

SOK



AUGUSTUS 2006

mededelingen

44



2 De Mergelvloot

Ingekraste scheepjes op de mergelwanden in de onderaardse kalksteengroeven en het vervoer van mergel over de Maas

– Ton Breuls



De Mergelvloot

Ingekraste scheepjes op de mergelwanden in de onderaardse kalksteengroeven en het vervoer van mergel over de Maas

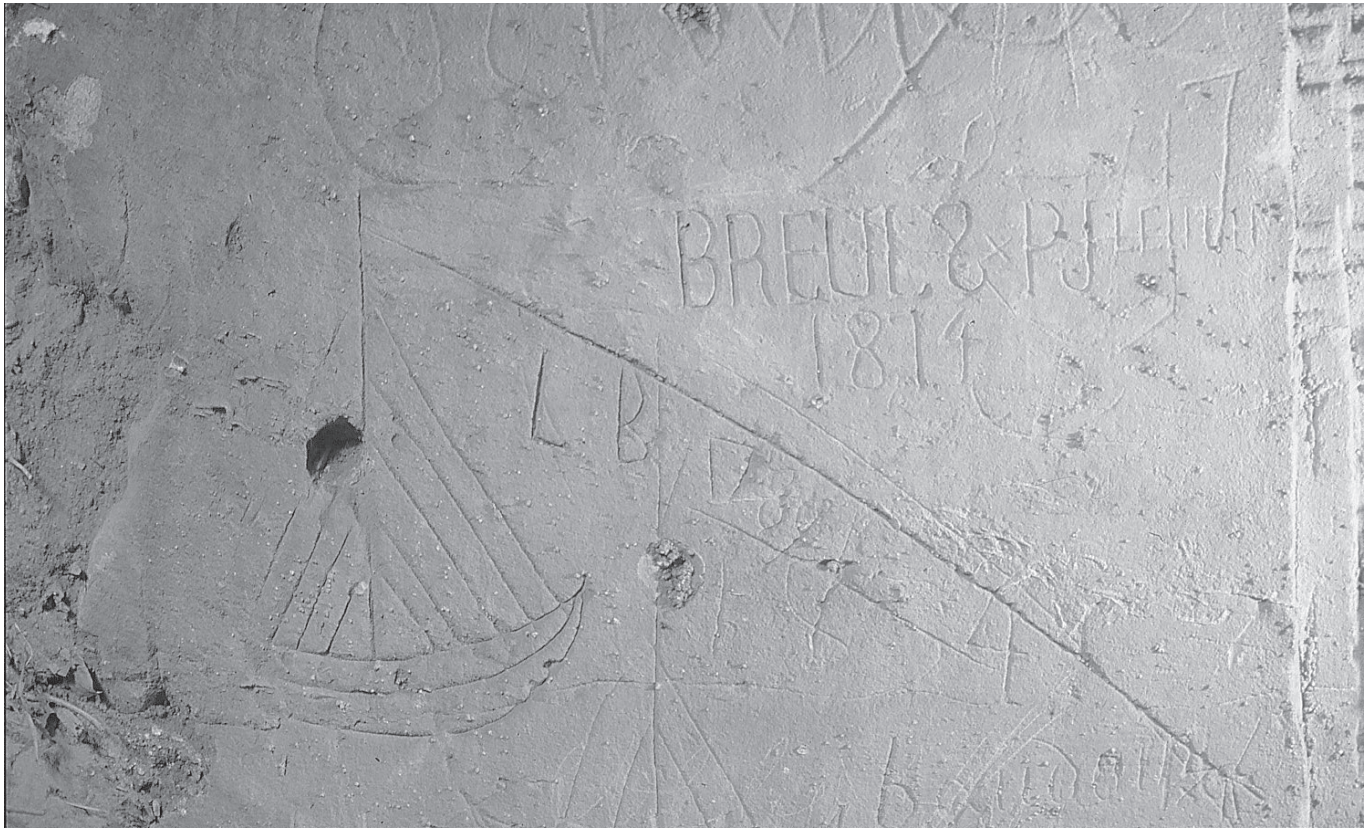
TON BREULS, BOVENSTRAAT 28, 3770 KANNE RIEMST

Inleiding

Het aantal artikelen in de voorafgaande nummers van SOK-Medelingen, waarin de rijke en gevarieerde cultuurhistorie in de Limburgse mergelgroeven beschreven wordt, mag indrukwekkend genoemd worden. Vele verschillende aspecten zijn de revue gepasseerd en werden soms tot in het kleinste detail belicht. Eén onderdeel van die cultuurhistorie, het transport van de gewonnen bouwsteen of losse mergel, is er echter tot nu toe een beetje bekaaid van afgekomen. Goed zichtbare relictten van dat transport, zoals karrensproten die door de wielnaven in de mergelwanden werden uitgeschuurd, zijn wel met een zekere bescheiden regelmaat vermeld. En omdat dit artikel over scheepjes en vervoer per water gaat: in SOK-Medelingen 9 (*van Westreenen, 1986*) staat een foto afgebeeld van een ingekrast scheepje. Maar dan meer als illustratie en minder als onderdeel van het verhaal. Over het algemeen mag men vaststellen dat in de spaarzame artikelen, waarin het transport ter sprake komt, het niet meer dan een voetnoot waard is geweest.

Het is bekend, dat de losse mergel en de bouwsteen niet alleen over land, maar ook per schip werd vervoerd. Maar wat heeft die “mergelvloot” dan met de groeven zelf te maken? Natuurlijk, de mergel komt uit de groeve en wordt bevracht op de scheepjes. Is een artikel, waarin onder meer het type van die scheepjes besproken wordt, dan wel op zijn plaats in een medium zoals SOK Medelingen?

Dan zou men bijvoorbeeld ook de verschillende transportkarren, de tuigage van de trekpaarden of de werkkleding van de blokbreker kunnen bestuderen. Maar dat zou eigenlijk een onderzoek zijn met slechts een indirecte of verre relatie met het oorspronkelijke ondergrondse werk van de blokbrekers. Zo ook de scheepjes, die mergel



naar het verre noorden of zuiden vervoerden. Wat heeft dat direct met de groeven te maken, behalve de herkomst van de grondstof mergel? Ik ben op zijn minst een uitleg verschuldigd.

FIGUUR 2: Pj Breuls Leuth 1874.

Inkrassingen en een familienaam

Lang geleden vond ik een primitief ingekrast scheepje nabij een oude ingang van de groeve Ternaaien-Boven. Bij de eerste oogopslag niet zo bijzonder, ik had wel eens vaker ingekraste of getekende scheepjes op de wanden van een groeve zien staan. Maar mijn aandacht werd getrokken door een naam met een jaartal erbij: *Breuls P.J. Leuth 1874*. Het is maar de vraag of die naam een directe relatie heeft met de nabije ingekraste scheepjes, maar voor een geboren en getogen Limburgse “*Maaslander*” die een jaar of dertig zowel boven- als ondergronds “te gast” is in het Mergelland, is de vondst van de (familie)naam Breuls in een groeve een regelrechte verrassing. De *Breulsen* zijn bepaald geen geslacht van blokkbrekers of vervoerders. Bij belegeringen van Maastricht of in andere woelige tijden zaten zij redelijk veilig in het Maasland in de omgeving van Urmond of het op de andere oever van de Maas gelegen (nu Belgische) Leuth en hoefden daarom evenmin met hun have en goed een veilig heenkomen te zoeken in de beschermende duisternis van de groeven. Is die *P.J. Breuls* een voorvader en was hij misschien zelfs een schipper op een van de schepen, die mergel vervoerde? Mijn belangstelling was gewekt en ik ben naarstig op zoek gegaan in familiearchieven, in literatuur over de Maasvaart en vooral naar meer afbeeldingen van scheepjes in mergelgroeven. Het resultaat hiervan is neergelegd in dit artikel, waarbij de titel voor zich zelf spreekt.

De naam Breuls in de groeven

Het begon dus met het vinden van de naam Breuls en het eindigde met een inventarisatie van ingekraste scheepjes. Die volgorde maakt het ook logisch dat eerst de naam Breuls in relatie met de groeve(n) nader wordt bekeken. Zoals reeds vermeld is het geen naam die veelvuldig in de groeven voor-

komt of het moeten de “bergtekens” van de schrijver dezes zijn, die in het verleden wel eens té onbezonnen en kwistig zijn “handtekening” plaatste, waarvoor dus bij deze zijn oprechte excuses...

In de Sint Pietersberg komt men enige varianten tegen van de naam Breuls, zoals *Bruels 1510* in de Zonneberg en rond 1680 in de Wilde Berg en Zwarte Berg. Ook de schrijfwijzen *Bruls (1609)* en *Brüls (1616)*, die ik ooit eens ergens in de Sint-Pietersberg fotografeerde, maar ik weet helaas alleen niet meer waar.

Maar wie was dan wel P.J. Breuls uit Leuth? Is het een verre voorvader? Het zou kunnen, want mijn overgrootvader Pieter (Petrus) Breuls werd op 21 april 1840 ook in Leuth geboren en verhuisde naar en trouwde in Urmond in 1868. De familiestamboom van Breuls “met de tak Leuth” heeft twee keer P.J. Breuls “in de aanbidding”. Als eerste was dat Peter Johannes, die op 4 juli (of 1 juni) 1832 geboren werd in Dilsen. Hij was van beroep landbouwer, zoals zo velen in die tijd op het platteland. Hij zou dan tijdens zijn bezoek aan de groeve 42 jaar zijn geweest. Dat zou kunnen, maar wat doet een eenvoudige landbouwer in een groeve ten zuiden van Maastricht?

We zullen het nooit met zekerheid weten, maar meer dan waarschijnlijk was het Pieter Johannes Breuls, die op 1 augustus 1843 geboren werd in Leuth zelf (vandaar de aanwijzing Leuth bij P.J. Breuls?). Bovendien was hij tolbeambte en brigadier der douane en accijnzen en dat brengt ons een stukje dichterbij. Aan de voet van de helling in Klein Ternaaien was immers een douanekantoor, omdat de Belgisch-Nederlandse grens vlakbij is. De ingang van de groeve lag in die helling, dichtbij de weg naar en de oprit van het voormalige kasteel Caestert en was goed bereikbaar. Bovendien staat zijn naam in het directe ingangsgedebied, waar het daglicht ook toen nog doordrong. Hij hoefde dus geen verlichting te gebruiken

om zichzelf voor zo lange tijd te vereeuwigen op een mergelwand. Blijft als laatste de vraag of hij familie van me was, een verre voorvader dus. In zo'n kleine gemeenschap als Leuth, met de zeer vaak voorkomende naam Breuls, zal er heus wel een soort stamvader zijn geweest, waardoor mijn overgrootvader of zijn voorvader een nauwe verwantschap had met de voorvaderen van Pieter Johannes. In de familiestamboom kon ik dit, door de bekende incompleetheid, niet met zekerheid achterhalen. Toch een neef of een verre achterneef van mijn overgrootvader Pieter? Waarschijnlijk wel, maar die het zeker weet mag het zeggen.

De inventarisatie van de ingekraste scheepjes

6 Nadat ik P| Breuls en de twee ingekraste scheepjes, die er vlakbij stonden, had gevonden ben ik in dat ingangsgedeeft verder gaan zoeken naar sporen van mijn naamgenoot en mogelijke voorvader, maar in plaats van deze te vinden vond ik tot mijn verbazing meerdere ingekraste scheepjes. Hun vorm en details gaven me, overigens zonder enige voorkennis, het gevoel dat de makers ervan op een of andere manier betrokken waren bij de scheepjes of de scheepvaart op de nabij gelegen Maas. Er staan wel meer schepen of vaartuigen gekrast of getekend in de groeven, maar dat zijn dan afbeeldingen van grote driemasters met bollende zeilen of oorlogsvaartuigen. Iemand die op zijn eigen manier creatief wilt zijn en de behoefte heeft om een schip te tekenen, zal al vlug zo'n grote boot vervaardigen. Een nietig scheepje, met soms verrassende details, dat schijnbaar met kennis van zaken is ingekrast, is echter een ander verhaal. Vandaar mijn gevoel dat de inkrassingen in verband (staan) stonden met de Maasvaart

Toen mijn belangstelling eenmaal was gewekt, ben ik gericht in de groeve(n) gaan zoeken. Daarbij heb ik veel hulp gekregen van andere

groeveonderzoekers, die me meer dan eens attent maakten op wéér een gevonden exemplaar. Getekende scheepjes zijn redelijk gemakkelijk te vinden. Maar een zoektocht naar inkrassingen is moeilijker en tijdrovender, omdat de wanden dan intensiever en met behulp van strijklucht onderzocht moeten worden.

Opvallend is het feit dat bijna alle schepen, die naar mijn inschatting in aanmerking komen voor deze inventarisatie, niet getekend maar ingekrast zijn. Naar het waarom van een inkrassing in plaats van een tekening laat zich gissen. Een geregelde bezoeker of gebruiker van de groeve zal eerder een stuk houtskool of iets dergelijks bij zich dragen om aantekeningen op de muur te maken, dan een toevallige bezoeker. Hij zal ook vérdere de groeve binnendringen dan een toevallige bezoeker. Bij gebrek aan teken- of schrijfmateriaal zal die laatste sneller terug gegrepen hebben naar een puntig voorwerp, zoals een mes of een spijker, om zijn of haar boodschap of creatie in de zachte mergel te krassen. En hij zal, uit angst om verloren te geraken, het duistere labyrint van gangen niet zo maar binnen zijn gegaan. Maar waren de auteurs van de beoogde inkrassingen toevallige bezoekers? Men zou geneigd zijn deze vraag met ja te beantwoorden, omdat de afbeeldingen voornamelijk in het redelijk veilige ingangsgedeeft van de groeven te vinden zijn of niet ver daar vandaan. Maar een zekere logica is nog lang geen bewijs en daarom zal deze vraag vermoedelijk niet beantwoord kunnen worden. Evenals de vraag waarom toevallige bezoekers wél scheepjes zouden inkrassen en geregelde bezoekers of gebruikers niet.

Van de meeste ingekraste scheepjes in de groeven is de vorm weliswaar primitief en zeer figuratief, maar toch goed herkenbaar. Over het algemeen is er een duidelijke bootvorm te zien, met een of meerdere details, zoals een mast of roer. Niet zelden zijn er lijnen bij of

door het scheepje heen gekrast, die op een ander tijdstip (en dus door een ander persoon) gemaakt (kunnen) zijn. Het is vaak heel moeilijk de “echte” van de “onechte” lijnen of strepen te onderscheiden. Soms kan men het zien aan de diepte of breedte van de inkrassing en in een aantal gevallen is er bij twijfelgevallen uitsluitel te verkrijgen door met een sterke zaklantaarn en een loep de inkrassing te bekijken. Het kan zijn dat er een ander restmateriaal, zoals stof, mergelgruis of kalkkristallisatie, in de inkrassing achtergebleven is. Vooral in de inganggebieden, waar het klimaat veel invloed heeft op de mergelwanden en waar meer passanten verbleven hebben dan dieper in het labrynt, zijn de scheepjes vaak meer of minder “verontreinigd”. Zo staat het enige bekende scheepje in het Avergat van Kanne op een twintigtal meters van de ingang. Generaties lang hebben bezoekers hun naam of boodschap over vorige heen gekrast. Het weer heeft ook nog eens grote invloed gehad op de mergel en bovendien gaan al meer dan twee eeuwen boeren met hun karren en landbouwvoertuigen de groeve in. Van de bekende mooie en gladde wanden in de groeven is in dat inganggebied dus absoluut geen sprake. Toch is hier in de wirwar van strepen en lijnen door Luck Walschot het ingekrast scheepje ontdekt.

De werkwijze van het inventariseren en vastleggen van de inkrassingen is “standaard” geweest. Zelf heb ik eindeloze kilometers gangen en wanden met strijklicht beschenen in de hoop een inkrassing te vinden. In sommige groeven hebben andere onderzoekers dat voor mij gedaan. Zo heb ik bijvoorbeeld dankbaar gebruikt gemaakt van de tips van Jos Cobben en Ed de Grood, die al jarenlang de groeven van Caestert minutieus aan het onderzoeken en inventariseren zijn.

Bij de vondst van een inkrassing heb ik eerst vastgesteld of ze in aan-



FIGUUR 3: Wirwar van strepen en lijnen (Ternaaien-Boven 11).



FIGUUR 4: *Het maken van een calque.*

merking zou komen voor deze inventarisatie. Zoals reeds vermeld heb ik me daarbij meer op mijn gevoel laten drijven, want mijn kennis van de Maasvaart is (was) zeer beperkt. Wellicht heb ik inkrassingten ten onrechte op- of afgevoerd van de lijst van scheepjes in dit artikel. Het is van het begin af ook niet mijn bedoeling geweest om alle scheepjes uitputtend te inventariseren, maar om de eventuele relatie tussen de groeven en het mergeltransport over water op een groewewand terug te vinden.

Bij de vondst van een inkrassing werd deze eerst op dia vastgelegd. Verder ben ik in de directe omgeving de wanden gaan nazoeken op eventuele namen, data of andere bijzonderheden, die al dan niet in relatie met de inkrassing konden staan. Deze gegevens geven meestal geen uitsluitel

over de ouderdom van de inkrassing, maar kunnen wel een beeld tonen van de cultuurhistorie ter plaatse.

Daarna heb ik calquepapier over de inkrassing geplaatst en met punaises in de mergelwand vastgezet. Heel voorzichtig, met behulp van vinger-toppen en een potlood, heb ik getracht de oorspronkelijke inkrassing te volgen en vast te leggen. Soms, zoals reeds beschreven over het scheepje in het Avergat, was dat tijdrovend en heel moeilijk. Na de opname was de calque vaak verontreinigd met mergel of aarde en door de correcties, die ik ter plaatse aanbracht, niet direct bruikbaar. Thuis, op de tekentafel, heb ik op een nieuwe calque de inkrassing nauwkeurig overgetrokken. Daarnaast heb ik een maatbalk van 15 cm aangebracht, met de naam van het scheepje (de naam van de groeve plus het nummer van de gevonden inkrassing) en de datum van opname. De eerste opnames startten al in 1992 en omdat er geen nieuwe scheepjes meer werden gevonden, sluiten de laatste opnames in 2005 af. Hoeveel strekkende meters calque ik heb gebruikt is niet bekend en ook niet relevant voor de inhoud van deze inventarisatie, maar zonder mijn “sponsors” Raoul Vermeulen en de gemeente Riemst zou het beduidend moeilijker zijn geweest om de opnamen te doen!

Tenslotte heeft een lichtdrukkerij de calques, die van verschillend formaat zijn, afgedrukt op A4 formaat, zodat de pure vorm van de inkrassing nog beter tot hun recht komen.

De geïnventariseerde scheepjes

Het is opvallend, dat de geïnventariseerde scheepjes in groeven van het westelijk Maasdal of in het Jekerdal liggen. Een uitzondering hierop leken in eerste instantie de drie scheepjes, die we vonden in de Lacroixberg te Zussen. Ze zijn oorspronkelijk ook in deze inventarisatie opgenomen,

maar achteraf is gebleken, dat dit ten onrechte is. In de beschrijving van de scheepjes zal dit nog ter sprake komen.

Er zit natuurlijk een zekere logica in het feit dat in de groeven op de oostelijke Maashelling geen scheepjes zijn gevonden, maar wel in de westelijke helling en het aangrenzende Jekerdal. De oostelijke Maashelling is relatief ver verwijderd van de oever, zeker in vergelijking met de westelijke helling, die aan de voet nagenoeg overging in de oever van de Maas. De glijgoten in de steile dalwand nabij Caestert en Lichtenberg (ook hierover later meer in dit artikel), waarlangs de losse mergel of de blokken naar beneden in het schip werden geladen, bevonden zich in de westelijke helling en de schepen lagen aan die oever afgemeerd.

In principe komen 23 ingekraste scheepjes in aanmerking voor deze inventarisatie, verdeeld over 5 groeven, toevallig alle nu op Belgisch grondgebied gelegen. Andere scheepjes, die zo op het oog ook wel enige gelijkenis vertoonden, zijn uiteindelijk afgevalen omdat ze zeer waarschijnlijk niets met de Maasvaart te maken hebben. Maar met nadruk dient vermeld te worden dat het een persoonlijke keuze was en daar kan dus discussie over mogelijk zijn. Overigens zal in de meer gedetailleerde beschrijving van de scheepjes blijken, dat sommige ervan te primitief of te figuratief zijn weergegeven om ze met enig recht te kunnen associëren met de historische scheepstypen van de Maas.

Een toelichting op de persoonlijke keuze om een inkrassing of tekening wel of niet in de lijst van geïntariseerde scheepjes op te nemen, schept wellicht wat meer duidelijkheid hierover.

In de Apostelgroeve staan drie tekeningen van schepen. De eerste is slechts een primitieve schets, alsof het een voorlopige studie is voor de twee andere schepen. Nummer twee is een met houtskool getekende één-master, met drie touw- of klimladders en een mannetje in een kraai-

ennest. De tweede tekening is op bijna identieke wijze uitgevoerd, inclusief het bemande kraaiennest. Dat laatste detail is dus doorslaggevend om deze afbeeldingen niet in de inventarisatie op te nemen.

In de Zonneberg wordt het eigenlijk een stuk moeilijker. Ook hier twee tekeningen (en geen inkrassing) en het niet opnemen ervan in deze inventarisatie kan een discussiepunt zijn. Een tekening is bijzonder mooi en ook nog voorzien van de naam IANNO 1681. Om voedsel aan de discussie te geven wordt de afbeelding hier weergegeven.

De historische schepen op de Maas

Als de ingekraste scheepjes op de mergelwanden geen toevallige creatieve uitingen zijn, maar daadwerkelijk in relatie (zouden) staan tot het eertijds vervoer van mergel over water, dan dringt de vraag zich op of de scheepjes te herleiden zijn tot bepaalde gebruikte typen van historische Maasschepen.

De ingekraste scheepjes zijn uniek ten opzichte van elkaar. Omdat ze over een grote tijdsspanne zijn aangebracht in diverse groeve(delen) en uiteraard door meerdere personen, zijn ze dus alle verschillend uitgevoerd. Toch zijn er ook overeenkomsten in de uitvoering te vinden. Bepaalde details, zoals roeren, zeilen en vormen van “vroeger” komen regelmatig naar voren.

In tegenstelling tot de typische (Noord) Nederlandse schepen, waarvan de ontwikkeling van de verschillende vormen en typen goed bekend is, zijn er van de oude zuidelijke rivierschepen niet zo veel kenmerkende details bekend. Bauduin maakt er in zijn artikel “Maasschepen in vroeger tijden” al gewag van. Hij meldt dat de diverse klassieke standaardwerken, waarin de vele scheepstypen besproken worden, zeer karig zijn in mededelingen omtrent de vaartuigen, welke in die tijd op de Maas werden aangetroffen.

FIGUUR 5: Getekend scheepje in de Zonneberg met IANNO 1681.

In het boek “Schepen die verdwijnen” van P.J.V.M. Sopers zien we afbeeldingen van “Rijnschepen” uit de 16e en 17e eeuw en die al meer lijken op “onze” scheepjes uit de groeven. Ook staan er in dit boek enige afbeeldingen van scheepjes, die in oude processtukken opgenomen zijn, zoals de scheepjes uit de “Luikse processtukken in 1553”. en “het processtuk van Leuth”.



10

Ook uit gesprekken met historici, zoals de kenner van en publicist over de Maasvaart, Jean Knoors uit Grevenbricht, blijkt dat er geen gerichte studie bekend is over de bouw of typebeschrijving van de oude schepen op het zuidelijk gedeelte van de Maas.

Toch waren er in Maastricht rond 1710 heel wat schepen geregistreerd. Dit kan men concluderen

uit het feit, dat het bedrag, dat betaald moest worden om lid te zijn van het Schippersgilde van 80 naar 150 Brabantse guldens verhoogd werd. Het ledenaantal was van 20 tot 200 toegenomen, “*waaronder veel vreemden met slecht materiaal*” (Bauduin, 1959).

In het zeer omvangrijk proefschrift “Verdwenen schepen” (Schutten, 2004) worden ontelbare gebruikte scheepstypen in Holland tot in de detail beschreven en afgebeeld. Helaas is er voor “onze” schepen wederom slechts één pagina gereserveerd en worden, zonder verdere



FIGUUR 6: *Maasschepen 16^e eeuw (Sopers, 1971).*

een zeer aangename ontmoeting bij hem thuis is zijn kennis van grote waarde geweest bij het verder oordelen over (details van) de ingekraste scheepjes.

De binnenwateren van Nederland en de omliggende landen vormden transportroutes bij uitstek. In de loop van de tijd en met nadruk onder invloed van plaatselijke vaar- en vrachtmogelijkheden ontstonden er vele soorten en typen scheepjes. De meeste typen kenden namen, die ons nu exotisch en vreemd in de oren klinken. Een kleine greep uit de tientallen benamingen: Zeeuwse poon, Overijsselsche pot, Harensche punt, Vlaamsche

afbeeldingen te tonen, enkele vrij summiere beschrijvingen gegeven. Maar zijn artikel “Houten schepen op de Maas” (2002) leverde wel een schat aan zeer nuttige gegevens op én de bijzondere foto van een zogenaamde Herna met razeil aan de voet van de Sint Pietersberg (Caestert)!

Daarnaast is Gerrit Schutten uit Brummen in Gelderland van grote dienst geweest bij het tot stand komen van dit artikel, want zijn kritische noot bij het nazien van het concept is onmisbaar gebleken. En tijdens

pleit, Open somp, Drommelaar, Pegge, Smakje, Samoreus of Keulenaar. Als men als leek de oude boeken erop naslaat lijkt ieder schip wel een apart en uniek type te zijn. Toch waren al die typen vaak gebonden aan en ontwikkeld uit de vrachten, die ze vervoerden. De scheepjes waren uiteraard als lastdrager gebouwd, berekend voor de te bevaren wateren (en later soms ook sluizen). Met de lengte, breedte en diepgang moest derhalve gewoekerd worden om een vaartuig te krijgen, dat zich toch goed liet besturen en bewegen met de wind als stuwkracht.

Ten zuiden van Maastricht bedroeg het verval van de regenrivier de Maas zo'n halve meter per kilometer. Het was een soms sterk stromend, maar vrij ondiep gedeelte van de rivier. Op de Middenmaas tot Venlo was het verval echter tot een centimeter of zes beperkt. Omdat de vracht uit het noorden in Venlo (en soms in Roermond) werd overgeladen op kleinere boten, ontstonden hier kleinere scheepstypen, die vaak opvallend smal gebouwd waren (*Evers I, 1995*).

De *nacelle* wordt in de dertiende eeuw al genoemd. Het veertiende-eeuwse *paetschip* (in Maastricht de *vleger* of *vlieger*) is daar een grotere versie van. Ook de kleine *ponten* (*Maaspontjes*) stammen al uit die tijd. Ze zijn in de zeventiende eeuw nog in de vaart. Maar gaandeweg wordt hun plaats ingenomen door de *mignole* en de *herna*. Door Van Beylen (1993) wordt aangenomen, dat het verschil tussen het oudere *paetschip* en de *nacelle* met de latere *herna* en *mignole* slechts bestond uit de vorm van het roer, maar Schutten bestrijdt dat. De andere naam had met de afmeting van het schip te maken. De constructie bleef in principe gelijk. De ponten en ook de andere Maasschepen hadden een heel typisch roer, dat het *klaphekken* werd genoemd.

Het grootste vrachtschip was de zogenaamde *grote herna* of *grootmast* of *hoogmast*, met gladde platte bodem en olopend voor- en achterheve. Met haar laadvermogen tot 140 ton kwam ze heel vroeger vanuit het zuiden hooguit tot Luik en zelden tot Maastricht. Later, tot de vorige eeuw, voeren de *herna's* op het hele traject van de Maas. (zie foto)

Ook voer de *hoogars*, die ongeveer 100 ton mat. In de tolrekeningen van Urmond uit 1680 – 1682 (*Knoors, 2003*) is er drie keer sprake van dat een *hoogars* Urmond passeerde.

Een nog kleiner typeschip werd in Maastricht de *vlieger* (*paetschip* of *pedde*) genoemd. Het ongeveer 50 ton metende scheepje was slechts

drie meter breed en had een kleine *roef* of woonruimte op het midden- of achterdek. Een vliegerzeil was hoog in de mast geplaatst om tussen de hoge Maasoevers de geringe wind nog te kunnen vangen.

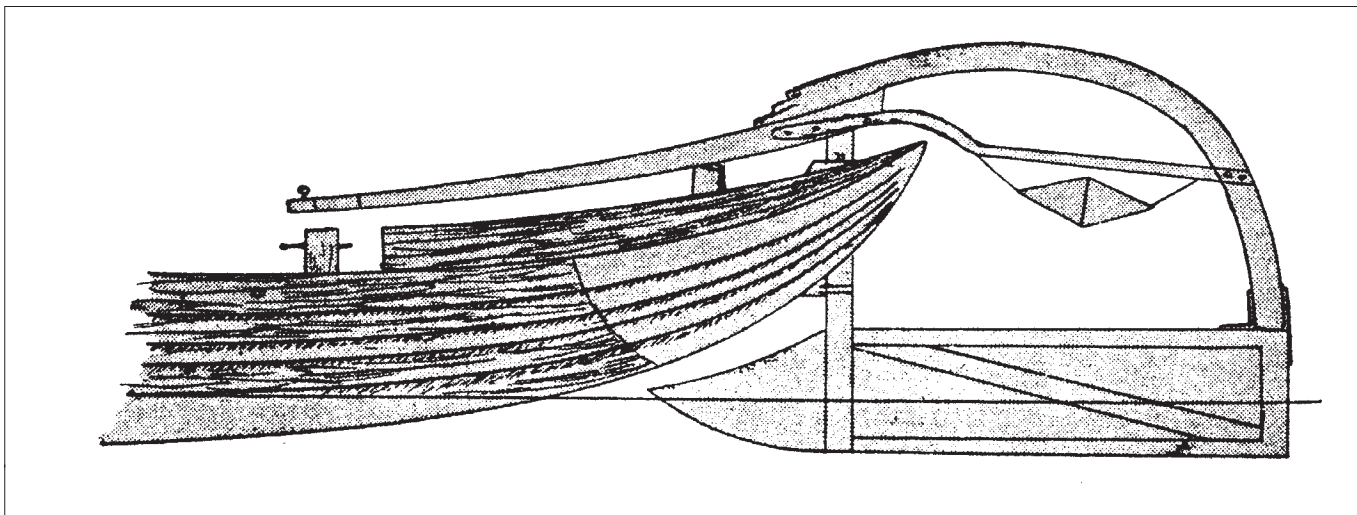
In de tolrekeningen van Urmond wordt ook de *Fleicherth* vermeld, die zo'n 40 maal tussen november 1680 en mei 1682 stroom op- of afwaarts Urmond passeerde. Of dat hetzelfde schip is als de *vlieger* is de vraag, omdat in de tolrekeningen ook expliciet (een viertal keer) het *paetschip* wordt benoemd. Ook wordt twee keer het type *mener* vermeld.

De meest vermelde scheepjes in de Urmondse tolrekening waren *ponten*, met een klein dekhuisje en een tonnage van 35 ton maten ze 18 bij 3 of 4 meter. Ponten waren vooral in gebruik om vracht van de grote schepen met hun grotere diepgang over te laden. Het allerkleinste scheepje was een *aek* van 10 ton. Het was meer een open roeiboot zonder mast of roer, maar die werd voort geboomd met een peddel. Vaak zien we de *aek* of *aak* (*ache* in de tolrekeningen van Urmond) samen met een pont.

Een andere bron van typeschepen zijn de tolboeken van Eysden (*Bauduin, 1959*). Zo voeren tussen 16 mei en 1 juli 1658 stroomafwaarts 5 hoogarsen, 7 *paetschepen*, 62 ponten en 42 *aeken*.

De Maas stelde dus eisen aan de schepen. Voldeed zo'n schip niet aan die eisen, dan was het schip op de rivier onbruikbaar. Bij de beschrijving van de ingekraste scheepjes zullen we bijvoorbeeld zien, dat een aantal van de ingekraste scheepjes rond van onderen zijn. Dit was onmogelijk op de Maas; daarvoor was de rivier te ondiep. Wil men op ondiep water veel kunnen laden zonder op de bodem vast te lopen, dan moet het vlak (de bodem van het schip) geheel recht (plat) zijn. Daarom ook was een zwaard aan een schip (zie afbeeldingen van de Lacroixberg) op de Maas onmogelijk. En het vlak was niet alleen recht, maar ook smal, omdat er op de Maas smalle doorgangen of doorvaarten waren.

Veel van de inkrassing laten een flinke zeeg zien. Op afbeeldingen van



FIGUUR 7: Het "klaphekken" (Sopers, 1971).

herna's en ponten zien we dat het voor- en achterschip flink omhoog liep, simpelweg om de golven uit het schip te houden. Het schip vertoonde dus meestal voor en achter een grotere hoogte dan in het midden. De bovenlijn van het zijboord zeeg als het ware in het midden door. Daarom noemde men dat de zeeg.

Door de trage stroom stroomafwaarts of te sterke stroom stroomopwaarts, te weinig wind of diepgang konden de schepen vaak niet varen. Dan werd de hulp ingeroepen van paarden (of mensen), die de schepen dan over het zogenaamde jaagpad voorttrokken. Paarden waren te huur langs de Maas, maar soms werden ze op een aparte boot meegevoerd. Als dan een schip op een grindbank vastliep, werden de paarden over-

boord gezet om het schip los te trekken. Omdat het landschap van de oevers langs de Maas soms sterk wisselde, moest er meer dan eens van oever gewisseld worden. Zo liep de Maas voor een deel vlak langs de steile helling van de Sint-Pietersberg en was er geen plaats meer voor het jaagpad. Dan moest van oever gewisseld worden.

Op de Maas liet men zich stroomopwaarts altijd trekken. De stroom was te sterk om er tegenop te zeilen. Bovendien kende de kronkelige Maas te veel bochten, zodat de wind steeds van een verkeerde hoek kon komen. Bij enkele inkrassingen is dat jagen van een schip mooi weergegeven. Stroomafwaarts liet men zich vaak drijven. Om "stuur te hebben", diende het schip op zijn minst iets sneller te varen dan de stroomsnelheid van het water. Anders dreef het onherroepelijk op de een of andere oever.



FIGUUR 8: Postkaart van Klein Ternaaien met herna met razeil en klaphekken (afstempeling 1908).

Op de Maas dreef men daarom met een klein razeil (dwarsscheeps zeil) op een mast, die ongeveer $\frac{2}{3}$ van voren geplaatst was. Het zeiltje was niet meer dan 4 meter breed en hooguit 6 meter hoog. Andere soorten zeilen kwamen niet voor, omdat ze absoluut onbruikbaar waren. Op de afbeelding van de postkaart is een herna met zijn razeil mooi te zien. Zo'n type zeil komen we ook met een zekere regelmaat tegen in de volgende inventarisatie.

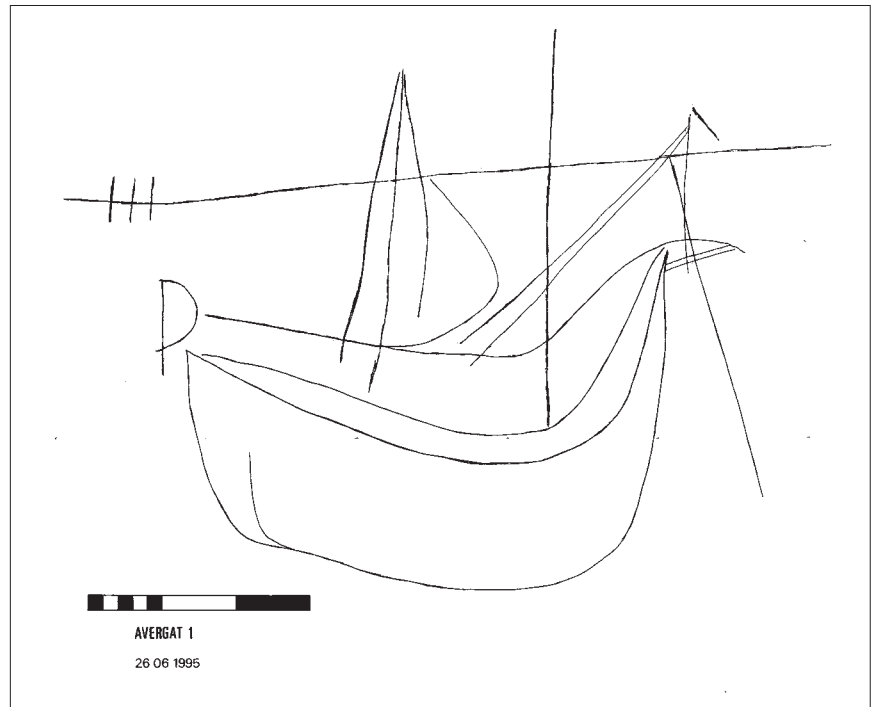
DE INVENTARISATIE VAN DE INGEKRASTE SCHEEPJES

Groeve Avergat te Kanne

Avergat 1

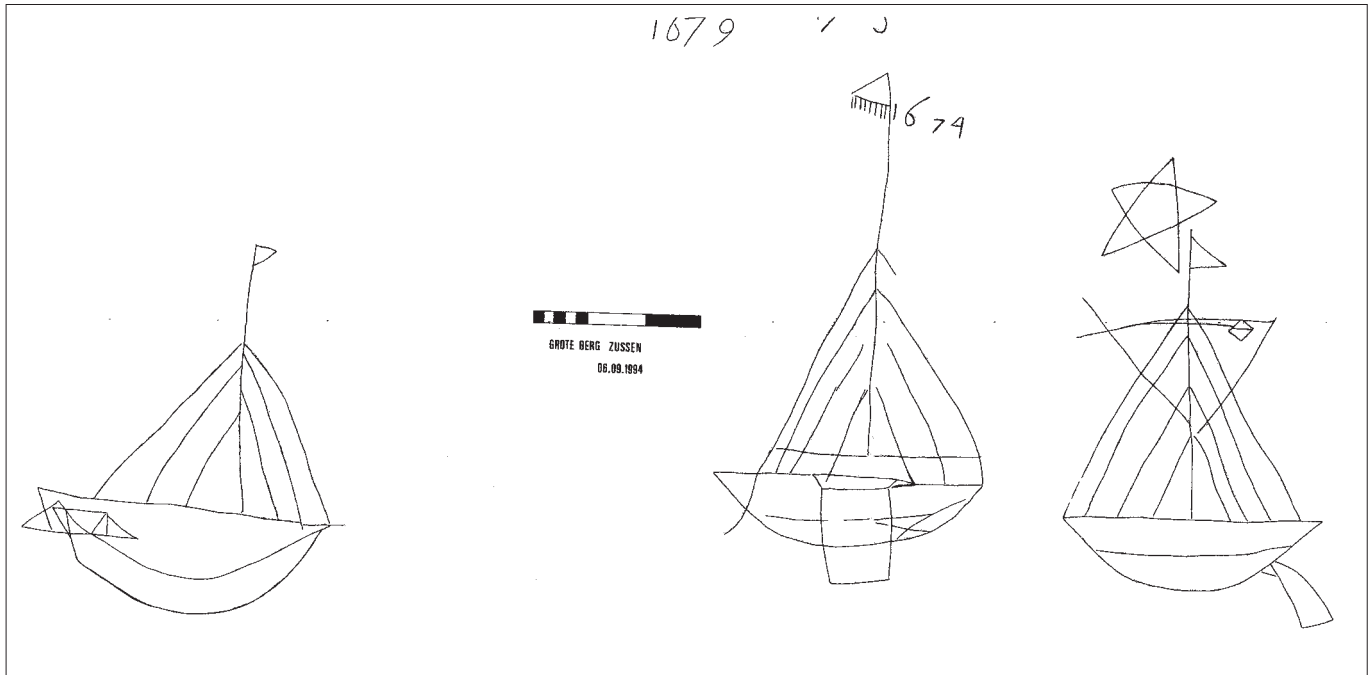
Op ongeveer 25 meter van de ingang staat aan de rechter kant op zo'n 1 meter hoogte een scheepje ingekrast. Het is erg mooi, maar zeer moeilijk te onderscheiden van de werkelijk talloze andere inkrassingen en beschadigingen van de mergelwand. Bovendien heeft men het scheepje trachtten te "restaureren", door met potlood of houtskool de ingekraste lijnen te accentueren. Daardoor is het extra moeilijk om met zekerheid het originele vaartuig door middel van de calque over te nemen.

In de buurt van het scheepje, maar wel op een hoogte van ongeveer vijf meter, staat het jaartal 1737 ingekrast. Dit jaartal heeft geen relatie met het scheepje, maar geeft de oudste datum in deze groeve weer. De afbeelding is erg figuratief en er zijn weinig vaste conclusies uit te



FIGUUR 9: *Avergat 1*.

trekken. Rechts op het voorschip zien we iets dat op een boegspriet zou kunnen wijzen. Met achter mogelijk het roer, maar de vorm ervan is niet in overeenstemming met gekende vormen van roeren. Verder zou men met enige fantasie een gestreken razeil aan de mast kunnen herkennen.



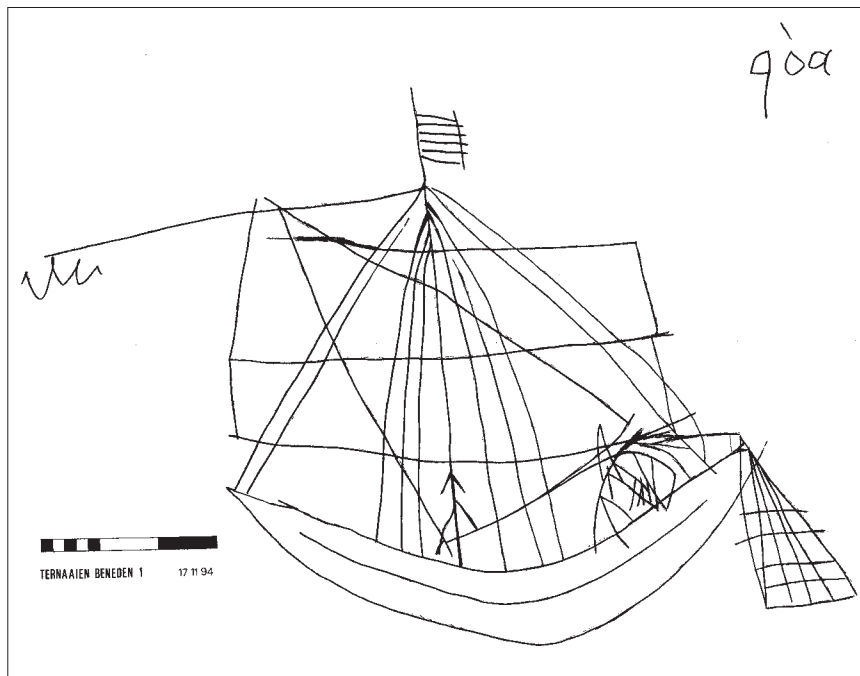
FIGUUR 10: Grote Berg of Lacroixberg 1, 2 en 3.

Grote Berg of Lacroixberg te Zussen

Grote Berg 1, 2 en 3

De groeve is dermate uitgestrekt van oppervlakte, dat de vleermuistellers genoodzaakt zijn de gebieden, die jaarlijks voor de wintertelling in aanmerking komen, op te delen in secties. Daarnaast zijn de pilaren, die de secties begrenzen, genummerd.

Op een tien meter afstand van S 28/66 (sectie 28, pilaar 66) staan drie scheepjes naast elkaar ingekrast. Bij de scheepjes zijn ook nog de jaartallen 1674, 1679 en 1703 ingekrast, evenals diverse pentagrammen (Maastrichtse sterren?), telramen en optelsommen. Helaas zijn bij het overzetten van de calque naar het A4 formaat enkele jaartallen niet afgedrukt. Niet zo heel ver hier vandaan staan 16^e eeuwse opschriften, die terug gaan tot 1559.



FIGUUR 11: *Ternaaien-Beneden 1*.

In de Lacroixberg, bekend om zijn oneindige varia aan inkrassingen, opschriften en tekeningen, zijn slechts deze drie scheepjes te vinden, die in aanmerking komen voor deze inventarisatie. En ze zijn ook nog eens gekrast op twee stoelen van één pilaar. Het is mede door het inventarisatieproject van de Lacroixberg, dat ik al jarenlang met Johan Willems aan het uitvoeren ben, dat we deze subtiele inkrassingen gevonden hebben.

De plaats van de inkrassingen, zo diep in de groeve, waarbij die groeve ook nog eens zo'n zeven kilometer van de Maas verwijderd is, is opmerkelijk te noemen. De inkrassingen lijken gemaakt te zijn door één persoon. De bootjes zijn alledrie ongeveer even groot (of klein) en lijken bij de eerste oogopslag veel op elkaar. Maar bij nadere beschouwing zijn er opmerkelijke en detaillistische verschillen waar te nemen. Ze hebben allemaal een ronde bodem met een plat dek. De boorden zijn verdeeld in een onder- en bovenboord. Alle scheepjes hebben een mast met 3 of 4 mastwanten voor en achter. En alle drie voeren ze een driekantige vlag.

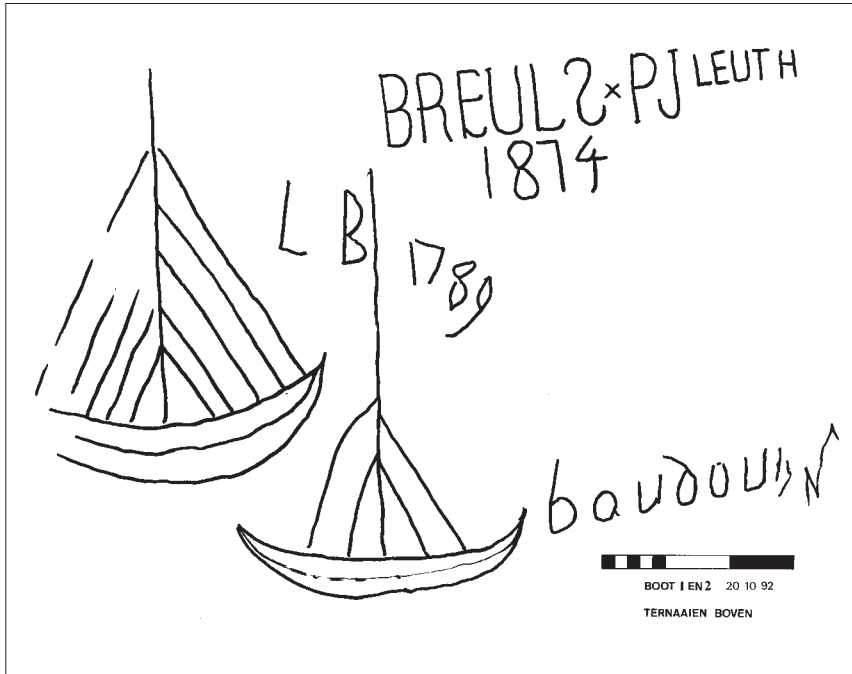
Het zijn prachtige en gave inkrassingen, maar helaas hebben ze helemaal niets gemeen met de historische scheepjes op de Maas. Hun ronde bodem maakt, zoals reeds in het voorafgaande is gezegd, een vaart op het ondiepe water onmogelijk. Het middelste scheepje voert een zwaard, wat evenmin totaal onbruikbaar was op de Maas. Bovendien heeft het rechtse scheepje een roer dat zo nadrukkelijk dieper ligt dan het vlak, dat vaart op de Maas eveneens uitgesloten is. Kortom, drie zeer mooi

uitgevoerde scheepjes, maar met geen enkele relatie tot de Maas.

Groeve Ternaaien-Beneden te Klein Ternaaien (Petit Lanaye)

Ternaaien-Beneden 1

Jos Cobben en Ed de Groot hebben onder meer de groeve Ternaaien-



FIGUUR 12: Ternaaien-Boven 1 en 2.

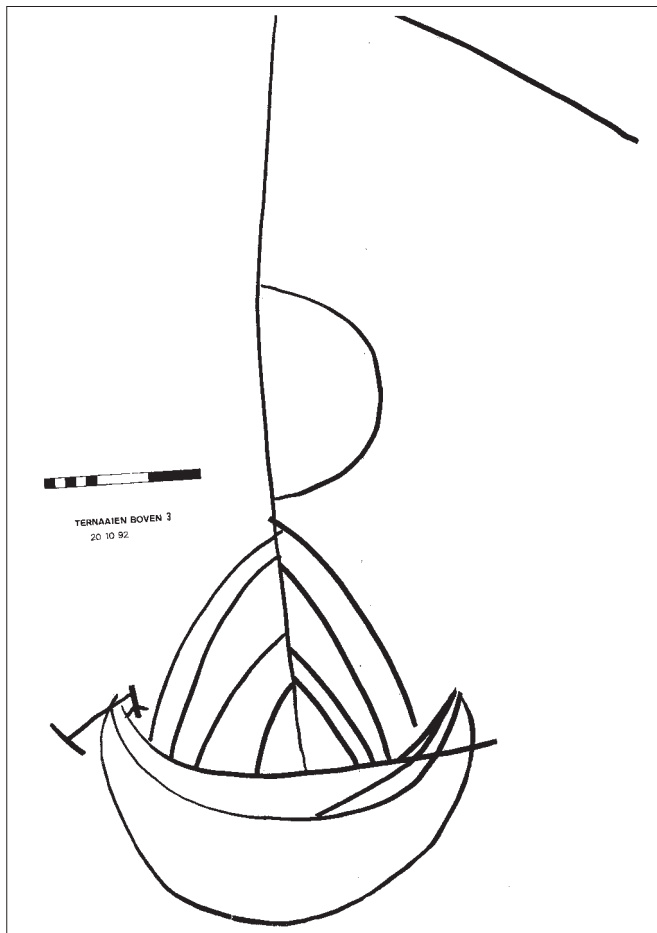
Beneden geïnventariseerd op oude oorspronkelijke opschriften of inkrassingen. Daarbij hebben ze iedere vierkante centimeter van de wanden nauwgezet afgespeurd. Op mijn verzoek hebben ze tevens aantekening gemaakt van de eventuele scheepjes. Het resultaat van hun speurwerk is terug te vinden in één scheepje. Twee andere getekende scheepjes, dieper in de groeve, zijn dermate primitief afgebeeld, dat er geen enkel verband met de historische Maasvaart te ontdekken valt.

Verder zijn er nog twee tekeningen gevonden van schepen, die eveneens “uit de boot vallen” bij deze inventarisatie. Een lijkt op een zwaar bepantserd oorlogszeilschip, inclusief een kanon en soldaten en ruiters. Het ander lijkt op een VOC.-schip met bollende zeilen.

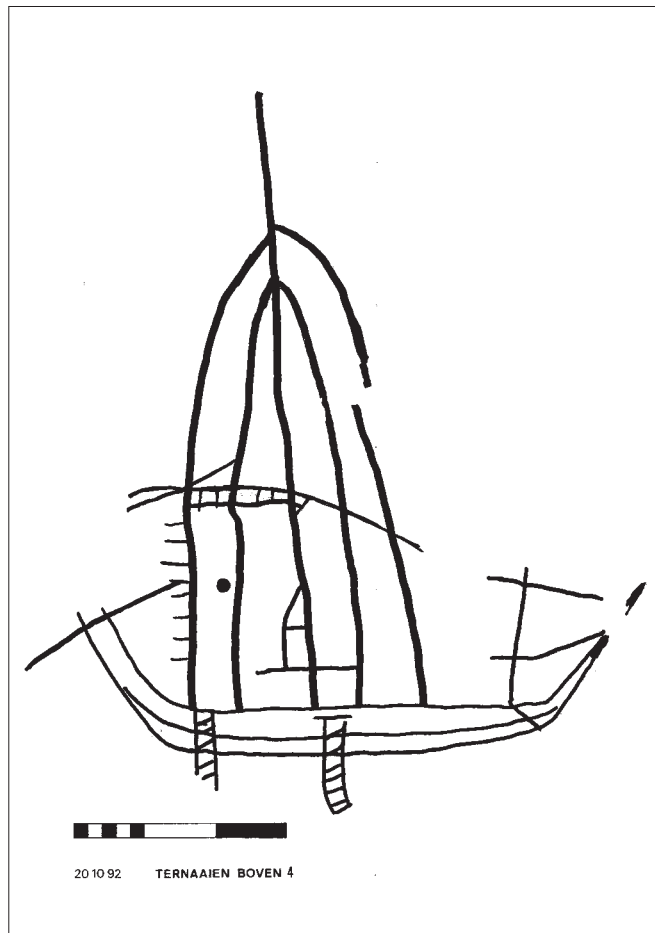
Ternaaien-Beneden 1 is met veel details ingekrast. Opmerkelijk is dat dit scheepje, in tegenstelling tot “de vloot” van Ternaaien-Boven, alleen staat, zonder andere graffiti in de directe omgeving.

Dit scheepje is nogal uitbundig afgebeeld. Het roer in driekant vorm is versierd met horizontale en verticale dwarsstrepen. Op het achterdek geven strepen en krassen iets aan dat mogelijk de deklust voorstelt. Wellicht ook dat er een poging gedaan is om een achterkajuit of roef uit te beelden. Het schip voert zowel drie wanten voor en achter de mast, alsmede twee touwen naar de voor- en de achterspits. Aan de voet van de mast zijn aan beide kanten twee inkrassingen gemaakt die lijken om de omgekeerde letter V. Het doel hiervan moeten we eveneens gissen. Duidelijk zijn de twee boven elkaar geplaatste razeilen te zien.

Boven in de top van de mast is een vlag gehesen. Ook is boven in de mast een lijn die naar voren steekt, een stuk buiten de voorplecht. Aan het einde zijn een paar “krullen” gekrast. Meer dan waarschijnlijk is dit de jaaglijn, waarmee de paarden het scheepje voorttrokken. Deze lijn was met een zogenaamde jaagring hoog in de mast bevestigd. De lijn werd steeds helemaal boven aan de mast vast gemaakt om obstakels langs de oever, zoals struiken en dergelijke, te vermijden.



FIGUUR 13: *Ternaaien-Boven 3.*



FIGUUR 14: *Ternaaien-Boven 4.*

Het schip heeft duidelijk een boven- en onderboord. Heel mooi is de heve van het schip. Bij de heve loopt het vlak (de bodem) van het schip langzaam omhoog. Het woord heve komt van het werkwoord heffen of verheffen, dus omhoog gaan. Alleen bij een heve kan het schip dicht bij de oever komen en kan men het gemakkelijk laden.

Rechts boven het schip zijn drie letters gekrast die mogelijk het woord qòa of gòa vormen.

Ternaaien-Boven te Klein Ternaaien (Petit Lanaye)

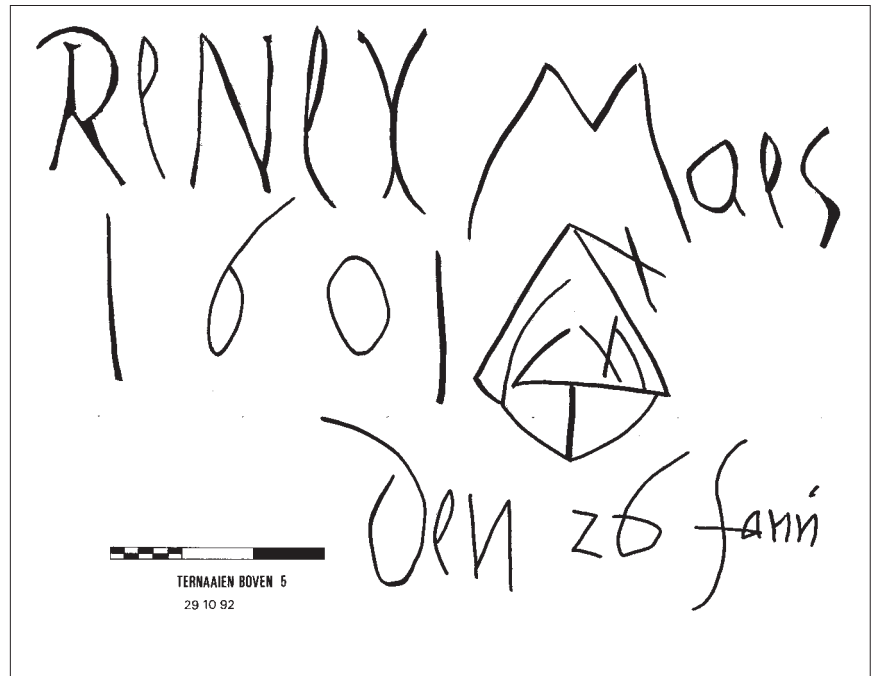
20

Ternaaien-Boven 1 en 2

Zoals reeds in de inleiding werd vermeld, is de totstandkoming van deze inventarisatie begonnen met de scheepjes van Ternaaien-Boven 1 en 2 en de naam PJ Breuls uit Leuth.

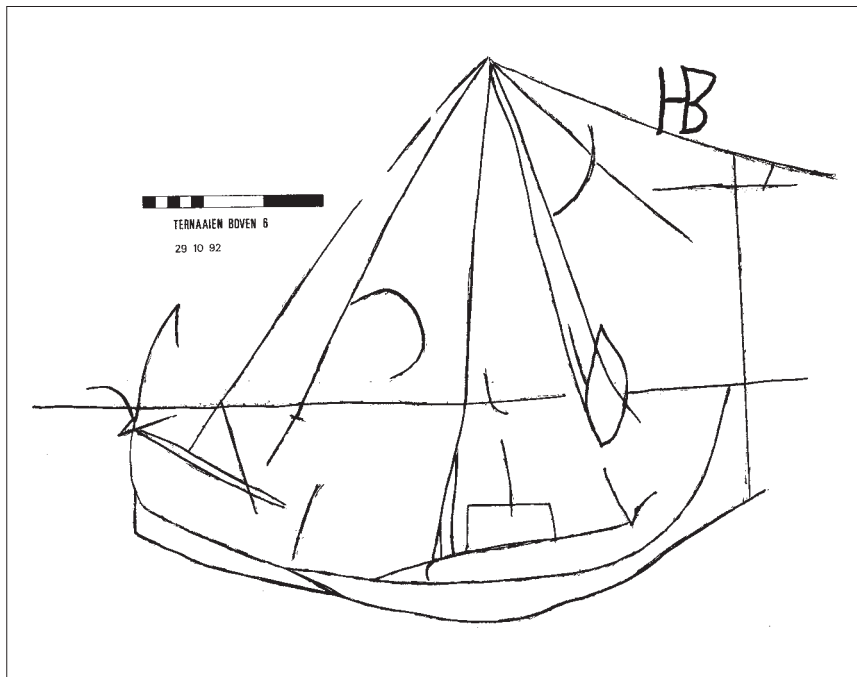
De tekeningen van Ternaaien-Boven zijn terug te vinden in een oud ingangsgebied, rechts van de huidige ingang van Ternaaien-Boven. Het is eigenlijk gescheiden van het hoofdgangstelsel door uitgelopen aardpijpen en putten, die vanaf boven gebruikt zijn als puinstort. Alleen via een kruipgat is de verbinding nog intact.

Bij het inventariseren van de scheepjes in deze hoek van de groeve was een camera, een aantekenboek en de bekende rol calquepapier niet voldoende. Ook moest een spade gebruikt worden om de aarde en puin, die door aardpijpen en luchtschachten naar beneden is gestroomd, langs de wanden te verwijderen om zo nieuwe inkrassing of opschriften te vinden.



FIGUUR 15: Ternaaien-Boven 5.

Als we de scheepjes 1 en 2 nader bekijken en willen beschrijven, dient wél met nadruk vermeld te worden dat “opa” Breuls geen directe relatie zal hebben gehad met de scheepjes. Met andere woorden, het is hoogst onwaarschijnlijk dat hij de scheepjes in 1874 op de mergelwand ingekrast heeft. Dat is veeleerder LB in 1789 geweest. Ook al om dat deze initialen links van de mast staan en het jaartal 1789 rechts ervan en zo meer verweven zijn met het scheepje. Mogelijk was zijn naam Baudouin, wat



FIGUUR 16: Ternaaien-Boven 6.

zowel een voornaam als een familienaam is. Deze naam staat rechts van het scheepje 2.

Beide scheepjes zijn heel eenvoudig van uitvoering met een duidelijk boven- en onderboord, een mast en respectievelijk twee en vijf mast-touwen aan beide zijden van de mast. Ze hebben beide een recht vlak en een kenmerkend hoogoplopend voor- en achterschip gemeen met de historische Maasschepen. Verdere aanknopingspunten zijn er niet.

Ternaaien-Boven 3

In tegenstelling tot de vorige twee scheepjes van Ternaaien-Boven is deze nummer 3 al iets meer gedetailleerd. De mast is veel langer (79 cm) en boven aan de mast duidt een streep van 39 cm lang zeer waarschijnlijk op een jaaglijn (door de drukker is de afbeelding vanaf de calque niet geheel compleet op A4 overgezet en is een deel van de jaaglijn komen te vervallen). Boven de vier maal vier wanten hangt een halve cirkelvorm. Mogelijk een poging een razeil weer te geven. Ondanks dat het vlak rond is en technisch gezien het scheepje daardoor geen Maasscheepje zou kunnen zijn, lijkt de sterk figuratieve weergave toch op zo'n type scheepje. Heel opmerkelijk is ook de weergave van het roer. Het is niet vergelijkbaar met bekende historische roeren. Misschien is het geen roer maar een (vorm van een) anker, want dat voerden de historische scheepjes op de Maas uiteraard ook. Daarbij moet er vanuit gegaan worden dat per ton gewicht (inclusief lading) het anker 1 kilo woog. Opmerkelijk is dat een gelijkaardig roer of anker te zien is op het scheepje Ternaaien-Boven 11.

Er staat ook een jaartal ingekrast: 1784. Maar aan de krassporen te zien is het scheepje later door dit jaartal gekrast, wat betekent dat het dus jonger van datum moet zijn.

De drie stoelen, waarvan op een het scheepje Ternaaien-Boven 3 staat, zijn (later) in roefbouw ontgonnen. Op de meest rechtse stoel staat het scheepje ingekrast, op de middelste stoel staan enige 19^e eeuwse jaartallen en namen, zoals 1878 Mauritsen (?), I. Smets en Emile. Ook staat op deze stoel scheepje nummer 4. Op de linkse stoel staan ook enkele

namen, zoals P. Sartorius en vermoedelijk het jaartal 1797 (het derde cijfer is deels weggevallen, doordat de mergel daar verdwenen is).

Ternaaien-Boven 4

De eerste drie beschreven scheepjes van Ternaaien-Boven zijn met een puntig voorwerp ingekrast. Nummer 4 is echter met een botter werktuig gemaakt.

Ogenschijnlijk lijkt deze boot op de vorige scheepjes. De stijl lijkt gelijk, met een prachtige steil oplopende voor- en achterheve, een eenvoudige mast en wat touwen, maar bij nadere beschouwing blijkt de afbeelding veel gedetailleerder te zijn. Het lijkt of het scheepje een echte kajuit of roef voert, met een stip als patrijspoot. Bovendien zijn langs het boord twee touwladders gehangen. Mogelijk dat het scheepje ook een roer (een klaphekken?) heeft gehad, maar de mogelijke onderkant is helaas verdwenen. Het vlak is heel mooi recht uitgevoerd en daardoor lijkt de inkrassing veel op een herna of de kleinere hoogars.

22

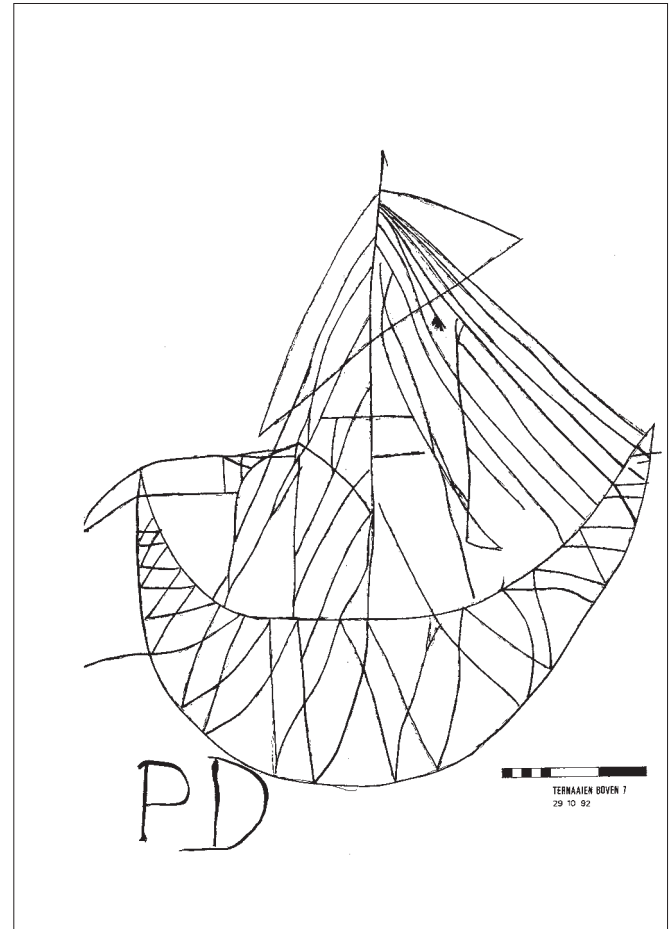
Ternaaien-Boven 5

We verlaten nu het directe oude ingangsgedebied en kruipen via een soort kruipgat over een eerste stortkegel het gangenstelsel verder in. Dit kleine gedeelte van de groeve is door de vele opschriften, tekeningen en inkrassingen heel interessant.

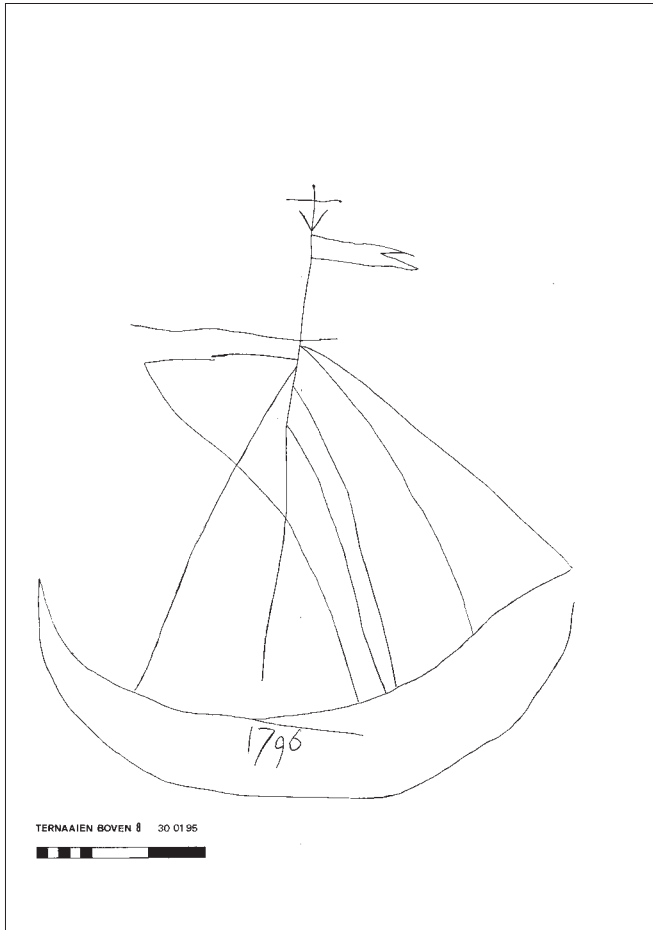
Direct rechts, op een restant van de originele stoelen (dus niet door roefbouw ondergraven) staat een opvallende inkrassing: *Reney Maes* en de datum *1601 den 26 Janu(ari)*.

Jan Spee voert in zijn inventarisatie dit jaartal op als het oudste van Ternaaien-Boven (klapper Ternaaien-Boven D35 05). Hij noteert volgens mij wel een foutieve voornaam (Jan Maes) en verwijst derhalve naar een andere persoon uit de geschiedenis van de groeven.

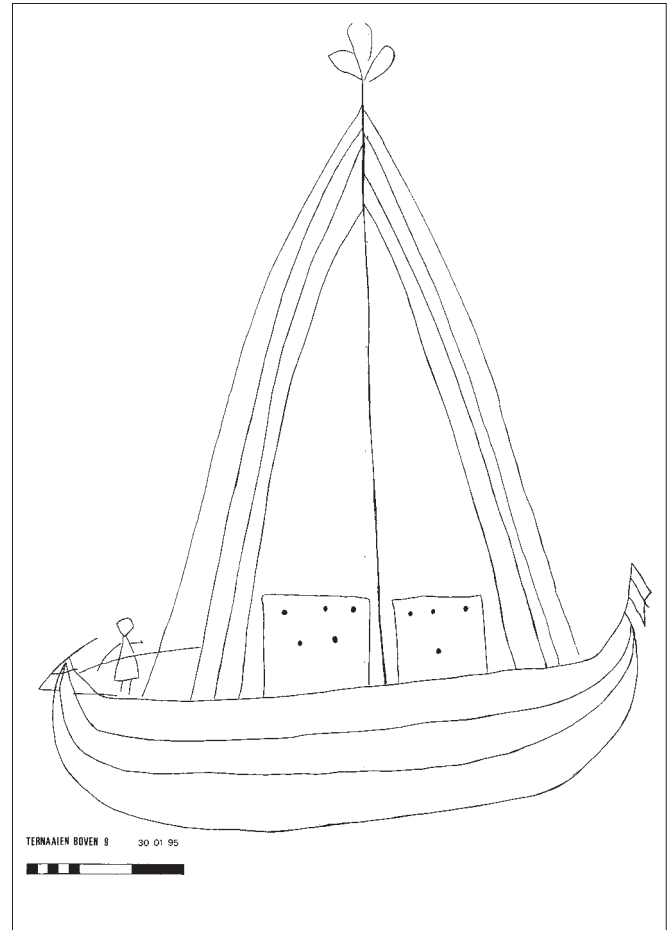
Er kan discussie mogelijk zijn of de inkrassing naast 1601 een scheepje is.



FIGUUR 17: Ternaaien-Boven 7.



FIGUUR 18: *Ternaaien-Boven 8.*



FIGUUR 19: *Ternaaien-Boven 9.*

Het is primitief weergegeven met een soort driehoek als romp en een mast met wanten. Opvallend is echter de schijnbaar geknakte mast. De mast boven de romp is niet meer te zien door de fysieke beschadiging van de mergel. Door de romp zelf is de inkrassing (van de mast?) wel nog doorgetrokken.

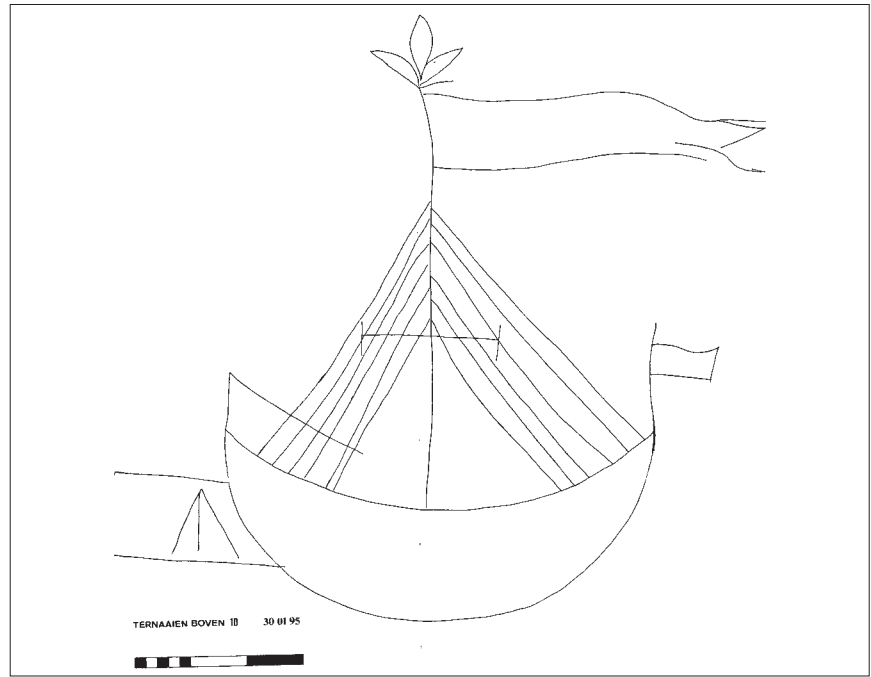
Ternaaien-Boven 6

Zoals reeds beschreven is bij Ternaaien-Boven 5, is dit deel van de groeve zeer interessant. Het is dus een oud en allang in onbruik geraakt ingangsdeel. Mede in onbruik door de vele storingen en aardpijpen en het daardoor instabiele karakter van deze plaats. Er staan enkele mooie opschriften en inkrassingen. Op de rij stoelen tegenover Ternaaien-Boven 5 staat bijvoorbeeld een mooi huiskerk ingekrast (een kruis met op de bovenste drie uiteinden een pijlpunt en twee tegenover elkaar liggende driehoeken als een soort standaard aan de onderkant) met het jaartal 1670 en de namen YANNO, NN GILES, TIRY en WIRICK.

Visueel lijkt het of de drie stoelen in drie boven elkaar liggende vlakken verdeeld zijn, die gescheiden zijn door twee fossielgruislagen. Op het bovenste deel het huiskerk, 1670 en de namen van YANNO en zijn kornuiten.

Op het middendeel weer een ingekrast scheepje: Ternaaien-Boven 6.

De romp is heel laag, bijna slank te noemen. Het voor- en achterstevan is echter ook bij dit model hoog. Het geheel doet sterk aan een herna denken. De hoekige inkrassing naast de romp lijkt sterk op een roef (kajuitje). Bij de historische Maasscheepjes was die altijd in het midden van de boot geplaatst, zoals ook op deze inkrassing is weergegeven. De vorm en



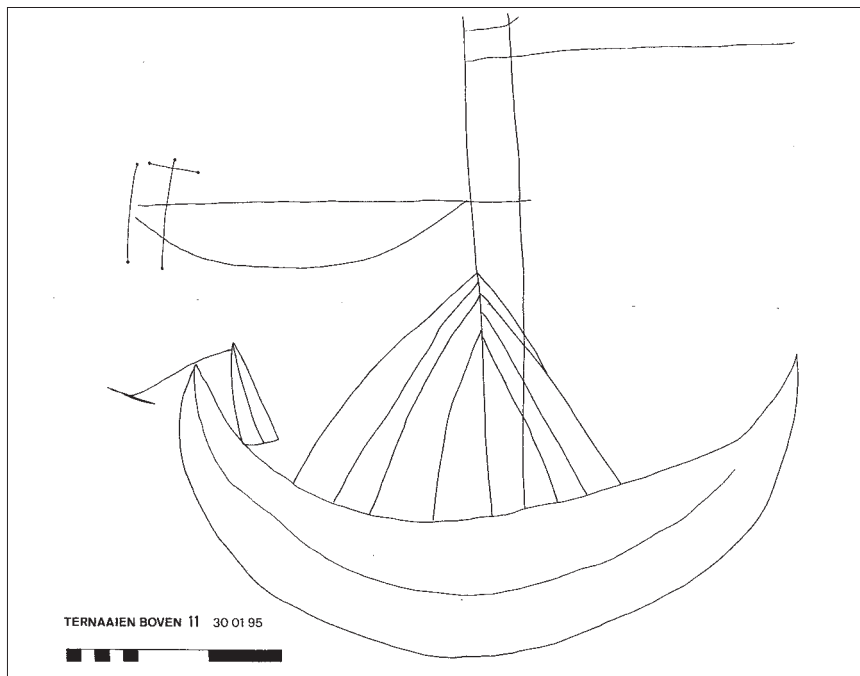
FIGUUR 20: Ternaaien-Boven 10.

plaats van de wanttouwen suggereren een zeilvorm, maar die is moeilijk met zekerheid vast te stellen.

Rechtsboven van het scheepje staan de initialen van HB ingekrast. Op de stoel ernaast staat de naam CLAESI en SIMON 1676.

Ternaaien-Boven 7

Ternaaien-Boven 7 staat ingekrast op de onderste rij stoelen aan de rech-



FIGUUR 21: Ternaaien-Boven 11.

terkant, die door latere ontginning (roofbouw) zijn ontstaan. De afbeelding is met veel zwier en versieringen aangebracht zoals bij de vorige beschreven is. De hoofdlijnen van Ternaaien-Boven 6 zijn echter ook in alle eenvoud uitgevoerd. De romp is rond en met regelmatige “kris-kras” strepen versierd. Door de ronde vorm is, zoals bekend, ongeschikt voor de ondiepe wateren van de Maas. De inkrassing is dan ook bijzonder figuratief te noemen. De mast is voor met maar liefst 9 en achter met 8

masttouwen verbonden. Het roer is merkwaardig van vorm. Het is horizontaal op de punt van de achtersteven gekrast en raakt niet het (fictieve) wateroppervlak. Mogelijk is slechts de helmstok afgebeeld of is er een combinatie van roer en helmstok bedoeld.

De initialen van PD staan linksonder de boot gekrast, de namen van Bartholomy Hilaire, Cuvelier en Pottier erboven.

Ternaaien-Boven 8

Kruipend langs een grote stortkegel, die een groot deel van het oude ingangsgedebied domineert en voorbij de muur, die een oude toegang afsluit staan nog vier scheepjes. Het heeft nogal wat graafwerk gekost om ze vrij te krijgen, omdat ze voor een deel onder losse aarde van de grote stortkegel verborgen zaten. Een bijkomstige moeilijkheid was dat de stortkegel voornamelijk bestaat uit droge, bijna poedervormige aarde, dat lastig weg te scheppen is omdat er bij iedere schep weer evenveel aarde van bovenaf glijdt. Daarbij zit er zeer veel kapot glaswerk en scherven van aardewerk in.

In dit deel van het oude ingangsgedebied van de groeve Ternaaien-Boven gaat het om vier scheepjes, ingekrast op twee stoelen. Door de vele inkrassing is het niet gemakkelijk de oorspronkelijke bij het scheepje behorende inkrassing te onderscheiden van latere of eerdere inkrassing.

Het scheepje Ternaaien-Boven 8 staat links boven. Het is slechts vaag te onderscheiden omdat het beduidend minder diep is ingekrast als de drie andere.

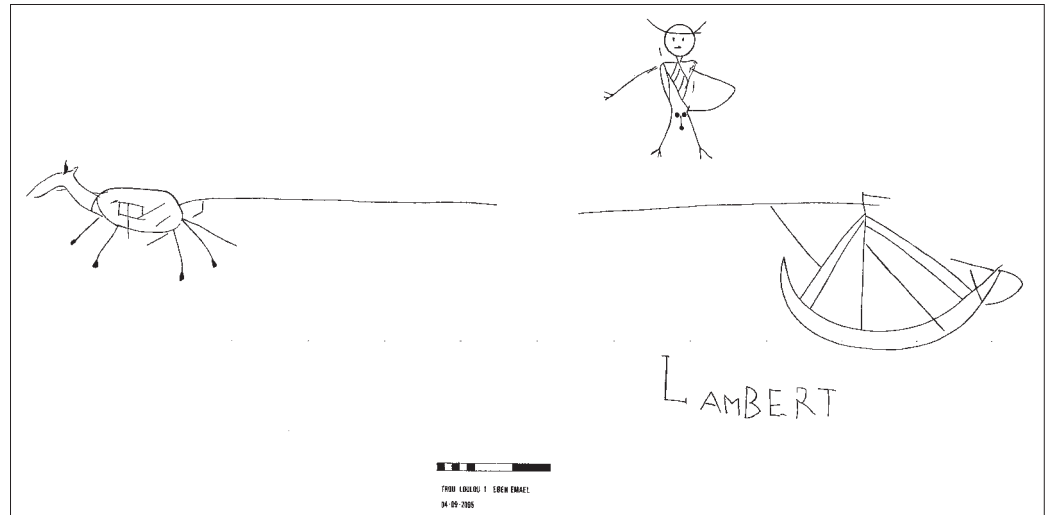
Ternaaien-Boven 8 is bijzonder eenvoudig uitgevoerd, met slechts een paar strepen. Het kent de bekende hoge achter- en voorkant met een mooie heve en een redelijk vlak. Bovenop de mast is een soort kruis gemaakt, daaronder waait een wimpel. Iets lager is een horizontale inkrassing, die op een lijn gelijkt. Mogelijk wordt hiermee de jaaglijn bedoeld, ook al omdat hij boven aan de mast is geplaatst. Enkele gebogen lijnen langs het tuigage (rechts op de inkrassing) lijken de vorm van een zeil te hebben, gekromd door de wind. De

Maasschepen kenden echter dit soort zeilen niet. Meer waarschijnlijk is de driehoek, links van de mast, de weergave van het razeil. Het jaartal 1796 is ingekrast in het boord midscheeps. De diepte en aard van de inkrassing doen sterk vermoeden dat dit jaartal bij het scheepje behoort.

Ternaaien-Boven 9

Ternaaien-Boven 9 staat links onder ingekrast en is bijzonder robuust van vorm en een van de mooiste weergaven van een Maasscheepje.

Het boord is opgebouwd uit drie lagen, wat een mooi beeld geeft van de opbouw van zo'n schip. Uiteraard is ook dit scheepje gebouwd met hoog voor- en achterstevan. Voor en achter de mast zijn op het vrij platte dek twee vierkante "dingen" met gaten erin. Het doet sterk aan twee roeven



FIGUUR 22: Trou Loulou 1.

denken. Mogelijk ook is het de vervoerde deklust. De mast met twee maal vier wanttouwen als tuigage voert boven in de top een versiering in de vorm van drie lobachtige bladen, als de kroonkelken van een bloem. Op de voorplecht is een vlag geplaatst.

Op het achterdek is het roer, waarschijnlijk in de vorm van een klaphekken, bevestigd. Bijzonder mooi is het mannetje dat het roer voert. Ook dit ingekraste scheepje doet sterk aan een herna of hoogars denken.

Ook bij dit scheepje staan veel inkrassingingen die niet direct te relateren zijn aan het origineel. P. MULCENS uit 1847 staat nadrukkelijk bovenaan ingekrast. Andere opvallende namen zijn OCLIN en HORN uit 1884.

Na nog wat graafwerk verricht te hebben blijkt een fraaie inkrassing van

een kerk onder Ternaaien-Boven 9 te staan met de vermelding “kerk” en 1783. Verder de naam EUGENE NOIROT en ALBERS.

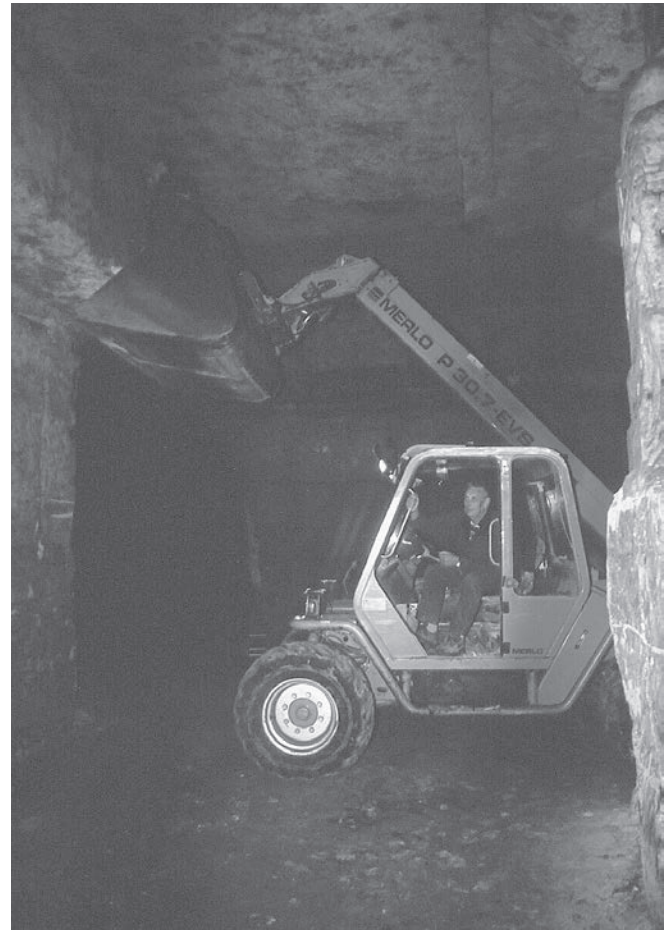
Ternaaien-Boven 10

Ternaaien-Boven 10 is qua verhouding een klein, maar robuust scheepje met een hoge romp en een rond vlak. Figuratief erg mooi, maar niet herleidbaar tot een bepaald type scheepje. Dat geldt ook voor het fraaie roer en de duidelijke roerstok. Op de voorplecht is Ternaaien-Boven 10 getooid met een vlag. Een tweede vlag of wimpel, in verhouding tot de afmetingen van het scheepje van grote omvang, siert de bovenkant van de mast. Evenals Ternaaien-Boven 9 zijn in de top van de mast drie lobvormige “bloembladen” getekend. Toch verschilt de stijl van deze twee scheepjes aanzienlijk: Ternaaien-Boven 9 groot en slank, Ternaaien-Boven 10 klein en robuust. Zes touwen aan beide zijden van de mast vormen het want. Halverwege de mast is een horizontale dwarslijn getrokken met verticale strepen op het einde. De juiste betekenis is niet direct duidelijk. Mogelijk dat het een opgerold razeil voorstelt.

Ternaaien-Boven 11

Het vierde en laatste van deze serie scheepjes staat rechts onder. Er staan veel namen en getallen in en rondom het scheepje, de meeste slecht leesbaar en daardoor moeilijk in direct verband te brengen met het vaartuigje. Dat geldt ook voor de vele gekraste lijnen. Als we de hoofdlijnen ontwarren zien we een klein scheepje met de bekende hoogoplopende voor- en achterkant. Het scheepje kent twee masten. De achterste (de linkse) heeft een giek of boom met een zeil (een razeil?). De voorste mast is hoger, maar dat is helaas niet weergegeven op de tekening. Boven aan de mast is een horizontale lijn gekrast, mogelijk de jaaglijn.

Er is veel overeenkomst met de vorm van het roer van Ternaaien-Boven 3. Ook hier is moeilijk te bepalen welk type roer verbeeld wordt. Het is zelfs



FIGUUR 23: *Vér-lader met Theo Jennen (foto: Johan Janssen).*



mogelijk dat er geen echt roer afgebeeld staat, maar (figuratief) een vaarboom, waarmee door middel van een wijze van peddelen een bepaalde voortstuwing van het scheepje werd verkregen.

Door het boord loopt een lijn, zodat het boord uit twee delen bestaat, het boven- en onderboord..

Trou Loulou te Eben Emael

Trou Loulou 1

Persoonlijk vind ik dit een van de mooiste inkrassingen. Ze staat op een hoogte van ongeveer vijf of zes meter. Er staan geen andere inkrassingen of andere verontreinigingen op deze “maagdelijke” stoelen. Het is een prachtige voorstelling van een primitief scheepje, dat aan een lijn wordt voortgetrokken door een paard. Een prachtig voorbeeld van een trek-schuit, gejaagd met een paard. Het is ook de breedst bekende inkrassing, omdat het paard een lange lijn voert. De totale breedte van dit tafereel is ongeveer 1.30 meter, over twee volle stoelen. Alleen in de zijvaor tussen de twee stoelen is de lijn begrijpelijkerwijze onderbroken.

Het leek een hele klus om, op een ladder staande, op die hoogte een calque aan te brengen, die ook nog anderhalve meter breed moest zijn om de hele inkrassing in één opname over te nemen. Maar de oplossing was even simpel als spectaculair (zie afbeelding). Met behulp van de vér-lader (met het accent op ver), eigendom van Theo Jennen, champignonkweker in het Avergat, kon ik veilig de hoogte overbruggen. De vér-lader is een soort combinatie van een bulldozer en een hoogwerker. De “laadschop” kan niet alleen vertikaal, maar ook horizontaal ingezet worden. Staande in de reusachtige schop werd ik naar boven “gelift” en

FIGUUR 24: Inkrassing met Lambert Navet IHS 1678 in Trou Loulou.

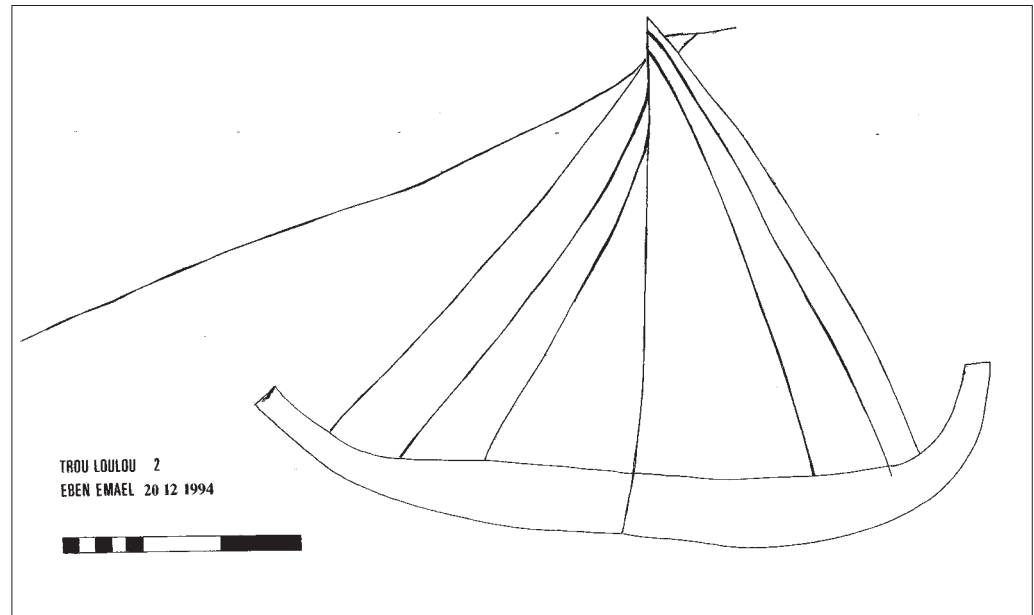
kon zo de calque aanbrengen en de inkrassing overnemen.

Het paard is prachtig in zijn eenvoud. Slechts een paar lijnen heeft de maker nodig gehad om het dier, dat duidelijk aan het trekken is, neer te zetten. Zelfs het tuig, waarmee het paard aan de lijn verbonden is, is heel summier ingekrast, maar treffend weergegeven. Het scheepje is te eenvoudig weergegeven, om er bepaalde details uit te lichten.

Schuin boven het scheepje staat een mannetje ingekrast. Over het geslacht (mannetje of vrouwtje) bestaat geen discussie... Hij draagt een hoed en lijkt over zijn linker-schouder een soort cape te dragen.

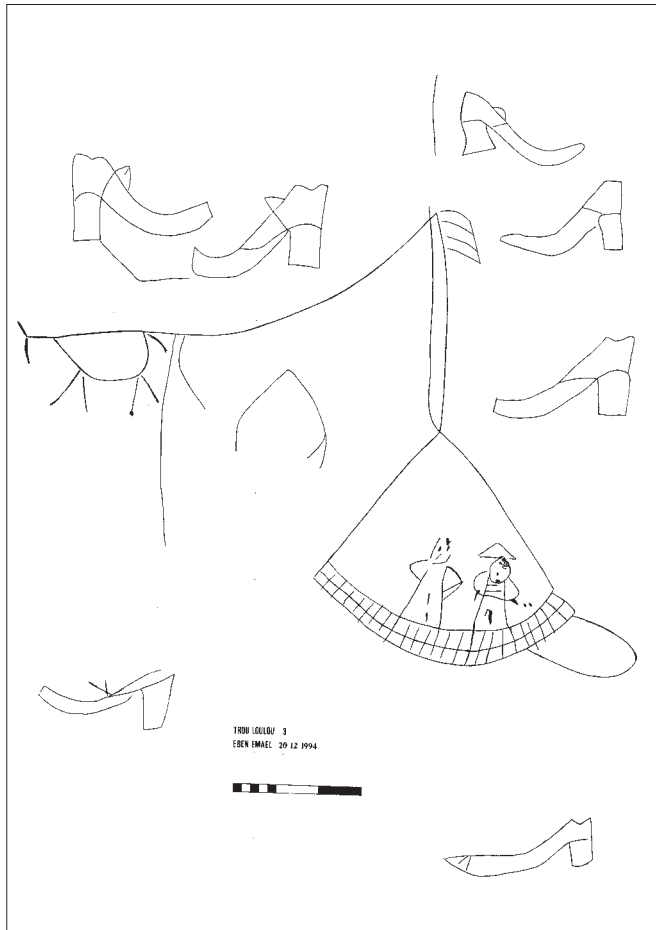
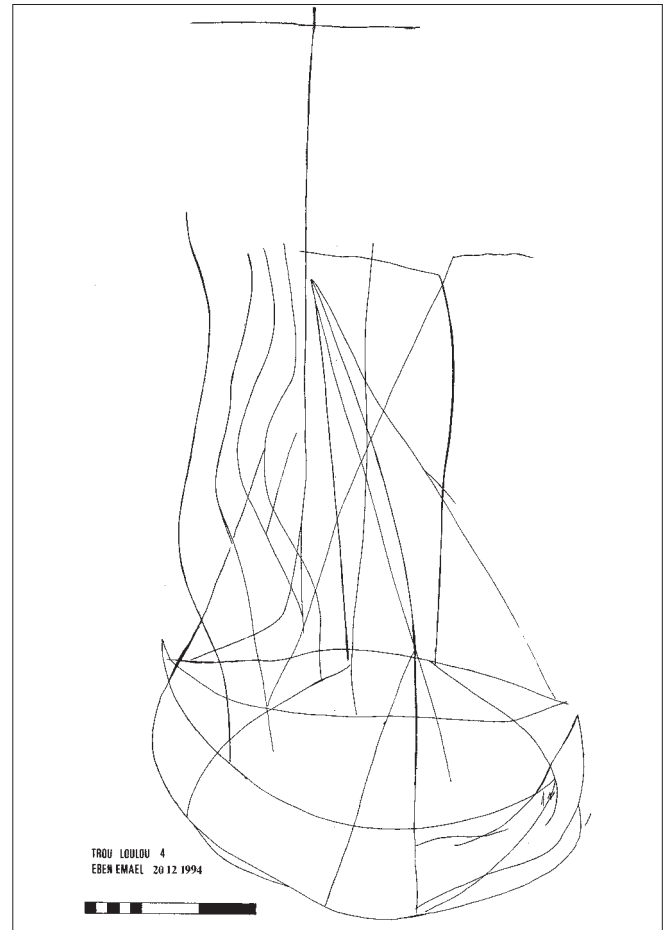
Ook deze persoon is slechts in een paar eenvoudige lijnen heel treffend neer gezet.

Onder het scheepje staat de naam LAMBERT ingekrast. Deze Lambert hebben we in de buurt van deze inkrassing kunnen opsporen. Op de stoel rechts van het ingekraste scheepje met het paard staan nog een inkrassing. Of eigenlijk twee. Bovenaan staat een IHS ingekrast, waarbij het opvallend is dat de maker ervan zich waarschijnlijk vergist heeft, want in feite staat er een S H I, de letters I en S zijn dus van plaats verwisseld. (Zie ook Trou Tcheqwak 1). Eronder staat een merkwaardige inkrassing, die we in Trou Tcheqwak al tegenkwamen en in deze groeve vaker terug



FIGUUR 25: Trou Loulou 2.

vinden en waarschijnlijk door één persoon is gemaakt (zie foto). Het lijkt op een scheepje, met alleen een heel druk bekrast (geïllustreerd) patroon op het boord. Opvallend is het hoofd, dat er boven staat. Met name de ogen, neus en mond zijn diep uitgehold. Mogelijk heeft het een religieuze betekenis. Op een tiental meters afstand van deze voorstelling staat een gelijke inkrassing. Voor deze inventarisatie is van belang dat hier ook de naam LAMBERT bij staat, met de toevoeging (achternaam?) NAVET en het jaartal 1678. Aan de schrijfwijze te oordelen is het dezelfde LAMBERT, die bij het scheepje staat ingekrast.

FIGUUR 26: *Trou Loulou 3.*FIGUUR 27: *Trou Loulou 4.*

Trou Loulou 2

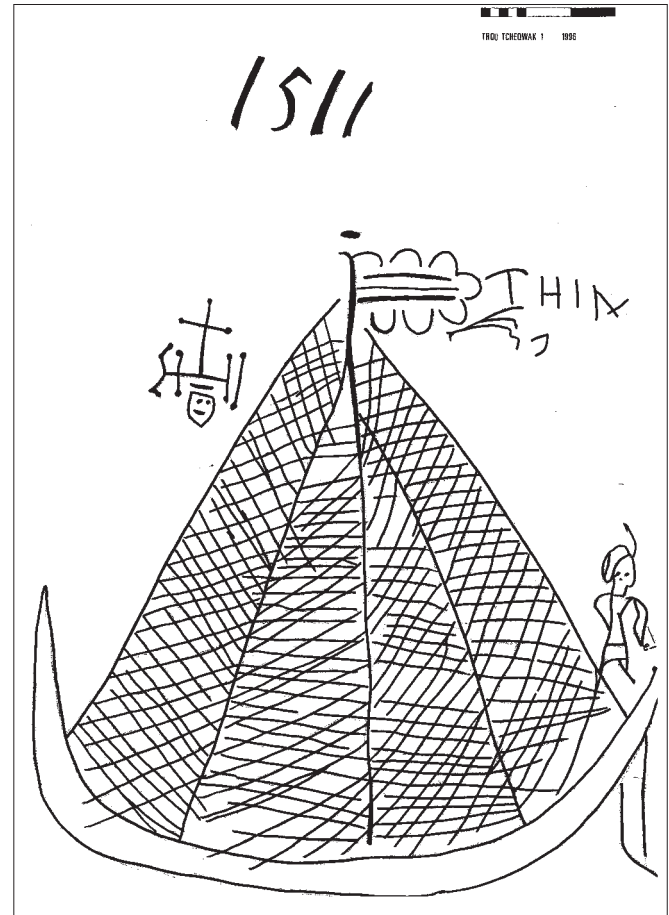
Een groeve kent vaak zijn eigen toponiemen. Alhoewel men algemeen spreekt over de Trou Loulou als naam voor de gehele groeve, slaat Trou Loulou eigenlijk alleen maar op het eerste oude deel van de groeve, links van de hoofdingang. Het oude deel van de groeve, dat rechts vooraan van de hoofdgang ligt, wordt Cardinaels (of Kardinaals) genoemd. Het is me niet bekend waar dit toponiem vandaan komt. In dat deel van de groeve hebben we de andere ingekraste scheepjes van de groeve gevonden.

Nabij pilaar 177-178 (ook in deze groeve zijn een deel van de pilaren genummerd door de vleermuistellers) staat op een bovenverdieping, ingekrast op een heel klein pilaartje, een eenvoudig scheepje. Het voert geen zeil en heeft geen roer. Het heeft wel een heel mooie hoogoplopende voor- en achterheven en aan de bovenkant van de mast lijkt een touw bevestigd, dat naar voren loopt, ver voor de boot uit. Was de pilaar te smal om ook het paard af te beelden? Het lijkt er veel op. Vlakbij staat een mooie ingekraste afbeelding van een man met hoed en jas, die een pijp rookt én het jaartal 1691.

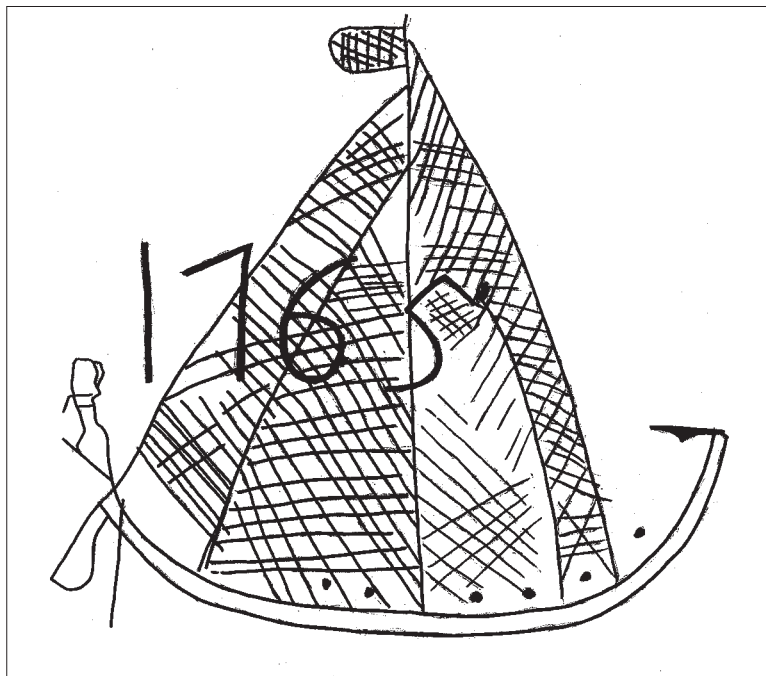
Trou Loulou 3

Vlak bij de schacht, niet ver van de vorige inkrassing, staat op pilaar 155 nog een prachtige en merkwaardige inkrassing. Op ongeveer 4 meter hoogte zien we een primitieve trekschuit met een bemanning van twee personen. Het eveneens zeer primitief, maar in zijn eenvoudig prachtig ingekrast paard trekt de schuit aan een touw, dat ook, als bij Trou Loulou₁, aan de bovenkant van de mast is bevestigd. Er zijn geen zeilen aan de mast bevestigd, maar is de mast met twee touwen aan de voor- en achterzijde van het scheepje verankerd. Het roer heeft een lepelvorm.

Opvallend zijn de schoenen, die rondom het scheepje zijn ingekrast. Het waarom daarvan zal wel altijd een raadsel blijven, want de relatie tussen



FIGUUR 28: Trou Tcheqwak 1.



FIGUUR 29: Trou Tcheqwak 2.

trekschuiten en schoeisel ontgaat de schrijver van dit artikel volkomen. Het gaat te ver om in het kader van deze inventarisatie een voorstudie te verrichten naar “schoenvormen door de eeuwen heen”. Toch heb ik ooit een poging in deze gedaan. Bij mijn onderzoek in een andere groeve in Eben Emael, de groeve Hennebille (*Breuls, 1983*) (en die later uitgebreid beschreven werd door Luck Walschot onder de juiste naam Trou Tcheqwak in 't Ondergrondse deel 1, 2 en 3), vond ik een identieke

gekraste schoen. Ik heb de schoen toen beschreven als een 17^e eeuws model, dat kenmerkend was voor de periode, waarin Lodewijk XIV, de Zonnekoning, regeerde. Ik laat dit nu voor wat het waard is, maar het blijft een merkwaardig vondst. Zo mag ook het jaartal gekenschetst worden, dat vlak in de buurt van de scheepjes 2, 3 en 4 staat: 1516. Dat is het oudste gevonden jaartal in Trou Loulou. In de Trou Tcheqwak is dat vijf jaar eerder: 1511. Zowel de schoenen als de jaartallen uit het begin van de 16^e eeuw vormen een opvallende overeenkomst tussen beide groeven in één dorp.

Trou Loulou 4

In tegenstelling tot de vorige drie min of meer sober uitgevoerde inkrassingen is Trou Loulou 4 wel erg uitbundig aangebracht. Er valt eigenlijk niet veel te zeggen over de vorm of het type. De vele lijnen lijken overtollig, maar behoren onmiskenbaar bij het onderwerp. Het lijkt er op dat iemand met dit ogenschijnlijk “wild” gekrast scheepje een oefening tot kunst heeft gepraktiseerd.

Trou Tcheqwak te Eben Emael

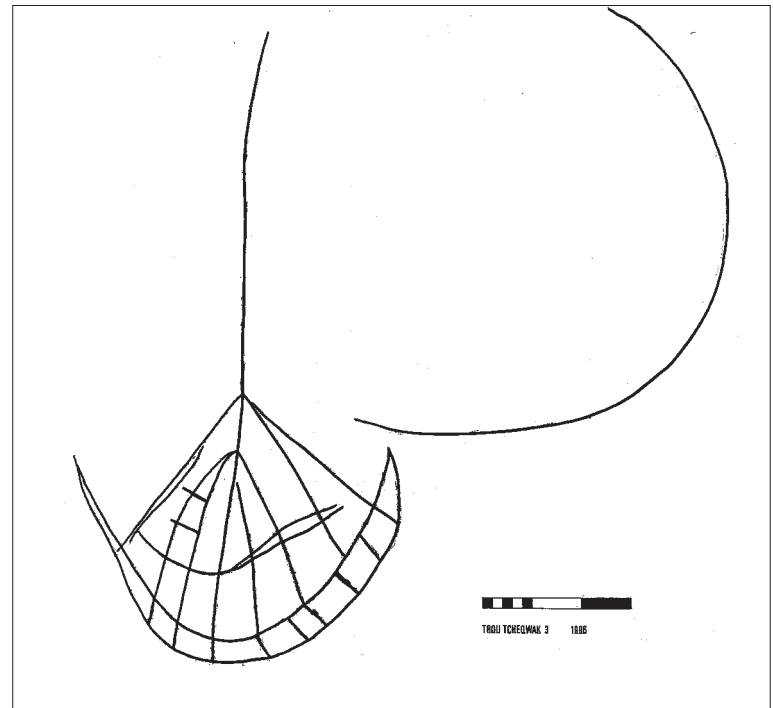
De Trou Tcheqwak mag in vele opzichten een bijzondere groeve genoemd worden. Het is een zeer oude groeve, is zeer moeilijk of nagenoeg niet meer te bezoeken en haar geschiedenis in archieven en andere geschriften is nog een gesloten boek. Ze herbergt bovendien een ongelooflijke veelheid aan oude tekeningen en inkrassingen. Kortom, een geheimzinnige en spannende ondergrondse site, die met weinig andere groeven te vergelijken is.

Een klein en toen nog begaanbaar deel van de groeve werd onder de naam Hennebille (genoemd naar het historisch toponiem ter plaatse) de eerste maal beschreven in 1983 (*Breuls*). Geïnspireerd door enkele gangen, die door mensenhanden waren dichtgestort, is Luck Walschot met collega's in 1995 gaan graven en maakte de droom van iedere bergloper en groeveonderzoeker waar: hij (her)ontdekte een adembenemend mooi gangenstelsel, dat al meer dan een halve eeuw verdwenen was uit het collectieve geheugen van de meeste inwoners van Eben Emael (*Walschot, 1998 en 1999*). Walschot gaf de groeve ook haar historische naam Tcheqwak terug. Bij de vele inkrassingen en tekeningen ontdekte hij ook enkele heel mooi ingekraste scheepjes en omdat hij wist dat ik een onderzoek gestart was naar deze afbeeldingen, kreeg ik als een van de eerste onderzoekers in 1996 de uitnodiging hem te vergezellen naar deze geheimzinnige groeve. Drie van de vijf scheepjes zijn hieronder beschreven.

Trou Tcheqwak 1

Het eerste dat opvalt bij de aanblik van Trou Tcheqwak 1 is het ingekraste jaartal 1511. We weten dat de meeste groeven zeer oud van oorsprong (kunnen) zijn, maar toch is zo'n vroeg 16^e eeuws jaartal vrij zeldzaam. Of het in directe relatie staat met het ingekraste scheepje is echter onwaarschijnlijk, omdat het dieper is ingekrast dan het scheepje. Dat maakt de juiste datering van de afbeelding onmogelijk.

Naast het scheepje staat een IHS met een ingekrast gezicht eronder. De I en de S is verwisseld van plaats. In feite staat er SHI, wat we ook tegenkomen bij het scheepje Trou Loulou 1. Er is nog een overeenkomst met Trou Loulou. Twee stoelen verder staat een inkrassing van een IHS,



FIGUUR 30: *Trou Tcheqwak 3*.

met daaronder een gelijke en merkwaardige afbeelding, die uitvoeriger beschreven wordt bij Trou Loulou 1.

Het scheepje heeft een heel smal boord met een mast en vier mast-touwen. Daar tussenin zijn er een veelvoud aan strepen aangebracht. Bovenaan de mast is een vlag vrij uitvoerig weergegeven. Er achter staan de letters THIN ingekrast. Over de laatste letter N bestaat eigenlijk twijfel.

Het lijkt erg veel op de “geknikte masttop”, die we ook tegenkomen bij Ternaaien-Boven 5, het scheepje met het jaartal 1601 en naam Reney Maes.

De voor- en achterheve is sterk oplopend. Uitzonderlijk mooi is het mannetje op het achterdek, boven het roer.

Trou Tcheqwak 2

Het jaartal 1765 staat zwaar ingekrast, dwars door het scheepje. De eerlijkheid gebiedt me te zeggen, dat ik niet meer weet of het jaartal door het scheepje, of het scheepje door het jaartal is gekrast. Of dat ze samen gekrast zijn Bij mijn bezoek in 1996 heb ik helaas verzuimd daar een aantekening over te maken en tegenwoordig is de groeve uiterst moeilijk toegankelijk..

34

Het lijkt qua belijning veel op het eerst beschreven scheepje uit de groeve, met vele dwarslijnen tussen de mast en de vier mastlijnen. Ook hier lopen de voor- en achterheve sterk omhoog. Zelfs de vlag in de top van de mast is vol met inkrassingen. De maker heeft ook bij dit scheepje kennelijk zijn tijd genomen. Ook hier op het achterdek staat een mannetje, maar duidelijk veel primitiever als bij het eerste exemplaar. Mooi is het roer afgebeeld met er naast een soort peddel. Was dit om het schip voort te bomen? Merkwaardig maar heel sprekend zijn de zes punten, die boven het boord zijn gemaakt. Hoewel het niet direct verwijst naar iets concreets, wordt gelijk de suggestie van een soort deklust gewekt.

Trou Tcheqwak 3

Van de laatste afbeelding in deze groeve is weinig te zeggen. Het is slechts in enkele sobere lijnen uitgevoerd, met de bekende steile voor- en achter heve. Enkele strepen door de mastlijnen lijken te verwijzen naar zeilen. Opvallend is de lange mast, die in een soort halve cirkel terug

loopt naar de plaats, waar de masttouwen met de mast zijn verbonden. Waarschijnlijk een creatieve vrijheid van de “kunstenaar”.

Het transport van mergel over de Maas

De hiervoor beschreven scheepjes zijn dus (al dan niet met recht) samengebracht onder de titel “de mergelvloot”: de scheepjes, die mergel transporteerden naar andere en verder afgelegen oorden.

De Maas was nagenoeg in haar volle lengte bevaarbaar, maar kende dus vele belemmeringen (*Jappe Alberts, 1974*). Als echte regenrivier kon er zomers te lage waterstand zijn. Ook grindbanken, hoge oevers en geringe stroomsnelheid speelden een rol. In de zomer was de Maas vooral ten zuiden van Venlo slecht bevaarbaar door de geringere waterdiepte, zodat grotere schepen uit het noorden niet verder dan Venlo voeren, waarna de hele vracht overgeladen moest worden op kleinere schepen. De schippers uit Luik en Maastricht konden met hun kleinere schepen probleemloos in Venlo hun tocht naar het noorden voortzetten (*Arnold en van den Boogard, 2005*). Tot de 19^e eeuw verkeerde de Maas in haar natuurlijke staat. Pas in de loop van die eeuw werden er waterbouwkundige werken uitgevoerd om de rivier beter bevaarbaar te maken, zoals het graven van aangepaste vaargeulen, bouwen van dammen, kanaliseren of aanleggen van evenwijdig lopende kanalen, zoals de Zuid-Willemsvaart van 's-Hertogenbosch naar Maastricht, voltooid in 1826 en het kanaal van Luik naar Maastricht, dat in 1850 gereed kwam.

Rond de elfde eeuw werd de Maashandel stroomopwaarts, in zuidelijke richting naar de middeleeuwse industriesteden Luik, Hoei, Namen en

Dinant steeds belangrijker (Arnold en van den Boogard, 2005). Allerlei belangrijke grond- en delfstoffen, maar ook zink- en ijzererts uit de omgeving van Moresnet, brons uit Wallonië, zout uit de Elzas en wol en tin uit Engeland werden vervoerd. Maastrichtse schippers voeren ook in noordelijke richting, zelfs tot in Zuid-Zweden.

Het transport van mergel in de 14^e en 15^e eeuw bestond voornamelijk uit losse mergel (van Westreenen, 1988). De toeleringen van Venlo en Mook vermelden regelmatig van het vervoer van losse mergel als meststof of als grondstof voor metselspecie en van gebrande kalk, die vooral uit de streek tussen Luik en Maastricht afkomstig was. In zijn *“Handschrift over den St. Pietersberg bij Maastricht”* schrijft Colette, die van 1672 tot 1755 leefde: *“Den mergel wort gebruijckt voor vochtige gronden goet te maecken deswegen alle jaer met menichte van schip hollandt, Gelderland enz gevaeren wort”*. (Dielis, 1984).

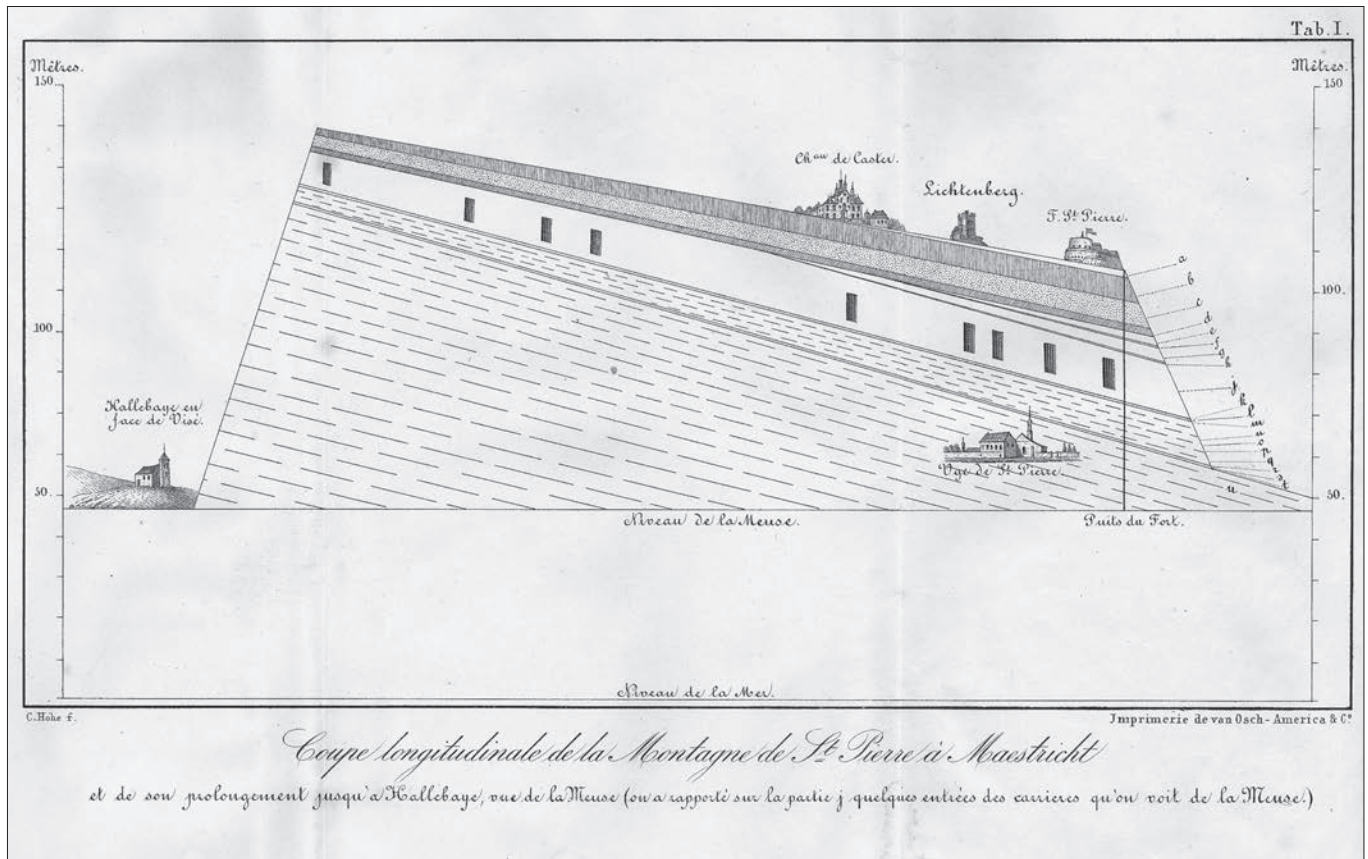
En uit een vonnis van de schepenbank van Sint Pieter (Anonymus, 1966) uit 1460 blijkt dat er toen al een “relatie” bestond tussen de mergelexploitatie en de scheepvaart: *“Godert van Echt beweerde op Goert Magrieten III rueffsceep ende IIII vlotsceps mergels, dat hem Goert schuldich is; voert verclaert Goert van Echt, dat Goert hoem kande eyn vlotscep mergels dat*



FIGUUR 31: Gevelsteen Sint Pieterstraat 40 te Maastricht. Anno 1733 Au bateaux.

gereit ware;”. De mergelhandelaar Goert van Echt stelt hierin dus de mergelexploitant Goert Margrieten (was hij ook de blokbreker?) in gebreke wat de lading van drie overdekte roefscheperen en vier open vaartuigen betreft. Onbekend is of het hier om losse mergel of om mergelblokken (“Sint Petersblokken”) gaat.

De “export” van mergelstenen naar Noord-Nederland is echter ook in de 16^e eeuw nog niet van grote omvang (Jappe Alberts, 1974). Bij de handel in natuursteen is dan sprake van “Grontveltsteen” uit Gronsveld en “Triechtersteen” uit de Sint-Pietersberg, die in de rekeningen van de bouw van de Dom van Utrecht herhaaldelijk vermeld worden. Van Westreenen (1986) somt voor het beperkte transport van mergel-



FIGUUR 32: Doorsnede van de Sint Pietersberg Maastricht (Binkhorst van den Binkhorst 1859).

blokken een aantal verklaringen op. Dat de steen te zacht zou zijn om te vervoeren, betwijfel ik. Belangrijker vind ik zijn conclusie, dat door de grote afstand tussen de groeve en de bouwplaats de concurrentie met andere (en vaak hardere) steensoorten toeneemt en de specifieke kennis van de metselaars, om “onze” steen te verwerken, sterk afneemt. Bovendien kan de lokale vraag naar bouwsteen de export beperkt hebben. Dat geldt met name voor de 16^e eeuw en vroeger. Toch is er geen eenduidigheid over het belang en de omvang van de steenwinning en het transport over water.

In de 17^e eeuw en later werd volgens Melkert de vraag naar stenen groter en is de Maas als transportmogelijkheid nabij de Sint-Pietersberg ongetwijfeld een van de redenen geweest, waarom de onderaardse winning van mergel zulke grote vormen aangenomen had (Melkert, 1997). Maar in de (Duitstalige) tolrekeningen van Urmond (Khoors, 2003), waar van november 1680 tot en met mei 1682 nauwkeurig werd bijgehouden welke schipper met welk type schip of schepen wat voor soort vracht vervoerde tijdens het passeren van Urmond (en hoeveel tol hij ervoor betaalde), komt mergel echter helemaal niet zo vaak voor. Wel wordt er met zekere regelmaat *kalcsz* (kalk) vervoerd, maar er wordt maar twee keer melding gemaakt van de lading *Mergelstein* en slechts zes maal is er sprake van *Mergel(l)* als last. Op ruim 1400 “scheepsbewegingen” in 19 maanden is dat eerder matig te noemen. Maar of deze periode van 19 maanden mag dienen als ijkpunt voor de hele 17^e eeuw is natuurlijk de vraag. In het tolregister is ook een lijst opgenomen van een grote varia aan goederen, die vervoerd konden worden en welk tarief daarvan was vastgesteld. In de lijst wordt ook *ein Scheiff Märgelstein* vermeld. Mij is niet bekend wat hiermee wordt bedoeld. Staat Scheiff voor schip of is het een maatvoering? Verder lezen we ook de tolprijs van *ein hunderth Seichener Blöck*. Het kan heel goed mogelijk zijn, dat hiermee Sichener

steen of blokken wordt bedoeld, afkomstig uit Zichen en Zussen in de huidige (Belgische) gemeente Riemst.

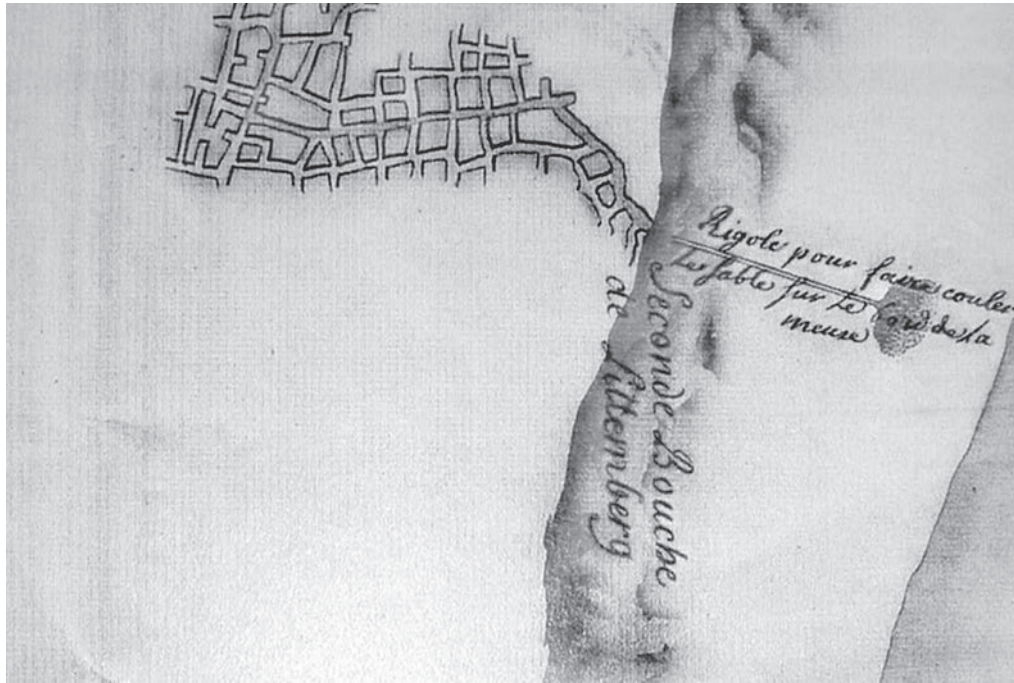
In een militair rapport uit 1748 van de Franse officier De Verville (zie verder in deze tekst) wordt echter weer vermeld, dat de winning van bouwstenen sedert lange tijd aan betekenis verloren heeft en dat de handel in losse mergel juist bloeit.

Maar in *de Nota betreffende de cultuurhistorische betekenis van het Zonneberggangstelsel* daarentegen wordt erop gewezen dat uiteindelijk de export van mergel per schip zich ontwikkelde als een belangrijke handel, met Maastricht in de functie van centrum en distributiepunt (Anonymus, 1966).

Ooggetuigenverslagen, rapporten, archieven en eerdere onderzoeken zijn onmisbare bronnen voor het verder analyseren van omvang en betekenis van steenwinning en daarnaast het transport over water. Zijn de hierboven beschreven “tegenstrijdigheden” over de omvang en het belang daarvan nu een voorbeeld van misvattingen of verkeerde interpretaties? Waarschijnlijk niet. Ook de handel in bouwsteen en losse mergel zal zijn sterke economische fluctuaties gekend hebben. Bovendien zeggen de cijfers over de “export” per schip weinig over de daadwerkelijke omvang van de winning van steen. De regionale behoefte aan bouwsteen wordt met deze cijfers niet vertaald. Ze zijn dus zeker geen indicatie over de omvang van de onderaardse steenwinning.

Tussen de groeve en de Maas

Stenen en losse mergel, bestemd voor verre oorden, werden vanuit de onderaardse groeve verladen op een schip. De winbare laag in het kalk-



FIGUUR 33: Detail van de kaart van Masse 1748. Transportgleuf bij Lichtenberg "Rigole pour faire couler les sables sur le bord de la Meuse".

pakket, waarin de steen van de Sint-Pietersberg is ontgonnen, ligt echter tientallen meters boven het Maasniveau. Zeker al in de 16^e eeuw had men voor de verscheping daar een zeer praktische oplossing voor gevonden. Men maakte gebruik van de vrij steile Maashelling tussen de ingang van de gangenstelsels en de oever van de Maas (Anonymus, 1966). In de vaste mergel had men daarvoor sleuven gekapt. De mergelblokken werden daarbij op een soort slede geplaatst, die vervolgens op eigen kracht door de sleuf naar beneden gleed.

De hoogte van de Sint Pietersberg neemt naar het zuiden toe. De uitgangen van Caestert liggen op ongeveer 90 m. NAP. De Maas zelf ligt op 46 m. NAP, terwijl de voet van de berg iets hoger zal liggen. Zo'n sleuf overbrugde dus nabij Caestert een hoogte van \pm 40 meter met een geschatte helling van 60 graden of meer. De voornoemde cijfers zijn gemiddelden, omdat van eventuele constructies, zoals de sleden waarop de mergelblokken naar beneden gleden en de mogelijke laad- en losplaatsen, niets meer terug te vinden is.

Het is aan te nemen dat dit naar beneden glijden min of meer gecontroleerd gebeurde. Dat de sleden op eigen kracht, dus door hun gewicht, naar beneden gleden, is duidelijk. Maar zou er niet op een of andere manier "geremd" worden, dan zouden de broze mergelblokken beneden uit elkaar spatten. Het remmen kan bijvoorbeeld gebeurd zijn door het vieren van touwen, vast gemaakt aan de slede. Mogelijk werd er ook daarnaast gebruik gemaakt van een soort contragewicht, omdat de lege slede ook weer naar boven gehaald moesten worden.

Maar wellicht zoeken we de oplossing te zeer in ingenieuze technische slimmigheidjes en ploften de stenen gewoon op een dikke laag losse mergel, die de val dempte.

Het vlak van de glijgoot zal heel glad geweest zijn, om het naar beneden glijden van de slede ongehinderd te doen verlopen. Ook de losse mergel werd langs de geul naar beneden “getransporteerd”. Of dat ook via sleden ging is niet zeker. Waarschijnlijk was de hellinghoek van de geul voldoende steil (en glad) om dit probleemloos te laten verlopen.

Hoe de verscheping te werk ging wordt al in 1551 in een reisverslag beschreven. Juan Christobal Calvete d'Estrella behoorde tot het gevolg van de latere koning Philips II, toen die in Maastricht in 1550 zijn intrede deed. De tekst (de vertaling) van dit reisverslag is letterlijk overgenomen uit de Nota betreffende de betekenis van het Zonneberggangenstelsel: *“Tussen het klooster (der Observanten), waar zich de ingang van het gangenstelsel bevindt, en de oever van de rivier beneden is de steile helling over een grote afstand ongeschikt voor de aanleg van wegen. Doch de inwoners passen een zo efficiënte werkmethode toe om de steen naar de oever te brengen, dat hij zo goed als zonder moeite van buitenaf en als het ware vanzelf in de schepen terecht komt.*

Vanaf een punt immers nabij het klooster aan de bovenzijde van de berg, bij het begin, legt men tien of twaalf grote steenblokken zorgvuldig op elkaar, en wanneer de stenen opgestapeld zijn geeft men met de voet een trap tegen de ladder waarop zij liggen, en, daar de glijbaan kaarsrecht van de berg naar de oever loopt en zanderig is, glijden de stenen, enkel door ze in beweging te brengen en daarna door hun eigen gewicht met grote vaart naar beneden zonder dat iemand er een hand naar uitsteekt of dat de stapel, zoals hij is gerangschikt, uit elkaar valt. Zo komen de blokken als het ware vanzelf in de schepen terecht, waarin men ze laden moet om ze vervolgens, zoals gezegd, naar verschillende streken

te vervoeren. Men staat er versteld van en het is een lust om te zien, dat wat zoveel moeite zou kosten, wanneer de blokken in karren naar beneden werd gebracht, nu zo gemakkelijk gaat, dat, met de handigheid waarmee zij werken, een of twee mannen voldoende zijn om de inhoud van de hele berg in te schepen”.

Het reisverslag maakt gewag van het stapelen van tien tot twaalf “grote steenblokken”. Dat stapelen moet natuurlijk op een slede zijn gebeurd, die later langs de “trap” naar beneden zou glijden. De vraag is wat een “grote” steenblok was? Als men aanneemt dat zo’n blok 20 bij 25 bij 50 cm was, dan zou die tussen de 35 en 40 kg wegen. De tien tot twaalf blokken zouden dan gezamenlijk meer dan 400 kg wegen. Het is onwaarschijnlijk dat zo’n massa in gewicht “vanzelf” en ongeschonden *“als het ware vanzelf in de schepen terecht komen”*, dus in een Maasschip zou ploffen, met alle gevolgen van dien voor het scheepje én de blokken.

39

Zo’n 200 jaren later gebeurde de lading van mergelstenen nog steeds op de voornoemde wijze. Er was toen al sprake van een welomschreven arbeid, met een unieke vorm van een arbeidsovereenkomst. Collette maakt in zijn handschrift over de St. Pietersberg bij Maastricht, dat hij in de eerste helft van de achttiende eeuw geschreven heeft, er uitgebreid gewag van: *“Van de compagnie van de instooters van de blokken en melger in die schip op de Maes”*. Dan volgt er een twintigtal artikelen, die in deze CAO avant la lettre de rechten en plichten van de “instooters” en “principael” nauwkeurig omschrijven. Samenvattend kan men zeggen dat *“de compagnie van de instooters”* beperkt werd tot 26 man en dat ieder jaar onder hun *“twee meester Directeurs ofte opsienders”* werden gekozen, die moesten zorgen *“haer volck gereet te hebben om (des nodigh) den mergel ofte mergelblockne der voorsz: in de schip te laden”*. Als er meerdere schepen geladen moesten worden moest het werk over de par-



tijen verdeeld worden. Dan volgde er een uitgebreide beschrijving hoe de arbeiders zich in groepen moesten verdelen of hoe iedereen bij toerbeurt zijn werk kon doen als er minder werk was. Zelfs als een van de arbeiders *“eenigh wettigh beletsel hadde”* werd zijn opvolging of plaats geregeld. Hardvochtig was het besluit dat als *“alle de gene die haeren meester ofte opsiender niet en sullen gehoorsamen”* gestraft werden. *“Sijnde uijtgeroeijt ende een ander in haere plaetse gestelt worden”*.

Toen de Fransen in 1748 Maastricht innamen, gingen de ingenieurs van de Genie 's nachts, als de bevolking gedwongen binnen moest blijven, aan de slag. Ze maten de hele binnenstad op voor het vervaardigen van een maquette. Een onderdeel van de toenmalige oorlogvoering en strategie was namelijk het maken van maquettes van veroverde steden, als een soort voorloper van een militaire stafkaart. Bij de belegering in 1748 werd het fort Sint Pieter ongemoeid gelaten, maar na de inname van de stad toonden de Fransen grote belangstelling voor het fort en meer bepaald voor de gangenstelsels, omdat ze wisten dat deze zich tot onder het fort uitstrekten en ook in verbinding met het fort stonden (Notermans, 1980).

De officier en ingenieur M. Masse heeft in 1748 zijn naam gegeven aan een kaart van het gangenstelsel van Caestert tot het fort Sint Pieter, inclusief de Ancienne Brasserie en groeve Oude Maarendal. Ook de route van groeve Caestert naar de Maesberg, de voormalige ingang van de Sint Pietersberg in het Jekerdal bij Kanne, staat erop. Hij was een Franse ingenieur der Genie, maar in een militair rapport uit 1749 (van Schaik, 1938) wordt geschreven: *“Ces cavernes ont été levées exactement en 1748 par M. Masse, ingénieur de Mastrickt”*, dus dat de groeven nauw-

FIGUUR 34: Transportgleuf op Caestert.

keurig geschetst waren door M. Masse, ingénieur van Maastricht. D.C. van Schaik vond zijn naam terug op enkele wanden van het inmiddels verdwenen stelsel Slavante: “MASSE Ingenieur 1748, Ordre du Roy”. De originele kaart “Plan et profil des Carrières et Routes souterraines de la Montagne St. Pierre” uit 1748 ligt in een archief in Parijs en in de loop der tijd zijn er getekende kopieën van getekende kopieën verschenen. Er zijn twijfels over de nauwgezetheid, waarmee de getekende gangen zijn weergegeven op de originele plattegrond, maar belangrijk voor dit artikel is echter dat de contouren vrij goed kloppen en van de vele uitgangen van de Sint Pietersberg aan de oostkant (de kant van de Maas) vallen er vier direct op. Er is bij die vier vanuit het gangenstelsel een dubbele lijn getekend, die uitmondt in een ronde geaccentueerde cirkel. Drie van de uitgangen zijn Litterberg (Lichtenberg) genoemd, zoals *Bouche de Litterberg* of *Seconde* of *Troisième Bouche de Litterberg* en de vierde bij Caestert is zonder naam. Bij de dubbele lijn staat “*Rigole pour faire couler les sables sur le bord de la Meuse*” geschreven. Dus een goot om de (mergel)zanden te laten glijden tot aan de voet van de Maas. Dit is de eerste en enige (mij bekende) kaart, waarop de transportgeulen expliciet beschreven zijn.

In datzelfde jaar 1748 verscheen een militair rapport van De Verville “*Mémoire sur la montagne St. Pierre et ses carrières, relativement au plan qui en a été levé*”. (Van Schaik, D.C. 1938). De Verville wees in zijn “verslag over de St. Pietersberg en zijn groeven, met betrekking tot de getekende plattegrond” op de kaart van Masse. Over de mergel schrijft hij (vrij vertaald) het volgende: “*Omdat de mergel de eigenschap heeft van mest en het vruchtbaar maken van de grond wordt hij in aanzienlijke hoeveelheden afgezet in Holland. Daarom zijn er veel uitgangen aan de kant van de Maas, waar men via goten, uitgekapt in de rotsen, het zand tot aan de oever van de rivier laat glijden, om daar dadelijk op boten te worden geladen om het af te voeren, en de eigenaren van de groeven,*

welke bij het kasteel van het kasteel Caesar (Caestert) zijn gelegen, drijven tegenwoordig bijna geen andere handel”.

De Verville merkt in zijn rapport ook op dat het gebruik van steen (als bouwsteen) uit de Sint Pietersberg sinds een groot aantal jaren weinig betekenis kende. Zeer waarschijnlijk had de handel in losse mergel de overhand genomen. Zeker in de groeven van Caestert is goed te zien, dat de onderste gedeelten van de gangen niet uitgezaagd zijn voor de winning van bouwsteen, maar met behulp van houwelen zijn “uitgekapt” voor het winnen van losse mergel. Er zijn zelfs hele galerijcomplexen (de zogenaamde spaghettigangen of Gotische gangen), die uitsluitend door de winning van losse mergel zijn ontstaan. We kunnen deze gedeelten, in plaats van kalksteengroeven, dan ook beter omschrijven als kalksteenmijnen.

De losse mergel is ook op grote schaal in dagbouw, dus bovengronds ontgonnen. Tussen het voormalig kasteel van Caestert en de huidige Observant is op het niveau van de groeven in het verleden grootschalige dagbouw gepleegd. Vele sporen in het landschap wijzen daarop. Zo is de tegenwoordig gebruikte ingang van de groeve van Caestert met zekerheid niet de originele. Het hele “voorgebied” is door dagbouwontginning verdwenen. Ook elders domineren grote mergelwanden en restanten van oorspronkelijke onderaardse gangen, inclusief zaagvlakken, het gebied, alsof ze achteloos zijn achtergelaten door de natuur of de mergelexploitanten. Mede door die overwoekerende natuur en de invloed van het klimaat zijn de kleine en gedetailleerde sporen uitgewist, maar het bewijs van de bedrijvige losse mergelwinning toentertijd is nog steeds nadrukkelijk aanwezig.

De bergflank van de Sint Pietersberg ten noorden van de Observant is, zoals bekend, verdwenen door de werkzaamheden van de cementindu-



strie. Van de glijgoten bij Lichtenberg is dus helaas niets meer terug te vinden. De transportsleuf van Caestert is wél nog in de helling aanwezig en gemakkelijk herkenbaar. Ze bevindt zich op ongeveer 100 meter ten zuiden van de huidige ingang van groeve Caestert. Zowel van bovenaf als van onderop is duidelijk te zien hoe een gleuf van meer dan een meter breed in de vaste mergel is uitgehakt. Losse mergel en bladeren met takken bedekken nu de eventuele sporen van schurende sleden met mergelblokken of dergelijke. Een dagje werk voor meer onverschrokken onderzoekers zouden die sporen mogelijk weer aan het daglicht kunnen brengen. Opvallend is dat de transportgeul niet loodrecht op de bergwand is gemaakt, maar schuin, onder een hoek van ongeveer 45 graden. Was dit de oplossing om de stenen gecontroleerd naar beneden te laten glijden? Door de schuine hoek zou de slede onvermijdelijk langs de mergelwand moeten schuren en zo als het ware afgeremd worden. De gleuf komt beneden uit in de nu loodrechte wand achter de voormalige huizen van Klein Ternaaien.

Een tweede, maar veel smallere gleuf van rond 50 centimeter breed is een tachtigtal meter noordelijker eveneens nog zichtbaar. Ook deze gleuf is niet loodrecht op de wand geplaatst, maar onder een schuine hoek. Silvertant meldt in zijn boek "*Caestert, de genese van het gangenstelsel*" (1999) echter het bestaan van meerdere grote glijgoten tussen de zogenaamde Kapelingang en de huidige hoofdingang van groeve Caestert. Ik neem aan dat hij met de Kapelingang de Kasteelingang bedoelt. Overal waar volgens Silvertant een ingang tussen deze twee punten is of was, vindt men een glijgoot en bij de huidige ingang van Caestert kan men zelfs meerdere gleuven op een rij waarnemen. Mij zijn echter geen andere ingangen bekend tussen de twee aangehaalde punten. Tevens maakt

FIGUUR 35: uitgediepte vloer voor winning van losse mergel in Ternaaien-Boven (foto: Rob Heckers).

hij een onderscheid tussen de grotere gleuven voor het transport van blokken en de kleinere (*stortkokers*) voor het transport van *mergelgruis*. Zeer waarschijnlijk heb ik in de verkeerde jaargetijden (te veel begroeiing?) én niet zorgvuldig genoeg de wand van boven en van beneden afgezocht naar sporen van glijgoten, maar ik heb niet meer dan de vermelde twee gleuven kunnen terug vinden. De vraag is of de productie van mergel(blokken) dermate groot en intensief was, dat men genoodzaakt was de mergel via méérdere goten, die bovendien slechts een tiental meters van elkaar verwijderd zouden zijn, naar beneden richting schepen te transporteren. Dit zou tevens moeten betekenen dat er en masse mergel per schip werd vervoerd en dat wordt weer tegengesproken door de diverse tolrekeningen.

Op een afgebeelde foto uit 1938 in het boek van Silvertant (blz.14) worden drie loodrechte sleuven in de wand als glijgoten betiteld. De vraag is of dit correct is. Duidelijk is te zien dat de wand voor een deel loodrecht afgegraven is. Waarschijnlijk is dit gebeurd bij de aanleg van het kanaal Luik-Maastricht, dus later dan de ontginning van blokken of losse mergel. De oorspronkelijke glijgoten volgden uiteraard een bepaalde hellinghoek, om de blokken zo onbeschadigd mogelijk naar beneden te laten glijden. Als men de afbeelding nauwkeuriger bekijkt en men de hoogtelijn van de dagzomende mergel langs de rand volgt, zou men ook kunnen opteren voor zogenaamde aangesneden orgelpijpen. In het fotobijchrift van dezelfde foto in het boek *De Sint Pietersberg (1938)* op pagina 126 wordt verwezen naar een doline, die te zien is op de afbeelding. Zou dit correct zijn, dan is daarmee de (mogelijke) aanwezigheid van orgelpijpen in het gesteente van de bergwand ook aangetoond. Dan zouden op de foto de drie “inkepingen” in de wand een natuurlijke oorsprong kunnen hebben. Mochten ze echter toch artificieel van oorsprong zijn, dan is allerminst met zekerheid te zeggen dat het eventuele restanten van glijgoten of stortkokers zijn.

Op de kaart van Masse uit 1748 zijn overigens maar vier van die goten ingetekend, waarvan slechts één bij Caestert. Zouden er toch meer transportgoten op dat moment ter plaatste in gebruik zijn geweest, dan heeft hij mogelijk alleen de grootste of belangrijkste willen weergeven.

Ter hoogte van de zogenaamde Douanegrot is ook nog een sleuf heel goed zichtbaar, maar veel breder (meer dan twee meter) als die nabij groeve Caestert. Er zijn trappen in de vaste mergel uitgehouwen (*Silvertant, 2005*). Deze sleuf wordt de Gradtbergh genoemd, een naam die al in de vijftiende eeuw opduikt. Ze diende als kortste verbinding tussen het niveau van de Maas en het plateau van Caestert. Of deze trap ooit gediend heeft als glijgoot voor het bevrachten van schepen (werd de oorspronkelijke glijgoot later verbouwd tot “trappenweg” of werd die, na aanleg, daarna (ook) gebruikt als glijgoot), zal wel nooit beantwoord kunnen worden.

Tenslotte

Hoogars, paetschip, aek, heve, razeil en andere benamingen, de ware liefhebber van onze mergelgroeven zal het bijna zeker vreemd in de oren klinken. Maar bij de bemanningen van de “mergelvloot” waren ze ongetwijfeld een begrip. Toegegeven, dit alles heeft natuurlijk geen directe relatie met het blokbreken zelf, maar dat kan misschien ook niet gezegd worden van bijvoorbeeld halstergaten, schuilkapellen of populaties overwinterende vleermuizen. En toch zijn dat slechts enkele van de erkende “onderdelen” die samen de rijke cultuurhistorie van de groeven vormen. En tot die rijkdom behoort naar mijn stellige overtuiging ook de “mergelvloot”.

LITERATUUR:

- Anonymus.-1966: *Nota betreffende de cultuurhistorische betekenis van het Zonneberggangenselsel in de Sint-Pietersberg*. Provinciale Waterstaat in Limburg.
- Arnold, P. en J. van den Boogard.- 2005: *Over de Maas*. Maastrichts Silhouet 61.
- Bauduin, H.- 1959: *Maasschepen in vroeger tijden*. De Bronk, Limburgs Maandblad, oktober 1959 (7) 2. p.43-49.
- Beylen, J. van-1993: *Catalogus Pronkstukken Venlo*. Limburgs Museum, Venlo.
- Breuls, T.- 1983: *Onderaardse kalksteengroeven van België. Deel 2: Groeve Hennebille te Eben-Emael*. SOK-Mededelingen 3, p.8-14.
- Dielis, J.- 1984: *Collette en zijn handschrift over de Sint-Pietersberg*. Copy samengesteld door J. Dielis. Bergeyk.
- Evers, I.- 1995: *Twintig eeuwen Maastricht, de Maastrichtenaren en hun verkeer*. Ach lieve tijd 10. Zwolle.
- 44 Jappe Alberts, W.- 1974 : *Geschiedenis van de beide Limburgen. Deel I (tot 1632)*. Assen.
- Knoors, J.A.- 2003: *Dritte urmunder zollrechnung 1680 – 1682 vom gwalteren rowenhoff zeitlicher zohllcollectatore zu urmundt*. Monografieën uit het land van Sittard, deel 15.
- Notermans, Jos- 1980: *Fort St.Pieter*. Stichting Historische Reeks Maastricht.
- Melkert, M.-1997: *Die myn kamer vint, die moette niet bederven...De gangenselsels in de Sint-Pietersberg als beschermd monument*. Rijksuniversiteit Maastricht.
- Schaik, D.C.- 1938: *De Sint Pietersberg. Overzicht van de militaire rapporten en teekeningen, betrekking hebbend op de onderaardsche gangen*. Leiter-Nypels, Maastricht.
- Schaik, D.C.- 1938: *De Sint Pietersberg. Bouw en wording van den Sint Pietersberg, door F.H. van Rummelen*. Leiter-Nypels, Maastricht.
- Schaik, D.C.- 1938: *Over een Oude Plattegrond en Merkwaardige Historische Opschriften in den St. Pietersberg*. Historia, maandschrift voor Geschiedenis en Kunstgeschiedenis. Arti en Historiae N.V., Amsterdam. September 1938.

- Schutten, G.P.- 2002: *Houten schepen op de Maas*. Spiegel der zeilvaart 26 (7).
- Schutten, G.P.- 2004: *Verdwenen schepen*. Proefschrift Rijksuniversiteit Groningen.
- Silvertant, J.- 1999: *Caestert. De genese van het gangenselsel*. Maastricht.
- Silvertant, J.- 2005: *De Gradtbergh te Caestert*. SOK-Mededelingen 42, p.38-43.
- Sopers, P.J.V.M.- 1971: *Schepen die verdwijnen*; bewerkt door H.C.A. van Kampen. van Kampen, Amsterdam. (Stadsbibliotheek Maastricht 658.61; C 228.61; 71-1-028.).
- Walschot, L. -1998-1999: *In de ban van de legende van Trou Tcheqwak, deel 1, 2 en 3. 't Ondergrondse 1 en 2 (jrg.1) en 3 (jrg 2)*.
- Westreenen, F.S. van.- 1986: *Een Stuck over Blocken van Steyn in Utrecht*. SOK-Mededelingen 9, p.6-9.
- Westreenen, F.S. van.- 1988: *De geschiedenis van de onderaardse kalksteengroeven. Een historisch overzicht tot 1500*. SOK-Mededelingen 12, p.4-32.

Familiestamboom Breuls op internet: <http://home.tiscali.nl/willbee>

Dank

Heel veel mensen en instanties hebben op een of andere manier een bijdrage geleverd aan de totstandkoming van dit artikel. Op het gevaar af dat ik iemand zal overslaan noem ik in het bijzonder Henk Blaauw, Jos Cobben, Ed de Grood, Peter de Grood, Berno Huls, Johan Janssen, Theo Jennen, Dick de Jong, Jean Knoors, Hans Klinkers, Erik Lamkin, Jan Spee, Ed Stevenhagen, Raoul Vermeulen, Leo Vos, Johan Willems, Luck Walschot, Max Wijnen, de gemeente Riemst en het scheepvaartmuseum Maasbracht.

Colofon

SAMENSTELLING EN REDACTIE

Ton Breuls
Joep Orbons

BASISONTWERP

Jos Bruystens, grafisch ontwerper, Maastricht

LAY-OUT & OPMAAK

Van de Manaker, grafische communicatie, Maastricht

DRUK

SHD Grafimedia, Swalmen

REDACTIEADRES

Bovenstraat 28
3770 Kanne/Riemst
België
Tel./Fax: (0032) - (0)12 45 40 59
E-mail: tbreuls@skynet.be

For summaries in English, please contact the editor at

Editor SOK Mededelingen
Bovenstraat 28
3770 Kanne/Riemst
Belgium
Tel./Fax: (0032) - (0)12 45 40 59
E-mail: tbreuls@skynet.be
De Studiegroep Onderaardse Kalksteengroeven is
geassocieerd met Subterranea Britannica (UK).

Er wordt naar gestreefd SOK Mededelingen minimaal 2x per jaar uit te geven.

Prijs van deze uitgave:

VOOR ABONNEES

€ 7,50 inclusief verzendkosten
voor Nederland door overmaking via bijgevoegde acceptgiro
voor België door overmaking op rekeningnummer 000 - 150 7143 - 54
t.n.v. Natuurhistorisch Genootschap in Limburg
Godsweerderstraat 2, NL 6041 GH Roermond

LOSSE VERKOOP

€ 7,50 tegen contante betaling op het redactieadres.
€ 9,00 inclusief verzendkosten uitsluitend schriftelijk te bestellen bij:
Publicatiebureau Natuurhistorisch Genootschap
Godsweerderstraat 2, NL 6041 GH Roermond
door overmaking van de kosten op postrekening
Nederland 429 85 1
België 000 - 1616562 - 57
onder vermelding van het gewenste.

Copyright auteursrechten voorbehouden, overname slechts
toegestaan na voorafgaande schriftelijke toestemming van de redactie.

ISSN 1382-2608

Provincie

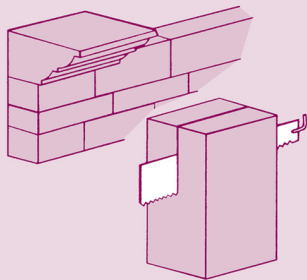


Limburg

Deze uitgave werd mede mogelijk gemaakt door:

Mergelbouwsteen

P. Kleijnen



*Bergstraat 31
6301 AB Sibbe
Valkenburg a.d. Geul
Telefoon 043-6014460*