

Langs het Canal Liège-Maastricht

Citroëns op het jaagpad

Door Fer Cools

Illustraties collectie Wil Lem en Rob Kamps



De Citroën P7T met nummerbord 38 ter hoogte van Lixhe (nabij Visé) met drie aken op sleeptouw



Omdat de Maas als regenrivier vaak slecht bevaarbaar was door te hoge of te lage waterstanden, werden een kleine twee eeuwen geleden plannen gemaakt voor een kanaal parallel aan de Maas – van Liège tot in Maastricht. Van hieruit liep de bekende Zuid-Willemsvaart door naar Nederland. Het nieuwe kanaal moest hierop aansluiten. In 1846 werd begonnen met de aanleg. De schepen werden hier op diverse manieren voortbewogen. De grote aken hadden vroeger geen eigen motoren. Ze werden getrokken door dieren of door mensen, vanaf het zogenaamde jaagpad langs het kanaal. Soms was het mogelijk een stuk zeilend af te leggen. Het voort-



Hier maakt de Chenille 45 (gespoten in een lichte tint en hier ontdaan van zijn carbidlampen) een wheelie voordat het bijbehorende schip in beweging komt. Opvallend is het hoge bevestigingspunt aan de aak, waarschijnlijk om niet in conflict te komen met de hekken langs het kanaal?

De roemruchte rupsvoertuigen van Citroën – bekend vanwege hun inzet over de hele wereld, van het Verre Oosten via Australië en Canada tot op de Zuidpool. Maar over het gebruik veel dichterbij huis is een stuk minder bekend...

bomen was een andere optie. Later werden er ook stoomsleepboten ingezet, die enkele aken tegelijk konden slepen. Vanaf eind jaren twintig werden ook Citroën Chenilles ingezet. Tevens was er op een stuk de mogelijkheid het schip te laten slepen met een elektrisch treintje. Er zijn twee voor ons interessante beelden opgedoken. Een van 'n op Nederlands grondgebied trekkende Chenille die met zijn voorwielen in de lucht hangt om de aangekoppelde last in beweging te krijgen. Een andere plaat toont een Chenille (waarschijnlijk ook van het type P7T) ter hoogte van Lixhe (B) onder de spoorbrug, met een drietal aken aan zijn haak. De rupsvoertuigen hadden voor zover we zien een Belgisch kenteken en op het dak soms een Nederlandstalig bord 'sleepdienst'. Dit is bijzonder, je zou namelijk eerder een Franstalig opschrift verwachten. Een van de wagens heeft nummer 38, de andere nummer 45. Geen idee hoeveel exemplaren van deze voertuigen er in totaal werden ingezet. Uit onbevestigde bron werd een aantal van circa tweehonderd in heel België genoemd. Gezien de totale productie – zo'n vijfduizend in vijftien jaar – een behoorlijk deel daarvan. Verder is het vreemd dat deze trekkers met anachronistische carbidlampen zijn uitgerust. Misschien gaven die meer licht en was dat veiliger 's avonds op het donkere jaagpad?

Het kanaal bestaat inmiddels niet meer, op Belgisch grondgebied is het grotendeels verzwolgen door het latere Albertkanaal. Aan Nederlandse kant werd het meer en meer gedempt. Alleen sommige straatnamen als bijvoorbeeld de Hoge- en Lage Kanaaldijk in langsegelegen dorpen herinneren er nog aan.

Foto's en informatie zijn afkomstig uit het recent verschenen boek 'Het kanaal van Luik naar Maastricht: een vergeten vaarweg', geschreven door Wil Lem en Rob Kamps. Bestellen via lemspan@gmail.com