats. Was hier geen sprake van een bewuste achterstelling van de provincie? Op deze op het eerste oog begrijpelijke reactie valt veel af te dingen. Het rijk gaf vanaf 1850 zonder meer prioriteit aan de rivierverbeteringen in Gelderland en Noord-Brabant. Dat had te maken met de grootschalige overstromingsrampen die het rivierengebied daar frequent troffen, maar ook met aanhoudende diplomatieke druk van de kant van Pruisen en van de Internationale Rijncommissie om de bevaarbaarheid van de Nederrijn en zijn stroomtakken te verbeteren. De daarvoor vereiste rivierverbeteringen, inclusief het graven van een nieuwe Maasmonding naar zee en de aanleg van geheel nieuwe riviervakken, kunnen we beschouwen als een waterbouwkundig experiment met een onbepaalde afloop. Het was een hydraulisch avontuur dat veel vergde van de financiële en logistieke capaciteiten van de staat. De uitvoering van grootschalige rivierwerken elders werd daardoor geblokkeerd.²⁵ Bovendien vereiste de waterbouwkundige logica dat de reconstructie van de Maas in de provincie Noord-Brabant, waar de nieuwe uitmonding van de Maas naar zee was gepland, voltooid moest zijn voordat de Maas in Limburg ingrijpend verbeterd kon worden. Daarom kon de staat in principe pas op termijn aan de wens tot grootschalige vaarwegverbetering van de Maas tegemoetkomen.

In de tussentijd ondernam Rijkswaterstaat herhaaldelijk pogingen om oevers en stroombed van de Maas te verbeteren, maar deze werken hadden een incidenteel karakter. Daarnaast had men conform de afspraken van de Conventie van Maastricht van 1863 waterbouwkundige werken uitgevoerd ter

24 Lemmens, *Aan vorst en vaderland gehecht*, 119-179.

25 Bosch, Van Ham, *Twee eeuwen rijkswaterstaat*, 88-89; Alex van Heezik, *Strijd om de rivieren. Tweehonderd jaar rivierenbeleid in Nederland of de opkomst en ondergang van het streven naar de normale rivier* (diss. Den Haag/Haarlem 2007) 106-107.

bepierking van de Belgische watertappingen. Van een algehele verwaarlozing van de rivier was dus geen sprake, maar deze rationele argumenten van de zijde van het rijk en haar 'Hollandse' waterstaatsingenieurs konden in de provincie Limburg op weinig draagvlak rekenen. Daar werd de bevolking met het jaar ontevredener over het uitblijven van een oplossing voor 'hun' Maas, waarvan de toestand in hun ogen gestaag verslechterde. Limburgse kamerleden, leden van de Limburgse Provinciale Staten en de Limburgse en de nationale pers gingen zich in de laatste decennia van de negentiende eeuw steeds meer met de Maaskwestie bemoeien. Opnieuw bekritiseerde men de Belgen omdat die nog altijd te veel water aan de rivier zouden onttrekken. Maar de regering liet zich door de aanzwellende stroom van kritiek niet vermurwen.²⁶

Die houding versterkte de bittere gevoelens van de Limburgers over het rivierenbeleid van de Nederlandse overheid. Volgens de felste critici bevoordeelde die de Belgen en de overige belanghebbende provincies van Nederland en werden de Limburgse belangen opzettelijk benadeeld. In de loop van tweede helft van de negentiende eeuw voegde de Maaskwestie zich zo bij andere provinciale grieven tegen het beleid van het 'Hollandse' bestuur dat als strijdig met het karakter en de belangen van de provincie werd ervaren.²⁷ Naarmate ingrepen van het rijk uitbleven, werd de Maas meer en meer icoon van een regionaal identiteitsbesef en een majeur provinciaal symbool van gevoelens van achterstelling door de nationale overheid.²⁸ In dit spanningsveld tussen Den Haag en de provincie kreeg het discours over de Maas naast een politieke, economische en waterbouwkundige dimensie ook een culturele lading. Daarin werd de Maas in toenemende mate 'uitgevonden' als het meest kenmerkende provinciale icoon. De waterloop, die de provinciale ruimte als element van het landschap van zuid tot noord domineert, kreeg een gezichtsbepalende rol in de constructie van Limburg als territoriale eenheid, van het Maaslandschap als 'Limburgs', en van de Limburgse identiteit.²⁹

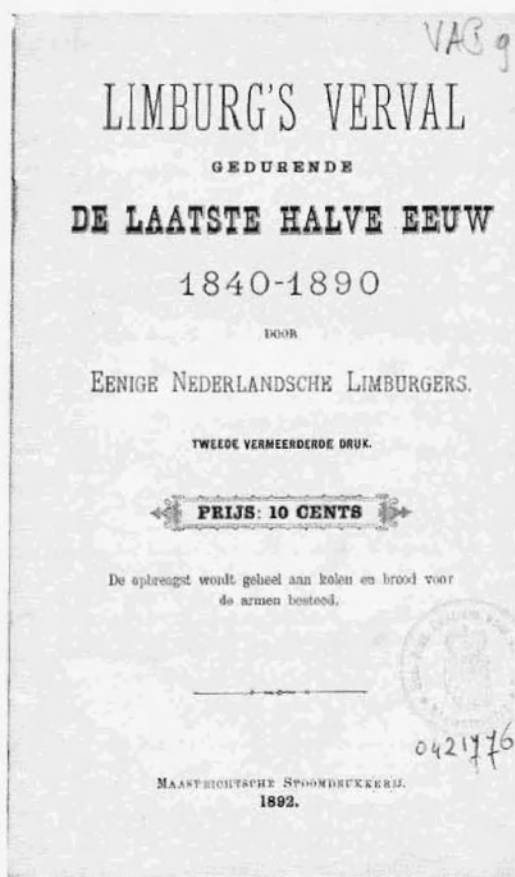
Deze ideologische invalshoek in het Maasdiscours, als troefkaart al dan niet bewust gespeeld door degenen met zakelijke belangen, won aan gewicht naarmate de industrialisering en welvaarts-groei in andere delen van Nederland aan het eind van de negentiende eeuw in snel tempo doorzetten. In Limburg werd de vooruitgang van andere delen van de natie met argusogen en stijgende

26 Schaepekens van Riepmst, *De kanalisatie der Maas*, 24-25.

27 Lemmens, *Aan vorst en vaderland gehecht*, hoofdstuk 4 en 5, wijst onder meer op de grondbelasting en de problemen met het lager onderwijs.

28 Piet Orbons, Lou Spronck, 'Limburgers worden Nederlanders. Een moeizaam integratieproces', *Publications de la Société Historique et Archéologique dans le Limbourg* CII (1966) 31-53.

29 Deze 'fabrication of authenticity, [...] often connected with transformations of society in the scale of its place of reference' gaat volgens de Franse cultuurwetenschapper J.F. Bayart gepaard met de 'invention of tradition that consist among others of the writing of a 'new' history, the creation of new traditions and a reorientation of attitude against nature [...]'. J.F. Bayart, *The illusion of cultural identity* (London 2005) 81. Hij baseert zich op Eric Hobsbawm, Terence Ranger (eds), *The Invention of Tradition* (Cambridge 1992). Over de relatie tussen nationale identiteit en de constructie van een nationale natuur: Klaas van Berkel, 'Landschap, natuur en nationale identiteit. Ter inleiding', *Bijdragen en Mededelingen tot de Geschiedenis van de Nederlanden / The Low Countries Historical Review* 121 (2006) 599-604.



Titelblad van de brochure getiteld
Limburg's Verval gedurende de laatste
halve eeuw, Maastricht 1892.
Collectie SHCL.

verontwaardiging bekeken en direct gerelateerd aan de verwaarloosde Maas. Ooit een bron van welvaart en welzijn, zoals men steevast beweerde, maar nu een Waterloo die op het altaar van de natie staat aan de belangen van derden werd opgeofferd, waardoor de economische ontwikkeling van de provincie werd afgeremd. Bij ontstentenis van een reële oplossing won deze overtuiging aan geloofwaardigheid en raakte ze wijd verspreid in de provinciale pers en in brochures, waarin steeds meer kritiek op deze situatie werd geleverd.³⁰

Illustratief voor deze gang van zaken was de publicatie in 1891 van een brochure met de veelzeggende titel *Limburg's Verval*. De anonieme auteurs (waarschijnlijk Maastrichtse fabrikanten) klaagden:

³⁰ Onder meer in acties van het Limburgse Statenlid Eugène Regout, die vanaf het begin van de jaren 1890 herhaaldelijk in adressen, artikelen en brochures de aandacht vestigde op de problemen met de Maas. Zie bijvoorbeeld: E. Regout, *De Maas en de Maasbrug-Kwestie te Maastricht. Historisch en chronologisch overzicht, 1^{ste} gedeelte* (inclusief de delen 2 en 3) (Maastricht 1896) en: E. Regout, *De Maas en de Maasbrug-Kwestie te Maastricht. Historisch overzicht, 4^e gedeelte* (Maastricht 1897).

Terwijl miljoenen en miljoenen voor de waterwegen van Amsterdam, Rotterdam en Dordrecht worden uitgegeven en jaarlijks miljoenen voor onderhoud daarvan nodig zijn, kan de som van 1,3 miljoen, waardoor Limburg van overstromingen bevrijd zou blijven, of van 2,4 miljoen waardoor de Maas bevaarbaar kan gemaakt worden, maar niet verkregen worden. Wat zeggen wij? Zelfs de f 50.000,- die jaarlijks voor onderhoud noodzakelijk worden geacht, kunnen wij niet bekomen.³¹

Jules Schaepkens van Riemst jr., onder meer Statenlid, gemeenteraadslid en voorzitter van de Kamer van Koophandel te Maastricht, verwoordde bij verschillende gelegenheden de Limburgse verbittering over de omgang met de Maas door het rijk in niets verhullende bewoordingen:

We kregen niets, onze verwachtingen werden bedrogen; de Maas was opgeofferd, een Nederlandsch belang was verloren, Limburgs natuurlijke verkeersweg prijs gegeven en Limburgers, die toen helaas nog lijdelijk toezagen, werden voor muitelingen gescholden.³²

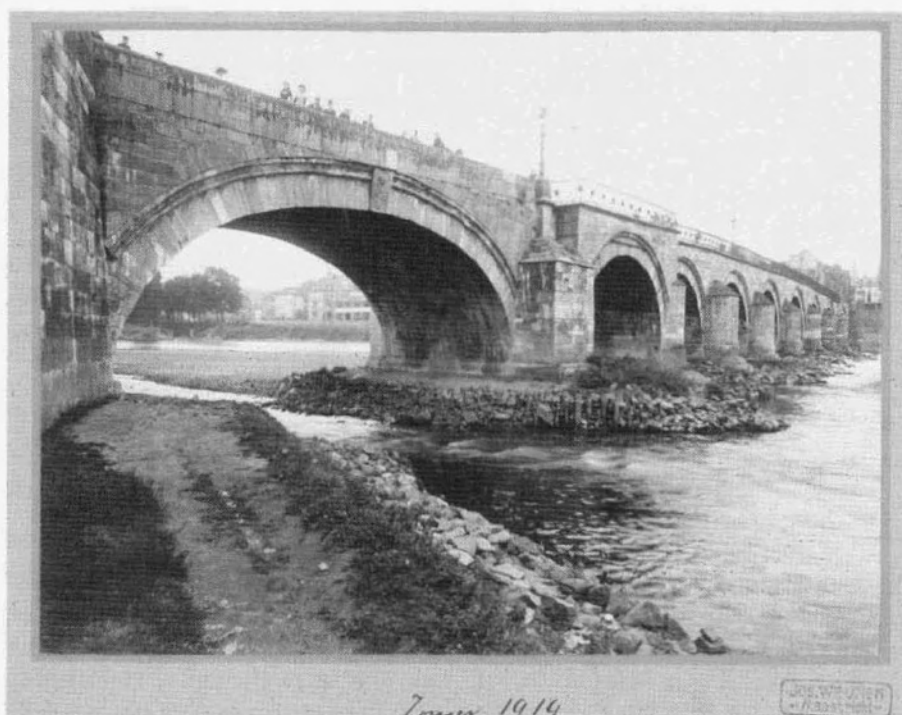
Deze uitlatingen geven de stemming in de provincie weer, maar zijn wel eenzijdig. Zo voorkwam de persoonlijke tussenkomst van de gouverneur G.L.M.H. Ruijs van Beerenbroek voorgenomen bezuinigingen op onderhoudswerken aan de Maas. Zoals eerder beargumenteerd, kan de Maasproblematiek niet worden gereduceerd tot de achterstelling van een perifere provincie door het politieke centrum van het land. De verbetering van de Maas was mede afhankelijk van de afloop van grootschalige rivierwerken elders en de medewerking van België. Daar stond tegenover dat de Nederlandse staat weinig ondernam om de achterblijvende economische ontwikkeling van Limburg te compenseren. Los van het begrip dat men onder de vigerende omstandigheden zou kunnen opbrengen voor de soms bittere beschuldigingen aan het adres van de overheid, illustreren deze uitlatingen de verblindende diepte van de provinciale opinie meester maakte.

Dat geldt bijvoorbeeld wanneer de Maas welhaast mythische proporties werd toegedicht als de rivier die in het verleden niets dan voorspoed en geluk had gebracht.³³ Weliswaar speelde de rivier van oudsher een belangrijke rol in de lokale en regionale economieën, en vonden er destijds inderdaad geen wateraftappingen plaats, maar het hydraulische regime van deze rivier veroorzaakte ook toen grote problemen voor alle belanghebbenden. In de laatste decennia van de negentiende eeuw werden die ernstiger omdat handel en industrie gebruik gingen maken van schepen met een steeds groter laadvermogen en een grotere diepgang. De vaak ondiepe vaargeul van de Maas was amper geschikt

31 *Limburgs Verval gedurende de laatste halve eeuw, 1840-1890* [door eenige Nederlandsche Limburgers] (Maastricht 1891).

32 *De Telegraaf*, 20 juli 1908; zie ook: Schaepkens van Riemst, *De kanalisatie der Maas*, 24. Zie voor Schaepkens van Riemst: Ubachs, Evers, *Encyclopedie van Maastricht*, 460.

33 *Limburgs verval*, 9-15; Schaepkens van Riemst, *De kanalisatie der Maas*, 13-25.



Laag water in Maastricht, 1919. Fotocollectie RHCL.

voor dit soort schepen.³⁴ Overigens was dit geen specifiek Limburgs probleem. Zelfs de verbeterde grote rivieren elders kregen ermee te maken, maar daar werden de vaargeulen snel uitgebaggerd.³⁵ De toch al geplaagde Maasscheepvaart en -handel zag haar toekomst bedreigd omdat men slechts moeizaam aan de eisen van dit nieuwe transportregime kon voldoen. Derhalve groeide de vrees dat de Maas haar toch al beperkte rol als schakel in het (inter)nationale scheepvaart- en handelsverkeer zou verliezen. Op dat bange vermoeden speelde de bekende Maastrichtse kunstenaar en publicist Alexander Schaepkens van Riemst slim in toen hij de Franse minister Hanoteaux tijdens het *Internationale Scheepvaartcongres* in Brussel in 1889 de vraag voorlegde of de Nederlandse verwaarlozing van de Maas niet strijdig was met internationale scheepvaartverdragen en de economische belangen van de betrokken naties.³⁶

Voor de Nederlandse regering vormde de Maas in Limburg aan het begin van de twintigste eeuw zowel nationaal als internationaal een steeds groter waterstaatkundig en infrastructureel probleem. In de Limburgse perceptie leek een oplossing op dat moment verder weg dan ooit. Toch was verandering op komst. De grootschalige rivierwerken in het midden van het land naderden hun (deels

34 A. Seidlitz, *Het Maasvraagstuk*, 17-21.

35 Van Heezik, *Strijd om de rivieren*, 124-125.

36 Schaepkens van Riemst, *De kanalisatie der Maas*, 40.

voorlopige) voltooiing waarmee geld en capaciteit voor andere werken vrij kwam. Bovendien kwamen nu de 'lijdelijk toezienende Limburgers' letterlijk en figuurlijk in actie. De ontdekking van grote kolenvelden in het zuidoosten van hun provincie voorzag hen letterlijk en figuurlijk van nieuwe energie.

Naar een nationale rivier, 1904-1920

Dankzij de opkomst van de mijnbouw in Zuid-Limburg kreeg de Maaskwestie een actuele, nieuwe dimensie. Het kolentransport vereiste een adequaat netwerk van vaar- en verkeerswegen, en dat opende ook voor de Maasverbetering nieuwe perspectieven. Sinds de dagen van Petrus Regout had zich in dit domein, op een uitzondering als zijn kleinzoon en statenlid Eugène Regout na, geen gezaghebbende stem laten horen. Maar de exploitatie van de kolenvelden bood een nieuwe kans en die werd door Limburgse politici, statenleden en Kamers van Koophandel met beide handen aangegrepen. In 1901 zetten zij een petitiebeweging in gang om regering en parlement op te roepen haast te maken met de verlangde riviervverbetering. De provinciale en nationale economische belangen waren des te groter omdat de Belgen van plan bleken te zijn om een nieuw kanaal aan te leggen van Luik naar de Rotterdamse zeehaven.³⁷ Haast was dus geboden. Blijkbaar werd de Limburgse zorg door de regering gedeeld, want kort daarop gaf de minister zijn chef-ingenieur van Rijkswaterstaat in de provincie Limburg, A. Keurenaer, de opdracht een onderzoek uit te voeren naar de waterbouwkundige en financiële haalbaarheid van de Maasverbetering.³⁸ Het besluit kan worden uitgelegd als een historische doorbraak in een decennialange, bijna traditioneel tweeslachtige houding van regering en parlement in deze kwestie en sterkte de publiek opinie in de provincie in haar vermoeden dat het ergste leed nu was geleden. Er moest niettemin nog veel werk worden verzet alvorens men daadwerkelijk de schop in de grond kon steken. Er moesten meerdere complexe waterbouwkundige problemen worden opgelost, maar verreweg het belangrijkste was dat de Belgische regering moest instemmen met de plannen. Een deel van de Maas lag immers ook op Belgisch grondgebied. Zonder medewerking van de Belgen was iedere ingreep in de Maas bij voorbaat kansloos.

Daarom was actie op het diplomatieke front geboden. In 1904 presenteerde Keurenaer zijn rapport. In het rapport concludeerde hij dat kanalisatie van de gemeenschappelijke Grensmaas uitvoerbaar was met behoud van de water- en ijsafvoerende capaciteit.³⁹ In de Tweede Kamer drongen Limburgse kamerleden, waaronder de priester-staatsman W.H. Nolens, er bij de minister van Waterstaat J. Kraus op aan het werk zo snel mogelijk ter hand te nemen. Hoewel voorstander van een integrale Maasverbetering, maande de bewindsman tot geduld vanwege de internationale aspecten van deze problematiek. Tegelijkertijd oefende hij

37 Disco, 'Maaskanaliseatie en Maasverbetering', 91.

38 Inventaris Archieven van Rijkswaterstaat in Limburg. Stukken betreffende het onderzoek naar de mogelijkheden tot verbetering van de Maas in Zuid-Limburg, 1901-1906, nr. 56.

39 Disco, 'Maaskanaliseatie en Maasverbetering', 91.

druk uit op de besprekingen met de Belgen. Dat resulteerde in een akkoord over de instelling van een zogenaamde *Commission Mixte*, bestaande uit Nederlandse en Belgische waterstaatsingenieurs. Deze technische adviescommissie startte in 1906 met het opstellen van een gemeenschappelijk verbeterplan. Uitvoering van deze lastige waterbouwkundige taak werd extra bemoeilijkt door de economische rivaliteit tussen beide landen. Die openbaarde zich onder meer bij de vaststelling van de toekomstige vaardiepte van de Maas.⁴⁰ Ook het bestuderen van de internationale *state of art* op het terrein van de stuwbouw kostte veel tijd. In dat kader bezochten Nederlandse ingenieurs stuwen in de Belgische Maas, ondernamen de ingenieurs een gezamenlijke studiereis naar Frankrijk, Duitsland en Bohemen, en werden buitenlandse experts geraadpleegd.⁴¹

Maasverenigingen

Het werk van de *Commission Mixte* werd zowel in België als in Nederland nauwlettend gevolgd door de politiek, het bedrijfsleven en de bewoners van het stroomgebied van de Maas. Daarbij speelden de nationale economische handels- en scheepvaartbelangen van beide landen een belangrijke rol. Nederland en België waren economische concurrenten en beslissingen op infrastructureel gebied waren gericht op de versterking van de eigen economie. Dat gold met name voor de belangen van grote zeehavens en hun vaarwegverbindingen met de zee en met het Europese achterland. De verbetering van de Maas, die vooral werd gezien als een Nederlands belang, had daarom in België weinig prioriteit. Invloedrijke Antwerpse kringen uit de wereld van scheepvaart, handel en bankwezen vreesden dat een beter bevaarbare Maas de zeehaven van Rotterdam zou bevoordelen ten nadele van hun eigen haven. Dat zou des te meer het geval zijn omdat Rotterdam de beste vaarwegverbindingen met de Duitse industriegebieden en met Midden-Europa bezat. Daarom eiste men in Antwerpen dat Nederland eerst toestemming zou geven voor de aanleg van een Schelde-Rijnkanaal, waarmee Antwerpen over Nederlands grondgebied een snelle vaarverbinding met het Duitse achterland zou krijgen.⁴² Belgische ondernemers in het industriegebied rondom Luik hechtten juist wel groot belang aan een goed bevaarbare Nederlandse Maas. Deze interne belangentegenstelling vormde een complicerende factor in de opstelling van de Belgische regering en bemoeilijkte ook een vlotte diplomatieke afhandeling van deze kwestie.

Om die reden waren Belgische politici en industriëlen uit het zuidoosten van België ook aanwezig bij de oprichting van de eerste lokale *Maasvereniging* op 15 april 1908 in het Zuid-Limburgse Eijsden. De aanzet daartoe werd gegeven door een artikel in *De Voorhoede* van de in Zuid-Limburg bekende publicist

40 Schaepekens van Riepst, *De kanalisatie der Maas*, 34-37.

41 Disco, 'Maaskanalisatie en Maasverbetering', 96.

42 M.C.E. Bongaerts, *Een nationaal belang van groote betekenis. De kanalisatie van de Limburgsche Maas* (Roermond 1912) 21-23.

Fidelis.⁴³ In zijn rubriek *Limburgse Brieven* stelde hij voor de druk op regering en parlement op te voeren door het oprichten van *Maasverenigingen* 'en die tot een algemeen bond samen te binden'.⁴⁴ Dat idee vond weerklank en leidde in korte tijd tot de oprichting van lokale *Maasverenigingen* in de hele provincie.⁴⁵ Eindelijk waren de 'passieve burgers' van Limburg in beweging gekomen, en met een ongekend resultaat. Binnen twee maanden telde de provincie Limburg 37 lokale *Maasverenigingen*. Op 14 juni van dat jaar bundelden die in Maastricht hun krachten in een federatie van Limburgse *Maasverenigingen* onder de naam *De Maasvereniging in Limburg*. In het bestuur domineerden Zuid-Limburgse industriëlen en ondernemers. De oprichting van deze belangenvereniging kreeg direct adhesiebetuigingen en donaties uit andere delen van Nederland. Tegelijkertijd zocht men samenwerking met de in Luik gevestigde *L'association pour la rectification de la Meuse en aval de Liège*, de Belgische pendant van de Nederlandse *Maasvereniging*.

Nederland had al eerder burgerlijke actiegroepen gekend die zich inzetten voor de aanleg van vaarwegen en zelfs voor de complete afsluiting van een binnenzee. Toch kunnen we de oprichting van deze federatieve *Maasvereniging* met zijn talrijke lokale afdelingen als een uniek fenomeen in de Nederlandse waterstaatsgeschiedenis beschouwen, vooral vanwege de snelheid waarmee de actie op gang kwam, de actiebereidheid en de schaal waarop deze zich verspreidde. Ook de wijze waarop de *Maasvereniging* vrijwel permanent langdurig druk uitoefende op de belangrijkste actoren en de bevolking kan uniek worden genoemd. Via pers en brochures informeerde ze uitvoerig over het belang van de zaak. De *Maasvereniging* hamerde keer op keer op een algehele, snel te realiseren vaarwegverbetering met soms nationalistisch en Limburgs-regionalistisch getoonzette retoriek. Al of niet als gevolg van deze campagne kwam er twee jaar na de oprichting van de *Commission Mixte* een volgende doorbraak in de lang slepende Maaskwestie.

De Wet op de Maaskanalisisatie van 1915

Enkele weken voor de publicatie van het langverwachte rapport van de *Commission Mixte* in 1912 zinspeelde minister van Waterstaat L.H.W. Regout – een kleinzoon van Petrus Regout – in antwoord op Kamervragen voorzichtig op een alternatieve oplossing, indien men geen akkoord met België zou bereiken. In dat geval zou Nederland volgens de bewindsman af kunnen zien van het kanaliseren van de Grensmaas en in plaats daarvan Maastricht via een nieuw aan te leggen binnenlands kanaal op de Maas kunnen aansluiten.⁴⁶ Niettemin vertrouwde hij erop dat beide landen spoedig zouden instemmen met de kanalisatie van de gemeenschappelijke Grensmaas. In afwachting daarvan, zo infor-

43 *De Voorhoede*, 18 januari 1908.

44 Jules Schaepekens Jr, *Beknopt overzicht der Maaskwestie vanaf 1849 tot heden* (Maastricht 1908) 3.

45 Schaepekens van Rimpst, *De kanalisatie der Maas*, 40-43.

46 *Ibidem*, 82-88.



De al langer bestaande plannen tot kanalisatie van de Maas kregen pas serieuze aandacht toen er na de opkomst van de Limburgse mijnbouw behoefte kwam aan een goede vaarweg. Kaartje van de voltooidde Maaswerken. Bron: *Techniek in Nederland in de twintigste eeuw*.

meerde hij het parlement, zou Nederland, in overeenstemming met het advies van de *Commission Mixte*, een start maken met een aantal voorbereidende werkzaamheden in eigen land, waaronder de verbetering van de Maas in de provincie Noord-Brabant. Vooral beneden Grave moest de rivier genormaliseerd worden vanwege een aantal sterke meanders. Op de staatsbegroting voor 1913 was daarvoor een post gereserveerd.

In 1912, zes jaar na aanvang van de werkzaamheden, publiceerde de *Commission Mixte* een plan om de Maas van Visé tot Boxmeer te kanaliseren met behulp van 15 (of 14) stuwen.⁴⁷ De keuze voor kanalisering paste volgens de historicus A. van Heezik in het toenmalige 'normaliseringsparadigma'.⁴⁸ Hij doelt daarmee op de

47 Gedetailleerder daarover: Disco, 'Maasverbetering en Maaskanalisation', 96-97; Bosch en Van der Ham, *Twee eeuwen Rijkswaterstaat*, 244-247.

48 Van Heezik, *Strijd om de rivieren*, 31-32.

waterbouwkundige aanpak die vanaf 1850 ten grondslag lag aan de verbetering van grote rivieren in de Nederlandse delta. Kanaliseren, het zoveel mogelijk rechte trekken van de grillig stromende rivieren, werd in de tweede helft van de negentiende eeuw gezien als het beste middel om de vaardiepte te kunnen handhaven en een probleemloze afvoer van grote watermassa's en ijs naar zee te waarborgen. Dat gold zeker voor rivieren waarvan het stroomregime de toepassing van traditionele normaliseringsmethoden niet toestond, zoals dat in Limburg deels het geval was.

Het advies werd zowel in het parlement als in de provincie Limburg gunstig ontvangen. Van Nederlandse zijde leek niets de uitvoering in de weg te staan. De cruciale vraag was of de Belgen daar ook zo over dachten. Minister Regout verzekerde de Belgen dat noch de regering noch het Nederlandse bedrijfsleven de Belgische wens tot aanleg van het Schelde-Rijnkanaal 'onvoorwaardelijk' afwezen.⁴⁹ In afwachting van een Belgisch antwoord begon Nederland voortvarend met de voorbereidingen op eigen bodem. Deze aanpak werd noodgedwongen voortgezet vanwege het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog in 1914. Nederland bleef neutraal, maar België werd in augustus 1914 onder de voet gelopen en bezet. Daarmee stagneerde de besluitvorming over de toekomst van de Grensmaas voor onbepaalde tijd. Toch, zo blijkt uit de Wet op de Maaskanalise van juni 1915, lieten regering en parlement deze mogelijkheid niet los. In afwachting van vrede en de voortzetting van de gesprekken met België, onderscheidde de wet twee aparte delen. Een deel betrof de kanalisatie van het riviervak Maastricht-Visé, het andere deel omvatte de kanalisatie van de rivier van Maastricht tot Grave. Daarbij hoorde ook een tweetal verbindingskanalen: het Maas-Waalkanaal en het door Regouts opvolger Cornelis Lely voorgestelde kanaal Wessem-Nederweert. In zijn toelichting op dit deel van het wetsontwerp plaatste Lely de kanttekening dat de voorgenomen kanalisering vooralsnog geen betrekking had op het gemeenschappelijke deel van de Maas. Daarover moesten te zijner tijd nadere afspraken met België worden gemaakt. In de begroting bij het wetsontwerp was slechts sprake van '[...] kanalisatie van de Maas, bestaande uit het maken van 5 sluizen-kanalen en vijf stuwen van Maasbracht tot Grave'.⁵⁰ De ervaren ingenieur-staatsman C. Lely, op dat moment bezig aan zijn derde termijn als minister, redde met deze splitsing van het wetsontwerp een groot deel van de beoogde Maasverbetering.⁵¹

49 Schaepkens van Riepst, *De kanalisatie der Maas*, 87-88.

50 Ibidem, 90-91.

51 Zie over Cornelis Lely: J.M.G. van der Poel, in: *Biografisch Woordenboek van Nederland*, deel I ('s-Gravenhage 1979) 331-332; www.ing.hist.nl; C.E.P.M. Raedts, 'Ir. Cornelis Lely en zijn betekenis voor de Nederlandse mijnbouwpolitiek in Limburg' *Studies over de sociaal-economische geschiedenis van Limburg* (1976) 29-82; A. Bosch, 'Een stille, krachtige modernist: Cornelis Lely (1854-1929)', in: *Locus. Tijdschrift voor studenten en docenten Cultuurwetenschappen* 13/2004 (Heerlen 2004); Willem van der Ham, *Verover mij dat land. Lely en de Zuiderzeewerken* (Amsterdam 2007).

Woede, vreugde en de Tweede Wet op de Maaskanalisisatie, 1915-1925

De Wet op de Maaskanalisisatie werd in Limburg met gemengde gevoelens ontvangen. In het noorden van de provincie was men verheugd over de voortgang, maar in het zuiden en in Maastricht verkeerde men nog altijd in onzekerheid of, en zo ja wanneer, men over een bevaarbare Maas kon beschikken. Het einde van de Eerste Wereldoorlog in 1918 en de daaropvolgende hervatting van de onderhandelingen over de toekomstige regeling van de scheepvaartverbindingen met België brachten nieuwe hoop. Maar die sloeg om in teleurstelling toen de voorlopige uitkomsten uitlekten. De beide regeringen lieten nu de kanalisatie van de Grensmaas los ten gunste van de vergroting van de capaciteit van het kanaal Luik-Maastricht en van de Zuid-Willemsvaart. De verklaring voor deze abrupte koerswijziging van de Nederlandse regering had te maken met de politieke spanningen tussen beide landen. België maakte na afloop van de oorlog onder meer aanspraak op Limburg bezuiden Roermond, het gebied waar de gemeenschappelijke Maas langs stroomt. De geallieerde mogendheden wezen de Belgische eisen bij de vredesbesprekingen in Versailles echter af. Zo grepen de Belgen naast de zo gewenste soevereiniteit over de Schelde, de Nederlandse toegangspoort naar de Antwerpse haven, en ook naast de volledige zeggenschap over de Grensmaas. De frustratie over deze afwijzing kan niet los worden gezien van het onderhandelingsresultaat in 1920, waarin de kanalisatie van de Grensmaas werd geschrapt. De Nederlandse regering, met de rug tegen de muur en dringend verlegen om een spoedige oplossing voor het transport van de Zuid-Limburgse steenkolen, bleef weinig anders over dan deze afwijzing te accepteren.

In Zuid-Limburg en in Oost-België veroorzaakte die opstelling in de maanden daarna een golf van volkswoede. Overheden, politieke partijen, Kamers van Koophandel, persorganen en in allerlei opgerichte nieuwe actiegroepen, bestookten regering en parlement met petitie's. In enkele maanden groeide dit protest uit tot een brede volksbeweging, die zich niet neer wenste te leggen bij de ombuiging van de oorspronkelijke kanalisatieplannen. Nederlandse actievoerders kregen daarbij steun van het Belgische Luik, waar de bevolking massaal protesteerde tegen de weigering van hun regering mee te werken aan een oplossing voor de Grensmaas. Deze houding werd als een aanslag op de economische ontwikkeling van Oost-België beschouwd. Aan beide zijden van de grens zette men in op een gezamenlijke oplossing voor de bevaarbaar-making van de Grensmaas, de inmiddels meer dan beruchte achilleshiel van de integrale Maasverbetering.

Maar die oplossing werd in het rumoerige najaar van 1920 ingewisseld voor een alternatieve aanpak. Bij de totstandkoming daarvan speelden twee prominente Limburgers een sleutelrol. De toenmalige minister-president Ch. Ruijs de Beerenbrouck kunnen wij als spil in deze nieuwe ontwikkeling beschouwen. Deze kundige bestuurder en politicus was als Limburger zeer begaan met het lot van zijn provincie. Al tijdens zijn Maastrichtse carrière als advocaat en

gemeenteraadslid had hij zich beijverd voor de ontwikkeling van de provincie op tal van gebieden, waaronder de verbetering van de infrastructuur. Zijn inzet voor de verbetering van de Maas werd door de *Maasvereniging* in 1913 beloond met het erelidmaatschap.⁵² Als kamerlid en later als minister-president bleef hij zich succesvol inspannen voor deze zaak.⁵³ De tweede pleitbezorger was de Limburgse rijkswaterstaatsingenieur en politicus ir. Max Bongaerts (1857-1959).⁵⁴ Vanaf 1912 had Bongaerts contacten met de *Maasvereniging* en ontwikkelde hij zijn visie op de uitvoering van de Maasverbetering. Als erkend expert en vooraanstaand rijkswaterstaatsingenieur, als Limburger en als overtuigd voorstander van een bevaarbare Maas, was hij een geziene spreker tijdens bijeenkomsten van de *Maasvereniging*. Als parlementariër annex waterbouwkundig ingenieur ijverde hij er ook buiten de openbaarheid voor om de kanalisatie van de Grensmaas in te wisselen voor de aanleg van een nieuw lateraalkanaal op eigen grondgebied. Deze oplossing zou sneller en goedkoper gerealiseerd kunnen worden dan internationale samenwerking op dit gebied. Maar Bongaerts had ook een waterbouwkundig argument. In zijn ogen vormde het sterke verval van de Grensmaas, ook in gekanaliseerde vorm, een onoverkomelijke barrière voor zwaar beladen stroomopwaarts varende schepen. De aanleg van een groot aantal sluizen kon dit probleem verhelpen, maar werkte tegelijkertijd remmend op de snelheid van de scheepvaart. Om dat op te lossen was de aanleg van een lateraalkanaal nodig, zoals Minister van Waterstaat L. H. M. Regout in 1913 al voorzichtig had gesuggereerd.

Bongaerts maakte een voorgenomen wetsontwerp van deze strekking namens de regering wereldkundig tijdens een lezing op een openbare vergadering van de Katholieke Kiesvereniging in Maastricht in november 1920. De aankondiging van de aanleg van een kanaal tussen Maasbracht en Maastricht sloeg in als een bom en maakte gemengde gevoelens los. Naast blijdschap viel ook een afwachtende houding te bespeuren. Mede omdat Bongaerts nog slechts een raamplan kon schetsen, konden de consequenties voor Maastricht en het zuiden niet goed worden ingeschat. Maar men moest ook wennen aan het idee dat een gekanaliseerde Maas, waar men zich tientallen jaren voor had ingespannen, er niet zou komen. In de maanden daarna schaalden het stadsbestuur van Maastricht, de *Maasvereniging* en het in 1920 in allerijl opgerichte *Comité van Actie* zich achter de nieuwe plannen.⁵⁵ Alle betrokkenen spraken de hoop uit dat het rijk nu zo snel mogelijk de daad bij het woord zou voegen. Die verwachting werd nog groter na de snelle indiening van het wetsvoorstel bij het parlement en de afkondiging van de *Wet op de Aanleg van het Lateraalkanaal* op 28 juli van het jaar daarop in de *Staatscourant*. Toch was de beproeving van het Limburgse geduld nog niet voorbij.

52 Schaepkens van Riepst, *De kanalisatie der Maas*, 66.

53 Maarten de Rijk, 'Jhr. Ch.J.M. Ruijs de Beerenbrouck', in: J. Charité et al. (red.) *Biografisch Woordenboek van Nederland deel I* ('s-Gravenhage 1979) 515-517.

54 Zie voor M. Bongaerts: Georges Linssen, 'Max Bongaerts', in: *Tijdschrift voor waterstaatsgeschiedenis* 14 (2005) 11-21 en G. Linssen, 'Ir. Max Bongaerts, 1875-1959', in: *Spiegel van Roermond* (2005) 72-133.

55 Schaepkens van Riepst, *De kanalisatie der Maas*, 105-106.

Turbulente climax, 1921-1925

Na de afkondiging van de wet duurde het ruim vier jaar voordat de eerste spade de grond in ging. Dat is merkwaardig, want alle politieke en waterbouwkundige hindernissen waren genomen. Bovendien was er nu ook een post op de staatsbegroting voor gereserveerd. Feitelijk stond niets de uitvoering meer in de weg. Hoe valt deze stagnatie te verklaren? Uit de forse bezuinigingspolitiek op de overheidsuitgaven waartoe het eerste Kabinet Ch. Ruijs de Beerenbrouck in 1922 besloot?⁵⁶ Of uit de kritiek die na de afkondiging van de wet in 1921 steeds luider de kop op stak? Het valt niet te ontkennen dat gemeten naar de toenmalige maatstaven van overheidsfinanciering van infrastructurele werken de begrotingspost voor de aanleg van het kanaal aan de magere kant was. Tegenstanders van de aanleg grepen dat mede aan om de aanleg van het kanaal alsnog te verhinderen. Tijdens de behandeling van het wetsvoorstel in 1921 protesteerden sommige Kamerleden bij monde van Kamerlid (en voormalig minister van Waterstaat) J. Kraus, tegen de 'bedenklijke en onverklaarbare haast' waarmee het wetsvoorstel werd ingediend.⁵⁷ Het liefst zag hij het voorstel van de agenda afgevoerd. In dit koor mengde zich in 1923 ook de directie van de N.V. Nederlandse Spoorwegen. Zij wees de regering erop dat de aanleg van het lateraalkanaal (en andere infrastructurele werken) tot onverantwoorde concurrentie en een fors exploitatieverlies voor de NS zouden leiden. Bovendien garandeerde men een continue afvoer van grote hoeveelheden kolen met hulp van de bestaande spoorwegcapaciteit. Dat standpunt werd het jaar daarop nadrukkelijk gesteund door de Staatscommissie voor het Vervoersvraagstuk.⁵⁸

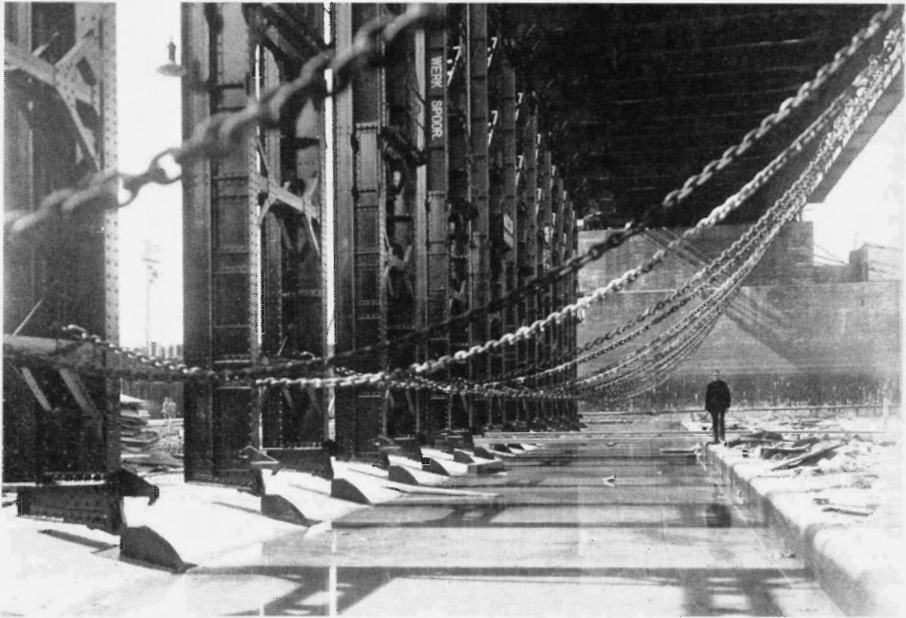
De regering beantwoordde de kritiek, mede op aandringen van het kamerlid Bongaerts, met een verhoging van de begrotingspost voor het jaar 1924 tot f 250.000. Nieuwe verzoeken tot verdere ophoging van deze begrotingspost wees minister van Waterstaat ir. G.J. van der Swaay af. De regering hield vast aan de uitvoering van de wet en was, met minister president Ch. Ruijs de Beerenbrouck voorop, zelfs bereid haar strikte bezuinigingspolitiek los te laten. Toch kon deze opstelling, inclusief de eerdere extra financiële injectie, de impasse niet doorbreken. Als verklaring daarvoor moeten wij kijken naar de rol van Rijkswaterstaat. Deze dienst stond in de jaren 1920 bloot aan forse maatschappelijke kritiek. Politici en pers richtten hun pijlen op de dure, logge bureaucratie, het verouderde hiërarchische rangenstelsel, de daarmee samenhangende trage besluitvorming, het technisch conservatisme en het geringe technisch innovatievermogen.⁵⁹ Juist bij de voorbereiding en uitvoering van grote infrastructurele werken openbaarden zich deze tekortkomingen op pijnlijke wijze. Dat was ook het geval bij de uitvoering van de Maaswerken, waarover in 1924 en 1925

56 Zie: M.L.J.A. Stassen, *Charles Ruijs de Beerenbrouck. Edelman-staatsman 1873-1936* (Maastricht 2000) 98-102.

57 Geciteerd bij: Schaepkens van Riepst, *De kanalisatie der Maas*, 108.

58 Ibidem, 110-112.

59 Willem van der Ham, *Heersen en beheersen. Rijkswaterstaat in de twintigste eeuw* (Zaltbommel 1999) 53-54.



Beeld van de bijna voltooide brugstuw bij Grave, 1928. Fotocollectie RHCL.

een hevig conflict woedde tussen de dienst Maaskanaliseatie enerzijds, en de hoofd-ingenieur van Rijkswaterstaat in Limburg en de inspecteurs-generaal anderzijds.

De inzet van deze controverse betrof de keuze voor het type afsluitement bij de aanleg van de stuw bij Grave, het meest noordelijke onderdeel van de Maaskanaliseatie. In principe was gekozen voor een brugstuw, maar onder invloed van nieuwe ontwikkelingen in de Duitse stuwbouwtechnologie rezen twijfels over dat besluit. Ter verklaring van de stagnatie in de aanleg van het lateraalkanaal Maastricht-Maasbracht is de hevigheid van deze controverse interessant. De kwestie, die in alle geledingen van de dienst grote spanningen veroorzaakte, bracht het gebrek aan innovatief vermogen van Rijkswaterstaat op een dermate pijnlijke wijze aan het licht dat de verantwoordelijke minister Van der Swaay openlijk twijfelde aan de technische capaciteiten van zijn dienst.⁶⁰ Omdat de voortgang en de (onzekere) uitkomst van de afloop van deze controverse te maken had met de keuze voor het stuwtype voor het lateraalkanaal, kunnen we deze omstandigheid, in combinatie met de toch al trage planning en besluitvorming waar de Rijkswaterstaat destijds om bekend stond, aanwijzen als de belangrijkste oorzaak van de stagnatie.

De geïrriteerde Limburgers hadden weinig begrip voor de problemen van een verre rijksdienst. Vier jaar na de toezegging dat Maastricht via een lateraalkanaal met de Maas zou worden verbonden, was er nog amper iets gebeurd en

⁶⁰ Dit conflict is gedetailleerd beschreven door Disco, 'Maaskanaliseatie en Maasverbetering', 101-105 en Van der Ham, *Heersen en beheersen*, 59.

dat deed het ergste vrezen. In Limburg, maar nu ook elders in het land, nam de onrust en de actiebereidheid weer toe. In Limburg richtte het Rooms-Katholieke Werkliedenverbond een nieuw actiecomité op. Landelijk namen de Kamers van Koophandel van Maastricht, Rotterdam en Dordrecht het voortouw. Op hun initiatief kwamen op 9 februari 1924 in Rotterdam betrokken overheden, politici, ingenieurs, industriëlen en belangenorganisaties in handel, mijnbouw en scheepvaart bijeen in een nationale protestvergadering. In een motie drong die er bij de regering en het parlement op aan de begroting aan te passen en zo spoedig mogelijk met de werkzaamheden te beginnen. Om druk op de ketel te houden werd tijdens deze bijeenkomst een permanent comité opgericht onder voorzitterschap van de Limburgse Commissaris van de Koningin mr. E.O.J.M. baron Van Hövell tot Westerflier, waarin onder meer de burgemeesters van de belangrijkste Maassteden zitting namen. Vanuit de provincie werden zij gesteund door een nieuwe Limburgse actiegroep *Het comité van actie voor de Limburgsche waterwegen*.⁶¹

Te midden van alle emoties en controverses hield minister Van der Swaay tijdens het Kamerdebat over de verhoging van de waterstaatsbegroting op 18 december 1924 het hoofd koel. Over de controverses binnen de Rijkswaterstaat sprak hij met geen woord. En wat de aanleg van het lateraalkanaal betrof, daarover had hij de Commissaris van de Koningin in de provincie Limburg en het Provinciebestuur al gerustgesteld. Daarmee zou het jaar daarop een begin worden gemaakt. Daarom begreep hij niet veel van de commotie. Die weet hij aan 'het zuidelijk bloed' van de Limburgers.⁶² Om alle twijfel weg te nemen stelde hij nogmaals een forse verhoging van de begroting in het vooruitzicht. Maar in Maastricht was men blijkbaar nog niet voldoende overtuigd van alle goede bedoelingen. Met Kerstmis verspreidde *Het comité van actie voor de Limburgsche waterwegen* daar nog pamfletten, waarin de houding van de N.V. Nederlandse Spoorwegen werd gelaakt en men aangaf 'waakzaam' te blijven.⁶³

Deze voorzorgsmaatregel verloor iedere betekenis toen de regering in het nieuwe jaar besloot het lateraalkanaal te vernoemen naar troonopvolgster Prinses Juliana. De naamgeving werd in oktober 1925 naar beproefd vaderlands recept symbolisch bezegeld, toen de kroonprinses in de buurt van Limmel de eerste – zilveren – spade in de grond stak. In de zomer van dat jaar was het kabinet Ruijs de Beerenbrouck afgetreden en werd ook de controverses binnen Rijkswaterstaat bezworen.

Conclusie

De bevaarbaarmaking van de Maas in de provincie Limburg behoorde sinds de afscheiding van België in 1839 tot de moeilijkste dossiers van de Nederlandse overheid. Deze zette vanaf het midden van de negentiende eeuw het sein op

61 Schaepkens van Riempst, *De kanalisatie der Maas*, 113.

62 *Verslag van de Handelingen der Staten Generaal der 2^e Kamer 1924-1925*, 1226-1227.

63 Schaepkens van Riempst, *De kanalisatie der Maas*, 13.



De schutkolk van de eerste sluis te Linne in aanbouw, 1920. Fotocollectie RHCL.

groen voor een zeer ambitieus rivierverbeteringsprogramma voor de Rijn en zijn stroomtakken, maar de Maas in Limburg kwam in deze scenario's amper voor. Was hier nu sprake van een bewuste keuze? Duidde deze handelwijze op onvermogen? Of waren hier nog andere factoren in het spel? In deze bijdrage concluderen we dat geen eenduidige beantwoording van deze vraag mogelijk is.

De problematiek kenmerkte zich door een specifieke internationale en politieke dimensie. De Maas en haar water werd inzet van een slepend belangenconflict tussen Nederland en België. Dat frustreerde iedere serieuze poging tot rivierverbetering. In nationaal perspectief vormde de artificiële constructie van de provincie Limburg, haar hybride politieke status – zeker tot de uittreding uit de Duitse Bond in 1867 – en de aanzienlijke sociaal-culturele verschillen tussen deze provincie en de Nederlandse natiestaat geen gunstig klimaat voor grote investeringen in het rivierverbetering. Deze aarzeling werd versterkt door twijfel over het economisch rendement van zo'n investering, in combinatie met de overtuiging van de top van de Rijkswaterstaat dat bevaarbaarmaking van dit deel van de rivier waterbouwkundig in feite onmogelijk was. In ieder geval moesten daarvoor eerst de overige rivierwerken, waaronder het graven van een nieuwe Maasmond naar zee in de provincie Noord-Brabant, gereed zijn gekomen. Vanuit de logica van de toenmalige grootschalige rivierverbeteringswerken was dit waterbouwkundig argument moeilijk weerlegbaar. Daar staat tegenover dat de Nederlandse overheid ook geen aandacht had voor de vereiste kennisontwikkeling om de Maas met haar specifieke hydraulische problema-

tiek te verbeteren. Verder kunnen we vragen plaatsen bij de inzet in de diplomatieke onderhandelingen over de kwestie van de Belgische wateraftappingen. Het lijkt erop dat men de relatie met België zo min mogelijk wenste te belasten met de Maaskwestie.

De zorg van de staat voor de Maas beperkte zich tot noodzakelijk onderhoud en incidentele verbeteringswerken. De Limburgse Maas kreeg zodoende feitelijk de rang van een 'proto-nationale' rivier: een rivier die wel deel uitmaakte van het Nederlandse territorium, maar buiten het nationale rivierverbeteringsprogramma werd geplaatst. Deze handelwijze leidde in de provincie Limburg tot de conclusie dat de regering de provincie achterstelde en gaf mede vorm aan de ontwikkeling van een provinciaal identiteitsbesef, waarin de Maas prominent figureerde als karakteristiek onderdeel van de 'Limburgse ruimte'. De krachtige provinciale lobby die zich vanaf het begin van de twintigste eeuw beijverde voor een snelle Maasverbetering, hanteerde naast economische argumenten ook expliciet deze sociaal-culturele elementen in zijn pleidooien voor een snelle verbetering van de rivier. Toch waren het uiteindelijk economische overwegingen, *in casu* de ontdekking en exploitatie van de grote steenkolenvelden in Limburg, die een oplossing mogelijk maakten. Dat die nog moeizaam tot stand kwam, had te maken met het gebrek aan hydraulische en technologische kennis op het gebied van de stuwbouw, met de waterbouwkundige onmogelijkheid om de Grensmaas bevaarbaar te maken, en met de onverenigbaarheid van de Nederlandse en Belgische belangen. Door de keuze voor grootschalige normalisering van de noordelijke stroomvakken van de rivier in combinatie met de aanleg van een lateraalkanaal op Nederlands grondgebied in het zuidelijke deel van de provincie Limburg, parallel aan de Grensmaas, nam de bevaarbaarmaking van de Limburgse Maas uiteindelijk een nationale vorm aan.

Op een meer theoretisch niveau kunnen we concluderen dat bij de bestudering van centraal rivierbeheer in moderne Europese samenlevingen aandacht voor de perceptie van lokale en regionale actoren niet genegeerd kan worden. De lokale en regionale percepties en reacties vormen een wezenlijk element van de historische dynamiek van nationaal rivierbeheer en dito rivierverbetering. Expliciete aandacht voor deze invalshoek kan nieuw licht werpen op de interactie tussen de staat en zijn mediators enerzijds en de betrokken bevolking anderzijds. Daardoor krijgt ook de sociaal-culturele betekenis van rivieren en het rivierbeheer in relatie tot staats- en natievorming en de politieke integratie van regio's meer reliëf. Tot slot, gelet op de internationale dimensie van de problemen met de Limburgse Maas en het gegeven dat deze rivier deels de grens vormt tussen België en Nederland, is aanvullend onderzoek vanuit een grensoverschrijdend perspectief gewenst.