Enkele kanaal gerelateerde beroepen

Van aanleg tot exploitatie

De leiding lag bij de hoofdingenieur, bijgestaan door ingenieurs, conducteurs en pikeurs (opzichters).

Voor **de uitvoering van het werk** waren uiteenlopende **vaklieden** nodig. **Naast gravers, kruiers en voerlieden waren ook timmerlieden, metselaars, smeden en steenbakkers onmisbaar.**

Het kanaal was opgedeeld in verschillende percelen, waartussen tijdens het graven dammen bleven staan. Die verwijderde men zodra het graafwerk voltooid was.

Toen het kanaal net klaar was, moest een schip 20 sluizen, 35 bruggen (waarvan 13 bij sluizen), voetveren en veerponten passeren, die allen met de hand moesten bediend worden.

Voor de bediening van deze sluizen en bruggen werden rijksambtenaren aangesteld: dijk-, sluis- en brugwachters. Zij waren verplicht in de voor hen gebouwde huizen te wonen en moesten toezien op het naleven van het kanaalreglement.

<u>Enkele beroepen:</u>

- gravers **blz. 2**
- botteresses **blz. 4**
- lijndrijver **blz. 6**
- veerman **blz. 8**
- brugwachter **blz. 10**
- dijkwachter **blz. 12**
- concessiehouder **blz. &'**

GRAVERS

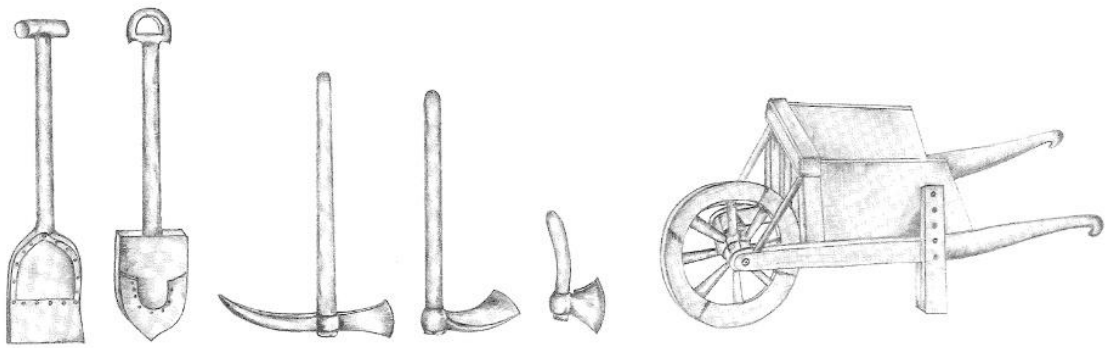
De grootste groep bestond uit gravers, ook wel polderjongens genoemd: specialisten in zwaar graafwerk die in ploegen van project naar project trokken.

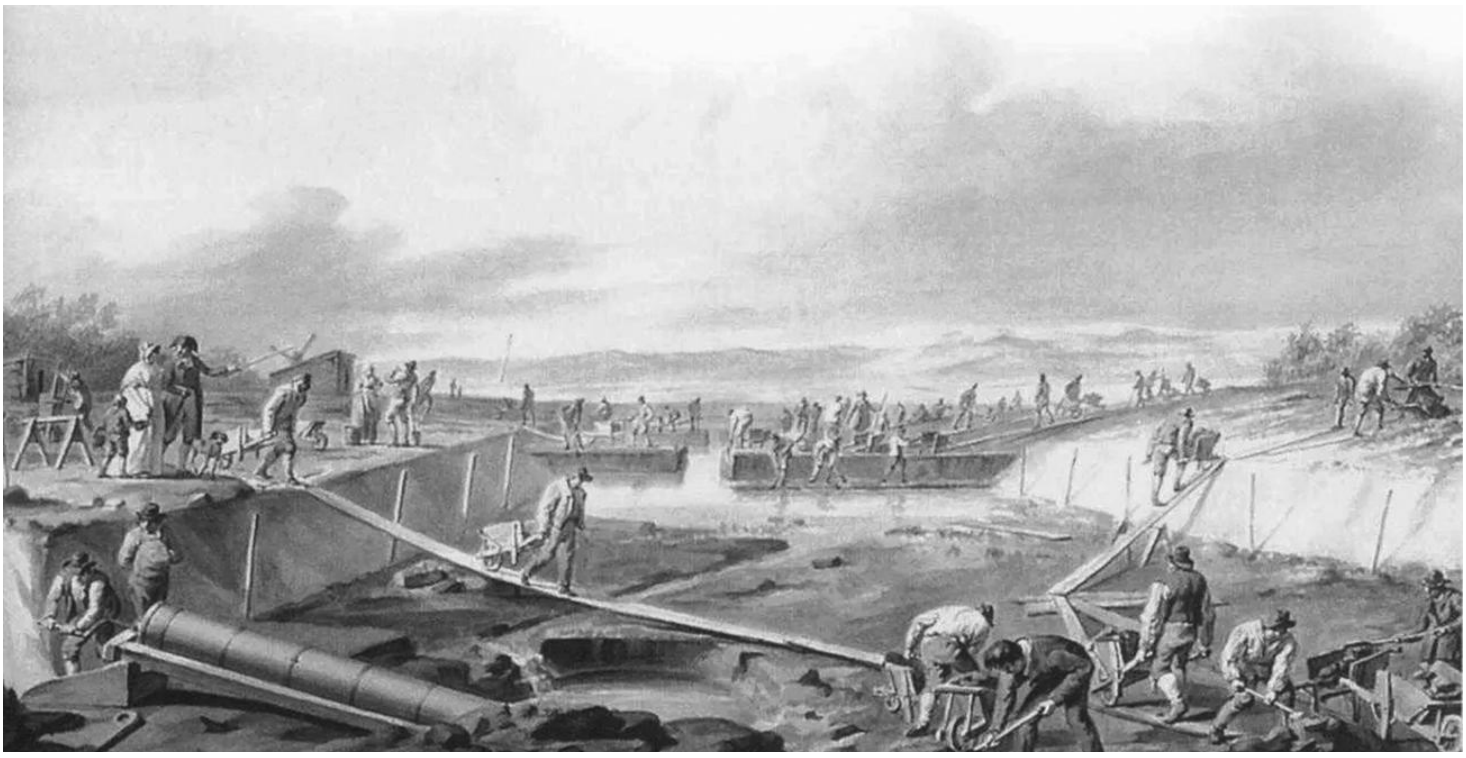
Het kanaal groef men grotendeels met de hand, met schop en kruiwagen. **Grondwater pompte men weg met handpompen of een kettingmolen,** aangedreven door paarden.

De taluds legde men vrij steil aan om het grondverzet te beperken. **Op sommige plaatsen moest men de vaargeul uitgraven, terwijl elders dijken werden aangelegd en opgehoogd**.

Zodra een deel was uitgegraven, liet men er water in lopen om afkalving te voorkomen. De uiteindelijke verdieping gebeurde daarna onder water met een baggerbeugel.

De uitgegraven aarde wierp men langs de oever op tot een dam. **De strook tussen kanaal en dam diende als jaagpad voor trekschuiten**, en langs deze jaagpaden plantte men bomen.






1921



BOTTERESSES



Als kanaalwerksters stonden ze hoog aangeschreven.
Deze vrouwen verplaatsten de uitgegraven grond in manden op hun rug of hoofd.
Ze stonden bekend om hun grote kracht en uithoudingsvermogen.
Tijdens het sjouwen zongen ze liedjes of breiden ze.

Wie waren ze?

De Luikse botteresses waren vrouwen die, voor eigen rekening of als loonarbeidsters, allerlei goederen vervoerden in een 'hotte' (een draagmand met leren riemen), vaak steenkool.

Op hun hoofd droegen ze, onder de 'norèt' – de gebruikelijke hoofdbedekking van gewone vrouwen in het oude Luik – een witte sjaal die strak was geknoopt en het haar volledig bedekte. Deze hoofdbedekking droegen de arbeidsters in de steenkoolindustrie.

Daarnaast droegen ze een schort van grof bruin linnen en stevige klompen, later vervangen door laarzen.

De Luikenaars huurden hen in om steenkool binnen te dragen en om zogenoemde 'hochets' (briketten) te maken. Ongeacht de afgesproken prijs zorgde de werkgever voor koffie en kocht hij een brood van vier pond met een passende hoeveelheid boter.

De koffie serveerde men in kopjes met schoteltjes, zodat de botteresses de drank konden laten afkoelen. Het was namelijk gebruikelijk om de koffie uit het kopje in het schoteltje te gieten. Er moest ruim voldoende koffie zijn; deze vrouwen dronken er zoveel van dat **de uitdrukking bleef bestaan: 'beure à café, comme ine botteresse'** (koffiedrinken als een botteresse).

"Beure à café, comme ine boteresse"
"Koffiedrinken als een botteresse"

De koffie gold als een vaste vorm van vergoeding; zelfs tot in 1898 vroegen botteresses nog een extra fooi *'po le café'* (voor de koffie).

Wanneer de voerman zijn lading steenkool had gekanteld – kelderramen waren in Luik zeldzaam – brachten botteresses de kolen naar de kelder. Zittend op een houten stoel en met een draagmand (hotte) op de rug lieten ze die door collega's vullen en droegen ze de lading telkens opnieuw naar binnen.

Bleven alleen gruis en stof over, dan maakten ze 'hochets' (kleine briketten). De opdrachtgever kocht daarvoor 'dyelle', een kneedbare klei die men met water over het kolengruis goot. De vrouwen stampten het mengsel met hun klompen samen tot een compacte massa.

Dit werk gebeurde op straat en ging gepaard met gelach, plagerijen en schunnige verhalen. Met een ijzeren mal vormden ze van het mengsel 'hochets'.



A. 14147 - Botteresses liégeoises (1921).

LIJNDRIJVER

Een lijndrijver, ook wel scheepsjager genoemd, verhuurde zich met zijn paard aan schippers om hun schip te trekken.
Ze volgden de jaagpaden langs de kanalen.

Schippers die zelf paarden hadden, hielden die – wanneer ze niet nodig waren – in een hok op het dek. Schippers zonder paarden huurden een paard met een drijver.

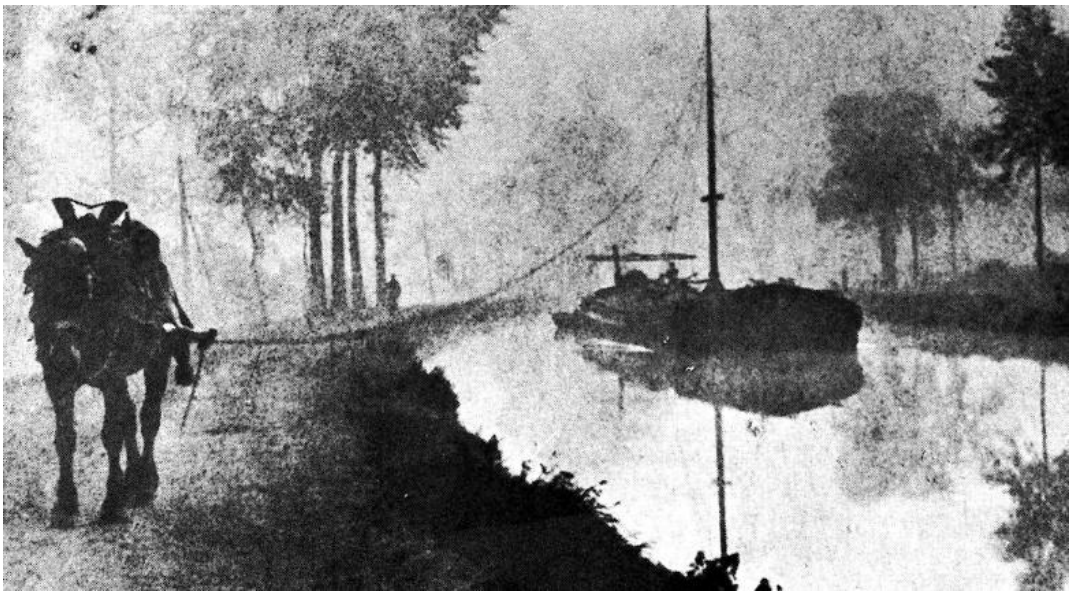
De jaag- of lijnpaarden moesten niet alleen sterk zijn, maar ook een vlotte tred hebben.
Deze grote, snelle paarden moesten leren dat een schip - zeker wanneer het geladen was - slechts langzaam op gang kwam en veel trager voer dan hun natuurlijke tempo. Niet elk paard kon daaraan wennen.
Een goed lijnpaard bleef steeds in het verlengde van de jaaglijn lopen, waardoor het schip enigszins schuin voorttrok. Daarbij kruiste het bij bijna elke stap zijn benen. Via de top van de jaagmast was het schip met een ongeveer dertig meter lange jaaglijn verbonden met een of meerdere paarden. Afgemeerde schepen streken hun mast en/of schoorsteen zodat een passerend schip er met de jaaglijn overheen kon gaan. Tijdens het passeren versnelden de paarden om de lijn strak te houden.

Arme schippers trokken hun boot soms zelf, of lieten hun vrouw en/of kinderen meehelpen.
Ze liepen licht voorovergebogen en trokken aan de gespannen lijn, die vastzat aan een brede band rond hun lichaam. Daarbij zetten ze kleine, schokkende passen en hielden ze hun handen voor of achter hun rug.

Later werden mens en dier vervangen door tractors en stoomsleepboten.

“Zachtjes aan, dan breekt het lijntje niet.”

Een gezegde uit de dagelijkse praktijk van de scheepsjager. Wanneer de lijn brak dan was het schip stuurloos en overgeleverd aan wind en stroming.





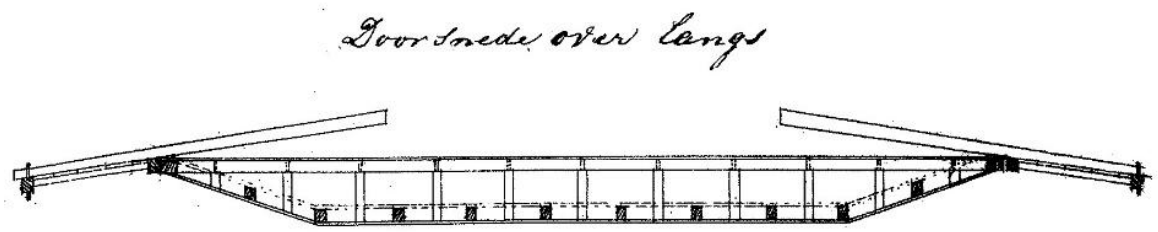


VEERMAN

De veerman of *passeur d'eau* zette de passanten over.

Nadat de aanvraag voor een ophaalbrug (1824) werd afgewezen, kreeg Lanklaar wel de toestemming voor een pont op voorwaarde dat de gemeente zelf instond voor de veerman en het onderhoud van dit pont.

De veerpont was een platbodemveer, voortgetrokken met een houten blok bevestigd op een kabel. Voor- en achteraan zat vlas om de schokken tegen de oever te dempen.



De gemeente liet in 1826 een woning bouwen voor de pachter van de veerdienst. Een van de veermannen was Hendrik Driessen (Dreessen), later brugwachter.

Ook in Mulheim was een veerpont.

"De klos zijn"

Een uitdrukking die verwijst naar het werk van de veerman: met behulp van een houten klos, bevestigd aan het touw of de kabel, trok de veerman de pont over het water. Dat was zwaar werk. Wie "de klos is", draait op voor het zware werk.





Lanklaer. — *Het Veer. Le Passage d'eau au Vierveld*



BRUGWACHTER

De brugwachter bediende een beweegbare brug

En hij zorgde ervoor dat die op tijd openging voor de passerende schepen.

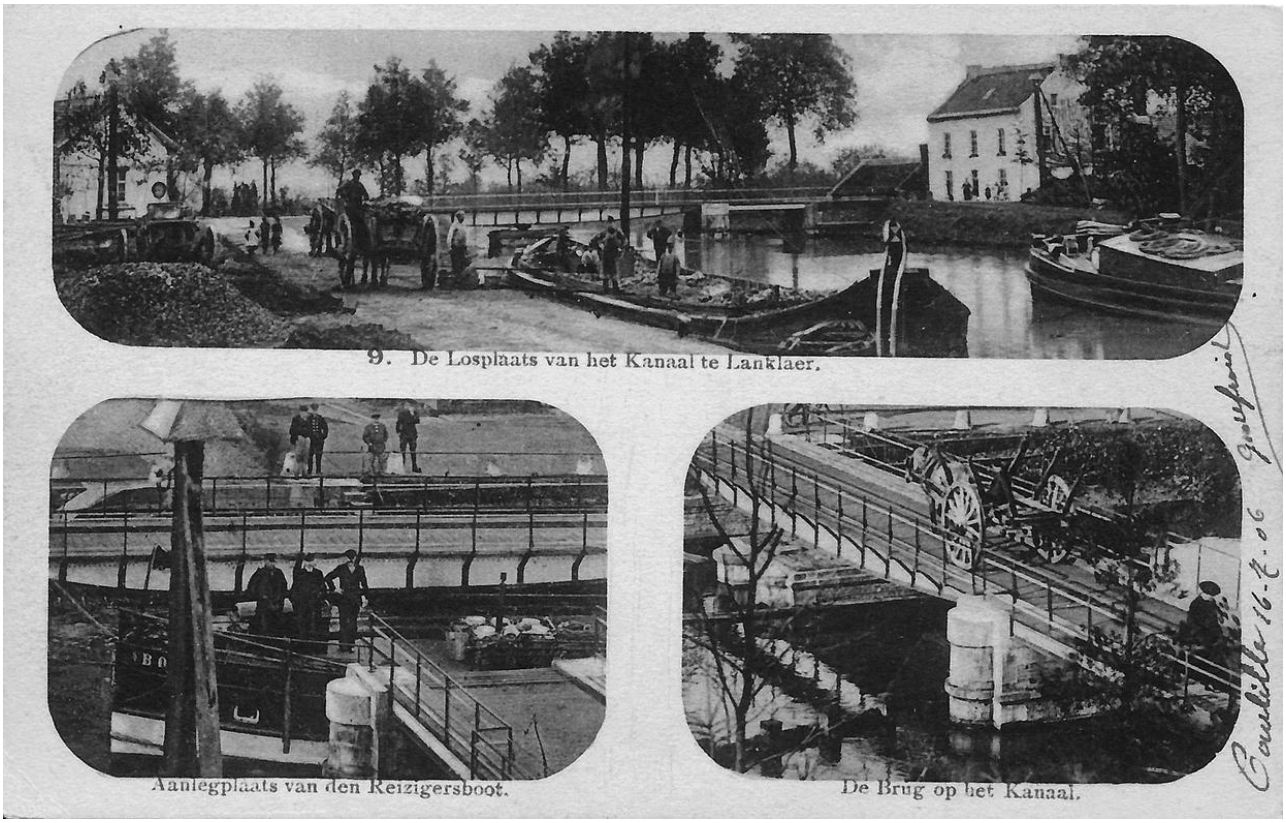
Ook inde hij het bruggeld dat de schippers betaalden om de brug te passeren.
Daarvoor gooide hij met een hengel of touw een klomp naar de schipper, waarin die het bruggeld kon doen.

Pas bij de aanleg van de weg van Hasselt naar de Maas kreeg Lanklaar een draaibrug en brugwachtershuis. Hiermee stopte de veerdienst.

De sluis- en brugwachters in België kregen na 1839 de vrijheid om een bijbaan te hebben. Velen hadden dan ook een café of logement. Zo ook in Lanklaar: Café du Pont van Herman Houben.

De brugwachters in Lanklaar:
Hendrik Dreesen 1841 -1855
Willem Hubert Rekko 1855 – 1887
Herman Houben 1887 – 1919
Octave Kenens 1917 - 1919
Michel De Neef 1919 – 1934





9. De Losplaats van het Kanaal te Lanklaer.

Aanlegplaats van den Reizigersboot.

De Brug op het Kanaal.

DIJKWACHTER

De dijkwachter hield toezicht op de dijken en de jaagpaden.



Hij controleerde of de dijken en jaagpaden in goede staat waren en zag erop toe dat oevers en infrastructuur niet werden beschadigd.

Schippers, maar ook omwonenden en gebruikers van de trekpaden, moesten zich houden aan het geldende politie- en scheepvaartreglement. Daarnaast mochten zij vissers controleren op hun vergunningen.

Bij overtredingen kon de dijkwachter optreden volgens de geldende voorschriften.

Dijkwachters in Lanklaar
Al in de Franse tijd waren er dijkwachters, maar hun namen zijn ons niet bekend.

Uit de huwelijksakte (**1851**) van **Willem Hubert Rekko** blijkt dat hij in Lanklaar woonde en dijkwachter was.

In **1858** betrok **Jean Hubert Bussers** uit Eisden met zijn gezin als eerste de pas gebouwde dijkwachterswoning.

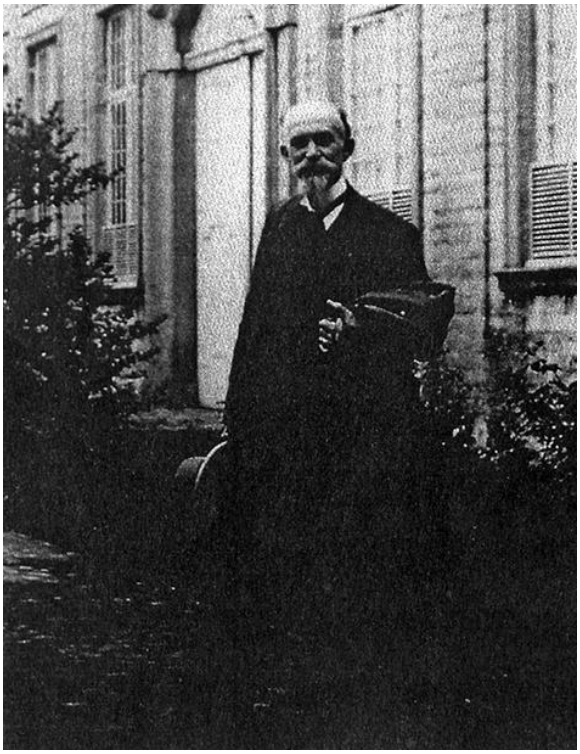
In **1898** werd hij opgevolgd door **Jean Jacques Pousset**. Hij en zijn echtgenote Marie-Agnes Julemont gaven de woning de naam 'Le Nid', een veilige plek waar hun zeven kinderen werden geboren.

Bij de inval van de Duitse troepen vluchtte het gezin, zoals veel Belgen, naar Nederland. Daar vond Jean-Jacques onderdak bij zijn studiegenoot en

vriend Jan Dommer van Polderveldt, burgemeester van Ubbergen. Toen hun verblijf langer duurde, verhuisde het gezin naar Nijmegen, waar ze tot 1919 bleven. Jean-Jacques verdiende er de kost door onder meer Franse les te geven.

Bij hun terugkeer naar België bleef Mia, een van de inmiddels acht kinderen, bij het echtpaar Dommer-van Polderveldt.
Jean-Jacques werd dijkwachter in Temse.

In Lanklaar volgde zijn broer **Frans Léon Pousset** hem in **1914** op als dijkwachter.





CONCESSIEHOUDER

Stoomvaart bood al snel nieuwe mogelijkheden op de kanalen.

Na enkele proefvaarten kregen de Luikse **baron Ferdinand de Selys Longchamp** en **Mathijs Wenmaekers toestemming om een lijndienst** te onderhouden tussen Maastricht en 's-Hertogenbosch.
Op 16 december 1850 gingen zij van start.

De primeur ging echter naar Jongen, die al op 1 november 1850 een lijndienst opende met een trekschuit die werd voortgetrokken door een schroefstoomboot.


SCHROEFBOOTENDIENST OP DE ZUID-WILLEMSVAART.

Van Maandag den 18 October 1858 hebben de

Schroefstoombooten, Pakschuiten en

BEURTSCHEPEN

kunne gewone dienst op 's-BOSCH, ROTTERDAM, AMSTERDAM in correspondentie met geheel HOLLAND herval.

(7492) Het Vertrek der Schroefbooten heeft dagelijks plaats, des Zondags uitgezonderd, als:

van MAASTRICHT, ten 1 ure namiddag,

" 's-BOSCH, " 5 " "

Nadere informatiën te bekomen ten Kantore M. WENMAEKERS, aan het Bassin, te Maastricht.



Wenmaekers en Lanklaar

Mathijs, geboren in Stokkem in 1788, werkte als veerman en was daarnaast actief als schipper en koopman. Hij bezat ook een pannenbakkerij, gelegen op de Bresil, die hij verkocht aan de pannenbakker Gaspard Eggen.

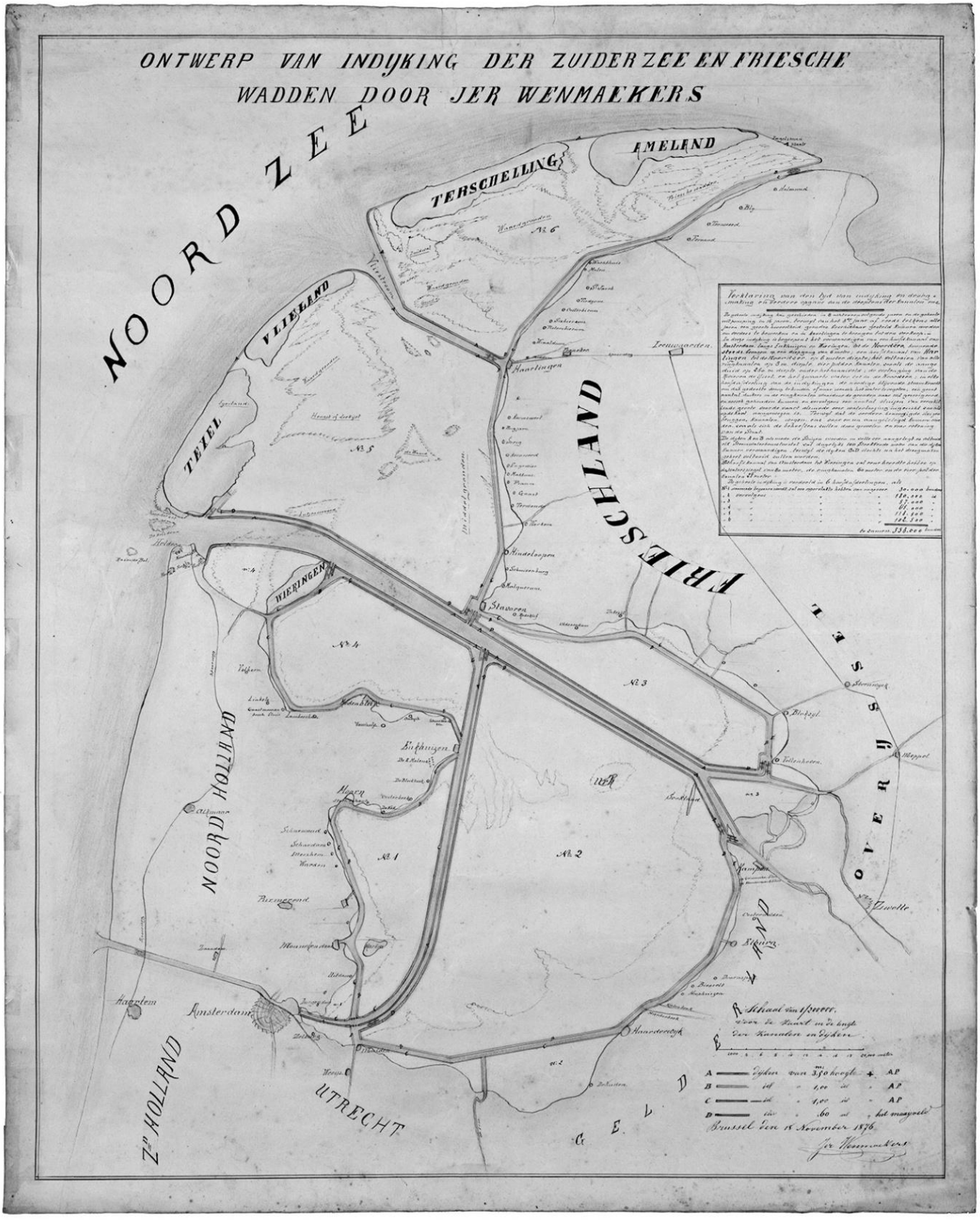
Later vestigde Mathijs zich in Maastricht als koopman-schipper.

Na het overlijden van Mathijs kwam het bedrijf in handen van zijn zonen. De onderneming bleek echter geen lang leven beschoren.

Toch was vooral **Jérome Wenmaekers**, geboren in Stokkem in 1820**, een vernieuwend denker op het gebied van waterbouwkunde**. Hij woonde in Maastricht en liet in Lanklaar een buitenplaats bouwen: Wenmaekersgoed, later bekend als kasteel Litzberg. Hij ontwikkelde tal van vooruitstrevende ideeën en publiceerde elf werken, onder meer over:

- de **drooglegging van de Zuiderzee**
- de **bouw van de Moerdijkbrug** , met geprefabriceerde brugdelen en gebruik van het getij
- de **zuivering en reiniging van de Amsterdamse grachten**
- **stoomtramverbinding tussen Maastricht en Maaseik**
- een **maritiem theater met aquarium in New York**
- een **spoortunnel in New York**




ONTWERP VAN INDYKING DER ZUIDERZEE EN FRIESCHE WADDEN DOOR JER WENMAEKERS
NOORD ZEE
TERSCHELLING
AMELAND
VLIELAND
TEXEL
FRIESCHLAND
WIERINGEN
NOORD HOLLAND
Z^D HOLLAND
UTRECHT
GELDERLAND
OVERYSSEL
Haarlem
Amsterdam
Hoorn
Enkhuizen
Stavoren
Hindeloopen
Haarlingen
Leeuwarden
Zwolle
Kampen
Elburg
Haarderwyk
Blokzyl
Vollenhoven
Steenwyk
Meppel
Schaal van 1/200000
Voor de Haart in de lengte der Kanalen en Dijken
A — Dijken van 3,50 hoogte + AP
B — id 1,00 id AP
C — id 1,00 id AP
D — id 60 id het maaiveld
Brussel den 18 November 1876
Jer Wenmaekers