



Het kanaal, opgediept uit de notulen van de gemeenteraad...

Het is bijna 80 jaar geleden dat het Wilhelminakanaal en de loswal, ter hoogte van de huidige Julianahal, in gebruik werden genomen. De eerste plannen voor een kanaal dwars door onze provincie dateren echter al van 50 jaar eerder. Het was toen nog de negentiende eeuw! Het heeft blijkbaar heel wat kruim gekost voordat deze waterweg gerealiseerd kon worden.

Een aantal jaren geleden, in de tijd dat ik ook nog in de redactie zat van dit heemblaadje, heb ik me, op voorstel van Clari van Esch, een beetje verdiept in de ontstaansgeschiedenis van het kanaal en heb daarvoor de notulen van de gemeenteraad nageplozen. De toen verzamelde gegevens heb ik nu eindelijk uitgewerkt. Voor het slotgedeelte heb ik ook geput uit eigen herinnering (ik loop immers ook al tegen de 50!) en van horen zeggen.

De eerste plannen voor een kanaal

Het kanaal is duidelijk een initiatief van de gemeente Tilburg, dat het belang van een waterweg inzag voor de textielindustrie. De gemeenteraad van Tilburg besluit op 24 maart 1873 maximaal

f 160.000 beschikbaar te stellen voor het maken, het beheren en het onderhouden van een scheepvaartkanaal van Erp naar Tilburg, op voorwaarde dat Provincie en Rijk ieder een derde deel bijdragen in de aanlegkosten. De eerste plannen zullen dus al van vroegere datum zijn!

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant roepen op 9 mei de 'aan het ontworpen bovenkanaal gelegen gemeenten', met inbegrip van Goirle en Hilvarenbeek op voor een overlegvergadering op donderdag 15 mei om 10.00 uur.

We lezen er niet alles over in de Oirschotse gemeenteraadsnotulen, maar dat het er hectisch aan toe is gegaan daar in Den Bosch is wel duidelijk. Oirschot doet het voorstel om f 20.000 bij te dragen, mits Tilburg twee ton geeft.

Oirschot eist bovendien een brug meer dan gepland. Dit schiet Tilburg in het verkeerde keelsgat. De stad vindt dat het dan wel recht heeft op twintig bruggen! In een brief van 20 mei beklagt de burgemeester van Tilburg zich nog eens bij zijn Oirschotse collega dat hij "zoo onbarmhartig, zoo eindeloos met de ooren geschud" is en dat "alle projectielen op mij gericht waren". Het was dus niet alleen Oirschot dat wat tegengas gaf aan de grote stad!

Om uit de financiële impasse te komen wordt uiteindelijk het besluit genomen om de gemeenten Tilburg, Sint-Oedenrode, Best, Oirschot, Hilvarenbeek, Goirle, Moergestel, Oisterwijk, Erp, Lieshout, Oostelbeers c.a., Liempde, Boxtel en Son machtiging te verlenen om onderling in overleg te treden. Op de eerste vergadering van dit regionale overleg, op 30 mei in Middelbeers, komt men echter niet tot overeenstemming.

De burgemeester van Sint-Oedenrode gaat dan een actieve bemiddelende en stimulerende rol spelen. Hij wijst Tilburg op de voordelen van een kanaal: goedkoop vervoer, voldoende water voor dagelijks gebruik en bij grote branden. Hij gaat naar Best om daar het belang van een kanaal te onderstrepen voor de steenfabrieken "waarop men zich toelegt".

De burgemeester van Oirschot geeft hij in overweging om in de eigen gemeente eens te porren om de toegezegde bijdrage verhoogd te krijgen. In Rooi zelf lukt hem dat: de raad van Rooi neemt op 17 november 1873 het besluit om de toegezegde bijdrage van f 10.000 met f 2000 te verhogen.

De eerste burger van Rooi reist ook persoonlijk diverse gemeentes af om het belang van de nieuwe waterweg te benadrukken. Samen met de burgemeesters van Oirschot en Hilvarenbeek vormt hij een commissie om met de belangstellende gemeentebesturen in overleg te treden met betrekking tot een bijdrage.

Al zijn inspanningen mogen echter niet baten. Het gewenste financiële resultaat blijft uit.

Een tweede poging

Gedurende het jaar 1874 blijft het stil wat betreft de plannen voor een kanaal. Iedereen heeft de moed opgegeven.

Toch kan de burgemeester van Tilburg het plan nog niet uit zijn hoofd zetten. In een persoonlijke brief aan de burgemeester van Oirschot schrijft hij dat bij hem "het denkbeeld levendig blijft dat we toch eenmaal door een kanaal met de Zuid-Willemsvaart moeten verbonden worden."

Hij vindt hiervoor hoop in een verslag van de Kamer van Koophandel en Fabrieken dat zijn raad ontvangen heeft: "...de hoop op een te verkrijgen kanaal naar de Zuid-Willemsvaart wordt niet opgegeven; moge de steeds bij de Provinciale Staten bestaande belangstelling er toe leiden, dat niet alleen door Tilburg, maar ook door meerdere belangstellende Gemeenten bewijzen van medewerking gegeven worden."

Hij dringt er bij Oirschot en Sint-Oedenrode op aan de zaak nog eens stevig aan te pakken. Hij vraagt de burgemeester van Oirschot om met enkele andere burgemeesters initiatieven te nemen om samen vast te stellen hoeveel iedere gemeente wil bijdragen. Wanneer dat bedrag aannemelijk te maken is, zal Tilburg het derde deel vol maken van de kosten van aanleg.

Al op 21 april 1875 wordt aan de burgemeester van Tilburg een lijstje voorgelegd:



Tilburg	F	195.000
St.-Oedenrode	F	20.000
Oirschot*	F	20.000
Best	F	10.000
Moergestel*	F	4.000
Hilvarenbeek	F	2.000
Oostelbeers c.a.	F	2.000
Goirle	F	1.000
Son c.a.	±	1.000
	f	255.000

* f 5.000 extra voor elke brug die méér verlangd wordt

De burgemeester van Tilburg gaat, vergezeld van zijn collegae van Oirschot, Rooi en Best naar de Commissaris van de Koningin om deze te raadplegen om op de meest geschikte wijze tot het beoogde doel te komen.

Op 9 september van dat jaar komt vanuit Den Bosch het bericht dat "De bijzondere Commissie uit de Provinciale Staten voor het onderzoek en de beoordeeling der plans en stukken betreffende den aanleg van een kanaal van de Zuid-Willemsvaart, of van het Eindhovens Kanaal over Tilburg naar de benedenrivieren" op maandag 4 oktober om 2 uur zal vergaderen over de richting van het kanaal en de bijdragen van de betrokken gemeenten. Een afvaardiging van elke gemeenteraad wordt daarbij uitgenodigd.

Het plan voor een kanaal vanaf Erp wordt daar blijkbaar verworpen, maar besloten om door te gaan voor een verbinding met het Eindhovens Kanaal. Het enthousiasme en de inzet van de burgemeester van Sint-Oedenrode is door zijn raad waarschijnlijk niet beloond met de nodige financiën. In een brief aan zijn Oirschotse collega schrijft de Tilburgse collega immers: "Sint-Oedenrode zal nu de wrange vruchten plukken van zijne karigheid." Hij veronderstelt dat deze laatste optie ook goedkoper zal zijn door het hogere waterpeil.

Dan gaat er inderdaad werk verzet worden. De 'Provinciale Hoofd-ingenieur van den Waterstaat', de heer Bake, heeft in juni 1876 een ontwerp klaar voor een ons onbekend scheepvaartkanaal van Eindhoven naar Tilburg. Dit kanaal loopt dan van het Eindhovens Kanaal bij Hulst (Geldrop), via Zesgehuchten, Stratum, Aalst, Gestel, Zeelst, Oerle, Oirschot, Oost- West- en Middelbeers, Diessen en Hilvarenbeek naar Tilburg.

Het kanaal heeft een lengte van 39.800 meter, een bodembreedte van 6 meter, een waterspiegel-breedte van 11,80 meter en een diepte van 1,65 meter. Om de twee kilometer komt er een wijk- en wisselplaats van 100 meter lang, een bodembreedte van 15 meter en een waterspiegelbreedte van 20,80 meter. Een van deze plaatsen krijgt een waterspiegelbreedte van 50 meter om het wenden van schepen mogelijk te maken.

Verder is in het ontwerp een haven te Tilburg opgenomen en de nodige duikers, bruggen (o.a. bij de Wintelresche hut), een keersluis bij de aansluiting met het Eindhovens Kanaal en een gekoppelde schutsluis bij Oirschot.

Ook wordt de hoeveelheid water berekend die moet worden aangevoerd uit de Zuid-Willemsvaart, via het Eindhovens Kanaal, en de daardoor ontstane snelheid van het water.

Tenslotte is er een kostenbegroting opgenomen:

Onteigening	F	162.450
Aardewerken	F	284.890
Bezoding	F	34.050
Kunstwerken	F	151.000
Onvoorzien	F	27.610 +
Sub-totaal	F	660.000
Kosten van besteding, winst, risico, enz. 12%	F	82.500 +
	f	742.500

De financiering van het kanaal is echter nog niet rond. De burgemeester van Tilburg krijgt in september immers vanuit Den Bosch het bericht dat de geplande waterweg geen provinciaal kanaal zal worden. Wel is het mogelijk dat de Provincie een subsidie van f 250.000 beschikbaar stelt, op voorwaarde dat het Rijk een zelfde bijdrage zal leveren.

De gezamenlijke gemeenten zullen dus een zelfde bedrag bij elkaar moeten sprokkelen.

De gemeente Tilburg stelt voor het hele werk door en voor rekening van Tilburg te laten uitvoeren en biedt aan om f 200.000 bij te dragen. Blijkbaar kunnen de andere gemeenten de resterende f 50.000 niet bij elkaar brengen: het hele plan gaat niet door.

Het wil maar niet lukken

Vanuit een uit de gemeentenotulen niet te achterhalen hoek wordt de moed echter niet opgegeven. Twee jaar later, in november 1878, besluiten de Staten van Noord-Brabant f 1.000.000 subsidie te verlenen voor een kanaal van de Maas bij Venlo, via Beringen en Nederweert en van de Zuid-Willemsvaart beneden Helmond, via Aarle-Rixtel,



Lieshout, Breugel, Son, Best, Oirschot, Tilburg, Dongen, Oosterhout, Terheijden, Zevenbergschenhoek naar de Moerdijk, met een zijtak naar Breda. De Provincie stelt wel enkele voorwaarden:

het kanaal zal worden uitgevoerd en onderhouden door het Rijk

de betrokken gemeenten dragen f 750.000 bij

de termijnen van betaling en realisering worden vooraf geregeld tussen de regering en G.S.

Ook nu zijn de gemeenten niet erg happig, c.q. besluitvaardig. Dertien(!) jaar later, 19 december 1891 verzoekt de Commissie, belast met het ontwerpen van een plan voor het kanaal, de gemeente Oirschot dringend een besluit te nemen inzake de geldelijke bijdrage. Zij wil immers voor 10 januari 1892 alle stukken in handen van de "Heeren Gedeputeerde Staten stellen, tot voortzetting der zaak te 's-Gravenhage".

Ook deze poging tot realisering van een "Tilburgs Kanaal" strandt echter ergens.

Eindelijk dan toch

Tegen het einde van de eeuwwisseling zijn er opnieuw (of nog steeds?) kanaalplannen. De Staten van Noord-Brabant komen tot overeenstemming met het Rijk dat de laatste een kanaal zal aanleggen en onderhouden. Het gaat dan om "een scheepvaartkanaal met groot profiel ter verbinding van de Zuid-Willemsvaart en de rivier de Mark onderling en met de rivier de Amer, met een ombuiging naar Dongen". De Provincie stelt f 1.000.000 beschikbaar en staat garant voor de bijdragen van de door de gemeenten toegezegde bedragen met een totaal van f 707.000. De gemeenten ten slotte staan de benodigde gronden kosteloos af.

In de vergadering van maart 1900 ondertekent de raad van de gemeente Oirschot het door de Provincie voorgelegde en voorgedrukte besluit dat Oirschot een bijdrage levert van f 20.000 en de gemeentegronden kosteloos afstaat.

De gemeenteraad voegt er echter wel een geschreven voorwaarde aan toe: in Oirschot moeten drie rijbruggen worden aangelegd: in de Heersdijk¹, in de Eindhovenschen Dijk² en in de Provincialen weg naar Beers op den Heuvel³.

Het besluit is getekend door burgemeester Breton van Lith en secretaris De Vocht.

Goed werk heeft tijd nodig, zodat in het najaar van 1903 de schetskaart van de ligging van het kanaal door Provinciale Staten kan worden goedgekeurd.

Dan blijkt echter wel dat de eerdere begroting niet haalbaar is. De Provincie verhoogt haar bijdrage in februari 1904 tot 2½ miljoen gulden; de gemeentelijke bijdragen blijven hetzelfde.

Bezwaren

Dan komt er echt garen op de klos. De Commissaris van de Koningin zendt in oktober 1907 een draaiboek aan de betrokken gemeenten met betrekking tot de te voeren onteigeningsprocedures en in oktober 1909 worden er hoorzittingen gehouden waar inwoners hun bezwaren kunnen voorleggen aan een speciaal daarvoor samengestelde commissie. De commissie heeft zitting in Aarle Rixtel, Beek en Donk, Lieshout, Son c.a., Nuenen c.a., Diessen, Hilvarenbeek, Berkel c.a., Tilburg, Dongen, Oosterhout, Terheyden, Teteringen, Breda, Princenhage, Best, Oirschot en Oostelbeers c.a. In 6 dagen heeft men, dwars door Brabant, alle bezwaren gehoord. De commissie werkt alles dan ook in een straf tijdschema af. Zo is men op 11 oktober om 10.00 uur in Nuenen, om 13.00 uur in Aarle Rixtel, om 14.45 uur in Beek en Donk en om 16.30 uur in Lieshout. Op 22 oktober is men onder andere in Oirschot, waar zes bezwaarschriften binnenkomen van:

Antonius van de Pol te Oirschot

Ch. v.d. Aa en 11 anderen te Oirschot

J. Erven te Oirschot

J. van Baar en 9 anderen te Oirschot

J. Bolsius, presidente, en A.M. Verhoeven, secretaresse van de Vereniging van vrouwen te Oirschot

R.J.M.M.A. Graaf de Gelaes, heer van Oirschot en Best te Eysden

Wat de bezwaren inhielden is te destilleren uit het advies dat de commissie 4 dagen later uitbrengt:

Ad 1: Het bezwaar van Van de Pol werd grotendeels opgeheven toen hij vernam dat de uiterste grens van het kanaal 6 meter van zijn woning ligt. Wel houdt hij bezwaar door de waardevermindering van zijn terreinen. De commissie adviseert bij de onteigening hiermee rekening te houden.

Ad 2: de bezwaarmakers willen een brug in de Heistraat A. Ze willen zelfs bijdragen in de kosten. De commissie adviseert het verzoek in overweging te nemen.

Ad 3, 4 en 5: de commissie adviseert rekening te houden met de werkelijke schade ten gevolge van waardevermindering van terreinen en panden bij de bepaling van de schadeloosstelling.

¹ Ter plekke van de latere Miekoekebrug

² De Eindhovenschen Dijk was toen een zijstraat van de Molenstraat. Langs de leerlooierij (nu Edah) kon men toen recht naar Eindhoven. Nu heet dat eerste door het kanaal afgesneden stukje Standaardplein.

³ De 'Heuvelbrug', de ophaalbrug.



Ad 6: hier betreft het volgens de klager een inbreuk op het heerlijk jachtrecht. De commissie deelt deze visie niet, maar adviseert de gemeente de schade te vergoeden als deze het standpunt van de bezwaarmaker deelt. In 1912 heeft de gemeente zijn grondzaken rond en wordt de overdracht van de gronden in het raadsbesluit van 22 juni geregeld.

Bruggen in Oirschot

Voor de gemeente Oirschot zijn de drie in 1900 aangevraagde bruggen gepland:

een vaste brug in de zandweg, genaamd Heersdijk, met een breedte tussen de leuning van ruim 3.50 meter.

Een vaste brug in de zandweg genaamd Eindhovenschen Dijk met dezelfde breedte

Een ophaalbrug in de provinciale weg van Oostelbeers naar Oirschot. De breedte tussen de leuning van het vaste gedeelte is 5 meter, van het beweegbare deel 3.50 meter.

Laad- en losplaats

De gemeenteraad wil een los- en laadplaats bij de Koestraat. Rijkswaterstaat raadt dit in augustus 1917 af omdat daar slechts een lengte van 100 meter mogelijk is. Rijkswaterstaat adviseert een locatie ten westen van de provinciale weg naar Beers. In november blijkt dit alternatief niet nodig omdat ter hoogte van de Koestraat wel 200 meter kade kan worden aangelegd. Later zal echter blijken dat in verband met de financiële situatie van de gemeente Oirschot de 200 meter niet bekostigd kan worden en uiteindelijk wordt teruggevallen op een los- en laadplaats van 100 meter.

Voor sommigen ligt deze locatie nog te ver van het dorp. In een brief aan de raad, d.d. 8 december 1917, verzoekt een aantal van 58 'kooplieden, neringdoenden en fabrikanten' de laad- en loswal zo dicht mogelijk bij de kom te leggen om de kostprijs van de aanvoer te drukken. Veel invloed heeft dit verzoek blijkbaar niet gehad, want dezelfde maand wordt er grond aangekocht voor de aanleg van de haven van de familie J. van Hersel en de Zusters Franciscanessen. Er wordt grond geruimd met de familie M. Breekelmans.

De firma J. van Dalsen te Lieshout maakt een begroting op voor de aanleg van de los- en laadplaats en de gemeente sluit een lening van f 70.000 om de kosten te dekken.

Wellicht toch onder (de in)druk van de 58 handtekeningen wil de gemeenteraad een ontsluiting via de Heistraat mogelijk maken.

Hiervoor wil de gemeente in 1918 grond kopen van de Vereniging van Vrouwen (50x25m) en van de "fundatie Anna en Oda Bielaars" (43x25m).

De nonnen gaan akkoord, maar stellen wel enkele eisen: de nieuwe afscheiding moet bestaan uit een muur of een stevige planken schutting, die door de gemeente altijd goed moet worden onderhouden. Eventueel te bouwen woningen (een profetische blik?) mogen geen uitzicht hebben op het terrein van de St. Franciscushof (Hof van Solms).

De muur, die later de tuin van het Hof scheidde van het plantsoen bij Jongeren centrum Via Via, is enige jaren geleden gesloopt toen de tuin werd gebruikt om de noodwinkel van de Edah daar te plaatsen.

Het verzoek aan de fundatie wordt gericht aan Jhr.Mr. W.A. Beelaerts van Blokland, secretaris te Wassenaar. Deze stelt dat de stichting in de loop der jaren 'niet weinig is achteruitgegaan'. Het grondgebied is al aanzienlijk vermindert in verband met de onteigening voor de aanleg van het Wilhelminakanaal. Anderzijds ziet hij ook het belang van de gemeente Oirschot 'hetwelk voor lange jaren mijne voorouders bijzonder ter harte ging.' Hij stelt voor om grond te ruilen.

Ambtelijke molens draaien blijkbaar niet altijd even snel. Pas 8 jaar later, in 1926 laat de gemeente aan Beelaerts weten dat ze een beschikbaar perceel bouwland gevonden heeft achter de tuin van de bijzondere jongensschool. Beelaerts wijst dit aanbod echter af, omdat het verschil in waarde te groot is. Het aangeboden perceel is veel minder waard dan het in te leveren stuk grond, dat inmiddels immers aan een nieuwe waterweg ligt! Of er verder nog van grondruil sprake is geweest, heb ik niet ontdekt.

De aannemer van de los- en laadplaats wordt in 1920 verplicht de georganiseerde arbeiders van de Gemeente Oirschot, indien zij bruikbaar zijn (wordt beoordeeld door de aannemer) de voorkeur te geven om bij de uitvoering van het werk in dienst te nemen. Een verzoek hiertoe was ingediend door de Ned. Rooms-Katholieke Bouwvakarbeidersbond 'St.Joseph', afdeling Oirschot, om de druk van de werkloosheid voor een tijd te verlichten.

Op 17 september 1921 verleent de minister de vergunning voor de aanleg van de los- en laadplaats.

Dit artikel wordt vervolgd

Henk van de Wal
