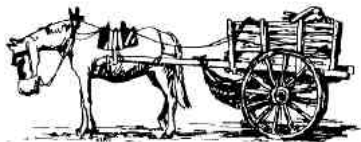


De Rosdoek



De Rosdoek 129 · Maart 2009

Heemkundige Studiekring “De Acht Zaligheden”

De boeken die besproken worden in
de boekenplank zijn verkrijgbaar bij

De Boekenlegger

Ook voor uw buitenlandse bestellingen bent u
bij ons van harte welkom

Nieuwstraat 28A 5521 CC Eersel
Tel.: 0497-512551 Fax.: 0497-513179
www.de-boekenlegger.nl info@de-boekenlegger.nl



Zorgcentrum Merefelt

*Voor al uw thuiszorg en
hulp in de huishouding,
bel Zorgcentrum Merefelt !*

*Zorgcentrum Merefelt maakt deel uit van de
Regionale Stichting Zorgcentra de Kempen
Bezoekadres: Parklaan 2, 5504 GB Veldhoven
Mooier Merefelt rekeningnummer Rabobank West*

*www.rszk.nl
Tel.: 040-253 50 40
1345 79 445.*

Afbeelding voorzijde: Mejuffrouw Mirandolle

De Rosdoek 129

Maart 2009

Mejuffrouw Mirandolle, een rijke Amsterdamsche dame <i>Winfried Thijssen</i>	4
Het Postelkanaal, Kempische droom uit de jaren '50 <i>Bart Beex</i>	9
Heemkundig allerlei. De meter <i>Piet Vermeulen</i>	26
Van de boekenplank <i>Kees Cornelissen</i>	29



De Rosdoek is een uitgave van
Heemkundige Studiekring "De Acht Zaligheden".
Verschijnt 4 x per jaar. Volgende nummer in juni 2009.
ISSN 1384-086X

Redactie:

Th. van der Aalst, Hapert, 0497 - 381671
H. Backbier, Vessem, 0497 - 591451
K. Cornelissen, Eersel, 0497 - 512208
H. Grielen, Eersel, 0497 - 512897
A. Kockx, Veldhoven, 040 - 2531596
P. Vermeulen, Veldhoven, 040 - 2531817
E-mailadres redactie: p.vermeulen40@chello.nl

Secretaris: P. Hooijmaijers, 0497 - 515144, E-mail: p.hooijmaijers@planet.nl
Website: www.hskdeachtzaligheden.nl

‘Een rijke Amsterdamsche dame’ in Eersel

In het verslag van het bezoek van de Commissaris van de Koningin baron Van Voorst tot Voorst aan Eersel (in Rosdoek nr. 110 van juni 2004) heeft u kunnen lezen dat er in het begin van de twintigste eeuw een “rijke Amsterdamsche dame, mejuffrouw Mirandolle” op de Hees woonde. Wat was dat voor een vrouw? In boeken en artikelen over Eersel heb ik maar weinig over haar kunnen vinden, zelfs haar voornaam niet. Het leek wel of “mejuffrouw Mirandolle” in de loop der tijd meer een begrip was geworden dan een persoon, dus ging ik maar eens op onderzoek uit. Dit resulteerde in het volgende korte levensverhaal.

Een levensbeschrijving

Mejuffrouw Mirandolle kwam uit Amsterdam. Ze is geboren op 12 augustus 1873 als dochter van Willem Abraham Mirandolle en Maria Amalia Dorrepaal. Haar volledige naam is Georgine Louise Charlotte Antoinette Mirandolle. Ze bleef ongehuwd en ze was protestants, lid van de Doopsgezinde kerk.

Toen ze vijf was, vestigden haar ouders zich in Semarang (Nederlands-Indië), waar de familie van haar moeder fortuin had gemaakt met suikerplantages. In Indië werden nog een broer en een zusje geboren. In 1896 kwam het gezin weer terug naar Nederland en vestigde zich aan de Herengracht in Amsterdam. In 1901 zijn haar ouders gescheiden. Haar broer vertrok naar het buitenland en haar zusje ging met haar moeder naar Den Haag. Zij bleef bij haar vader in Amsterdam wonen, maar die vertrok een paar jaar later naar Brussel, zodat ze alleen in Amsterdam achterbleef.

Ze vestigde zich voor het eerst voor langere tijd in Eersel in 1918. Toen verbleef ze van 27 april tot 16 september op adres A2^a, waarschijnlijk ergens in de kom van het dorp. Ze was hier met een weduwe, Netty Taylor, een Amerikaanse en een pleegzoon van 1 jaar, Jan Meulmeester (geboren 10 januari 1917 in Amsterdam). Twee jaar later vestigde ze zich op de Hees (adres B1, tegenwoordig De Hees 12, ook wel ‘Villa Mirandolle’ genoemd, waar nu de galerie

“De Hoge Hees” is). Ze verbleef toen langere tijd in de gemeente; van 30 april 1920 tot 17 september 1924. In 1917 had ze al percelen op de Hees gekocht. Ik vermoed dat ze de eerste periode in 1918 gebruikte om een aannemer te vinden die voor haar daar een huis kon bouwen. Haar huis en het daarnaast gelegen huis van de heer Schriever, de beheerder van het terrein, zijn ontworpen door Nicolaas Eekman. Deze architect was ook schilder-tekenaar en woonde in Parijs. In de tweede periode is mejuffrouw Mirandolle zonder de Amerikaanse hierheen gekomen, maar wel met twee pleegkinderen, behalve de eerder genoemde Jan Meulmeester ook een tweede pleegzoon, Nilis Willem Dekker, geboren 15 oktober 1917 in Heusden. In deze tweede periode kocht ze nog een groot aantal percelen in de buurt van haar huis.



Villa Mirandolle, nu Hees 12. Foto omstreeks 1941

Ansicht: Collectie Frans Huijbregts

In dezelfde periode speelde de verdeling van het communale gebied van De Hooge Hees. Zij was één van de drijvende krachten hierin, zoals de Commissaris van de Koningin beschreef: “Dank de ernstige

medewerking van Juffrouw Mirandolle, te wier huize meestal de vergaderingen der deelgerechtigden werden gehouden, kwam de verdeling van die heide tot aller genoegen tot stand.” Ze kreeg hierbij ook de hulp van haar broer, die advocaat was.

In 1919 verliet de dorpsdokter Dr. Bakhuizen van den Brink (toen 61 jaar) Eersel, om zich weer in zijn geboortestad Den Haag te vestigen. Hij woonde in ‘De Drietip’, het huis op de hoek van de Duizelseweg en de Dalemsedijk in Eersel. Enige tijd daarna kocht mejuffrouw Mirandolle het huis en schonk het aan de gemeente “om aan den dominee van Eersel eene pastorie te verschaffen”, zoals de Commissaris schreef.

In de zomer van 1924 werd het elektriciteitsnet in de kom van Eersel aangelegd. Op 3 juni 1924 had mejuffrouw Mirandolle een brief naar de gemeente gestuurd, “waarin deze bij eventueele electricatie van de Hees genegen is om f20.000,= als renteloos voorschot te willen geven”, zo wordt vermeld in het verslag van de raadsvergadering van 7 augustus. In die vergadering werd met algemene stemmen besloten tot uitbreiding van het net met de dorpen Duizel en Steensel en de gehuchten Schadewijk, de Hoogstraat, Stokkelen en de Hees. Tevens werd zonder hoofdelijke stemming aangenomen “het voorstel van B. en W. tot het aanvaarden van het aanbod van Mej. Mirandolle van een renteloos voorschot groot f20.000,=.” Het opmerkelijke aan dit laatste is wel, dat mejuffrouw Mirandolle ruim een maand nadat dit besluit genomen werd, uit de gemeente is vertrokken, terug naar Amsterdam. Een mogelijke reden voor haar vertrek zou kunnen zijn dat zij haar pleegzoons in Amsterdam naar school wilde laten gaan.

Op 14 april 1927 kocht ze voor f150.000,- het huis aan de Herengracht nummer 476 in Amsterdam, waar ze op 15 februari 1928 met haar pleegzoons introk. Dit monumentale pand liet ze later in oude stijl restaureren en het geldt nu als één van de mooiste huizen van Amsterdam. In het boekje “Het huis aan de bocht” van Wim Zaal wordt de hele geschiedenis van het huis en zijn vroegere bewoners (dus ook mejuffrouw Mirandolle) beschreven.



*Georgine Mirandolle
(1873-1974).*

*Foto uit “Het huis aan
de Bocht”*

Op 30 juni 1936 keerde ze weer terug naar Eersel. Haar eerste pleegzoon, Jan Meulmeester, vertrok een week eerder naar Hillegom. Nilis Dekker kwam wel mee naar Eersel. Hij ging echter hetzelfde jaar nog, op 6 oktober 1936, naar Oegstgeest. Mejjuffrouw Mirandolle vertrok op 3 februari 1938 naar Heemstede. Korte tijd later, op 6 november 1939, schonk ze een groot deel van het grondgebied dat ze op

de Hees in bezit had, aan de vereniging Natuurmonumenten, die het nog altijd bezit. Het betrof 10,5 ha in de gemeente Eersel, 2,8 ha in de gemeente Duizel en 2,2 ha in de gemeente Vessem.

Een deel is verloren gegaan bij de aanleg van de snelweg Eindhoven – Antwerpen, maar het gebied heet nog altijd ‘Mirandolles Heike’. Of ze na 1939 nog teruggekomen is naar Eersel, is mij niet bekend, maar ik vermoed van niet, want anders had ze waarschijnlijk haar bezittingen niet weggeschonken en verkocht.

In 1953 (ze was toen al 79 jaar) schonk ze haar huis aan de Herengracht in Amsterdam aan de vereniging Hendrick de Keyser,

een vereniging voor het behoud van historisch en architectonisch waardevolle huizen. Ze stelde echter wel de voorwaarde dat zij het huis levenslang mocht bewonen. Pas op 14 maart 1974 overleed mejuffrouw Mirandolle op honderdjarige leeftijd in huize Spaar en Hout in Haarlem. Ze werd begraven in het kerkhof Rustoord in Diemen.

Besluit

Uit dit korte levensverhaal blijkt wel dat mejuffrouw Mirandolle van belang is geweest voor Eersel, zij was een bijzondere vrouw, die in hoge mate de plicht voelde de gemeenschap te dienen. Dit liet ze niet alleen blijken door de schenkingen die ze deed en de hulp die ze bood bij de verdeling van de heide op de Hooge Hees, maar ook telt dat ze zich ontfermde over twee pleegzoons.

Winfried Thijssen

Bronnen

Door de auteur van voorgaand artikel zijn veel bronnen, archieven en literatuur geraadpleegd.

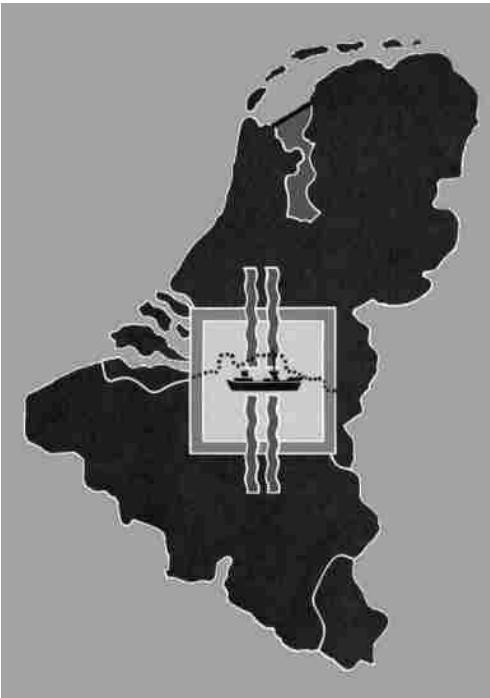
Door plaatsgebrek kunnen wij dit overzicht niet publiceren. Indien u geïnteresseerd bent, kunt u een overzicht opvragen bij de redactie.

Het Postelkanaal: Kempische droom uit de jaren '50

"Er is geen sprake van dat het Postelkanaal ooit in uitvoering komt", aldus de staatssecretaris voor Verkeer M.J. Keyzer in augustus 1967. "Alle studies die op dit punt gedaan zijn, wijzen uit dat de aanleg van dit kanaal niet verantwoord is".

Voortdurend spreekt hij daarbij over het Postèl-kanaal, met het accent op de laatste lettergreep. Tweede Kamerlid Caspar van Beek (1914-1986), tevens burgemeester van Reusel van 1946 tot en met 1979 en voorzitter van de Commissie Postelkanaal, daagt daarop de staatssecretaris uit die studies maar eens te laten zien.

Vanuit historisch perspectief is het interessant, achteraf, te bezien hoe ontwikkelingen tot stand komen, wie de spelers zijn, welke belangen er spelen; kortom: hoe de geschiedenis wordt geschreven.



Dat geldt voor zaken die uiteindelijk tot stand komen, maar evenzeer initiatieven die niet tot realisatie komen. Onderstaand aandacht voor wat voorafging, het verloop en de ontknoping van het plan om het stroomgebied van de Schelde en de Maas te verbinden met een kanaal door de Kempen.

Het Postelkanaal symbolisch

Fossa Corbulonis, Fossa Eugeniana en Canal du Nord

Het verbinden van stroomgebieden van rivieren als Maas, Schelde en Rijn is niet van vandaag of gisteren. Zo laat rond 47 na Christus de Romeinse generaal Corbulo een iets meer dan 30 kilometer lang kanaal graven in Zuid-Holland om de Maas en de Rijn met elkaar te verbinden. De Fossa Corbulonis of Kanaal van Corbulo maakt dat platbodems de gevaarlijke vaart via de Noordzee kunnen mijden. Recenter is het initiatief om Rijn en Maas te verbinden; te beginnen in Rheinberg, via Kloster Kamp naar Geldern en vandaar tussen Arcen en Straelen richting de Maas bij Venlo.

De aanleg van het 50 kilometer lange kanaal, vernoemd naar de dochter van Filips II, Isabella Clara Eugenia, start in 1626. Doel is het afsnijden van de noordelijke Nederlanden van de profijtelijke Rijnvaart en het herstel van de internationale handel op het geblokkeerde Antwerpen. Zelfs denkt men er over de Rijn via de Schelde te verbinden met de Noordzee. Antwerpen zou dan de nieuwe overslaghaven voor het Duitse achterland worden; de havens van Amsterdam en Rotterdam zouden geen betekenis meer kunnen spelen. Het zou misschien zelfs mogelijk zijn om de gehele Rijn af te laten takken naar de Maas, zodat de gehele waterhuishouding van Noord-Nederland in het ongereede raakt.

Vanwege tekort aan financiële middelen en de val van Den Bosch (1629), Venlo (1632) en Rheinberg (1633) wordt het karwei nooit geklaard; gedeelten zijn tot op heden behouden.

Het is vervolgens twee eeuwen later Bonaparte die de Kempen van een kanaal wil voorzien. In 1804 wordt er mee begonnen. Het ligt in de bedoeling van Napoleon om Antwerpen met de Rijn te verbinden. Het moet het (Grand) Canal du Nord worden, dat vanuit Antwerpen over Herentals, Bocholt, Weert, Venlo tot de Rijn nabij Neuss zou moeten stromen. De Zuid-Willemsvaart tussen Nederweert en Lozen wordt nog door Napoleon gegraven.

Als in 1810 Nederland bij Frankrijk wordt ingelijfd vervalt de politieke noodzaak. Willem I hervat de werkzaamheden in 1815.

Niet ten bate van Antwerpen maar als verbinding tussen Luikse industriecentra en Noordelijke handelscentra.

Instelling commissie Postelkanaal

De sociaal-economische ontwikkeling van de Kempen is na WO-II een belangrijk thema aan beide zijden van de grens. Zo treffen eind 1950 de gemeenten Reusel en Bladel elkaar bij de notaris om een akte te ondertekenen tot oprichting van de Welvaartsstichting Bladel-Reusel e.o. Het besef is gegroeid dat men op punten intergemeentelijk dient samen te werken om gezamenlijke belangen beter te kunnen behartigen. In 1954 wordt genoemde samenwerking verbreed tot de Welvaartsstichting Kempenland. Later, in 1970, zal deze overgaan in Streekorgaan Kempenland; nog weer later fuserend tot de SRE.

Een kanaalverbinding tussen de stroomgebieden van Schelde en Maas dwars door de Kempen komt in genoemde stichting al snel aan de orde. Men acht een dergelijke verbinding van zowel regionaal, nationaal als internationaal belang. Niet alleen als ontsluitingsmogelijkheid voor de Kempen, maar ook vanuit zowel het oogpunt van scheepvaart als dat van watervoorziening voor de landbouw. Een kanaal was toen nog voor vele goederen een goedkope vervoersmogelijkheid. Bovendien leidde dat tot vestiging van industrieën en bedrijven langs de kanaalzones. De Kempen had te weinig uitbreidingsmogelijkheden in de landbouw en ook anderszins een arbeidsoverschot en kon nieuwe arbeidsplaatsen goed gebruiken.

Weliswaar dateert er uit 1865 een studie gedaan naar een kanaal van Breda naar Beerse, langs Hoogstraten, maar een waterverbinding tussen het Nederlandse Wilhelminakanaal en het Belgisch kanaal Schoten-Turnhout-Dessel wordt het eerst opnieuw besproken in een Resolutie van de Limburgse Economische Raad van 1 juni 1953. Op een industrialisatiecongres in 's-Hertogenbosch een paar dagen later, op 5 juni, gehouden door de Stichting Brabantia Nostra wordt andermaal voor deze verbinding een lans gebroken. De Telegraaf kopt op 22 augustus "Het Postelkanaal, praktische Benelux-politiek" en in de Gazet van Antwerpen van 14 augustus 1953 houden

respectievelijk de professoren Gerretson en Van Geetruyen een pleidooi voor het kanaal. De Stichting voor de Kempen heeft een kanaalverbinding op haar actieprogramma staan en vindt daarbij veel steun van genoemde professor van Geetruyen, die in allerlei artikelen de noodzakelijkheid van een Postelkanaal tracht aan te tonen. Vanuit Nederlandse zijde wordt, op aandringen vanuit de Welvaartsstichting Kempenland, de handschoen opgepakt met het op 8 juli 1954 instellen door de Commissaris der Koningin dr. J. de Quay van de zogenoemde Postelkanaal-commissie. Deze zal gaan bestuderen de wenselijkheid en mogelijkheid van een kanaalverbinding tussen het Wilhelminakanaal en het Kempische Kanalenet. Voorzitter is C. van Beek, de burgemeester van Reusel. Betrokken zijn de Cultuurtechnische Dienst, ETIN, PPD, Rijksinspectie van het Verkeer, griffie provincie, de oud-HID van de provinciale waterstaat en gemeente Tilburg. Op 30 juli 1954 vindt de eerste bespreking plaats. Een groot deel van de besprekingen wordt gehouden in de abdij van Postel. Daarom, en omdat de abdij van Postel vanaf de middeleeuwen een belangrijk economisch en cultureel centrum voor de wijde omtrek vormde, wordt als naam het Postelkanaal gekozen. We schrijven 1954. Dan is er al 10 jaar de zogeheten Douane Overeenkomst tussen Nederland en België. Recentelijk, in 1951, is er dan de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal (EGKS) bij verdrag tot stand gekomen. Nog gaat komen de oprichting van de EEG bij Verdrag van Rome in maart 1957 evenals, 1958, ondertekening van het Verdrag tot Instelling van de Benelux Economische Unie. Een tijd dus waarin men door grensoverschrijdende samenwerkingsverbanden een positieve instelling tussen landen wil bevorderen.

Studiedag ‘Tussen Schelde en Rijn’

Op 18 september 1954 houdt de Limburgse Economische Raad in Hasselt een studiedag onder de titel *Tussen Schelde en Rijn*. Prof. Van Geetruyen houdt daar, mede in aanwezigheid van de Postelcommissie, een inleiding over het Postelkanaal. Met het Postelkanaal wordt beoogd een aansluiting tot stand te brengen tussen het kanaal Dessel-Turnhout en het Wilhelminakanaal.

Een definitief tracé is dan nog niet bepaald. Gedacht wordt aan een nieuwe waterweg van oostelijk van Turnhout naar ergens tussen Tilburg en Eindhoven. De lengte van het kanaal zou iets meer dan 20 km bedragen. De vaart zou beperkt blijven tot Kempenaars van 600 ton laadruimte en de toegelaten diepgang zou reiken van 1.90 m tot 2.50 m. Het Belgisch en Nederlands waternet zijn dan slechts onderling verbonden aan de periferie, namelijk in Maastricht en door Zuid-Beveland. De afstand over water tussen beide overgangen bedraagt 160 km en de enige bestaande aansluiting is de Zuid-Willemsvaart die nauwelijks enig werkelijke nut voor het moderne binnenvaartverkeer biedt.



Geplande aansluitpunt van het Postelkanaal nabij Arendonk (B)

Een centrale verbinding tussen de Nederlandse en de Belgische waterwegen zou de grote verkeersstromen die de Schelde en de Maas volgen, geheel onberoerd laten, en generlei invloed uitoefenen op het verloop van de lopende diplomatieke onderhandelingen. Het zou een directe brug spannen tussen de vele industrieën en de Noord-Brabantse economie, en de ontwikkeling van Tilburg en Hasselt, Turnhout en Eindhoven in de hand werken.

Een gelijksoortig pleidooi voor een verbinding tussen het Belgische en Nederlandse waterwegennet is te vinden in het proefschrift van Engelen. In het Benelux-Middegebied is de meest dringende eis een volledige ontsluiting. "Wat die beide (Belgische en Nederlandse)

Kempen wis en zeker gemeen hebben is een systematische verwaarlozing vanwege hun respectieve regeringen en is de ongelukkige staatsgrens oorzaak geweest dat het middengebied der Nederlanden een economisch achterlijke streek bleef."

Rapport commissie Postelkanaal

Eindelijk kan begin zomer 1962 de regionale pers melden dat het nieuwe Postelkanaal westelijk van Reusel zal komen te liggen, midden door het gebied van Welvaartsstichting Kempenland zal gaan lopen en een krachtige impuls betekent voor de economische ontwikkeling van het centrale deel van het Benelux-Middengebied.



Kaart van het traject voor het Postelkanaal

Ongeveer over Postel, Reusel en Ravels ligt als een rug de waterscheiding van de Schelde en de Maas. De hoogte van deze rug varieert van 42 m +NAP bij Postel, ca. 30 m+NAP in de Belevensche heide tot 32.5 m+NAP bij Ravels. Uit oogpunt van kosten en landbouwbelangen, door verstoring van het grondwaterevenwicht wat verdroging van landbouwgronden geeft, is het belangrijk de ingravingen zoveel mogelijk te beperken. Daarom zal de waterscheiding dáár doorsneden dienen te worden waar genoemde rug het laagste is, te weten in de Belevensche heide. Het kanaal zal daarom aansluiten op een zijkanaal van Turnhout even ten noordwesten van de brug in de verkeersweg Arendonk-Reusel (zie foto pag.13).

Het tracé gaat met een grote boog om de bossen bij Lage Mierde en Esbeek en meer dan 500 m van Flaas en Goorven welke dan al erkend zijn als landschapsschoon om vervolgens aan te sluiten op het Wilhelminakanaal nabij de schutsluis in Haghorst.



Gepland aansluitpunt nabij de sluis van Haghorst(NL)

De belangen van de landbouw zullen gediend zijn met het kunnen voorzien van droge en verdrogende zandgronden van water. Het kanaal heeft een lengte van een kleine 23 km en krijgt een breedte gemeten op de waterspiegel van 46 meter (110 meter inclusief de bermsloten) en zal bevaarbaar worden voor schepen tot 1350 ton; althans wat betreft de te bouwen kunstwerken. De diepte die daar bij hoort is 3.50 meter. De diepte in de Brabantse kanalen blijft evenwel beperkt tot ongeveer 1.80, wat slechts schepen toelaat met een tonnage tussen de 450 en de 600 ton. In totaal zullen ongeveer 195 hectaren aan landbouwgrond verloren gaan. De kosten worden geraamd op een kleine 30 miljoen (exclusief grondverwerving). Een eventuele aftakking naar Bladel van ongeveer 4 km, gebruikmakend van de Raamsloop, is te realiseren voor een extra bedrag van 2.5 miljoen. In het kader van het regionale industrialisatiebeleid heeft de Nederlandse regering immers de gemeente Bladel aangewezen als ontwikkelingskern.

Men verwacht dat de aanleg van het Postelkanaal ook economisch verantwoord geacht mag worden. Dit op basis van de beperkte lengte en daardoor relatief geringe kosten en het te verwachten vervoersaanbod. Het kanaal ontsluit niet alleen de Kempen en de omgeving van Tilburg en Turnhout maar speelt tevens een rol voor de doorgaande vaart naar het Kempisch mijngebied, het Luikerbekken, Brussel e.o., het centrum van België en het havengebied van Antwerpen. Gewezen wordt op de tijdwinst die het Postelkanaal zal opleveren in het scheepvaartverkeer tussen België en Nederland. In het bijzonder wordt de vaartduur tussen de belangrijkste Belgische en Brabantse steden met ongeveer 10 tot 20 uur verkort. Becijferingen gemaakt op basis van gegevens uit 1955, wijzen uit dat redelijkerwijze een vervoer op het Postelkanaal mag worden verwacht van ca. 360.000 ton vanuit Nederland naar België en van 1.225.000 ton vanuit België naar Nederland. Het rapport van 25 januari 1962 concludeert: "Voor de ontwikkeling van het gebied van midden Noord-Brabant en van de zones langs het kanaal Dessel-Kwaadmechelen, van de aangrenzende zones van het Albertkanaal en van de streek rond Turnhout, alsmede voor het verkrijgen van een doelmatige scheepvaartverbinding tussen de Nederlandse en Belgische stelsels van waterwegen is de aanleg van een kanaalverbinding tussen het Wilhelminakanaal en de Kempische kanalen - het Postelkanaal- mogelijk en noodzakelijk." Als vervolg stelt de provincie Noord-Brabant, bij de opstelling van haar Welvaartsbalans, in 1965 dat een middenverbinding tussen de Nederlandse en Belgische kanalenstelsels noodzakelijk is.

Grote en kleine zaken

Vervolgens komt de planvorming niet uit de papieren fase. Er groeien twijfels en het plan raakt verward met ontwikkelingen waarop men geen grip heeft vanuit de regio. Een eerste negatief signaal bereikt Van Beek als deze, via de Commissaris der Koningin, de minister wijst op de geplande Navo-opslagplaats op Belgisch grondgebied tussen Arendonk en Reusel.



*Munitieopslag
vlakbij de grens
tussen België en
Nederland*

De minister van Buitenlandse Zaken laat, ingefluisterd door zijn ambtsgenoot van Verkeer en Waterstaat, weten dat zó de aanleg van het Postelkanaal al economisch verantwoord zou blijken, toch van een belangrijk geringere urgentie zou zijn dan vele andere hoge prioriteit hebbende waterstaatswerken. Voorts heeft de minister uit officieuze contacten met de Belgische Rijksoverheid vernomen dat men ook van die zijde geen aanleiding aanwezig acht om ernstige aandacht aan het denkbeeld van de aanleg van een Postelkanaal te schenken. We schrijven dan 1960, dat is 2 jaar vóór het verschijnen van het Postelkanaalrapport.

Twee jaar ná het verschijnen, in 1964, zenden de Benelux-regeringen aan de Commissie voor economische maatregelen uit de Beneluxraad een nota die handelt over de vaarwegen in het Benelux-Middengebied. Over het Postelkanaal valt daarin te lezen: "Deze ongeveer N.Z.-gerichte verbinding lijkt op de kaart gezien logisch en aantrekkelijk; zij zou bepaalde vaarafstanden uit de aard der zaak bekorten en dus voor sommige routes vrachtbesparend kunnen werken. Daartegenover staat echter dat belangrijke kosten moeten worden gemaakt, niet alleen voor de aanleg, doch ook voor het onderhoud en de exploitatie. Een globale beschouwing heeft doen uitkomen dat de rentabiliteit twijfelachtig zal zijn en dat deze

waterweg nooit een primair karakter zal verkrijgen. Waar nu en in België en in Nederland vele waterstaatswerken van grote urgentie en waarvan de rentabiliteit en noodzakelijkheid buiten twijfel staan, in voorbereiding of in uitvoering zijn, wordt het niet verantwoord geacht de daardoor reeds zwaar belaste diensten de studie van een plan als het onderhavige ter hand te doen nemen, resp. dit te doen uitvoeren; nog daargelaten de omstandigheid dat de beperktheid der in totaal beschikbare middelen er toe noopt werken als deze voorshands buiten beschouwing te laten".

Navraag door Van Beek eind 1965 bij het ETIN leert hem dat deze in hun rapport het rendement "voorlopig heeft laten rusten" gezien de twijfels die er over dit onderwerp zijn geuit.

Het Ministerie Openbare Werken (België) meldt in september 1966 aan de Directeur Interkommunale Zuiderkempen: "Het wil ons voorkomen dat de aanleg van dit kanaal geen rechtstreeks belang voor de Belgische economie, noch voor de scheepvaart kan opleveren. Lokaal gezien (...) biedt dit kanaal geen interesse voor de streek rond Turnhout en Arendonk". De waterbeheersing Hasselt-Rijckevorsel zou over 81 km in vreemde handen komen door de aanleg. Voor Nederland zou het een extra aftappunt voor zoet water opleveren. "Ik meen dat het dan ook geraden is, indien Nederland niet aandringt op de aanleg van het Postelkanaal, een afwachtende houding aan te nemen."

Ook in 1966 blijkt nog eens de verdeling van kosten tussen Belgische en Nederlandse lagere overheden niet helder of begroot te zijn. Ook krijgt men geen ondersteuning van waterstaat op technisch vlak. Wie moet er een begroting voorstellen? Moet men voor de technische zaken een particulier bureau inschakelen?

Desalniettemin beveelt de Raadgevende Interparlementaire Beneluxraad in juli 1967 nog aan de twee kanalenstelsels aan weerszijden van de grens effectief met elkaar te verbinden. En daarenboven een spoorweg Eindhoven-Antwerpen over Turnhout te realiseren en de aanleg van de E3 binnen schema af te ronden alsook

te komen tot verbreding van de weg Turnhout-Tilburg. Van afstemming op de diverse bestuurlijke niveaus lijkt geen enkele sprake. Ondertussen doorkruisen ook nog eens de ruilverkavelingen de plannen. De waterhuishouding voor de landbouw wordt minder van belang en niet alleen is de Navo-opslag gerealiseerd, er worden gaandeweg ook nog eens boerderijen gebouwd op het tracé.

De commissie blijft echter in haar droom geloven en verwijt de provincie niet hard genoeg aan de plannen te trekken. Met de publicatie van het rapport in 1962 had GS immers in principe ingestemd. Op het provinciaal investeringsprogramma staat het plan evenwel slechts pro memoria geraamd; voor de korte termijn zijn er geen concrete plannen ook al onderschrijft gedeputeerde ir. H. van Haaren, althans in woorden, dat de aanleg noodzakelijk blijft.

Van Beek, ook nog eens lid van de Tweede Kamer, stelt, refererend aan ondermeer de Rijn-Scheldekwestie, "dat grote zaken de kleine telkens in verdrukking brengen". De burgemeesters van Turnhout en Tilburg willen snel, "graag nog vandaag", de eerste spade in de grond. Van Beek richt zich tot GS. De provincie wordt een passieve houding verweten. Men wil weten wat deze heeft ondernomen om tot realisatie te komen en op welke wijze realisering, financiering en exploitatie dient te geschieden. Daarop vraagt de voorzitter via de commissie voor wegen en verkeer om een actualisatie van de gegevens.

Die actualisatie wordt in 1967 aangeleverd door het ETIN. Op enkele kernpunten wordt een globale actualisering gegeven. Nieuwe tonnages worden berekend zonder rekening te houden met het verkeersscheppend effect waarmee de raming beschouwd wordt als een minimum-raming. Vervolgens wordt nog maar eens gewezen op het effect dat aanleg zal hebben op de economische ontwikkeling van de regio die verkeerstechnisch en economisch geïsoleerd en perifeer is gelegen. Direct belang hebben stimuleringsgebieden als Tilburg, de Noord-Brabantse Kempen en de streek rond Turnhout, Geel, Arendonk en Mol. Het betreft hier gebieden met erkende werk-

gelegenheidsproblemen. De streek rond Bladel en Reusel is sedert 1959 aangewezen als stimuleringsgebied. In België valt het gebied grotendeels onder de invloedssfeer van het ontwikkelingsgebied Hageland-Zuiderkempen. De aanleg van het kanaal kan, zo meent men, een zinvolle aanvulling betekenen van de in deze regio genomen initiatieven ter verbetering van de economische structuur. Conclusie: gegeven enerzijds de direct aantoonbare vervoersbelangen die door het Postelkanaal worden gediend, alsmede de effecten die hiervan mogen worden verwacht op de regionale economie en gezien ook de betrekkelijk geringe investeringen die daartegenover staan, moet de realisering van dit project nog steeds en in versterkte mate noodzakelijk en verantwoord worden geacht.



*Burgemeester C.
van Beek van de
gemeente Reusel*

Na publicatie krijgt het rapport ruime aandacht en positieve waardering in de Nederlandse en Belgische (vak)pers. Het provinciaal bestuur van Noord-Brabant neemt de conclusies over. Evenzo het (Belgisch) Economisch Komitee van de Kempen. Van de provincie Antwerpen geraakt geen officiële reactie bekend en vanuit Rotterdam en Luik zijn wisselende geluiden te horen, die echter niet strikt afwijzend zijn. "De reacties van de nationale regeringen zijn schaars en weinig zeggend". Het is duidelijk dat de stimulansen vooral en praktisch uitsluitend uit het gebied zelf zullen moeten komen. De provincie geeft evenwel aan besluitvorming door de minister af te wachten; ondanks, zo benadrukt burgemeester Becht van Tilburg, dat het gaat om een provinciaal initiatief. De provincie laat aantekenen "...dat het internationale karakter van de vaarweg uiteraard complicaties medebrengt." .

Tweede Nota R.O.

Ondertussen verschijnt in 1966 de landelijke Tweede Nota over de Ruimtelijke Ordening, waarin gebundelde deconcentratie tot uitgangspunt van ruimtelijke en sociaal-economische planning wordt genomen. Dit mede om te voorkomen dat het landelijk gebied verstedelijkt. De principes uit de Industrialisatienota, de Eerste Nota RO, die mede als basis zijn genomen van het plan Postelkanaal gaan overboord. Gelijktijdig wordt er gewerkt aan het Schelde-Rijntractaat dat in 1967 tot stand komt. Het zij duidelijk dat het lot van het Postelkanaal op rijksniveau bezegeld zal worden.

"Met twee korte mededelingen maakte de secretaris voor verkeer M.J. Keyzer gistermiddag een eind aan een mooie droom, die Brabant sinds de vijftiger jaren warm koestert: het Postel-kanaal. Er is geen sprake van dat het Postelkanaal ooit in uitvoering komt, aldus de staatssecretaris. Alle studies die op dit punt gedaan zijn, wijzen uit dat de aanleg van dit kanaal niet verantwoord is."

Aldus de regionale pers op 24 augustus 1967 in een artikel met als kop "Postelkanaal gaat niet door". Dit naar aanleiding van de

behandeling van de Tweede Nota over de Ruimtelijke Ordening. Van Beek, tevens lid van de Tweede Kamer, daagt daarop De Keyzer uit met "Laat die studies maar eens zien." Dat wordt toegezegd en op 3 november kan minister Bakker melden dat men op het departement bezig is met een nieuwe diepgaande studie over het kanaal.

De verklaring van De Keyzer leidt ook in België tot Kamervragen. De minister daar antwoordt dat er geen uitgewerkte studie bestaat, doch slechts een paar mogelijke tracés op stafkaart, schaal 1:20.000. De Belgische regering heeft geen stappen ondernomen richting Nederlandse regering. "Een globale beschouwing heeft namelijk aan beide zijden van de grens geleid tot de conclusie dat rentabiliteit van een dergelijk kanaal twijfelachtig zal zijn.

Waar nu én in België én in Nederland vele waterstaatswerken van grote urgentie (en waarvan de rentabiliteit en noodzakelijkheid buiten twijfel staat) in voorbereiding of in uitvoering zijn, wordt het niet verantwoord geacht de daardoor reeds zwaar belaste technische diensten de studie van een plan als het onderhavige Postelkanaal ter hand te doen nemen." De Belgische regering ziet daarom geen reden te reageren op de verklaring van De Keyzer.

Vervolgens komt de hoofddirectie van de Waterstaat met een nota inzake de economische aspecten van de aanleg van het Postelkanaal. Uitgebreid wordt aandacht besteed aan (meer) realistische ramingen van de vervoersomvang. Afzonderlijke hoofdstukken zijn gewijd aan de rentabiliteit en de werkgelegenheidssituatie, in het bijzonder met het oog op de mogelijkheden van vestiging van bedrijven. Beide ETIN-rapporten worden zwaar bekritiseerd vanwege het gebrek aan gekwantificeerde uitspraken over de economische merites van een Postelkanaal. De veronderstellingen worden als te rooskleurig afgeschilderd. Grotere schepen zullen het kanaal niet kunnen gebruiken omdat noch het Wilhelminakanaal en de Zuid-Willemsvaart noch de Kempische kanalen (behalve het Albertkanaal) een grotere capaciteit hebben dan 450 à 500 ton. Men komt tot significant lagere

tonnages. Verder constateert men dat in zijn algemeenheid de groei plaats vindt bij (vooral) grotere schepen. Daarbij zij nog eens gevoegd dat het vervoer op de kleinere kanalen terugloopt en afvloeit naar de vrachtauto.

Een prognose die voorziet in een stijgende vervoersomvang op het Postelkanaal wordt slechts plausibel geacht indien de eerder genoemde kanalen ook geschikt worden gemaakt voor schepen met een laadvermogen van 1350 ton. In dat geval zou een stijging van 5% per jaar denkbaar zijn maar verlangt verdere investeringen en een brede, langdurige studie. De aanlegkosten worden in 1968 geschat op 62 miljoen, waarvan 57,7 voor het Nederlandse gedeelte. Een en ander zou, omgerekend, betekenen dat het kanaal slechts rendabel zal zijn bij 50 uur tijdwinst. Het vervoer op kleinere vaarwegen loopt ook nog eens terug. Kortom: onrendabel en economisch niet verantwoord indien uitgegaan wordt van de in het Postelkanaal-rapport aangereikte gegevens. Voor de werkgelegenheid zal het hoogstens soelaas bieden voor enkele jaren, en dan nog slechts voor een paar honderd mensen die gemoeid zijn met de aanleg.

Mogelijkheden voor vestiging aan binnenwateren zijn er voldoende voorhanden elders en een beperkt aantal industrieën is afhankelijk van beschikbaarheid van binnenwater. Dus is het Postelkanaal geen vestigingsfactor van belang. Vooral niet in dun bevolkte gebieden. Het stimulerend effect van het Postelkanaal op de vestiging van bedrijven in het betreffende gebied is zeer gering. De noodzakelijke economische structuurverbetering van Tilburg en omgeving zal dan ook op deze wijze niet doelmatig kunnen worden bevorderd. Men laat niet na in een slotzin te melden: "Opgemerkt zij dat de Belgische Regering, blijkens een uitlating van minister De Saeger, op het ogenblik geen belangstelling heeft voor de aanleg van het Postelkanaal".

Zijn Nederlandse collega laat 20 april 1971 aan GS weten dat er overeenstemming is bereikt tussen ministerie en provincie. De conclusie is dat de aanleg van het Postelkanaal in de huidige omstandigheden niet verantwoord is. Nader overleg wordt niet nodig geacht gezien er overeenstemming is. De provincie bevestigt deze conclusie. Voor het dienstjaar 1972 wordt de PM-raming van het

investeringsprogramma gestreept. Wel nog de aantekening dat men bij verdere planologische studies een en ander nader zou bezien. De Kamer van Koophandel voor Oostelijk Noord-Brabant volgt. Het gemis aan onderbouwing van nut en noodzaak van het kanaal, de complexe internationale verhoudingen tussen België en Nederland, de hoeveelheid initiatieven tot economische ontwikkeling in de jaren '60 en '70 en de samenhang daartussen, zich wijzigende vervoerspatronen, van zowel personen als goederen, en gebrek aan eigen middelen en deskundigheid en afstemming tussen de diverse openbare besturen nopen de initiatiefnemers voor het Postelkanaal, moegestreden, terug te treden uit hun promotiebeleid.

Beleven: a touch of culture

Met als basis de nieuwe ruimtelijke ordeningsgedachte, met oog voor de balans tussen rood en groen, zal de toekomst van het Benelux-middegebied vanaf dan vooral gelegen zijn in dienst van industriële kernen als Antwerpen en Eindhoven met een belangrijk accent op functies als recreatie en groene long. Het Streekorgaan Kempenland kiest vervolgens, daarmee in lijn, voor het zogeheten Groenmodel als uitgangspunt voor de ruimtelijke en sociaal-economische ontwikkeling van de Kempen. Verdere verstedelijking en industriële ontwikkeling wordt, in de jaren negentig van de vorige eeuw, geprojecteerd in reeds sterk verstedelijkte regio's als Eindhoven.



*Wandelgebied
Belevensche heide*

In het streven een groene Kempen te behouden en te versterken past evenwel prima het natuurontwikkelingsplan in de Belevensche heide, een eens door het plan Postelkanaal bedreigd gebied ten westen van Reusel



*Belevensche
heide*

Gemeente, waterschap De Dommel, Dienst Landelijk Gebied en Brabants Landschap gaan dit voormalig heide- en vennengebied, deels ontgonnen tussen de twee wereldoorlogen, weer in oude glorie herstellen. De komvormige laagte zal ditmaal niet gebruikt gaan worden als bedding van een kanaal maar als kern van een natuurgebied met een oppervlakte van 150 hectaren. Als uitgangspunt zijn genomen de nog aanwezige cultuurhistorische waarden: venherstel met een 'touch of culture'. Zo laat elke generatie haar sporen na in het landschap.

Bart Beex

Bronnen

Door de auteur van voorgaand artikel zijn veel archieven, naslagwerken, kaarten, e.d. geraadpleegd. Door plaatsgebrek kunnen wij dit overzicht niet publiceren. Indien u geïnteresseerd bent, kunt u een overzicht opvragen bij de redactie.

Heemkundig allerlei

De meter

Het metrieke of metrische stelsel zoals wij dat kennen heeft voor lengtematen de meter als eenheid voor lengte. Het metrieke stelsel is wereldwijd bijna overal ingevoerd. Slechts enkele landen, waaronder de Verenigde Staten, werken nog met het imperiale systeem. Hierbij maakt men gebruik van o.a. mijlen, yards, voeten en inches.

Het meest opvallende van het metrieke stelsel is dat er altijd met machten van 10 wordt gewerkt. Machten in de reeks $10^3 - 10^{-3}$ komen we in de dagelijkse praktijk veelvuldig tegen.

macht	voorvoegsel	afkorting
10^3	k ilometer	km
10^2	h ectometer	hm
10^1	d ecameter	dam
10^0	meter	m
10^{-1}	d ecimeter	dm
10^{-2}	c entimeter	cm
10^{-3}	m illimeter	mm

Omdat oppervlakte en inhoud machten zijn van lengte, (Opp. = lengte² en inh. = lengte³) is omrekenen veel eenvoudiger. Dat is in vroeger tijden wel anders geweest.

Voor de 19^e eeuw wordt er in veel steden met eigen maten gemeten, die ook nog eens moeilijk controleerbaar zijn. Als lengtemaat kent men: el, duim, roede, Franse en Duitse mijl, maar ook begrippen als 'een uur gaans'. Alsof dat niet genoeg narigheid oplevert kent men niet alleen Bossche ellen, maar ook: Nijmeegse, Dommelse, Amsterdamse, Bredase, Parijse, enz. Bij oppervlakten spreekt men van: vierkante roeden, loopense, morgens en bunders. Inhoudsmaten drukt men uit in o.a.: schepel, vat, mud, zak en kan.

Met de Franse revolutie komt er verandering, alles moet op wetenschappelijke basis. Ook de standaard voor bijvoorbeeld de lengte moet rationeel bepaald worden.

In 1791 wordt door de Franse Academie van Wetenschappen de meter gedefinieerd als het tienmiljoenste deel van de afstand rond het aardoppervlak, vanaf de noordpool tot aan de evenaar, langs de meridiaan van Parijs. Metingen moeten uitwijzen hoe groot de meter precies wordt. Nadat in 1798 de meridiaanmeting is voltooid wordt in 1799 de nieuwe standaard vastgelegd met een staaf gemaakt van platina.

In 1816 wordt het “Nederlands metrisch stelsel” ingevoerd met als enige verschil dat i.p.v. de nieuwe benamingen nog de oude worden gehanteerd, maar wel met de nieuwe waarden eraan gekoppeld. Zo is in die tijd:

1 Nederlandse mijl	=	1 kilometer
1 Nederlandse roede	=	10 meter
1 Nederlandse el	=	1 meter
1 Nederlandse palm	=	10 centimeter
1 Nederlandse duim	=	1 centimeter
1 Nederlandse streep	=	1 millimeter

In 1870 wordt het Nederlands metrieke stelsel afgeschaft en worden de internationale namen officieel ingevoerd. Enkele oude benamingen bleven in de volksmond bestaan zoals; duim, mud, pond en ons. Met het aannemen van de ‘IJKwet’ in 1937 zijn alle oude benamingen officieel verboden. Maar de praktijk is anders, we weten allemaal wel hoelang ze nog gebruikt zijn.

In 1875 richt men een permanent “Internationaal Bureau voor Maten en Gewichten” op, gevestigd in Sèvres, Frankrijk. Er wordt een nieuwe standaardmeter vervaardigd in 1889 waarbij de meter wordt gedefinieerd als de afstand tussen twee inkepingen op een staaf van 90% platina en 10% iridium, de zogenaamde X-meter, die in Sèvres wordt bewaard. De opzet is een scherper gedefinieerde meter te verkrijgen; de lengte bleef ongewijzigd.



Internationaal prototype van de meter, een staaf van platina-iridium. Het was de standaard tot 1960.

Men blijft zoeken naar methoden om de meter exacter vast te leggen. De oplossing wordt in 1960 gevonden in de golflengte van licht, van het atoom krypton-86, onder specifieke omstandigheden.

In 1983 wordt weer een verfijning doorgevoerd door het gebruik van atoomklokken. Hiermee is het mogelijk de lichtsnelheid zeer nauwkeurig te meten. De lichtsnelheid in vacuüm is altijd precies 299.792.458 m/s en dit wordt de basis voor de meter. Afgeleid daarvan wordt, in een laboratorium, de meter bepaald door het tellen van het aantal golflengtes van de met jodium gestabiliseerde helium-neonlaserlicht. De meter is dan bereikt na 1.579.800,298728(39) golflengtes van deze lichtsoort in vacuüm.

Voor de industrie, en zeker voor de fijnmechanische, is deze nauwkeurigheid, maar vooral de reproduceerbaarheid overal ter wereld, een grote verbetering.

In de praktijk van alle dag wordt de meter echter nog steeds bepaald met duimstok, al is deze naam natuurlijk al helemaal uit den boze.

Piet Vermeulen

Bronnen:

De schaal van Richter en andere getallen, Uitgeverij Bert Bakker
Lezen in Brabantse bronnen, BRG-publicatie
Wikipedia, de vrije encyclopedie op internet

Van de Boekenplank

A.P. de Bont: Het Herbarium van De Bont. Dialect van Kempenland, meer in het bijzonder van d'Oerse taol. Deel V. Bezorgd en ingeleid door Jos Swanenberg. Uitg. Van de Berg, 2008.

212 blz., prijs € 22.50 . ISBN 978-90-5512-300-1

Na de dood van taalvorser De Bont heeft de dialectoloog Jos Swanenberg voor het eerst in 2004 de stapel kopieën van de beschrijving van de woordenschat van de flora gevonden bij de voorzitter van de heemkundevereniging De Hooge Dorpen. Dit verborgen nagelaten werk van De Bont bevatte wel enige hiaten maar die konden worden aangevuld met behulp van het Vocabularium dat reeds in 1958 als tweede deel van het standaardwerk verschenen was.

Wie de plantenwereld met haar typische woordenschat van de Kempen enigszins wil leren kennen, zal in dit boek allerlei woorden vinden die elders niet te vinden zijn, zelfs niet zeer gedegen dialectologia.

Wie het woord perketon hoort of leest, krijgt het Toon-Hermansgevoel van een heerlijke vrucht in de mond! Lees maar mee: Jos Swanenberg heeft een waardevol 5-de deel toegevoegd aan het standaardwerk van A.P.de Bont.

Wim Daniëls: Boerenwoordenboek. Uitg. Kuux Media, 2008. 96 blz., prijs € 9.90 ISBN 978-90-809501-2-2

De samensteller van dit spitse woordenboek heeft slechts die woorden opgenomen waarin "boer" voorkomt zonder dat die woorden persé naar het beroep van boer verwijzen, bijvoorbeeld "boerderij", "boerenverstand", en "sigarenboer". Woorden die met het beroep van boer te maken hebben zonder dat "boer" in die woorden voorkomt, zoals "melken", heeft hij achterwege gelaten; die zijn al her en der verzameld.

Na de 71 bladzijden van Boer, appelboer t/m zuivelboer volgen nog 14 bladzijden met Boerenuitdrukkingen, Boerenplaatsnamen, Boerenachternamen en Pseudoboerenwoorden.

In deze alleraardigste verzameling is voor ieder veel interessants te ontdekken, zoals de grutboer, de boerkist en de boernoom die met een oom niets van doen heeft.

Veel plezier ermee.

Kees Cornelissen



WWW.DIXMODE.NL



Markt 24
Eersel
T: 0497 - 516000

Maandag gesloten

MODE VOOR
DAMES MET
HEUSE
BORSTEN,
BILLEN EN
HEUPEN



**“Uitgeslapen
mensen kiezen
voor een betaalbaar
kwaliteitsmatras.”**

**UW BEDDENSPECIALIST
VANAF 1981**

**WONINGINRICHTING
DE WIN EERSEL**



ODRADA STRAAT 48 • TEL. 515016

CHINEES-INDISCH-RESTAURANT

美華酒家



"MEI WAH"

5503 BK VELDHOVEN
Burg. v. Hoofflaan 83-89
Tel. 040-2534732
Fax. 040-2547073



5615 AB EINDHOVEN
Leenderweg 86
Tel. 040-2117557

Dagelijks geopend van: 11.00-22.30 uur
Exclusieve accommodatie voor Uw:
partijen - familiediners - lunch of diner met
zakelijke relatie - personeelsavonden - etc.

de Muzenval

S.c.c. "de Muzenval" beschikt over diverse zalen die geschikt zijn voor vergaderingen, cursussen, bijeenkomsten, voorlichtingsavonden, workshops etc.

Ook heeft sec "de Muzenval" een theaterzaal met 350 zitplaatsen waarin alle faciliteiten aanwezig zijn voor uw bedrijfsvergaderingen of seminars.

Bovendien kunt u in de gezellig ingerichte foyer na afloop nog een drankje of hapje gebruiken.

sociaal cultureel centrum "de Muzenval"

Dijk 7 - 5521 AW - Eersel - Tel. 0497-515997 - info@muzenval.nl