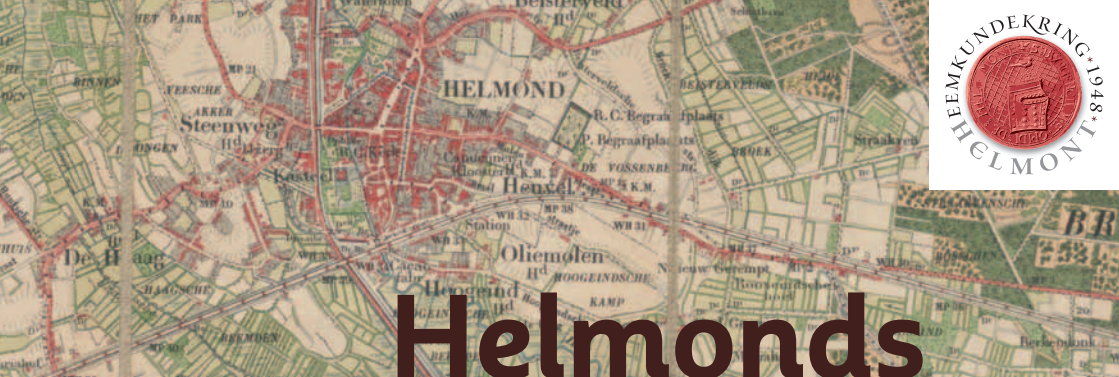




Kwartaalblad
Heemkundekring
Helmont

JULI 2026
€ 3,25

HEEM

73



KNAAL
200 JAAR



colofon

HEEMKUNDEKRING HELMONT

Inlichtingen:

E: info@heemkundekringhelmont.nl

Heemkamer:

Pastoor van Leeuwenstraat 23,
5701 JS Helmond
T: 0492 - 330342 (alleen op donderdag)

Website:

www.heemkundekringhelmont.nl

BESTUUR

Voorgitter: Harrie Heesterbeek

E: hannes.heesterbeek@chello.nl

Secretaris: vacature

Penningmeester: Harry Hagens

E: penningmeester@heemkundekringhelmont.nl

Bestuurslid en P.R.: Gerry van Liempt

E: gerryvanliempt@gmail.com

Bestuurslid: Jolanda Bakker

E: history_foryou@yahoo.com

LIDMAATSCHAP

Lidmaatschap incl. abonnement: € 25,-

Geginslidmaatschap incl. abonnement: € 35,-

Rekening Rabobank NL10RABO0123855004

t.n.v. Heemkundekring Helmont

HELMONDS HEEM

Redactie: Jolanda Bakker, Henk Roosenboom,

Martin van Veghel, Marinus van den Elsen en

Jan-Willem van den Enden

E: redactie@heemkundekringhelmont.nl

Vormgeving/lay-out: Marinus van den Elsen

Druk: Laumé reclame-drukwerk

ISSN 1389-9937

Vergendkosten: binnenland € 20,-

respectievelijk € 10,- bij digitaal heemblad.

Omslag voorzijde: Ansichtkaart van de Zuid-Willemsvaart

en Veestraatbrug rond 1970. Foto: particuliere collectie

Omslag achterzijde: Sluis 9 gaat binnenkort 'op de schop'. Bij de brug staat deze basaltstenen zuil met slijpsoren van kabels en touw. Eens stonden langs de Zuid-Willemsvaart veel van deze zuilen.

Foto: Marinus van den Elsen



INHOUD

Van de redactie 3

Van het bestuur 4

Wat ging eraan vooraf? 5

De kanaalgravers van de
Zuid-Willemsvaart 12

Koos de brugwachter 18

De Zuid-Willemsvaart
in kaart 20

De Zuid-Willemsvaart,
levensader van Helmond 26

Begunstigers 41

Van de redactie

**De bijdragen in dit nummer van
Helmonds Heem staan geheel in het
teken van 200 jaar Zuid-Willemsvaart.**

Wat ging er aan vooraf?

Dit artikel van Peter Meulenmeesters is een tijdslijn van gebeurtenissen, die hebben geleid tot het graven van de Zuid-Willemsvaart. Vanwege overstroomingen vaardigt Keizer Karel V in 1548 een octrooi uit voor het schutten van de Aa en de Dommel. In 1620 is er sprake van een mogelijke kanalisatie van de Aa tussen 's-Hertogenbosch en Asten. Ideeën genoeg, maar Koning Willem I is degene, die hierin de leiding neemt. In dit artikel wil Peter Meulenmeesters ons ook deelgenoot maken van de originele teksten, zoals deze in oude documenten en kranten zijn aangetroffen.

De kanaalgravers van de Zuid-Willemsvaart

Jolanda Bakker besteedt in haar artikel welverdiende aandacht aan de kanaalgravers van de Zuid-Willemsvaart. De mannen en vrouwen, die in armoedige omstandigheden in tentjes of in keten langs het kanaal leefden. Ongeveer 6000 mannen en vrouwen hebben van 1822-1826 aan dit omvangrijke kanaalproject gewerkt.

Koos de brugwachter

Een korte bijdrage gaat over Koos de brugwachter. Herinneringen van mevr. Biemond-Kam aangevuld met gegevens uit het bevolkingsregister en de krant wekken deze markante Helmonder tot leven. Koos was van 1883 tot 1919 brugwachter van de Veestraatbrug.

De Zuid-Willemsvaart in kaart

Zoals bekend volgt de Zuid-Willemsvaart het beekdal van de Aa. Rond 1895 is de Aa in kaart gebracht en daarmee ook het kanaal. Deze kaarten bevinden zich in het archief van het BHIC. Aan de hand van drie kaarten beschrijft Marinus van den Elsen een aantal historische en industriële plekken die langs de Zuid-Willemsvaart en de Aa te vinden zijn. Volg de Zuid-Willemsvaart vanaf Aarle-Rixtel tot het gebied Varenschut, dat destijds behoorde tot de Gemeente Lierop.

De Zuid-Willemsvaart, levensader van Helmond

Giel van Hooff gaat in op de ongekende economische bloei van Helmond na de aanleg van de Zuid-Willemsvaart. Eeuwenlang was Zuidoost-Brabant slecht bereikbaar. Pas in 1818 werd, tijdens de regeringsperiode van Koning Willem I, besloten tot de aanleg van een kanaal tussen 's-Hertogenbosch en Luik. Groot pleitbezorger voor de aanleg waren de Helmondse kasteelheer Carel Frederik Wesselman (1746-1843) en zijn gelijknamige zoon. Niemand had destijds kunnen voorspellen hoe belangrijk de aanleg van de Zuid-Willemsvaart zou worden voor de ontwikkeling van Helmond «

Ons volgend kwartaalblad verschijnt op 1 oktober 2026. Kopij kunt u tot 1 augustus zenden aan;

redactie@heemkundekringhelmont.nl

Maximale lengte van een artikel is 2500 woorden en aangeleverde beelden dienen van hoge kwaliteit te zijn met bronvermelding.

De redactie is niet aansprakelijk voor de inhoud van geplaatste artikelen en behoudt zich het recht voor om ingezonden stukken te weigeren of aan te passen.

Van het bestuur

In de Algemene Leden Vergadering van 31 maart hebben we afscheid genomen van Dorethé van Dijk, de afgelopen negen jaar bevrogen secretaris van onze Heemkundekring. We zijn haar veel dank verschuldigd voor haar grote inzet voor onze vereniging. Helaas hebben we nog geen opvolger gevonden en zijn de secretariële werkzaamheden verdeeld onder de overige bestuursleden wat natuurlijk geen ideale situatie is. Daarom een oproep aan u allen, bent u geïnteresseerd of kent u iemand die geschikt is voor deze functie MELD HET ONS!

Bij de jaarlijkse lintjesregen mocht ook onze oud-penningmeester en lid van de werkgroep genealogie Karel Spee een Koninklijke Onderscheiding ontvangen voor zijn verdiensten voor de Helmondse gemeenschap. Wij feliciteren hem van harte met deze onderscheiding.

Op 28 april konden we weer genieten van de lezing 'van Aa tot Aorta' van Bernard Vissers. Dat het kanaal dit jaar in de belangstelling staat blijkt wel uit het feit dat de inschrijving voor deze

lezing ruimschoots werd overschreden. Wij raden onze leden aan om direct te reageren op de uitnodigingen voor de lezingen, u bent dan verzekerd van een plaats. De volgende lezingen kunt u weer verwachten in het najaar, vanaf eind september hopen wij u weer een aantal interessante lezingen aan te kunnen bieden.

Zoals bekend worden in juli en augustus allerlei evenementen georganiseerd in het kader van '200jaar knaal'. De Heemkundekring neemt hier actief aan deel met o.a. de vertoning van een film in Wijkhuis De Lier, speciaal voor onze leden (u ontvangt nog een uitnodiging) en de uitgave van dit heemblad. Er is, via onze nieuwsbrief een oproep verspreid voor vrijwilligers, mocht u interesse hebben dan kunt u zich nog altijd aanmelden via info@heemkundekringhelmont.nl.

Het bestuur wenst u een mooie zomer toe.

«

Onze Heemkamer

Elke donderdag bent u welkom op onze heemlocaties in het stadshobbycentrum Het Baken, Pastoor van Leeuwenstraat 23, 5701 JS Helmond. Van 10.00 tot 12.00 uur is de genealogiekamer geopend, voor ieder die belangstelling heeft voor zijn voorouders en daar onderzoek naar wil doen.

's Morgens van 10.00 tot 12.00 uur is de heemkamer enkel toegankelijk voor leden. 's Middags van 14.00 tot 16.00 uur is de heemkamer openbaar voor het verwerven van informatie en kunt u desgewenst onze collecties en bibliotheek kosteloos raadplegen. Altijd staat gezelligheid en kennisverrijking voorop.

«

24 augustus 1826: officiële opening Zuid-Willemsvaart

Wat ging eraan vooraf?

door Peter Meulenmeesters

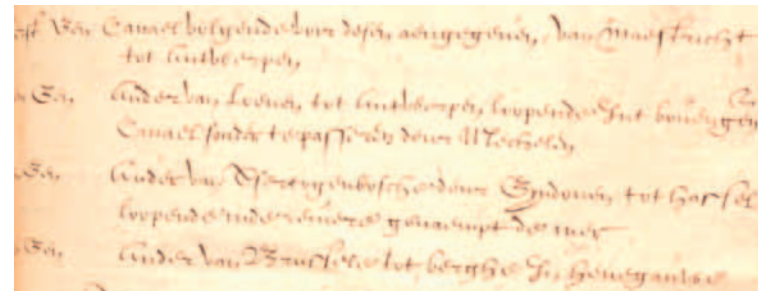
In het Koninklijk Besluit van 14 december 1817 wordt de minister van Waterstaat gelast 'de noodige opmetingen, boringen, enz. te doen verrichten blijvende de beslissing over het aanleggen der bedoelde vaart en over hare voegzaamste richting in advies'. Het resultaat van deze opdracht was een gedetailleerd plan, vergezeld van een heldere toelichtende nota van de bekwame inspecteur-generaal van Waterstaat, A.F. Goudriaan. Dit plan vormde de daadwerkelijke basis voor de aanleg van de Zuid-Willemsvaart.

Keizer Karel V maakt op **10 april 1545** 'eene ordonnantie wegens de peg der watermolens en het schutten van het water der Aa en Dommel'. Dit gebeurt vanwege de overstromingen in het stroomgebied van de Aa en de Dommel.

In **1573** verleent hertog Phillips II aan 's Hertogenbosch en Helmond octrooi om de Aa tussen beide steden bevaarbaar te maken.

Paolo Francesque publiceert in **1612** plannen voor waterwegen waaronder een kanaalplan om 's Hertogenbosch over Eindhoven met Hasselt te verbinden, maar vanwege hoge kosten is er geen belangstelling.

Meer aandacht wordt gewijd aan de plannen van de kwartierschout Marcus van Gerwen, die na **1620** een plan ontwikkelt tot kanalisatie van de Aa van



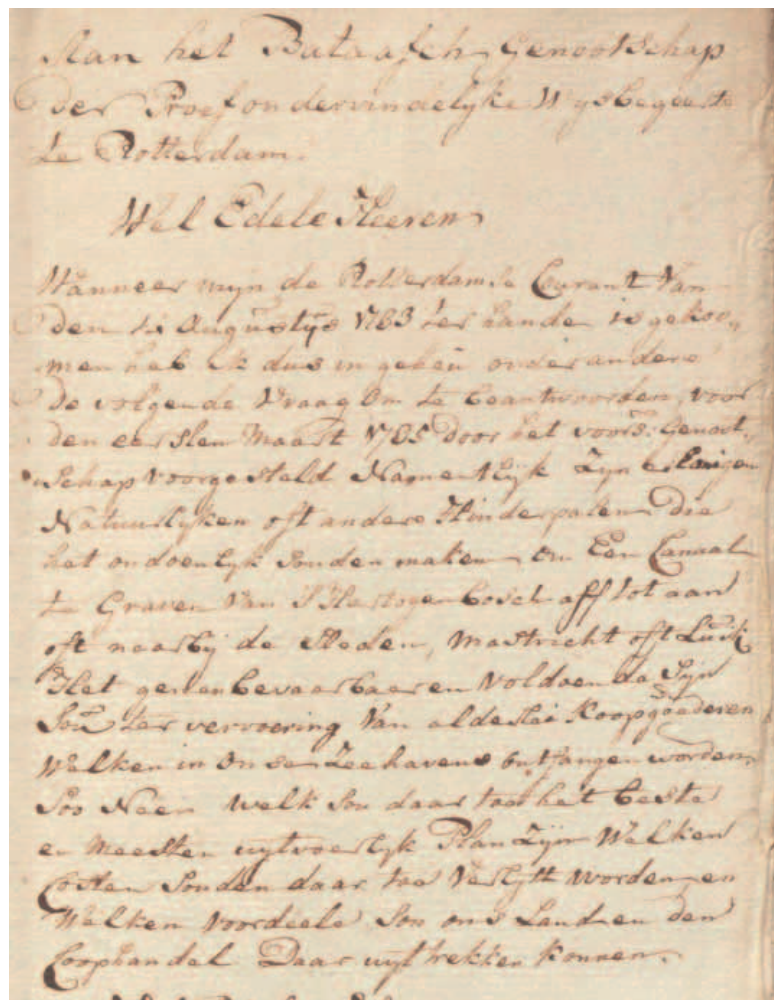
Paolo Francesque's vier waterwegen. Punt 3 is het genoemde kanaalplan.

's-Hertogenbosch tot Asten, terwijl hij van hier een kanaal ontwerpt door de Peel naar de Maas bij 'Maeseyk', 'soo diep ende breed, dat platbodem schepen daerdeur zouden connen... passeren... ende brengen overvloedicheyt van Luyxe waren, in besondere calck, coolen en ijser... ook torf ende granen... ende alle coopmanschap uyt Holland, ende Seeland'.

In **1623** krijgt Marcus van Gerwen opdracht van 's Hertogenbosch en

Helmond maatregelen te nemen om het eerste deel van zijn project, 'de kanalisatie van de Aa tusschen beide steden, tot uitvoering te brengen'.

Het Bataafsch Genootschap der proefondervindelijke Wijsbegeerte te Rotterdam schrijft een prijsvraag uit over de mogelijkheid van een waterverbinding van 's-Hertogenbosch met Maastricht en Luik.



Aanhef
antwoord
Hendrik
Verhees.

De vraag luidt: 'Zijn 'er eenige natuurlijke of andere Hinderpaalen, die het ondoenlijk zouden maaken om een Kanaal te graaven van 's-Hertogenbosch af tot aan of nabij de Steden Maastricht of Luik, het geen bevaarbaar en voldoende zijn zou ter vervoering van allerlei Koopgoederen, welke in onze Zeehavens ontfangen worden; zoo neen, welk zou daar toe bet befte en meeft uitvoerlijke Plan zijn, welke kosten zouden er toe vereischt worden, en welke voordeelen zouden ons Land en de Koophandel daar uit trekken kunnen?'

'Geädmitteerd Landmeeter, Architect en Anneemer van Werken, tot Boxtel in de Meijerij van 's Hertogenbosch', Hendrik Verhees, verwerft in **1787** de gouden medaille met zijn antwoord.

Hij ontwerpt een waterverbinding van 's Hertogenbosch naar Tongeren door 'den Dommel te normaliseeren en te kanaliseeren tot Kleinen Breugel' en verder een kanaal te graven naar Tongeren. Van hier zou, naar Verhees meent, met gebruikmaking van de Jeker gemakkelijk een verbinding met Maastricht te bewerkstelligen zijn. De onkosten worden door hem geraamd op f 2.367.000,-.

In de 'constitueerende vergadering van **17 maart 1798**, representeerende het Bataafsche volk', wordt de acte van staatsregeling vastgesteld.

In de 'additioneele' artikelen onder VIII werd bepaald: 'Art. VIII. Ter bevordering van den Landbouw en Koophandel, zorgt het Vertegenwoordigend lichaam, dat zoodanige Rivieren, Vaarten en Doorsnijdingen, gemaakt worden, als zullen dienen, om de woeste Gronden

ten voordeele der Republiek te bereiden. Bijzonderlijk zal zulks plaats grijpen, ten opzigte van de rivieren de Dommel en de Aa; zullende die bevaarbaar gemaakt worden, opwaards de eerste van den Bosch tot Eindhoven, en de laatste van den Bosch tot Helmond, als mede de Run of de Lij tot Oosterwijk. Ter volvoering van dit ontwerp, zal, uit 's Lands Kas, jaarlijks, besteed worden eene som van tenminsten vier-honderd-duisend Guldens, tot zoo lang de gemelde Rivieren bevaarbaar zullen wezen'.

Genie-generaal Kraayenhoff is in **1803** belast met de terreinmetingen voor de kanalisatie van de rivier de Aa.

Koning Lodewijk brengt op **16 grasmaand (april) 1809** een bezoek aan Helmond.

In het begin van het jaar **1811** verschijnt er een keizerlijk decreet, waarbij bevolen wordt te onderzoeken 'welke partij er van de voltooide werken van het Canal du Nord zoude te trekken zijn, en of het in het bijzonder ook mogelijk zou zijn het water van de Maas naar Den Bosch te leiden'. De tot het onderzoek benoemde commissie brengt een rapport uit in bevestigende zin, maar door de spoedig volgende politieke en militaire gebeurtenissen blijven de adviezen wederom rusten.

Kolonel Behr van de Generale Staf krijgt in **december 1815** opdracht een onderzoek in te stellen naar 'den toestand van het toevoerkanaal van Smeermaas naar het Canal du Nord en het voordeel, dat uit deze rigole navigable ware te trekken voor een verbinding van Maastricht met Den Bosch'.

De kolonel dient in **maart 1816** een uitvoerig rapport in, waarin hij tot de conclusie komt dat het toevoerkanaal, met uitzondering van de sluis bij Smeermaas, in hoofdzaak voltooid is, maar dat in verband met de hoogteverschillen naar zijn opvatting 'alleen het zuidelijk deel tot Neeroeteren geschikt was voor de bedoelde verbinding. Van Neeroeteren diende een nieuw kanaal gegraven te worden over Weerd en Asten, vanwaar verder in hoofdzaak de te kanalisieren rivier de Aa gevolgd zou kunnen worde'.

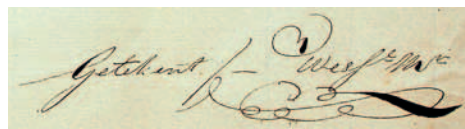
Uiteraard geeft kolonel Behr hoog op over 'de militaire beteekenis van een dergelijk kanaal. De positie der vestingen Maastricht en Den Bosch zou zeer versterkt worden'.

De aanleg, die op f 2.000.000,- wordt geraamd, zou betaald kunnen worden, 'zoo spiegelde Behr den koning voor, uit een concessie tot het afgraven van de Peel en de rente zou gemakke-

lijk gevonden kunnen worden uit een bescheiden navigatierecht, dat door de scheepvaart gaarne geprefereerd zou worden boven de nadeelige chicanes, die aan de Maastollen inhaerent waren'.

Geen wonder dat de koning direct op de voorstellen ingaat en het rapport 'ter consideratie en advies' toezendt aan de minister van Waterstaat en eveneens aan de genie-generaal Kraayenhoff.

Kort hierna verschijnt over hetzelfde onderwerp een memorie van de hand van het Brabantse statenlid Wesselman te Helmond, 'tot het opstellen hiervan uitgenoodigd door den gouverneur van Noordbrabant, die reeds over het project-Behr was ingelicht'.



Handtekening Wesselman onder de memorie.



Gedeelte uit de kaart van het terrein "tusschen Maastricht en 's-Hertogenbosch, in de rigting van het ontworpen kanaal tusschen de gemelde steden, langs de bestaande rigole en de rivier de Aa"

. Op woensdag, den 10^{ten} april des jaars 1822, des morgens ten 10 ure, zal, onder nadere hooge approbatie, door den Gouverneur der provincie Noord-Brabant, of, bij deszelfs absentie, door een der leden van de Gedeputeerde Staten, en in bijzijn van den inspecteur der 2^{de} divisie A. F. Goudriaan, aan het lokaal van het Gouvernement, te 's-Hertogenbosch, worden aanbesteed:

- 1°. Het graven van een kanaal, tusschen 's-Hertogenbosch en Maastricht, over het gedeelte, begrepen tusschen eerstgenoemde stad en Vechel, en van daar tot Helmond, en zulks in zes perceelen;
- 2°. Het bouwen van drie of vier schutsluizen, op het eerstgenoemde gedeelte des kanaals, tusschen 's-Hertogenbosch en Vechel.
- 3°. Het bouwen der ophaalbruggen, op hetzelfde gedeelte;
- 4°. Het maken der duikers, welke onder het kanaal op het gezegde deel, worden vereischt:

Deze aanbesteding zal geschieden bij inschrijving en opbod.

Aanbesteding graven kanaal.



Gedeelte van verleende aanbesteding.

In **december 1817** verschijnt het gezamenlijk rapport van de minister van Waterstaat en generaal Kraayenhoff over de voorstellen van Behr en Wesselman.

Koning Willem I vindt in **oktober 1821** een oplossing voor de financiële bezwaren en stelt onmiddellijk een ontwerp koninklijk besluit op om het project Goudriaan tot uitvoering te brengen 'en wel zoodanig, dat de werkzaamheden zoo vroeg mogelijk in het jaar 1822 een aanvang zouden nemen'.

De eerste aanbesteding vindt plaats in **april 1822**, waarop direct met het veldwerk wordt begonnen.

Met betrekking tot de onteigening van gronden in Helmond benodigd voor het graven van het kanaal worden de eigenaren bijeen geroepen:

'Op heden den **tweden mei acht-tienhonderd twee en twintig** zijn ten

verzoeken van den Schout van Helmond bijeengekomen de ondergeteekenden (...) alle eigenaren van gronden of gebouwen in de gemelde gemeente, welke tot het aanleggen van het kanaal van 's-Hertogenbosch naar Maastricht zullen worden geoccupeerd, die gezamenlijk hebben benoemd als tauxateuren van hunne zijde, de personen van Godefridus van de Loo en Wilhelmus Prinzen wonende te Helmond, ten einde met de genen, die van wege het gouvernement zullen worden gecommiteerd, overtegaan tot het regelen der schadeloosstelling, welke aan dezelve eigenaren ter zake voors, zal behooren te worden toegekend'.

De werkzaamheden zijn in **oktober 1822** op een punt gekomen, waarbij Goudriaan de koning kan voorstellen 'met plechtigheid den eersten hoeksteen te leggen. Mocht Z.M. de handeling niet persoonlijk kunnen verrichten, zoo adviseerde de inspecteur-generaal daartoe

De kanaalgravers van de Zuid-Willemsvaart

door Jolanda Bakker

Op 24 augustus 1826, ter gelegenheid van de verjaardag van koning Willem I, werd het laatste deel van de Zuid-Willemsvaart feestelijk in Maastricht geopend. Volgend jaar is dat 200 jaar geleden. Er is veel geschreven over de Zuid-Willemsvaart, maar weinig over degenen die middels noeste arbeid het zand van het 122 km. lange traject hebben uitgegraven. Foto's zijn er niet, want de eerste Nederlandse foto werd pas in 1839 gemaakt door de Zutphense apotheker Willem Hallegraaff.

Korte inleiding

In het waterrijke Nederland werd van oudsher gebruik gemaakt van rivieren en waterlopen om steden en dorpen te bereiken. De Romeinen maakte er gebruik van en ook de Noormannen vonden hun weg via de Noordzee naar de Hollandse rivieren. In onze omgeving was het riviertje de Aa in de 16^e eeuw bevaarbaar met platte schuiten, maar deze vaarroute raakte in verval. Vervoer via de rivier de Maas behoorde tot de mogelijkheden, maar dit traject was maar vijf maanden per jaar begaanbaar.

Vervoer van personen en goederen

Met verkeerswegen in Zuid-Nederland was het eind 17^e eeuw slecht

gesteld. Het vervoer van mens en goederen ging meestal over zandwegen. In onze regio was de verharde verbindingsweg, de Steenweg van 's-Hertogenbosch op Luik, in 1818 gereed. Met vooruitziende blik gaf Koning Willem I in 1821 officieel opdracht tot de aanleg van een kanaal, die het zuiden van Nederland moest ontsluiten. Het moest een verbinding gaan vormen tussen de Noord-Nederlandse handelssteden en het industriebekken van Luik.

Het ontwerp van de Zuid-Willemsvaart was van de hand van de Inspecteur-Generaal van Waterstaat, Ir. Adrianus François Goudriaan. Goudriaan bleef tot eind 1823 nauw

betrokken bij de aanleg van het kanaal, waarna zijn zoon, hoofdingenieur Bernard Hermanus Goudriaan, de directievoering van zijn vader overnam. Carel Frederik Wesselman, kasteelheer van Helmond en Brabants statenlid, had bij het ontwerp een kleine adviseerende rol. Hierbij speelde nog een kleine anekdote. Kolonel Behr van de Generale Staf van Koning Willem I meldde zich in november 1815 ten kastele van Wesselman in Helmond om met hem van gedachten te wisselen over de aanleg van een kanaal. Carel Frederik Wesselman was echter niet thuis en onverrichter zake meldde Behr zich op de Markt voor een kleine versnapering bij een der logementen. Wesselman werd ingeseind en spoedde zich naar de Markt, waar hij de hoge militair alsnog te spreken kreeg. Na het gesprek met Behr zette Wesselman zijn visie over een kanaal langs Helmond op papier: de Aa-variant. Dit tot grote teleurstelling

van de Gemeente Eindhoven, die liever de 'Dommel-variant' had gezien. De aanleg via Helmond was goedkoper vanwege het landschap en er behoefde minder onteigend te worden.

In 1824 beschikte Helmond over een haven, welke overigens in 1884 weer gedempt en verplaatst werd. Al voor de officiële opening van de Zuid-Willemsvaart werd de Helmondse haven zo druk bezocht, dat men besloot de bomen langs de kaden te rooien en de kaden te bestraten. Vanaf 1826 waren er lijndiensten voor personen- en goederenvervoer. De welgestelde burgerij kon, naast het gebruik van koetsen voor korte afstanden en diligences voor lange afstanden, nu ook gebruik maken van vervoer per boot. Op de trein moest nog wel even gewacht worden: op 1 oktober 1866 werd de spoorlijn Eindhoven-Helmond-Venlo in gebruik genomen.



Portret gemaakt in 1794 van Inspecteur-Generaal A.F. Goudriaan. Collectie: Rijksmuseum

Er is geen specifieke aannemer van de Zuid-Willemsvaart bekend. Wel wordt de naam van Renier van Driel uit Eindhoven genoemd als aannemer in de periode tussen 1820 en 1830. Daarnaast wordt er gesproken over de aannemerscombinatie Willems Unie, GNB en Van den Herk, die een deel van de Zuid-Willemsvaart rond 's-Hertogenbosch zou hebben gegraven. Werklieden uit Nederland en België meldden zich bij de aannemers. Sommigen kwamen in ploegen met een 'putbaas' oftewel een voorman, die over het loon en huisvestingszaken onderhandelde. Het woord 'put' verwijst naar een gegraven kuil. Maar ook individueel meldde zich arbeiders met hun schamele bezittingen en schop bij een aannemer.

De financiering van de Zuid-Willemsvaart kwam tot stand via een combinatie van overheidssubsidies en private investeringen. De aanleg van het kanaal was begroot op 4.400.000 gulden en werd gefinancierd door de provincie Noord-Brabant, het Rijk en diverse gemeenten.

Het begin

In april 1822 vond de eerste aanbesteding plaats en direct daarna werd met het veldwerk begonnen. De werkzaamheden waren in oktober zover gevorderd dat op 11 november 1822 de eerste steen officieel gelegd kon worden in aanwezigheid van Koning Willem I. Het kanaal is in slechts vier jaar tijd uitgegraven. Dat kon door op veel plekken tegelijkertijd werk te verrichten. De afgegraven grond werd naast de waterweg gestort.



Oude haven van Helmond in 1884. Hier bevindt zich nu het Havenplein.
Collectie: Heemkundekring Helmont

Dit terrein kwam daardoor hoger te liggen en deed dienst als kanaaldijk en kon in de loop van de 19^e eeuw bebouwd worden.

Het voor de scheepvaart bestemde kanaal had een dwarsprofiel dat breed genoeg was, zodat twee schepen elkaar moeiteloos konden passeren. De lengte van het kanaal was ruim 120 kilometer en het werd voorzien van 37 enkelvoudige bruggen, 2 vaste bruggen, 9 veerponten en 21 schutsluizen. Deze sluizen overbruggden samen een verval van veertig meter.

Het graven ging met de hand en werd bemoeilijkt doordat de bodem plaatselijk heel verschillend gestructureerd was. Op de hoger gelegen delen was de bovenlaag meestal van zand, maar daaronder bevonden zich soms brede lagen veen en ook leem.



Kanaalgravers bij Katwijk in 1805. Collectie Hoogheemraadschap van Rijnland

Arbeiders

Ongeveer 6000 arbeiders, mannen en vrouwen, hebben deze enorme klus met behulp van schop, baggerbeugel, kruiwagen en paarden geklaard. De plaatselijke bevolking was in principe niet bij het uitgraven van het van kanaal betrokken. De boerenbevolking stond wat sceptisch tegenover de aanleg van het kanaal. Het sneed hen af van hun weilanden en andere gemeenschappen. Het uitzetten van piketpaaltjes op de onteigende gronden zette wat kwaad bloed en deze werden dan ook regelmatig gestolen.

Er waren niet alleen gravers nodig, ook kruiers, pompers (dat ging dag en nacht door), timmerlieden, metselaars, stratenmakers, voorwerkers, opzichters en heiers. Door het 'Bureau voor den Waterstaat' was f 1,30 voor een arbeider per werkdag van elf uur begroot. Hiervan nam de aannemer en de putbaas een deel en door allerlei kosten hielden de



Kanaalgravers rond 1900. Foto:Wikipedia

mannen er ongeveer 40 cent per dag aan over. De vrouwen verdienden met 25 cent beduidend minder. Zij werden als lastdier ingezet en sjouwden het uitgegraven natte zand in manden op hun hoofd of rug naar boven. Zij kwamen uit Luik en werden 'botteressen' genoemd.

Botteressen

De naam 'botteresse' is afgeleid van het Waalse woord: 'botte' voor een korte lederen laars met spijkerzolen.

De hoge mand van gevlochten pitriet werd een 'hotte' genoemd. In Luik waren zij verenigd in een gilde. Deze vrouwen droegen in hun manden de koopwaren naar de markten. Sinds de 17^e eeuw waren ze ook actief bij het transport van kolen uit de mijnen en bij het lossen van schepen. In de 19^e eeuw werden de botteresses veelvuldig ingezet bij het graven van kanalen. Ook ander grondwerk hebben zij verricht, zoals bij de Piramide van Waterloo, het monument ter herinnering aan de overwinning op Napoleon. De botteresses droegen hun zware lasten onder het zingen van marsliedertjes en vaak liepen ze zelfs al breiend met hun mand rond.

Kampementen

De kanaalgravers woonden langs het kanaal in speciaal opgezette kampen met tenten, hutten en woonwagens, ver van de plaatselijke bevolking. Het was rauw volk en met de hygiëne namen ze het ook niet zo nauw. Zij werden door de plaatselijke bevolking liever buiten de deur gehouden. Bovendien speelde de angst voor besmettelijke ziektes hierbij ook een rol. Resten van zo'n kamp zijn gevonden bij Den Dungen, Middelrode, Boerdonk, Veghel, Keldonk, Beek en Donk, Mierlo en Asten.

Vaak woonden hele gezinnen in mensonterende omstandigheden langs het tracé. Vrouwen, die niet aan het kanaal werkten, verdienden wat bij met kinderopvang, het doen van de was, het verkopen van maaltijden en de verzorging van de paarden. In ieder kamp was er een 'zoetelketen'. Dat was een soort onderkomen, vaak een hut van hout en riet, waar sterke drank, eten en tabak te koop was. Vaak betaalde de opzichter het loon uit bij zo'n zoetelketen, waarna



Botteresse uit Luik 1916. Foto: Wikipedia

het geld door de arbeiders meteen werd omgezet in jenever.

Aan de kanaalwerkers werd een soort paspoort, een 'livret', ter hand gesteld met daarin hun naam, vaste woonplaats en de naam van aanwezige echtgenoten en kinderen. Daarin stond het aangewezen gebied, waarin ze zich vrij mochten bewegen. Vertoonden zij zich buiten het aangewezen gebied, dan trad de sterke arm der wet op.

Opening van de Zuid-Willemsvaart

In 's-Hertogenbosch werd het eerste deel van de Zuid-Willemsvaart op 31 mei 1825 in tegenwoordigheid van Koning Willem I officieel in gebruik genomen. Veel feestelijkheden bij de ingebruikname van de Zuid-Willemsvaart zijn

er in Helmond niet geweest. Op de dag zelf zagen de Helmonders enkele versierde schepen voorbij varen. In de Staatscourant van juni 1825 werd melding gemaakt van de betaling van passagegelden op het nieuwe vaartraject.

Het laatste gedeelte van de Zuid-Willemsvaart werd op 24 augustus 1826 in Maastricht officieel en zeer feestelijk geopend met muziekkorpsen en kanonschoten. Voor de burgers waren er volksspelen, zoals de klimpaalwedstrijd en er werd drank en etenswaren uitgedeeld. Koning Willem I was er zelf niet bij, maar liet zich vertegenwoordigen door leden van de Raad van State en de Gouverneur van Limburg. De dag werd afgesloten met een bal voor genodigden.

Restanten uit het verleden

In het Jan Visser Museum in Helmond staat een kruiwagen uit de 18^e eeuw, die gebruikt zou zijn bij het graven van de Zuid-Willemsvaart. Bij Sluis 7 aan de

Kanaaldijk Noord Oost heeft men bij renovatiewerkzaamheden in 2013 de oude houten constructie met enorme balken en smeedijzeren pinnen verwijderd. Ter herinnering is hier een informatiebord geplaatst en worden er enkele basaltzuiltjes tentoongesteld. Resten van een kampement langs het kanaal in Helmond zijn (nog) niet gevonden. Wel zijn er bij het Brabants Informatie Centrum criminele vondsten uit 1822 en 1823 aanwezig over vechtpartijen bij zoetelaarsketen langs het kanaal in Mierlo en Asten. «

Bronnen:

- 170 jaar 't Kanaal', Helmonds Historisch Jaarboek De Vlasbloem, mei 1994
- De geschiedenis van de Zuid-Willemsvaart door Cees Verhagen
- De Zuid-Willemsvaart, levensader van Helmond door Giel van Hooff
- jeroensprenger.eu/Sociale-geschiedenis/Dit-zijn-mijn-beren/
- www.bhic.nl
- www.delpher.nl



Deze kruiwagen uit de collectie van het Jan Visser Museum zou, volgens de overlevering, gebruikt zijn bij de aanleg van de Zuid-Willemsvaart. Foto: Henk van Dijk

Koos de brugwachter

Door de levendige jeugdherinneringen van mevr. Biemond-Kam komen we meer te weten over het leven in Helmond begin 20^{ste} eeuw. Zij werd in 1902 geboren in Helmond, waar haar vader mededirecteur was van Machinefabriek Begemann. Tot aan de afronding van haar HBS-studie bleef ze in Helmond woonachtig. Haar Helmondse jeugdherinneringen heeft ze op schrift gesteld, mede voor haar (klein) kinderen. Haar notities over Koos de brugwachter en het leven op en rond het kanaal konden worden aangevuld met gegevens uit het bevolkingsregister en de krant.

Jacobus van den Broek werd geboren op oudjaar 1850 in Beek en Donk. In 1883 werd hij brugwachter van de Veestraatbrug. Iedereen kende hem als 'Koos de brugwachter'. Hij was klein van stuk en fors gebouwd met een blauwe schipperstrui aan en een donkere pet met glimmende klep op het hoofd. Wanneer er een schip door de ophaalbrug moest, dan bediende hij met de hand een handle van de kaapstaander waardoor een tandrad werd bewogen en de brug omlaag of omhoog gebracht werd. Soms was het voor een sleepbootje met wel vijf of zes schepen, meestal Kempenaars, achter zich aan. Als ze vol geladen waren en diep in het water lagen, dan was er een flinke afstand tussen ieder schip. Wanneer ze leeg waren, zaten ze dichter bij elkaar. In ieder geval kon je aardig lang moeten wachten als zo'n sleep door moest. Maar het gebeurde ook dat een enkel schip door de brug moest. Dat werd dan meestal getrokken, door twee paarden die over het jaagpad langs de kant langzaam voortsjokten, begeleid door een zogeheten teugelaar. Omdat de brugklep aan de kant van de Steenweg omhoog ging en de paarden aan die zijde liepen, moesten ze vlak bij de brug dan afgespannen worden. Het schip ging dan op eigen vaart wel

een beetje door en zo gauw het kon werd de kabel dan weer aan het paardentuig vastgemaakt. Soms liepen er een paar vrouwen in de jaaglijn en dat was een erg armoedig gezicht. Ook in dit geval moest het landverkeer lang voor de wachten.

Er was nog een andere manier om een schip vooruit te krijgen, namelijk door te 'bomen'. Een, maar dikwijls twee mannen liepen door het gangbord van het voorschip naar het achterschip, terwijl ze een zware houten paal tot op de bodem van het kanaal duwden. Deze boompaal drukten ze dan met het kopeinde tegen hun schouder en brachten zo het schip in beweging. Bij het achterschip hielden ze op, liepen met de paal achter zich aan weer naar voren en begonnen het zware werk weer opnieuw. Men zag dit nogal eens gebeuren bij turfschepen of schepen die hooi of stro hadden geladen. Als het schip er dan eindelijk door was en kwam geen schip van de andere kant dan liet Koos de brug neer, hij zette de kaapstander los en liep langzaam langs de kant van de naar beneden hellende brug het rijdek op. Dat kon omdat het houten wegdek daarop ingericht was. Door zijn gewicht hielp hij dan het neergaan een beetje. Met een zware bons kwam de

brug dan neer, wipte weer op en Koos stond dan klaar om met zijn voet de zware ijzeren schuif dicht te drukken, daarna ook de tweede schuif. De ijzeren hekken gingen weer open en dan stroomde het wachtende publiek erover.

Koos was in dienst bij Rijkswaterstaat. In 1905 verdiende hij 50 gulden per jaar. Hij woonde met zijn gezin vlak bij de brug in een woning die eigendom was van zijn werkgever. Zijn huisje stond aan de Kanaaldijk nr. 24 tussen de villa Bogaers (nu West-Ende) en Begemann. Hij was altijd oproepbaar, ook 's nachts kon hij door een schipper uit zijn bed getoeterd worden. Niettemin hield hij er nog een keurige groentetuin op na, naast zijn huisje opzij van villa Bogaers. De eerste jonge doperwtjes bracht Koos steevast naar

jhr. Emile Wesselman van Helmond en deze gaf hem dan in het najaar een haas cadeau.

Op persoonlijk vlak kende Koos de nodige tegenslagen. Zo overleed zijn eerste vrouw, Maria Verhees, op jonge leeftijd, waarna hij hertrouwde met Allegonda Reuzer. Zij kregen samen acht kinderen, waarvan er vier vóór hun tweede levensjaar stierven. Uit zijn eerste huwelijk had Koos ook nog een dochter die ook op jonge leeftijd stierf. Koos overleed op 9 maart 1919 aan een beroerte. Zijn vrouw kreeg een weduwepensioen van jaarlijks 367 gulden toegekend. »

Bronnen:

- Werkend Verleden in Helmond, nummer 7, 1995
- www.RHCE.nl
- www.Delpher.com



De Veestraatbrug circa 1890, met op de hoek het huis van notaris Dijkhof en rechts daarvan de kasteelpoort. Aan de stadzijde bevindt zich een dubbel afsluithek voor de brug. De man met de pet die bij het hek poseert, zou zomaar Koos de brugwachter kunnen zijn.

Bron: Beeldbank RHCE nr. 0017294

De Zuid-Willemsvaart in kaart

door Marinus van den Elsen

Rond 1895 is rivier de Aa in kaart gebracht. Zoals bekend volgt de Zuid-Willemsvaart het beekdal van de Aa, waardoor ook het kanaal tot in detail op deze kaartenreeks is ingetekend. Reden temeer om drie van deze kaarten af te beelden in deze speciale 'kanaaleditie' van Helmonds Heem.

De kaarten bevinden zich in het archief van het BHIC en zijn ook op de website (www.bhic.nl) terug te vinden. Ze zijn 'liggend' weergegeven, dus het noorden is links en het zuiden rechts. De drie kaarten laten de Zuid-Willemsvaart ongeveer zien vanaf de Aarlese brug tot aan sluis 8. Dit artikel beschrijft een aantal historische en industriële plekken die langs de Zuid-Willemsvaart en de Aa te vinden zijn.

Met de aanleg van het kanaal werden oude wegen en percelen doorsneden. Zoals de oprijlaan ① van het Gulden Huis ② naar de Helmondseweg. Het voormalige kasteel van de heren van Rixtel werd al in 1884 gesloopt maar de grachten zijn op de kaart nog duidelijk herkenbaar. Met het 'normaliseren' van de Aa in de jaren dertig van de vorige eeuw werden ook deze gedempt.

Iets verderop naar rechts komen we aan het noordelijkste puntje van de Gemeente Helmond. Hier mondt de Bakelse Aa uit in de Oude Aa. Deze plek wordt al in 1300 'Wadestad' ③ genoemd. Dit lijkt een verbastering of verschrijving van 'Wadestap'. Wat wil zeggen dat men hier op een ondiepe plek door de rivier kon waden of stappen. Op dezelfde hoogte aan de Zuid-Willemsvaart ligt buitenplaats Peterhof ④. Deze villa werd rond 1895 gebouwd in opdracht van de Helmondse ondernemer Peter de Louw. Hij werd geïnspireerd door het gelijknamige paleis van de tsaar vlakbij St. Petersburg. De parkachtige tuin liep door tot aan de Aa. Peterhof ligt nog steeds in het buitengebied, maar was destijds prima bereikbaar, want de tramlijn 's-Hertogenbosch-Helmond lag voor de deur.

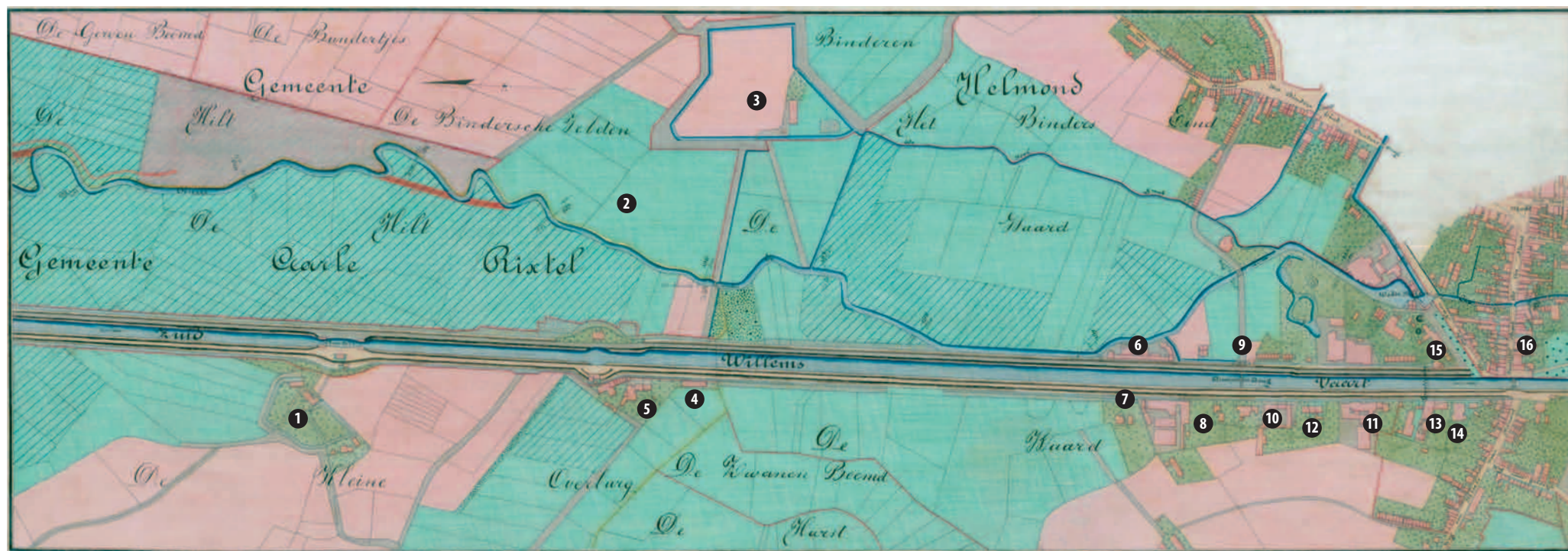


Op onderstaande kaart is de typische vorm van het omgrachte terrein van de

De afgelopen jaren is op het voormalige EDAH-terrein ⑥ een compleet nieuwe woonwijk verrezen. De façade van het hoofdkantoor uit 1927 en de namen van de vier compagnons zijn het enige wat nog rest van de roemrijke grootgrutter.

Bij de Waardstraat komen we de eerste Helmondse brug ⑨ tegen. Deze draaibrug werd gebouwd in 1886 en deed dienst tot 1954. De Waardstraat werd ook wel Tramstraat genoemd, omdat de Bossche tram er vanaf 1883 doorheen reed.

Het stukje Veestraat tussen de Oude Aa en de Zuid-Willemsvaart werd ook wel Pantoffelstraat 16 genoemd. We komen deze naam voor het eerst tegen in 1868.



Langs de Zuid-Willemsvaart vindt je meerdere kastelen, denk aan kasteel Heeswijk, Eijckenlust in Beek en Donk en natuurlijk het kasteel van Helmond ①. Op deze kaart ligt het nog niet ingeklemd tussen de fabrieken, maar jonkheer Wesselman had toen al wel een groot gedeelte van de kasteeltuin ② verkocht aan fabrikant Van Vlissingen ③.

Aan de overkant van het kanaal groeiden de fabrieken van Begemann ④ en Carp ⑤ als kool. Machinefabriek Begemann startte in 1871. Naast de ijzerconstructies voor onder andere de Beurs van Berlage en het station van 's-Hertogenbosch, produceerde men stoomketels en stoommachines. In 1993 werd de fabriek gesloten en gesloopt.

Garenfabriek Carp werd opgericht in 1860 door Jacob Carp, nadat zijn samen-

werking met Georg Kaulen was beëindigd. Oorspronkelijk telde het hoofdkantoor vier bouwlagen, maar na de grote brand van 1928 werd dit teruggebracht tot een bouwlaag met een kleine bovenverdieping.

De spoorhaven ⑥ kwam tot stand rond 1865, ongeveer gelijktijdig met de aanleg van de spoorlijn Eindhoven-Venlo. Hier hadden schepen de mogelijkheid om te keren of ze konden wachten als de spoorbrug langere tijd open stond. Dit kruispunt van spoor en kanaal gaf de stad Helmond een nieuwe economische impuls.

Op de kruising van het spoor en de Zuid-Willemsvaart werd in 1894 de Nederlandsche Cacaofabriek ⑦ gebouwd. Hier werd Helm Cacao gemaakt, dat tot in Rusland geëxporteerd werd. In het topjaar 1929 telde het bedrijf 289 werknemers.

Maar in de crisisjaren ging het bedrijf failliet. In 1932 sloot het de deuren.

Het gebied rond de Oliemolen ⑧ kreeg regelmatig te maken met wateroverlast als de Aa weer eens buiten haar oevers trad. Dit verbeterde pas toen de Nieuwe Aa werd aangelegd in de jaren '30 van de vorige eeuw.

Sluis 8 ⑨ was oorspronkelijk het meest oostelijk puntje van de Gemeente Mierlo. Hier kwamen de gemeentegrenzen van Lierop, Mierlo en Helmond bij elkaar. Sinds de herindeling hoort Sluis 8 bij de Gemeente Helmond.

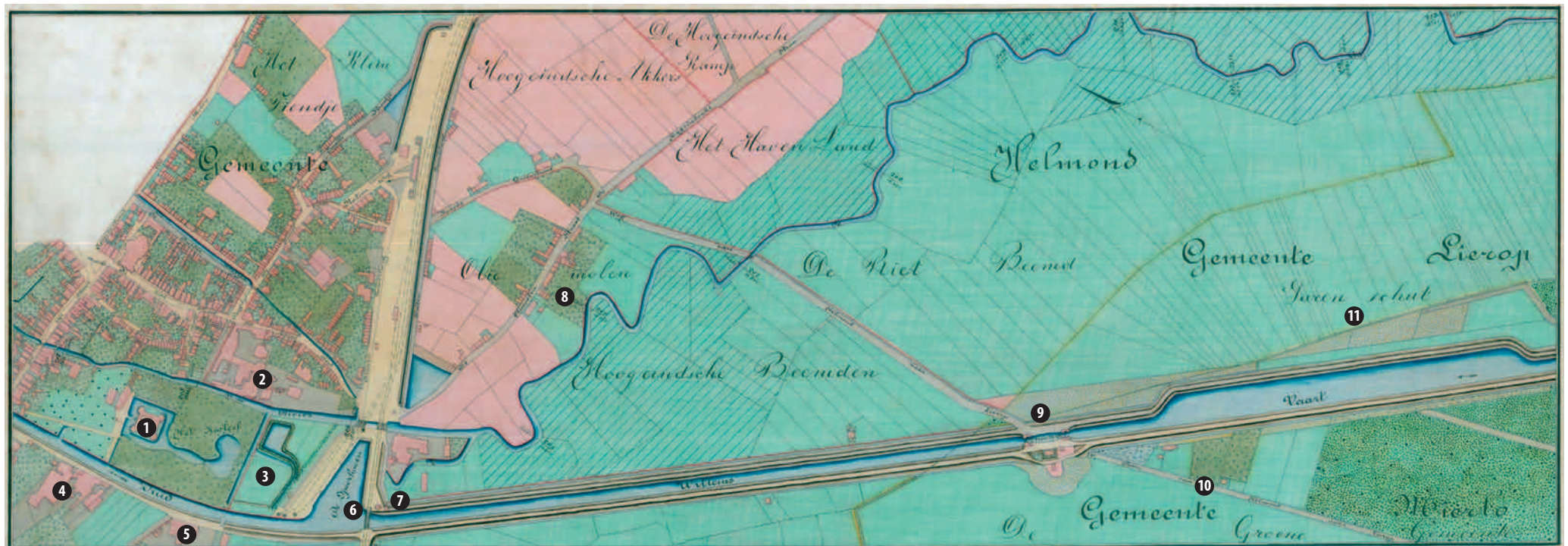
De kaarsrechte weg ⑩ van Lungen-donk richting Lierop werd aangelegd in opdracht van jonkheer Wesselman. Hij had hier gronden gekocht om te ontginnen. Van oudsher hoorde dit gebied bij de zogenaamde 'Groene Gemeeynt' van

Mierlo. Inwoners van Mierlo en Lierop mochten het gebruiken om vee te weiden en turf te steken.

Het toponiem 'Varenschut' ⑪ wordt al vermeld in 1340. 'Varen' duidt op de groei van de adelaarsvaren en 'schut' is een omheinde ruimte voor vee. «

Bronnen:

- Jean Coenen, *Van Ricstelle tot Aarle-Rixtel*, Aarle-Rixtel 1992
- Giel van Hooff, *Kunstwerken aan De Knaal*, Heemkundekring Helmont 2013
- *Industrieel Erfgoed Route Helmond*, Gemeente Helmond
- Henk Beijers, Geert-Jan van Bussel, *Van d'n Aabeemd tot de Zwijsnput*, Helmond 1996
- www.aarlerixtelwikie.nl
- www.bhic.nl
- Met dank aan: Henk van Beek



De Zuid-Willemsvaart, levensader van Helmond

door Giel van Hooff

Dit jaar is het 200 jaar geleden dat koning Willem I per koninklijk besluit de Zuid-Willemsvaart voor gebruik openstelde. Niemand had toen kunnen voorspellen hoe belangrijk de aanleg van de Zuid-Willemsvaart zou worden voor de ontwikkeling van Helmond, vooral in economisch opzicht. De aanleg van het kanaal kende een lange aanloop met de talrijke obstakels. Maar toen het eenmaal zover was, ludde het een tijdperk in van ongeken­de economische bloei.

Slechte land- en vaarwegen

Zuidoost-Brabant was rond 1800 slecht bereikbaar en een redelijke uithoek in het Nederland van toen gezien vanuit de machtscentra in het westen van het land. Een landelijk gebied met merendeels dorpen en een paar stadjes waar je slechts over landwegen en -paden kon komen. Behalve de steenweg 's-Hertogenbosch-Eindhoven lagen er nergens echt goede verkeerswegen. Reizen was een tijdrovende en omslachtige bezigheid. Zo gingen volgens overlevering de Helmondse 'fabrikanten' uit het begin van de 19^{de} eeuw, als ze op stap moesten naar de noordelijke Nederlanden, te voet naar 's-Hertogenbosch en van daaruit 'op 't schip'. De enige koets in het stadje was die van de kasteelbewoners, de familie Wesselman.

Over water

In de voorgaande eeuwen was regelmatig geprobeerd de riviertjes, met name

de Aa en de Dommel, geschikt te maken als 'middel van vervoer,' onder meer om 's-Hertogenbosch te voorzien van turf uit De Peel. Zo werd al in 1573 op kosten van 's-Hertogenbosch en Helmond een poging gedaan de Aa beter bevaarbaar te maken door ter hoogte van Rixtel een sluis te plaatsen. Deze was echter een eeuw later nog niet in orde. Met de opleving van handel en nijverheid op het eind van de 18^{de} eeuw kwamen de diverse plannen weer tevoorschijn. Het idee uit 1751 van een Luikse ingenieur om een vaart aan te leggen van Tongeren naar 's-Hertogenbosch werd een dertig jaar later uitgewerkt door de Boxtelse landmeter, politicus en aannemer Hendrik Verhees (1744-1813). In 1785 won hij een prijsvraag, uitgelooft door het *Bataafsch Genootschap der Proefondervindelijke Wijsbegeerte*, met zijn antwoord op de vraag 'of er een scheepvaartkanaal kon worden aangelegd van 's-Hertogenbosch

tot aan Luik'. Deze Verhees was ook, maar nu als lid der Staten-Generaal, betrokken bij de nadere uitvoering van het in de Staatsregeling van 1798 opgenomen artikel tot bevaarbaarmaking van de Dommel, de Aa en de Run. Ook dit project bleef helaas steken in papierwerk. Van 1806 tot 1810 vonden er weliswaar echte graafwerkzaamheden plaats, maar dat gebeurde net buiten de regio.

Van Noordervaart naar Zuid-Willemsvaart

Het Franse keizerrijk onder Napoleon wilde aan zijn noordgrens een scheepvaartverbinding tussen de Schelde en de Nederrijn in Duitsland aanleggen. De uitvoering van dat *Grand Canal du Nord* was een grootscheepse onderneming. Uiteindelijk kozen de Franse ingenieurs voor een traject bestaande uit drie onderdelen. Een eerste deel betrof een verbinding van de Rijn naar de Maas

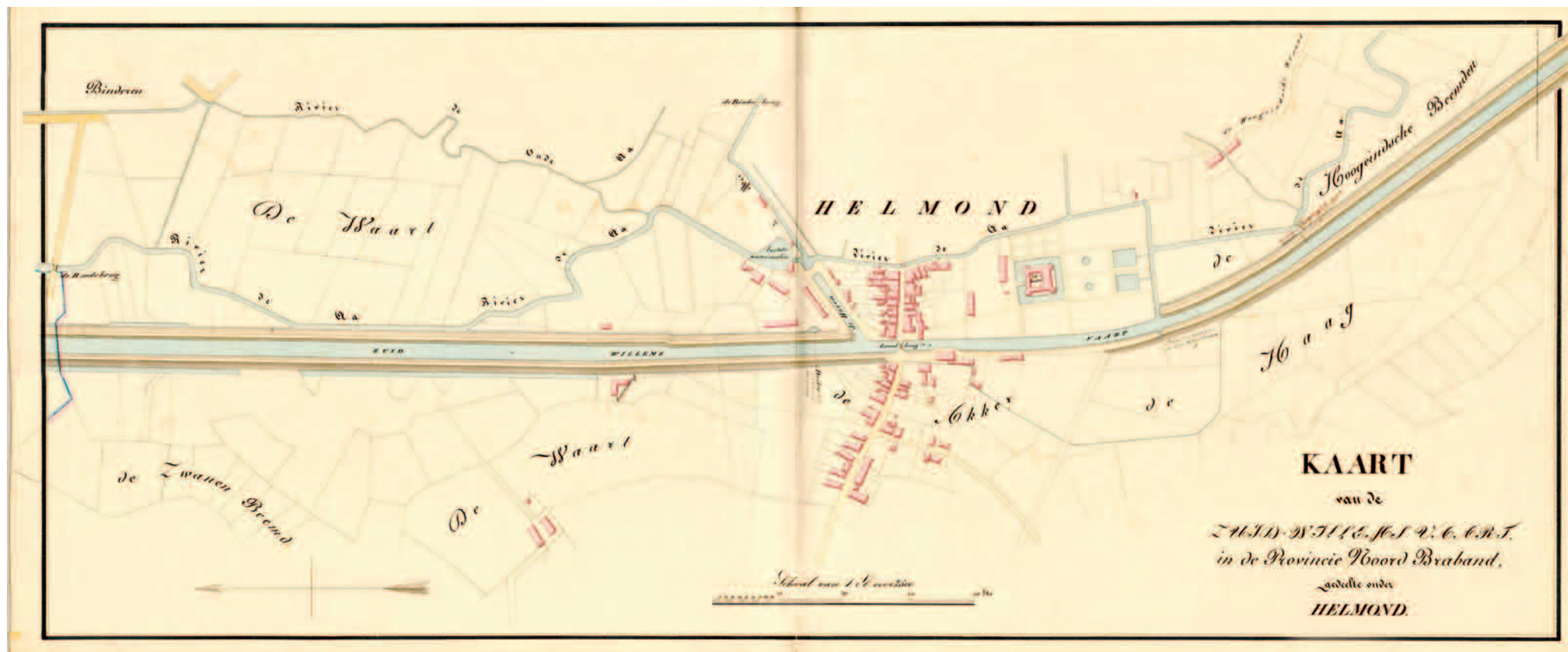
tussen Grimlinghausen via Neuss naar Venlo. Het tweede deel liep van Venlo via Kaulille over Bocholt via Herentals naar het Bonapartedok in Antwerpen. Het derde deel behelsde een toevoerkanaal tussen Smeermaas en Kaulille voor de noodzakelijke watertoevoer op het hoogste punt van het kanaal. De totale lengte zou 156 km bedragen. De situatie veranderde toen het koninkrijk Holland in 1810 werd ingelijfd bij het Franse keizerrijk. Het geplande kanaal lag toen niet meer aan de noordgrens van het rijk, waarmee de Franse interesse verviel en delen van het project onvoltooid bleven. In 1811 werd een landelijke commissie benoemd die moest kijken naar mogelijkheden om de gestaakte werken alsnog ergens voor te gebruiken. Deze kwam met het voorstel om het reeds voltooide voedingskanaal tussen Smeermaas en Loozen te verlengen tot 's-Hertogenbosch. Na ampel beraad over het tracé werd in 1818 bij Koninklijk Besluit besloten tot de aanleg van een kanaal tussen 's-Hertogenbosch en Luik.

Een groot voorstander en pleitbezorger voor de aanleg van een kanaal was de Helmondse kasteelheer Carel Frederik Wesselman (1746-1825), samen met zijn gelijknamige zoon. Als voormalig heer van Helmond en grootgrondbezitter had hij belang bij een goede ontsluiting van zijn landerijen, die zo ook beter ontgonnen en vruchtbaar gemaakt konden worden. Bovendien profiteerde de familie Wesselman er ook rechtstreeks van door de verkoop van de benodigde gronden voor de kanaalaanleg.

Dit reusachtige werk begon in 1822. Het gedeelte tot Maastricht kon in slechts vier jaar tijd worden voltooid doordat het bestaande deel van de



Portret van Carel Frederik Wesselman (1746-1825) geschilderd door F.X.J. Jacquin. Particuliere collectie; bruikleen Museum Helmond



Deelkaart Helmond van de Zuid-Willemsvaart in Noord-Brabant kort na voltooiing. De nabije loop van de Aa is goed te zien evenals het gevolgde tracé langs de bestaande stad met het kasteel. Langs een overgroot deel van het kanaal lopen parallel aan weerszijden bermsloten of riviertjes. In de kanaalzone is slechts een enkel eerste begin van de latere industrialisatie daar aangegeven, de zoutziederij. Bron: collectie: BHIC, Kaarten Rijkswaterstaat, inv.nr 240

Noordervaart tussen Nederweert en Loozen en het voedingskanaal (weliswaar verbreed en verdiept) werden ingepast. Op Brabantse bodem volgde het tracé grotendeels het dal van de Aa en liep door dunbevolkt gebied; er waren slechts een paar woonkernen en daar ging het kanaal bijna overal aan voorbij. Het kanaal begon ten noorden van 's-Hertogenbosch bij de Dieze, die de verbinding vormde met de Maas. Via Berlicum, Den

Dungen, Middelrode, Heeswijk, Dinther, Schijndel, Veghel, Keldonk en Boerdonk (onder de gemeente Erp) kwam het op het grondgebied van – alweer een donk – Beek en Donk. Het liep vervolgens oostelijk langs Aarle-Rixtel om in Helmond, als enige, de bebouwde kom aan te doen, aan de westkant van het toenmalige centrum. Daarna ging het door de buitengebieden van Lierop en Someren richting Weert om via Nederlands en

Belgisch Limburg verder te lopen tot de Maas bij Smeermaas. Daar werd een sluizencomplex aangelegd om Maaswater binnen te laten, terwijl in Maastricht – na doorgraving van de Caberg – een groot bassin tot stand kwam dat via een sluis met dubbele deuren in verbinding stond met de Maas.

Aanleg en uitvoering

Om het circa 40 meter verval tussen Maastricht en 's-Hertogenbosch op te vangen werden 21 enkelvoudige schutsluizen gebouwd, waarvan 13 in het Brabantse deel. Het graafwerk gebeurde met menselijke spierkracht. In de bouwput

schepten arbeiders de afgegraven grond in kruiwagens of stortten de met een baggerbeugel uitgedolven natte aarde in mandjes, die door vrouwen naar boven werden gedragen. De grond werd uitgespreid en met paarden aangestampt, en fungeerde als kanaaldijk. Bij de sluizen kwam natuurlijk meer grond vrij waardoor de aanliggende dijken hoger werden, wat nu nog zichtbaar is. In totaal bedroegen de kosten zo'n 4,5 miljoen gulden, grotendeels betaald door de Rijksoverheid, maar inclusief bijzondere subsidies van lagere overheden zoals de drie betreffende provincies en de stad 's-Hertogenbosch. Qua kosten was het

het grootste infrastructurele project in Noord-Brabant in de 19^{de} eeuw. Een groot deel van het geld diende voor de aankoop en onteigening van de gronden, waar vooral de eigenaren in oostelijk Brabant van profiteerden.

In eerste instantie was het kanaal niet bedoeld om de aangeleggen gebieden te ontsluiten, maar als alternatief voor de Maas, een regenrivier die met zijn sterk wisselend waterpeil een onbetrouwbare vaarweg was. De aanleg betekende een belangrijke ingreep in het landschap, omdat wegen en landerijen werden doorsneden. Voor de passage werd het overgrote deel van de sluizen van een ophaalbrug voorzien, verder werden bij enkele belangrijke oversteekplaatsen aparte bruggen gebouwd. Op verschillende plaatsen ontstonden veerdiensten met eenvoudige bootjes.

In de loop der tijd werd het kanaal verbreed en verdiept en werden beschoeiing, bruggen en sluizen gemo-

derniseerd. Zo werden in de jaren 1850 de benedendelen van de sluizen, die uit rijswerk (gevlochten wilgentenen) bestonden, vervangen door houten beschoeiingen en kwamen er in de jaren 1870 basaltmuren voor de sluiskolken. De houten ophaalbruggen kregen in die periode ijzeren onderdelen.

Aan het einde van de 19^{de} eeuw onderging de Zuid-Willemsvaart een ingrijpende verandering: het kanaal werd verbreed naar vijftien meter en bovendien werd het aantal wisselplaatsen uitgebreid. De dijken waren belangrijke verkeersaders voor het verkeer geworden, het kanaal was zogezegd een bundeling van infrastructuur geworden.

Lossen & laden

In elk kanaalvak bevonden zich tussen twee sluizen een of meer kommen of verbredingen, waar schepen konden aanleggen om te laden en te lossen zonder de doorgaande vaart te hinderen.



Het grootste deel van de sluizen aan de Zuid-Willemsvaart werd voorzien van een brug, zoals hier bij sluis 8. Bron: Beeldbank Heemkundekring Helmont

Diverse plaatsen hadden daar bijzondere voorzieningen voor gecreëerd. In Brabant waren er algemene losplaatsen in Someren en Beek, en havens in 's-Hertogenbosch, Veghel en Helmond, naast vele andere waarvoor particuliere bedrijven een concessie hadden.

Bij 's-Hertogenbosch kwam na lang onderhandelen het besluit om het kanaal door de stad heen te laten lopen. Dit was, in tegenstelling tot het oorspronkelijke plan van Rijkswaterstaat, een tracé via de buitengracht. Dat was niet alleen goedkoper, maar militair gezien ook gemakkelijker. 's-Hertogenbosch was immers nog steeds een belangrijke vestingstad. Pas nadat de stad financieel over de brug kwam met een bijdrage van f 30.000,- kwam de Zuid-Willemsvaart via een doorsnijding van de hoofdwad door de stad te lopen zonder echter – zoals 's-Hertogenbosch had gewild – in de oude haven uit te monden. De Bossche pakhuizen werden er aanvankelijk niet voller op zoals een rapport van de plaatselijke Rechtbank van Koophandel uit 1833 opmerkt. Dankzij het kanaal zijn nieuwe mogelijkheden ontstaan voor een aantal dorpen en steden om *hunne producten en fabrieksgoederen op eene voordeelige en gemakkelijke wijze regstreeks naar de Hollandsche koopsteden te kunnen verzenden en op dezelfde wijze vandaar de koloniale goederen te kunnen trekken*.

Veghel en Helmond bouwden tijdens de aanleg van het kanaal eigen havens, allebei op eigen kosten. Het kanaal ging weliswaar aan Veghel voorbij, maar als regionaal marktcentrum met een belangrijke linnennijverheid liet het bestuur na enige aarzeling de kans niet voorbijgaan om een verbinding naar het al bestaande kanaal aan te leggen. In mei 1825 kreeg Veghel hiervoor een concessie. In Helmond

kreeg het bestuur al in 1822 een concessie en het jaar daarop vond de aanbesteding plaats van een insteekhaven vlakbij het centrum. Als eind mei 1825 het deel van de Zuid-Willemsvaart tussen 's-Hertogenbosch en Helmond in gebruik wordt genomen, is de Helmondse haven al klaar om schepen te ontvangen.

Het Provinciaal Dagblad van Vrijdag den 1 Julij 1825:

**Juich Helmond en wijd onzen Vorst uwen dank, Wie kan zoveel heils immer hopen. De Willemsvaart, die Zijn bevel deed ontstaan,
En langs Uwe stad en uw' velden mogt gaan, Staat, nog onvoltooid, U reeds open. Nooit konden uw vaders dien zegen voorzien, Die ge' U, door die vaart moogt belooven.
Het heil dat fabriek en trafiek nu verbeidt, En zich over al Uwen handel verspreidt, Gaat eens uw verwachting te boven. (en dan volgen nog twee coupletten, besloten met: Lang leve de Koning!)**

In de jaren daarna liet de gemeente een havenkraan oprichten en kregen de kades een keibestrating. De gemeente verpachtte de exploitatie van de havenkraan, maar stelde wel de tarieven vast. Dat gemeentelijk havenbedrijf fungeerde een halve eeuw. De eerste Helmondse haven werd rond 1880 te klein, ook al hadden de Staatsspoorwegen in 1866 nog ongeveer 750 meter zuidelijker een eigen (spoor)haven aangelegd. Ook daar vond overslag plaats, al dan niet in aansluiting op het spoor. In overleg tussen gemeentebestuur en Rijkswaterstaat kwam het in 1884 tot een forse verbreding van het 300 meter lange stuk kanaal vrijwel direct ten noorden van de Veestraatbrug, waarbij de nieuwe, bestrate oostelijke



In Helmond werd al in 1825, op kosten van de gemeente, een haven aangelegd. Links op de achtergrond is de watermolen te zien. Bron: beeldank RHCE

kanaaldijk diende als loskade. Totale kosten f 19.000,- waarvan de gemeente Helmond f 15.000,- voor haar rekening nam. De gemeentehaven werd daarbij gedempt.

Gebruik

Mede dankzij hun eigen initiatief hebben Helmond en Veghel in het Brabantse deel van het kanaal het meest geprofiteerd van de nieuwe vaarweg. Verderaf gelegen plaatsen zoals Gemert en Asten probeerden later ook een aansluiting te krijgen, maar alleen Eindhoven is daarin geslaagd. In de tweede helft van de 19^{de} eeuw kwam nog een drietal Peelkanalen tot stand, bedoeld voor de turfvaart.

De eerste halve eeuw van zijn bestaan was de Zuid-Willemsvaart ook belangrijk voor het passagiersvervoer. Het kanaal fungeerde deels als een trekvaart. Al vrijwel direct na de ingebruikname

werden volksschuiten ingezet die in beurtvaart een geregelde verbinding tussen (aanleg)plaatsen onderhielden. Zo vertrokken in 1830 vanuit 's-Hertogenbosch zes diensten, drie op Maastricht met een stop te Helmond (dagelijks, en twee en drie keer per week), twee op Helmond (twee maal per week) en een dagelijks op Veghel. Rond 1865 waren vanuit de Brabantse hoofdstad verschillende volks- en pakschuiten in de vaart, waarvan een enkele het hele kanaaltraject bevoer, naast twee diensten met schroefstoomboten. In het laatste kwart van de eeuw maakte de concurrentie van de spoor- en tramwegen een einde aan deze vorm van passagiersvervoer.

Bedrijvigheid langs het kanaal

De nieuwe transportmogelijkheden betekenden vanaf het gereedkomen een stimulans voor de bedrijvigheid in



In 1836 adverteerde een Bossche reder met een dagelijkse beurtdienst tussen 's-Hertogenbosch en Helmond vanuit beide plaatsen. Met een "welingelichte pak- en volksschuit", ingericht op goederentransport en passagiersvervoer. De reistijd was stroomafwaarts vanuit Helmond naar 's-Hertogenbosch korter, de afvaart was anderhalf uur later dan die in 's-Hertogenbosch.

Bron: Delpher, Noord-Brabander 2 juni 1836

Helmond. De Zuid-Willemsvaart trok vrijwel vanaf het begin ondernemers aan. De eerste bedrijfsvestiging betrof een geheel nieuwe tak van nijverheid voor Helmond en de regio: een zoutziederij. In combinatie met Jan Baptist Sjongers, een zoutzieder te Diest, vestigde de uit Engelen afkomstige aannemer en scheepsvervoerder Jan Leijten in 1826 een zoutkeet of –pan langs de kanaaldijk ter hoogte van de huidige parkeergarage van de Nedschroef. Het per schip aangevoerde

ruwe zout werd hier met behulp van turf uit de omgeving gezeid en zo geraffineerd.

Maar al gauw wist ook de textielnijverheid de weg te vinden naar de kanaalzone. Als eerste vestigde de firma Bots in 1840 een werkhuis naast hun al bestaande woonhuis, vlakbij de Veestraatbrug. In dit 'auw fabriekske' vonden de voorbereidende werkzaamheden als garenbleken en –verven, het scheren van de ketting en de afwerking van de stoffen plaats en werden



Na een veertigjarig bestaan kwam het eerste nijverheidsbedrijf aan het kanaal in de verkoop.

Bron: Delpher, Maas- en Roerbode 23 maart 1867

de goederen verzendklaar gemaakt. In de tweede helft van de 19^{de} eeuw verplaatsten diverse bestaande weef-ondernemingen zich vanuit de binnenstad naar de kanaalzone. Zo nam de firma J.A. Raymakers in 1857 het werkhuis van de firma Bots over om hun bestaande, soortgelijke werkhuis aan de Wiel te verlaten. Maar niet alle bedrijven maakten de overstap. Zo bleef Prinzen & Van Glabbeek op de Wal, Ramaer op de Watermolenwal en de Vlisco lang rond het riviertje de Oude Aa, voordat in 1911 een eerste uitbreiding bij de Zuid-Willemsvaart tot stand kwam. Verder vestigde zich een aantal nieuwe ondernemingen in de spoorzone waar- onder de stoomweverij Terwindt, Arntz & Holtus uit 1866 en het metaalbedrijf van Everts & Van der Weijden.

Naast de textielondernemingen vestigden zich na 1870 diverse metaalbedrijven aan het kanaal als de ijzergieterij en machinefabriek van E.H. Begemann en de draadnagel- en schroefboutenfabriek van de Gebrs. Van Thiel. Het laatstgenoemde bedrijf breidde zijn activiteiten al gauw verder uit na een splitsing, in 1891, waarbij naast de firma Gebrs. Van Thiel nog de firma Hendrik van Thiel & Co. tot stand kwam. De nieuwe firma nam het gebouw en de activiteiten over van de al aan het kanaal bestaande draadnagel-fabriek van H.P. Prinzen & Co..

Het kanaal zorgde ook voor nieuwe bedrijvigheid op textielgebied, die voorheen niet lonend was gezien de transportsituatie. Door de goede vervoersverbindingen via de zeehavens met exportmarkten overzee konden de zogeheten turksroodververijen in Helmond een bloeiend bestaan vinden. De firma's Kaulen, Carp en Swinkels voerden over de Zuid-Willemsvaart ongeverfde weefgarens uit Groot-Brittannië aan

om deze via een speciaal procedé voor die tijd relatief licht- en kleurecht te verven. Daarmee was het garen geschikt voor - vooral - gebruik in de tropische markten met hun bijzondere klimaat-omstandigheden. Het garen, nu in gekleurde schakeringen, verliet Helmond om weer via grotendeels dezelfde havens verder te gaan. Ook de katoendrukkerij van de Vlisco produceerde voornamelijk voor overzeese markten. Het ruwdoek dat ook hier grotendeels per schip aan werd aangevoerd ging als fraai bedrukte stof weer per schip naar onder meer Nederlands-Indië.

Een bijzondere nieuwe vorm van industrie vertegenwoordigde de gasfabriek aan de Helmondse haven, een gemeentelijke inrichting opgericht in 1862. Via het kanaal kwamen de belangrijkste grondstoffen, vooral dus gaskolen (voornamelijk uit Groot-Brittannië) hier aan, en via datzelfde kanaal vond de afvoer van restproducten als koolteer plaats.

Vanaf het einde van de 19^{de} eeuw vestigde zich ook levensmiddelenbedrijven aan de Zuid-Willemsvaart. Een eerste voorloper was de margarinefabriek van Van Lookeren, Oijens & Co. De ondernemers van deze textielfirma gingen zich in 1877 ook met de fabricage van margarine bezighouden, mede in navolging van stadgenoot Prinzen & Van Glabbeek. In 1895 startte de Nederlandsche Cacaofabriek in een gebouw direct ten zuiden van de spoorbrug. Ook voor dit bedrijf was de Zuid-Willemsvaart onmisbaar; voor de aanvoer van de cacaobonen e.d. en de afvoer van de gerede producten. Direct ten zuiden van de cacaofabriek kwam in 1900 een papier- en strohulzenfabriek tot stand. Enkele jaren later zou zich

aan de noordgrens van de gemeente, bij sluis 7, een tweede strohulzenfabriek in de kanaalzone vestigen, die van de firma A. Van Dam. Oscar Henny begon hier- naast de eerste golfkartonfabriek van Nederland. Tevens streken in die periode diverse houthandels met zagerij neer in de kanaalzone. Om te beginnen de firma Clercx (1900), gevolgd door het bedrijf van W. de Vries en de NV Jos. Swinkels. En het gebouw van een voormalige broodfabriek aan de Zuid-Willemsvaart werd het eerste onderkomen van de kruideniersinkoopcombinatie EDAH.

Lint

Zo lag er aan de vooravond van de Eerste Wereldoorlog een lang-gerekte lint van bedrijfsgebouwen aan de oost- en vooral de westzijde van de Zuid-Willemsvaart met naast textiel en metaal ook andere bedrijvigheid. In de periode tussen de twee wereldoorlogen

veranderde er niet zo veel in de aard van de bedrijvigheid aan het kanaal. Wel in de omvang, diverse textiel- en metaalfabrieken breidden zich uit. De garenerverij van Carp transformeerde tot een naaigarenfabriek met een groot fabriekscomplex aan weerszijden van de Trambrugweg en aan het kanaal. De twee grote weverijen aan het kanaal, Raymakers en Diddens & Van Asten, kregen in de jaren twintig beide een grote hoogbouw aan de Kanaaldijk. Een uiterlijk teken van hun toegenomen belang, onder meer als dekenproducent, inclusief nieuwgebouwde spinnerijen. Begemann had sinds 1916 zijn grote constructiehal aan de Kanaaldijk. Die ligging aan het vaarwater was handig voor de aanvoer van profielijzer en ander constructiemateriaal én de afvoer van de al dan niet compleet gemonteerde constructies, waaronder bruggen voor de Oost. Ook bij de Nedschroef (voorheen Hendrik van Thiel)



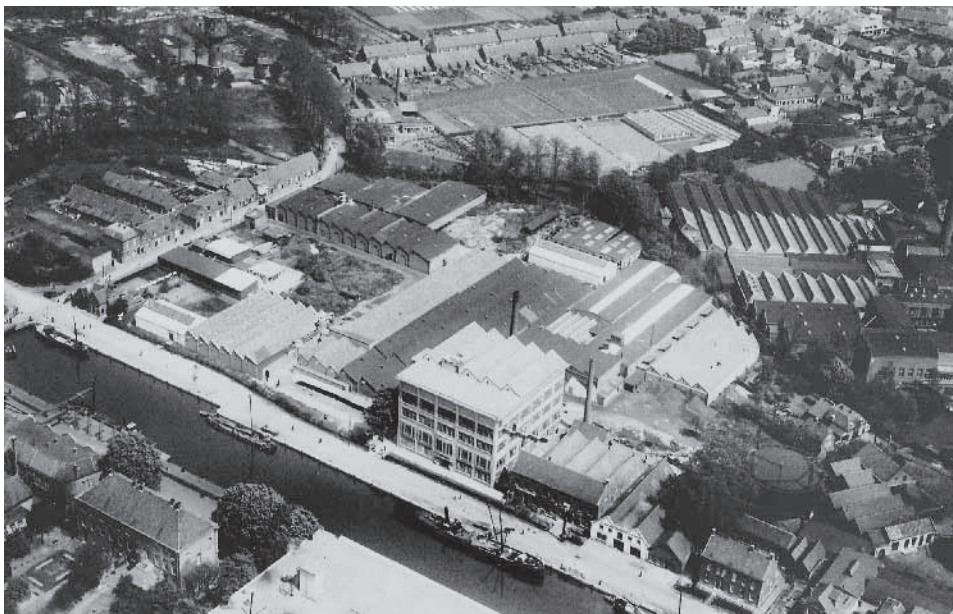
Houthandel Felix Clercx in 1916 aan de inmiddels verharde Kanaaldijk Noordwest met rechts daarnaast het jaagpad. Bron: Beeldbank Heemkundekring Helmont

werd middels een nieuw kantoorgebouw de groei van het bedrijf zichtbaar. De verdere uitbreiding van de bedrijvigheid bestond in die periode uit een chemische wasserij, een garagebedrijf, twee carton-nagefabrieken, een smederij en een kleine constructiewerkplaats en een kunstmesthandel, naast een drukkerij en een aannemingsbedrijf annex kruiwagenfabriekje bij sluis 8. De jaren dertig gaven stil- en leegstand te zien: de fa. W. Swinkels ging ten onder, de cacaofabriek werd gesloten en de Gebroeders Van Thiel gingen na een stopzetting van zeven jaren pas weer in 1937 verder als Robur.

Na 1944

De naoorlogse periode kenmerkte zich aanvankelijk door een verdere groei. Het lint van bedrijfspanden werd alleen maar langgerechter en de bebouwingsdichtheid groter. De meest in het oog springende uitbreiding in het centrum

was de grootse uitbreiding van de Vlisco, die in 1953/'54 een hoogbouw van vier verdiepingen in de voormalige achtertuin van het kasteel realiseerde. Ten noordoosten van de Julianabrug vestigde zich naast Claus' garefabriek onder meer de metaalgietery van Van Dongen. Ten zuidwesten van de spoorbrug kwam naast de houtwarenfabriek van Bezemer een industrierrein met onder meer wasserij Wilhelmina, metaalwarenfabriek DWZ en de CHV. Om nieuwe watergebonden bedrijvigheid aan te kunnen trekken ontwikkelde de gemeente tussen 1962 en 1964 een nieuwe industriehaven ten zuidoosten van de spoorlijn. Het meest spraakmakend was de vestiging van een bottelarij van Amstel, die in 1965 feestelijk werd geopend. De verdere komst van nieuwe bedrijven liet aanvankelijk op zich wachten. Tenslotte streken hier onder meer enkele mengvoederbedrijven en een betoncentrale neer.



Luchtfoto van Diddens & Van Asten uit 1930. Bron: Beeldbank Heemkundekring Helmont

Maar vanaf einde jaren zestig kende vooral de traditionele industrie, gevestigd in het oude deel van de kanaalzone, aldoor een achteruitgang. Die werd ook in beeld zichtbaar. In wat rond 1960 nog grotendeels een aaneengesloten bedrijfsbebouwing was, vielen steeds meer lege plekken die al dan niet na verloop van tijd een andere invulling kregen. De bedrijfsgebouwen van Carp, Swinkels, Diddens & Van Asten verdwenen in de jaren tachtig grotendeels, nadat al eerder de bedrijfsgebouwen van de Robur aan het kanaal hadden plaats gemaakt voor een woongebouw, de Oranjerie. In 1992 volgde nog de complete sloop van het Begemanncomplex, terwijl kort daarna Felix Clercx en tenslotte ook Van Dam moesten wijken voor de nieuwbouwwijk De Groene Loper.

Transport

Voor de economische ontwikkeling van de regio is de Zuid-Willemsvaart van groot belang geweest. Na een aarzelend begin, mede vanwege de afscheidingssperikelen met België, werd het kanaal vanaf 1850 een transportader van betekenis. Het aantal en de gemiddelde grootte van de schepen nam toe, evenals het vervoerd gewicht. Vanaf 1875 steeg het transportvolume vrijwel voortdurend, van zo'n 600.000 ton rond 1880 tot ruim 1 miljoen rond 1900. Tot aan de Eerste Wereldoorlog was er een enorme groei en het tonnage was in 1910 al 2,5 miljoen ton. Deels betrof dit doorvoer, maar het meeste was transport van en voor lokale opdrachtgevers. In 1895 kwamen in Helmond 4685 schepen aan, al dan niet in doorvaart, in 1908 al meer dan 9000. De totale tonnage van deze schepen steeg in deze periode met 264%.

Na een tijdelijke terugval tussen 1914-

1918 nam het belang van de vaarweg tot de crisistijd fors toe, zij het met schommelingen. Ook in de jaren dertig was er nog redelijk druk verkeer op het kanaal. Zo passeerden midden in de crisistijd nog altijd circa 15.000 schepen de sluisen bij Helmond. Gelukkig voor de sluiswachters (en de wachtenden voor de bruggen) met niet even zovele schuttingen; veel scheepvaart vond plaats als sleep, dat wil zeggen dat twee tot vier schepen werden getrokken door een motorschip. Langs de Helmondse kades verrezen steeds meer los- en laadinrichtingen: zowel de Gebrs. Van Thiel als de Nedschroef beschikten in de jaren twintig over een kraanbaan. In 1926 voorzag de houtzagerij van Clercx de bestaande takelmast van een elektrische motorlier en in 1929 kreeg het pakhuis van de NCB ook een mechanische transportinrichting. Een jaar eerder liet de plaatselijke bouwmaterialen- en steenkolenhandelaar Jan van Bussel aan de Kanaaldijk Zuidoost een zestig meter lange kraanbaan oprichten, waarbij de baan tot over de kanaaldijk reikte en de machinist vanuit zijn houten cabine de schepen kon lossen en eventueel de vrachtwagens kon beladen. In 1935 nam de firma Slits deze baan over. Van Bussel richtte vervolgens enkele meters ten zuiden een hijskraan op die in combinatie met de firma J.H. de Wit & Zonen werd gebruikt.

In de vaart

Vanuit Helmond ontstonden er in de loop van de 19^{de} eeuw diverse stoombootdiensten op Rotterdam en Amsterdam. Daarbij waren plaatselijke ondernemers betrokken of initiatiefnemer. Zo richtte een combinatie van G. van Glabbeek, J.P. Pistorius en J.C. Kiersch in 1849 een dienst naar Rotterdam op en stonden een plaatselijke

rentenier en een textielondernemer in 1863 borg voor Helmondse schippers voor hun beurtdiensten. De beurtvaart tussen Helmond en Rotterdam was rond 1860 in handen van de schipper Buys om vervolgens over te gaan naar de Gebr. Van den Boom. Tussen Helmond en Amsterdam waren rond 1860 de schippers Jacobus en Cornelis Bom actief. In 1876 voeren twee stoomschepen in geregelde dienst op Amsterdam, drie op Rotterdam terwijl er naar 's-Hertogenbosch een trekschuit voer. Begin 20^{ste} eeuw waren er vijf boten in geregelde vaart op Rotterdam, naast twee op Amsterdam en een op 's-Hertogenbosch. De dagelijkse dienst van Van den Boom op Rotterdam gebeurde met *Helmond*, *Helmonds Nijverheid*, *Rotterdam*, *Zutphen II* en *Luctor et Emergo*. Ook had Van den Boom een schip op Amsterdam in de vaart, *de Batavier*, naast Helmonds Industrie van de Nieuwe Helmondsche Stoombootdienst. Ook de Helmonds Koophandel op 's-Hertogenbosch was eigendom van Van den Boom. Verder deden dus nog ruim vijftien andere, elders gevestigde vaardiensten op hun route desgevraagd Helmond aan.

Drukte

Omdat het verkeer over de Zuid-Willemsvaart na de afschaffing van de brug- en sluisgelden geheel vrij was, verkozen de Belgische schippers deze vaarroute boven de kortere over Antwerpen of langs Belgische waterwegen omdat in België wel kanaalrechten geheven werden. In Helmond zal men de toegenomen drukte wel opgemerkt hebben. Tussen 1896 en 1908 steeg het tonnage van de scheepvaartbeweging tussen Maastricht en 's-Hertogenbosch van bijna 1,5 miljoen tot bijna 2,5 miljoen ton. Deze vermeerdering in twaalf jaar tijd was mede het gevolg van een aanzienlijke vergroting van de gemiddelde scheepsafmeting. De gevolgen waren niet

Watergebruik

De Zuid-Willemsvaart was en is belangrijk voor de waterhuishouding in haar stroomgebied. Verder deed en doet het kanaal ook dienst als zwemwater, waswater (overal waren vlotjes om de was te spoelen), vloeiwater, proceswater voor de aanliggende bedrijven en als viswater, bluswater en drinkwater. Veel aangelegen bedrijven benutten het kanaalwater voor hun productieproces, zeker in de periode voor de komst van de waterleiding. Vrijwel alle 19^{de} eeuwse bedrijven hadden naast een vergunning voor een losplaats ook een of meer duikers onder de kanaaldijk voor de aanvoer van water. Zo kreeg in 1855 de firma W. Prinzen toestemming om de twee onvoldoende pompbuizen naar haar turksroodververij bij sluis 8 te vervangen door een enkele gietijzeren buis van 15 cm diameter. En in hetzelfde jaar mocht H.J. Raymakers voor haar op te richten weeffabriek een losplaats en tevens een spoel/wasplaats aan de kanaaldijk oprichten. Vooral de textielbedrijven maakten (en maken nog steeds) graag gebruik van het kanaalwater. Anno 2026 gebruiken

alleen nadelig voor de Nederlandse scheepvaartondernemers, die door de voorkeur van de Belgische schippers voor dit kanaal onvermijdelijk vertraging ondervonden. Ook het publiek merkte de gevolgen. Zo werd begin 20^{ste} eeuw een stoombootdienst tussen Maastricht en 's-Hertogenbosch opgeheven, omdat de reis door de drukte op het kanaal niet meer in een etmaal te doen was. Een stoombootdienst tussen Helmond en Rotterdam, die voorheen drie retourreizen in de week deed, kon in 1908 nog slechts eens per week op en neer vanwege het vele oponthoud. Een Helmonder die aan het kanaal woonde meldde uit eigen constatering dat de sluispassage te Helmond een schip wel vijf kwartier kostte.



Deze opname uit 1959 toont het overladen van bieten in een vrachtschip ter hoogte van Diddens & Van Asten. Bron: beeldank RHCE nr.102891

textielondernemingen als Raymakers en de Vlisco nog altijd grote hoeveelheden kanaalwater. Na zuivering, zeker noodzakelijk wanneer via de Maas vervuild water binnenstroomt, wordt het voor het verf- en spoelproces gebruikt. In de 19^{de} eeuw gebruikten bedrijven het kanaal ook als spoel- en wasplaats, waarvoor zij een vergunning moesten aanvragen. Het water van de Zuid-Willemsvaart was soms zodanig vervuild dat het nadelig was voor de bedrijfsvoering van de fabrieken. Zo legden de textiel-fabrieken in 1930 hun productieproces noodgedwongen tijdelijk stil als gevolg van de vervuiling van het kanaalwater door de Aa. De verbeterde ontwatering van het stroomgebied van de Aa zorgde bij tijd en wijle voor een zo door humuszuren uit het Peelgebied verontreinigd

water van de Zuid-Willemsvaart dat het ongeschikt was voor de betrokken bedrijven. Pas na omleiding van de Aa konden de textiel fabrieken weer hun 'normale' productieproces hervatten.

Een bijzonder gebruik van het kanaalwater was de bevoeding van landbouwpercelen. In navolging van dergelijke gebruiken aan de Maas, waar het rivierwater vruchtbaar slib meebracht, probeerden grondeigenaren rond 1850 hun landerijen langs de Zuid-Willemsvaart te verbeteren door deze via een duiker of doorlaat tijdelijk onder water te zetten. Dat gebeurde onder meer bij sluis 7 waar anno 2026 nog altijd een inlaat is, die dienst doet om in de vorstperiode de laag gelegen gronden van boer Kuijpers onderwater te kunnen zetten als schaatsbaan.

Het water kan overigens ook reddend werken, bij bluswerkzaamheden in 'de kanaalzone' maakte men daar dankbaar gebruik van. Maar niet altijd kon de brandweer bij het water komen of het gebruiken. Bij de enorme brand die in december 1928 garenfabriek Carp in Helmond trof, vloor het zo hard dat vooral in het begin, *toen de hitte van het vuur nog niet zoo hevig was, veel bluswater onmiddelijk ijs werd.* «

Verdere literatuur

- P. Jacobs, Reeds ziet gij van volksschuit en pakschuit de vlag ... : ofwel 170 jaar 't Knaal in Helmond, De Vlasbloem 14 (1994), 31-56
- Jean Paul Corten (red.), Lijnen door het Brabantse land (Zwolle 1997)
- Frans Kense e.a., Verkeer en vervoer in Brabant 1814-1940 (Tilburg 2013)
- S.H.A.M. Zoetmulder, Honderd jaren Oost-Brabants Bedrijfsleven 1852-1952. Gedenkboek in opdracht van de Kamer van

Koophandel voor Oostelijk Noord Brabant (Eindhoven 1952)

- Cees Verhagen, De geschiedenis van de Zuid-Willemsvaart. Het kanaal van eenheid en scheiding. (Somer 2000)
- Gemeente verslag Helmond 1909 en 1910
- Giel van Hooff, Kunstwerken aan de Knaal. 190 jaar bruggen, havens en sluizen aan de Zuid-Willemsvaart te Helmond (1823-2013) (Helmond 2013)
- Akke de Vries-Overveen, Maritiem Cultuurlandschap in Brabant? Schippers aan de Zuid-Willemsvaart (Masterscriptie Erfgoedstudies juli 2012) http://waterfabriek.eu/mediapool/132/1323721/data/Scriptie_Erfgoedstudies_Akke_de_Vries-Oosterveen.pdf
- Werkend Verleden in Helmond nummer 7: speciaal 't Kanaal (september 1995)
- De 'knaal'. Bestaan en bedrijvigheid op en langs de Zuid-Willemsvaart, Het Leven in Helmond vanaf het midden van de negentiende eeuw nummer 15 (2015, Uitgeverij Optima & Heemkundekring Helmont)
- Giel van Hooff, Een verstomde getuige aan de Zuid-Willemsvaart. Kraanbaan van Slits gemeentelijk monument? In: Werkend Verleden in Helmond nummer 14 (mei 1999), 20-24



Bij de grote brand op 16 december 1928 van garenfabriek Carp kon het water van de Zuid-Willemsvaart in eerste instantie niet gebruikt worden vanwege de kou.

Bron: beeldank RHCE nr. 113124, foto: Atelier J. Meulendijks

Begunstigers

van de **Heemkundekring Helmont**



BROECKX MAKELAARS

COENEN TAFELCULTUUR

FOTO LAMBERT VAN DE KERKHOF

DE JONGH DAK EN BOUWSERVICE

KUIJPERS BUSINESS PARTNERS B.V.

LAUMÉ MEDIA RECLAME-DRUKWERK

METAAL MAKELAAR RUUD GRIJPSTRA

MOSMAN AUTOSCHADE

NOTARISKANTOOR SPOORMAKERS

NOTEN GRAFMONUMENTEN HELMOND

SMITS + PRICK ACCOUNTANTS EN BELASTINGADVISEURS

VAN NUENEN RIJWIELHANDEL

WIJNHUIS HELMOND



