

Aanleg Julianakanaal 1935

Elsloo Stein Urmond



H. Rouvroye - L. Schreurs

H. Rouvroye / L. Schreurs

Aanleg Julianakanaal 1935

Elsloo, Stein en Urmond

**Heemkundevereniging Maasstreek
Stein 1996**

Colofon

Aanleg Julianakanaal 1935 is een publicatie van Heemkundevereniging Maasstreek. Deze uitgave is gemaakt naar aanleiding van de tentoonstelling, gehouden van 16 september tot 1 oktober 1995 in het gebouw van de vereniging te Elsloo.

De tentoonstelling werd gehouden bij gelegenheid van het zestig-jarig bestaan van het kanaal en was ingericht door de auteurs.

Auteurs

H. Rouvroye, Elsloo

L. Schreurs, Elsloo

Eindredactie

P. Spaan, Elsloo

Omslag

R. de Vries, Maastricht

Druk

Drukkerskollektief Geulle

Copyright: Heemkundevereniging Maasstreek

ISBN 90 - 70692 - 26 - 0

Op het omslag kijken twee oude Elsloonaren, Sjang Pesch en Sjef Janssen (de postmeester), neer op het Julianakanaal, ondertussen mijmerend over het oude Elsloo, dat verdwenen was.

Inhoudsopgave

Woord vooraf	5
1 Maas of kanaal? Voorgeschiedenis van het Julianakanaal	7
De Maas als scheepvaartroute	7
Kanaliserie van de Maas	8
Plannen voor een kanaal	19
2 De uitvoering van de kanaalplannen	22
Plannen over de Scharberg	22
Voorbereidingen in Elsloo	27
De eerste werkzaamheden voor het kanaal bij Elsloo	39
De werken in Stein en Berg-Urmond	49
Zwerfkeien en fossielen	53
Het dagelijks leven van de werkers	55
De laatste jaren van de werken	67
3 Foto-overzicht van de aanleg	83
4 Beelden uit Elsloo voor en tijdens de aanleg van het Julianakanaal	155
5 Lijst van onteigeningen	188
6 Bestek en voorwaarden voor den aanleg tot vorming van het gedeelte van het Julianakanaal tussen km 19.660 en km 24.645 met bijkomende werken.	198
7 Literatuuroverzicht	217
8 Lijst van intekenaren	218

Woord vooraf

De aanleg van het Julianakanaal in de jaren twintig en dertig betekende voor de dorpen zowel een definitieve ingreep in de infrastructuur, als ook een tijdelijke inbreuk in het dorpsleven. Niet alleen slokte het kanaal grond en huizen op, een (waterbouwkundig) werk van dergelijke omvang was ook nieuw voor dit gebied. De inwoners van de dorpen zagen hoe mensen van buiten de regio met modern materieel (treinen, draglines e.d.) in tien jaar tijd het landschap veranderden. Het totale werk begon in 1925 en eindigde met de feestelijke opening door Hare Koninklijke Hoogheid Prinses Juliana op 16 september 1935.

Dit boek geeft in woord en vooral in foto's een beeld van de werkzaamheden in Urmond, Stein en met name in Elsloo. Juist in deze dorpen bracht het kanaal grote veranderingen. In Elsloo werden 43 woningen, het gemeentehuis en de school afgebroken, hetgeen bijna de halve dorpskern was; in Meers moesten 3 woningen worden gesloopt en in Stein en Urmond elk 6 woningen.

Bovendien werden Meers en Berg-Urmond met Nattenhoven ingeklemd tussen de Maas en het kanaal. Ruim 500 ha. weide en akkergrond gingen verloren, hetgeen grotendeels ten koste ging van de landbouw die voorheen een belangrijke factor was binnen de gemeente Stein. De industriële ontwikkeling van de toenmalige gemeente Stein kreeg zijn eerste impuls door het aanleggen van de haven.

De zestigste verjaardag van de opening van het kanaal was voor de Heemkundevereniging Maasstreek een goede aanleiding om in een tentoonstelling te laten zien hoe de aanleg in ons werkgebied (de huidige gemeente Stein) is gebeurd. Bovendien was de aanleg van het Elsloose kanaalpand tamelijk spectaculair. Om het peil van de kanaalbodem te bereiken moest een sleuf van zo'n 25 meter diepte gegraven worden, door een "berg" van kiezel en drijfzand, daarbij gehinderd door het vele water.

De tentoonstelling trok een grote belangstelling en er bleken zoveel mensen bereid eventueel een boek over dit onderwerp te kopen, dat besloten is inderdaad dit boek uit te geven. De tentoonstelling bestond uit twee delen. Verreweg het grootste gedeelte ging over de aanleg. In het andere gedeelte lieten we vooral foto's zien van mensen en situaties in de jaren voor en tijdens de aanleg in de drie dorpen. Voor sommige bezoekers was de tentoonstelling

aanleiding ook foto's ter beschikking te stellen en anderen hielpen ons weer bij de identificatie van mensen op de foto's.

Bij de samenstelling van dit boek hebben wij gekozen voor een driedeling. Het eerste gedeelte wordt gevormd door een overzicht (vooral in woorden) van de voorgeschiedenis en de aanleg. In het tweede gedeelte vertellen tientallen foto's (met bijschriften) het verhaal van de werkzaamheden. Zoveel mogelijk is hier getracht de feitelijke volgorde te handhaven. Het derde gedeelte bevat foto's, die samen een beeld geven van het dorpsleven voor en ten tijde van de aanleg. Het gaat hierbij vooral om beelden uit het verdwenen gedeelte van Elsloo. Er is geen poging gedaan een volledig overzicht te krijgen.

Een grote hulp betekenden de archieven van Rijkswaterstaat en de gemeente Stein, waaruit we vrijelijk konden putten. Een groot aantal foto's verkregen we uit het archief van de firma van Hattum en Blankevoort en van W. van Hees. Een bijzondere rol speelde de heer Jasper van 't Verlaat, die helaas in 1994 is overleden. Hij werkte als hulpboekhouder bij de firma van Hattum en Blankevoort. Ondanks de grote afstand in jaren herinnerde hij zich alles alsof het pas was gebeurd. Hem zijn we grote dank verschuldigd, en we dragen dit boek op aan zijn nagedachtenis.

H. Rouvroye

L. Schreurs

Maas of kanaal?

1 Voorgeschiedenis van het Julianakanaal

De Maas als scheepvaartroute

Wanneer onze verre voorouders zijn begonnen met de exploitatie van de Maas als transportroute is tot op heden een raadsel. De Bandkeramiekers die onze regio omstreeks 7000 jaren geleden bewoonden hadden in elk geval de stenen werktuigen voor de bewerking van hout; of zij die ook gebruikt hebben voor het uithollen van boomstammen om deze als drijver te gebruiken is tot op heden onbekend. De eersten die het gebruik van de Maas als transportroute hebben beschreven waren de Romeinen.

Met de groei van de bevolking binnen het stroomgebied werd de Maas ook belangrijker. Maar het was wel een vaarweg met beperkingen. De Maas is een regenrivier. Dat betekent dat er in de winter vaak zeer hoge waterstanden en grote stroomsnelheid zijn en in de zomer te weinig water voor een regelmatige scheepvaart.

In de loop der eeuwen hadden de schippers geleerd om te gaan met de beperkingen die de Maas aan hen oplegde. Maar de Zuid-Willemsvaart, op initiatief van koning Willem I in de jaren 1821 tot 1826 gegraven, bracht een verbinding van Maastricht naar 's-Hertogenbosch die onafhankelijk was van de waterstanden in de Maas. Daardoor ging het verkeer over de Maas in onze regio achteruit en werd de rivier verwaarloosd. Na de afscheiding van België in 1839, waardoor de Maas in Zuid-Limburg een grensrivier werd, kende de Maasvaart een nog grotere achteruitgang. Die werd bovendien nog versterkt door het in bedrijf gaan van de spoorweg van Maastricht naar Nijmegen.

Kanalisatie van de Maas

Aan het einde van de negentiende eeuw nam de scheepvaart op de Maas weer toe, hetgeen toe te schrijven was aan de zich langzaam ontwikkelende industrie in Limburg. De ontdekking en exploitatie van de steenkool-voorkomens in Zuid-Limburg bracht een lobby op gang voor kanalisatie van de Maas; politici die vroeger nauwelijks werden gehoord in Den Haag zetten zich in de eerste jaren van de twintigste eeuw in voor verbetering van de infrastructuur in Limburg en voor het van staatswege ontginnen van de steenkoolvoorraden in Zuid-Limburg.

In grotere plaatsen werden Maasverenigingen opgericht die pleitten voor

kanalisatie van de Maas. Ook de Kamers van Koophandel roerden zich danig; de meesten behandelden echter alleen hun eigen gebied. Alleen de Kamer van Koophandel van Roermond gaf in 1901 een geschrift uit over de totale bevaarbaarmaking van de hele Limburgse Maas. Dit is een uitstekend tijds-dokument dat op de volgende bladzijden (9 t/m 16) in zijn geheel wordt weer-gegeven.

DE MAASKWESTIE.

EEN PLEIDOOI

VOOR

DE BEVAARBAARMAKING

DER

MAAS IN LIMBURG,

UITGEGEVEN DOOR DE

Roermondsche Vereeniging tot bevordering van handel en nijverheid.



ROERMOND,

J. J. ROMEN & ZONEN.

1901.

In den laatsten tijd is er, zoowel in als buiten Limburg, veel gesproken over de *Boven-Maas* of, juister gezegd, de *Limburgsche-Maas*.

De dagbladen hebben er zich mede bezig gehouden en de Heer Dr. Nolens, afgevaardigde ter Tweede Kamer voor Venlo, heeft bij de behandeling van art. 34 der Staatsbegroting den Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid op het groote belang eener behoorlijk bevaarbare Maas gewezen.

De Minister heeft dit belang ingezien en eenige, echter zeer vage, beloften gedaan, die niemand binden en waardoor de zaak niet verder is gekomen. Want op de wijze zooals het thans gaat, kan 't nog lang duren alvorens de Maas in Limburg eenigszins bevaarbaar is.

Het is daarom van belang de kwestie van de bevaarbaar-making der Maas in Limburg nader toe te lichten, ten einde te trachten belangstelling te wekken voor deze hoogst gewichtige zaak, ter plaatse waar men het groote nut ervan nog niet voldoende schijnt in te zien.

Limburg, tot voor weinige jaren eene der armste provincies van Nederland, is in de laatste tien jaren belangrijk vooruitgegaan. De welvaart is er toegenomen en daarmede houdt gelijken tred het vervoer. Vraagt het slechts aan de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen, zij weet het 't best tot welke hooge cijfers het vervoer, zoowel van personen als van goederen, op hare Limburgsche lijnen is gestegen. En nu hebben we niet zoozeer het oog op het transit-verkeer, dan wel op de hoofdlijn Maastricht—Nijmegen.

Vele oorzaken zouden we voor dien vooruitgang kunnen aanhalen; voor het oogenblik willen we ons slechts bepalen tot deze drie: de verbetering van landbouw en veeteelt, de ontginning der Limburgsche grondstoffen en de vermeerdering en verbetering der vervoermiddelen.

Door een meer oordeelkundig landbouwbedrijf is de grond meer productief geworden en de veestapel verbeterd, en worden nu op het gebied van tuinbouw voortbrengselen gekweekt, waaraan onze voorouders zelfs niet dachten. Dit heeft tengevolge gehad, dat thans talrijke producten van landbouw en veeteelt dienen vervoerd te worden, die vroeger slechts op bescheiden schaal voorkwamen, zooals: geslacht vee, boter, groenten, aardappelen, hooi, stroo, enz. Alleen aan boter wordt uit Midden-Limburg wekelijks twintigduizend kilo naar de mijn te Maastricht gezonden, terwijl aan de mijn te Roermond nog circa tienduizend kilo per week worden verkocht, die eveneens grootendeels per spoor naar België en Pruisen worden vervoerd.

In de maand October worden honderden waggons aardappelen van uit Limburg verzonden; hooi en stroo wordt bijna het geheele jaar door in groote hoeveelheden geëxporteerd. Ook de groententeelt is, vooral in de omstreken van Venlo en Roermond, zeer vooruitgegaan, terwijl de Maasstreek en het land van Weert zich voornamelijk op veefokkerij en vee-mesterij toeleggen.

De ontginning der Limburgsche grondstoffen noemden we als tweede hoofdoorzaak van de toeneming der welvaart. De Limburgsche klei is bijzonder geschikt voor de vervaardiging van metselsteenen, pannen, plavuizen en potbakkerswerk. Talrijk

zijn in de geheele provincie de veld- en ringovens, waar miljoenen metselsteen en jaarlijks worden vervaardigd. De dorpen Echt, Swalmen, Reuver, Belfeld en Tegelen verheugen zich buitendien in eene zeer bloeiende dakpannenindustrie, terwijl de beide laatste gemeenten, zoomede Echt, groote fabrieken van plavuizen, aarden buizen en ander pottbakkerswerk hebben. Al deze industrieën zouden zich echter niet hebben kunnen ontwikkelen, indien er niet een goed vervoermiddel ware geweest, om de produkten naar alle richtingen de wereld in te kunnen zenden. Het springt toch dadelijk in het oog, dat alléén in de aan het spoor gelegen gemeenten zich industrieën van eenig belang hebben kunnen vestigen. En geen wonder, zonder goede vervoermiddelen is geen industrie mogelijk.

Heeft dus de ontwikkeling van den landbouw en der industrie veel, zeer veel te danken aan den spoorweg, omgekeerd maakt de spoorweg goede zaken bij den bloei der nijverheid en van den landbouw. De lijn Venlo—Maastricht is eene der beste van het Staatsspoorwegnet, en ook de andere lijnen brengen ruime winsten op. Vooral de lijn Sittard—Herzogenrath, die nu reeds uitstekend rendeert, belooft in de toekomst een ware goudmijn te worden. In de streek toch, door deze lijn doorsneden, zijn talrijke steenkolenvelden gelegen, waarvan sommige reeds in exploitatie zijn, andere binnen kort in exploitatie zullen komen. Welken invloed deze kolen-exploitatie op het vervoer zal hebben, zal wel niet behoeven te worden aangetoond; een blik naar het buitenland leert ons genoeg.

Is dus de algemeene welvaart en daarmede het vervoer in Limburg in de laatste tien jaren sterk toegenomen, in de naaste toekomst zal dit nog in veel grooter mate het geval zijn, hieraan bestaat geen twijfel; vooral ten opzichte van de mijnontginning, die in de eerste periode harer ontwikkeling is.

In gelijke mate echter als het vervoer toeneemt, behooren ook de vervoermiddelen te worden uitgebreid. Het kan toch aan geen twijfel onderhevig zijn, dat de spoorweg, die nu reeds overladen is, bij sterke toeneming van het vervoer, geheel onvoldoende zal blijken. Nu reeds is er in de drukke seizoenen geen voldoende materieel te krijgen, en de wagens blijven op

de grootere stations soms dagen staan, alvorens gelost te kunnen worden. De stationsemplacementen zijn bijna overal veel te klein. Nu kunnen deze wel worden uitgebreid, en op den duur zal dit ook wel *moeten* gebeuren, maar dat zal veel geld kosten, en toch slechts een halve maatregel blijken te zijn. Op de snelle toename van het vervoer zijn onze ouderwetsche, onpractisch ingerichte stationsemplacementen niet berekend, en al worden ze ook vergroot, ondoelmatig zullen ze steeds blijven.

Een veel beter, meer afdoend middel is daarom de vorming van een nieuwen verkeersweg, waarlangs de groote transporten zouden kunnen vervoerd worden. En die verkeersweg bestaat reeds.

De *Maas*, die natuurlijke verkeersweg, doorstroomt geheel Limburg van Zuid tot Noord, van Eijsden tot Mook, en verbindt die provincie met België en met de waterwegen der meer noordelijk gelegen provinciën van ons land.

Maar de Maas is onverzorgd en aan haar lot overgelaten; als een ouderloos kind is zij door hare voogden, de Regeering en de Volksvertegenwoordiging, verwaarloosd; jaren lang heeft men zich niet om haar bekommerd, vandaar dat zij nu onbruikbaar, onbevaarbaar is. Dezelfde Maas, waaraan Rotterdam zijn bloei en zijn welvaart dankt, is in Limburg onbevaarbaar! Zoo men het niet met eigen oogen gezien had, zou men 't onmogelijk achten. En werkelijk, de Duitschers en de Belgen, die in den zomer in Limburg de Maasstreken bezoeken, verwonderen zich altijd er over dat er geen schepen en stoomboten varen. En als men hun dan zegt, dat onze Regeering van oordeel is, dat de Maas boven Tegelen niet behoorlijk bevaarbaar te maken is, dan wijzen zij ons op de Maas in België en op den Rijn in Duitschland en de dáár uitgevoerde werken. In de berg- en rotsachtige streek waardoor de Maas in België stroomt, heeft men vrij wat meer moeilijkheden gehad dan hier, om er eene bevaarbare rivier van te maken, toch is dit geschied. In het geheele Belgische gedeelte is de Maas behoorlijk bevaarbaar. En wat heeft men in Duitschland niet gedaan voor den Rijn? Meer dan tweehonderd millioen

mark zijn er besteed om hindernissen op te ruimen, de oevers te beveiligen, vluchthavens aan te leggen, enz. Maar men zie nu ook eens welk druk vervoer er langs den Rijn plaats heeft!

En wat in het buitenland kan, dat kan hier even goed, zoo niet beter.

De Nederlandsche ingenieurs behoeven volstrekt niet onder te doen voor de Duitsche of Belgische, integendeel, zij zijn zelfs in vele opzichten, en met name in de waterbouwkunde, hunne meerderen. Reeds is door den ingenieur van den Waterstaat, Marinkelle, die een speciale studie van de zaak heeft gemaakt, aangetoond, dat de Maas tot Roermond, door eenvoudige normaliseering, behoorlijk bevaarbaar kan gemaakt worden, terwijl boven Roermond stuwen zouden moeten worden aangebracht.

De zaak is technisch volkomen uitvoerbaar; het komt maar aan op den ernstigen wil en op eenig geld.

Nu heeft de Minister van Waterstaat onlangs in de Tweede Kamer, bij gelegenheid der begrootingsdebatten, aan den afgevaardigde van Venlo, Dr. Nolens, verklaard, dat binnen een paar jaren de Maas tot Tegelen behoorlijk bevaarbaar zoude zijn. Wil echter de Minister zijn woord gestand doen, dan zal hij het toch heel anders moeten aanpakken, dan tot dusver gedaan werd; want op de tot hiertoe gevolgde wijze voortgaande, zal 't zeker nog meerdere jaren duren alvorens de Maas tot Tegelen bevaarbaar is. En dan, waarom slechts tot Tegelen? Tellen de plaatsen boven Tegelen niet mee? Hebben Belfeld, Reuver, Beesel, Kessel, Neer, Buggenum, Swalmen en Roermond geen belang bij een goeden waterweg? Of hebben zij soms geen landbouw, geen veeteelt, geen industrie, geen verkeer? We meenen toch van wel. Ja, we durven zelfs beweren, dat de landbouw en de industrie der genoemde zeven gemeenten veel belangrijker zijn dan die van Venlo en Tegelen. De statistiek van het goederenvervoer van het Staatsspoor zou daarover interessante en leerrijke inlichtingen kunnen geven. Vooral Belfeld, Reuver, Swalmen en Roermond zijn voor het goederenvervoer belangrijke stations geworden; de eerste drie door hun steenen-, pannen- en aardewerk-

industrie, Swalmen buitendien door zijne houtzagerijen, machine-fabriek en ijzergieterij; Roermond vooral door zijn meelindustrie en graanhandel.

Deze feiten zijn toch genoegzaam bekend en zullen gewis ook niet onbekend zijn aan den Minister van Waterstaat, *Handel en Nijverheid*.

Hebben we in de voorgaande regelen aangetoond, dat landbouw en veeteelt, handel en nijverheid en daarmede het vervoer in Limburg belangrijk zijn toegenomen, we wezen er tevens op, dat die toeneming, speciaal die van de industrie, vooral, zoo niet uitsluitend, plaats had in de aan den spoorweg gelegen gemeenten en plaatsen. Een goede verkeersweg is dan ook hoofdvoorwaarde voor de ontwikkeling van elke industrie. Welnu, uitgaande van deze vaststaande en door niemand te weerspreken stelling, zoo is het niet gewaagd te voorspellen, dat, indien er een goede, nieuwe verkeersweg komt, en de Maas behoorlijk bevaarbaar wordt, ook de plaatsen aan hare oevers gelegen, en dit zijn er vele! een goede toekomst zullen tegemoetgaan. Zij zullen betere gelegenheid hebben om hunne producten aan- en af te voeren, en er zullen zich ook nieuwe industrieën vestigen. Want langs de geheele Maas vindt men bijna overal, zonder uitzondering, de beste klei voor steenen en pannen-industrie.

Die grondstoffen kunnen echter thans niet behoorlijk worden geëxploiteerd, omdat de aanvoer van steenkolen en de afvoer van het vervaardigde product veel te kostbaar zijn.

En nu nog een zeer belangrijke factor, die, naar onze vaste overtuiging, vroeg of laat den doorslag zal geven voor eene radicale verbetering en bevaarbaarmaking der Maas, dat is: de steenkool-exploitatie.

De exploitatie van steenkolen in Zuid-Limburg staat pas in haar begin, en het zal nog wel een jaar of tien duren alvorens van eene exploitatie op groote schaal kan gesproken worden.

Maar dat die tijd komt, staat vast, en dat dan een reuzenvervoer, waartegen de Limburgsche spoorweglijnen niet zijn opgewassen, zal ontstaan, is eveneens zeker. En dat men dan in Nederland nog eens blij zal zijn dat er in Limburg eene

Maas bestaat, die met wat geld en goeden wil bevaarbaar te maken is, dit zullen ons de pessimisten zelfs wel willen toegeven.

De practische Hollandsche koopmansgeest, al werkt die soms wat langzaam, zal spoedig ontwaren, dat voor de massa-transporten de watervrachten te verkiezen zijn boven de spoorwegvrachten.

Men zal in Holland zelf gaan aandringen op eene *goed bevaarbare Maas*, men zal er geschikte schepen bouwen voor de Maasvaart en die met sleepbooten de Maas opzenden, zoover mogelijk, om zoo dicht mogelijk bij het kolenbekken te kunnen komen. En die schepen zullen volop vracht hebben, want, waar groote hoeveelheden steenkool geproduceerd worden, daar woont een sterke bevolking, die behoefte heeft aan woningen en verder aan levensmiddelen, kleeren, enz. Het hiervoor noodige zal moeten aangevoerd worden; en zoo zal Zuid-Limburg een belangrijk afzetgebied worden voor den Hollandschen handel, indien deze bijtijds ervan weet te profiteeren en door concurrerende vrachten goedkoop kan leveren.

En dat de watervrachten, vooral voor de massa-transporten, goedkooper zijn dan de spoorvrachten, dit zal wel geen betoog behoeven. We schatten, dat dit verschil wel vijftig percent zal zijn. In de hierbij gevoegde bijlagen vindt men eenige cijfers omtrent water- en spoorwegvrachten van sommige voorname artikelen, waaruit het groote voordeel van watervervoer duidelijk blijkt. In 't bijzonder vestigen wij de aandacht op bijlagen B. en D.

Eene goed bevaarbare Maas is dus niet alleen een levensvraag voor Limburg, het is ook een *zeer* belangrijke zaak voor den Hollandschen handel en voor alle Nederlandsche kolenverbruikers, kooplieden en industriëelen, zoowel als particulieren, ja, we gelooven niet te ver te gaan als we, met het oog op de steenkolen, de Maaskwestie eene **NATIONALE ZAAK** noemen.

Zou het nu, wegens de kosten, niet goed doenlijk zijn de Maas in de eerste jaren bevaarbaar te maken tot aan de Belgische grens of tot Maastricht, niets belet, integendeel alles gebiedt, dit belangrijke werk onverwijld onder handen te nemen

tot Roermond, het middelpunt van Limburg. Roermond met de aangrenzende gemeenten Swalmen, Maasniel, Melick-Herkenbosch, Vlodrop, Posterholt, Montfort, Echt, Maasbracht, Linne, Herten, Horn, Beegden, Heel, Baexem, Roggel, Heijhuizen, Haelen, Nunhem, Buggenum en Neer, eene bevolking hebbende te zamen van 43.000 inwoners, en buitendien in de nabijheid der Duitsche grenssteden en dorpen: Heinsberg, Wassenberg, Birgelen, Oirsbeck, Kempen, Karken, Effelt, Haaren, Brüggen, Elmpt, Dalheim enz. met hun druk verkeer op Roermond, is voorzeker wel de aangewezen plaats om eene bevaarbare rivier te hebben, niet alleen voor den afvoer zijner producten, maar vooral ook voor den aanvoer uit Holland zijner verbruiksartikelen, als granen uit de havenplaatsen Amsterdam en Rotterdam, koffie, rijst, tabak en andere koloniale producten uit de Hollandsche handelssteden. Alleen aan tarwe wordt thans jaarlijks per spoor van Antwerpen te Roermond aangevoerd circa tien millioen kilo; dit zou bij een goeden waterweg grootendeels van Amsterdam en Rotterdam kunnen komen.

Ook zou Roermond, als in het centrum van Limburg gelegen, meer dan Venlo de aangewezen plaats zijn voor de overlading van steenkolen uit het Limburgsche kolenbekken, zoolang dit niet door een kanaal met de Maas verbonden is.

Het schijnt echter, dat dit alles nog niet genoeg wordt ingezien en begrepen, en daarom besloten we deze zaak eens onder de aandacht te brengen van hen, die er het meeste belang bij hebben.

We wenden ons dus tot U, leden der Kamers van Koophandel en Fabrieken te Amsterdam, Rotterdam, Zaandam, Dordrecht, Delft, Gouda, Utrecht, Den Bosch, en gij allen, die belang hebt bij handel en nijverheid; tot U groothandelaren en grootindustriëelen, tot U Besturen der Maasgemeenten, en tot U leden der Eerste en Tweede Kamer der Staten-Generaal.

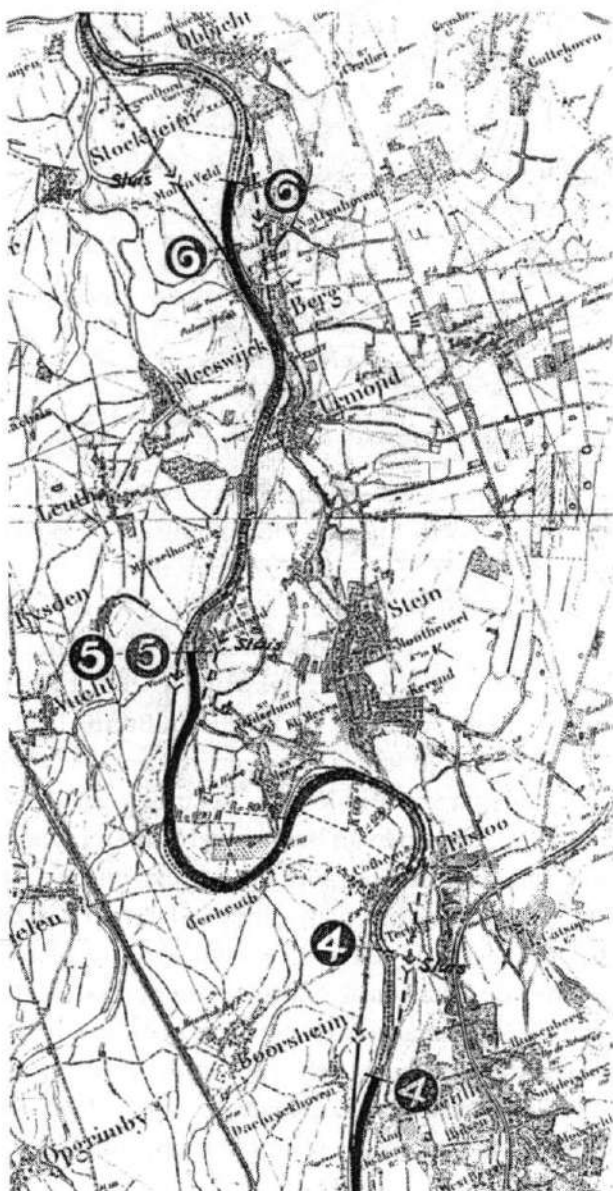
Ja, vooral tot U! Gij zijt de volksvertegenwoordigers en behartigers der *belangen van het volk*. Op U vooral rust de dure plicht te zorgen voor alles wat het zedelijk en stoffelijk welzijn der burgers kan bevorderen, en tot dit laatste behoort zonder twijfel ook en voornamelijk

de bevaarbaarmaking der Maas in Limburg!

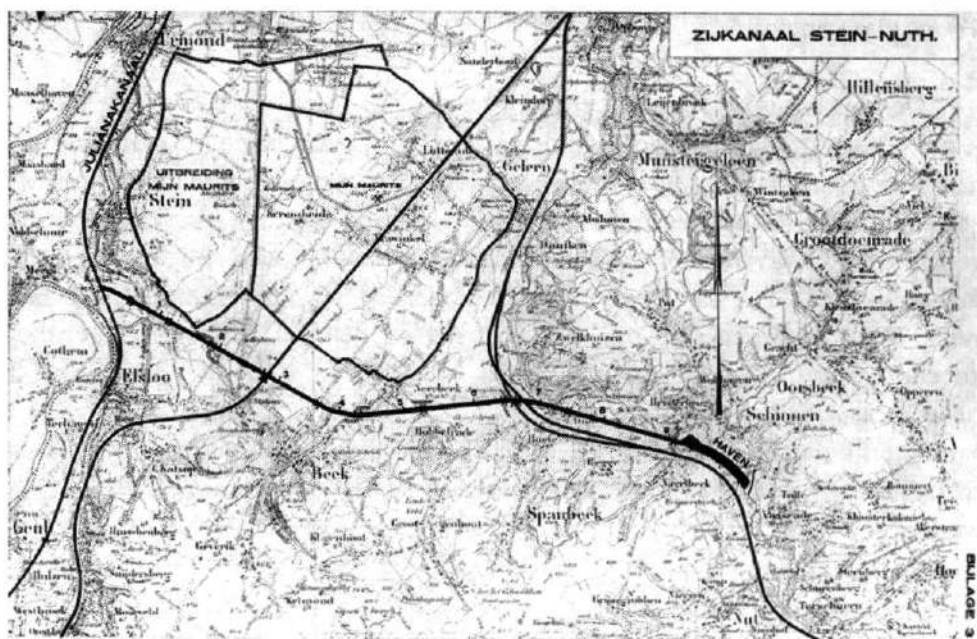
De politiek ging schoorvoetend overstag. Er werd een commissie in het leven geroepen die de mogelijkheden van kanalisatie van de Maas in overleg met België zou onderzoeken. De Nederlandse Spoorwegen waren falikant tegen kanalisatie en wendden hun hele invloed aan om dit te voorkomen. Zij gebruikten als argument: 'NS kan alle transport van en naar Zuid-Limburg makkelijk aan!' Dit mocht echter niet baten en de commissie ging aan het werk. Toch probeerde NS nog een voet tussen de deur te krijgen door akkoord te gaan met kanalisatie onder voorwaarde dat aanleg en beheer onder NS zou resulteren. Maar ook dat werd afgewezen.

De commissie werd het al spoedig eens over het tracé dat de Maas moest krijgen. In het Grensmaas-gebied moesten een zestal sluizen met stuwen het hoogteverschil overbruggen. Een drietal werd gepland binnen de grenzen van de huidige gemeente Stein: ter hoogte van Terhagen, van de Maasband en de derde nabij Natenhoven. (Zie tekening 1)

Over de diepte van de vaargeul werd men het niet eens, want de Nederlanders wilden een vaardiepte voor 2000 tons schepen, terwijl de Belgen uit concurrentie-overwegingen niet verder wilden gaan dan de vaardiepte van de Zuid-Willemsvaart. Die was geschikt voor maximaal 600 tons schepen.



Tekening 1 Voor de kanalisatie van de Maas waren diverse varianten bedacht



Schaal 1:50 000

*Tekening 2 Zuidelijke variant van het geplande kanaal Stein - Nuth.
De noordelijke variant liep via Krawinkel.*

Op grond van dit meningsverschil en van nog enkele andere overwegingen werd in de tijd dat de commissie werkzaam was, ook besloten om een plan te maken voor een lateraal kanaal langs de Grensmaas van Maasbracht naar Maastricht. Dit plan kwam in 1908 tot stand. Het lateraal kanaal volgde grofweg het tracé van het kanaal zoals dit later werd uitgevoerd. Bij Elselo lag het dichtst bij de Maas, terwijl bij Stein en Berg- Urmond de ligging verder van de Maas was. Ook bij Geulle en Bunde lag het kanaal verder van de Maas. Van dit lateraal kanaal was een zijkanaal voorzien vanaf Stein tot Nuth voor het transport van kolen (Zie tekening 2). Deze aftakking zou precies op de plek van de ruïne van het kasteel van Stein beginnen. Het hoogteverschil zou middels twee sluizen binnen de gemeente Stein worden overbrugd.

Men wilde het plan voor een lateraal kanaal gebruiken als politiek drukmiddel tegen de Belgen, maar al spoedig bleek dat uitvoering van het plan, zonder de zijtak naar Nuth, aanmerkelijk goedkoper zou zijn dan kanalisatie van de Grensmaas. Doordat er in het kanaalplan maar vier sluizen behoeften te worden gebouwd tegen zes in de Maas werd de vaarlengte van het kanaal 35 kilometer tegen 45 kilometer van de Maas. Bij die berekening werd ervan uitgegaan dat voor de schippers een sluis gelijk stond met een kilometer vaarlengte.

Plannen voor een kanaal

Door het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog in augustus 1914 werd het werk van de commissie die zich bezighield met de kanalisatieplannen, afgebroken. Na de oorlog waren de omstandigheden gewijzigd. De verhouding met België was niet optimaal, omdat de Belgen als mede-overwinnaars van de Eerste Wereldoorlog Zeeuws-Vlaanderen en Zuid-Limburg wilden annexeren. Bovendien hadden berekeningen inmiddels aangetoond dat het lateraal kanaal ongeveer 37 miljoen gulden zou kosten en Maaskanalisisatie 10 miljoen gulden meer. Op 28 Juli 1921 werd dan ook de knoop doorgehakt en werd de wet op de aanleg van een lateraal kanaal van Maastricht naar Maasbracht goedgekeurd.

Nu kon worden begonnen met de definitieve planning en uitvoering. Met enige voortvarendheid werd direct een begin gemaakt met de kanalisatie van de Maas ten noorden van Maasbracht. In de jaren twintig kwam dit werk gereed. Maasbracht werd de overslaghaven voor steenkool en kende een aantal zeer drukke jaren.

Het geplande zijkanaal van Stein naar Nuth werd door een aparte commissie bestudeerd. Na grondig onderzoek was de conclusie dat uitvoering te duur zou worden. De kosten zouden 22.200.000 gulden bedragen, terwijl de kolen toch nog per spoor naar Nuth moesten worden gebracht en daar in de schepen worden geladen.

Bovendien kwam de Staatsmijn Maurits in bedrijf en moest ook voor afvoer van deze kolen worden gezorgd. Goedkoper was derhalve transport van alle kolen per spoor naar andere bestemmingen en naar een haven aan het kanaal. Staatsmijnen besloot toen om binnen de concessie van de Maurits een haven in te richten en een eigen spoorweg vanaf alle mijnzetels naar deze haven aan te leggen. Nederlandse Spoorwegen hadden positief geadviseerd, maar kregen toch niet het transport van de kolen naar de haven. Voor de Grensmaas betekenden deze besluiten het einde als scheepvaartroute.

STAATSBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN.

(N^o. 1012.) **WET** van den 28sten Juli 1921, tot

a. Aanleg van een haven voor het overladen van steenkolen en van een kanaal naar de Maas c. a. ten dienste van den afvoer van steenkolen uit het mijngebied van Zuid-Limburg;

b. Aanleg van een scheepvaartweg van Born naar de Maas te Maastricht tot verbinding van Zuid-Limburg door een waterweg met de overige waterwegen van Nederland.

c. Scheepvaartverbinding van den onder b bedoelden scheepvaartweg met het kanaal Maastricht—Luik tot aansluiting van de Nederlandsche waterwegen aan de Boven-Maas.

WIJ WILHELMINA, BIJ DE GRATIE GODS, KONINGIN DER NEDERLANDEN, PRINSES VAN ORANJE-NASSAU, ENZ., ENZ., ENZ.

Allen, die deze zullen zien of hooren lezen, salut! doen te weten:

Alzoo Wij in overweging genomen hebben, dat de wenselijkheid is gebleken, om van Rijkswegen aan te leggen en te onderhouden:

a. een haven voor het overladen van steenkolen nabij Born (L.), een scheepvaartkanaal van deze haven naar de Maas nabij Maasbracht en een aan dit kanaal gelegen overlaadinrichting nabij Echt, met toeleidende spoorwegen en bijkomende werken, een en ander ten dienste van den afvoer van steenkolen uit het mijngebied in Zuid-Limburg;

b. een scheepvaartweg van het onder a bedoelde kanaal nabij Born naar de Maas te Maastricht tot verbinding van Zuid-Limburg door een waterweg met de overige waterwegen van Nederland;

c. een verbinding van den onder b bedoelden scheepvaartweg met het kanaal Maastricht—Luik tot aansluiting van de Nederlandsche waterwegen aan de Boven-Maas;

Zoo is het, dat Wij, den Raad van State gehoord, en met gemeen overleg der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goedvinden en verstaan bij deze:

Eenig artikel.

Van Rijkswege zullen worden aangelegd en onderhouden:

- a. een haven voor het overladen van steenkolen nabij *Born (L.)*, een scheepvaartkanaal van deze haven naar de *Maas* nabij *Maasbracht* en een aan dit kanaal gelegen overlaadinrichting nabij *Echt*, met toeleidende spoorwegen en bijkomende werken, een en ander ten dienste van den afvoer van steenkolen uit het mijngebied in *Zuid-Limburg*;
- b. een scheepvaartweg van het onder a bedoelde kanaal nabij *Born* naar de *Maas* te *Maastricht* tot verbinding van *Zuid-Limburg* door een waterweg met de overige waterwegen van *Nederland*;
- c. een scheepvaartverbinding van den onder b bedoelden scheepvaartweg met het kanaal *Maastricht—Luik* tot aansluiting van de Nederlandsche waterwegen aan de *Boven-Maas*.

Lasten en bevelen, dat deze in het *Staatsblad* zal worden geplaatst, en dat alle Ministerieele Departementen, Autoriteiten, Colleges en Ambtenaren, wie zulks aangaat, aan de nauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

Gegeven ten Paleize het Loo, den 28sten Juli 1921.

WILHELMINA.

De Minister van Waterstaat,
A. A. H. W. KÖNIG.

Uitgegeven den negentienden Augustus 1921.

De Minister van Justitie,
HEEMSKERK.

2 De uitvoering van de kanaalplannen

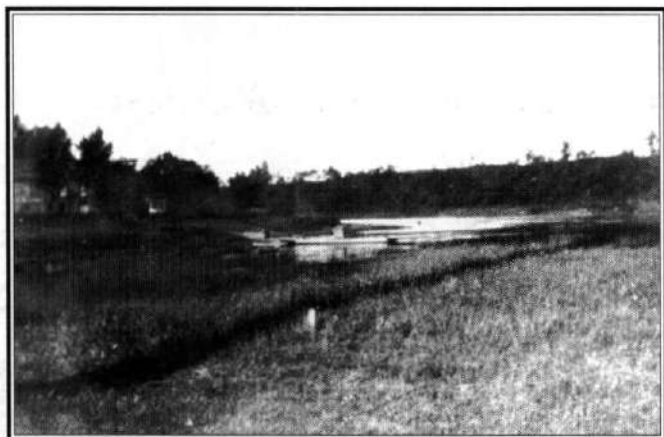
Plannen over de Scharberg

Na goedkeuring van de wet van 28 Juli 1921 die onder no. 1012 werd gepubliceerd in het Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden, kon Rijkswaterstaat beginnen met de detailplanning en de uitvoering. De wettelijk voorgeschreven procedures van het ter inzage leggen en de mogelijkheden van bezwaarmaken werden via de pers en aankondigingen in de betreffende gemeenten bekend gemaakt. Gedurende drie weken lagen de plannen ter inzage op elk gemeentehuis, waar ook bezwaarschriften konden worden ingediend.

Tegen aanleg van het kanaal was de Limburgse landbouworganisatie, die vond dat er te veel kostbare landbouwgrond zou verloren gaan. De overige bezwaren handelden alleen over detailkwesties die ter plaatse door de Hoofdingenieur Directeur van Rijkswaterstaat konden worden opgelost. Ten aanzien van de onteigeningen werd dezelfde procedure toegepast en bij Koninklijk Besluit goedgekeurd. De gemeentebesturen van Elsloo, Stein en Berg-urmond waren in die tijd dan ook regelmatig met de materie bezig tijdens hun raadsvergaderingen, die soms eerder op Poolse landdagen leken dan op ordentelijke vergaderingen. Speciaal in Stein konden de gemoederen heel hoog oplopen. Met de aanleg van het kanaal had niemand problemen. Het was natuurlijk ook moeilijk om de tekeningen en de omschrijvingen die er bij hoorden te lezen.



*De Maas bij Elsloo
gezien vanaf de oude
Berg (ca. 1910)*



*Het pontveer op de Maas
bij Elsloo gezien vanaf de
beemden*



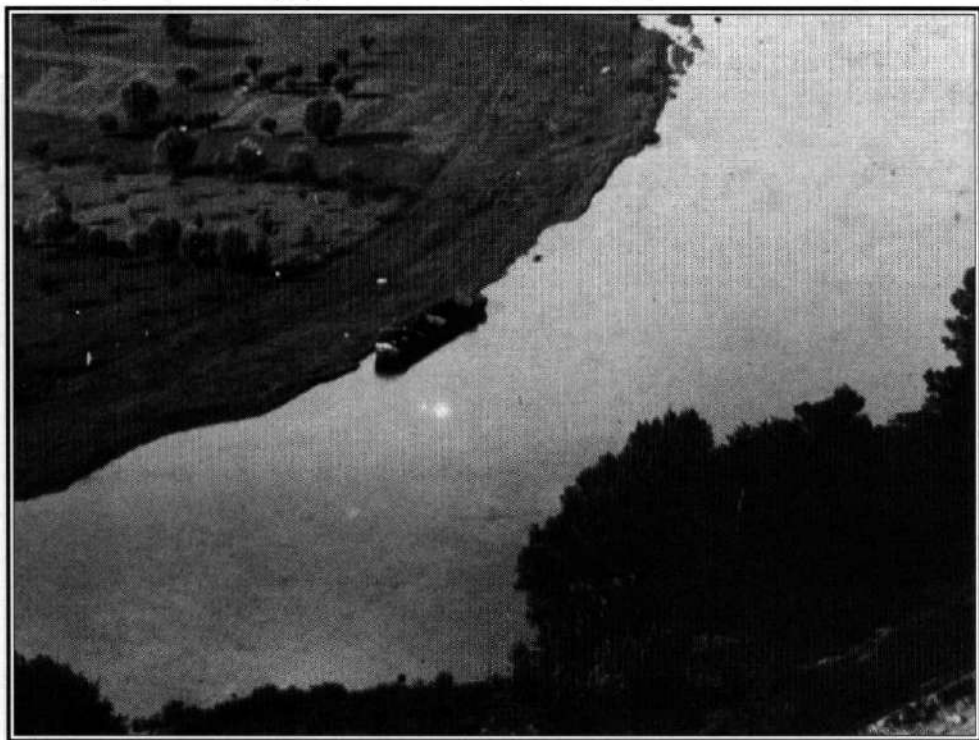
*Dezelfde veerpont
gezien vanaf de
Scharberg*

De Elsloonaren claimden een haven, maar konden de 30.000 gulden die de kade zou kosten niet opbrengen. Dus werd geprobeerd om met Beek samen te werken. De gemeente Beek vond dat ze geen enkel profijt zou hebben van een haven in Elsloo en wees het voorstel af. Ook Stein wilde een haven en zocht samenwerking met Beek en Geleen, die beiden echter geen interesse toonden. Uiteindelijk bepaalde het Steinse Gemeentebestuur dat de haven er moest komen ongeacht de kosten.

Eén van de grote technische problemen waarvoor Rijkswaterstaat een oplossing moest zoeken, was de ontgraving van de Scharberg tussen Elsloo en Stein. Men was bang voor het afschuiven van de berg naar de Maas. Reden voor deze vrees was de aanwezigheid van twee drijfzandlagen in de ondergrond van de Scharberg. Er werden daarom twee alternatieve tracé's aan het originele plan toegevoegd (zie tekening 3). Alternatief I liep midden door het hellingbos en Terhagen, via het kruispunt Raadhuisstraat-Schoolstraat in Elsloo in een boog om Stein heen, om dan tussen Urmond en Berg in het originele plan (III) terecht te komen. Het tweede alternatief (II) liep ook door het hellingbos en via de Dorpsstraat in Elsloo door het Meldert naar Stein en van daar langs het Keerend en de Moutheuvel naar Urmond, waar het originele tracé werd bereikt.

Beide alternatieven losten het probleem met het drijfzand niet op, integendeel, de lengte van de doorgraving zou alleen maar groter worden. Bovendien werden de aanlegkosten veel hoger, omdat meer kostbare landbouwgrond verloren ging en men met een grote massa af te voeren grond bleef zitten. De alternatieven verdwenen even snel weer van tafel als ze er op gekomen waren. Zekerheidshalve ging men in Elsloo met het tracé wel iets verder van de Maas om de risico's van afschuiving kleiner te maken. De afgraving van de Scharberg zou grote wateroverlast met zich meebrengen door de aanwezigheid van de dichte kleilagen die het grondwater verzamelden en de zandlagen daarboven volledig verzadigden. Er werden twee alternatieven bestudeerd voor beperking van de wateroverlast tijdens de werkzaamheden. Het eerste alternatief was bevriezing van de wand zoals men dat deed bij de aanleg van de schachten van steenkoolmijnen. Het tweede alternatief was installatie van een groot aantal pompen die moesten zorgen voor een enigermate droog werkterrein. Deze techniek was bij Rijkswaterstaat bekend en men koos dan ook hiervoor.

Scheepvaart op de Maas vond alleen plaats bij voldoende waterstand. In het voorjaar en de zomer lagen de schepen soms meerdere maanden aan de kant. De schipperskinderen gingen dan in de dorpen langs de Maas naar school.





Hoogwater 4 november 1924 (boven) en 1929 (beneden)

In die tijd werd het overzetrecht nog beurtelings door Nederland en België uitgevoerd, te zien aan de ligplaats van het veer. Boven aan de Nederlandse kant, beneden aan de Belgische. De foto beneden is genomen op de oude Berg. Na de aanleg van het Julianakanaal werd het overzetten een Belgische aangelegenheid. "Jan van de Hal" werd de vaste veerman.



Voorbereidingen in Elsloo

De voorbereidingen van Rijkswaterstaat vorderden gestaag, zodat in het najaar van 1925 met de uitvoering begonnen kon worden. Op 22 oktober 1925 kwam Hare Koninklijke Hoogheid Prinses Juliana, die het kanaal haar naam schonk, vergezeld door haar ouders, Hare Koninklijke Hoogheid Koningin Wilhelmina en Zijne Koninklijke Hoogheid Prins Hendrik, naar Limmel om op een feestelijk versierd terrein de eerste spade te steken. Onder de aanwezigen waren vele hoogwaardigheidsbekleders uit overheidsdiensten, politiek en bedrijfsleven.

De werkzaamheden namen een aanvang en men begon van twee kanten aan het kanaal te werken, vanaf Limmel in noordelijke en vanaf Maasbracht in zuidelijke richting. Voor de bevolking van Elsloo duurde het enkele jaren, voordat zij concreet met de kanaalplannen te maken kreeg. In 1927 verschenen de "schatters" in Elsloo, die namens Rijkswaterstaat de waarde van grond- en huizenbezit moesten vaststellen. Stein en Berg-Urmond waren later aan de beurt, omdat daar de werkzaamheden later zouden beginnen dan in Elsloo.

4

LIMBURGER KOERIER, MAASTRICHT. DO

Het Julianakanaal.

PRINSES JULIANA ZET DE EERSTE SPADE VAN DIT KANAAL.

Groote belangstelling. — Geestdriftige afscheidsbetuigingen aan de Koninklijke Familie.

Heden, Donderdagmorgen om tien uur heeft H. K. H. Prinses Juliana de plichtigheid verricht van den aanvang der werkzaamheden van het graven van het Juliana-kanaal.

Op het afgeboorde terrein, stond een tribune opgericht, in grijs en blauw, waarboven op de oranje, stedelijke en vaderlandsche wimpels wapperden.

Van roodfluis

et goudfranje

tegen

HET AFSCHIED AAN HET STATION.

Reeds om half tien was de Stationstraat dicht bezet. Men zou h. m. zich pas begeven naar het beginpunt van het Julianakanaal. De menigte had er gaarne een uur wachten voor over het plechtfeest en vertrek van de

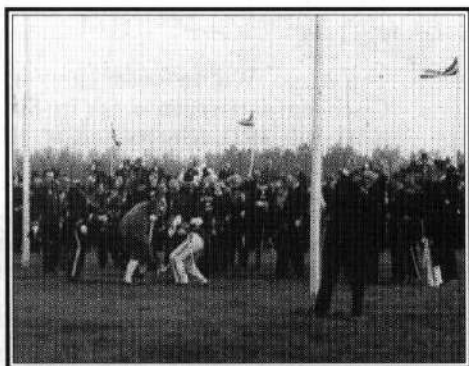
lijke

Wor
onder
luth
de e
kon
1)
Ve
er
e
f

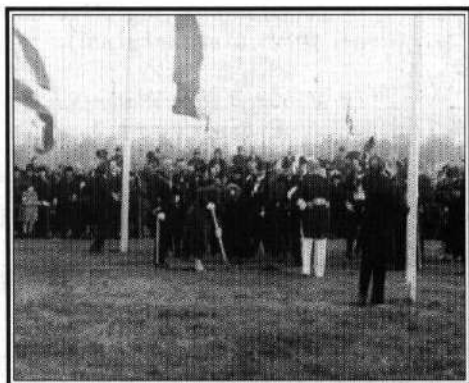


Hare Majesteit Koningin Wilhelmina, Zijne Koninklijke Hoogheid Prins Hendrik en Hare Koninklijke Hoogheid Prinses Juliana kwamen op 22 oktober 1925 naar Limmel om de eerste spade te steken.





Onder het oog van vele hoogwaardigheidsbekleders stak Prinses Juliana de eerste spade voor de aanleg van het kanaal, dat naar haar vernoemd zou worden. De spade was van zilver.



STAATSBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN.

(N^o. 111.) **WET** van den 28sten April 1927, tot verklaring van het algemeen nut¹ der onteigening van perceelen, erfdienstbaarheden en andere zakelijke rechten in de gemeenten Geulle, Elsloo en Roosteren, noodig voor den aanleg van scheepvaartwegen c. a. in Zuid-Limburg ingevolge de wet van 28 Juli 1921 (Staatsblad n^o. 1012) (Julianakanaal).

WIJ WILHELMINA, BIJ DE GRATIE GODS, KONINGIN DER NEDERLANDEN, PRINSES VAN ORANJE-NASSAU, ENZ., ENZ., ENZ.

Allen, die deze zullen zien of hooren lezen, salut! doen te weten:

Alzoo Wij in overtuiging genomen hebben, dat² aanleg van scheepvaartwegen c. a. in Zuid-Limburg ingevolge³ de wet van 28 Juli 1921 (Staatsblad n^o. 1012) (Julianakanaal) in het algemeen belang noodig is;

Zoo is het, dat Wij, den Raad van State gehoord, en met gemeen overleg der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goedvinden en verstaan bij deze:

Artikel 1.

Wij verklaren, dat het algemeen nut de onteigening vordert ten name van het Rijk van perceelen, erfdienstbaarheden en andere zakelijke rechten, in de gemeenten *Geulle*, *Elsloo* en *Roosteren*, noodig voor den aanleg van scheepvaartwegen c. a. in Zuid-Limburg ingevolge de wet van 28 Juli 1921 (Staatsblad n^o. 1012) (Julianakanaal).

De Minister van Waterstaat,

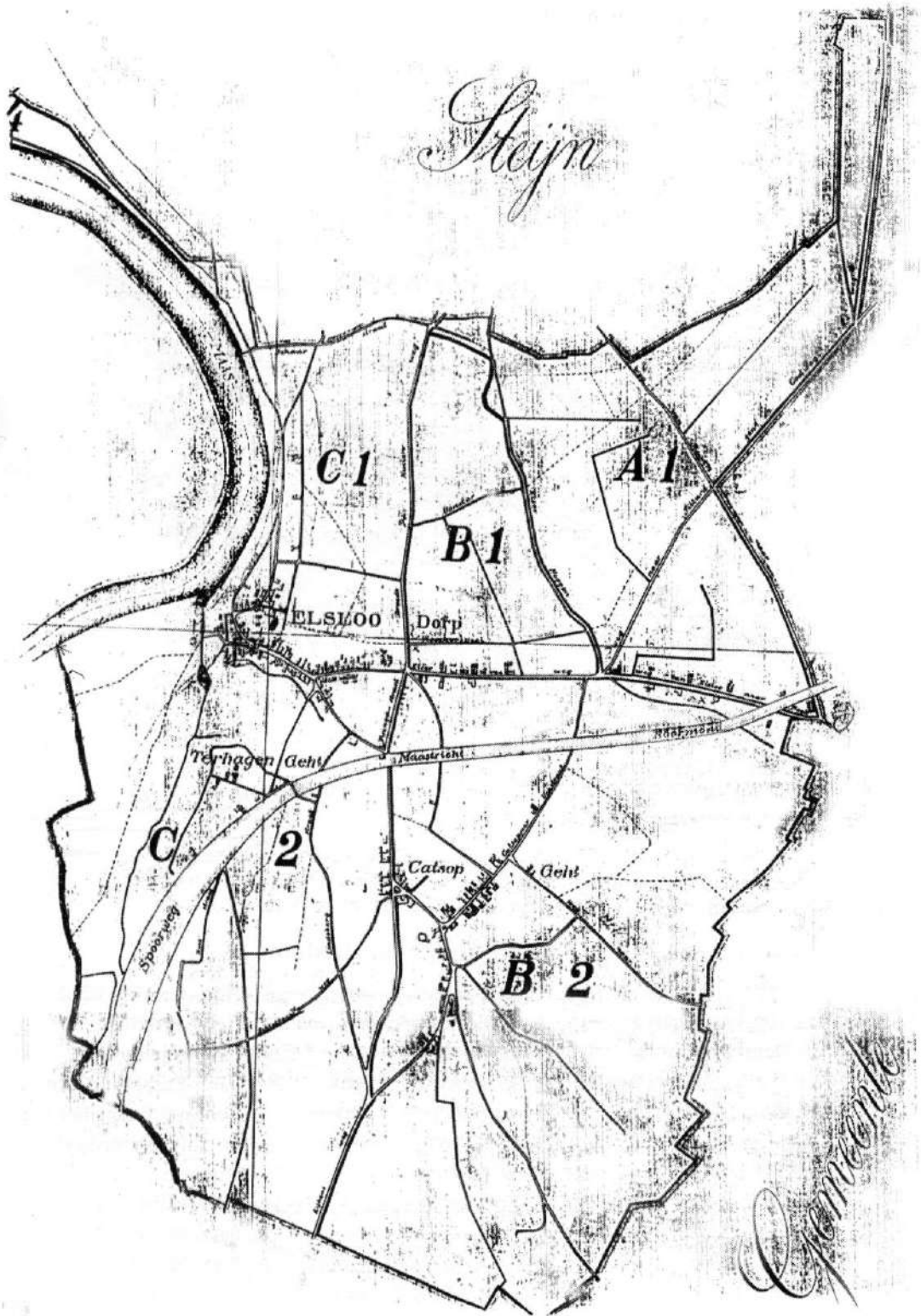
H. V. D. VEGTE.

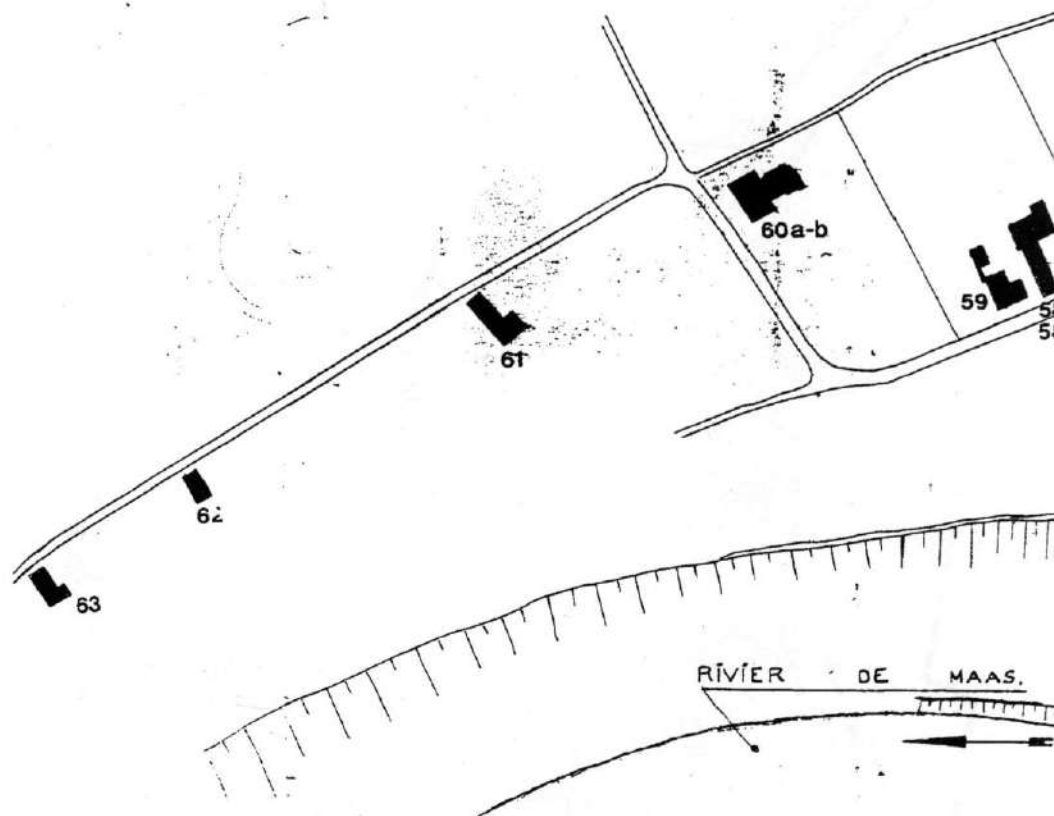
1 Uitgegeven den zeventienden Mei 1927.

2 De Minister van Justitie,

3 J. DONNER.

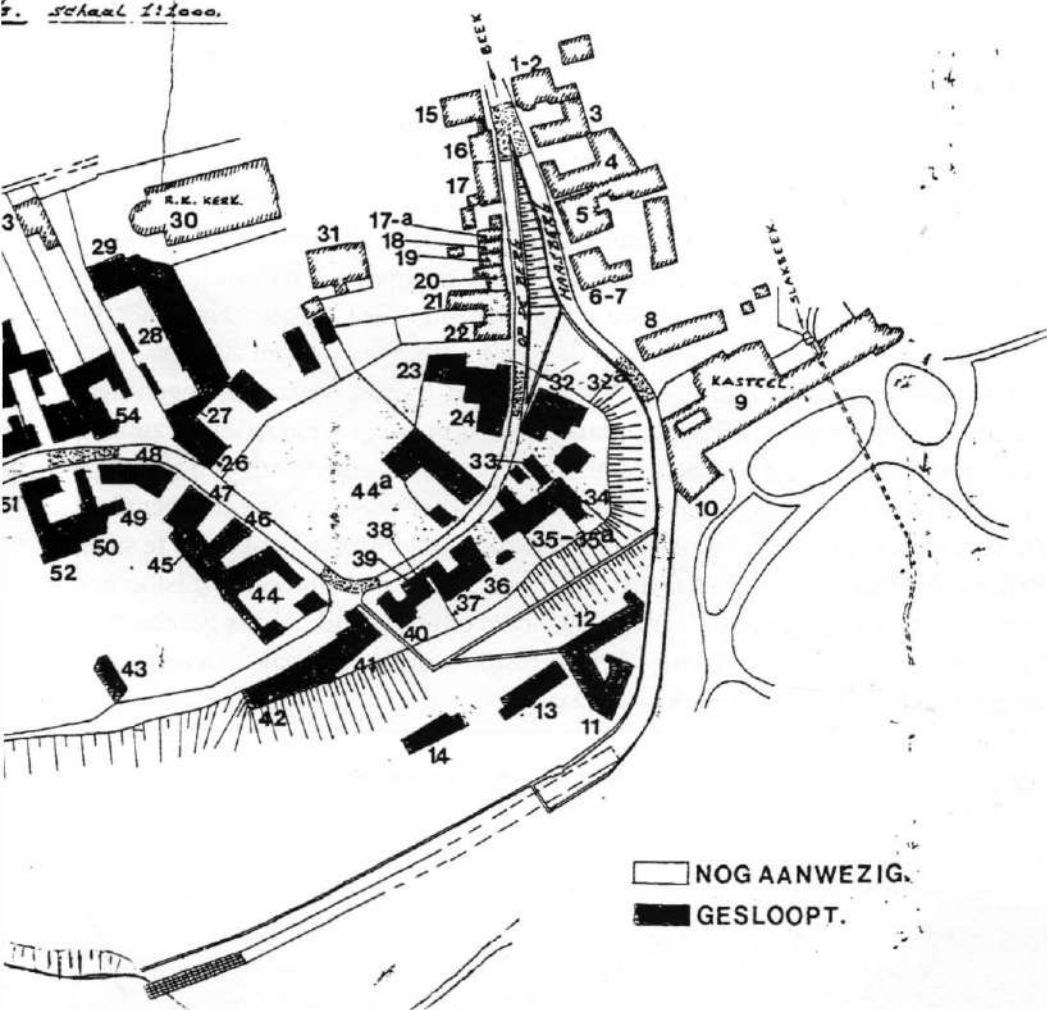
Steijn





Huizen en bewoners in oud-Elsloo vóór de sloop

- | | | |
|---------------------------|---------------------------|---------------------------|
| 1. Fam. van Es-Lemmens | 14. Wed. Janssen-Lemmens | 26. Fam. Beckers-Reubsaet |
| 2. Fam. Reubsaet-van Es | 15. Fam. Beckers-Smeets | 27. Gemeentehuis |
| 3. Fam. Janssen-Fredrix | 16. Fam. Gouder de | 28. Lagere school |
| 4. Wed. Vaessen-Smeets | Beauregard-Lemmens | 29. Fam. Eussen-Corten |
| 5a. Fam. Martens-van Es | 17. Wed. Schepers-Cremers | (woning burgemeester) |
| 5b. Fam. v. Es-Smeijsters | 17a. Fam. Cobben-Vrancken | 30. St. Augustinuskkerk |
| 6. Fam. Fredrix-Achten | 18. Fam. Martens | 31. Pastorie |
| 7. Fam. Decker-Dohmen | 19. Johannes Pesch | 32. Fam. Ruyl-Leunissen |
| 8. Wed. Lenssen-Penders | 20. Fam. Brorens-Wanten | 32a. Fam. Römers-Ruyl |
| 9. Kasteel | 21. Fam. Achten-Hermans | 33. Fam. Beckers-Keulen |
| 10. De muziekzaal | 22. Fam. Cobben-Janssen | 34. Fam. Visschers- |
| 11. Fam. van Es-Smeets | 23. Fam. Peters-Claessen | Martens |
| 12. Fam. v. Es-Opdenacker | 24. Fam. Paulssen-Janssen | 35. Fam. Lemmens- |
| 13. Fam. Paumen-Janssen | | Hermans |



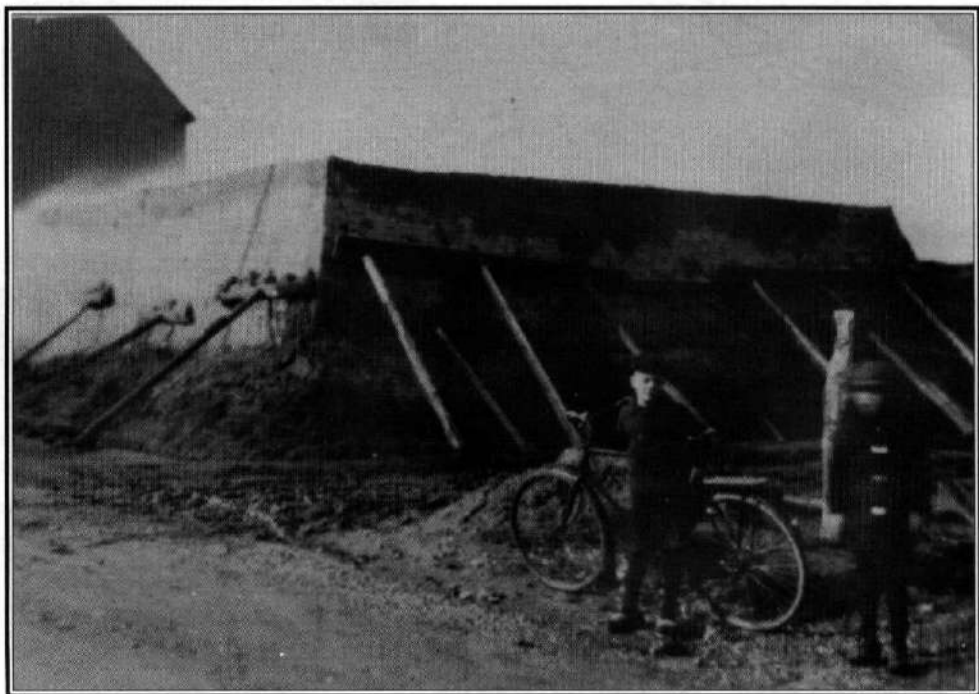
- | | | |
|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| 5a. Fam. Scholtes-Lemmens | 48. Fam. Penders-Lemmens | 60b. Fam. Ruyl-Keulers |
| 6. Fam. Peters-Meijers | 49. Pierre Smeets | 61. Fam. Vrancken-Demandt |
| 7. Hendrik en Louis Meijers | 50. Fam. Penders-Janssen | 62. Fam. Lemmens-van de Wal |
| 8. Fam. Bours-Smeets | 51. Fam. Collard-Steegmans | 63. Fam. Janssen-Driessen |
| 9. Fam. Fredrix-Bours | 52. Fam. Vaes-Michon | (organist) |
| 10. Fam. Driessen-Penris | 53. Fam. Cuypers-Küppers | |
| 11. Fam. Janssen-Lemmens | 54. Fam. Pesch-Thomassen | |
| 12. Fam. Fredrix-Notermans | 55. Wed. Starmans-Hartman | |
| 13. Wed. Lemmens-Dassen | 56. Fam. Janssen | |
| 14. Fam. Driessen-Claessen | 57. Fam. Beckers-Schreurs | |
| 14a. Fam. Maassen | 58. Fam. Fredrix-Hoebrechts | |
| 15. Fam. Martens-Dewit | 58a. Fam. Fredrix-Jonkhout | |
| 16. Fam. Smeets-Penris | 59. Fam. Fredrix-Reubsæet | |
| 17. Fam. Meijers-Vrancken | 60a. Fam. Ruyl-Smeets | |

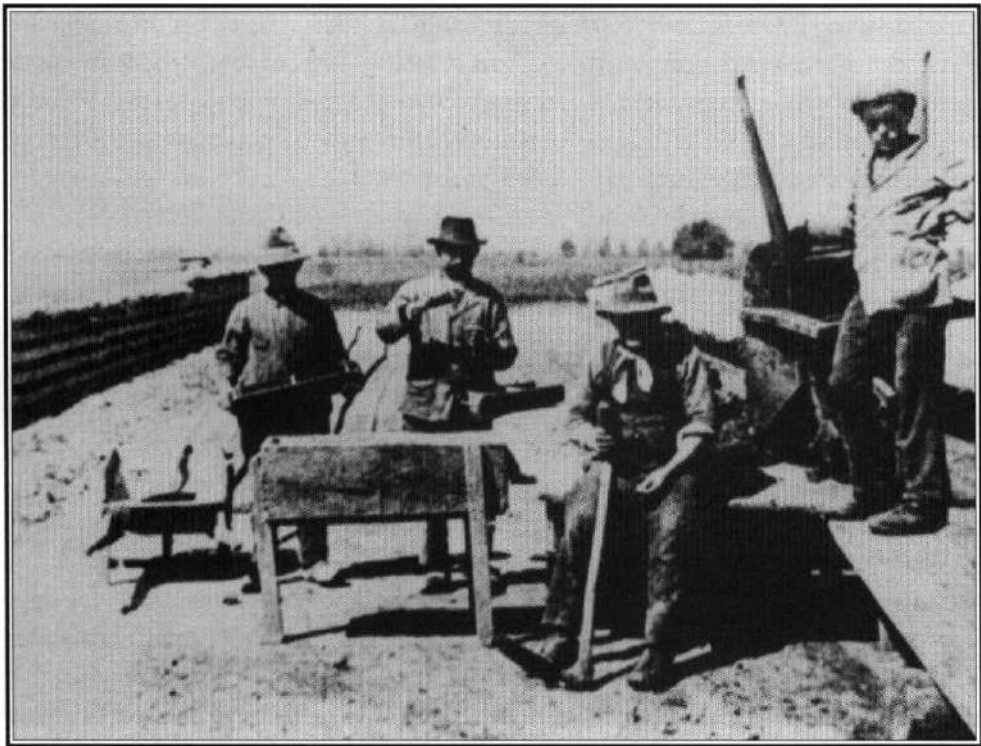
De komst van de schatters bracht enige onrust onder de getroffen burgers, die even snel weer verdween, toen bekend werd hoe groot de uit te keren bedragen zouden zijn. Evenmin was er enige oppositie tegen de sloop van een belangrijk deel van de dorpskern. Het gemeentehuis, de school en 43 woningen moesten wijken voor het kanaal, zie de plattegrond op de vorige bladzijde. (Voor een overzicht van de onteigeningen zie blz. 188).

De eigenaren van het kasteel hadden, voordat de wet van 1921 werd goedgekeurd, fruitbomen geplant in de beemden op de plaats van het kanaal-tracé. Dit was uiteraard een goede geldbelegging. De Elsloose gemeenteraad zat intussen ook niet stil. Men nam de gelegenheid te baat om alle straten in het dorp namen te geven. Rijkswaterstaat had buiten de kanaalwegen naar Geulle ook de weg naar Stein gepland. De beide wegen naar Geulle zouden een grote verbetering worden, omdat voorheen de Eickskensweg de enige verbindingsweg met Geulle was, uitgezonderd het voetpad over de beemden. De voorgestelde kanaalweg naar Stein vond de Elsloose gemeenteraad te smal. Rijkswaterstaat ging akkoord met verbreding, mits de gemeente Elsloo zou zorgen voor aanvoer van de benodigde hoeveelheid grind. Aldus geschiedde. Er moesten ook vervangende wegen in Elsloo worden gemaakt. Deze kregen de namen Julianastraat en Schoolstraat.

Meileroven, waarin de brikken gebakken werden voor de woonhuizen van de families Pesch en Thomassen.

De jongen met de fiets is een zoon van vishandelaar Bout.





Het brikkenbakken voor het huis van de familie Römers aan de Stationsstraat.

De gemeente zou zelf de Jurgensstraat aanleggen. De Julianastraat zou een landweg worden met slechts bomen aan de zuidzijde van de weg. Bomen aan de noordzijde konden naar de mening van de raad schadeclaims veroorzaken wegens minder opbrengst van de velden. Zeven jaar later heeft men dit hersteld en werden er ook bomen geplant aan de noordzijde van de Julianastraat. De Jurgensstraat mocht volgens de oppositie in de raad alleen die naam hebben over de lengte van het terreingedeelte dat de gemeente, overigens tegen een bijzonder lage prijs, van de familie Jurgens had gekocht!

Het was duidelijk dat de sloop van een zo groot deel van Elsloo niet op korte termijn zou kunnen geschieden. Met Rijkswaterstaat werd een overeenkomst gesloten dat slopen planmatig over een drietal jaren kon geschieden.

Men ging aan de slag en diverse meilerovens werden aangelegd voor het bakken van de nodige bakstenen voor een tiental woningen. De steenovens werden meestal op de plaats van de te bouwen woningen aangelegd. De meeste huizen werden aan de Jurgensstraat gebouwd. De bouwprijs voor gewone huizen was ongeveer 3500 gulden; de bouwterreinen kostten gemiddeld ongeveer 750 gulden. De eerste twee huizen aan de Jurgensstraat werden door de gemeente gebouwd van materialen die vrij kwamen van de sloop van de

huizen van de gebroeders Ruyl, die een achttal jaren eerder op de Berg hadden gebouwd. Recycling vond op grote schaal plaats, omdat Rijkswaterstaat de sloopmaterialen tegen lage prijzen aan de burgers verkocht. Menige schuur werd ervan gebouwd en kleine verbouwingen en verbeteringen aan huizen konden ook tamelijk goedkoop worden uitgevoerd.

De villa van meester Hennissen werd aangekocht als gemeentehuis en het "Straatje" heet vanaf toen Raadhuisstraat. De school werd gebouwd op het "brikkenwerk" en langzaam aan verschenen er op diverse plaatsen in het dorp nieuwe woningen die allemaal zonder uitzondering van behoorlijke kwaliteit en omvang waren. Badkamers hadden ze echter niet en in pandige wc's bestonden er ook nog niet. Een uitzondering was de villa van burgemeester Eussen.

De tuinen waren allemaal vrij groot omdat men er van uitging dat minstens een deel van de benodigde groenten en aardappelen door de bewoners zelf kon worden geteeld.

Bij het slopen bleek dat twee huizen dermate waren vervuild dat men verkoos om ze te verbranden! In een ervan woonde een oude vrouw die alles wat bruikbaar was naar huis sleepte. Ze liep altijd met een mand op haar schouders door het dorp en verzamelde koeien- en paardenmest, zowel als stukjes hout en steenkool langs de spoorweg. Toepasselijk was dan ook haar bijnaam, in de volksmond heette ze het "flattevruik". Toen het moment kwam dat ze haar huisje moest verlaten, was ze niet naar buiten te krijgen en uiteindelijk moest de veldwachter er aan te pas komen om haar te overreden. Deze kwam er na veel praten achter dat ze een spaarpotje had verstopt onder een hoop kolen in de kelder. Het spaarpotje bleek een Keulse pot te zijn waarin ze 5350 gulden aan zilver- en goudgeld had gespaard. Nadat ze elders was ondergebracht werd besloten het huisje de volgende dag te verbranden. Toen men in de ochtend met een kan petroleum naar binnen ging, vond men haar weer in huis. Midden in de nacht was ze terug gegaan om nog eenmaal in haar eigen oude bed te slapen dat ze met "sjansen" (takkenbossen) van onder had opgevuld. Op de zolder had ze hetzelfde gedaan met een paar gordingen (balken) die rot waren en doorzakten. Het huisje met zijn meubels en ongedierte brandde als een fakkel.

Vervangende woningen werden gebouwd aan de nieuwe Jurgensstraat en aan de "nieuwe weg", de Julianastraat. Voor die tijd waren dit moderne woningen. Bij het eerste dubbele blok huizen aan de Jurgensstraat (foto onder) werd gebruik gemaakt van sloopmaterialen van woningen van de gebroeders Ruyl. Het werd gebouwd door de gemeente Elsloo. De voorgevels van de meeste nieuwe woningen werden gemaakt van handvormstenen, de andere muren van veldbrandstenen. →





De nieuwe winkel van "Nel van de Pesch", gebouwd aan de Stationsstraat na het verdwijnen van de winkel op de Berg.

De nieuwe St. Augustinusschool, gebouwd door de firma Gebr. Schreurs voor de som van 65.670 gulden, werd in gebruik genomen op 1 september 1930.



R. K. Bijzondere School met H. Hart Monument Elsloo (L)

De eerste werkzaamheden voor het kanaal bij Elsloo

Einde augustus 1929 werd bij Elsloo daadwerkelijk begonnen met de werkzaamheden. Er waren twee grote aannemersbedrijven aangewezen die beide voordien aan de Zuiderzee werken hadden gewerkt. Rijkswaterstaat besteedde het werk uit in een aantal vakken, die door de firma's Van Hattum en Blankevoort en Den Breejen van den Bout werden aangenomen en uitgevoerd. Firma Van Hattum en Blankevoort werkte eerst bij Maasbracht en Maastricht en later van Bunde tot Geulle.

Van Hattum en Blankevoort nam het kanaaldeel vanaf Geulle tot aan de Scharstraat aan voor 1,8 miljoen gulden en het daaraan aansluitende deel tot aan de grens van Stein en Berg-Urmond voor 1,7 miljoen. Den Breejen van den Bout nam het kanaaldeel van Berg-Urmond naar Obbicht voor zijn rekening voor 1.344.100 gulden. De werkzaamheden werden volgens bestek uitgevoerd en betroffen meestal de grond- en bijkomende werkzaamheden. Specialistische werkzaamheden als bruggenbouw, pompwerken enz. werden door andere firma's uitgevoerd. (Zie voor het bestek etc. blz. 198 e.v.)

Er werden directie- en werkketen en een smederij gebouwd op het terrein direct langs de kanaalweg van Elsloo naar Stein. Verder werden er enkele keten neergezet, waarin de zg. "keetbazen" met hun familie en kostgangers zouden wonen. De uitvoerders, de heren van t Verlaat en Visser, gingen met hun families in Beek wonen. Een aantal machinisten en andere vaklieden huurden leegstaande woningen in Elsloo of elders, of "gingen in de kost".

Uitvoerders W. Visser en S. van 't Verlaat van Van Hattum en Blankevoort





Het overlijdensbericht van de heer Van 't Verlaat



Op 24 februari jl. bereikte ons het bericht dat op 22 februari

de heer S. van 't Verlaat

op de leeftijd van bijna 87 jaar is overleden.

De heer Van 't Verlaat trad op 23 februari 1916, tijdens de werkzaamheden na de overstromingsramp in Noord-Holland bij vHB in dienst en heeft tot aan zijn pensionering per 31-12-1948, als baas en uitvoerder dienst gedaan.

Na zijn pensionering vestigde hij zich met zijn gezin in Goor, waar hij tot zijn overlijden heeft gewoond.

De ouderen kenden hem als een ietwat stugge, doch harde werker, waarmee het prettig was samen te werken.

De meeste jongeren zullen hem ongetwijfeld herinneren als de statige grijsaard die ieder jaar deelnam aan de excursie en dan zo'n dag erg veel belangstelling toonde en vol bewondering de „nieuwewetsigheden" op de werken aanschouwde.

Met het overlijden van de heer Van 't Verlaat is één onzer oudste oudgedienden heengegaan aan wie wij vele goede herinneringen bewaren.

Dat hij ruste in vrede.

← *Het team dat het zware karwei van het doorgraven van de Scharberg met alle risico's en onzekerheden tot een goed einde bracht, werd gevormd door (zittend van links naar rechts) L. de Jager (Rijkswaterstaat), S. van 't Verlaat en W. Visser (Van Hattum en Blankevoort) en staand rechts J. de Jong (Rijkswaterstaat). Verder staande van rechts naar links Til Jacobs, P. Knoben en F. Gouder de Beauregard (kantoorpersoneel van Rijkswaterstaat).*

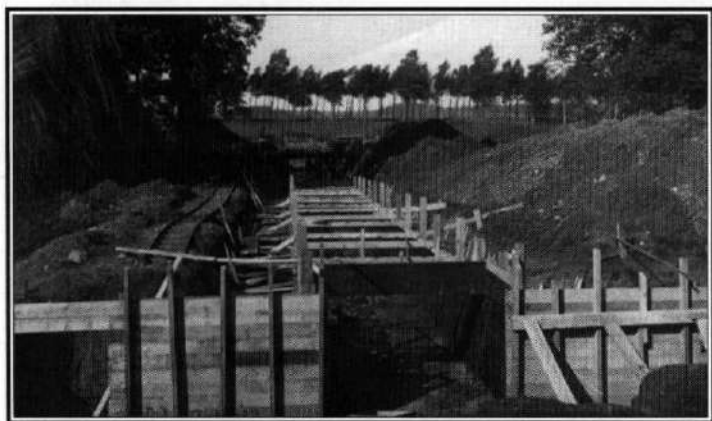
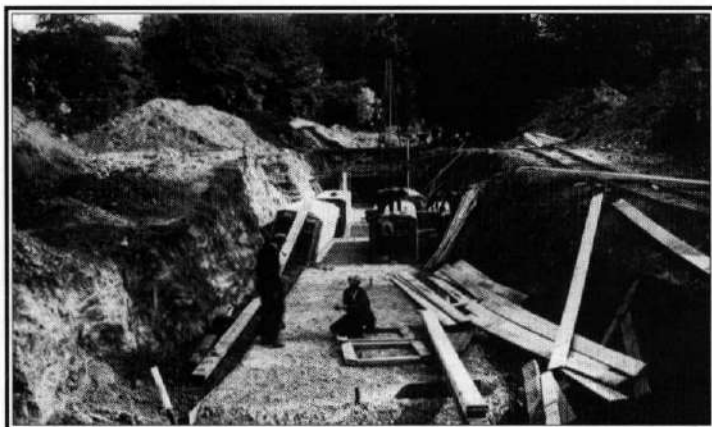
Directeur Bertus Blankevoort logeerde in het Parkhotel in Beek, als hij hier was voor werkzaamheden of werkbesprekingen met zijn uitvoerders of zijn tegenspeler van Rijkswaterstaat, ir Volker. Hij had een eigen luxeauto ter beschikking die bij zijn afwezigheid door de uitvoerders werd gebruikt.

Enerzijds bekeken de dorpelingen de komst van de vreemdelingen die voor een groot deel protestant waren - gueuze (geuzen) noemde men hen - met gemengde gevoelens. Anderzijds zag men zakelijk voordeel door grotere omzetten in winkels en cafe's en door het verhuren van huizen en het houden van kostgangers. Verder kon een behoorlijk aantal 'eigen' mannen en jonge knapen werk vinden aan het kanaal.

De dagelijkse gang van zaken werd geregeld door de uitvoerders van Van Hattum en Blankevoort en hun tegenspelers van Rijkswaterstaat, de heren de Jong en de Jager met hun staf van opzichters. Naargelang het werk vorderde

verscheen ook nog een aantal andere aannemers die specialistische werkzaamheden moesten verrichten.

In Elsloo werd begonnen met het maken van een betonnen duiker voor afvoer van het water uit de kasteelvijver en de overloop met bruggetje bij de ingang van het kasteel.



De eerste werkzaamheden in Elsloo bestonden uit het kanaliseren van de Slakbeek en van de Hemelbeek.



Voor de afvoer naar de Maas werd een dubbele duiker gemaakt ter hoogte van het kasteel. Op de foto's (vorige bladzijde en boven) het stellen van de bekisting van de duiker.

Daarna werd de wapening aangebracht en het beton gestort. De duiker was op 13 november 1929 klaar en ontkist.



Voor het op peil houden van de vijver van het kasteel werd een overloop met toegangsbrug voor het kasteel gemaakt.

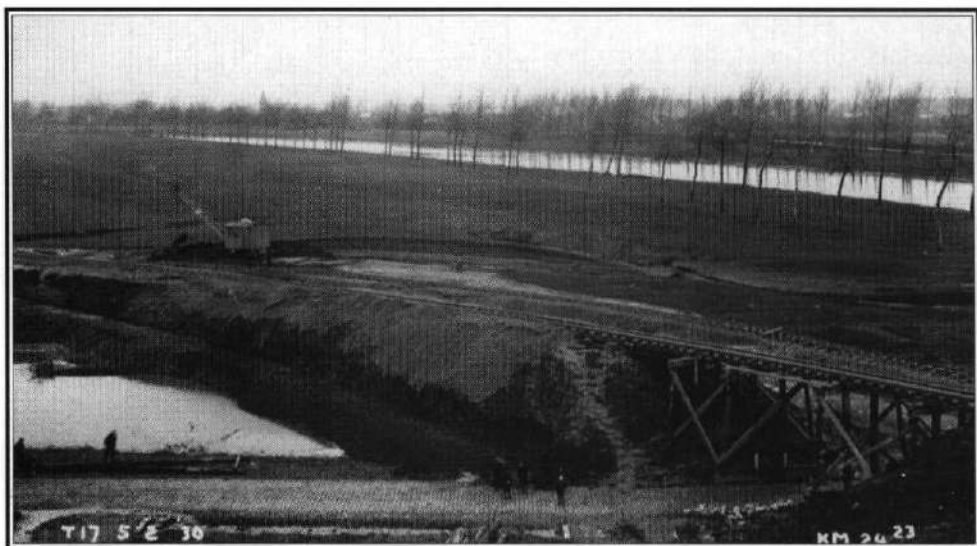




Voor het verkleinen van de kasteelvijver werd grond aangevoerd vanaf de Scharberg.

Na het klaarkomen van de overloop van de vijver werd die samen met de duiker in gebruik genomen.

De Hemelbeek die vanaf de duiker schuin in noordwestelijke richting voor de "kromme dijk" langs naar de Maas liep, vormde de grens met Geulle en werd omgelegd naar de kasteelvijver. Men spaarde hierdoor een onderdoorvoering van het kanaal, maar zorgde voor een zodanige slibvorming in de vijver dat deze later meerdere malen moest worden uitgebaggerd. In 1995 werd de beek weer losgemaakt van de vijver om de situatie te verbeteren.

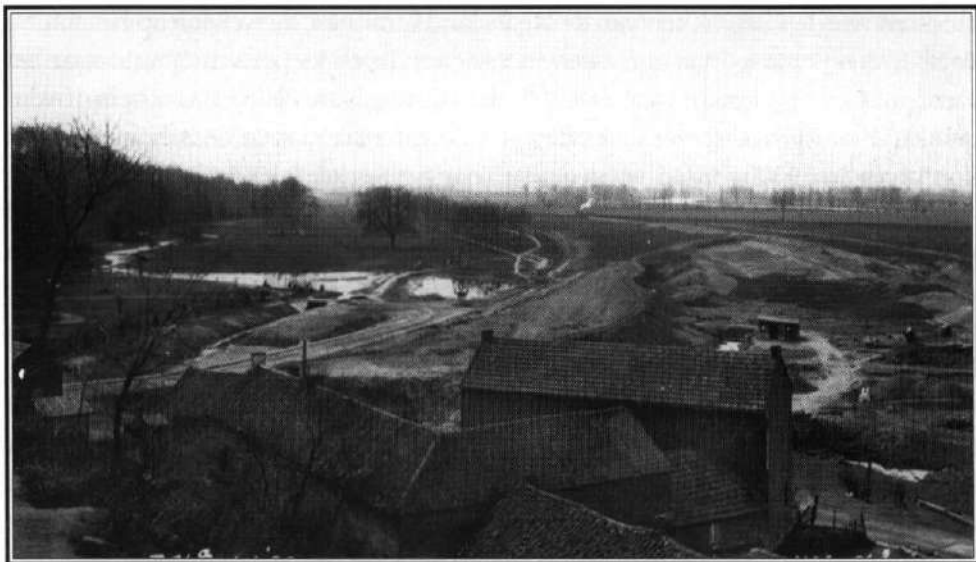


De weg naar de Maas bleef in bedrijf; het transport van grond naar Geulle ging via een houten hulpbrug. Gaandeweg werd de houten brug onder aan de Maasberg versterkt.



De oude toegang tot het kasteel met de afvoer van de beken werd uit bedrijf genomen en gesloopt.





Uitzicht vanaf de Berg richting Geulle. Het veerhuis op de voorgrond was nog geheel intact. De vijver van het kasteel was van een dam voorzien en het afgesloten gedeelte werd gedempt. Beneden het afgewerkt talud met nieuwe begrenzing van het kasteel.



De baggermolen en de draglines, locomotieven, kiepwagens of lorries en het overige materieel werden per spoor aangevoerd tot aan het station Beek-Elsloo. Vanaf daar ging het per provisorische spoorlijn via de Stationstraat naar de werkplek. Moesten er tussentijds locomotieven of kiepwagens worden aangevoerd dan gebeurde dit per wagen met paardentractie. De draglines reden gewoon vanaf de trein door het dorp naar het werkpunt. De "Priestman" die de sleuf voor de duiker bij het kasteel zou graven, moest de Maasberg afrijden om te kunnen werken. Het halve dorp liep uit, omdat men verwachtte dat de afdaling fout zou gaan. Er gebeurde echter niets bijzonders. Toen de dragline de eerste hap uit het kasteelpark hapte, barstte Dorine Verschuere, de eigenaresse, in tranen uit om het verlies van de privacy en de aantasting van het mooie landgoed.

De draglines hadden dieselmotoren en de locomotieven en de grote baggermolen waren stoommachines die met kolen werden gestookt. De kolen

moesten worden betrokken van de Nederlandse mijnen, ze werden op het station Beek-Elsloo per wagon aangevoerd en vandaar dagelijks per vrachtauto naar het werkpunt. Het tweede werkpunt, de kanaalweg van Elsloo naar Stein, werd gelijktijdig uitgevoerd met de aanleg van de Julianastraat en de Schoolstraat, en kon vroeg in 1930 worden vrijgegeven voor het verkeer.

De grote baggermolen werd eerst westelijk van de dorpskern aan de rand van de berg opgesteld. Daar werd een geul gebaggerd voor het maken van een spoorlijn die het mogelijk maakte om grond in de richting van Geulle te transporteren voor het maken van de dijken. Vervolgens werd de baggermolen, die een verwerkingscapaciteit had van 10.000 kubieke meter per week, noordelijk van de dorpskern geplaatst en begon de grote afgraving die ter hoogte van de Scharstraat ophield. De machine kon een diepte van vijf meter bereiken met zijn wentelende bakken. De grond die aan de Elsloose kant van de Scharstraat werd uitgegraven, was bestemd voor de dijken richting Geulle. De grond uit het gebied ten noorden van de Scharstraat werd later gebruikt voor de aanmaak van de dijken richting Stein en Urmond.

In eerste aanleg werd de grond bij de baggermolen in kiepwagens geladen en afgevoerd naar de westrand van het dorp om daar via goten in andere kiepwagens te worden gestort die vervolgens als trein richting Geulle reden. Dit werd gedaan om het grote hoogteverschil te overbruggen en het bebouwde gedeelte zo lang mogelijk te sparen.

De baggermolen werd bediend door twee machinisten, de heren Van Vught en Van Nee en een stoker, terwijl het contact met de treinmachinist werd onderhouden door een "vlaggeman" die met de "schup" waarschuwde als een wagen vol was. Een vlaggeman heeft bij de werkzaamheden in Elsloo beide benen verloren. Hij gleed uit en kwam onder een rijdende wagen terecht.

De sporen werden door een speciale spoorploeg aangelegd en steeds geschild (omgelegd). Het was zeer zwaar werk dat bij weer en wind gewoon moest doorgaan.

Rijkswaterstaat had inmiddels een aantal "meetputten" geboord, die tot op de dichte kleilagen reikten. Op deze manier kon men dagelijks de grondwaterhoogte peilen. Dit was zeer belangrijk, omdat men later dan goed kon bepalen of de in te zetten pompcapaciteit voldoende zou zijn.

Door de lange werktijden van 48 tot 55 uur was elektrische verlichting in de winterperiode noodzakelijk en er werd dan ook een licht-en krachtnet aangelegd, waaraan werd gewerkt door de Elslonaren Louis van Hees en Math Smeets (Tjeuke de Beesman).

Met het voortschrijden der werkzaamheden kwamen steeds meer mensen aan het werk aan het "kanaal". Van grondwerkers tot wisselwachters, timmerlieden, schilders, bankwerkers en loopjongens. Tijdens de topdrukte werkten in Elsloo ongeveer 450 man. De wisselwachters bij de spoorwegwis-

sels waren jongens van 14 tot 18 jaar die voor een paar gulden per week de vele spoorwegwissels bedienden, en voor weer en wind beschutting zochten in zelfgemaakte hutjes. Anderen werkten als stoker op een van de ongeveer 30 locomotieven. Bekende machinisten waren Tieske Steevens, Dirk Molhoek, J. van Schendel en Dirk Loppersum. Elsloonaar N. Martens verongelukte op 21 januari 1933 dodelijk, toen hij als stoker van een locomotief uitgleed tijdens het poetsen en onder de wielen terechtkwam.

In het weekend werden de locomotieven allemaal bij elkaar gebracht nabij de werkplaats. Ze werden "afgestookt", d. w. z. de vuren werden schoongemaakt en klein gezet, zodat ze de zondag door bleven branden en daarmee de locomotieven warm hielden. Men voorkwam daarmee een te grote afkoeling en het lek raken van de machines. De bewaking in het weekend werd verzorgd door J. Muris die voor vier gulden per weekend dit karwei opknapte en regelmatig de vuren controleerde en zo nodig bijstookte. Een extraatje had de heer Muris in de vorm van niet uitgebrande kolen die de machinisten s'zaterdags uit de vuurhaarden gooiden. Hij maakte een karretje, waarin hij elke week de kolen transporteerde. Daarmee konden vier gezinnen gedurende meerdere jaren hun kachels stoken. Op maandagmorgen zeer vroeg moesten de machinisten weer zorgen, dat de machines op tijd onder stoom waren. Ze werkten dus meer uren dan de arbeiders en verdienden daarom ook meer dan de gewone arbeiders die tussen de 40 en 44 cent per uur verdienden.



JEZUS † MARIA † JOSEPH
†
Bid voor de ziel van zaliger

NICOLAAS MARTENS
LID VAN DEN JONGEN WERKMAN

die, geboren te Beek, 2 Juli 1914, en te Elsloo plotseling door God van ons werd weggenomen den 21 Januari 1933.

Dese deugdzaame, steeds opgeruimde jongeling was de vreugde en steun zijner ouders.
Hij groeide op en behaagde aan God en aan de menschen. (1 Sam 2 - 26)

Als trouw lid van den jongen Werkman bleef hij ver van de verleidingen der wereld.

Hij was vriendelijk en voorkomend voor iedereen. Naar menschelijke berekening is hij te vroeg van ons heengegaan, evenwel „De Heer heeft gegeven, de Heer heeft ontnomen; gelijk het den Heer behaagde, zoo is het geschied, de Naam des Heeren zij gezegend. Job 1 21.

„Voor Christus onzen Koning, God wil het, Amen“ dit was mijne leus tijdens mijn leven, zij is het ook in mijnen dood.

Bedroefde ouders, uw kind is van u heengegaan naar zaliger oorden om daar gelukkig te zijn; hij zal voor u bidden bij Gods troon en u uwe zorgen vergelden. H. Augustinus.

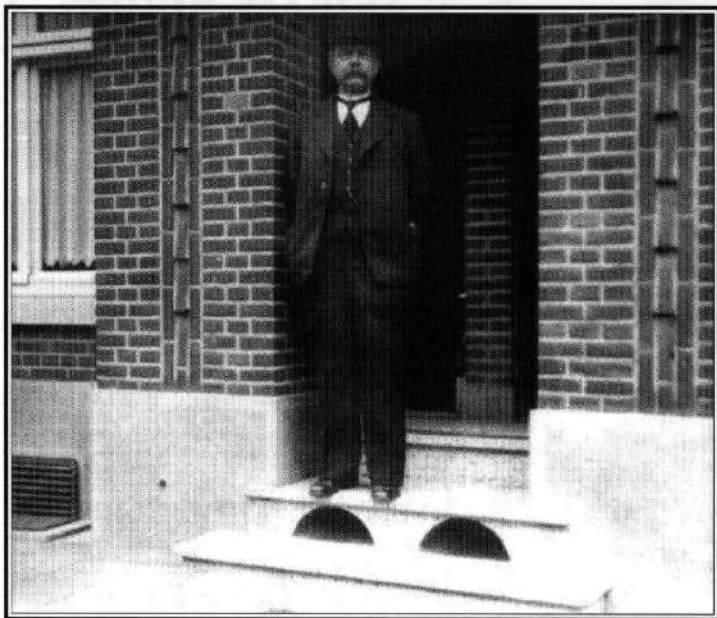
Geliefde ouders, broeders en zusters en gij mijne vrienden bidt voor mij opdat mijne ziel spoedig ruste in vrede.

Zoet Hart van Jezus; wees mijne liefde. (300 d. aß.)
Mijn Jezus Barmhartigheid.

Drukkerij W. Knoben, Reeshuisstraat 35, Elsloo.

Door hoogwater in de Maas stagneerden meerdere malen de werkzaamheden, hetgeen dan weer tot gevolg had dat een aantal mensen tijdelijk werden ontslagen. Dit riep op zich weer tegenstellingen op tussen de "Limburgers" en de "Hollanders", want het waren de Limburgers die eerder werden ontslagen, "omdat ze ten enen male niet geschikt waren voor alle werkzaamheden" aldus de firma's en Rijkswaterstaat. Gedeeltelijk had men hierin wel gelijk want de "polderjongens" waren generaties lang gehard in het werk met de schop in zware klei, terwijl de mensen uit de omgeving wat dat betreft makkelijker hadden gewerkt in de Limburgse löss. Soms leidde dit tot forse aanvaringen in de plaatselijke café's, want een aantal van de polderjongens, die ook wel "monark" werden genoemd omdat ze dronken, was niet bang voor een vechtpartij. Regelmatig moest de politie tussenbeide komen. Het woord monark stamt waarschijnlijk af van monarch of koning. Door te drinken leefde men als een koning. Alle polderjongens kregen hierdoor een slechte naam, hetgeen ten onrechte was, omdat een meerderheid bestond uit hard werkende vaders van grote gezinnen, die na de lange werktijden nog overuren maakten om hun gezinnen een extraatje te bezorgen. Hun gezinnen zagen ze maar sporadisch, omdat reizen erg duur was. Het verdiende geld werd overgemaakt naar de familie. Postkantoorhouder J. Janssen -de posmeester- kreeg het bijzonder druk, mede ook door de financiële zaken van de diverse werkzame bedrijven.

De polderjongens kwamen meestal uit de regio van de keetbaas. Het katholieke deel was afkomstig uit het stroomgebied van de Maas in noord-west Brabant en nabij Groesbeek. Het protestantse deel was afkomstig uit het Zuid-Hollandse rivierengebied, Texel, oostelijk Friesland en Drente.



Jozef Janssen (de posmeester) voor het nieuwe postkantoor.

De werken in Stein en Berg-Urmond

Met het vorderen der werkzaamheden in de richting van Geulle begonnen ook in Stein en Berg/Urmond met de aanleg. Ook hier verschenen de nodige keten en werkplaatsen. Inwoners namen kostgangers, verhuurden kamers of hele woningen aan de mensen van het "kanaal".

Op de Scharberg tegen het bosje van de paters werd een complete installatie gemaakt voor de fabricage van de 1700 draineerbuizen die nodig zouden zijn voor het opvangen van het water uit de drijfzandlaag bij de bodem van het kanaal. De Ur die in noord-westelijke richting door het kanaaltracé liep, moest worden gekanaliseerd evenals de riolering van Stein. Doordat Stein in het concessiegebied van de staatsmijn Maurits lag, moesten er extra maatregelen worden getroffen om bij mijnverzakking te voorkomen dat ze zouden breken. Er werden stalen buizen aan elkaar gelast die op enkele plaatsen werden voorzien van buigstukken. Om de buizen werd een zware wapening gelegd, waarna ze werden voorzien van een dikke betonlaag. Ook de pijlers van de brug werden speciaal geconstrueerd, zodat bij een te verwachten mijnverzakking van 4,5 meter geen problemen zouden optreden bij een eventuele ophoging van de brug.

Over de plaats van de brug had Rijkswaterstaat een forse aanvaring met het Steinder gemeentebestuur. De raad wilde een perceel grond met bomen dat in het kanaalplan lag en eigendom van de gemeente was, zonder onteigening aanbieden aan Rijkswaterstaat in ruil voor een andere plaats van de brug. De hoofdingenieur van Rijkswaterstaat ging niet in op dit "handeltje" en maakte in een korte brief duidelijk dat hij bepaalde waar de brug zou komen. Hij adviseerde het gemeentebestuur om het stuk grond goedschiks af te staan, zo niet, dan zou er een proces worden gevoerd tegen de gemeente. Het gemeentebestuur accepteerde niet, maar liet het tot een proces komen om dit pas op het laatste moment -waarschijnlijk na druk van bovenaf- af te blazen.

Het werk in Stein ging voort en de mooie weg die liep vanaf "de paters" via de "Kuulkes" naar Meers verdween. Een overzicht van alle verdwenen wegen en voetpaden staan in een besluit van Gedeputeerde Staten van Limburg uit 1932. Dit besluit is afgedrukt op bladzijde 51. Ook de twee café's in de "Kuulkes", halverwege Stein en Meers, werden gesloopt. Officieel heette het gebied de Pas. De café's werden bewoond en bedreven door W. van Mólken en H. op den Camp. Bij het café van W. van Mólken lag bovendien een beugelbaan. Ten behoeve van de aansluiting van de kanaalbrug aan de Kruisstraat moesten in Stein nog worden gesloopt de woningen van de families Hermans, Pepels, Rademakers, Meijers, Hanckman, Lenaerts en Buschman. De brug met zijn op-en afritten moest klaar zijn, voordat men het kanaal kon

afwerken. Het was dan ook een vreemd gezicht om de brug met zijn pijlers in het nagenoeg vrije veld te zien verschijnen. Dit was nodig om de weg van Meers naar Stein in bedrijf te kunnen houden.

Het gemeentebestuur van Stein had inmiddels een nieuw idee ontwikkeld dat betrekking had op de weigering van Rijkswaterstaat om de brug te verplaatsen. Men wilde een extra brug op de plaats waar nu de autoweg de Maas en het kanaal kruist. De burgemeester van Stein zocht en vond steun bij zijn ambtgenoot in Elsloo. Samen probeerden ze een extra brug te krijgen met als motivering dat de landbouwers van Meers te ver zouden moeten omrijden om hun landerijen op de Scharberg te bereiken. Het mocht eventueel "eene goedkoope - zoo noodig ophaalbare - noodbrug voor Rijksrekening te bouwen" worden. Rijkswaterstaat wees dit af, omdat de opritten naar de Scharberghoogte te lang zouden worden. Dat probleem was noch door beide burgemeesters noch door hun respectievelijke raden gezien. Als doekje voor het bloeden werd bij Elsloo aan de brug de smalle weg in noordelijke richting aangelegd naar de Scharberg.

Verderop bij Berg-Urmond werd ook begonnen met de werkzaamheden. Ook hier werd begonnen met de bouw van beide bruggen. Het gemeentebestuur van Berg-Urmond had met de aanleg geen problemen, uitgezonderd werd de brug van Berg, omdat naar de smaak van de gemeenteraad het talud van deze brug te dicht bij de aanwezige woningen zou komen te liggen. Rijkswaterstaat accepteerde de bezwaren en in tweede instantie werden in Berg nog vijf woningen onteigend.

De Staatsmijnen in Limburg waren inmiddels ook gestart met de aanleg van de "kolenhaven" in Stein en de mijnspoorweg van de diverse mijnzetels naar Stein. De mijnspoorweg werd aangelegd door de firma Den Breejen van den Bout.

STAATSBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN.

(N^o. 295.) **W E T** van den 9den Juli 1931, tot verklaring van het algemeen nut der onteigening van percelen, erfdienstbaarheden en andere zakelijke rechten noodig voor aanleg van scheepvaartwegen c. a. in Zuid-Limburg ingevolge de wet van 28 Juli 1921 (Staatsblad n^o. 1012) (Julianakanaal) in de gemeenten Urmond, Stein, Limbricht, Nieuwstadt en Sittard.

WIJ WILHELMINA, BIJ DE GRATIE GODS, KONINGIN DER NEDERLANDEN, PRINSES VAN ORANJE-NASSAU, ENZ., ENZ., ENZ.

MAASTRICHT, 19 Juli 1932.

De Gedeputeerde Staten van Limburg,

Gezien het bij schrijven van Burgemeester en Wethouders der gemeente Stein van 20 April 1932, E.No.40/18, ingekomen besluit van den Raad dier gemeente van den 20^{en} April 1932, strekkende tot opheffing van de in het tracé van het in aanleg zijnde Julianakanaal gelegen gedeelten der na te noemen wegen en voetpaden, voorkomende in den staat der openbare wegen en voetpaden dier gemeente onder het na elken weg of elk voetpad vermelde nummer:

Steinakkerweg No.12, Holenweg No.13, Scheervoetpad No.144, Gemeineweg No.4, Kerkweg No.142, Steenwegstraat No.17, Brugstraat No.18, Violenweg No.84, Kruisstraat No.61, Veldschuurweg No.114, Bunderweg No.110, Meuserkerkweg No.190, Ondergenhousweg No.103, Steenvoetpad No.192, Dijksteeg No.104, Scharbergweg No.99, Scharstraat No.97 en Mulderweg No.93, een en ander als aangegeven op de bij het raadsbesluit overgelegde teekeningen;

Medegezien het terzake ingewonnen bericht van den Hoofdingenieur van den provinciaal Waterstaat van 6 Juli 1932, No.7242/10, La.B.(S.n.); blijkens hetwelk van die zijde tegen de voorgenomen opheffing geene bedenking bestaat;

Gelet op artikel 41 van het provinciaal Wegenreglement van Limburg;

B E S L U I T E N :

toe te stemmen in de opheffing van de bovenbedoelde weg- en voetpadgedeelten.

Afschrift dezes te zenden aan Burgemeester en Wethouders der gemeente Stein, ter mededeeling aan den gemeenteraad, onder uitnoodiging om van de aangebrachte wijzigingen aanteekening te houden in den staat der openbare wegen en voetpaden dier gemeente en van die aanteekening bericht te verstrekken aan dit college.

A A N

" Gelijkluidend "

Heeren Burgemeester en Wethouders
der gemeente

STEIN.

Leachte Collega,
 Het deel ik vriendelijk mede
 dat de vergadering van aannem-
 ing van brug over Kanaal kanaal zal plaats
 in Dinsdag 19 Sept nijn uur
 in cafe 'Op den Camp' tel. meer velen.
 We gelieve allen publiekheid in groote
 Meers de vergadering van elkaandag 19 Sept
 Burgemeester en Wethouders.



Uitg. druk. Jansen en Kruisen
 Fotogr. J. Meeuw. Elslloo

E. A. Heer F. Eussen

Burgemeester

de Gemeente Elslloo

INGEKOMEN

10 SEP 1934

Nr. 31/25

Bij de actie om een extra brug voor de landbouwers uit Meers trokken de
 Gemeentebesturen van Elslloo en Stein gezamenlijk op. Burgemeester Bruysten
 van Stein nodigde zijn collega Eussen van Elslloo uit voor een openbare verga-
 dering. Zonder resultaat overigens. Hier beneden een afdruk van een brief van
 Burgemeester en wethouders van Stein (10 maart 1933), waarin tenslotte
 maar gevraagd werd om een extra oprit te maken naar de brug in Elslloo.

Oprit by kanaalbrug

Door diverse landbouwers te Gröte Meers wordt ons erop gewe-
 zen dat zy zeer zouden zyn gebaat door een oprit aan de oostkant
 der kanaalbrug te Elslloo ook in Noordelyke richting. Thans is er
 slechts een oprit in zuidelyke richting ontworpen. Deze landbouwers
 hebben nog al land liggen ten Oosten van het kanaal doch dan ten
 Oosten of NoordOosten van de brug. Zy besparen hierdoor een omweg
 van 500 M. Met een helling van 1 op 20 zou kunnen worden volstaan.

Beleefd verzoeken wy U deze aangelegenheid in overweging te
 willen nemen en zoo het kan het aanbrengen der oprit te willen
 bevorderen.

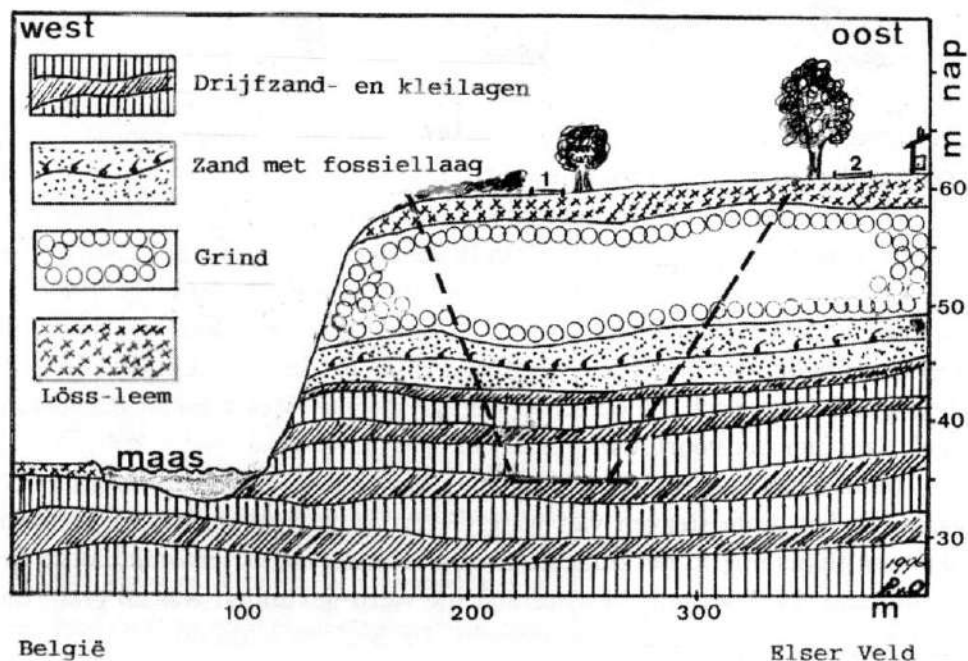
Burgemeester en Wethouders

De Wethouder

Zwerfkeien en fossielen

Inmiddels had men in Elsloo de grondlaag bereikt, waarin de zwerfkeien en de al langer bekende fossielenlaag van Elsloo aanwezig waren. Er werd een grote zwerfkei gevonden die door Rijkswaterstaat aan de gemeente werd aangeboden onder voorwaarde dat het transport door de gemeente zou worden betaald. In de gemeenteraad werden forse discussies gevoerd over de noodzaak de kei te behouden voor Elsloo. De oppositie beweerde dat de kei was gebarsten en tijdens het transport zou uiteenvallen, terwijl regerende partijen bang waren voor de kosten. Burgemeester F. Eussen hakte uiteindelijk de knoop door en nam de transportkosten voor zijn eigen rekening, zoals door diverse raadsleden was gesuggereerd. Voor een doos sigaren en een fles Els werd de kei door Van Hattum en Blankevoort naar zijn eerste plek gebracht. De pessimisten onder de raadsleden hadden geen gelijk gekregen en de kei ligt nu nog altijd als een monument onder aan de Julianastraat. Het waren dezelfde raadsleden die dodelijke ongelukken verwachtten in de bocht

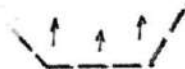
Doorsnede bij Elsloo (t.h.v. de kanaalbrug)

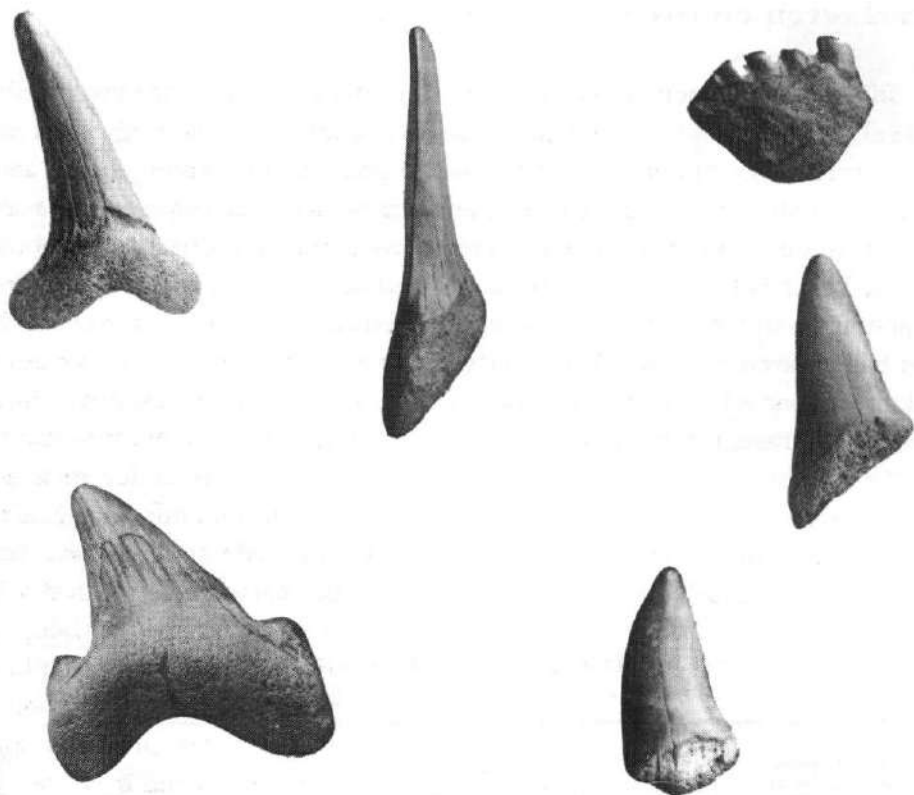


1= oude weg naar Stein

2= huidige weg naar Stein

Afgraving t.b.v. Julianakanaal





op de Berg, omdat deze veel te scherp zou zijn. Ten aanzien van de wegen naar Geulle stelden ze éénrichtingverkeer voor!

De fossielenlaag van Elsloo was een fenomeen waar vele wetenschappers zich mee hadden beziggehouden sinds de ontdekking in 1867. Nu bij het graven van het kanaal had men de mogelijkheid om de laag uitgebreider te bestuderen. De aannemer was niet zo blij met deze ontwikkeling, omdat de werkzaamheden toch werden beïnvloed door de onderzoekingen die door het Natuur-Historisch Genootschap werden gedaan. Met name Dr Beckers uit Beek nam hier het voortouw.

De fossielenlaag is circa 15 miljoen jaren geleden ontstaan. Over de oorzaak van het grote sterven van waterdieren in de toen aanwezige zee(arm) tast men thans nog in het duister. Er zijn meerdere theorieën die niet te bewijzen zijn. De hoeveelheid materiaal die werd gevonden was zo groot dat lang niet alles kon worden onderzocht. Dr Beckers telde op 0,3 vierkante meter 682 fossielen, waarvan 327 haaiantanden waren en de rest bestond uit steenkernen van andere waterdieren. De haaiantanden werden een verzamelobject voor de mannelijke jeugd van Elsloo. Het ging om de grootste en mooiste tanden en in elk huis was wel een sigarenkist vol haaiantanden aanwezig. Bovendien kon men Dr Beckers plezieren door de gevonden tanden in te leveren, hetgeen bij voldoende tanden een cent opleverde.

Het dagelijks leven van de werkers

Bij de aanleg van de mijnspoorweg werd door verschillende omstandigheden een zodanige arbeidsonrust gekweekt, dat er korte stakingen uitbraken. Op het werk in Elsloo-Stein en Geulle ontstond ook enige onrust door inmenging van kapelaan Meys van Geulle. Deze was wars van elke vooruitgang en kon met andersdenkenden al helemaal niet leven. Hij had de grootste problemen met de aanleg van het kanaal en in het bijzonder met de niet-katholieke toezichthouders van Rijkswaterstaat en de uitvoerders van de firma's. Hij benaderde de arbeiders op het werk en zelfs na de dienst, om ze op een nogal lompe manier te bewegen lid te worden van de Katholieke Vakbond. In Geulle had hij doorlopend problemen met de arbeiders die de

weg naar de kerk berijdbaar moesten houden. Hij trachtte via een brief aan de directie van Rijkswaterstaat zijn zin door te drijven, hetgeen niets opleverde. Hierna probeerde hij het "ondergronds" middels twee anonieme ingezonden brieven in de gezaghebbende krant De Tijd.

LAAKBARE ARBEIDSTOESTANDEN.

Bij de werken aan het Juliana-Kanaal.

Men schrijft ons:

Dat 't artikel onlangs in dit blad verschenen over de laakbare arbeidstoestanden en 't funeste keetsysteem aan de Julianawerken Geulle-Elsloo de bevoegde kringen van den Rijkswaterstaat te Maastricht heeft aangespoord tot ingrijpen, meen ik te mogen betwijfelen. Wel meenen wij te weten, dat er bij den Minister van Waterstaat aan de hand van bedoeld artikel aangedrongen is op verbeteringen. 't Is zelfs een vraag of op de bureaux der Julianawerken te Maastricht ook maar één geluid is doorgedrongen van „De Tijd” of van den minister. De Limburgsche pers — 't „Limburgsch Dagblad” te Heerlen nam 't bewuste artikel over — is er zeker niet in tel. Onlangs werd er zelfs door een hoogstaand zeer invloedrijk ambtenaar der Julianawerken, die ongetwijfeld belang moest stellen in plaatselijke en gewestelijke toestanden — beweerd: „Ik ken geen Limburgsche couranten”. Ziet daar een standpunt van hen, die een speciaal voor 't gewest Limburg zooveel beteekenend werk uitvoeren.

Om nog even terug te komen op de arbeidstoestanden: de keetbaas is ploegbaas, (dus praktisch werkgever) kostbaas, uitbetaler van 't loon, en herbergier gebleven. Voor Limburgsche huisvaders, en anderen, die nog houden aan vrouw en kinderen, is 't onmogelijk in de ploeg werk te vinden en aldus wat meer te verdienen. De werktijd zal binnen eenige dagen beginnen 's morgens zes uur en eindigen om zes uur 's avonds, met korte rustpoozen. Dat hierdoor 't uiterste wordt gevergd van de arbeiders, ieder huiselijk leven bijna onmogelijk is, en ieder organisatieleven, streven naar ontwikkeling menschelijkerwijze uitgesloten is, spreekt vanzelf. 't Godsdienstig leven krijgt een nekslag, om 't kort en bondig te zeggen. Wie

Dit is het begin van de tweede brief van kapelaan Meijs, De Tijd, 28 maart 1931

Dit artikel leverde natuurlijk een forse reactie van Rijkswaterstaat op, die ons nu een mooi beeld geeft van de situatie zoals ze toen was. Men benaderde het bisdom Roermond en de kapelaan kreeg opdracht zich niet meer te bemoeien met de kanaalwerken. Overigens lokte deze kwestie een discussie uit over het "keetbazenstelsel". Reeds eerder bij de Zuiderzeewerken en bij andere projecten van Rijkswaterstaat was dit aan de orde geweest. Ook nu werd de kwestie door de pers en de vakbonden weer opgerakeld.

Het keetbazenstelsel werkte aldus. De aannemers die niet waren georganiseerd, maakten werkafspraken met een "ploegbaas" om een ploeg van b.v. 20 grondwerkers op een karwei in te zetten. De ploegbaas stelde de ploeg meestal samen uit hem bekende werkers, van wie hij zeker kon zijn. Deze ploeg mensen woonden op het werkpunt samen met de ploegbaas in een houten keet, die verstoken was van elk comfort. De ploegbaas, ook wel keetbaas genaamd, had altijd zijn gezin in de keet wonen. Zijn echtgenote en kinderen moesten zorgen voor de "menage". De kostgangers betaalden namelijk een paar gulden menagegeld voor de warme maaltijd, de verwarming, en het wasgoed. Het schillen van aardappels en schoon maken van de groenten behoorde tot de werkzaamheden van de kostgangers, die dit karwei voor vijftig cent per week afkochten. Brood, boter en beleg werd per week afgerekend, omdat niet iedereen evenveel brood at.

Voor Rijkswaterstaat was het keetbazenstelsel onvermijdelijk, zoals uit dit gedeelte van een interne brief bleek:

"Ontkend kan niet worden, dat het aan de ploegbaas verbieden tevens kostbaas te zijn, vele bezwaren van het keetsysteem zou kunnen ondervangen. Teneinde de bezwaren zooveel mogelijk op te heffen, zou er dan echter voor dienen te worden gezorgd, dat de kostbaas geen geldelijk belang heeft bij het verstrekken van eten en dranken, het behandelen van de wasch enz. Dit zou weer moeten leiden tot het van Rijkswegen aanschaffen van cantines, het aanstellen van kostbazen, het inkoopen en bereiden van levensmiddelen, het aanschaffen van eetgerei, waschmiddelen enz., hetgeen, zooals onmiddellijk valt in te zien, tot velerlei praktische bezwaren en tot veel administratieve rompslomp aanleiding zou geven. Bovendien zouden daarmede niet alle bezwaren worden ondervangen. Zoo zou het verband, dat thans door de ploegbaas in de ploeg bestaat, sterk aan kracht inboeten, waardoor het handhaven van de orde in de keeten zou worden bemoeilijkt. Tenslotte dient nog te worden opgemerkt, dat 1e. de bezwaren tegen het bestaande keetsysteem bij de uitvoering van de werken voor het Juliana-kanaal niet in erger mate optreden dan bij de uitvoering van andere groote Rijkswerken; 2e. Ofschoon de bezwaren van het bestaande keetsysteem sinds lang worden gevoeld, tot nog toe geen wijziging is aangebracht, hetgeen er mijns inziens wel op wijst, dat de bezwaren niet gemakkelijk zijn te ondervangen."



*Groepsfoto van o.a. keetbazen van Van Hattum en Blankevoort.
Staande v.l.n.r.: ?, Gerrit Kruitbosch, Mon Cleiren, G. Blaszek (landmeter);
zittend v.l.n.r.: ?, Gerrit Smans, Kees van Beek, Toon Tempelaars.*

De ploegbaas zorgde wel weer voor koffie en thee op het werkpunt. Voor deze werkzaamheden werd een "flaps" aangenomen, die voor een paar gulden per week met koffie en thee tussen het werkpunt en de keet heen en weer liep. De flaps was een jongen van 14-16 jaar.

Het spreekt vanzelf dat een keet, waar zoveel mensen bij elkaar woonden, niet altijd vrij was van ongedierte, bovendien gingen de werkers voor een plasje niet op de primitieve wc's. Ze deden dit meestal gewoon tegen de wand van de keet. Om de stank tegen te gaan werden de wanden wekelijks van buiten besprenkeld met creoline.

De keten waren weliswaar dubbelwandig uitgevoerd, maar in de zomer was het er gloeiend heet en in de winter steenkoud. Voor de bewoners waren er twee mogelijkheden om deze toestand te ontlopen. De ene was het cafe en de andere was overwerken. Beide mogelijkheden werden gebruikt. Overigens waren de bewoners bijzonder solidair en klaagden niet over hun situatie, want anderen waren er veel slechter aan toe! Bekende keetbazen in onze regio waren :Toon Tempelaars, Kees Smans, Mon Cleiren, Toon van Beek, Gerrit Kruitbosch, Toon Tempelman, Jan Provoost.

Rijkswaterstaat wilde naar aanleiding van de discussie toch iets doen

voor de werkers en bouwde voor 3404 gulden in Elsloo op de hoek van wat nu de Wijngaardstraat en de Scharberg heet, een ontspanningslokaal dat werd uitgerust met een biljarttafel en een radio. Het lokaal kreeg de naam "de houten lepel" en werd gedreven door twee dames die uit het noorden waren aangetrokken. De vergunning voor exploitatie was overigens aangevraagd en verkregen door de Nederlandse vereniging voor drankbestrijding. Er werd gebruik gemaakt van deze faciliteit.

Door de lange duur van de werkzaamheden ontstonden er toch ook veel contacten tussen de "vreemdelingen" en de dorpelingen. Dochters van keetbazen, uitvoerders en van toezichthouders raakten verliefd op dorpsjongens, en omgekeerd, dorpsmeisjes op alle categorieën jonge mannen die aan het kanaal werkten. Er kwam hieruit een behoorlijk aantal huwelijken voort. Ook "gemengde" huwelijken waren geen uitzondering, en het moge duidelijk zijn dat de parochiegeestelijkheid daarmee nogal problemen had. Zo was er in Elsloo een moeder, wier huwbare dochter verliefd was op een andersdenkende, van mening dat de knaap van nette komaf was en bovendien goed verdiende, zodat hij haar goedkeuring kreeg. Vanaf de kansel werd ze door de pastoor met naam en toenaam tot de orde geroepen! Het huwelijk ging desondanks door.

Katholieke werkers aan het kanaal met schoolgaande kinderen lieten deze op de dorpen naar school gaan. De protestantse kinderen werden per bus naar de school in Geleen gebracht. De buskosten werden van gemeentewege vergoed.



Familie Cleiren met hun zoon, die in mei 1931 in Elsloo zijn eerst Communie deed.



Iedere keetbaas beschikte over een "Flaps". Dat was een jongen, die voor een paar gulden in de week allerlei werk voor de keetbaas en zijn ploeg deed. Bij keetbaas Cleiren werkte Frans Notten uit Geulle. Op de foto is Flaps Frans met een emmer koffie, een emmer thee en een tas met mokken aan een juk op weg naar de ploeg Cleiren.



De ploeg Gerrit Smans voor de woonkeet.

Achterste rij, v.l.n.r.: Jan "de motorrijder", Kees Tijhuis, Gerrit Sonneveld, Joep Huijgen, Paul van Vught, Karel van Vught.

Middelste rij v.l.n.r.: Kees Kraus, Toon "van de Motorrijder", Gerrit Staal, Harm Oost, Driekske Sophie, Mieke Smans, Gerrit Smans.

Voorste rij v.l.n.r.: Willem van Wanrooy, Rinus van Aart, Bertus Treitelman, Janus Hofkes, Janus Smans, Andries Booij.

In het najaar van 1930 had men veel last van het water. Naarmate het grondwater steeg daalde het aantal arbeiders, zoals uit bijgaande staat is te lezen.

		arbeiders.	ontslagen arbeiders.	machinisten.	ontslagen machinisten.	smederij personeel.	ontslagen smederij personeel.	Jongens.	ontslagen jongens.	totaal aantal werklieden.	totaal aantal ont-
30 Oct.- 6 Nov.	191	1	22	•	26	•	37	•	•	276	1
7 Nov.- 13 Nov.	190	4	22	•	26	1	37	•	•	275	6
14 Nov.- 20 Nov.	186	10	22	•	25	•	36	•	•	269	10
21 Nov.- 27 Nov.	176	52	22	4	25	5	36	•	•	259	72
28 Nov.- 4 Dec.	124	16	18	•	20	4	25	•	•	187	17
5 Dec.- 11 Dec.	108	•	18	•	19	•	25	•	•	170	•
12 Dec.- 18 Dec.	108	•	18	•	19	•	25	•	•	170	•
19 Dec.- 25 Dec.	108	•	18	•	19	•	25	•	•	170	•
26 Dec.- 1 Jan.	108	•	18	•	19	•	25	•	•	170	•
2 Jan.- 8 Jan.	108	•	18	•	19	•	25	•	•	170	•

In een reactie op de ingezonden brieven van kapelaan Meijs schreef de Hoofdingenieur voor het Julianakanaal o.a. over het loon- en premiestelsel. Kapelaan Meijs had beweerd dat er in Geulle en Elsloo veel minder betaald werd dan het normale contractloon van 55 cent plus 2 cent vakantiegeld. Het betreffende gedeelte uit deze tekst is hier overgenomen.

"In het bestek zijn geen voorschriften omtrent de loonen opgenomen en kan dus dienaangaande door de Waterstaat geen invloed worden uitgeoefend.

Aangezien de aanneemster en het overgrootste deel van de arbeiders niet is georganiseerd wordt de collectieve arbeidsovereenkomst voor de bouwbedrijven voor den kring Maastricht, welke in de Gemeente Geulle geldt en de collectieve arbeidsovereenkomst voor de Mijnstreek, welke in de Gemeente Elsloo geldt, niet nageleefd, maar een loon uitgekeerd, dat in overeenstemming is met hetgeen door andere ongeorganiseerde aannemers in de omgeving wordt uitbetaald.

Door de aanneemster wordt voor de grondwerkers een premiestelsel toegepast, waardoor het loon van de meeste der arbeiders belangrijk hooger dan het grondloon van f, 0.40 per uur bedraagt.

Zoo werd onder andere in de willekeurig gekozen week van 10 October 1930 - 16 October 1930 aan loon en premie door de 191 toen aanwezige grondwerkers en verdere hulp-arbeiders een loon ontvangen als volgt :

<u>Werkzaam in gemeente Geulle</u>			<u>Werkzaam in Gemeente Elsloo</u>		
aantal	ontvangen	loon	aantal	ontvangen	loon
	loon met	volgens		loon met	volgens
	premie	c.a.o.		premie	c.a.o.
	per uur			per uur	
11	f 0,40	f 0,46	1	f 0,44	f 0,55 + f 0,02 vacantieloon
2	f 0,44	id.	4	f 0,49	id.
2	f 0,46	id.	2	f 0,50	id.
1	f 0,47	id.	1	f 0,54	id.
2	f 0,48	id.	61	f 0,57	id.
6	f 0,49	id.	10	f 0,60	id.
1	f 0,54	id.	2	f 0,62	id.
65	f 0,57	id.	1	f 0,67	id.
			16 onvolwassen arbeiders met een uurloon van f 0,25 tot f 0,37		

Uit deze becijfering blijkt dat een groot gedeelte der grondwerkers zelfs meer ontvingen, dan het in de beide hiervoren genoemde collectieve arbeidsovereenkomsten aangegeven uurloon. De voorstelling, dat wie meer wil verdienen niet naar vrouw en kinderen mag, is absoluut onjuist. De omstandigheden, dat in de omgeving geen voldoende aantal goede grondwerkers zijn te

vinden, welke met spoor- en excavateurswerk bekend zijn, dwingt de aanneemster keeten te plaatsen, teneinde de elkders komende grondwerkers onderdak te verschaffen. Deze kunnen geen onderdak bekomen bij de bewoners van de omliggende dorpen, aangezien deze bewoners daartoe niet genegen zijn.

Het is voor de bewoners uit de omgeving niet eens mogelijk onderdak in deze keeten te bekomen; voor dat doel zijn de keeten niet geplaatst. Bovendien is het voor de bewoners uit de omgeving niet noodig om, teneinde in de zoogenaamde ploeg te komen, logement te zoeken bij den keetbaas.

De flinke arbeiders komen toch in de ploeg. Zoo bestaat onder andere de schiftploeg van den excavateur geheel uit arbeiders uit de omgeving, welke gelijk loon en gelijke premie ontvangen als de andere ploegen bestaande uit zoogenaamde polderjongens. Dit is eveneens het geval met de spoorploeg, met deze uitzondering dat, zooals bij deze aannemersfirma voor die ploegen gebruikelijk slechts de halve premie uitgekeerd.

Zooals hiervoren reeds is uiteengezet is het niet noodig om in de ploeg te komen, verblijf te houden in de keeten der onderneming. De op het werk aanwezige vijf keeten voldoen alle, wat ruimte, licht en lucht betreft in ruime mate aan de bepalingen van de A.V. zooals deze waren vastgesteld in de vroegere § 460 onder d der administratieve bepalingen.

De zindelijkheid laat niets te wensen over, de verlichting is voldoende, één der keeten is voorzien van electrisch licht, terwijl twee der keeten van een radio-installatie zijn voorzien. Aangezien door de bewoners in de omgeving met een zekere minachting op de keetbewoners wordt neergezien, wat zijn oorzaak vindt in het feit, dat onder deze keetbewoners weleens minder goede elementen schuilen, is voor hen geen andere weg open, dan café-bezoek, indien ze niet in de keet willen zitten. Wel zijn door zich op sociaal-gebied bewegende personen of vereenigingen uit de omgeving plannen gemaakt om de keetbewoners ontspanning te bezorgen, doch deze plannen zijn nimmer tot uitvoering gekomen...

In de keeten is het verboden sterken drank te verstrekken; overtreding is uit den aard der zaak zeer moeilijk te constateeren. Aangezien het keetsysteem niet verboden is, kan slechts volstaan worden met toezicht op de naleving der voor de keeten vastgestelde bepalingen. Al kan niet worden ontkend dat aan het keetsysteem bezwaren verbonden zijn, zoo zijn deze toch wel in hooge mate overdreven voorgesteld."



De ploeg Tempelaars gefotografeerd voor de woonkeet.

Achterste rij, v.l.n.r.: Nijs Loonen, Jan de Steur, ?, Louke Jacobs, "de Mosterd", ?, Wan Tabak (vader).

Middelste rij, v.l.n.r.: Jan Tabak, Nico Tabak, "de Schipper", Hendrik Weerman, Jan van de Veer, "Abbas", Ouke van de Veer.

Voorste rij, v.l.n.r.: Stan van Loon, Jannes Hoogmoed, Antonia "Tona" Tempelaars, Mevr. Tempelaars, Toon Tempelaars.

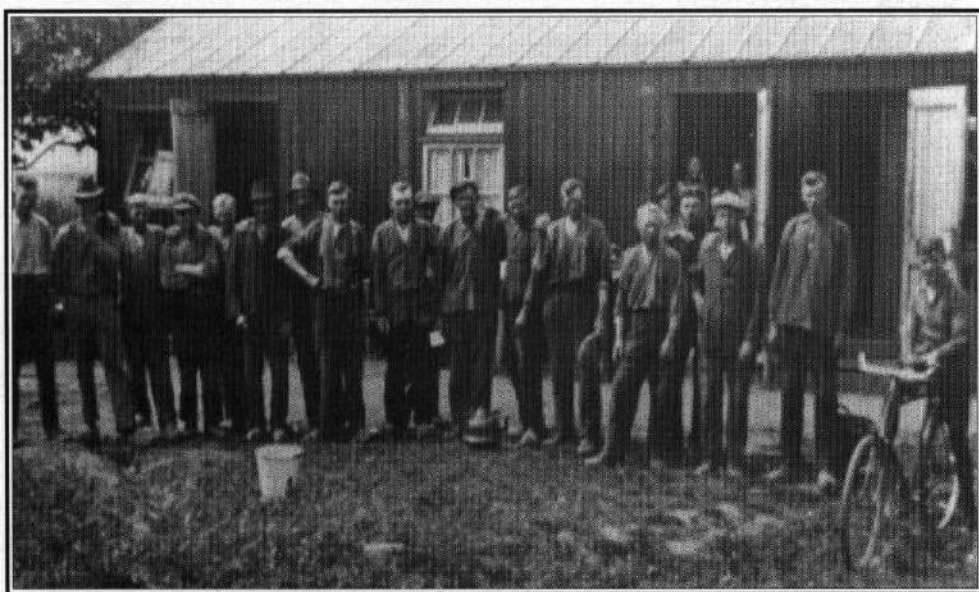
Beneden de ploeg Tempelaars, gefotografeerd op zondag.

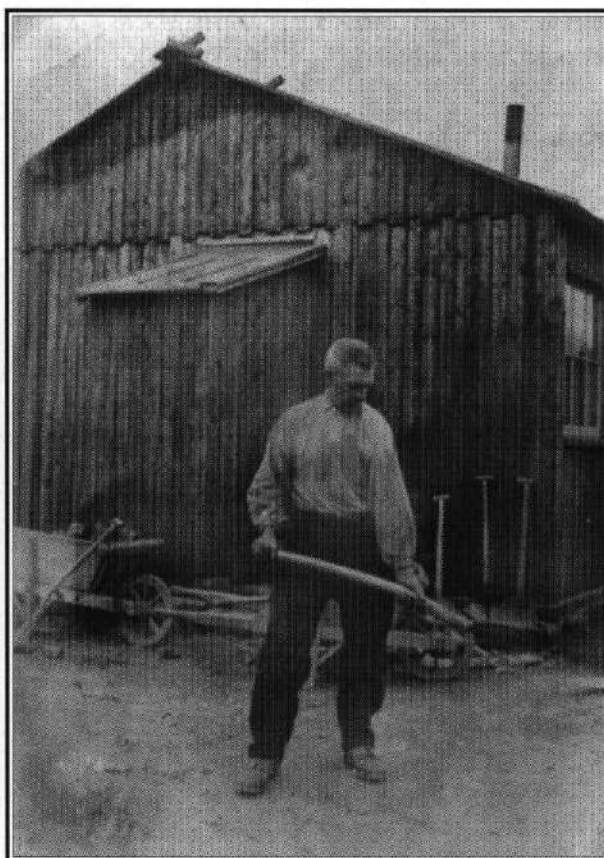




Toon Tempelaars met zijn hele familie en de ploeg. Vooraan v.l.n.r.: Marie Tempelaars, To Tempelaars, Moeder Tempelaars, Tonia Tempelaars. Achter Marie staat vader Toon. Zoon Piet Tempelaars staat op de achterste rij 3^e van rechts.

Op de foto beneden staat Piet Tempelaars met fiets naast de ploeg. De foto geeft een goed beeld van de uitvoering van de woonketen.





Voetbalploeg Van Hattum en Blankevoort. Dit elftal speelde bij bekerwedstrijden in de regio.

Vooraan zittend: Toon Janssen.

Knielend v.l.n.r.: Jan Everaers, Harie Gulikers, Sjang Smeets, ?, ?.

Staannd v.l.n.r.: ?, H. Aspers, ?, R. Daemen, ?.

Demonstratie met de "bats"-schop. Ook hier een duidelijk beeld van de uitvoering van de woonketen.



Blijkbaar een feestelijke gelegenheid. De krat bier ontbrak niet.

Beneden staat het kantoorpersoneel voor de directiekeet.





De ploeg Tempelaars bij het schiften van het spoor en tijdens de schafsttijd.

De laatste jaren van de werken

De werkzaamheden vorderden gestaag. Naarmate de afgraving dieper werd kwamen er meer problemen met het water uit de drijfzandlagen. Rijkswaterstaat richtte een proefopstelling in met vijf pompen teneinde te bepalen hoever de afstanden moesten zijn tussen de pompen. Deze werd bepaald op dertig meter voor de pompen aan de oostzijde van het kanaal, en vijftig meter voor die aan de westzijde. Overigens bleek al snel dat de pompen aan de westzijde toen ze in bedrijf gingen heel weinig water pompten, zodat werd besloten alleen aan de oostzijde pompen te installeren. Er werden zestig pompen met filters gekocht voor de prijs van 35.491 gulden, die geïnstalleerd werden naarmate de werkzaamheden vorderden. Hiertoe werden pompbuizen in de bodem gebracht door met water de grond weg te spoelen en de buizen te laten zakken. De pompen met de filters werden gemonteerd en na aansluiting op de verzamelleiding in bedrijf genomen.

Het water werd naar de voet van de Maasberg geleid, van waar het werd afgevoerd naar de Maas of via een hogedrukpomp teruggepompt voor het spoelen van nieuwe pompputten. Door deze werkwijze werd de wateroverlast zo veel mogelijk beperkt om nog redelijk te kunnen werken.

De totale waterbestrijding bleef in handen van Rijkswaterstaat, waarbij Van Hattum en Blankevoort voor de nodige arbeidskracht zorgde. Overigens bleef men toch problemen houden, want er zijn meerdere malen kleinere of grotere grondafschuivingen geweest door wateroverlast in de hogere lagen. Vaak moest men dan ook improviseren en in de kantoren van de uitvoerders en de toezichthouders werd tot laat in de avond of nacht gewerkt. Werktijden van 70-90 uur per week waren voor deze mensen geen uitzondering. Berekeningen werden gewoon met potlood op papier gemaakt.

Inmiddels waren de kanaaldelen van Maastricht tot aan Elsloo in 1932 zover gevorderd dat alleen de afwerking van de dijken van Geulle tot Elsloo nog moest gebeuren. Deze afwerking bestond uit het aan de binnenkant bekleden van de dijklichamen met een 20 centimeter dikke kleilaag die werd aangebracht door de "kleiploeg". De klei werd aangevoerd uit de kleiput in Geulle, op de taluds gestort en door de kleiploeg aangebracht en "dichtgestampt" met behulp van pneumatische stampers. Dit was een bijzonder zwaar karwei.

Na het aanbrengen van een beschermende grindlaag kon het water vanaf Maastricht geleidelijk worden toegelaten via verschillende tussenstappen. Uiteindelijk werd het peil van het kanaal bereikt, waarbij bleek dat er forse

lekkages waren. Men loste dit probleem op door onderlossers met "blubber" door het kanaal te laten varen en te lossen waarbij de blubber vanzelf naar de lekplaatsen zakte en deze afdichtte.

In de winter 1932-1933 kon er op het kanaal worden geschaatst. Uit de wijde omgeving kwamen de schaatseren om te genieten van de schitterende ijsbaan. Enkele zakelijke Elsloonaren exploiteerden tentjes waar chocolademelk of soep kon worden gekocht. Het werk lag in de winter grotendeels stil en er volgden weer een aantal ontslagen. Ontslag werd aangekondigd aan de betroffene met de zin: "ga jij de penning maar halen"! Na de winter werd een groot deel van de ontslagen teniet gedaan en ging men weer aan de arbeid.

In Elsloo werden de landhoofden voor de brug gemaakt. Voor die tijd gebruikte men moderne middelen. De bruggenhoofden werden in één stort uitgevoerd, en werd er gebruik gemaakt van betonpompen. De landhoofden werden door een firma gemaakt die ook het betondek van de brug en de draineerleiding met putten maakte voor 92.308 gulden. De bedoeling van de draineerleiding was het opvangen van het grondwater dat werd aangevoerd, en dat is op heden nog altijd het geval. Na het gereedkomen van de landhoofden werden de diverse bruggen gemonteerd. De stalen bovenbouwen van de vijf bruggen van Elsloo, Stein, Urmond, Berg en Obbicht werden door een firma geleverd en gemonteerd voor 240.478 gulden.

Ook in Stein, Berg en Urmond vorderden de werkzaamheden gestaag. In Stein kon begonnen worden aansluitend aan de Staatsmijnhaven de eigen haven aanleggen. Ten behoeve van de aanleg werd een geldlening aangegaan van 70.000 gulden. Het werk werd aangenomen door de fa. Verhagen en Ligthart te Breda voor 41.628 gulden, exclusief de levering van damwandplaten die voor 15.590 gulden door de gemeente werden aangekocht. De kraan werd bij firma Figee in Haarlem gekocht voor 9.300 gulden. Voor het resterende bedrag werden nog enkele wegverbeteringen aangebracht en een houten gebouwtje gekocht ten behoeve van de kademeester.

In de doorgraving van de Scharberg had men het diepste punt bereikt en de aanwezige drijfzandlaag verwijderd waardoor men gemiddeld 2,5 meter dieper uitkwam dan de afgewerkte kanaalbodem, zie de tekening van het dwarsprofiel op bladzijde 70. Op dat diepste punt werd een draineerlaag gelegd van grind/zand met daaroverheen een afsluitlaag van vijf centimeter dik asfaltbeton. Nadat een klein proefstuk was gemaakt bleek dat het asfaltlaagje ging golveren als men er overheen liep, en werd men gedwongen eerst een betonlaag te maken die uiteindelijk twintig centimeter dik werd met daaroverheen een asfaltbetonlaag van ook twintig centimeter. Alleen al de asfaltbetonlaag kostte 133.604 gulden en het totale voltooien van het stuk tussen Stein en Elsloo kostte 604.500 gulden. Hierin is waarschijnlijk een behoorlijk bedrag opgenomen voor de betonlaag. Beton en asfaltbeton werd halverwege tussen Stein en Elsloo boven op de berg aangemaakt en per trein naar de

plaats van bestemming gebracht. Bij het aanmaken van het asfaltbeton is een arbeider in een bak met heet asfalt terecht gekomen en later in het ziekenhuis aan de opgelopen brandwonden overleden.

Het spreekt van zelf dat men onder tijdsdruk kwam te verkeren door de tegenslagen. Er werd een periode in twee diensten van twaalf uur per dag gewerkt. De extra benodigde verlichting werd geleverd door een groot aantal gaslantaarns. Dit bracht vele kijklustigen op de been die op de Scharberg



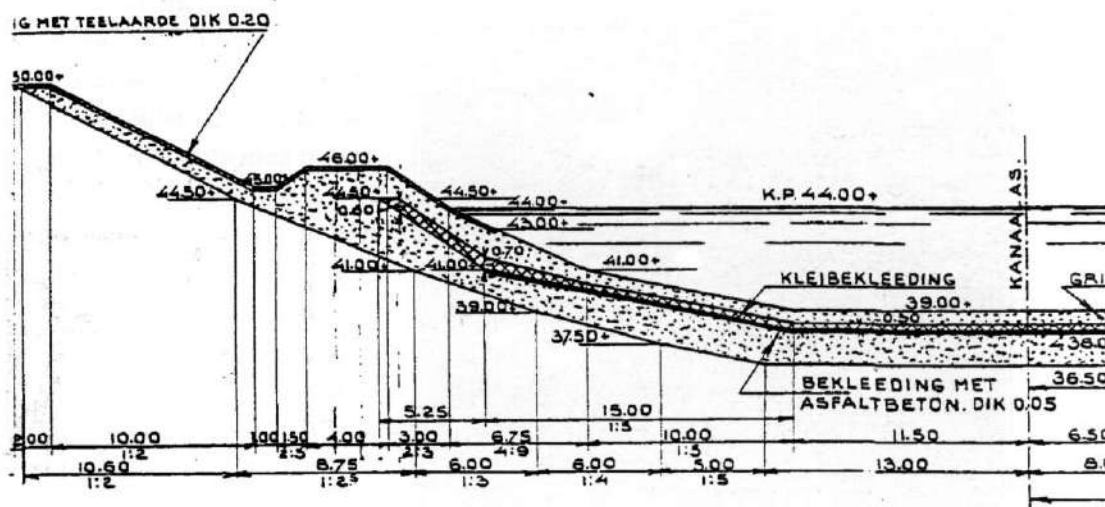
kwamen kijken naar het uitvoeren van de werkzaamheden in de avonden. Nadat de beide lagen waren aangelegd werd nog een extra grindlaag aangebracht. Hiermee was de doorgraving van de Scharberg een feit en kon men met de afwerking beginnen.

Met schop en kruiwagen werd de proeflaag aangebracht

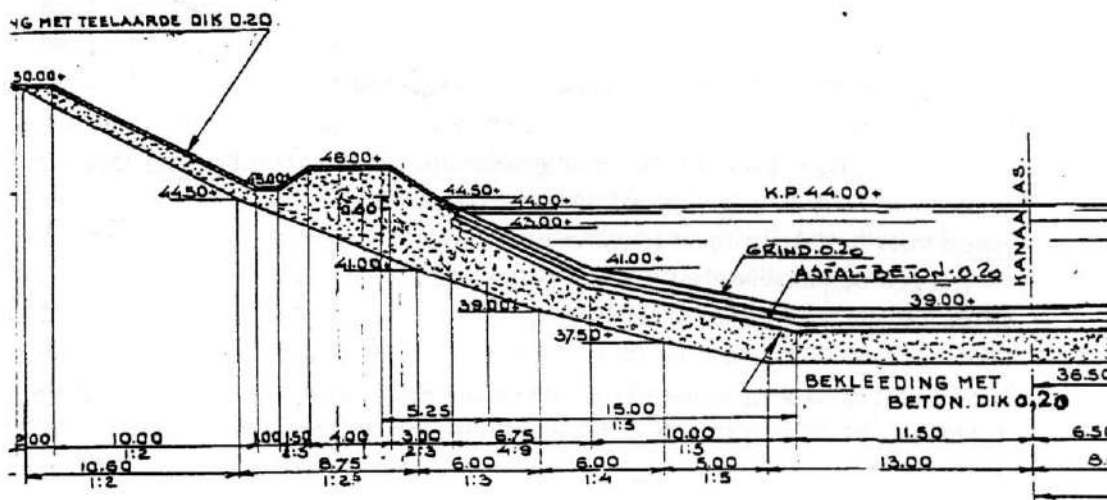
Inmiddels was op 7 mei 1934 het kanaalgedeelte van Maasbracht tot Born in het bijzijn van de Koninklijke familie geopend, en in november van datzelfde jaar was ook het kanaalgedeelte van Elsloo naar Born zover dat men het water vanaf Elsloo kon toelaten. De dijk die onder aan de Maasberg het kanaaldeel vanaf Maastricht afsloot, werd verlaagd en aan de overloopkant voorzien van trappen uit hout die moesten voorkomen dat de dijk zou uitspoelen. Hierna werd het kanaalpeil geleidelijk verhoogd en begon het water te stromen in het droge kanaal. Aanvankelijk ging dit zo langzaam dat de jeugd voor het aanstromende water uitliep.

Tegen de jaarwisseling was de waterstand in het nieuwe kanaalstuk op 44 m. boven NAP gebracht en kon men ook in dit gedeelte de nogal forse lekkages gaan bestrijden. De lekkages waren van dien aard dat de burgemeesters van Stein en Berg-Urmond in brieven aan Rijkswaterstaat om een zo spoedig mogelijke opheffing van de lekkages vroegen en vergoeding van de geleden schade eisten. Dit werd toegezegd en met man en macht werd de lekkage bestreden. De kosten hiervoor bedroegen tot 10 procent van de aanneemsom. Het gedeelte aan de Scharberg vertoonde geen lekkages en nadat de pompen waren gestopt werd het aangevoerde grondwater afgevoerd via de draineringsleiding naar de vijver van het missiehuis in Stein en naar de Maas in

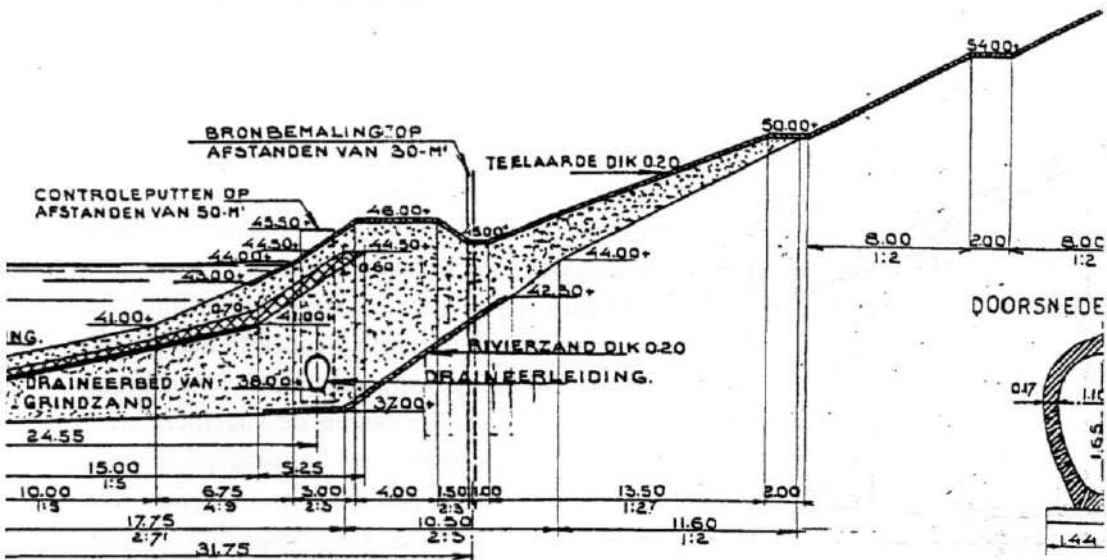
PLAN DWARSPROFIEL IN DE



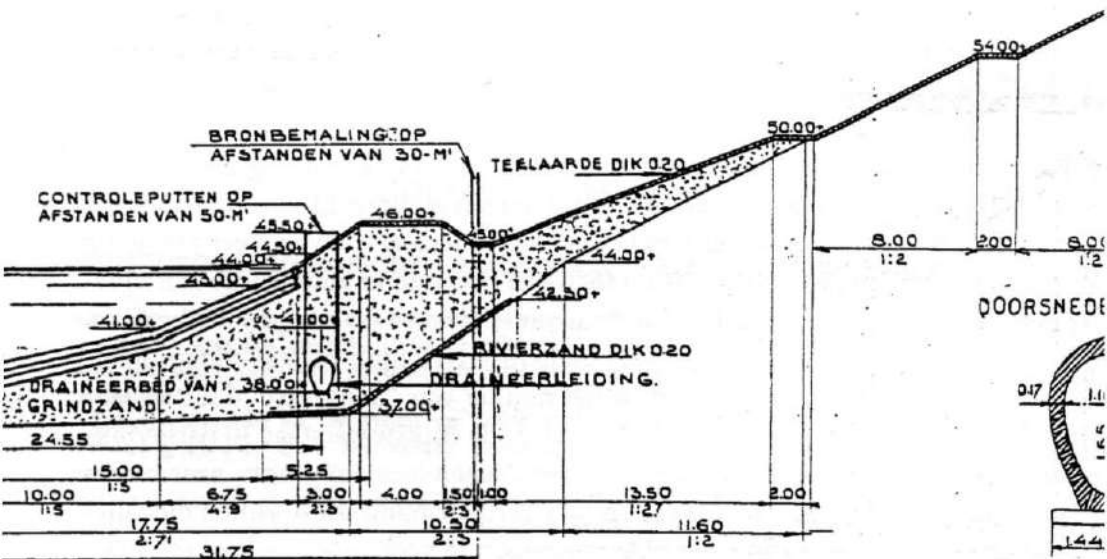
DWARSPROFIEL IN DE DOORG UITVOERING.



OORGRAVING TE ELSLOO.



NG TE ELSLOO.



Elsloo. Het achtergebleven dijkgedeelte in Elsloo werd weggebaggerd waardoor de vaarroute vrijgemaakt werd. Inofficieel kon de scheepvaart nu gebruik maken van het kanaal en op 1 juni voer schipper A. Mulders uit Roozendaal met negentig ton zand de haven van Stein binnen om te worden gelost. Hij verbleef hiervoor drie dagen in de haven en moest 4,50 gulden havengeld betalen. De volgende lossingen waren op 11 en 28 juni waarbij 435 ton teerslakken en 124 ton hout werden aangevoerd. De eerste beladingen vonden plaats op 19 Juni en 31 juli, toen 108 ton zand en 20 ton fruit werden aangevoerd voor transport. De inkomsten waren in die eerste periode natuurlijk nog niet denderend en varieerden in de topweken van 45,40 tot 48,46 gulden. De slechtste week was die van 2-9 September met als inkomsten 10 gulden.

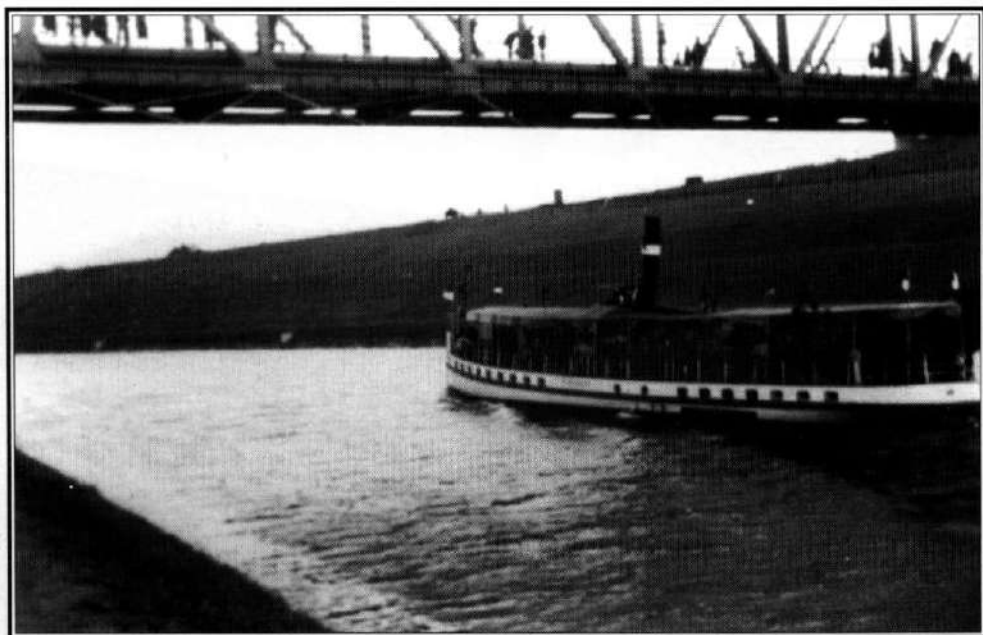
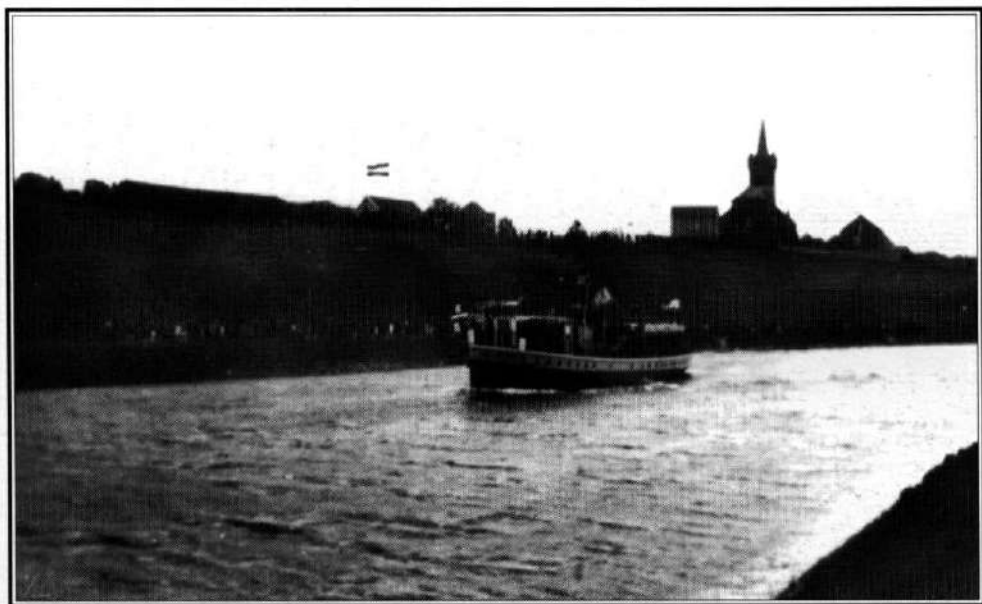
Op 16 September 1935 vond de opening van het kanaal plaats door Hare Koninklijke Hoogheid Prinses Juliana die door het overhalen van een handle bij de sluis in Borgharen het kanaal officieel in gebruik stelde. Voorafgaande hieraan hadden op het provinciehuis de erbij behorende plechtigheden plaatsgevonden in de vorm van toespraken. Na de opening stapten de koninklijke gasten met alle genodigden op diverse schepen en begon de vaartocht over het kanaal, waarbij tijdens de passage van elk dorp door het plaatselijke muziekcorps het Wilhelmus werd gespeeld. Door de aanemers en de gemeenten waren passende sobere versieringen aangebracht. De schoolgaande kinderen waren klassikaal aanwezig en zwaaiden met vlaggetjes. Helaas hebben velen de koninklijke gasten niet gezien. Dat was waarschijnlijk te wijten aan het gure koude weer dat niet uitnodigde tot een lang verblijf in de open lucht.

Hiermee behoorde een groot werk tot het verleden en een groot deel van de vreemdelingen die in 1929 in de gemeenten Elsloo, Stein en Berg-Urmond waren komen wonen, vertrok weer naar elders. Toch bleef ongeveer 20 procent hier achter vanwege huwelijken en mogelijk betere toekomstverwachtingen. De aanwezige materialen van de aannemers bleven nog geruime tijd opgeslagen. De laatste locomotieven, kipkarren en dergelijke verdwenen pas in de loop van 1937. Hierna kon het gewone alledaagse leven weer zijn gang gaan, hoewel dit zeker voor Elsloo toch wel beduidend anders was dan vroeger. Ook Stein waar de haven van grote invloed werd op het gewone bestaan, veranderde in een plaats waar veel nieuwe activiteiten plaatsvonden. Berg-Urmond bleef meer zichzelf, omdat het minder was "aangetast" door de aanwezigheid van het kanaal. Tenslotte verleende Rijkswaterstaat 30 parlevinkvergunningen voor het traject Stein-Born. Negen hiervan gingen naar bewoners van Stein en vijf naar bewoners van Berg-Urmond. Deze zullen niet allemaal gebruikt zijn want het waren er gewoon te veel.



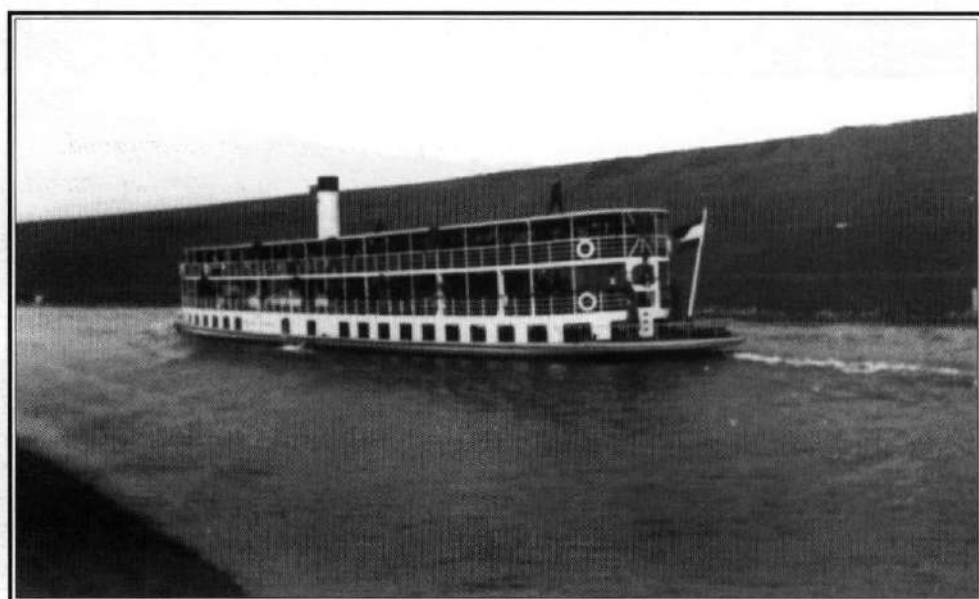
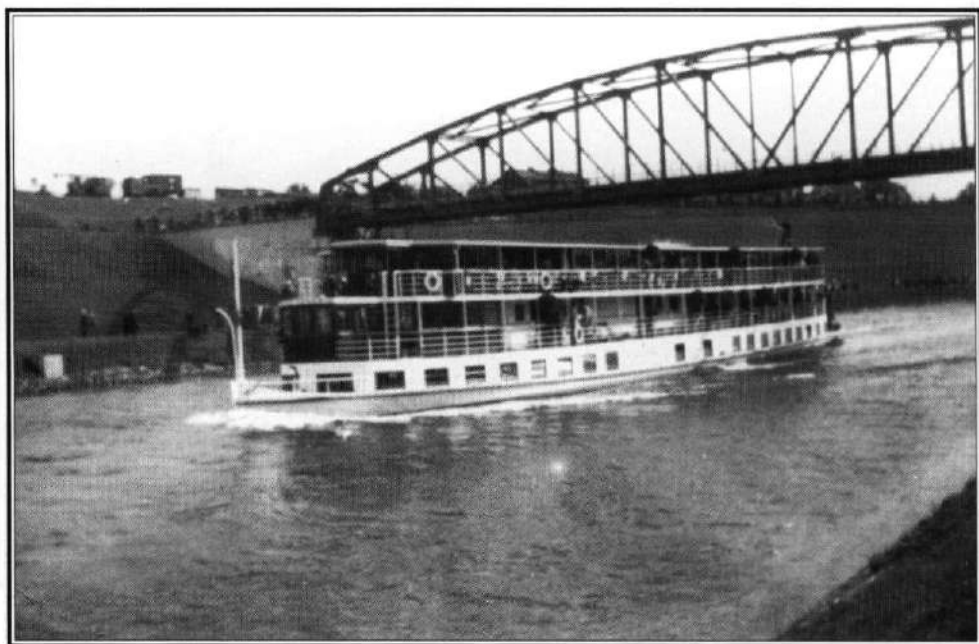
*De opening van het kanaal op 16 september 1935.
Het was een koude, winderige dag, toen de schepen Elsloo passeerden.
Voorop voer de Piet Hein met de koninklijke gasten.*

*De volgende schepen waren bezet door hoogwaardigheidsbekleders als burge-
meesters en pastoors van de gemeenten aan het kanaal.*



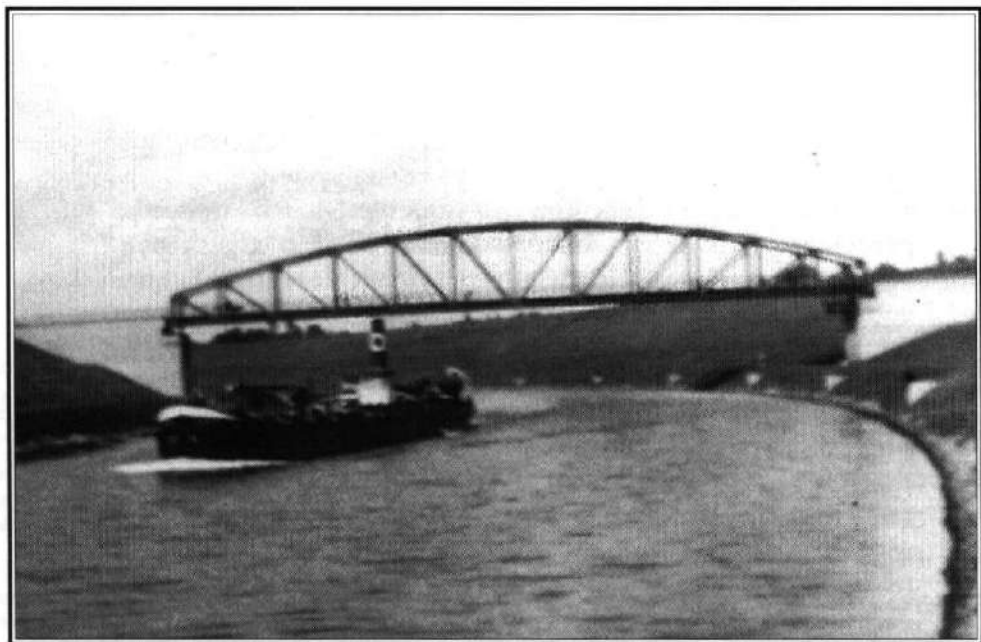
Er waren enkele vlaggen uitgehangen en de schooljeugd en geïnteresseerden stonden op de dijk of op de Berg om het schouwspel gade te slaan, terwijl de fanfare het Wilhelmus speelde.

Nadat het schip met de koninklijke gasten was gepasseerd mocht men op de brug om de andere schepen te zien passeren.



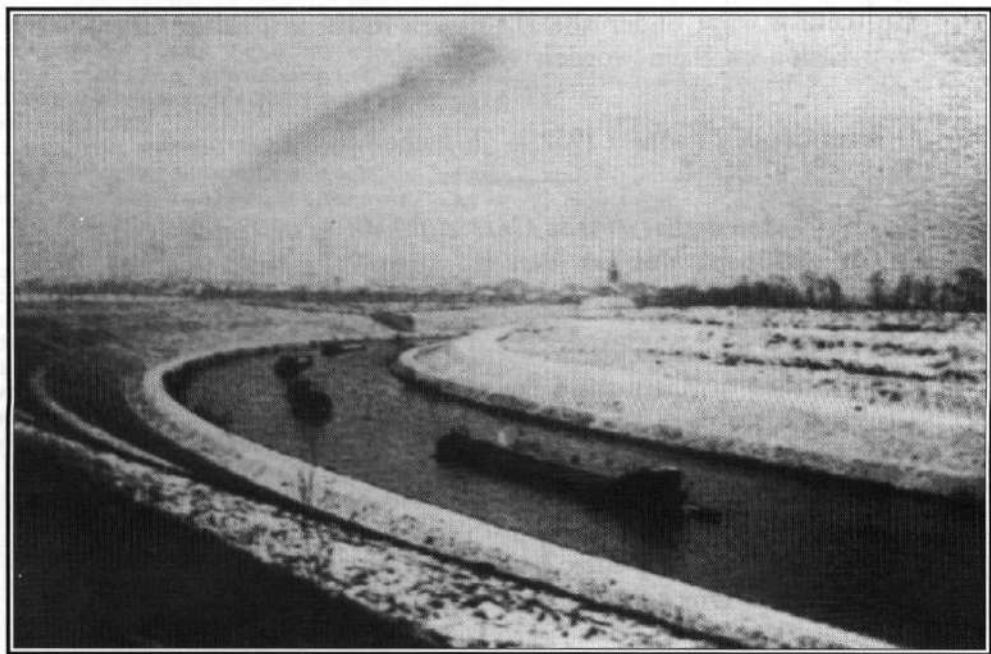
Het laatste schip met gasten.

De plechtigheid van de opening was voorbij en het Julianakanaal was vrij voor het steeds toenemende scheepvaartverkeer.



Het eerste schip dat langs Elsloo naar Maastricht vaart.

*Winterstemming aan het kanaal met de kerk van Elsloo op de achtergrond.
Het slepen van diverse schepen was normaal in de eerste jaren van het kanaal.*



*Aan de Eerwaarde Geestelijkheid en Geloovigen
der parochies van den H. Augustinus te Elsloo en
van den H. Martinus te Stein.*

Om de bewoners der gehuchten, gelegen tusschen de Maas en het Julianakanaal en gedeeltelijk behoorende tot de parochie Elsloo, gedeeltelijk tot de parochie Stein, van welke parochies zij door het nieuwe kanaal worden afgesneden, eene betere gelegenheid te geven tot het vervullen hunner godsdienstige plichten, hebben Wij besloten deze gehuchten samen te voegen tot eene nieuwe zelfstandige parochie, welke als volgt zal zijn begrensd:

ten *Zuiden* door de Scharrenstraat of den dijk tusschen de Maas en het Julianakanaal;

ten *Westen* door de Maas;

ten *Noorden* door de tegenwoordige grens tusschen de parochies Stein en Urmond;

ten *Oosten* door het Julianakanaal van af den dijk tusschen Maas en kanaal tot aan de grens der gemeenten Stein en Urmond.

De parochie zal den naam dragen Meers en hare kerk zal zijn toegewijd aan den H. Jozef.

Wanneer iemand der Geloovigen gegronde bezwaren heeft tegen de oprichting dezer parochie en hare voorgestelde grensregeling, kan hij zich binnen acht dagen na afkondiging van dit schrijven wenden tot den zeereerwaarden Heer Deken van Meerssen.

En zal dit schrijven op Zondag 10 Januari a.s. op de gebruikelijke wijze onder alle H. Missen in de parochiekerken van Elsloo en Stein worden voorgelezen.

† L. J. A. H. SCHRIJNEN.

Roermond, 2 Januari 1932. Bisschop van Roermond.

*Aan de Eerwaarde Geestelijkheid en de Geloovigen
der parochies van den H. Augustinus te Elsloo en
van den H. Martinus te Stein.*

Tegen de voorgestelde grensregeling der nieuw op te richten parochie te Meers zijn bezwaren bij Onszinnengekomen.

Wij hebben deze bezwaren ernstig overwogen en zijn na

rijp beraad tot de overtuiging gekomen, dat zij niet gegrond zijn.

Wij blijven dus bij Onze bepalingen en richten de parochie op, zooals in Ons schrijven van den 2 Januari is uiteengezet.

† L. J. A. H. SCHRIJNEN.

Roermond, 22 Januari 1932. Bisschop van Roermond.

staat van meer werk bij den aanlag van het gedeelte van het Julianakanaal tusschen km.14.175 en km.20.810 met bijkomende werken volgens onderhandsche overeenkomst ddo.15 November 1933 met aangehaacht bestek No.264, dienst 1933 - 1934, aangenomen door de R.V. Aannemersbedrijf voorheen Firma F. den Broeken van den Bont te Berg en Dal (gemeente Groesbeek) voor de som van f.1.062.400.-- in gevolge machtiging van den Minister van Waterstaat (brief Directeur-Generaal van den Rijkswaterstaat van 2 November 1933, No. 374) krachtens Koninklijk Besluit van 29 Januari 1933, No.6.

Omschrijving der leveringen en werkzaamheden, niet behoorende tot de verplichtingen van den aannemer.	hoeveelheden	Prijs per eenheid	Bedragen voor onderdeelen
Roelen van boomen te Stein en te Urmond uitbreiding woningtapp bij sluis III : meerdere kosten van vervoer en verwerken grond	108 uren	0.42	f. 45.36
Waken van een uitweg naar de Kooystraat te Urmond	1600 m3.	0.425	" 680.--
lagchwerk hak voor idem	361 uren	0.42	" 151.62
grasbuizen, straatkolken, betonnen goot... ..	-	-	" 10.--
Geratellen uitgespoelde belooopen van reeds ongelaverde kanaaldijken	-	-	" 21.--
Levering graszaad voor reeds ongeleverde kanaaldijken	1741 "	0.42	" 731.22
Extra werkzaamheden in verband met wijziging oostelijke oprit brug te Urmond..	50 kg.	0.60	" 30.--
ontgraven en weder aanvullen van grond ten behoeve van het heilwerk voor het geleidingswerk in het benedentoeleidingskanaal tot de achtsluis te Born	2324 uren	0.42	" 976.08
meerderere kosten ontgraven van grindzand voor het spoorwegemplacement te Born met de hand in plaats van met machine (noodig om aanvoer voortgang te doen vinden bij reparatie gebroken graafmachine)	2460 m3.	1.--	" 2460.--
Arbeid van een gewoon arbeider voor hulp bij beplantingen	28843 m3.	0.25	" 7210.75
Arbeid van een gewoon arbeider voor het verrichten van grondwerken voor de gemalen te Roosteren ten te Maasbracht	1872 uren	0.42	" 786.24
Opruimen Dispersion Y van kanaalbruggen	9344 "	0.42	" 3924.48
Reparatie verfwagen van de brug te Berg (stukgereden bij grondtransport, doordat baldadige jongens wagen hadden verreden)	496 "	0.42	" 208.32
Werkzaamheden aan beschouwing te Stein:	-	-	" 101.63
Arbeid van een vakman	15.5 "	0.75	" 11.625
Arbeid van een gewoon arbeider	4279 "	0.42	" 1797.18
oren van een brander	54 "	0.75	" 40.50
Compressor	7.5 "	1.50	" 11.25
Sleutels, klein ijzerwerk enz.	-	-	" 371.59
over te brengen			f.19567.345

omschrijving der leveringen en werkzaamheden, niet behoorende tot de verplichtingen van den aannemer.		hoeveelheden	prijs per eenheid	bedragen voor onderdeelen
overgebracht.				r. 19567.34
14. Diverse leveringen ten behoeve van de bestrijding van het kwelwater te Stein, Wormd en Born i..				
Arbeid van een gewoon arbeider	21396 uren	0.42	..	8986.32
Auto voor vervoer materialen	938.5 "	1.60	..	1501.60
Lampen, benzine, petroleum enz.	-	-	..	132.07
Kruiplanken	154 ml.	0.27	..	41.58
Edelcement	1200 kg.	0.015	..	18.--
Cement	2550 "	0.012	..	30.60
Leuzen	4 paar	5.95	..	23.80
15. Het maken van de bouwput en van de toegen afleidingskanalen voor het gemaal te Born i				
Grond ontgraven en verwerken in ophoogingen	16807 m3.	0.75	..	12605.25
Grond ontgraven en weder aanvullen	6735 "	1.50	..	10102.50
Stampbeton voor werkvloeren, aanvullingen en bekleding bodem en taluds toeleidingskanalen	344 "	11.--	..	3784.--
Gewapend beton aan duikers	535.7 "	25.--	..	13392.50
Wapeningsijzer	78114 kg.	0.10	..	7811.40
Constructieijzer	9835 "	0.15	..	1475.25
Betonoppervlak 2x behandelen met warme kooltser	1156 m2.	0.30	..	346.80
Arbeid van een vakman voor het maken van kistdammen	650 uren	0.60	..	390.--
Arbeid van een gewoon arbeider voor idem	2075 "	0.42	..	871.50
Arbeid van een vakman voor het stellen, verplaatsen en onderhouden van pompen ..	1005 "	0.60	..	603.--
Arbeid van een gewoon arbeider voor bediening pompen	1967 "	0.42	..	826.14
Gaschapparaat met bediening	9 "	1.50	..	13.50
Vrachtauto met bediening	139.5 "	1.60	..	223.20
Walsen omgelegde landweg	20.5 "	3.75	..	76.88
Geleverde materialen voor kistdammen :				
└ balken	187 kg.	0.08	..	14.96
oude rails	2700 "	0.03	..	81.--
warteldraad	50 "	0.10	..	5.--
Rondhout	10 m3.	20.--	..	200.--
Baddings en planken	22.6 "	25.--	..	565.--
Staaldraden	270 ml.	0.20	..	54.--
Cementzakken	400 st.	0.20	..	80.--
Leveren en monteren van een schulf met bewegingswerktuig in de duiker van het afleidingskanaal	-	-	..	1150.--
Bikenhout voor schotbalkkeering in duiker toeleidingskanaal	4 m3.	30.--	..	320.--
Totaal-generaal.				f. 85293.1
				-Aldus-

aldus opgemaakt krachtens machtiging van den Directeur -
 Generaal van den Rijkswaterstaat (brief ddo. 25 April 1935, No.
 385) naar aanleiding van § 12 der nieuwe Derde afdeling van de
 Algemeene Voorschriften voor de uitvoering en het onderhoud van
 werken onder beheer van het Departement van Waterstaat, vastge-
 steld door den Minister van Waterstaat bij beschikking van 23
 Juni 1934, La. N, directie van den waterstaat, door den inge-
 nieur van den Rijkswaterstaat, belast met den dienst van het
 Julianakanaal, verklarende de mede-ondergeteekende de N.V.
 Aannemersbedrijf voorheen firma T. den Breejen van den Rout te
 Berg en Dal (gemeente Groesbeek) dezen staat aan te nemen tot
 het daarbij aan meer werk uitgetrokken bedrag van VIJF EN TACH-
 TIG DUIZEND TWEE HONDERD DRIE EN REGENTIG GULDEN EN REGENTIEN
 CENT, komende geen oude bouwstoffen ten voordeele van den aanne-
 mer.

MAASTRICHT
BERG EN DAL, den 17 Mei 1935.

D.

De aannemer voornoemd,

T. den Breejen van den Rout
gelt. Grooten

De Ingenieur voornoemd,

gelt. C. F. Egelt

De Scheepvaart in Limburg.

*Sterke groei der kolenhavens
te Born en te Stein.*

Maastricht en Weert ondervinden teruggang.

I

NIEUWE CENTRA

Een machtige periode van wording ligt achter ons, een tijdvak in economisch opzicht zoo belangrijk als Limburg nimmer beleefde en wellicht ook nooit meer beleven kan.

In cultureel opzicht hebben deze streken wellicht beduidender tijden gekend; we behoeven slechts te herinneren aan de namen Henric van Veldeke, Dionysius de Karthulzer en de gebroeders van Eyck.

Uit oogpunt van politiek zijn zoowel de vroege middeleeuwen — verdrag van Meerssen, de Noormannen! — interessanter geweest, evenals de zestiende en zeventiende eeuw, met haar vermaarde belegeringen en krijgstochten; doch deze groote gebeurtenissen verhoogden welvaart en geluk niet.

In Limburg en onmiddellijke omgeving zijn fabelachtige sommen gelds verwerkt en geïnvesteerd in de laatste veertig jaren. Het mijnwezen vorderde een paar honderd millioen; de nieuwe waterwegen op Nederlandsch gebied ongeveer honderd millioen; de werken aan het Belgische Albertkanaal in het Luiksch en Belgisch Limburg een bedrag, dat daar niet verre beneden blijft; wanneer we nu nog schatten hetgeen aan spoor- en tramwegen na 1900 is besteed, vermoeden we niet ver van de waarheid te blijven; wanneer we aannemen, dat in betrekkelijk korten tijd een half miljard guldens in onzen en aangrenzenden bodem zijn gestoken.

Dat door heel het gewest, rond Maastricht en in Zuid-Limburg in, het bijzonder het aanzicht der dingen enorm veranderde, behoeft niet te verwonderen.

Een geweldig ontwikkelingsproces heeft zich voltrokken en we zijn nu een tijdperk van stabiliteit ingetreden. Zoals we de dingen thans zien, zullen ze denkkelijk wel geruimen tijd blijven.

De productie der mijnen bereikt een zeker peil en het goederenverkeer te water vertoont evenzeer een beeld, dat

In het groote geheel zijn dit evenwel niet zoo beduidende dingen. Nieuwe bedrijvigheid ontstond, oude werkgelegenheden verhuisden; dat brengt het wezen der evolutie, die we beleven, mee. In tegenstelling tot zekere malaise elders zien we immers te Born en Stein binnenhavens van Europeesche beteekenis tot bloei komen, niettegenstaande de begrijpelijke pogingen der spoorwegen om zooveel mogelijk vervoer aan den nieuwen concurrent te onthouden.

Een der interessantste waarnemingspunten is wel de schutsluis van het Julianakanaal te Born, waardoor het gros der in beide kolenhavens te laden en geladen schepen passeert.

Hieronder de maandcijfers over 1935 en 1936, de jaren waarin kanaal en havens in volle bedrijf zijn geweest:

	SCHEPEN LAADVERMOGEN			
	1935	1936	1935	1936
Jan.	686	2303	372758	992381
Febr.	673	2550	435266	1013700
Maart	1173	3070	551030	1057263
April	1382	2894	680572	1178217
Mei	1429	3083	750168	1207568
Juni	1822	3141	771006	1246248
Juli	2089	3520	905683	1386317
Aug.	2256	3647	973702	1434284
Sept.	2784	3488	1067418	1405243
Oct.	2342	3256	1280638	1364759
Nov.	3022	2906	1185402	1316072
Dec.	2528	2673	1013258	1237816
	23163	36531	9996901	14839883

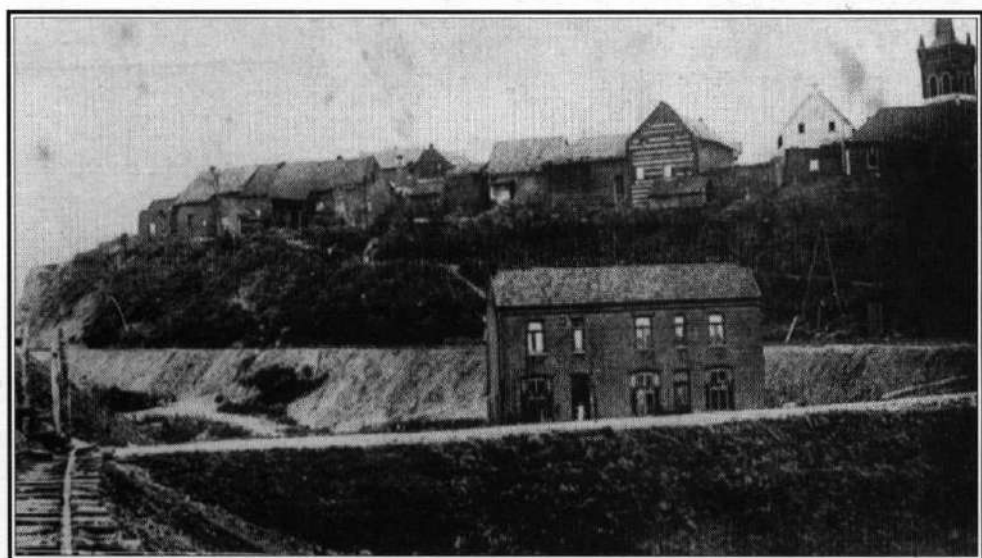
Het ziet er indrukwekkend uit, scheepsverkeer met bijna 15 millioen ton laadvermogen. Het beduidt ook heel wat. Het Zuid-Limburgsche havencomplex Born-Stein-Maastricht werd, voor de binnenvaart, de voornaamste laadgelegenheid van Nederland, een der belangrijkste van het Westen, een geheel, dat in tonnenmaat bij de wereldhaven Amsterdam weinig achterblijft.

Men houde natuurlijk in het oog, dat

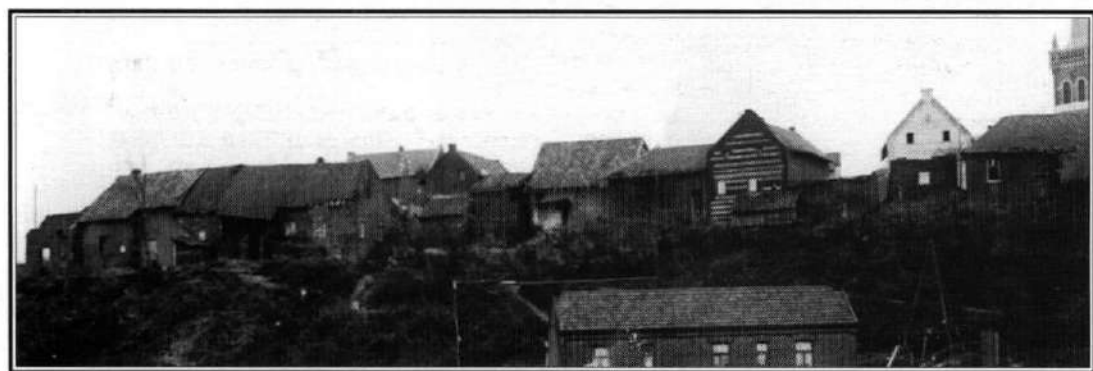
3

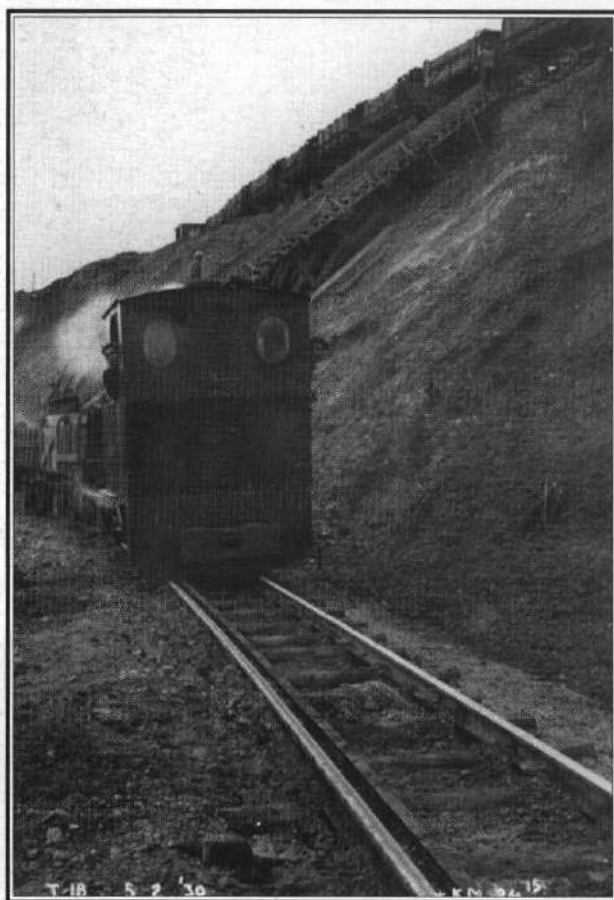
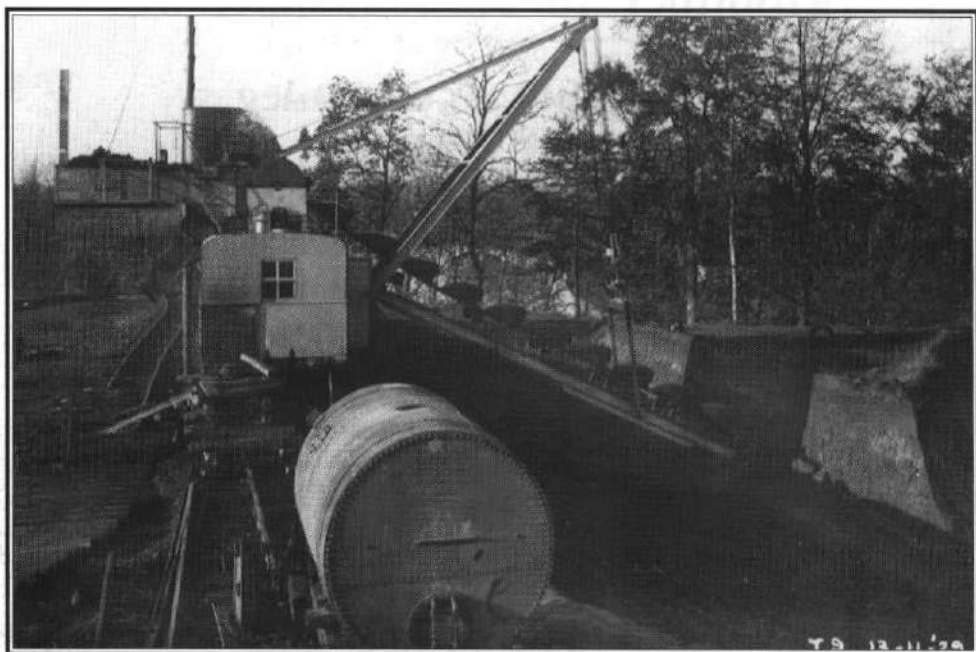
Foto-overzicht van de aanleg

In dit hoofdstuk volgt een overzicht in foto's van de werkzaamheden. De volgorde is zoveel mogelijk chronologisch bepaald. Sommige foto's zijn vanwege hun grootte dwars afgedrukt.



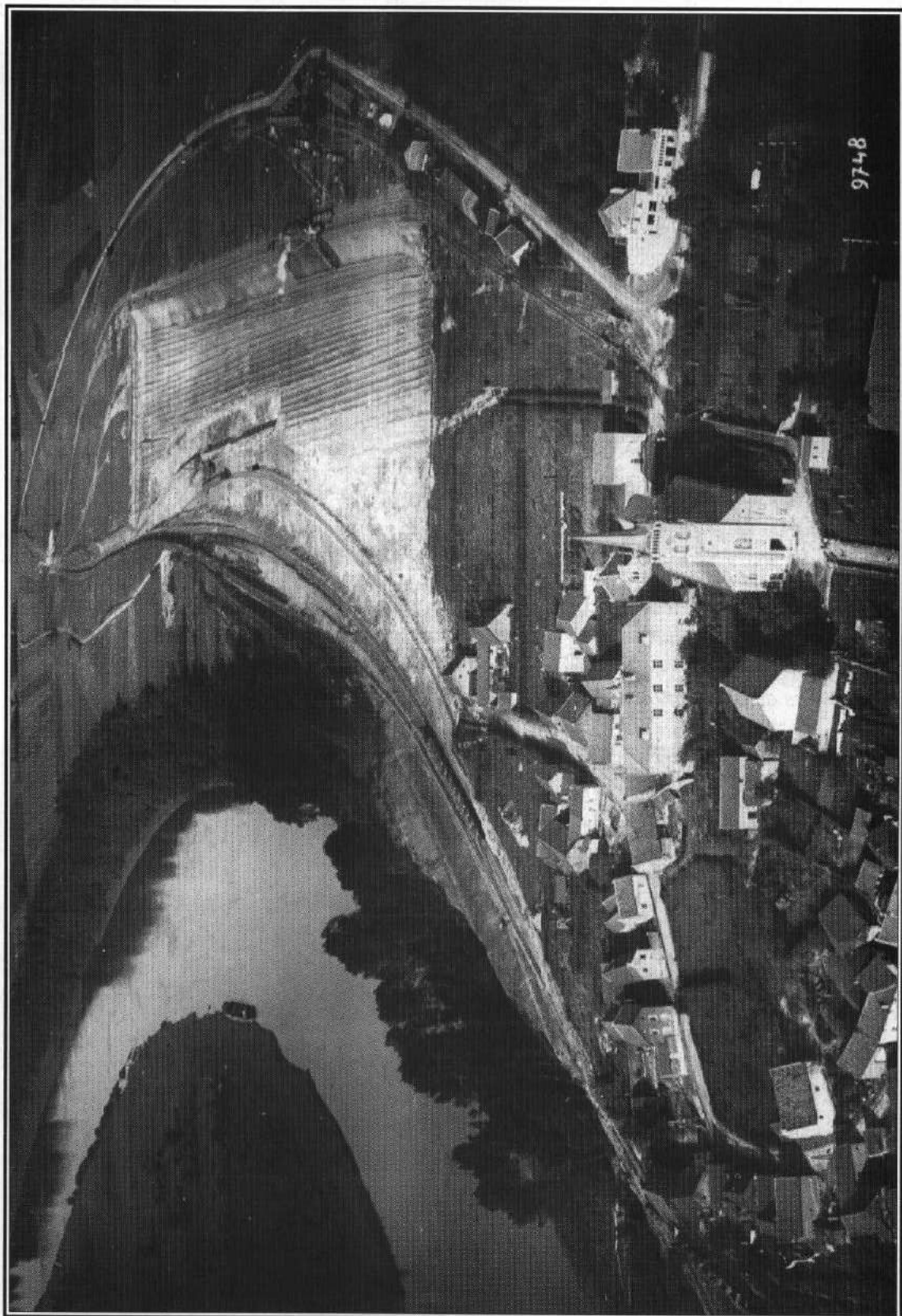
De bebouwing in de berg. Het voetpad van achter het veerhuis, genoemd de 'Strontgats', kwam uit bij de pomp naast smederij Driessen.



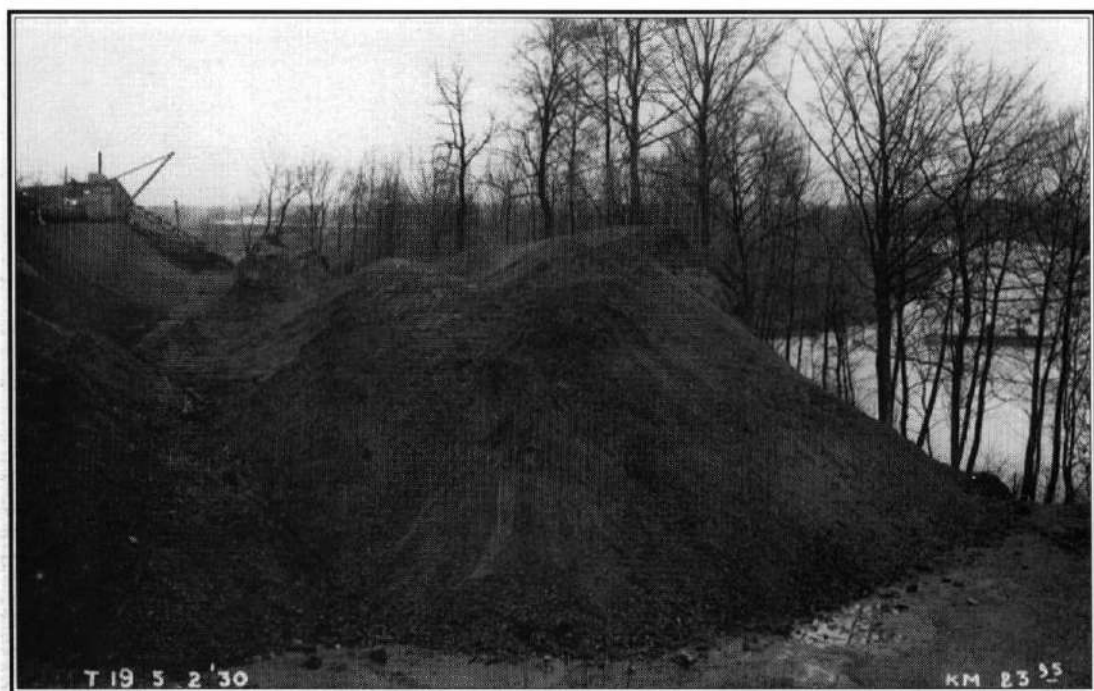


De stoom baggermolen met op de voorgrond de ketelwassertank op de punt van de Berg in Elsloo bij het graven van de eerste sleuf voor de aanleg van een spoorlijn naar Geulle. Links de overslag van af te voeren grond richting Geulle via een valgoet.

Op de luchtfoto (blz.85) uit → de beginfase is het oude dorp nog nagenoeg onveranderd. De werk- en woonketen zijn duidelijk zichtbaar. De kanaalweg Elsloo-Stein en de Julianastraat zijn al klaar. Ook het café van Harie Janssen is gereed. Hij onthaalde zijn gasten regelmatig op uitstekende pianomuziek.

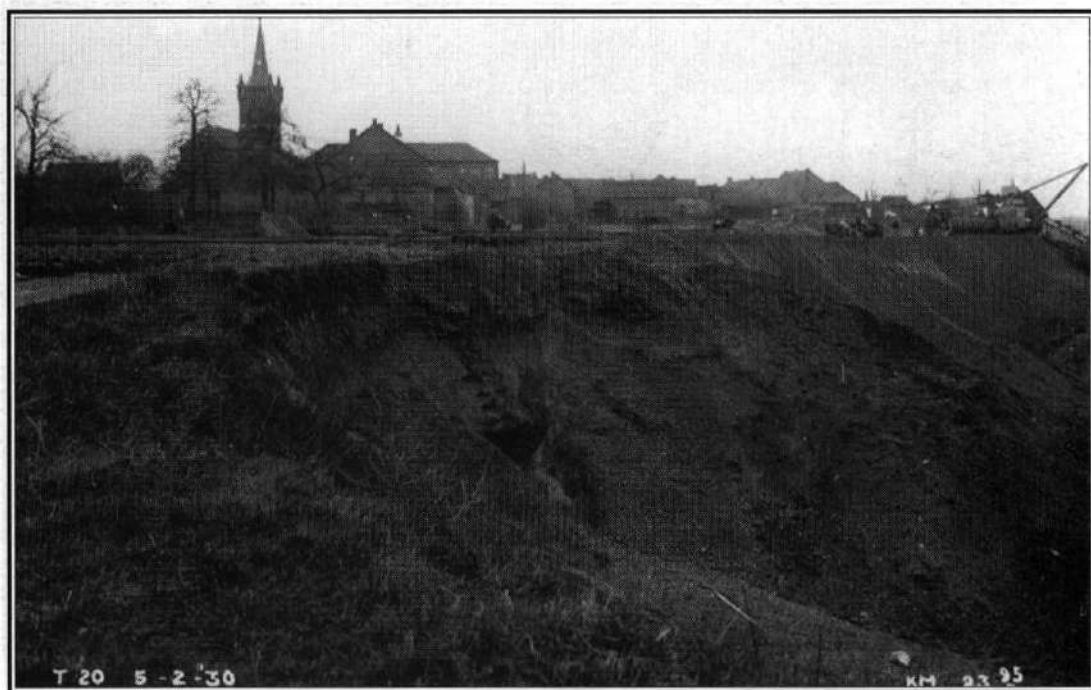


9748



Op de foto boven staat de baggermolen op de Berg, rechts is de veerpont op de Maas te zien.

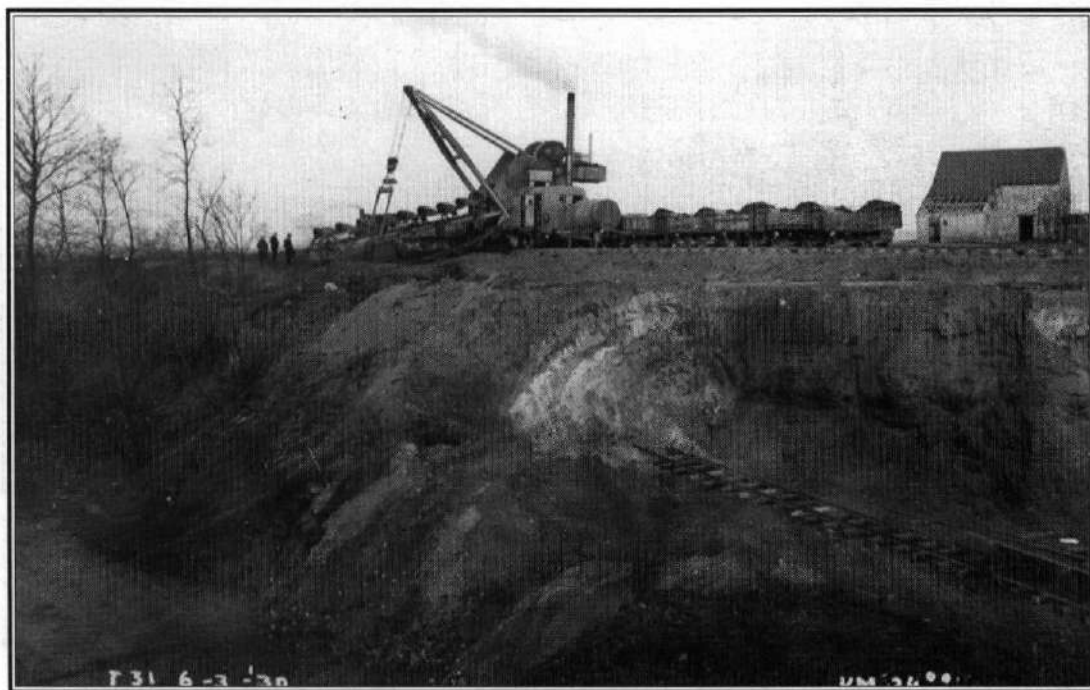
Beneden is de baggermolen bezig met de uitbreiding van de sleuf in noordelijke richting.





De overslag van de grond via de goot ging zolang door, totdat in de helling twee spoorlijnen naar Geulle konden worden aangelegd. Voor dit karwei werd een extra dragline ingezet.

De baggermolen verrichtte het leeuwedeel van de ontgraving.





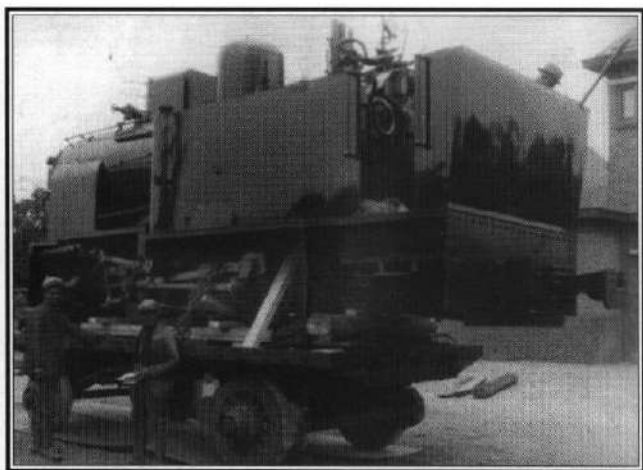
De brede spoorlijn in het midden werd door de baggermolen gebruikt. Door een extra rail aan te brengen kon de lijn ook gebruikt worden door treinen.



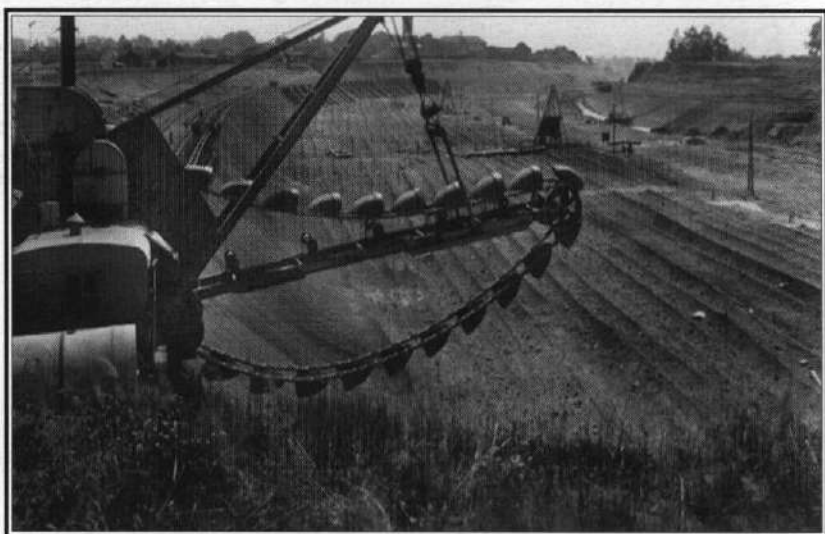
Het woonhuis/café van de familie Harie Janssen-Driessen (Harie d'n örgel) was het eerste huis dat moest verdwijnen.

De luchtfoto (blz. 87) laat duidelijk zien dat de twee spoorlijnen vanuit de ontgraving richting Geulle in gebruik zijn. →





De aanvoer van de stoomlocomotieven, wagons en de stoom baggermolen geschiedde per trein tot het station Beek-Elsloo en van daar per platte wagen met paardentractie naar de werkplek. Een andere manier van transport door het dorp was via tijdelijke rails over de weg.



Afgraving van de eerste laag ten noorden van Elsloo.



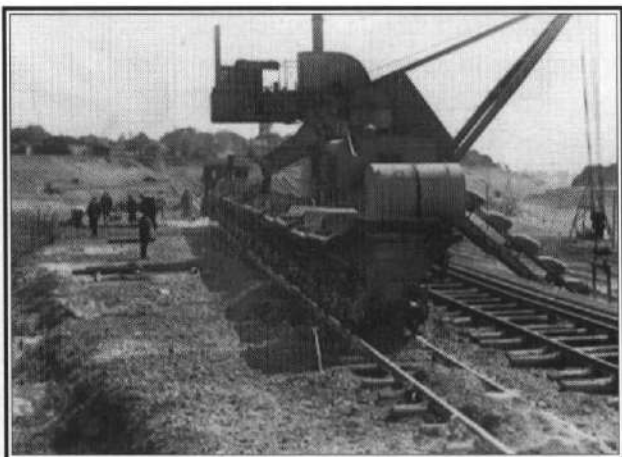


Oude bebouwing op de Berg; het witte gebouw rechts beneden was de "Muziekzaal", het repetitielokaal van de fanfare. Links de eerste directiekeet van de firma Van Hattum en Blankevoort.

De afgraving was op een bepaald moment zover gevorderd, dat de afvoer van de grond richting Geulle zonder overslag kon geschieden. De geul diende voor de afvoer van water uit de bovenste drijfzandlaag.



De stoombaggermolen in actie met op de voorgrond een trein, die werd gevuld via een goot vanaf de molen. De capaciteit van de bagger was ongeveer 250 kubieke meter per uur.



Machinist B. Molhoek op zijn locomotief.



De doorgraving bij de oude dorpskern werd geleidelijk vergroot. Dit werk geschiedde goeddeels door draglines (in totaal waren er vijf).

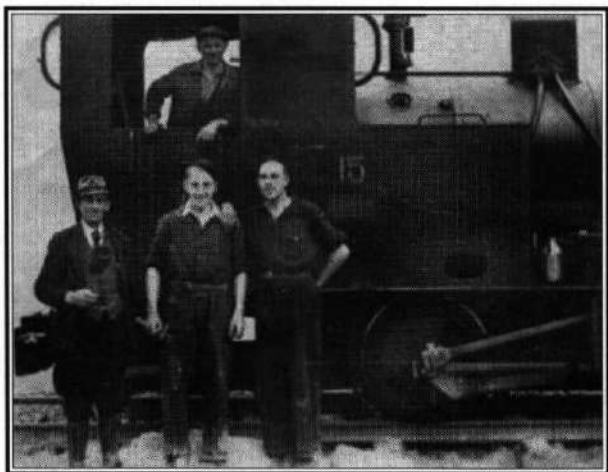




Het afgraven van de tweede laag. Het verschil tussen de grondlagen is duidelijk.

Voor het opruimen van de vele grotere zwerfkeien werd gebruik gemaakt van de dragline.





→ De luchtfoto op blz. 95 toont de werkzaamheden in de eerste fase. Rechtsonder is de opslag van löss en klei. De horizontale lichte streep links boven is de nieuw aangelegde Julianastraat, terwijl ook de kanaalweg naar Stein al gereed was.

Tieske Steevens was machinist op Loc.15. Zelfs op zondag ging hij op inspectie naar 'zijn' machine.



Vele mensen kwamen op 'werk-bezoek' naar Elsloo.

Het veerhuis van Jozef van Es te midden van de werkzaamheden. De bedding van het kanaalpand naar Geulle krijgt al vorm.

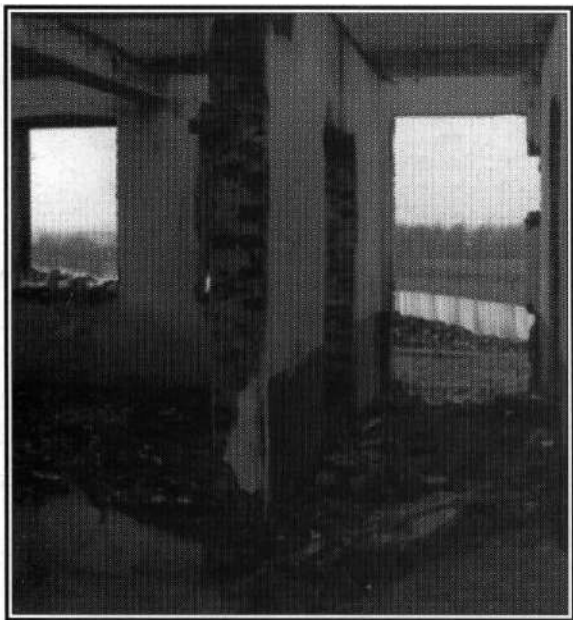






Boven: Verzamelpunt voor water uit de bovenste drijfzandlaag.

Beneden: Landmeter Colijn van Rijkswaterstaat geassisteerd door (links) Hubert Odekerken en (midden) Harie Driessen.

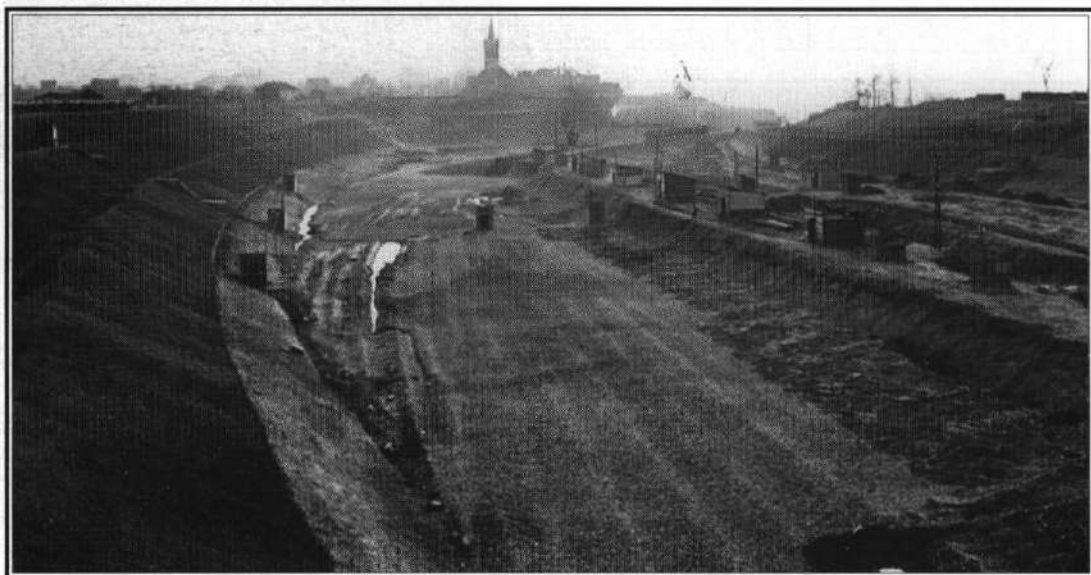


Doorkijk vanuit een van de slooppanden op de Maas en op de Hal.



Uiteindelijk moest ook het veerhuis wijken.

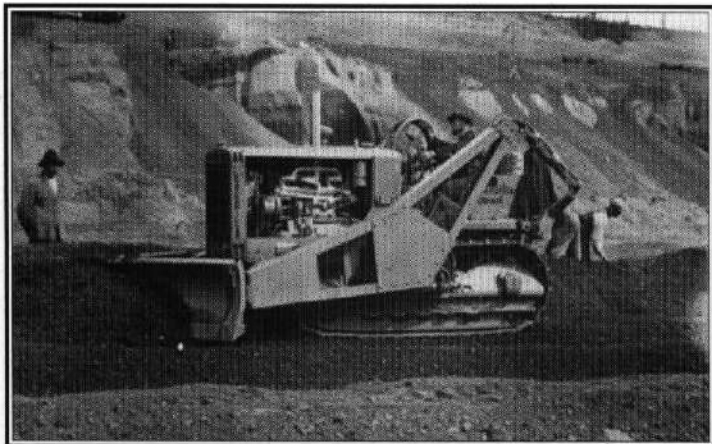




De huizen werden gesloopt, maar de tuintjes werden zo lang mogelijk geëxploiteerd. De taluds (foto beneden) werden bekleed met een laag klei van 25 cm en na egalisatie ingezaaid met gras.

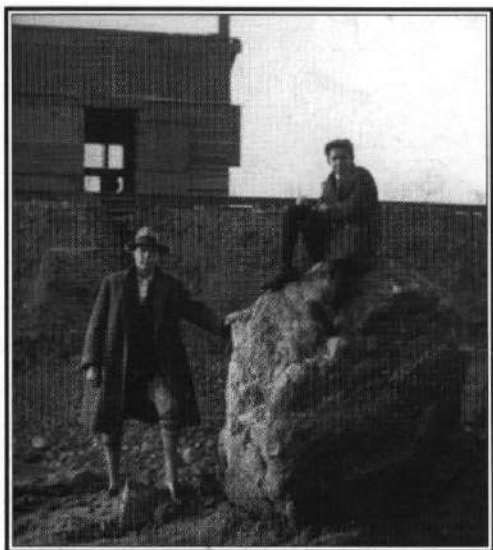
Meester Janssen was zeer geïnteresseerd in de werkzaamheden, die hij dagelijks → bezocht. Op de volgende bladzijde staat hij rechts met twee werkers.

Voor het egaliseren werd gebruik gemaakt van een bulldozer, een zeer modern hulpmiddel.



Dragline op de Berg met op de voorgrond links uitvoerder Willem Visser.





Op bladzijde 101 een luchtfoto van de →
 doorgraving ter hoogte van het oude dorp.
 De afvoergeul voor water uit de eerste
 drijfzandlaag is goed zichtbaar. De sloop
 van de woningen aan de rand van de
 afgraving is in volle gang

De zwerfkei die in Elsloo een vaste plek
 heeft gekregen, werd ongeveer 100 meter
 ten zuiden van de brug gevonden. Hij werd
 meteen gedoopt tot "Dikke Stein". Links
 staat Jasper van 't Verlaat en op de kei zit
 Sjef Tilmans.

De kei werd vanaf de
 vindplaats per spoor
 vervoerd. Voor de kei
 staat meester Nic
 Janssen.



Beneden een foto van
 de "Dikke Stein" op
 zijn eerste ligplaats.





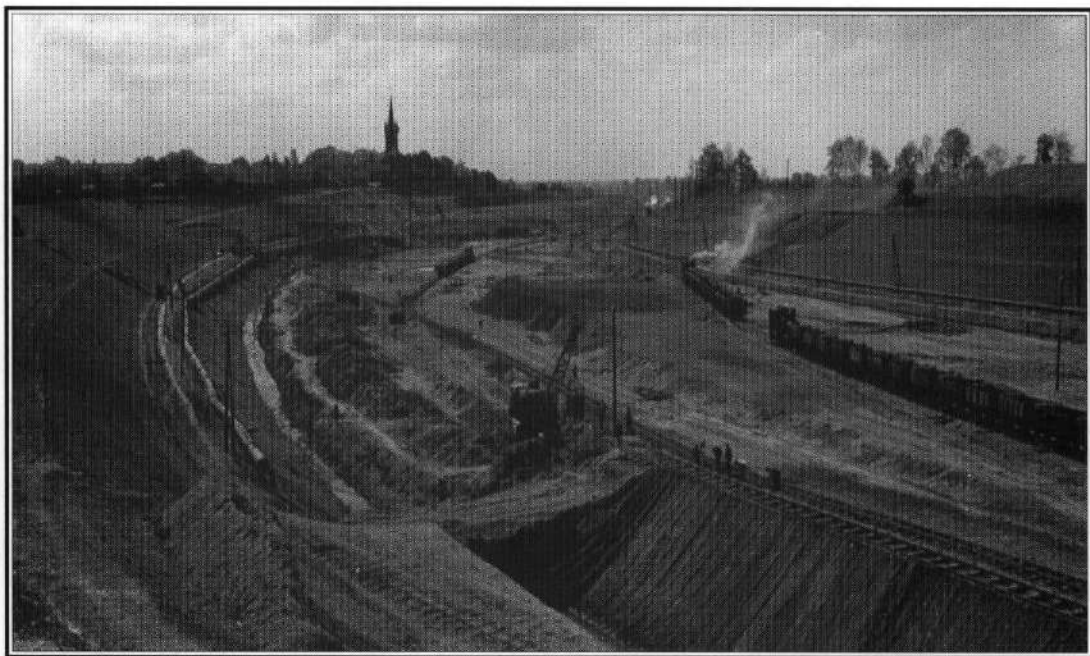


De zandberg en de grindberg ("kiezelberg") bij de duiker aan het Hoge Bos werden door de Nederlandse Spoorwegen aangelegd. Op de voorgrond een werkkeet van Van Hattum en Blankevoort.

Links de ontgraving van de tweede laag, gezien vanaf de Berg.

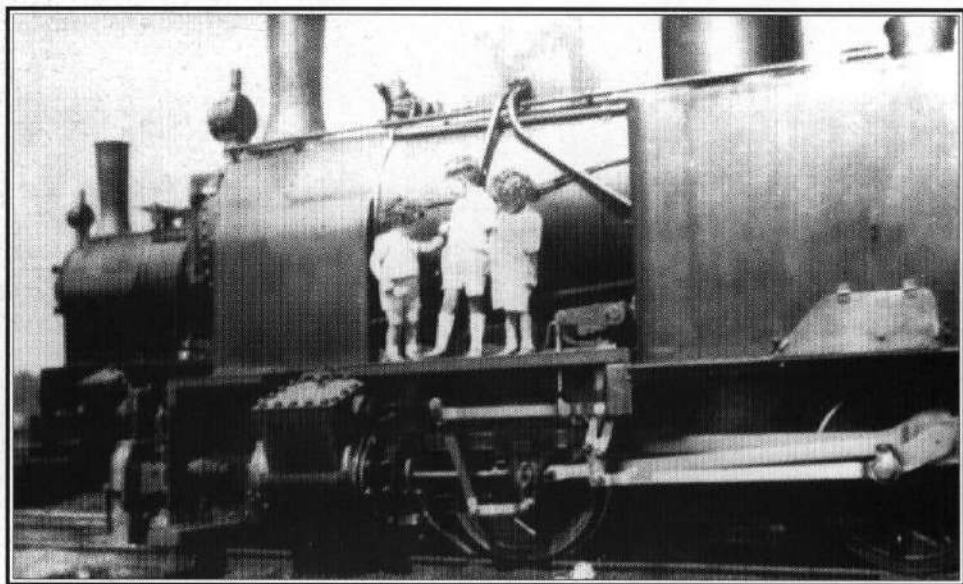
De foto boven op de volgende bladzijde geeft een beeld van de oostelijke toegangsweg →
naar de toekomstige brug in Elsloo in aanleg. De foto is duidelijk op maandag, de
traditionele wasdag, gemaakt.
Het werk in de bouwput was op meerdere plaatsen bereikbaar door middel van
houten trappen (foto rechtsonder).



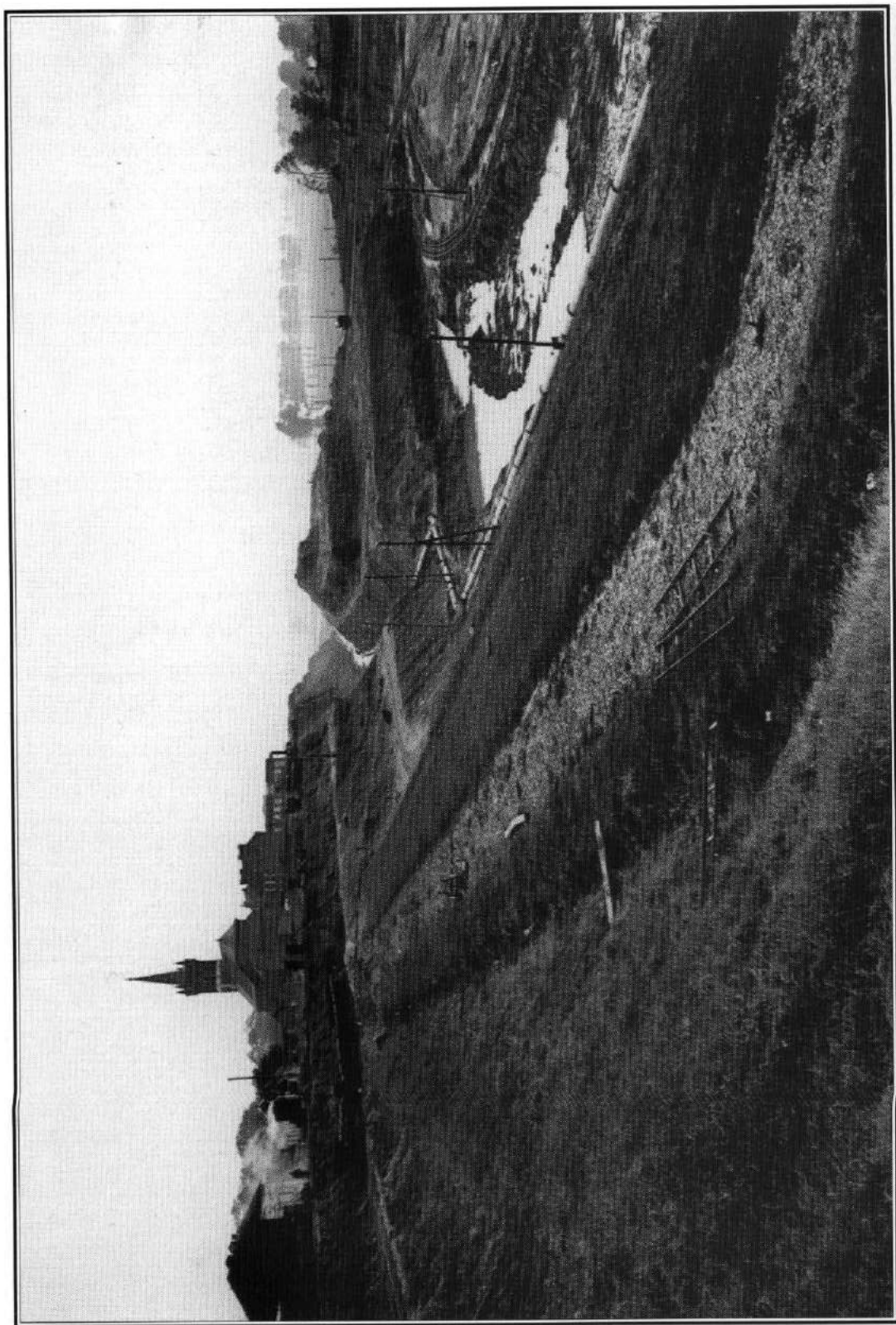


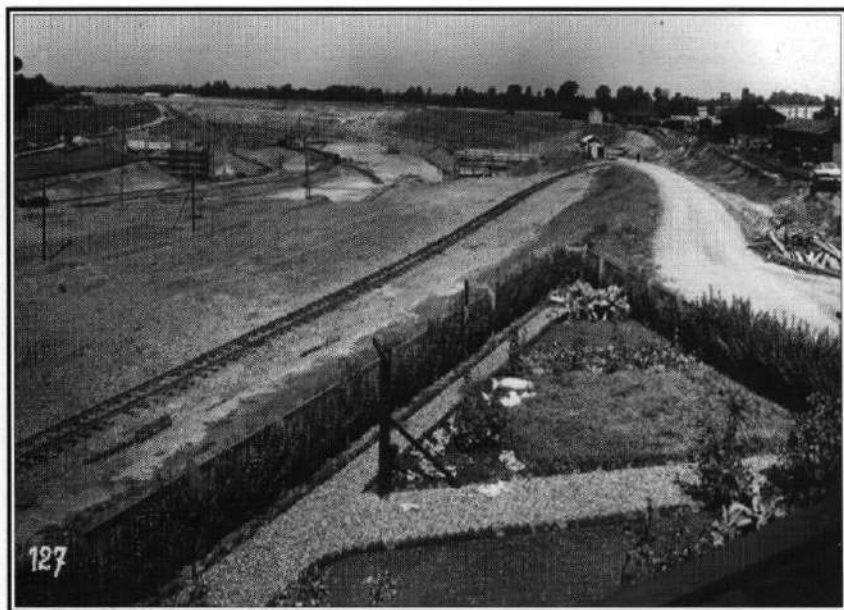
De taluds aan beide zijden van de afgraving werden afgewerkt met een kleilaag en zo spoedig mogelijk ingezaaid met gras (foto boven).

Op zondagen werden de geparkeerde locomotieven gebruikt als achtergrond voor familiekiekjes. Op de foto Lambert, Wim en Sjo Fredrix (zonen van Sjaak van Betje).



De toegangsweg vanaf de kerk naar de brug in aanleg. Het grote houten gebouw → links was de smederij van Van Hattum en Blankevoort.





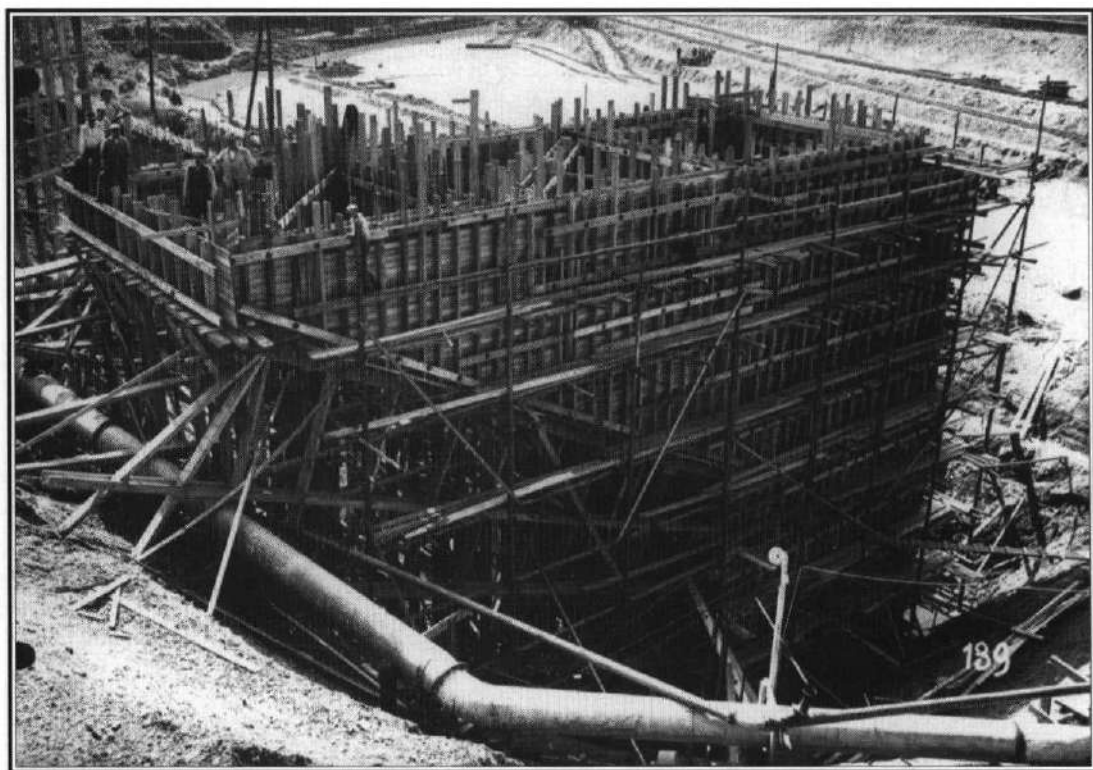
*Op de luchtfoto
rechts is te zien dat
het kanaal gedeelte
naar Geulle reeds
goeddeels gereed is.*

*De toegangsweg naar de brug is nagenoeg gereed. Men is ook al
aan de bekisting van de oostelijke brugpijler begonnen.*

Ook onder winterse omstandigheden ging het werk door.







Bekisting van de oostelijke brugpijler in Elsloo. De brugpijlers werden in één keer, zonder onderbreking, volgestort. Voor het transport van het beton gebruikte men reeds betonpompen, ook al had men hiermee de nodige technische problemen.

Beide brugpijlers van Elsloo in de bekisting.

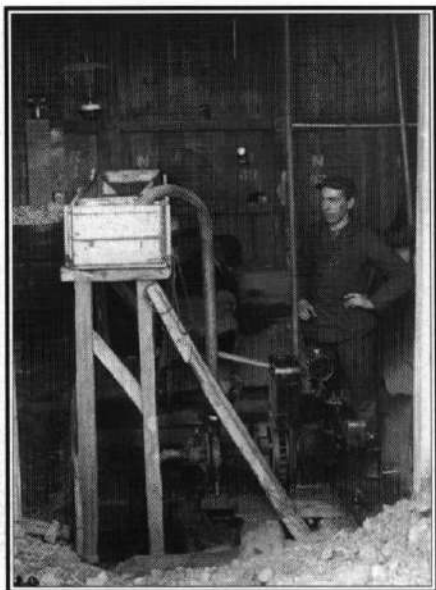




De brugpijlers van Elsloo ontkist en de weg naar de Maas in aanleg.

Voor bestrijding van de wateroverlast in de drijfzandlagen maakte men gebruik van pompen. Om de pompcapaciteit en de pompafstand te bepalen werd een proefput gegraven en werden vijf pompen opgesteld.





De pompen die door een benzinemotor werden aangedreven waren in houten keten opgesteld.

Ze werden door een Duitse machinist, Semrok geheten, bediend. De verlichting van de keten bestond uit een "Lamp Belge", een petroleumlamp.



Het waterniveau in de verschillende grondlagen werd op meerdere tientallen punten dagelijks gecontroleerd. De meetpunten lagen verspreid over de hele Scharberg en bestonden uit stalen buizen, die tot op de bodem van de betreffende lagen waren geboord. Door middel van drijvers werd de waterhoogte bepaald.

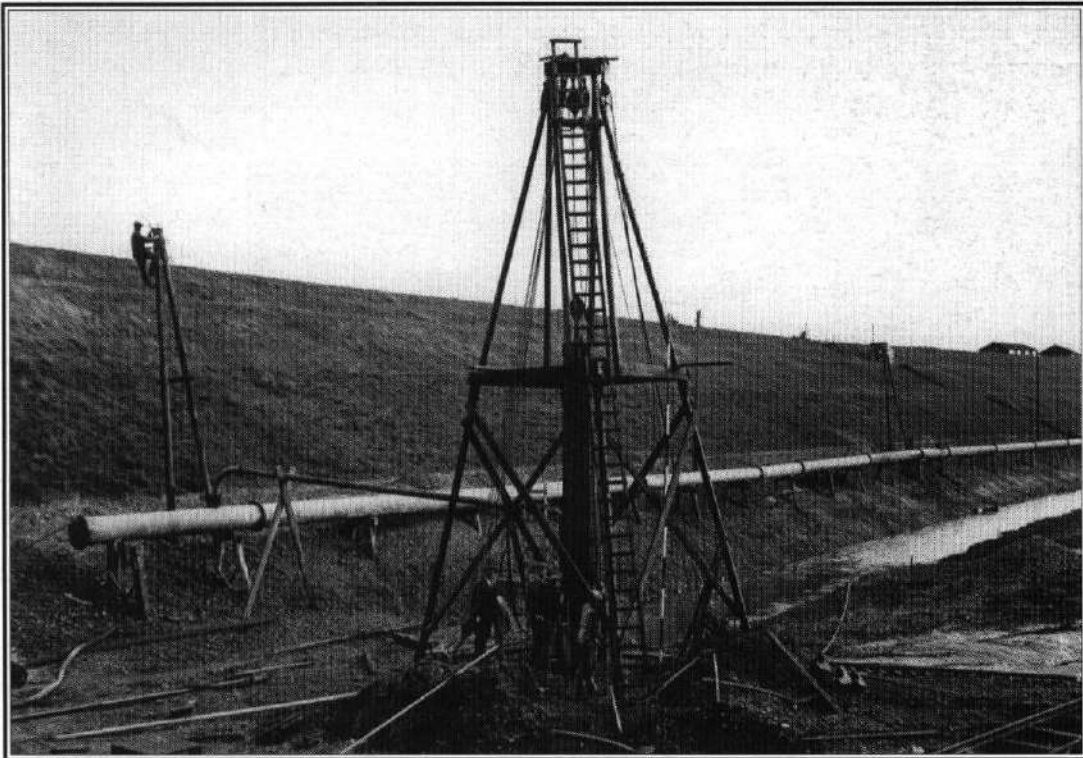


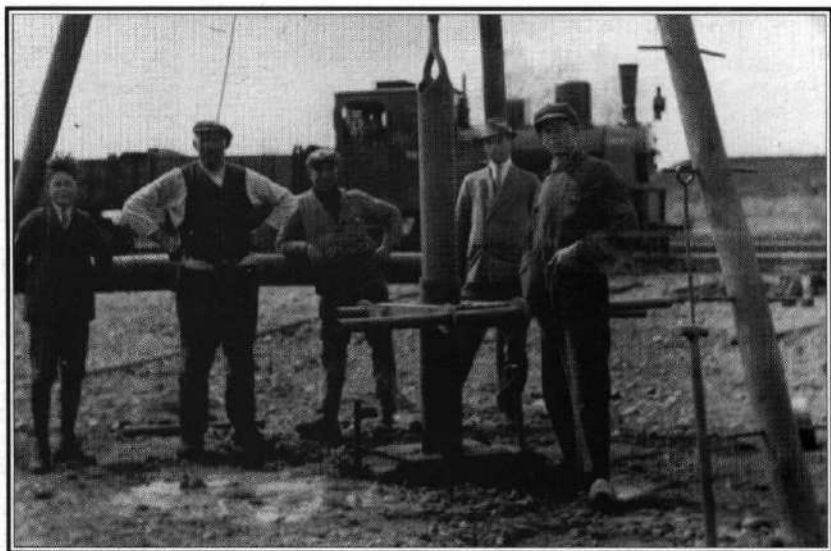
Dwarsdoorsnede van de proefput. De keten met de pompen op de achtergrond.



De pijpleiding langs het talud diende voor de afvoer van het grondwater uit de pompen naar de beek in Elsloo. Anderzijds werden met dit water nieuwe putten gespoeld. De boortoren op de voorgrond, waarmee via waterdruk een pompbuis werd aangebracht.

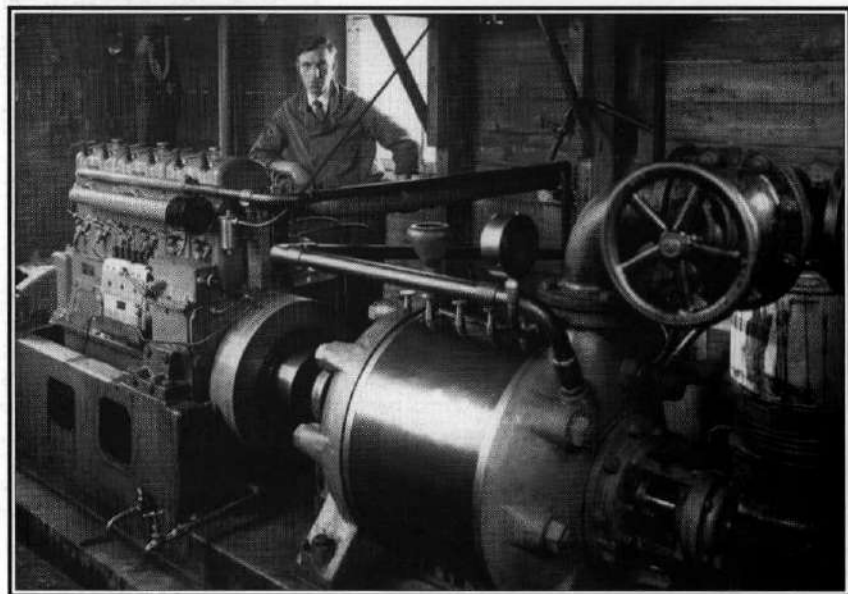
De boortoren, met de waterpijp op de achtergrond.





Boven een foto van de ploeg die de boringen verrichtte voor het plaatsen van de pompen. Links Sjef Tilmans, zoon van Nikkela Tilmans uit Catsop en vierde van links opzichter Van Helden van Rijkswaterstaat.

Er werd een speciale transformatoren-ruimte gebouwd voor de electriciteits-voorzieningen tijdens de werk-zaamheden. Zowel de aanleg als het onderhoud hiervan werden verricht door Louis van Hees en Math Smeets, bekend als Tjeuke de Beesman. Op de foto rechts is M. Smeets aan het werk in de top van een houten electriciteitsmast. Hij heeft klimsporen aan zijn schoenen.



Met deze pomp, aangedreven door een dieselmotor, die onderaan de Maasberg was opgesteld, werd de benodigde waterdruk voor het spoelen van de pompbuizen geleverd.

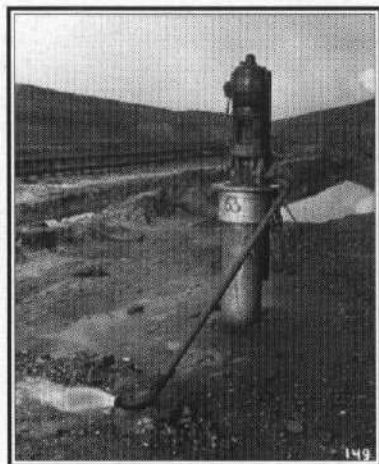
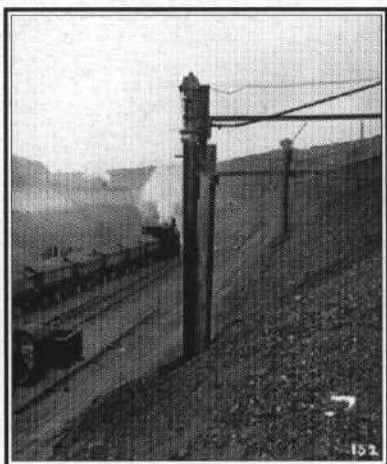
Rechts een lucht-foto van Elsloo tijdens de sloopwerkzaamheden.





Mooi overzicht van de werkzaamheden in Elsloo. De pompen voor het drooghouden van de werkvloer zijn opgesteld en in bedrijf.

De diepte van de ontgraving is goed te zien. Ook krijgt men hier een goed beeld van de opstelling van de pompen. Voor het onderhoud en de controle van de pompen werd een houten loopbalk gebruikt.



Op bijzonder natte plekken werden extra pompen geplaatst. Ondanks alle maatregelen bleef men toch problemen houden met het grondwater, zoals te zien is op de foto op de volgende bladzijde.



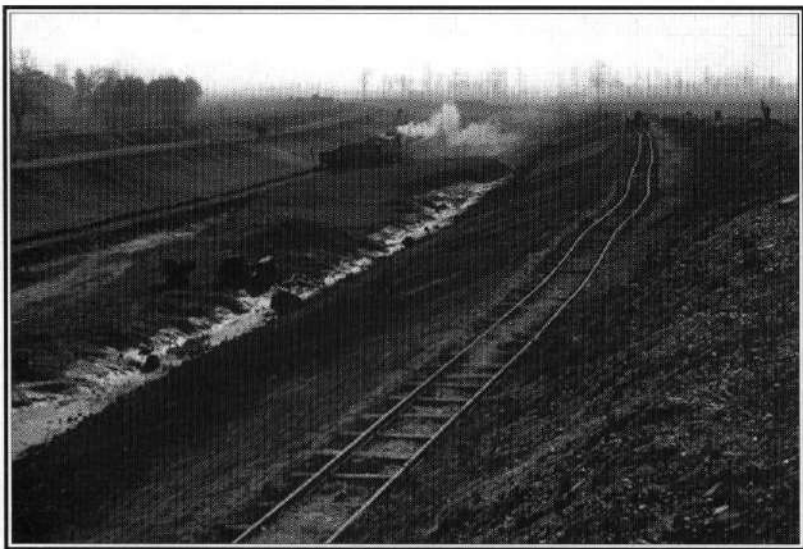
De kleiploeg in actie. De mensen op de achtergrond egaliseerden de kleilaag, die op de binnenkant van de dijklichamen was aangebracht. Daarna werd deze laag met pneumatische stampers aangestampt, waardoor de bodem van het kanaal en de dijken waterdicht moesten worden. Toen er uiteindelijk water in het kanaal kwam, bleken er op een aantal plaatsen toch nog lekken te zijn. Die heeft men dicht gemaakt door slib te storten.



Groepsfoto van de kleiploeg die ten noorden en zuiden van de Scharberg de werkzaamheden verrichtte. (X = Kees Moerkens)

Groepsfoto voor de luchtcompressor.





*Werkzaamheden in
de richting van
Geulle.*

*De allee met eiken
bij het kasteel
Elsloo is linksbo-
ven zichtbaar.*

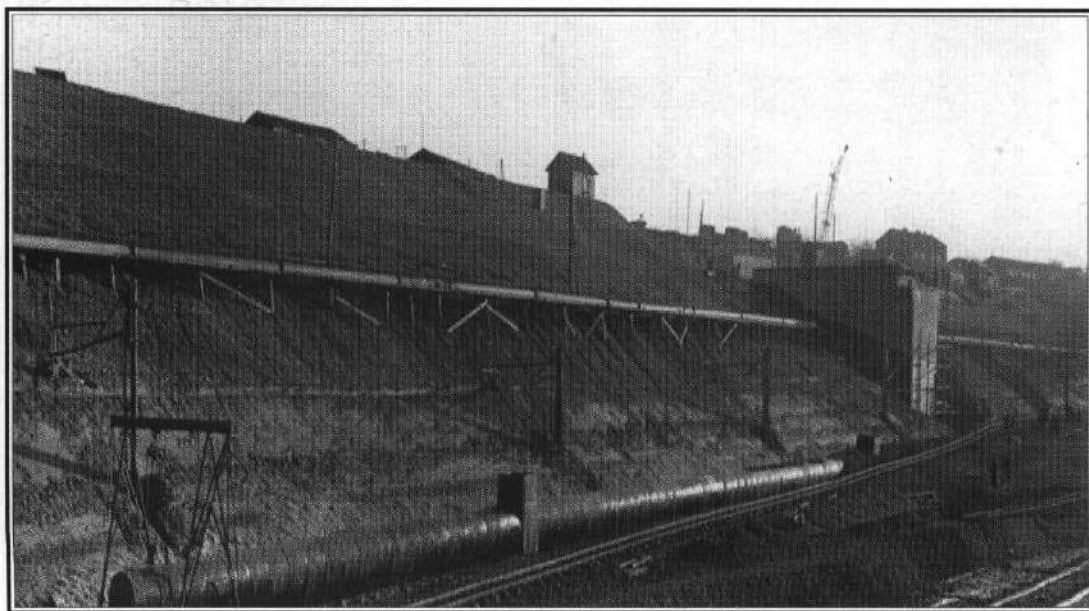
*Voor het afgraven van de laatste laag werd de baggermolen met twee bakken ver-
lengd. De baggermolen werd daardoor onstabiel, hetgeen opgelost werd door hem
aan de achterkant te verzwaren met ijzeren staven. Bovendien brak de tuikabel,
hetgeen een oponthoud van dagen betekende. Links de westelijke brugpijler van de
brug te Elsloo. In de jaren veertig werd aan de westzijde de Scharberg verder afge-
graven voor de dijkverhoging in Stein en Urmond.*





Overzicht van de werkzaamheden bij het afgraven van de laatste laag in de bocht van Elsloo.

Het aanbrengen van drainagebuizen met controle-putten. De drainering moest na het stoppen van de pompen zorgen voor het afvoeren van het grondwater.





Na voltooiing van de draineerleiding werd het uitgegraven gedeelte weer opgevuld met grind tot het bodemprofiel van het kanaal bereikt was.

De vullaag werd als proef afgesloten met een asfalt/betonlaag van 5 cm dik. Dit werd een mislukking, omdat de ondergrond nat werd, waardoor de laag bij belasting bewoog en brak.





Het proefvak met asfalt/beton gezien vanuit het Noorden. Duidelijk is het water te zien dat de ondergrond tot een natte verende massa maakte.

Door wateruitbraken in de bovenste drijfzandlaag zijn meerdere instortingen in de afgraving voorgekomen. Deze was ter hoogte van de Scharstraat. Mogelijk is de watertoevoer, die voorheen onder de Scharstraat als beek in de Maas verdween en bekend stond als "Roesjer" (ruiser), de oorzaak geweest.



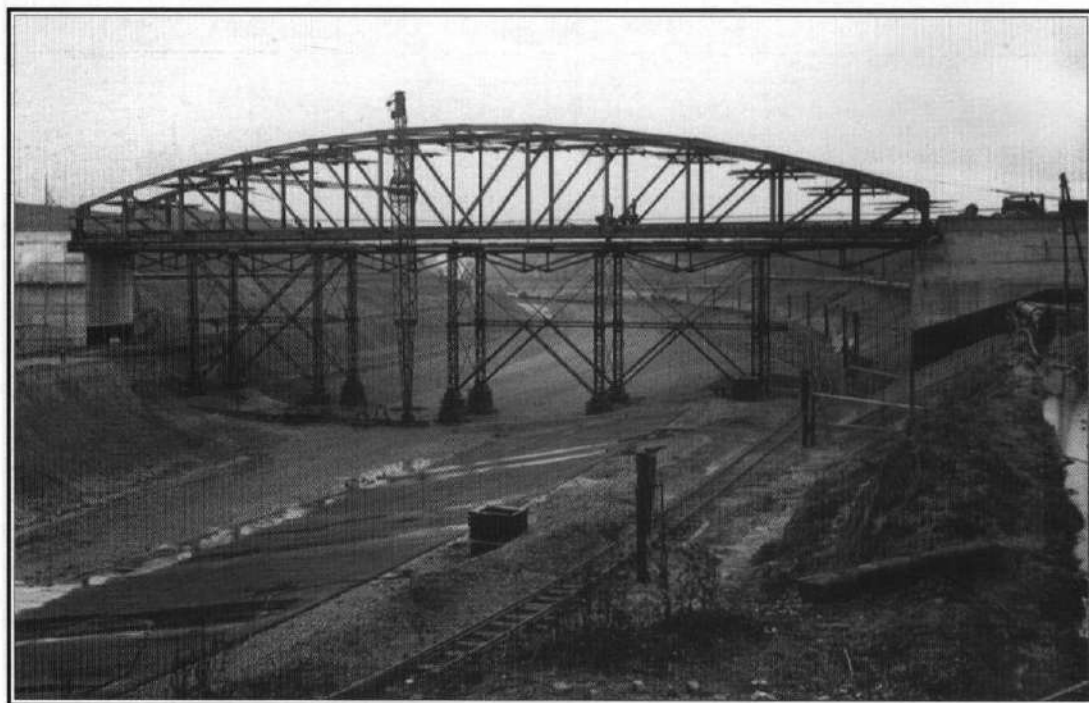
*Op de luchtfoto, →
genomen vanuit het
zuiden, is te zien, dat
de woningen aan de
rand van de Berg al
voor het grootste
gedeelte zijn gesloopt.
Ook de oude en nieuwe
uitloop van de Hemel-
beek in de Maas zijn
goed zichtbaar.*

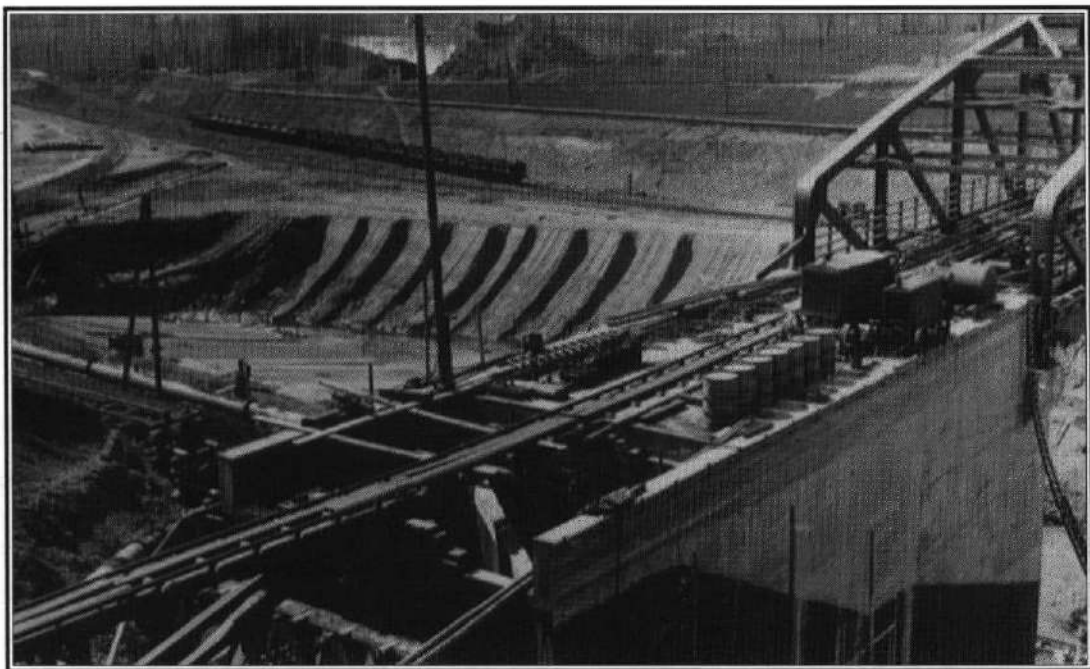




Overzicht van de grote verzakking bij de Scharstraat.

Het monteren van de brug in Elsloo. De bruggen over het kanaal hadden allen dezelfde afmetingen.





Afwerking van de pijler

Het graafwerk bij Elsloo was bijna voltooid en de brug gemonteerd. Alleen de punt op de voorgrond moest nog worden afgegraven.





De laatste werkzaamheden van de baggermolen. Ondanks de pompen en de draineerleiding bleef de wateroverlast tot het einde een probleem. Het kanaalpand naar Geulle was al gevuld.

Luchtfoto van de doorgraving aan de noordkant bij Stein. De nieuwe kanaalweg naar Stein en de oude weg over het schoor naar Meers zijn goed zichtbaar. Bij de bocht van de kanaalweg is de fabriek te zien, waar de ongeveer 1700 betonnen draineerbuisen werden gemaakt. Thans ligt op deze plaats de autoweg Stein-Antwerpen met zijn brug over het kanaal en de Maas.





De fabriek voor de fabricage van de draineerbuizen. Aan de buizen met bijhorende putten en dwarsliggers werden ruim 2000 m³ beton verwerkt met ongeveer 400 ton wapeningsijzer.

Gereedliggende draineerbuizen bij de fabriek. In de buizen zijn gaten van 5-6 cm aangebracht.





Na het mislukken van de proef met 5 cm asfalt/beton als afdekking werd eerst een laag beton aangebracht.

De nieuwe betonlaag werd vervolgens afgedekt met een asfaltbetonlaag van 20 cm en daarna glad gewalst.

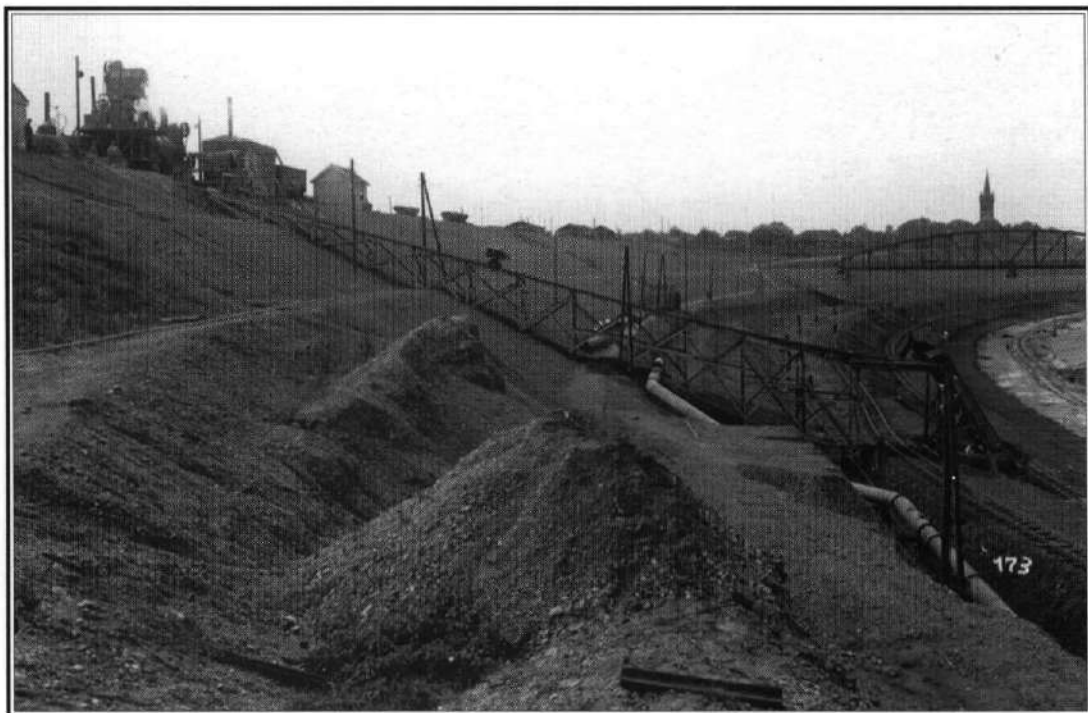




Het aanbrengen van de asfaltbetonlaag gebeurde in de toch al warme zomer van 1934. Daardoor werd het een extra warm en dus zwaar karwei. Ondanks de werkloosheid kon de aannemer niet zo gemakkelijk aan personeel komen. Heel vaak vroeg hij de meestal werkloze toeschouwers om te komen werken aan de asfaltering, echter zonder resultaat.

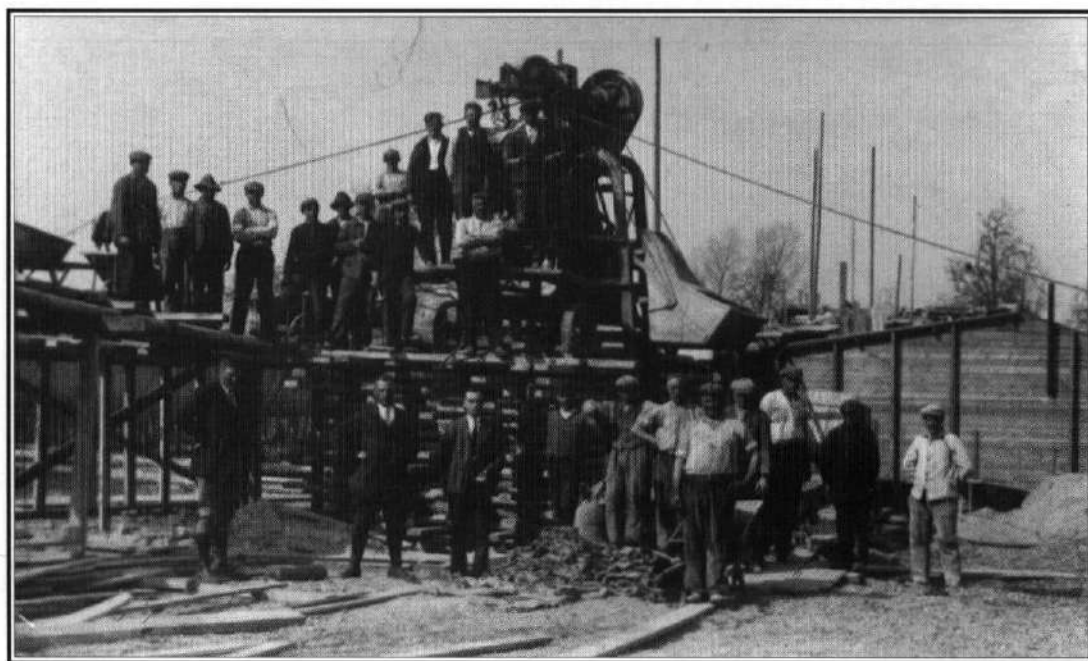
Beton en asfaltbeton werden boven op de Scharberg aangemaakt, met "kubel" naar beneden getransporteerd en verder per trein naar de werkplek, waar het tenslotte per kruiwagen op de plaats werd gebracht.





Overzicht van de beton en asfaltbeton-centrale, die continu draaide om de achterstand in te halen.

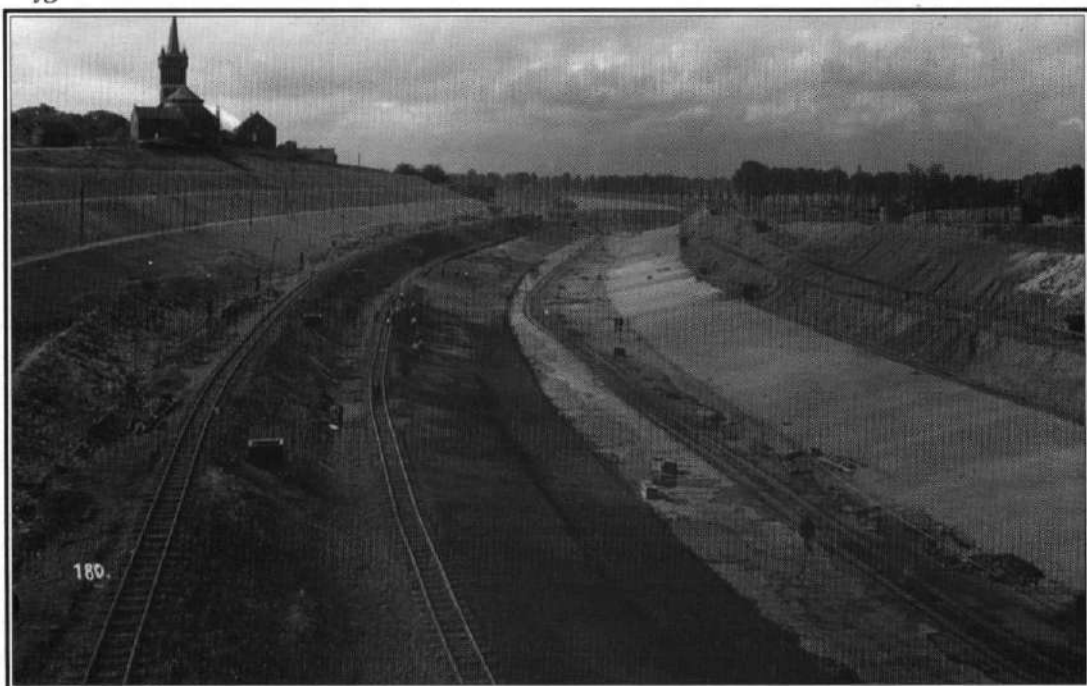
Opstelling van de betonmolen, met het erbij behorende personeel. Staande 3^e van links: Jan Everaers.





*Na het aanbrengen van de twee onderlagen (beton en asfaltbeton) werd een bescherm-
laag van 30 cm grind aangebracht.*

*De dijk aan de oostzijde met de controleputten na het gereedkomen (zomer 1934). De
pompen konden worden gedemonteerd. De westelijke kanaalhelft moest nog worden
afgewerkt.*



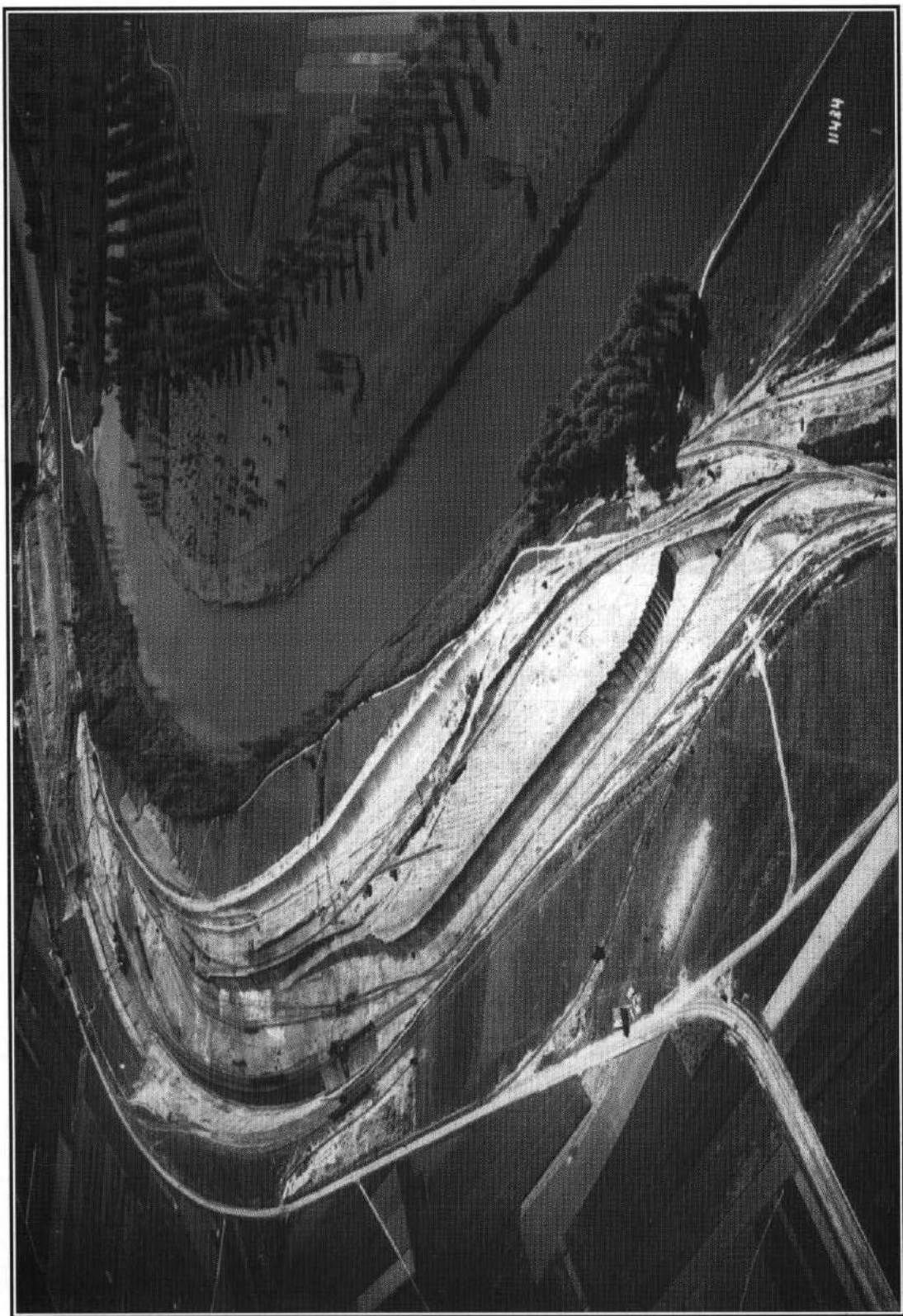


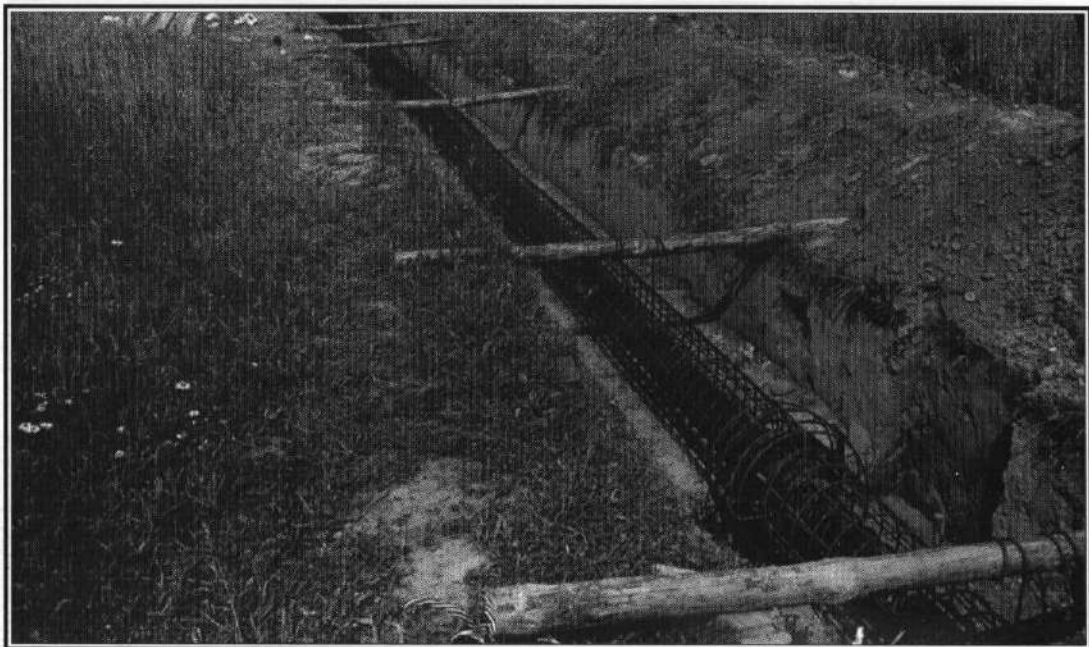
De eerste werkzaamheden bij Stein bestonden uit het kanaliseren van de Ur en het maken van een duiker hiervoor onder de kanaalbedding. De duiker werd gemaakt uit een stalen buis die van buiten werd versterkt met gewapend beton.

Om de gevolgen van (verwachte) mijnverzakkingen op te vangen werden extra-voorzieningen getroffen in de vorm van expansie/buigstukken.



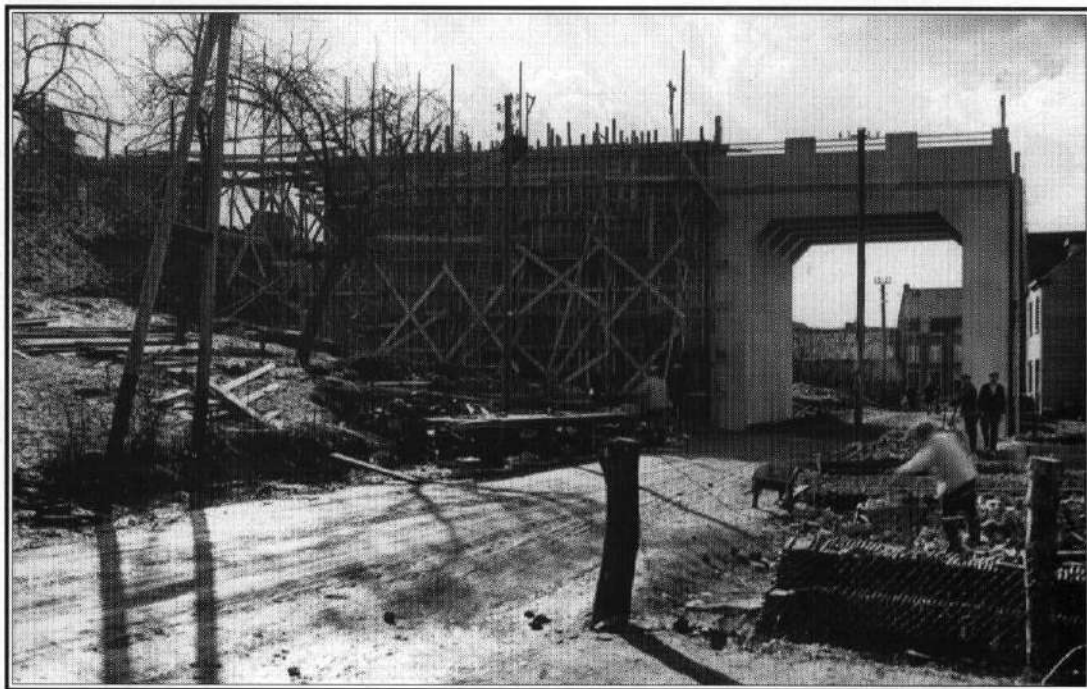
De doorgraving van de Scharberg in noordelijke richting (bij Stein) was nog in volle gang, terwijl bij Elsloo de afwerking vorderde. De fabriek voor het maken van draineerbuisen was al gesloopt. De oude weg Elsloo-Meers over het schoor is goed zichtbaar.

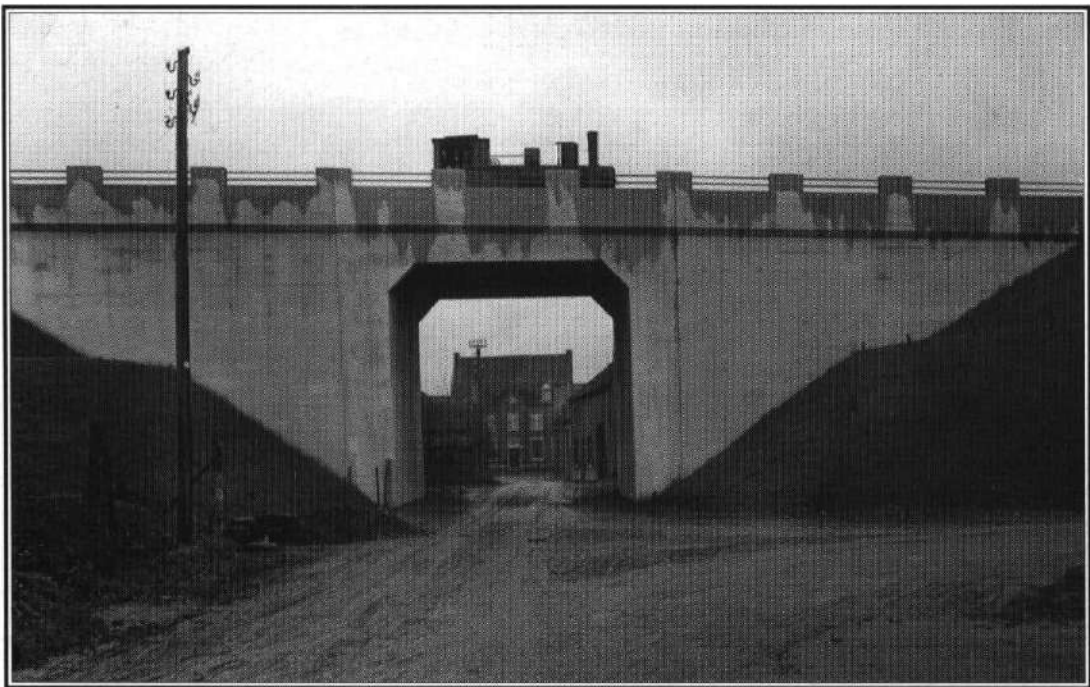




Ook de gemeentelijke riolering die door het kanaaltracé liep, werd op dezelfde manier uitgevoerd.

Ten behoeve van de toegangsweg naar de brug over het kanaal moest in de Brugstraat te Stein een viaduct gebouwd worden. Het huis direct rechts naast het viaduct was nog niet gesloopt. In dit gebied werden de huizen van Flip Lenaerts, Tieske Meijers, Geurt Hanckman, Lei Rademakers en J. Pepels gesloopt.



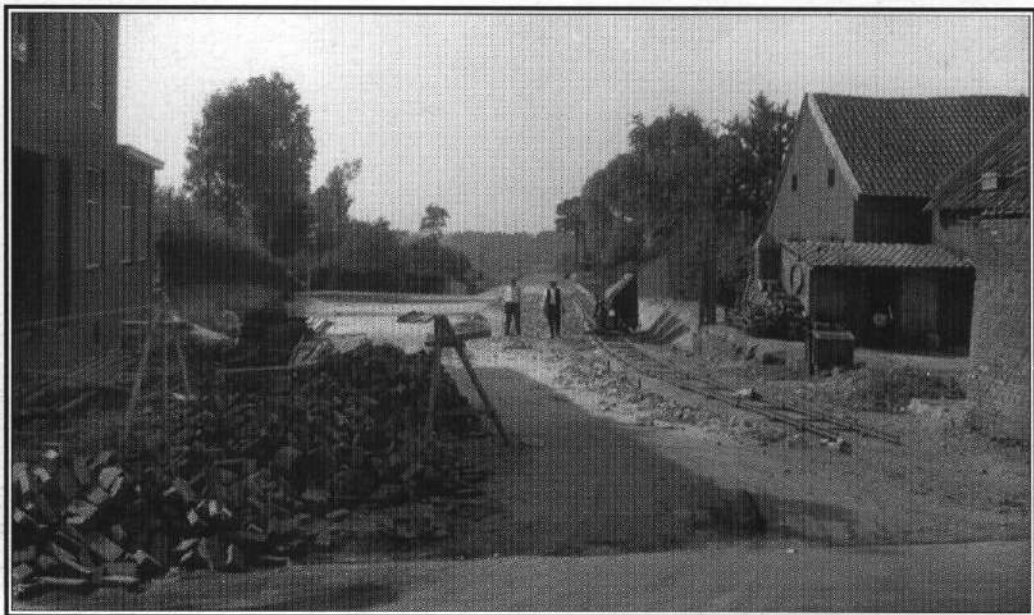


Het viaduct is klaar. Op de achtergrond ligt de "Hoaf". De vulgrond werd per trein vanuit de Scharberg aangevoerd.

Overzicht van de werkzaamheden, gezien vanaf de in aanbouw zijnde brug in Stein in zuidelijke richting. De weg op de voorgrond was de Steenwegstraat. Nadat de brug met zijn op- en afritten was voltooid, konden de dijken worden afgewerkt.



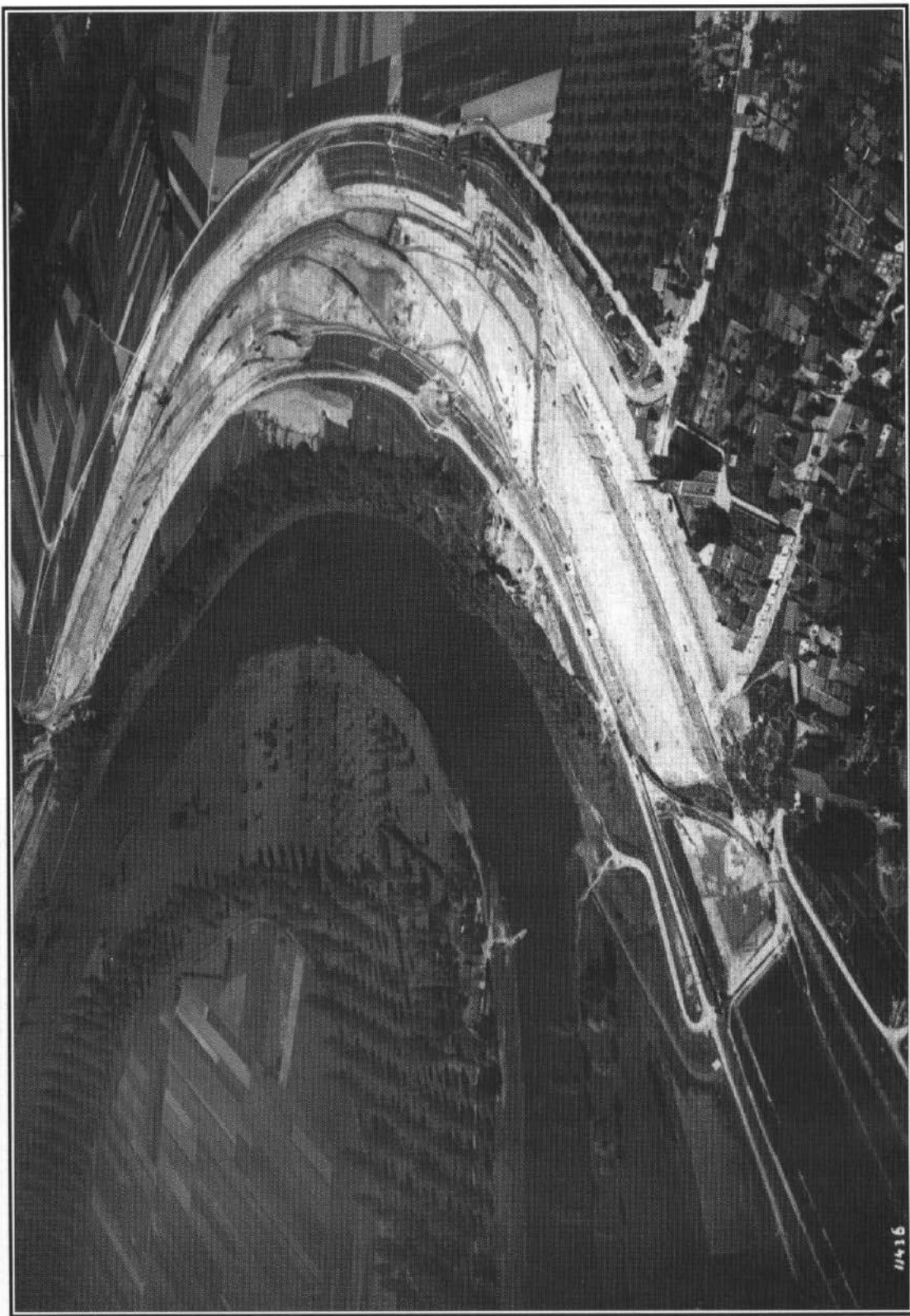
*Het oude deel van Elsloo was geheel gesloopt en vanaf de zomer 1932 was het deel →
vanaf Maastricht tot Elsloo gevuld.*

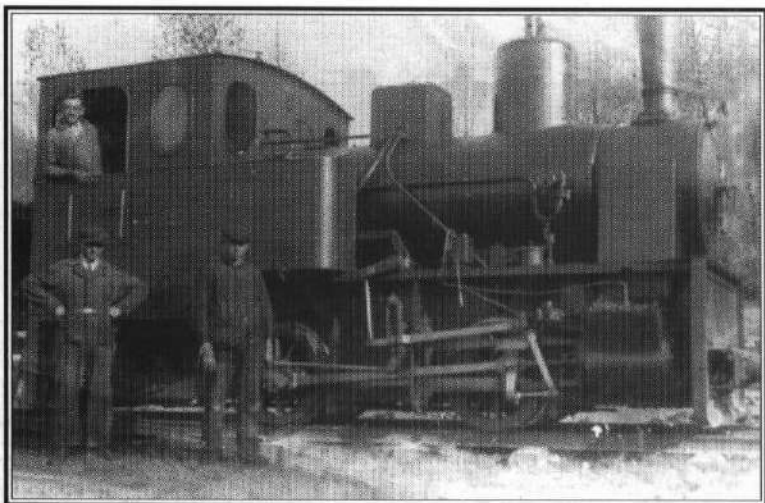


Gezicht vanaf de Kruisstraat (Stein) richting brug. Het smalspoor voor de aanvoer van vulmateriaal is nog aanwezig. Het woonhuis met winkel van kleermaker Buschman is bijna klaar. Rechts het woonhuis van Lens op de Camp.



De klei uit de kleiput in Geulle voor de bekleding van de dijk bij Stein en Urmond werd vervoerd via een spoor dat vanaf Elsloo aan de voet van de dijk naar Geulle liep. Het grind voor het vullen van de kleiput in Geulle ging ook via dit spoor.

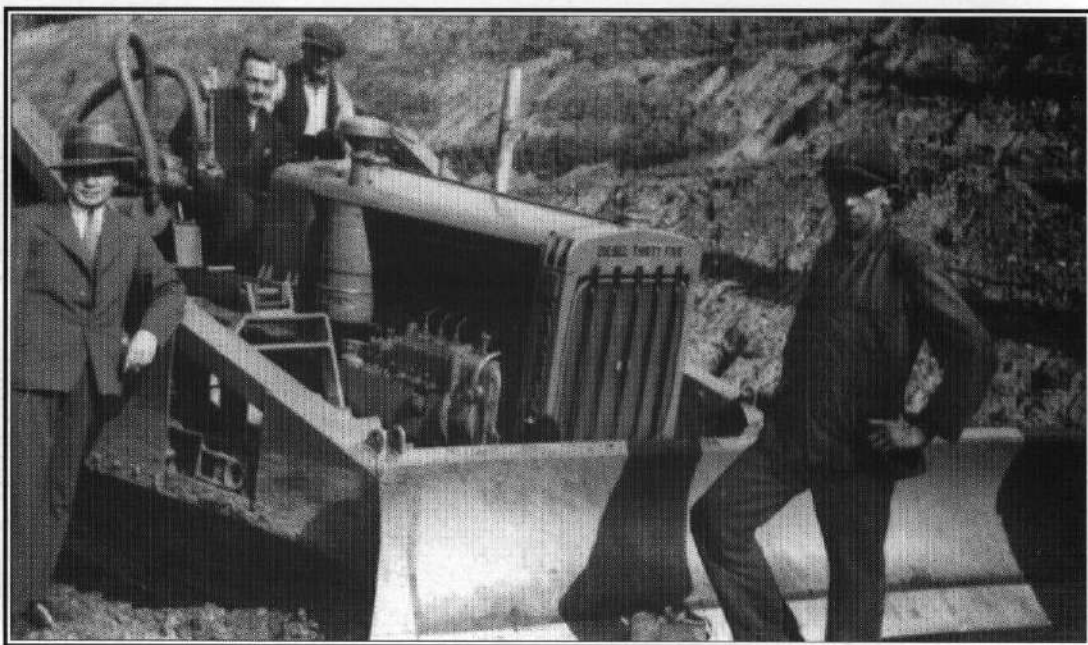




Een foto van Locomotief 93 met zijn machinist en helpers.



Drie draglines en de baggermolen in Stein aan de arbeid.



De bulldozer met links meester Willem Pesch en achter het stuur meester Nic Janssen.



De spoorploeg met staande 3^e van links Tieske Steevens, die als machinist werkzaam was.

Overzicht van de werkzaamheden nabij de brug in Stein, gezien in zuidelijke richting.





Aanleg van de dijken in Stein nabij het Missiehuis.

Aan het noordeinde van de Scharberg bij het Missiehuis liep een spoor links over de dijk en een ander na een wissel rechts over de dijk.

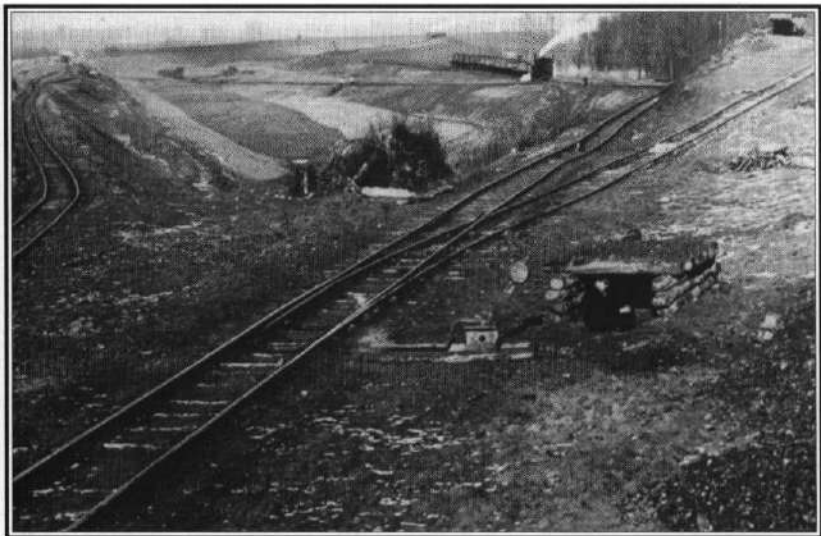




Gezicht op de doorgraving bij Stein. Linksboven de bocht in de Maas bij Meers.

Dezelfde plaats, maar nu gezien vanuit het noorden.



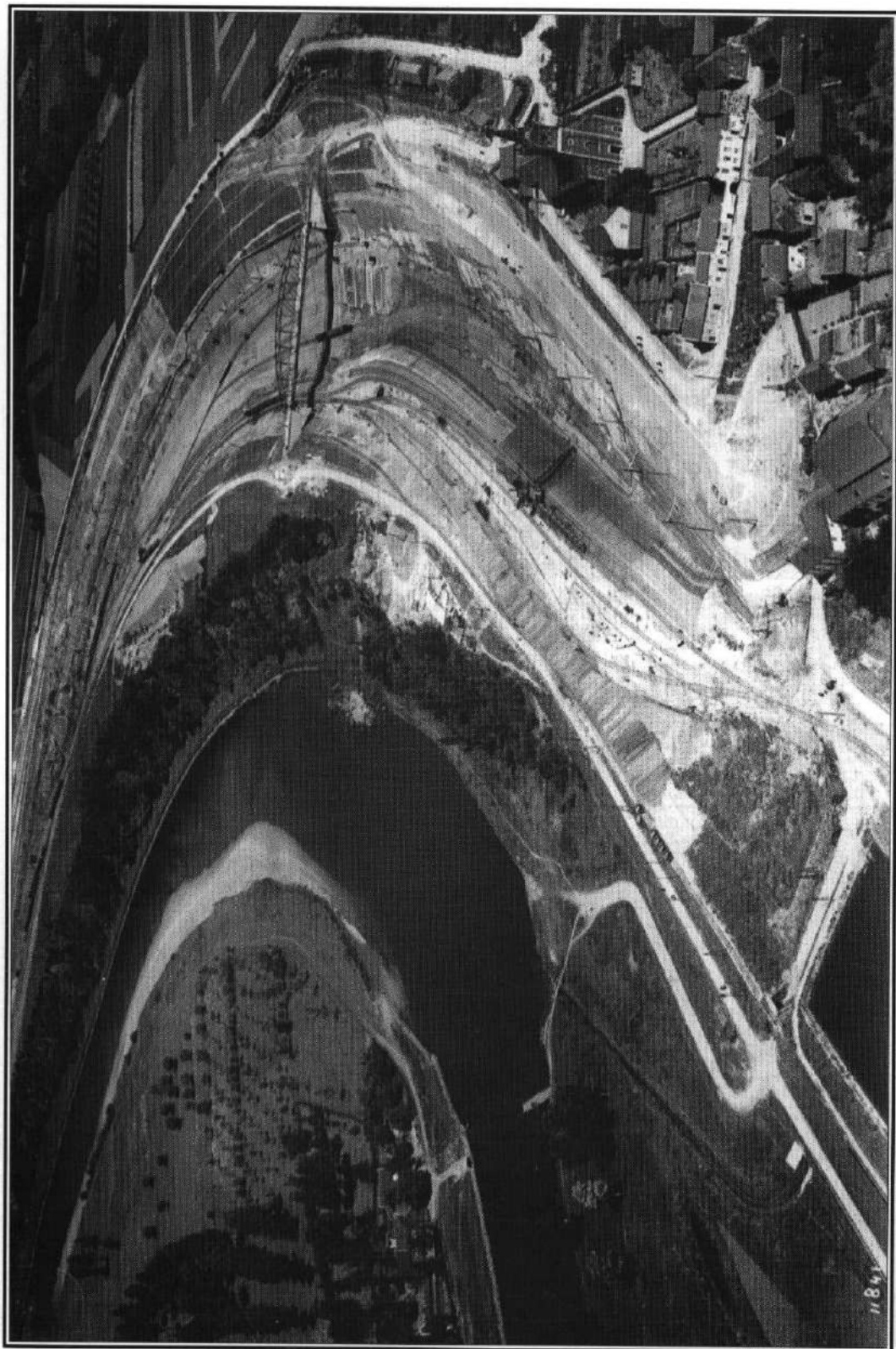


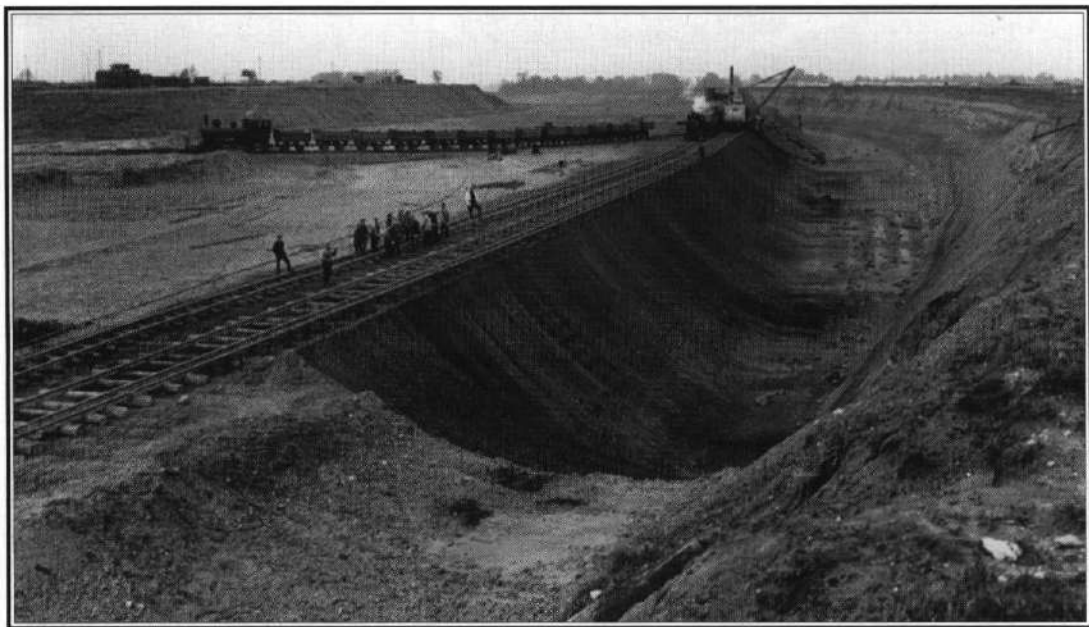
De wisselwachters waren jongens tussen 14 en 18 jaar. Tegen weer en wind zochten zij beschutting in hutjes, die ze zelf hadden gebouwd van spoorbielzen afgedekt met graszoden. De opening afgewend van het spoor, omdat zij anders last hadden van de uitgeblazen stoom van de locomotieven.

De noordzijde van de Scharberg. Rechts het bos bij het missiehuis. De dijklichamen richting Stein zijn al goed zichtbaar.



Het oude gedeelte van Elsloo is geheel gesloopt. De brug is klaar en de taluds hebben al deels hun definitieve vorm. Het kanaalpand vanaf Geulle is gevuld. Goed zichtbaar is de veerpont die tot mei 1940 dienst deed. De instorting van 1927, waarbij een behoorlijk stuk van de Scharberg in de Maas verdween is ook te zien.





De baggermolen was bijna vijf jaar onafgebroken in bedrijf, zoals hier in de bocht bij Stein. Er reden 30 treinstellen. De spoorploeg was continu bezig met het leggen van nieuw spoor of schiften van bestaand spoor. Er was een verkeersregelaar die het transport regelde.

Gezicht vanaf de in aanbouw zijnde brug van Stein in noordelijke richting. De verbreding naar de haven aan de rechterzijde is al te zien.





De door de machines losgemaakte grotere zwerfkeien moesten apart worden afgevoerd. Op de achtergrond rechts de kerk van Elsloo.

De doorgraving van de Scharberg, gezien vanaf de berg bij het Missiehuis te Stein.





Dezelfde doorgang, nu gezien vanaf Elsloo. Ook is hier te zien, dat naarmate de uitgraving dieper werd, men meer last van het water had.

Een winters tafereel op de dijk in Stein, gezien vanaf de brug in zuidelijke richting. Op de achtergrond rechts de keet van Toon Tempelaars, die tegen de bebouwing van Meers woonde. Dochter Tonie trouwde van hieruit in de kerk van Meers.





Een stoomlocomotief met twaalf kipwagens. Het lossen van deze wagens was bijzonder zwaar werk.

De pijlers van de brug in Stein werden zodanig geconstrueerd, dat ze tegen mijnverzakkingen bestand waren en gemakkelijk konden worden verhoogd. Dat laatste is later ook gebeurd.

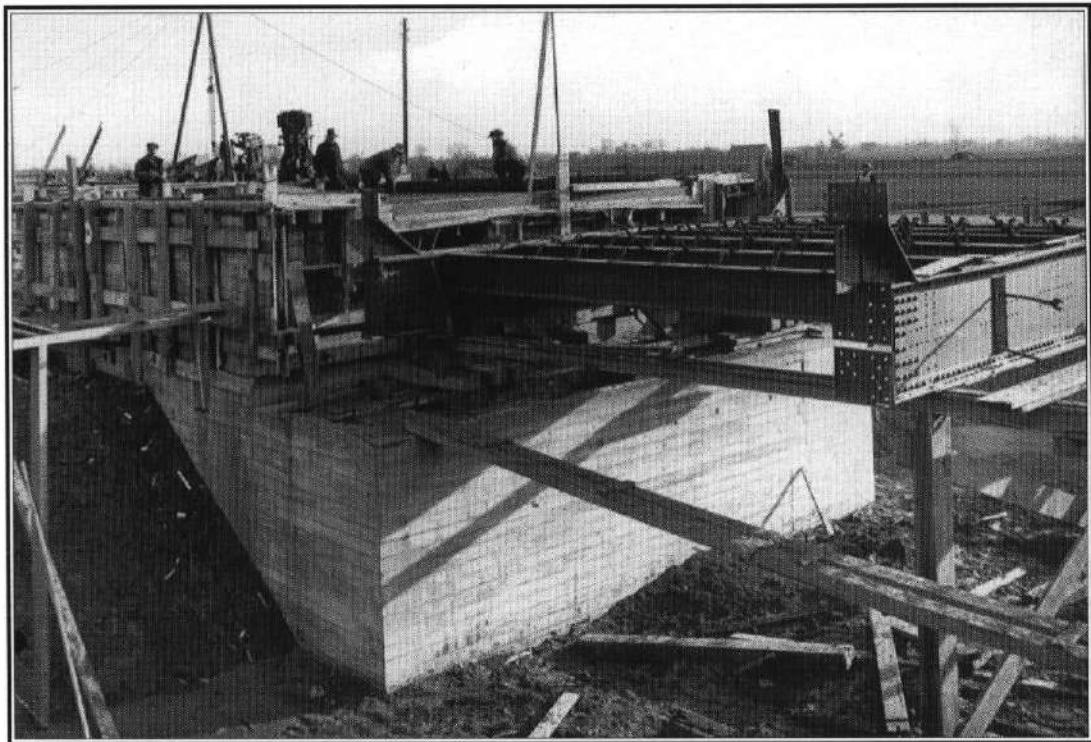




De brug in Stein werd gemonteerd, de opritten gemaakt, waarna de oude weg kon worden afgesloten. Hierna vond de verdere ontgraving en de dijkconstructie plaats.

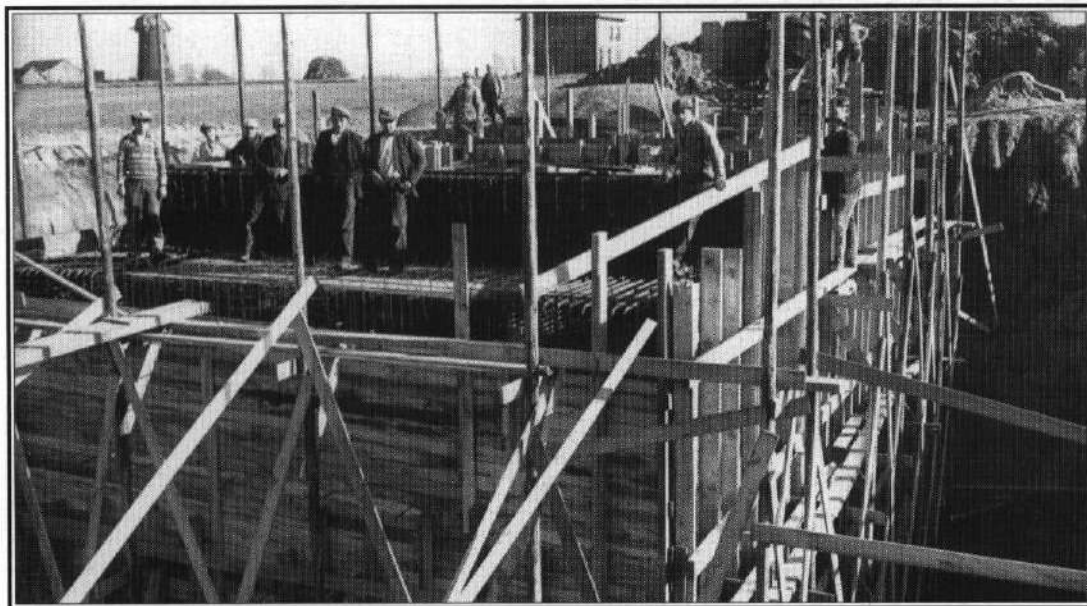
Overzichtsfoto vanaf de westelijke brugpijler in Stein.

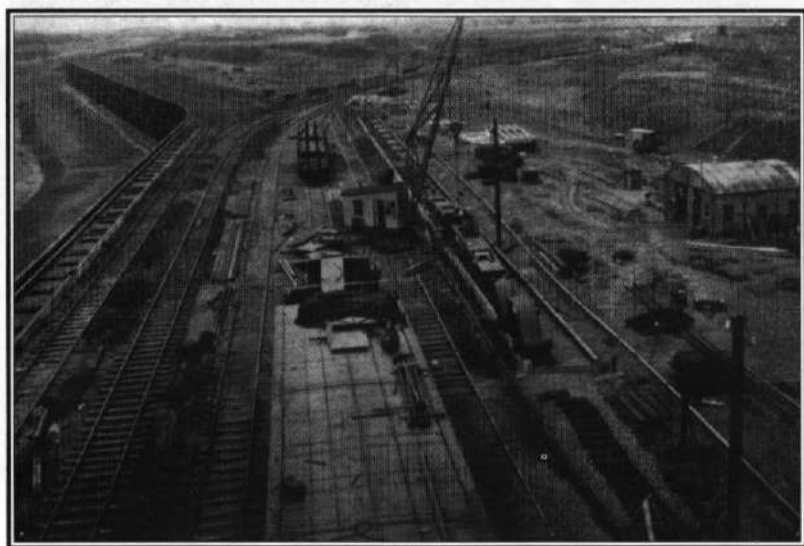




Oostelijke pijler van de brug van Urmond met de overspanning in aanbouw. De bruggen werden nog geheel met klinknagels in elkaar geklonken.

Oostelijke pijler van de brug in Berg. Op de achtergrond links het bedrijfsgebouw van de firma Hennings uit Berg, die de boorwerkzaamheden in het kanaal verrichtte. Ook is nog de windmolen te zien, die later is afgebroken.

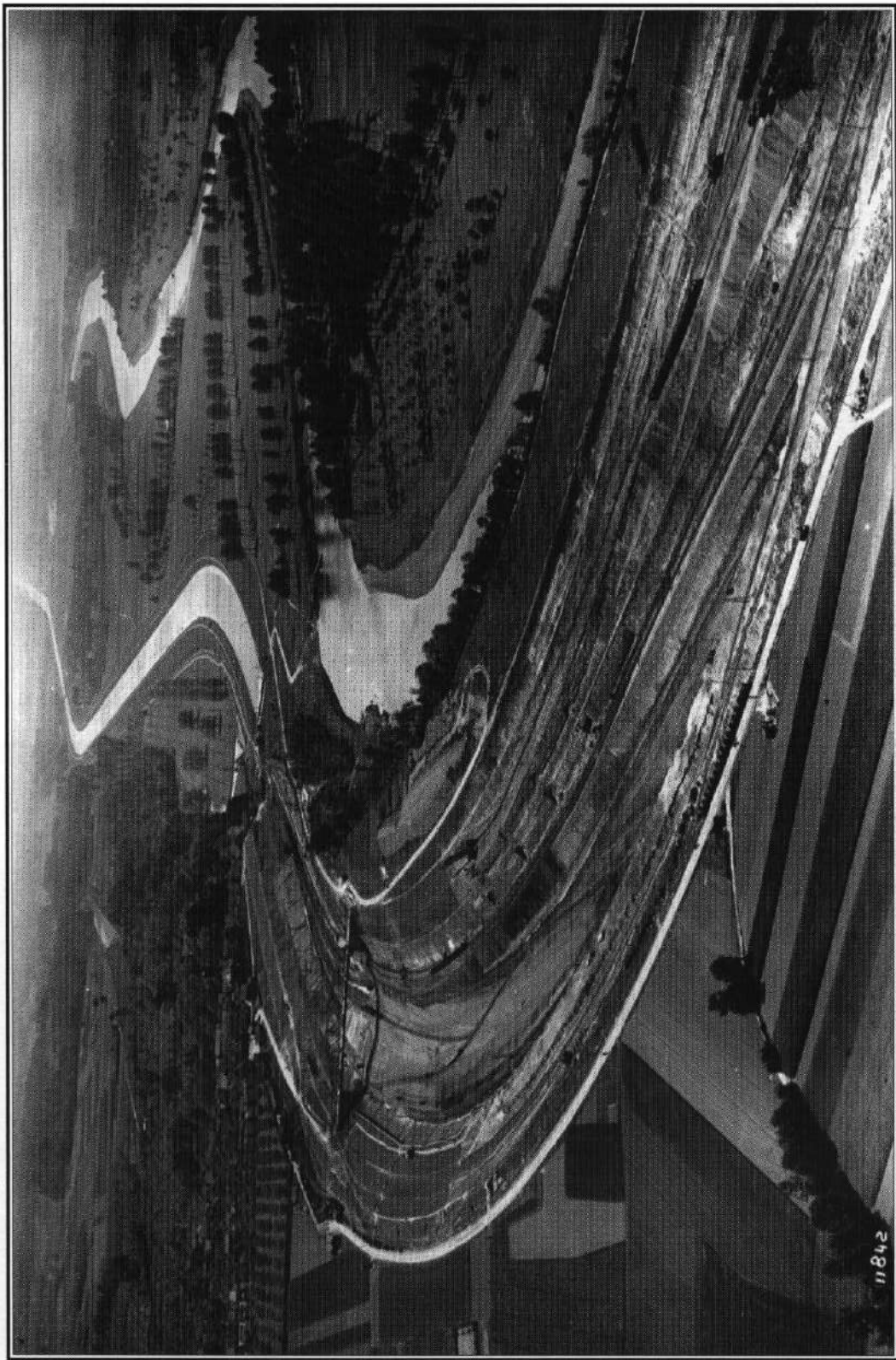


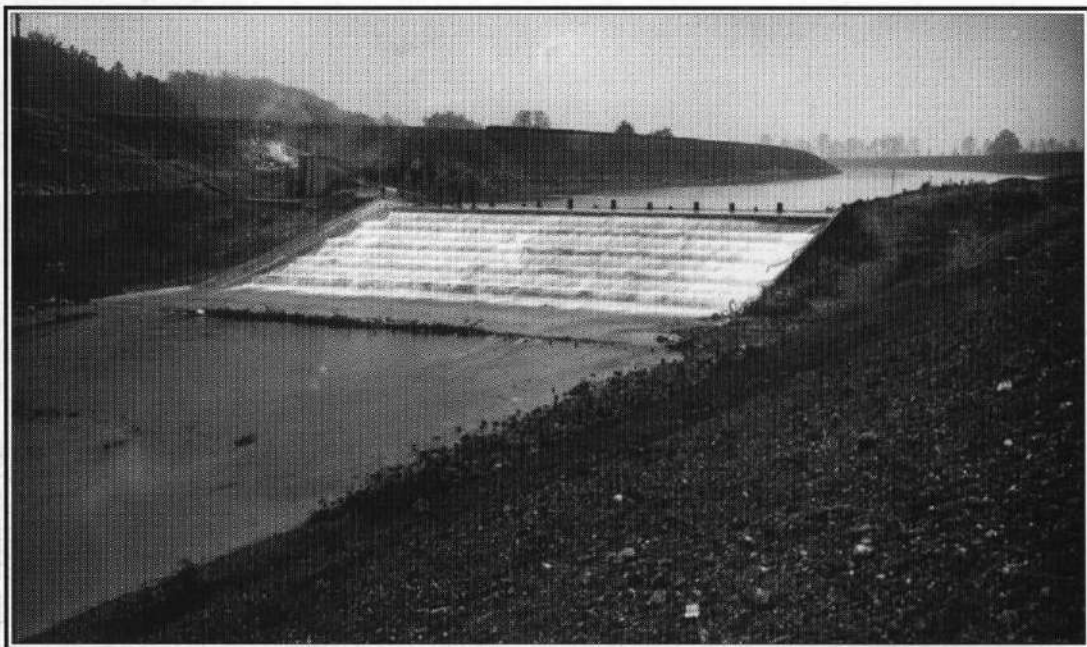


Beeld van de werkzaamheden aan de haven voor de Staatsmijnen.

Links de kadewand, die ook op een speciale manier is gemaakt, zodat hij een mijnverzakking van maximaal 4,5 m. zou kunnen opvangen.

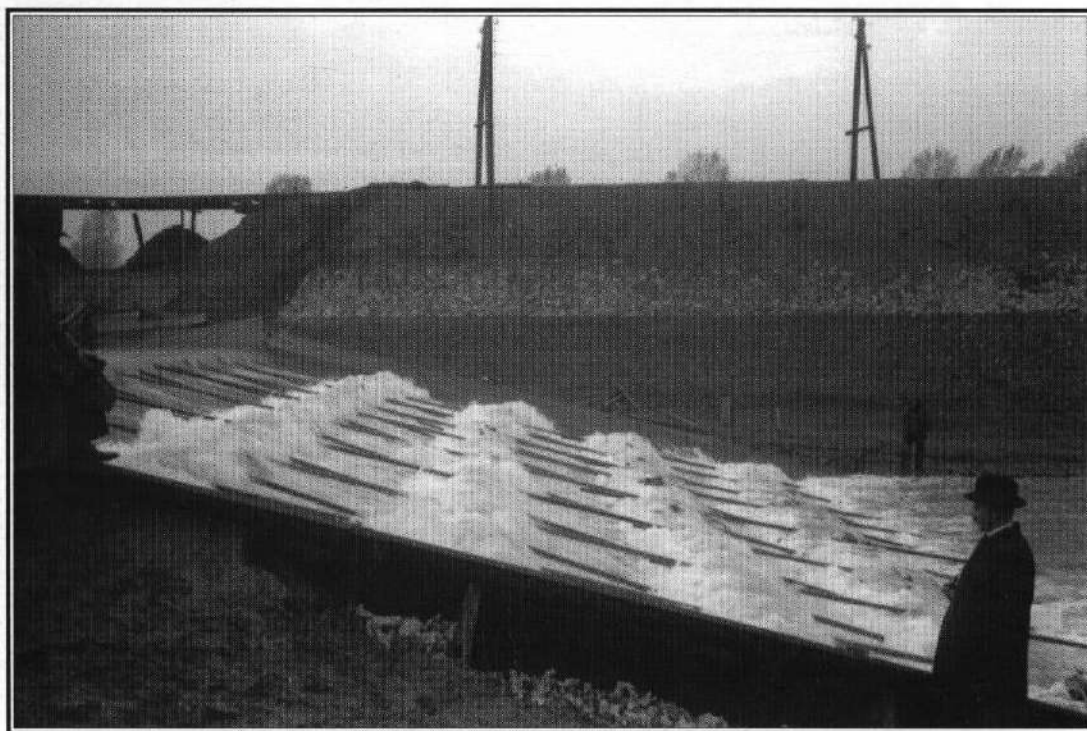
Overzichtsfoto vanuit Stein. De werkzaamheden verkeren in een vergevorderd stadium. → De meanderende Maas en het al gevulde kanaalpand vanaf Maastricht zijn goed zichtbaar. De landweg tussen bomen en struiken (linksonder) is de Scharstraat, die thans nog bestaat. Voorheen liep ze door tot op het "Schoor", waar de weg naar Meers nog zichtbaar is. Over deze weg moesten de Meersenen vroeger in Elsloo ter kerke en naar school gaan. In de weilanden bij het kasteel Elsloo zijn de rijen fruitbomen te zien, die voor de aanname van de wet op de aanleg van het kanaal waren geplant en nooit vruchten droegen.





Na het gereedkomen van het kanaal werd de dam in Elsloo in november 1934 verlaagd en werd aan de uitstroomzijde een houten trapconstructie gebouwd. Hierna werd het waterpeil verhoogd en stroomde het water het kanaal binnen.

Detailfoto van de trapconstructie met het overstromende water.





Nogmaals het vollopen van het nieuwe gedeelte.

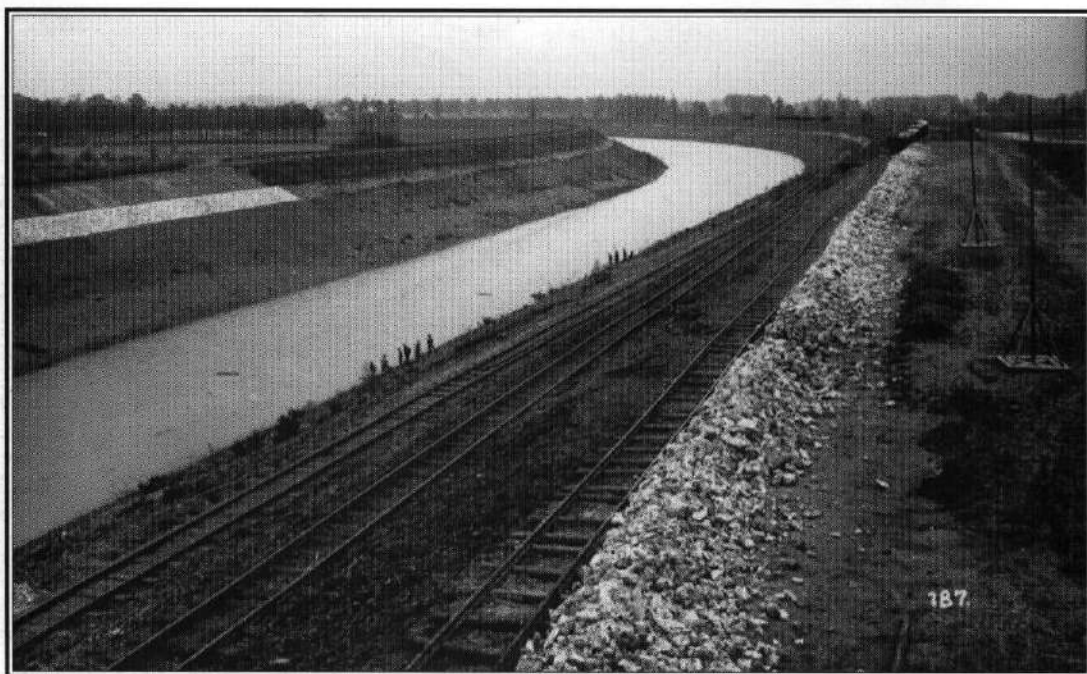
De treinen met grind voor het vullen van de kleiput in Geulle bleven nog geruime tijd rijden.





Geleidelijk aan werd het kanaalgedeelte Elsloo-Born met water gevuld.

Losse drijvende delen werden uit het water gehaald tijdens het vullen van het kanaal.





Overzichtsfoto vanaf de brug in Elsloo. Geleidelijk aan werden alle materialen die bij de bouw waren gebruikt, afgevoerd.

In de wintermaanden 1934-1935 werden de graafwerkzaamheden geheel voltooid. Het laatste gebeurde dit in het gebied bij het Missiehuis in stein.





Het karwei was voltooid en een groots werk behoorde tot het verleden. In het voorjaar van 1935 was het kanaal geheel gevuld en nadat de laatste lekkages waren gedicht kon het kanaal aan een rijke geschiedenis beginnen.

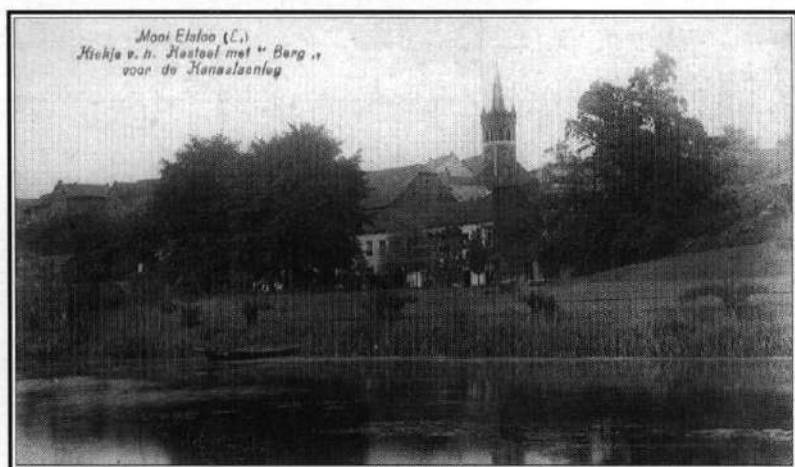
De gemeente Stein profileerde zich in 1935 al groots!

DE GEMEENTE STEIN

- met hare particuliere los- en laadhaven aan het Julianakanaal
- met hare klei-, leem-, zand- en kiezel-grondlagen, nabij de Staatsmijn Maurits
- op welks grondgebied de Rijkskolenhaven is gevestigd
- is „de” gemeente aan de rivier de Maas geschikt voor vestiging van steen-, pannen-, gresbuizenfabrieken en andere industrieën.

4 Beelden uit Elsloo voor en tijdens de aanleg van het Julianakanaal

In dit hoofdstuk geven foto's met bijschriften en korte artikelen uit kranten en weekbladen een fragmentarisch beeld van het leven in Elsloo in deze periode. Vele foto's zijn nog niet eerder in boekvorm gepubliceerd.



Panorama van het oude Elsloo, gezien vanaf de Maas. De grenspaal is zichtbaar tussen twee bomen. Hij staat nu nog op de oorspronkelijke plaats.

In het huis op de voorgrond links woonde de familie Paumen.

Rechts op de voorgrond het veerhuis van Jozef van Es.

Op de foto staan Toon Janssen, J. Janssen, K. Martens, K. Kremers en A. Lenaerts.

*Toegang naar het kasteel
over de Molenbeek. Op de
achtergrond het huis van de
veerman J. van Es.*



*De slagboom van de toe-
gangsweg naar het kasteel
tegenover het huis van de
veerman. De landweg van
Elsloo naar Geulle was
alleen toegankelijk voor
voetgangers en in de oogst-
tijd voor het binnenhalen
van de gewassen.*

*De normale verbindingsweg
tussen Elsloo en Geulle was
de Eijckskensweg
(via Catsop).*

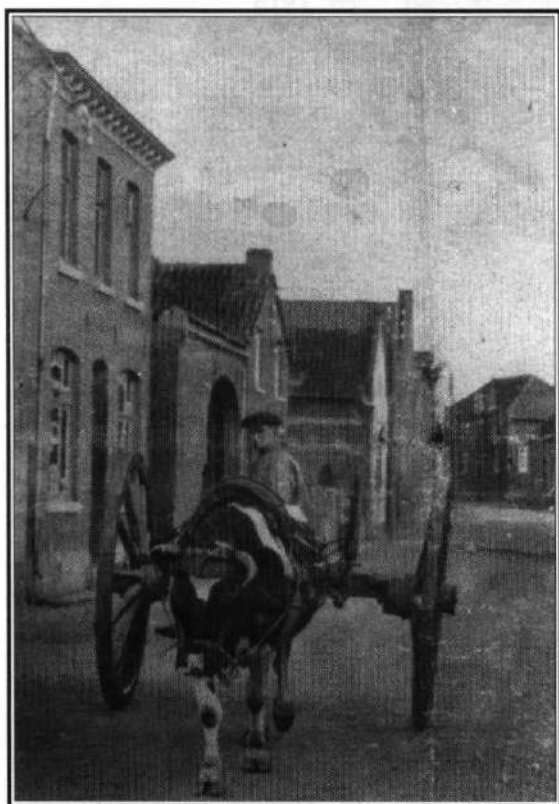


Kijkje van onder uit de Maasberg.





De Maasberg in 1926.



*De kleinere landbouwers gebruikten meestal de koe als trekdier.
Sjaak Peters in de Dorpsstraat, links café Dobbelstein.*

Wintertafereel van de Maasberg.





*Maasberg en Op de Berg,
ca, 1915.*



*Op de Berg en de Maasberg
omstreeks 1925.*

*Op deze foto kan men zien
dat de elektrische straatver-
lichting in Elsloo rond 1915
werd aangelegd.*



*Op beide foto's staat (mid-
den in de achtergrond) het
huis van de familie Reul,
dat moest verdwijnen voor
het kanaal.*



Een foto vanuit de kerktoeren (ca. 1925). Het oude Elsloo is nog intact.

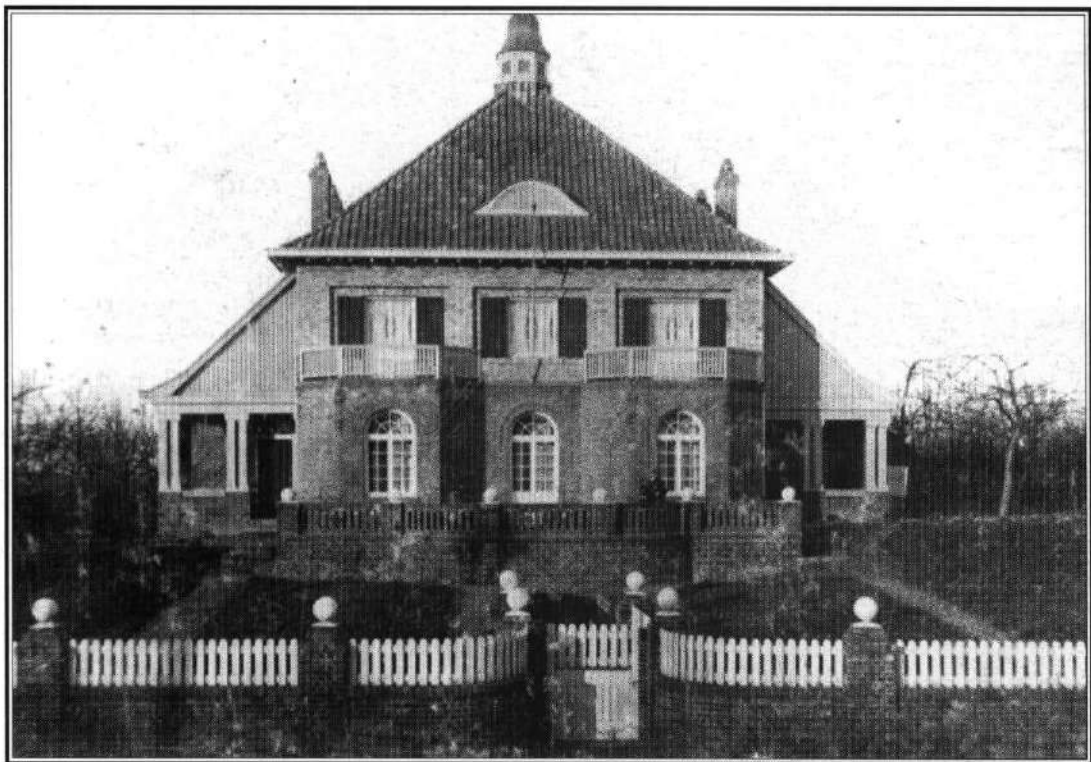
Het begin van het verdwijnen van de oude kern van Elsloo.





Boven een detail van een luchtfoto.
 Rechts ligt het woonhuis met
 smederij Driessen op de Berg.
 In de bocht staat de pomp, waar-
 van rechts nog een foto uit ander
 perspectief is gevonden. Hier
 haalde de bevolking van de Berg
 het drinkwater. De pomp werd in
 1907 gebouwd wegens de slechte
 hygienische toestand van de tot dan
 gebruikte pompen.
 Links van de pomp liep een voet-
 pad langs de Berg naar beneden.
 Het werd "Strontgats" genoemd.

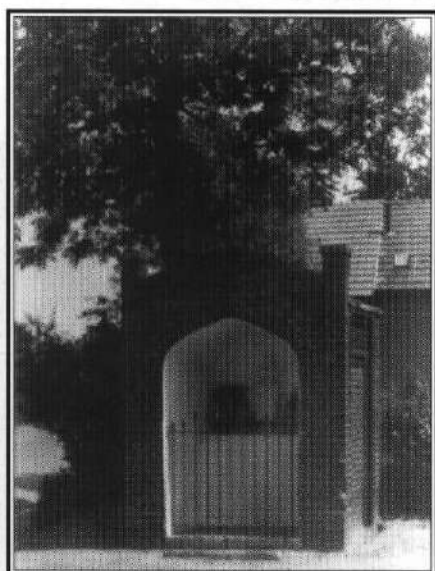
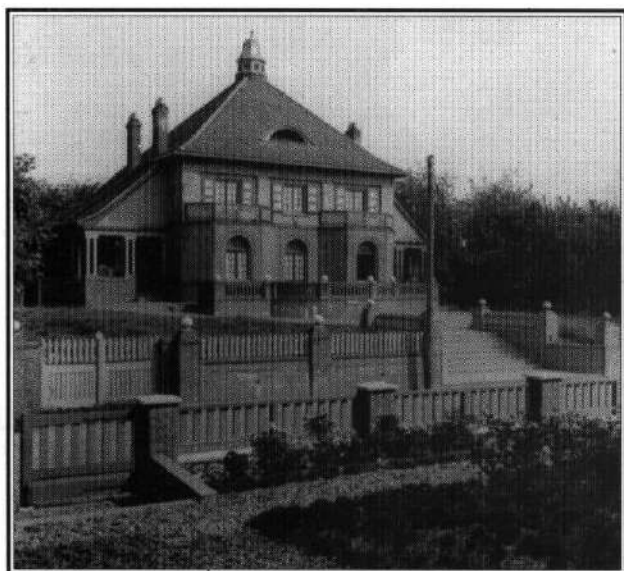




De voormalige villa Pret.

In 1909 gebouwd door meester Hennissen, werd door de gemeente aangekocht voor fl.15.000,- en ingericht als gemeentehuis en veldwachterswoning. De toegangstrappen werden verbreed.

Rechts beneden het kapelletje op de hoek van de Heirstraat en Stationsstraat.





Het gemeentehuis van Elsloo voor de sloop. Rechts ernaast was het "Pietermenke" (de gevangenis).

Ontwikkelingscursus
 Volgende week Woensdag, 31 Januari, is er weer een ontwikkelingscursus in het patronaat, om 7 uur 's avonds. Deze avond is speciaal bestemd voor onze vrouwen. Dus allen present.
 Spreekster: mej. Smit, uit Heerlen, over "Onze vrouwenorganisatie en de taak der vrouwen."

De voorgevel van de oude school. Het was toen nog een betrekkelijk nieuw en voor die tijd zeer riant schoolgebouw met centrale verwarming.

De foto is afkomstig van een (slechte) luchtfoto.



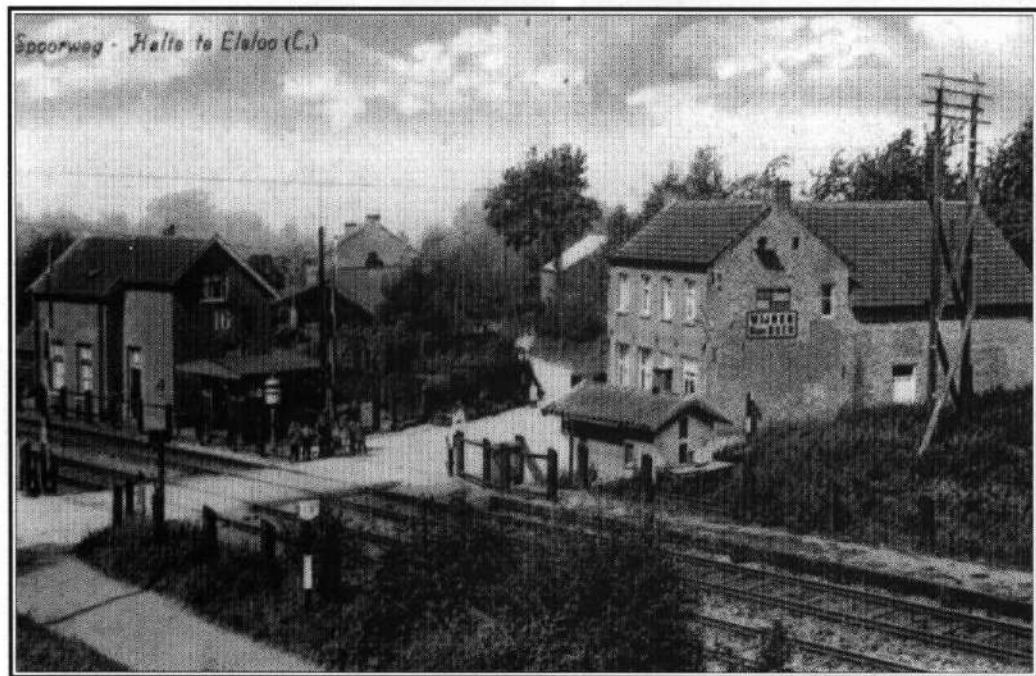


*De overweg Beek/Elsloo.
De man op de fiets was
Theodoor Reubsaet uit Catsop.*

*Het verdwenen woonhuis van
de familie Van Hees-Fourage
aan de Stationsstraat.*



*De overweg vanuit de Heir-
straat naar Catsop met de
spoorwachterswoning en
halte.*



Spoorweg - Halte te Elsloo (L.)



*Het laatste woonhuis in de Schoolstraat was van P. Driessen ("Pie van Laentje").
De Driekoelen waren toen nog in maagdelijke staat.*

*Elsloose jongelieden lieten zich door fotograaf en aannemer Joep Maessen in hun
beste kleding vereeuwigen. Zittend J. Penders, staand Hub Collard ("de sjoester").
Dat gold ook voor de dames in 'winterlook 1930' Lena Claessen (links) en A. Pesch.*





*Vier dames in winterse kledij. Zittend
Pauline Hennissen.*

*Sjeng en Harie Pesch werden in 1927 ver-
eeuwigd.*

*De foto rechts van de heer en mevrouw
Maassen, landbouwer op de Berg, is van
oudere datum.*



Gelukkige afloop.

ELSLOO. Dezer dagen had mej. H. L. alhier het ongeluk met haar kleeren in aanraking te komen met de verbindings stang der dorschmachine. Gelukkig scheurden haar kleeren af en werd de machine door 't inwerpen van enkele bossen stroo nog blijds stopgezet, anders was misschien een groot ongeluk het gevolg geweest.



De familie Driessen-Claessen (Frans de Smeed) woonde op de Berg. Het was voor die tijd een 'riant' huis. Van links naar rechts staan moeder Driessen, Lieske Driessen, vader Frans, een Duits pleegkind uit de Eerste Wereldoorlog, Martien Driessen en Cornelia Driessen.

Vergadering Boerenbond.

Zondag a.s. na de Hoogmis, is er vergadering van den Boerenbond. Deze vergadering is voor alle leden verplichtend.

Ontwikkelingscursus

Volgende week Woensdag, 31 Januari, is er weer een ontwikkelingscursus in het patronaat, om 7 uur 's avonds. Deze avond is speciaal belegd voor onze vrouwen. Dus allen present.

Spreekster: mej. Smit, uit Heerlen, over „Onze vrouwenorganisatie en de taak der vrouwen.”

Wegverfraaiing.

De Julianaweg alhier zal nu ook aan de andere zijde met boompjes worden beplant. Een zijde werd eenige jaren geleden reeds beplant.

Julianakanaal.

Met de brug over het Julianakanaal alhier schiet men flink op. Men is reeds met de ijzerconstructie bezig.

MEERS-ELSLOO.

Op concours.

De fanfare St. Joseph heeft besloten om deel te nemen aan het muziekconcours te Boxtel en wel in de 3e afdeling. Onder leiding van dhr. L. Stassen is men reeds begonnen met instudeering der concoursstukken.

Begravenis van het slachtoffer der kanaalwerken. Verleden week had onder groote belangstelling de begravenis plaats van N. Martens, die op zoo'n droevige wijze aan de kanaalwerken om het leven kwam. Het lijk werd voorafgegaan en gedragen door de leden van de J. W., waarvan de overledene lid was. De lijkbaar werd gevolgd door familieleden, vrienden en kennissen, o.a. den aannemer der kanaalwerken, dhr. Blankevoort, alsmede vele opzichters en arbeiders, waaronder vele leden van den Metaalbewerkers-

Het woonhuis van de familie Penders op de Berg. Op de voorgrond v.l.n.r.: Mathieu Penders, Eduard Penders, Hubertine Penders, Jozef Penders, Jacques Penders en Sjeng Pesch.



Beneden aan de Maasberg lag het veerhuis met café van Jozef van Es. Dit huis lag midden in het traject van het kanaal.





Mevrouw Pesch-Thomassen (Nelke van de Pesj) in de deuropening van haar woonhuis, annex kruidenierswinkel op de Berg. Naast haar staan haar zoons Sjeng (links) en Harie (rechts).



Links mevr. Thomassen-Janssen met op de arm Guillaume Thomassen. Rechts mevr. Everaers-Thomassen. De kinderen werden in die tijd gebakerd.

De winkel van de familie Jacobs aan → het begin van de Dorpsstraat.



*De heer en mevrouw
Odekerken-Lenaerts uit
'het straatje' (Raadhuis-
straat). De heer Odeker-
ken was beter bekend
onder de naam Sjang de
Scheeper.*





Het café van Chris Dobbelstein - "d'n Dôbbele"- aan de Dorpstraat. Hier werden de bijeenkomsten gehouden waar de "getroffen" bewoners werden voorgelicht over de onteigeningen en de financiële gevolgen ervan.

Op de volgende bladzijde staan een foto van mevr. Stijnen-Thomassen in traditionele klederdracht en een die is gemaakt ter herinnering aan de aflevering van de laatste koe van Louis van Hees.



ELSLoo.

VergeTen.

Door den gemeenteveldwachter werden twee heerenrijwielen in bewaring genomen, welke onbeheerd werden achtergelaten. Inlichtingen hieromtrent zijn te bekomen bij den gemeenteveldwachter.

Ontwikkelingsavond.

Woensdag 1 Februari a.s. wordt er wederom een ontwikkelingsavond gegeven in het patroonaat. Onderwerp: „Het communistisch Rusland". Spreker de Weleerw. heer Mullenders. Tevens zullen er lichtbeelden over Rusland vertoond worden.

Oudste inwoner overleden.

Vrijdag jl. overleed alhier in den ouderdom van 92 jaren dhr. P. Hertsig, waarmede de oudste inwoner onzer gemeente heenging.

Nog goed afgeloopen.

Toen dhr. L. zijn vrachtauto eenige oogenblikken nabij de kanaalwerken onbeheerd had laten staan, bracht een knaapje deze in beweging. De auto liep een steile helling af en kwam terecht in een zeer diep waterbekken. Doordat dit gedeeltelijk was dichtgevroren, hield het ijs de auto tegen. De chauffeur kon het knaapje nog tijdig uit de auto halen. Het geval had natuurlijk veel bekijk.

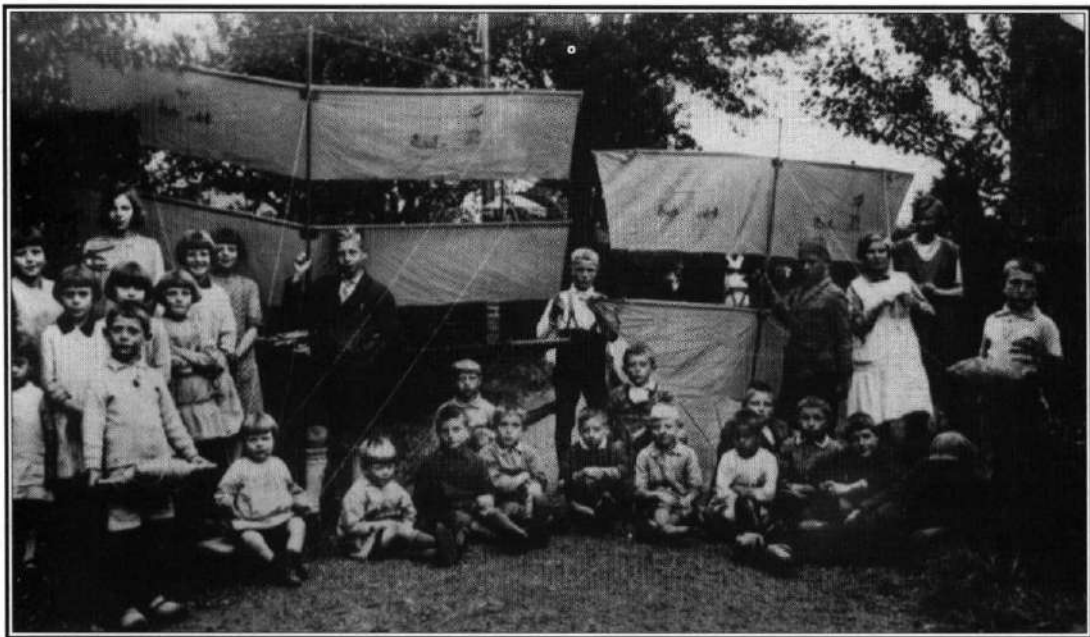




*In 1932 werd in het patronaat in Elsloo een huishoudcursus gegeven.
 Zittend v.l.n.r.: burgemeester F. Eussen met echtgenote, S. Lenssen, J. Lenssen,
 kapelaan Houben, W. Voncken, cursusleidster juffrouw Vischers en J. Lenssen.
 Staand v.l.n.r.: Fien Lenssen, Cornelia Lemmens, Lies Reubsaet, Lieske Schreurs,
 Cornelia Janssen, Lena Claessen, Anna Pesch en Anna Reubsaet.
 Achter v.l.n.r.: Truuke Peters, Anneke Voncken en May van Es.*

*De cursus werd afgesloten met een tentoonstelling in de Patronaatszaal. Daar
 waren de produkten van de cursisten te zien.*





Aannemer J. Maesen fotografeerde in 1930 kinderen op de Stationsstraat voor zijn grote vliegers.

Bij de grote vlieger staat Emiel Bours, bij de kleinere Harie Schepers.

Op de voorgrond met klos touw Eugene Bours, geheel rechts Wiel Kusters.

Zittend v.l.n.r.: Harie Bonekamp, Jo Bonekamp, Frans Bonekamp, Jo Bours, Math Haenen, Wim van Es, Theo Maessen, Hubert Bonekamp, Jean Knoben, Harie Gulikers, Jozef Janssen, Frits Peeters.

Staande v.l.n.r.: M. Knoben, Fien Gulikers, L. Knoben, Nellie Janssen, ?, Christine Martens, Bertine Bonekamp, Bella Bonekamp.

Speeltijd op de speelplaats van de nieuwe school.

ELSLOO.

Schadepost.

Een dezer dagen vond de landbouwer L. een zijner paarden dood in de stal liggen.

Baldadigheid.

Een dezer dagen bemerkten eenige arbeiders aan het kanaal vuur in de nabijheid der directie-keet. Het bleek, dat een of meerdere personen gepoogd hadden die keet te laten afbranden. De politie stelt een onderzoek in.

MEERS-ELSLOO.

R.K. Middenstand.

Zondag 4 Nov. a.s. vergaderen na de Hoogmis de middenstanders van Meers-Elsloo.





Tussen de vliegers staat Lambert Bout en rechts Annet Martens en Riet Aspers. Het sociale leven speelde zich voor een groot gedeelte af in het patronaat. Van hieruit opereerden alle katholieke stands- en jeugdorganisaties. Zo ook de toneelclub De Vriendenkring, die onder regie van de kapelaan alleen patronaatstoneel speelde, hetgeen inhield dat er alleen "mannenrollen" bestonden. Gemengd toneel werd pas na 1945 gespeeld. In 1933 vierde De Vriendenkring het twintigjarig bestaan. Zittend v.l.n.r.: Jacques Collard, Theodoor Beckers, kapelaan Houben, Jan Houben, Willem Knoben.

Staand v.l.n.r.: Theo Huizinga, J. Janssen, J. van Gennip, Anthonie Lenssen, Piet Pijpers, Harie Peeters, Jan Driessen. Achterste rij v.l.n.r.: Nicolaas Janssen, Jacques Fredrix, Willem Pesch, Frits Peeters, Jan Pijpers, ?, Ties Peeters.

Kanaalwerken.

De werkzaamheden aan het kanaal alhier schieten goed op. De machines verwerken den laatste grond van het oude historische gedeelte (Den Berg). Op het oogenblik wordt er gewerkt van 's morgens 4 tot 1 en van 's middags tot 's avonds 10 uur. Er zijn vier sleepbaggers, een baggermolen en 22 locomotieven. Men is van meening einde November klaar te zijn.

Bijenbond.

De afd. Elsloo-Stein is in de afgelopen maand vier leden sterker geworden en telt op het oogenblik 55 leden.

Concert.

Zondag 1 Juli zal er door de fanfare „De Maasgalm” een groot concert worden gegeven. Een 7-tal zusterverenigingen uit de buurt zal welwillende medewerking verleen.

De Vriendenkring.

Vrijdagavond had de heer kapelaan een gezellige bijeenkomst georganiseerd met een kleine tractatie voor de leden der vereeniging.

De laatste opvoering van Manuel mag zeer goed geslaagd heeten. Jammer dat al de gedane moeite niet ruimer werd beloond. De zaal was goed gevuld; er waren meer dan voor de helft vreemde menschen.

Voor Vastenavond werd besloten geen drama, doch een blijspel in twee bedrijven: „Koning Stoffel“ en een toneelspel in drie bedrijven: „De groote Daad“ voor het voetlicht te brengen.

Laten we hopen dat dit geheel nieuwe programma goed in den smaak zal vallen.

9/1 - 1935

ELSLOO.

De kanaalwerken.

Reeds meerderen hebben gemeend dat de kanaalwerken voltooid waren. 3 Jan. jl. is de firma Blankevoort weer met werkvolk begonnen. Naar wij uit betrouwbare bron vernemen zal het werk binnen korten tijd nu toch wel geheel voltooid zijn.

19/1 - 1935.

ELSLOO.

Loop der bevolking.

Het aantal inwoners op 1 Januari 1934 bedroeg 2839. In 1934 werden in totaal geboren 91 en overleden 23 personen. Er vestigden zich 163 en er vertrokken 169 personen.

Totale vermeerdering 62 personen, zoodat het aantal bewoners op 1 Januari 1935 bedroeg 2901. Er werden in 1934 21 huwlijken voltrokken.

Reclame voor het toneelstuk "De goede reis" van De Vriendenkring. Te paard en omringd door de dorpsjeugd doorkruiste Jan Houben als Romeinse veldheer het hele dorp.





Een foto van de Katholieke Vrouwelijke Jeugd (KVJ) bij het Patronaat. De leiding ervan was in handen van de Zusters, die in het klooster aan de linkerzijde van het patronaat woonden. De zusters beheerden ook de kleuterschool. Eén van hen verzorgde ook het Groene Kruis en verleende eerste hulp bij ongevallen. Er was toen nog geen arts in Elsloo. Voor medische hulp moesten de Elsloonaren toen naar Beek of naar Rekem (in België), en enige tijd later ook naar Stein.

ELSLOO.

Boomplanting.

Donderdagmidd. werd door de leerlingen van het 6e en 7e leerjaar der Jongensschool alhier het driehoekig perk aan de bekende Elsloosche Kei beplant met rhododendrons. De beplanting geschiedde onder toezicht van een technisch hoofdambtenaar der Rijkswaterstaat. Ongeveer 70 rhododendrons werden geplant. Als deze planten in bloei staan zal het een lust voor het oog der vele wandelaars naar het Julianakanaal en Maas zijn want vooral in de a.s. zomermaanden wordt ons mooie Elsloo door vele natuurschoonheidshebbers bezocht. Bij den boomplant waren aanwezig eenige autoriteiten en als leider der jeugd dhr. Nic. Janssen, hoofd der school.

4/5-1938.

ELSLOO.

Bloempjesdag.

De Zondag j.l. gehouden bloempjesdag ten bate van het Moeder- en Kindfonds alhier bracht de som van f24.76 op.

Wegenverfraaiing.

Langs de Steinderkanaalweg zijn vanwege de Rijkswaterstaat aan beide kanten witte verkeerspaaltjes geplaatst wat voor deze weg een zeer mooie verfraaiing beteekent vooral in het oog van de wandelaars die ons mooie Elsloo bezoeken.



Elsloo had een grote imkersvereniging, Sint Ambrosius. Prominente leden waren Theodoor Bours, Nikkela Tilmans, Theodoor Engelen, Joske Janssen, Willem Voncken en anderen. In het midden de heer en mevrouw Eussen-Corten.

De mannelijke katholieke jeugd werd lid van de Jonge Wacht of De Jonge Werkman. De foto toont een groep van De Jonge Wacht. Op de voorste rij v.l.n.r.: Louis Wanten, Leo Alberigs, ?, Jan Fredrix, Wil Kusters, ?, Jan Spronkmans. Staand v.l.n.r.: ?, H. Tilmans, Jan Rouvroye, Theo Daelmans, Martin Collard, Jan Peters, Jan Meijers, Jos Janssen, Chrit Visschers, ? Janssen, Jac Claessen, Jan Dohmen, kapelaan Houben (geestelijk adviseur).





*Elsloo's vrouwelijke jeugd in het uniform van de Katholieke Jonge Vrouwen (K.J.V.)
Zittend op de voorgrond Pastoor J.Houben, Em. pastoor Biermans en kapelaan Pelzer.*

26/8 - 1937.

MEERS.

Misiepreeken.

Zondag j.l. hield de Eerw. Pater Eug. Vroemen uit Beek, onder beide H. Missen een weldadigheidsprek ten bate van zijn Missie van Shire Z.O. Afrika. Deze collecte bracht ruim f 45 op.

ELSLOO.

Stagnatie

Gisteren had op het Kanaal alhier een kleine aanvaring plaats. Een zwaar geladen motorboot botste door onbekende oorzaak tegen den dijk, waardoor een groot gat hierin ontstond.

Vanwege de Rijkswaterstaat werd alles geneeerd en direct werd begonnen met vulling van dit euvcl.

Past op uw vinken!

Alhier zijn in de afgelopen nachten bij dhr. J. Bours 3 en bij dhr. H. Hendrix 4 vinken met kooi ontfreemd. De kooien werden naderhand teruggevonden zonder inhoud. Aangifte bij den veldwachter volgde.

ELSLOO.

BLOEMENHULDE H. HART.

Zondag j.l. had alhier de jaarlijksche bloemenhulde plaats. Het feest werd ingezet met een plechtig Lof. Na het lof optocht van de diverse vereenigingen met bloemstukken naar 't H. Hart. Na eenige liedjes gezongen te hebben hield een Pater uit Stein een prachtige feestpredicatie, die door ongeveer 600 personen werd aanhoord. Hierna werd gebeden en gezongen, waarna Pastoor Biermans allen dankte voor de hulde aan Christus Koning gebracht. Hierna werd Aan U o Koning gezongen.

Elsloo heeft laten zien, dat het hulde en dank wil brengen aan Koning Christus.

naar om. oppassen.

Het zwemmen in het kanaal.

Bovengenoemde sport wordt hier in het kanaal druk beoefend. Niet alleen de inwoners, maar ook vele vreemdelingen gaan hier hun hart eens aan ophalen.



De inhuldiging van het H. Hartbeeld in Elsloo, dat geschonken werd door kerkmeester Jan Lenssen vond plaats op 14 oktober 1930. De gehele bevolking van Elsloo was present. Bruidjes en engelen, begeleid door de zusters, in de Raadhuisstraat nabij drukkerij Knoben.





De schooljeugd liep ook mee in de stoet, onder toezicht van juffrouw Marie Voncken en meester Janssen. Het jongetje met de pet voor meester Janssen is Wil Kusters.



Het bezoek van bisschop Lemmens in 1935 was ook een gelegenheid, waarvoor het hele dorp uitliep. De bisschop diende het vormsel toe aan een aantal jaargangen schoolkinderen. Links kapelaan Houben, achter de bruidjes kerkmeester W.Voncken, bisschop Lemmens, pastoor Biermans en burgemeester Eussen.

De Bisschop werd aan de gemeentegrens afgehaald door de fanfare De Maasgalm, hier op weg op de Stationsstraat.

Het huis, zichtbaar boven de fanfare, is de winkel van de fa. Schrasser. Aan de linkerkant was een klein terrein, dat diende als kermisterrein.





Het bezoek van de bisschop bracht vele mensen op de been, terwijl de hele route versierd was. Links op de voorgrond mevr. Eussen-Corten, de echtgenote van de burgemeester.

Elsloose mannen tijdens een retraite.



*Elsloose jonge
dames op stap naar
Valkenburg in 1932.
Zittend v.l.n.r.:
Cornelia Lemmens,
Lena Claessen, ?.
Staand v.l.n.r.:
Trina Beckers,
Nelke Driessen, ?,
Marie Beckers,
Lucie Beckers.*



*Beneden de familie
Achten-Hermans,
gefotografeerd bij
gelegenheid van het
diamanten huwe-
lijksfeest.*



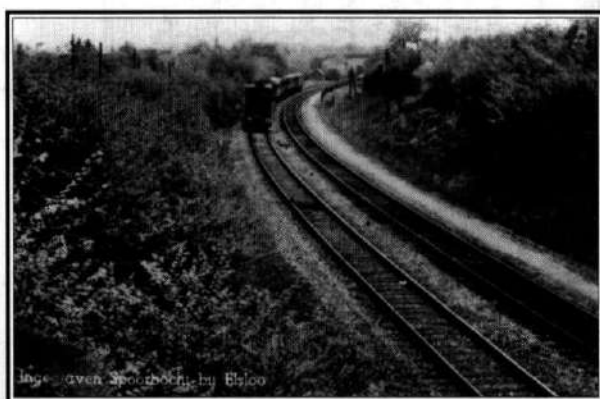


De laatste schoolfoto van de oude school op de Berg, gemaakt in augustus 1929. Er werden vijf verschillende foto's gemaakt. Om de foto's niet te duur te maken voor de ouders werden telkens alle kinderen van een gezin op dezelfde foto gezet.



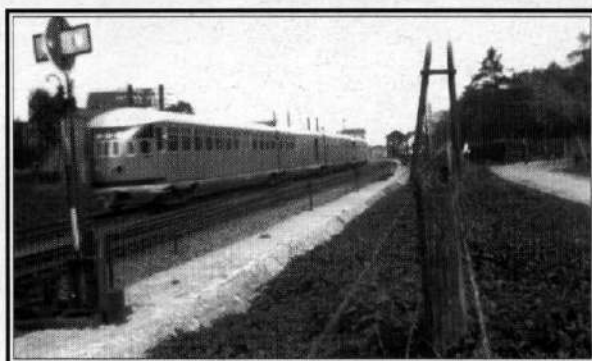
Een oudere schoolfoto, rechts meester Hennissen, links meester Laurens van Mulken.

*Vroeger had Elsloo een station-
netje, van waaruit men zowel in
de richting Maastricht als
Sittard kon reizen.*



Ingenieur van Spoorw. bij Elsloo

*Op 4 juli 1934 deed de moderne
tijd zijn intrede bij de spoor-
wegen: de eerste dieseltrein op
het traject Sittard-Maastricht
passeert hier Elsloo.*





Een foto van de laatste processie die om de oude Berg trok.

Het eerste rustaltaar van de processie was bij de familie Penders-Janssen.



11/5 - 1937.

ELSLOO

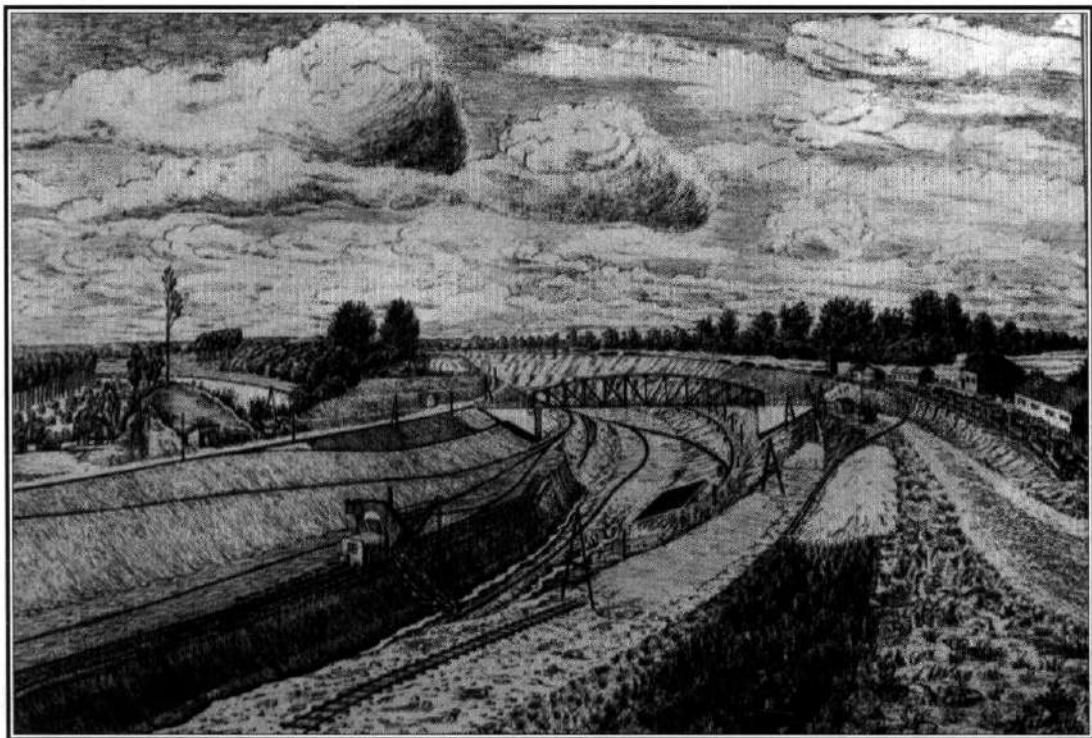
Burg. Stand.

GEBOREN: Van Heer-Keunen L. N. G., Stationstraat 9, zoon; Maessen-van der Beek H. E. G., Stationstraat 73, dochter.

OVERLEDEN: Dobbelstein A. M., oud 5 jaar; Frederix L. S., sigarenmaker, oud 43 jaar.

Opruiming.

Men is thans druk bezig met het opruimingswerk der machinerieën en materialen der firma Van Hattum en Blankenvoort, gelegen op het terrein van den Rijkswaterstaat langs het Julianakanaal onder Elsloo. Het vervoer geschiedt meendeels per schip. Als alles zal opgeruimd zijn, zal de schoonheid van Elsloo's natuur nog meer op de voorgrond staan en zullen ongetwijfeld nog meer vreemdelingen het kanaal komen bezichtigen.



Opzichter Van Helden van Rijkswaterstaat maakte deze pentekening. Later zijn door hem enkele kopieën gemaakt en verkocht voor een rijksdaalder per stuk.

Sjang Pesch en Sjef Janssen kijken neer op het kanaal.



STAAT AANGEVENDE DE PERCELEN ONTEIG.

KANAAAL IN

Vroegere eigenaars met adres	grond- nummers K. B.	Sectie- nummers	No. v. koop- akten (K) of vonnis(V)	Koop- som totaal	Waarde v. h. ont- eigende	en sch.
J. L. Paumen, c. s., Hoofd der school te Itteren	135 en 136	C. No. 1791 en 1792	1 K	2045.-	1870.--	
H. V. Theodora te 's-Gravenhage	137 en 144	C. No. 2316 en B. No. 47	2 K	1031.-	755.--	20
Th. Bocken, landbouwer Elsloo	138	C. No. 1447	3 K	555.-	495.--	
H. Bessens, landbouwer Elsloo	140	C. No. 2226	4 K	610.-	410.--	
J. B. W. Paulussen, land- bouwer, Elsloo No. 22	141	C. No. 2227	5 K	230.-	190.--	
Fed. F. Lenssen-Penders, landbouwster, Elsloo A6	145	B. No. 2074	6 K	1100.-	765.--	
R. K. Kerk van den H. Augustinus te Elsloo	139	C. No. 1257	7 K	1010.-	928.--	
Mej. E. H. Voncken te Elsloo	146	C. No. 1983	8 K	165.-	130.--	
W. H. Voncken-Eussen, landbouwer Elsloo A138	252	C. No. 2121	9 K	65.-	20.--	
Fr. Eussen, Burgemeester, Elsloo	147	C. No. 2214	10 K	155.-	110.--	
P. J. Op den Camp, land- bouwer, Stein	6 en 17	D. No. 715 en 714	11 K	340.-	310.--	
L. Houben-Muris, land- bouwer, Stein No. 189	7 en 18	D. No. 716 en 717	12 K	415.-	395.--	
Chr. Stijnen-Peters, Kruisstraat 135a, Stein	10 en 21	D. No. 1039 en 1596	13 K	375.-	375.--	
M. Muris-Driessen, Stein A. No. 462	11 en 22	D. No. 1038 en 1037	14 K	755.-	755.--	
Mej. M. M. Krux, z. b. Stein A. N. 386	12 en 23	D. No. 1010 en 1011	15 K	320.-	320.--	
M. Vaessen, landbouwer Stein No. 362	13 en 24	D. No. 1012 en 1013	16 K	285.-	285.--	
J. B. Vaessen-Janssen landbouwer Stein	25	D. No. 1014	17 K	345.-	345.--	
M. Smeets-Smackers, Kleine Meers No. 491	27	D. No. 1504	18 K	205.-	205.--	
Ant. Smackers, Meers No. 490	28, 78 en 82	D. No. 1505 en C. No. 60 en 1789	19 K	1420.-	1420.--	
J. H. Stijnen, landbouwer Overhoven	29	D. No. 1017	20 K	324.50	315.--	
J. Frederix-Pours c. s. te Elsloo 32A.	227 en 228	C. No. 2168 en 2180	21 K	2505.-	2380.--	

BEHOEVE VAN DEN AANLEG VAN HET JULIANA-
ZENTK ELSLOO.

Schadeloosstelling wegens:							
Vergoeding schters	Bedrijf- schade	Waardever- mindering	verplaatsen afrestering	boomen	Vergoeding veldvruchten	Rente	Geliquide de kosten
40.--			135.--	--	--	--	--
21.--	--	--	55.--	--	--	--	--
--	--	--	60.--	--	--	--	--
--	--	175.--	--	--	25.--	--	--
--	--	--	30.--	--	10.--	--	--
--	--	300.--	--	--	35.--	--	--
55.--	--	--	27.--	--	--	--	--
--	--	--	35.--	--	--	--	--
--	--	--	45.--	--	--	--	--
--	--	--	45.--	--	--	--	--
--	--	--	--	30.--	--	--	--
--	--	--	20.--	verplaatsen kruisbeeld.			--
--	--	--	--	--	--	--	--
--	--	--	--	--	--	--	--
--	--	--	--	--	--	--	--
--	--	--	--	--	--	--	--
--	--	--	--	--	--	--	--
--	--	--	--	--	--	--	--
--	--	--	--	--	--	--	--
9.50	--	--	--	--	--	--	--
--	--	--	--	--	125.--	Verhuiskosten	

Vroegere eigenaren met adres	grond- nummers I. B.	Sectie- nummers	No. v. koop- akten (K) of vonnis (17)	Koop- som totaal	Waarde v. h. ont- eigende	sn sch
J. H. Janssen, c.s., mijn- werker, Elsloo	218	C.No. 2305	22 K	4450.-	4250.--	--
H. H. Chr. Martens c.s. mijnwerker Elsloo	130, 131, 205, 222 en 223	C.No. 1207, 1206, 1815, 1814 en 2140	23 K	5470.-	5200.--	--
H. N. Paumen c.s. mijn- werker, Geleen, Steeg 83	214	C.No. 2243	24 K	4800.-	4445.--	--
J. H. Lemmens c.s. te Elsloo	97, 173, 252 en 254	C.No. 99, 2129, 347 en 346	25 K	7880.-	7755.--	--
L. Muris-van Mulken, Stein No. 21	30, 64 en 65	D.No. 1018 C.No. 1016 en 2217	26 K	1785.-	1785.--	--
J. H. Dirix, Kelderstraat 265, Stein	32 en 33	D.No. 1261 en 1262	27 K	420.-	420.--	--
W. Bouts-Schepers, mijn- werker, Stein	34, 37 en 38	D.No. 1699, 1702 en 1703	28 K	385.-	385.--	--
P. L. Krux, bierbrouwer Stein No. 386	42	D.No. 1025	29 K	240.-	240.--	--
P. H. Visschers-Peters, Stein No. 55 landbouwer	26	D.No. 1015	30 K	305.-	305.--	--
P. J. Frederix-Bours, si- garenmaker, Elsloo 32A	226	C.No. 2179	31 K	2450.-	2350.--	--
P. H. Driessen-Smeets, Terhagen 9 Elsloo	47	C.No. 36	32 K	610.-	610.--	--
M. E. Henssen, landbouwer, Elsloo No. 101	95	C.No. 98	33 K	490.-	490.--	--
W. Wouters, landbouwer, Catsop 67, Elsloo	68	C.No. 2099	34 K	145.-	126.--	14
J. H. Gorissen, landbouwer Schinnen	52	C.No. 1013	35 K	370.-	370.--	--
J. Westhovens, koopman Stein	53	C.No. 31	36 K	795.-	795.--	--
L. Meersmans, landbouwer Urmond No. 36	70	C.No. 24	37 K	55.-	47.--	8
J. M. Muris, grondeigenaar Stein No. 123	69	C.No. 25	38 K	103.-	89.--	14
P. E. Janssen, onderwijzer Stein No. 190	55	C.No. 1713	39 K	408.50	390.--	.
J. Gorissen, schrijnwer- ker, Stein No. 117	71	C.No. 23	40 K	30.-	30.--	.
H. H. Janssen-Lemmens, landbr. Elsloo A 120	90	C.No. 2199	41 K	2550.-	1815.--	.

Schadeloosstelling wegens:							
Vergoeding huishouders	Bedrijf- schade	Waardever- mindering	verplaatste afrestering	boonen	Vergoeding weld vruchten	Rente	Geliquideer- de kosten
--	200.--	tijdelijk huren van een	woning	--	--	--	--
0.--	schadeloosstelling huurder.	--	--	--	--	--	--
--	--	--	--	230.--	125.--	verhuiskosten	--
--	--	--	--	--	125.--	verhuiskosten	--
--	--	--	--	--	--	--	--
--	--	--	--	--	--	--	--
--	--	--	--	--	--	--	--
--	--	--	--	--	--	--	--
--	--	--	--	--	--	--	--
--	--	--	--	--	100.--	verhuiskosten	--
--	--	--	--	--	--	--	--
5.--	--	--	--	--	--	--	--
--	--	--	--	--	--	--	--
--	--	--	--	--	--	--	--
--	--	--	--	--	--	--	--
--	--	--	--	--	--	--	--
18.50	--	--	--	--	--	--	--
--	--	--	--	--	--	--	--
--	--	--	735.--	--	--	--	--

Vroegere eigenaren met adres	grondnummers K.B.	Sectie-nummers	N.v. koop-akten (K) of vonnis (V)	Koop-som totaal	Waarde v. h. ont-eigende	enl scha
F.H. Frederix, mijnwerker, Elsloo A. 93	152	C. No. 2314	42 K	6780.-	6680.--	--
L.H. Penders, werkmán Elsloo A. 44	187	C. No. 2193	43 K	5275.-	5150.--	--
J. Chr. Visschers, Hoofdstraat 3, Beek (L)	235	C. No. 2094	44 K	2755.-	2755.--	--
Th. Reul, schoenmaker, Elsloo A. 24	72, 73, 150 en 236	C. No. 1971, 1972, 2290 en 2085	45 K	12400.-	12155.--	25.
Ch. Beckers, landbouwer Elsloo A. 42	164	C. No. 1498	46 K	9410.-	9210.--	--
H. van Hees, jachtopenier, Elsloo A. 171	156	C. No. 2132	47 K	8673.-	8250.--	--
B. Korstjens-Worms, landbouwer, Stein No. 383	84	C. No. 2190	48 K	375.-	375.--	-
J. Worms, landbouwer, Maers No. 89, Elsloo	80	C. No. 2103	49 K	295.-	260.--	-
Wed. V. van Hees-Wijnans Heidenstraat 5 Maas-tricht	102	C. No. 106	50 K	1545.-	1485.--	-
Th. Lenaerts-Duckers, Catsop A. No. 57, Elsloo	101	C. No. 105	51 K	825.-	825.--	-
H. Paulussen, Geldernstraat 4b Huls bij Crefeld	128	C. No. 1719	52 K	445.-	425.--	-
H. Cobben-Janssen, daglooner, Elsloo	166 en 168	C. No. 1091 en 1092	53 V	2209.12	2045.--	-
H. van Mulken, landbouwer, Keers No. 84 Elsloo	51	C. No. 1012	54 K	370.-	370.--	-
J. H. Wanten, landbouwer, Elsloo D. No. 11	204	C. No. 1816	55 K	120.-	120.--	-
M. H. Fredrix c.s. sigarenmaker, Elsloo A. 159	96	C. No. 129	56 K	900.-	900.--	-
Mej. E. van Mulken, dienstbode, Velm (B)	81	C. No. 2104	57 K	526.-	510.--	-
L. Beckers-Smeets, landbouwer, Elsloo A. 67	120	C. No. 1038	58 K	580.-	480.--	-
J. M. H. Janssen c.s. Gemeente-Secretaris, Stein	9, 19, 20	D. No. 1040, 1035 en 1595	59 K	1095.-	1070.--	-
R. K. Kerk te Stein	5 en 16	D. No. 712 en 713	60 K	1832.-	1712.--	-

BEHOEVE VAN DEN AANLEG VAN HET JULIANA-
ENTE ELSLOO.

Schadeloosstelling wegens:							
goeding btere	Bedrijf- schade	Waardever- mindering	verplaatst afrestering	boomen	Vergoeding veldvruchten	Rente	Geliquideer de kosten
--	--	--	--	--	f.100.--	verhuiskosten	
--	--	--	--	--	f.125.--	verhuiskosten	
--	--	--	--	--	f --	--	--
0.--	schadeloosstelling huurder	--	--	--	--	--	--
--	--	--	--	--	f.200.--	verhuiskosten	
3.--	schadeloosstelling huurders	--	--	--	--	--	--
--	--	--	--	--	--	--	--
--	--	--	--	35.--	--	--	--
60.--	--	--	--	--	--	--	--
--	--	--	--	--	--	--	--
20.--	--	--	--	--	--	--	--
--	--	--	--	--	--	13.62	150.50
--	--	--	--	--	--	--	--
--	--	--	--	--	--	--	--
--	--	--	--	--	--	--	--
16.--	--	--	--	--	--	--	--
--	--	--	100.--	--	--	--	--
25.--	--	--	--	--	--	--	--
--	--	--	--	120.--	--	--	--

Vroegere eigenaren met adres	grond- nummers K. R.	Sectie- nummers	Na.v. koop- akten (K) af vonds(V)	Koop- som totaal	Waarde v. h. ont- eigende	st sch
M.H. Ruyl, mijnwerker, Elsloo A 55	148	C.No.2292	61 K	6355.-	6055.--	-
P.J.H.R. Ruyl, mijnwer- ker, Elsloo A 54	149	C.No.2291	62 K	6452.-	5960.--	-
J.H. van Es-Smeets, cafehouder Elsloo A 3	212 en 213	C.No.2194 en 2256	63 K	19216.-	18970.--	-
P.Thomassen c.s., land- bouwer, Elsloo A 83	31	D.No.1019	64 K	380.-	380.--	-
J.Elonden, landbouwer, Stein No.285	35 en 39	D.No.1700 en 1704	65 K	245.-	245.--	-
J.H.M.Smeets c.s., electricien, Elsloo A 54	189	C.No.2207	66 K	4285.-	4160.--	-
R.K.Kerk van den H. Augustinus te Elsloo	77, 91, 92	C.No.61, 109 en 102	68 K	5349.95	5240.--	-
P.Beckers-Cauken, land- bouwer, Elsloo	233	C.No.2095	69 K	2080.-	2080.--	-
W.Janssen c.s., sigaren- maker, Elsloo	132	C.No.1185	70 K	120.-	120.--	-
Wed. J.H.Lemmens-Dassen, Elsloo A 62	194 195 en 201	C.No.290, 289 en 284	71 K	2000.-	1900.--	-
A.M.Goossens, wed. J. Aarts, Keereinde 427 Stein	54	C.No.1712	72 K	390.-	390.--	-
J.Achten, landbouwer, Elsloo A.19	165 en 169	C.No.2219 en 1093	73 K	3310.-	3210.--	70
L.H.Fredrix, landbouwer, Elsloo A 52	57, 99, 151 en 153	C.No.1269, 103, 2313 en 2315	74 K	14350.-	14200.--	-
J.M.Pesch-Thomassen, fabrieksarbeider, Elsloo A.43	157	C.No.2297	75 K	9770.-	9595.--	-
W.H.Brouns-Wanten, landbouwer Elsloo A 18	167	C.No.2030	76 K	285.-	62.50	-
Th.H.Beckers, land- bouwer, Elsloo A.49	63, 74, 75 85 en 155	C.No.1015 1973, 2306, 58 en 2131	77 K	9825.-	9470.--	12

BEHOEVE VAN DEN AANLEG VAN HET JULIANA-
BENTHE ELSLOO.

Schadeloosstelling wegens:							
vergoeding onters	Bedrijf- schade	Waardever- mindering	verplaatste afrestering	boomen	Vergoeding veldvruchten	Rente	Gelliquidee de kosten
--	200.--	tijdelijk huren van een woning			100.--	verhuiskosten	--
2.- schade- stelling huurder	200.--	tijdelijk huren van een woning			100.--	verhuiskosten	--
6.- schadeloosstelling huurder			--	--	150.--	verhuiskosten	--
--	--	--	--	--	--	--	--
--	--	--	--	--	--	--	--
--	--	--	--	--	125.--	verhuiskosten	--
--	--	--	--	--	--	34.93	75.--
--	--	--	--	--	--	--	--
--	--	--	--	--	--	--	--
--	--	--	--	--	100.--	verhuiskosten	--
--	--	--	--	--	--	--	--
--	--	--	30.--	--	--	--	--
--	--	--	--	--	150.--	verhuiskosten	--
--	--	--	--	--	175.--	verhuiskosten	--
--	--	200.--	22.50	--	--	--	--
--	235.--	--	--	--	--	--	--

Vroegere eigenaren met adres	grond-nummers K. B.	Sectie-nummers	Na.v.koop-akten (K) of vonnis(V)	Koop-som totaal	Waarde v. h. ont-eigende	sn. sch.
J.Chr.Peters, metselaar, Elaloo A.21	170 en 176	C.No.1802 en 2142	78 K	5680.--	5455.--	--
Mej.E.Janssen c.s. te Stein	36	D.No.1701	79 K	85.--	85.--	--
H.Goossens c.s., mijnwerker, Stein	41	D.No.1024	80 K	245.--	245.--	--

1 BEHOEFTE VAN DEN AANLEG VAN HET JULIANA-
GEMEENTE ELSLOO.

Schadeloosstelling wegens:							
Vergoeding richters	Bedrijf- schade	Waardover- mindering	verplaatsen afrestering	boomen	Vergoeding veldvruchten	Rente	Geliquidee de kosten
--	100.--	--	--	--	125.--	verhuiskosten	--
--	--	--	--	--	--	--	--
--	--	--	--	--	--	--	--

MINISTERIE VAN WATERSTAAT.

N^o. 43.

RIJSWATERSTAAT.

Directie Limburg.

JULIANAKANAAL.

Aanleg kanaalgedeelte tusschen
km 19.660 en km 24.645.

Dienst 1932—1933.

Met 20 teekeningen.

BESTEK EN VOORWAARDEN

voor den aanleg van werken tot
vorming van het gedeelte van het
Julianakanaal tusschen km 19.660 en
km 24.645 met bijkomende werken.

BESCHRIJVING.

§ 1. *Algemeene Omschrijving.* De uit te voeren werken bestaan in:

- a. het vormen van een gedeelte van het kanaalprofiel tusschen km 19.660 en km 23.320 en het aanleggen van wederzijdsche dijken en bermten;
- b. het maken van een ontgraving tusschen km 23.060 en km 24.645;
- c. het maken van draineursleuven en draineerputten onder de kanaal-dijken;
- d. het maken van opritten, wegen, beekomleggingen, aanvullingen, bermsslotten en greppels;
- e. het maken van kleibekleedingen, grindzandbestortingen, boordvoorzieningen en beloop- en terreinbekleedingen;
- f. het opruimen en maken van wegverhardingen;
- g. het maken van een duiker en van een viaduct;
- h. het uitvoeren van bijkomende werken;
- i. het onderhouden van de onder a t/m h bedoelde werken gedurende 100 dagen na de eerste volledige oplevering;

een en ander volgens de bepalingen van dit bestek, de daarbij behoorende teekeningen en de nadere aanwijzingen van de directie.

§ 2. *Plaatsbepaling.* Op het terrein is de as van het Julianakanaal uitgezet van km 19.660 tot km 24.645 welke as op de bestekteekeningen is aangegeven. De kilometreering van de kanaalas is de Noordelijke kilometreering. Het nulpunt van deze kilometreering ligt bij het beginpunt van het Juliana-kanaal te Maasbracht.

Bovendien is op de bestekteekeningen tusschen haakjes nog aangegeven de Zuidelijke Kilometreering, waarvan het nulpunt is gelegen 413.75 m ten Zuiden van het nulpunt van de Noordelijke kilometreering.

De plaatsen van vrijwel alle werken zijn ten opzichte van de kanaalas bepaald. De plaatsen van de werken, welke niet ten opzichte van de kanaalas zijn bepaald, zullen nader door de directie op het terrein worden aangegeven.

§ 3. *Hoofdafmetingen.* De hoofdafmetingen der werken zijn op de bestekteekeningen aangegeven.

§ 4. *Nadere Omschrijving.*

a. *Kanaalgedeelte.*

De kruinen der kanaaldijken verkrijgen boven de op de bestekteekeningen aangegeven hoogte een tonronde van $1/40$ der breedte.

b. *Ontgraving tusschen km 23.060 en km 24.645.*

Voor de beloozen van de ontgraving wordt een nauwkeurige afwerking niet vereischt.

Het op de bestekteekeningen aangegeven of uit deze af te leiden profiel is als een minimum aan te merken. Een meerdere ontgraving van ten hoogste 0,30 m, gemeten in verticalen zin is op elk punt van deze beloozen toelaatbaar.

c. *Draineersleuven en -putten.*

De op de bladen 11 t/m 13 aangegeven draineersleuven onder den Westelijken kanaaldijk van km 19.760 tot km 23.150 en onder den Oostelijken kanaaldijk van km 21.200 tot km 23.050 te graven op nadere aanwijzing van de directie.

De draineersleuven 2 m diep te maken en om de 40 m deze sleuven over een lengte van 10 m te verdiepen tot op de grindlaag, welke met den bovenkant is gelegen van 2 m tot ongeveer 6 m onder maaiveld.

Van km 21.750 tot km 22.550 en van km 22.850 tot km 23.150 onder den Westelijken kanaaldijk en van km 21.800 tot km 22.100 onder den Oostelijken kanaaldijk de draineersleuven te graven tot in de grindlaag, volgens nadere aanwijzing van de directie.

Alle sleuven verkrijgen een bodembreedte van 2 m.

De uitkomende grond te verwerken in de ophoogingen van de kanaaldijken. Deze sleuven en putten met waterdoorlatende grondspecie, eveneens op aanwijzing van de directie aan de grondopruiming te ontleenen, aan te vullen.

d. *Opritten, wegen, beekomleggingen, aanvullingen, berm-sloten en greppels.*

De opritten en de wegen ter breedte en onder een helling als op de bestekteekeningen is aangegeven en overigens volgens nadere aanwijzingen van de directie in aansluiting te brengen met bestaande of te maken wegen, terreinen en bruggen.

De opritten en wegen verkrijgen zijdelingsche beloozen van 2 : 3.

Voorzooover in ophooging de beloozen aan te leggen met een tonronde van 1 : 40.

De kruinen verkrijgen boven de op de bestekteekeningen aangegeven hoogte na inklinking een tonronde als onder *f* is omschreven.

Ter plaatse als op de bestekteekeningen is aangegeven en volgens nadere aanwijzing van de directie beekomleggingen en berm-sloten te graven en deze zoo noodig onderling met bestaande beken en met de te maken duikers in verbinding te brengen.

Waar geen berm-sloot is voorzien volgens nadere aanwijzing van de directie langs de kanaaldijken, opritten en wegen, greppels te graven.

e. Kleibekleedingen, grindzandbestortingen, boordvoorzieningen, beloop en terreinbekleedingen.

Het te maken kanaalprofiel, voor zoover gelegen beneden 44.50 m + N.A.P. te bekleeden met een laag klei, zooals op de bestekteekeningen bladen nos. 11, 12 en 13 is aangegeven, uit te voeren overeenkomstig § 17 en volgens nadere aanwijzingen van de directie.

Het beloop van den dam in het kanaal bij km 21.690 en het horizontale gedeelte van den kanaalbodem van km 20.800 tot km 21.600 en van km 22.800 tot km 23.100 wordt echter niet met klei bekleed.

Met de dikte van de op de bestekteekeningen bladen nos. 11, 12 en 13 aangegeven kleibekleeding is bedoeld de dikte, welke, verticaal gemeten, na aanstamping wordt verkregen.

De hoeveelheid klei, benodigd voor het maken van de kleibekleedingen beneden 42.50 m + N.A.P., volgens nadere aanwijzing van de directie en tot een door haar aan te geven diepte te ontleenen aan het op de bestekteekening blad no. 7 aangegeven terrein te Geulle. De juiste plaats van ontleening zal nader door de directie worden aangegeven. De overige hoeveelheid klei voor de kleibekleedingen op dezelfde wijze te ontleenen aan de grondopruiming tusschen km 21.650 en 22.750.

Op de kleibekleeding in het kanaalprofiel, voor zoover gelegen beneden 43 m + N.A.P., een, verticaal gemeten, 0.40 m dikke laag grindzand, en voor zoover gelegen boven 43 m + N.A.P. een 0.20 m dikke laag grindzand te storten, uit te voeren volgens nadere aanwijzingen van de directie.

Het grindzand te ontleenen aan de ontgraving genoemd in § 1. b volgens nadere aanwijzing en ten genoegen van de directie.

Ter weerszijden in het kanaalprofiel tusschen 44.50 m + N.A.P. en 43 m N.A.P. de op bestekteekening blad no. 13 aangegeven boordvoorziening aan te brengen, bestaande uit een 0.20 m dikke laag gevlijde stortsteen.

Alle te maken beloop, bermen en kruinen, voorzoover deze niet worden verdedigd of verhard, en voor zoover naar het oordeel van de directie niet reeds uit kleigrond bestaande, te bekleeden met een laag klei of teelaarde op de wijze, zooals op de bestekteekeningen is aangegeven.

De buitenbeloop van den Westelijken kanaaldijk vanaf km 21.700 tot het Zuidelijk einde worden niet bekleed.

De bovengrond, welke moet worden verwijderd, om de klei in het kleiterrein te Geulle te kunnen afgraven, wordt op een gedeelte van het kleiterrein volgens nadere aanwijzing van de directie in depôt gebracht.

Op de kruinen der kanaaldijsen en opritten en ter weerszijden van de wegen de in § 22 der A.V. bedoelde kantzoden aan te brengen.

Alle oppervlakken, die ingevolge de bepalingen van deze paragraaf zijn bekleed met klei of teelaarde, te bezaaien, voorzoover deze niet worden bezood.

f. Wegverhardingen.

Een gedeelte van de uit een eenvoudige grindlaag bestaande verharding van de wegen, loopende van km 19.660 tot km 19.750, nabij km 20.750, van km 21.050 tot km 21.800, van km 22.230 tot km 22.720, van km 23.070 tot km 23.340 en van km 23.613 tot km 23.713 op te ruimen volgens aanwijzing van de directie.

Het afkomende grind kan, na behoorlijk te zijn gehord en indien door de directie goedgekeurd, in de te maken wegverhardingen worden gebruikt. De kruin van den Oostelijken oprit naar de kanaalbrug te Stein, een en ander zooals aangegeven op de bestekteekening blad no. 3 te voorzien van een 4 m breede verharding, behoudens de op die teekening aangegeven verbreding.

Deze verhardingen te maken van twee gekruiste vlijlagen en eene 0.10 m dikke stortlaag van puin, waarover een deklaag van grind, dik 0,10 m.

Alle overige wegen zonder puinlagen te voorzien van een grindverharding, breed 2.50 m ter dike van 0.10 m, behalve de tijdelijke omlegging bij km 21.690 van de Stevenstraat welke weg is te voorzien van een grindverharding, breed 4 m in plaats van 2.50 m.

Aan de verhardingen een bovenvlak te geven, bestaande uit twee platte vlakken, welke naar weerszijden afhellen onder 1 : 12.5, terwijl het midden-deel over 2 m breedte wordt gevormd door een cylindervlak, rakende aan de wederzijdsche platte vlakken.

Ter weerszijden van deze verhardingen de aansluitende bermten onder een helling van 1 : 20 van den weg afwaterend af te werken.

Voor het onderhoud van vorengenoemde wegen op door de directie aan te geven plaatsen en tijden de in § 5 onder nos. 27, 32 en 33 genoemde hoeveelheden grind, arbeidsloonen van een gewoon arbeider en dagen van een kar en paard met begeleider beschikbaar te stellen.

g. Duiker en viaduct.

De op de bestekteekening blad no. 1 aangegeven duiker uit te voeren volgens de bestekteekening blad no. 20 en nader door de directie te verstrekken detailteekeningen.

Het op bestekteekening blad no. 3 aangegeven viaduct te maken volgens bestekteekening blad no. 20 en nader door de directie te verstrekken detailteekeningen. De benodigde hoeveelheid stalen damwand wordt door de directie op het terrein van de nieuwe Maasbrug te Maastricht ter beschikking gesteld.

h. Bijkomende werken.

Op nader door de directie aan te wijzen plaats tusschen km 24.000 en km 24.200 en begrensd door de Maas en de ontgraving in depôt te brengen 10.000 m³ ongehord grind dat daartoe door de directie geschikt wordt geoordeeld.

De op de bestekteekeningen bladen nos. 3 en 4 aangegeven gebouwen op te ruimen. Deze gebouwen worden op 1 Juli 1932 ter beschikking van den aannemer gesteld. Voor het maken van tijdelijke voorzieningen tegen aantasting der in het winterbed van de Maas gelegen kanaaldijken en andere werken in geval van overstromingen te rekenen op het bedrag genoemd in § 5 onder no. 23.

i. Onderhoud.

Bij het eindigen van den onderhoudstermijn moeten alle werken nogmaals worden opgeleverd op de in dit bestek vermelde afmetingen en volgens de daarin beschreven bepalingen.

Indien tijdens den onderhoudstermijn eenig gebrek in de hoedanigheid der bouwstoffen of in de uitvoering van het werk blijkt, dan moet dit op last van de directie binnen den door haar te stellen termijn door den aannemer op zijn kosten worden hersteld.

§ 5. *Hoeveelheden.* De hoeveelheden zijn, voor zoover zulks niet uit de overige besteksbepalingen blijkt, omschreven in den volgenden verzamelstaat.

Alleen op de hoeveelheden aangeduid als verbindend zal verrekening geschieden volgens de daarbij vermelde eenheidsprijzen. De overige hoeveelheden strekken slechts ter inlichting en zijn op geenerlei wijze bindend voor de directie.

Volg- no.	OMSCHRIJVING.	Hoeveelheden.	Eenheids- prijs.
GRONDVERZET.			
<i>Grond opruimen.</i>			
1	in het kanaalprofiel	159700 m ³	
2	in de beekomleggingen, bermsloten en oprit	14300 „	
3	in de ontgraving genoemd in § i b.		
	a. boven het drijfzand tusschen km 23.100 en km 24.013	999000 „	
	b. boven het drijfzand tusschen km 24.400 en km 24.650	44000 „	
	c. drijfzand tusschen km 23.100 en km 24.013	132000 „	
4	in de dreinersleuven	52000 „	verbindend.
5	in het kleidepôt	96100 „	f 0.90
<i>Grond ophoogen.</i>			
6	in de kanaaldijken, bermen, opritten en aanvullingen van beekbeddingen	1.106.600 m ³	
7	in de dreinersleuven	52000 „	
8	voor bekleding met teelaarde of klei	29100 „	
9	klei verwerken in de kleibekleding		
	a. uit het kanaalprofiel	11000 „	verbindend.
	b. uit het kleiterrein te Geulle	82100 „	„ 1.30
10	bovengrond uit het kleiterrein te Geulle in depôt brengen	14000 „	„ 1.50
11	grind af te scheiden uit de opruimingen, verwerken voor afdekking van de kleibekleding	56700 „	„ 0.90
12	ongehord grind uit de opruimingen, in depôt brengen	10000 „	
13	drijfzand uit de ontgraving genoemd in § i onder b, deponeren in de grondbergplaats van km 21.700 tot km 22.350	132000 „	
<i>Kleibekledingen met grindafdekkingen en boordvoorzieningen.</i>			
14	pneumatisch stampen van de kleibekledingen	2100 uren	„ 1.50
15	voor het beschikbaar stellen van pompen enz. bedoeld in § 17, te rekenen op een uitgaaf van	f 1000.—	„
16	arbeid van een gewoon arbeider voor het besproeien en scherven der kleibekleding, bedoeld in § 17	3000 dagen	„
17	stortsteen leveren en vlijen voor boordvoorzieningen	4900 ton	„
<i>Grondwerken.</i>			
18	arbeid van een gewoon arbeider voor het scherven en aanstampen, bedoeld in § 15	1100 dagen	„
19	arbeid van een gewoon arbeider voor het aanstampen, bedoeld in § 15	200 „	„
<i>Beloop- en terreinbekleding.</i>			
20	bekleeden met klei of teelaarde	139.000 m ²	
21	bezoden	3.200 „	
22	bezaaien	136.000 „	

Volg- no.	OMSCHRIJVING.	Hoeveelheden.		Eenheids- prijs.
23	voor het maken van tijdelijke voorzieningen tegen aantasting de kanaaldijken, enz. bij overstroming, bedoeld in § 4 onder h. <i>Wegen- en wegverhardingen.</i>	f 1000.—	verbindend	
24	grindverharding opruimen	5800 m ²	id.	
25	beschikbaar gestelde puin vervoeren en verwerken voor vlij- en stortlagen	700 m ³	id.	f 3.50
26	grind, af te scheiden uit de opruimingen, verwerken	2350 „	id.	„ 3.—
27	grind, af te scheiden uit de opruimingen, leveren	400 „	id.	„ 2.50
28	zand voor inwasschen en afdekken	350 „	id.	„ 3.—
29	walsen met een wals, breed tenminste 1.80 m met bediening	2700 uren	id.	„ 4 50
30	walsen met een wals, zwaar tenminste 2000 kg met bediening	1150 „	id.	„ 2.50
31	twee sproeiwagens met een voerman met paard en twee pomps	1400 „	id.	„ 2.50
32	arbeid van een gewoon arbeider, bedoeld in § 4 onder f.	600 dagen	id.	mondeling overeen te komen.
33	voor kar en paard met begeleider, bedoeld in § 4 onder f.	600 „	id.	f 10.—
KUNSTWERKEN.				
<i>Beton.</i>				
34	aan werkvloeren	40 m ³	id.	„ 12.—
35	aan gewapend beton	480 „	id.	„ 40.—
<i>IJzer.</i>				
36	aan vloeij-ijzer voor wapening	60000 kg	id.	„ 0.12
37	aan vloeij-ijzer en smeedijzer voor constructie-werk	1200 „	id.	„ 0.40
38	stalen damwand Hoesch (prof. No. 4) lossen, vervoeren en inheien met inbegrip van het maken der noodige spiestukken	9600 „		
<i>Diversen.</i>				
39	betonoppervlak eenmaal met asfaltémulsie en daarna eenmaal met shelfalt bestrijken	2100 m ²		
40	betonoppervlak afkwasen met cementwater	700 „		
41	ijzerverfwerk	30 „		
42	aan sintels voor het maken en onderhouden van rijwielpaden, bedoeld in § 7	200 m ³	id.	„ 3.—
43	arbeid van een gewoon arbeider voor het maken en onderhouden van rijwielpaden bedoeld in § 7	400 dagen	id.	mondeling overeen te komen.

Alle hoeveelheden zijn in het werk gemeten. De hoeveelheden op te ruimen grond zijn berekend naar het profiel van herkomst.

De bepaling van de hoeveelheid grond, ontgraven uit de draineersleuven zal geschieden door opmeting van de profielen van ingraving.

Hiertoe zullen dwarsprofielen vóór en na de ontgraving om de tien meter worden genomen. De bepaling van de hoeveelheid klei in de kleibekleedingen zal geschieden door berekening van de theoretische kanaalprofielen.

De bepaling van de hoeveelheid in depôt gebrachte bovengrond op het kleiterrein te Geulle zal geschieden door opneming van profielen voor en na de verhooging.

Het grondverzet voor het maken van de kunstwerken is niet in de bovengenoemde hoeveelheden begrepen.

Voor het in den staat vermelde vloeijzer aan wapening en aan constructiewerk wordt als soortelijk gewicht aangenomen 7.85. De hoeveelheden hiervan worden bepaald aan de hand der detailteekeningen.

Het puin en het grind voor verhardingen worden vóór het verwerken in langs den kant van den weg opgezette hoopen gemeten.

De bedragen in geld, in den staat genoemd, worden verrekend naar de werkelijk gedane uitgaven vermeerderd met 10⁰/₀, met uitzondering van die aan arbeidsloonen, welke, in verband met de te maken kosten voor sociale maatregelen; met 20⁰/₀ worden verhoogd.

De bepaling van alle overige hoeveelheden — behoudens de hoeveelheden die in dagen en uren zijn uitgedrukt — geschiedt aan de hand van de bestek-teekeningen en door de directie te verstrekken detailteekeningen.

§ 6. *Onderzoek van bouwstoffen en drinkwater.* Alle kosten verbonden aan het onderzoek van bouwstoffen, komen bij afkeuring ten laste van den aannemer, bij goedkeuring ten laste van het Rijk.

§ 7. *Dienstbehoeften.* De aannemer stelt beschikbaar van 30 dagen na den datum van aanvang af tot zoolang de directie zulks noodig acht, doch uiterlijk tot aan de eerste oplevering van het werk, twee dagketen, elk met een grondvlak van ten minste 16 m² en bevattende een afsluitbaar privaat. Elk dezer keten te voorzien van een tafel, vier stoelen, een afsluitbare kast, een fonteintje en een teekeningenrek. De keten moeten telkens, wanneer de directie zulks noodig acht, worden verplaatst. Bij een der keten stelt de aannemer een eenvoudige afsluitbare rijwielbergplaats beschikbaar.

Tijdens den geheelen duur der beschikbaarstelling onderhoudt de aannemer de keten met hun inventaris benevens het te Elsloo aanwezige directieverblijf ten genoegen van de directie en draagt hij zorg voor het bedienen, schoonhouden, verwarmen en verlichten daarvan.

De keten moeten bij de eerste oplevering van het werk daarvan verwijderd zijn.

Voor het aanleggen en onderhouden van een rijwielpad langs het geheele werk de in § 5, onder nos. 42 en 43, genoemde dagen arbeid van een gewoon arbeider en de aldaar genoemde materialen te verwerken.

§ 8. *Schaftlokalen en verbandkisten.* Tijdens de uitvoering van het werk de noodige schaftlokalen volgens § 36 en 4 verbandkisten volgens § 39 van de Derde Afdeling der A.V. (Administratieve bepalingen), beschikbaar te stellen.

De schaftlokalen moeten een minimum hoogte van 2.50 m en een minimum oppervlakte van 1 m² per persoon hebben. Zij moeten telkens als de directie dit in verband met de vordering der werkzaamheden noodig oordeelt worden verplaatst.

VOORSCHRIFTEN VOOR DE UITVOERING.

§ 9. *Algemeene Voorschriften.* Op dit werk zijn van toepassing de Algemeene Voorschriften voor de uitvoering en het onderhoud van werken onder beheer van het Departement van Waterstaat, vastgesteld 1 Februari 1901, met de daarin tot 1 Juli 1920 aangebrachte wijzigingen en aanvullingen, doch met uitzondering van de bepalingen in de Derde Afdeeling, waarvoor in de plaats treden de bepalingen, vastgesteld bij beschikking van den Minister van Waterstaat van 23 Juni 1930, La. N. Directie van den Waterstaat.

Aan het in § 34 van de nieuwe Derde Afdeeling der A.V. (Administratieve Bepalingen) onder 1 bepaalde wordt toegevoegd: Op Maria Hemelvaart (15 Augustus) en Allerheiligen (1 November) mag niet gewerkt worden, doch de aannemer is verplicht tijdig een overwerkvergunning aan te vragen, waardoor op voornoemde dagen verzuimde uren kunnen worden ingehaald.

Met wijziging in zooverre van de betrokken bepalingen der A.V. zijn mede van toepassing de Gewapend Beton Voorschriften 1930 (G.B.V. 1930) en de Algemeene Voorschriften voor IJzer 1911, bijlage T van het blijvende gedeelte van het jaarboekje van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs (A.V.IJ.), voor zoover daarvan in het volgende niet is afgeweken.

§ 10. *Afwijkingen en aanvullingen der A.V.* Deze komen voor in de §§ 4, 5, 6, 8, 9, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 24, 26, 32, 35, 36 en 37.

§ 11. *Teekeningen.* Van alle door de directie te bepalen onderdeelen van het werk worden door haar aan den aannemer detailteekeningen in viervoud uitgereikt, volgens welke de uitvoering moet geschieden.

Geen afwijking van deze teekeningen mag plaats hebben dan met toestemming van de directie blijkende uit de onderteekening der verandering in rood op de teekening.

De detailteekeningen worden den aannemer naar gelang van de vordering van het werk verstrekt. Indien de aannemer behoefte heeft aan bepaalde teekeningen dan kan hij zich schriftelijk tot de directie wenden, met het verzoek deze binnen twee weken te ontvangen.

De directie is bevoegd in de teekeningen, nadat zij aan den aannemer zijn uitgereikt of goedgekeurd, alsnog wijzigingen aan te brengen.

Indien de aannemer schade lijdt ten gevolge van de omstandigheid, dat de in het vorig lid vermelde wijzigingen eerst zijn aangebracht, nadat met de uitvoering der onderdeelen, waarop die wijzigingen betrekking hebben, een aanvang is gemaakt, dan wordt in verband daarmee de naar het oordeel van de directie door den aannemer geleden schade vergoed.

§ 12. *Werkplan, materieel en hulpmiddelen.* De keuze der middelen tot uitvoering van de in dit bestek beschreven werken en de volgorde der werkzaamheden worden, met inachtneming van het in dit bestek bepaalde, onderworpen aan de goedkeuring van de directie, doch blijven geheel ter verantwoording van den aannemer.

Deze is verplicht binnen zes weken na de gunning van het werk uitgewerkte plannen met toelichting betreffende de wijze van uitvoering en de daarvoor aan te wenden middelen, alsmede de volgorde der werkzaamheden aan de goedkeuring van de directie te onderwerpen.

Ten behoeve van de betonwerken één mechanisch bewogen betonmolen met een vulling van tenminste 500 l te werk te stellen.

Deze molen moet ten genoegen van de directie zijn.

De goedkeuring van het werkplan ontheft den aannemer in geen deele van de verantwoordelijkheid, noch van de verplichting om de werken naar den eisch uit te voeren en tijdig te voltooien.

Voor zooveel mogelijk stelt de aannemer de directie in staat zich van de geschiktheid en deugdelijkheid van het te gebruiken materieel te overtuigen, vóórdat dit op het werk wordt aangevoerd.

Indien tijdens de uitvoering blijkt, dat het gebruikte materieel of een gedeelte daarvan niet voldoet aan naar redelijkheid te stellen eischen, dan kan de directie, ongeacht vroegere goedkeuring van het materieel, dit alsnog afkeuren en vervanging of aanvulling daarvan verlangen, aan welk verlangen de aannemer alsdan verplicht is binnen een door de directie te stellen termijn te voldoen. Afgekeurd materieel is ten spoedigste van het werk te verwijderen.

§ 13. *Grenzen van Rijksgronden en werkterrein.* De grenzen van de Rijksgronden en van het werkterrein, voor de uitvoering van de in dit bestek beschreven werkzaamheden bestemd, zijn op het terrein met steenen en houten palen aangeduid. Die grenzen verder, voor zoover noodig, op aanwijzing van de directie te kielspitten en voor de instandhouding van de grensaanduidingen te zorgen.

§ 14. *Hoogtemerken en piketten.* De stand van de bakens, jalons, piketten en hoogtemerken, door of op last van de directie gesteld, mag zonder hare uitdrukkelijke vergunning niet worden gewijzigd.

§ 15. *Grondwerken.* De grond, afkomstig uit de verschillende grondopruiming, uitsluitend te gebruiken voor de in dit bestek omschreven werken.

Indien de grond uit de opruiming niet voldoende is om de in dit bestek omschreven werken te maken, zal de westelijke dijk aan het Noordelijk einde zooveel zijn in te korten, dat de hoeveelheid grond voor de overige werken toereikend is.

Mocht na de volledige afwerking van de ophoogingen en de aanvullingen grond overschieten, dan moet deze overblijvende hoeveelheid grond volgens aanwijzing van de directie worden gebruikt voor het verlengen van den Westelijken kanaaldijk in Noordelijke richting.

Het grondverzet moet in den droge geschieden. Van deze bepaling kan de directie in bepaalde gevallen ontheffing verleen.

In de ontgravingen voorkomende boomstronken en heggen mogen niet in de ophoogingen worden verwerkt, doch moeten door den aannemer van het werkterrein worden verwijderd.

De grond uit de draineursleuven en -putten uit de hand of met een nader door de directie goed te keuren werktuig te ontgraven en volgens aanwijzing van de directie te verwerken in de ophoogingen aan de binnenzijden van de kanaaldijken.

Het drijfzand, genoemd in § 5 onder 3c, ontleend aan de ontgraving, bedoeld in § 1 onder b te bergen in de grondbergplaats tegen den westelijken kanaaldijk van km 21.700 tot km 22.350 zooals aangegeven op de bestek-teekeningen bladen No. 3, 4, en 12.

Den aan de binnenzijden der kanaaldijken te verwerken grond aan te brengen in lagen niet dikker dan 0.20 m, fijn te scherven en vast aan te stampen. Voor het scherven en aanstampen te rekenen op de in § 5 onder no. 18 vermelde arbeidsloon.

De op de bestek-teekeningen aangegeven diepte en beloopt van de draineursleuven en putten zijn bij benadering aangegeven en zullen tijdens de uitvoering nader door de directie worden vastgesteld.

Met het aanaarden van de kunstwerken ook die welke door derden worden gemaakt, mag eerst worden aangevangen, nadat daartoe van de directie toestemming is verkregen. Dit aanaarden moet geschieden in lagen, niet dikker dan 0.20 m die moeten worden aangestampt. Hiervoor te rekenen op de in § 5 onder no. 19 vermelde arbeidsloonen.

De kanaaldijken zullen zijn te beschouwen als ophoogingen, dienende voor waterkeering, bedoeld in § 3 der A.V.

Met aanvulling en wijziging van § 5 der A.V. wordt voor de ophooging der kanaaldijken tot een hoogte van 45 m + N.A.P. bepaald, dat bij vervoer van grond met spoorwegmaterieel deze in lagen ter dikte van ten hoogste 0.50 m moet worden aangebracht en zoodanig dat iedere laag vast wordt ingereden, alvorens de volgende laag wordt aangebracht.

Wordt de grond op andere wijze dan met spoorwegmaterieel vervoerd, dan moet deze worden verwerkt in lagen van ten hoogste 0.25 m en moet elke laag vast worden aangestampt voordat een nieuwe laag wordt aangebracht, waarvoor de aannemer zonder verrekening de benodigde arbeiders en stampers beschikbaar stelt.

§ 16. *Bemaling.* De bemalingsinrichtingen voor het kanaalgedeelte, de dreineursleuven en putten en de kunstwerken behoeven de goedkeuring van de directie.

Goedkeuring van de bemalingsinrichtingen ontheft den aannemer in geen deele van de verantwoordelijkheid of van de verplichting om de werkputten naar den eisch te bemalen, zoodat alle daarvoor in aanmerking komende onderdeelen geheel in den droge kunnen worden gemaakt.

Bij open bemaling mogen de toevoerleidingen van het op te malen water naar de pompen niet onder de te maken fundeeringen vallen dan met goedkeuring van de directie en met opvolging van haar orders aangaande de inrichting van deze leidingen. Indien de directie zulks verlangt, dan is de aannemer verplicht de gedeelten van deze leidingen, welke onder de te maken fundeeringen mochten vallen, tot op den ongeroerden bodem met beton aan te vullen.

Dit beton moet alsdan zonder verrekening door den aannemer worden bijgeleverd.

§ 17. *Kleibekleding en grindbestortingen.* De kleibekledingen, aangegeven op de bestekteekeningen, moeten worden opgebracht in drie lagen van ongeveer gelijke dikte, welke elk afzonderlijk zorgvuldig worden aangestampt met behulp van pneumatische stampers, gedreven door compressoren, welke gemakkelijk verrijdbaar zijn.

Het stampen moet geschieden in eene richting en op eene wijze, welke de goedkeuring van de directie behoeft.

Eenige uren voor het aanstampen van elke laag de klei zoodanig met water te besproeien, als naar het oordeel van de directie noodig is. Hiervoor te rekenen op de in § 5 onder no. 15 genoemde uitgaaf van f 1000.—, voor het beschikbaar stellen van de noodige pompen en buisleidingen en verder hulpmaterieel. De vereischte arbeidsloonen worden op de in § 5 onder no. 16 vermelde arbeidsloonen verrekend.

Gedurende het stampen van de bovenste kleilaag op aanwijzing van de directie eventuele putten aan te vullen en over te stampen.

Onmiddellijk na het gereedkomen van de kleibekledingen deze af te dekken met de in § 4 onder e bedoelde laag grindzand.

§ 18. *Bezoding en bezaaiing.* De zoden mogen worden gestoken op het Rijksterrein, volgens nadere aanwijzing van de directie.

Voor het aanbrengen van de bezoding den grondslag tot voldoende diepte los te woelen en daarop de zoden nauwsluitend te zetten. Na het zetten van de bezoding deze af te plakken en met een laagje kruimelaarde, dik 0,01 m te bedekken. Alle bezoding zoo spoedig mogelijk na het afsteken te verwerken, tenzij volgens het oordeel van de directie de weersgesteldheid voor het zetten niet gunstig is.

Voor de bezaaiing per ha het volgende mengsel te gebruiken:

Lolium perenne, Engelsch raaigras	40 kg.
Phleum pratense, tymotygras	8 kg.
Festuca rubra, rood zwenkgras	11 kg.
Poa pratensis, veldbeemdgras	7 kg.
Trifolium repens, witte klaver	3 kg.
Medicago Lupiluna, Hopperupsklaver	5 kg.
Totaal	74 kg.

Op de bezaaide oppervlakte is eene bemesting aan te brengen van zwavelzure ammoniak van 300 kg per ha. Elke oppervlakte, die na bezoding of bezaaiing niet behoorlijk in groei opkomt, in een daartoe gunstig tijdvak nogmaals te bezaaien en te bemesten.

§ 19. *Wegen en wegverhardingen.* Den bovenkant van de aardenbaan en van de daarin ten behoeve van de verharding te maken inkassing, volgens aanwijzing van de directie, zuiver onder profiel af te werken. Langs de wegen, voor zoover noodig en ter beoordeeling van de directie, greppels te graven. De twee gekruiste vlijlagen van puin goed aaneensluitend en in verband te leggen; kleinere stukken dan halve steenen mogen hiervoor niet worden gebruikt.

Na het aanbrengen van de twee gekruiste vlijlagen en de laag geklopt puin worden deze lagen droog ingewalst en vervolgens met grindzand ingewaschen. Vervolgens wordt het grind in twee lagen gespreid, waarbij volgens aanwijzing van de directie, al of niet kleihoudend zand en klei wordt aangebracht, waarvan alle kluiten zijn fijn gemaakt.

Het grind wordt eerst droog en daarna onder besproeiing ingewalst en ten slotte afgedekt met grindzand ter dikte van ongeveer 0.01 m en nogmaals onder besproeiing nagewalst.

De bovenkanten van de laag geklopt puin en de eerste grindlaag moeten na inwalsing dezelfde tonronde hebben als aan het wegdek is te geven.

Het grind en het zand voor de wegen mag worden ontleend aan de grondopruiming. Het inwalsen der verhardingen waarvoor vlijlagen zijn voorgeschreven, moet geschieden met een wals breed tusschen de buitenzijden der achterwielten minste 1.80 m, die in werkvaardigen toestand een gemiddelden druk uitoefent van ten minste 65 kg per cm breedte der rollen.

Alle nieuw te maken wegverhardingen zonder vlijlagen, alsmede den grondslag van die verhardingen te walsen met een wals zwaar minstens 2000 kg.

Alvorens de walsen op het werk worden aangevoerd, moet de aannemer de directie in de gelegenheid stellen, de gewichten van de walsen door weging te controleeren.

De snelheid mag bij het walsen van de deklagen bij het begin niet meer bedragen dan 0.30 m per seconde en moet gelijkmatig toenemen tot het

maximum van 0.50 m per seconde bij het einde der inwalsing, terwijl bij het inwalsen der grindzandlaag een snelheid van 0.80 m per seconde moet worden toegepast.

De spreidingen moeten vóór en gedurende het walsen met zooveel water besproeid worden, als de directie noodig oordeelt, waartoe de aannemer sproeitonnen van ten minste 1 m³ inhoud beschikbaar stelt in zoodanig aantal, dat tijdens het walsen desgewenscht onafgebroken kan worden gesproeid. Indien daaraan niet kan worden voldaan, dan wordt het walsen tijdelijk gestaakt. De lengte en plaats der telkens te walsen gedeelten, de wijze van uitvoering, de duur en de snelheid van het walsen worden door de directie in overeenstemming met het bovenstaande bepaald.

Gedurende het walsen een arbeider zonder verrekening beschikbaar te stellen voor het invegen van de opgewalste klei.

De tijd voor aanvoer van de wals en het overige materieel naar de plaats waar zij moeten worden gebruikt, en die van terugvoer zijn niet onder de in § 5 opgegeven uren begrepen en komen voor rekening van den aannemer.

§ 20. *Samenstelling van het beton.* Het beton samen te stellen uit cement, zand en grind. De voor het beton benoodigde hoeveelheden zand en grind kunnen na zeven en wasschen aan de ontgravingen worden ontleend, indien dit materiaal daartoe door de directie geschikt wordt geoordeeld. De verhouding zand : grind, en de toe te voegen waterhoeveelheid zal nader door de directie worden bepaald.

De bereiding van het beton geschiedt in den betonmolen zoodanig en zoolang, dat een innige menging van de materialen ten genoegen van de directie wordt verkregen.

De inrichting van den betonmolen moet zoodanig zijn, dat elke vulling afzonderlijk gemengd wordt en dat de watertoevoer nauwkeurig kan worden geregeld.

De hoeveelheid van het in de verschillende soorten van beton te verwerken cement bedraagt in kg per m³ verhard beton in het werk:

- a. voor gewapend beton 360 kg.
- b. voor werkvloeren 120 kg.

Het cement wordt afzonderlijk opgeslagen in een of meer bergplaatsen met planken vloer, ter goedkeuring van de directie waarin geen andere materialen voor de betonbereiding mogen worden geborgen.

Deze bergplaatsen worden door de directie afgesloten. Geen cement wordt in of uit de bergplaatsen gebracht buiten hare tegenwoordigheid. Voor elke overtreding van deze bepaling wordt een korting van *honderd gulden* (f 100.—) op de aannemingssom toegepast.

De aannemer stelt de directie in staat om te allen tijde de aan- of afgevoerde en de aanwezige hoeveelheid door weging of meting te controleeren, waartoe hij de noodige door haar goed te keuren werktuigen en arbeidskrachten beschikbaar stelt.

Van het gewicht van het in de bergplaatsen gebracht en daaruit verwijderde cement wordt door de directie en den aannemer nauwkeurig aantekening gehouden. Deze aantekeningen worden dagelijks door de directie en den aannemer gewaarmerkt.

Voor de bepaling van de hoeveelheid verwerkt cement zal worden uitgegaan van een netto-gewicht per zak cement, dat bepaald wordt door het gemiddelde bruto-gewicht per zak, te verminderen met het gemiddeld gewicht per ledigen zak en met het verlies aan cement door morsen.

Het morscement en het eventueel door het uitkloppen der ledige zakken

verkregen cement mag op nader aan te geven wijze worden gebruikt, voor zoover deze naar de meening van de directie nog in volkomen goeden staat verkeert. De hoeveelheid van dit cement zal door weging worden bepaald.

Als een onderdeel is gereed gekomen, wordt de hoeveelheid van het gemaakte beton bepaald en vergeleken met die van het in dat onderdeel verwerkte cement.

Indien daarbij blijkt, dat het gewicht van dit laatste 0 tot 5% minder is dan is voorgeschreven, wordt voor het tekort aan cement een korting van f 0.02 per kg op de aannemingssom toegepast.

Bedraagt het tekort meer dan 10%, dan is de aannemer, zoo de directie zulks verlangt, verplicht het gemaakte werk af te breken en door nieuw te vervangen. In dit geval wordt geen korting toegepast en wordt ten aanzien van de verrekening het afgebroken werk beschouwd als niet te zijn gemaakt.

Indien blijkt, dat meer cement is verwerkt dan is voorgeschreven wordt f 0.02 voor elken kg meer, tot een maximum van 5% der voorgeschreven hoeveelheid bijbetaald.

De aannemer draagt ten genoegen van de directie zorg, dat bij het vervoer van het cement van de bergplaatsen naar de betonmolens en van het gemengde beton van de betonmolens tot in het werk zoo weinig mogelijk verloren raakt.

§ 21. *Verwerken van het beton.* Het beton wordt onmiddellijk na de menging verwerkt ter plaatse, waar het in het werk moet worden gestort. Op de stortplaats moet steeds een voldoende aantal arbeiders aanwezig zijn om de gestorte hoopen beton te slechten, te verwerken en zoo noodig om te zetten, voordat een nieuwe storting plaats heeft.

Er moet worden gezorgd, dat het bovenvlak van het gestorte beton zoo veel mogelijk horizontaal blijft.

Het in de vorige paragraaf onder *b* genoemde beton moet worden aangestampt door middel van stampers, ter goedkeuring van de directie, tot een breiachtige massa ontstaat. Bij het storten van het beton in de gewapend-betonconstructies moet zonder verrekening door den aannemer voor elken m³ per uur gestort beton, breuken naar boven afgerond, een arbeider worden werkzaam gesteld aan het prikken en roeren van het beton en bekloppen van de bekisting. Indien de directie dit verlangt zal het prikken, roeren en bekloppen door deze arbeiders ook nog na afloop van het storten gedurende ten hoogste een uur moeten worden voortgezet.

Deze arbeiders staan, wat dit werk betreft, direct onder de bevelen van de directie.

Tegen het vormen van grindnesten dient zorgvuldig te worden gewaakt.

Met het storten van het beton in eenig onderdeel wordt niet begonnen alvorens de bekistingen zuiver gesteld en door de directie goedgekeurd zijn.

Bovendien is voor het storten van beton tusschen 15 November en 1 Maart met het oog op de weersgesteldheid toestemming van de directie vereischt.

De bekistingen moeten zoodanig zijn gesteld en zoodanig op den bodem of op het reeds gemaakte werk zijn geschoord, dat uitwijken daarvan tijdens het storten niet mogelijk is. Zoodra blijkt dat aan dezen eisch niet ten volle is voldaan, neemt de aannemer dienaangaande alle door de directie gelaste maatregelen, onverminderd de bevoegdheid van de directie om te eischen, dat het onzuivere werk wordt afgebroken en door nieuw vervangen.

De bekisting van dagvlakken moet over de volle hoogte ineens worden afgesteld. In het beton de naar het oordeel van de directie noodige gaten voor verankeringen te sparen, volgens later te verstrekken detailteekeningen.

Bij toepassing van houten bekistingen de planken voor die der dagvlakken zuiver op dikte te schaven, zoodat bij de naden geen oneffenheden in het beton kunnen voorkomen, en deze moeten met klei of leem zorgvuldig worden gedicht, voordat met betonstorten wordt begonnen.

Alle bekistingen, welke met de dagzijde van het beton in aanraking komen, worden vóór het betonstorten met door de directie goed te keuren olie bestreken. Worden de bekistingen te tweeden male gebruikt, dan moeten zij vooraf zorgvuldig worden schoongemaakt en van aangehechte specie ontdaan. Het bevestigen van de bekistingen aan de wapeningsstaven zal niet worden toegestaan.

Zonder goedkeuring van de directie mag het storten van gewapend-betonconstructies niet langer dan één uur worden onderbroken.

De in verband daarmee noodige vergunningen, ingevolge de Arbeids-wet, moeten tijdig door den aannemer worden aangevraagd.

De hiervoor bedoelde goedkeuring voor het langer dan één uur onderbreken van het storten zal alleen worden verleend, indien naar het oordeel van de directie de aard der aan te brengen bekisting deze onderbreking wenschelijk doet zijn.

Zonder uitdrukkelijke toestemming van de directie mogen de bekistingen van werken in stampbeton niet vroeger worden gelost dan 10 uur na de voltooiing. Bij lage temperatuur of indien de directie zulks om andere redenen wenschelijk acht, kan deze termijn door haar worden verlengd. Deze bepaling of de bedoelde toestemming ontheft den aannemer in geen deele van de verantwoordelijkheid voor het betonwerk.

De bekistingen van de gewapendbetonconstructies zullen niet mogen worden gelost, voordat, daartoe door de directie toestemming is gegeven; de termijn zal afhankelijk zijn van de temperatuur van de lucht en van de weersgesteldheid, doch zal in geen geval korter zijn dan acht dagen.

Scheuren, benevens grindnesten, welke in het werk ondanks zorgvuldige bewerking nog mochten zijn ontstaan, uit te hakken en volgens aanwijzing en ten genoegen van de directie te dichten.

Voorts wordt bepaald, dat in verband met de weersgesteldheid door de directie kan worden verlangd, dat de bovenvlakken van afgestorte vloeren, muurdeelen, schotten, ruggen, e.d., alsmede de bekisting gedurende ten hoogste 21 dagen moeten worden vochtig gehouden en evenzoo de betonvlakken na ontkisting ten hoogste 14 dagen, gerekend van den dag van ontkisting af, een en ander volgens aanwijzing en ten genoegen van de directie.

Nadat het opwerken is voltooid, worden de dagvlakken afgekwast met cementwater.

Bij alle kunstwerken moeten de vlakken die met den grond in aanraking komen — voor zoover mogelijk —, alsmede het inwendige van de grond-duikers eenmaal met asfatemulsie en daarna eenmaal met shelfalt worden bestreken.

§ 22. *Stellen van ijzerwerk.* Het wapeningsijzer wordt na zuiver in de vereischte vormen en afmetingen te zijn bewerkt, volgens de detailteekeningen opgesteld. De opstelling geschiedt zoodanig, dat tijdens het storten en het eventueel aanstampen van het beton de onderlinge afstand der staven en de afstand van deze tot den buitenkant van het beton zuiver bewaard blijft. Daartoe worden voor zoover noodig, eerst zuiver vlakke werkvloeren onder de vloeren gemaakt en heeft de opstelling van de wapening plaats op vooraf gemaakte betonblokjes of klinkers, die mede worden ingebetonneerd.

Het in het betonwerk te verwerken of te verankeren ijzerwerk wordt

tegelijk met de bekistingen met de meeste zorg zuiver opgesteld en zoo noodig bevestigd, zoodanig, dat een vaste stand tijdens het storten en het verharden van het beton is verzekerd. Eerst nadat de opstelling van het ijzerwerk door de directie is goedgekeurd, mag met betonstorten worden begonnen. Niettemin is de aannemer verplicht om, wanneer tijdens het betonstorten de opstelling niet aan alle eischen blijkt te voldoen alsnog alle voorzieningen te treffen, welke de directie mocht noodig achten.

§ 23. *Inheien stalen damwand.* Het in dit bestek voorkomende stalen damwand heeft een gewicht van ongeveer 175 kg per m² en een lengte van 4.50 m.

De aannemer draagt zorg, dat de damplanken een aansluitend geheel vormen, zoodat dichte wanden worden verkregen. De damplanken moeten paarsgewijze worden ingeheid. Zij moeten tijdens het inheien worden voorzien van door de directie beschikbaar te stellen gietstalen mutsen. De aannemer voorziet deze mutsen van droge beukenhouten vulstukken en vernieuwt deze zoo dikwijls dit naar het oordeel van de directie noodig is.

Voor geleiding langs de heimachine moeten steeds door de directie ter beschikking te stellen geleidingen worden gebruikt.

Indien tijdens de uitvoering van het heiwerk de gietstalen mutsen of de geleidingen worden beschadigd, dan is de aannemer gehouden zonder verrekening nieuwe mutsen en geleidingen van dezelfde afmetingen en samenstellingen te leveren.

De damplanken zuiver te lood en geheel op aanwijzing van de directie in te heien.

Van de beschikbaar gestelde damplanken de benodigde spiestukken samen te stellen en in te heien.

Voor deze spiestukken de benodigde strippen en bevestigingsmiddelen zonder verrekening te leveren en te verwerken.

Damplanken welke tijdens het inheien worden beschadigd, ter beoordeeling van de directie, te trekken en te vervangen door andere, welke door de directie ter beschikking worden gesteld.

§ 24. *Verfwerk.* Het ijzerwerk, dat in het beton wordt verankerd, roestvrij te maken, dagziend ijzer roestvrij te maken, tweemaal te meniën met loodmenie en tweemaal te verven met loodwitverf in op te geven kleuren.

VOORWAARDEN VAN ALGEMEENEN AARD.

§ 25. *Peil.* Het in dit bestek bedoelde peil is het N.A.P.

Het is nabij het werk aangegeven door de volgende merken:

1e. ronde bout in den toren van de Roomsche-Katholieke Kerk te Elsloo, voorgevel 0.48 m links van den steenen dag van den hoofdingang 63.578 m + N.A.P.;

2e. ronde bout in den stal van de buitenplaats aan den voet van den berg, aan de Zuidzijde van den weg door het dorp, in 1924 bewoond door Jurgens, Westelijke gevel, 0.70 m rechts van den hardsteen dag van de derde deur van links 42.352 m + N.A.P.;

3e. ronde bout in de Roomsche-Katholieke Kerk te Stein, Z.O. gevel, 7.46 m rechts van den verticaal van den steenen dag van het tweede raam rechts van den ingang 50.863 m + N.A.P.;

4e. ronde bout in de woning aan het Houterend te Stein, aan de Oostzijde van den weg naar Urmond in 1924 bewoond door P. Brouns, Westelijke gevel, 0.95 m links van het rechter einde 60.387 m + N.A.P.;

5e. ronde bout in de woning te Veldschuur, aan de N.O. zijde van den dijk naar Maasband, ongeveer 0.90 m ten N.W. van de straat door het gehucht, in 1924 bewoond door L. Delbressine, Z.W. gevel, 1.84 m rechts van het linker-eind 38.982 m + N.A.P.;

6e. ronde bout in den tuinmuur van het kasteel te Stein aan den weg naar kleine Meers, ten Westen van het bijgebouw aan de Noord-West-zijde van het kasteel, ongeveer 32 m rechts van den rechterhoek van het bijgebouw 0.38 m onder den bovenkant van de rollaag 43.78 m + N.A.P.

§ 26. *In elkander grijpen van werken.* Met aanvulling van § 21 der Derde Afdeling van de A.V. wordt bepaald, dat de aannemer moet gedoogen dat op zijn werk of op de te zijner beschikking gestelde terreinen volgens een door de directie te treffen regeling door derden werken worden uitgevoerd.

De aannemer zal daarvoor geenerlei belemmering mogen veroorzaken, noch schadevergoeding kunnen vorderen en evenmin daardoor worden ontheven van de verplichting om de werken op den bepaalden tijd gereed te hebben.

De aandacht van den aannemer wordt er in het bijzonder op gevestigd, dat tijdens de uitvoering van zijn werk door derden onder meer de volgende werken worden uitgevoerd:

1e. het opbreken en verleggen van de waterleidingbuis in den weg van Stein naar Kleine Meers langs het kasteel te Stein;

2e. het verleggen van den hoogspanningskabel in den weg van Elsloo naar Stein;

3e. het verleggen van de telefoonleidingen in den weg van Stein naar kleine Meers langs het kasteel te Stein, in den weg van Elsloo naar Stein, in den Bundersweg en in de Steenwegstraat;

4e. het uitvoeren van werken ter ontwatering van het drijfzand tusschen km 23.100 en km 24.650;

5e. het vervoeren van drijfzand uit het kanaalgedeelte tusschen km 24.000 en 24.650 naar het kleiterrein te Geulle. In verband daarmee wordt de aandacht van den aannemer er op gevestigd dat tijdens en na de uitvoering van deze werken slechts vervoer langs de Oostzijde van het betreffende kanaalgedeelte mogelijk zal zijn.

6e. het vervoeren van het later te ontgraven drijfzand onder de ontgraving genoemd in § 4 onder b., voor zoover het niet naar het kleiterrein te Geulle wordt vervoerd, in Noordelijke richting en het storten van dit drijfzand tegen de reeds afgewerkte Westelijke dijk of in den kanaalbodem ten Noorden van km 21.600;

7e. het maken van den onder- en bovenbouw van de bruggen te Stein en Elsloo en van de grondduikers onder het kanaal bij km 21.600 en onder den Oostelijken oprit te Stein ten behoeve van de afwatering van de Ur;

8e. de uitvoering van den kaaimuur voor de haven te Stein en het storten van grond achter dezen muur;

9e. het vervoeren van klei van het terrein ten Oosten van km 22.250 naar het kanaalgedeelte tusschen km 24.000 en km 24.650;

10e. het afwerken van den kanaalbodem ten Noorden van km 21.600 en het maken van den Westelijken kanaaldijk ten Noorden van km 20.800.

§ 27. *In gebruik nemen van gronden.* Perceelen of perceelsgedeelten mogen niet in gebruik worden genomen en evenmin mogen daarop werken worden verricht dan met vergunning van de directie.

Terreinen, welke zijn ingenomen voor loodsen, keten, sporen of andere hulpwerken, ten genoegen van de directie in hun oorspronkelijken of in een door haar aan te wijzen staat terug te brengen.

§ 28. *Voorziening in de verkeersgemeenschap en afwatering.* Er mag niet worden overgegaan tot het wijzigen of afsnijden van eenig middel van gemeenschap, eenigen uitweg of eenige waterleiding, zonder dat door den aannemer in de daarbij betrokken belangen ten genoegen van de directie is voorzien. De aannemer mag geen water uit werkputten door waterleidingen buiten het werk doen afvoeren, alvorens zich daaromtrent met de betrokken lichamen of personen te hebben verstaan. Alle daarvoor tot vergoeding wegens berokkende schade verschuldigde bedragen komen voor rekening van den aannemer.

§ 29. *Verleenen van overgang en in gebruik nemen van werken.* De aannemer zal hebben te gedoogen:

1e. dat aan personen, voertuigen en dieren overgang wordt verleend over door de directie aan te wijzen gedeelten van de in uitvoering zijnde werken;

2e. dat de werken, welke naar het oordeel van de directie daartoe voldoende gevorderd zijn, in gebruik worden genomen.

§ 30. *Hout- en grasgewas.* Al het hout- en grasgewas, groeiende op de voor de uitvoering der werken bestemde gronden binnen het werkterrein, komt van den datum der beschikbaarstelling tot aan de eerste oplevering ten bate van den aannemer.

Van deze bepaling zijn uitgezonderd alle boomen. Het rooien van deze boomen, welke voor de uitvoering van het werk moeten worden opgeruimd, geschiedt tot aan den beganen grond buiten bemoeienis van den aannemer.

De bovenbedoelde gewassen worden geacht een waarde te hebben van *twee honderd gulden* (f 200.—) welk bedrag van den 30sten termijn zal worden ingehouden.

§ 31. *Afbraak gebouwen.* De afkomende materialen, welke worden verkregen door opruiming vermeld in § 4 onder *h*, worden gerekend een waarde te hebben van *twee honderd gulden* (f 200.—) welk bedrag van den 30sten termijn zal worden ingehouden.

§ 32. *Bouwstoffen. Cement.* Het te gebruiken cement moet zijn hoogovencement, voldoende aan de definitie en keuringsvoorschriften gesteld door de Hoofdc commissie voor de Normalisatie in Nederland blad No. 484, kwaliteit A. met dien verstande dat de trek- en drukvastheid na 1 + 6 etmalen respectievelijk minstens 27 en 320 kg/cm² en de trek- en drukvastheid na 1 + 27 etmalen respectievelijk minstens 33 en 450 kg/cm², terwijl het gehalte aan magnesia hoogstens 6% en aan zwavelzuur anhydride hoogstens 2½% mag zijn.

Het grind voor het stampbeton moet een korrelgrootte hebben van tenminste 0.005 m en ten hoogste 0.06 m tenminste 25% van het grind moet een korrelgrootte hebben van meer dan 0.015 m.

Het grind voor het gewapend beton moet een korrelgrootte hebben van tenminste 0.005 m en ten hoogste 0.025 m.

Het zand voor de betonwerken moet een korrelgrootte hebben van ten hoogste 0.005 m terwijl van elk daarvan te nemen monster ten minste de helft door de zeef van 64 mazen per m² moet gaan.

Het puin voor vlijagen mag geen stukken bevatten kleiner dan een halven steen.

Het grind voor de verharding van wegen moet een korrelgrootte hebben van 0.02—0.05 m.

Het grindzand ter afdekking der kleibekleding mag zijn ongehoord grind van voldoende grofheid en van voldoende zuivere samenstelling ten genoegen van de directie.

De stortsteen moet bestaan uit een der soorten bedoeld in artikel 60 der A.V. met uitsluiting van Vilvoordsche steen.

De keuring geschiedt bij de lossing; de afgekeurde steen wordt onmiddellijk van het werkterrein verwijderd.

De voor de kanaalboordvoorziening te gebruiken stortsteen moet bestaan uit stukken met een kantzijde van 0.10—0.20 m.

De asfaltemulsie, de olie en de overige voor het verfwerk benoodigde materialen moeten zijn van door de directie goed te keuren soorten en fabrikaten.

§ 33. *Verschillen in afmetingen en grondboringen.* Verschillen tusschen de afmetingen van de bestaande werken en van den terreintoestand, zooals die gedurende de uitvoering blijken te zijn, eenerzijds, en den toestand, zooals die op de bestekteekeningen is aangeduid, anderzijds, geven den aannemer geen aanspraak op wijzigingen van het in dit bestek bepaalde of op vergoeding van welken aard ook. De aannemer wordt geacht zich vóór de aanneming van de juistheid der bestekopgaven te hebben overtuigd.

Dit zelfde is ook van toepassing op de uitkomsten der grondboringen.

§ 34. *Verrekening van hoeveelheden.* Van de verbindende hoeveelheden worden na de levering en verwerking staten in tweevoud opgemaakt.

De aantekeningen worden maandelijks vóór den 5den door de Directie en door den aannemer gewaarmerkt. Alleen de aldus aangeteekende en gewaarmerkte leveringen worden als gedaan en uitgevoerd beschouwd.

§ 35. *Bepaling van gewichtshoeveelheden.* De weging van de bij gewicht opgegeven bouwstoffen, met uitzondering van het wapeningsijzer en het constructiewerk, geschiedt ten overstaan van de directie.

De hoeveelheden naar het gewicht te leveren steen worden bepaald door meting van de vaartuigen, waarin de steen wordt aangevoerd op de plaats van lossing. De opneming van het ledige schip geschiedt vóór de verwijdering van het gruis, stof en vuil, dat na lossing aan boord is gebleven. Bij de meting van de steen moet de aannemer tegenwoordig zijn.

§ 36. *Orders en aanwijzingen.* Met wijziging van § 6 van de Derde Afdeling der A.V. wordt bepaald, dat door den aannemer een gemachtigde moet worden gesteld, die tijdens de uitvoering van de werken dagelijks op het werk is. De aannemer is verplicht te zorgen, dat bij elk onderdeel, dat naar het oordeel van de directie daarvoor in aanmerking komt, gedurende het werk steeds een onderbaas of werkman aanwezig is, aan wien is opgedragen orders en aanwijzingen der directie desverlangd onmiddellijk op te volgen en overigens deze onverwijld aan hem of zijn gemachtigde over te brengen.

§ 37. *Steenkolen.* De aannemer is verplicht bij de uitvoering van de werken uitsluitend steenkolen te gebruiken, afkomstig uit de Nederlandsche mijnen en voorts om bij iedere levering van den kolenleverancier een mijn-certificaat te vragen, waaruit blijkt dat de geleverde kolen uit Nederlandsche mijnen afkomstig zijn. Dit certificaat op verzoek aan de directie te toonen.

Van deze verplichting kan door den Minister van Waterstaat in bijzondere gevallen, zulks ter zijner beoordeeling, ontheffing worden verleend. Zij die deze ontheffing wenschen, zullen bij hun inschrijvingsbiljet een afzonderlijke en met redenen omkleede schriftelijke aanvraag daartoe moeten voegen.

§ 38. *Tijdsbepaling.* Alleen de gronden ten Zuiden van km 23.670 worden den aannemer onmiddellijk na den datum van aanvang ter beschikking gesteld.

De gronden ten Zuiden van km 21.650 worden den aannemer 1 April 1932 ter beschikking gesteld, behalve de perceelnummers kadastraal bekend Gemeente Stein Sectie A. nos. 738 en 2229.

De op de bestekteekeningen bladen no. 3 en 4 aangegeven gebouwen worden den aannemer ter beschikking gesteld op 1 Juli 1932.

Over de Noordelijk van km 21.650 gelegen terreinen kan niet vóór 1 Februari 1933 door den aannemer worden beschikt.

Alle werken moeten voor de eerste maal voltooid worden opgeleverd uiterlijk op den 600sten dag na den datum van aanvang, bedoeld in § 8 van de Derde Afdeeling der A.V.

Op den 100sten dag na de in het vorige lid vermelde tijdsbepaling moeten alle werken voor de tweede maal overeenkomstig de bepalingen van dit bestek worden opgeleverd. Voor elken dag waarmede elk van de bovengenoemde tijdsbepalingen wordt overschreden, zal een korting van *honderd gulden* (f 100.—) op de aannemingssom worden toegepast.

§ 39. *Betaling.* De betaling geschiedt in 31 termijnen. De eerste dertig termijnen zijn gelijk aan het dertigste deel van het bedrag, dat wordt verkregen door de aannemingssom te verminderen met *dertig duizend gulden* (f 30.000.—), de laatste termijn is groot dertig duizend gulden.

De eerste 29 termijnen verschijnen achtereenvolgens nadat het werk voor 3/60, 5/60, 7/60 enz. tot en met 59/60 gevorderd is.

De 30ste termijn verschijnt, nadat het werk voor de eerste maal voltooid is opgeleverd en goedgekeurd en alle aan den aannemer verblijvende bouwstoffen, materieel, loodsen en dergelijke, die niet geacht kunnen worden voor het onderhoud noodig te zijn, van het werk zijn verwijderd.

De 31ste termijn verschijnt na den onderhoudstermijn, wanneer het werk andermaal is opgeleverd en goedgekeurd, alle aan den aannemer verblijvende bouwstoffen, materieel, loodsen enz. van het werk zijn verwijderd en de aannemer overigens aan al zijn verplichtingen heeft voldaan.

7

Literatuuroverzicht

Bij de samenstelling van de tentoonstelling en van dit boek werd gebruik gemaakt van gegevens uit de volgende archieven:

- Archief Rijkswaterstaat
- Archief voormalige gemeente Elsloo
- Archief voormalige gemeente Urmond
- Archief gemeente Stein
- Archief v/h Fa. van Hattum en Blankevoort
- Archief W. van Hees
- Archief J. van 't Verlaat

Verder werden de volgende publicaties geraadpleegd:

- Julianakanaal, gekanaliseerde Maas. NV. Mij. Limburgs Dagblad, 1934
- De Maaskwestie, Roermondse vereniging tot bevordering van handel en nijverheid, 1901
- Om een Maashaven, Kamer van Koophandel, Maastricht, 1935
- Ir F.L. Schlingemann, Enige mededelingen over de Maaskanalisisatie, in De Ingenieur, No. 17, 1919
- Ir P.H. Kemper, Verslag vorderingen Maaskanalisisatie in 1919, in De Ingenieur, No. 10, 1921
- Scheepvaartverbindingen in Limburg.
- Ir D. J. Klink, De nabij Maastricht in uitvoering zijnde werken van het Julianakanaal, in De Ingenieur, No. 24, 1927
- Ir F. Volker, Eenige mededelingen betreffende den aanleg van het Julianakanaal, in De Ingenieur, 1932
- Ir F. Volker. Beschrijving van een drietal werken van het Julianakanaal ten zuiden van Born, in De Ingenieur, No. 45, 1934
- Prof. dr ir F.K.Th. van Iterson, De haven der Staatsmijnen tusschen Urmond en Stein, in De Ingenieur, No. 38, 1935
- Ir A. Burger, Herinneringen uit de dagen van de aanleg van het Juliana kanaal, in Weg en waterbouw, 1950
- Ir J.R. Hoogland, Historisch overzicht van de waterwegen en waterverdeling in Zuid-Nederland, OTAR
- Verslag van de commissie van advies inzake de overlaadhavens aan het Julianakanaal, Algemene Landsdrukkerij, 's Gravenhage, 1927.
- Van drijfzand en haaietanden. Enkele geologische aspecten van Elsloo en zijn omgeving, Elsloo, 1984.

8

Lijst van intekenaren

- H. Aarts, Stein
 P.M.H. Aarts, Stein
 J.M.J. Adriaanse, Urmond
 F.G.M. Alberts, Stein
 A.H. Backhuis, Elsloo
 H.E.M. Backhuis, Urmond
 J. Backhuis, Stein
 Basisschool St. Jozef, Elsloo
 W.J. Backhuis
 J.J.M. Beaumont, Stein
 J. Beckers, Elsloo
 E. Beckers-Fredrix, Elsloo
 H.G.M. Bergers, Urmond
 N. Besse, Meers
 Bibliotheek Elsloo, Elsloo
 P.J.H. Bijlmakers, Sweikhuizen
 H.J.A.G. Bindels, Geulle
 J.M.A. Blom, Elsloo
 M.A.E. Bocken, Elsloo
 Mw. Bollen-op den Camp, Oostvoorne
 J.C.G. Bongaerts, Elsloo
 J.T.G.E. Bosch, Elsloo
 L. Bosch, Elsloo
 A.A.M. Bours, Bunde
 W.H. Bours, Elsloo
 J. Bouts, Berg a/d Maas
 H. Bovens, Elsloo
 J. Bovens, Elsloo
 P.H. Bovens, Elsloo
 J. Braat, Bunde
 G. Bröls, Beek
 J.M. Bronnenberg, Elsloo
 J.W.J. Brouns, Elsloo
 F. van der Bruggen, Elsloo
 H. Buijks, Heesch
 Th. Burgers-van Gog, Nederweert
 B. van Bussel, Maasbracht
 C.H. op den Camp, Stein
 H. op den Camp, Stein
 H.L.M. op den Camp, Stein
 mr.H.W.M. op den Camp, Geleen
 J.M.J.F. Christiaans, Urmond
 J. Claassen, Meers
 W. Claassen, Stein
 H.A. Claessen, Elsloo
 M. Claessen, Meers
 P.J.A. Claessen, Meers
 H.M.H. Claessen-Spronkmans, Elsloo
 P.J.H.M. Claessens, Stein
 M.M.A. Clemens, Ulestraten
 L.J. Cobben, Beek
 J.A. Cobben-Oomens, Elsloo
 J.L. Coumans, Stein
 W.J.M. Coumans, Elsloo
 G.H. Coumans-Claessen, Elsloo
 A.J.W. Cremers, Stein
 S.G. Cremers-Muris, Stein
 W.J.G.M. Custers, Meers
 J.A. Dehing, Thorn
 J.M.G. Dehing, Sittard
 J.Th. Delbressine, Stein
 A. Demandt, Urmond
 A. Demandt, Beek
 M. Demandt, Urmond
 L.J.A. Didden, Eysden
 B. van Dijk-Huizenga, Weert
 A.A. Dirks, Maastricht
 J. Dohmen, Elsloo
 H.P. Dols, Beek
 H.A.M. van Doormaal-Wolffs, Elsloo

J.L. Dormans, Elsloo
 P.P.W.M. Drent, Elsloo
 H.J.H. Driessen, Stein
 J. Driessen, Meers
 L.H.L. Driessen, Elsloo
 L.A. Drossaert, Beek
 Dr.P.J. van Duin, Noordwijk
 G.P. Duys, Elsloo
 J. van Es, Elsloo
 J.J.G. van Es, Elsloo
 G. van Es-Schepers, Elsloo
 J.J.C. van Es-Vroomen, Elsloo
 H.V.J.H. Everaers, Elsloo
 J. Fasen, Stein
 R.M.M. Fasen, Stein
 F. Fredrix, Aarle-Rixtel
 J.L. Fredrix, Elsloo
 J.W.G. Fredrix, Elsloo
 L. Frderix, Elsloo
 M. Fredrix, Stein
 M. Fredrix, Elsloo
 P.F. Fredrix, Elsloo
 M. Fredrix-Steevens, Elsloo
 N.J.M. Galema, Meers
 H.J.M. Gelissen, Elsloo
 J.H.L.M. Geurts, Stein
 M. Geurts-van Es, Elsloo
 J. Geven, Elsloo
 P.M. Geven, Elsloo
 H.J.H. Gieskens, Sittard
 A. Goessens-Reubsaet, Elsloo
 Chr.J. Goossens, Stein
 J.E.B. Goossens, Beek
 P. Goossens, Schimmert
 W. Goossens, Stein
 J.W. Gorissen, Stein
 M.M. Gorissen, Brunssum
 P.G.M. Gorissen, Stein
 P.J. Gorissen, Elsloo
 T.M.G. Gorissen, Vlaardingen
 H.J.A.M. Gorissen-Ruyt, Elsloo

L.C.H. Gouder de Beauregard, Elsloo
 B. Goumans, Bunde
 M. Graus, Urmond
 M. Grijsbach-Lenssen, Roermond
 L.I. Gubbels, Stein
 F. Gulikers-Voncken, Bunde
 L. Haagmans, Elsloo
 J. Hamers, Elsloo
 J.W. Hanssen, Elsloo
 B. Havenith, Heerlen
 J.H. Hecker, Holtum
 Heemkundevereniging Gäöl, Geulle
 Heemkundevereniging Meerssen,
 R.J.G. van Hees, Elsloo
 W. Heinen, Bunde
 J.M.G. Hendriks, Stein
 N. Hendriks, Meers
 A.H. Hendrix, Stein
 W. Hendrix, Stein
 L. Hensels, Roggel
 F.J. Hensen, Elsloo
 L.W.M. Henzen, Elsloo
 J.F. Heuts, Elsloo
 U. Heuts, Maasmechelen
 J.P.H. Hoeveler, Elsloo
 C. Hoofs, Meers
 M.E. Hoofs-Wagenaar, Geleen
 J. Hooft, Elsloo
 M. Hoogerwerf, Landgraaf
 Ch.J. Houben, Neerbeek
 J.L. Houben, Stein
 J.P.A. Hubens, Maasbracht
 R. Jacobs, Stein
 M.E. Jacobs-Smeets, Neerbeek
 H. Jansen, Elsloo
 G. Janssen, Elsloo
 G. Janssen, Meers
 H. Janssen, Geulle
 H. Janssen, Elsloo
 H. Janssen, Heel
 J. Janssen, Elsloo

J.C. Janssen, Stein
 J.G.H. Janssen, Stein
 J.H. Janssen, Geulle
 J.M. Janssen, Kingston/USA
 J.M.M. Janssen, Elsloo
 P.J.M. Janssen, Elsloo
 P.R. Janssen, Neerbeek
 P.W.H. Janssen, Stein
 W.J.G. Janssen, Elsloo
 H. Janssen-Gelissen, Stein
 W. Janssen-Gorissen, Maasband
 M.M.L. Janssen-Vaessen, Beek
 M. Janssen-van Mølken, Elsloo
 S. de Jong, Maasbracht
 H. Kempener, Stein
 H.J. Kempeners, Elsloo
 J.M. Kerklaan, Roosteren
 H.M. Kersemakers, Stein
 J.M. Kersemakers, Stein
 P.J.A. Keulers, Stein
 W. Kitzen-Rutjens, Urmond
 W.H.M. Klarenaar, Stein
 M. Klinckhamers, Elsloo
 J. Kloth, Elsloo
 A. Knobben-van Es, Elsloo
 H.J.M. Kösters, Berg a/d Maas
 J.G. Krapels, Elsloo
 J.G.L. Kroon, Elsloo
 W.C.M. Kroon, Elsloo
 J. Kuhles, Geleen
 T. Kurvers-van Mulken, Elsloo
 G.S. Kusters, Stein
 J.W. Kusters, Elsloo
 M.J.J. Lahaye, Elsloo
 F.M.J. Leenaerts, Stein
 P. Leers, Nattenhoven
 J.M.J. Lemans, Spaubeek
 L.A. Lemmens, Beek
 M.J.H. Lemmens, Elsloo
 Z. Lemmens, Urmond
 G. Lenssen-Meijers, Elsloo
 W. van der Linde, Geleen
 A.A. Macco, Elsloo
 Th. Magielse, Urmond
 J. Marchal-Dekker, Stein
 M. Martens-Nijsten, Meers
 Mediatheek Stein, Stein
 H.J. Meijers, Schinveld
 L.H. Meijers, Geleen
 V.M.R. Mennen, Echt
 H.C. Meulenbergh, Urmond
 H. Mevissen-Bergs, Elsloo
 H.J. van Mølken, Stein
 J.M. van Mølken-Vossen, Beek
 T.E. Muijtjens-Bekkers, Elsloo
 F. van Mulken, Hengelo
 H. van Mulken, Stein
 H. van Mulken, Stein
 L.H. van Mulken, Berg aan de Maas
 W. van Mulken, Bunde
 J.W. Nieuwendijk, Elsloo
 L. Nieuwendijk, Stein
 C.C.H.W. Nijsten, Beek
 J.H. Nijsten, Elsloo
 J.M.H. Nijsten, Elsloo
 J.P. Notermans, Elsloo
 Fr. Notten, Geulle
 M.G. Notten, Geulle
 P. Odekerken, Elsloo
 R.R.A.M.S. Offermans, Spaubeek
 G.L.J. Oldenbeuving, Elsloo
 A.P. Oomens, Stein
 M. van Oosten, Urmond
 P. van Os, Elsloo
 J.H. Paulssen, Stein
 J.H. Penders, Elsloo
 J.A.B. Pepels, Stein
 J.G. Pepels, Geulle
 J.J.H. Pepels, Stein
 J.J.W. Pepels, Stein
 J.R. Pepels, Stein
 P.H.P. Pepels, Urmond

H.J. Perebooms, Geleen	P.H. Schepers, Stein
H. Pesch, Elsloo	P. Schipperheijn, Nijmegen
J. Pesch, Elsloo	M. Schmitz-de Jong, Wylre
J.W. Pesch, Elsloo	R.J.L. Schoutrop, Stein
W. Pesch, Elsloo	M. Schoutrop-op den Camp, Stein
A.C.J. Peters, Elsloo	F.J. Schreurs, Stein
J.G. Peters, Elsloo	L.H. Schreurs, Elsloo
J.M. Peters, Stein	T.K. Schulpen, Elsloo
M. Peters, Stein	C.H.J.E. Schuren, Linne
B. Philippen, Stein	G. de Schwartz, Stein
A.P. Pijpers, Geleen	M. Severijnen, Elsloo
J.M.J. Pijpers, Elsloo	K.N. Sie, Geulle
L.H. Pijpers, Beek	M.C. Smackers-Horsels, Stein
P. Pijpers, Elsloo	A.J.P. Smeets, Elsloo
W.M.H. Pijpers, Elsloo	G. Smeets, Meers
H.C. Pinxt-Rutjens, Geleen	G.C.M. Smeets, Berg a/d Maas
P.M. van der Pluijm, Stein	J.A.M. Smeets, Elsloo
H.M. Pluis, Geleen	J.G.P. Smitsmans, Elsloo
R. Quax, Elsloo	P.W.J.J. Sniekers, Elsloo
G. Quee-van't Verlaat, Goor	M.H. Solberg, Elsloo
L.J.G. Reul, Meers	L.J.M. Spaan, Amsterdam
L.J.G. Reul-op den Camp, Meers	L.M.J. Spaan, Elsloo
J.B.M.J. Rijks, Elsloo	M.Th.J. Spaan, Elsloo
Rijksdienst Monumentenzorg, Zeist	V.M. Spaan, Elsloo
Rijkswaterstaat, Maastricht	M.E. Spaan-van Es, Elsloo
J.D.Th. Rijsemus, Elsloo	St.Geschiedkunde "Maaskentj", Stein
J.T. Rombout, Urmond	St.Jansschool, Stein
A.M. Römers, Elsloo	St. Leendertschool, Urmond
L. Römers-Pelzers, Elsloo	Stadsbibliotheek Maastricht, Maastricht
E. Rempelberg-Reubsat, Elsloo	E.P.J. Starmans, Elsloo
P.E.M. Ronden, Elsloo	F. Stassen, Elsloo
J.J.M. de Roos, Bunde	B. Steevens, Elsloo
J. Rouvroye, Sittard	H. Steevens, Elsloo
H.G.H. Ruyl, Urmond	H. Steevens, Meers
J.H.M. Ruyl, Elsloo	J.H.M.P. Stevens, Elsloo
P.J.M. Ruyl, Elsloo	H.G. Stijns, Elsloo
P. Saarloos, Elsloo	Streekmuseum Elsloo, Elsloo
J.M.F. van der Sangen, Elsloo	J.H. Strijkers, Berg a/d Maas
J.M. Schepers, Elsloo	J. Swelsen, Elsloo
L. Schepers, Elsloo	P. Swelsen, Elsloo
M.G.M.T. Schepers, Beek	E. Taalman, Elsloo

P. Tempelaars, Zierikzee
 P.P.J. Thomassen, Elsloo
 W.H. Thomassen, Elsloo
 W.H. Ticheler, Echt
 N. Tilmans, Stein
 R. Timmers, Blerick
 T.P.J. Tummers, Elsloo
 J.H.F. tenVaarwerk, Urmond
 H.J.H. Vaes, Munstergeleen
 J. Vaessen, Elsloo
 T.W.M. Vaessen, Geleen
 T.J.R.M. Vaessens, Elsloo
 A. van der Veen, Sittard
 J. Venderbos- van 't Verlaat, Sittard
 T.E.J.M. Verbruggen, Geleen
 P.M. van 't Verlaat, Munstergeleen
 P.T. van 't Verlaat-Stoker, Alkmaar
 M.C.H. Voncken, Elsloo
 L.H.M. Vraets, Urmond
 W.G. Vranken, Elsloo
 P. Vrehen, Wittem
 R. Vrijman, Stein
 A.M. Wagenaar-Vanmulken, Stein
 H.M. Wanten, Bunde
 J. Wauben, Geleen
 K.W. Welters, Maasbracht
 J.G. Westhovens, Stein
 J.H. Westhovens, Stein
 M.W.C.Th. Wierds, Elsloo
 G.J. Wolters, Stein
 J.F. Wolters, Kerkrade
 G.P.F.H. Wouters, Geleen
 S.H.M. Zengers, Elsloo
 D.R. Zimmermann, Elsloo

