

# De Rijn-Maas-Scheldeverbinding

---

Tacke Stol

---

De bij dit artikel afgebeelde kaart van Willem Janszoon Blaeu dankt haar charme niet in de laatste plaats aan de allegorische voorstelling die er op is aangebracht. We zien twee goden, voorstellend de Rijn en de Maas, die een arm naar elkaar uitsteken. De Rijn god doet dit vanuit een behaaglijke, zittende houding. Zijn twee volle kruiken symboliseren de machtige positie van de Rijn ten opzichte van de Maas. De Maasgod is veel actiever. Hij beschikt slechts over één watergevend kruik, die ook nog aanzienlijk minder water produceert. Hij doet zijn uiterste best om de Rijn god te bereiken, wat nét niet lukt. Ook de hulp van een viertal engeltjes – enige voorzien van geschenken – kan hieraan niets veranderen. Tussen de stroomgoden staat de tekst: 'Quid miscere Deos, fossor, conaris et amnes? Mutua se spectant brachia, non coeunt' (Waarom probeert gij, graver, goden en stromen te verenigen? Beiden strekken de armen naar elkaar uit, maar sámenkomen doen ze niet).

De aanleiding tot het maken van de kaart was de in 1626 aangevangen poging om beide rivieren met elkaar te verbinden door middel van een kanaal. Het tracé van het te graven circa 50 km lange kanaal is volledig afgebeeld. Grote delen van dit tracé werden gerealiseerd en zijn momenteel nog op vele plaatsen zichtbaar. Het kanaal staat bekend onder de naam 'Fossa Eugeniana'. Isabella Clara Eugenia was een dochter van de Spaanse koning Philips II, die de Nederlanden in 1598 als bruidsschat van haar vader had ontvangen toen ze trouwde met aarts hertog Albert van Oostenrijk. Hun huwelijk bleef kinderloos en toen Albert in 1621 overleed, vielen de Nederlanden weer terug aan de Spaanse troon. Philips IV benoemde vervolgens Isabella tot landvoogdes. Het kanaal zou naar haar genoemd worden, maar de vrome Isabella wenste een andere naam: Fossa Sancta Maria. In de Noordelijke Nederlanden sprak men gewoonlijk over de Nieuwe Vaart of Nieuwe Grift; vandaar dat Blaeu drie benamingen boven de kaart zette. Zijn keuze voor Sancta Maria als hoofdbenaming is illustratief voor de wijze waarop in de Noordelijke Nederlanden tegen dit kanaal werd aangekeken: het was een vijan-

dige, Spaanse en vooral paapse poging om de opstandige gewesten op de knieën te krijgen.

De kaart is overigens ook nog om een meer technische reden interessant. Blaeu baseerde zijn topografische gegevens volledig op een kaart die Michael Florent van Langeren in 1627 van de Fossa had gemaakt. Voor zover bekend is de kaart van Van Langeren de oudste gedrukte kaart waarop een exacte schaal aanduiding is aangegeven, namelijk 1:56.000. Uitvoerig zet de maker uiteen wat de betekenis van deze verkleining van de werkelijkheid is. Blaeu heeft deze schaal verkleind tot 1:143.000 en sinds 1629 de kaart in drie versies uitgegeven. De allegorische voorstelling voegde hij toe op zijn tweede versie (1635), waarna enige aanvullingen werden aangebracht op de derde versie (1642, zie figuur 1) (Pistor und Smeets, p. 68-71).

De aandacht zal in het volgende echter uitsluitend uitgaan naar het onderwerp van de kaart, de rivierverbinding zelf. In de loop der eeuwen zijn er vele pogingen gedaan om de Maas met de Schelde, en de Rijn met de Maas te verbinden. Bij de wens om deze rivieren aan elkaar te koppelen speelde steeds een mengeling van economische, politieke en militaire factoren een rol. De nogal eens veranderende politieke kaart gaf in bepaalde perioden grote kansen om deze wens te realiseren, in andere perioden was dit echter volstrekt uitgesloten of overbodig. Cruciaal daarbij waren de loop van de landsgrenzen in (het huidige) Midden-Limburg en de positie van Antwerpen in het politieke krachtenveld. Van de vele kanaalplannen zullen alleen die wat uitgebreider besproken worden die ook daadwerkelijk in uitvoering werden genomen: de reeds genoemde Fossa Eugeniana, het Grand Canal du Nord tijdens de Napoleonische tijd, de Zuid-Willemsvaart ten tijde van de Belgisch-Nederlandse eenheid en het twintigste-eeuwse Albertkanaal.

## De Fossa Eugeniana

In de loop van de zestiende eeuw zijn er verschillende plannen ontworpen om de Maas met de Schelde te verbinden. In 1581 vonden er voor het eerst ook onderhandelingen plaats om de Rijn daarin te betrekken. De motieven ach-



Figuur 1. Kaart van de Fossa Eugeniana en omgeving, uitgegeven door Willem Janszoon Blaeu sinds 1642 (derde versie). Schaal van het origineel 1:143.000. Formaat 38,5 x 50,5 cm (h x b). Gedrukt, zowel gekleurd als in zwart-wit voorhanden. Rijksarchief in Gelderland te Arnhem, Algemene verzameling kaart nr. 264

ter deze plannen waren vooral van economische aard. In 1585 kwamen daar politieke factoren bij, die allengs de overhand kregen. De Spaanse veldheer Farnese veroverde in dat jaar Antwerpen, waarop de opstandige gewesten de Scheldemonding afsloten. De rol van Antwerpen als wereldhaven was toen uitgespeeld; de Schelde zou tot de Franse tijd gesloten blijven. De handelsactiviteiten in Antwerpen daalden tot op een zeer laag niveau; in de Noordelijke Nederlanden bloeiden die echter als nooit tevoren. De Spanjaarden besloten daarom hun militaire strategie tegen de opstandige gewesten te wijzigen. Na het Bestand (1609–1621) gingen zij op het land in het defensief en bestreden de Republiek waar die het kwetsbaarst was: op

zee. Met name de Hollandse economie was sterk afhankelijk van de aanvoer over zee. Holland was het enige gebied in Europa dat door een oorlog op zee tot in het hart getroffen kon worden. Wanneer handel en scheepvaart gestremd konden worden, zouden werkloosheid en hongersnood al snel om zich heen grijpen en een instabiele politieke situatie scheppen. De Spaanse tactiek was er op gericht om met behulp van embargo's verschillende aders van het Hollandse handels- en scheepvaartstelsel door te snijden en met oorlogsschepen en kapers de Hollandse handels- en vissersvloot op alle wateren aan te vallen (De Bruin p. 102-103).

In deze nieuwe strategie paste het plan om een Rijn-Maas-Scheldeverbinding te verkrijgen.

De voor de Republiek zo belangrijke Rijnhandel zou omgeleid kunnen worden en voortaan over Spaans gebied plaatsvinden. Tevens konden de soldaten tijdens de defensieve strategie voor lediggang behoed worden; zij zouden het kanaal moeten graven en daarmee hun soldij verdienen. Het kanaal zou op vele plaatsen voorzien worden van schansen, waarmee tevens een verdedigingslinie geschapen werd. Op de kaart van Blaeu staan de schansen afgebeeld. Ze bevinden zich bijna alle aan de zuidzijde van het kanaal, daarmee aangevend dat het gevaar uit het noorden verwacht werd. Momenteel zijn de resten van een aantal schansen nog steeds zichtbaar.

Korte tijd meende men dat het kanaal ook in offensieve zin van grote betekenis zou kunnen zijn. Al het Rijnwater zou in de Maas afgeleid kunnen worden. De Rijn, IJssel en Waal zouden vervolgens droog komen te staan, zodat de Spaanse troepen geen last meer zouden hebben van waterlinies en volle vestinggrachten. Anderzijds zou de Maas door dit vele water zo vol worden, dat Dordrecht en omgeving onder water kwamen te staan. De onderwerping van de opstandige gewesten zou zo een peuleschil worden (Veenendaal, p. 6-9). In werkelijkheid kon de Fossa deze gevolgen nooit teweeg brengen, omdat het een gewoon kanaal met sluisen zou worden. Een herinnering aan dit hooggestemde aspect van het project is op een enkele oude kaart te zien waarop de Fossa 'Nieuwe Rijn' of 'Oude Rijn' wordt genoemd.

De definitieve bepaling van het kanaaltracé stuitte op veel technische, politieke en militaire problemen. De technische problemen betroffen vooral de grote hoogteverschillen die overwonnen moesten worden. In het kanaal moesten daarvoor een groot aantal sluisen opgenomen worden. Figuur 2 illustreert dit – al geeft deze het tracé weer van het Grand Canal du Nord. De kaart van Blaeu laat zien dat de Fossa dwars op de natuurlijke afwateringsrichting is gesitueerd, zodat ook de watervoorziening in een aantal kanaalvakken moeilijk zou zijn. Al deze technische zaken konden echter overwonnen worden en hebben dan ook geen beslissende rol gespeeld in het mislukken van het hele project.

Aanvankelijk lag het in de bedoeling het kanaal van Rijnberk naar Arcen te laten lopen. Uit-

eindelijk is besloten deze monding zuidelijker te situeren bij Venlo. Dit tracé was weliswaar langer, maar had als voordeel dat de monding van het kanaal opgenomen was in een versterkte stad. Venlo zou zo tevens kunnen profiteren van de te verwachten grote handelsactiviteiten. Desondanks voelde Venlo in feite niets voor dit kanaal. Het vreesde dat de stad in de frontlinie zou komen te liggen en dat het kanaal het krijgsgeweld onnodig zou verlengen (Veenendaal, p. 15-19).

Met dit laatste bezwaar komen de politieke problemen al om de hoek kijken. Venlo was in het hele spel niet zo'n serieuze partij, maar Keulen en vooral Luik waren dit wel. Het was immers niet alleen de bedoeling om de Rijn met de Maas te verbinden, maar om ook een kanaal te maken van de Maas naar de Schelde, uitkomend in Antwerpen. Via verdere kanalen zou dan bij Oostende (veroverd in 1604) de zee bereikt worden. Een Maas-Scheldekanaal moest echter noodzakelijkerwijs het neutrale prinsbisdom Luik doorsnijden. De Luikenaars voelden er bitter weinig voor om partij te kiezen in de Opstand; het zou aan hun welvaart slechts afbreuk doen. Desondanks hebben ze aan de druk uit Brussel toe moeten geven, zij het dat het Maas-Scheldekanaal een veel noordelijker loop zou krijgen. In 1627 werd een tracé overeengekomen dat vanuit Venlo rechtstreeks naar Antwerpen zou lopen via Herentals. Net als de Fossa zou ook dit kanaal tevens een defensielinie gaan vormen. Door het noordelijke tracé zou vrijwel het hele prinsbisdom beschermd worden. De aanvangsdatum van de graafwerkzaamheden werd echter steeds uitgesteld en tenslotte ging het hele plan de ijskast in. Hoofdoorzaak was het chronische geldgebrek van de Spaanse staatskas. De Luikenaars vonden het uitstekend dat het kanaal er niet kwam. Dezelfde mening was de keurvorst van Keulen toegedaan, die vreesde dat het kanaal hem in politieke problemen zou brengen met de Republiek en hem tevens veel tolopbrengsten op de Rijn zou gaan kosten. In Frankrijk zag men ook mét een glimlach de kanaalplannen falen. Dit land had geen enkel belang bij een economische verzwakking van Holland, waardoor het mogelijk de strijd tegen Spanje niet meer vol kon houden (Breugelmans, p. 109-112 en 169; Veenendaal, p. 14-15).

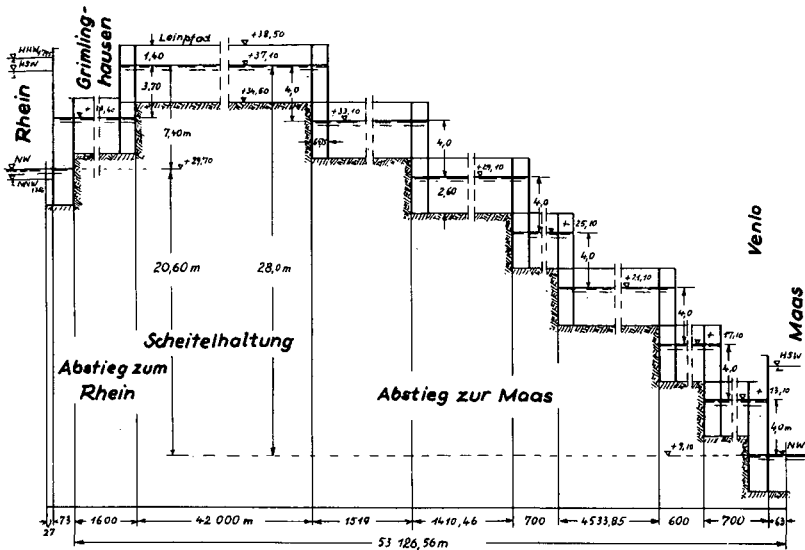
De Fossa Eugenia kwam grotendeels gereed. Op 21 september 1626 ging de eerste spade de grond in en gedurende zo'n twee jaar kon er redelijk doorgewerkt worden. Soldaten, maar vooral gewone arbeiders, deden het werk. De Republiek besefte het gevaar, maar kon er militair nauwelijks iets tegen uitrichten. Een Spaans leger onder leiding van graaf Hendrik van den Bergh had zich in het dorp Issum verschanst (ongeveer halverwege Rijnberk en Gelder gelegen, even ten noorden van het kanaal) en verhoedde iedere aanval. Slechts een enkele maal kon het Staatse leger succesvol een plaagstoot uitdelen. Dit gebeurde onder andere in juni 1627 toen Van den Bergh met een deel van zijn leger naar Scherpenheuvel was getrokken. Daar diende hij de landvoogdes Isabella te beschermen die zich in dit bedevaartsoord voorbereide op een bezoek aan de Fossa! Dat de Fossa uiteindelijk niet afgemaakt werd, lag hoofdzakelijk aan geldgebrek in Brussel en Madrid. Toen in januari 1628 ook nog de bekwame veldheer Spinola definitief naar Spanje terugging, keerden ook de militaire kansen. In 1629 viel het vlak bij Rijnberk gelegen Wezel in Staatse handen. Tijdens de Maasveldtocht van 1632 veroverde Frederik Hendrik onder andere Venlo en een paar jaar later Rijnberk. Toen wreekte zich de kwetsbare noordelijke ligging van het kanaal annex verdedigingslinie. Het hele plan van een Rijn-Maas-Scheldeverbinding kon voor lange tijd de bureaula in.

### Het Grand Canal du Nord

De zeventiende eeuw bracht de Spaanse Nederlanden een gestage economische achteruitgang. Vooral het protectionisme van de omliggende landen berokkende veel schade. Op kleine schaal werden wel op verschillende plaatsen enkele waterwegen aangelegd en verbeterd. De verbinding van Antwerpen via Gent en Brugge naar Oostende was in 1665 dusdanig, dat het eerste zeeschip de Scheldestad kon bereiken. Rendabel was deze vaart echter nauwelijks, met name doordat de schippersgilden van Gent en Brugge hun graantjes wensten mee te pikken van het scheepvaartverkeer, hetgeen leidde tot groot oponthoud en extra kosten voor de kooplui. Enkele malen werd overwogen het oude

plan van een Schelde-Rijnverbinding weer uit te voeren om zodoende de kwijnende economie een stimulans te geven. Uitgewerkte voorstellen hiervoor ketsten in 1699 echter af. De Republiek was sterk gekant tegen dit plan, en de landvoogd Maximiliaan Emanuel was te zeer afhankelijk van haar politieke steun om ze te kunnen negeren. Doorslaggevend was echter de onderlinge onenigheid tussen de Zuidnederlandse steden en de financiële nood van het land. Pas toen bij de Vrede van Utrecht in 1713 het land losgemaakt werd van het wegzakkende Spaanse wereldrijk en gekoppeld werd aan het sterk in opkomst zijnde Oostenrijk, keerden de kansen. De nu Oostenrijkse Nederlanden werden opgenomen in het Europese landverkeer, waarvan Oostende het eindpunt ging vormen. Eindelijk kon ontsnapt worden aan de commerciële verlamming die de sluiting van de Schelde had veroorzaakt (Van Houtte, p. 248-249; Breugelmans, p. 181-185). De nadruk kwam vooral te liggen op de aanleg en verbetering van landwegen. Maar ook een kanaal tussen Rijn en Schelde zou de economie een goede dienst kunnen bewijzen, zo vond men. Door het eerder genoemde particularisme, maar vooral door geldgebrek kwam dit echter nooit tot uitvoering. Complicerende factor in het geheel was steeds het onafhankelijke prinsbisdom Luik. Slechts een volledig andere politieke constellatie zou een reële mogelijkheid kunnen scheppen om grootse kanaalplannen te realiseren. Deze kwam er in de Franse tijd.

In 1795 werden de Oostenrijkse Nederlanden, het prinsbisdom Luik, Nederlandse Limburg en Zeeuws-Vlaanderen bij Frankrijk ingelijfd. Door annexatie van enkele op Pruisen veroverde gebieden vormde de Rijn nu Frankrijks 'natuurlijke' oostgrens. De blokkade van de Schelde werd na meer dan twee eeuwen opgeheven en Vlissingen kreeg een Frans garnizoen. Napoleon slaagde er echter niet in om Engeland militair te bedwingen. Vandaar dat gepoogd werd de eilandbewoners economisch klein te krijgen door middel van het Continentaal stelsel. De grote afzetmarkt op het Europese vasteland werd voor Engeland afgesloten. De grootindustrie en massaproductie waren daar al goed tot ontwikkeling gekomen en zonder voldoende afzet zouden grote financiële problemen en



Figuur 2. De met behulp van sluisen te overwinnen hoogteverschillen tussen de Rijn en de Maas (overgenomen uit Scheller, p. 11)

massale werkloosheid ontstaan (Van den Eerenbeemt, p. 182). Het Continentaal stelsel zou gedragen moeten worden door een sterke ontwikkeling van de infrastructuur op het continent. Vele 'Napoleonswegen' zijn toen inderdaad tot stand gekomen. Ook kanalen zouden voor een goede ontsluiting dienen te zorgen. Plannen werden ontwikkeld voor een waterverbinding van de Seine naar de Oostzee. In dit plan paste de aanleg van een Rijn-Scheldeverbinding.

In de eerste jaren van de negentiende eeuw werden er enkele voorstellen uitgewerkt om een dergelijke verbinding tot stand te brengen. Uiteindelijk werd gekozen voor het plan van de hoofdingenieur A. Hageau, dat zou moeten leiden tot wat het 'Grand Canal du Nord' genoemd werd. Voor de verbinding tussen de Rijn en de Maas werden een aantal mogelijkheden onderzocht, waaronder het oude tracé van de Fossa Eugenia. Besloten werd om toch een geheel nieuw kanaal aan te leggen. Dit zou, net als de bedoeling was met de Fossa, bij Venlo in de Maas uitkomen. Het beginpunt aan de Rijn zou komen bij Neuss, zo'n 35 km stroomopwaarts gelegen van Rijnberk (Scheller, p. 3-7).

De technische problemen waren identiek aan

die bij de aanleg van de Fossa. Een groot hoogteverschil moest overwonnen worden (zie figuur 2) en ook dit kanaal kwam dwars op de afwateringsrichting te liggen, zodat een tiental duikers nodig waren. In 1808 werd met de aanleg begonnen en grote delen kwamen gereed. Bij Louisenburg kwam de eerste sluis te liggen van de totaal zeven die nodig waren om de afdaling naar de Maas mogelijk te maken. Deze sluis is nog steeds fraai te zien, gelegen tussen twee droge kanaalvakken. Het kanaal werd echter niet over zijn gehele lengte voltooid.

Voor de verbinding van de Maas met de Schelde werd in 1806 gekozen voor het tracé Venlo-Nederweert-Lozen-Luijksgestel-Herentals-Antwerpen. Teneinde steeds over voldoende water in het kanaal te kunnen beschikken, diende tevens een zogenaamd voedingskanaal vanuit de Maas aangelegd te worden. Hiervoor viel de keuze op het tracé van Smeermaas naar Lozen. Gedurende twee jaar is er hard aan deze kanalen gewerkt. Figuur 3 geeft een overzicht van de stukken die uiteindelijk gerealiseerd werden.

De Rijn-Scheldeverbinding zou vooral economisch van belang zijn. De handel over water zou een alternatieve route krijgen die geheel



vreesd als zij waren voor hun nieuwe concurrent. De opstand in 1830 en de officiële onafhankelijkheid van België in 1839 losten dit probleem op. De politieke kaart was opnieuw gewijzigd. Voor Nederland was de Antwerpse wens geen interne kwestie meer, maar een voor de minister van buitenlandse zaken.

De negentiende eeuw bracht vervolgens alleen maar kanaalaanleg binnen de verschillende staten. Doordat Venlo in 1839 aan Nederland kwam, was een Schelde-Maasverbinding in deze streken voorlopig van de baan. Een doortrekken naar de Rijn was al helemaal onmogelijk, omdat deze rivier ter plaatse sinds 1815 geheel op Pruisisch gebied was komen te liggen. Ieder land concentreerde zich er op om het eigen waternet te verbeteren. Pruisen maakte zijn gereed gekomen deel van het Grand Canal du Nord bevaarbaar. België nam een deel van dit tracé op in het Kempenkanaal (1843–1859). Voor Nederland had de Zuid-Willemsvaart veel van zijn waarde verloren, doordat deze deels op Belgisch gebied was komen te liggen. Door de aanleg van het kanaal Wessem-Nederweert (1861, vernieuwd in 1924) werd opnieuw een verbinding met de Maas tot stand gebracht. Het in de Franse tijd reeds gegraven traject van Nederweert naar Venlo werd gedeeltelijk bevaarbaar gemaakt (Noordervaart, circa 1850). Het vak tussen Beringen en Venlo liet men echter droog; de Schelde-Maasverbinding moest er tenslotte niet via een achterdeur toch komen, zij het in twee staten gelegen. België had inmiddels wél een dergelijke verbinding tot stand weten te brengen. In 1843 werd de 'IJzeren Rijn' geopend: de spoorweg van Antwerpen naar Keulen. Deze weg moest wel om Nederlands Limburg heen aangelegd worden. Weliswaar had België in 1839 het recht gekregen om via Nederlands gebied een verbinding met de Rijn te mogen maken, maar door jarenlang traineren van Nederland ging dit niet door (Tamse, p. 173; Krings, p. 36). Een oplossing voor het Belgische transportprobleem werd de spoorweg overigens niet.

De handelsrivaliteit tussen de beide staten ging vervolgens hun relatie aanzienlijk vertroebelen, nog versterkt door de psychologische vervreemding die tussen hen ontstaan was. Als antwoord op de IJzeren Rijn legde Nederland

in 1873 een spoorweg aan naar Vlissingen. Deze ijsvrije haven aan de Scheldemonding zou het veel meer landinwaarts gelegen Antwerpen moeten gaan beconcurreren. Uiteraard lukte deze opzet niet; Vlissingen zou nooit een ernstige bedreiging kunnen gaan vormen. Wel deed in 1873 België afstand van het recht om via Nederlands Limburg een kanaalverbinding met de Rijn te mogen maken, als compensatie voor de over Nederlands gebied aangelegde spoorweg van Antwerpen naar Mönchengladbach.

Na de eerste wereldoorlog kwam België met nieuwe eisen teneinde de positie van Antwerpen te versterken. Nederland was aanvankelijk zeer toegeeflijk, uit vrees voor geallieerde steun aan de Belgische verlangens. Wel kon voorkomen worden dat Zeeuws-Vlaanderen geannexeerd werd. Een belangrijke concessie was echter, dat een kanaal gegraven zou mogen worden van Antwerpen naar de Rijndelta en dat Nederland een deel van de kosten op zich zou nemen. Een uitgewerkt plan voor dit kanaal werd in 1925 goedgekeurd door de beide Belgische Kamers en de Nederlandse Tweede Kamer. In Nederland rees echter groot verzet tegen de aanleg. Gevreesd werd dat Antwerpen hierdoor Rotterdam uit de markt zou gaan concurreren. De acties werden voor een groot deel georganiseerd door het 'Nationaal Comité van Actie tegen het Verdrag met België' onder de bezielende leiding van haar secretaris, de waterstaatsingenieur A. A. Mussert. In 1927 leidde dit tot de verwerping in de Eerste Kamer van het zogenaamde 'Moerdijkkanaal'. De Nederlandse minister die verantwoordelijk was voor het opstellen van het verdrag, Van Karnebeek, trad af (Kossmann, p. 445-447).

De twintigste eeuw had ook nog een nieuw aspect in de concurrentieverhoudingen gebracht. In het gebied bij Luik was de kolenproductie op grote schaal op gang gekomen en hetzelfde gold voor het Nederlandse Zuid-Limburg. De afvoer van de kolen kon alleen maar rendabel per schip plaatsvinden. Nederland begon in de jaren twintig de vaarwegen daarom aanzienlijk te verbeteren. Het Julianakanaal (Maastricht-Maasbracht) werd aangelegd, de Maas gekanaliseerd van Maasbracht tot Mook en tussen Mook en Nijmegen groef men het Maas-Waalkanaal. In dit kader paste ook de al





zodat een deel van de trafiek van Rotterdam afgeleid kon worden. Het kanaal was dringend nodig om economische redenen. Politiek kon het ook een wapen vormen, totdat Nederland eindelijk met een Moerdijkkanaal had ingestemd. Tenslotte vervulde het ook nog een militaire functie als oostelijke verdedigingslinie. Dit laatste betekende onder andere dat er weinig vaste bruggen over het kanaal aangebracht werden en dat een (geheim) deel van de kosten betaald werd door het Departement van Landsverdediging. Ter voorkoming dat er desondanks Luikse produkten via de Maas naar Rotterdam werden vervoerd, diende de 'stop van Ternaaien'. Deze zeer kleine schutsluis maakte de doorvaart van grotere schepen onmogelijk en van kleinere tijdrovend en duur. Luik was weliswaar tegen deze stop, maar de belangen van Antwerpen kreeg voorrang en de Belgische regering zou de stopkwesitie pas oplossen als Nederland een goede Rijn-Scheldeverbinding had geaccepteerd (Pinxten, p. 29-37).

Het resultaat van deze weinig verheffende kwesties wordt mooi geïllustreerd door de loop van de kanalen rond Maastricht (figuur 4). Het Albertkanaal loopt pal westelijk van de Nederlandse grens. Bij Ternaaien (fr.: Lanaye) komt het uit in het kanaal van Maastricht naar Luik, maar de verbinding naar Nederland is uiterst lastig vanwege een schutsluis: de stop van Ternaaien. Bij Smeermaas komt de Zuid-Willemsvaart in de Maas uit, herinnerend aan de eenheid van 1815-1830/39. Even oostelijk daarvan begint bij Borgharen het Julianakanaal als volledig Nederlandse 'vervanging'.

### Besluit

Als thema voor de artikelen 'bij de omslag' is in deze jaargang gekozen voor 'waterstaat en landsgrenzen'. De perikelen rond de Schelde-Maas-Rijnverbinding sinds de zeventiende eeuw laten zien dat landsgrenzen een belangrijke factor hebben gevormd in het wel of niet realiseren van de verbinding. Slechts in enkele perioden was de politieke kaart dusdanig dat de aanleg een reële mogelijkheid werd. Dat het uiteindelijk nooit lukte, lag aan het feit dat de landsgrenzen weer snel van plaats veranderden. In sterke mate speelde echter eveneens de econo-

mische en politieke controverse tussen de beide Nederlanden steeds mee. Pas na de tweede wereldoorlog kwamen de twee landen nader tot elkaar. In 1963 werd een contract gesloten over een Schelde-Rijnverbinding van Antwerpen via de Eendracht naar het Volkerak, die in 1975 voor het scheepvaartverkeer werd opengesteld.

### Literatuur

- BEEKMAN, A.A. (1932<sup>3</sup>), Nederland als polderland. Zutphen.
- BREUGELMANS, J. (1982-84), De economische verkeerspolitiek in de Zuidelijke Nederlanden en de plannen voor een verbinding van het Schelde-, Maas- en Rijnbekken (1500-1900). In: Het Oude Land van Aarschot, jg. 17, p. 9-21, 49-62, 97-112 en 168-192; jg. 18, p. 8-14, 49-58, 97-106 en 145-159; jg. 19, p. 25-31.
- BRUIN, G. de (1983), De geschiedschrijving over de Gouden Eeuw. In: W.W. Mijnhardt (red.), Kantelend geschiedbeeld. Nederlandse historiografie sinds 1945. Utrecht/Antwerpen, p. 83-117.
- EERENBEEFT, H. F. J. M. van den (1979<sup>2</sup>), De Patriotse-Bataafse-Franse tijd (1780-1813). In: J.H. van Stuijvenberg (red.), De economische geschiedenis van Nederland. Groningen, p. 157-200.
- HOUTTE, J. A. van (1979), Economische geschiedenis van de Lage Landen 800-1800. Haarlem.
- KOSSMANN, E.H. (1984<sup>4</sup>), De Lage Landen 1780-1940. Anderhalve eeuw Nederland en België. Amsterdam/Brussel.
- KRINGS, W. (1984), Städtischer Funktionswandel am Handelsweg Köln-Antwerpen. In: Stadtstrukturen an alten Handelswegen im Funktionswandel bis zur Gegenwart. Schriftenreihe des Zentralinstituts für fränkische Landeskunde und allgemeine Regionalforschung an der Universität Erlangen-Nürnberg, Band 25, p. 29-43.
- PINXTEN, K. (1936), Het Albertkanaal. Zijn economische betekenis voor Vlaanderen. Antwerpen/Brussel/Gent/Leuven (Katholieke Vlaamsche Hoogeschooluitbreiding, jg. 35, nr. 6, Verhandeling 343).
- PISTOR, R.-G. und H. SMEETS (1979), Die Fossa Eugenia. Eine unvollendete Kanalverbindung zwischen Rhein und Maas 1626. Köln (Arbeitsheft 32).
- SHELLER, H. (1980), Der Nordkanal zwischen Neuss und Venlo. Neuss.
- TAMSE, C. A. (1977), De Scheldekwestie, 1866-1867. In: Spiegel Historiae, jg. 12, p. 170-177.
- VEENENDAAL, A.J. (1956), De Fossa Eugenia. In: Bijdragen voor de geschiedenis der Nederlanden, jg. 11, p. 2-39.
- WISKERKE, C. (1944), De aanleg van de Zuidwillemsvaart. In: TAG, p. 4-24.