

Zuid-Willemsvaart 200 jaar

Inleiding

Voor de ontwikkeling van de economie is verkeer en transport van goederen noodzakelijk. Van en naar Brabant werden voor 1800 de meeste goederen via het water vervoerd.

De aanvoer liep vanaf de Zeeuwse wateren via het Hollands Diep en de Maas. Deze rivier was in die tijd echter lang niet altijd bevaarbaar door het wisselende peil en de stroming. Was er te weinig water, dan konden de zwaardere schepen niet verder varen. Dan moesten de ladingen worden gelost om vervolgens in kleinere schepen via andere rivieren of over land verder vervoerd te worden.

De Aa bevaarbaar maken

Al in de zestiende eeuw werd gesproken over het bevaarbaar maken van de Aa. Keizer Karel had in 1545 al een uitgebreide ordonnantie uitgebracht met voorschriften voor het bevaarbaar maken van Dommel en Aa in de Meijerij van 's-Hertogenbosch. Begin 17e eeuw werden pas initiatieven genomen en uitgevoerd om rivier de Aa bevaarbaar te maken voor zogenaamde pleiten. Pleiten waren kleine houten platbodemschepen met heel weinig diepgang, die van Den Bosch via Veghel en Gemert/Beek en Donk naar Helmond op en neer voeren. Doordat de Aa vele bochten kende, duurde de vaartocht 3 tot 4 dagen. Gebrek aan en ruzie over het onderhoud leidde ertoe dat de rivier snel verzandde.

Toen de Fransen begin 1810 weg waren, namen de heer van Beek en Donk, Jhr. Johan de Jong van Beek en Donk, en die van Helmond, Jhr. Carel Frederik Wesselman, mede het initiatief om de Aa toch weer bevaarbaar te maken. Landmeter Hendrik Verhees maakte daarvoor de kaarten. Dit project kwam slechts tot Veghel en werd ingehaald door de plannen met de Zuid-Willemsvaart.

Infrastructuur

De Franse keizer Napoleon Bonaparte was één van de eerste politici die het belang van goede vaarwegen inzag. Hij dacht groots en wilde de rivieren de Rijn, Maas en Schelde met elkaar verbinden door van oost naar west het Grand Canal du Nord te laten graven. Nadat hij Nederland had ingelijfd werd hiermee een begin gemaakt. Het werk kwam stil te liggen toen de keizer werd afgezet.

Koning Willem I kwam in Nederland op de troon en was een grote fan van het aanleggen van kanalen. In Engeland, waar hij woonde in de tijd dat Napoleon hier heerste, had hij gezien hoe belangrijk kanalen waren voor de handel en nijverheid. Dat wilde hij ook voor Nederland.

Het Grand Canal du Nord

Dit was een ambitieus, maar onvoltooid kanaalproject van de Franse keizer in het begin van de 19e eeuw. Het doel was een directe vaarverbinding tussen de Schelde, de Maas en de Rijn om de Franse economie te versterken door de haven van Antwerpen met het Duitse achterland te verbinden. De verbinding was ook gepland om militaire redenen, specifiek om zware goederen tussen de Schelde en de Rijn te vervoeren zonder over zee te hoeven varen. Het project moest lopen van de Schelde (Antwerpen), via Venlo, naar de Rijn (nabij Neuss en Duisburg).

Tussen 1803 en 1810 zijn er delen aangelegd, met name in de regio rondom Venlo, Nederweert en Weert, maar na het vertrek van de Fransen in 1813 werd de bouw grotendeels stilgelegd.



Bij Neuss begon het Grand Canal du Nord van Napoleon.

Een fysiek overblijfsel van dit project is de Noordervaart in Limburg, die loopt van de Zuid-Willemsvaart bij Nederweert tot aan Beringe.



De Zuid-Willemsvaart

Koning Willem I maakte na zijn inhuldiging meteen werk van zijn kanalenplan. Een onderdeel daarvan was de aanleg van een kanaal van Den Bosch naar Luik.

Een gedeelte van het kanaal, wat nu in België ligt, was al door Napoleon aangelegd en hoefde enkel maar verbreed en verdiept te worden.

In 1822 begon men in Den Bosch met het graven van het kanaal. Dit gebeurde met de schop en de kruiwagen. Op 21 mei 1825 werd voor het eerst op dit stuk van het kanaal gevaren. Nog eens een jaar later was het gehele kanaal tot in Luik klaar. Het kanaal werd naar de koning genoemd: de Zuid-Willemsvaart.

Gegevens Zuid-Willemsvaart

De oorspronkelijke Zuid-Willemsvaart was 123 km lang. Het totale hoogteverschil tussen Den Bosch en Luik bedraagt 39,25 meter.

Met de toenmalige techniek kon men sluizen bouwen met een verval van 2 meter. Er kwamen 20 sluizen. In Den Bosch kwam sluis 0 en sluis 19 lag in Maastricht. De aanlegkosten bedroegen toen 4,5 miljoen gulden.

In de loop der tijd zijn er veel veranderingen opgetreden. Het kanaal werd breder en dieper gemaakt. Sluizen werden opgeheven en er werden kanaalomleidingen gerealiseerd. Op Nederlands grondgebied werden de sluizen langer gemaakt. Schepen tot 90 meter lengte kunnen nu door het kanaal varen. Er liggen nu 83 bruggen over het kanaal.

Renovatie en uitbreiding Sluis 6, 1929 en 1968

In 1929 vond een uitgebreide renovatie aan het kanaal plaats, waarbij de ruim honderd jaar oude sluizen werden aangepakt.

Daarbij liet men het stuk van het kanaal tussen sluis 6 en sluis 5 (richting Den Bosch) helemaal leeglopen. Niet alleen werden de drempels en de sluishoofden gerenoveerd, de sluis werd maar liefst zes meter breder gemaakt zodat er drie schepen naast elkaar konden en zo de snelheid van het schutten werd bevorderd. Op de foto is de nieuwe sluismuur gereed, terwijl daarvoor een stuk van de oude sluiswand nog te zien is.

In 1968 werd de sluis opnieuw gerenoveerd, waarbij de sluishoofden, -deuren en -drempels vernieuwd en of hersteld werden.

Andere kanalen in Noord-Brabant

Diverse plaatsen in de buurt van de Zuid-Willemsvaart waren bijzonder teleurgesteld dat het kanaal niet via hun dorp of stad liep. Eén van die gemeenten was Gemert. Die gemeente zag met lede ogen aan bij Sluis 6 op de Donk zich fabrieken vestigden en er een middenstand ontstond. Goederen, bestemd voor Gemert, werden daar gelost en vandaaruit met paard en kar vervoerd naar Gemert.

Daarom diende het gemeentebestuur in 1839 een verzoek in bij de Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant om een kanaal aan te leggen tussen Gemert en de Zuid-Willemsvaart. De aftakking zou beginnen bij Sluis 6 en eindigen op Schoorswinkel nabij het kasteel van Gemert.

Vervolg andere kanalen

Aan het eindpunt zou een haven aangelegd worden. Men dacht dat een kanaal van nog geen vier kilometer op weinig bezwaren zou stuiten. Het verzoek werd in onderzoek genomen, maar uiteindelijk werd het plan afgeblazen vanwege de kosten.

Het gemeentebestuur van Gemert gaf zo gauw de moed niet op en zag nieuwe kansen, toen er plannen werden gemaakt voor het graven van een oost-west verbinding, het latere Wilhelminakanaal.

Het diende een verzoek in bij de Provinciale Staten. Men vond dat de plaatsen in Noord-Brabant gelijke kansen moesten hebben om handel en industrie te bevorderen.

Vervolg andere Kanalen

Het gemeentebestuur voerde aan dat er veel handel en industrie in Gemert was zoals diverse weverijen en bood zelfs aan f. 30.000,- bij te dragen in de kosten. Het kanaal zou dan bij Sluis 5 aansluiten op de Zuid-Willemsvaart.

Helaas, Provinciale Staten wezen het verzoek van Gemert af. Wat Gemert niet voor elkaar kreeg, kreeg Eindhoven wel klaar. De stad liet in 1843 op eigen kosten het Eindhovens Kanaal graven. Dat sloot onder Helmond op de Zuid-Willemsvaart aan. Het kanaal was 13,9 km lang en had twee hefbruggen (aan het begin in Helmond en aan het eind in Eindhoven) en 10 identieke houten bruggen die hoog over het kanaal liepen.

Hoe het begon

Op 21 augustus 1822 kreeg districtskommissaris Wesselman bericht dat nog in het lopende seizoen overgegaan zou worden tot de afbakening van het terrein nodig voor de aanleg van het kanaal van Maastricht naar 's-Hertogenbosch, waarbij ook bepaald werd welke gronden daarvoor nodig waren.

Hij moest de gemeenten langs de Aa informeren om de ingenieurs van de waterstaat alle medewerking te geven. Stond er houtgewas in de weg, dan was het ook hun taak dat te ruimen en ge zorgen dat er vrij zicht was.

Maar vooral moesten ze erop toezien dat de piketpaaltjes die uitgezet werden op hun plek bleven staan. Het was duidelijk dat niet iedereen zat te wachten om grond kwijt te raken en het scheelde allicht als men zo'n piketpaaltje een aantal meters verzette.

Problemen met de metingen

Wesselman schreef aan de Gouverneur op 11 december 1821: "Ik heb de eer u op de hoogte te brengen van het volgende. De waterstaatsingenieur Van den Wijngaard kwam bij mij met de volgende vraag: hij is belast met het meten van de geplande lijn van het kanaal. Tevens moet hij aantekeningen maken over de eigenaren, teneinde de nodige kaarten van het terrein op te kunnen stellen. Deze ingenieur meldde mij echter dat hij gehinderd werd door de hoge waterstand in de Aa. Hij verzocht mij daarom nader orders te geven aan de watermolens om het water zo laag mogelijk te houden.

Ik legde hem uit dat zolang de druk van het hogere water zo sterk is als op dit moment, de molens stroomopwaarts het water niet kunnen tegenhouden. Hierdoor kon het



Eén van de watermolens stroomopwaarts was de Stipdonkse watermolen bij Helmond.

**trekken (openzetten) van sluizen
stroomafwaarts niet voldoen om het
rivierwater binnen haar oevers terug te
brengen."**

**Door het hoge water werden de opmetingen
slechts een korte tijd uitgesteld.**

Boringen

Het trace van het kanaal werd dus met piketpaaltjes uitgezet. Nadat het trace op deze wijze was bepaald, werden grondboringen verricht om inzicht te krijgen van de bodemstructuur. Deze grondboringen voor het kanaal tussen Den Bosch en Helmond vonden plaats in de maanden februari en maart 1822. Om de vijf piketpaaltjes werd geboord, meestal tot een diepte van 4.00 meter. Elke laag werd benoemd met daarbij de boordiepte. Tevens werd daarbij beschreven of de boring al dan niet gemakkelijk ging.

Sluis 6 was geprojecteerd tussen piketpaaltje 76 en 77. Bij piketpaaltje 76 werd eerst een laag zwarte aarde van 50 cm dik aangetroffen.

De volgende 25 cm bestond uit 'rood en wit zand'. Daarna 'wit zand' tot 1,25 meter. De

volgende 75 cm dikke laag bestond uit leem en zand. Vanaf een diepte van 2.25 meter bestonden de lagen uit 'blauw leem en blauw zand'. De boring hier ging tot een diepte van 3,79 meter. De boren kwamen hier niet verder omdat de blauwe leemlaag te hard werd. De boring bij piketpaaltje 77 week niet veel af van die bij 76. Het zou dus voor de gravers van het kanaal en de sluis een lastig karwei worden als zij bij de blauwe leemlaag kwamen, want dat was hard en moeilijk te verwerken materiaal.

Waterpassingen

Nadat de grondboringen waren gedaan, ging men waterpassingen doen. Dat deed men met een theodoliet. Voor deze waterpassingen had men op diverse plaatsen bouten aangebracht die als referentiepunt dienden. In Beek en Donk werden bouten aangebracht bij de Zwaan te Beek op 15.0273 boven Amsterdams Peil (AP), bij Jan Jansen Hendriks op 14.5753 AP, bij Christiaan van der Rijt op Bemmer op 14.2203 AP en bij de wed. Jan Willem Vermeulen onder Boerdonk op 13.8083 AP. Tussen Beek en Donk en Boerdonk zou het kanaal al een verval krijgen van meer dan een meter. De sluizen waren zo geprojecteerd over het hele trace van het kanaal dat ze telkens een hoogteverschil van tweeëneenhalve meter overbrugden.

Hoe werkt een sluis?

Bij het graven van een kanaal moeten altijd hoogteverschillen worden overbrugd, maar tegelijkertijd moet ook de waterstand op peil worden gehouden. Daarvoor zijn de sluizen ontworpen. Een sluis is een grote bak in het kanaal met aan weerszijden beweegbare deuren. Aan de ene kant is het waterpeil altijd hoger dan aan de andere kant.

Vaar je stroomopwaarts een sluis in, dan zie je vóór je een hoge deur waarachter het water hoog staat. Achter je sluit de deur en de sluiswachter opent aan de andere kant onderaan de sluisdeur de openingen waardoor het water de sluisbak instroomt. Je boot stijgt mee met het water totdat in de bak hetzelfde peil is bereikt als het water achter de sluisdeur voor je. Daarna gaan die sluisdeuren open en kun je verder varen.

Scheepvaart op het kanaal

Aanvankelijk voeren er op het kanaal alleen nog maar kleinere schepen. Daar werden landbouwproducten, bouwmaterialen, stadsbeer, turf en steenkool mee vervoerd. Al snel werden over het kanaal ook reizigers vervoerd en ontstonden er bootlijndiensten. Voordat de stoomscheepsmotoren in zwang kwamen waren al deze schepen aangewezen op mankracht of windkracht door middel van de windzeilen. Kwam de wind uit het noord- of zuidwesten dan bolden de zeilen zodanig op, dat schippers aardig vooruit kwamen. Bij andere windrichtingen lagen ze stil. Dus ging de schipper met een vaarboom naar het voorschip, plantte daar de vaarboom in de bodem van het kanaal en al drukkend met zijn schouder, liep hij dan stap voor stap naar achteren. Hij hield zodoende de vaart in het scheepje.

Voor een langer traject was dit ondoenlijk werk. De schipper spande dan een lange lijn aan de mast en bevestigde hieraan één, twee of meerdere brede borstbanden. Hierin liepen dan de vrouw en kinderen van de schipper over de dijk, het scheepje stap voor stap voort te zeulen.

Voor grote afstanden en zwaar beladen schepen was dit geen goede en menselijke oplossing. Daarom boden zich voerlui aan, om met 1 of 2 paarden deze taak over te nemen. Een nieuw beroep was geboren: dat van de teugelder.

De Teugelder

Zo'n voerman die regelmatig schepen ging trekken, kreeg officieel de naam van scheepsjager. Maar de mensen die regelmatig zo'n man met een paard aan de teugel langs het kanaal zagen, lopen noemden hem al gauw 'den teugelaar', of hier in de volksmond 'den teugelder'. Een aantal schippers had een eigen paard, maar de meesten huurden paard en teugelder. Op verschillende plaatsen langs de Zuid-Willemsvaart ontstonden teugeldersbedrijven. Het waren veelal zelfstandigen, die contracten afsloten met de schippers voor een bepaalde reis. Ze waren daar waar handelgedreven werd zoals in havens, bij sluizen en wisselstations. Cafés en logementen waren vaak de plaatsen waar schippers en teugelders elkaar ontmoetten.

Later, zo rond de eeuwwisseling, ontstond het verschijnsel scheepsbevrachter, die bemiddelde tussen de schipper en de vrachtaanbieder. Deze scheepsbevrachters hadden vaak eigen teugelders in dienst die ze er dan bij verhuurden.

Luc van Bussel

De bekendste teugelder is Luc van Bussel. Hij had een eigen logement en een schuur waar teugelders hun paarden konden stallen. Zijn huis met logement was gelegen aan de huidige Pater de Leeuwstraat ter hoogte van de Rogier Monicxlaan. Tevens bemiddelde Luc weleens bij scheepsbevrachtingen en hielp hij andere teugelders aan werk. Bij hem kwamen geregeld passerende teugelders bij elkaar. Begrijpelijk is dat de teugelders dan sterke verhalen vertelden over dingen die ze onderweg meemaakten, al of niet aangedikt. Luc van Bussel werd op 11 januari 1860 geboren in Geldrop. Hij trouwde op 7 augustus 1883 met Theodora Maria van den Broek. Luc had verschillende zonen, die net als hij gingen teugelen, met name Piet, Janus en Jan.

Luc overleed te Helmond op 12 november 1937. Hij was een grote en gezette man. Zijn forse buik was gehuld in een schipperstrui. Op zijn imposante hoofd stond steeds een schipperspet en onder zijn knievel bungelde zijn onafscheidelijke sigaar. Hij was werkelijk een opvallend figuur in het dorp.

Het teugeldersbestaan was hard

De zoon van Luc van Bussel, Piet, vertelde over zijn bestaan als teugelder dat hij al op zijn elfde jaar zijn eerste tocht naar Luik maakte. Meestal probeerden ze 's avonds een logement te bereiken, waar ze konden slapen en waar ze ook het paard konden verzorgen. Lukte dat niet, dan moesten ze de nacht op de dijk, soms in weer en wind, doorbrengen. De snelheid waarmee een boot - en dat waren meestal schepen van meer dan 200 ton - getrokken kon worden, bedroeg gemiddeld twee kilometer per uur. Het teugeldersbestaan was een hard bestaan. Het was de gewoonste zaak van de wereld dat hij drie tot vier maanden van huis bleef. Daarbij kwam nog dat de beloning voor het zware werk niet zo best was. Daartegenover stond het werk avontuurlijk was en je wat wat van de wereld zag.

Hier komt nog een tekst

D'n Teugelder

Daor hedde d'n teugelder mee z'ne knol
Schif over d'n dijk, mee d'n haoverzak vol. Die knol
trekt gespanne an de lijn van de schuit, Straks krietie
wel wa, mar nau is 't vuruit.

D'n teugelder vloekt wa tigge die stugge,
Aftandse ruin, want 't is gene vlugge. . .
Mar toch zal-ie vort, toe bij Luuke of Pietjes,
Want daor lest ie z'nen doorst, mee heil kleen bietjes.

Hee 't perd z'ne pens wir vol haover gefrete,
En d'n teugelder zeluf er lang zat gezete,
Dan doen ze wir vort, want de schipper hee host,
Al hee die z'n eige ok mee 'n borreltje getrost.

Ze gon nao Mestricht of nao d'n Belziek, , .
Mar terugkomme doen ze mee draod vur 't febriek;
Meschien ok wel mee klot uit de Peelse grond
Of soms mee 'n schuit die vol zit mee ...

Janus van Asseldonk

Schepen op het kanaal: De Spits

De Spits is een binnenvaartschip waarvan de afmetingen zijn afgeleid van de maten van de sluizen en kanalen in Frankrijk. Deze afmetingen van de kanalen werden in 1879 vastgelegd. De sluiskolken moesten minimaal 5,20 meter breed en 40 meter lang zijn. De minimale waterdiepte bedraagt 2,20 meter en de maximale doorvaarthoogte is 3,50 meter.

De Spits werd zo genoemd omdat het schip oorspronkelijk een stompe voorsteven had, waaraan later een spits stuk werd aangelast.

Een Spits kan maximaal zo'n 300 tot 400 ton vervoeren en heeft een maximale diepgang van 2,50 meter. Het eigen gewicht bedraagt rond de 80 ton. Veel spitsen zijn 38,50 meter lang en 5,05 meter breed. De spits heeft als nadeel dat de



vrachtcapaciteit beperkt is, maar ze kunnen op vrijwel alle Europese binnenwateren varen. Een ander nadeel is de lage vaarsnelheid door de stompe voorsteven.

Schepen op het kanaal: De Kempenaar

Een kempenaar is een vrachtschip dat speciaal gebouwd is om de smalle en relatief ondiepe kanalen in Zuid-Nederland en Noordoost-België te bevaren. De afmetingen van dit type binnenschip zijn op deze kanalen afgestemd, vooral in verband met de geringe afmetingen van de sluizen: lengte ongeveer 50 m, breedte 6,60 m en laadvermogen 600 t. De naam verwijst naar de Kempen, een streek die een groot deel beslaat van het gebied waarin die kanalen gelegen zijn, met name de Zuid-Willemsvaart en de Kempense kanalen in België.

Een kempenaar kan zo'n 400 à 600 ton vervoeren en heeft een maximale diepgang van 2,50 meter. Een originele kempenaar is 50 meter lang en 6,60 meter breed.



Een mooie exemplaar is de Terra Nova, gebouwd in 1929. Het schip is 50 meter lang, 6.60 meter breed en bij de bouw 431 ton. In het ruim van dit schip hebben de Laarbeekse heemkundekringen in 2023 een tentoonstelling georganiseerd ter gelegenheid van 100 jaar Wilhelminakanaal.

De pleit of platbodem

Een pleit (of platbodem) is een vrachtschip dat van de middeleeuwen tot in de 19e eeuw veelvuldig werd gebruikt in



en België voor de binnenvaart. De lengte van een pleit varieerde tussen de 12 en 24 meter, met een breedte van 4 tot 6 meter. Dit scheepstype wordt al vermeld in 1256. In sommige regio's werden ze ook wel tot de 'schuiten' gerekend. Het werd voortgetrokken door menskracht en/of dieren. Een enkele was uitgerust met een mast met zeil.

In de periode dat men trachtte de Aa bevaarbaar te maken gebruikte men voornamelijk de pleit vanwege de geringe en grillige diepte van de rivier. Vanwege de platte bodem was de kans dat de boot vastliep gering.

Het veerpont

In Beek en Donk kwamen er bruggen op de weg Gemert -Helmond en bij Sluis 6, maar niet op de weg van Erp naar Son en Beugel en Eindhoven. Door de aanleg van het kanaal werden de inwoners van Boerdonk van hun gronden aan de andere kant afgesneden. Iedereen werd erdoor getroffen; voor enkelen was het 'ruïneus'.

Wesselman had geprobeerd een brug te regelen, maar zijn verzoek werd afgewezen. Het enige wat haalbaar bleek, was een veerpont.

Het oorspronkelijke veerpont was zo groot dat een voerman met paard en kar en vee overgezet kon worden.

In 1940 werd het veerpont door Nederlandse militairen vernield. Er kwam een kleiner veerpont terug dat alleen fietsers en voetgangers kon overzetten.

De Veermannen

Slechts een paar namen van veermannen zijn bekend. De oudst bekende veerman was G. van den Elsen. Zijn naam is overgeleverd omdat hij bij zijn werk kwam te overlijden doordat hij uitgled, overboord sloeg en verdronk.

BOEKEL, 6 Dec. In 't naburige Erp is de **veerman** G. van den Elzen, verleden Donderdag avond op treurige wijze aan zijn einde gekomen.

In dien avond kwamen 2 personen om zich over te zetten (genoemde is **veerman** bij de Zuid-Willemsvaart tusschen sluis 5 en 6). Daar het erg duister was, ging de vrouw met een lantaarn op het strand staan, die al spoedig uitwaaide; toch begaf hij zich met het bootje te water en roeide tussehen de ijsschollen door. In 't midden van het kanaal stiet hij met zijn roeistok op een ijsschol, gleed voorover en hals-overkop uit het bootje in het water tussehen het ijs en verdronk zonder eenige hulp kon geboden worden.

Op ongeveer 10 minuten afstand is gisteren namiddag zijn lijk opgevischt. Hoe treurig voor vrouw en kinderen.

Bericht in de Zuid-Willemsvaart van 9 december 1896.

Marianus van de Kerkhof en zijn vrouw Antonetta van Wanrooij. Zij woonden in het veerhuis.



Antonetta van Wanrooij, echtgenote van Marianus van de Kerkhof.

Piet Beekmans was veerman van 1934 tot 1953. Hij woonde ook in het veerhuis en beheerde samen met zijn vrouw Dina Teunis het café Het Veerhuis.



Dit zijn Piet en Dina Beekmans met hun drie dochters, v.l.n.r. Paula, Leny en Annie.

Tijdens de oorlog beleefde Piet Beekmans de nodige avonturen doordat hij zich bezighield met de handel in bonnen, waarvoor hij gezocht werd door de bezetter. Door onder te duiken lukte het hem uit hun handen te blijven.

In 1952 kocht hij een pand in de Kapelstraat en begon een handel in 2e handse meubels.

Zuid-Willemsvaart in WO I en II

In WO I werd de scheepvaart op het kanaal niet stilgelegd, omdat Nederland neutraal was, maar **sterk** gehinderd door controlemaatregelen, schaarste en veranderde goederenstromen.

De Zuid-Willemsvaart was in mei 1940 voor het oprukkende Duitse leger een obstakel van jewelste. In Beek werd de **Beeksebrug** opgeblazen en op Donk de sluisbrug en de vlakbij gelegen brug over het afwateringskanaal, waarbij ook aanliggende huizen werden vernield.

Toch konden Duitse soldaten op Donk het kanaal oversteken, doordat de loopbrug over de sluisdeuren grotendeels intact bleef.

Daarna kon snel een noodbrug worden aangelegd. Door de vernielde sluis was het kanaal half leeggelopen en dus niet meer bruikbaar voor de scheepvaart.

Bij de bevrijding in september 1944 werd alles weer vernield door de terugtrekkende Duitsers.

Goederenvervoer op de Zuid-Willemsvaart

Al snel na de algehele opening van het kanaal ontstond de beurtvaart; schepen die op gezette tijden op verschillende plaatsen aanlegden om goederen te laden of te lossen. Een belangrijke speler was beurtvaartrederij Gebr. Van den Boom. De broers Johan Lodewijk en Gosuinus (Gos) van den Boom, zoons van een beurtschipper (Gradus van den Boom, 1809-1864), vestigden de firma in Rotterdam in 1857. Met zeilschepen onderhielden zij o.a. beurtdiensten van Rotterdam naar Helmond, later ook van Amsterdam naar Helmond. Ze vervoerden vooral vooral stukgoed. De firma schakelde begin 1900 over van zeil op stoomvaart.

Er was geen sprake van een geregelde dienst voor personenvervoer over het kanaal.

Wilhelminakanaal

In Tilburg was er al rond 1810 een discussie over een kanaal naar de Zuid-Willemsvaart, maar daar bleef het bij, totdat rond 1870 daar opnieuw de discussie losbarstte. Pas in 1871 hoorde de gemeenteraad van Lieshout dat er plannen waren om een kanaal aan te leggen vanaf de Zuid-Willemsvaart bij Beek en Donk naar Tilburg. Men had ervoor kunnen kiezen om het Eindhovens Kanaal, dat al in 1843 werd gegraven, door te trekken. Het zou ook een stuk goedkoper zijn. Maar nee, men koos ervoor om een nieuw kanaal aan te leggen. In 1907 begonnen de voorbereidingen, maar het duurde vanwege de Eerste Wereldoorlog tot 1923 voordat het kanaal klaar was.

Een nieuwe sluis 6

In 2002 verscheen een studie naar de staat van de sluizen 4, 5 en 6. Die bleken dringend aan vernieuwing toe te zijn. In dit rapport werd geadviseerd het kanaal en de sluizen geschikt te maken voor vaartuigen van de klasse IV met een lengte van ± 90 meter. Wat de sluizen betreft werd geadviseerd sluis 5 op te heffen en de sluizen 4 en 6 geheel te vernieuwen. Sluis 4 in Veghel bleef op dezelfde plaats en sluis 6 schoof 100 meter richting Beekse brug. Deze positionering leverde de minste problemen op voor de grondwaterstand en de eventuele bebouwing.

In 2009 zijn de werkzaamheden begonnen en zodanig gepland dat de scheepvaart er zo weinig mogelijk hinder van ondervond. De nieuwe sluis werd in 2010 in gebruik genomen.

Dodelijke slachtoffers

In het 200-jarig bestaan van de Zuid-Willemsvaart zijn er ook de nodige dodelijke slachtoffers te betreuren in verband met het kanaal.

Tot de komst van het automobiël rond 1900, vielen de meeste doden als gevolg van ongelukken op schepen en bij sluizen, waar over de sluisdeuren smalle bruggen met slechts één leuning waren aangelegd.

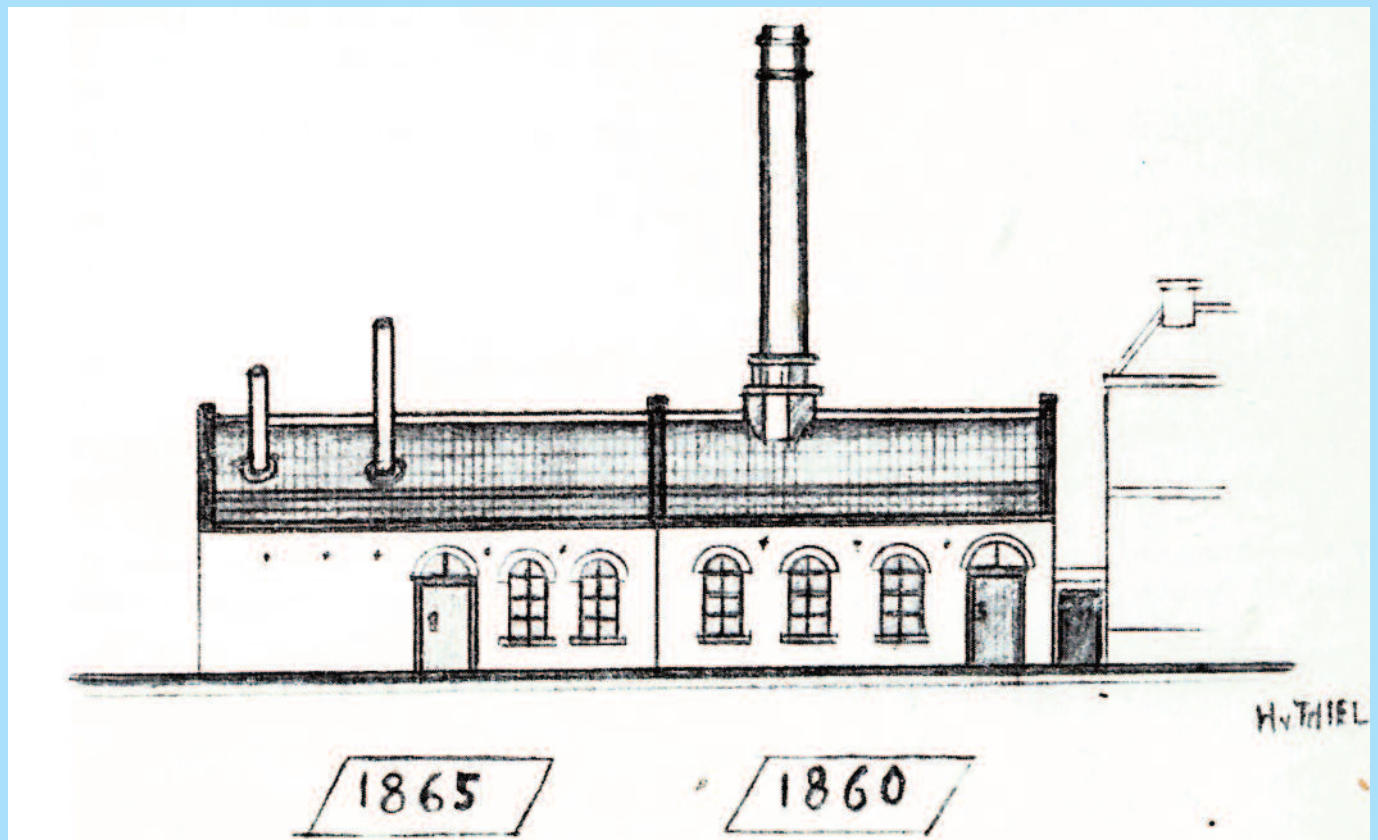
Bij de aanleg van het kanaal had men er rekening mee gehouden dat langs één oever een weg kon worden aangelegd. Al snel werden die wegen verhard, nadat gebleken was dat de oevers niet tegen het zware verkeer bestand waren.

Met de opkomst van de auto nam ook de kans op ongelukken toe. De weg van Helmond naar Bosch liep vlak langs het kanaal zonder enige bescherming. Daardoor was de kans te water te geraken erg groot met alle gevolgen van dien. De weg kreeg dan ook de naam een dodenweg te zijn.

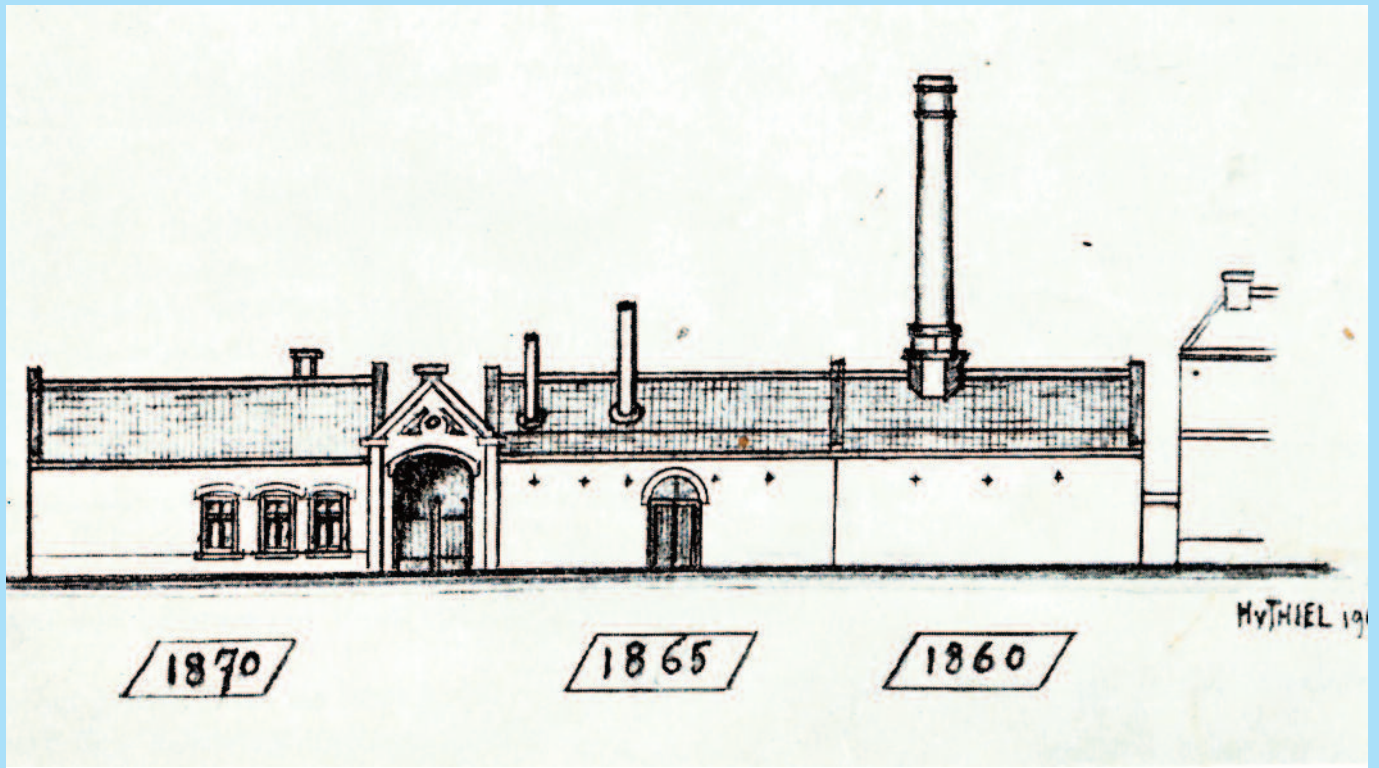
De fabrieken van Van Thiel

Piet van Thiel was rond 1842 zijn spijkermakerij begonnen op Donk. Pas 18 jaar later in 1860 betrok hij zijn eerste fabriek langs de Zuid-Willemsvaart onder de naam Gebroeders van Thiel.

In 1865 had het bedrijf al 50 arbeiders in dienst en moest er worden uitgebreid. Het bedrijf werd tweemaal zo groot. Rond deze tijd drong ook in de spijkermakerij de mechanisatie door. In Parijs was een machine uitgevonden, waarop draadnagels



konden worden gemaakt en die concurreerde de handgemaakte spijkers, hoe goed die ook waren, uit de markt. Ook dat vergde een uitbreiding van het bedrijf. De uitbreiding vond plaats in 1870.

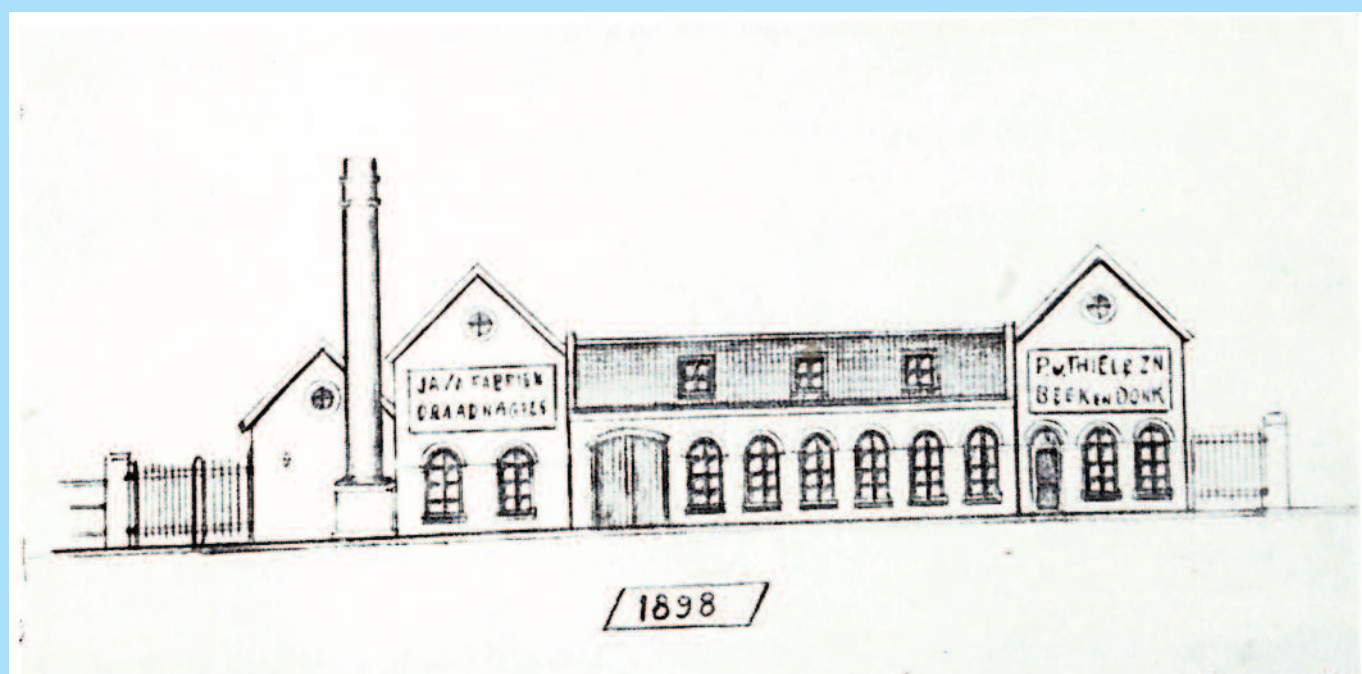


Doordat twee jongere broers van Piet van Thiel in Helmond voor zichzelf begonnen, veranderde hij de naam van het bedrijf in Piet van Thiel.

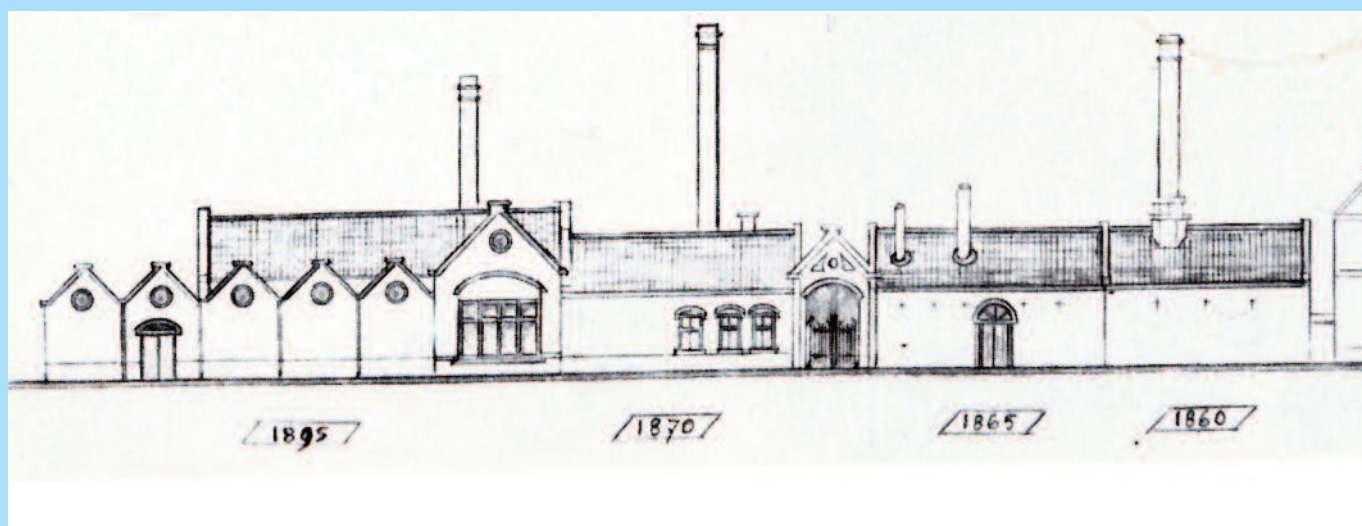
In de jaren die volgden gingen drie van zijn kinderen in het bedrijf werken en veranderde de naam in Piet van Thiel & Zonen.

In 1898 kon het bedrijf voorbij de Beekse brug aan de Zuid-Willemsvaart een fabriek kopen. Daar maakte men speciale ovale draadnagels bestemd voor de export, vooral naar Nederlands-Indië. Vandaar de naam Java Fabriek. Na de staking van 1910 werd de productie teruggebracht naar de Bosscheweg.

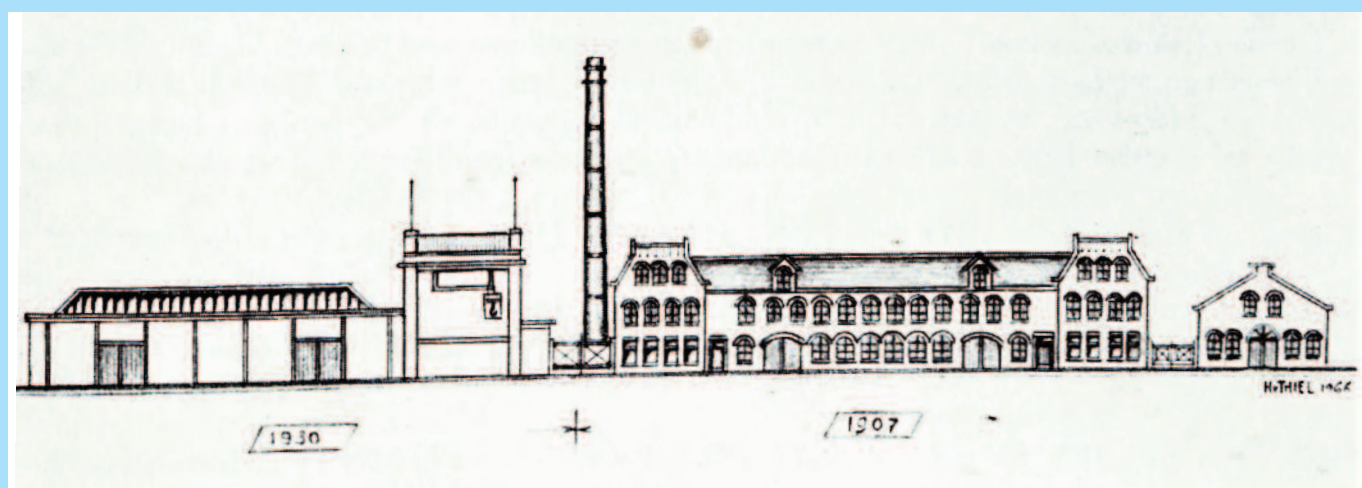
Tegelijkertijd met het beëindigen van de productie van handgemaakte spijkers, begon men met het maken van klinknagels vanwege de bouw van stalen schepen.



In 1895 besloot men zelf draad te gaan trekken, omdat dat enorme voordelen met

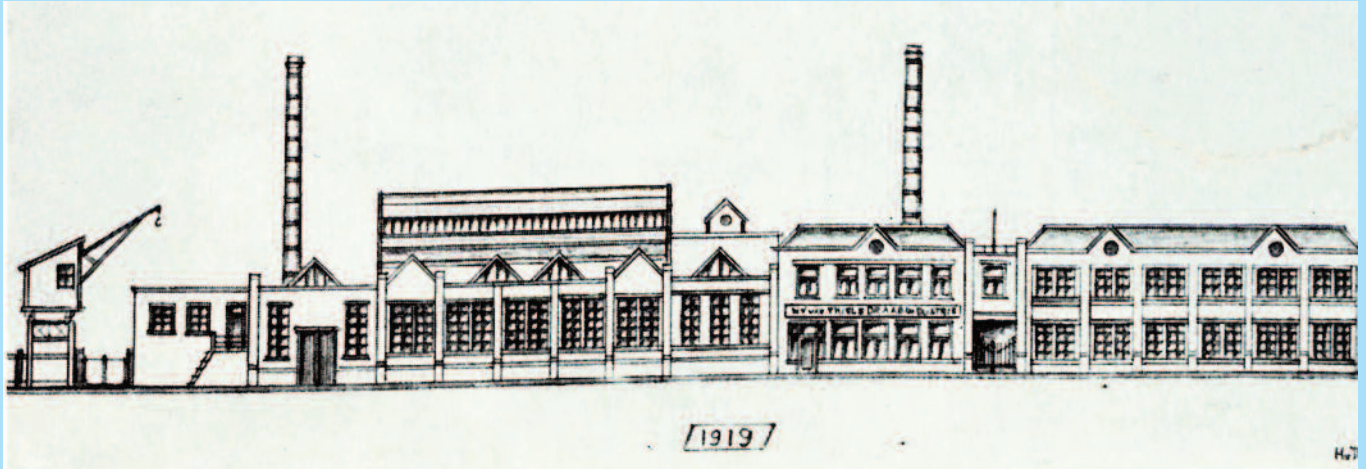


zich meebracht. Daarvoor was een fikse uitbreiding aan de Bosscheweg nodig. In 1907 kwam een gloednieuwe fabriek in bedrijf, waar bouten, moeren, klinknagels en stalen steigermateriaal werd geproduceerd.

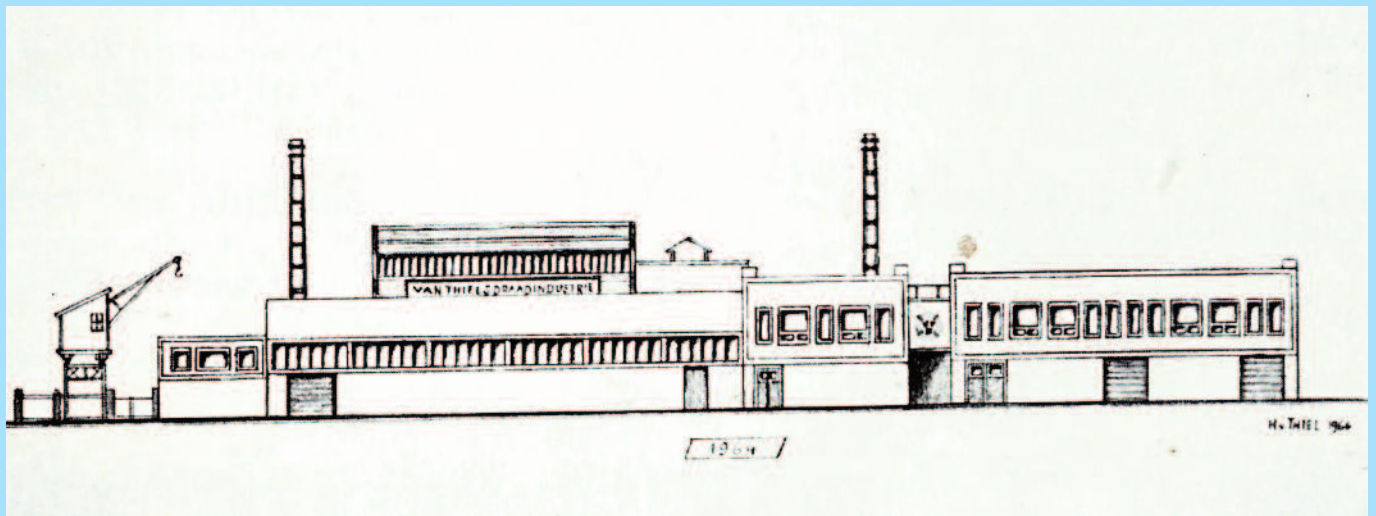


In 1911 werd de firma P. van Thiel & Zonen gesplitst. Marianus van Thiel nam de nieuwe klinknagelfabriek over en behield de naam P. van Thiel & Zonen. De broers Willem en Gijs namen de oude fabriek, waar draad-

producten werden gemaakt, over en het bedrijf werd N.V. Van Thiel's Draadindustrie genoemd.

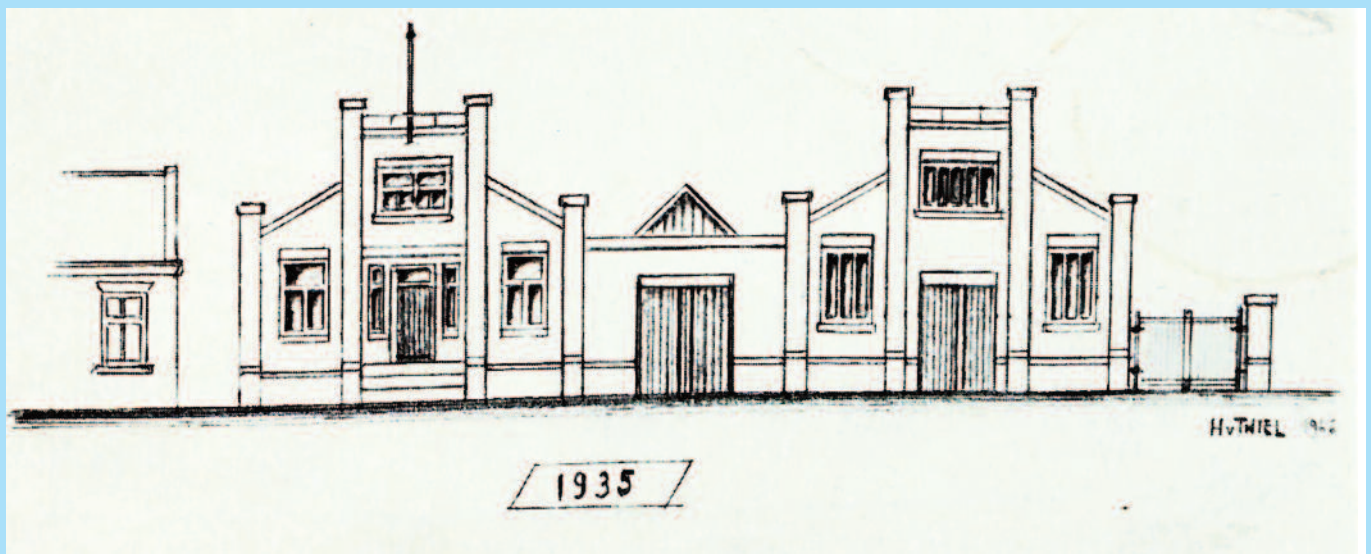


In 1919 voerden zij een uitbreiding en vernieuwing van de oude fabriek door.

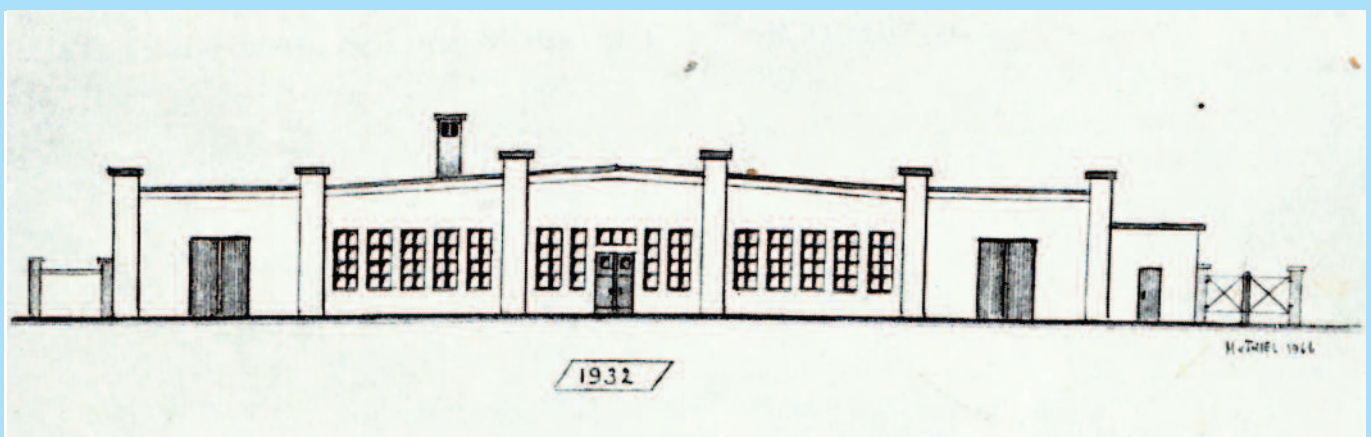


In 1949 kreeg het bedrijf een modernere uitstraling. De oude gevel werd vervangen.

In 1935 richtte Herman van Thiel aan de andere zijde van het kanaal een apparatenfabriek op. Daar werden verwarming- en luchttechnische apparatuur, ventilatoren en watertechnische apparatuur gemaakt.

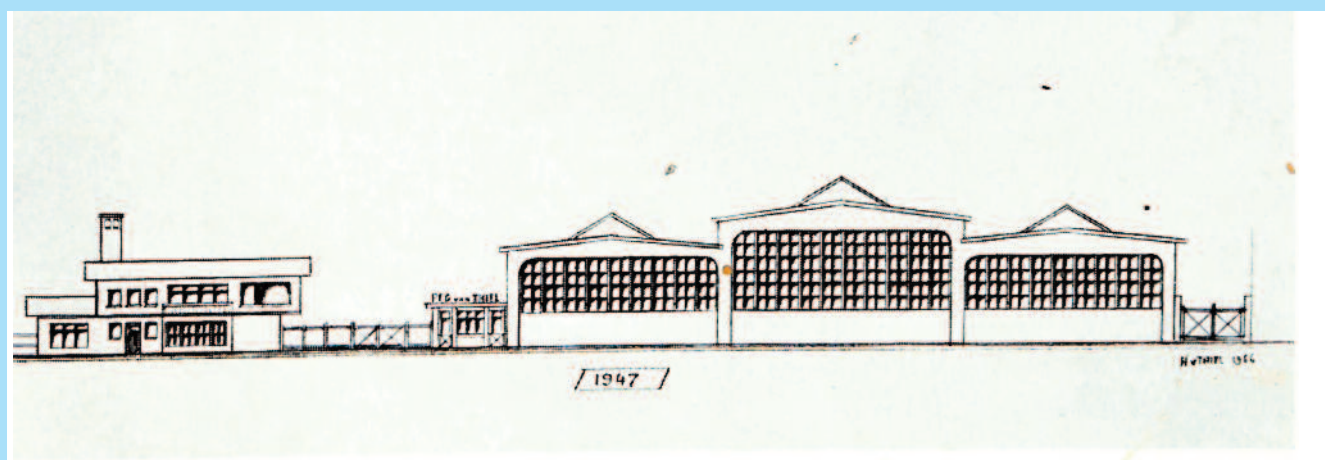


Eveneens aan de andere zijde van het kanaal richtte Jan van Thiel een nieuw bedrijf op om houtschroeven te produceren: Houtschroevenfabriek Jan van Thiel NV.



In 1947 vond binnen de firma P. van Thiel & Zonen weer een splitsing plaats. Henri van Thiel leidde de boutenfabriek onder de oude naam van P. van Thiel & Zonen.

Piet van Thiel richtte de Schroevenfabriek P.F.G. van Thiel op en bouwde aan de Bosscheweg een nieuwe, moderne fabriek.



In 1969 fuseerden deze bedrijven gedwongen door financiële omstandigheden weer en gingen verder onder de naam Van Thiel United. Toen in 1973 het bedrijf op het punt stond failliet te worden verklaard, bezette het personeel de fabriek en voorkwam op die manier het faillissement. Het bedrijf werd verkocht. Daarmee vertrok de laatste fabrikant met de naam Van Thiel uit Beek en Donk.

Zuid-Willemsvaart in verval

Nadat in 1830 de Belgische Opstand was uitgebroken, kwam de scheepvaart door de militaire aanwezigheid praktisch geheel stil te liggen. Door het geringe gebruik en gebrek aan onderhoud trad er al snel verval op. De materialen die gebruikt waren hadden maar een beperkte houdbaarheid. Zo waren er voor de versterking van de sluiswanden wilgentenen gebruikt.

Pas in 1841, twee jaar na het verdrag van Londen, waarbij koning Willem I de Belgische staat erkende, werd het beheer over de Zuid-Willemsvaart definitief geregeld. De Noord-Brabantse afdeling van Rijkswaterstaat werd daarvoor verantwoordelijk. Het duurde nog 10 jaar voordat er plannen kwamen voor een grote onderhoudsbeurt.

De Beerput

Voordat de kunstmest in zwang kwam, was er een grote behoefte aan dierlijke mest om hun land vruchtbaar te maken. De veestapel van de lokale boeren was te klein in aantal om daarin te voorzien. In 1905 werd de stichting Hand opgericht, die tot doel had een beerput te bouwen, waarin aangevoerde stadsbeer vanuit Den Bosch opgeslagen en onder de leden verdeeld kon worden.

Deze beerput werd gebouwd langs de Pater de Leeuwstraat aan de voet van de dijk langs het kanaal. Hij was 25 meter lang, 4 meter breed en 2 meter diep. De muren en vloer waren gemaakt van waterdicht metselwerk, afgedekt met stalen balken met stenen gewelven, waarop pompen geplaatst werden.

De beer

De stadbeer kwam dus uit Den Bosch. Er voeren twee trekschuiten op het kanaal om o.a. te Beek en Donk de beer af te zetten. Zij hadden de symbolische naam Siberië I en II, genoemd naar de plek in Den Bosch, waar de stadsbeer werd geladen, ver van de stad gelegen vanwege de overweldigende stank.

Er waren langs de Zuid-Willemsvaart meerdere plekken, waar een beerput lag. Den Bosch verdiende behoorlijk veel aan de stadsbeer, zoveel dat ze de aanleg van riolering jarenlang hebben uitgesteld. De prijs die de boeren namelijk moesten betalen varieerde van 3 tot 5 gulden per m³.

De beerput aan de Pater de Leeuwstraat bleef in gebruik tot 1931, waarna hij werd afgebroken.

Jaspers Garenfabriek

In december 1897 begon Piet Jaspers achter zijn huis aan de Willemstraat een garenblekerij. Het verhaal gaat dat hij daarbij geholpen werd door Jhr. Jan Olphert de Jong van Beek en Donk, toen burgemeester van Beek en Donk. In de blekerij werd het garen een aantal keren gewassen, gespoeld en op bleekvelden te drogen gelegd. Later voegde Jaspers er een garenververij aan toe.

In 1954 brandde een gedeelte van de garenfabriek af. De brand was ontstaan in de droogkamers, die in een houten gebouw ingericht waren. Een grote partij garens, het ketelhuis en de nodige chemicaliën gingen verloren.

In 1957 kocht Gérard Kerssemakers het pand en voegde het toe aan zijn Jerseyfabriek.

Kerssemakers Jerseyfabriek

Nadat Kerssemakers Jaspers Garenfabriek had overgenomen, schafte hij zich enkele rondstoelmachines aan en begon hij van de zelf geproduceerde garens breiwerk te maken. In de handel werd gebreide stof jersey genoemd. In jaren vijftig en zestig werd jersey booming business met name in de sector dameskleding. In de jaren zestig kwam Kerssemakers in handen van de N.V. N. J. Menko & Co, een grote textielfabrikant te Enschede. Merk en fabriek bleven zelfstandig. Een onstuimige groei volgde. Kerssemakers werd een begrip in Nederland. In de jaren zeventig kreeg de textielnijverheid het erg moeilijk. Het moederbedrijf werd failliet verklaard, maar Kerssemakers bleef daarbuiten. Niet veel later in 1974 werd Kerssemakers alsnog failliet verklaard.

Verstoorde waterhuishouding

Al direct na het gereedkomen van het kanaal werden de boeren die grond hadden liggen aan de westkant ervan geconfronteerd met een groot probleem, een verstoorde waterhuishouding. Het regende klachten over ondergelopen bouw- en weilanden. In dat gebied bevinden zich twee waterlopen, die aan de andere kant van het kanaal in de Aa uitstromen: de Goorloop en de Donkervoortseloop. Men had daar een duiker met drie openingen gepland maar die was nog niet aanbesteed. Er waren in plaats van een duiker twee dammen in het kanaal geplaatst, een traverse noemde men dat. Daar stuwde het water zo hoog op dat een dam bezweek en een stuk van het kanaal leegstroomde.

Vliegende schuiten

Schippers hebben altijd haast. Een aantal wil zelfs het liefst dag en nacht doorvaren. Dat soort schepen werden vliegende schuiten genoemd. Voor de brugwachters was dat erg vervelend, omdat ze 's nachts het bed uit moesten. De brugwachters lieten dus 's nachts de brug gewoon open staan om een ongestoorde nachtrust te hebben, hoewel dat eigenlijk verboden was.

Door Rijkswaterstaat werd onmiddellijk een einde gemaakt aan deze praktijk en **gedreigde** met strenge straffen. Dat er bij die openstaande bruggen allerlei gevaarlijke situaties konden ontstaan moge duidelijk zijn, als men bedenkt dat er in die tijd geen of nauwelijks straatverlichting was. Nu kunnen de schepen dag en nacht doorvaren.

Middenstand

Met de vestiging van het bedrijf van Piet van Thiel aan het kanaal begon zich in de loop van de 19e eeuw daar een middenstand te ontwikkelen zowel in Beek als op de Donk. Waren het eerder vooral ambachtslieden zoals timmerlieden, aannemers, die zich daar vestigden, later in de 20ste eeuw ontstonden er fysieke winkels met als hoogtepunt de jaren vijftig en zestig. Op de Donk concentreerden zich die veel meer rondom het kanaal, voornamelijk op de Bosscheweg, Mgr. Verhgenstraat en Lekerstraat met een uitloper naar de Kapelstraat.

In Beek lagen de winkels verspreid over het Heuvelplein, Kerkstraat, Burg. Van Nispenstraat, Oranjelaan en over de Beekse brug in de Gemertseweg, Brugstraat, Prins Hendrikstraat, Dijkstraat. Opvallend is wel dat er bij de Beekse brug veel cafés actief waren. Op de foto's zet u een aantal bekende winkels.

Schippersfamilies

Sluiswachters, -knechten en brugwachters

naam	sw/sk	geb. overl	te
Verhagen, Johannes	sw	1804-1843	Beek en Donk
Kanters, Johannes		1799-1852	Beek en Donk
Rox, Petrus	sw	1781-1855	Beek en Donk
Biemans, Antonius W.	sk	1867 -1909	Beek en Donk
Rox, Dionisius		1838-1911	Beek en Donk
Broek, Johannes van de	sk	1853-1932	Beek en Donk
Ros, Josephus	sw	1847-1932	Beek en Donk
Griensven	sw		
Bragt, Johannes van		1860-1938	Beek en Donk
Galen, Adriaan van		1870	
Bernards, Hendrikus	sk	1872	
Rooijakkers, Jacobus J.	sk	1887-1939	
Lieshout, Lambertus A	sk	1880-1942	Beek en Donk
Strik, Dielis	sw	1862-1943	Beek en Donk
Verhees, Albert Johan	sw		
Martens, Wilhelmus	sk	1892-1957	
Sterken, Hendricus	sw	1878-1966	
Bragt, Johannes H.	sk	1893	
Meerendonk, Martinus	sk	1893	
Strik, Christ			
Coymans, Antonius C.	sk		
Kerkhof, Antonius van de		1901	
Gouw, Johannes W.		1906-1983	
Weijnen, Chrisje	sw	1908-1991	
Manders, Joan A.	sk	1929	
Tijssen, Tonnie	sw	1936-1997	Beek en Donk
Bussers, Sjef		1935	
Biemans, Jos			
Lieshout, H. Van			
Ruiter, de Jaap			
Tempelaars			
Lammers, Jo			
Rijdt, de			
Smits, Bart			
Vijfeijcken, Hein van			
Houtermans, Louis			
Driessen, Peter			
Kerkhof, Willy			
Dortmans, Sjef			
Berlo, Toon van			
Hellings Toontje			
Jansen, J.A.J.			
Smulders			