

87/2

Helmonds Heem



HEEMKUNDEKRING
HELMOND
PEELLAND

Helmonds Heem is een uitgave van de Heemkundekring
Helmond-Peelland. Het blad verschijnt viermaal per jaar.

Uitgave van dit tijdschrift is slechts een van de activiteiten
van Heemkundekring Helmond-Peelland. Andere activiteiten
zijn onder andere toponymie, genealogie en archeologie.

De Heemkundekring hoopt door middel van haar activiteiten
het Helmondse Heem te beschermen.

Belangstellenden zijn in onze vereniging natuurlijk van harte
welkom.

ISSN 0166 - 3585



Uitgave
van Heemkundekring
Helmond-Peelland

Opgericht 24 mei 1948

**EIGENDOM
HEEMKUNDEKRING
HELMOND-PEELLAND**

JULI 1987 - NR. 2

Inhoud:

Redactioneel	3
Station Helmond J.J.F. de Waal	4
Museumnieuws	
Schilder Marinus Dillen	21
Hub Hermens	23
Jan Zeeuwen	
Archeologisch onderzoek Eikendreef	28
R.F.M.Willems	
Inventaris van botresten van twee paarden	32
Theo de Jong	



DRIEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT

Sekretariaat en abonnementen:

J.Vincent, Gooisehof 164,
Helmond - Tel.04920-40707

Redaktie:

Geert-Jan v. Bussel
Sanne Vonk
Jan Zeeuwen

Redaktie-adres:

Dennehoutstraat 9 -tel.33236
5706 XS Helmond

Typewerk: mevr.v.Mierlo
Mierlo

Kringlidmaatschap, inkl.
abonnement f 25.- per jaar
Abonnement zonder kring-
lidmaatschap f 15.- per jaar

Penningmeester:

H.v.Laarhoven, Steenweg 59
5707 CE Helmond

Giro 26.41.099
Amrobank, Helmond
rek.nr.48.80.23.300

REDACTIONEEL.

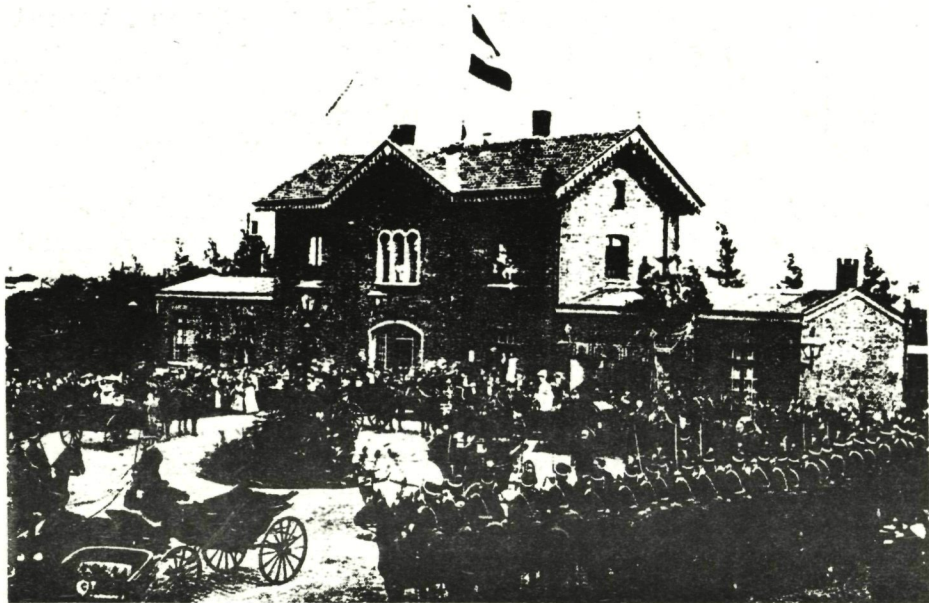
Voor U ligt het zomernummer van *Helmonds Heem*. Opnieuw gevuld met een aantal lezenswaardige bijdragen. Vooral op de artikelen betrekking hebbend op de opgravingen aan de Eikendreef maken wij U attent. Zoals U naar alle waarschijnlijkheid wel weet zijn daar een aantal bijzondere archeologische ontdekkingen gedaan. Vooral de tracerings van het oude middeleeuwse klooster "In die Haghe" is een belangrijke vondst. Het nu in *Helmonds Heem* gepubliceerde is slechts een tussenverslag, zodat het te verwachten is dat binnen afzienbare tijd nieuwe verslagen van de Archeologische Werkgroep van onze kring te verwachten zijn.

Ook kunnen we deze keer weer een bijdrage publiceren van *J. de Waal*, - ditmaal handelende over de perikelen betreffende het Helmondse station. *Jan Zeeuwen* heeft ditmaal de pen gegrepen om de Amsterdamse Helmonder Hub Hermens te gedenken, terwijl *Theo de Jong*, lid van de Vereniging Helmond, bereid was de botresten gevonden bij de Eikendreef te analyseren.

Het juni-nummer van *Helmonds Heem* is zodanig dat men er best de vakantie mee in kan gaan. Veel plezier bij het lezen ervan en aan alle leden van de kring een goede zomer en een prettige vakantie toegewenst.

De redactie.

Station Helmond



Bezoek van koningin Wilhelmina en
prins Hendrik aan Helmond
20 augustus 1904.

HET CENTRAAL STATION VAN HELMOND.

J.J.F. de Waal.

In januari 1986 werd een begin gemaakt met de sloop van het oude stationsgebouw van de Nederlandse Spoorwegen in Helmond. Het zou spoedig daarna verdwenen zijn. In de loop van de volgende maanden verrees op dezelfde plek een nieuw station. Het werd op 24 september 1986 door de reizigers in gebruik genomen en op 1 mei 1987 door de burgemeester van Helmond officieel geopend. Tevoren was op 1 juni 1986 ook de nieuwe voorstadhalte Helmond-Brouwhuis van de Nederlandse Spoorwegen door de burgemeester officieel in gebruik genomen. Pas een jaar later, op 31 mei 1987, volgde de opening van het bijbehorende plaatskaartenkantoor. Er zal bovendien in de toekomst (niet voor het jaar 1992) een andere voorstadhalte, Helmond- 't Hout, worden aangelegd in Mierlo-Hout. Getuige deze ontwikkelingen staat de gemeente Helmond volop in de belangstelling van de Nederlandse Spoorwegen. Vandaar nu ook dit artikel over de verdwijning van het oude spoorwegstation en de totstandkoming van een nieuw in het centrum van de stad.

HET OUDE STATION.

Over het oude spoorwegstation van Helmond is de laatste jaren het nodige te doen geweest. Vreemd eigenlijk, dat zo'n bouwkundig oninteressant en rommelig gebouw - een gunstiger herinnering heb ik er jammer genoeg niet aan - zoveel emoties heeft kunnen losmaken. Opvallend is ook dat de voorstanders van het oude station zich pas een jaar of tien zijn gaan inzetten voor het behoud ervan. De stationsdiscussie heeft zich in een verder verleden vooral toegespitst op de vraag wanneer in Helmond eindelijk eens een nieuw representatief spoorwegstation gebouwd zou kunnen worden.

De spoorweg Eindhoven-Helmond-Venlo is op 1 oktober 1866 in gebruik genomen. Gegevens over een officiële opening van het Helmonds station, die waarschijnlijk op of rond dezelfde datum plaatsvond, zijn in de plaatselijke archieven niet aangetroffen. Er zal niet veel gefeest zijn, want er heerste destijds een noodlottige cholera-epidemie in de stad. Nadat de aanleg van de spoorweg al in de gemeenteraadsvergadering van 29 september 1845 ter sprake was gekomen, zouden concrete berichten over de bouw van een station in Helmond pas geruime tijd later verschijnen (1). Zo schreven Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant op 15 mei 1863 aan het gemeentebestuur dat hier een station zou komen: "tusschen de doorsnijding van het zoogenaamd Smal - straatje en een weg 175 el oostelijk van de Zuid-Willemsvaart gelegen" (2). Toen op 8 december 1864 de aanleg van de spoorweg van Helmond naar Venlo werd aanbesteed, was daarbij inbegrepen de bouw van "een stationsgebouw IVde klasse met bijbehorende stoepen en marquise te Helmond. Een haltegebouw der Vde klasse te Deurne. Een haltegebouw der Vde klasse te Horst-Sevenum" (3).

Het oude spoorwegstation van Helmond was een sober gebouw, strak van lijn met alleen in de voor- en achtergevel een onderbreking door een soort fronton. Het hoge middenstuk bevatte een bovenverdieping. Links en rechts waren aan dit middenstuk lage zijvleugels gebouwd. Het oorspronkelijk uiterlijk van het station verdween in 1911 door een uitbreiding (4). Vóór het hoge middenstuk kwam een lage uitbouw, waarvan het dak voor de bewoners van de bovenverdieping van het station tot balkon diende. Er volgden nog meer veranderingen. In de gemeenteraadsvergadering van 1 mei 1930 werd bijvoorbeeld de aanbouw van een serre vóór een zijvleugel van het station goedgekeurd, wat een

vergroting van de stationsrestaurantie betekende (5). Het gebouw bevatte ondermeer drie wachtkamers: een wachtkamer eerste en tweede klas in één vertrek plus een aangebouwde serre, een aparte wachtkamer derde klas en nog een wachtkamer voor niet-rokers. De latere toevoegingen en veranderingen ten spijt werd het uiterlijk van het station er niet fraaier op, maar kreeg het eerder de indruk van een rommelig allegaartje. Dr. L. van Egeraat, de bekende Noordbrabantse schrijver over toeristische onderwerpen, uitte zich ooit als volgt: " In 1849 werd Helmond nog een "bevalige open plek aan de Aa" genoemd, wat momenteel stellig niet meer gezegd kan worden, want niet alleen het station is samen met dat van het Engelse Oxford het misschien lelijkste van Europa, maar ook elders doet de stad bijzonder lelijk aan, al moet ook gezegd worden dat er attractieve wijken zijn en dat het al vermelde romantische stadshart (kasteeltuin en kasteelraadhuis) heel veel goed maakt. " (6).

POLITIEKE AANDACHT

Over het vorige station van Helmond, dat praktisch honderdtwintig jaar als een der meest gebruikte openbare gebouwen van de stad heeft dienst gedaan, wordt in de plaatselijke historische bronnen weinig bijzonders teruggevonden; dat komt ook omdat het eigendom van de Nederlandse Spoorwegen was. Wie er de notulen van de gemeenteraadsvergaderingen op naslaat, bemerkt dat pas in de tweede helft van deze eeuw de onaantrekkelijke toestand in en rond het station geleidelijk de aandacht van de Helmondse politiek is gaan krijgen. Ergerde gemeenteraadslid mr. J.A. de Jonge van Zwijnsbergen zich op 16 februari 1959 nog aan de gebrekkige rijwiellstalling bij het station, waarover hij toen opmerkte dat met het stallen of terughalen van de fiets meer tijd gemoeid was dan met een reis van Helmond naar Eindhoven, op 28 maart 1963 stelde gemeenteraadslid T.F. Praasterink een andere zaak aan de orde (7). Hij

constateerde dat Helmond geen stationschef meer had. De hoofdconducteurs van vertrekkende treinen gaven voortaan het sein, wat vroeger alleen bij kleine stations het geval was. Hij sprak er dan ook zijn onstemming over uit dat het station van Helmond, een plaats van 45.000 inwoners, in het vervolg tot de kleine stations moest worden gerekend. Volgens hem zou een nieuw station voor Helmond geen enkele kans meer maken.

Naderhand werden er in de gemeenteraadsvergaderingen van 8 en 9 december 1965 ook de nodige woorden aan het probleem gewijd. Waarnemend burgemeester J. Raymakers, tevens raadsvoorzitter, benadrukte als antwoord op een desbetreffend betoog van drs. P. de Roij dat de zorg voor een goed station eigenlijk geen taak van het college van B. en W. maar van de Nederlandse Spoorwegen was (8). Helmond zou vooral gebaat zijn met een goede en veelvuldige treinenloop, behoorlijke treinen enz. Wat dat betreft zag het college, ook door samenwerking met de plaatselijke V.V.V., zijn streven met succes bekroond. Een volgende fase zou de verbetering van het aanzien en de inrichting van het stationsgebouw kunnen betekenen. Raymakers meende wel "dat aan dit station, dat een zeer provinciale indruk maakt (wat anderzijds soms voordelen heeft), vele verbeteringen moeten worden aangebracht", "dat vooral de ingangen en uitgangen sterk moeten worden verbeterd en dat het geen weelde zou zijn als de perrons werden overkapt". Hij suggereerde dat het uitblijven van de gewenste voorzieningen misschien te wijten was aan 't feit dat zeer veel vrachtvervoer vanuit Helmond tot dusver aan de neus van de Nederlandse Spoorwegen, waarvoor dit transport een belangrijke inkomstenbron betekende, voorbij was gegaan.

Tijdens dezelfde vergadering gaf gemeenteraadslid drs. P. de Roij het volgende commentaar op de woorden van J. Raymakers: "U heeft, mijnheer de voorzitter, gesproken over eventuele verbetering van het station in Helmond, dat ik aan de orde heb gesteld, en gezegd dat die

verbetering in de eerste plaats een taak van de Nederlandse Spoorwegen is. Ik geloof echter dat wij met een verbetering van het station er nog lang niet zijn. Wat ik bedoeld heb, is een radicale afbraak van dit negentiende-eeuwse geval en een radicale nieuwbouw. Dat de Nederlandse Spoorwegen op dit gebied wel ooit iets doen (niet dat het dikwijls gebeurt, want dat geloof ik niet, gezien de moeilijke rentabiliteit in deze bedrijfstak), bewijst toch wel de riante vernieuwing van het station te Tilburg. Ik kan mij ergens voorstellen, dat een goed station in Helmond ook in het belang van de Nederlandse Spoorwegen zelf is. Want als straks de weg Eindhoven-Helmond zal zijn gerealiseerd, zal het nog eenvoudiger worden om per auto naar Eindhoven te gaan. Willen de Nederlandse Spoorwegen in de toekomst nog op massaal vervoer kunnen rekenen, dan zullen zij naar mijn wijze van zien niet alleen voor goed vervoer, maar ook voor een accommodatie die echt bij de tijd is moeten zorgen. Dan zullen zij ervoor moeten zorgen, dat de mensen in een prettige omgeving op de trein kunnen wachten of aankomen en dat betekent, dat de tegenwoordige toestand in Helmond, die nog van de vorige eeuw is, niet kan worden gehandhaafd" (9).

Ook gemeenteraadslid J.C.Overzier merkte in dit verband op: "Wij hebben nu een oud en versleten station, dat men een beetje heeft veranderd. Maar de Nederlandse Spoorwegen hadden erop gerekend, dat Helmond activiteiten zou hebben ontwikkeld om tegelijk met het hoogspoor ook een nieuw station te verkrijgen. Zou dat zijn gebeurd, dat zouden wij klaar zijn geweest. Maar tot mijn grote spijt het ik deze week moeten lezen, dat er tussen de Nederlandse Spoorwegen en de gemeente Breda een overeenkomst is gesloten, zodat niet Helmond, doch Breda aan de orde komt wat een nieuw station en verbeteringen van de spoorwegen betreft " (10).

VERBETERINGEN GEWENST

P.H. Jansen bleek bepaalde ervaringen met de Nederlandse Spoorwegen te hebben die hij de Helmondse gemeenteraadsleden op 8 december 1965 niet wilde onthouden: "Mijnheer de voorzitter ! Vooraf wil ik een grapje vertellen aan het adres van de heer Overzier, om zijn optimistische verwachtingen ten aanzien van de spoorwegen enigszins te temperen. Een paar jaar geleden ben ik op de trein gestapt zonder dat ik een kaartje had. Toen ik mij bij de conducteur meldde, kreeg ik te horen dat ik een gulden boete moest betalen. Ik heb die gulden onder protest betaald, zeggende: ik krijg hem gegarandeerd terug. De volgende dag heb ik de hoofddirectie van de spoorwegen geschreven dat ik vijf minuten voor het vertrek van de trein in het dorpsstationnetje van Helmond in de file stond om een kaartje te kopen, dat ik de trein beslist moest halen, dat de trein al een minuut binnen was en dat ik toen van de schrik de file heb verlaten en zodoende zonder kaartje in de trein ben gestapt.

Een week of vier nadien belde de toenmalige stationschef, de heer Meijer, bij mij aan, hij had een hoop papieren onder de arm, die ik allemaal moest tekenen. Het bleek dat hij mij een gulden kwam aanbieden, met de excuses van de hoofddirectie van de spoorwegen. Hij merkte daarbij op, dat hij het gebeurde wel erg vond, aangezien mijn gulden de spoorwegen verscheidene honderden guldens had gekost: de stukken moesten om advies van Utrecht naar de inspectie Breda worden gestuurd; van Breda moesten zij naar het ressort Venlo, waar Helmond onder valt; de stationschef van Helmond moest verklaren dat mijn verklaringen betrouwbaar waren; de loketbediende moest getuigen etc. De heer Meijer zei ook, dat hij het niet mooi vond dat ik achter zijn rug om naar de hoofddirectie was gestapt, al was het dan schriftelijk. Maar hij voegde hieraan toe: "Ik heb er één voordeel mee behaald. Ik verkoop

per jaar 4000 retourtjes Helmond-Eindhoven. Ik ben al vier jaar met de hoofddirectie bezig om een kaartjesautomaat te krijgen. Ik ben daar nooit in geslaagd, maar nu heeft de hoofddirectie mij schriftelijk meege-deeld, dat zij naar aanleiding van dit geval had be-sloten een kaartjesautomaat in Helmond aan te brengen." Ik geloof, mijnheer de voorzitter, dat het bij de spoorwegen zo is, dat zij, als men bij hen komt met fl. 25 miljoen of fl. 30 miljoen op zak en haar dien-sten niet te veel in de weg legt, wel bereid zijn te luisteren naar wat men hier wil en dat er dan misschien nog iets te bereiken is " (11).

Wethouder J.H. Hamacher besloot in de gemeenteraads-vergadering van 9 december 1965 de discussie over het Helmondse station: " Mijnheer de voorzitter ! De heren De Ruij, Overzier en Jansen hebben gesproken over nieuwbouw c.q. verbouwing van het station. In verband met het niet doorgaan van het hoogspoor (waar-van de kosten voor de gemeente fl. 45 miljoen zouden bedragen) wordt de verbetering van het stationsgebouw nu van groot belang. Wij zijn bereid dienaangaande contact op te nemen met de Nederlandse Spoorwegen in de hoop dat de eventuele verbetering van het station niet weer voor onze rekening zal komen ! Wij hebben in de naaste toekomst toch besprekingen met de spoor-wegen in het kader van lopende onderhandelingen; wel-licht kan daarbij meteen de kwestie van het station worden aangesneden. Overigens is het station in het plan binnenstad gedacht in oostelijke richting, waar het veel beter contact maakt met het plaatselijke hoofdwegennet. Wij zullen in de besprekingen trachten te bereiken, dat de nieuwbouw van het station kan wor-den losgemaakt van de kwestie van het hoogspoor en meteen op de stedenbouwkundig beste plaats kan geschie-den. Er zijn meer van deze voorbeelden te noemen, waar-bij ondanks het hoogspoor het station op straatniveau ligt " (12).

HET GOUDEN GAT VAN HELMOND

Helmond was duidelijk aan een nieuw spoorwegstation toe. Hoewel de stad in de volgende jaren werd geteisterd door ingrijpende maar voor een betere toekomst van Helmond toch vaak onvermijdelijke sloop, bleef het oude station overeind. Na de aanwijzing van Groei-stad in 1977 kreeg het zogenaamde Stationskwartier grote aandacht van planologen, architecten, investeerders enz. Het door de Zuid-Koninginnewal, Weg op den Heuvel, Kasteel-Traversal en Tiendstraat begrensde gebied moest meer allure gaan uitstralen door hoogwaardige bebouwing van woningen, kantoren, winkeltjes en horecagelegenheden. In die visie paste ook een representatief stationsgebouw waar Helmond al zo lang naar snakte. Eindelijk kwam er schot in de zaak. Nadat op 21 november 1980 de eerste fase van het Stadskantoor al officieel was geopend, betekende vooral de opening van het GAK-districtskantoor op 22 april 1983 een veelbelovend begin. Dit laatstgenoemde grote gebouw pal tegenover het oude station vervulde een voortrekkersrol in het tot dan toe nog vrij troosteloze Stationskwartier. Toch bleef het voorlopig bij deze bebouwing in wat overdreven ooit het "gouden gat van Helmond" was genoemd.

Regelmatig doken in de plaatselijke pers berichten over de grootscheepse plannen op (13). De filosofie die de bekende architect Piet Blom voor het stationskwartier ontwikkelde, verdeelde de Helmondse politiek. Enkele elementen van Bloms visie waren: een stationsplein, afgesloten door een arcadeachtige overbouw van de Weg op den Heuvel; een acht meter brede promenade onder het spoor en onder de Binnenparallelweg door; een woontoren op de hoek van de Weg op den Heuvel en het verlengde van het Zuidende; een soort wintertuin achter de arcade; 'n hotel bij het stationsplein; een woongebied naast het stadskantoor en aan beide zijden van het spoor (14). Er was veel over te

doen. Op het ogenblik ziet het er naar uit dat in de loop van 1987 begonnen zal worden met het nieuwe boogvormige Arcade-gebouw, dat als visitekaartje van Helmond gedacht is voor treinreizigers die in de stad aankomen (15). De naam van de architect komt in de presentatie om verkooptechnische redenen niet naar buiten, want Piet Blom zou eventuele beleggers kunnen afschrikken. Het zogeheten stationshotel, dat de Eindhovense universiteitsstudent Dick Bouman ontwierp, is inmiddels van de baan wegens de hoge kosten en andere inzichten van de gemeente Helmond. Om het Stationskwartier flink op te krikken wilde de student het station combineren met de bouw van een aanpalend hotel (16).

TELEURSTELLING OVER HET NIEUWE STATION

Veel inwoners van Helmond zullen, met in hun achterhoofd de over het Stationskwartier gevoerde discussie, hoge verwachtingen hebben gehad van het toekomstige station. Toen een eerste bouwtekening in de krant verscheen, bekreep mij overigens wel een gevoel van teleurstelling dat, naarmate de bouw vorderde, bepaald niet verminderde. Integendeel, ik kon mijn ogen nauwelijks geloven toen het nieuwe station op 24 september 1986 door de reizigers in gebruik werd genomen. Helmond bleek een onaanzienlijk openbaar gebouw "rijker". Juist het tegenovergestelde van wat de bedoeling was geweest. En dat op die riante plek ! De kritiek op het drie miljoen kostende stationsgebouw loog er niet om.

Wethouder Jonkers van ruimtelijke ordening reageerde ontstemd: De NS hebben ons als stiefkind behandeld. We hebben een zeer pover en simpel gebouw gekregen; het heeft geen allure, het is niks. Het stationnetje past niet in onze plannen. Wij proberen Helmond wat op te krikken, er een stad met niveau van te maken.

En dan word je opgescheept met zo'n simpel gebouwtje, dat maar net aan de eisen voldoet " (17). De portier van het GAK-kantoor merkte op: "Ze hadden het oude gebouw moeten restaureren, dat was pas mooi geweest. Nu moet ik de hele dag tegen dit lelijke ding aankijken. Het is zonde dat ons GAK er tegenover staat." Vooral voor de stationsrestauratie had men weinig waarderende woorden over. Het grootste deel van de ruimte wordt ingenomen door een buffet met een paar stoelen (acht van de oorspronkelijk vijftig geplande zitplaatsen). De beheerder vond het maar vervelend dat de reiziger zijn uitsmijter staande moet opeten: " Het nieuwe restaurant is veel te klein; ik kan er niet eens stoelen en tafels in kwijt. Daar heb ik al meteen op gewezen, toen de tekeningen gemaakt werden. Maar ze hebben niet naar me willen luisteren." Ook de buschauffeurs klaagden: " Het is belachelijk, dat je niet eens kunt gaan zitten om een kop koffie te drinken. Wat moeten al die mensen, die een bus missen en dan een uur moeten wachten " ?

De woorden van Helmonds burgemeester mr. W. van Elk lieten tijdens de officiële opening van het station op 1 mei 1987 aan duidelijkheid niets te wensen over (18). "Ongezoeten kritiek op nieuwe station "luidde de kop in de krant boven het bericht, waarin verder stond te lezen: "Dit gebouw heeft ingeboet aan allure en als het stationskwartier straks is gerealiseerd valt dit station wat in 't niet", hield burgemeester Van Elk zijn gasten van de spoorwegen voor ". "Ach, 't is een efficiënt gebouw en tot nu toe hebben we geen klachten ontvangen van reizigers", reageerde G. Peters van Neijenhof, chef van het exploitatierayon Oost-Brabant, droogjes . Naar buiten toe verdedigde de NS-woordvoerder van het rayon de nieuwbouw door mee te delen: "Als de voorstadhalte in Mierlo-Hout gerealiseerd is, heeft Helmond drie stations. En ik ken in heel Brabant geen enkele stad die dat kan zeggen ". Alsof het aantal stations binnen een bepaalde gemeente wat afdoet aan de kwaliteit van een van die stations ! Volgens wethouder

J. van der Zanden, die ook bij de opening aanwezig was, had de NS de nieuwbouw aanvankelijk "helemaal uitgekleeft". Het zou bijvoorbeeld de bedoeling zijn geweest om de overkapping van de perrons maar achterwege te laten. Burgemeester mr. W. van Elk, volgens wie het rayon het stilletjes wel eens was met de kritiek van het gemeentebestuur, merkte tenslotte terecht op: " 't kan helemaal geen kwaad om 'ns een kritische noot te plaatsen. Dat hebben we in 't verleden misschien wel te weinig gedaan. "

AAN DE ACHTERSTE MEM

De Nederlandse Spoorwegen hebben Helmond geen representatief station waardig geacht. De NS-hoofddirectie, die in haar beslissing zou hebben afgeweken van het advies uit het rayon, vond het geld daarvan kennelijk niet aan Helmond besteed. Alsof de stad in het verleden zo royaal met NS-gunsten bedeed is geweest ! Wie amper tien jaar geleden voor het eerst per trein in Helmond arriveerde, onderging bij het aanschouwen van dat onooglijk en rommelig oude stationnetje in die desolate vlakte vreemde gewaarwordingen. Wie niet beter wist, dacht verkeerd te zijn uitgestapt, ergens midden in een wei. Als ik destijds in Helmond aankwam, kreeg ik persoonlijk meer dan eens aanvechtingen om met de volgende trein onmiddellijk naar de plaats van herkomst terug te keren. Maar de hoop op betere tijden bleef bestaan. Het nieuwe station - welke befaamde architect zou aan dit bouwsel toch zijn naam verbonden hebben - is een laag rechthoekig gebouwtje met een brede luifel. Een aantal opvallende "dakspanten" moet het geheel wat meer body verlenen. Ik geef wethouder Jonkers volmondig gelijk, waar hij beweert: "De NS hebben ons als een stiefkind behandeld. We hebben een zeer pover en simpel gebouw gekregen; het heeft geen allure, het is niks "(19).

De stad lijkt weer jaren in zijn ontwikkeling te zijn teruggeworpen. Zal het nog ooit goed komen met Helmond en het station ? Menigeen pleegt nu schamper op te mer-

ken dat men bij de bouw van dit station het dak verge-
ten is. Uitgerekend in het Jaar van de Daklozen ! Dat
Helmond - om het eens met de beeldende woorden van een
varkensfokker uit te drukken - weer aan de achterste
mem heeft gelegen, lijkt zonneklaar. Want waarom lie-
ten de Nederlandse Spoorwegen sinds de jaren vijftig
monumentale, representatieve en goed ingerichte stations
aan dezelfde lijn verrijzen in achtereenvolgens Eindhov-
en, Venlo, Tilburg en Breda ? En waarom worden derge-
lijke gebouwen ook tegenwoordig nog regelmatig geopend ?
Te denken valt slechts aan het riante station van Schip-
hol of van Sloterdijk in Amsterdam en aan het in aan-
bouw zijnde Centraal Station van Almere. In Utrecht,
de zetel van de Nederlandse Spoorwegen, is op 21 novem-
ber 1986 bovendien de bouw van een nieuw paradepaardje,
het Centraal Station, officieel gestart. Met dat pro-
ject is een bedrag van maar liefst 33 miljoen gulden ge-
moeid. De oplevering van de nieuwe stationshal is gepland
in 1989, het jaar dat de spoorwegen in Nederland hun 150-
jarig bestaan vieren (20). In genoemde plaatsen willen
de Nederlandse Spoorwegen hun station dus wél meer allu-
re geven.

Een inwoner van Helmond die Heerenveen per trein bezoekt,
zal van de bouwpolitiek van de Nederlandse Spoorwegen
weinig begrijpen. De Friese gemeente met ongeveer de
helft van het inwoneraantal van Helmond heeft een nieuw
station gekregen, dat in 1985 te Bristol (Engeland)
werd bekroond als "het beste van de grote nieuwe stati-
ons in West-Europa" (21). Het oordeel van de jury luidde
ondermeer: "Licht en luchthartig, en met een gedurfd
kleurgebruik: een modern en attractief gebouw waarin
elementen van de traditionele spoorwegarchitectuur zijn
terug te vinden". Wat kan in Helmond niet wat in Heeren-
veen wel mogelijk is gebleken ? In een krantebericht
over de destijds te Bristol bekroonde NS-ontwerpen lees
ik verwonderd: "De spoorwegen zijn enkele jaren geleden
afgestapt van de eenvormige stationsbouw. Divergentie
is het motto. Het type Boxmeer en Beilen (vierkant met
plat dak: zeg maar het bungalow-model) en het type

Utrecht-Overvecht (zeskantig) hebben hun tijd gehad. Geen station lijkt op het andere. De high-tech heeft overall flink toegeslagen en ook het multifunctionele stationsgebouw duikt steeds meer op. De nieuwe bouwstijl kan floreren, dank zij de nieuwe lijnen (Flevo-lijn, Veenendaallijn) en de vervanging van oude stationsgebouwen uit de vorige eeuw "(22). Men oordele zelf wat van deze woorden op het nieuwe Helmondse station van toepassing is geweest. Ik ben benieuwd of het type Helmond (NS-model = Nieuwe-Simpelheid-model) bij de Nederlandse Spoorwegen opgang zal gaan maken.

Naar aanleiding van de bekroning van het nieuwe station van Heerenveen heeft Jan Blokker een volgens mij mees-terlijk stukje in de Volkskrant geschreven, "Prijs" ge-heten (23). Hij relativeert daarin de waarde van de be-haalde prijs en neemt het architectonische hoogstandje onder de loep. Met als resultaat dat niet het be kroonde nieuwe, maar het verdwenen vroegere Heerenveense stati-on, in zijn ogen een van de lelijkste oude stations van West-Europa, zijn sympathie lijkt te hebben gewonnen. Toen het nieuwe Helmondse station officieel geopend was, moest ik weer aan het ironische stukje van Jan Blokker denken. Tijdens het herlezen bemerkte ik dat de zo tref-fend geschetste Heerenveense situatie niet wezenlijk van de Helmondse verschilt, al is het povere Helmondse sta-tion niet bekroond en zal het ook nooit worden. Daarom volgt hier ter vergelijking en tot besluit een weergave van het krantestukje "Prijs". Treffend vind ik dat Jan Blokker aan zijn laatste bundel columns, waarin het ge-noemde stukje ook is opgenomen, zelfs de titel "Het sta-tion van Heerenveen " heeft meegegeven (24).

P R I J S (door Jan Blokker)

Het oude station van Heerenveen heb ik goed gekend. Het was treurig, functioneel en lelijk, dus ik vond het allang prachtig. Als je aankwam uit het zuiden - voor Friesland is Zwolle al een beetje o, la, la -

liep je binnen op het tweede perron. Om vandaar via perron 1 naar de uitgang te komen moest je, net uitgestapt, even wachten tot de trein z'n tocht naar nog onherbergzamer, nog noordelijker oorden ging voortzetten, en dan stond je soms wel drie minuten tussen zwijgende lotgenoten voor zo'n slagboom: een beklemmende ervaring. Buiten bleek de streekbus naar Balk of Appelscha steeds zojuist te zijn weggereden, en in Café Spoorzicht heb ik veel halve dagen op de volgende zittingen wachten.

Ik heb altijd maar twee soorten stations willen kennen. In het echte grote werpt Anna Karenina zich voor de aanstormende locomotief en blijven de angstkreten van de omstanders in een wolk van stoom onder de gietijzeren overkapping hangen. Aan de kleinere - voor gemeentes met minder dan 50 duizend inwoners - sterf je door vliegende tering omdat er geen overkapping is. In het oude Heerenveen raakte ik graag zwaar verkouden, omdat ik vind dat iedereen naar vermogen moet bijdragen aan de instandhouding van kostbare cultuurtradities.

Maar zou ik het beter weten dan een internationale jury die op spoorweggebied Oscars toekent voor de mooiste kostuums en passende decors ?

"Prominent", las ik in de krant, "zijn de twee halve cilindervormige gewelven waarin volgens Van Belkum de beschutting tot uitdrukking komt".

Dat klopt met mijn herinnering aan die eerste, enige keer dat ik er naar keek: de beschutting is er niet, de beschutting komt tot uitdrukking. De gewelven zien er uit als het palmenstrand dat iemand op het vensterruit van zijn ijskoude, tochtige slaapkamer heeft geschilderd, of als de tekening van een gezellige doorzonvoorgevel die je wel eens ziet aangebracht op een blinde muur in een haveloze saneerwijk.

De bouwmeester zelf lichtte nog toe: "Ze zijn aange-

bracht om de associatie met oude stations te wekken, en ze zijn er eigenlijk weer een parodie op, omdat ze loodrecht op de spoorbaan staan en van elkaar verschillen. Ik vind humor in de architectuur erg belangrijk."

Maar echt lachen zou ik misschien toch pas als mijn associatie met oude stations was gewekt, en ik bleek ineens in de kerk, de brandweerkazerne of de boerenleenbank van Heerenveen te staan - terwijl de trein uit Zwolle nog gewoon was blijven aankomen op een van de lelijkste oude stations van West-Europa.

NOTEN

- (1) Gemeentearchief van Helmond (verder GAH). Administratief Archief van Helmond (verder AAH). Notulen gemeenteraad, 29 september 1845.
- (2) GAH, AAH, inventarisnummer 443, nr. 5.
- (3) Streekarchief Zuid-Oost Brabant, Eindhoven. Nieuws en Advertentieblad voor het Arrondissement Eindhoven, 26 november 1864.
- (4) J.M.Th. Verschuieren, Helmond in oude ansichten, deel 2, 2de druk, Zaltbommel 1979, afb. 19.
- (5) GAH. AAH, 1930, dossiernummer 109c/4.
- (6) L. van Egeraat, Zeg maar dág tegen Brabant, Den Haag 1973, blz. 409.
- (7) GAH. AAH. Notulen gemeenteraad, 16 februari 1959, blz. 77, en 28 maart 1963, blz. 91.
- (8) Idem, 8 december 1965, blz. 372 en 373.
- (9) Idem, 8 december 1965, blz. 412.
- (10) Idem, 8 december 1965, blz. 426.
- (11) Idem, 8 december 1965, blz. 437 en 438.
- (12) Idem, 9 december 1965, blz. 460 en 461.
- (13) Helmonds Dagblad (verder HD), 13 en 15 maart 1985, 24 oktober 1985, 2 januari 1986, 7 mei 1986, 2 en 3 december 1986.
- (14) HD, 13 maart 1985.

- (15) HD, 2 en 3 december 1986.
- (16) HD, 2 januari 1986.
- (17) HD, 24 september 1986. Ook voor de volgende aanhalingen.
- (18) HD, 2 mei 1987. Ook voor de volgende aanhalingen.
- (19) HD, 24 september 1986
- (20) Tussen de Rails , Maandblad voor de Nederlandse Spoorwegen, 36ste jrg., Amsterdam 1987, nr. 1, blz. 17. De Volkskrant, 9 januari 1987.
- (21) De Volkskrant, 26 juli 1985.
- (22) De Volkskrant, 26 juli 1985.
- (23) De Volkskrant, 27 juli 1985.
- (24) Jan Blokker, Het station van Heerenveen, Amsterdam 1986. Zie voor het stukje "Prijs" in genoemde bundel op bladzijde 57 en 58.

+++++

DE KONING IS DOOD, LEVE DE KONING!

Bijna geruisloos had in januari van dit jaar een bestuursmutatie plaats. Onze secretaris werd vervangen en er kwam een nieuwe: J.Vincent, Gooisehof 164, Helmond.

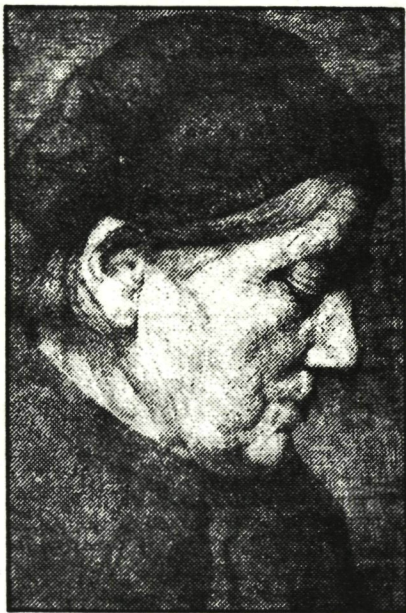
Ogenschijnlijk een heel normale zaak; voor buitenstaanders tenminste. Toch weten wij, als redactie, enigszins hoeveel werk Cor. v.Lierop, de afgetreden secretaris verzette. Met hoeveel zorg en accuratesse hij redigeerde en organiseerde. En dat alles zonder enige ophef.

Destemeer voelen wij ons gedrongen Cor van Lierop te danken voor zijn jarenlange inspanning en vriendelijkheid.

Zunne schone hebben we nog nooit gehad!

+++++

MUSEUMNIEUWS



● Een van de portretten van Dillen.

M A R I N U S D I L L E N

In een der zalen van het Gemeentemuseum Helmond is op dit moment een selectie uit het grafisch oeuvre van Petrus Martinus Dillen (1890 - 1985) te zien.

Dillen werd in 1890 in Mierlo-Hout geboren als zoon van een boer. Zoals gewoonte in die tijd mocht Marinus - zoals hij werd genoemd - na de lagere school niet doorleren, maar moest hij op de boerderij meehelpen. In zijn vrije tijd tekende en schilderde hij. Dat deed hij zó goed dat in 1905 de Helmondse fabrikant Pieter Fentener van Vlissingen hem vroeg om in zijn textieldrukkerij te komen werken. Daar ontwierp Dillen patronen voor stoffen.

Af en toe bracht Dillen schilderijtjes mee naar zijn werk om die aan anderen te laten zien. Toen van Vlissingen deze zag, raakte hij er zo van onder de indruk dat hij Dillen vrijstelde van het werken in de fabriek. Met behoud van salaris mocht hij zich nu helemaal gaan wijden aan het vrij schilderen en tekenen. In 1916 slaagde Dillen voor het toelatingsexamen tot de Amsterdamse Rijksacademie. Tijdens zijn studietijd leerde hij een nieuwe techniek kennen: het etsen.

Na zijn studie keerde hij terug naar Mierlo-Hout. Daar maakte hij een aantal etsen, die nu in het Gemeentemuseum geëxposeerd worden.

De onderwerpen, die Dillen bijna altijd voor deze kunstwerken koos, waren het Brabantse landschap, zijn familie en portretten van Brabanders. Door deze onderwerpskeuze past zijn werk helemaal binnen de Brabantse kunst aan het eind van de 19e en de eerste helft van de 20ste eeuw. Bij voorkeur beeldde men toen de hardwerkende Brabantse mens en het ongerepte landschap van de eigen streek uit.

De openingstijden van het Gemeentemuseum Helmond, waar deze etsen zijn te bezichtigen, zijn van maandag tot en met vrijdag van 10 tot 17 uur; zaterdag, - zon- en feestdagen van 14 tot 17 uur.



HUB HERMENS

Jan Zeeuwen.

Toen in 1953 Albert Schweitzer de Nobelprijs voor de vrede ontving, werden zijn verdiensten o.a. voor de Afrikaanse mens uitvoerig belicht. Als predikant, als organist, als filosoof, als schrijver, maar ook als arts. Immers, hij stichtte in Lambarene (Fr.Congo) een hospitaal, waar de lijdende mens met grote zorg werd omringd. Dat was sinds 1913, toen hij de overvloed van Europa de rug toekeerde en de medische zending verkoos.

Die opofferingsgezindheid gold niet alleen de Elzasser Albert Schweitzer, maar ook ons land leverde een groot aandeel. Alleen al uit Brabant trokken duizenden jongens als missionaris naar Afrika, Zuid-Amerika en Azië;

naar gebieden waar de nood het hoogst was. Dàt betekende dag en nacht zwoegen en de grootst mogelijke soberheid en het gebeurde jarenlang, zonder enige ophef, zonder Nobelprijs of schouderklop. Een páár regels in de plaatselijke pers, als hij met verlof kwam; dat was in de regel alles. Misschien verlangde de man in zijn onthechting niet meer. Zo ging dat vóór de oorlog.

Dàt is nu gelukkig anders. De krant voorziet de stad en regio veel ruimer van nieuws en ook de televisie registreert sneller verdiensten. Zo verscheen er enkele maanden geleden een artikel, over de volle breedte, over de groots e activiteiten van pater Fleskens, die knappe Geldroppenaar, in zijn missiegebied. En terecht. Maar als Helmonder tel je dan toch maar 'schade' als je virtuose mensen uit je eigen stad niet vermeld vindt. Immers bijna gelijktijdig met het interview met pater Fleskens in ons dagblad, kreeg een handvol mensen in onze stad een simpele stencil, waarin werd bericht, dat pater Hub Hermens, oud 83 jaar, op 13 februari 1987, in Lela, Indonesië was overleden; en dat de herdenkingsdienst in het missiehuis St. Willibrord te Deurne zal worden gehouden om 11.00 uur.

Dàt was bijna 60 jaar nadat Hub Hermens de prille Kath. H.B.S. aan de Mierloseweg in Helmond bezocht. Helmond de stad, waarnaar mevrouw Hermens was verhuisd, toen haar man in Berlicum overleed en zij het Jamin-Filiaal onder haar beheer kreeg. De snoepzaak in de Veestraat, in 'hartje-stad', waar Hub, de Amsterdamse Helmonder, kennismaakte met een stukje 'Meierij' en de kath. H.B.S. voltooide. Omdat techniek zijn voorkeur had, bezocht hij direct daarna de M.T.S. in den Bosch, waar hij ook deze studie afrondde. Toen enige tijd later Philips-Eindhoven mensen nodig had, solliciteerde Hub en werd aangenomen op de tekenkamer. Voor niet lang, want de H.B.S.-contacten met deken Rath begonnen vruchten af te werpen; gesprekken waaruit de wens van Hub sprak priester te worden en het liefst missionaris.

In 1927 hakt hij de knoop door en meldt zich te Helvoirt voor het noviciaat. Onze stad achterlatend, het Helmond met zijn grauwe textiel- en ijzerfabrieken, met zijn kiosk en Bossche Tram, met zijn wielerbaan en T-Fordjes, met zijn povere wevershuisjes en pater Henricus. Zijn priesterwijding wordt al snel, in 1934, gevolgd door de missiebenoeming; een wens gaat in vervulling. En als op 3 juli 1935 het schip 'De Dempo' de haven van Rotterdam verlaat, is Hub aan boord. Op weg naar het Indonesië van de dertiger jaren, de gordel van smaragd, waar hij een pastoraat vervult tot 1942. Dan hebben de Japanners inmiddels Indonesië overvleugeld en volgt een 3-jarige internering op Celebes; een kweeling die tot 1945 duurt, de Japanse nederlaag.

Al snel blijken zijn kwaliteiten en op 19 juli 1950 wordt hij benoemd tot apostolisch prefect van Bali-Lombok. Als 'Monseigneur' vervult hij deze functie tot begin 1961. Als 1 jaar later een Indonesiër, Paul Sani Kleden, tot bisschop wordt benoemd (de beste keus vindt Hub) treedt hij, in een schitterend gebaar, terug als pater Hermens en wordt hij rector van St. Konradus te Onokora, Flores. Maar waar hij ook komt, hij roert zich.

Zijn M.T.S.- opleiding en gevoel voor techniek komen hem daarbij goed van pas. Dat blijkt b.v. uit het bevoeiingsproject in Matoloka, waarover pater Stockmann bericht:

" Het ging om een gebied van 600 ha. vruchtbare grond, zonder water. Een bergbeek liep doelloos de zee in. De beek moest worden omgelegd en geulen op de bergflanken worden uitgehakt; twee hoge aquaducten en een hoge stuwdam moesten worden gebouwd en dat alles met zeer eenvoudige werktuigen door de mensen zelf.

Het zou een werk van jaren worden.

Wie ontwerpt de plannen ? Wie meet het op ?
Wie begeleidt het ? Wie houdt de moed er
bij de mensen in, zeven jaar lang ? Hub !

De oorspronkelijk landeigenaren behielden
in oppervlakte de helft van de eigen inge-
brachte grond, nu in bevoelbare staat. De
andere helft werd onder allen, die hadden
meegewerkt, verdeeld: 30 bij 30 m, ruim vol-
doende om er met hun gezin van te leven.

Ze vroegen Hub hoeveel grond hij nu had ?

"Geen vierkante meter; het is voor jullie !"

Twee keer per jaar kan er nu geoogst worden
en er is voedsel ook voor een groeiende be-
volking. Er kan zelfs rijst worden geëxpor-
teerd ".

Petje af; en toch vergeet hij, bij al die inspanningen,
zijn taak als zielzorger niet. Zieken- en stervensbe-
geleiding en bemoediging, biechthoren, retraiten en
cursussen, ook daar had hij tijd voor. En dat alles
uit genegenheid voor het volk, waartussen hij mocht
werken.

Zijn vreugde over de benoeming in de zeventiger jaren,
van bekwame mensen op Flores als de gouverneur en het
districtshoofd, is groot. En in een brief aan pater
Verschuur schrijft hij, met trots, dat de nieuwe be-
windvoerders soms van slechte bussen gebruikmaken om
te ervaren wat de gewone man, op reis, voelt. Maar
ook dat de gouverneur de waarde van 'zuiver' water on-
derkent, als basis voor een goede gezondheid, valt bij
hem in goede aarde. Hoe vaak heeft hij zelf, tegenover
iedereen, hierop niet geattendeerd ?

Zijn voortdurende inspanning echter blijft niet zonder
lichamelijke gevolgen en in 1971 ondergaat hij een
maagoperatie, in 1976 gevolgd door een tweede, beide in
Nederland. En telkens mag hij terug naar zijn tweede
vaderland Indonesië, ondanks de terugkerende pijn.

Als hij in december 1986 in een ziekenhuis in Lela wordt opgenomen, slaapt hij veel. Tot hij op 13 februari l.l. voorgoed inslaapt temidden van zijn broeders.

Een schouderklop van Petrus zal zijn deel wel zijn.

En een "mar in orde, wonnie ! ".



ARCHEOLOGISCH ONDERZOEK EIKENDREEF

R.F.M. Willems

Namens de Archeologische Werkgroep

Heemkundekring Helmond-Peelland.

Archeologische vondsten gedaan tijdens de reconstructiewerkzaamheden van de Eikendreef te Helmond door leden van de archeologische werkgroep van de Heemkundekring Helmond-Peelland.

Daar de reconstructie aan de weg, uitgevoerd door de NEM in opdracht van de gemeente Helmond, langs het terrein loopt waarop enkele jaren geleden de resten van de eerste burcht van Helmond zijn blootgelegd leek het de werkgroep noodzakelijk om bij de graafwerkzaamheden aanwezig te zijn. De resten van bovengenoemde burcht dateren van de twaalfde tot begin vijftiende eeuw, tot de tijd waarop het huidige kasteel werd gebouwd. In een oude bron wordt ook vermeld dat aan het andere einde van de weg de eerste parochiekerk moet hebben gestaan, waaruit in de tweede helft van de vijftiende eeuw een klooster ontstaan is voor een aantal zusters kanunnikinessen. Dit klooster werd reeds in 1543 door de bewoners van Helmond in brand gestoken toen de stad werd aangevallen door de Gelderse legeraanvoerder Maarten van Rossum. De bewoners wilden voorkomen dat Van Rossum het klooster, dat enige honderden meters buiten de wallen van de stad lag, zou gebruiken als steunpunt voor zijn aanvallen. Toen in september 1986 met de ontgraving werd begonnen waren leden van de werkgroep dagelijks aanwezig om eventuele vondsten te bergen. Met de uitvoerder van de NEM, de heer Blauw, was afgesproken dat onderzoeken mochten worden uitgevoerd als de werkzaamheden niet belemmerd werden. Dit had consequenties, want

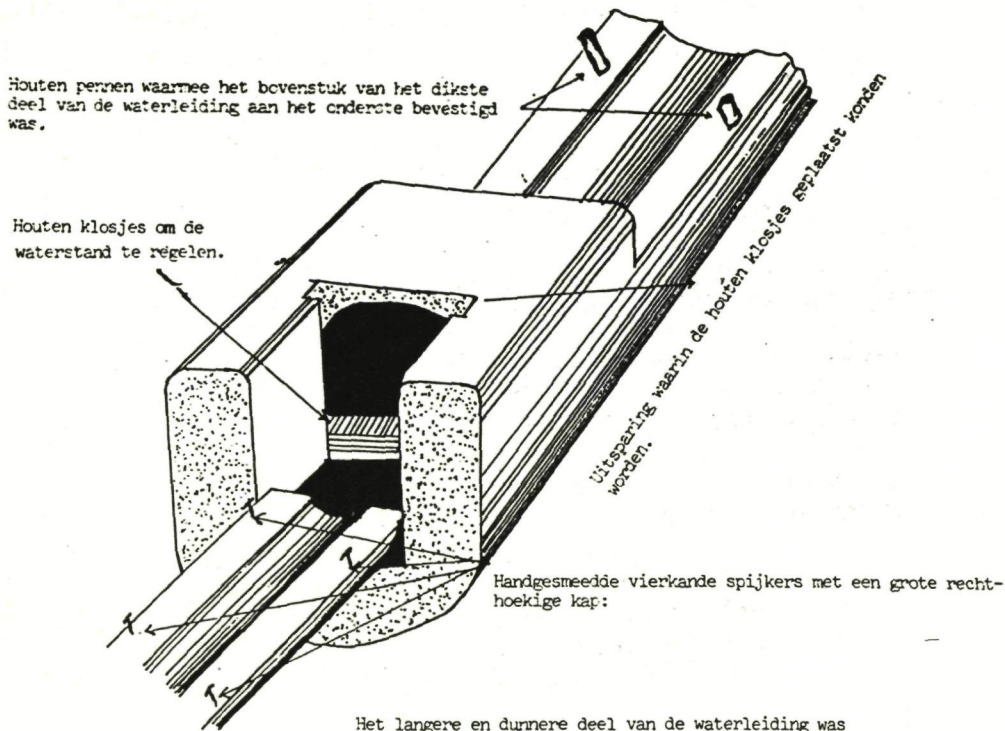
het betekende dat de opgegraven voorwerpen niet op de archeologisch verantwoorde wijze konden worden geborgen. Een van de eerste dingen die te constateren was, was dat de opbouw van de grondlagen dezelfde was als op het terrein waarop de burcht zich bevond, zodat datering van de lagen geen grote problemen zou scheppen.

Daar het voorste deel van de weg door een geologisch dal loopt waar vroeger een arm van de rivier de Aa stroomde bestond de bodem grotendeels uit veen, waarin weer verschillende sloten en vennetjes moeten zijn geweest. Een van de eerste vondsten die door de graafmachine naar boven werd gehaald bestond uit verschillende vierkante houten palen van gemiddeld 30x30 cm. De palen waren in een rij dwars op de richting van de weg geplaatst. Deze palen vertoonden grote overeenkomst met de palen welke bij de opgraving van d' Oude Huys gevonden werden. Daar aan de profielen te zien was dat vroeger hier stromend water geweest moet zijn naast de huidige weg is aannemelijk dat het hier om restanten van een brug gaat. In de buurt van deze palen werden dwars over de weg enige uitgeholde boomstammen gevonden, waarvan het eerste stuk met houten pennen en het tweede met handgesmede spijkers en banden aan elkaar bevestigd waren. Bij nader onderzoek bleek dat er in de uithollingen een soort sluitsysteem was aangebracht, zoals nu nog wel gebruikt wordt om de waterstand van vijvers en grachten te regelen. Beide bovengenoemde vondsten kwamen uit een laag welke vergelijkbaar was met de vijftiende-eeuwse laag van d'Oude Huys (zie tekening).

In de buurt van de aansluiting Eikendreef-Kanaaldijk, waar een plm. twaalf meter brede waterloop in de profielen zichtbaar was, werden verschillende botresten gevonden van twee paarden. Opmerkelijk is dat een van de beide paarden zijn hoofdstel nog omhad. Verdere waarnemingen die gedaan werden zijn de zogenaamde grachten die in de zeventiende eeuw zijn gegraven om het zeer natte en veenachtige terrein te ontginnen.

De werkzaamheden zijn in de rentmeesterrekeningen van de Heer van Helmond te traceren. Deze grachten welke tot nu toe alleen "in theorie" bekend waren, konden nu zeer goed gezien worden in de wandprofielen. Uit een van deze grachten werd de bodem van een achttiende eeuws voorraadvat geborgen. Hier bevond zich tevens een compleet lederen kinderschoentje. Opvallend is dat er in het ontgraven gebied, dat het eerste deel van de weg beslaat, maar zeer weinig aardewerk is gevonden. Er zijn maar enkele stukjes steengoed uit Brunssum en Langerwehe gevonden en deze dateren uit het einde van de vijftiende eeuw. De enige verklaring hiervoor kan zijn dat dit natte gebied zeer lang als weiland in gebruik zal zijn geweest. Toen de werkzaamheden vorderden in de richting van de Mierloseweg werd de verwachting om de resten van het klooster te vinden steeds groter. Op een gegeven moment werd een ingraving in het dekzand ontdekt, welke geheel gevuld was met halve stenen en puin. De stenen waren van afmeting gelijk aan de stenen van de donjon welke bij d'Oude Huys waren gevonden. Ook hier werden verschillende scherven uit de veertiende, vijftiende en zestiende eeuw gevonden, wat doet vermoeden dat dit de resten van het klooster kunnen zijn. De kaart van Jacob van Deventer uit het midden van de zestiende eeuw geeft op deze plaats het klooster aan. Ongeveer vijftig meter verder en links van de weg kwamen opeens muurresten te voorschijn. Ook hier werd een grote concentratie van scherf-materiaal gevonden. Het waren scherven van schalen, potten en pannen van blauwgrijs aardewerk zoals toen in gebruik was. Verder waren er verschillende scherven bij van zeer vroeg steengoed tot steengoed uit de eerste helft van de zestiende eeuw. Van de muurresten zijn tot nu toe de fundamenteën van twee gebouwen gevonden, welke 6,6 m. x 5,5 m. bedragen. Het onderzoek is nog niet volledig beëindigd. Wanneer dat het geval is wordt van het hierboven beschreven tussenverslag een uitgebreid verslag uitgebracht.

SCHEMS VAN HET REGELINGS-SYSTEEM VAN DE WATERLEIDING.



Het langere en dunnere deel van de waterleiding was aan elkaar bevestigd met handgesmeedde spijkers en vier banden van geweld ijzer, die bijelkaar gehouden werden met een kromgebogen, handgesmeedde spijker. De waterleiding was gemaakt van eikenhout.

Inventaris van de botresten van twee paarden, welke gevonden zijn bij rioleringswerkzaamheden in de Eikendreef in Helmond.

Theo de Jong.

Paard I			Paard II		
links	mediaal	rechts	links	mediaal	rechts
onderkaak met 6 kiezen		onderkaak met 6 kiezen	onderkaak- fragment met 4 kiezen		onder- kaak- frag- ment met 4 kiezen
1 hoektand 3 snijtanden		1 hoektand 3 snijtanden			
diverse boven- kaakfragmenten		diverse boven- kaakfragmenten			
W.O.:		W.O.:			
5 kiezen		6 kiezen			
3 snijtanden		1 hoektand 3 snijtanden			
1 stylohyoid. (tongbeenfragment)		1 stylohyoid	1 stylo hyoid (tongbeen- fragment)		
	2 halswervels (vert. cerv. 3 en 5)				
	2 borstwervels (vert. thor. 6 en 13)				
2 ribben (2 en 5)		9 ribben (5,7,8,9, 11,12,13, 14, en 15)			
1 schouderblad					

Opmerkingen:

De vier kaakresten en de drie tongbeenfragmenten wijzen op de aanwezigheid van (ten minste) twee paarden.

De overige skeletresten zijn beschouwd alsof zij van één paard (I) afkomstig zijn. De mogelijkheid blijft echter bestaan dat resten van deze twee paarden tot één skelet samengevoegd zijn.

Vele onderdelen van deze skeletten zijn, met de schep van de graafmachine, verdwenen. De onderdelen die bewaard zijn, zijn door het waakzame oog en de snelle reactie van de toeziende amateurarcheologen gered van de graafmachine. Als de graafmachine minder snel te werk was gegaan zouden hoogstwaarschijnlijk meerdere delen van het skelet van beide paarden bewaard gebleven zijn.

De botresten lagen in een veenachtige daling in het profiel. Waarschijnlijk de restanten van een voormalig ven of een waterloop. Er was ook een aslaagje met verkoold hout. Aan diverse botresten zaten eveneens restanten van verkoolde hout- en plantenresten.

Mogelijk zijn de paarden gevlucht voor een brand en in het water gezakt en verdronken. De ware toedracht zal echter steeds een raadsel blijven.

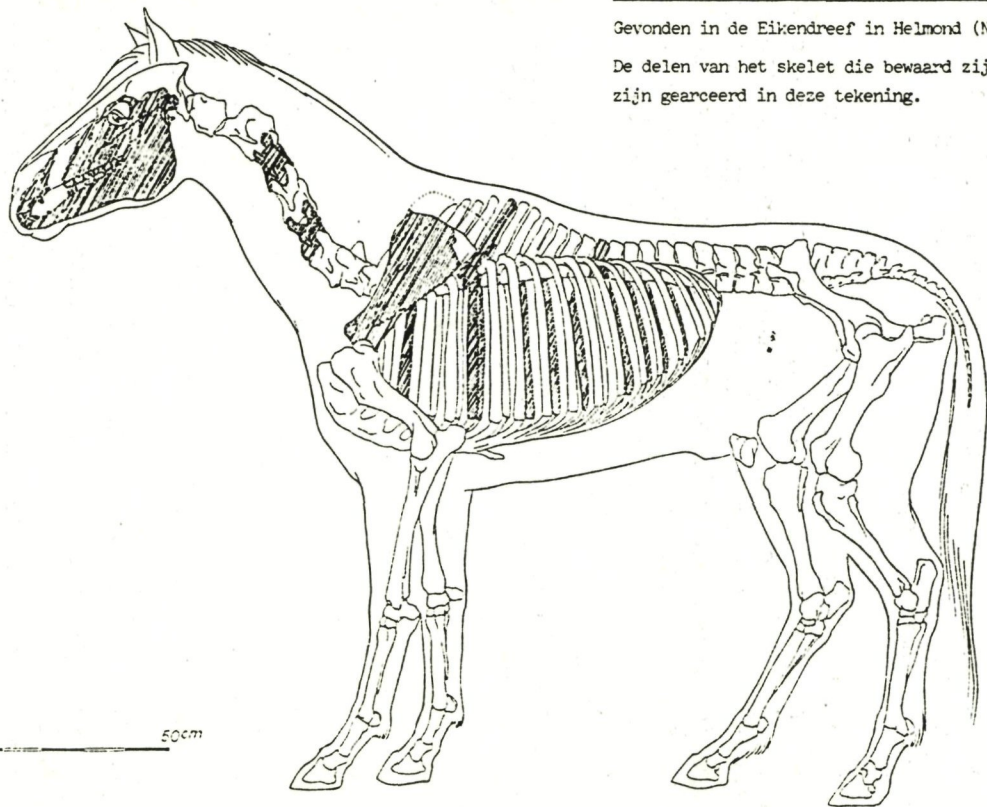
Volgens één der amateurarcheologen zaten om de kaken van paard I nog restanten van het hoofdstelsel. Het betreft een aantal leren riemen met een metalen ring en een gesp. Deze fragmenten zijn voor onderzoek bij de Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek (R.O.B.).

De aanwezigheid van het hoofdstelsel doet een plotse-linge doodsoorzaak vermoeden : als het paard op een natuurlijke wijze gestorven zou zijn, dan zou men het hoofdstelsel afnemen en niet mee begraven.

Paard (Equus caballus) O

Gevonden in de Eikendreef in Helmond (N-B).

De delen van het skelet die bewaard zijn,
zijn gearceerd in deze tekening.



Een datering is aan de hand van deze skeletresten moeilijk. De botten zijn donkerbruin van kleur, en op verschillende fragmenten is een aanslag van blauw/grijze mangaanoxide zichtbaar. Ook is een aanslag van ijzer-oxide (roestkleur) aanwezig. Deze is een aanwijzing voor de vochtige ijzerhoudende laag waarin het skelet gevonden is.

Een datering op grond van deze uiterlijke sporen is grofweg tussen de 16de en de 18de eeuw. De leerrestanten en de gespen kunnen waarschijnlijk een nauwkeuriger datering geven.

De aanwezigheid van hoektanden in de boven- en onderkaken van paard I wijzen erop dat we met een mannelijk dier te maken hebben, een hengst. Hoektanden komen niet bij merries (vrouwelijke dieren) voor.

De leeftijd van paard I kan met behulp van de snijtanden geschat worden op ongeveer 7 (zeven) jaar. Alle tanden zijn reeds gewisseld. Paard II is blijkens de slijtage van de onderkaakkiezen ouder, deze kiezen zijn vlak afgesleten, terwijl paard I nog plooiën (dwarse richting) op de kiezen heeft.

Het ontbreken van botten van de extremiteiten (de voor- en achterpoten) maakt het niet mogelijk om een schofthoogte te berekenen. Het schouderblad wijst echter op een fors paard in vergelijking met schouderbladen die elders in Helmond gevonden zijn. (d'oude huys, 1180-1400, en Librije, boomput, 1300-1400, (de Jong, 1986 a, 1986 b). Deze afmeting maakt een jongere datering mogelijk.

LITERATUUR:

- * Clason, A.T., 1980, Archeozoölogie, syllabus van het Biologisch, Archeologisch Instituut te Groningen. Interne uitgave van de Archeozoölogische afdeling van de Rijks Universiteit.

- * Jong, Th. de. 1986 a, Onderzoek van de gevonden botresten van de burcht "d' oude huys" te Helmond. Afstudeerscriptie voor de lerarenopleiding "Moller Instituut" te Tilburg, voor het vak Biologie. Uitgave in eigen beheer.
- * Jong, Th. de. 1986 b, Librije: de dierenresten, in: "De Pottenkijker", uitgave van de "Vereniging Helmont", de Helmondse Historische en Archeologische groep. jrg. 2, nr.3.
- * Pales, L. et M.A. Garcia, 1981, Atlas osteologique des mammifères II, Tete - Rachis, Ceintures scapulaire et palvienne Herbivores. pag. 8. figuur skelet paard.
- * Ryder, M.L., 1969, Animal bones in archaeology, The Mammal society Blackwell scientific publications, Oxford and edinburgh. pag. 42 - 44.
- * Silver, A. 1969, The ageing of Domestic Animals, in: Brothwell and Higgs, Science in Archeology, Bristol. pag. 290 - 295.

PRETTIG NIEUWS VLAK VOOR DE VAKANTIE

Het is altijd erg fijn om nu ook eens 'van een ander' te horen, dat uw stad en de mijne best bekend is in 't buitenland. Zo kon het onlangs gebeuren, dat mevrouw Catho B. uit de Rijpelberg plots naar China wilde en zich voor een kaartje-Peking op station Brouwhuis ver-voegde. De ambtenaar zei dat dat daar niet kon, maar wel in Venlo. De beambte in de grensstad zette de blik op oneindig en het verstand op nul en verwees haar door naar Keulen. De Duitse loket-bediende keek alsof hij het in eigen stad hoorde donderen, belde met Geheimrat Q en kon slechts na 'gründlich Berat' maar tot Moskou komen. Daar ging alles van een leien dakje en kwam ze eindelijk via de Trans-Siberische Spoorweg, tussen 2 Tataren, in Peking terecht. Daar werden de bloemetjes buiten gezet en toen ze na 3 weken terug moest en op Station Peking naar een enkel Helmond informeerde, trok de Chinese zich een half uur terug. En kwam toen heel blij met de lakonieke medede-ling: "Ja, dè kan Catho. Mar moet 't Helmond zin of station Brouws.....!"

REEDS MÉÉR DAN EEN EEUW!



DRUKKERS SINDS 1872

DE REIJDT-SIMONS BV

DRUKKERIJ

KANTOORVAKHANDEL

KROMME STEENWEG 35 · HELMOND

TELEFOON 04920-22330

Wij verzekeren uw reisrisico's...



Veel Nederlanders denken nog steeds dat een reisverzekering een soort bagageverzekering is. Gelukkig weten wij al jarenlang beter. Daarom omvat de Rabopolis Reisverzekering véél meer. Bijvoorbeeld de dekking van de financiële gevolgen van ziekte en ongevallen. Ook kunt u rekenen op de daadwerkelijke hulp van SOS International (dag en nacht bereikbaar). Wij nemen zekerheid serieus. Goed om te weten, ook al deed u nog nooit een beroep op ons.

Rabobank 