

„De scheepvaart in vroeger jaren”

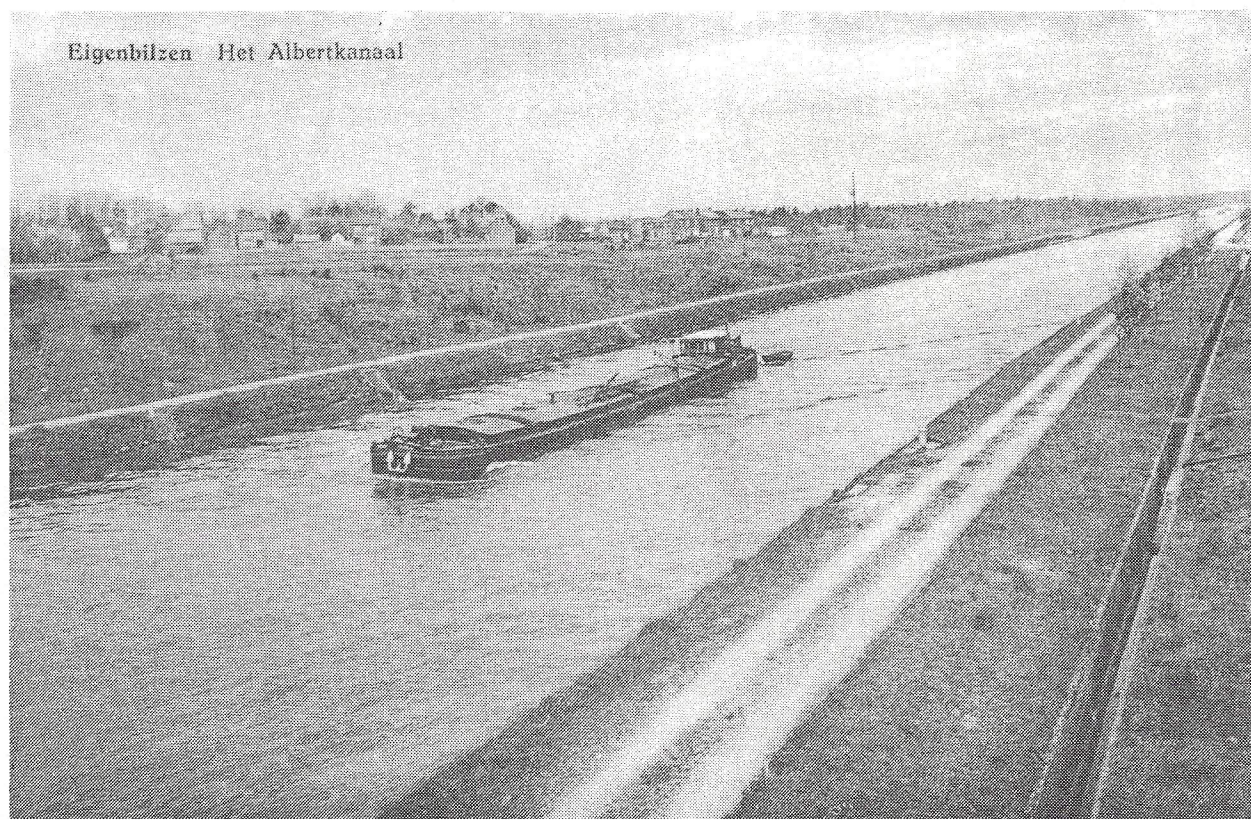
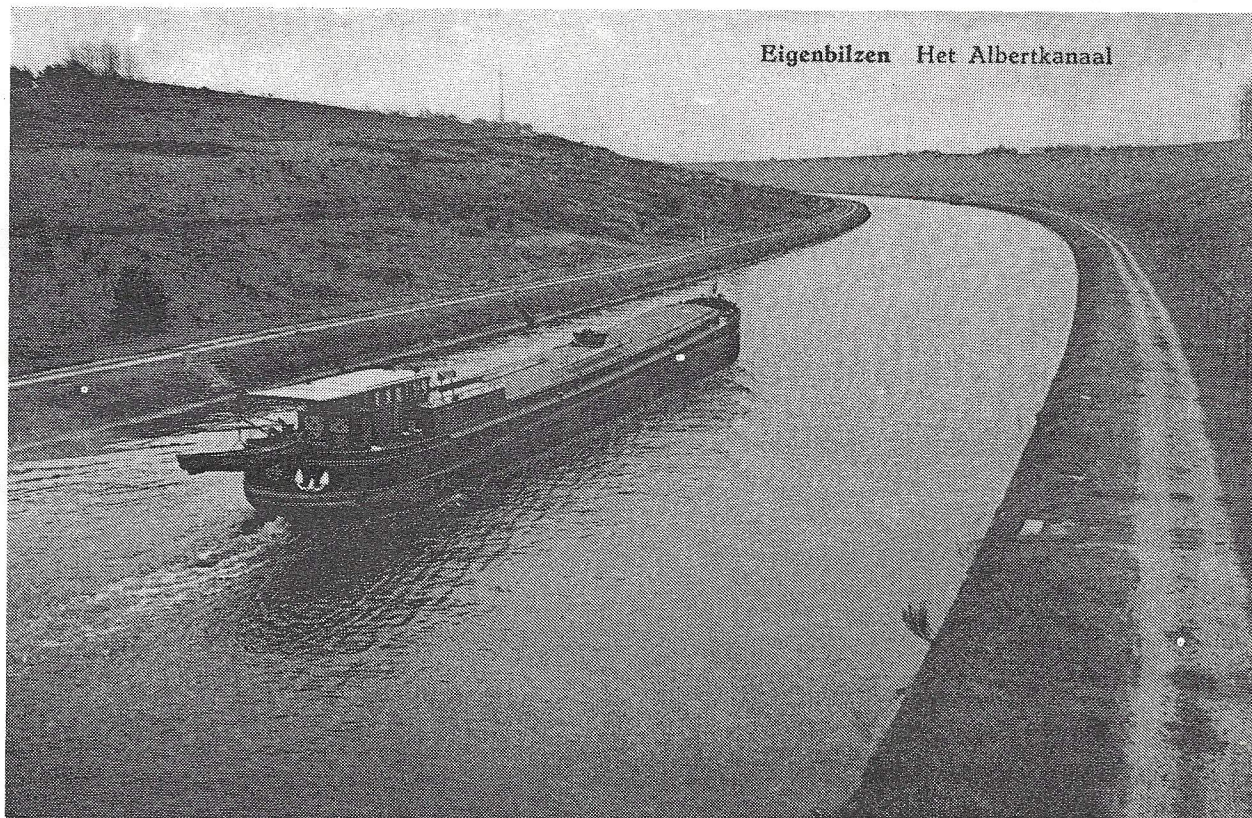
50 JAAR ALBERTKANAAL



DEEL X

door

G. NAUWELAERS-WANDERS



Het motorschip „Anna”.

Het Albertkanaal.

De Gazet schrijft.

Dinsdag inhuldiging door de koning van het vak Ternaaien-Neerharen

Het keurslijf rond Maastricht.

Van morgen af varen onze schepen van Luik naar Antwerpen volledig op Belgisch grondgebied.

De datum van 16 oktober 1934 zal met gulden letters blijven in de annalen van onze binnenlandse scheepvaart en in de archieven van het grootste werk van het Albert-Kanaal. Dinsdag, inderdaad, wordt door onze Vorst het grote en belangrijke -het belangrijkste- vak Ternaaien-Neerharen van het Albert-Kanaal ingehuldigd en open gesteld voor de scheepvaart. Wil men even onze kaart bekijken, zal men er bij de eerste oogopslag al het belang van snappen : men ziet er in streepjes het voltooid vak op afgelijnd lopende van Ternaaien in een breeden bocht langs Vroenhoven, Kesselt, Veldwezelt, Briegden en Lanaken tot Neerharen, waar het aansluit op de bestaande Kempische vaart of Zuid-Willemsvaart, welke naar Antwerpen loopt. Het vak Ternaaien-Neerharen vormt als een keurslijf de Hollandse inham van Maastricht en verlost ons van de lastige servituten de doorvaart op Hollands grondgebied. Voortaan hebben wij een vrije vaart van Luik naar Antwerpen gans op Belgisch grondgebied. Dit vak was eerst voorzien geweest van Ternaaien tot Briegden, waar het Albert-Kanaal moest afzwenken langs Eigenbilzen naar Hasselt en Antwerpen. Doch het bleek dat het Albert-Kanaal op dit tracé niet voor 1935 zou kunnen voltooid worden, en er gevaar bestond dat onze scheepvaart van Luik en deze hinterland langs Maastricht en het Julianakanaal ging afgeleid worden naar Rotterdam. Daarom werd beslist het vak Ternaaien-Briegden door te trekken tot Neerharen, waar het kon aansluiten op de Kempische vaart welke ging verbreed worden van 450 op 600 ton. In afwachting dus dat het Albert-Kanaal op het tracé Briegden-Eigenbilzen-Hasselt-Antwerpen zou kunnen voltooid worden, werd beslist eerst over te gaan tot de aansluiting Briegden-Neerharen. Dit werk werd met spoed doorgedreven, en nu loopt onze waterweg Luik-Antwerpen op eigen bodem. Men ziet op onze kaart het kleine vaartje van 450 ton doorlopen van Ternaaien op Hollands grondgebied langs Maastricht, nevens de Maas. Tot hertoe moest onze scheepvaart van Luik en deze hinterland langs die Hollandse inham Antwerpen bereiken. Het is nu daarmee uit. Te Ternaaien zwenken de schepen af langs het Albert-Kanaal.

Men mag evenwel niet geloven dat wij met het Albert-Kanaal alleen onze eigenliefde hebben willen strelen, door een waterweg op eigen grond te bekomen, noch dat wij met dit kanaal iets kwaads of onaangenaams voor Nederland in het schild voeren. Geenzins !

Nederland zowel als België, hadden sedert vele jaren ingezien dat de bestaande vaart Luik over Maastricht naar Antwerpen en Rotterdam niet meer beantwoordde aan de vereisten der moderne scheepvaart. Dit kanaaltje ligt op 450 ton. Het was nodig, zowel voor Rotterdam als voor Antwerpen, over een breederen waterweg te beschikken door schepen van minstens 2 000 ton. Beide landen waren het daarop eens doch zij zijn het niet eens geweest op de verwezenlijking. En het is in deze onenigheid dat de oorsprong ligt van ons Albert-Kanaal. Dit vraagstuk werd opgeworpen in 1919 in de Vredeskonferentie van Parijs, bij de herziening van het Hollands-Belgisch verdrag van 1839.

Er werd daar voorgesteld de gemeenschappelijke waterwegen te verbreden voor schepen van 2 000 ton. Dit voorstel werd opgenomen in het ontwerp van verdrag van 1925. België had met deze oplossing vrede genomen. Doch, het ontwerp van verdrag van 1925 werd door de Nederlandse eerste kamer verworpen. Deze verwerping liet de kanalen van Luik naar Maastricht en van Maastricht naar Antwerpen de enige die het Maasland met de Antwerpse haven verbinden in hun verouderden toestand. Deze kanalen waren slechts berekend voor schepen van 450 ton, en aangezien deze kanalen samenkomen te Maastricht, op vreemd grondgebied, zo kon België, zonder de medewerking van Nederland deze kanalen niet uitdiepen. Nederland echter hield te Maastricht de sleutel van onze verkeerswegen en door de verwerping in 1925 heeft het zijn wil te kennen gegeven die kanalen niet aan de eisen van de moderne binnenvaart te doen beantwoorden. En op zeer handige wijze had Nederland er inmiddels voor gezorgd vóór de verwerping van het verdrag van 1925, over nieuwe breedte, moderne en voor de grootste binnenschepen berekende kanalen te beschikken zodat het naar Rotterdam het gehele verkeer dat tot nog toe Antwerpen aandeed kon draineren. Aldus had Nederland beslist de Maas door Maastricht te kanaliseren en het Julianakanaal te bouwen. Langs daar zouden voortaan de schepen uit Luik alleen nog maar naar Rotterdam hun weg kunnen voortzetten. Nederland had aldus op het oog de Belgische mededinging te vernietigen en onze nationale haven van Antwerpen dodelijk te treffen.

Tot zover de Gazet van 17 oktober 1934.

Canal Albert Inauguration Solennelle,

le 16 octobre 1934

par

Leurs Majestés le Roi et la Reine
de la section Lanaye-Lanaeken du Canal Albert

PROGRAMME

A HACCOURT, 10 h.

Arrivée des trains spéciaux et
embarquement des invités.

A PETIT-LANAYE (Ecluse), 11 h.30.

Arrivée de Leurs Majestés le Roi
et la Reine.

Brabanconne.

Discours de M. Forthomme,
Ministre des Travaux Publics.

Présentation, au Roi et à la
Reine, des fonctionnaires, entre-
preneurs, ingénieurs et ouvriers.

Vers l'Avenir.

12 h. 15. Départ des bateaux.

A CANNE, 12 h. 40.

Passage des bateaux.

A VROENHOVEN, 13 h. 10.

Passage des bateaux.

A VELDWEZELT, 13 h. 40.

Passage des bateaux.

A LANAOKEN (écluse), 14 h.

Arrivée des bateaux.

A LANAOKEN.

Passage d'un premier bateau
dans l'écluse

Fin de la cérémonie.

Le Ministre des Travaux Publics,
P. FORTHOMME

Albertkanaal Plechtige Inwijding,

op 16 October 1934

door

Hunne Majesteiten den Koning en de Koningin
van het vak Ternaaien-Lanaken van het Albertkanaal

PROGRAMMA

Te HACCOURT, 10 u.

Aankomst van de speciale treinen,
inscheeping van de genoodigden.

Te KLEIN-TERNAAIEN (Sluis), 11 u.30

Aankomst van Hunne Majesteiten
den Koning en de Koningin.

Brabanconne.

Rederoering van den H. Forthom-
me, Minister van Openbare Werken.

Voorstelling aan den Koning en
aan de Koningin van de ambte-
naren, aannemers, ingenieurs en
werklieden. *Vaar Wijd en Zijd.*

12 u. 15. Afvaart van de schepen.

Te KANNE, 12 u. 40.

Voorbijvaren van de schepen.

Te VROENHOVEN, 13 u. 10.

Voorbijvaren van de schepen.

Te VELDWEZELT, 13 u. 40.

Voorbijvaren van de schepen.

Te LANAOKEN (Sluis), 14 u.

Aankomst van de schepen.

Te LANAOKEN.

Invaren van de sluis door een eer-
ste schip.

Einde van de plechtigheid.

De Minister van Openbare Werken,
P. FORTHOMME



Eindelijk is het dan zover. Het Albertkanaal is geopend. Links boven de ophaalbrug van het Straatsburgdok te Antwerpen. Rechts als eerste boot de Flandria 2 met aan boord de hoge gasten Z.M. Koning Leopold en Koningin Astrid, Kardinaal van Roey, Kanunnik Leclef zijn begeleiders, en enkele hoogwaardigheidsbekleders zoals Baron Holvoet, gouverneur der provincie, de ministers en Gouverneur Verwilgen van de provincie Luik. Links onder : Een eerste schip vaart door het nieuwe kanaal. Rechts onder : de mooie betonnen brug van Vroenhoven.

De Koning en de Koningin in Limburg.

Zij brengen maandag een bezoek aan de kanaalwerken.

Verschillende kranten schreven in 1933:

Wij vernemen dat Hunne Majesteiten, Koning Albert en Koningin Elizabeth toekomende Maandag, 23 dezer een bezoek zullen brengen aan de kanaalwerken in Limburg. Het bezoek zal aanvangen om 9 uur op de heuvel van Ternaaien. Daarna zullen zich de hoge bezoekers over Kanne, Vroenhoven en Lanaken naar Eigenbilzen begeven waar het bezoek zal geëindigd zijn. Ziehier de wegwijzer die de koninklijke auto zal volgen ; St-Truiden, Gotem, Loon, Tongeren, Sluizen, Rukkeningen, (Jeker) Bitsingen Wonk, Eben-Emael, Vroenhoven, Veldwezelt, Gellik, Munsterbilzen, Bilzen, Beverst, Diepenbeek en Hasselt. 's Namiddags heeft de terugkeer plaats over Kuringen, Kermt, Spalbeek, Berbroek, Herk-de-stad en Halen. Er is een oponthoud voorzien te Ternaaien aan de grote brug, te Kanne aan de Kasterstraat te Lanaken en te Eigenbilzen aan het Paviljoen. Alle gemeentebesturen werden van het bezoek van Zijne Majesteit verwittigd, met verzoek de bevolking uit te nodigen, de huizen te bevlagen. De schoolkinderen zullen groepsgewijze samengebracht worden naar de plaatsen van oponthoud.

Koninklijk bezoek aan de Limburgse kanaalwerken.

Maandag 23 Oktober zullen de Koning en de Koningin een bezoek brengen aan de kanaalwerken in Limburg. Om 9 uur zullen zij te Ternaaien aankomen ; verder zal de koninklijke auto deze weg volgen : St.-Truiden, Goten, Loon, Tongeren, Sluizen, Rukkelingen, (Jeker) Bitsingen Wonk, Gellik, Munsterbilzen, Bilzen, Beverst, Diepenbeek en Hasselt. De terugkeer heeft 's namiddags plaats over Kuringen, Kermt, Spalbeek, Berbroek, Herk-de-stad en Halen. Er zal gepleisterd worden *te Ternaaien* aan de grote brug, *te Kanne* aan de Kasterstraat, *te Lanaken* en *te Eigenbilzen* aan het Paviljoen. Aan de plaatsen zullen de schoolkinderen opgesteld staan. De gemeentebesturen hebben de bevolking verzocht de vlaggen uit te steken.

Onze Vorsten naar de Limburgse kanaalwerken.

Wij hebben medegedeeld dat onze Vorsten Maandag een bezoek brengen aan de werken van het Albertkanaal in Limburg. De koninklijke auto's zullen deze weg volgen : Eben-Emael ; vanwaar de auto's de helling tussen Jeker en Maas zullen beklimmen om het panorama op de Maasvallei te bewonderen en aan de nieuwe brug te Klein-Ternaaien de werken van de doorboring van de St.-Pietersberg te gaan zien. Hier zullen de hoge bezoekers om 9 uur aankomen. Van Emael gaat de reis voort *naar Kanne* (nieuwe brug en duiker van de Jeker); *Vroenhoven* (nieuwe brug); *Veldwezelt*; *Lanaken* (*Smeermaas*); *Gellik*; *Eigenbilzen*; *Munsterbilzen*; *Bilzen*; *Beverst*; *Diepenbeek*; *Hasselt*. Onze Vorsten zullen te Hasselt aankomen om 12 uur 1/2 langs de Maastrichtersteenweg.



29. Ook Koning Albert en Koningin Elizabeth brengen een bezoek aan de werken. Hier zijn we in de omgeving van Lanaken-Briegden daar we heel links Burgemeester Martin van Lanaken bemerken. Dit bezoek was op 23/10/1933. Verder zien we M. Sap Frankignoel en M. Ronsse, ingenieur.

De kanaalwerken te Eigenbilzen.

Hoever staan de werken.

Een reporter van het Antwerpse dagblad De Volksgazet bracht een bezoek aan de kanaalwerken te Eigenbilzen. Het relaas dat in het blad verscheen bevat veel bijzonderheden die de moeite lonen overgenomen te worden :

Wat de uitgraving is.

De uitgraving van Eigenbilzen heeft een lengte van 1480 meter, en een breedte van 75 meter, welke op bepaalde plaatsen 270 meters bereikt. Benevens de uitgraving bevat de onderneming het aanbrengen van oeverversterkingen door bronbemaling en beschroeiingen. Voor het draineren der ondergrondse wateren is verder het graven van filtreergleuven met waterafvoerleidingen en onderzoekspuiten voorzien geworden. Deze gleuven zijn ten getale van vier, hetzij twee langs elke zijde van het kanaal. Deze die het dichtst bij het kanaal gelegen is, heeft een diepte van 10 tot 12 m terwijl de andere een diepte van 8,50 m bereikt. Zij hebben een breedte van 6,60 m en zijn op elke 50 meter afstand met elkaar verbonden, zodat het water in de minst diepe gleuf opgevangen wordt en in de anderen kan overgaan. Om te voorkomen dat het waterkanaal in de afvoerleiding zou dringen worden vloer en wanden van het kanaal bekleed met een betonlaag van 75 cm dikte. Waar de filtreergleuf ondoelmatig zou blijken moet de kleilaag doorboord worden door een zandput, wat de afvoer van het drukwater langs de filtreergleuven zal verzekeren.

De stand der werken.

De werken worden met een bewonderingswaardige snelheid voortgezet. De filtreergleuven zijn volledig beëindigd op een afstand van ruim 400 m. Zij worden in een snede op volledige diepte uitgegraven, door een bijzondere emmerbagger op rupsen, welke een stalen blindering na zich sleept, wat de loodrechte uitgraving mogelijk maakt. Naarmate de bagger vordert worden tussen de loodrechte wanden de afvoerbuizen en het filtreermateriaal aangebracht. De uitgraving van het grondwerk waar het eigenlijke kanaal zich zal bevinden, geschiedt eensdeels bij middel van een stoomlepelbagger en groterdeels, bij middel van twee grondophalende Carterpillarploegen. Met deze machines is het mogelijk tot 4.000 kubieke meter grond per dag uit te graven. De uitgraving gebeurt door het afhalen van grondlagen van 40 cm. Telkens als een dergelijke grondlaag verwijderd is moeten grachten gegraven worden voor de waterafloop en moet de nieuwe bovenste grondlaag kunnen verharderen voor het terrein opnieuw bewerkt kan worden. Om een meter diepte en breedte van het kanaal te vorderen moet men 65.000 kubieke meter grond verwijderen. Op het huidige ogenblik heeft het kanaal zijn gewenste diepte bereikt op een lengte van meer dan 400 meter, terwijl de werken op het overige gedeelte ongeveer tot op de helft gevorderd zijn. De bovenste grondlaag, welke het meest slijkerig en waterhoudend is, is hier bijna volledig verwijderd, aangenomen dat het zwaarste werk achter de rug is en dat men moeilijkheden, welke zich nog zullen voordoen, vrij gemakkelijk zal overwinnen. Wij moeten overigens ten gunst van de firma Dumon van Van der Vin noteren dat zij de uitgraving op een meesterlijke wijze heeft aangevat. Zij beschikt daarvoor over zeer belangrijk en uitstekend materiaal en verschillende van door haar aangekochte en gebezigde werktuigen zijn een nieuwigheid in ons land. De firma heeft verder te hare dienste een leger van ingenieurs en techniekers, welke een grote ondervinding opgedaan hebben in waterwerken en die een van de waarborgen daarstellen, welke ons toelaten de zekerheid te hebben dat de uitgraving van Eigenbilzen technisch en praktisch als een zeer goed geslaagde proefneming zal mogen beschouwd worden. Dit moet onzes inziens de regering aanzetten de voleinding van het kanaal op gans zijn lengte te bespoedigen. De techniekers verzekeren dat deze bespoediging zich vooral opdringt in de omgeving van Eigenbilzen, nu men er daar in geslaagd is door het plaatsen van filters, zandputten en afvoerleidingen, een zeer grote hoeveelheid water op te vangen.

Verkeer te water tussen Luik en Antwerpen.

Er dient anderzijds rekening gehouden van de dringende noodwendigheid van het verkeer te water tussen Luik en Antwerpen te verbeteren. Men verzekert, dat vanaf 1934 mogelijk zal zijn het nieuwe kanaal met het oude te verbinden en aldus de verbinding tussen het Luikse industriegebied en de Antwerpse haven voor schepen van 600 ton te verzekeren. Daar het tweede gedeelte der werken slechts in 1935 aangevat zou worden, is het te voorzien dat er nog zeer veel tijd zal verstrijken vooraleer de schepen met grotere tonnemaat het kanaal zullen kunnen benuttigen. Wij vragen ons af of men in dat geval nog wel zal kunnen verhinderen dat Nederland een deel der voor Antwerpen bestemde trafiek naar Rotterdam zou afleiden. De nog ontbrekende 750 miljoen welke nodig zijn om het kanaal te voltooien kunnen niet opwegen tegen het belang dat er in bestaat dergelijke mogelijkheid, die voor Antwerpen een ramp zou zijn, te voorkomen. Wij menen daarom dat de regering te dien opzichte een bijzondere krachtinspanning zou moeten doen, te meer omdat het ons logischer voorkomt de kredieten van de staat voor werkverschaffing te benuttigen, dan ze te moeten aanwenden om steun te betalen aan arbeiders, welke door deze werkverschaffing misschien terug een bezigheid zouden vinden. Voor de kanaalwerken is de mogelijkheid van werkverschaffing vooral groot, vermits de arbeidskracht er een zeer belangrijk gedeelte van de kredieten opsloort (te Eigenbilzen rechtstreeks ruim 50 % en te Vroenhoven onrechtstreeks, ruim 70 %).

Inleiding : Graven van het Albertkanaal.

Hierna volgen gegevens over dit zeer groot werk, door werknemers, die daar zelf gedurende vele jaren aan meegewerkt hebben.

Uit hetgeen zij ons vertelden hebben wij kunnen opmaken wat een gigantisch werk er verzet is. Met dit afgraven van de gronden werd begonnen in de Koningsberg te Kanne. Eerst moesten er lange tunnels komen om rails te leggen voor de lokomotief en wagens die de grond zouden afvoeren. Er werd geprobeerd om via een helling met rails de lokomotief naar boven op de berg te krijgen, maar halfweg was deze helling te sterk en deze poging mislukte, de machinist en stoker sprongen van de afsnellende lokomotief en brachten het er heelhuids af. Toen moest er een andere uitweg gevonden worden om de materialen boven op de berg te krijgen, want daar moest alles begonnen worden.

Dus wat kon men doen, met mankracht werden boven in de berg grote trechters aangebracht. Terzelfde tijd begonnen andere werklieden aan de voet van de berg ook daar in grote sleuven doorgang te vinden. Meter na meter werden spoorstaven aangelegd waarop de wagens de grond buiten de berg brachten. Op het middenpunt der berg gekomen, was dan ook de trechterdoorgang vrij gemaakt. Hier moesten dan de materialen boven getrokken worden. Van dan af begonnen de werken vlotter te verlopen. Er waren alleen in Kanne al ongeveer 74 lokomotieven met een groot getal machinisten, stokers en seingeveren aan het werk.

Kanne was toen te vergelijken met een groot treinstation, waar al de lokomotieven ruim konden manoeuvreren. En er was eveneens een onontbeerlijk seinstation opgebouwd. Door vele verkeerslichten verliep alles in goede orde, ook aan de ingang der tunnels en onder de berg was dit zeker nodig. Daar liep maar één spoor waarlangs vanaf 4 uur 's morgens tot 23 uur 's avonds ononderbroken af- en aangereden werd. Een reusachtig werk zeker voor die jaren. Veel machinisten van die lokomotieven waren Duitsers, daar er in dit vak een groot aantal Duitse gezinnen woonden die er voor hun aannemersfirma werkten. En het was al een hele prestatie om daar als stoker aangenomen te worden, later kon men tot invallend machinist bevorderd worden en werden dan ook de werkuren beter betaald.

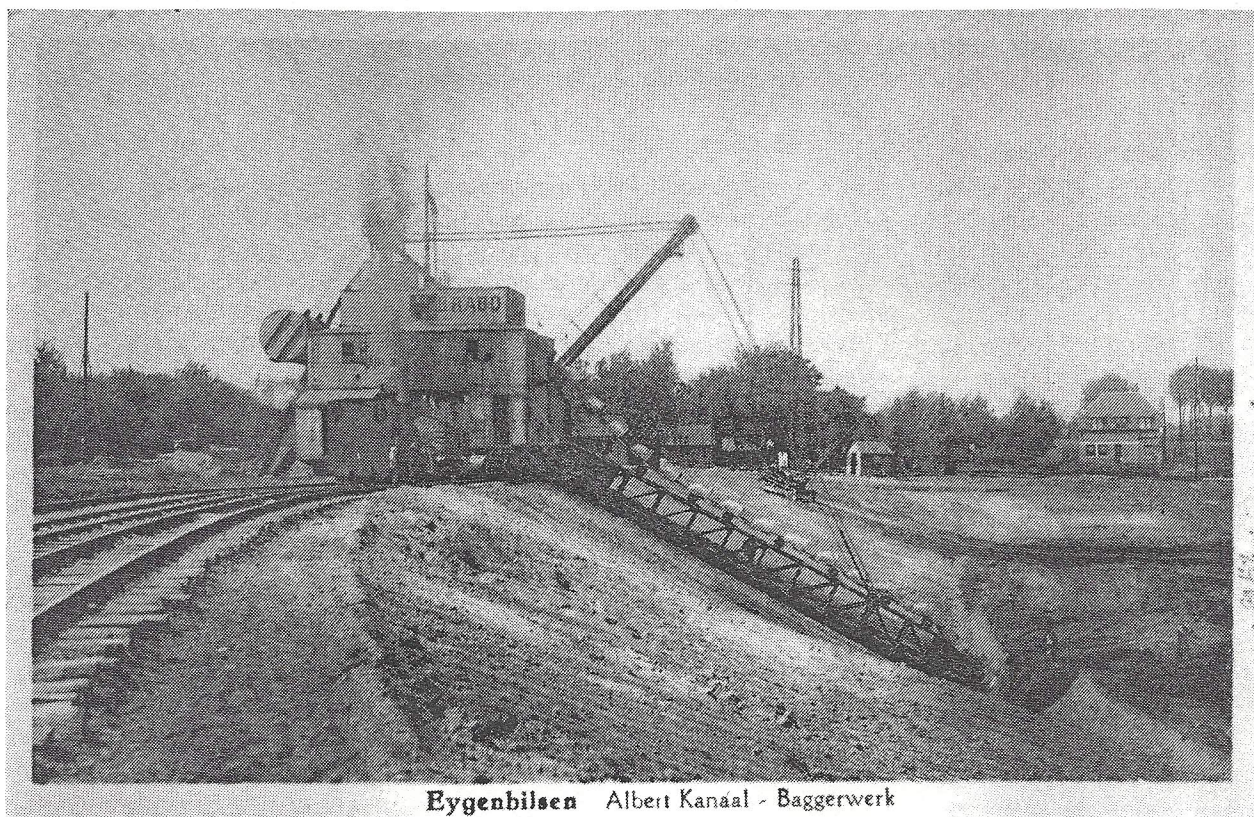
Math Emons was stagiair stoker en vertelde dat op een keer zijn nieuwe machinist niet al te nuchter op het werk verscheen en wat gebeurde? De machinist vergat de klep der stoomketel wat te verminderen, en zo kreeg de lokomotief steeds meer snelheid. Met levensgevaar vloog Emons bij om dit te herstellen en nam het driftig uitvallen van de machinist maar op de koop toe en kon zo een ongeluk vermijden daar ze bij het uitrijden der tunnel af moesten rekenen met rood licht, en dus met matige snelheid mochten uitrijden. Alle geladen treintjes reden richting Haccourt Ternaaien en Eben-Emael eerst met de zware leem, die nadien weer voor de afwerking der dijken werd gebruikt, voor de waterafsluiting van deze dijken. De mergel uit de Koningsberg is dan gedurende 2 jaar naar de Enci fabriek in Maastricht afgevoerd evenals ook naar de fabriek van Lixe-Haccourt. Aan deze doorsteek werd ruim drie jaar gewerkt. Deze werken aan sluizen en aan de kanaalarm van Briegden, tot tegen Eigenbilzen werden door de firma Pieux-Franki uitgevoerd.

Vanaf Eigenbilzen werden de werken uitgevoerd door firma Van der Vin. Deze hadden niet zo'n goede uitgeruste materialen, wat het voor de werknemers soms niet gemakkelijk maakte. De ondergrond in Eigenbilzen was dan ook nog eens heel moeilijk te bewerken. Dit bracht dan ook wat vertraging der werken mee, waar zeker niet op gerekend was; dat toen eens de ondergrond op diepte genaderd was men hier op drijfzand terecht kwam, geen vaste grond dus. Het maken van de kanaalbodem en de oeverbekleding was daar werkelijk een bewijs van ingenieurskunde; en ervaring van over de grenzen heeft hier ook een goede oplossing gebracht.

Er werden op die moeilijke plaatsen grote gevlochten matten aangebracht op de bodem om meer stevigheid aan deze drijfzandachtige bodem te geven. Daarop werd dan zware klei aangebracht. Onmenselijke inspanning werd van de werknemers gevraagd om tot deugdelijke resultaten te komen. En als we dan nu te horen krijgen van lonen van 4 fr. per uur en opgaande tot 5 fr. of 5,25 fr., was dat weinig voor zo'n zwaar werk. Ook voor de brug van Eigenbilzen moest dit procédé gevolgd worden, en voor de dijken aan de beide zijden van het kanaal, waarna dan pas damplaten konden aangebracht worden. Dus eerst de gevlochten matten dan de dikke laag kiezel en cementspecie daarover de oeverplaten. Voor het verbindingskanaal Neerharen-Briegden begon men te Neerharen te werken met de grote kraan „Marion” waarover men verder in het boek meer gegevens kan vinden.

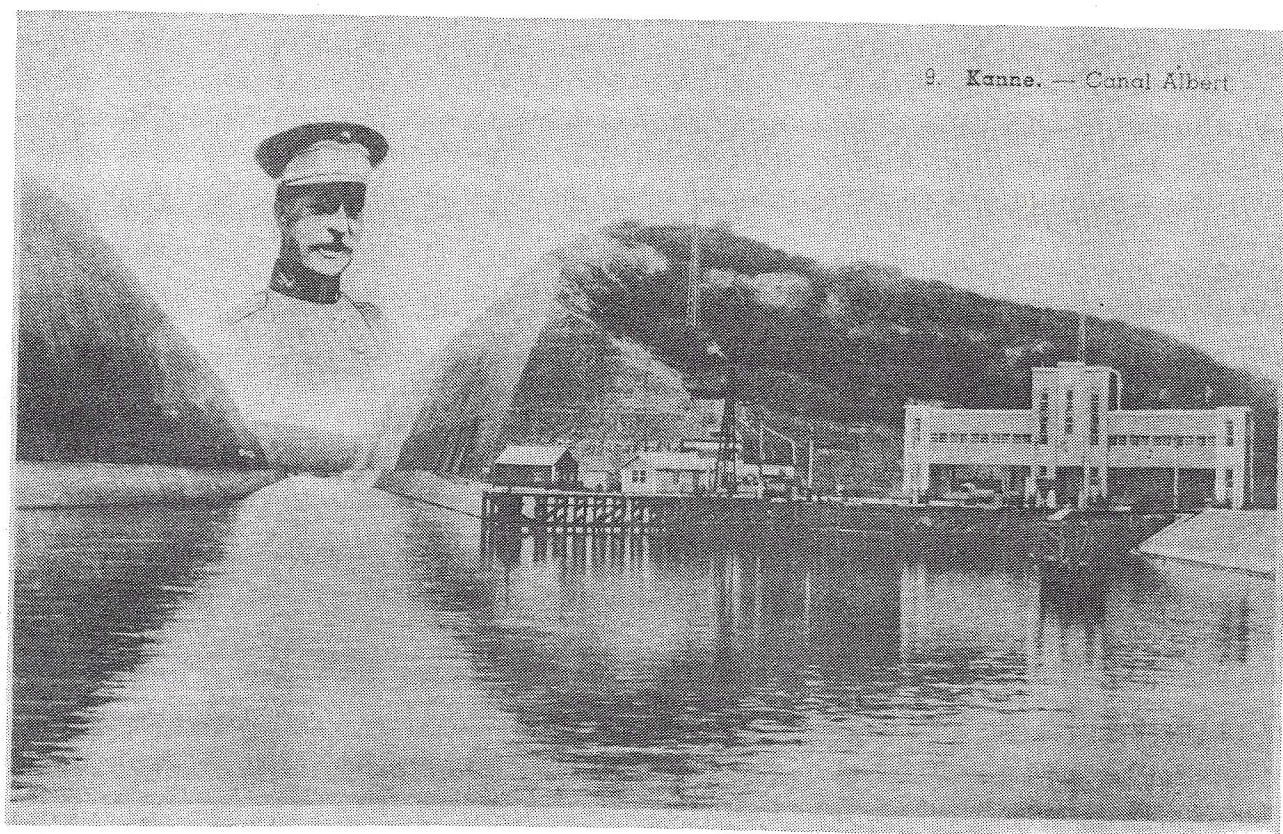
Enkele werknemers uit de nabijheid waren Giel Stevens, Albert Nijst, Jef en Harry Emons, Pierre van Empten, Gerits en Hermans uit Rekem, Hubert Tollenaers Lanaken, Marcel Keulen Kesselt, gebroers Roels Neerharen, Etienne Stouten, Leo Dolmans en Harry Coun uit Neerharen. Harry Gijbels was ook aan de werken en Houben uit Uikhoven. Allemaal namen die men zich nog kan herinneren. Dus met deze inleiding weet men zo ongeveer met hoeveel inspanning dit kanaal er gekomen is. Wij wensen onze lezers veel leesgenot en goede herinneringen aan de jaren tussen 1930 en 1939.

MATERIEL CATERPILLAR SUR
LES CHANTIERS DE
DUMONT & VAN DER VIN, S. A.
A EYGENBILSEN



Eygenbilzen Albert Kanaal - Baggerwerk

De graafwerken te Eigenbilzen zijn begonnen op 1 mei 1932. Het is de N.V. ondernemingsmaatschappij, Dumont en Vander Vin die met het uitvoeren van deze zo belangrijke werken was belast. Een oppervlakte van 1600 meter moest te Eigenbilzen bewerkt worden. De N.V. ondernemingsmaatschappij stond zeer gunstig bekend daar deze ook reeds de werken aan de Kruisschaussluis te Antwerpen uitvoerde en tot een goed einde bracht. Hoofdtoezicht op deze werken te Eigenbilzen werd gehouden door Lambremont, bestuurder der bruggen en wegen. Toen deze werken in volle gang waren, had men rond veertienhonderd werknemers nodig.



Z.M. Albert Leopold-Clement-Maria-Meinrad, Koning van België; geboren te Brussel op 8 april 1875 , overleden te Marche-Les-Dames op 17 februari 1934.

GENK/BERINGEN – Het Albertkanaal, dat Limburg netjes doormidden snijdt, werd genoemd naar onze eerste koning Albert en gegraven tussen mei 1930 en juli 1939. Het kanaal moest twee dingen bewerkstelligen: een snellere en betere verbinding tot stand brengen tussen het Antwerpse havengebied en de Luikse industriezones, en een strategische barrière vormen voor Duitse invasielegers. Dat tweede is niet echt gelukt: op de eerste dag van de Tweede Wereldoorlog namen Duitse parachutisten snel enkele bruggen in en schakelden de Belgische militaire weerstand ter plaatse in een mum van tijd uit. Was het kanaal een strategische flop, het werd wel en is nog steeds een economische levensader. Het Albertkanaal is ook vandaag nog de belangrijkste waterweg van België voor de binnenscheepvaart.

• *«De Maasvallei wordt regelmatig geplaagd door overstromingen. Waarom kunnen ze de sluizen van het Albertkanaal dan niet openzetten? Zo zou het overtollige water toch richting Noordzee kunnen vloeien.»*

(Roland Peeters, Genk)

Ingenieur Chris Danckaerts (Dienst voor de Scheepvaart, Hasselt: «Als de Maasvallei overstroomt, dan gebeurt het ook effectief dat wij het water helpen afvoeren. Dat deden we nog bij de laatste twee overstromingen, in '94 en '95. Alleen, de afvoermogelijkheden van het Albertkanaal zijn beperkt. Het Maasdebiet is van de grootte van een 3.000 kubieke meter water per seconde, het debiet van het Albertkanaal bedraagt niet meer dan 50 tot 60 kubieke meter per seconde. Natuurlijk, alle beetjes helpen: stel dat net die 50 tot 60 kubieke meter het verschil maken... Maar in de meeste gevallen blijft onze bijdrage bij een grote Maasoverstroming letterlijk en figuurlijk beperkt tot *water naar de zee dragen.*»

• *«Is het mogelijk om een stuk kanaal leeg te laten lopen, bijvoorbeeld door tussen de sluizen van Genk en Godsheide het water te laten zakken? Volgens mij moeten zo heel wat 'verloren voorwerpen' boven water komen.»*

(id.)

Ir Danckaerts: «Het is technisch wel mogelijk om het water tussen twee sluizen helemaal te laten zakken, maar dat zou in de praktijk desastreus zijn. De oevers en de kaaimeuren van het kanaal zijn immers berekend op de druk van het water. Als die tegendruk zou wegvallen, zou de stabiliteit van de oevers in het gedrang komen: ze zouden kunnen afkalven en instorten.»

Wat die 'verloren voorwerpen' betreft, heeft de heer Peeters alvast gelijk. Er belanden heel wat voorwerpen in het kanaal die *eigenlijk* op het droge thuishoren. Vooral auto's. Vormen die geen belemmering voor de scheepvaart?

Ir. Danckaert: «Het Albertkanaal is op de meeste plaatsen ongeveer 100 meter breed, op het stuk Hasselt-Diepenbeek-Genk zelfs 200. Het scheepvaartverkeer moet het midden van het kanaal aanhouden, op minstens 10 à 15 meter van de oever. En het is net in die zones dat de meeste auto's en andere

voorwerpen liggen. Schepen ondervinden dus weinig hinder van de 'rommel' op de bodem. Toch wordt er het hele jaar door gepeild om de diepte van het kanaal te controleren. We letten daarbij niet alleen op voorwerpen op de bodem, maar ook op aanzanding en ontgronding van de kanaalbodem zelf.»

«Het kanaal is overigens minder diep dan de meeste mensen denken - dat komt waarschijnlijk omdat het zo *breed* is. De gemiddelde diepte is iets van een 4,5 à 5 meter. De diepgang van schepen op het kanaal varieert van 1 meter voor de pleziervaartuigen tot 3,40 meter voor de vrachtschepen.»