



Werkzaamheden bij Elsloo uit de lucht; 1933 (Bron: Streekmuseum Elsloo)

## 75 jaar Julianakanaal

# Een kanaal langs de Maas

'Geen mooier gezicht, dan het gezicht op Elsloo, als je vanuit Geulle aan de Maas op het dorp toeliep'. Zo was het lang geleden, voor de aanleg van het Julianakanaal.

De komst van dat kanaal veranderde het uiterlijk van het Maasdorp voorgoed. De Scharberg, waar het dorp op lag, is deels afgegraven; drie miljoen kubieke meter grond verdween om er dijken van te maken. De helft van het dorp - de school, het gemeentehuis en 43 huizen - is afgebroken. De kerk, ooit het hart van het dorp, staat nu naast het kanaal.

Gek genoeg leidde de afbraak van half Elsloo in 1929 niet tot een volksoproer. Eerst was de sfeer in het dorp vijandig, maar toen duidelijk werd dat er toch wel vorstelijke vergoedingen zouden worden betaald, sloeg het sentiment om. En zo verdween de helft van het dorp tamelijk geruisloos van de kaart.

De noodzaak voor het nieuwe kanaal had alles te maken met de opkomst van de steenkolenmijnen. Rond 1900 ontstond

daardoor in Nederlands en Belgisch Limburg een enorme behoefte aan een bruikbare waterweg, en de Maas bezuiden Maasbracht was daarvoor niet geschikt.

Eerst leek het erop dat het bevaarbaar maken van de Maas een binationaal samenwerkingsproject zou worden, maar dat viel tegen. Ondanks dat er al in 1912 al een gezamenlijk plan lag, zorgden wantrouwen en uiteenlopende belangen

ervoor dat het er niet van kwam. Bovendien raakte België betrokken bij de Eerste Wereldoorlog en zat daarna zo krap bij kas, dat er ook financiële belemmeringen waren. Hoe het ook zij, in 1921 besloot Nederland bij wet zelf een kanaal aan te leggen, aan de binnenkant van de grens, evenwijdig aan de Maas. De Belgen zouden later hun eigen kanaal graven: het Albertkanaal. Het werd in 1939 geopend, maar kwam door het

uitbreken van de Tweede Wereldoorlog pas in 1946 in gebruik.

### De aanleg

Op een halfbewolkte herfstdag, 23 oktober 1925, stak de toen zestienjarige prinses Juliana in Limmel de eerste spade in de grond voor het kanaal dat haar naam zou dragen. Ze kreeg daarvoor een zilveren schop, die ze naar verluidt zo mooi vond dat ze aanbood het karwei dan maar meteen zelf af te maken. Het werk was echter al aanbesteed aan een aantal grote aannemers, waaronder Van Hattum en Blankevoort en Den Breejen en van de Boout. Het nieuwe kanaal moest lopen van Maastricht naar Maasbracht, over een afstand van 35 kilometer. Er werd van twee kanten gegraven, vanuit het noorden en van uit het zuiden, waarbij men zo ongeveer bij Elsloo uitkwam, waar zoals gezegd een stuk van de Scharberg er aan moest geloven. Het kanaal loopt parallel aan de Maas en is vrijwel kaarsrecht, op een bocht bij Elsloo na. Er moest een hoogteverschil van 23 meter worden overbrugd en er kwamen vier sluizen, bij Maasbracht (met 11,85 m grootste verval in Nederland), Born, Limmel en Roosteren (de sluis van Roosteren werd na modernisering van het kanaal in 1965 overbodig en gesloopt.)

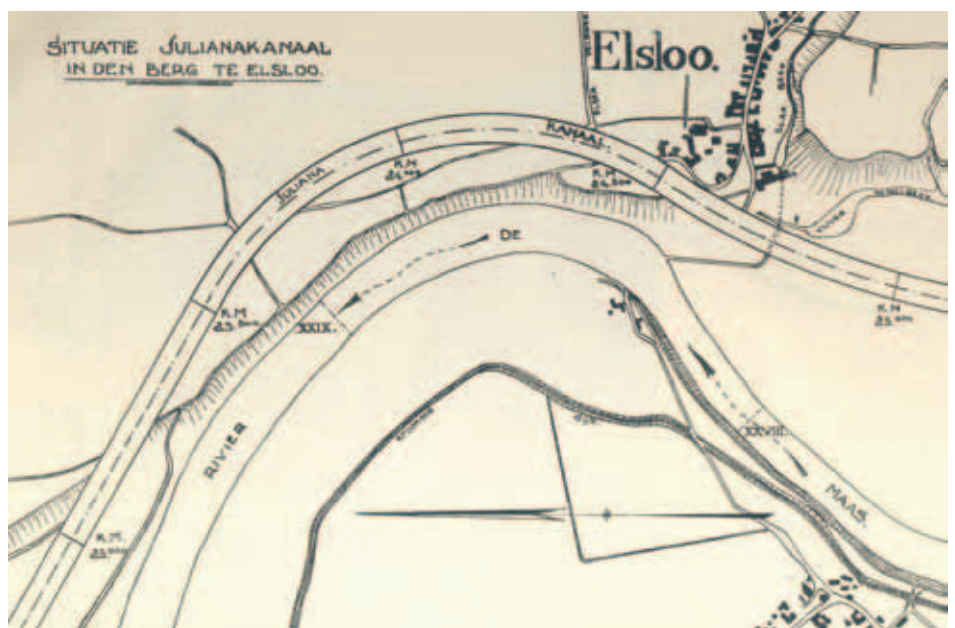
### Zakkingen

Eén van de problemen waarmee de bouwers van het Julianakanaal hadden af te rekenen, was het feit dat het precies over het zakkingsgebied van de mijnen liep. Volgens opgave van de Staatsmijnen was een zakking te verwachten van maximaal zeven meter, waarvan vier meter over de eerste dertig jaar na de aanleg van het kanaal. Omdat het hoogst onduidelijk was welke delen wanneer door zakkingen zouden worden getroffen, werd besloten op voorhand zo min mogelijk geld aan het probleem te besteden. Maatregelen werden naar de toekomst verschoven.

Vanaf 1932 werden stukken van het kanaal stap voor stap gevuld met water. Het stuk tussen Born en Maasbracht liep in 1933 vol, dat tussen Elsloo-Born een jaar water. Op 16 September 1935 werd het hele kanaal officieel in gebruik genomen, uiteraard door Juliana. Die dag stelde de aanstaande vorstin met een 'elektrisch signaal' de grote hefdeur van



Doorgraving van de Scharberg



Het kanaal tussen Born en Geulle (De Ingenieur 1933)



De situatie bij Elsloo (De Ingenieur 1933)

de sluis van Limmel in werking, maakte een feestelijk vaartochtje over het kersverse kanaal en het kanaal was open. Kosten: 37 miljoen gulden.

### Epiloog

De belangrijkste reden om het kanaal überhaupt aan te leggen, was de kolen van de mijnen af te voeren. En zo gebeurde het ook. Het kanaal trok ook allerlei nieuwe economische activiteiten aan en de kroegen van binnenhavensteden als Maasbracht en Stein beleefden gouden tijden. Natuurlijk was er ook een keerzijde. Het eerste sluizencomplex uit 1936 bleek al heel snel het aanbod niet aan te kunnen. Er ontstonden lange wachttijden en de regering besloot een drielingsluis te bouwen, die in 1967 geopend werd.

In 1961 werd bovendien een verdrag tussen de Nederlandse en Belgische overheid getekend voor een verbinding tussen het Julianakanaal en het Albertkanaal, het zogenaamde Cabergkanaal. De aanleg daarvan stuitte echter op verzet, met name van de gemeenten Maastricht en Lanaken, die vonden dat hun planologische ambities door grondreserveringen werden belemmerd. Na jaren van touwtrekken werd half

december 2009 werd op Europees niveau besloten af te zien van de Cabergkanaalplannen.

Terug naar het Julianakanaal. Uiteindelijk bleken de eerder genoemde problemen van verzakkingen mee te vallen, zij het dat in de jaren veertig en daarna verschillende malen de dijk werd opgehoogd, onder meer bij Stein. Op 27 januari 2004 haalde datzelfde Stein de wereldpers toen de kanaaldijk dusdanig verzakte, dat het dorp onder water dreigde te lopen. Iedereen dacht onmiddellijk aan de mijnen onder het kanaal. De oorzaak bleek echter te zitten in een oude, vergeten waterleiding. ■

Met dank aan H. Rouvroye, streekmuseum  
De Schippersbeurs, Elsloo  
[www.elsloo.info](http://www.elsloo.info) (teksten Guus Peters)

Gerard van Nifterik, *Civiele Techniek*