



GEMERTS' SCHEEPVAARTBELANGEN

-van pleitvaart op de Aa tot haven Schoorswinkel-

door Ad Otten

Tot in de Franse tijd maakte men in Gemert gebruik van de, zij het minimale, mogelijkheden die het riviertje de Aa bood voor transport te water. In oorkonden en andere archivalia vindt men aanwijzingen dat de Gemertenaren al eeuwen en eeuwen geleden, op Koks, turf en andere waren inscheepten om die te verhandelen op bijvoorbeeld de Bossche markt (1). Niet zelden werden Gemertse waren nog veel verder vervoerd. Zo trok in 1809 de linnenfabrikant Antony Corstens met een vol linnengoed geladen trekschuit naar Amsterdam(2). Pas na de opening van de Zuid-Willemsvaart in 1826, zou de pleitvaart op de Aa tot de verleden tijd gaan behoren. Van de gemeenten die van de pleitvaart op de Aa profijt hadden gehad was Gemert de enige die niet aan de nieuwe waterweg was gelegen. De reden daarvoor zal gezocht moeten worden in het feit dat de rivierloop ter hoogte van Gemert nog al afwijkt van het normale patroon. De Aa stroomt van begin tot eind in noordwestelijke richting. Na Helmond is de stroomloop van Zuid naar Noord om dan na Gemert(Koks) plotseling weer om te buigen in westelijke richting. Het nieuwe kanaal werd bovendien niet gegraven voor de gemeenten die het doorsneed maar het belang gold in de eerste plaats een nieuwe en snelle verbinding tot stand te brengen tussen Luik en Maastricht aan de ene kant en Den Bosch en Holland aan de andere kant. Natuurlijk speelde daarbij een beoogde groei en ontwikkeling van de regio en met name van de stad Helmond een rol. Het belang van een dergelijke verbinding voor de regio had men hier ook al lang van tevoren gevoeld. Het was ook niet wijlen Koning Willem I die door het ontwerpen van de Zuid-Willemsvaart het

eerst op de gedachte kwam om een verbinding te water tussen Den Bosch en Luik tot stand te brengen. Dat plan was reeds eeuwenoud en grijpt bij autoriteiten van hier (3).

De bevaarbaarheid van de Aa en het zoeken naar een verbinding met de Maas.

Omstreeks 1550 hadden de regeringen van 's-Hertogenbosch en Helmond aan Koning Philips II van Spanje verzocht om de rivier de Aa, voor zover die tussen beide steden stroomde, bevaarbaar te maken. Middels "octroy" van datum 27 november 1573, verleende de Spaanse koning het recht aan Helmond om de Aa bevaarbaar te maken. Juist in die tijd had men hier veel te lijden van muitende en plunderend rondtrekkende legerbenden. De tachtigjarige oorlog was in volle gang. Pas gedurende het Twaalfjarig bestand (1609-1621) begon men plannen te maken die uiteindelijk ook tot uitvoering kwamen. Jonker Marcus van Gerwen, omstreeks 1600 schout van Helmond en later kwartierschout van Peelland was de grote stuwkracht achter deze onderneming.

En dat men al in de eerste helft van de zeventiende eeuw dacht aan een nieuwe verbindingsweg over water van Den Bosch naar Luik in het verlengde van de Aa, blijkt uit de archivalia, die de neerslagvormden van de activiteiten van Jonker Marcus van Gerwen betreffende de bevaarbaarmaking van de Aa. In het Helmonds gemeentearchief berust een "declaratie ende specificatie vande vacatiën ende diensten (op verzoek van de steden Den Bosch en Helmond) gedaen bij Joncker Marcus van Gerwen, om de reviere van de A te maecken navigabel van Helmond tot sHertogenbosch ende daernaer voirts opwaerts tot de uysterste Palen van Brabant, tsij aen het Land van Gelre of het Graefscap van Horne, naer dat de tijt mogen toelaeten ende leveren...." (4).

Het is opmerkelijk dat de in deze declaratiestaat eerstgenoemde kosten een onderzoek betreffen naar een mogelijk te realiseren vaarweg die vanaf Koks (onder Gemert) voert, niet door de Aa, maar door de bedding van de "Gemertse Graef" (dat is nu de Snelle Loop) richting Grotel en het Goor onder de gemeente Bakel. De declaratiestaat begint op 24 augustus 1623. Aan de hand van deze declaraties geeft Jac. Heeren in het tijdschrift Taxandria (5) een uitvoerig relaas van de verrichte handelingen. Over "de expeditie" langs Gemerts west- en zuidgrens schrijft hij:

"Op 25 augustus 1623 nodigde de kwartierschout, Jhr. M. van Gerwen, enige schepenen van Bakel, Erp en Veghel uit om ten

zijn huize, te St. Oedenrode, het hem opgedragen onderzoek te bespreken en de dag te bepalen, waarop zij gezamenlijk de bedoelde streken konden in ogenschouw nemen. Op 29 augustus daaraanvolgend trok hij met enkele afgevaardigden uit genoemde dorpen, naar een punt onder Bakel, het Goor genaamd. Vandaar gingen zij langs een waterloop in de heide tot op Grotel en vandaar langs "den Gemertschen Grave tot het geweer aen Cocx", van hieruit voeren zij per schuit terug naar de molen van Erp. Van Gerwen reisde daarop naar 's-Hertogenbosch om van zijn bevindingen verslag uit te brengen. Bij dat voorlopig onderzoek bleef het dat jaar. Het volgend jaar kreeg hij van de magistraat der hoofdstad opdracht de voorgenoemde reis nog eens te maken, in kaart te brengen en een begroting van het graafwerk te maken".

Zover is het echter kennelijk nooit gekomen. Heeren weet dit aan het feit dat de regeerders van Helmond deze plannen niet in hun voordeel achtten.

Waarschijnlijk met de ontginning en exploitatie van de turf-velden in de Peel voor ogen, heeft kwartierschout van Gerwen deze expeditie langs de Snelle Loop ondernomen. Die gedachte kan worden ondersteund door het feit dat op 1 september 1625 schepenen van Den Bosch van de Staten van Holland twee paspoorten kregen "om te visiteren, hoe men opt gevuechelixte soude graven ende diepen de riviere genoempt de Aa tot Helmond toe, om den Peelschen torff ende andere waeren tot cleyen prijse hier te krijgen". (6).

Alle aandacht is sedertdien geconcentreerd op de bevaarbaar-making van de rivier de Aa zelf. Bij Rixtel werd ondermeer een grote sluis gebouwd, de rivierloop werd waar nodig uitgediept en op verscheidene plaatsen werden bochten afgesneden en kromten rechtgetrokken. En eind 1627 was het zover. De Aa werd verklaard te zijn: "navigabel om met pleyten te varen". Vlak voor Kerstmis werd de eerste pleit klot van Helmond naar Den Bosch gevaren. De reis duurde drie dagen (heen en terug).

Door de inname van Den Bosch in 1629 kon van een verdere bevaarbaar-making en ontsluiting van ZO-Brabant voorlopig niets komen. Marcus van Gerwen bleef overigens aan het plannen maken. Plannen die op het oog hadden een scheepvaartverbinding tussen Den Bosch en Luik te realiseren. De Aa zou daartoe bevaarbaar gemaakt moeten worden tot voorbij Asten vanwaar een vaart gegraven zou moeten worden door de Peelmoeren langs Nederweert en "het lant van Hoerne" tot aan Maaseik om daar te eindigen in de Maas via een "verlaet oft sluyse" (7). De

plannen van v. Gerwen zijn vermoedelijk ook nog gebruikt ten behoeve van een der Nederlandse onderhandelaren op de vredesconferentie te Munster. In een daarover opgemaakt stuk wordt geschreven: "De stad van Den Bosch heeft noodich een middel tot vermeerderinge van traffycq ende aencomen int groot van alle Luycxen waeren ende overvloedicheyt van torff uyten Peel van Someren, Asten, Doerne, Bakel enz.". Het plan van Van Gerwen wordt daarin van stal gehaald. Gesteld wordt dat met platbodemschepen in 9 dagen van Luik op Amsterdam gevaren zou kunnen worden. En wat de financiering betreft wordt verondersteld dat niet alleen de dorpen van het kwartier Peel-land maar ook "Eindhoven, Gemert en meer andere wel mede ongelden sullen geven tot inkoop van watermolens ende maken van maessluyse ende verlaete, want elck van hen sullen mede gedacht sijn tot redelijck prijs te coopen alle Luyckse waeren als calck, steenkool, ijser, nagel, etc.". Men ging er bovendien vanuit dat ook steden als Amsterdam, Rotterdam en Dordrecht een dergelijke verbinding veel voordeel zou brengen(8).

Hoe het ook zij, van al deze plannen kwam in het geheel niets terecht. In tegendeel, het onder leiding van Jonker Marcus van Gerwen navigabel gemaakte stuk van de Aa van Den Bosch tot Helmond werd uitermate slecht onderhouden. Nadat in 1684 mr. Willem van Maanen, molenmeester uit Gemert, door het corpus van Helmond was ontboden om een in opdracht van wethouders van Den Bosch gemaakt bestek ter reparatie van de sluis tot Rixtel te 'examineren ende corrigeren' kwam men aldaar tot de conclusie dat reparatie zelfs niet meer afdoende zou zijn. Een algehele vernieuwing was noodzakelijk. De kosten daaraan verbonden, noopten de stad Helmond, die al gebukt ging onder een grote schuldenlast, te besluiten, de sluis bij Rixtel aan verder verval prijs te geven.

In de loop van de 18de eeuw kwam er weinig verbetering in de bevaarbaarheid van de Aa. Wel werd in de loop van 1749 en 1750 een brug gebouwd op Koks waardoor één van de grootste obstakels in de waterweg van Helmond naar Den Bosch - "eene gemeene passagie (=doorwaadbare plaats) van karren, waegens en paerden" - kon worden uitgediept.

Pas in de Franse tijd zou men zich weer echt druk gaan maken om te komen tot een betere bevaarbaarheid van de Aa. In januari 1801 werd door luitenant-kolonel Krayenhoff aan de regering der Bataafse Republiek een eenvoudig project ingediend tot bevaarbaarmaking van een gedeelte van de rivier. Koning Lodewijk Napoleon, die in 1809 deze streken bezocht, besloot

nog in datzelfde jaar dat aan de uitvoering van werken die de bevaarbaarmaking van de Aa beoogden prioriteit moest worden verleend. Door diens afstand in 1810 bleven deze goede voornemens voor wat ze waren. Onder het nieuwe bestuur (ingelijfd bij het Franse keizerrijk) werden weer andere veel grootsere plannen ontworpen. Het vroegere plan van Van Gerwen kwam weer ter tafel: een waterweg van Den Bosch naar Luik.

Een goede tien jaar na de val van Napoleon kwam deze lang begeerde waterweg tot stand, evenwel niet door de kanalisatie van de Aa maar door het graven van de Zuid-Willemsvaart in de jaren 1822-1826.

Van vóór die tijd, is alleen het toponiem "Schiplaken" op Koks, dat nog herinnert aan Gemerts' vervoer over water (9).

Plannen voor een kanaalhaven op Schoorswinkel

Door de aanleg van de Zuid-Willemsvaart had Gemert letterlijk en figuurlijk de boot gemist. De handel en nijverheid kwijnen den weg. Gesteund door een plotselinge opleving van de weefnijverheid op het eind van de jaren dertig in de vorige eeuw, trachtte het gemeentebestuur van Gemert het tij te keren. Bij de Gedeputeerde Staten van de Provincie Noordbrabant diende men een verzoekschrift in dat behelsde een kanaal aan te leggen van Gemert tot aan de Zuid-Willemsvaart. In het verslag der provincie "nopens de zaken van algemeen belang, voorgekomen bij den staatsraad Gouverneur en de Gedeputeerde Staten der Provincie, gedaan in den jare 1839" (10), lezen we het volgende:

"Het gemeentebestuur van Gemert, het verzoek gedaan hebbende, dat er om de belangrijkheid hunner gemeente vooral ten aanzien der aldaar aanwezige fabryken, een kanaal van die gemeente tot aan de Zuid-Willemsvaart mogt worden daargesteld, hebben wij den Hoofd-Ingenieur van den Waterstaat in deze Provincie uitgenodigd deswegens het noodig onderzoek te doen, en de vereischte opneming te doen plaats hebben; en wij zullen dan ook, na het ontvangen van Z.W.E. berigt en consideratiën deswegens, de eer hebben U.E.G.A. met den toedragt der zaak nader bekend te maken, daar dezelve thans nog niet tot die hoogte gebragt is, om deswegens ons gevoelen te uiten, of aan U.G.E.A. eniger voordragt te kunnen doen".

Sedert de vestiging van het weefkantoor van de Haarlemse fabrikanten Couvreur en Hartogh op Gemerts kasteel was de werk-

gelegenheid in de gemeente flink gestegen. Ook in Helmond, Asten en Mierlo werden in die jaren door vreemde textielondernemers weefkantoren gesticht, terwijl bovendien de autochtone fabrikanten sedertdien aanzienlijke orders kregen van de Nederlandse Handel Maatschappij. Een en ander had tot gevolg dat de lonen flink opliepen; verdiende vroeger iemand slechts 45-65 cent per dag, door het vele werk stegen de lonen tot boven de gulden. Daardoor gingen velen zich op het weven toeleggen. Ook in 1838 zag het er nog rooskleurig uit voor de textielnijverheid in Z.O.-Brabant. En hoezeer Gemerts gemeentebestuur ingenomen was met de impulsen die uitgingen van de industriële bedrijvigheid op Gemerts kasteel moge o.a. blijken uit de plannen die men koesterde omtrent een kanaalhaven op Schoorswinkel. Die kanaalhaven werd nota bene geprojecteerd komende vanuit het westen tot tegenover het poortgebouw van het kasteel. De afstand van Gemerts kasteel tot de Zuid-Willemsvaart (iets ten zuiden van sluis 6 op de Donk) bedroeg slechts $3\frac{1}{2}$ kilometer. Het is logisch dat men in het arme Gemert naar wegen zocht om die toestand van plotselinge welvaart te bestendigen. De kosten, die de aanleg van een kanaalhaven met zich brengt, bleken echter al dra te hoog. In 1839 nam bovendien de industriële bedrijvigheid al zienderogen af, terwijl in 1840 een ernstige crisis in de katoennijverheid algemeen werd.

Het is dan ook geenszins verwonderlijk dat men in het Provinciaal verslag over 1839/1840 leest dat de verwezenlijking van de Gemertse kanaalplannen niet te verwachten zijn (11).

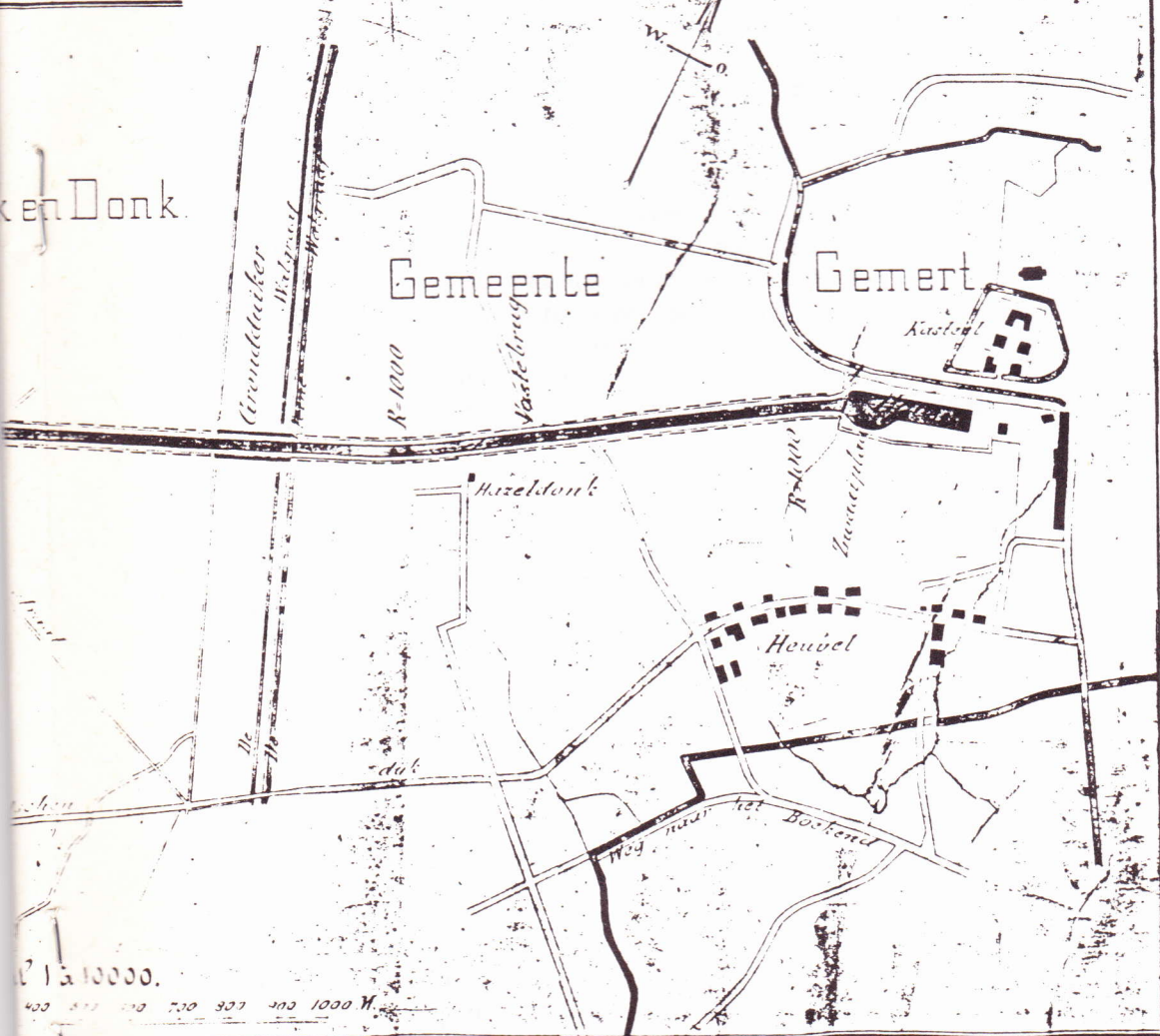
In tegenstelling tot bijvoorbeeld de gemeente Eindhoven zou Gemert er niet in slagen zonder enige financiële bijdrage van het Rijk of de Provincie een verbinding met de Zuid-Willemsvaart te realiseren. In en om Eindhoven waren vele belanghebbenden en in Gemert gold dat belang slechts een handvol plaatselijke fabrikanten (12).

De Bosschenaar F. van Lanschot die als agent van de Nederlandse Handel Maatschappij opkwam voor het belang van de Brabantse katoenfabrikanten berichtte in januari 1841 vernomen te hebben dat te Helmond evenals te Gemert de bedelarij op "eene schrikbarende wijze moet toegenomen zijn". Door die correspondentie wist hij nog wat orders voor de plaatselijke industrie los te peuten (13). De realisering van een kostbaar kanaalplan behoorde toen al niet meer tot de mogelijkheden. De kanaalhaven Schoorswinkel ging voor lange tijd in de ijskast. Maar dat men bleef hopen op uitvoering van die plannen in betere tijden blijkt o.m. uit het feit dat de Gebr. Prinzen

en Donk-Gemert.

tuatie.

ken Donk.



Deze kaart moet gedateerd worden: vóór 1880. Op de kaart ontbreekt nl. de Donkse kerk (1896), de tramlijn (1883) en bijv. de fabriek van de Gebr. Prinzen (1881). Ter hoogte van het huidige "kruidenhuis" moest de Haven-Schoorswinkel een zwaaiplaats krijgen, zoals op de tekening is te zien.

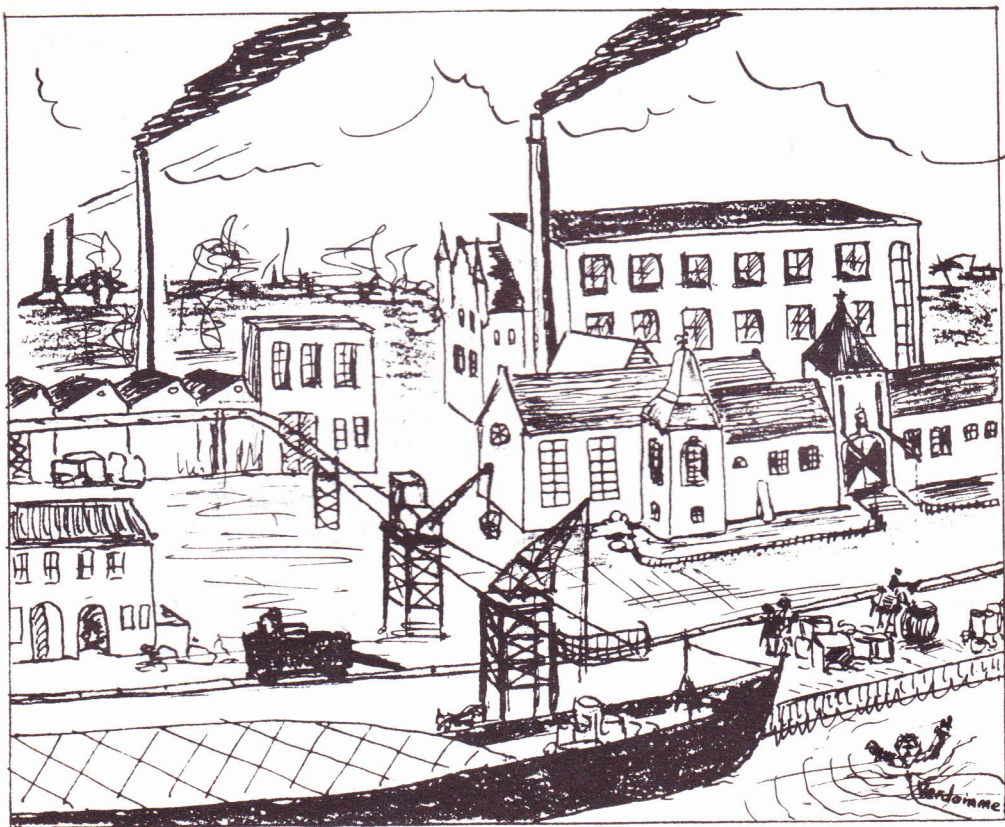
in 1881 een nieuwe fabriek bouwden op een perceel in de Hoef achter het kasteel, dat grensde aan het gedachte tracé van de kanaalhaven Schoorswinkel.

Toen de laatste hoop vervloog

Ook de gemeente Tilburg had zich al vanaf de veertiger jaren van de vorige eeuw ingespannen om een scheepvaartkanaal te verkrijgen dat Tilburg zou verbinden met de grote rivieren, maar ook de realisering daarvan liet lang op zich wachten. In 1889 werd door de Provinciale Staten besloten een ontwerp te maken van een kanaal van de Zuid-Willemsvaart dat Tilburg via Oosterhout zou verbinden met de Amer. De door de Staten ingestelde Bijzonder Commissie van het Scheepvaartkanaal deed een circulaire uitgaan naar alle gemeenten die belang hadden bij de aanleg om én hun instemming én hun geldelijke steun te krijgen. In die circulaire werd er op gewezen, dat wilde men het kanaal tot stand brengen, de gemeenten de som van 750.000 gulden en de Provincie 1 miljoen zou moeten bijdragen in de kosten. Door de verschillende gemeenten werd de som van maar liefst 720.000,- toegezegd en verder de gronden voor de ont-eigening benodigd tot een som van bijna 56.000 gulden. Een voor de commissie zeer bemoedigende uitkomst.

Het gemeentebestuur van Gemert stuurde een adres van antwoord naar de Provinciale Staten waarin ze verklaarde genegen te zijn een subsidie te verlenen in de aanleg van het scheepvaartkanaal indien in het kanaalplan een zijtak naar de gemeente Gemert werd opgenomen. In dat geval verklaarde Gemert zich bereid een bijdrage in de kosten te verlenen van 30.000 gulden (14).

Op de najaarszitting van de Prov. Staten in nov. 1891 neemt het statenlid Pompen het voor de gemeente Gemert op. Pompen, inwoner van Soerendonk, is voorstander van een kanaal dat niet vanaf Aarle-Rixtel maar van een punt bezuiden Helmond een richting neemt naar Tilburg. Hij vindt het ontwerp der commissie veel te kostbaar, noemt de gekozen richting zeer ongunstig en adt uitvoering daarvan een ramp voor de provincie. Ten aanzien van Gemert stelt hij dat die gemeente volkomen in zijn recht is en hij dacht dat Gemert nog meer recht had op aansluiting aan een scheepvaartkanaal dan bijv. Breda dat reeds in het bezit van een waterweg was. Het statenlid Van Kemenade (notaris in Gemert) brengt evenwel hulde aan de voorzitter van de commissie die op deze vergadering verslag uitbrengt van het de commissie opgedragen onderzoek om vervol-



ideefix : haven Schoorswinkel

gens toch de commissie en de Gedeputeerde Staten de belangen van de gemeente Gemert ten zeerste aan te bevelen (15). Een en ander heeft echter niet mogen baten. Wel zou het nog jaren duren voor definitief de beslissing viel over het ontworpen scheepvaartkanaal (het latere Wilhelminakanaal).

Een krantebericht in "De Zuid" van 4 november 1899 maakt gewag van de grote teleurstelling waarmede men in Gemert kennis heeft genomen van het door de Commissie uit de Staten der Provincie uitgebrachte verslag omtrent de aanleg van het kanaal van de Zuid-Willemsvaart over Tilburg en Oosterhout naar de Amer. Uit dat verslag blijkt dat de commissie op het verzoek der gemeente Gemert, om in het kanaalplan door een zijtak te worden opgenomen, niet heeft kunnen ingaan. Het krantebericht eindigt met de woorden: "Mocht intussen het kanaal tot stand komen, dan vleit men zich met de hoop dat op deze

aangelegenheid nog zal worden teruggekomen".

Anderhalf jaar later leeft de hoop nog even op wanneer De Zuid "uit goede bron" meldt: "hedenmorgen (20 mei 1901) werd een begin van opmeting gehouden ener te graven haven van de Zuid-Willemsvaart sluis 6 tot in onze gemeente nabij het kasteel. Moge op deze afbakening weldra de aanleg der reeds meer dan 60 jaar besprokene en verwachte haven volgen"(16).

Het geloof in een kanaalhaven op Schoorswinkel blijkt echter zeer miniem te zijn geworden. De Gemertse correspondent van De Zuid getuigt daarvan met spottende tussenzinnetjes wanneer hij plaatselijk nieuws over 'industriële bedrijvigheid' inzendt. Zo schrijft hij op 18 juni 1901:

Gemert. Of er hier nieuws is? Wij krijgen hier een kanaal, zeggen ze!

En op 22 juni 1901: Gemert. Men spreekt hier druk over het bijbouwen van sigarenfabrieken. Als die maar niet op het kanaal moeten wachten.

Ook de aanleg van het Wilhelminakanaal laat trouwens nog een aantal jaren op zich wachten. In verschillende fasen wordt het uiteindelijk gerealiseerd tussen 1909 en 1923. En in de gemeente Gemert was men intussen al lang vergeten dat het gebied Schoorswinkel voorbestemd was om haven te worden.

NOTEN:

1. Peter van den Elsen, Geschiedenis van kapelgehucht Esdonk, Bijdr. tot de geschiedenis van Gemert nr.8, 1981, p.42 e.v.
2. Lezing van pastoor Poell: Gemert in de Franse tijd, gehouden in 1925. gepubliceerd- Verzamelingen Heemkamer, Ruyscherbergstr.3b Gemert.
3. Jac.Heeren, Scheepvaartverbinding tussen Luik en 's-Bosch, Taxandria 1936.
4. Jac.Heeren, De geschiedenis van de rivier de Aa, Taxandria 1936, p.237-253 en 281-300.
5. idem , p.233-239.
6. Dit gegeven is gelicht uit de hiervoor gaande literatuurbron, met dit verschil dat Heeren schrijft van 1 september 1623. Het vervolg van zijn relaas in Taxandria wekt echter de indruk dat die datum 1 september 1625 moet zijn.
7. Jac.Heeren, Scheepvaartverbinding tussen Luik en 's-Bosch, Taxandria 1936, p.144-148
8. idem
9. Peter van den Elsen, Geschiedenis van kapelgehucht Esdonk, BGG nr.8, p.42.
10. Prov.Blad no.107 (1839)
11. Prov.Blad no.107 (1840)
12. 4 september 1845 had de aanbesteding plaats van het graafwerk en de kunstwerken t.b.v. het Eindhovens kanaal (zie: G.van Hooff, De aanleg van het Eindhovens Kanaal, 't Gruun Buukske, 10e Jrg.nr.4, Eindhoven)
13. H.v.d.Eerenbeemt, F.van Lanschot als intermédiaire tussen de NHM en de nijverheid in NBr., 1956, Bijdr.tot de sociale en econ. geschiedenis van het Zuiden van Nederl., Dl.1, Tilburg.
14. De Zuid-Willemsvaart van 22.11.1890 en de Meierijse Courant van 22.11.1890.
15. De Meierijse Courant van 7.11.1891
16. De Zuid-Willemsvaart van 20 mei 1901.