



HEEMKUNDEKRING
'T HOF VAN LIESSENT

tentoonstelling 100 jaar Wilhelminakanaal

samengesteld door Martin Philipsen | 2023

Colofon

Deze tentoonstelling is samengesteld door:

HKK Hof van Liessent | Lieshout
HKK Barthold van Heessel | Aarle-Rixtel
HKK De Lange Vonder | Beek en Donk

Met dank aan:

De erven Jos Bekx
Swinkels Family Brewers
Swinkels Bouwcenter

Wilhelminakanaal 100 jaar

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. De Maas was in die tijd echter lang niet altijd bevaarbaar vanwege het wisselende peil en de stroming.

Was er te weinig water, dan konden de zwaardere schepen dus niet verder varen. Dansten de ladingen worden gelost om vervolgens in kleinere schepen via andere rivieren of via het land verder vervoerd te worden.



Jos Bekx

Auteur van het boek **‘Wilhelminakanaal, feiten en herinneringen’**.



De **Helena Hoeve** van Jos Bekx.



Voor en tijdens de oorlog werd de Helena Hoeve zowel door Nederlandse als Duitse troepen gevorderd voor inkwartiering.
Op 3 september 1943 brandde het boerderijgedeelte af.

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 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 kreeg het in Nederland voor het zeggen.

Koning Willem I werd een grote fan van het aanleggen van kanalen. In Engeland, waar hij verbleef 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.



Keizer Napoleon Bonaparte
de man die de Rijn, Maas en
Schelde met elkaar probeerde
te verbinden.

De Aa bevaarbaar maken

Begin 17e eeuw werden er 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 naar Helmond op en neer voeren.

Doordat de Aa vele bochten kende, duurde de vaartocht tussen de twee plaatsen 3 tot 4 dagen. Gebrek aan en ruzie over het onderhoud leidde ertoe dat de rivier snel verzandde en dus niet langer bevaarbaar was.

Toen de Fransen begin rond 1810 weg waren, namen de heer van Beek en Donk, Jhr. Johan de Jong van Beek en Donk, en de heer van Helmond, Jhr. Carel Frederick Wesselman, het initiatief om de Aa toch weer bevaarbaar te maken door de vele bochten af te snijden. Landmeter Hendrik Verhees maakte daarvoor de kaarten.

Dit project kwam niet verder dan de tekentafel.



Kaart van **Hendrik Verhees**.

Rechtsboven staat geschreven:

Caart Figuratief Ter Bevaarbaar Maken Van de Rivier de Aa Van de Brug tot Kox tot aan de Stadt Helmont Zynde 't Vierde Stuk Van 's Bosch.
De Aa Rivier OPwaard.



Jhr. Johan de Jong van Beek en Donk



Jhr. Carel Wesselman

Zij ijverden voor de bevaarbaarmaking van rivier de Aa. Toen dat niet lukte omarmden ze de plannen voor de aanleg van de Zuid-Willemsvaart.

De Zuid-Willemsvaart



Koning Willem I maakte, na zijn kroning tot koning, 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. Dat gebeurde met de schop en de kruiwagen. Twee jaar later was het gedeelte tot Helmond klaar en werd dit meteen in gebruik genomen.

Nog eens twee 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 in Maastricht. De aanlegkosten bedroegen toen 4,5 miljoen gulden, nu 53,2 miljoen euro.

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 gebied werden de sluizen langer gemaakt. Schepen tot 90 meter lengte kunnen nu door het kanaal varen. Er liggen nu 83 bruggen over het kanaal.



Het begin van het **Wilhelminakanal**.
Tijdens de Tweede Wereldoorlog was dit een veel gebruikt punt voor de
geallieerde piloten.



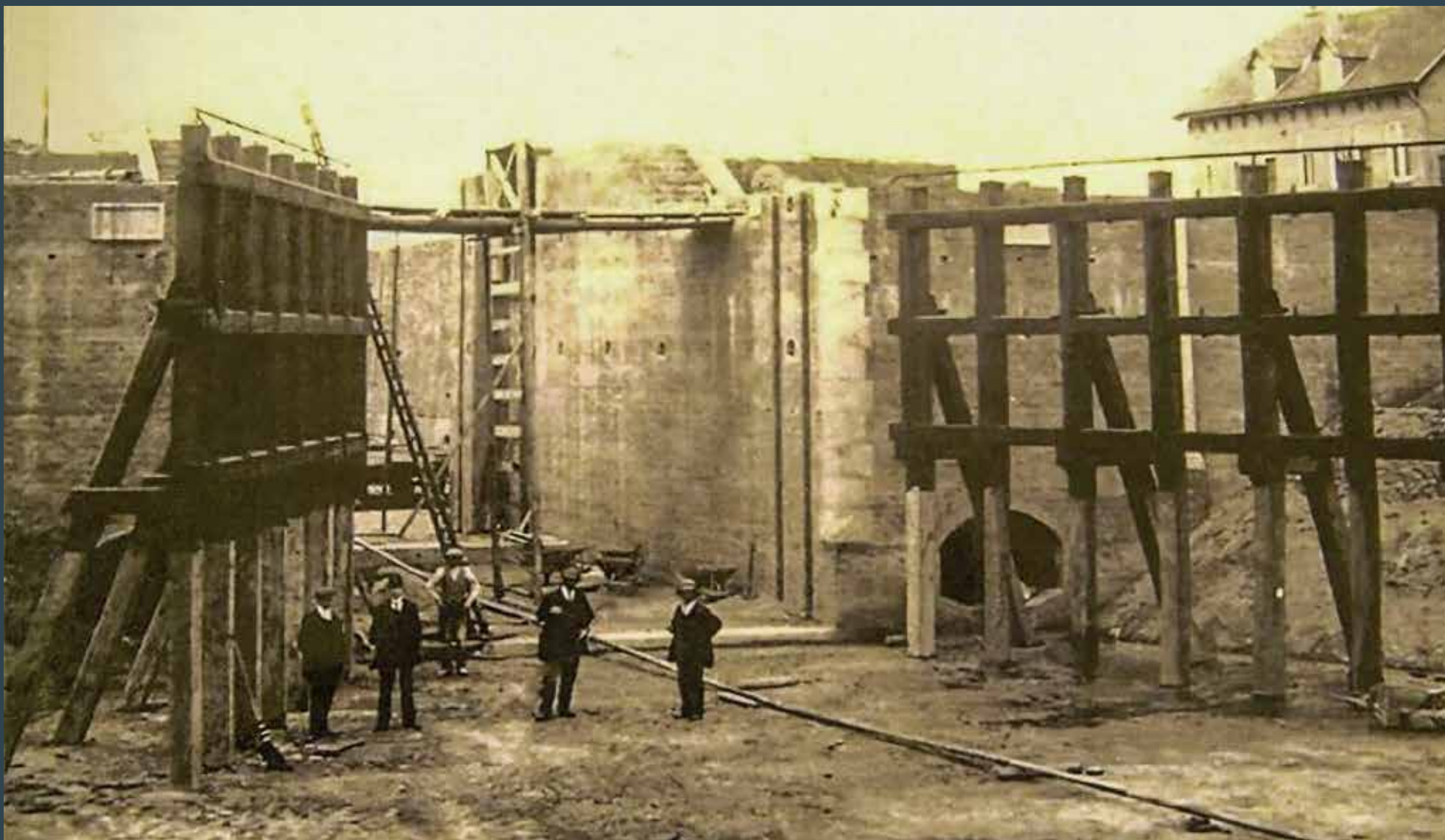
De **Zuid-Willemsvaart** met links begin van het Wilhelminakanaal en rechts het begin van de kanaalomleiding.

Wat is een sluis?

Bij het graven van een kanaal moeten altijd hoogteverschillen worden overbrugd, maar tegelijkertijd moet ook de waterstand gelijk 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.



Sluis I te Oosterhout, ingang van het kanaal met rechts de buis voor het vullen en ledigen van de kolken.



Pomphuis bij sluis IV,
gebouwd in 1921.

De pompinstallatie moest het water van het lager gelegen pand van het kanaal oppompen naar het hoger gelegen pand.



De grote zware deur van **sluis I** werd er op een simpele manier ingehangen.



Sluis II is een **tweetraps bajonetsluis**, die tweemaal 2,5 meter verval moest overbruggen.



Sluis V



Brug **Stad van Gerwen**

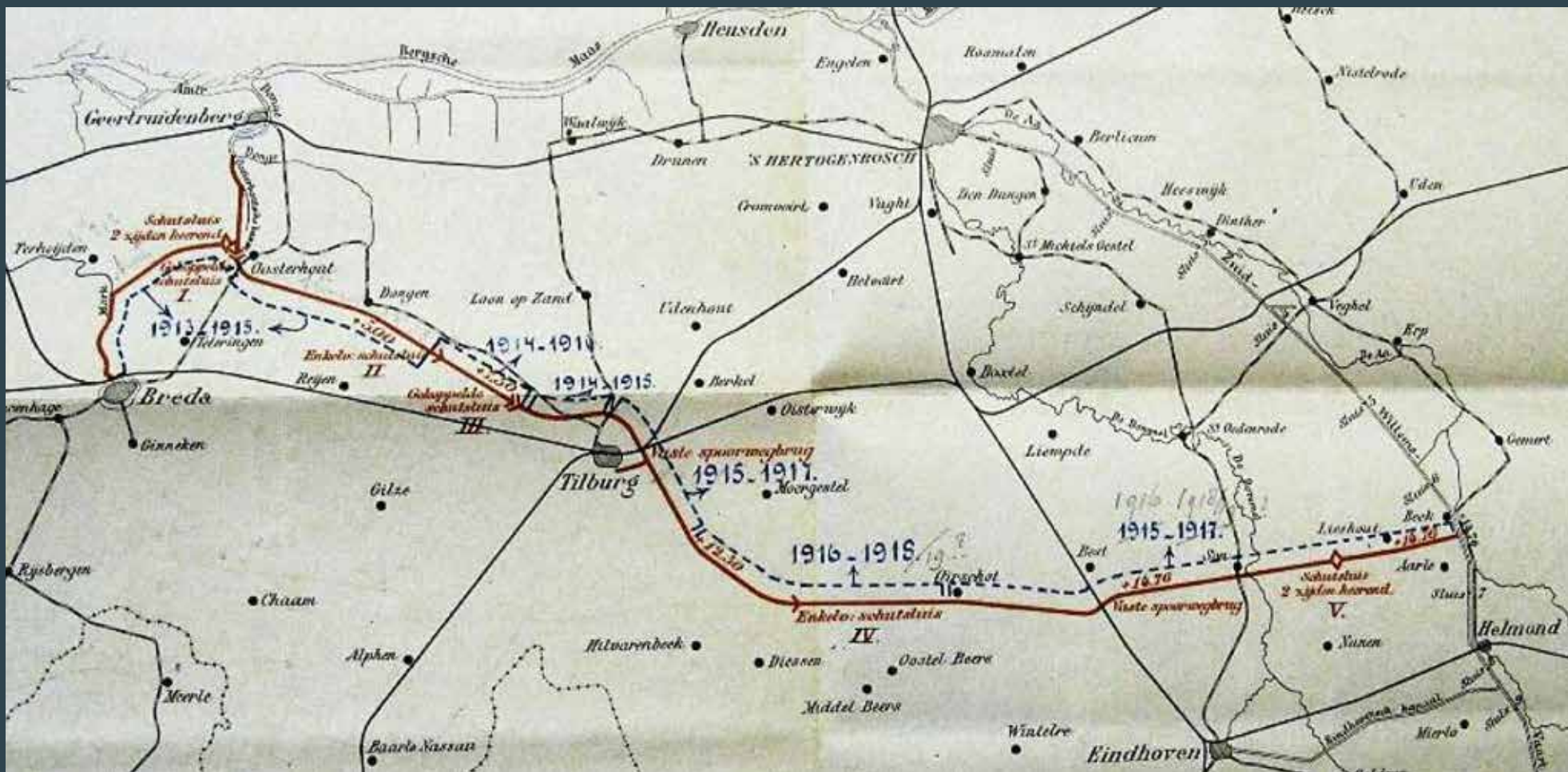
Andere kanalen in Noord-Brabant

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 zag met lede ogen toe hoe dat bij Sluis 6 op de Donk zich fabrieken vestigden en er een middenstand ontstond.

Goederen, bestemd voor Gemert, werden daar gelost en vandaaruit vervoerd naar Gemert. Daarom diende het gemeente bestuur 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. 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.



Werkplan Wilhelminakanaal.

West-oost verbinding

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 snapte het echter niet goed. Men had er ook voor 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.

Het Eindhovens Kanaal

Nu de Zuid-Willemsvaart gereed gekomen was en men zag dat daardoor de bedrijvigheid was toegenomen, wilden ook andere grotere plaatsen een aansluiting hebben op de Zuid- Willemsvaart.

Eindhoven was de eerste gemeente die deze wens deed uitkomen. 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.



Boogbrug bij de **Deense Hoek**, hier gestut met platen i.p.v. kolommen.

Had Lieshout erom gevraagd?

Nee, Lieshout had er niet om gevraagd. De gemeenteraad - van rond 1871 - zag ook wel voordelen. Waar het kanaal zou komen, was een nat gebied dat wel een goede afwatering kon gebruiken.

De nadelen waren echter een stuk groter: een belangrijk stuk van Lieshout, zelfs het gedeelte waar Lieshout ontstaan is, zou van de rest van het dorp worden afgesneden, te weten Achterbosch, Deense Hoek, 't Hof en 't Rooijven.

De inwoners van Lieshout reageerden toen nauwelijks.

Anders werd het toen rond 1890 gevraagd werd om een financiële bijdrage voor de aanleg van het kanaal. Het enige wat het gemeentebestuur van Lieshout echter wilde doen was gronden, die in bezit waren van de gemeente, gratis af te staan.



Het kanaal (de blauwe streep) geprojecteerd op de kadasterkaart van 1832 van Lieshout. Te zien is dat 't Hof, het oudste deel van Lieshout, van de rest van het dorp werd afgesneden.

Toen kwamen de bezwaren!

In februari 1907 kreeg Lieshout daadwerkelijk te maken met de aanleg van het kanaal. Ingenieurs, landmeters en arbeiders liepen over de akkers en weiden en sloegen hier en daar piketten in de grond.

Piketten zijn paaltjes die de loop van het kanaal aangeven. Het plan lag ter inzage en toen pas kwamen de bezwaren.

Maar liefst 32 personen dienden schriftelijk bezwaar in tegen de onteigeningsplannen. De brug, die gepland was voor de Havenweg, was komen te vervallen en daardoor zagen diverse boeren de bui al hangen. Dat werd omrijden. Bovendien kwamen er steile opritten bij de vaste bruggen, die met paard en wagen moeilijk te nemen zouden zijn.



Twee burgemeesters van Lieshout in de periode dat het
Wilhelminakanaal ontworpen en gegraven werd.

Links: **Johannes van den Heuvel**, burgemeester van 1877-1902

Rechts: zijn zoon **Antoon van den Heuvel**, burgemeester van 1902-1932.

Bezwaren afgewezen

Maar het protest was tevergeefs, want alle bezwaarschriften werden afgewezen. De gronden werden geschat, de bedragen uitbetaald en de aanleg van het kanaal kon definitief beginnen.

De gronden die moesten worden afgestaan, waren weiland en bouwland. Er hoefden geen woningen afgebroken te worden.

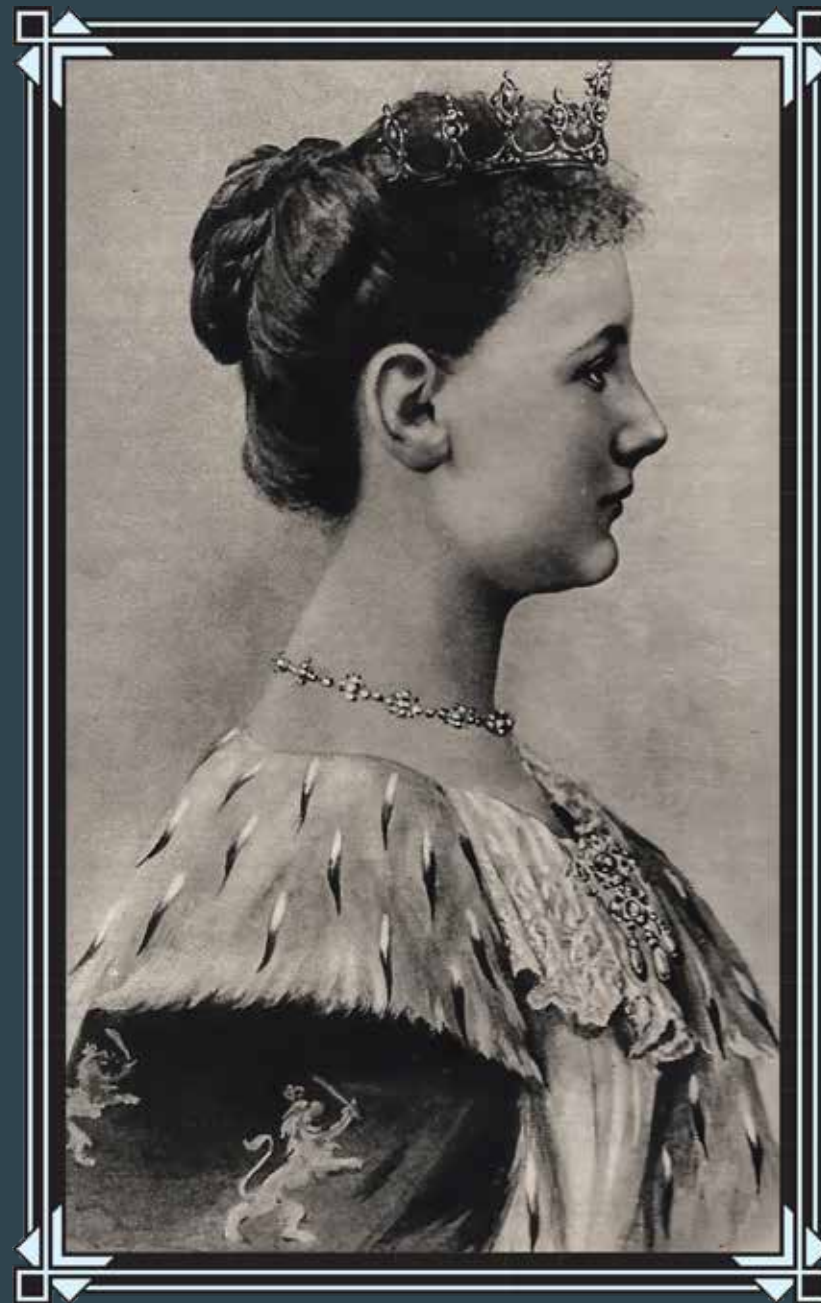
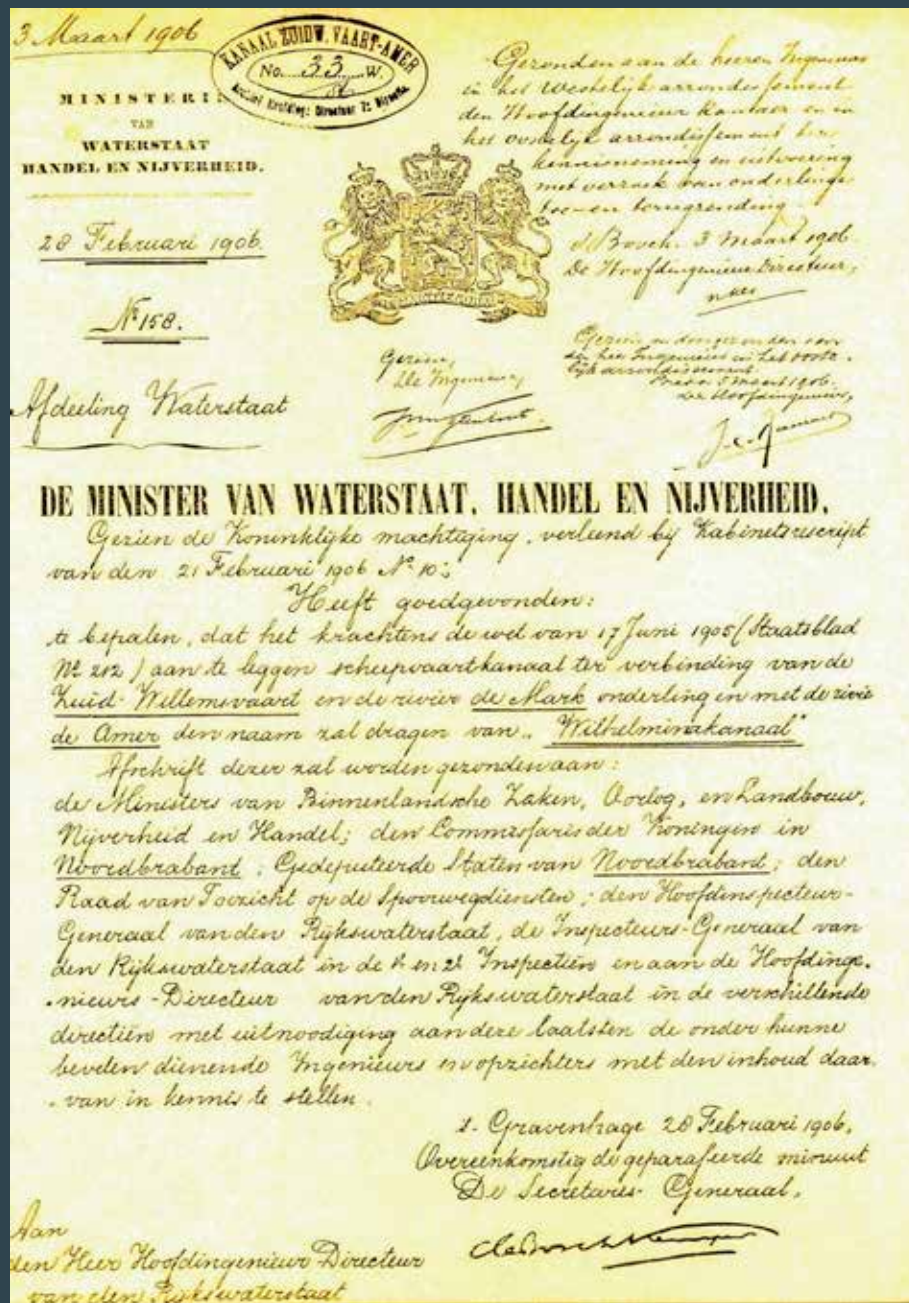
Naamgeving

Het kanaal kreeg in de ontwerpfase diverse namen.

Er werd onder andere voorgesteld het nieuwe kanaal 'Het kanaal van Venlo naar het Hollands Diep' te noemen.

Gelukkig haalde deze naam de eindstreep niet.

Pas in 1906 komt de naam 'Wilhelminakanaal' in de correspondentie voor, nadat eerder al in Nederland kanalen naar leden van het Koningshuis genoemd werden, zoals de Zuid-Willemsvaart naar Koning Willem I.



Koningin Wilhelmina

Wilhelminakanaal via Erp naar Gemert?

We zagen dat Gemert al eerder probeerde een aansluiting op de Zuid-Willemsvaart te krijgen. Het gemeentebestuur zag nieuwe kansen, toen het ontwerpplan van het Wilhelminakanaal gemaakt werd.

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. Ze voerden aan dat er veel handel en industrie in Gemert was, zoals diverse weverijen.

Ze boden zelfs aan f. 30.000,- (nu € 38.500,-) bij te dragen in de kosten. Het kanaal zou dan bij Sluis 5 aansluiten op de Zuid-Willemsvaart met een aparte tak naar Gemert.

Helaas, Provinciale Staten wezen het verzoek van Gemert af.



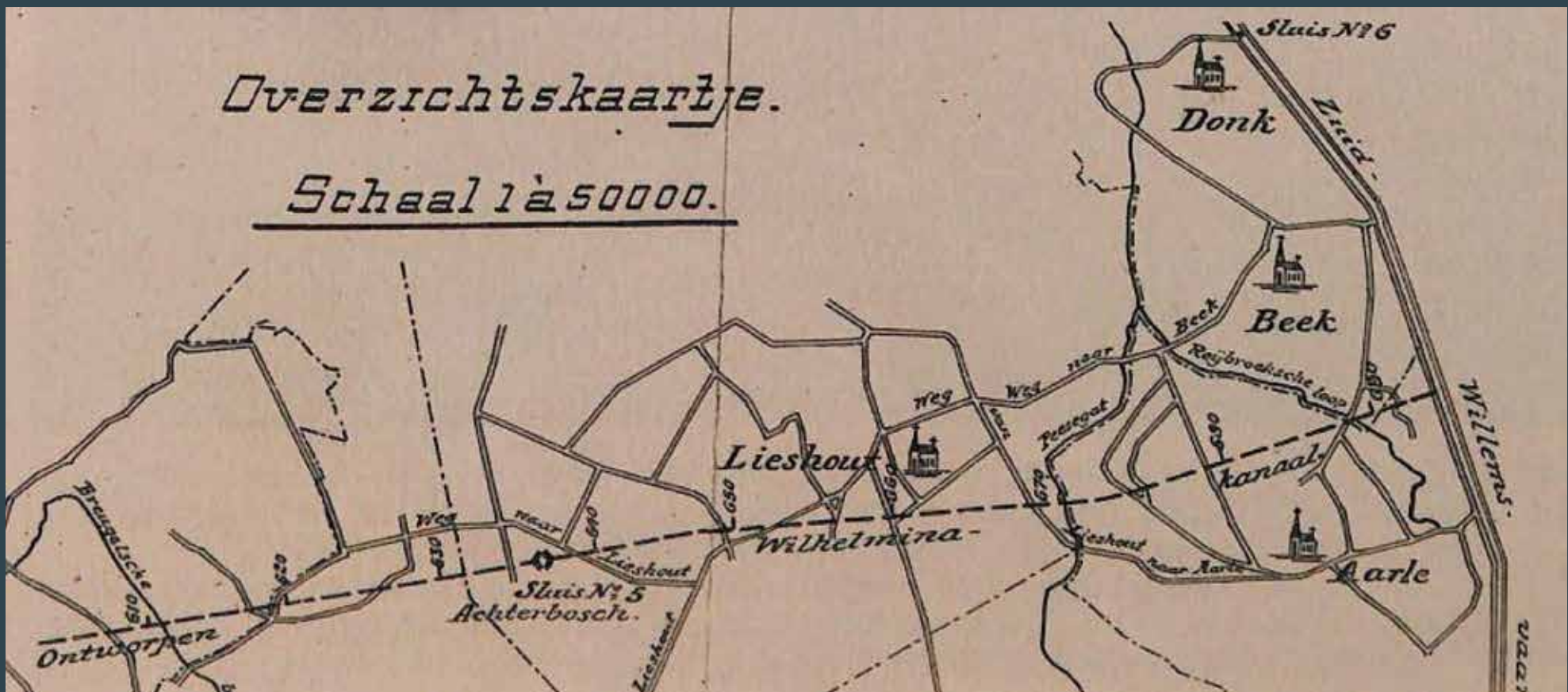
Ir. Frans Cornelis Bake,
de ontwerper van het Wilhelminakanaal.

Hoe zagen de plannen eruit voor het Wilhelminakanaal?

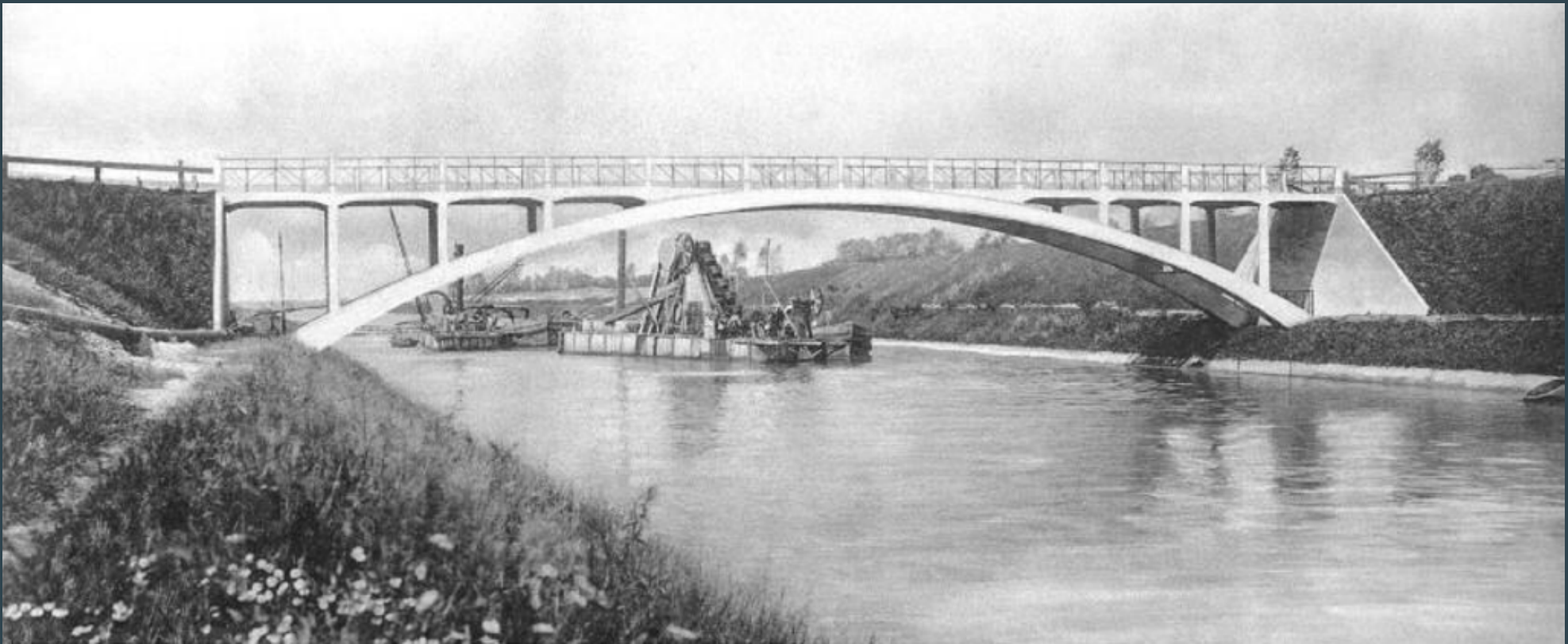
Op papier zou het kanaal 68,5 km lang worden. Men had het in stukken verdeeld. Die noemden men panden. De panden waren respectievelijk 5,5, 12, 3,5, 16,5 en 31 kilometer lang.

In Oosterhout begint het kanaal met Sluis I. Sluis II ligt in Dongen, Sluis III in Tilburg, Sluis IV bij Haghorst en Sluis V in Lieshout. De nummers van de sluizen in het Wilhelminakanaal worden aangeduid in Romeinse cijfers, om verschil te maken met de sluizen in de Zuid- Willemsvaart die gewone cijfers hebben.

De afstand van Sluis IV naar V is het grootst. Het water van het Wilhelminakanaal komt vanuit de Zuid-Willemsvaart, die zijn water weer krijgt vanuit de Maas. Lieshout viel voor de aanleg van het kanaal in pand 5.



Dit overzichtskaartje van het kanaaltracé tussen Aarle-Rixtel en Breugel laat zien hoeveel wegen en waterlopen door het kanaal werden doorsneden.

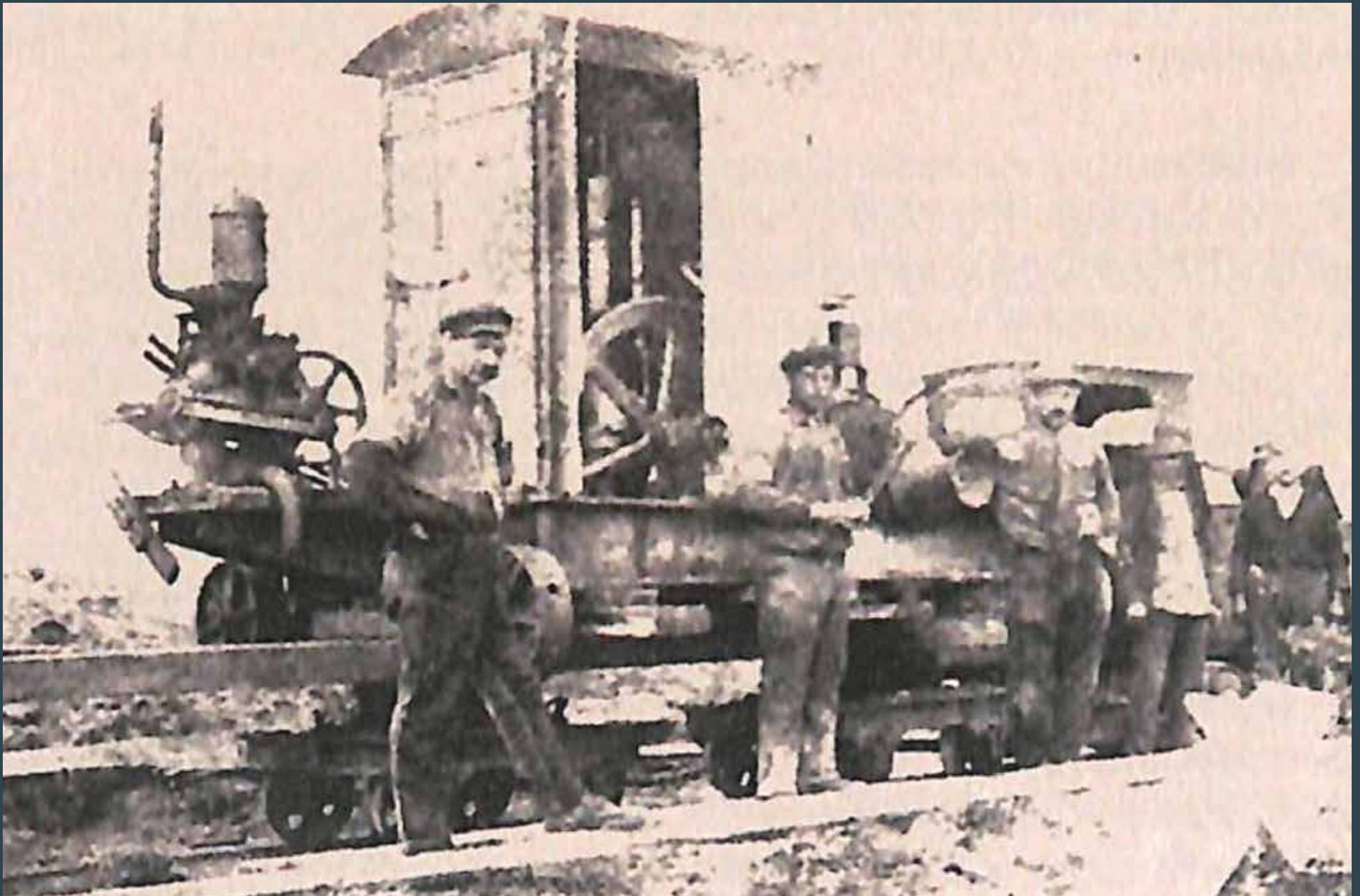


Aanvankelijk zouden de vaste bruggen bestaan uit boogbruggen met aparte kolommen, zoals op deze foto te zien is.

Deze constructie vertoonde echter gebreken.

De kolommen werden later vervangen door schotten.

Hier ook te zien de laatste werkzaamheden van de aannemer:
het egaal op diepte baggeren van het kanaal.



Een lorrie met een pompinstallatie.



Boogbrug over het Wilhelminakanaal. Deze had nog steunpilaren en was daardoor zwak van constructie.

De pilaren werden later door schotten vervangen.



Met Pinksteren 1948 was alles weer hersteld in de oorspronkelijke staat.



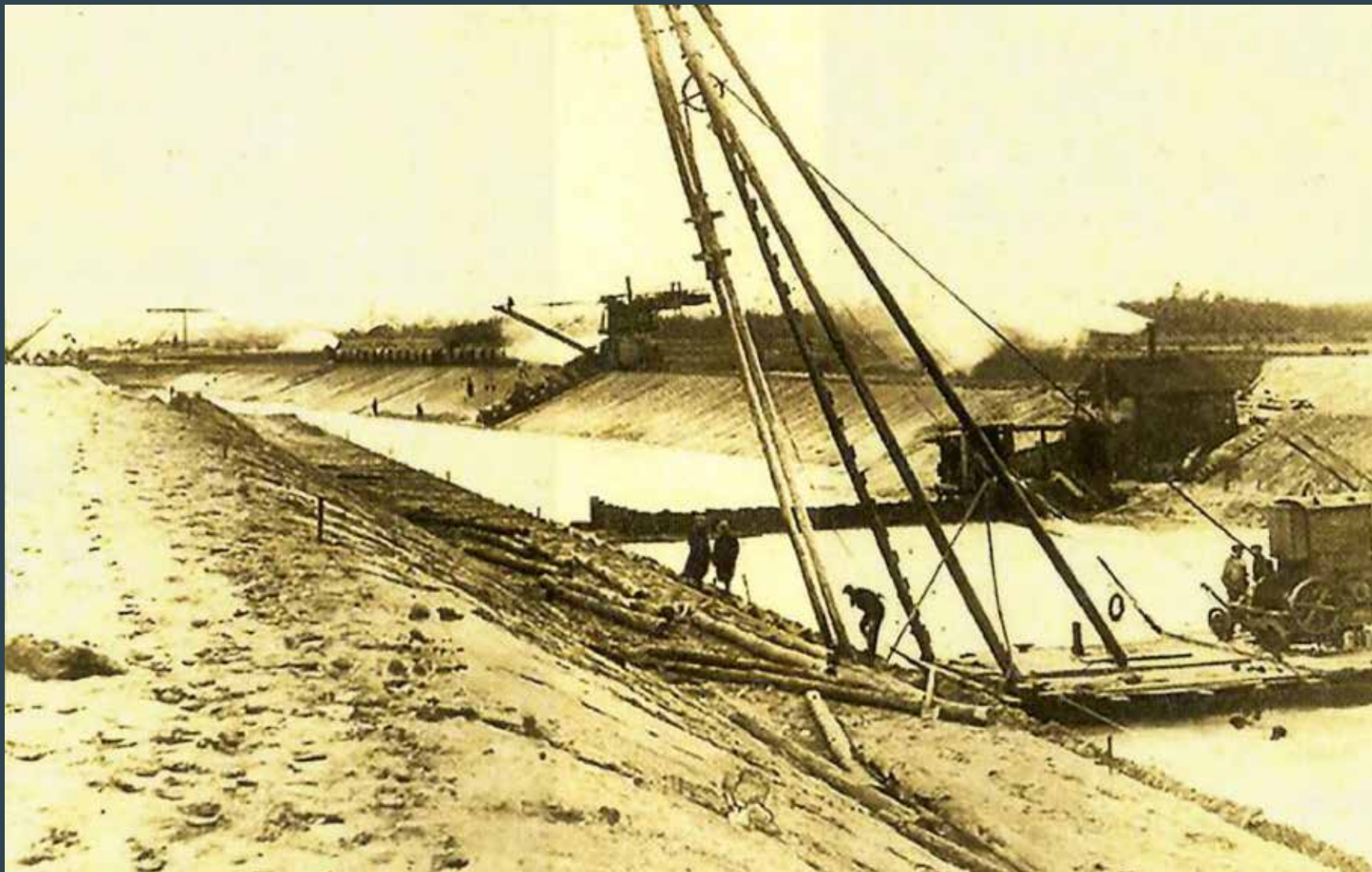
Tiemen Berend Schieving uit Enschede was de aannemer die bruggen en duikers bouwde. In 1916 bouwde hij dit huis in de Molenstraat met daarin een teken- en directiekamer. Links staat molen de Leest en op de weg staat Janus Gilsing met vrouw en kind.

Het graven kon beginnen

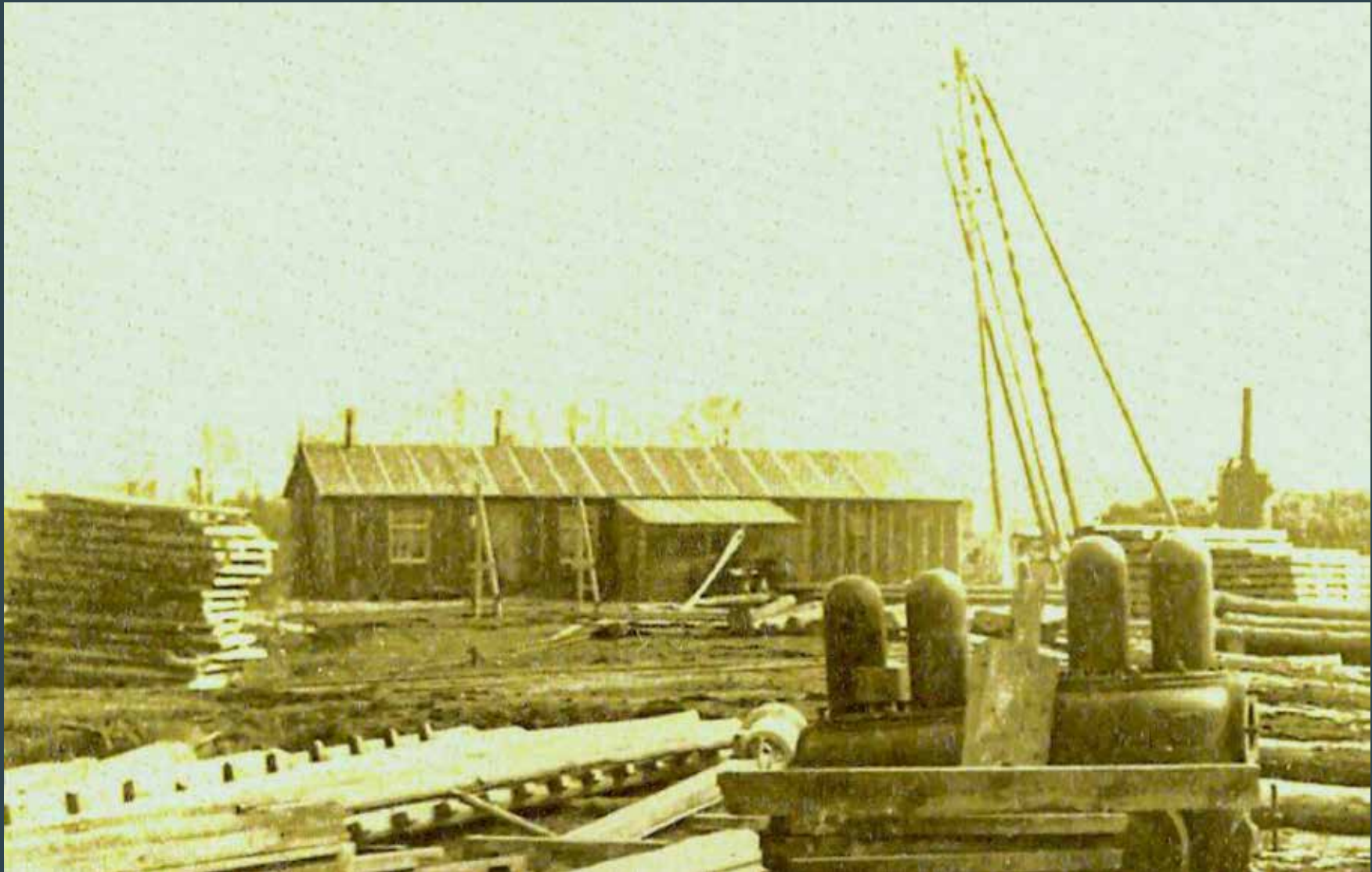
Nadat alles wettelijk was geregeld, werd tussen 1906 en 1908 alles uitgemeten en uitgezet. In januari 1910 werd daadwerkelijk begonnen met de graafwerkzaamheden, en wel in Oosterhout.

Pas 6 jaar later, begin 1916, werd in Aarle- Rixtel en Lieshout begonnen met de bouw van bruggen en duikers en op 2 januari 1917 werd daadwerkelijk met het graven begonnen.

Er werden spoorlijntjes aangelegd om de vrijkomende grond af te voeren. Was de Zuid-Willemsvaart nog met de mankracht uitgegraven, nu was er een stoommachine gebouwd, die het handwerk kon overnemen:
een excavateur.



Een overzicht van de kanaalwerken. Vooraan het inheien van een damwand. Daarachter een keerdam met een stoomcentrifugaalpomp en daar weer achter een excavateur aan het werk met een zandtrein.



Een opslagterrein van een aannemer met woonkeet.
Op de voorgrond een pomp voor bronbemaling en op de achtergrond een
houten heibok met een mobiele stoommachine.

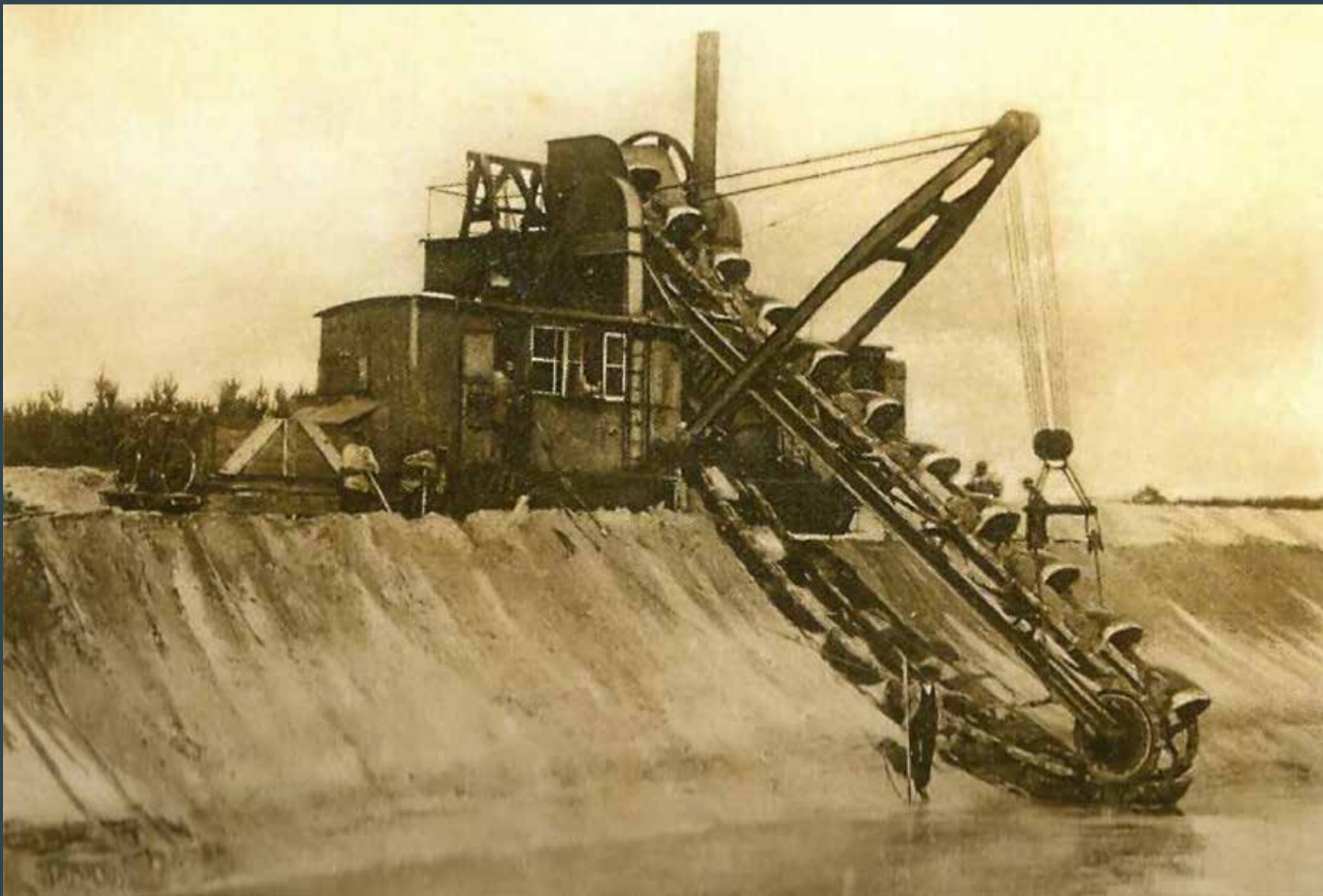


Vermoedelijk de put- en keetbazen bij sluis V. Vlnr. 1e ?? Coolen,
2e Drieske Jansen, 4e echtgenote van aannemer Willem Smeets,
5e Jans Heusschen, kindermisje, 6e Willem Smeets, 10e Van Mook.
De 4 kinderen zijn de zonen van Willem Smeets.

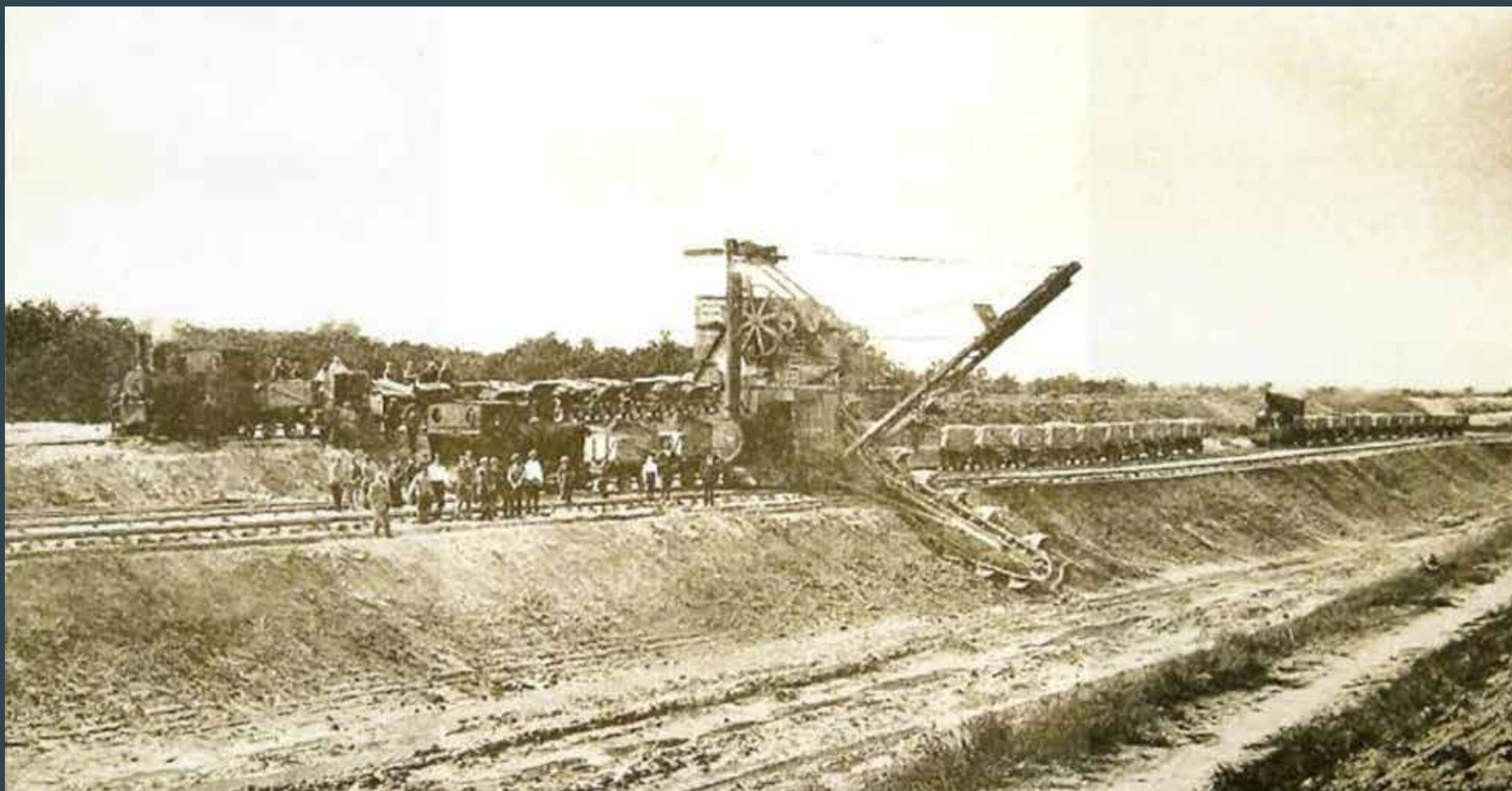
Excavateur

Deze machines bestaan uit een lange arm met daaraan een serie bakken of emmers die door een ronddraaiend kabel- of kettingsysteem worden voortbewogen. De eerste excavateurs werkten op stoomkracht.

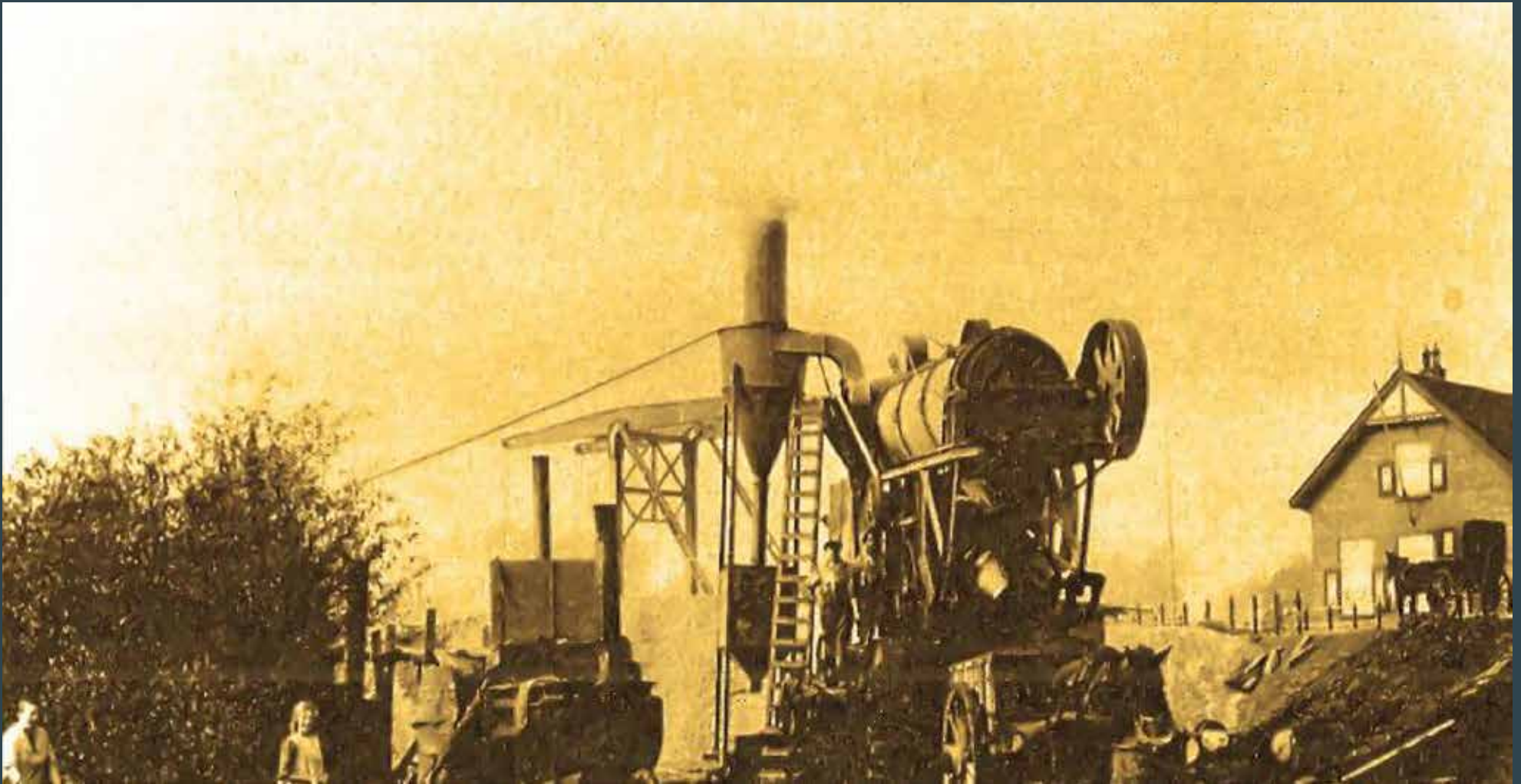
De 1ste Wereldoorlog gooide hier roet in het eten toen de steenkool opraakte. De excavateur kwam stil te liggen en het werk moest met de hand worden voortgezet. Dit betekende de komst van veel arbeiders vanuit heel Nederland, de zogenaamde 'poldermannen.



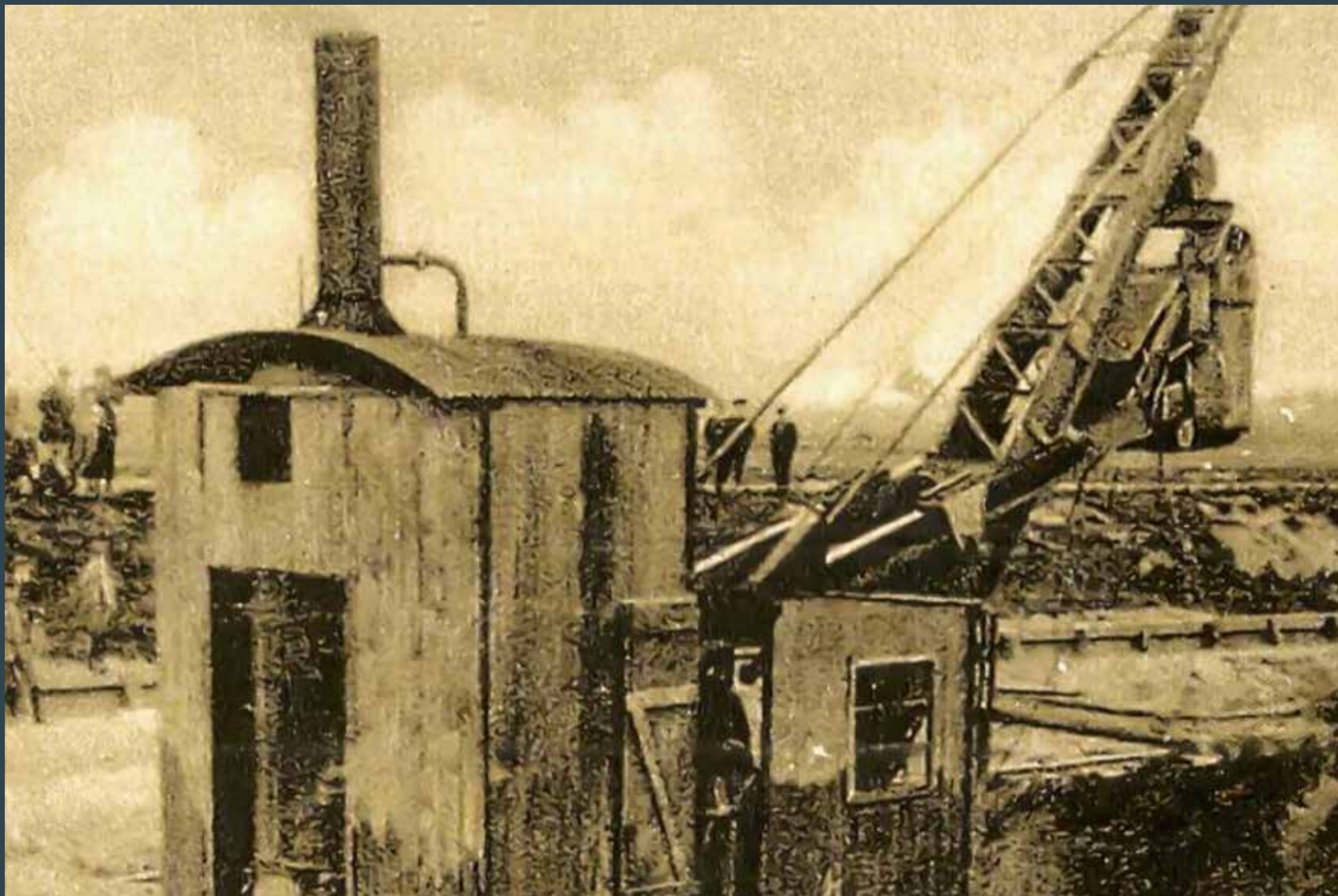
Een excavateur, aangedreven door een stoommachine,
die het handgraafwerk overnam.



Deze foto is gemaakt in 1910 te Son en geplaatst in het gedenkboek van de Nederlandse Aannemersbond. Het geeft een goed overzicht van het droge ontgraven van het kanaalprofiel. Duidelijk te zien zijn de stoommachine met pijp, het vliegwiel, de staalkabels en de graafarm van 4,5 meter. Er staan drie treinen met kiepkarren en stoomloc's klaar om het zand af te voeren.



Een betoncentrale, waarschijnlijk bij een sluis gelegen. Het beton werd met paard en hoogkar vervoerd naar de plek waar het gestort werd.



Een Duitse graafmachine, die in de oorlog gebruikt werd om loopgraven aan te leggen, werd in 1919 bij het Wilhelminakanaal ingezet. Die vulde in 2 minuten tijd een kiepkar.

Poldermannen

Poldermannen, ook wel polderjongens genoemd, is oorspronkelijk een verzamelnaam voor alle arbeiders die werkten bij het aanleggen van dijken en het graven van kanalen en andere waterwerken. Een schop, in verschillende uitvoeringen, en een kruiwagen, stonden hen ter beschikking.

Zij waren eeuwenlang niet weg te denken uit onze samenleving. Zij kwamen hoofdzakelijk uit lagergelegen streken, daar waar het water een probleem vormde voor de gemeenschap. Het waren taaie kerels. Zwervende arbeiders die van werk naar werk trokken.

Echt fijn was het leven van de poldermannen niet. Zolang het licht was, werd er gewerkt in allerlei weersomstandigheden en vaak in het slijk. Voor een dag werken werden ze beloond met 0,75 cent tot 1,10 gulden per dag (waarde nu van € 11,- tot € 16,-), wat voor die tijd redelijk was.



Lieshoutse poldermannen werken aan de Goorloopduiker.
Tweede van rechts is Drieske Jansen.



De poldermannen beginnen aan hun karwei.
De opzichter, uitvoerder en putbaas zijn duidelijk herkenbaar.



Het tramspoor waarlangs grind werd aangevoerd.
De tram staat tegenover café De Zwaan te Son. In het midden een
tramwagon waarop een stoomdraaikraan vervoerd kon worden.

Huisvesting

De huisvesting van de zogenaamde poldermannen was niet geweldig. Ze woonden in keten, of zelfs in plaggenhutten, geplaatst en gebouwd bij hun tijdelijke arbeidsplaats met vrijwel geen privacy. Was een stuk van het kanaal klaar, dan werden de keten verplaatst naar een ander gedeelte van het te graven kanaal.

Op een bepaald moment verbleven er $\pm$ 350 personen in keten die langs het kanaal stonden. Deze mannen hadden vaak maar enkele jaren op school gezeten en konden vaak niet lezen en schrijven en waren vaak werkloos. Ze namen het vaak ook niet zo nauw met gangbare regels. Behalve de slechte voorzieningen, was er dus ook geen mogelijkheid tot ontspanning.



Impressie van het interieur van een woonkeet.

De verblijf- en slaappleatsen zijn door 80 cm hoge schotten van elkaar gescheiden. Aan de gangpad zijn de schotten 30 cm hoog. De aannemer moest elke arbeider eenmaal per twee maanden 10 kg vers ligstro verschaffen.

Gezondheid

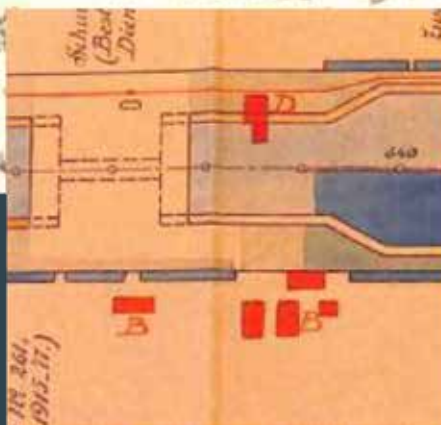
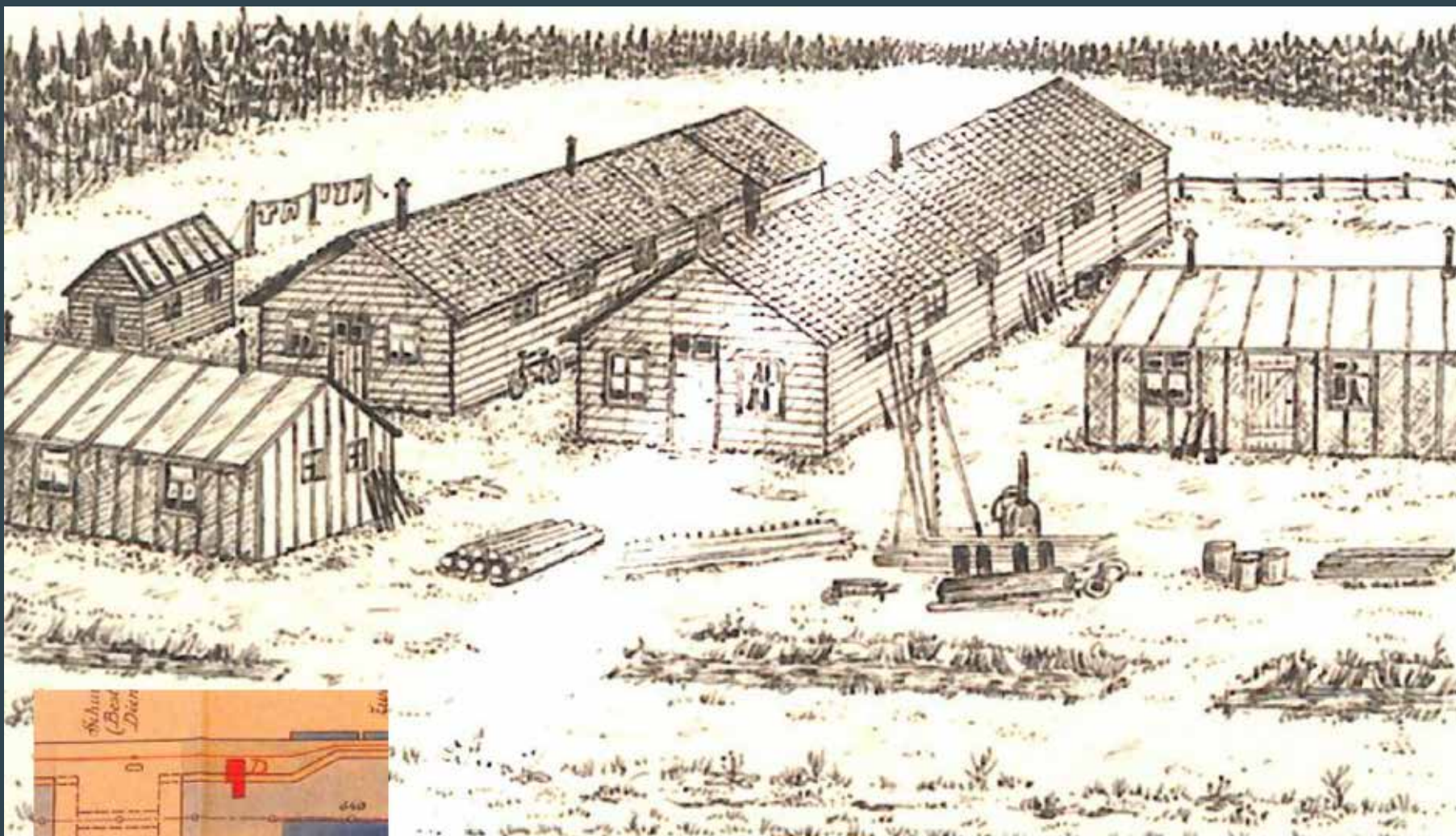
Door gebrek aan schoon water, goede toiletvoorzieningen en slechte hygiënische omstandigheden braken ook vaak besmettelijke ziekten uit. Dokters kwamen slechts voor ernstige ziekten naar de onderkomens.

Vooraf in 1918 was de situatie zeer ernstig doordat er ook gebrek aan voedsel was. Alle levensmiddelen waren immers vanwege de oorlog op de bon. De distributie van voedsel liep na de oorlog nog een tijd door.

Er werden speciaal voor de kanaalgravers extra bonnen verstrekt, maar dat was in werkelijkheid volstrekt onvoldoende.



Losse arbeiders met hun schaft/woonwagen.
De kosten van een ploeg met paard en kar was begroot op 25 cent per m³.



Een compositietekening van een woonketen in het Achterbosch. Vanaf augustus 1918 stonden er vier keten en vanaf augustus 1919 vijf. Links: situatietekening van de woonketen in het Achterbosch. De keten zijn in het rood aangegeven. D is een stoomcentrifugaalpomp.

Keetbaas

Een keetbaas, ook wel putbaas genoemd, regelde de dagelijkse zaken met zijn poldermannen. Hij nam ze aan en ontsloeg ze, verdeelde het werk en betaalde hen uit.

De naam putbaas stond voor een kanaalvak (put), dat door de aannemer aan hem was toegewezen om met zijn ploeg uit te graven. Iemand kon alleen keetbaas worden, als hij zijn vrouw mee kon krijgen.

Die vrouw deed het huishoudelijk werk in de keet zoals: wassen, verstellen van kleding, koken en ze zorgde voor het schoonhouden van de verblijven. Soms werd de vrouw bijgestaan door een keetmeid.



Frans van den Elzen en zijn mannen.



Sonse poldermannen vierden in 1923 feest bij gelegenheid van het gereedkomen van de werkzaamheden aan het kanaal.



1923. De mannen, die het Wilhelminakanaal mede hebben gegraven.
De werklieden zijn: Frans Habraken, Piet de Visser, Theo Vingerhoeds,
Hans van Moorsel, Frans Swinkels, Bert Blijs, Hays Eikenmans, Jan Sanders,
Jan Vorstenbosch, Gerrit Speek, Marinus Beekveld, Cor van Wijk en Piet Besselaar.



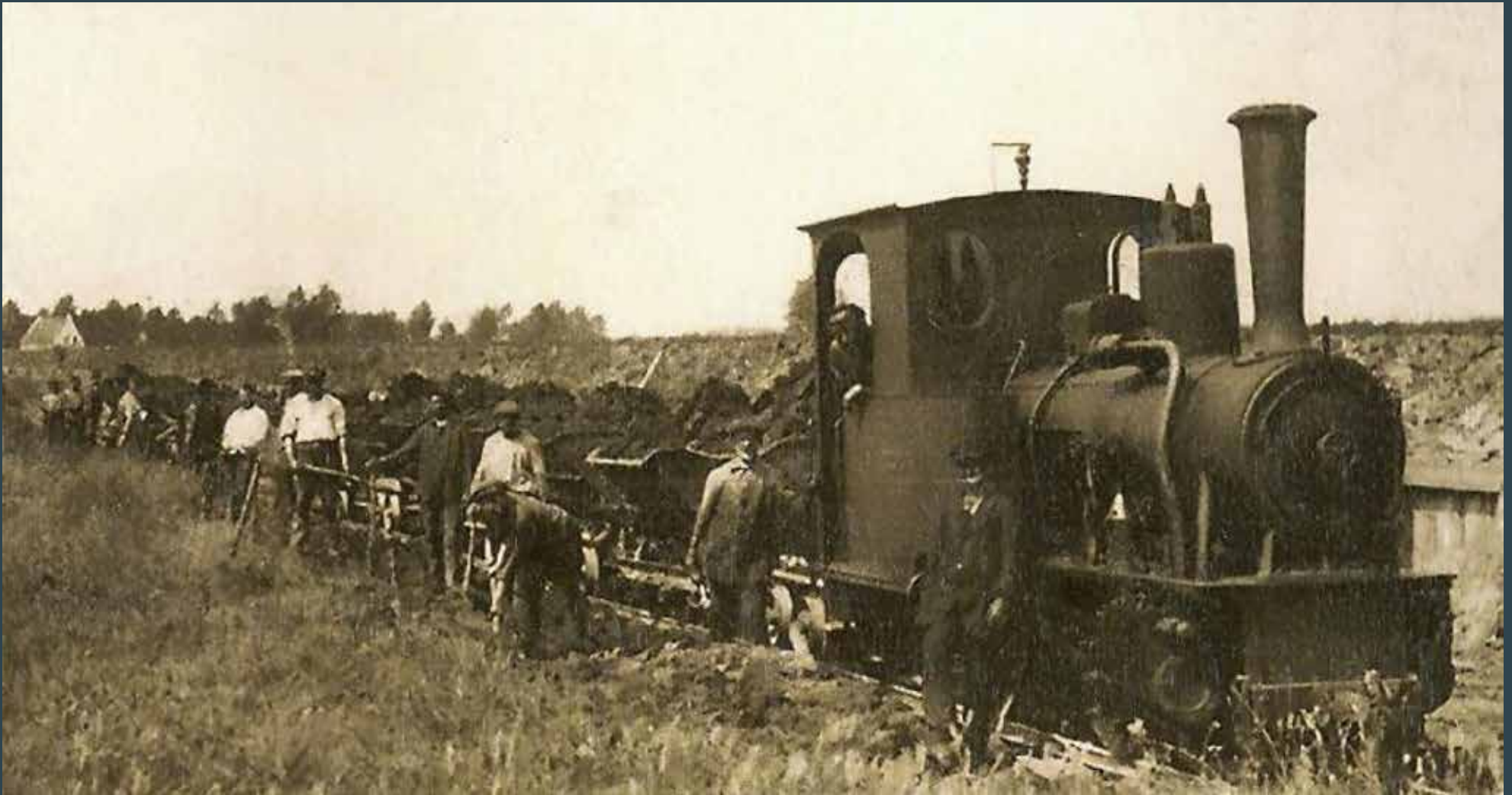
Deze foto is gemaakt in de omgeving van Haghorst.
Boeren groeven in de breedte het kanaal uit.



Laaggeschoold en door de crisis gedoemd om met de schop te werken.



Een glasplaatfoto van Tinus de Köster (Swinkels) uit 1917. Rechts staat Coolen, die met een medewerker met een zichtplaat en hamer met piketten het peil uitzet.



Een ploeg graaft een put uit. 200 steken en de kiepkar is vol.
Een treintje met een stoomlocomotief voert de grond af.



Toen het kanaal klaar was, vertrokken deze polderjongens uit Oosterhout naar de Zuiderzeewerken. Een complete ploeg met putbaas, zijn vrouw en een keetmeid zit voor een woonkeet. Blijkens een opschrift op de wand van de woonkeet is de foto op 7 juli 1937 gemaakt.



Onbekende personen, vermoedelijk timmerlui.

Werken in ploegen

Een ploeg varieerde van 15 tot wel 30 personen. Er werd gewerkt zolang het licht het toeliet. Was er iemand in de ploeg die niet voldoende werk verzette als het om spitten en kruien ging, dan werd hij zonder pardon uit de ploeg gezet. Hij kreeg zijn uren uitbetaald en kon onmiddellijk vertrekken.

Mannen uit de regio, die in zo'n ploeg terechtkwamen, haakten echter vrij snel af. Het zware werk en de lange werktijden waren ze absoluut niet gewend.



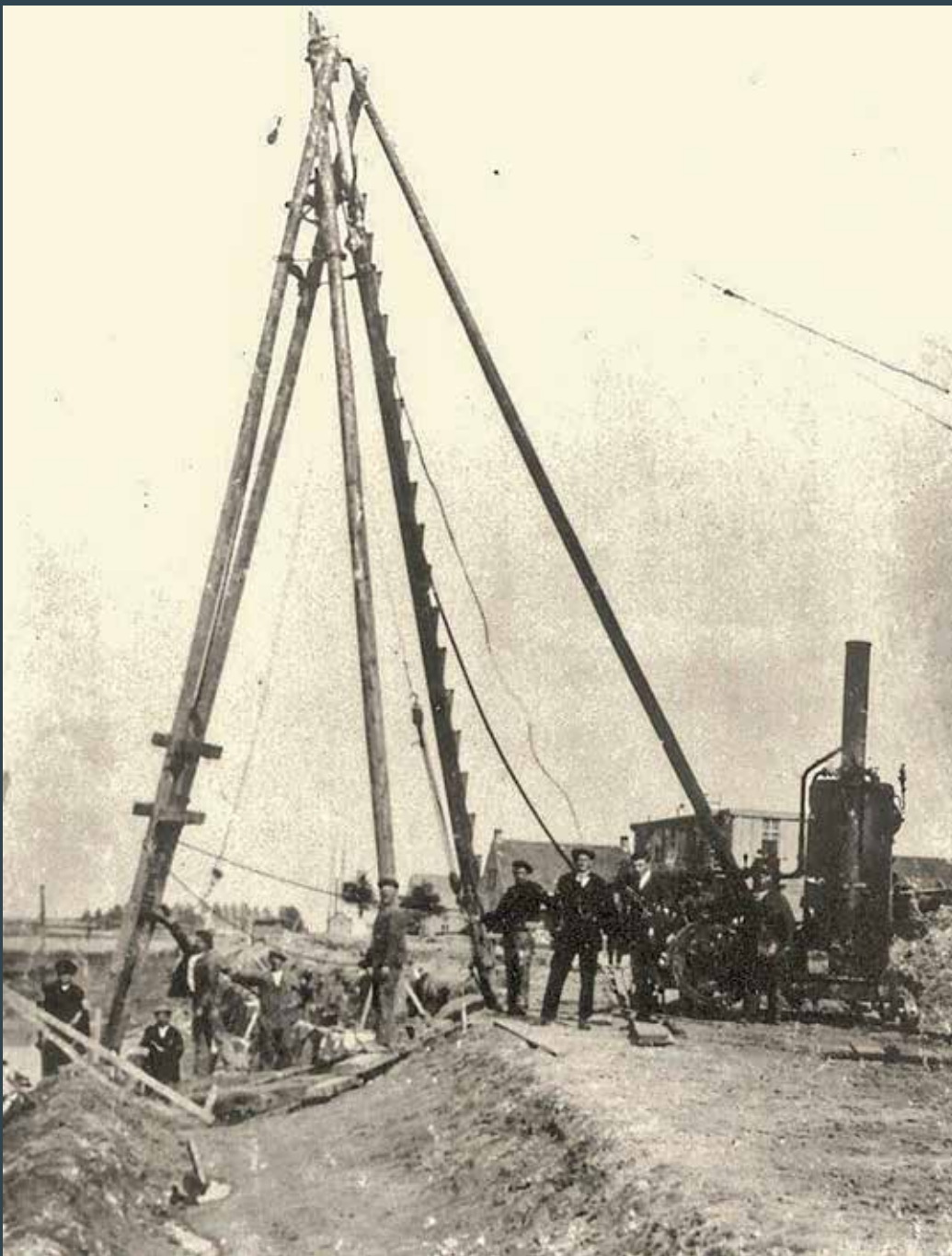
Cornelis Johannes Kocken met echtgenote en twee dochters.
Hij was de 4e aannemer in pand V. Hij mocht zowel het graafwerk verrichten
alook de kunstwerken bouwen. Hij was afkomstig uit Tilburg.



De echtgenote van aannemer Willem H. Smeets met hun vier zonen.



Willem H. Smeets uit Stratum was de aannemer van het uitgraven van pand V van het kanaal tussen Son en Lieshout. Dit was zijn directiekeet, die er thans nog staat.



Houten heistelling met links de valblok en rechts de klimsporen, aangedreven door een stoommachine.



De deuren van sluis V zijn gereed en kunnen ingehangen worden. Het echtpaar rechts woonde in de keet links. De man is vermoedelijk de meester timmerman. De hoge schuur is tot midden jaren '50 blijven staan.



Café Coppens, een verloren gegaan juweeltje, waar de poldermannen
behoorlijke heisa maakten.



Werken in ploegen

Sluis V is een speciale sluis; een tweezijdige keersluis. Dit is een sluis die niets met verval te maken heeft. Met een keersluis kon men aan beide kanten van de sluis het waterpeil verlagen. Dat is handig als er bijvoorbeeld aan de beschoeiing gewerkt moet worden.

Bij een dijkbreuk kan deze sluis ook voorkomen dat het kanaal leegloopt. Deze sluis ligt dan ook niet voor niets aan het begin van het kanaal nabij de Zuid-Willemsvaart.

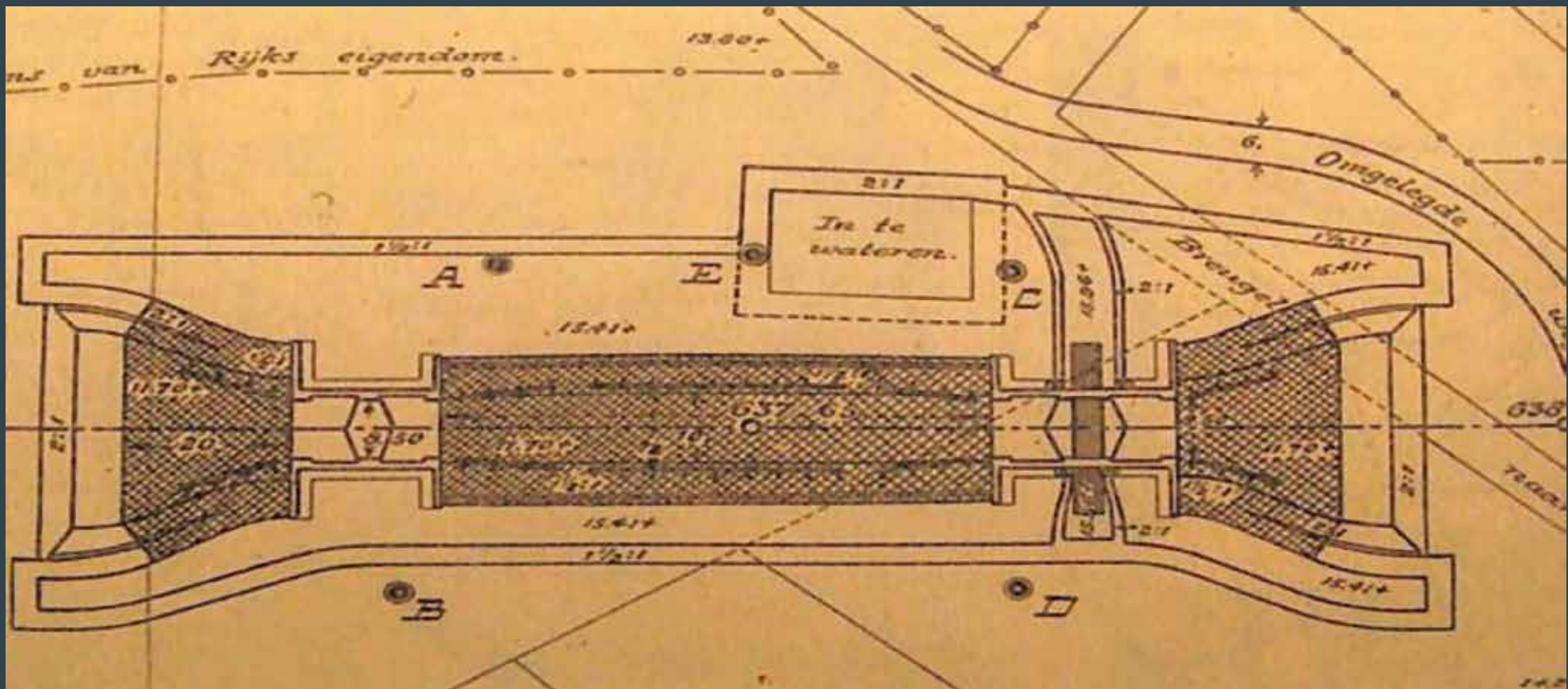
De aannemer begon op 1 juli 1916, maar de werken lagen vaak stil vanwege gebrek aan materialen, zoals Zweeds graniet, en door vanwege de mobilisatie van het leger gebrek aan mankracht.
Pas in 1921 is het werk aan Sluis V helemaal af.



Het Wilhelminakanaal is nu vanaf het Beatrixkanaal tot de Zuid-Willemsvaart bevaarbaar voor schepen tot 900 ton en 100 meter lengte.



Vlak bij de Laarbrug bevindt zich het uitlaatpunt van het gezuiverde afvalwater.



Het ontwerpplan van sluis V. De gearceerde delen geven aan waar basaltbekleding aangebracht moest worden. De breedte tussen de hoofden is 8.5 meter, de kolkbreedte is 11.70 meter en de kolklength is 65 meter.



Driekus Biemans met zijn
onafscheidelijke sigaar.



Toon en Pieta Cooijmans.



Vlnr Marietje Boekweit-Cooijmans, Thea Migchels(?), Dina Migchels-Cooijmans, Tonny Cooijmans, Maria Cooijmans-van den Baar, Rieky Cranen-Cooijmans (1945).



Hendrikus Sterken, de eerste
sluiswachter bij sluis V.



Martinus van de Kerkhof was 6 jaar
sluiswachter bij sluis V, hier met zijn
vrouw Jans Mighels.



Het water bij Sluis V kwam tot het randje.



Hoog water in januari 1995 bij sluis V. Het is kantje boord!



Na 80 jaar werd de dubbelzijdige keersluis V afgebroken.
Tot 1960 was deze monumentale sluis nog in bedrijf.

De Eerste Wereldoorlog

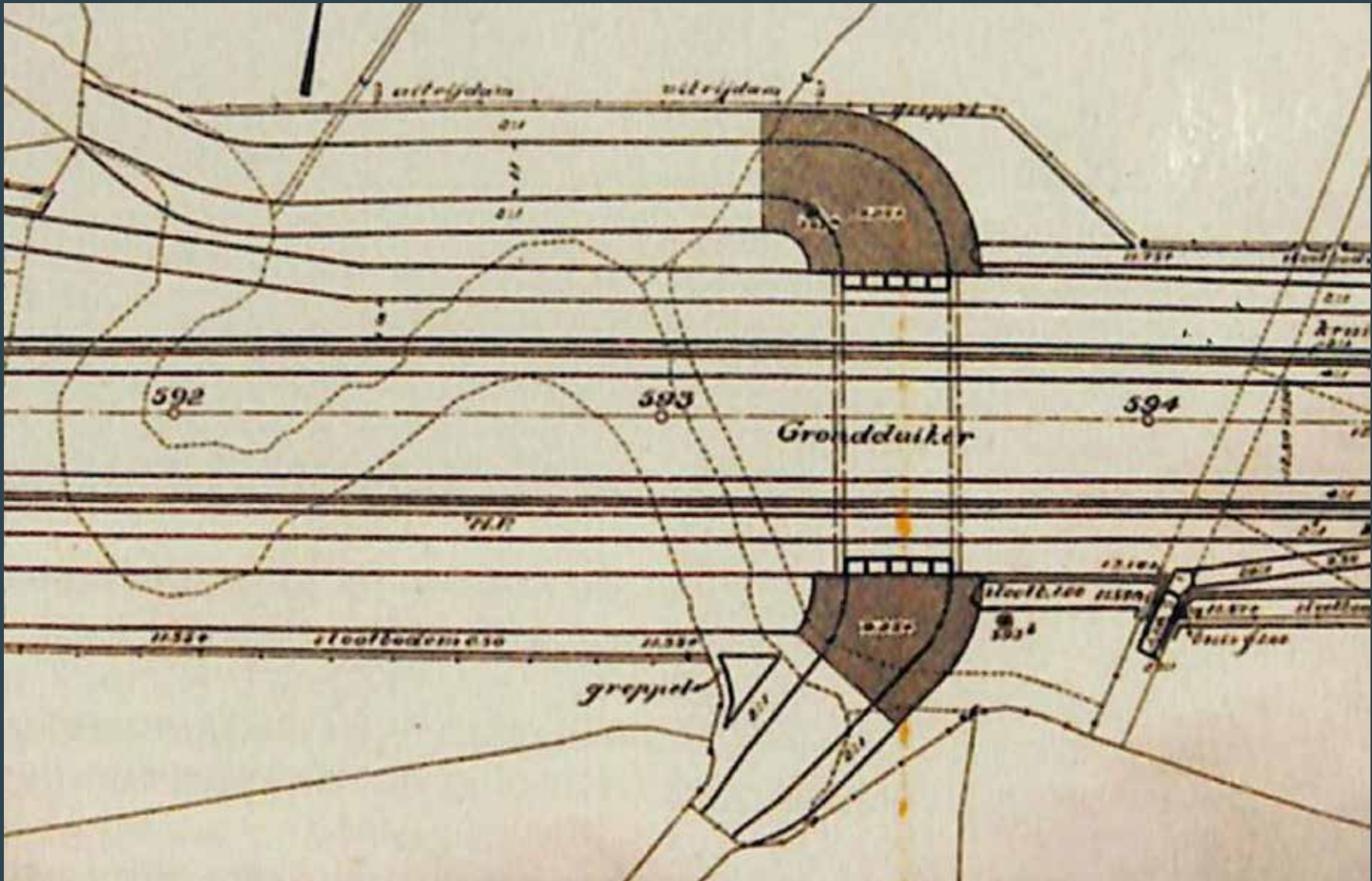
De aanleg van het nieuwe kanaal vond plaats in een periode dat het politiek zeer onrustig was in Europa. Die onrust leidde in augustus 1914 tot het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog, die zou duren tot november 1918.

Nederland kon zijn neutraliteit behouden en bleef dus buiten de oorlog, maar werd wel geraakt door de gevolgen ervan.

Vooraf in de laatste jaren van de oorlog en vlak daarna was er gebrek aan alles, materiaal, mankracht en voedsel.

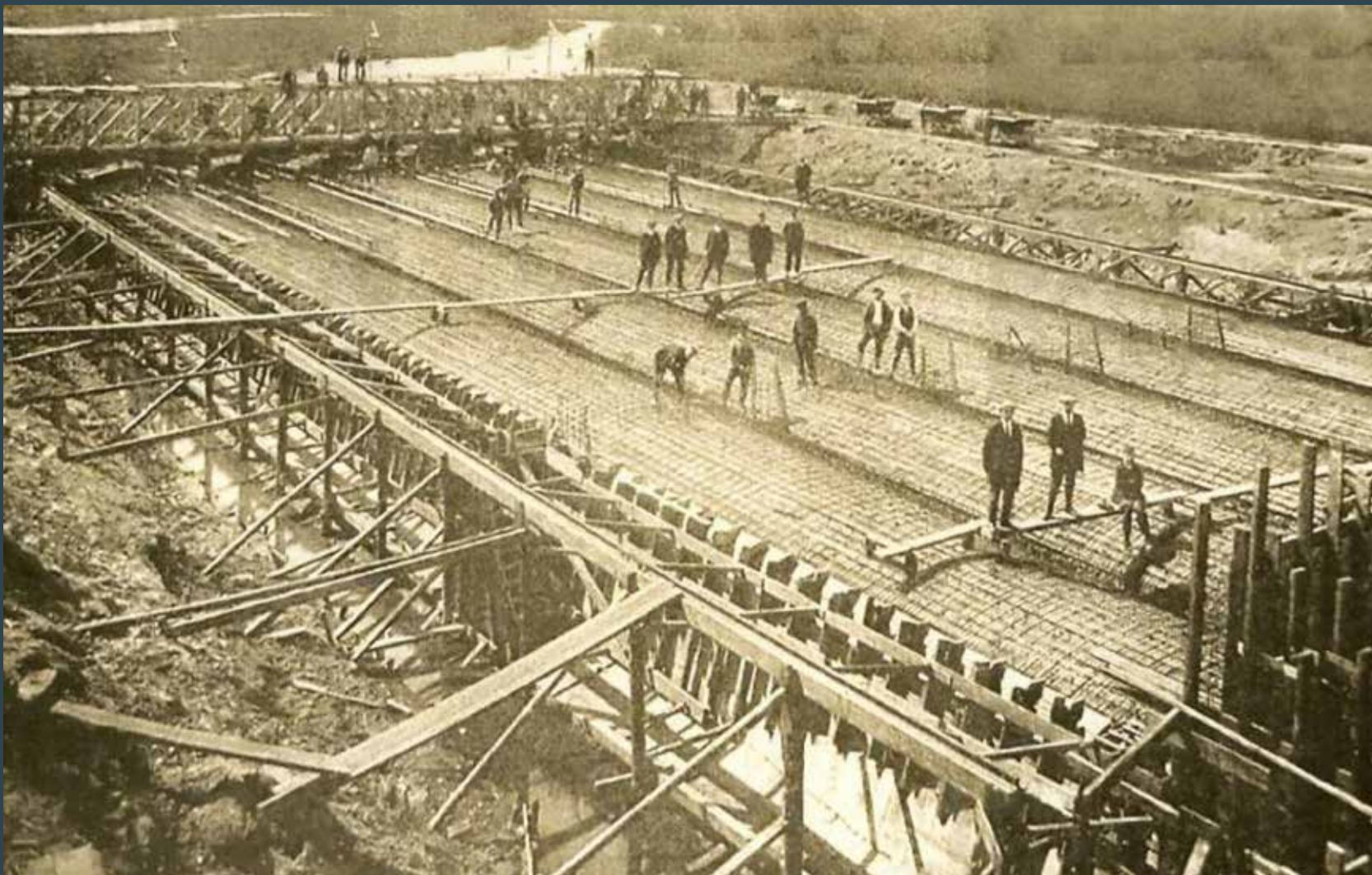


Het remmingswerk van Blijlevens uit de jaren vijftig.
Al jaren doet Rijkswaterstaat aan flora- en faunabeheer.



Schema van de Dommelduiker.

Te zien is dat de duiker naast de Dommel werd aangelegd en dat er tegelijkertijd twee scherpe bochten in de Dommel werden weggegraven.



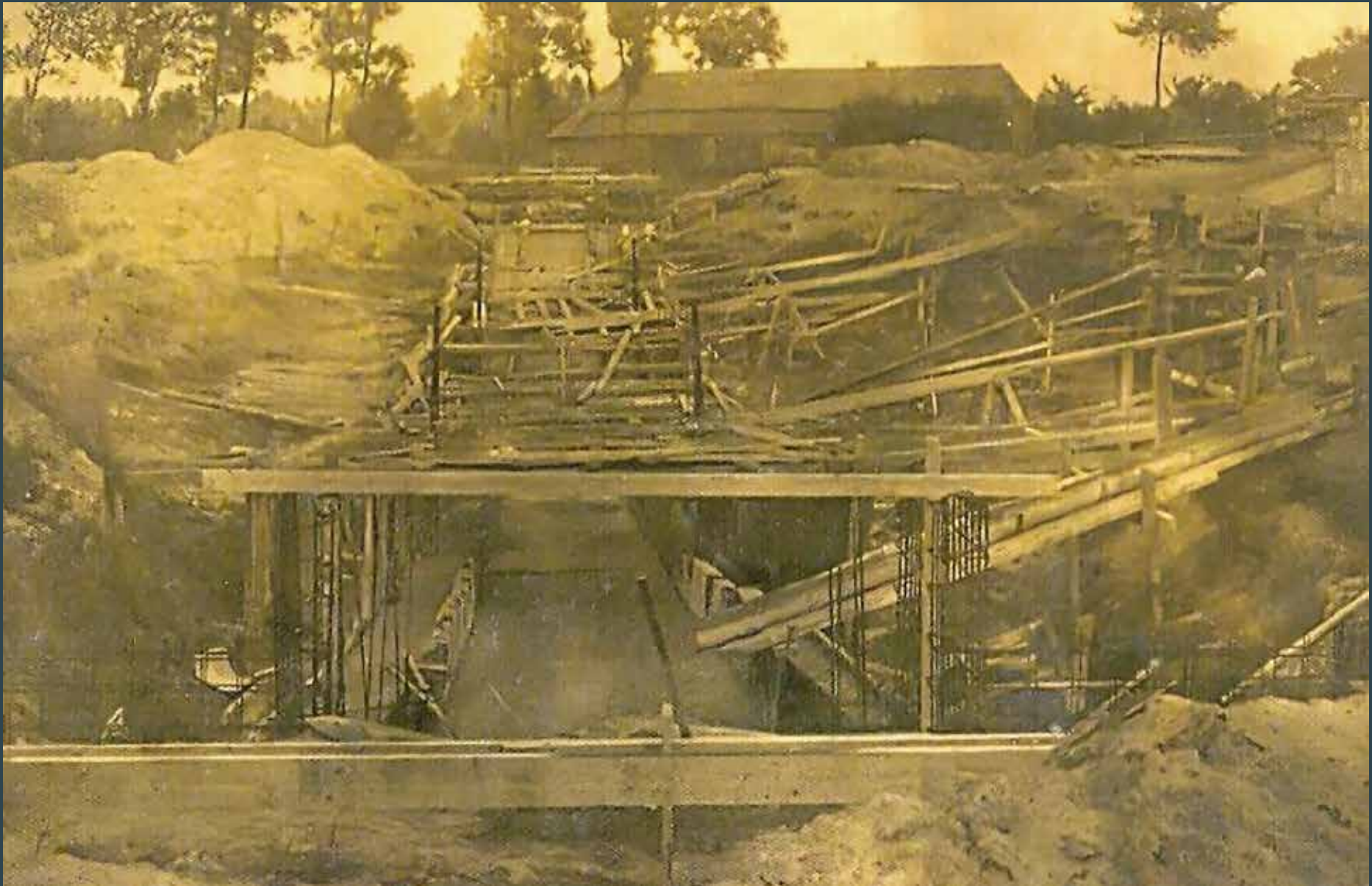
De aanleg van de duiker voor de rivier de Dommel.
Achter is een loopbrug over de bouwput. Het beton werd met kiepkarren
aangevoerd en met kruiwagens over de loopbrug in de duiker afgestort.
Geheel achteraan de meanderende Dommel.



De Dommel stroomt door de duiker onder het kanaal door.
Te zien is dat hier de kanaalbodem bijna op het niveau van het maaiveld ligt.



De meanderende Dommel met op de achtergrond het Wilhelminakanaal.



Aanleg van de Goorloopduiker door aannemer Tiemen Berend Schieving uit Enschede. Later werd het kanaal erover heen gelegd.



De huidige Goorloopduiker. Links de rakel die automatisch drijfhout en andere rommel opvist en rechts het pomphuis.

Kanaal klaar

Terwijl men in Lieshout nog aan het werk was, werd in 1919 het eerste gedeelte van het Wilhelminakanaal in Tilburg feestelijk geopend.

De nodige hoge heren aanschouwden daar het gebeuren.

Toen de rest in 1923 in gebruik werd genomen, werd er geen feest meer georganiseerd. De kosten waren zo hoog geworden dat er geen geld meer voor beschikbaar was. De opening verliep dus in stilte.

Toen kwamen de schepen

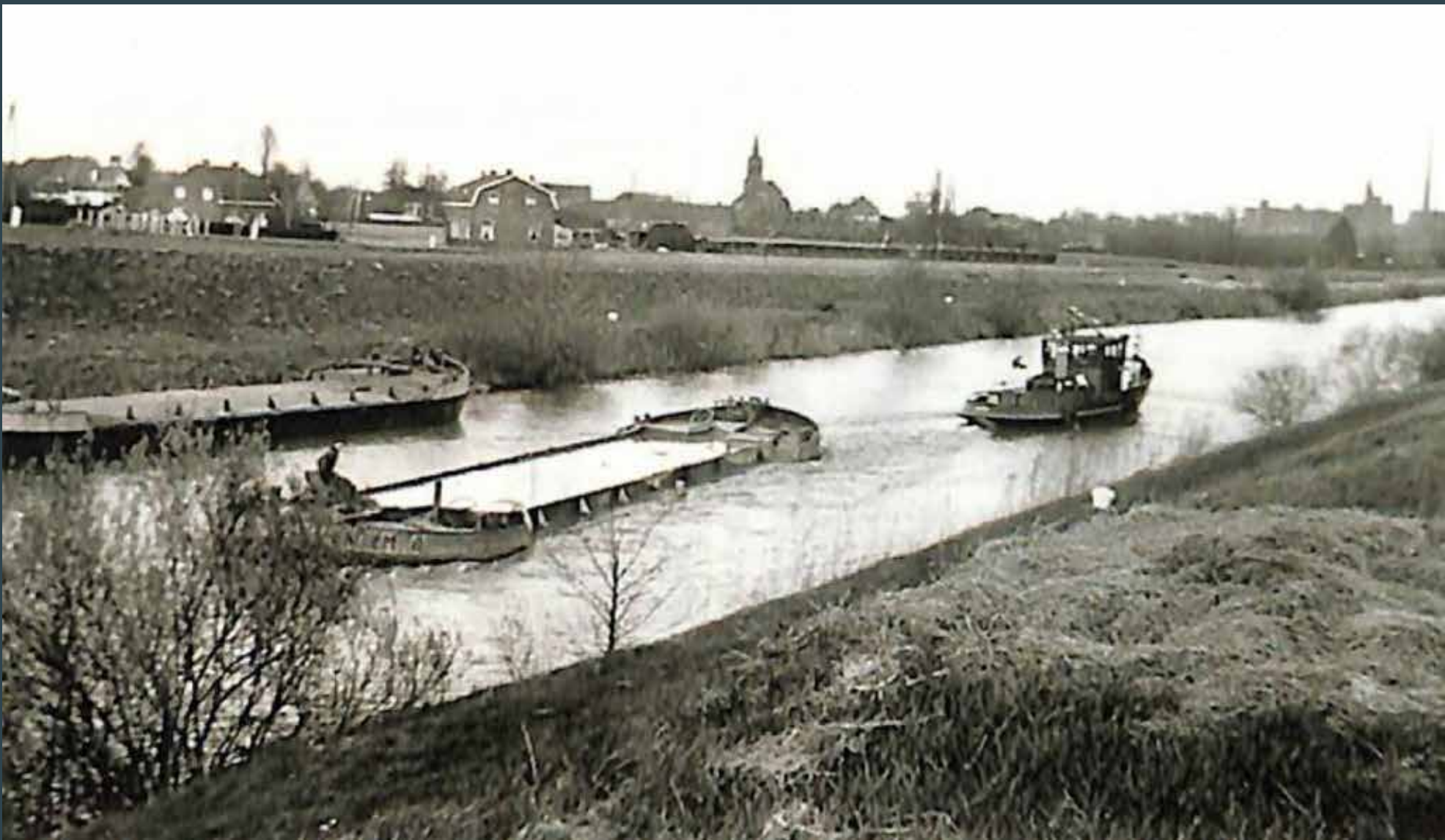
Nog voordat bij Lieshout het kanaal op diepte was, meldden zich al de eerste schepen. Het waren schepen die qua lengte speciaal gebouwd waren voor het varen op kanalen, waarvan de sluizen slechts 50 meter lang waren.

De meest voorkomende scheepstypen waren de Kempenaar en de Spits.

De Spits was ontstaan uit een Belgisch doosvormig houten schip, waar een spitse boeg op gemonteerd was. Omdat in de begintijd van het Wilhelminakanaal schepen nog geen motor hadden, was aan weerszijden van het kanaal een jaagpad aangelegd, waarover de schepen voortgetrokken konden worden.



Een vastgevroren sleep ter hoogte van de Havenweg.



In de jaren zestig werd het kanaal opnieuw uitgebaggerd in het vak tussen Zuid-Willemsvaart en sluis V. De modder werd naar Aarle-Rixtel gesleept.



1963. Son. Boot ingevroren in het
Wilhelminakanaal.
Het ijs was 40 centimeter dik.



Op 15 januari 1921 losten de eerste schepen in Lieshout. Een motorschip sleept twee tjalken, alle drie vol beladen, ter hoogte van de Opstal.
Het jaagpad links werd nog goed gebruikt.



Zeilen, duwen en trekken, daar moest men het nog lang mee doen, zoals hier in 1943 tussen Oirschot en Lieshout.

Beroeps- en pleziervaart

Per dag varen gemiddeld zo'n 90 schepen over de Brabantse kanalen,
de Zuid- Willemsvaart en het Wilhelminakanaal.

Hierbij wordt steeds meer van containers gebruik gemaakt.

De laatste tijd neemt de pleziervaart op het Wilhelminakanaal steeds meer toe.

Dit is onder meer te danken aan de verschillende passantenhavens die er
de laatste jaren zijn aangelegd zoals in Oirschot, Son en Aarle- Rixtel.

De passanten besteden in Laarbeek gemiddeld zo'n 75 euro per dag.



Dit soort beelden waren in de jaren vijftig van de vorige eeuw nog te zien op het Wilhelminakanaal.



Links het MS Elisabeth dat al gelost is. Rechts de geladen sleepkempenaar IJsselmeer van Kampen. Aan de overkant ligt de hoeve Helena.



Soms werd zomaar langs de wal gelost, zoals hier door de ResNova van schipper Beugeling.



De MS Jagrie, een van de langst varende Kempenaren op het kanaal.

Teugelders

Langs de Zuid-Willemsvaart waren in het begin mensen werkzaam als teugelder. Zij trokken schepen voort al dan niet met behulp van een paard.

Schippers gebruikten ook wel eens hun eigen vrouw en kinderen om hun boot voort te trekken. Dat was bij dat kanaal een hele industrie geworden.

De Beek en Donkse carnavalsstichting heeft daar haar naam aan te danken:
De Teugelders van Ganzendonck.

Bij het Wilhelminakanaal kwam het alleen nog maar in het begin voor dat boten door mensen, dan wel paarden, voortgetrokken werden.

Steeds meer schepen werden uitgerust met motoren, aanvankelijk aangedreven door stoom, maar later steeds meer door benzine.



Ook kinderen werden wel eens ingezet om een schip vooruit te trekken.



Pentekening van een scheepsjager (teugelder).

Schepen met namen

Alle schepen hebben een naam, soms in het Latijn, zoals de Bona Spes bijvoorbeeld, wat Goede Hoop betekent.

Vaak ook is de naam een samenvoegsel van de namen van de schipper en zijn vrouw. De sluiswachter moest van alle passerende schepen de naam noteren, de tonnage en soort vracht, waar hij vandaan kwam en waar hij naar toe ging.

Hij schreef alles op in een klein zakboekje, om de gegevens daarna te noteren in het grote statenboek. Zo weten we vrij nauwkeurig hoeveel schepen er door het kanaal voeren en hoeveel ton zij vervoerden.



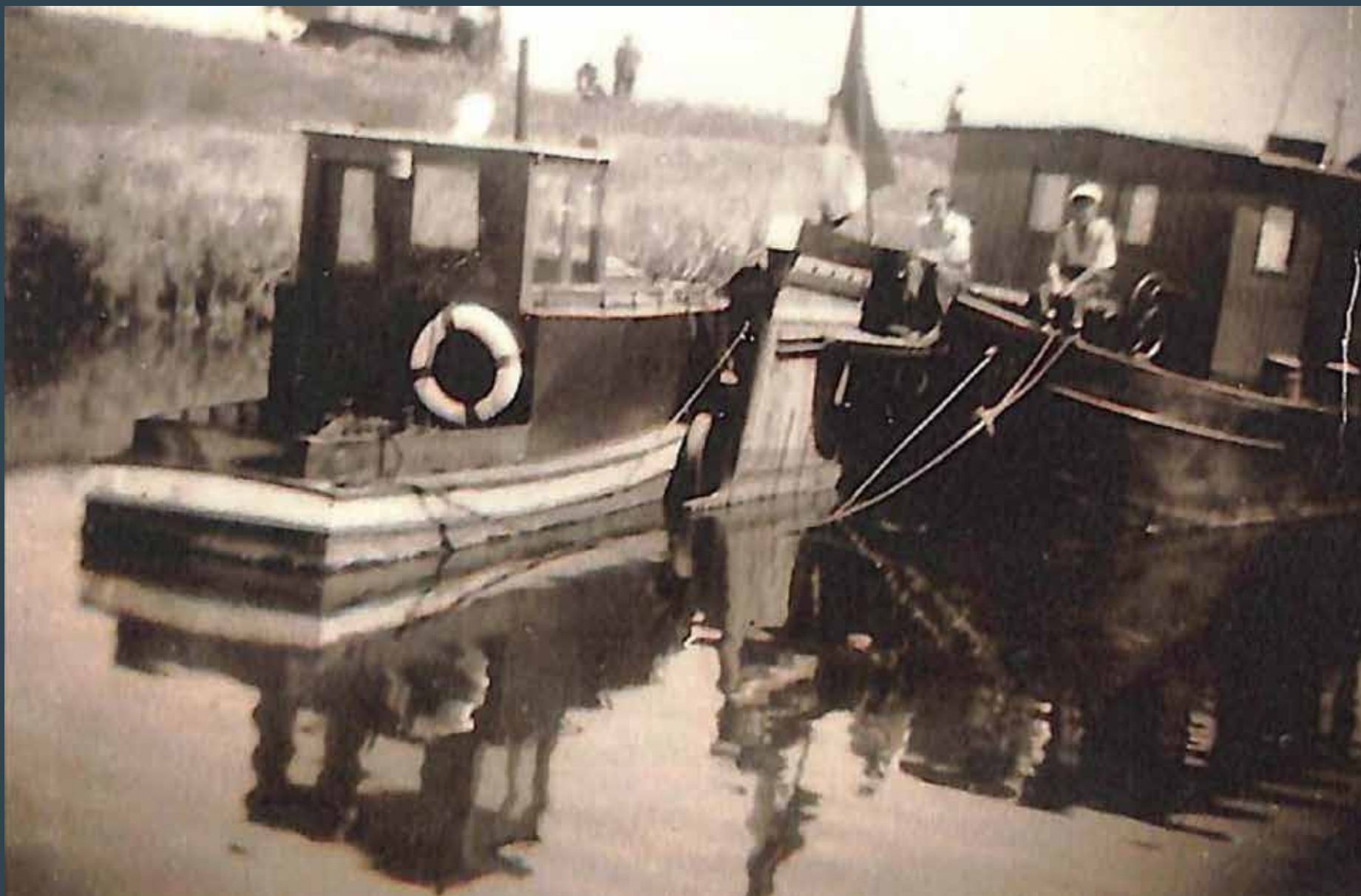
Een gegoten holle ijzeren meerpaal of bolder in 2 m³ beton gegoten.



Past net!



1993. Het plaatsen van een nieuwe damwand langs het Wilhelminakanaal in Son.



De achtersteven van de spits van Jan Boekweit “De Energie” met
daarachter de gatstoemper “Alpha”.



De Franse spits ARC DE CIEL was ingevroren ter hoogte van het Achterbosch. Het schip was op de terugweg, nadat het bij Bavaria gelost had. Met de stompe voorsteven was het moeilijk om door het ijs te varen.

Enkele dagen later werd het schip door de vrij kleine sleepboot En AVANT 19 bevrijd.





De stoomsalonboot ‘Nijmegen’ van Rijkswaterstaat bij de loswal te Lieshout op 20 mei 1927. Links de kunstmestloods, rechts daarvan het huis van Doortje Maas. Verder de boerderij van Tinus Swinkels, die plaats moest maken voor de villa van Peter Swinkels, de brouwer. Geheel rechts de Bavaria bierbrouwerij.



Auto in het Wilhelminakanaal. Door de gladheid gleed de auto vanaf de Kanaaldijk in het water. De brandweer kwam te hulp.

Bruggen en Zwaaikommen

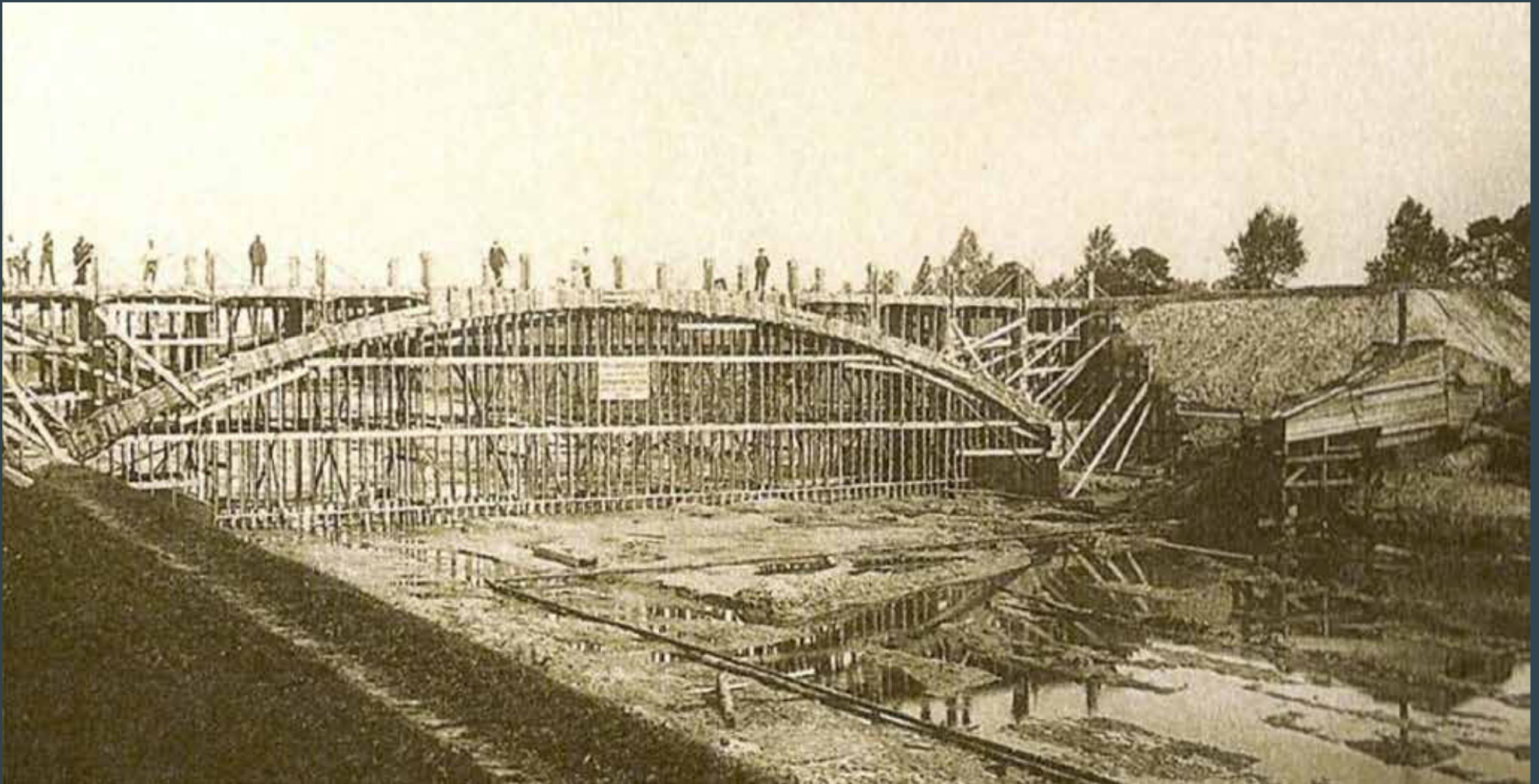
In het ontwerp waren acht betonnen boogbruggen opgenomen, negentien stalen ophaalbruggen, zeven stalen draaibruggen, twee stalen spoorbruggen en twee stalen vakwerkbruggen.

De diepte was berekend op gemiddeld 2.10 meter, met een bodembreedte van 15 meter.

Op een afstand van telkens vijf kilometer zou een zwaaikom worden aangelegd, zoals bij het Achterbosch in Lieshout. Zwaaikommen werden aangelegd om schepen de kans te geven om te keren. Lieshout had in het oorspronkelijke plan vier bruggen, maar bij het herziene plan in 1904 werd alsnog één brug wegbezuinigd. Een extra tegenslag voor het dorp.



De Oranjelaanbrug is gereed. Hier werd begonnen met het uitgraven met de hand. Later werd gestart met het machinaal uitgraven. Rechts van de brug komt de brugwachterswoning.



Een boogbrug in constructie. Deze foto is genomen te Oosterhout in 1910.



De Laarbrug in de jaren dertig. Over de brug liep een zandweg.



Als de wind onder het brugdek schoot, moest de brugwachter de brug met zijn eigen gewicht naar beneden zien te krijgen.



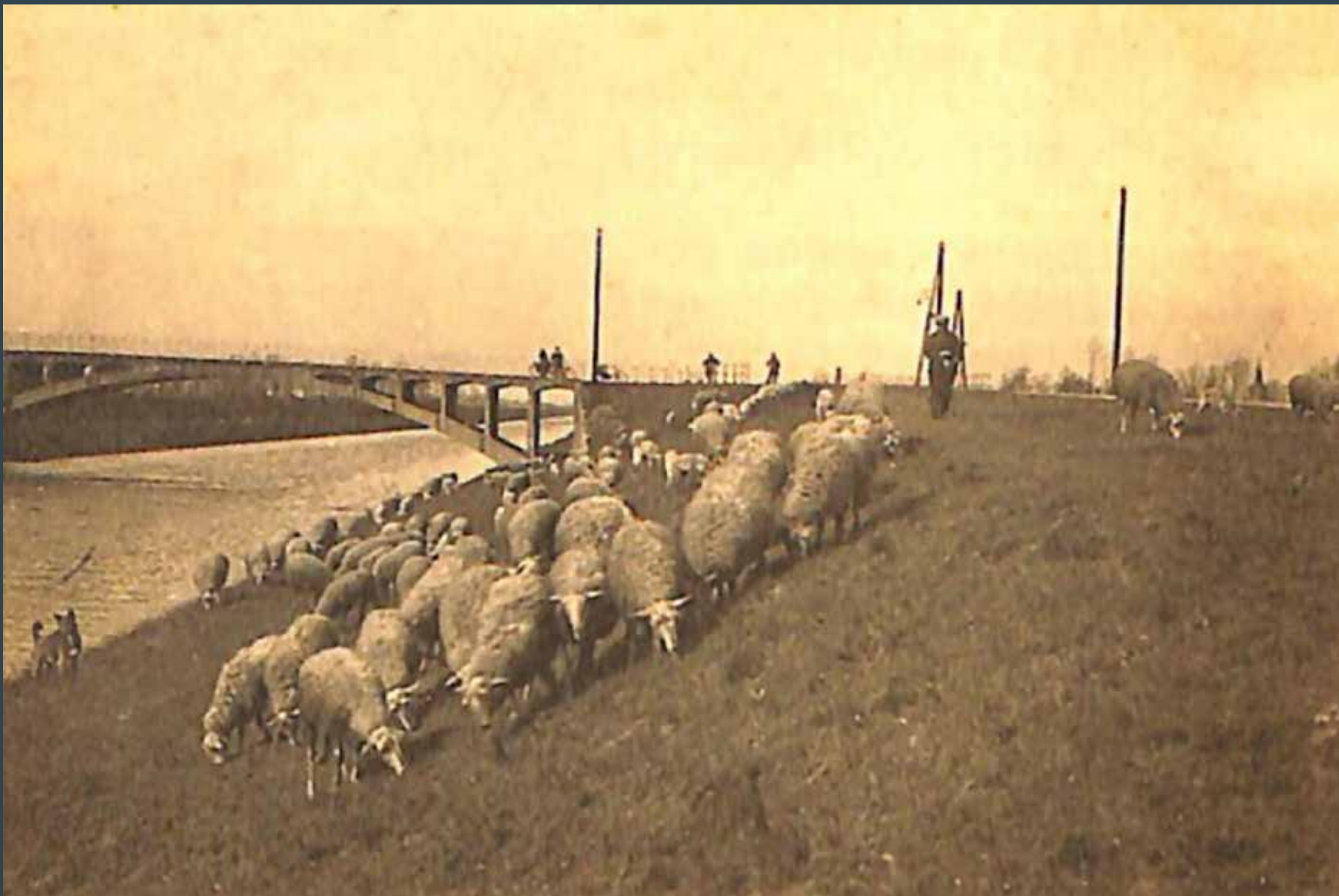
1963. De draaibrug gaat open voor een boot en dat is vanaf 1948 al zo.
In 1981 werd hij vervangen door een hefbrug. Links op de foto Beton-Son.



Mien Verhoeven bij de Laarbrug.



1936. De oude draaibrug over het Wilhelminakanaal. V.l.n.r.: H. Jansen, (de brugwachter), Henk Brewel en de hulpbrugwachter uit Best H. van Grinsven.



Een idyllisch beeld uit 1938 met op de achtergrond de betonnen boogbrug in de weg naar Aarle-Rixtel.



1934. Schaatsen op het Wilhelminakanaal bij de Houtense brug.
Brugwachter Janus Brewel en zijn dochter Truus zijn aan het paarrijden.



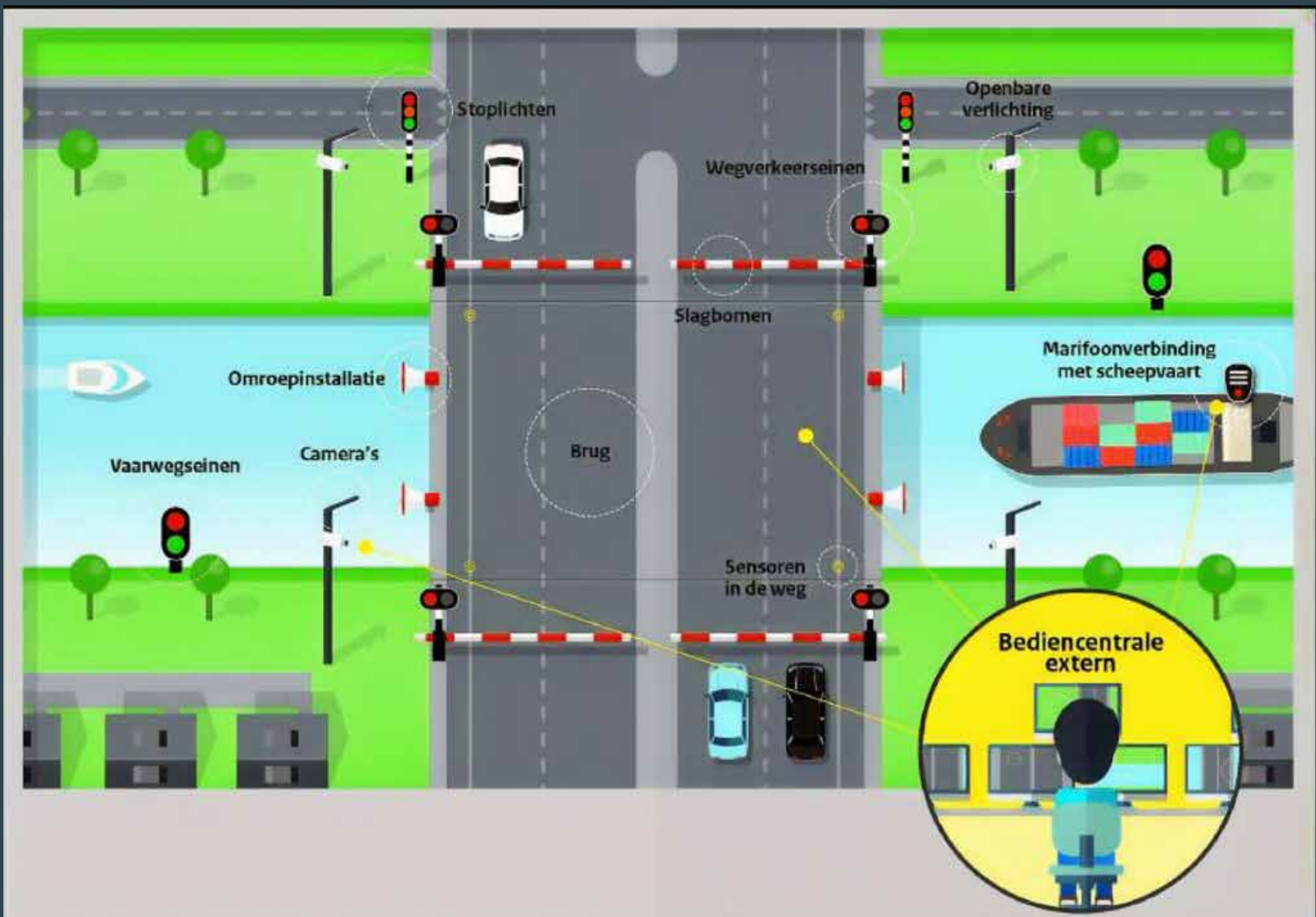
Herman Verhoeven bij de Laarbrug.



Klaas van Mook (links) kwam in 1921 vanuit Oosterhout naar Lieshout en ging wonen in een woonkeet in het Achterbos. Toen het kanaal klaar was werd hij kantonnier. Zijn zoon Antoon (midden) volgde hem op. De laatste werd opgevolgd door een neef van Antoon en kleinzoon van Klaas, Nico van Mook (Andrézoon).



Centrale voor de bediening van de bruggen en sluizen op afstand.

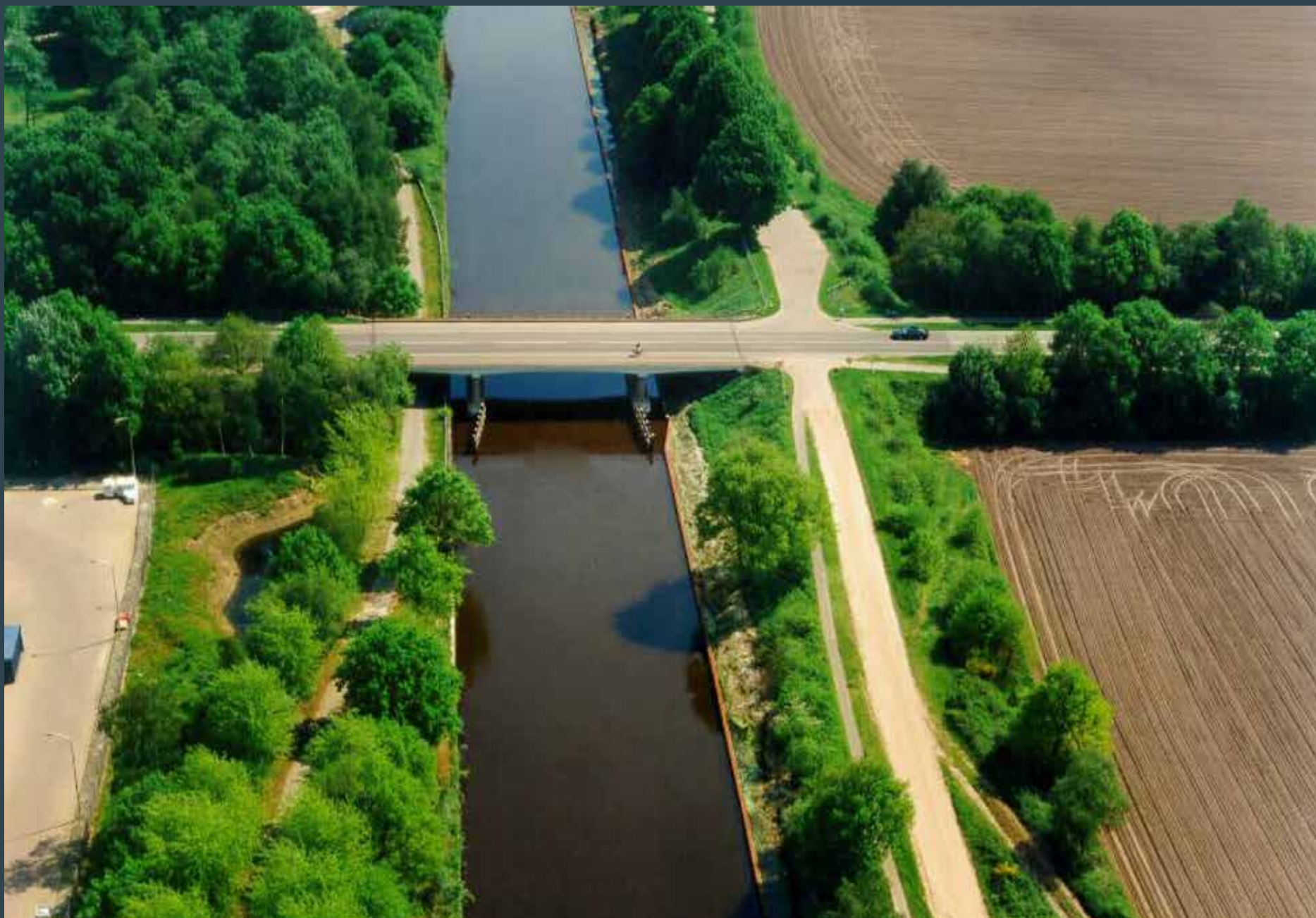




Hefbrug in Son.



Hooidonksebrug.



Bavariabrug in 1958.



Brug bij de Oranjelaan.



1981. Son.
De brug over het
Wilhelminakanaal
gebouwd vanaf 1981,
met de slanke pijlers
en de grote
contragewichten.



De Laarbrug.



De Laarbrug.



1980. Werkzaamheden aan de nieuwe hefbrug over het Wilhelminakanaal gezien vanaf de zuidzijde.



Brug bij de Deense Hoek.



De A50 bij de Houtensebrug bij Best.

Bedrijven aan het kanaal I

Als er ergens een kanaal ligt, komen er van zelf bedrijven.
Zo ook bij het nieuwe Wilhelminakanaal.

Bij de loswal werd door de plaatselijke Boerenbond een loods gebouwd voor
het opslaan en verhandelen van kunstmest: het pakhuis.

Toon Brouwers werd filiaalhouder.

In Lieshout was al een pakhuis aan de Beemdkant.

Er waren meer bedrijven die de voordelen van vervoer over het water
ontdekten. Eén daarvan was Bavaria. Zij kochten een eigen schip om graan te
vervoeren. Dat schip kreeg de naam “Bavaria” en er werd een schipper,
Ari Griffioen, voor in dienst genomen.



Bavaria had een eigen boot voor de aanvoer van gerst.



Lang bepaalde de N.V. Bims-Betonbedrijf, later de Hiva, het beeld van de noordelijke kanaaldijk.

Bedrijven aan het kanaal II

In de Deense Hoek richtte Janus Swinkels rond 1930 een bedrijf op in zand en grind. Oorspronkelijk voor het maken van betonnen buizen, putringen, schuttingen en drinkbakken voor vee. Daarnaast had hij een kolenhandel. Hij maakte gebruik van een loswal aan het kanaal en veel materialen werden over het water aangevoerd.

Ook nu nog maakt het bedrijf gebruik van aanvoer van grondstoffen over het water.

In Beek en Donk vestigden zich een aantal bedrijven:
Molensteenfabriek A. Jaspers en Bandenfabriek Tyresoles op de plek waar nu restaurant De Hommel gevestigd is, en de olieopslagtanks van de firma Van Vollenhoven uit Tilburg.



Losplaats Eindhovense Beton Centrale.



De loswal te Son richting Lieshout ± 1932.
De originele draaibrug ligt er nog met daarbij de brugwachterswoning.



De loswal in Lieshout in 1968. Een totaal vervallen kunstmestloods, overbodig geworden door het gebruik van vrachtauto's. Hier wordt geoogst graan in het motorschip Tiny geladen.



Zicht op de losplaats te Lieshout met links de kunstmestloods.



Zicht op de loswal te Son. De foto is gemaakt tijdens de aanleg van het tramspoor in het voorjaar van 1928.



De loswal te Son richting Best ± 1932.



HIVA

Tweede Wereldoorlog

Bij de Duitse inval op 10 mei 1940 werden door het Nederlandse leger alle bruggen over het Wilhelminakanaal opgeblazen om het oprukken van de Duitse troepen te vertragen, maar het hinderde vooral het terugtrekken van de eigen soldaten.

Tijdens de oorlog werden de meeste kunstwerken weer hersteld.

Eind 1944 werd het Wilhelminkanaal een Duitse verdedigingslinie tegen de oprukkende geallieerde troepen.

In september werden weer alle bruggen opgeblazen, nu door het terugtrekkende Duitse leger.



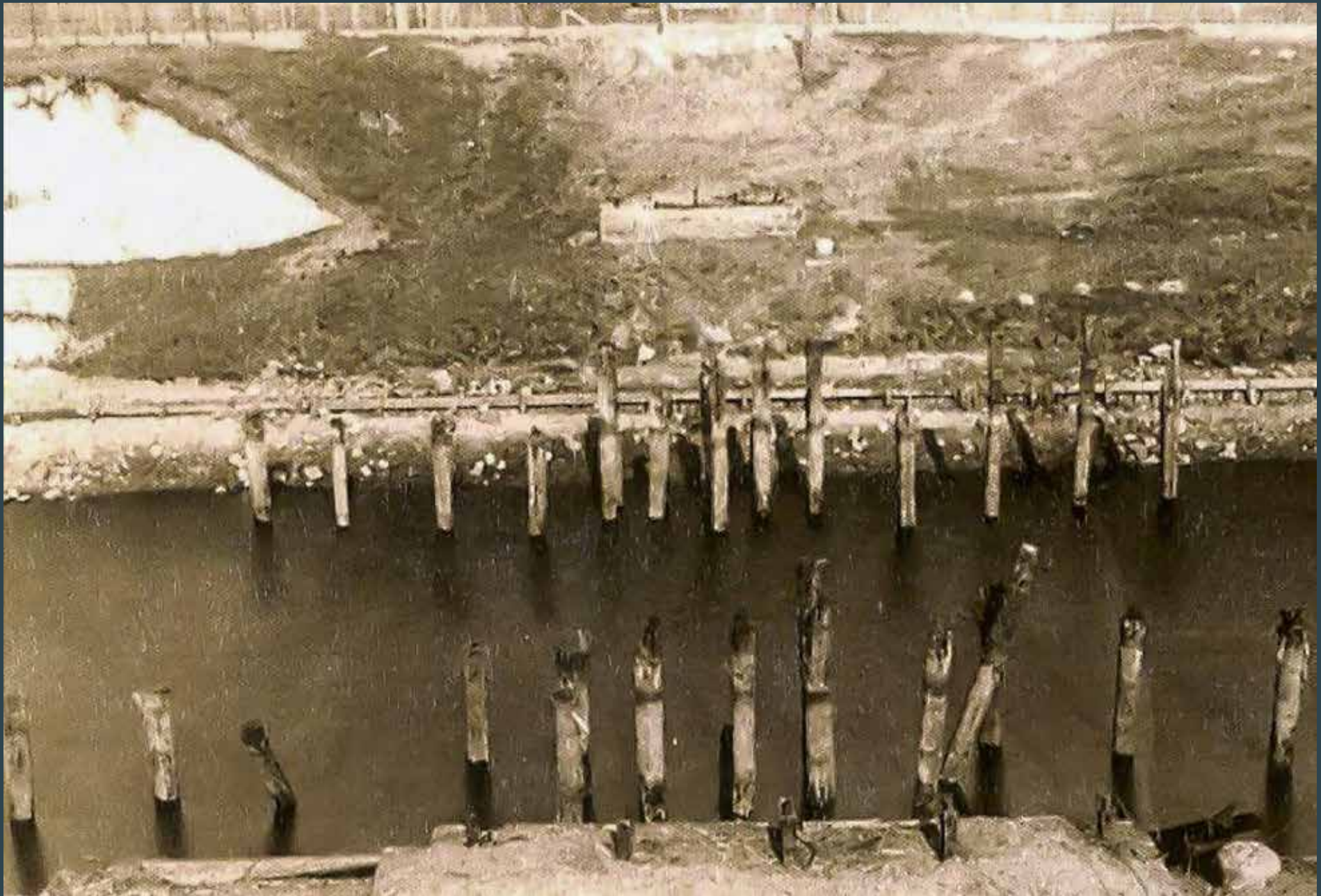
Hier nemen ze de brug van Stad van Gerwen.



Een bewakingseenheid van het Nederlandse leger op het ijs in de winter van 1939-1940 bij de Laarbrug.



In de strenge winter van 1939-1940 werd ter verdediging door de soldaten het ijs in het kanaal in stukken gezaagd en onder elkaar geschoven en kon men niet meer oversteken. Rechts het huis van Doortje Maas, verder molen de Leest en het huis van aannemer Jan de Koning.



Als afgeknapte luciferhoutjes blijft de onderbouw van de brug achter.



Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd sluis V grondig vernield,
maar de ophaalbrug bleef redelijk intact.



De vernielde Bavariabrug met daarbij het voetveer.



De sluis werd zowel in 1940 als in 1944 vernield.
Ook de sluisdeuren werden onklaar gemaakt.



De Callender-Hamiltonbrug van Britse makelij wordt op zijn plaats gelegd op de plek van de vernielde Laarbrug en ligt er nog steeds.



Restant van een vernielde boogbrug in 1940.
Het kanaal was al gedeeltelijk leeggestroomd.



Restant van de opgeblazen Laarbrug.



Restant van de opgeblazen Laarbrug.



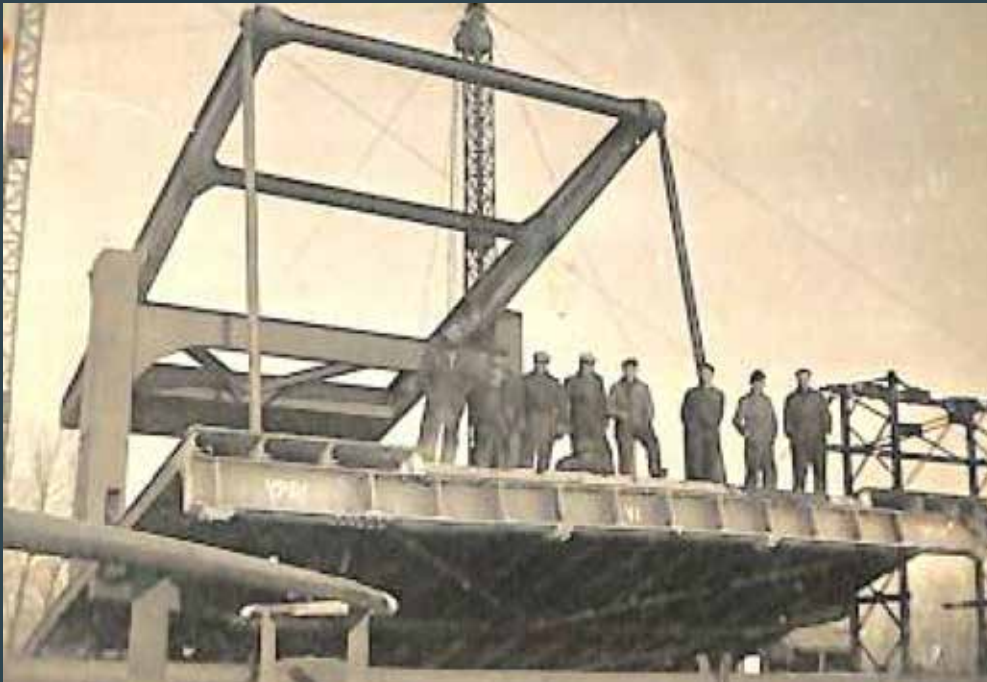
Een foto uit een Duits archief met als titel Situation Bavaria Brücke. Vanwege de lage dijken is dit niet aannemelijk. Wel is deze situatie bekend bij de Oranjelaanbrug, waar via gezonken schepen de overtocht gemaakt kon worden.



De vernielde brug bij de Stad van Gerwen.



Halifax bommenwerper, neergeschoten boven Lieshout op 25 mei 1944.
Vlnr W/O R. Barnes, P/O M.V. Lawrence, W/O R.P. Freeman, F/O R.D. Macfayden,
Sgt W.J. Christie, F/O J.B. O'Hara, Sgt R.E. Stubbs.



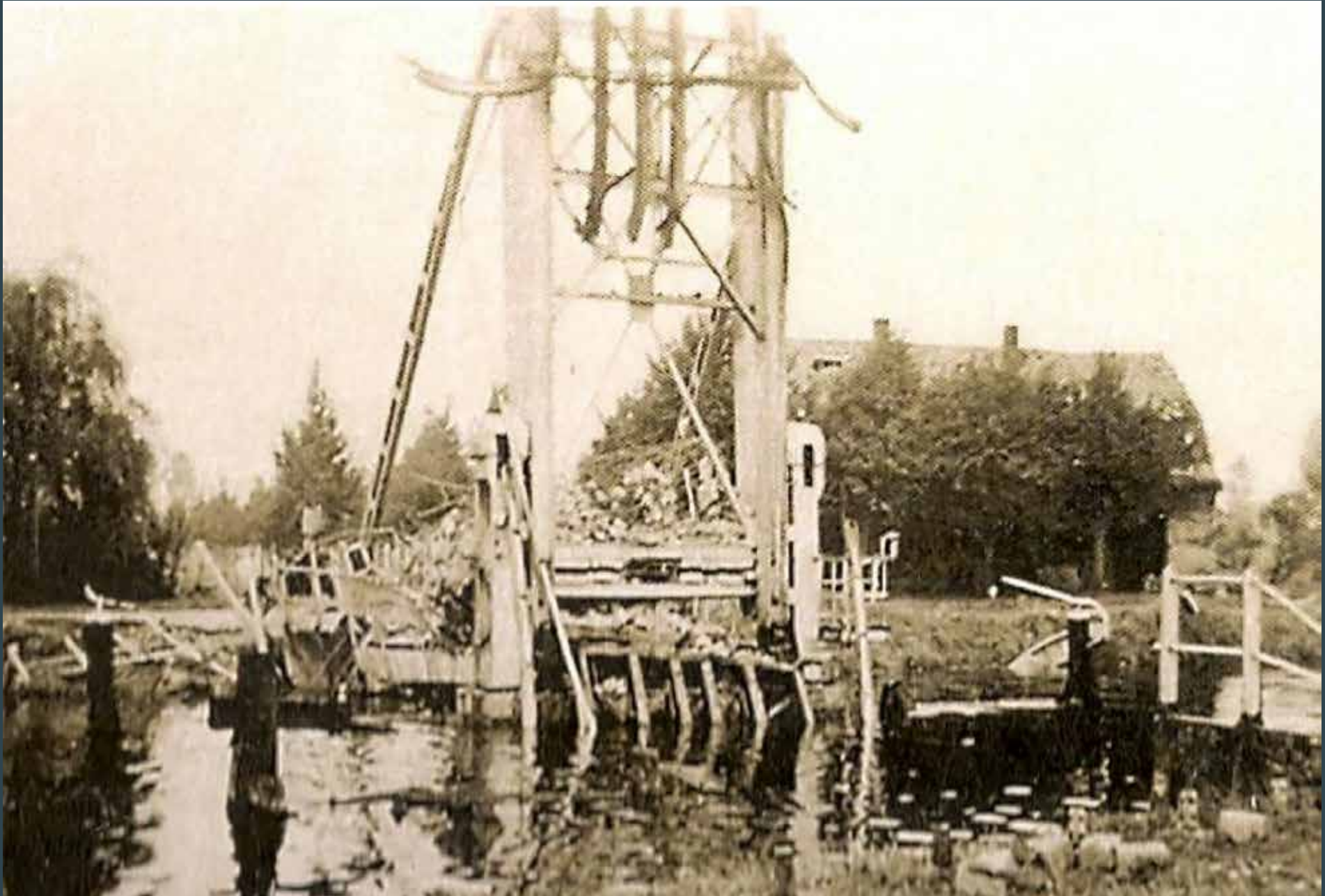
Herstel van de Oranjelaanbrug na de Tweede Wereldoorlog.



De **Baileybrug** in Lieshout,
achtergelaten door de geallieerde troepen na de Tweede Wereldoorlog.



De opgeblazen brug in de Oranjelaan is al weer gerepareerd.



De brug bij Hooidonk direct na de vernietiging.



In de vroege morgen van 19 september 1944 was de Sonse Baileybrug al gereed voor het geallieerde verkeer op weg naar Arnhem.



Ter vervanging van de vernielde boogbrug naar Aarle-Rixtel, werd in 1942 deze basculebrug gebouwd, $\pm$ 150 meter ten oosten van de huidige Bavaria brug.



Reparatie van het sluishoofd door vlnr Jan vd Linden uit Beek en Donk,
Toon Endevoets, Piet Kweens en Pieter van Deursen.



Reparatie van het sluishoofd
door v.l.n.r. : Jan vd Linden uit Beek en
Donk, Toon Endevoets, Piet Kweens
en Pieter van Deursen.



Reparatie van de brug van sluis V in 1945. In het midden Bert Cooijmans, de vrouw langs staander is Pieta Cooijmans.



In 1948 keerde John Christie terug naar de Helenahoeve.
Vlnr Toon Cooijmans, Harrie Otten, Zus Cooijmans, Antoinette Otten,
Bet Vereijken, Leo Bekx, Maria Bekx, Christ Bekx, Johan Bekx, John Christie,
Truus Bekx-Aarts, Jos Bekx, Jan Bode, Ida Slits en Thea Otten.



1945. Viering 1 jaar bevrijding.

De wagen van Stad van Gerwen op de oude Sonse Brug over het Wilhelminakanaal.

Op de wagen o.a. Theo van de Rijt als generaal Montgomery.

De voerman is Nol Raaymakers.

Zwemkaart

In de jaren 60 van de vorige eeuw kon men op de gemeentehuizen van Aarle-Rixtel en Lieshout een ontheffing (“zwemkaart”) verkrijgen om in het kanaal te mogen zwemmen.

Hiervan mochten alleen jongens en mannen gebruikmaken.
Meisjes en vrouwen kwamen hier niet voor in aanmerking.

Verboden te zwemmen!

03-07-1935

“Aarle-Rixtel. Door den gemeenteveldwachter alhier werden over de afgelopen week niet minder dan 42 personen bekeurd wegens het zwemmen in het kanaal de Zuid-Willemsvaart en het Wilhelminakanaal. Men zij dus gewaarschuwd.”

12-07-1935

“Aarle-Rixtel. Door de politie werden de afgelopen week wederom 38 mensen bekeurd wegens het zwemmen in De Zuid- Willemsvaart en het Wilhelminakanaal. Het schijnt dat de zwemliefhebbers er nog niet voldoende van doordrongen zijn dat het zwemmen in de openbare wateren onder de gemeente verboden is.”

GEMEENTE AARLE-RIXTEL

Nº

0314

BURGEMEESTER VAN AARLE-RIXTEL verleent aan:

Vogels, Franciscus J. geb. 9-12-1930
Wagelkruisweg 16, Aarle-Rixtel

onthefing van het verbod vervat in artikel 78 van de algemene politieverordening van de Gemeente Aarle-Rixtel 1946 om te zwemmen in het Wilhelminakanaal onder die gemeente uitsluitend voor mannen, minstens 300 meter ten westen uit de brug Aarle-Rixtel — Beek en Donk en niet verder dan 700 meter ten westen nit die brug, onder voorwaarden, dat het zwemmen is toegestaan van zonsopgang tot zonsondergang, terwijl het verboden is te zwemmen of te baden zonder te gekleed te zijn in een aan de eisen van de goede zeden voldoende zwem- of badcostuum. Deze ontheffing verschaft generlei aanspraak wegens schade of ongevallen, hoe dan ook, die als gevolg van deze ontheffing worden ondervonden. De ontheffing verschaft rechten aan de houder om in het aangegeven kanaalgedeelte te zwemmen, zolang de Rijkswaterstaat zulks gedooft. De ontheffing kan ten alle tijde worden ingetrokken.

Geldig tot

1 Okt 19*60*

Aarle-Rixtel,

De Burgemeester

9 j mi 19*60*
[Handwritten signature]

Ontheffing van het verbod tot zwemmen in het Wilhelminakanaal.



Ontheffing van het verbod tot zwemmen in het Wilhelminakanaal.



Mien Verhoeven en de kinderen van dr. Dijkman op de Laarbrug.



Mien Verhoeven en de kinderen van dr. Dijkman. Op de achtergrond de Laarbrug.



Mien Verhoeven en de kinderen van
dr. Dijkman bij de Laarbrug.



Mien Verhoeven en de kinderen van
dr. Dijkman bij de Laarbrug.

Boer Bier Water

Een deel van het gezuiverde afval van Bavaria wordt indirect gebruikt voor het bewateren van landbouwgronden.

Via een ondergrondse pijpleiding vanaf de zuiveringsinstallatie wordt het water nabij De Laar in Aarle-Rixtel in het Wilhelminakanaal gepompt.

Stroomafwaarts ten westen van het Achterbosch wordt het water vervolgens vanuit het kanaal in verschillende waterlopen gelaten.

Deze inlaten zorgen ervoor dat nog meer boeren in de omgeving gebruik kunnen maken van gezuiverd restwater uit de brouwerij in Lieshout via irrigatie- en drainagesystemen in de grond.

Hierdoor kunnen ze gedurende het jaar de waterstand in hun grond regelen, waardoor ze het hele jaar voldoende water hebben om hun gewassen te telen. In Laarbeek maken hier al zo'n 20 boeren gebruik van.



Waterzuiveringsinstallatie van Bavaria.



Een schip vol gerst wordt gelost bij Bavaria.



Waterzuiveringsinstallatie van Bavaria.



Waterzuiveringsinstallatie van Bavaria.



Stuw in het Boer Bier Water project.



Inlaat in het Wilhelminakanaal.



Onderdeel van het Boer Bier Water project.



Stuw in het Boer Bier Water project.



Eén van de putten van het irrigatiesysteem van het Boer Bier Water project.



Onderdeel van het Boer Bier Water project.

Swinkels Family Brewers

Deze Lieshoutse bierbrouwerij is één van de oudste brouwerijen van ons land.

De brouwerij dateert van voor 1680 en stond vroeger aan de Kerkdijk.

Als onafhankelijke familie van brouwers en mouters werkt

Swinkels Family Brewers, voorheen Bavaria N.V.,

inmiddels met wereldwijd ruim 1.700 medewerkers.

Als familiebedrijf wil Swinkels Family Brewers de volgende generatie een mooier bedrijf doorgeven. Dit doet men door circulair te ondernemen.

Een voorbeeld hiervan is dat, sinds 2010, de CO² uitstoot in transport via het Lean & Green-programma met 40% is verminderd door gebruik te maken van spoor of water, in plaats van de weg.

Het Wilhelminakanaal speelt zodoende een belangrijke rol.

Swinkels Family Brewers

De gerst die gebruikt wordt voor de productie komt vooral uit Nederland, Frankrijk, Engeland en Denemarken.

De aanvoer hiervan over water bedroeg in de periode van januari 2004 tot en met december 2022 ruim 2.500.000 ton.

Dit is gemiddeld 142.250 ton per jaar. Ieder jaar meert daarvoor gemiddeld één schip per dag aan bij de losplaats van de brouwerij in Lieshout.

Naast Lieshout staat er ook een mouterij in Eemshaven.

Deze mouterij wordt dit jaar emissie-vrij gemaakt.

Vanaf begin 2024 hoeft men voor het proces geen gas meer te verstoken en werkt men enkel nog met groene stroom.



De Bavaria bierbrouwerij.



Een schip vol gerst wordt gelost bij Bavaria.



Waterzuiveringsinstallatie van Bavaria.



Waterzuiveringsinstallatie van Bavaria.

Swinkels Bouwcenter

Dit Lieshouts familiebedrijf heeft zich oorspronkelijk bezig gehouden met het maken van betonnen buizen, put-ringen, schuttingen en vee drinkbakken, met daarnaast een kolenhandel.

Het is nu uitgegroeid tot een van de grotere betoncentrales in de omgeving. Daarnaast heeft het bedrijf een grote bouwmarkt met bouwmaterialen, hout en plaatmateriaal, gereedschappen, deuren, wand- en vloertegels en natuursteen. De loskade van het bedrijf bestrijkt een lengte van 150 meter.

Per jaar wordt daar ongeveer 55.000 ton grind en 15.000 ton betonzand per schip aangevoerd. Deze 70.000 ton aan grondstoffen wordt door 2 schepen aangevoerd met een gemiddelde capaciteit van 470 ton wat neerkomt op ongeveer 150 scheepsladingen per jaar.

tentoonstelling 100 jaar Wilhelminakanaal

samengesteld door Martin Philipsen | 2023

