

EEN KANAAL VAN GEMERT NAAR BREDA ?

Wim van der Heijden

Waarom maakte de economische ontwikkeling van Helmond tijdens de negentiende eeuw een stormachtige groei door en waarom stagneerde deze groei in Gemert? Een vraag die niet zo eenvoudig te beantwoorden is. Rond 1800 was Gemert nog de economische gelijke van Helmond geweest, maar terwijl deze laatste stad een grootscheepse industrialisatie onderging, bestond de economische activiteit in Gemert een eeuw later nog voor een belangrijk deel uit huisweverij. Dit uitblijven van groei ziet men terug in de stagnerende bevolkingsgroei.

De groeiende achterstand van Gemert in de vaart der volkeren baarde het gemeentebestuur zorgen en het ontbreken van moderne transportmogelijkheden werd aangewezen als de hoofdschuldige voor de malaise. Toen in de jaren twintig van de negentiende eeuw de Zuid-Willemsvaart werd aangelegd kreeg Helmond wel een goed bevaarbare scheepvaartverbinding, maar werd Gemert overgeslagen. Hetzelfde zou later gelden voor een spoorwegverbinding.

Het gemeentebestuur van Gemert zag de gevolgen van het ontbreken van een aansluiting op de Zuid-Willemsvaart met lede ogen aan. Reeds in 1839 werd een verzoekschrift ingediend bij Gedeputeerde Staten om een kanaal aan te leggen tussen Gemert en de Zuid-Willemsvaart. Men meende dat de kosten voor een kanaal van nauwelijks 4000 meter niet op onoverkomelijke moeilijkheden zouden stuiten. Een onderzoek werd in gang gezet, maar toen

in 1840 een algehele recessie intrad, belandde het plan spoedig in de ijskast. Toch bleef er bij de Gemertenaren enige hoop bestaan, want behalve de noord-zuid verbinding van de Zuid-Willemsvaart waren er plannen om een nieuwe oost-west vaarroute aan te leggen. De oorspronkelijke plannen daartoe dateerden al van het einde van de achttiende eeuw, maar lange tijd kwamen ze niet verder dan de tekentafel. Uiteindelijk gaf het verlangen om ook de snel groeiende stad Tilburg te ontsluiten via een scheepvaartverbinding de doorslag bij het provinciebestuur. In 1889 stelden Provinciale Staten een commissie in die de mogelijkheden moest onderzoeken om een kanaal aan te leggen waar een zo groot mogelijk deel van Noord-Brabant baat bij had. Uitgangspunt vormden hierbij de bestaande plannen voor een kanaal tussen de Zuid-Willemsvaart en Breda.

In 1890 volgde het voorstel van Provinciale Staten om inderdaad volgens dit plan een kanaal te graven. Het provinciebestuur zou met een bedrag van één miljoen gulden bijdragen in de kosten. Bovendien schreef men de gemeentebesturen aan om ook een deel van de kosten op zich te nemen en het resterende deel zou voor rekening van het rijk komen. Het Gemertse bestuur zag haar kans schoon en schreef op 7 november 1890 aan Gedeputeerde Staten dat het bereid was *f* 30.000 in de kosten bij te dragen wanneer het kanaal niet bij de Zuid-Willemsvaart zou beginnen, maar een paar kilometer verder op Gemerts grondgebied.

De commissie die door Provinciale Staten belast was met het kanaalproject wees het Gemertse voorstel in juli 1891 af. Men stond niet onsympathiek tegenover het voorstel, maar pas wanneer over het hoofdtraject duidelijkheid bestond, kon over eventuele zijtakken worden gesproken. In een schrijven van 17 oktober daaraanvolgend stelde de burgemeester van Gemert echter dat er nog geen hoofdtraject was aangewezen en dat zijn gemeente heel goed kon dienen als beginpunt van het nieuwe kanaal. Uitgangspunt van de provincie was immers om een zo groot mogelijk deel van Noord-Brabant te laten profiteren van het nieuwe kanaal. Niets wettigde immers de Zuid-Willemsvaart als beginpunt van het kanaal, terwijl de belangen van Gemert een ander startpunt juist zouden rechtvaardigen. Van oudsher was het dorp immers een bloeiende industriële gemeenschap

geweest, maar door het ontbreken van alle moderne transportmogelijkheden dreigde deze bloei te verdwijnen: de fabrieken kwijnden weg en de bevolking nam op onrustbarende wijze af, aldus de burgemeester. Bovendien wees hij op het belang van de pecunia. Een 'kleine' gemeente als Gemert was bereid *f* 30.000 bij te dragen in de kosten van het nieuwe kanaal wanneer dit het dorp zou aandoen. Daar stond tegenover dat bijvoorbeeld het veel grotere Breda in verhouding de kleine som van *f* 100.000 gaf en daarvoor het kanaal in de schoot kreeg geworpen. Daarbij kwam dat het beheer en onderhoud van het hoofdkanaal aan rijk en provincie bleven, terwijl eventueel later te graven zijtrajecten volledig ten laste van de gemeenten zouden blijven. Dat zou voor Gemert een uitgave inhouden die niet te verantwoorden viel.

Toen in 1895 uiteindelijk een beslissing over het kanaal werd genomen in de vergadering van Provinciale Staten bleef Gemert als beginpunt buiten beschouwing. Dit bestuurscollege had de gemeente graag tegemoet willen komen, maar het uitvoeren van het Gemertse verzoek zou het hele kanaalproject in gevaar kunnen brengen. De lengte van het nieuwe kanaal en de daarmee gepaard gaande administratieve rompslomp zouden bij zelfs de kleinste verlenging van het voorgestelde traject een volledige mislukking kunnen veroorzaken. Reeds de financiering van het onderhavige project leverde aanzienlijke problemen op.

Het gemeentebestuur van Gemert gaf het echter nog niet op en deed een beroep op het kamerlid Van Vlijmen die voor het district Veghel zitting had in de Tweede Kamer. Hij stelde de verantwoordelijke minister vragen over een eventuele doortrekking voorbij de Zuid-Willemsvaart. De minister raadde aan bij Provinciale Staten een nieuw verzoek in te dienen en te vragen om een onderzoek naar de extra kosten en problemen die eventuele doortrekking zou opleveren. Hij wilde echter niet toezeggen, dat een doortrekking tot Gemert op zijn steun kon rekenen.

In een brief aan het gemeentebestuur van 30 september 1898 stelde het kamerlid echter dat de minister persoonlijk niet onwelwillend tegenover het Gemertse voorstel stond, ook al vond hij de toegezegde *f* 30.000 eigenlijk te weinig, maar dat hij alleen in het plan zou toestemmen wanneer het ook

de steun van de provincie kreeg. Echter "*...indien de Staten Gemert als stiefkind blijven behandelen vrees ik (kamerlid Van Vlijmen) echter dat de regering zich niet warm zal maken voor deze misdeelde plaats...*"

Later in datzelfde jaar bleek dat de pogingen van Gemert om het nieuwe kanaal op haar grondgebied te krijgen tevergeefs bleven. In een schrijven van 29 december 1898 raadde de voorzitter van de commissie die belast was met het kanaalproject af om gehoor te geven aan de Gemertse voorstellen. De extra belasting voor het project zou een onaanvaardbare vertraging en stijging van kosten opleveren. Bovendien stond de doortrekking los van het feitelijke plan en kon dit in de toekomst nog eens ter hand worden genomen. Met dit oordeel werd het laatste restje Gemertse hoop op een kanaalverbinding de grond in geboord. Het duurde overigens nog verscheidene jaren voordat het kanaal waarover hier werd gesproken ook inderdaad gegraven werd. Pas in 1923 voltooide men het Wilhelminakanaal na een aanloopfase van ruim vijftig jaar. Nieuwe vindingen in het transportwezen zorgden er echter voor dat deze pijnlijke beslissing spoedig dragelijk werd. Langzaam maar zeker zou de auto en de daaruit voortvloeiende aanleg van wegen zijn opmars beginnen.

BRONNEN:

- RANB, Archief Provinciaal Bestuur 1814-1920, inv.nr. 11.826
- A. Otten, Gemerts' scheepvaartbelangen. Van pleitvaart op de Aa tot haven Schoorwinkel, Gemerts Heem jrg.24, 1982, p. 10-20.