

## **De Zuid-Willemsvaart, levensader van Helmond?!**

### **Slechte land- en vaarwegen**

Zuidoost-Brabant was rond 1800 een redelijke uithoek: een landelijk gebied met merendeels dorpen en een paar stadjes die slechts over land te bereiken waren. Behalve de steenweg Den Bosch-Eindhoven lagen er nergens echt goede verkeerswegen. Reizen was een tijdrovende en omslachtige bezigheid. Zo gingen de Helmondse 'fabrikanten' uit het begin van de 19<sup>e</sup> eeuw, als ze op stap moesten naar de noordelijke Nederlanden, te voet of te paard naar Den Bosch en van daaruit 'op 't schip'.

In de voorgaande eeuwen was regelmatig geprobeerd de riviertjes, met name de Aa en de Dommel, geschikt te maken als 'middel van vervoer,' onder meer om Den Bosch te voorzien van turf uit De Peel. Zo werd al in 1573 op kosten van Den Bosch en Helmond een poging gedaan de Aa beter bevaarbaar te maken door ter hoogte van Rixtel een sluis te plaatsen, die echter een eeuw later nog niet in orde was. Met de opleving van handel en nijverheid op het eind van de 18de eeuw kwamen de diverse plannen weer tevoorschijn. Het idee uit 1751 van een Luikse ingenieur om een vaart aan te leggen van Tongeren naar Den Bosch werd zo'n 30 jaar later uitgewerkt door de Boxtelse landmeter Hendrik Verhees. Deze Verhees was ook, maar nu als lid der Staten-Generaal, betrokken bij de nadere uitvoering van het in de Staatsregeling van 1798 opgenomen artikel tot bevaarbaarmaking van de Dommel, de Aa en de Run. Ook dit project bleef helaas steken in papierwerk. Van 1806 tot 1810 vonden er weliswaar echte graafwerkzaamheden plaats, maar dat gebeurde net buiten de regio.

### **Van Noordervaart naar Zuid-Willemsvaart**

Het Franse keizerrijk onder Napoleon wilde aan zijn noordgrens een scheepvaartverbinding tussen de Schelde en de Nederrijn in Duitsland. De uitvoering van dat *Grand Canal du Nord* was grotendeels gebaseerd op de arbeid van krijgsgevangenen; zo werden onder meer Spanjaarden gedwongen te werken in noordelijk Limburg. Met de inlijving in 1810 van het koninkrijk Nederland door het Franse keizerrijk verviel de Franse interesse en bleven delen van het project onvoltooid. In 1811 werd een landelijke commissie benoemd die moest kijken naar mogelijkheden om de gestaakte werken alsnog ergens voor te gebruiken, en zij kwam met het voorstel om het reeds voltooide voedingskanaal tussen Smeermaas en Loozen te verlengen tot Den Bosch. Na ampel beraad over het tracé werd in 1818 bij Koninklijk Besluit besloten tot de aanleg van een kanaal tussen Den Bosch en Luik. Een groot voorstander en pleitbezorger voor de aanleg van een kanaal was de Helmondse kasteelheer Carel Frederik Wesselman (1746-1825), samen met zijn gelijknamige zoon. Als voormalig heer van Helmond en grootgrondbezitter had hij belang bij een goede ontsluiting van zijn landerijen, die zo ook beter ontgonnen en vruchtbaar gemaakt konden worden. Bovendien profiteerde de familie Wesselman er ook rechtstreeks van door de verkoop van de benodigde gronden voor de kanaalaanleg.

Dit reusachtig werk begon in 1822 en het gedeelte tot Maastricht kon in slechts vier jaar tijd worden voltooid doordat het bestaande deel van de Noordervaart tussen Nederweert en Loozen en het voedingskanaal (weliswaar verbreed en verdiept) erin werden ingepast. Op Brabantse bodem volgde het tracé grotendeels het dal van de Aa en liep door dunbevolkt gebied; er waren slechts een paar woonkernen en daar ging het kanaal bijna overal aan voorbij. Het kanaal begon ten noorden van Den Bosch bij de Dieze, die de verbinding vormde met de Maas. Via Berlicum, Den Dungen, Heeswijk en Dinther, Middelrode, Keldonk en Boerdonk, Schijndel en Veghel kwam het op het grondgebied van – alweer een donk – Beek en Donk. Het liep vervolgens oostelijk langs Aarle-Rixtel om in Helmond, als enige, de bebouwde kom aan te doen, aan de westkant van het toenmalige centrum. Daarna ging het door de buitengebieden van Lierop en Someren richting Weert om via Nederlands en Belgisch Limburg verder te lopen tot de Maas bij Smeermaas. Daar werd een sluiscomplex aangelegd om Maaswater binnen te laten, terwijl in Maastricht – na doorgraving van de Caberg – een groot bassin tot stand kwam dat via een sluis met dubbele deuren in verbinding stond met de Maas.

### **Aanleg en uitvoering**

Om het circa 40 meter verval tussen Maastricht en Den Bosch op te vangen werden 21 enkelvoudige schutsluizen gebouwd, waarvan dertien in het Brabantse deel. Het graafwerk gebeurde met handkracht: in de bouwput schepten arbeiders de droge grond in kruiwagens of stortten de met een baggerbeugel uitgedolven natte aarde in mandjes, die door vrouwen naar boven werden gedragen. De grond werd uitgespreid en met paarden aangestampt, en dat fungeerde als kanaaldijk. Bij de sluisen kwam natuurlijk meer grond vrij, waardoor de aanliggende dijken nog hoger werden - wat nu nog zichtbaar is. In totaal bedroegen de kosten zo'n 4,5 miljoen gulden, grotendeels betaald door de Rijksoverheid maar inclusief bijzondere subsidies van lagere overheden zoals de drie betreffende provincies en de stad Den Bosch. Qua kosten was het het grootste infrastructurele project in Noord-Brabant in de 19de eeuw. Een groot deel van het geld diende voor de aankoop en onteigening van de gronden, waar vooral de eigenaren in oostelijk Brabant van profiteerden.

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

In de loop der tijd werd het kanaal verbreed en verdiept en werden beschoeiing, bruggen en sluisen gemoderniseerd. Zo werden in de jaren 1850 de benedendelen van de sluisen, die uit rijswerk (gevlochten wilgentenen) bestonden, vervangen door houten beschoeiingen, en

kwamen er in de jaren 1870 basaltmuren voor de sluiskolken. De houten ophaalbruggen kregen in die periode ijzeren onderdelen.

Aan het einde van de 19de eeuw onderging de Zuid-Willemsvaart een ingrijpende verandering: het kanaal werd verbreed naar 15 meter en bovendien werd het aantal wisselplaatsen uitgebreid. De dijken waren belangrijke verkeersaders voor het verkeer geworden, het kanaal was zogezegd een bundeling van infrastructuur geworden.

### **Lossen & laden**

In elk kanaalvak bevonden zich tussen twee sluizen een of meer kommen of verbredingen, waar schepen konden aanleggen om te laden en te lossen zonder de doorgaande vaart te hinderen. Diverse plaatsen hadden daar bijzondere voorzieningen voor gecreëerd. In Brabant waren er algemene losplaatsen in Someren en Beek, en havens in Den Bosch, Veghel en Helmond, naast vele andere waarvoor particuliere bedrijven een concessie hadden.

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

Veghel en Helmond bouwden tijdens de aanleg van het kanaal eigen havens, allebei op eigen kosten. Het kanaal ging weliswaar aan Veghel voorbij maar als regionaal marktcentrum met een belangrijke linnennijverheid liet het bestuur na enige aarzeling de kans niet voorbij gaan om een verbinding naar het al bestaande kanaal aan te leggen. In mei 1825 kreeg Veghel hiervoor een concessie. In Helmond kreeg het bestuur al in 1822 een concessie en het jaar daarop vond al de aanbesteding plaats van een insteekhaven vlakbij het centrum. Als eind mei 1825 het deel van de Zuid-Willemsvaart tussen Den Bosch en Helmond in gebruik wordt genomen, is de Helmondse haven al klaar om schepen te ontvangen.

*Het Provinciaal Dagblad* van Vrijdag den 1 Julij 1825:

Juich Helmond en wijd onzen Vorst uwen dank,  
Wie kan zoveel heils immer hopen.  
De Willemsvaart, die Zijn bevel deed ontstaan,

En langs Uwe stad en uw' velden mogt gaan,  
Staat, nog onvoltooid, U reeds open.  
Nooit konden uw vaders dien zegen voorzien,  
Die ge' U, door die vaart moogt beloven.  
Het heil dat fabriek en trafiek nu verbeidt,  
En zich over al Uwen handel verspreidt,  
Gaat eens uw verwachting te boven.  
(en dan volgen nog twee coupletten, besloten met: *Lang leve de Koning!*)

De jaren daarna wordt een havenkraan gebouwd en krijgen de kades een keibestrating. De exploitatie van de havenkraan werd door de gemeente verpacht. Deze eerste Helmondse haven, gemeentelijk eigendom, werd na zo'n halve eeuw te klein, ook al was er in 1866 door de Staatsspoorwegen nog een (spoor)haven bijgebouwd. In overleg tussen gemeentebestuur en Rijkswaterstaat kwam het tot een forse verbreding van het 300 meter lang stuk kanaal vrijwel direct ten noorden van de brug, waarbij de nieuwe, bestrate kanaaldijk diende als loskade. Totale kosten f 19.000, waarvan de gemeente Helmond f 15.000 voor haar rekening nam. De gemeentehaven werd in 1884 gedempt.

### **Nut**

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

De eerste halve eeuw van zijn bestaan was de Zuid-Willemsvaart ook belangrijk voor het passagiersvervoer. Het kanaal fungeerde deels als een trekvaart. Al vrijwel direct na de ingebruikname werden volksschuiten ingezet die in beurtvaart een geregelde verbinding tussen (aanleg)plaatsen onderhielden. Zo vertrokken in 1830 vanuit Den Bosch zes diensten, drie op Maastricht met een stop te Helmond (dagelijks, en twee en drie keer per week), twee op Helmond (twee maal per week) en een – dagelijks - op Veghel. In 1865 waren vanuit de hoofdstad verschillende volks- en pakschuiten in de vaart, waarvan een enkele het hele kanaaltraject bevoer, naast twee diensten met schroefstoomboten. In het laatste kwart van de eeuw maakte de concurrentie van de spoor- en tramwegen een einde aan deze vorm van passagiersvervoer.

### **Bedrijvigheid langs het kanaal**

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

de Nedschroef. Het per schip angevoerde ruwe zout werd hier met behulp van turf uit de omgeving gezeid en zo geraffineerd.

Maar al gauw wist ook de textielnijverheid de weg te vinden naar de kanaalzone. Als eerste vestigde de firma Bots in 1840 een werkhuis naast hun al bestaande woonhuis, vlakbij de Veestraatbrug. In dit 'auw fabriekske' vonden de voorbereidende werkzaamheden als garenableken en -verven, het scheren van de ketting en de afwerking van de stoffen plaats en werden de goederen verzendklaar gemaakt. In de tweede helft van de 19<sup>de</sup> eeuw verplaatsten diverse bestaande weefondernemingen zich vanuit de binnenstad naar de kanaalzone. Zo nam de firma J.A. Raymakers in 1857 het werkhuis van de firma Bots over om hun bestaande, soortgelijke werkhuis aan de Wiel te verlaten. Maar niet alle bedrijven maakten de overstap. Zo bleef Prinzen & Van Glabbeek op de Wal, Ramaer op de Watermolenwal en de Vlisco lang rond het riviertje de Oude Aa, voordat in 1911 een eerste uitbreiding bij de Zuid-Willemsvaart tot stand kwam. Verder vestigde zich een aantal nieuwe ondernemingen in de spoorzone waaronder de stoomweverij Terwindt, Arntz & Holtus uit 1866 en het metaalbedrijf van Everts & Van der Weijden.

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

Het kanaal zorgde ook voor nieuwe bedrijvigheid op textielgebied die voorheen niet lonend was gezien de transportsituatie. Door de goede vervoersverbindingen via de zeehavens met exportmarkten overzee konden de zogeheten turksroodververijen in Helmond een bloeiend bestaan vinden. De firma's Kaulen, Carp en Swinkels voerden over de Zuid-Willemsvaart ongeverfde weefgarens uit Groot-Brittannië aan om deze via een speciaal procedé voor die tijd relatief licht- en kleurecht te verven, waarmee het garen vooral geschikt was voor gebruik in de tropische markten met hun bijzondere klimaatomstandigheden. Via grotendeels dezelfde havens verliet zo het garen in gekleurde schakeringen Helmond weer. De katoendrukkerij van de Vlisco produceerde ook voornamelijk voor overzeese markten. Het ruwdoek kwam ook hier grotendeels perschip aan om als fraai bedrukte stof weer per schip naar onder meer Nederlands-Indië te gaan.

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

Vanaf het einde van de 19<sup>e</sup> eeuw vestigde zich ook andere bedrijvigheid als de textiel en de metaal aan het kanaal. Een eerste voorloper was de margarinefabriek van Van Lookeren, Oijens & Co. De ondernemers van een bestaande textielfirma daar gingen zich in 1877 ook met de fabricage van margarine bezighouden, mede in navolging van stadgenoot Prinzen &

Van Glabbeek. In 1895 opende de Nederlandsche Cacaofabriek zijn poorten, gelegen aan het kanaal direct ten zuiden van de spoorbrug. Ook hier was de Zuid-Willemsvaart onmisbaar voor de aanvoer (van de cacao bonen e.d.) en de afvoer van de gereede producten. Direct ten zuiden van de cacaofabriek kwam in 1900 een papier- en strohulzenfabriek tot stand en enkele jaren later zou zich elders, bij sluis 7, een tweede strohulzenfabriek vestigen, van de firma A. Van Dam, samen met de eerste golfkartonfabriek van Nederland, van Oscar Hennij. Tevens streken in die periode diverse houthandels met zagerij eer in de kanaalzone. Om te beginnen de firma Clercx, gevolgd door het bedrijf van W. de Vries en de NV Jos. Swinkels. En het gebouw van een voormalige broodfabriek aan de Zuid-Willemsvaart werd het eerste onderkomen van de kruideniersinkoopcombinatie EDAH.

Zo lag er aan de vooravond van de Eerste Wereldoorlog een langgerekt lint van bedrijfsgebouwen aan de oost- en vooral de westzijde van de Zuid-Willemsvaart, met naast textiel en metaal ook andere bedrijvigheid. In de periode tussen de twee wereldoorlogen veranderde er niet zo veel in de aard van de bedrijvigheid aan het kanaal. Wel breidden diverse textiel- en metaalfabrieken zich uit. De garenerververij van Carp transformeerde tot een naaigarenfabriek, met een groot fabriekscomplex aan weerszijden van de Trambrugweg aan het kanaal. De twee grote weverijen aan het kanaal, Raymakers en Diddens & Van Asten, kregen in de jaren twintig beide een grote hoogbouw aan de Kanaaldijk, als uiterlijk teken van hun toegenomen belang, onder meer als dekenproducent, inclusief nieuw gebouwde spinnerijen. Begemann had sinds 1916 zijn grote constructiehal aan de Kanaaldijk, handig voor de aanvoer van profielijzer en ander constructiemateriaal én de afvoer van de al dan niet compleet gemonteerde constructies, waaronder bruggen voor de Oost. Ook bij de Nedschroef (voorheen Hendrik van Thiel) werd middels een nieuw kantoorgebouw de groei van het bedrijf zichtbaar. De verdere uitbreiding van de bedrijvigheid bestond in die periode uit een chemische wasserij, een garagebedrijf, twee cartonagefabrieken, een smederij en een kleine constructiewerkplaats en een kunstmesthandel, naast een drukkerij en een aannemingsbedrijf annex kruiwagenfabriekje bij sluis 8. De jaren dertig gaven stil- en leegstand te zien: de fa. W. Swinkels ging ten onder, de cacaofabriek werd gesloten en de Gebroeders Van Thiel gingen na een stopzetting van zeven jaren pas weer in 1937 verder als Robur.

De naoorlogse periode kenmerkte zich aanvankelijk door een verdere groei. Het lint van bedrijfspanden werd alleen maar langgerechter en dikker. De meest in het oog springende uitbreiding in het centrum was de grootse uitbreiding van de Vlisco, die in 1953/'54 een hoogbouw van vier verdiepingen in de voormalige achtertuin van het kasteel realiseerde. Ten noordoosten van de Julianabrug vestigde zich naast Claus' garenfabriek onder meer de metaalgieterij van Van Dongen. Ten zuidwesten van de spoorbrug kwam naast de houtwarenfabriek van Bezemer een industrieterrein met onder meer wasserij Wilhelmina, metaalwarenfabriek DWZ en de CHV. Om nieuwe watergebonden bedrijvigheid aan te kunnen trekken ontwikkelde de gemeente tussen 1962 en 1964 een nieuwe industriehaven ten zuidoosten van de spoorlijn. Het meest spraakmakend was de vestiging van een bottelarij van Amstel, die in 1965 feestelijk werd geopend. De verdere komst van nieuwe

bedrijven liet aanvankelijk op zich wachten. Tenslotte streken hier onder meer enkele mengvoederbedrijven en een betoncentrale neer.

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

### **Transport**

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

Na een tijdelijke terugval tussen 1914-'18 nam het belang van de vaarweg tot de crisistijd fors toe, zij het met schommelingen. Ook in de jaren dertig was er nog redelijk druk verkeer op het kanaal. Zo passeerden midden in de crisistijd nog altijd circa 15.000 schepen de sluisen bij Helmond. Gelukkig voor de sluiswachters (en de wachtenden voor de bruggen) met niet even zovele schuttingen; veel scheepvaart vond plaats als sleep, dat wil zeggen dat twee tot vier schepen werden getrokken door een motorschip. Langs de Helmondse kades verrezen steefts meer los- en laadinrichtingen: zowel de Gebrs. Van Thiel als de Nedschroef beschikten in de jaren twintig over een kraanbaan. In 1926 voorzag de houtzagerij van Clercx de bestaande takelmast van een elektrische motorlier en in 1929 kreeg het pakhuis van de NCB ook een mechanische transportinrichting. Een jaar eerder liet de plaatselijke bouwmaterialen- en steenkolenhandelaar Jan van Bussel aan de Kanaaldijk zuidoost een 60 meter lange kraanbaan oprichten, waarbij de baan tot over de kanaaldijk reikte en de machinist vanuit zijn houten cabine de schepen kon lossen en eventueel de vrachtwagens kon beladen. In 1935 nam de firma Slits deze baan over. Van Bussel richtte vervolgens enkele meters ten zuiden een hijskraan op, die in combinatie met de de firma J.H. de Wit & Zonen werd gebruikt.

Vanuit Helmond ontstonden er in de loop van de 19<sup>e</sup> eeuw diverse stoombootdiensten op Rotterdam en Amsterdam. Daarbij waren plaatselijke ondernemers betrokken of initiatiefnemer. Zo richtte een combinatie van G. Van Glabbeek, J.P. Pistorius en J.C. Kiersch

in 1849 een dienst naar Rotterdam op, en stonden een plaatselijke rentenier en een textielondernemer in 1863 borg voor Helmondse schippers voor hun beurtdiensten. De beurtvaart tussen Helmond en Rotterdam was rond 1860 in handen van de schipper Buys om vervolgens over te gaan naar de Gebr. Van den Boom. Tussen Helmond en Amsterdam waren rond 1860 de schippers Jacobus en Cornelis Bom actief. In 1876 voeren er twee stoomschepen in geregelde dienst op Amsterdam, drie op Rotterdam terwijl er naar den Bosch een trekschuit voer. Begin 20<sup>e</sup> eeuw waren er vijf boten in geregelde vaart op Rotterdam, naast twee op Amsterdam en een op Den Bosch. De dagelijkse dienst van Van den Boom op Rotterdam gebeurde met Helmond, Helmonds Nijverheid, Rotterdam, Zutphen II en Luctor et Emergo. Ook had Van den Boom een schip op Amsterdam in de vaart, de Batavier, naast Helmonds Industrie van de Nieuwe Helmondsche Stoombootdienst. Ook de Helmonds koophandel op Den Bosch was eigendom van Van den Boom. Verder deden dus nog ruim 15 andere elders gevestigde vaardiensten op hun route desgevraagd Helmond aan.

### **Watergebruik**

De Zuid-Willemsvaart was en is belangrijk voor de waterhuishouding in haar stroomgebied. Verder deed en doet het kanaal ook dienst als zwemwater, waswater (overal waren vlotjes om de was te spoelen), vloeiwater, proceswater voor de aanliggende bedrijven en als viswater, bluswater en drinkwater. Veel aangelegen bedrijven benutten het kanaalwater voor hun productieproces, zeker in de periode voor de komst van de waterleiding. Vrijwel alle 19<sup>e</sup> eeuwse bedrijven hadden een vergunning voor een of meer duikers onder de kanaaldijk voor de aanvoer van water. Vooral de textielbedrijven maakten (en maken nog steeds) graag gebruik van het kanaalwater. Anno 2013 gebruiken textielondernemingen zoals Raymakers en de Vlisco in Helmond nog altijd grote hoeveelheden kanaalwater. Na zuivering, zeker noodzakelijk wanneer via de Maas vervuild water binnenstroomt, wordt het voor het verf- en spoelproces gebruikt. In de 19de eeuw gebruikten bedrijven het kanaal ook als spoel- en wasplaats, waarvoor zij een vergunning moesten aanvragen. Het water van de Zuid-Willemsvaart was soms zodanig vervuild dat het nadelig was voor de bedrijfsvoering van de fabrieken. Zo legden de textiel fabrieken in 1930 hun productieproces noodgedwongen tijdelijk stil als gevolg van de vervuiling van het kanaalwater door de Aa. De verbeterde ontwatering van het stroomgebied van de Aa zorgde bij tijd en wijle voor een zo door humuszuren uit het Peelgebied verontreinigd water van de Zuid Willemsvaart dat het ongeschikt was voor de betrokken bedrijven. Pas na omleiding van de Aa konden de textiel fabrieken weer hun 'normale' productieproces hervatten.

Een bijzonder gebruik van het kanaalwater was de bevoeiing van landbouwpercelen. In navolging van dergelijke gebruiken aan de Maas, waar het rivierwater vruchtbaar slib meebracht, probeerden grondeigenaren rond 1850 hun landerijen langs de Zuid-Willemsvaart te verbeteren door deze via een duiker of doorlaat tijdelijk onder water te zetten. Dat gebeurde onder meer bij sluis 7 waar anno 2013 nog altijd een inlaat is die dienst doet om in de vorstperiode de laag gelegen gronden van boer Kuijpers onderwater te kunnen zetten als schaatsbaan.



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

Giel van Hooff

Verdere literatuur

Jean Paul Corten (red.), Lijnen door het Brabantse land (Zwolle 1997)

Frans Kense e.a., Verkeer en vervoer in Brabant 1814-1940 (Tilburg 2013)

S.H.A.M. Zoetmulder, Honderd jaren Oost-Brabants Bedrijfsleven 1852-1952. Gedenkboek in opdracht van de Kamer van Koophandel voor Oostelijk Noord Brabant (Eindhoven 1952)

Cees Verhagen, De geschiedenis van de Zuid -Willemsvaart. Het kanaal van eenheid en scheiding. (Someren 2000)

Gemeente verslag Helmond 1909 en 1910

Giel van Hooff, Kunstwerken aan de Knaal. 190 jaar bruggen, havens en sluizen aan de Zuid-Willemsvaart te Helmond (1823-2013) (Helmond 2013)

Akke de Vries-Overveen, Maritiem Cultuurlandschap in Brabant? Schippers aan de Zuid-Willemsvaart (Masterscriptie Erfgoedstudies juli 2012)

[http://waterfabriek.eu/mediapool/132/1323721/data/Scriptie\\_Erfgoedstudies\\_Akke\\_de\\_Vries-Oosterveen.pdf](http://waterfabriek.eu/mediapool/132/1323721/data/Scriptie_Erfgoedstudies_Akke_de_Vries-Oosterveen.pdf)

Werkend Verleden in Helmond nummer 7: speciaal 't Kanaal (september 1995)

Giel van Hooff, Een verstomde getuige aan de Zuid-Willemsvaart. Kraanbaan van Slits gemeentelijk monument? In: Werkend Verleden in Helmond nummer 14 (mei 1999), 20-24