

INHOUDSOPGAVE

| | |
|---|---|
| Voorwoord | 3 |
| Hoofdstuk 1 Wat vooraf ging | |
| Hoofdstuk 2 Onderhandelingen met de aangrenzende gemeenten | |
| Hoofdstuk 3 De bestekken en condities van de aanbesteding, 1845 | |
| Hoofdstuk 4 De financiering en aanleg van het Eindhovensch Kanaal | |
| Hoofdstuk 5 Mierlo en het Eindhovensch Kanaal | |
| Hoofdstuk 6 Scheepvaart op het Eindhovensch Kanaal in de 19 ^e eeuw | |
| Hoofdstuk 7 De kanaalkwestie | |
| Hoofdstuk 8 Het Eindhovensch Kanaal en de Tweede Wereldoorlog | |
| Hoofdstuk 9 Het Eindhovensch Kanaal in de periode van 1950-1974 | |
| Hoofdstuk 10 Een nieuwe functie voor het Eindhovensch Kanaal, 1974-heden | |

Voor het aanleveren van kopij geldt het volgende:

Kopij aanleveren als Word-document **zonder opmaak** met de extensie .DOC, .DOCX, of .TXT. Foto's of illustraties **niet** insluiten in het word document. Ik kan ze dan niet verwerken. Lever ze aan als apart bestand in .TIF of .JPG met een resolutie van ten minste 300 DPI. Als er een lagere resolutie wordt aangeleverd gaat dit zeer ten koste van de afdrukkwaliteit.

BESTUUR

| | |
|-----------------|--|
| Voorzitter: | Theo de Groof, 0492-662258 |
| Secretaris: | Annie Berkers-Romonesco 0492-664118 |
| Penningmeester: | Hans Verhees 0492-663219 |
| Lid: | Henk van Sleuwen 0492-662916 |
| Lid: | Mary Damen-v.d. Aa 0492-662571 |
| Lid: | Peter van den Berk 0493-317920 |
| Lid/notulist: | Rinie Weijs 0492-662758 |

Redactie:

Carin Jansen
Marieke van de Konijnenberg
Joep van Grunsven
Rinie Weijs

Redactieadres:

Carin Jansen-Zeelen
Hertshooi 8
5731 TH Mierlo
E-mail: Redactiekoerier@Gmail.com

VAN DE VOORZITTER

De titel van dit boekje had kunnen zijn: Eindhovensch Kanaal, hoe kwam Eindhoven aan het kanaal, hoe komt Eindhoven van dat kanaal af?

Het gemeentebestuur van Eindhoven heeft een langdurige strijd moeten voeren om voor eigen rekening een kanaalverbinding aan te mogen leggen met de belangrijke handelssteden boven de grote rivieren. Na een gebruik van bijna 130 jaar moet de gemeente Eindhoven opnieuw een strijd voeren, maar nu om van alle kosten die het kanaal met zich meebrengt af te komen. In beide situaties ondervond Eindhoven weinig financiële solidariteit van de betrokken gemeenten.

Het “Gat van Eindhoven” werd in 1974 gesloten voor de scheepvaart. Het kanaal dat aangelegd werd in een omgeving die vooral uit kale heide bestond, ligt nu grotendeels in een groen gebied met veel volwassen bomen, een natuurgebied dat het verdient om in stand gehouden te worden.

Mierlonaren hebben allemaal wel iets met het Eindhovensch Kanaal: ze hebben er gezwommen, geschaatst, gevist, gefietst of gewandeld. Ze hebben iets met de bruggen waar ze soms dagelijks over heen moeten of met ondernemingen, gelegen aan het kanaal, zoals de Cuijt, De Brug en de Haes.

Daarom ligt in deze uitgave van de Heemkundekring Myerle de nadruk vooral op datgene wat in Mierlo gebeurde.

Theo de Groof



HET EINDHOVENSCH KANAAL.

Hoofdstuk 1. Wat vooraf ging.

De positie van Brabant in de 18^e eeuw.

Tot ver in de 18^e eeuw was het met de verkeersverbindingen in Brabant slecht gesteld, waardoor de landbouw, handel en industrie zich nauwelijks ontwikkelden. De zandwegen waren slecht begaanbaar voor de karren die vanuit 's-Hertogenbosch het Brabantse platteland moest bevoorraden met o.a. grondstoffen voor de fabrieken en meststoffen voor de landbouw op de arme zandgronden. Voor de afzet van producten vanuit Brabant naar de grote handelssteden in het westen van het land gold natuurlijk hetzelfde. De vervoerskosten waren erg hoog.

In 1785 schreef het Bataafs Genootschap der Proefondervindelijke Wijsbegeerte een prijsvraag uit. De volgende vraag werd aan de deelnemers voorgelegd: *“Zijn er eenige natuurlijke of ander 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*

Hendrik Verhees (1744-1813). Zijn ouders trouwden in 1742 in Mierlo. Zij verhuisden kort daarna naar Boxtel.



vervoering van allerlei Koopgoederen, welke in onze Zeehavens ontvangen worden; zo neen, welk zou daar toe het beste en meest uitvoerlijke Plan zijn, welke koste zouden er toe vereist worden, en welke voordeelen zouden ons Land en de Koophandel daar uit trekken kunnen?”

Landmeter Hendrik Verhees, die zich ontwikkeld had tot een deskundige op het gebied van waterbeheer, beschreef in zijn *“Antwoord op de vraag”* het tracé van het door hem voorgestelde kanaal dat vanuit Maastricht via Tongeren, Caulille en Achel, parallel aan de Tongelreep naar Eindhoven moest lopen en vervolgens via Boxtel en Vught naar 's-Hertogenbosch.

Verhees ondertekende zijn antwoord met: Hendrik Verhees, geadmitteerd landmeter, architect en aanneemer van werken, tot Boxtel in de Meijerij van 's-Hertogenbosch. Verhees koos dus voor een traject door het Dommeldal.

In 1790 kwam de straatweg van 's-Hertogenbosch naar Eindhoven pas klaar en het duurde nog tot 1818 voordat deze weg doorgetrokken was tot aan Luik. Waterverbindingen waren er nauwelijks. De enige vaarweg was de Maas, maar deze rivier was eigenlijk maar bevaarbaar tot Venlo.

Canal du Nord.

In 1809, tijdens de Franse bezetting, werd een begin gemaakt met een kanaalverbinding van Antwerpen naar Neuss (bij Duisburg). Dit kanaal moest een verbinding gaan vormen tussen de Schelde, Maas en Rijn. Deze vaarweg staat bekend onder de naam *“Canal du Nord”* en zou vanaf het plaatsje Lier bij Antwerpen, via Lozen, Weert en Venlo naar Neuss lopen.

Bij het bezoek van koning Lodewijk Napoleon aan Eindhoven op 16 april 1809 bepleitte schout Antonius van Baar het belang van goede verbindingen voor Eindhoven. Door de val van het Franse keizerrijk in 1813 bleven de gegraven geulen voor het ontworpen Rijn-Scheldekanaal ongebruikt liggen.

De Zuid-Willemsvaart.

In 1815 werden Noord en Zuid in het Verenigd Koninkrijk samengebracht onder Koning Willem I. Hij zag de noodzaak van goede verkeersverbindingen in.

Het Brabantse statenlid Jhr. Carel Frederik Wesselman van Helmond, die als deskundig gold, kwam op verzoek van de gouverneur van Noord-Brabant met een voorstel. In 1811 had Wesselman al deel uitgemaakt van een commissie, door Napoleon ingesteld om de onvoltooide werken van het Canal du Nord in te passen in de verbinding van Maastricht naar Den Bosch. In 1812 had hij hierover verslag uitgebracht.

In het rapport stelde Wesselman voor gebruik te maken van geheel het toevoerkanaal van Smeermaas naar Lozen en vandaar het gegraven tracé van het Canal du Nord te volgen tot Nederweert. Voor een verdere verbinding met Den Bosch gaf hij de voorkeur aan de route langs de rivier de Aa boven de route door het dal van de Dommel vanwege de nabijheid van het turfgebied de Peel. Een grotere bevolkingsdichtheid in het gebied van de Aa en de goede verbinding die Eindhoven al met Den Bosch had over de "steenweg" werden als doorslaggevende argumenten gebruikt.

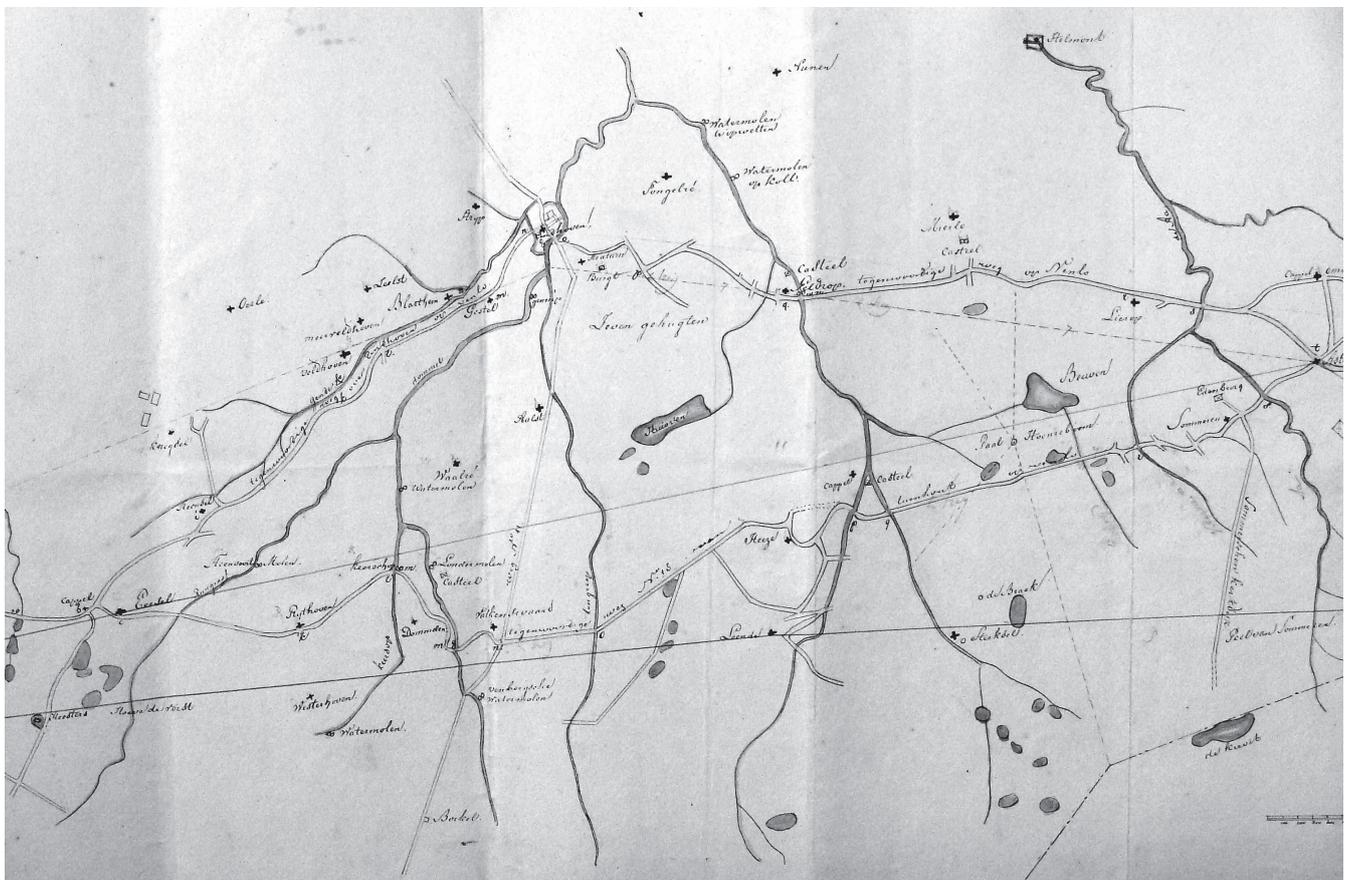
Eindhoven hoorde kort daarna van deze op Helmond gerichte plannen. Eindhoven kwam met het voorstel een gedeelte van de Dommel

bevaarbaar te maken, waardoor het kanaal langs Eindhoven zou komen te liggen. Daarom gaf het gemeentebestuur van Eindhoven in 1816 enkele raadsleden opdracht gouverneur C.G. Hultman in Den Bosch het Eindhovens standpunt toe te lichten. In 1819 deed het gemeentebestuur opnieuw een poging. Mr. G. Teurlings, vertegenwoordiger van Eindhoven in de Provinciale Staten, probeerde Hultman te overtuigen dat de "Dommelvariant" goedkoper zou zijn dan de "Aa-variant". Ook diende de raad een verzoekschrift in bij de koning.

Met berekeningen werd aangetoond dat de verbinding via Eindhoven f 500.000,- goedkoper was. Dit traject was 3 uur gaans korter en er hoefden 3 sluizen minder aangelegd worden. Alles bleek tevergeefs.

De argumenten voor een kanaal langs Helmond wogen blijkbaar zwaarder. Het dal van de Aa bleek fysisch-geografisch beter geschikt voor de aanleg en bij kanalisatie van de Dommel moesten een aantal heuvelruggen doorsneden worden. Men kon gebruik maken van de in de Franse tijd gegraven kanaalsleuf Lozen-Nederweert-Venlo. De belangrijke turfstreek de Peel kon ontsloten worden

De keuze tussen Aa-dal en Dommeldal. De waterstromen in 1817.



en bovendien was Helmond een belangrijker industrie- en handelscentrum dan Eindhoven.

Toen in 1821 de opmetingen in het dal van de Aa al in volle gang waren, deed de Eindhovense raad nog een vergeefse poging. In april 1822 had de aanbesteding plaats en op 24 augustus 1826 werd de Zuid-Willemsvaart officieel geopend.

De strijd om een “communicatie te water” of een straatweg

In juni 1829 ontving de raad van de stad Eindhoven een schrijven van de gouverneur van de provincie met de mededeling dat de koning op 27 juni een bezoek zou brengen aan 's-Hertogenbosch. De gemeenteraad besloot een afvaardiging te sturen, bestaande uit: R.P. Smits, burgemeester, A. van de Moosdijk, wethouder en H. van Leersum, lid van de raad om koning Willem I een verzoekschrift te overhandigen “*ter verkrijging eener communicatie te water*” met de Zuid Willemsvaart in het belang van handel, industrie en landbouw. Het verzoek werd ook gedaan namens de gemeentebesturen van Geldrop, Zesgehuchten, Gestel en Blaarthem.



Textielfabriek Den Bouw van J.Th.Smits en Znn in Eindhoven. Waarschijnlijk een schilderwerk van J.A. Knip.

Textielfabrikant J.F. Smits en Znn en de voornaamste kooplieden en fabrikanten van Eindhoven ondersteunden het verzoek, evenals de Kamer van Koophandel van Amsterdam en de belangrijkste zeehandelaren en kooplieden van Rotterdam. Willem I zag het belang van een goede verbinding wel in, maar er was nog een alternatief. Geen waterverbinding tussen Eindhoven en de Zuid-Willemsvaart, maar een straatverbinding Helmond, Mierlo, Geldrop, Eindhoven. Helmond was hier een groot voorstander van. Als in de winter het kanaal dicht gevoren was hadden zij nog een goede verharde straatverbinding Helmond, Eindhoven, 's-Hertogenbosch en wat scheepvaart

betreft bleef Helmond overslaghaven voor Eindhoven.

Op 29 december 1830 kreeg het stedelijk bestuur van Eindhoven echter te horen dat de koning gekozen had voor een goedkopere straatverbinding. Vanwege de Belgische opstand werd de aanleg hiervan echter uitgesteld “*tot den Staat van Vreden en rust herboren zal zijn*”.

In 1839 werd de afscheiding van België definitief geregeld. De raad van Eindhoven kwam onmiddellijk in actie. In een nieuw verzoekschrift werd weer betoogd dat een “*communicatie te water*” beter was dan een straatweg. Een commissie bestaande uit J.J. Smits JFzn lid van Provinciale Staten, J. van Oorschot wethouder en A. van Stekelenborg secretaris, ging de brief persoonlijk overhandigen aan de koning.

Op 6 februari 1840 kreeg het gemeentebestuur toestemming van de minister van Binnenlandse Zaken om een plan te maken voor de aanleg van een kanaal, mits “*zulks zonder bezwaar van 's Lands schatkist tot stand konde worden gebragt*”, ofwel: wij betalen niet mee.

Bij gelegenheid van een bezoek op 3 mei 1841 van koning Willem II aan Eindhoven, bood het gemeentebestuur een plan aan voor de aanleg van een kanaal, met bijbehorende begroting, een nota van belangrijke voordelen en een kostenverdeling. In het voorstel werd de volgende verdeling gemaakt: de stad Eindhoven betaalt f 100.000,-, de provincie f 50.000,- en het Rijk f 150.000,-. Eindhoven redeneerde dat het nieuwe kanaal het Rijk geld opleverde vanwege de extra rechten door een drukkerie vaart op de Zuid-Willemsvaart.

De problemen met de gemeente Helmond waren echter nog niet opgelost. Zij bepleitte evenals in 1829 een nieuwe straatweg tussen Helmond en Eindhoven in plaats van een nieuw kanaal. Helmond had zich inmiddels vergewist van de steun van de gemeente Geldrop. Gedeputeerde Staten organiseerde een bijeenkomst met de betrokken gemeenten Eindhoven, Helmond, Mierlo, Geldrop, Tongelre en Nuenen, Gerwen en Nederwetten op 18 augustus 1841 in het stadhuis van Eindhoven. De vertegenwoordigers van deze gemeenten moesten een volmacht hebben “*om beraadslagingen te houden en om aanbiedingen te doen van gemeentelijke bijdragen in de kosten voor aanleg van het kanaal of de*

straatweg wanneer besloten wordt tot aanleg van een van beide”.

De bijeenkomst liep echter op niets uit. Eindhoven beschikte over een compleet plan met begroting, maar Helmond en Geldrop gaven aan dat zij te weinig voorgelicht en voorbereid waren om hun mening te geven en een aanbod te doen van hun aandeel in de kosten, die gemaakt moesten worden voor de uitvoering van één van beide werken. De andere gemeenten lieten hun keuze afhangen van

Uitgaven gedaan door H. Smits op de reis door hem gedaan met de heer Joseph Smits, op Verzoek van den Raad in voor belangens van de Stad Eindhoven:

| 1842 | |
|------|--|
| 10 | penning aan barieren tot Filburg 1 - 15 |
| | brood voor 2 paard en vertering tot id " - 50 |
| | het diner met een fles wijn en 2 paard by van Ruyck 2 - 50 |
| | aan barieren tot Breda " - 40 |
| | brood voor 2 paard en vertering tot Breda " - 40 |
| 11 | penning te Breda verblijven en met vertoer |
| 12 | aan drinkgeld by 2 vertrek van Breda 1 - 25 |
| | aan barieren tot Rosendaal " - 40 |
| | aan brood voor 2 paard en vertering " - 50 |
| 14 | penning te Rosendaal voor solpici en logement 3 - 50 |
| | aan een fles wijn " - 00 |
| | stalling en vertering van 2 paard " - 75 |
| | aan barieren tot Bergopdoorn " - 40 |
| | brood voor 2 paard en vertering " - 50 |
| | te Bergopdoorn gedineerd met een fles wijn 3 - 20 |
| | stalling en vertering voor 2 paard " - 50 |
| | aan barieren naar Rosendaal terug " - 40 |
| | brood voor 2 paard en vertering " - 30 |
| | <hr/> |
| | = 17 - 90 |

Een reisdeclaratie. In opdracht van de gemeenteraad van Eindhoven bezochten H. en J. Smits in 1842 leden van de Provinciale Staten in West-Brabant om hen te informeren.

de route die de straatweg zou gaan nemen en omdat daar nog geen plan voor was, konden zij geen mening geven. Afgesproken werd dat Helmond en Geldrop binnen twee maanden met een plan zouden komen. Begin december 1841 schreef het stedelijk bestuur van Eindhoven een brief naar Gedeputeerde Staten, omdat zij nog steeds niets gehoord had over het plan van de straatweg van

Eindhoven naar Helmond. Het antwoord was kort: “De Besturen van Helmond en Geldrop zijn door omstandigheden, onafhankelijk van hun wil, verhinderd om binnen de bepaalde tijd het project voor het aanleggen van een straatweg aan te bieden en daarom is aan die besturen eenig uitstel verleend moeten worden”.

Welke omstandigheden dat waren werd niet bekend gemaakt. Het bestuur van Eindhoven besloot zich te richten tot de koning.

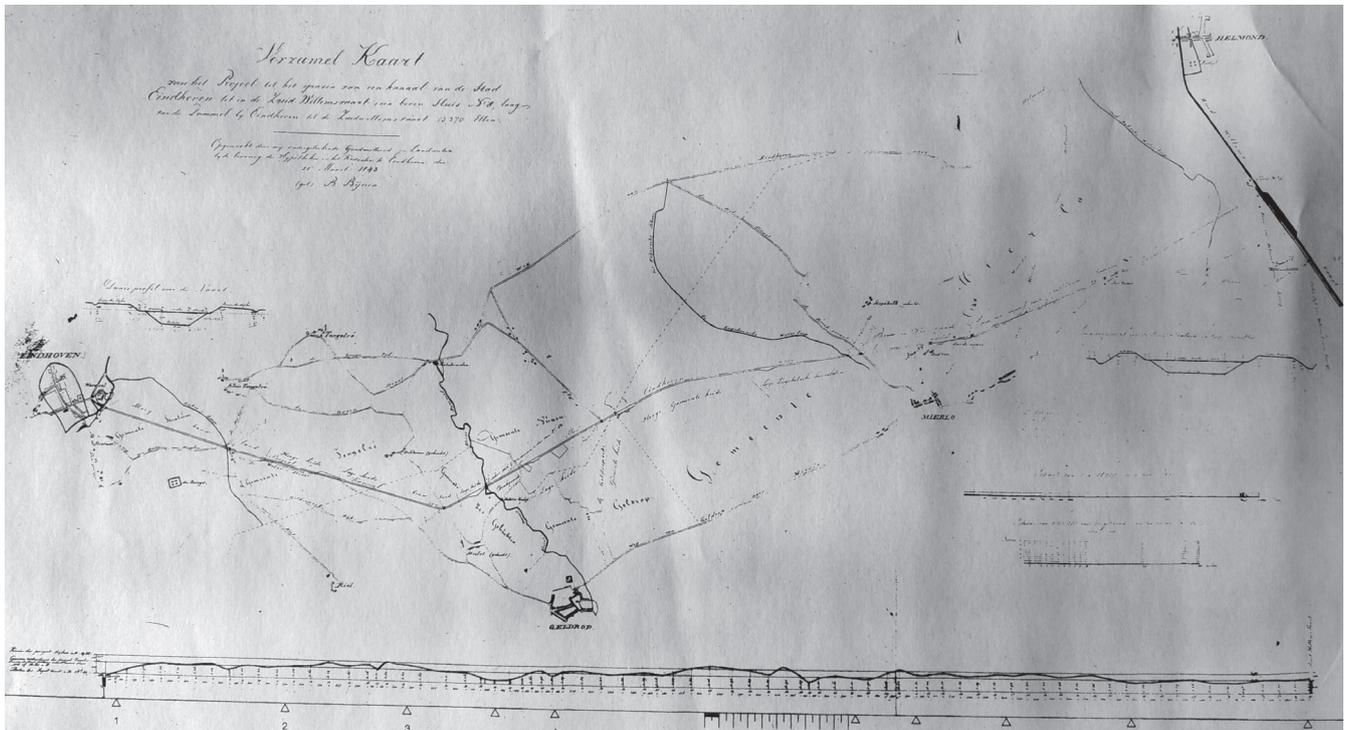
Op weg naar een eigen kanaal

Op 4 oktober 1842 schreef een twintigtal handelaren in “coloniale” goederen en fabrikanten in “tabak, snuif en carotten” uit Eindhoven een rekest. In hun verzoekschrift schreven zij dat ze al vanaf 1829 “met en benevens het bestuur van de Stad werkzaam geweest zijn” om een betere verbinding te krijgen met belangrijke handelsgewesten door middel van een aan te leggen zijtak naar de Zuid-Willemsvaart. Voor de verbetering van deze streek was nog nooit een cent uit de provinciale fondsen verstrekt, terwijl zij wel steeds ruimschoots bijgedragen hadden.

Ook uit Bergeijk kwam ondersteuning. Een aantal houtskoolbranders, landbouwers en bosbouwers pleitte voor het kanaal om de Kempen te ontsluiten. Het vervoer van hun producten met de kar naar Den Bosch was heel tijdrovend. De houtskoolbranders verloren door de sterke wind en hobbelige wegen vaak een gedeelte van hun vracht.

In de raadsvergadering van Eindhoven van 14 januari 1843 constateerden de aanwezige leden dat zij het niet eens konden worden met het Rijk en de Provincie over hun bijdrage in de financiering van het kanaal. Eindhoven was het getouwtrek beu en besloot in dezelfde vergadering om het kanaal voor eigen rekening aan te leggen. Er werd een commissie benoemd, bestaande uit de wethouders Van Bon en Smits, om in Den Haag een regeling te treffen voor de financiering. Beide wethouders voerden gesprekken met de minister van Binnenlandse Zaken en de minister van Financiën.

Zij kwamen overeen dat de gemeente Eindhoven de sluisgelden kreeg van alle schepen op de Zuid-Willemsvaart van en naar Eindhoven. Deze bijdrage was bedoeld voor de aflossing van de lening, afgesloten voor de aanleg van het Eindhovens Kanaal en gold dus alleen voor die periode. Bij het ontwerpen van het plan voor de aanleg van



De kaart van B. Bijnen, landmeter en burgemeester van Waalre.

het kanaal had de ontwerper, landmeter der 1^e klasse Bartholomeus Bijnen uit Waalre, de totale kosten begroot op f 300.000,-, waarvan de gemeente Eindhoven f 100.000,- voor haar rekening zou nemen. Nu de gemeenteraad besloten had het kanaal zelf te financieren moest er ingrijpend gesnoeid worden op het plan.

Bijnen onderzocht een vijftal varianten voor het tracé van het kanaal van Tongelre naar de stad Eindhoven. Ook ondernemers probeerden invloed uit te oefenen op het nieuwe plan. Op 2 maart 1844 ondertekenden bijna 140 ingezetenen van Eindhoven, vooral neringdoenden, een brief naar B. en W. met het verzoek

“om de bassin der te gravene kanaal, zoo na mogelijk aan de Stad te brengen, dat van dezelve onmiddellijk eene opvaart over een bestraaete weg tot op de markt kan worden aangelegd, immers daar is de plaats waar men uit de topografische ligging dezer stad het midden punt moet vinden en waar al de straten welke binnen de Stad leiden zich vereenigen, zodat geen bewoner van welken oort ook, hiertegen eenige gegronde rede van bezwaar of onbillijkheid zal kunnen voorwenden”.

Uit kostenoverweging zou het echter zover niet komen.

De bezuinigingen op het project had grote gevolgen,

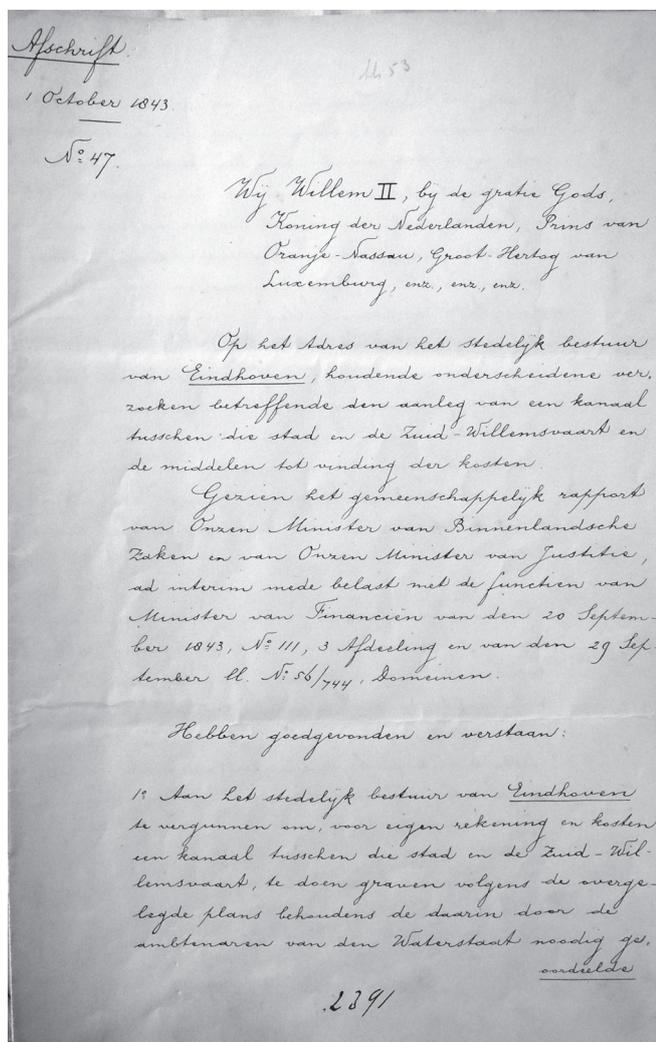
waarvan de volgende de belangrijkste waren:

- de haven van het kanaal kwam niet in Eindhoven te liggen, maar in de gemeente Stratum. In het oorspronkelijk plan zou de Dommel omgeleid worden om de havenkom in het centrum van Eindhoven te kunnen leggen. Vandaar dat het “Kanaal van Eindhoven naar Helmond”, een publicatie van de gemeente Eindhoven uit 1913, wat vreemd klinkt, omdat tot het ontstaan van de gemeente “Groot Eindhoven” in 1921, het kanaal nooit in Eindhoven of Helmond gelegen heeft.
- Het kanaal was in eerste instantie bedoeld voor dubbelvaart. Door uitvoering in enkelvaart werd bespaard op de aanlegkosten van het kanaal, de bruggen, de duikers en de aankoop van grond.
- Aanvankelijk mondde het kanaal in de Zuid-Willemsvaart uit tussen sluis 7 en sluis 8 in Helmond. Het gebied tussen sluis 8 en sluis 9 was lager gelegen waardoor het graafwerk afnam.

Op 19 april hadden de wethouders Van Bon en Smits een onderhoud met koning Willem II en de minister van Financiën om goedkeuring te vragen voor het aangepaste plan. Tevens werd verzocht een lening van f 150.000,- af te mogen sluiten. Deze twee verzoeken leverden geen probleem op, maar met het afstaan van de sluisrechten had men in 's-Gravenhage wel problemen. Eindhoven had echter sterke argumenten: bij de aanleg van de Zuid-Willemsvaart hadden de aanliggende

gemeenten niets hoeven bijdragen en zij betaalden ook niets voor het onderhoud. Bovendien liep het Rijk geen sluisgelden mis, want als het kanaal niet gegraven werd zouden er geen schepen naar Eindhoven varen en ontving de overheid ook geen rechten. Eind juni 1843 schreef de minister van Binnenlandse Zaken dat hij wel kon berusten in de opgegeven redenen.

Eindelijk was het zover. Op 1 oktober 1843 kreeg het stedelijk bestuur van Eindhoven de Koninklijke concessie om voor eigen rekening een kanaal aan te leggen.



Op 1 oktober 1843 verleende koning Willem II vergunning voor de aanleg van het kanaal..

Hoofdstuk 2. Onderhandelingen met de aangrenzende gemeenten

Nu de concessie binnen was kon Eindhoven in onderhandeling met de betrokken gemeenten. Gemeenten, maar ook particulieren, konden hun bezwaren indienen tegen het kanaalplan en er moest natuurlijk grond aangekocht worden. In de vergadering van 6 maart 1844 benoemde de raad van Eindhoven een commissie die belast werd met de aankoop. Hierin zaten de wethouders M. van Bon en Jos. Smits, het raadslid C. de Haes en secretaris A. van Stekelenborg.

Later zou deze commissie nog uitgebreid worden omdat de onderhandelingen moeizaam verliepen. Zij zouden in wisselende samenstelling veel bezoeken afleggen in Mierlo.

De onderhandelingen met het gemeentebestuur van Mierlo verliepen zeer stroef. Er was al een prijs voor de grond afgesproken op voorwaarde dat het kanaal dicht bij de kom van het dorp zou komen. Eindhoven voldeed aan de eis, maar er kwamen steeds nieuwe voorwaarden.

Op 1 oktober 1844 schreef burgemeester Keunen dat de raad akkoord ging met de oorspronkelijk afgesproken prijs. Ongeveer 15 ha grond zou overgedragen worden aan Eindhoven voor een bedrag van f 1.724,25, maar wel met voorwaarden. Mierlo bedong het recht een losplaats aan te leggen, de bruggen mochten gebruikt worden voor voertuigen en beesten. Verder had Eindhoven de plicht aan het Berkendijkje een voetbrug aan te leggen en dijken, bermsloten, enz. steeds behoorlijk te onderhouden.

Vanuit de provincie was er een commissie belast met opneming en onderzoek naar de bezwaren. Toen de plannen ter inzage lagen was burgemeester Keunen naar 's-Hertogenbosch gereisd om ze in te zien. Hij was er niet erg over te spreken. Van de gemaakte afspraken was weinig terug te vinden. Op het Oudven stond geen brug aangegeven terwijl dit wel met Eindhoven overeengekomen was.

Ook het voetbrugje aan het Berkendijkje ontbrak op de tekening. Hij zette vraagtekens bij de capaciteit van de duiker in de Ouddijksche Loop, tegenwoordig de Goorse Loop en bij de afwatering van de bermsloten. De stoepen van de bruggen werden niet bestraat.

Na de inventarisatie van alle bezwaren bezocht de commissie alle betrokken gemeenten om de bezwaren te bespreken. Vervolgens hadden ze een gesprek met een commissie uit het stedelijk bestuur van Eindhoven om “de bezwaren, bedenkingen en verlangens” te bespreken en oplossingen te vinden. Ook de hoofdingenieur van Waterstaat van Noord-Brabant gaf zijn visie, die in een aantal gevallen beslissend was.

De meeste gemeentebesturen wilden wel grond afstaan, maar onder bepaalde voorwaarden. De aankoop van grond in Zesgehuchten verliep wat soepeler. Het overgrote deel, meer dan 20 hectaren, was heide en in bezit van de familie Van Tuyll van Serooskerken. Deze familie stond de heide gratis af op voorwaarde dat

“nimmer eenig bruggegeld of andere bezwarende lasten onder welke benamingen ook zullen kunnen noch vermogen te worden geheven van de Ingezetenen der Gemeente Heeze, Leende en Zesgehuchten voor het gebruik maken der onder de Jurisdictie van de Gemeente Zesgehuchten te stellen brug, over het geprojecteerd kanaal van Eindhoven naar Helmond”.

De gemeente Zesgehuchten wilde een aanlegsteiger voor het lossen van meststoffen waar Eindhoven



De familie Van Tuyll van Serooskerken zorgde er voor dat de inwoners van Heeze, Leende en Zesgehuchten nooit hoefden te betalen voor het gebruik van de Hulsterbrug.

mee akkoord ging. De gemeente Geldrop was wel bereid de benodigde grond voor het kanaal gratis af te staan op voorwaarde dat zij voor eigen rekening een losplaats mochten aanleggen.

Eindhoven kon dan de rechten voor de in Geldrop geloste goederen innen. Eindhoven wilde daar wel in toestemmen, maar vroeg van Geldrop een jaarlijkse bijdrage van f 500,- om de lening voor het kanaal af te lossen.



De brug op Lungendonk kwam tot stand op aandringen van inwoners van Lierop en de gemeente Helmond.

Verder had de gemeente Geldrop de plicht een ontvanger aan te stellen om de havengelden te innen. Het gemeentebestuur ging hier niet mee akkoord. De vergaande voorwaarden die Eindhoven stelde hadden ongetwijfeld te maken met de steun, die Geldrop aan Helmond gaf om een straatweg tussen Helmond en Eindhoven te realiseren in plaats van een kanaal. De strijd om een losplaats in Geldrop werd in 1862 gestaakt.

Geldrop en Zesgehuchten waren het er over eens dat de geprojecteerde duiker beneden de Hulsterbrug te weinig capaciteit had om het water te verwerken. Het stedelijk bestuur van Eindhoven zag dit toch anders, maar liet de beslissing uiteindelijk over aan de hoofdingenieur van Waterstaat van de provincie.

De gemeenten Lierop en Helmond wilden een brug op de dijk bij de heerbaan Helmond-Lierop. De Lieropse wens kwam van de landbouwers van o.a. Hersel en Stipdonk. Zij moesten dan iedere dag een omweg maken met hun vee om dat naar de wei te brengen en/of om het te halen. Voor Helmond had de brug een handelsbelang.

Eindhoven voldeed aan vele eisen. Het gemeentebestuur wilde zo snel mogelijk met de aanleg beginnen. Met de aanlegsteiger en de twee losplaatsen die door Zesgehuchten gevraagd werden ging men akkoord, alhoewel de losplaats van Geldrop er nooit gekomen is door de voorwaarden die Eindhoven stelde. Over de capaciteit van de grote duiker voor de Kleine Dommel kon men het niet eens worden, maar Eindhoven zou zich neerleggen bij de beslissing van de ambtenaren van Waterstaat.



De gemeente Mierlo had in 1845 graag gehad dat deze duiker aan de Ouddijksche loop een groter capaciteit had gekregen.

Mierlo ging akkoord met de voorgestelde capaciteit van de duiker voor Ouddijksche loop en de stoepen van de bruggen werden niet bestraat met klinkers maar met steenpuin.

In overleg met de hoofdingenieur van Waterstaat werd besloten dat er ook voldaan werd aan de wens van Helmond en Lierop.

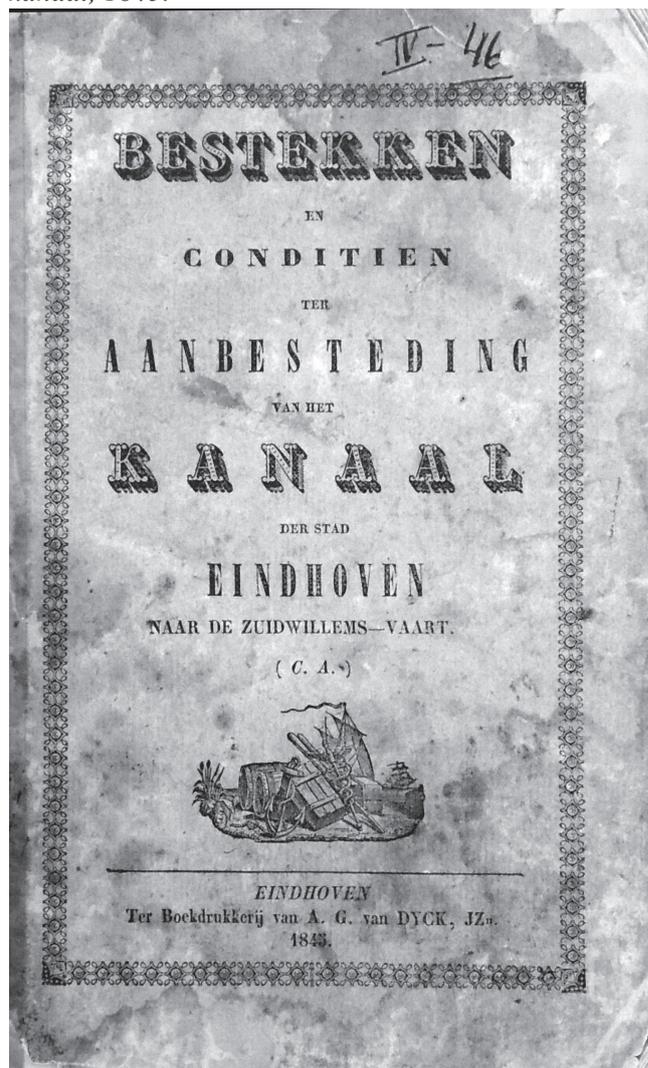
In de andere betrokken gemeenten leverde het plan en de verkoop van grond minder problemen op. Na wat wijzigingen ging ook het Ministerie van Binnenlandsche Zaken akkoord met het plan.

Hoofdstuk 3. De bestekken en condities van de aanbesteding, 1845

De aanbesteding was vastgesteld op donderdag 4 september 1845 om 11.00 uur in het stadhuis. De condities en voorwaarden waarop de werken aanbesteed werden lagen ter inzage in het stadhuis en in de meeste koffiehuisen in Eindhoven. Verder in tal van koffiehuisen, zoals in Breda, Bergen op Zoom, Giessendam, Gorinchem, Grave, Den Bosch, Nijmegen,, Sliedrecht, Willemstad, Maastricht, enz.

De inschrijvers moesten hun inschrijfformulier inleveren bij de voorzitter van de commissie belast met de aanbesteding. Na opening van de enveloppen bood de commissie het werk aan voor een bedrag beneden de laagste inschrijving. Vervolgens werd dat bedrag met f 50,- of f 100,- verhoogd tot iemand "mijn" riep of het bedrag van de laagste

Het bestek en voorwaarden voor de aanleg van het kanaal, 1845.



inschrijver bereikt was. Dit alles gebeurde onder toezienend oog van de hoofdingenieur van Waterstaat van de provincie Noord-Brabant de Geus en ingenieur Rijsterborg.

In het bestek en de bijbehorende voorwaarden waren de volgende werken opgenomen:

a. Het graven van een bevaarbaar kanaal en het aanleggen van leidijken of trekpaden met een kruinsbreedte van 4 meter.

Volgens het bestek had het kanaal een lengte van 13.692 meter. Op plaatsen waar duikers gepland waren moest de aannemer van de graafwerkzaamheden steeds een opening van 50 meter laten en het nodige zand achterlaten voor de aannemers van de duikers om de dijkopeningen te sluiten.

De aannemer moet de gras- en heizoden afsteken en opstapelen en daarmee de boorden van het kanaal en de glooiingen van de dijken bezetten.

De totale lengte van het kanaal was in het bestek onderverdeeld in drie afgebakende stukken, de percelen genoemd.

Perceel 1: Het eerste perceel liep vanaf de Zuid-Willemsvaart tot aan baak 2 aan de handwijzer bij Mierlo, in totaal 3.813 meter. De handwijzer stond in die tijd bij de Melkkoeschebrug, waar tegenwoordig de grote betonnen brug ligt. In dit perceel moesten twee wisselplaatsen gemaakt

worden, gemiddeld 140 meter lang en een bodembreedte van 16 meter.

In dit perceel waren twee bruggen gepland, de Goorsche brug en de Lungendonksche brug. Verder een duiker aan de keersluis voor de bermsloot van de Zuid-Willemsvaart en een duiker aan de Oudendijksche waterloop (tegenwoordig de Goorse loop).

Perceel 2: Het tweede perceel liep vanaf baak 2 aan de handwijzer bij Mierlo tot aan de rivier de Kleine of Kolsche Dommel, in totaal 5.506 meter. In dit perceel waren 3 wisselplaatsen en een draaikom gepland. Voor de wisselplaatsen gold weer een lengte van 140 meter en een bodembreedte van 16 meter. De draaikom moet 200 meter lang en 40 breed worden.

In dit perceel waren 4 bruggen gepland, de Melkkoesche, de Oudvensche, de Broeksche en de Heikrekelsche brug. Verder een kleine duiker in de Luchensche heivelden en een grote duiker voor de Kolsche of Kleine Dommel.

Perceel 3: Het laatste perceel liep vanaf de Kleine Dommel tot de Dommel bij de stad Eindhoven en was 4.373 meter lang. In dit traject waren twee wisselplaatsen en een draaikom gepland met dezelfde afmetingen als die in perceel 2. Later sprak men vaak over een zwaaikom in plaats van een draaikom.

Er waren twee bruggen in het plan opgenomen, nl. de Hulsterbrug en de Poeijersche brug.

Declaratie van een reis naar Mierlo, 10 september 1844

Declaratie van de Heer J. H. de Haas myne Voorschotten
daer voor de Stad Eindhoven op een reis met de
Heere van Stekelenborg en Byren voor het kanaal op
10 Septemb: l.l. op Helmond en Mierlo, ter Somme van
vijf gulden. Eindhoven 14 November 1844
J. H. Smits J. H. G.

Het graven van het kanaal werd toegekend aan aannemer Louis Jozef van de Wiggelaar uit Grave voor f 54.000,-.

b. De bruggen

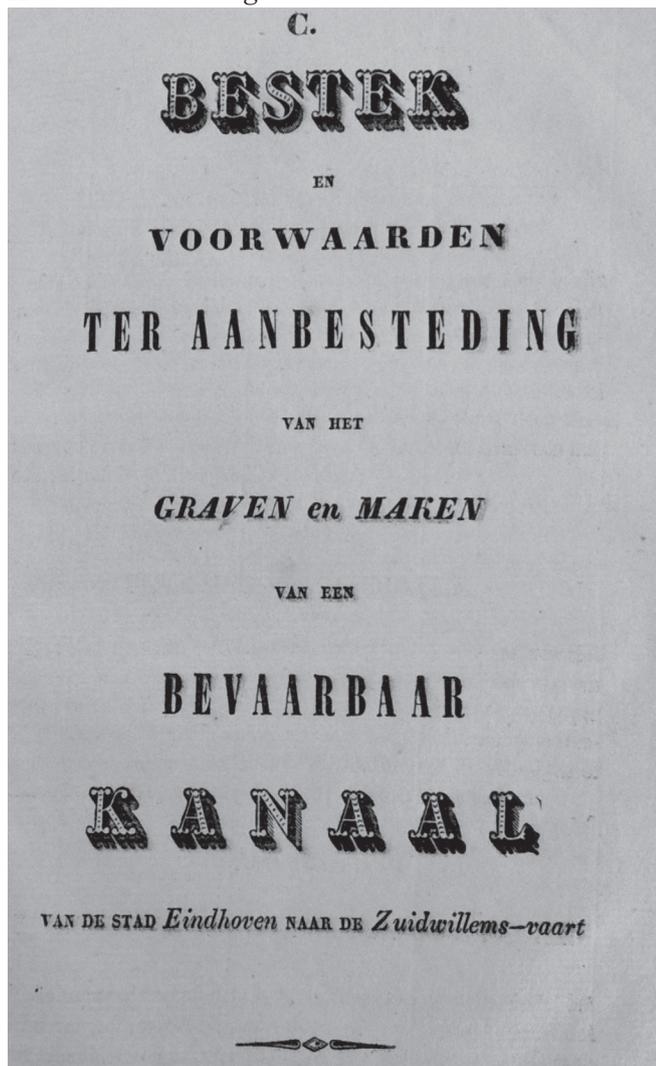
In het bestekwerk was het bouwen van acht nieuwe vaste houten bruggen opgenomen. De bruggen hadden een vast nummer.

nr. 1. Op de weg van Eindhoven naar Geldrop nabij Habraken te Tongelre-Poeijers (Poeijersche brug).

nr. 2. Op de weg van Tongelre naar Geldrop nabij Hulst. (Hulsterbrug)
De bruggen nr. 1 en 2 werden toegewezen aan aannemer Jacobus Bijnen uit Waalre voor f 3.500,-.

nr. 3. Op de weg van Nuenen naar Geldrop. (Heikrekelsche brug).

Het bestek voor het graven van het kanaal.



nr. 4. Op de weg van Nuenen naar Mierlo bij het gehucht Broek. (Broeksche brug).

nr. 5. Op het Oudven te Mierlo. (Oudvensche brug).

De bruggen nr. 3, 4 en 5 werden toegewezen aan aannemer Adriaan van Gaal uit Geldrop voor f 5.200,-.

nr. 6. Op de dijk van Mierlo naar Helmond bij de handwijzer te Mierlo. (Melkkoesche of Ellenaarsche brug)

nr. 7. Op de weg bij Verhees nabij de Groene Gemeente. (Goorsche brug)

nr. 8. Op de Nieuwendijk van Helmond naar Lierop te Langendonk. (Lungendonksche brug).

De bruggen nr. 6, 7 en 8 werden toegekend aan aannemer Jan Booms uit Eindhoven voor f 5.700,-.

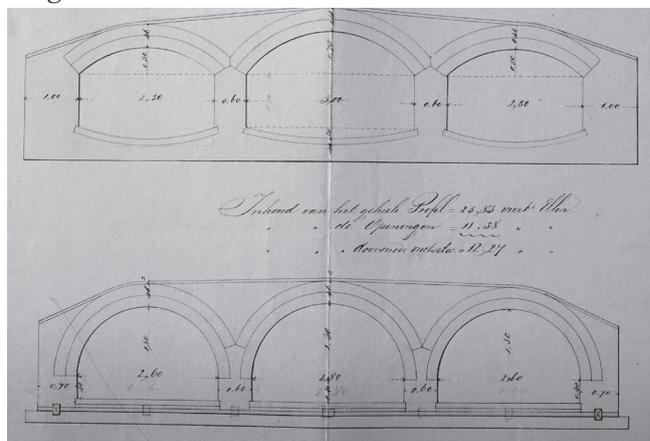
De totale lengte van de brug, over het dek gemeten, bedroeg iets meer dan 16 meter. De brug moest rusten op 4 jukken en voor ieder landhoofd moesten 5 palen gebruikt worden. Het wegdek moest gemaakt worden van 4 cm dikke populieren planken en de leuning van eikenhout.

c. Een stenen duiker voor de Kleine Dommel

Na veel discussie was het gemeentebestuur van Eindhoven gedwongen een stenen duiker met 3 openingen aan te leggen op een houten fundering buitenwerks ruim 37 meter lang en ruim 11 meter breed.

De aannemer was verplicht een overdekte, afsluitbare kalkloods voor opslag van kalk, tras, enz. te bouwen. De vloer daarvan diende gemaakt te zijn van goede planken op stevige ribben en in of aan deze loods een afsluitbaar vertrek voorzien van een tafel en zes stoelen.

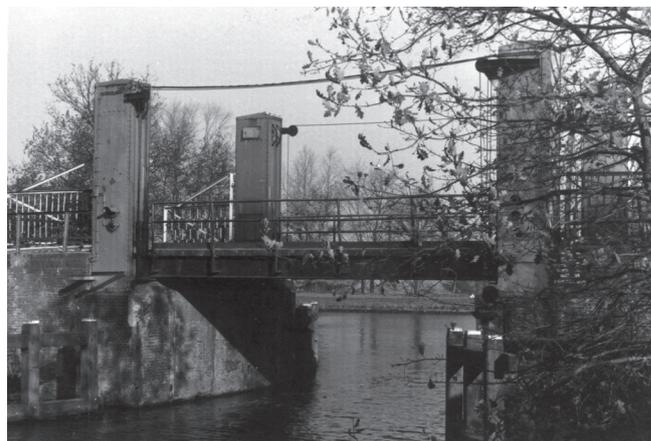
De grote duiker voor de Kleine Dommel.



De aanleg van de duiker werd toegewezen aan aannemer Petrus Blanchemanche uit Maastricht voor f 17.500,-.

d. Drie kleine duikers

De kleine duikers kregen één opening. Er was een duiker gepland in de bermsloot bij de Zuid-Willemsvaart, een duiker voor de Oudendijksche waterloop in de groene gemeente en tot slot een duiker voor de Luchensche waterloop. Ook deze duikers werden door Blanchemanche uit Maastricht aangenomen voor f 10.200,-.



De keersluis.

e. Een stenen afsluiting met schotbalken

Onder de stenen afsluiting behoorde een houten fundering gelegd te worden, bestaande uit 100 palen van 6 meter en 24 palen van 9 meter. De palen moesten geheid worden met een heiblok van tenminste 400 à 450 ponden zwaar, getrokken door 40 manschappen. In dit bestek werden voor de aanbesteding nog wijzigingen aangebracht. Ook na de aanbesteding was er sprake van meerwerk en nieuw werk.

Deze stenen afsluiting met schotbalken staat bekend onder de naam keersluis. Het is geen echte sluis maar de afsluiting met balken biedt de mogelijkheid om bij calamiteiten het kanaal af te sluiten. In 1868 braken de dijken aan de havenkom door. Met de schotbalken kon het water uit de Zuid-Willemsvaart tegengehouden worden. Deze ramp, in de nacht van 12 op 13 februari, bracht veel schade toe. De turfschipper Paulissen liep averij op aan zijn twee schepen en 50.000 turven en het schip van Van Laarhoven had acht dagen met een zware vracht drooggelegen en was verwrongen. Ook aan de havenkom was veel schade.

De aanleg van de keersluis werd voor een bedrag van f 11.200,- toegekend aan aannemer Martinus van Maaren. Van Maaren begon op 1 april 1846 met het werk.

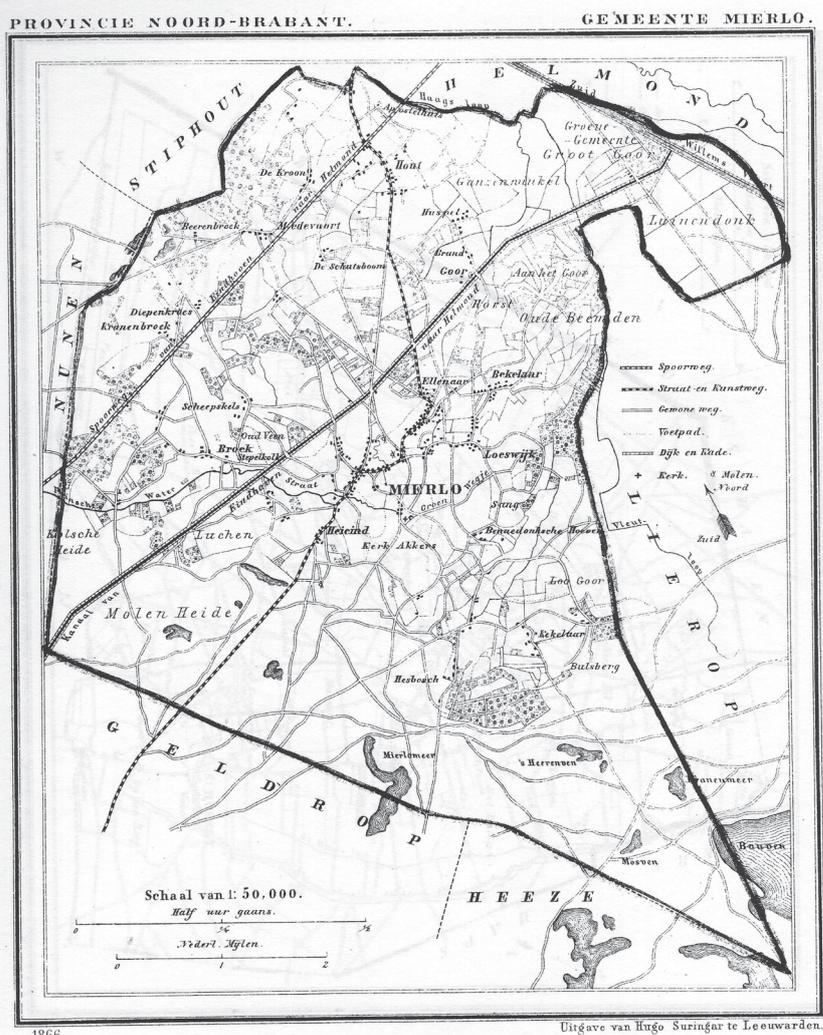
Het totale werk aan het kanaal was daarmee voor f 107.300,- aangenomen.

Tijdens de aanleg van het kanaal

werden nog nieuwe aanbestedingen gedaan voor enkele werken, zoals steigers, duikertjes, bruggen en reparaties aan het huisje en het pakhuis aan de keersluis.

Op 18 maart 1846 werd een vaste houten brug, de zgn. brug nr. 0, bij de havenkom aanbesteed.

De loop van het kanaal door Mierlo. De atlas van Kuyper, 1866.



Eind 1846 kwam de Commissie van geldelijk beheer van het kanaal met de rekening en verantwoording van het kapitaal van f 150.000,-. Nog niet alle rekeningen waren betaald en er was natuurlijk het nodige meerwerk. De gemeenteraad besloot op 1 juni 1847 opnieuw een inschrijving te laten doen op een geldlening van f 30.000,- om aan alle financiële verplichtingen te kunnen voldoen.

De inschrijving werd vastgesteld op 15 juni. De belangrijkste inschrijvers waren H. Smits JNzn met 10 aandelen, de Stad Eindhoven met 9 aandelen en de wed. Joseph Smits-Bruijnen met 8 aandelen.

De aanleg van het kanaal

Op 18 september 1845, veertien dagen na de aanbesteding, werd een begin gemaakt met de aanleg van het kanaal van Eindhoven naar de Zuid-Willemsvaart onder toezicht van A. de Geus, hoofdingenieur Waterstaat in Noord-Brabant.

Landmeter Bartholomeus Bijnen was hoofd opzichter. Hij werd geassisteerd door enkele opzichters. C. Schoones hield toezicht op de bouw van de keersluis en duikers, Vernimmen hield zich bezig met het graafwerk en duikers en H.P. Koenen met het graafwerk.

De meeste arbeiders werkten aan het graven van het kanaal. Er zijn twee staten van aantallen werknemers bewaard gebleven, één van 15 maart 1846 en één van 14 april 1846. Beide formulieren waren getekend door opzichter Koenen. In maart werkten er 504 en in april nog 319 personen. Uit een staat betreffende de voortgang van de werkzaamheden blijkt dat op zaterdag 25 juli 1846 nog 549 personen aan het kanaal werkten.

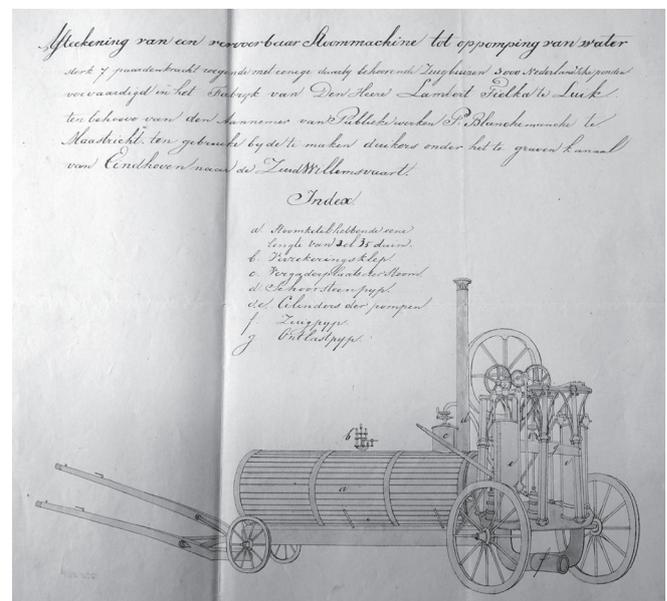
Koenen maakte een onderscheid tussen gewone arbeiders / fabriekswerkers en goede aardewerkers. De goede aardewerkers kwamen niet uit de directe omgeving maar uit de rest van Nederland. Het waren beroepsaardewerkers, die van het ene grote werk naar het andere reisden. Er kwamen ook enkele goede aardewerkers uit Someren en Asten. Zij hadden aan de Zuid-Willemsvaart gewerkt.

Deze aardewerkers verdienden 50 cent per dag. De gewone arbeiders, vaak landarbeiders, boerenzoons en fabrieksarbeiders verdienden maar 30 à 35 cent per dag. De lage beloning was er de oorzaak van dat veel arbeiders vertrokken in de hoop elders wat meer te verdienen.

Het hele traject van 13.692 meter was verdeeld in drie percelen. De arbeiders werkten in ploegen, ieder aan een "put". Zo'n groep bestond uit 10 à 15 personen met een putbaas aan het hoofd. Er was een duidelijke taakverdeling in de ploeg, er waren spitters, kruiers, storters en stampers. In de week van 9 maart 1846 waren op maandag tot en met zaterdag iedere dag 156 of 157 spitters, 262 kruiers, 33 of 34 storters en 27 stampers aanwezig.

Het waren in totaal 37 ploegen, waarvan 21 ploegen werkten op het eerste perceel, 10 op het tweede en 6 op het derde perceel. Alleen op dinsdag 10 maart werd slechts door 2 ploegen aan de havenkom gewerkt. In Mierlo was het jaarmarkt, het werk werd stilgelegd "ter voorkoming van disorde". In deze week werd door de 37 ploegen 7.584 m³ zand verwerkt. In zijn totaliteit was er toen 335.740 m³ verplaatst.

Het kanaal werd helemaal handmatig gegraven. Het



De stoommachine van aannemer P. Blanchemanche voor het droogpompen van de bouwputten.

enige vervoermiddel was de kruiwagen. Later, bij het aanvullen van dijken en opritten naar de bruggen, werden ook karren gebruikt. Voor het maken van de grote duiker werd wel een stoommachine gebruikt. Aannemer Petrus Blanchemache uit Maastricht was de opdracht gegund voor het maken van de grote en drie kleine duikers. Hij liet bij de firma Lambert Tielka in Luik een stoommachine maken om de putten droog te houden. De machine kon in één uur tijd 100 m³ water oppompen. De stoommachine kostte ongeveer f 2.200,-. De aannemer begon op 20 april 1846 met de aanleg van de grote duiker voor de Kleine Dommel.

Er werden lange dagen gemaakt. In zijn declaratie beschrijft opzichter Ader dat hij in mei 1846 zeven dagen toezicht hield bij het heien van de duiker aan de Ouddijksche waterloop (Goorloop).

“Dit zijn dagen van ‘s morgens half 5, op het laatste van 5 uren tot ‘s avonds half 9 op zijn vroegst of 9 uren ook tot half 10”. Voor deze dagen bracht hij dertien gulden en twaalf en een halve cent in rekening.

De verstandhouding tussen hoofdopzichter Bijnen en enkele opzichters was niet goed. Bijnen had vooral problemen met Koenen, die weer problemen had met de aannemer Van de Wiggelaar. Ook de verstandhouding tussen de hoofdopzichter en Schoones was niet best. Toch werd de aanleg van het kanaal in iets meer dan één jaar voltooid.

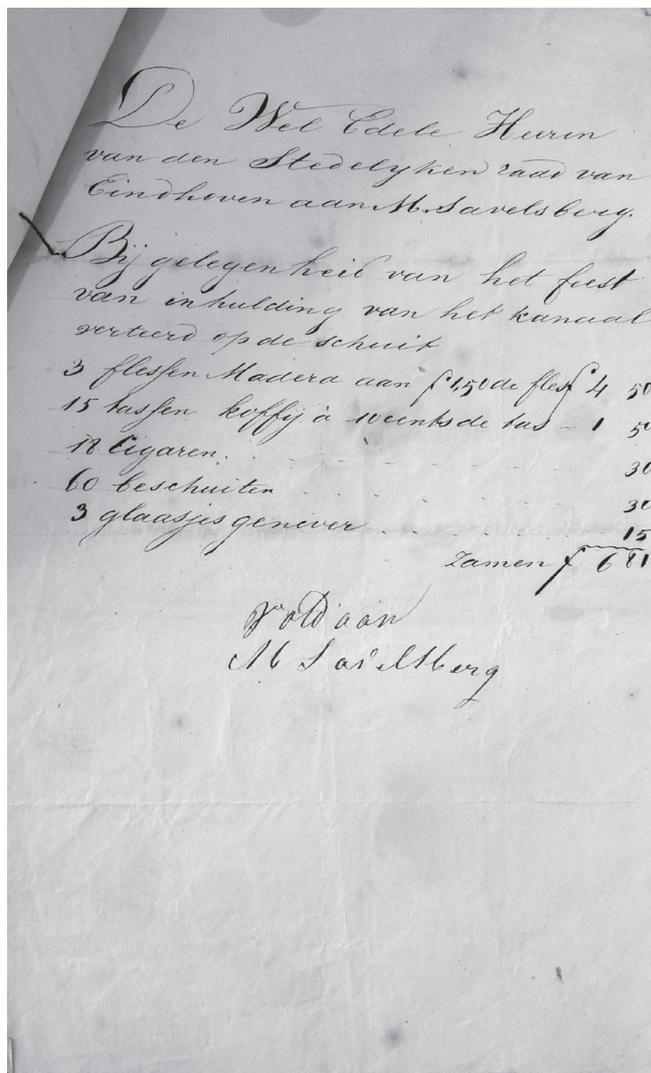
De opening

Op woensdag 28 oktober was het zover. “Een dag van wedergeboorte en nieuwe tijdrekening voor de stad Eindhoven” zoals in de proclamatie stond. Met veel feestvertoon werd het kanaal geopend. Het feest werd wel overschaduwed door het overlijden van de burgemeester A. van de Moosdijk die zich zo had ingezet voor het tot stand komen van het kanaal.

De dag begon om zes uur met een drukbezochte H. Mis in de St. Catharinakerk, opgedragen door de Zeereerwaarde Heer deken en pastoor van Eindhoven. Om half acht was er een raadsvergadering gepland.

Om acht uur vertrok de trekschuit van Van de Ven uit 's-Hertogenbosch met de raad, de genodigden en harmonie naar de keersluis, gevolgd door een schuit met de leden van de sociëteit van de harmonie. In Geldrop en Mierlo werd even aangelegd om de burgemeesters aan boord te laten. Zij hoorden die dag tot de genodigden. Bij aankomst aan de keersluis sprak de burgemeester de proclamatie uit, waarmee de vaart officieel geopend was. Daarna vertrok de trekschuit weer richting Eindhoven, gevolgd door de beurtschippers op Amsterdam en Rotterdam en een aantal binnenschepen, geladen met tarwe, rogge en steenkool.

Bij de terugkomst in Eindhoven trok het gezelschap naar het huis van raadslid en notaris J.F. van der Heyde, waar voor de Raad en genodigden, de gouverneur van de provincie en een drietal



Een rekening bij gelegenheid van de opening van het Eindhovensche Kanaal in 1846.

ingenieurs van Waterstaat een diner gegeven werd.

Ook de burgerij vierde feest. Bij gelegenheid “der inwijding van het kanaal” werd 75 liter bier “ter regulatie van jongelui” gekocht. De kosten bedroegen 10 cent per liter.

Hoofdstuk 5 Mierlo en het Eindhovensch Kanaal

Weerstand tegen de plannen

De inwoners van Mierlo waren niet blij met het nieuws over de aanleg van het kanaal. Vooral op 't Hout was veel ongenoegen omdat zij zich afgesloten voelden van de centrum van het dorp. De bewoners, onder leiding van Daniël van den Hurk, schreven een brief aan de gouverneur met de mededeling dat zij een brug wilden aan het Kerken- of Berkendijkje. Dat was een weg, nu Brugstraat/Houtsestraat, die tot 1818 door de bewoners van 't Hout gebruikt werd om naar de schuurkerk in de Marktstraat te gaan.

Ook voor de inwoners in het dorp die dicht bij het geplande kanaal woonden was het een probleem. Sommige landbouwers zagen hun boerderij plotseling afgesloten van hun weilanden en bouwgrond. Vooral op het Oudven maakten boeren zoals Aart Sengers zich sterk voor de aanleg van een brug. Eindhoven had in zijn plan alleen een brug opgenomen op het Broek, aan de Hekelstraat waar in die tijd de provinciale weg liep en in het Goor.

Het gemeentebestuur van Mierlo stond voor een zware klus. Door gebrek aan kennis kon zij nauwelijks een oordeel vellen over de consequenties van de aanleg van het kanaal voor de waterhuishouding van het Mierlose grondgebied. Welke gevolgen had de aanleg voor de landbouw en voor de arbeiders die dagelijks hun brood moesten verdienen in met name Helmond?

Er werd veel onderhandeld. Uiteindelijk kreeg het gemeentebestuur de toezegging dat er een extra brug zou komen op het Oudven en dat er aan het Berkendijkje een voetbrug gemaakt zou worden om de loopafstand voor de arbeiders wat te beperken. Burgemeester Keunen vond een brug aan het Oudven belangrijker dan aan het Berkendijkje. Volgens de burgemeester was het voor

de kerkgangers en schoolkinderen van 't Hout minder ver lopen door de Hekelstraat dan over het Berkendijkje.

De aankoop van grond

Nadat de financiering van het kanaal rond was kon het gemeentebestuur van Eindhoven de benodigde grond voor het kanaal gaan aankopen.

Er werd begin maart 1844 een Commissie van de grondonteigening aangesteld, bestaande uit de wethouders Jos. Smits JTzn en M. van Bon, raadslid C.A. de Haes en A.J. van Stekelenborg, gemeentesecretaris. Aangezien de aankopen niet erg wilden vloten werd de commissie enkele maanden later uitgebreid met twee raadsleden en twee leden uit de Commissie van geldschieters.

Landmeter Bijnen en de raadsleden Smits en De Haes reden vaak met de kar of de sjees naar Mierlo. Als de notaris meeding dan spande koetsier Van de Ven de wagen in, getrokken door twee paarden. Zo brachten zij ook eens een bezoek aan de burgemeester. Keunen bood hen een diner aan. Het had blijkbaar goed gesmaakt, want hij kreeg een foi van 50 cent .

Op 20 mei 1844 werden de eerste percelen grond overgedragen aan de gemeente Eindhoven. Het was druk in het raadhuis van Mierlo. Meer dan 20 eigenaren verzamelden zich in de burgemeesterskamer van het raadhuis om te tekenen voor de overdracht.

Het boerenbedrijf van Francis Joost Koolen werd in 1845 in tweeën gedeeld.



Catharina Raaijmakers, weduwe van Godefridus van Bree en haar vier kinderen gingen met het grootste bedrag naar huis, maar liefst *f* 262,50 voor vijf percelen en wever Johannes van Eersel met slechts *f* 1,80.

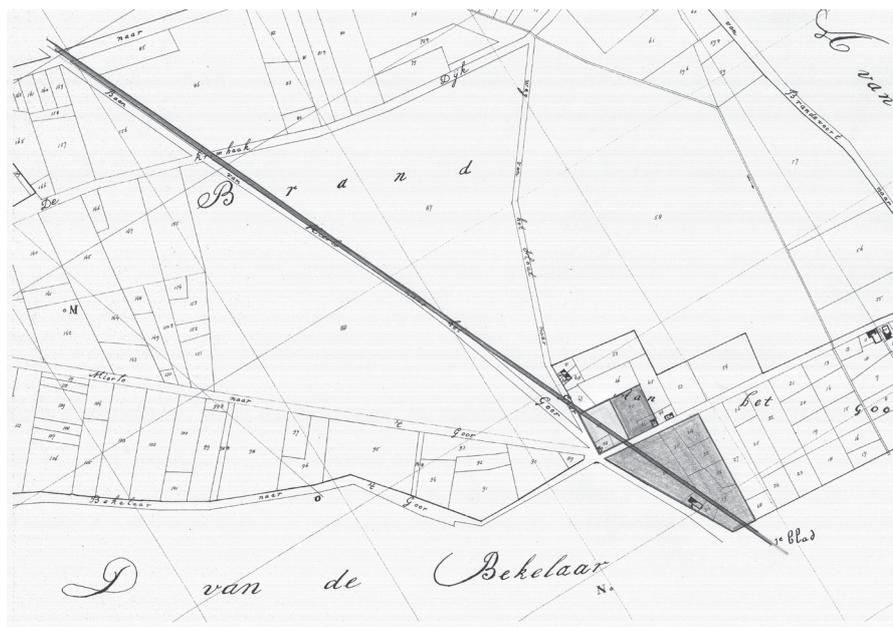
Op 3 juni werd er opnieuw in het raadhuis grond overgedragen. De aankopen hadden betrekking op kleine delen van percelen. Jan van den Berk verkocht voor *f* 1,20 en Peter van Vlerken voor *f* 125,70.

Peter van der Putten, landbouwer in het Goor, droeg op 25 juli het grootste deel van zijn boerenbedrijf, inclusief huis en andere gebouwen, over aan de stad Eindhoven. Hij ontving daarvoor het bedrag van maar liefst *f* 1.200,-.

Daarna duurde het tot januari 1845 voor de volgende percelen verkocht werden. Het waren percelen op het Oud Ven van Dirk van Grootel en Catharina van de Loo. Opmerkelijk was dat bij deze verkoop Arnoldus (Aart) Sengers aanwezig was. De overdracht vond niet zoals gebruikelijk plaats op het raadhuis, maar ten huize van de verkopers. Sengers maakte zich sterk voor een brug op het Oud Ven en voor de belangen van de bewoners daar. Zelf verkocht hij grond op 12 februari 1845. Hij reisde voor de overdracht naar notaris Van der Heijde in Eindhoven.

De Commissie belast met de aankoop van de

Peter van der Putten verkocht zijn landbouwbedrijf voor de aanleg van het kanaal, 1845.



gronden kocht ook een aantal percelen die niet nodig waren voor het kanaal, maar die diende als ruilobject.

Enkele opmerkelijke verkopers en ruilers van grond waren J.J. Smits en Zonen, fabrikanten in wollen, linnen en katoenen stoffen uit Eindhoven, een van de grote financiers van het kanaal en Jan Willem van de Mortel, fabrikant in tafelgoed uit Deurne. Verder Jhr. Mr. Carel Frederik Wesselman, districtscommissaris uit Helmond. Ook burgemeester Johannes Theodorus Keunen en zijn vader Antonie Keunen verkochten diverse percelen.

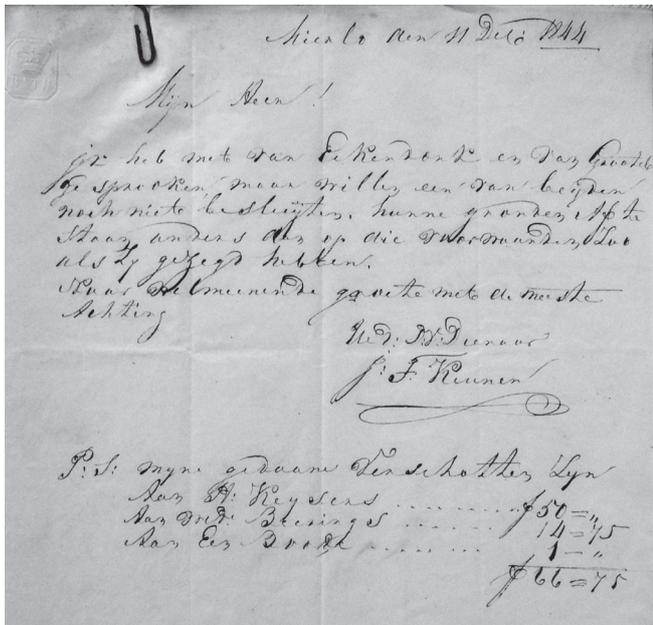
De laatste grond die overgedragen werd was een perceel van Jan Branten, de secretaris van Mierlo, gelegen op Oud Ven.

Oproer in Mierlo

Tijdens de aanleg van het kanaal van Eindhoven naar de Zuid-Willemsvaart werd Mierlo bezocht door honderden kanaalwerkers uit heel Nederland. Dat vereiste extra veiligheidsmaatregelen. In die tijd kende Mierlo een burgernachtwacht, bestaande uit een korporaal of wachtmeester en zes manschappen. De gemeente was verdeeld in wijken of zgn. rotten. De wijk- of rotmeesters wezen bij toerbeurt een vertegenwoordiger van de wijk aan om met de nachtwacht van 's avonds 10 uur tot de volgende morgen toezicht te houden.

De wachtmeester verdeelde de nachtwacht in twee groepjes van 3 personen en stuurde ze vervolgens de wijken in. Overdag werd het toezicht gehouden door de 50-jarige veldwachter Joannes van Rossum, een gepensioneerd marechaussee.

Uit voorzorg werden maatregelen genomen om de openbare orde zo goed mogelijk te waarborgen. Er werden enkele marechaussees uit Helmond gestationeerd. Deze extra maatregel was niet voor niets. Regelmatig moesten zij optreden tegen kanaalwerkers. Zo ook tegen kanaalwerker Nicolaas de Gooijer, die bij tapper Jan van den Wittenboer, een andere kanaalwerker genaamd Hendrik van de Wiel, in



Burgemeester Keunen voerde ook gesprekken met Mierlonaren over de verkoop van grond.

het gezicht had geslagen. Van de Wiel had met een tang teruggeslagen op het hoofd van De Gooijer. Nicolaas werd op 5 februari 1846 veroordeeld tot 4 dagen gevangenisstraf, maar toen de Officier van Justitie naar hem informeerde was hij, zoals zo vaak gebeurde, spoorloos verdwenen. Volgens de burgemeester was hij vermoedelijk naar Noord-Holland vertrokken.

De sfeer was vaak gespannen. Bouwman Peter van Vlerken diende een aanklacht in tegen de in Mierlo gestationeerde brigadier Van de Luister, die hem met een stok op de neus geslagen had. Uit onderzoek van de burgemeester bleek dat de marechaussee te overhaast gehandeld had, omdat hij het te druk had met allerlei activiteiten bij het graven van het kanaal.

Op 9 februari 1846 vond 's morgens om 9 uur een samenshoring plaats bij de woning van een baas van de aannemer in Eindhoven. Zes kanaalwerkers wilden een hoger loon maar dat werd geweigerd. Hen werd opgedragen het werk te staken. Daarop vertrokken zij met een 70-tal arbeiders naar de Mierlosche Heide. Thomas Verhoeven, een 30 jarige arbeider uit Stratum, bond een voorschort aan een stok en droeg die als vaandel mee. Onderweg riepen zij de kanaalwerkers toe het werk neer te leggen.

De stakers gooiden kruiwagens omver om hun woorden kracht bij te zetten. Het bleef niet alleen bij verbaal geweld. Andries van Rooij, een 29-jarige

arbeider uit Eindhoven, sloeg een kanaalwerker met een elzenstok op het hoofd en Hendrikus Pijnenburg, een 21-jarige arbeider uit Stratum zou een of meerdere slagen toegebracht hebben aan een andere arbeider. Dit laatste achtte de rechter tijdens de rechtzaak echter niet bewezen. Zo kwamen de stakers, ongeveer 450 kanaalwerkers, in Mierlo aan.

Burgemeester Keunen, die ziek was en het huis niet mocht verlaten, hoorde van de veldwachter dat arbeiders aan het kanaal in opstand gekomen waren. Hij stuurde Van Rossum onmiddellijk naar Helmond om de marechaussee en districtcommissaris Wesselman op de hoogte te stellen. Wesselman stuurde zijn beide zoons naar Mierlo om meer informatie te verzamelen.

's Avonds om zes uur kwamen zij thuis en brachten verslag uit. Intussen was door tussenkomst van de marechaussee de samenshoring uit elkaar gedreven. Een paar klappen met de platte sabel bleek voldoende te zijn. Slechts twee werklieden raakten licht gewond. De oorzaak was volgens de burgemeester en de districtcommissaris het geringe dagloon dat betaald werd. Arbeiders die hun best deden konden niet meer dan 35 cent per dag verdienen en dat was te weinig om voor zichzelf de kost te verdienen. Keunen vreesde dat het niet bij één staking zou blijven.

De marechaussee uit Eindhoven en Mierlo maakten processen-verbaal op. De zes gearresteerden werd ten laste gelegd

“den arbeid aan het tusschen Eindhoven en de Zuid-Willemsvaart gegraven wordende kanaal te doen staken en duurder te maken, waartoe zij door ongeoorloofde bewegingen hebben medegewerkt”.

In 1931/1932 werd de oeverbeschoeiing vernieuwd.



Bovendien werd twee van hen “*het moedwillig toebrengen van slagen en verwondingen*” ten laste gelegd. Op 30 maart volgde de uitspraak: Andries van Rooij werd veroordeeld tot een gevangenisstraf van 3 maanden en een boete van 8 gulden, Thomas Verhoeven tot een gevangenisstraf van 6 weken en de vier anderen kregen een gevangenisstraf van 1 maand opgelegd. De veroordeelden draaiden samen op voor de kosten van de rechtzaak, een bedrag van in totaal 32 gulden en 94 ½ cent.

De kanaalwerkers die 's avonds niet naar huis konden hadden een zwaar bestaan. Zij woonden vaak in plaggenhutten. Eén van hen was Willem van der Zijden, een 49-jarige putbaas afkomstig uit Heerjansdam. Hij kon van zijn daggeld niet én eten én wonen. Daarom gaf hij opdracht aan één van zijn ondergeschikten, de 60-jarige kanaalwerker Adrianus van der Putten uit Mierlo, enkele bomen te kappen in de bossen en daarvan een hut voor hem te bouwen. Het bos was eigendom van burgemeester Keunen. De marechaussee betrapte op zijn surveillance Van der Putten en maakte een proces-verbaal op. De rechter sprak echter beiden vrij.

Op zaterdag 23 mei 1846 ontstond er opnieuw onrust onder de arbeiders aan het kanaal vanwege hun lage loon. Daags daarvoor hadden zij besloten niet meer aan het werk te gaan. De commandant van de marechaussee in Mierlo vroeg assistentie in Eindhoven en Helmond. Aanvankelijk gaven de stakers geen gehoor aan het verzoek zich te verspreiden, maar na wat aandrang voldeden de arbeiders aan de oproep. Sommigen gingen weer aan het werk, anderen gingen naar huis.

De haven in Stratum, 1894.



Het ongenoegen van burgemeester Keunen

De aanleg van het kanaal bezorgde Keunen veel ongenoegen. Eerst waren er de protesten van de bevolking, daarna de moeilijke onderhandelingen met Eindhoven en de weerstand in zijn verdeelde gemeenteraad. Er waren echter ook tal van andere problemen waar hij mee te maken kreeg.

In september 1845 bezocht een luitenant van de marechaussee uit Eindhoven Mierlo om het verblijf en de voeding van een onderofficier en twee manschappen te regelen. Het gemeentebestuur ontving een vergoeding van 35 cent per dag. Voor de eerste twee weken in oktober was de burgemeester al 45 cent per dag kwijt om de marechaussees kost en inwoning te bezorgen en gezien de stijgende prijzen veronderstelde hij dat de gemeente voor nog hogere kosten zou opdraaien. Keunen vond dat het Mierlo helemaal niets mocht kosten. De marechaussee zorgde alleen maar voor de goede orde bij het graven van het kanaal en dat was een privé-onderneming van Eindhoven.

Op 1 mei 1846 vroeg de burgemeester aan de gouverneur het aantal marechaussees weer terug te brengen. Er waren nog maar 200 arbeiders werkzaam aan het graven van het kanaal en sinds 9 februari was er niets meer gebeurd. Hierdoor werden de kosten verminderd.

Eind september 1846 schreef Keunen de gouverneur dat de werkzaamheden aan het kanaal in Mierlo bijna klaar waren. In Zesgehuchten, meer dan een uur verwijderd van Mierlo, werd nog wel behoorlijk gewerkt. Hij verzocht de gouverneur de gestationeerde brigade marechaussee uit zijn gemeente terug te trekken. Daarna ontstond een uitgebreide correspondentie tussen beide gezagsdragers over een te betalen rekening van f 389,70.

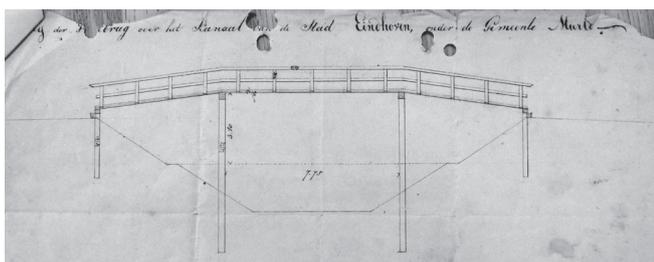
De burgemeester werd een subsidie toegezegd van f 160,-, maar hij vond het heel onredelijk dat zijn gemeente opdraaide voor de kosten van de gestationeerde marechaussees. Hij had niet om hen gevraagd, hun aanwezigheid was niet bedoeld voor de bescherming van Mierlose eigendommen maar voor een particulier initiatief van de gemeente Eindhoven. Bovendien liep het kanaal niet alleen door Mierlo, maar ook door andere gemeenten. Een jaar later ging de provincie toch overstag. Keunen kreeg de kosten van huisvesting en voeding vergoed.

De aanleg van het kanaal kostte burgemeester Keunen veel administratief werk. De meeste arbeiders hadden geen enkel bezit en moesten van een inkomen van f 0,35 per dag rondkomen. Het graafwerk werd voor een groot deel in de wintermaanden uitgevoerd. Bij ziekte was het de taak van de burgemeester om maatregelen te treffen. Zo kreeg Roelof Verbeek, afkomstig uit Veenendaal, kinderpokken. Burgemeester Keunen moest, voor rekening van de Armenkas van Mierlo, zorgen voor huisvesting en verzorging. Een week later overleed Roelof. Anderen brachten het er beter van af en konden nadat ze min of meer genezen waren met behulp van een uitkering uit de Armenkas de terugreis naar huis beginnen. Keunen moest vervolgens de gemaakte kosten weer zien te verhalen op de gemeenten waar de betreffende kanaalwerkers vandaan kwamen. Van de gemeente Veenendaal hoorde hij in ieder geval nooit meer iets.

Ook de Officieren van Justitie zorgden voor werk. In het korps kanaalwerkers bleken ook personen aanwezig te zijn waar justitie naar op zoek was. De burgemeester kreeg dan weer de opdracht om de betreffende persoon op te sporen. Meestal bleek de aardewerker het werk al enige tijd verlaten te hebben.

Over de geleverde werkzaamheden aan het kanaal was ook steeds wel wat op te merken. Grondeigenaren klaagden over de werkwijze van aannemer Van de Wiggelaar, waarop de burgemeester weer een brief schreef aan de raad in Eindhoven over het slechte werk aan het kanaal. Sommige landbouwers konden door de tijdelijke opslag van grond niet op hun percelen komen en, zoals in het bestek ook beschreven was, werd op de dijken de zware zwarte grond niet boven op gebracht en het stuifzand onder maar juist omgekeerd. Het gevolg was dat er veel stuifzand in het kanaal en op de akkers kwam..

De voetbrug over het Eindhovensch Kanaal.



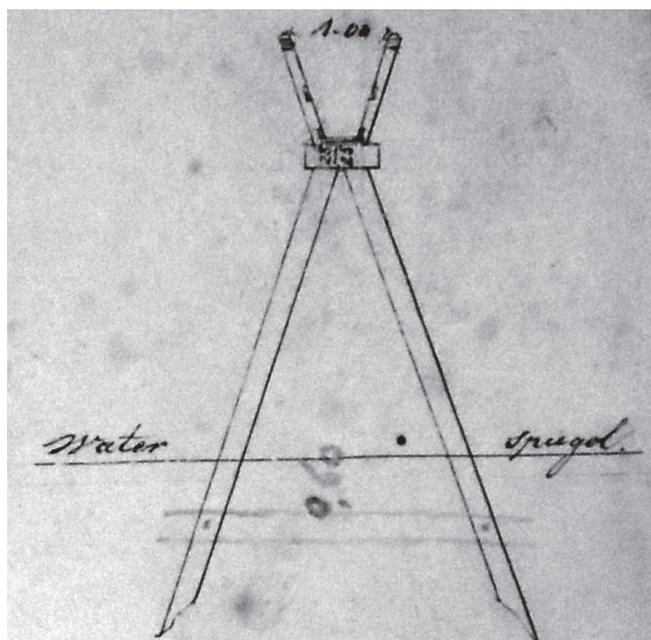
Het voetbrugje

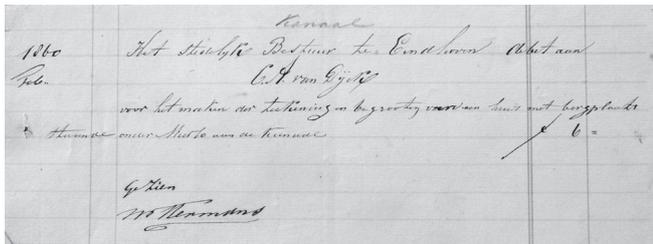
Op 15 augustus 1846 waren alle bruggen klaar. Aan het Berkendijkje was echter nog niets gebeurd en er waren ook nog geen tekenen die wezen op komende activiteiten. De bewoners van de Marktstraat, Loeswijk en Bekelaar werden onrustig. Zij vreesden op weg naar 't Hout of Helmond een omweg te moeten maken over de brug in het dorp of het Goor. Op 17 augustus, 's morgens om acht uur, verzamelden zij zich op de plaats waar het kanaal en het Berkendijkje elkaar kruisten. Zij begonnen zand in het kanaal te gooien waarschijnlijk met de bedoeling zich een weg te banen door het water.

De marechaussee was snel ter plaatse en kon de menigte, die verder geen weerstand bood, snel uit elkaar drijven. 's Middags om één uur was alles weer rustig. Dit alles was voor burgemeester Keunen wel aanleiding om een uitgebreid verslag te sturen naar de gouverneur en een "uitnodigende" brief naar het stedelijk bestuur van Eindhoven om onmiddellijk voorbereidingen te treffen voor de bouw van het voetbrugje. Toen er een week later nog geen antwoord was, stuurde Keunen een bode naar Eindhoven met de opdracht niet terug naar Mierlo te komen voordat hij antwoord mee gekregen had.

Na veel aandrang werd het beloofde voetbrugje aan het Berkendijkje op 11 september 1846 aanbesteed. Jacobus Bijnen, een aannemer uit Waalre die ook de Poeijersche en Hulsterbrug aangenomen had, maakte het houten brugje voor f 325,-.

Dwarsdoorsnede van het houten voetbrugje.





Rekening bouw huis aan kanaal in Mierlo, 1860.

Van voetbrugje naar provinciale brug

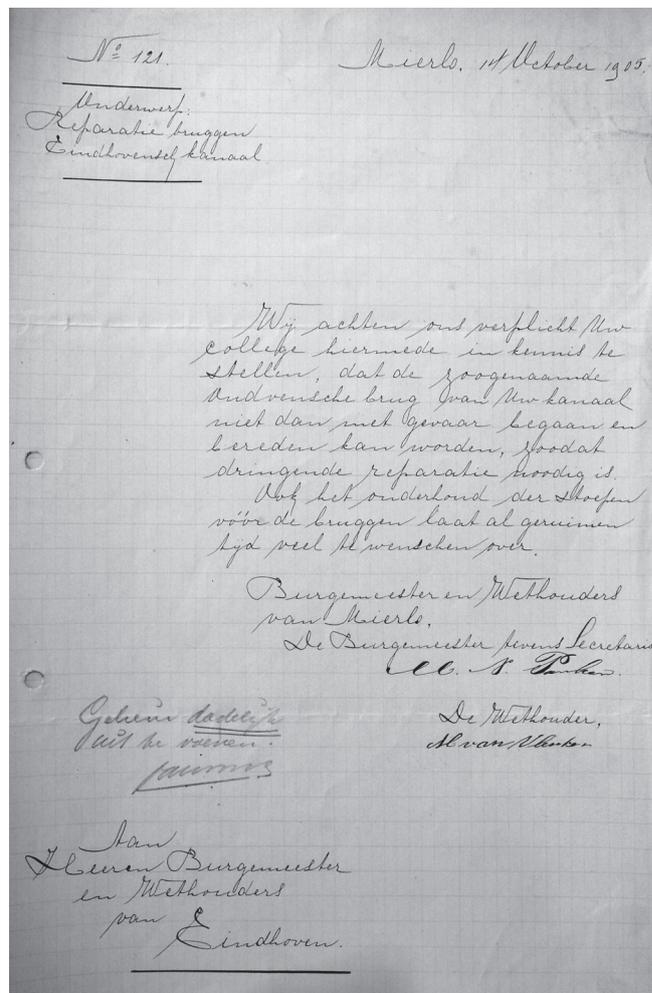
In de strijd om de aanleg van het Eindhovensch Kanaal stonden tot 1843 de wensen van Eindhoven en Helmond tegenover elkaar. De eerste wilde een kanaal en de tweede een straatweg. In 1843 kreeg Eindhoven toestemming voor de aanleg van de zo verlangde waterweg. Daarmee verdween de Helmondse wens niet in de prullenmand. Provinciale Staten stemde toe in de aanleg van een nieuwe provinciale weg. Deze werd in Mierlo gepland volgens de route van de toenmalige provinciale weg, die door de Dorpsstraat, Hekelstraat over de Melkkoesche brug richting Helmond liep.

Het gemeentebestuur van Mierlo was het daar niet mee eens. Zij wilde de provinciale weg door de Marktstraat en het Berkendijkje richting Helmond. In deze route waren de meeste ondernemers gevestigd en lag ook het marktveld. Burgemeester Keunen liet landmeter A. van der Korput in 1853 een kostenvergelijking maken. Het traject door de Marktstraat kostte volgens de berekeningen van de landmeter f 10.563,- en door de Hekelstraat f 5.736,-. Het grote verschil werd veroorzaakt door de aanleg van een extra brug en de lengte van de weg.

In de Marktstraat/Berkendijkje lag de voetbrug die vervangen moest worden door een nieuwe brug met dezelfde afmetingen als de andere bruggen over het Eindhovensch Kanaal. Bovendien was deze weg 416 meter langer dan de oude provinciale weg over de Melkkoesche brug. Het gemeentebestuur was echter vasthoudend en met een wat hogere bijdrage kwam de nieuwe weg door de Marktstraat. De aanleg leverde de gemeente Eindhoven extra kanaalrechten op. Veel klinkers werden via het kanaal aangevoerd.

Klachten

In de loop der jaren kwamen er van verschillende kanten nogal wat klachten over de onderhoudstoestand van het kanaal, wateroverlast

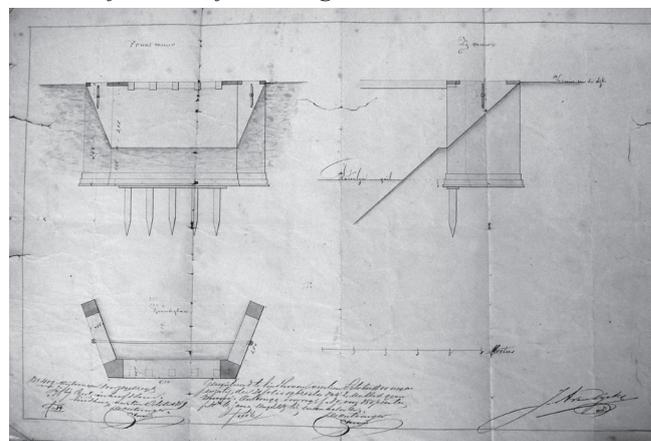


Een klacht van B. en W. van Mierlo over de slechte staat van de Oudvensche brug. Het gemeentebestuur van Eindhoven nam onmiddellijk maatregelen.

door slecht onderhoud van de berm sloten en over de opritten van bruggen waar paard en kar nauwelijks overheen konden rijden.

In 1857 maakte de gemeentearchitect van Eindhoven, J.A. van Dijck, een rapport over het

Landhoofden met fundering, 1869.



kanaal. Hij constateerde dat de bruggen in slechte staat verkeerden. Het metselwerk aan de duikers had veel geleden, de beschoeiing was aan vernieuwing toe en er moest veel riet en vuil uit het kanaal verwijderd worden. Van Dijck inspecteerde ook het huisje van Jan Plasmans, de dijkwachter die in het Goor woonde. Het verfwerk verkeerde in slechte staat. Er was in de woning maar één slaapkamer. Het rapport vermeldde *“de arbeider verzoekt eene afschutting voor legerstede in het slaapvertrek, om rede zedelijke wetten hem daartoe gebieden”*. Jan en zijn vrouw Christina Bergmans hadden toen 6 kinderen en de zevende was op komst.



Een advertentie bij gelegenheid van de aanbesteding van drie landhoofden in Mierlo, 1875

In 1869 werd een begin gemaakt met de vervanging van de bruggen. De houten pijlers waarop de bruggen rustten werden vervangen door stenen landhoofden. In 1873 en 1875 waren de bruggen in Mierlo aan de beurt. Petrus Smits, een metselaar uit Tongelre, maakte de bruggen. Het leverde ook werkgelegenheid op voor Mierlose ondernemers. Met name W. Verbruggen verrichtte veel reparaties aan de bruggen en de keersluis.

De brug in de nieuwe provinciale weg die in de jaren vijftig het voetbrugje verving voldeed eind 19^e eeuw ook niet meer. In 1898 legde de Boxtelse aannemer Lamb. Spierings een nieuwe brug aan die bijna f 9.000,- kostte. Het verkeer kwam daardoor twee dagen stil te liggen. Voertuigen moesten gebruik maken van de andere bruggen en voetgangers werden kosteloos met een roeiboot overgezet vanaf 's morgens zes uur tot 's avonds tien uur.

De beerput

Eén van de motieven die Eindhoven gebruikte om een concessie te krijgen voor de aanleg van een kanaal was het bevorderen van de landbouw. De aanvoer van meststoffen was essentieel voor deze ontwikkeling. Kunstmest was er nog niet. In de grote steden werden de putten van de toiletten leeggemaakt en de fecaliën per schip vervoerd naar de landbouwgebieden. Ook “straatdrek” was heel bruikbaar. De gemeente Zesgehuchten, waar hoofdzakelijk de landbouw beoefend werd, stelde bij de verkoop van grond voor de aanleg van het kanaal dan ook als voorwaarde dat zij een aanlegsteiger mocht maken bestemd voor de aanvoer van meststoffen.

In 1859 kwam al een vraag van Landhuishoudelijk Maatschappij in het Arrondissement Eindhoven een beerput te mogen aanleggen bij de haven in Stratum. Het ging om een stenen put van 15 meter lang en 7 meter breed die afgedekt kon worden. In Mierlo werd op initiatief van raadslid F. Clercx in 1899 een vereniging tot coöperatieve aan- en verkoop van meststoffen opgericht. De vereniging diende bij de gemeente een verzoek in om een beerput aan te mogen leggen bij de kruising van de Hekelstraat en het Eindhovensche Kanaal. De benodigde 200 m² werd voor f 10,- door de gemeente verkocht op voorwaarde dat de grond weer eigendom van de gemeente zou worden als de vereniging ontbonden of de beerput buiten gebruik gesteld zou worden. In 1930 was het zover. De gemeenteraad besloot de grond met bewaarplaats terug te kopen voor f 153,-.

De trambrug

In 1898 had burgemeester Panken van Mierlo al een verzoek gekregen van Vincent van den Heuvel,

Werken aan de trambrug.



commissaris van de Tramwegmaatschappij Eindhoven-Geldrop, om medewerking te verlenen aan de aanleg van een stroomtramweg vanuit Geldrop over Mierlo naar Helmond. Aangezien men het vooral over financiële zaken niet eens kon worden duurde het nog tot 1905 voor men over kon gaan tot aanleg. Dit betekende dat er tussen de Melkkoesche en provinciale brug een trambrug aangelegd moest worden. In 1915 kocht de Firma Ign. de Haes uit Eindhoven grond bij de trambrug om een textielfabriek te bouwen. Een gunstige vestigingsplaats. Het terrein lag tussen de tramweg, het kanaal en de provinciale weg. De Haes kreeg later bij de fabriek een aanlegsteiger voor het vervoer per schip.

In 1913 werd nog een tweede spoorbrug aangelegd over het Eindhovensch Kanaal voor het treintraject Eindhoven- Weert.

De tramweg heeft tot ongeveer 1934 dienst gedaan. De autobusdiensten en vrachtvervoerders namen de werkzaamheden van de stoomtram over. De brug zou kort voor de oorlog nog even gebruikt worden als noodbrug voor de afgebroken Melkkoesche brug.

Een nieuwe loswal

Voordat de verbeteringswerkzaamheden aan het Eindhovensch Kanaal tot stand kwamen was het toegestaan op elke willekeurige plaats te laden en te lossen. Toen dit verboden werd moest de gemeente Mierlo een losplaats aanleggen. Het gemeentebestuur gaf de voorkeur aan het perceel bij de Melkkoesche brug waar eerst de beerput gelegen was. Hiervoor kreeg men van de provincie geen toestemming, omdat het problemen op zou kunnen leveren voor de aanleg van de nieuwe provinciale weg. In 1931 werd om financiële redenen gekozen voor een perceel van de NV Textielfabrieken v/h Diddens en Van Asten uit Helmond aan de noordzijde van het kanaal. Mierlose ondernemers in het dorp waren daar niet blij mee. Zij moesten steeds met hun lading de brug over, terwijl de Houtse ondernemers toch gebruik maakten van de Helmondse haven.

Het aanleggen van de haven kostte f 12.000,-. De gemeente Eindhoven en de gemeente Mierlo betaalden ieder de helft. Het duurde tot 1938 voordat de eerste aanvraag kwam om goederen te mogen lossen aan de Mierlose kade. De Udense aannemer J. Louwers wilde keien lossen, bestemd



De loswal in Mierlo. De situatie in 1967.

voor de aanleg van de nieuwe provinciale weg Geldrop-Mierlo-Helmond. De gemeenteraad besloot “haven- en kadegeld” te heffen voor het gebruik van de haven en de opslag van goederen op gemeentegrond. De hoogte van het havengeld werd bepaald door de lengte van het schip en bedroeg 10 cent per meter per week, het kadegeld bedroeg 10 cent per m² per week.

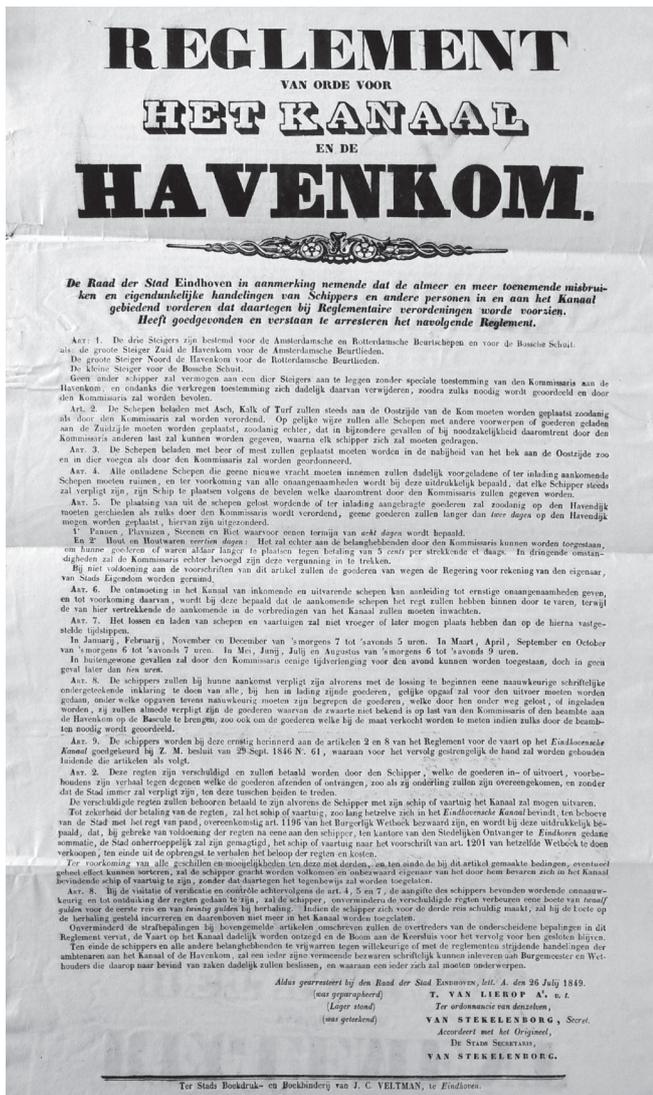
Hoofdstuk 6

Scheepvaart op het Eindhovensch Kanaal in de 19^e eeuw.

Nog voordat men begonnen was met het graven van het kanaal waren er al schippers die brieven schreven naar het gemeentebestuur van Eindhoven om te mogen fungeren als beurtschipper. De beurtschipper voer volgens een bepaald rooster een vaste route. Hubertus Flipsen, een schipper uit Rotterdam, solliciteerde al in 1844. Hij wilde graag op vaste dagen tussen Rotterdam en Eindhoven varen.

Er kwam een beurtvaartschipper voor Rotterdam, een voor Amsterdam en een voor 's-Hertogenbosch. Zij hadden ieder een eigen steiger aan de haven. Er waren in de beginjaren ook enkele schippers die

Een reglement van orde voor het kanaal en de havenkom van 1849.



op het traject Someren-Eindhoven voeren. Willem Poulussen met zijn schip genaamd: "de Jonge Jan", waarvan de inhoud 10 ton was. Peter Leijten met een schip zonder naam dat 14 ton kon vervoeren en Willem Kalmthouts met "Astens Welvaren" met een inhoud van 30 ton. Zij voorzagen Eindhoven van de nodige turf.

Het stedelijk bestuur had in 1846 een reglement voor de haven gemaakt en de tarieven van de kanaalrechten vastgesteld. De rechten vond men in Mierlo erg hoog. Een week na de opening van het kanaal liet burgemeester Keunen twee zakken tras met een schuit uit Den Bosch komen om metselspecie te maken. Toen de zakken in Mierlo gelost werden bleek hij 30 cent aan rechten te moeten betalen. Hij schreef een boze brief naar het gemeentebestuur van Eindhoven. Vaak was het goedkoper goederen te laten lossen in Helmond en vervolgens met de kar naar Mierlo te laten brengen dan te laten lossen in Mierlo.

Het kanaal van Eindhoven naar de Zuid-Willemsvaart was gegraven voor jaagtractie: vaartuigen voortgetrokken door mens of paard.

In het tijdschrift "Getij" verscheen in 1950 een verhaal over een oud-schipper. Het geeft een mooi beeld van de van de scheepsjager langs het Eindhovensch Kanaal.

"Opmerkelijk was, dat ook de wildevaartschipper toen vaak een vast traject bevoer. Hout naar Den Bosch, Veghel, Weert, Helmond en vooral Eindhoven, dat was de gebruikelijke tocht. Als wij zeilden of achter een kittige sleepboot aan in Den Bosch arriveerden, hadden we het allemaal best naar onze zin, want het was daar altijd een gezellige bedoening. Toch wisten we dat de trekham ons niet gespaard zou worden en een dag in Den Bosch blijven was er niet bij, al deden de Kempenaars en Spitsen dat wel.

Nee, we moesten maar vast een eindje verder, eerst een stukje zeilen dan ongeveer drie kwartier trekken naar sluis 2. Beklaag ons niet jonge lezer; 't was niet anders in die dagen. Het was schande als een scheepje van 100 ton, waar jongens aan boord waren, door een paard werd getrokken. En zo erg was het nu ook weer niet, vonden we, want we kregen "op de knaal" altijd wat extra's. In Den Bosch haalde moeder zult, een lekker stuk spek en als de eieren niet duurder waren dan drie cent, voor ieder een eitje! Een traktatie. De sluizen lagen

gemiddeld vijf kilometer van elkaar verwijderd. Ze waren toen nog zeer klein en meestal betekende dat oponthoud. Natuurlijk was dat voor de trekkers een aangename onderbreking en verpozing.

Maar het Eindhovense kanaal had een lengte van dertien kilometer. Een paard, dat zeven gulden kostte kon er natuurlijk niet af. Dus ging de mast neer en trokken wij in twee ploegen, mijn vader samen met mijn zuster, afgewisseld door mij met mijn twee jongere broers. Wij moesten dan dertien vaste bruggen passeren; ik verzeker u dat was geen kleinigheid. We konden dat niet in een dag halen. Zeker niet als het bramentijd was. Je kon die prachtige blauwe vruchten niet laten verkommeren aan de struiken. Als het te erg werd klonk de stem van vader door de stilte over het water en dan ging het weer in de lijn, netjes in de pas, met een snelheid van een kilometer per uur.”



Scheepsjagers. Vrouwen, kinderen, het hele gezin werd ingeschakeld.

In 1862 kwamen de eerste schroefstoomboten op het Eindhovensch Kanaal. H.J. van Mierlo uit Eindhoven kreeg in 1862 een concessie van de Minister van Binnenlandse zaken om met zijn stoomboot “Stad Eindhoven” de route Eindhoven-Rotterdam te varen en beurtschipper C. Staal kreeg in hetzelfde jaar toestemming voor een beurtvaart met zijn schroefstoomboot “Amsterdam-Eindhoven”. Dit had consequenties voor toestand van het kanaal. De oevers kalfden in een snel tempo af. Veel losarbeiders werden ingezet om baggerwerkzaamheden te verrichten.

De beurtvaarten op Amsterdam en Rotterdam bleven tot 22 september 1958 bestaan. Het wegvervoer nam de taak over.

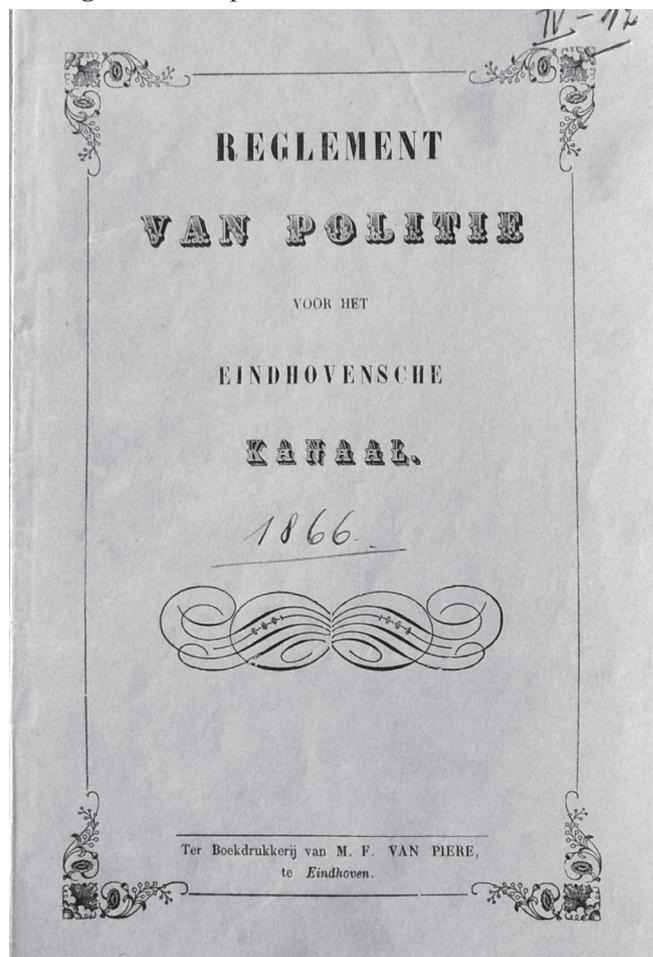


De sluicewachterswoning, gezien vanaf de Zuid-Willemsvaart, ca 1895.

Ambtenaren, verbonden aan het kanaal

Aan het kanaal waren enkele ambtenaren verbonden. In Eindhoven werkte aan de haven een commissaris, later ook wel havenmeester genoemd. Hij had daar een kantoor en was belast met de controle op de binnenkomende goederen. Hij berekende het bedrag dat de schipper bij

Het reglement van politie, 1866.



Eindhovens Kanaal vervoerd. Dit leverde ongeveer f 6.750,- tonnengeld op. Samen met de ongeveer f 1.600,- sluisgelden was dat f 8.350,-. De schepen vervoerden vooral stenen, keien en arduinen, namelijk 2.266 ton, daarna volgde turf met 1.711 ton en steenkolen met 1.475 ton. Van de 16.944 ton werd 6.591 ton vervoerd door de beurtvaartschepen: 2.886 ton op Rotterdam, 2.340 ton op Amsterdam en iets meer dan 1.365 ton op 's-Hertogenbosch.

De tarieven waren sinds de in gebruik name van het kanaal al vaak verlaagd. De aanleg van het spoortraject Boxtel-Eindhoven-Helmond in 1866 bracht concurrentie, evenals de verbetering van tal van provinciale wegen.

Andere opbrengsten kwamen voort uit de verkoop van snoeihout en bomen langs het kanaal. Ook het riet uit het kanaal trok kopers. Zelfs het zand dat uit het kanaal gebaggerd werd leverde geld op. Het gras op en naast de dijken werd verpacht. Trouwe pachters in Mierlo waren Paulus Raijmakers van Luchen en Johannes Jansen. Zij mochten hun schapen op de dijken laten grazen. Ook de visserij werd verpacht. Daar kreeg het gemeentebestuur van Eindhoven in 1848 echter problemen mee, want Baron van Scherpenzeel Heusch eiste het visrecht op dat hij in de heerlijkheid Mierlo bezat, dus ook het vissen in het Eindhovens kanaal. Vanaf die tijd had de verpachting dan ook altijd plaats tot aan de grens met Mierlo.

Later kwamen er ook opbrengsten uit de verhuur van opslagruimte aan de haven.

De grootste kostenpost was de uitbetaling van de rente over het geleende geld, voor 1875 meer dan f 4.500,-. Verder werden er voor bijna f 900,- lonen uitbetaald. De kosten van onderhoud aan het kanaal wisselden sterk, in 1875 ongeveer f 3.700,-, hetgeen ver boven de begroting van f 1.400,- lag. Een bijzonder duur jaar wat onderhoud betreft was 1868, het jaar van de dijkdoorbraken. De kosten liepen op tot bijna f 6.200,-.

Besmettelijke ziekten

Het vervoer van beer over het kanaal, het opslaan in een beerput en het vervolgens weer vervoeren naar de akkers was niet bevorderlijk voor de volksgezondheid, evenals het kanaal met haar bijna stilstaand water.

MIERLO. — Waarschuwing. — Nu in onze gemeente tegenwoordig besmettelijke ziekte heerscht, kan men niet genoeg waarschuwen tegen 't verontreinigen van water. Sommige menschen hebben de slechte gewoonte zich van hun hond te ontdoen door verdrinking in 't Eindhovens kanaal. Zoo kon men dezer dagen weer zulk een cadaver in genoemd kanaal zien drijven. Wij behoeven er niet op te wijzen dat zulke in dezen critieken tijd, ook met 't oog op de komende warme dagen, hoogst gevaarlijk is. Wij hopen, dat door de tevoegde autoriteiten de noodige maatregelen genomen worden, opdat aan genoemd euvel spoedig een einde komt.

Een berichtje in de Zuid-Willemsvaart van 20 april 1926.

Rond 1865 heerste er in de provincie cholera. De gemeenteraad van Eindhoven had besloten dat er geen beer door de straten van Eindhoven vervoerd mocht worden. Het aanvoeren was alleen toegestaan onder voorwaarde van desinfectie door middel van chloorkalk en water. In september 1893 werd opnieuw aangekondigd dat het Eindhovens Kanaal besmet was. Het ongekookt gebruik maken van water betekende dat men zich vrijwillig blootstelde aan het gevaar van de gevreesde ziekte. Zelfs uitwendig gebruik werd ten zeerste afgeraden. Het water werd ook vervuild door het dumpen van dieren in het kanaal. Regelmatig werd een tocht over kanaal gemaakt om verdronken honden op te vissen. De kanaalwerker ontving 15 cent per hond voor het opvissen.

Het gebruik van het Eindhovens Kanaal eind 19^e eeuw

| jaar | ingekomen vaartuigen | | uitgegane vaartuigen | |
|------|----------------------|---------------|----------------------|---------------|
| | aantal | tonnen inhoud | aantal | tonnen inhoud |
| 1890 | 380 | 30.645 | 383 | 30.901 |
| 1891 | 403 | 32.912 | 399 | 32.555 |
| 1892 | 393 | 32.840 | 394 | 32.828 |
| 1893 | 387 | 30.970 | 390 | 31.385 |
| 1894 | 443 | 37.356 | 440 | 37.099 |
| 1895 | 386 | 33.563 | 387 | 33.582 |
| 1896 | 465 | 40.415 | 465 | 40.305 |
| 1897 | 535 | 49.551 | 533 | 49.431 |
| 1898 | 480 | 42.514 | 479 | 42.271 |
| 1899 | 533 | 37.553 | 436 | 37.729 |

In 1923 besloot de gemeenteraad van Eindhoven het plan van Bongaerts, die in 1925 minister van Waterstaat werd, uit te laten voeren.

De ondernemers aan het Eindhovensch Kanaal vreesden dat de aanleg van een nieuw kanaal ten koste zou gaan van de kwaliteit van hun kanaal dat toch al in een zo'n slechte staat verkeerde. Onder aandrang van de scheepvaartbedrijven aan de haven maakte ir. Van Ruyven een plan om het Eindhovensch Kanaal te verbeteren. Zijn uitgangspunt was het plan van ir. Moubis, maar door het kanaal te voorzien van verticale wanden bereikte hij een dubbelvaart zonder grondaankopen. Hij stelde ook minder eisen aan de bruggen, waardoor de verbetering de helft kostte van het plan uit 1913.

Dit waren niet de enige plannen. Ondernemers, verenigd in het "Kanaalcomité", lieten in 1927 een rapport maken door ir. Nijhoff, oud-ingenieur van Rijkswaterstaat. Bijna 50 ondernemers uit o.a. Eindhoven, Nuenen, Bergeijk en Geldrop, onder leiding van de NV Houtindustrie Picus v/h J. Bruning en Zn kregen in het Rapport Nijhoff antwoord op de vragen hoe het Eindhovensch Kanaal op de goedkoopste manier verbeterd kon worden en welke voordelen het oude kanaal bood boven een nieuw.

Uiteindelijk werd de vrede tussen de partijen gesloten: er kwam een nieuw kanaal en het oude kanaal zou zodanig opgeknapt worden dat het geschikt was voor schepen van 350 tot 400 ton.

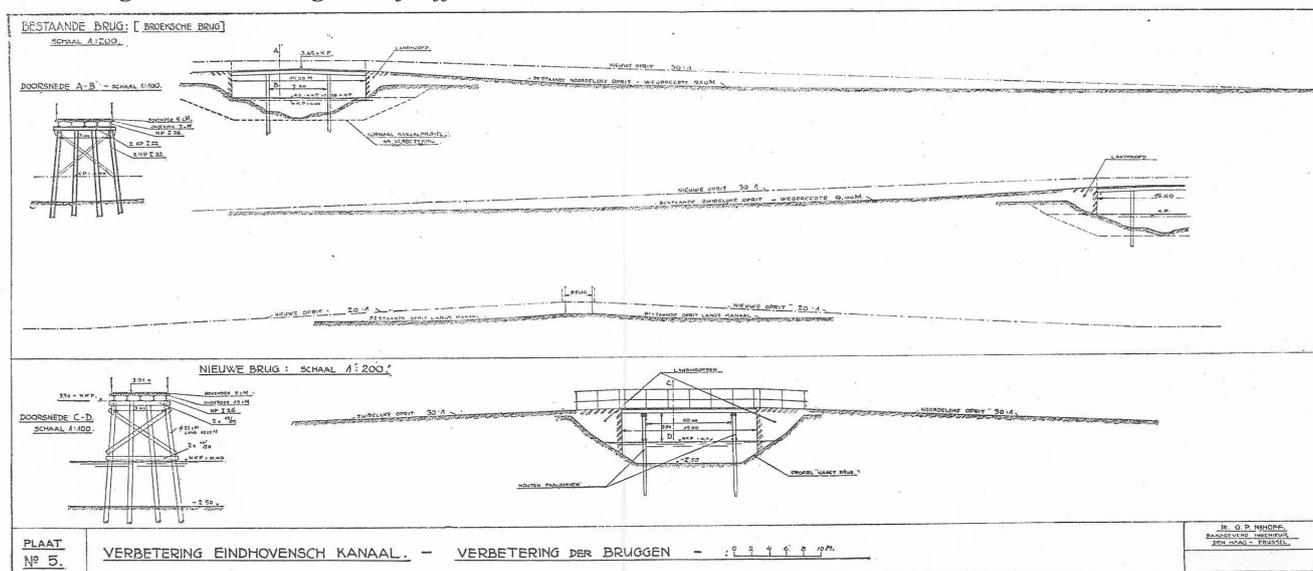
Het gebruik van het Eindhovensch Kanaal tussen 1910 en 1925.

| jaar | aantal schepen | aantal tonnen |
|------|----------------|---------------|
| 1910 | 750 | 60.000 |
| 1911 | 800 | 66.500 |
| 1912 | 810 | 68.000 |
| 1913 | 750 | 67.500 |
| 1914 | 630 | 66.500 |
| 1915 | 770 | 82.000 |
| 1916 | 750 | 80.000 |
| 1917 | 770 | 85.000 |
| 1918 | 1.080 | 120.000 |
| 1919 | 1.170 | 143.000 |
| 1920 | 1.196 | 136.000 |
| 1921 | 1.200 | 145.764 |
| 1922 | 1.003 | 121.066 |
| 1923 | 2.000 | 225.000 |
| 1924 | 1.944 | 217.295 |
| 1925 | 1.707 | 186.031 |

Het Beatrixkanaal

Op 15 juli 1930 stak burgemeester Verdijsk de eerste spade in de grond voor de aanleg van het Beatrixkanaal. Het Eindhovensch Kanaal, bijna 14 km lang, werd in 1 jaar tijd met de hand gegraven. Voordat het Beatrixkanaal, bijna 8,5 km lang, klaar was gingen er 10 jaar overheen. In 1933 was het kanaal voor 2/3 deel klaar, maar het geld was op. Het budget van 1,5 miljoen was besteed en er was nog 1 miljoen nodig. Het werk lag vier jaar stil. In 1937 kwam er geld vrij om het karwei in werkverschaffing af te maken. Toen de oorlog uitbrak was het werk bijna klaar. In 1940 werd het

Verbetering Broeksche brug, ir. Nijhoff.





Het Beatrixkanaal in 2013.

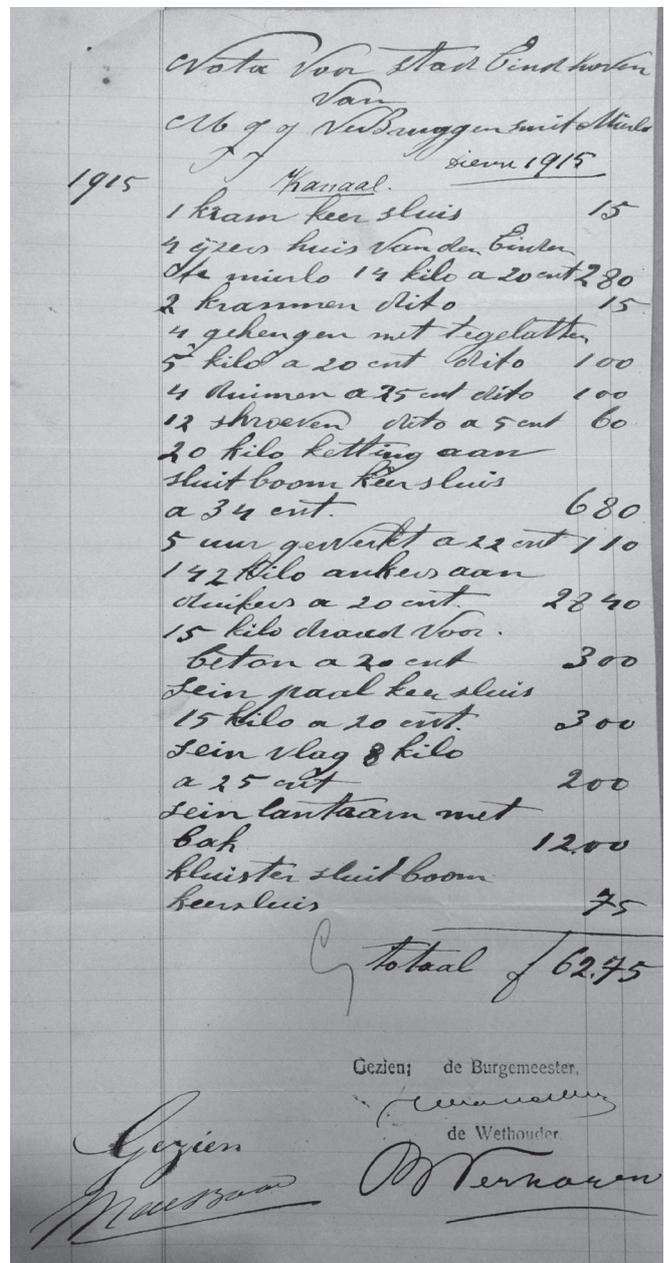
Beatrixkanaal in gebruik genomen.

De economische crisis veroorzaakte niet alleen oponthoud bij de aanleg van het nieuwe kanaal, maar ook de verbetering van het oude kanaal liep vertraging op. Het vervangen van bruggen, het aanleggen van oeverbeschoeiing en baggerwerkzaamheden konden echter in 1932 afgerond worden.



De betonnen brug met de wapens van Chr. Grips, 1938

Een rekening van smid M.J.J. Verbruggen, 1915





De betonnen brug in de provinciale weg kort voordat de oorlog uitbrak. De opritten ontbraken nog.

Hoofdstuk 8. Het Eindhovensch Kanaal en de 2^e Wereldoorlog.

Begin jaren 30 van de 20^e eeuw werd door de provincie een streekplan voor Zuidoost-Brabant ontwikkeld. De provinciale weg zou daarmee niet meer door het centrum van Mierlo lopen maar de richting krijgen zoals deze nu heeft. Ter hoogte van de zuivelfabriek "St. Lucia" rechtstreeks naar de Melkkoesche brug en dan richting Helmond. De brug zou vervangen worden door een betonnen brug, de brug die er heden ten dage nog ligt.

Het werk werd gegund aan H.F. Kruitwagen's Bouwbedrijf uit Rosmalen. Het houtwerk van de oude brug werd gebruikt om van de voormalige trambrug een rijweg te maken. Het ijzer- en betonwerk werd eind 1938 verwijderd. Toen was de nieuwe brug inmiddels gestort. Op de brug waren een viertal betonreliëfs bevestigd, die door

Het kanaal is drooggelegd. Foto is genomen vanaf de Hulsterbrug richting de haven.



de Vughtse beeldhouwer Charles Grips voor f 125,- gemaakt werden.

Begin 1939 was de betonnen brug klaar met uitzondering van de opritten. Bij de oplevering bleek dat door o.a. de heiwerkzaamheden het Eindhovensch Kanaal bij de brug uitgebaggerd moest worden. Dit leverde de aannemer veel problemen, oponthoud en een grote financiële strop op.

Op 10 mei 1940 brak de 2^e Wereldoorlog uit. Daags daarna bliezen de Nederlandse troepen negen bruggen over het Eindhovensch Kanaal op: de Keersluisbrug, de Lungendonksche brug, de Goorsche brug, de oude provinciale brug (de Kieselbrug), de trambrug, de Oudvensche brug, de Broeksche brug, de Heikrekelsche brug en de Hulsterbrug. De scheepvaart kwam op 6 september weer op gang. In de jaren daarop werden voor zover mogelijk over de jukken en landhoofden noodbruggen aangelegd. In de nacht van 17 op 18 september 1944 kwam de scheepvaart weer stil te liggen, nadat de Duitsers de spoorbrug in Geldrop opgeblazen hadden. Op 27 september volgden de Keersluisbrug en de Lungendonksche brug. Pas op 25 mei 1945 zou het eerste schip, de Helena, geladen met groenten uit Papendrecht weer de haven binnenvaren.

In 1948 stelde de gemeenteraad f 150.000,- beschikbaar voor het uitvoeren van noodzakelijk onderhoudswerk. Bij baggerwerkzaamheden bleek er tijdens de oorlog veel wapentuig in het kanaal terecht gekomen te zijn. Er werd besloten het kanaal gedeeltelijk leeg te pompen.

Het kanaal wordt gezuiverd van oorlogstuig. Op de achtergrond de in 1913 aangelegde spoorbrug.



In Geldrop, tussen de Hulsterbrug en de haven op Hulst werd het Eindhovensch kanaal afgedamd. Vanuit de haven in Eindhoven werd het water overgepompt naar de Dommel. Aangezien de Dommel veel lager gelegen was, hoefde daar het water alleen maar aangezogen te worden om het vervolgens uit zichzelf weg te laten lopen. In Geldrop werd met behulp van een pomp water overgepompt richting Zuid Willemsvaart.

Op 19 mei werd met het pompen begonnen en 3 dagen later begonnen 54 mensen met het zuiveren van het Eindhovensch Kanaal. De opbrengst bestond uit 1.200 granaten, 5 grote en 60 kleine bommen, machinegeweren, enz.

's Avonds om 8 uur was het werk geklaard. Nadat de beschoeiing hersteld was voeren op 30 mei de eerste schepen de haven in Eindhoven weer binnen.



De Kiezelbrug met op de achtergrond de textielfabriek van De Haes, 1967

De nieuwe betonnen duiker voor de Kleine Dommel onder het Eindhovensch Kanaal.



Hoofdstuk 9

Het Eindhovensch Kanaal in de periode 1950-1974

Het beroepsvervoer op de weg neemt toe

In 1951 was de provinciale brug aan de Brugstraat toe aan vernieuwing. Het bovendeck was nog gemaakt van hout op stalen liggers. De landhoofden bestonden uit stampbeton met een voormetseling van klinkers. Het vervoer met vrachtauto's was erg toegenomen evenals de tonnages die zij vervoerden. Aanpassing aan de tijd was hoogst noodzakelijk.

Het dek moest verwijderd worden evenals een gedeelte van de landhoofden. Het houten dek werd vervangen door een bovenbouw van gewapend beton. De brug kennen wij nog als de Kiezelbrug. Het verkeer in en om Eindhoven nam na de Tweede Wereldoorlog sterk toe. De stadsdelen Stratum en Tongelre waren door de ligging van het Eindhovensch Kanaal moeilijk bereikbaar. In 1960 kwam de nieuwe brug in de rondweg over het kanaal gereed.

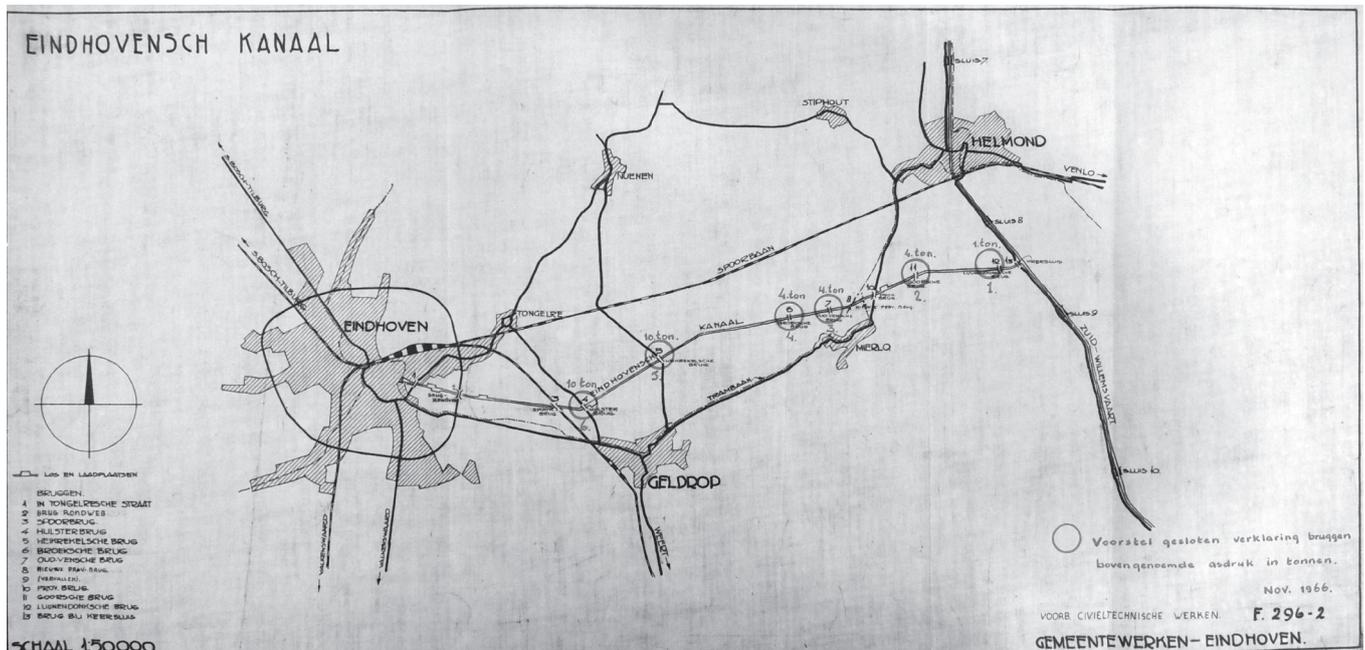
De Poeijersche brug werd afgebroken.

In de nacht van 4 op 5 december 1960 bezweek het meer dan 100 jaar oude metselwerk van de frontmuur van de duiker over de Kleine Dommel. Er werd een nieuwe duiker aangelegd die in 1966 klaar was. De duiker kostte ongeveer een miljoen gulden. Aannemer Blanchemanche uit Maastricht nam deze duiker in 1845 aan voor f 17.500,-!

Ook de keersluisbrug was hoognodig aan vernieuwing toe. In 1961 bestonden er al plannen bij B en W van Eindhoven om deze te vervangen door een geheel nieuwe brug. De uitvoering

De oude en nieuwe brug aan de keersluis, 1984.





Sluiting van bruggen voor zwaar verkeer, 1967

liet echter op zich wachten. Overwegingen om het kanaal te sluiten waren daar de oorzaak van. Intussen verschenen er op de weg steeds grotere en zwaardere vrachtauto's. De bruggen over het Eindhovens Kanaal voldeden niet meer aan de eisen van de tijd. In 1967 sloot de provincie een aantal bruggen voor het zware verkeer.

Rijkswaterstaat drong in 1968 aan op maatregelen bij de keersluis. De verkeersveiligheid, vooral voor de fietsers, was in het gedrang. Er moest een fietsbrug komen. Maar ook dat loste de problemen niet op. Bij de brug heerste een gevaarlijke situatie die al tot veel verkeersongevallen geleid had.

In 1969 waren o.a. vijf motorvoertuigen door de vangrail gereden en in één van beide kanalen terecht gekomen, waarbij 3 mensen om het leven kwamen. Ook de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Oostelijk Noord-Brabant schreef een brief met dezelfde strekking

Eén van de hoofdoorzaken was de plaats van de keersluiswachterswoning en een bijgebouwtje die het uitzicht in de bocht belemmerden. Er kwam een plan om de woning te slopen en een houten noodwoning te plaatsen voor de 61 jarige sluiswachter A. Meinen en zijn echtgenote. De kosten voor de bouw van de noodwoning werden

begroot op f 13.380,-. In oktober 1974 stond de sluiswachterswoning wel leeg maar kon nog niet afgebroken worden, omdat in de woning technische installaties waren aangebracht om de hefbrug te bedienen.

Het einde van het Eindhovens Kanaal als vaarweg

Het gemeentebestuur van Eindhoven kwam voor een steeds groter wordend dilemma te staan: grote investeringen doen in het kanaal of het kanaal sluiten. Al jaren waren de kosten van instandhouding veel hoger dan de opbrengsten.

In de raadsvergadering van 28 februari 1968 werd burgemeester en wethouders van Eindhoven verzocht om "ter voorbereiding van een nader voorstel inzake de consequenties van een eventuele

| gebruikers | totaal tonnen | | aantal schepen | | aard van de goederen |
|---------------------|---------------|------------|----------------|--------------|----------------------|
| | 1968 | 1969 | 1968 | 1969 | |
| A.B.M. | 161 | 156 | 711 | 787 | zand, grind, cement |
| van Happen, Geldrop | 75 | 128 | 497 | 621 | zand, grind |
| Hoogers, Geldrop | 58 | 59 | 415 | 291 | zand, grind |
| De Kempen | 65 | -- | 370 | -- | zand, grind |
| Braat | 10 | 11 | 70 | 77 | cement, gips |
| Picus | 15 | 14 | 65 | 57 | hout |
| Steenbeek | 2 | 2 | 21 | 17 | oud ijzer |
| Campina | 2 | 2 | 11 | 12 | olie |
| Diverse | 4 | 1 | 22 | 11 | diversen |
| Totaal | 392 | 372 | 2.182 | 1.873 | |

sluiting en demping van het Eindhovens Kanaal en sluiting van het Beatrixkanaal in overleg te treden met de in aanmerking komende instanties en bedrijven". Een maand later stelde het college van B. en W. van Eindhoven een commissie in ter voorbereiding van de te nemen beslissingen. Hierin hadden o.a. de wethouders drs. G. van der Kruis en P.C. Timmers zitting. De commissie legde contacten met de gebruikers van de het Eindhovens- en het Beatrixkanaal.

Uit deze contacten bleek dat de consequenties van sluiting en/of demping van het Eindhovens Kanaal voor de daar gevestigde bedrijven, voor zover zij gebruik maakten van vervoer via het kanaal, grote gevolgen had. De betrokken bedrijven waren het er over eens dat het Beatrixkanaal een aanvaardbaar alternatief was.

Na enige contacten met de grootste gebruikers van het Beatrixkanaal kwam de commissie tot de conclusie dat het geen zin had met nog andere gebruikers te praten. De gemeente had indertijd de grond tegen een hogere prijs verkocht als zijnde grond gelegen aan vaarwater. De financiële

Advertentie met de bekendmaking van de sluiting van het Eindhovens Kanaal voor de scheepvaart.



GEMEENTE EINDHOVEN

BEKENDMAKING

Burgemeester en wethouders van Eindhoven maken bekend dat de raad van Eindhoven in zijn openbare vergadering van 24 mei 1971 heeft besloten:

1. het Eindhovens Kanaal te sluiten voor de scheepvaart;
2. het tijdstip van ingang van die sluiting te bepalen op 1 juli 1974, behoudens eerdere sluiting indien de belanghebbende bedrijven daarmee instemmen;
3. burgemeester en wethouders uit te nodigen om na verder overleg met de belanghebbende bedrijven vast te stellen:
 - a. welke voor de bedrijven nadelige gevolgen van de sluiting van het Kanaal onvermijdelijk zijn;
 - b. welke maatregelen de gemeente zou kunnen nemen om die nadelige gevolgen geheel of ten dele te kunnen ondervangen en zo nodig aan de raad voor te leggen in hoeverre het op de weg van de gemeente ligt om in eventueel onvermijdelijk blijvende nadelige gevolgen in redelijkheid tegemoet te komen.

Zij, die zich belanghebbenden bij het Eindhovens Kanaal als vaarwater achten en geen schriftelijke uitnodiging voor overleg hebben ontvangen, kunnen zich vóór 1 januari 1972 voor beraad tot burgemeester en wethouders wenden.

gevolgen van sluiting van het Beatrixkanaal zouden de kosten van f 6.000.000,- voor de nodige boordvoorzieningen ver overtreffen.

B. en W. besloten op 25 augustus 1970 aan de raad voor te stellen het Eindhovens Kanaal te sluiten en te dempen en het Beatrixkanaal voor de scheepvaart te handhaven. Het belangrijkste motief hiervoor was dat het sluiten van het Eindhovens Kanaal al grote schadeclaims zou opleveren. Picus en Braat claimden samen al 4 tot 5 miljoen gulden. Bij demping van het Eindhovens kanaal vinden de daar gevestigde bedrijven het Beatrixkanaal het beste alternatief. N.V. Kempen verplaatste al van het Eindhovens naar het Beatrixkanaal en verdrievoudigde zijn omzet.

In de raadsvergadering van 24 mei 1971 viel de beslissing. Het Eindhovens Kanaal zou met ingang van 1 juli 1974 gesloten worden "*behoudens eerdere sluiting indien de belanghebbende bedrijven daarmee instemmen*". Van eerdere sluiting was echter geen sprake. De N.V. Exploitatie Maatschappij Transportbeton aan de zwaai kom verzette zich tegen de sluiting. In 1980 oordeelde de Hoge Raad dat de gemeenteraad van Eindhoven dit besluit niet eenzijdig had mogen nemen. De concessie was in 1843 verleend door Koning Willem II en daarom had de raad toestemming moeten vragen aan de Kroon. Dat was niet gebeurd. Het kanaal dat al zoveel geld gekost had, kostte Eindhoven opnieuw veel geld. Transportbeton kreeg een schadevergoeding van vijf miljoen gulden toegewezen. En het financiële einde was nog niet in zicht, want in de concessie stond ook dat Eindhoven verplicht was "*het kanaal met deszelfs aanhoorigheden te allen tijde naar behooren ten genoeye van het Departement van Binnenlandsche Zaken te onderhouden*".

Hoofdstuk 10

Een nieuwe functie voor het Eindhovensch Kanaal, 1974-heden

De gemeenten Eindhoven, Geldrop, Nuenen en Helmond zagen het dempen van het Eindhovensch Kanaal wel zitten. Het was een mooie gelegenheid om een snelle en goedkope verbinding met Eindhoven aan te leggen. In juli 1971 stelde het Mierlose raadslid Noud Teunisse voor het Eindhovensch kanaal onder te brengen in een bestemmingsplan en daarmee het behoud van het kanaal zeker te stellen. Ook de gemeente Mierlo sprak zich in 1972 uit tegen demping.

Watersportverenigingen en de stichting Werkgroep Natuurbehoud en Milieubeheer Eindhoven en Omgeving verenigden zich in de “Werkgroep Behoud Eindhovens Kanaal” met de bedoeling het kanaal en de directe omgeving in ongeschonden staat te houden. Steeds meer groeperingen schaarden zich achter deze doelstelling. In 1975 kwam de werkgroep met het “Inrichtingsvoorstel recreatiegebied Eindhovens Kanaal”.

Het Eindhovensch Kanaal in het Goor.



De Oudvensche brug in mei 2011.

Het Eindhovensch Kanaal kreeg een recreatieve functie en diende dus een regionaal belang. Daarom ging het gemeentebestuur van Eindhoven in 1986 in overleg met de betrokken gemeenten om te kijken of er mogelijkheden waren tot eigendomsoverdracht of participatie in de beheerskosten. Mocht dit niet lukken dan zou Eindhoven zich moeten beperken tot minimaal onderhoud. Er werd zelfs aan gedacht de bruggen te vervangen door gronddammen. Gesprekken met het Streekorgaan Helmond, de Agglomeratie Eindhoven, waterschap en betrokken gemeenten leidden niet tot een oplossing.

Latere pogingen onder leiding van het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) kregen ook onvoldoende steun voor een gezamenlijke uitvoering en overdracht van eigendom en beheer aan de waterschappen Aa en De Dommel.

Intussen werd de noodzaak om onderhoud te plegen aan het kanaal steeds groter. Het opknappen zou bijna € 4,7 miljoen gaan kosten. De gemeente Eindhoven kon op ongeveer € 3,5 miljoen subsidie rekenen als de helft van het werk voor 1 maart 2007 klaar was. Eerst werd een verhard fietspad grotendeels aan de noordzijde van het kanaal aangelegd en voorzieningen getroffen voor vissers, roeiers en wandelaars.

Eind 2010 werd begonnen met de vernieuwing van de Oudvensche en Goorsche brug. Zij behielden hun oorspronkelijke “kattenrug”-vorm en geven daarmee een beeld van de bruggen over het Eindhovensch Kanaal zoals de meeste er tot midden 20^e eeuw uitzagen.



Schaatsen op het Eindhovensch Kanaal.



De aanleg van de nieuwe Kieselbrug in 1989.



Het Eindhovensch Kanaal, een schilderwerk van Schellekens uit 1913.



De haven aan de losplaats in Geldrop (Hulst)



Het Gat van Eindhoven.

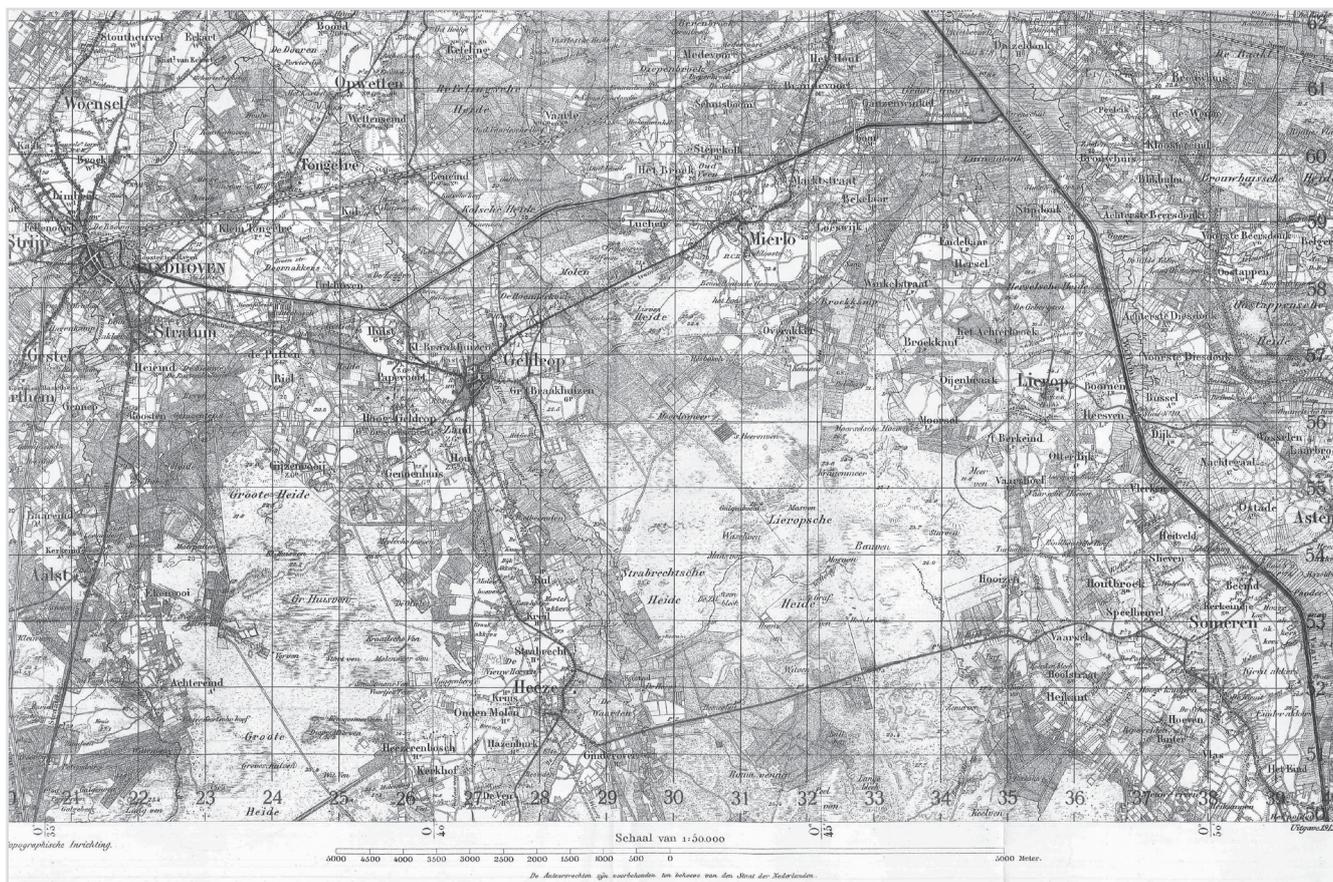


Toen de rondweg in Eindhoven nog niet bestond.



Een kijkje op het Eindhovensch Kanaal.

Het tracé van het Eindhovensch Kanaal.



Bronnen:

RHC, Eindhoven:

- Toegangsnr. 10246 Gemeentebestuur Eindhoven, 1811-1913.
Toegangsnr. 10283 Gemeentebestuur Zesgehuchten, 1811-1921.
Toegangsnr. 10325 "Eindhovens Kanaal", kanaal van Eindhoven naar Helmond, 1840-1935
Toegangsnr. 10501 Gemeentebestuur Geldrop, 1933-1970.
Toegangsnr. 10530 Gemeentebestuur Geldrop, 1810-1932.
Toegangsnr. 10882 Gemeentebestuur Eindhoven, 1970-1989.
Toegangsnr. 10884 Gemeenschappelijke regeling Agglomeratie Eindhoven, 1977-1985
Toegangsnr. 10931 Gemeentewerken Eindhoven, 1943-1984
Toegangsnr. 10963 Werkgroep voor Natuurbehoud en Milieubeheer Eindhoven, 1971-2006.
Toegangsnr. 10643 Gemeentebestuur Nuenen, 1936-1970.
Toegangsnr. 10925 Gemeentebestuur Nuenen, 1971-1985.
Toegangsnr. 10957 Gemeentebestuur Nuenen, 1986-1995.
Toegangsnr. 11036 Gemeentelijke Dienst Openbare Werken Eindhoven, 1984-1989.
Toegangsnr. 13139 Gemeentebestuur Mierlo, 1811-1932.
Toegangsnr. 13140 Gemeentebestuur Mierlo, 1932-1967.
Toegangsnr. 15418 Gemeentebestuur Stratum, 1811-1920.
Toegangsnr. 15428 Gemeentebestuur Tongelre, 1811-1920.
Toegangsnr. 15353 Gemeentebestuur Nuenen, Gerwen en Nederwetten, 1810-1935.

BHIC, 's-Hertogenbosch:

- Toegang 17 Provinciaal Bestuur Noord-Brabant, 1814-1920.
Toegang 25 Rechtbank Eindhoven, 1838-1877.
Toegang 262 Rijkswaterstaat, 1811-1953.
Toegang 371 Provinciale Waterstaat, 1876-1949.
Toegang 1148
Toegang 1282 Kaarten Rijkswaterstaat.

Foto's/kaarten:

- Regionaal Historisch Centrum Eindhoven
Brabants Historisch Informatie Centrum
Jos van der Vleuten, Mierlo
Antoon Vissers, Deurne
Leo Lenssen, Mierlo

Literatuur:

- Pel, Hans.
Op de kaart gezet Hendrik Verhees.
Boxtel, 2007.
Gemeente Eindhoven.
Geschiedenis van het Kanaal van Eindhoven naar Helmond.
Eindhoven, 1913.
Joh. van Sante, (uitg. Gemeente Geldrop)
Eindhoven en het Eindhovens Kanaal: ook in 1862 moeilijkheden op Hulst
Geldrop,
H.J.A. Scheijvens
De aanleg van het Eindhovens Kanaal 1815-1846.
G. van Hooff
De aanleg van het Eindhovens Kanaal
't Gruun buukske, 1981-1982
J. Spoorenberg
150 jaar Eindhovensch Kanaal
't Gruun buukske, jrg. 25, 1996.
Drs. J.S. van Wieringen
Het Eindhovens Kanaal.
Land en water, jrg. 12 en 13, 1968.
Theo Meulendijks en Jan Vogels
Opt Hout.
Helmond, 2003