

Inhoud:

De gemeenteraad van Elsloo en openbaar onderwijs in Meers	1
De prunussoorten in het Bunderbos en omgeving	10
Historie, handel en scheepvaart langs de Maas (deel II)	13
Het kasteel te Stein	26
Tentoonstelling "Aanleg van het Julianakanaal"	31



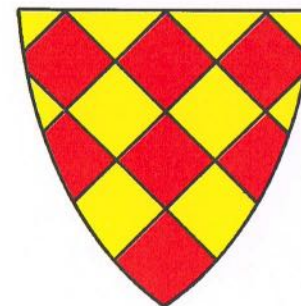
**Heemkundesnippers is een uitgave van de Heemkundevereniging Maas-
streek, gevestigd te Stein.**

Secretariaat Heemkundesnippers:

L.H. Schreurs
Heirstraat 40
6181 HM Elsloo
Tel: 046-371983

P.H.A. van Os
Dross. Saldenstraat 11
6181 ER Elsloo
Tel: 046-372787

Bankrekening t.n.v. Heemkundesnippers Maasstreek:
Rabo 11.41.21.362 (giro van de Rabo bank: 1048855).



Heemkundesnippers Maasstreek



Redactie:
Mr. F. van der Bruggen (eindredacteur)
P.H.A. van Os
R.P.A. Paulussen
H. Rouvroye
L.H. Schreurs
J.W. Sizoo

ISBN: 90-70692-24-4
ISSN: 0920-9107

De gemeenteraad van Elsloo en openbaar lager onderwijs in Meers

W. van Mulken, Bunde

Ofschoon de gemeenteraad van Elsloo al in zijn vergadering van 9 juni 1860 had bepaald dat er in Meers een openbare lagere school zou worden gevestigd, zou het tot 1922 duren vooraleer het zover was. Tot juni 1922 moesten de kinderen uit Meers de openbare lagere school in Elsloo bezoeken.

2de helft 19de eeuw

Hiertoe moesten deze kinderen een afstand van ruim drie kilometer afleggen. De gemeenteraad gaf in 1854 toe, dat de afstand ver was en de schoolweg gevaarlijk, doch dat het schoolgeld het grootste beletsel voor het schoolbezoek vormde. Dit blijkt uit het raadsbesluit van 30 juli 1854, waarin een protest van de ingezetenen van Meers tegen de verkoop van een perceel gemeentegrond, gelegen in Meers werd behandeld. Hierbij werd onder meer opgemerkt: "Zij zeggen van hunne kinderen niet naar school te kunnen zenden door den verren afstand en den gevaarlijken weg, hierin geven wij toe; evenwel zoo noodig kunnen wij U Edel Achtb. eene declaratie van den onderwijzer opleveren, dat hij 28 kinderen in school heeft en er nog meer zouden komen, wanneer de ouders het schoolgeld konden betalen."

De raad had er in 1859 dan ook geen bezwaar tegen - toen enige Meersenenaren op 7 maart en 2 mei erom vroegen - dat een onderwijzer in het dorp zou worden aangesteld, mits de inwoners van Meers maar voor zijn bezoldiging zorg zouden dragen. Verder moesten zij zorgen voor een schoollokaal "zonder dat de gemeentekas door de oprigting dier school lijdde, om rede het in de kom der gemeente nieuw gebouwde schoollokaal nog meer dan voldoende ruimte heeft voor al de leerlingen der gemeente."

Was de raad in 1854 nog van mening dat de schoolweg gevaarlijk was, nu vond men dit overdreven: "Wat het gevaar aangaat wat de adressanten voorgeven om de kinderen naar Elsloo ter school te laten gaan, schijnt ons die zaak wat overdreven te zijn, daar ons niet bewust is dat er ooit een kind op den schoolweg is verongelukt, of van den Schaarberg af in de Maas is gevallen."

Een jaar later, op 9 juni 1860, bepaalde de raad dat in Meers een openbare school zou worden gevestigd. Ruim zeven jaar later kwam men hier weer op

terug: Het besluit werd bij raadsbesluit van 24 september 1867 weer ingetrokken.

Hierbij werd als argument aangevoerd: "dat in het gehucht Meers geen lokaal bestaat, voldoende ingerigt tot het geven van behoorlijk onderwijs, en dat, indien er zich reeds werkelijk een doelmatig gebouw bevond, waarin reeds onderwijs werd gegeven, de kosten daarvan voor het grootste gedeelte als nutteloos moeten beschouwd worden, vermits de kinderen, die van af zeven tot en met 12 à 13 jaren, te Elsloo in de kerk het godsdienstig onderwijs moeten bijwonen, van het in Meers gegeven onderwijs weinig nut kunnen trekken, maar voordeelijker hetzelfde te Elsloo bijwonen."

Wanneer Burgemeester en Wethouders in 1880 voorstellen doen voor de bouw van een onderwijzerswoning in Elsloo en een school in Meers besluit de raad op 7 april het college te machtigen de daartoe nodige stappen te doen, mits Provincie en Rijk voldoende subsidie verlenen.

De school te Meers komt er echter niet, de nieuwe onderwijzerswoning in Elsloo voorlopig ook niet. Het duurt nog tot 20 maart 1884, voordat de aanbesteding van een nieuwe school met onderwijzerswoning in Elsloo plaats vindt.

De bouw van de nieuwe school was noodzakelijk omdat de oude te klein was geworden. Op 29 december 1882 had de raad, op voorstel van de schoolopziener in het arrondissement Meerssen, zelfs moeten besluiten het aantal leerlingen met ingang van 1 januari 1883 te verminderen "daar de school te overbevolkt is en slechts volgens de bepalingen der schoolwet een getal van 148 leerlingen mag bevatten."

Deze leerlingestop werd overigens bij raadsbesluit van 3 april 1883 weer ongedaan gemaakt. Inmiddels hadden reeds zoveel kinderen de school verlaten, dat er weer voldoende ruimte was. Dit gebrek aan schoolruimte was voor de raad overigens geen reden om stappen te ondernemen voor de bouw van een school te Meers.

Het duurt dan tot 15 februari 1897 dat we over schoolbouw in Meers weer iets vernemen in de raad. Die dag wordt besloten op een verzoekschrift van M. Vaessen c.s. uit Meers om aldaar een openbare school te stichten afwijzend te beschikken. Elsloo had in 1884 een nieuwe school in de kom gebouwd, die ruimschoots voldeed voor de hele gemeente.

Bovendien was de financiële toestand van de gemeente ongunstig en de financiële draagkracht van haar inwoners gering.

Alleen de raadsleden C. Goossens en L. Cremers vonden een openbare school voor Meers noodzakelijk.

Begin 20ste eeuw.

We zijn in de 20ste eeuw aanbeland als in de raadsvergadering van 9 december 1901 een schrijven van de Commissaris der Koningin wordt behandeld. Deze geeft hierin te kennen dat Mathijs Vaessen en Jacobus Paulussen uit Meers zijn bemiddeling hebben ingeroepen om daar een school te krijgen.

Zij beweren dat de schoolweg over de Scharberg langs de Maas zeer gevaarlijk is en dat men 35 minuten nodig heeft om hem af te leggen. "Volgens hun zeggen zijn de kinderen tusschen 6 en 12 jaren oud van het dorp Meers 42 in getal, van welke voor de inwerking treding der wet op den leerplicht vele dier kinderen volstrekt niet naar school gingen." De Commissaris is er zich van bewust dat het bouwen van een school in Meers zeker grote geldelijke offers zal vergen. Hij stelt daarom voor te proberen de kinderen uit Meers toegelaten te krijgen op de school in Stein. 2)

De burgemeester deelt de vergadering naar aanleiding van deze brief mede reeds geïnformeerd te hebben bij het gemeentebestuur van Stein. Hij heeft echter een negatief antwoord ontvangen omdat de plaatsruimte in de school te Stein dit niet toelaat. De raad besluit daarop het college van B. en W. op te dragen de Commissaris hiervan in kennis te stellen en tevens te wijzen op de geringe financiële draagkracht van de inwoners. De inwoners van Meers hebben zich echter niet alleen gewend tot de Commissaris der Koningin maar bovendien tot het College van Gedeputeerde Staten. Ook in dit verzoekschrift wordt weer gewezen op de lengte en het gevaar van de schoolweg.

Na een algemene bespreking besluit de raad in zijn vergadering van 17 december 1901 met algemene stemmen, die van raadslid Goossens uitgezonderd, dat Burgemeester en Wethouders Gedeputeerde Staten moeten wijzen op de grote onkosten verbonden aan de bouw van een school met onderwijzerswoning, op de traktementen van het onderwijzend personeel en op de geringe financiële draagkracht van de bevolking. Tenslotte moet er nog op worden gewezen dat de weg van Meers naar Elsloo niet gevaarlijk kan zijn; immers, er is nog nooit een kind een ongeluk overkomen. De heer C. Goossens vindt een school voor Meers zeer gewenst, doch erkent dat de kosten van een nieuwe school te zwaar op de gemeente zullen drukken. Hij hoopt echter op een tegemoetkoming van regeringswege.

In 1908 dienden Mathijs Vaessen, Jan Lambrichts en Jacob Paulussen opnieuw verzoekschriften in om in Meers een school te bouwen vanwege de verre afstand tot de school te Elsloo, de gevaarlijke weg langs de Maas omdat de school te Elsloo te klein was geworden. Volgens hun schrijven aan de Commissaris der Koningin telde Meers 63 kinderen "die volgens de leerplichtwet

verplicht zijn lager onderwijs te genieten, waarvan zij thans of geheel of tijdelijk verstoken worden wegens den grooten afstand van de school te Elsloo, al naar gelang de weersgesteldheid het bezoek dier school geheel, of althans voor een gedeelte der kinderen van Meers belet.3)

Het verzoekschrift gericht tot Gedeputeerde Staten werd behandeld in de raadsvergadering van 25 maart 1908. Na een bespreking ervan deed de burgemeester het volgend voorstel, dat met algemene stemmen werd aanvaard :

"De Raad der gemeente Elsloo:

Overwegende 1) dat het gehucht Meers gelegen is op een afstand van 20 à 30 minuten van de school van Elsloo en de wegen die daarheen leiden in goed bruikbaren staat zijn;

2) dat de schoolkinderen van Meers in geenszins ongunstiger toestand verkeren voor wat den afstand van de school betreft, dan die der gehuchten der naburige gemeenten Stein, Geulle, Beek, Schimmert e.a.;

3) dat het in het belang van een goed onderwijs is, dat de leerkrachten geconcentreerd blijven, waardoor het in den gewenschten toestand kan komen, dat voor elke klas van 50 leerlingen in één lokaal een onderwijzer staat, terwijl door bouwing eener school te Meers die krachten zouden versnipperd worden, waardoor geen der beide scholen gedurende een groot aantal jaren aan dien toestand zou beantwoorden;

Is van gevoelen dat voor Meers eene school niet noodzakelijk en niet in het belang van het onderwijs kan geacht worden."

In dezelfde vergadering werd besloten B. en W. op te dragen te onderzoeken op welke wijze de verbouwing van de school te Elsloo het beste kon geschieden, hiervoor een bouwkundige te raadplegen en een plan met bestek te laten opmaken.

Gedeputeerde Staten lieten na het negatieve antwoord van de gemeenteraad een onderzoek instellen naar de noodzakelijkheid van de oprichting van een school in Meers. Hierbij kwam naar voren dat de weg langs het hoge talud op de Scharberg vrij gevaarlijk was: Dit gevaar was echter gemakkelijk en voor weinig geld op te heffen "door het daarstellen eener afheining van voldoende sterke palen met drie draden, gladden verzinkten ijzerdraad, langs de geheele lengte, zoowel tegen de bestaande haagstammen als tegen de nog aan te brengen palen."

Verder moest de weg van Meers naar de school te Elsloo steeds goed worden onderhouden. 4) De burgemeester wees er in de raadsvergadering van 24 juni 1908 op dit alles overdreven te vinden. Het is dan ook niet verwonderlijk dat de gemeenteraad bleef vasthouden aan het raadsbesluit van 25 maart 1908.

En zo kreeg Meers nog steeds geen school. De school van Elsloo werd uiteraard verbouwd en vergroot.5)

Het tijt keert.

De gemeente Elsloo krijgt in 1915 een nieuwe burgemeester in de persoon van F.Eussen. Hij volgt J.L.van Mulken, burgemeester sinds 1883, op. Deze heeft zich altijd een tegenstander van een school in Meers betoond. Onder Eussen zal het tijt echter keren.

In 1918 verzoekt het kerkbestuur van Elsloo subsidie voor de stichting van een bewaarschool. Een voorstel om hiervoor f 300,-, beschikbaar te stellen wordt in de raadsvergadering van 28 februari van dat jaar met algemene stemmen aanvaard. Hierbij worden enkele wensen naar voren gebracht, o.a. dat het kerkbestuur stappen zal ondernemen tot oprichting van een bijzondere school voor jongens en meisjes in Meers.

Ruim 2 jaar later, in de raadsvergadering van 13 oktober 1919, vraagt raadslid H.Wijnen hoe het staat met de toezegging van het kerkbestuur. De voorzitter zegt Wijnen toe zich in verbinding te stellen met de pastoor. In de volgende raadsvergadering op 14 november deelt hij mee, dat de pastoor hem heeft verzocht de raad mee te delen "dat het bijzonder Onderwijs te Meers zal ter hand genomen worden door een aldaar eerlang te vestigen rector." Raadslid Lambrichts merkt op dat dit een belofte is die reeds jaren geleden aan Meers gedaan is. Hij hecht er dan ook niet veel geloof aan. Wijnen sluit zich hierbij aan en wijst op het niet nakomen van de aangegane verplichting bij het toekennen van subsidie aan de bewaarschool.

Op 19 februari 1920 behandelt de raad een schrijven van de inwoners van Meers waarin zij de bouw van een openbare lagere school vragen. Als niemand hierover het woord verlangt, zet de burgemeester zijn mening uiteen. Hij raadt het nemen van een beslissing op dit moment af, omdat er geen zekerheid bestaat of Gedeputeerde Staten goedkeuring zullen verlenen. Verder is er een nieuwe schoolwet in voorbereiding en bouw onder deze nieuwe wet zou wel eens goedkoper kunnen zijn.

De raad zou B.en W. in afwachting hiervan kunnen opdragen inlichtingen in te winnen en dan in de volgende vergadering een beslissing kunnen nemen. Na een breedvoerige bespreking wordt aldus besloten.

In de volgende vergadering wordt een beslissing echter nog enkele dagen uitgesteld omdat de districtsschoolopziener heeft verzocht hierover een extra raadszitting te beleggen. De notulen van deze voor Meers zo belangrijke vergadering luiden letterlijk :

"
Vergadering van 18 maart 1920.
Tegenwoordig Fr.Eussen Voorzitter, P.Hennissen, M.H.Janssen, Th.Reubsaet,
H.Wijnen en J.M.Lambrichts.
Afwezig J.M.Peters.

Mede aanwezig de Districtsschoolopziener in het District Maastricht.

Aan de orde is de schoolbouw Meers.

De voorzitter deelt den Raad gevolge zijne toezegging in de vorige vergadering als volgt mede.

De goedkeuring op een eventueel besluit tot het bouwen eener tweede school zal wel verleend worden. Het eenige bezwaar tegen bouw is, dat bij het tot standkoming der nieuwe L.O.Wet wellicht door een bijzondere instelling aanvraag zal gedaan worden voor de bouw eener bijzondere school, waardoor de openbare school zou kunnen leeglopen en er een dood kapitaal zou staan. Waar evenwel het gehucht Meers reeds lang op een school heeft gewacht zal hij op grond hiervan geen afwijzend advies geven, vooral waar de schoolopziener de toezegging doet indien een bijzondere school gevraagd wordt hij zal medewerken tot overdracht der openbare school aan de bijzondere instelling. Met algemeene stemmen wordt dan besloten de school te Meers te bouwen en Burgemeester en Wethouders te machtigen een terrein te zoeken en plannen en begroting te doen opmaken.

De Wethouder
M. Janssen

De Voorzitter
F.Eussen

De schoolopziener wijst dan nog op eenige verbeteringen welke aan het onderwijs moeten worden aangebracht, zooals splitsing van overbevolkte klassen, invoering van een 7e leerjaar en afschaffing van lesgeven buiten de schooluren. Bij de doorvoering van deze veranderingen zal de bestaande school te klein zijn wat mede een motief is tot uitbreiding van het getal scholen over te gaan.

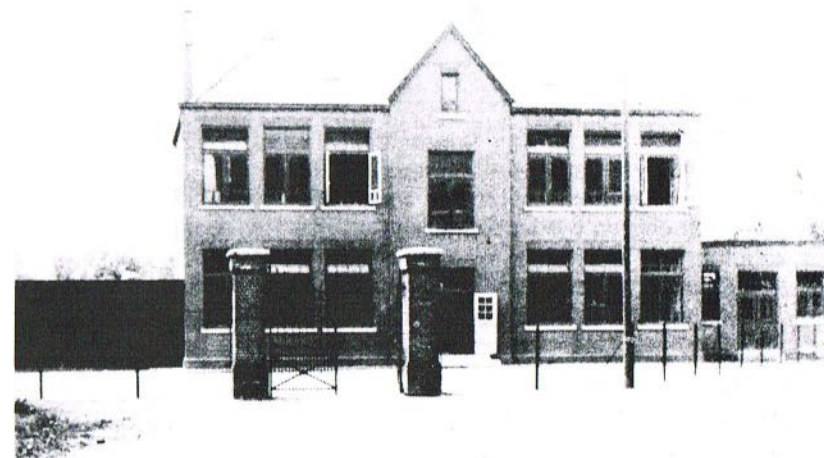
Niets meer aan de orde zijnde sluit de voorzitter de vergadering.

"

De bouw van de school.

Nu de kogel eindelijk door de kerk is, gaat de gemeente voortvarend te werk. In de raadsvergadering van 26 april 1920 komt de aanwijzing van een bouwterrein reeds ter sprake. Er zijn prijsopgaven binnengekomen die variëren van f 30,- tot f 50,-. De raad vindt dit schandelijk veel en men wil ten hoogste 20 gulden per kleine roede betalen voor het beoogde terrein. Mocht dit niet lukken

dan zal een terrein nabij Kleine Meers worden gezocht. Het lukt echter en in de raadsvergadering van 15 mei 1920 wordt, na uitvoerige bespreking, besloten tot de bouw van een school van twee verdiepingen met vier lokalen. 6 augustus d.a.v. vindt de aanwijzing van het bouwterrein, sectie D no' s 1876 en 358, plaats, waarmee Gedeputeerde Staten 3 september accoord gaan. Dan treedt er een stagnatie op en we vernemen tot 7 maart 1921 niets meer over de schoolbouw in de notulen van de raadsvergaderingen. In de rondvraag tijdens de vergadering van die dag informeert H.Wijnen naar de school. De voorzitter antwoordt, dat hij deze aangelegenheid in Den Haag op het departement heeft besproken. Daar is hem meegedeeld, dat op de dienst 1920 geen crediet beschikbaar is voor het verlenen van buitengewone subsidie. Een aangevraagd crediet van twee miljoen is nog niet toegestaan. Een beslissing omtrent het verlenen van een buitengewone subsidie aan de gemeente moet hierop wachten. Ook de aankoop van het beoogde bouwterrein heeft nog niet



De nieuwe school bij ingebruikname in 1922

plaats gevonden omdat het wachten is op een certificaat van onbezwaardheid. In mei 1921 komt de schoolbouw in Meers nog even aan een zijden draadje te hangen, omdat de aanvraag voor een buitengewone subsidie is afgewezen. De raad moet in zijn vergadering van de 18de van die maand beslissen of er onder deze omstandigheden al dan niet tot bouw moet worden overgegaan. Maar uiteindelijk wordt toch met algemene stemmen besloten tot bouw. Wel

dienen de plannen te worden herzien, wat de minister ook al heeft aangegeven. Ook zal er, indien hiervoor toestemming wordt verleend, worden afgezien van de bouw van een gymnastieklokaal. De bouwkosten zullen door dit alles aanzienlijk dalen.

Omdat er thans geen geld in kas is om de aankoopkosten voor het aangewezen bouwterrein te voldoen, wordt met algemene stemmen besloten in de koopakte een bepaling op te laten opnemen, waarin de gemeente zich verplicht de verkopers vanaf de datum van beschrijving tot de datum van betaling een rente van 6% te vergoeden.

Op 6 augustus 1921 vindt dan de aanbesteding plaats van zowel de bouw van een nieuwe openbare school van vier klaslokalen, "privaten- bouw", overdekte speelplaats enz. als het leveren der schoolmeubelen. B.en W. besluiten in hun vergadering van 8 augustus d.a.v. de schoolbouw voor f 43.900,- te gunnen aan de laagste inschrijver, H.Daelmans uit Schaesberg. Het leveren van de schoolmeubelen wordt ook gegund aan de laagste inschrijver, J. Soons te Maastricht, en wel voor f 5260,-.6)

Het onderwijzend personeel.

In de raadsvergadering van 13 februari 1922, waarin besloten wordt tot aanleg van een centrale verwarming in de nieuwe school, wordt ook beslist over te gaan tot de oproep van onderwijzend personeel voor de 78 kinderen die de nieuwe school zal tellen.

Bij raadsbesluit van 22 maart 1922 wordt L.van Mulken m.i.v. 6 juni d.a.v. benoemd tot hoofd van de nieuwe openbare lagere school in Meers. De benoeming van een tweede onderwijzer kan nog niet plaats vinden omdat zich voor deze post slechts één kandidaat heeft gemeld. In de raadsvergadering van 4 mei wordt besloten onderwijzeres Janssen over te plaatsen van de school te Elsloo naar Meers.

Tijdens de raadsvergadering van 2 juni 1922 wordt op een verzoek van de gemeente Stein om kinderen uit die gemeente toe te laten tot de openbare lagere school in Meers afwijzend beschikt. Raadslid Janssen is er tegen "op grond, dat de klassen der school dan weer zoveel sterker worden en het onderwijs per kind daaronder lijdt, terwijl juist de kinderen uit Stein wellicht in den middag aan de school zullen blijven wegens den nogal verren afstand, waardoor het gebouw het meest lijdt."

Verder wordt nog gememoreerd dat de gemeente Stein geen medewerking heeft verleend bij de schoolbouw en zelfs geprobeerd heeft de bouw ter plaatse geheel onmogelijk te maken. Wanneer de gemeenteraad van Stein in 1930 opnieuw verzoekt kinderen uit Stein toe te laten op de openbare school in

Meers heeft de gemeenteraad van Elsloo in zijn vergadering van 17 maart van dat jaar hiertegen bezwaar en krijgen Burgemeester en Wethouders opdracht deze aangelegenheid voor te bereiden. Het gemeentebestuur van Stein ziet echter af van een gemeenschappelijke regeling.

Aan het einde van de raadsvergadering van 2 juni 1922 deelt de voorzitter mee dat de school in Meers op 6 juni zal worden geopend. Hij nodigt de raadsleden uit voor de Hoogmis om negen uur, waarna het gebouw zal worden ingezegend. Hierna krijgen de kinderen een versnapering. Verdere feestelijkheden staan niet op het programma.

Op 16 juni 1922 wordt A.P.J. Nijsten uit Beek benoemd tot onderwijzer in Meers. Hij neemt in mei 1923 ontslag en wordt opgevolgd door H.H.E. Paumen uit Venlo. Deze laatste zal nog in hetzelfde jaar van positie ruilen met H.H.A. Meijers uit Meerssen, op 15 oktober 1923 benoemd aan de school in Elsloo. Hij was reeds vóór zijn indiensttreding accoord gegaan met overplaatsing naar Meers. Tijdens de verdere periode dat de school te Meers een openbare is, komt er geen verandering meer in het onderwijzend personeel, behoudens dat onderwijzeres M.E. Janssen in 1931 wegens ziekte tijdelijk wordt vervangen door onderwijzeres A.M. Janssen. 7)

Als Meers in 1932 een zelfstandige parochie wordt, wordt de openbare lagere school zonder noemenswaardige problemen met ingang van 20 mei 1932 omgezet in een r.k. bijzondere lagere school. 8)

Noten:

- 1) De gegevens voor dit artikel zijn, tenzij anders vermeld, ontleend aan: W. van Mulken, Gebundelde inventarissen der archieven van de gemeente Elsloo 1796-1937 [en] het Waterschap de Groote Meers 1881-1943, Maastricht 1994, archief gemeente nrs.1-3, 7, 8.
- 2) Inv.nr. 535.
- 3) idem. 4) idem.
- 5) Inv.nr. 609.
- 6) Inv.nr. 612.
- 7) Inv.nr. 511.
- 8) Inv.nr. 337.

Foto uit: "Zestig jaar Lager Onderwijs in Meers"

De prunussoorten in het Bunderbos en omgeving.

Mw. Antoinette Duijsters. sectie geologie.

Bij de naam prunus denken de meeste mensen aan de rose vroegbloeiende sierkersen en soms aan de gekweekte kersen en pruimen. Maar dat er ook wilde prunussoorten in onze omgeving voorkomen, is niet zo bekend. Genoemd in volgorde van de bloei komen de volgende soorten voor: Sleedoorn, *Prunus spinosa*. Zoete kers, *Prunus avium*. Vogelkers, *Prunus padus*. Het geslacht *Prunus* bevat honderden soorten bomen en struiken, waarvan een deel in cultuur is gebracht. Ze hebben fraaie witte of rose bloemen, die vaak een honinggeur verspreiden en meestal door bijen bestoven worden. Het zaad bevindt zich in een harde, veelal gladde steenkern, die door vruchtvlees is omgeven. De vruchten worden gebruikt, zowel om het vruchtvlees (kers, pruim, kwets, abrikoos en perzik) als om de steenkern (amandel). De naam *Prunus* komt van *Prunum* wat pruim betekent. Hier volgt een portret van de drie inheemse soorten.

Sleedoorn.

De Sleedoorn is een lage tot vrij hoge struik, die vanaf half maart maar meestal in april bloeit. De takken zijn zwartbruin met grote stevige doorns. (spinosa betekent: met doorns). Pas na de meestal uitbundige bloei verschijnen de bladeren, waardoor de struik tijdens de bloei de indruk maakt van een groot wit bloemboeket. De steenvruchten zijn diepblauw berijpt, hard en wrang; ze

worden pas eetbaar als ze enige tijd bevroren zijn geweest.

De Sleedoorn is een van de stamvormen van de pruim. Hij komt voor in Europa tot Zuid-Scandinavië, en is in Nederland algemeen in het zuidoostelijke deel, het midden (rivierengebied) en Zeeland. In de rest van Nederland komt ze sporadisch voor. De Sleedoorn groeit op droge tot matig vochtige, mineraalrijke, niet te zware en niet te zure grond, zoals kalk, löss, leem en zandige rivierklei. Omdat licht belangrijk is, kan hij

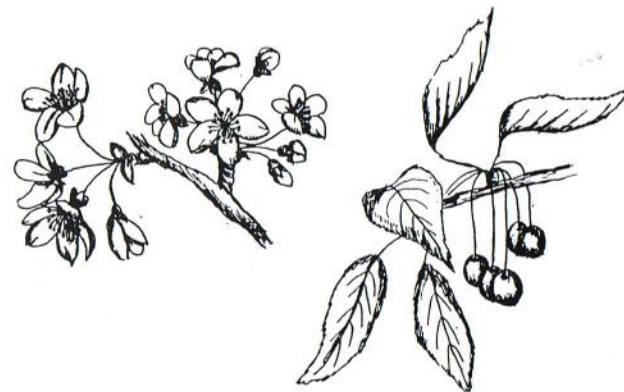


De Sleedoorn

alleen op zonnige plaatsen volledig tot ontwikkeling komen. Daarom staat hij meestal langs bosranden, in heggen en in graften. Hij kan samen met rozen en meidoorns een dicht struweel vormen, waar het voor kleine dieren (vooral vogels) goed vertoeven is, omdat ze bescherming vinden van de doorns. In het Bunderbos staat de Sleedoorn vooral langs de onderrand en verder ook in holle wegen. Omdat hij nectar en stuifmeel levert, is hij belangrijk voor de vroegvliegende hommels en bijen. Het zeldzame mooie geelbruin vlindertje, de Sleedoornpage, legt haar eitjes voornamelijk op de Sleedoorn.

Zoete kers.

De Zoete kers of Boskriek is een boom die in april bloeit met witte bloemen. De stam heeft een zijdeachtige glanzende bruine bast; de bast laat in horizontale streken los, waardoor de stam een opvallende tekening krijgt. De bladeren zijn dofgroen en van onderen zacht behaard. De steenvruchten zijn eerst rood, later paarszwart. Ze zijn klein, zuur maar met een sterk bitter kersenaroma; de cultuurvormen krijgen grote paarszwarte zoete vruchten. De bloemen zijn vrij groot en zuiver wit. Voor vruchtzetting is kruisbestuiving nodig. De vruchten worden volop door vogels gegeten, (avium betekent: van de vogels) en als ze op de grond vallen ook door andere dieren. Kersensteeltjes werden en worden nog steeds gebruikt als urinedrijvend middel. Zoete kers is inheems in West-, Midden- en Zuid-Europa. In Nederland komt hij voornamelijk voor in het zuidoostelijke gedeelte van het land. De Zoete kers staat bij de fruittelers als de meest kieskeurige vruchtbom te boek en voor de wilde vorm geldt hetzelfde; hij laat zich ook niet tot laagstamgewas dwingen.



Zoete kers

Hoewel een bosbewoner, heeft hij veel licht nodig, dus wat open bossen. Hij heeft een losse, humeuze, goed vochthoudende, min of meer voedselrijke kalk-, löss- of leemgrond nodig. Hoge waterstanden verdraagt hij slecht, alleen van korte duur in de winter. In het Bunderbos staan veel Zoete kersen vooral wat hoger op de helling. Als men tijdens de bloei door het bos loopt, vallen vooral de afgevallen bloemen op de grond op. Meestal moet men omhoog kijken om de bloeiende bomen te kunnen zien, of als men op een hoge plek staat kan men ze van opzij bekijken.

Vogelkers.

De Vogelkers is een struik of kleine boom en bloeit eind april/ begin mei. De witte bloemen zijn verenigd tot een lange tros en verspreiden een amandelgeur. Tegelijk met de bloemen verschijnen de lichtgroene niet-leerachtige en niet-glanzende bladeren; dit in tegenstelling tot de ingevoerde Amerikaanse vogelkers, waarvan de bladeren donker en leerachtig zijn; deze bloeit ook later. De rijpe steenvrucht is bitter en niet eetbaar voor mensen, maar de vogels weten er wel raad mee. De schors werd vroeger gebruikt om een aftreksel te maken als pijnstillers. De Vogelkers komt voor in een groot deel van Europa, in het zuiden alleen in het gebergte. In Nederland komt ze voor in het zuidoosten, het midden (rivierengebied) en plaatselijk in de duinstreek. De Vogelkers is een halfschaduw heester van voedselrijke, humeuze zand- en leemgronden met horizontaal bewegend grondwater, dat zich binnen het bereik van de wortels moet bevinden. De Vogelkers is kenmerkend voor bossen die voorkomen in de dalen van beken en kleine rivieren en in bron- en kwelgebieden. Hij is talrijk in het naar hem vernoemde Vogelkers Essenbos dat voorkomt in de beekdalen in het zuidoosten van ons land. In het Bunderbos staat de Vogelkers vooral in het brongebied en langs de onderste bosrand.



Vogelkers

Literatuur: Nederlandse oecologische flora, deel 2, 1987.

Tekeningen: A. Duijsters.

Historie, handel en scheepvaart langs de Maas (deel II)

Piet van Os, sectie geologie

In deel I van dit artikel, gepubliceerd in Heemkundesnippers No 18, is de periode vanaf de prehistorie tot ca. het jaar 1000 behandeld. In dit deel II volgt het tijdvak van de 11e eeuw tot en met de Franse tijd.

De vroege ontwikkeling van de Maassteden

Na de zware terugslag van de Maasgebieden tijdens de invallen van de Noormannen begon in de 10de eeuw de bedrijvigheid in de Maasregio weer toe te nemen. Het aantrekken van de metaalnijverheid in Dinant, Namen en Huy was een duidelijke oorzaak van de toename van het scheepvaartverkeer op de Maas. Bekend waren vooral de handelaren uit Dinant die met hun schepen tot aan Tiel voeren en daar hun metaalwaren (messing en ook zilver) overlaadden op zeewaardige schepen voor de oversteek naar Engeland. Vandaar uit brachten zij o.a. tin en wol terug naar hun thuishavens.

Maasschepen voeren via Tiel de Rijn op om de jaarmarkten in het Rijnland en in het bijzonder Keulen van hun waren te voorzien. Kooplieden kwamen zelfs via de Donau in Oostenrijk om aldaar markten te bezoeken. In de 11de en 12de eeuw kreeg ook de landbouw weer een stimulans door de kolonisatie van onontgonnen gebieden en door verbeterde landbouwmethodes, zoals onder meer het gebruik van de zware ploeg, het telen van peulvruchten, het verbouwen van voedergewassen waarmee de dieren in de winter konden worden gevoed. Het zgn. drieslagstelsel met wisselende teelten en braakliggende perioden verhoogde de voedselproductie; daardoor ontstond een sterkere groei van de bevolking t.o.v. de voorafgaande eeuwen. Het aantal landwegen breidde zich uit, vooral toen in Vlaanderen vanaf de 12de en 13de eeuw een belangrijke lakenindustrie ontstond. Plaatsen als Brugge, Leuven en Mechelen groeiden daardoor.

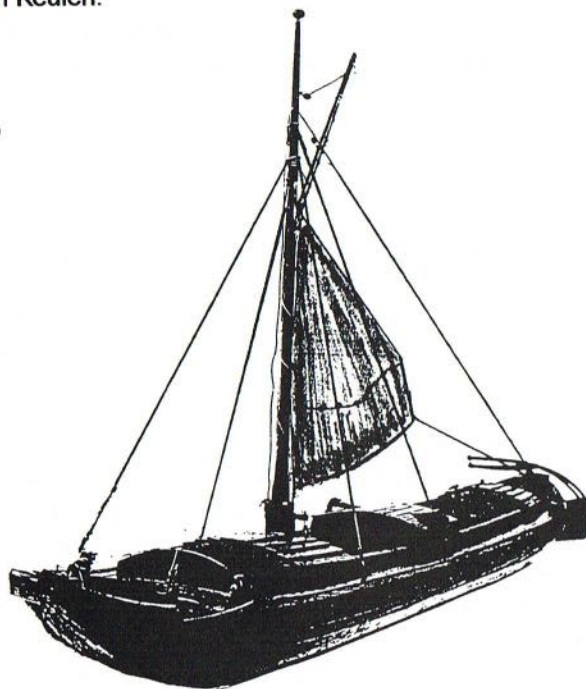
Door bijv. de wegaanleg van Keulen via Maastricht naar Brugge (toen een open zeehaven) ontstond een oost-west-verbinding, waardoor een gedeelte van het Maasverkeer overgenomen werd door het verkeer over de weg. In het begin van de 13de eeuw was Maastricht al een ommuurde handelsstad met een dichtbevolkte havenwijk. Deense, Noorse en Zweedse schepen brachten er hun produkten. Maastricht verhandelde en vervoerde uit de regio graan, mergel en erts naar Noord-Nederland en de Scandinavische landen met als retourvracht haring en uit Holland reuzel, zout, raapolie en zuivelprodukten.

Roermond kreeg een belangrijke lakenindustrie en samen met Venlo (in nog belangrijker mate) een functie in het Maasverkeer door als marktplaats in graan en lakenstoffen en als overslaghaven te fungeren.

Maasschepen, tollens, stapelplaatsen en overslaghavens

De Maas is in tegenstelling tot de Rijn een echte regenrivier en dat betekent, dat er een wisselend waterdebiet in zomer (laag) en winter (hoog) bestaat. Hieraan moest de scheepvaart zich aanpassen door gebruik te maken van verschillende soorten schepen, die geschikt waren voor laagwater op het traject vanaf Venlo-Roermond naar Maastricht en de Ardennen. Een andere handicap waren de trajecten met een sterk verval; zo heeft het gedeelte tussen Maastricht en Roermond een vijfmaal groter verval dan het vergelijkbare traject op de Rijn tussen Bonn en Keulen.

*Figuur 1
Het Luikse Maasschip
de mignole*



De om die reden ontwikkelde scheepstypen kunnen als volgt worden beschreven. Geschikt voor de vaart vanaf Roermond-Venlo noordwaarts richting Holland was de zgn. "hoogmaster" met een laadvermogen van ca. 140 ton. De "hoogars" was een iets kleiner schip met een laadvermogen van ca. 100 ton.

Slechts ca. 60 ton kon het zgn. "paetschip" vervoeren. Deze laatste twee typen werden i.v.m. de geringere vaardiepte vooral gebruikt voor de vaart vanaf Venlo/Roermond naar het zuiden. Het in Luik gebouwde Maasschip, de "mignole" (zie fig 1) met een laadvermogen van ca. 100 ton, had een extra geringe diepgang, verkregen door de langere bouw van dit type. Dan was er ook nog een kleiner schip in de vaart: de "pont" met een laadvermogen van ca. 35 ton, die gebruikt werd om bij onvoldoende waterhoogte de grotere schepen te ontlasten. De "aek" tenslotte, goed voor ca. 10 ton, werd voornamelijk gebruikt voor het overzetten van de lijnpaarden van de ene oever naar de andere. Een combinatie van een van de grotere schepen met kleinere hulpschepen noemde men een "Coppelye".

Met dit laatste komen we terecht bij de manier van voortbeweging van de schepen. Stroomafwaarts werd gebruik gemaakt van de kracht van de waterstroom, daarbij soms bij gunstige wind geholpen door het hijsen van het zeil. Stroomopwaarts werden de schepen door paarden getrokken, die met een lijn waren verbonden met het schip en langs de oever over het zgn. lijnpad liepen. Zo waren voor een "hoogmast" vier tot zeven paarden nodig en voor de kleinere schepen twee tot vier. De schipper zelf was meestal in het bezit van twee paarden, zodat hij langs de route vaak een beroep deed op de verhuurders van lijnpaarden, die op vele plaatsen langs de Maas hun bedrijf uitoefenden. De lijnpaden wisselden nog al eens van oever, zodat dan de schipper de paarden met de "pont" de rivier moest overzetten. Ook werden de paarden gebruikt om de op zand- en grindbanken vastgelopen schepen los te trekken. Gemakkelijk was het dus niet voor de Maasschippers, maar daarnaast werd de scheepvaart op de rivieren al vanaf zeer vroege tijden belemmerd en geplaagd door een reeks tolheffingen bij het passeren van steden, dorpen en kastelen. Dit werd veroorzaakt door het feit, dat eeuwenlang het gebied langs de Maas was verdeeld in kleine min of meer zelfstandige gebieden, die ieder een gedeelte van de rivier als eigen gebied in handen hadden. (zie kaartje) Zo kon het gebeuren dat bij een vervoer van bijv. Luik naar Dordrecht tientallen tollens werden gepasseerd, waardoor zowel groot tijdverlies als hoge kosten ontstonden. Vaak werden de toltarieven naar willekeur geheven en maakte de plaatselijke overheden er gebruik van om via de scheepvaart hun kassen te spekken.

In het begin van de 16de eeuw waren de tolgelden nog redelijk en waren veel goederen nog vrij van tol, maar vooral tijdens de 80-jarige oorlog werden de tollens verhoogd en ging men daarnaast over op het heffen van de zgn. "licenten", een soort oorlogsbelasting die zowel door de Staatse als Spaanse overheden werd ingesteld. Na het beëindigen van de oorlog werden deze licenten echter gehandhaafd. Zo kostte bijv. het vervoer per schip van 100



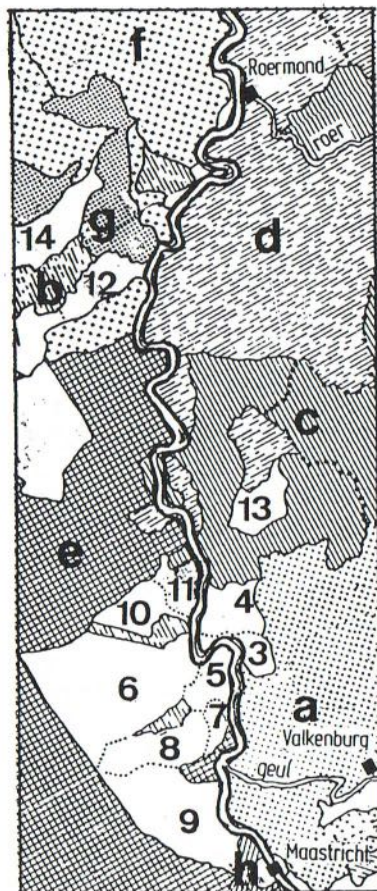
zakken zout van Dordrecht naar Maastricht aan toll en licenten in totaal 365 gulden terwijl de waarde van dit goed slechts ca. 1200 gulden bedroeg. Daarnaast bestonden de zgn. stapelplaatsen waar de schepen, geladen met bepaalde goederen, verplicht waren hun waar eerst op de plaatselijke markt te koop aan te bieden.

Legenda:

- a) Land van Valkenburg
- b) Prinsdom Luik
- c) Hertogdom Gulik
- d) Hertogdom Gelre
- e) Graafschap Loon
- f) Graafschap Horn
- g) Vorstendom Thorn
- h) Hertogdom Brabant

Rijksheerlijkheden:

- | | |
|------------|------------------|
| 3 Elsloo | 10 Eijsden |
| 4 Stein | 11 Leut-Meeswijk |
| 5 Boorse | 12 Kessenich |
| 6 Mechelen | 13 Limbricht |
| 7 Uithoven | 14 Hunsel |
| 8 Rekem | |
| 9 Lanaeken | |



Staatkundige indeling van het gebied langs de Maas tussen Roermond en Maastricht (ca. 1550); bewerkt naar De Wn, 1972

Venlo had vanaf 1343 tot 1545 dit stapelrecht en ook Dordrecht bezat het gedurende een lange periode. In Venlo en ook in Roermond werd van oudsher de lading meestal overgeladen van de grote schepen "hoogmaster" naar kleinere bij stroomopwaarts vervoer en omgekeerd bij stroomafwaartse scheepvaart. Dit was nodig i.v.m de bruikbaarheid van de schepen op het te bevaren traject.

Burenruzie

In het tijdvak van de 15de tot en met de 18de eeuw waren diverse plaatsen langs de Maas in het bezit van een zgn. marktschip. Zo'n marktschip werd door de plaatselijke Heer verpacht aan een schipper, die zich o.a. verplichtte op een vaste dag in de week personen en goederen te vervoeren naar een stad met een markt, alwaar de goederen werden verkocht en inkopen konden worden gedaan.

Voor het vervoer waren meestal bepaalde tarieven vastgesteld en de schippers bezaten een door de plaatselijke Heer gegarandeerd privilege van het alleenrecht van vervoer van en naar de thuishaven. Dit was o.a. het geval in Maaseik, Urmond, Stockem en ook in Elsloo. Het marktschip van Elsloo bijv. voer 's zaterdags op en neer naar de markt in Maastricht. In juli 1651 ontstond ten gevolge van zo'n monopoliepositie een langdurige en hooglopende ruzie tussen Stein en Urmond enerzijds en Elsloo anderzijds.

De Urmondse schipper, geruggesteund door Stein, dat geen eigen marktschip bezat, legde regelmatig clandestien aan op de Maasoever tussen Meers en Elsloo. Om deze ontduiking van Elsloo's monopolie verder te voorkomen ging de Heer van Elsloo (d'Arberg) over tot inbeslagname van het Urmondse marktschip en arrestatie van de bemanning.

De Hertog van Gulik (Urmond was toen Guliks bezit) protesteerde hierop heftig, omdat zijn Urmondenaren zich beriepen op de schriftelijke toestemming van de Heer van Stein (de Merode) op eerder genoemde plek aan te leggen. Enkele jaren na die bewuste juli 1651 is het schip weer aan Urmond teruggegeven, maar de kwestie was zeer zeker niet goed geregeld. Dat bleek op 30 mei 1665 toen het Urmondse schip, onder zware pressie van Gulik en vooral Stein, toch weer op de omstreken plek aanlegde om personen en goederen op te nemen. (zie ook kaartje op blz. 30)

Hevig gekrakeel tussen Elsloo en Stein barstte daarna los! In de week volgend op dit incident werd het Urmonds marktschip met de toenmalige vrouwelijke schipper Catharina Mertz bij haar passage langs Elsloo begeleid door een ca. 14 man sterke gewapende "schut" uit Elsloo, die in een "aek" langszij voer om het marktschip het aanleggen te beletten. Op de wal tussen Elsloo en Meers

stond tegelijkertijd de drossaard van Stein met 200 à 300 gewapende mannen de ontwikkeling af te wachten. Toen het schip met escorte ter hoogte van de bewuste plek was aangekomen, riep de drossaard naar de schipper waarom ze niet aanlegde en Catharina gaf als antwoord, dat dit haar ten strengste verboden was en het schip voer voorbij zonder aan te leggen.

Alles liep met een sisser af en na het daaropvolgend herhaald overleg tussen Stein en Elsloo werd het Urmondse schip voorgoed van Elsloo's gebied geweerd.

Van schippersknecht tot rijke koopman

Jan Conincx uit Elsloo nam in 1579 dienst als schippersknecht op het schip van Dirk Engelen en zijn vrouw Mercken Thonissen. Dirk was een Maasschipper, die al jarenlang tussen Luik en Dordrecht handelde in o.a. graan, zout, reuzel en raapolie. Hij bezat enkele schepen en magazijnen, zoals in Maaseik. In 1579 lag Dirk met een schip met een lading zout bestemd voor Luik gestationeerd te Maaseik in afwachting van het einde van het beleg van Maastricht door de Spanjaarden.

Dirk zelf zou echter nooit in Luik aankomen omdat hij overvallen werd door de pest en tengevolge hiervan na korte tijd in de roef van zijn schip te Maaseik overleed. De pestepidemie was ontstaan na de inname van Maastricht door de Spaanse veldheer Parma, breidde zich als een olievlek stroomafwaarts langs de Maasdorpen uit en maakte veel slachtoffers.

Dirk liet nog wel vlak voor zijn dood een testament maken waarin hij zijn bezittingen vermaakte aan zijn vrouw en zijn vier kinderen Jan, Thonis, Mercken en Anneke. Helaas werd dit testament niet volgens de toen geldende rechtsregels opgemaakt en daardoor ontstond een tientallen jaren durende gerechtelijke strijd tussen de families Engelen en Conincx.

Het leven ging echter door; de vrouw van Dirk zette het schippersbedrijf voort en trouwde in december 1580 met Jan Conincx, die daardoor behalve haar scheepsgezel ook haar levensgezel werd. In 1583 werd al onder aandrang van de familie Engelen een revisie van het omstreden testament opgesteld, doch deze revisie bleek later de zaak nog onduidelijker te maken en lokte op haar beurt weer volgende processen uit.

De scheepvaart op de Maas werd in die periode vanaf ca. 1580 ernstig belemmerd door de vijandelijkheden tussen Spanje en de Noordelijke Nederlanden. De onafhankelijkheidsstrijd van Nederland speelde zich gedurende lange jaren hoofdzakelijk af in de Zuidelijke Nederlanden met ook de Maasgebieden als strijdtoneel. De Maasregio was toen gedurende enige tijd een gebied met zowel Staatse (Hollandse) als Spaanse garnizoenen; zo lagen o.a.

in Roermond en Straelen Spaanse en in Venlo, Arcen en Grubbenvorst Staatse garnizoenen. Ook werd gedurende enkele jaren zowel van Staatse als van Spaanse zijde de doorvaart totaal geblokkeerd.

Na de verovering van Venlo en Gennep door Parma kwam de Maasvaart weer enigszins op gang, maar ze bleef veel moeilijkheden ondervinden van de Staatse strooptochten en de Spaanse soldaten, die op illegale wijze hun soldij trachtten aan te vullen.

Daar de Noordelijke Nederlanden alle zeehavens vanaf Oostende tot Amsterdam in handen hadden of controleerden, werden de Zuidelijke Nederlanden in een economische wurggreep gehouden, terwijl de Hollandse zeevaart en -handel een ongekennde bloeiperiode tegemoetgingen, het begin van de positie van Holland als zeemacht.

Omdat de Spanjaarden echter diverse goederen alleen via de Hollanders konden verkrijgen, verkochten deze laatsten tegen de hoogst mogelijke prijs goederen in de Zuidelijke Nederlanden!

Nu weer terug naar Jan Conincx, die in 1593 ging handelen in Naamse steen en dit materiaal vervoerde vanaf Luik naar Dordrecht. Het schipperspaar Conincx-Engelen kreeg twee zonen, Michiel en Dirk, en Jan werd een welgestelde koopman. Zo betrokken zij te Elsloo een prachtig groot huis (de "Schippersbeurs") en kochten de Hof van Catsop met grote stukken grond. Zij bezaten magazijnen in Dordrecht, hadden zaakwaarnemers en huurden schepen in voor hun handel.

Het ging hun dus voor de wind; dit bleek o.a. ook nog toen in 1604 de stiefdochter van Jan, Anneke, in Dordrecht trouwde en hij behalve de bruidschat ook de bruiloft van bijna 1000 gulden betaalde, een behoorlijk kapitaal in die tijd waarvoor je bijv. een aardig Maasschip kon kopen! Hij overleed in 1621 te Elsloo en overleefde zijn beide zonen Michiel en Dirk. Hij vermaakte in zijn testament zijn roerende en onroerende goederen aan zijn vrouw Mercken en aan de kinderen van zijn overleden zoon Michiel. Mercken overleed enkele jaren later ook te Elsloo.

Ook zijn testament werd onmiddellijk aangevochten door zijn nog levende stiefzoon Jan Engelen. Tot in 1641 liep een eindeloze reeks processen, waarbij door de familie Engelen bedragen tot 36.000 gulden werden geëist. Maar de aanspraken konden niet worden waargemaakt en de gerechtzaken werden in 1641, mede door het gebrek aan geldmiddelen van de familie Engelen, beëindigd.

Bloei en neergang van de Maasvaart

Ondanks lange perioden met veel oorlogsgeweld in de 16de en 17de eeuw kan die tijd toch worden aangemerkt als de bloeiperiode van de Maas-scheepvaart. De inbreng en betekenis van de Limburgse Maassteden begonnen echter in die periode minder te worden. Het jarenlang durende oorlogsgeweld in deze gebieden had een funeste invloed op groei en economie. In 1545 werd het Venlose stapelrecht opgeheven en hoewel dit voor het transitoverkeer op de Maas zeer gunstig was, verminderden de bedrijvigheid en inkomsten van Venlo hierdoor sterk. In Roermond en Venlo, ook getroffen door brand en oorlogsgeweld, had de van oudsher bloeiende lakenindustrie te lijden van zware concurrentie uit Holland (Leiden en Dordrecht) en Verviers. Kortom: veel voorbijvarend verkeer door het Limburgse gebied, maar een sterk verminderde betrokkenheid van ons gewest met dit verkeer. In het Luikse gebied daarentegen ontwikkelden zich de mijnbouw (ertsen, steenkool, natuursteen), industrie (o.a. de wapen-, aluin-, buskruit-, en salpeterfabricage) en de bosbouw t.b.v. de hout- en houtskoolproductie. Ook de Hollandse provinciën beleefden in de 16de en 17de eeuw een grote bloei en voor de scheepsbouw, wapenfabricage, aardewerk en bouwnijverheid was import van grondstoffen nodig. Deze grondstoffen kwamen goeddeels uit het Luikse gebied en werden per schip vervoerd. Dordrecht fungeerde als schakel in dit verkeer.

Na de herindeling van de Limburgse Maasregio in 1713, na het beëindigen van de Oostenrijkse Successieoorlog, begon zich een teruggang van de gehele Maasscheepvaart af te tekenen.

De terugval van de zeescheepvaart en -handel van Holland, de slechts matige interesse van Pruisen in de Maasvaart en een algemene economische malaise, die zich in grote delen van het gebied voordeed, waren voornamelijk oorzaken van de verminderde verkeersstroom.

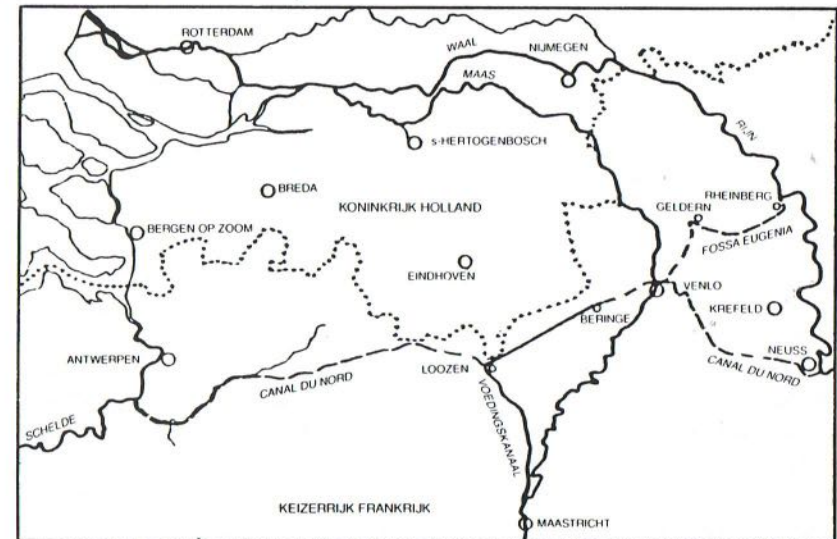
De Maasvaart op zich werd nog eens extra geplaagd door de uitbreiding van de tolplaatsen en de sterke verhoging van de tolgelden. Door het kortzichtig winstbejag van diverse regionale en lokale heren werden haast onbetaalbare lasten op het vervoer gelegd.

Berucht waren o.a. de Urmondse tol en de Pruisische tol in Well. De Maasschippers werden in grote getale werkeloos en de opbrengst van de tollende daalde tot een minimum. Ondanks veelvuldig internationaal overleg tussen Holland, Oostenrijk en Pruisen werd dit kortzichtig eigenbelang niet doorbroken (niets nieuws onder de zon!) en toen de Fransen in 1795 de Zuidelijke Nederlanden inlijfden, constateerde men dat er in de eertijds bloeiende steden en dorpen langs de Maas geen schippers en kooplieden meer waren, maar hier en daar slechts wat arme riviervissers!

De Schelde-Maas-Rijn-verbindingen

Vanaf de 16de eeuw zijn er talrijke plannen beraamd en enkele ook gedeeltelijk verwezenlijkt om deze grote natuurlijke scheepvaartwegen, die voornamelijk een zuid-noordloop hebben door middel van kunstmatige waterwegen met elkaar te verbinden. Uit economisch gezichtspunt is dit altijd een zeer aantrekkelijke zaak geweest, omdat al het scheepvaartverkeer van en naar het Luikse, Noord-Franse en Limburg-Brabantse gebied alleen mogelijk was via een lange omweg over het grote rivierengebied van Holland. Ook het Vlaamse land en Antwerpen moesten hiervan gebruik maken.

Technisch was dit vóór het uitvinden van de kamersluis in 1438 een onoverkomelijke zaak, omdat grote hoogteverschillen via sluizen moesten worden overwonnen. Toen echter in 1581 de Noordelijke Nederlanden zich van Spanje afscheidden, werd de noodzaak om het Nederlandse grote rivierengebied te omzeilen strategisch en economisch zeer actueel. Nog een reden was, dat bijv. Luik in de zomermaanden door de lage waterstanden op de Maas slechts moeizaam met kleine schepen te bereiken was.



Figuur 2: Plannen voor Schelde-Maas-Rijn-verbindingen in de 17de en 18de eeuw (bewerkt naar Hoogland, 1978)

Reeds in 1580, voor de definitieve afsluiting van de Antwerpse zeeverbinding door Holland, was er een plan van de Spaanse gouverneur Farnese om de Schelde met de Maas d.m.v. een kanaal te verbinden. Van dit plan werd slechts

een ca. 3 km lang gedeelte ter hoogte van Munsterbilzen gerealiseerd. Ook de uitvoering van een soortgelijk plan van de Prins-Bisschop van Luik werd door Holland in 1613 verijdeld.

Antwerpen was tijdens de Spaanse tijd in 1550 uitgegroeid tot een wereldhaven en telde toen reeds ca. 100.000 inwoners. Er liepen dagelijks 500 schepen de haven binnen. De ontdekking van Amerika in 1492 door Columbus en de daaropvolgende veroveringen in Midden- en Zuid-Amerika deden Antwerpen tengevolge van de zeescheepvaart explosief groeien. Toen echter Holland in 1585 de weg naar zee voor Antwerpen definitief en gedurende meer dan 200 jaar afrendelde, betekende dit de ondergang van de stad. Een plan uit 1626 om een kanaal Oostende-Antwerpen-Loozen-Venlo-Geldern-Rheinberg aan te leggen zag er in eerste instantie veelbelovend uit. Met de werkzaamheden aan het kanaal, dat de naam "Fossa Eugenia" kreeg, genoemd naar de toenmalige Spaanse kroonprinses Isabella Eugenia, werd in dat jaar begonnen. Het van talrijke verdedigingswerken voorzien kanaal zou een bescherming bieden tegen de Noordelijke Nederlanden en tegelijk Antwerpen via Oostende de opening naar zee verschaffen. (zie fig. 2)

Echter al in 1628 werden grote gedeelten van het gebied door Holland veroverd; Luik was niet zo gecharmeerd van het plan, omdat het vreesde door deze Vlaamse-Rijnlandse dwarsverbinding afgesneden te worden.



Gezicht op de Maas en Venlo (litho ca. 1850)

Holland had na de verovering van de kanaalgebieden geen enkel belang bij de voltooiing; integendeel: men zag het als een levensgrote bedreiging voor de eigen scheepvaartbelangen.

Toen Napoleon in 1795 de zeeblokkade van Antwerpen brak en de Zuidelijke Nederlanden bij Frankrijk inlijfde, nam hij het oude Spaanse plan, in iets gewijzigde vorm, weer op en begon in 1808 aan de uitvoering ervan. Het plan met de naam "Canal du Nord" (fig. 2) zou de Schelde bij Antwerpen met zowel de Maas bij Venlo als de Rijn bij Neuss verbinden. Voor de watervoorziening van de kanaalpanden tussen Antwerpen en Venlo werd een voedingskanaal aangelegd van Hocht bij Maastricht naar Loozen ongeveer op de waterscheiding van Schelde en Maas. Toen het Koninkrijk Holland echter in 1810 bij het Franse keizerrijk werd ingelijfd en Napoleon in bezit kwam van de Maas- en Rijnmondingen, verloor hij elke belangstelling voor zijn plan en werden de werkzaamheden gestopt. Onvoltooide delen van het kanaal bevinden zich nog tussen Nederweert en Beringen, de huidige Noordervaart, en ten oosten van Venlo in Duitsland. Na de malaise in de Maasscheepvaart vanaf de tweede helft van de 18de eeuw kwam er tegen het einde van de 19e eeuw een kentering ten goede door de aanleg van grote waterbouwkundige werken. Hiervan zal in de volgende "Snippers" verslag worden gedaan.

Bronnen en literatuur:

- J.H.Peters, "uit Elsloo's Verleden", (Valkenburg L., 1973)
- L. van Mulken, "Het Marktschip van Elsloo", (Elsloo, 1950)
- J.Knoors, "De hertogelijke controle over de Maas bij Urmond", ("Sittard uit bronnen geput", Stichting Historie Sittard, Sittard, 1993)
- H.Breurer, "Die Maas als Schifffahrtsweg", (Wiesbaden, 1969)
- J.Meulleners, "De scheepvaart in het tegenwoordige Hertogdom Limburg tijdens de beroerten in de 16de en 17de eeuw", (Publications, 23, 1886)
- C.Ponting, "Een groene geschiedenis van de wereld" (Amsterdam, 1991)
- E. Roebroeck, "Hoe hebben vaart en handel op de Maas zich ontwikkeld vanaf de middeleeuwen tot het einde van de achttiende eeuw?" (Studies over de sociaal-economische geschiedenis van Limburg, 15, 1970)
- Th. Thurlings, "De Maashandel van Venlo en Roermond in de 16de eeuw", 1473-1572", (Amsterdam, 1945)
- J.Hoogland, "Historisch overzicht van de waterwegen en waterverdeling in Zuid-Nederland", (OTAR, 9, 1978)
- DSM-kalender, "Maas en munt", (1985)

-Larissa Höller, tekening op blz. 16 en 17; Een sfeerbeeld van Elsloo in de 18de eeuw gezien vanaf de Maas.

Het kasteel te Stein.

Deze samenvatting van "Een rondleiding door de kasteelruïne van Stein", uitgegeven door de Archeologiestichting "Pater Munsters", vormt de inleiding van een reeks artikelen over de geschiedenis van het kasteel en zijn bewoners, die in volgende Snippers wordt gepubliceerd.

Allereerst moeten wij opmerken, dat het Kasteel van Stein geen deel uitmaakt van een verdedigingsstelsel zoals grotere gebieden, graafschappen, hertogdommen en koninkrijken in onderling verband hele reeksen versterkingen uitbouwden. Ook al lagen er nog zoveel kastelen of omwallingen in de omgeving - Elsloo, Urmond, Born, Limbricht, enz. - ze hadden niets met elkaar te maken. Stein moest zichzelf helpen en zien te redden, ook tegen zijn bureu. Ten tweede merken wij op dat het kasteel, anders dan stedelijke burchten, gelegen is buiten het dorp en elke andere woonkern. Het is bovendien na het dorp ontstaan en de heer heeft het ernaar genoemd. Andere kastelen daarentegen hebben bewoning aangetrokken.

Het was geen vlucht uit de samenleving, die daartoe heeft bewogen, maar louter militaire overwegingen: de mogelijkheid tot het gebruik maken van natuurlijke verdedigingsmogelijkheden, zoals water en hoogten. Westelijk loopt van zuid naar noord het maasdal met maasarmen en meanders, die van jaar tot jaar konden wisselen, nieuwe geulen maakten of opnieuw verzandden. De situatie in het maasdal is intussen totaal veranderd, omdat sinds de 18de eeuw nog slechts één maasarm over is en het gehele maasdal nog slechts zelden overstroomd wordt. Zowel de waterafvoer als de aanleg van het Julianakanaal hebben het dalbeeld totaal gewijzigd. Daarenboven voorkomt sinds 1800 een landelijk maasbeheer alle wijzigingen, zodat een kasteelbedreiging, zoals eertijds, niet meer mogelijk is. Elke verandering van de omgeving, zoals bebouwing, vervalst het historisch burchtbeeld.

Langs de rechteroever van het maasdal ligt het hoogland van Zuid-Limburg, dat op verschillende plaatsen door droogdalen onderbroken wordt. Ter plaatse van het kasteel bevond zich een nat zijdal naar het maasdal en het is juist daarom dat men hier het kasteel gebouwd heeft. Dat zijdal is namelijk door een wal afgesloten van het maasdal, zodat het water zich achter die stuwdam verzamelde en een waterplas vormde.

Dat waterbekken werd gevoed door de natuurlijke afvloeiing vanaf Beek en Lutterade en bovendien door talrijke bronnen uit de noordwand van dat zijdal, waardoor een blijvende watervoorziening gewaarborgd was. Dwars in het zijdal, achter de wal, heeft men het kasteel gebouwd, zodat het een echte

waterburcht is, die door het omringende moeras en water, dat door een dijk op peil gehouden werd, onbereikbaar en ontoegankelijk was. Het overtollige water werd afgevoerd door de Putbeek ten noorden van het kasteel om de watermolen aan te drijven. De molenaar moest daarmee elke maand de gracht doorspoelen en deze in de winter ijsvrij houden om tegen een verrassingsaanval gevrijwaard te zijn. (zie kaartje)

De Voorburcht.

De noordwand van het zijdal werd gevormd door de Beelenberg, waar tegenover de voorburcht lag met de toegang tot het kasteel. Deze was door de Putbeek en een gracht daarvan gescheiden en over een houten brug met ophaalbrug bereikbaar. De voorburcht bestond uit een vierkante toegangstoren, waarin de katrollen van de ophaalbrug nog zichtbaar zijn. De toegang werd gevormd door een laat-gotische boog met renaissanceschilden zonder emblemen. Boven de boog bevindt zich het wapenschild van De Merode. Dit bestaat uit vier palen, een schild met uitgestulpte rand met griffioenen als schildhouders en gedekt met een gravenkroon.

De toren is afgedekt met een mansardedak, waarop zich een windvaan bevindt met hetzelfde wapen van De Merode. Tegen de toren sluiten aan beide zijden lage voorgebouwen aan, die zich op de hoeken haaks voortzetten en een rechthoekig binnenplein omsloten. Deze voorgebouwen waren in gebruik als personeelsgebouwen: stallen en schuren, dragonderverblijven, enz. De twee zijvleugels werden in de vorige eeuw, ca. 1840, vervangen door een nieuw kasteel aan de oostzijde en een koetshuis met paardestallen, ca. 1850, aan de westzijde.

In 1922 werd dit nieuwe kasteel verbouwd tot een klooster met studiehuis voor theologie. Tegenwoordig dient het als bejaardenoord voor oud-missionarissen, paters, broeders en zusters. De voorburcht is oorspronkelijk in het begin van de 13de eeuw geconstrueerd als een boerderij, in het water geheid en met mergelmuren omgeven. Deze zijn later vervangen door uit veldbrand vervaardigde bakstenen muren.

De Hoofdburcht.

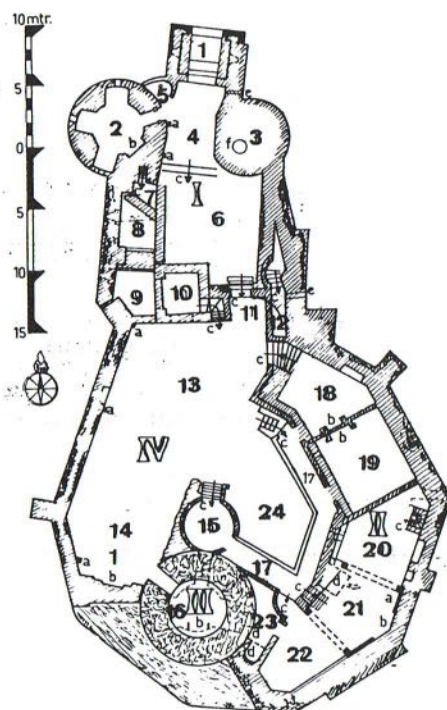
De zuidwand van het beekdal wordt gevormd door de Scharberg en ging door erosie geleidelijk over in een moerassige laagte. Op de uiterste punt van de landtong tussen maasdal en beekdal is de hoofdburcht gebouwd. Deze was door een tussengracht van ca. 30 meter breed van de voorburcht verwijderd en vanuit de nederhof (basse-court) over een houten brug bereikbaar. Deze

hoofdburcht brengt een nieuw element in het verdedigingsstelsel, namelijk de hoogte.

Een eigenlijke hoogteburcht ligt meestal op steile rotsen, die beklimming bemoeilijken en soms door droge grachten nog ontoegankelijker gemaakt worden, waardoor de weerbaarheid vergroot en de aanval bemoeilijkt wordt. In Limburg kent men slechts één hoogteburcht: Valkenburg. De hoogteburcht van Stein wordt wel een "burchtheuveltype" genoemd, omdat hij op de top van een heuvel ligt: een motte. Zulke motten bestaan er vele in Limburg. Ze zijn meestal kunstmatig aangelegd als een opgeworpen zandhoop met een palissade langs de bovenrand en omringd met een wal of muur, vanwaar de verdediging werd gevoerd.

Legenda

- I Voorplein (4 + 6)
- II Hoofdgedeelte
- III Donjon
- IV Grote zaal
- 1 Poorttoren
- 2 Roode toren
- 3 Puttoren
- 4, 6 Voorplein
- 5 Latrine
- 7, 8 Personeelsruimten
- 9 Oude keuken
- 10 Kelder
- 11 Poortgang
- 12 Latrines
- 13, 24 Burchtplein
- 14 Grote zaal
- 15 Traptoren
- 16 Donjon
- 17 Galerij
- 18-22 Woonvertrekken
- 23 Nieuwe keuken



Plattegrond van de Hoofdburcht

In Stein werd gebruikt gemaakt van de natuurlijke situatie door de landtong van de Scharberg af te snijden met een nieuwe gracht aan de achterkant van het gebouw; de daaruit gewonnen stenen en maaskeien werden gebruikt als funderingen en vulling van de muren. Met het resterende grind werd de heuvel verhoogd. De hele hoogteburcht kwam tegelijkertijd op een eiland te staan, waardoor een uitstekende verdedigingspositie werd verkregen. Deze van oorsprong middeleeuwse situatie is in de overgebleven kasteelruïne nog volledig te herkennen. Van verbouwingen heeft de hoofdburcht nauwelijks geleden, in tegenstelling tot de rest van de omgeving: de grachten werden gevuld en gebouwen onherkenbaar verbouwd of verminkt.

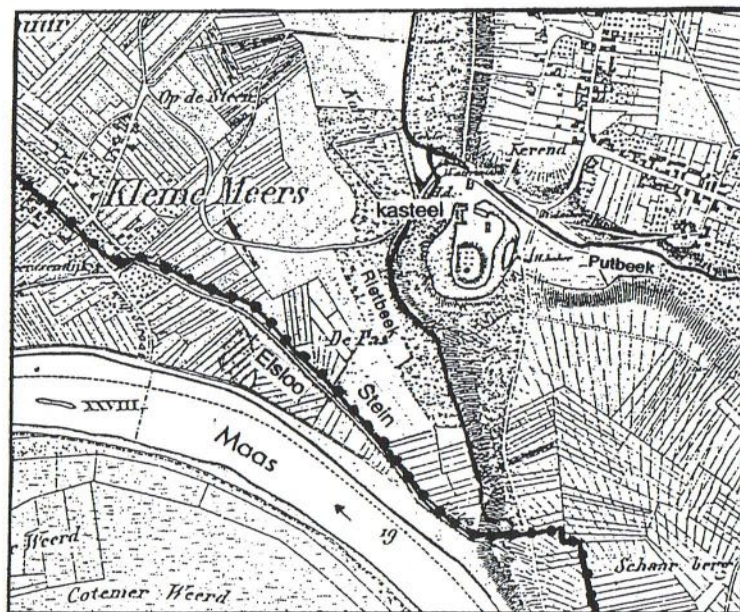
In de beschrijving van de hoofdburcht moeten wij twee gedeelten onderscheiden: allereerst de toegangspartij - noordelijk zodat de aanvaller de zon in het gezicht had - over de thans gedempte gracht. Die toegang bestond uit drie torens, die ongeveer 12 meter boven het water uitstaken en op de natuurlijke grindberg een hechte fundering vonden.

De middentoren omsluit de toegangspoort, die tegen afschuiving of ondermijning door het water met vier zware palen geschoeid werd. Ongeveer 3,5 meter vóór de toren lag het laatste houten bruggehoofd over de gracht. De ophaalbrug die dan volgde, was in de toren gemonteerd rond een houten balk tussen de zijmuren. De voorplecht ging naar boven en het achtergedeelte daalde af in de brugkelder. Na het ophalen van de brug was de toegang zodoende volledig gesloten.

De bovenverdieping van de toren is verdwenen. Van daaruit werd de verdediging aan de voorzijde geregeld. Aan beide zijden van de toegang is een schietgat. Thans is de toegang aan de bovenzijde door een bakstenen boog gesloten. Hoogstwaarschijnlijk is dit een reparatie in de vorige eeuw om verdere instorting te voorkomen. Zo zijn er ook in de zijmuren veel herstellingen zichtbaar met fragmenten van raamdorpels, enz.

Aan de rechterkant heeft men een ronde flankeringstoren met baksteen bekleed. In de grondverdieping hiervan bevinden zich twee schietgaten ter bescherming van de wal, die het grondwater op peil hield, tegen een vijandelijke doorbraak. Het schietgat aan de voorzijde is in de vorige eeuw na het dempen van de gracht doorbroken.

Links van de poorttoren staat een derde toren, die de drinkwaterput bevat. De fundering van deze toren ligt in de berg, een wal van grind en klei, waardoor het water in de gracht het drinkwater op peil hield en waarborgde dat de put niet vervuild werd. Achter deze beide buitenste torens sloot links en rechts de ringmuur aan langs de bovenrand van de berg. Deze voorste toegangspartij van drie torens met onmiddellijk aansluitende muren dateert van rond 1450 of iets later.



Situering van het kasteel van Stein (ca. 1800)

Het tweede en oudste deel van de hoofdburcht op de zuidelijke helft van de berg bestaat, behalve uit de eigenlijke verdedigingstoren, de donjon, uit de woning van de burchtheer en zijn gezin - kelders, grote zaal, bakovens - binnen een geheel aan alle zijden door een ringmuur omsloten leefruimte. Waarschijnlijk dateert dit gedeelte uit het midden van de dertiende eeuw en vormde de kern van de burcht en zijn weerbaarheid. In zijn oorspronkelijke staat moet hij, voor de toen nog beperkte aanvalskracht, als onneembaar hebben gegolden, terwijl ook een langdurig en gesloten beleg in de toen gegeven mogelijkheden uitgesloten was, althans als goed voorzien was in de bevoorrading van mens en dier en men op de hoede bleef voor verrassingsaanvallen. Tegen grotere legers die in staat waren tot omsingeling en uithongering en tegen latere zwaardere wapens en kanonvuur kon zo'n burcht het niet volhouden, tenzij men voedsel of afweerwapens kon binnensmokkelen, dan wel hulp kreeg van een ontzettingsleger. Bij een onderlinge strijd van burchtheren kon dat echter niet worden verwacht.

Tentoonstelling "Aanleg van het Julianakanaal".

Om velerlei - op zich interessante - redenen nam de overheid in het midden van de twintiger jaren het besluit een kanaal oostelijk van de Maas tussen Maastricht en Maasbracht aan te leggen. Dit besluit bracht natuurlijk veel technische, juridische en sociale problemen met zich.

Een tentoonstelling in ons verenigingsgebouw gaf onlangs een boeiend overzicht van deze ingewikkelde problematiek, maar ook van de oplossingen die daarvoor werden gevonden.

Foto's en schilderijen van vrijwel alle fasen van het graven van het kanaal, de aanleg van de bedijking, de bouw van enkele bruggen; de officiële documenten, die de besluitvorming en de realisering van de plannen laten zien; de onteigeningen en herhuisvesting van de velen, die moesten verhuizen om plaats te maken voor de nieuwe waterweg; curiosa zoals haaietanden die in de bedding werden opgegraven. Al met al enkele lokalen vol en genoeg om in een stuk regionale geschiedenis rond te dwalen om een inzicht daarin te krijgen.

Er was gepland de tentoonstelling gedurende drie weekends in de maand september te houden. Maar de toeloop was zo groot, dat H. Rouvroye en L. Schreurs, die - met trouwe hulp van Louis Spaan - de tentoonstelling hadden samengesteld en ingericht, maar weer eens tweemaal acht uur in eerste volle weekend van oktober beschikbaar stelden om mensen rond te leiden, uitleg te geven enz.. In dat weekend maakten, hoewel er maar weinig publiciteit aan deze extra mogelijkheid was gegeven, nog rond 250 bezoekers van de geboden gelegenheid gebruik. Daarmee kwam het totaal aantal bezoekers op ongeveer 2400.

Dat waren niet alleen maar mensen uit de naaste omgeving. Een Canadees, een Engelsman, een Amerikaan en enkele Belgen gaven het korps bezoekers een internationaal tintje; personen uit Amsterdam, Groningen en relatief velen uit Midden-Limburg tekenden de "presentatielijst". Maar nazaten en andere familieleden van degenen die aan het kanaal hadden gewerkt vormden het grootste deel van de belangstellenden, die enthousiast namen van familie- en buurtgenoten herkenden.

Een bekroning van het succes is zeker wel het feit, dat Rijkswaterstaat Maastricht gevraagd heeft de tentoonstelling binnenkort in te richten in zijn gebouw. Harry en Louis, jullie kunnen trots zijn op grote succes van deze tentoonstelling, waarin jullie zoveel uren overleg en werk hebben geïnvesteerd. Wij als vereniging zijn trots op deze zo geslaagde activiteit van de H.V.M..

Boek

Het is de bedoeling, dat binnenkort ook een door H. Rouvroye en L. Schreurs geschreven boek door de vereniging wordt uitgegeven. In dit boek wordt vrijwel alle materiaal dat in de tentoonstelling werd getoond opgenomen. Daarnaast wordt de hele geschiedenis van de aanleg van het Julianakanaal verhaald.

Zo wordt bijv. nader ingegaan op de onteigeningen en de schadeloosstellingen van de inwoners van het "oude dorp" Elsloo. Interessant dus voor (klein)kinderen van degenen wier woningen moesten worden afgebroken; maar ook interessant voor alle inwoners van de Maasstreek, omdat het kanaal en daardoor ook de vergrote afstand tot de Maas sfeerbepalend zijn geworden voor grote delen van Elsloo, Stein en Urmond.

Men kan bij het secretariaat van de Heemkundesnippers voorinschrijven op dit boek (prijs f. 37,50). Op 1 november jl. hadden reeds 350 personen het intekenformulier ingevuld.



Deze publikatie kwam mede tot stand door de steun van:

Timmer-interieurbedrijf A. Vanderlinden, Born

J. L'Ortye, transportbedrijf BV, Hoensbroek

Fa. Gebr. Meijers, slagerij, Elsloo

Budé Beek BV, Beek

Brillen oogmeting en contactlenzen Haan optiek VOF, Stein

Martin Mols, juwelier VOF, Stein

Assurantiekantoor Jack Reijnders, Beek