

Spitters, kruiers, storters en stampers



In het najaar gaat de gemeente Eindhoven de Goorsebrug en de Oudvensebrug over het Eindhovens Kanaal op de grens van Helmond en Mierlo vervangen. De bruggen dateren uit de dertiger jaren van de vorige eeuw en zijn zo'n dertig jaar geleden met staalconstructies verstevigd. Met hun hoge kattenruggen zijn deze bruggen karakteristiek voor dit kanaal. Gelukkig is besloten dat de nieuwe bruggen in dezelfde vorm worden uitgevoerd.

De Helmondse industrie werd belangrijker geacht dan die in Eindhoven en ook het dal van de Aa was geschikter voor het graven van een kanaal dan het dal van de Dommel. De Zuid-Willemsvaart zou dan ook aan Eindhoven voorbijgaan. Daarop schreef het Eindhovense gemeentebestuur in 1829, drie jaar na het gereedkomen van Zuid-Willemsvaart, een brief naar de koning om een verbinding tussen Eindhoven en dat kanaal tot stand te brengen. Helmond zag meer in het aanleggen van een weg tussen beide plaatsen, omdat dan de overslag van de goederen in Helmond kon plaatsvinden, wat weer extra werk opleverde. Eindhoven kreeg op 1 oktober 1843 toestemming om het kanaal voor eigen rekening aan te leggen. Omdat het kanaal zou gaan lopen over het grondgebied van diverse gemeenten was Eindhoven genoodzaakt onderhandeling aan te knopen over de verwerving van de benodigde gronden. Die gemeenten hadden een goede onderhandelingspositie; Mierlo kreeg gedaan dat het kanaal dicht bij het dorp kwam te liggen, er een losplaats kwam en twee extra bruggen, waaronder de Oudvensebrug. In 1845 begon men met het graven, dat gebeurde grotendeels met de hand. Zo gingen spitters, kruiers, storters en stampers aan de slag. Er waren dagen dat er ruim 500 arbeiders

aan het werk waren. Het werk verliep niet zonder slag of stoot. Op 9 februari 1846 legden een zevental arbeiders het werk neer om bij de aannemer een hoger loon te eisen dan het karige dagloon van 35 cent. Toen ze dat niet gedaan kregen trokken ze naar de Mierlose Heide om andere werklieden op te roepen met hen mee te doen. Marechaussees uit Eindhoven, Helmond en Mierlo dreven de menigte uiteen. Op 25 mei sloeg de vlam weer in de pan toen velen merkten dat ze weer minder uitbetaald kregen. Ongeveer 450 arbeiders trokken naar Mierlo en eisten een hoger dagloon. Na het negeren van het bevel om uiteen te gaan, sloeg de marechaussee met de platte sabel de betogers uit elkaar. De meesten gingen naar huis; enkele werden opgepakt, waarvan er zes door de rechtbank werden veroordeeld voor "onderlinge samsenspanning om den arbeid aan het kanaal te doen staken".

Het nieuwe kanaal kon op 28 oktober 1846 feestelijk worden geopend. Om zes uur 's morgens was er een mis in de Eindhovense Sint Catharinakerk. Daarna vertrokken twee trekschuiten met bestuurders, genodigden en een muziekgezelschap richting Zuid-Willemsvaart. Bij de keersluis keerden de schuiten en stapte het gezelschap uit om de officiële opening te verrichten. Op de terugtocht naar Eindhoven werden zij gevolgd door volgeladen schepen met rogge, tarwe en steenkool. In de Eindhovense haven was een talrijke menigte samengestroomd om de aankomst van de schepen mee te maken; er werd nog tot in de late uurtjes feestgevierd. In 1929 werd het kanaal gerenoveerd, er kwam een nieuwe beschoeiing van gewapend beton en de bruggen werden verhoogd. In de jaren zestig liep, door de concurrentie van spoor- en wegvervoer, de scheepvaart met de helft terug. Eindhoven sloot het kanaal op 1 juli 1974. Gelukkig werd het niet gedempt maar werd het gezien als een stuk landschapschoon dat behouden moest blijven.

Bron: Regionaal Historisch Centrum Eindhoven, fotograaf A. van Beurden, 1931.