

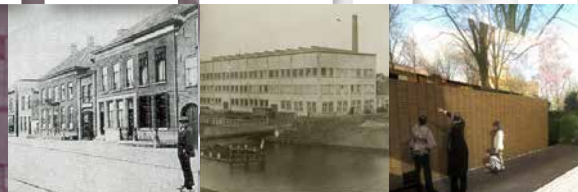


Helmonds HEEM

Kwartaalblad
Heemkondekring
Helmont

HERFST 2021
€ 3,25

54



*De Eenselaar
Rond de Trambrugweg
Het Oude Brouwhuis
Aloysius Hanstein*



colofon

HEEMKUNDEKRING HELMONT

Inlichtingen:
E: info@heemkundekringhelmont.nl

Heemkamer:
Pastoor van Leeuwenstraat 23,
5701 JS Helmond
T: 0492 - 330342

Website:
www.heemkundekringhelmont.nl

BESTUUR

Voorgitter: Ton Janssens
T: 0492 - 522925

Secretaris: Dorethé van Dijk
T: 0492 - 474745

Penningmeester: Frans 't Sas
T: 0492 - 520945

Bestuurslid en P.R.: Gerry van Liempt
T: 0492 - 554233

Bestuurslid: Thea van Stokkum

LIDMAATSCHAP

Kringlidmaatschap incl. abonnement: € 25,-
Rekening Rabobank NL10RABO0123855004
t.n.u. Heemkundekring Helmont

Opgegermijn:
Een maand voor het einde van het kalenderjaar.

HELMONDS HEEM

Redactie: Hans Vogels, Marinus van den Elsen en
Jolanda Bakker
E: redactie@heemkundekringhelmont.nl

Vormgeving/layout: Marinus van den Elsen

Druk: Laumé reclame-drukkerij
ISSN 1389-9937

Vergendkosten: binnenland 5 euro en buitenland
10 euro per jaar. Alleen voor leden die niet in de directe
omgeving van Helmond wonen.

Foto's gemaakt door/met dank aan:
Henk van Dijk, BHIC, Marinus van den Elsen, Foto
Prinses, Giel van Hooff, Stadsarchief Breda, RHCE,
Nationaal Archief, Industrieel Atrium, Foto Kat, Rob
Heus, Jolanda Bakker, Hans Vogels, Delpher, Wikipedia.

Omslag voorgijde: Bakkersknecht wacht voor de
trambrug. (foto met dank aan: Giel van Hooff)

Omslag achtergijde: Ornamenten boven de staldeur
van de Grashoeve in Brouwhuis. Ze symboliseren man,
vrouw en de vier evangelisten, leeuw, engel, adelaar en
stier. (foto: Marinus van den Elsen)



INHOUD

Van de redactie	3
Van het bestuur	4
Boekennieuws	5
Korte berichten	6
De Eenselaar, een historisch gebied	8
Rond de Trambrugweg	12
Het Oude Brouwhuis	26
Aloysius Hanstein	32
Begunstigers	35

Van de redactie

In het verleden waren er vele brouwerijen om aan de vraag naar bier te voldoen. Bier werd gezien als een alternatief voor drinkwater dat vaak was verontreinigd en tot ziektes leidde. Het was veiliger dan water, omdat het bij het brouwproces werd verhit en gefilterd. Ook in Helmond werd er actief gebrouwd. De Brouwerssteeg en met name Het Oude Brouwhuis herinneren daar nog aan. In het oude pand aan de Marktstraat (toen Binderseind, wijk-K) was eertijds Brouwerij Het Hemelrijk van Johan Berings gevestigd. Eerder vervaardigde Embertus Swinkels er bier. In 1902 erfde Hubertus Berings, zoon van Johan, het brouwerijtje, maar hij had er geen enkele fiducia mee. De exploitatie liet hij daarom aan geranten over. In 1916 werd er het laatste fust gevuld. Het perceel werd aan Carel Geeris verpacht en vanaf toen 'Het Oude Brouwhuis' genoemd.

Niet enkel de Marktstraat boezemt belangstelling in, ook de Trambrugweg die vanaf de Eikendreef met een ruime boog tot aan de Zuid-Willemsvaart reikt. Op oude stadskarten staat daar een brug ingetekend die de Trambrug werd genoemd. Van de brug werd al vanaf de openstelling in 1906 druk gebruikt gemaakt, ook door het wegverkeer. De Trambrugweg refereert aan die oeververbinding, omdat de voormalige stoomtram komende vanuit Eindhoven, via die weg naar het station Helmond reed. In de negentiende eeuw, na de opkomst van de spoorwegen, werden tussen tal van steden tramlijnen aangelegd. Over de totstandkoming, de exploitatie en de

betekenis van de verbindingen Helmond-Eindhoven en 's-Hertogenbosch-Helmond, verwijzen wij naar een bijdrage van Rob Heus en Giel van Hooff.

Van de Arolsen Archives International Center on Nazi Persecution, werden opmerkelijke memories ontvangen. Ze hebben betrekking op Aloysius Hanstein, een Sinto van 17 jaar, die op 16 mei 1944 met zijn familie werd opgepakt op het woonwagenkamp aan de Scheidijk. Zijn naam staat niet op de struikelsteen aan het Maurickplantsoen, omdat het Rode Kruis in 1952 zijn fysieke aanwezigheid in Nijmegen registreerde. Bij de burgerlijke stand ontbreekt zijn overlijdensakte. Volgens Peter Jorna, cultureel antropoloog en expert op het gebied van Roma en Sinti, is de zaak Aloysius Hanstein geen op zichzelf staand geval. Om de aangelegenheid kracht bij te zetten heeft hij contact opgenomen met het Ministerie van WVS, met het verzoek om de zaak Hanstein zo spoedig mogelijk op te pakken, om hem het respect te geven dat hij verdient: zijn officiële overlijdensdatum en een vermelding op het Nationaal Holocaust Monument. «

Ons volgend kwartaalblad verschijnt op 1 januari 2022. Kopij kunt u tot 1 november zenden aan ons vaste adres redactie@heemkundekringhelmont.nl De redactie is niet aansprakelijk voor de inhoud van geplaatste artikelen en behoudt zich het recht voor stukken te weigeren, in te korten of aan te passen.

Van het bestuur

Helaas bereikte ons het droevige bericht dat een lid van het eerste uur, mevrouw Tini Söhngen-van Gotum, op 13 juli is overleden. Tini heeft veel voor de heemkundekring betekend en vond het haar taak om vooral de schooljeugd van Helmond meer te betrekken bij de geschiedenis van hun omgeving. Zo gaf zij jarenlang, als lid van de werkgroep Jet en Jan, in het Jan Vissermuseum voorlichting over het leven in Helmond rond 1910, aan groep 8 leerlingen van de basisscholen. Het bestuur en leden van de heemkundekring wensen haar familie veel sterkte met hun verlies.

Omdat door de lockdown in het voorjaar de **jaarvergadering** geen doorgang kon vinden heeft het bestuur besloten deze te verplaatsen naar het najaar en wel naar **dinsdag 19 oktober**. Om zoveel mogelijk leden de kans te geven de vergadering op een veilige manier bij te wonen, zal deze worden gehouden in de grote zaal van gemeenschapshuis De Fonkel aan de Karel Raymakersstraat. De uitnodiging voor de vergadering ontvangt u te zijner tijd via e-mail waarbij voor het raadplegen van de (jaar)stukken wordt verwezen naar de website. De leden zonder internet krijgen de uitnodiging en stukken thuis gestuurd.

Doordat de maatregelen rondom Covid-19 zijn aangepast en ook het Baken weer is geopend voor cursussen en bijeenkomsten, is de heemkamer weer te bezoeken voor leden en niet-leden. We vragen u nog wel om eerst een afspraak te maken als u wilt komen,

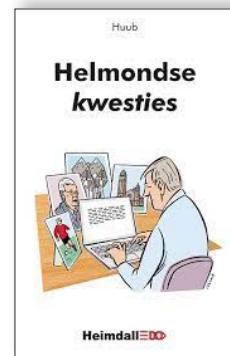
zodat we iedereen een veilige toegang kunnen garanderen. Als er geen wijzigingen komen in de regels dan gaat de heemkamer ook weer in de avond open en wel als eerste op dinsdagavond 14 september.

Rond deze tijd ontvangt u ook het jaarlijkse geschenk van de heemkundekring. Ditmaal een boekje geschreven door Jolanda Bakker dat het leven beschrijft van Carlo Stevens, "avonturier, waaghals en levensgenieter", ook bekend als de leeuwentemmer van Helmond. Tegelijkertijd organiseert de heemkundekring van 19 september tot 1 november, in een pand schuin tegenover lunchcafé Kop of Munt in de Elzaspassage, een expositie over Carlo en zijn belevenissen. U wordt van harte uitgenodigd deze leuke tentoonstelling te komen bezoeken.



Tini Söhngen-van Gotum, 1927-2021
(Foto: Henk van Dijk)

Boekennieuws



Helmondse kwesties

Huub (Traverse)

Helmondse kwesties is een bundeling van de mooiste 'stukskes' die columnist Huub de afgelopen vijf jaar in de Traverse (1965-2021) schreef over typische Helmondse aangelegenheden. De identiteit van de auteur is nooit onthuld. Nog steeds worden tijdens matches van Helmond Sport weddenschappen afgesloten of hij door, zijn blijkbaar a-typische formuleringen, misschien wel uit 't Hout, Brandvoort of ergens anders vandaan komt. Wij hebben geen idee. En dat is goed zo. ISBN: 978-94-931-54261, € 9,99



Carlo Stevens

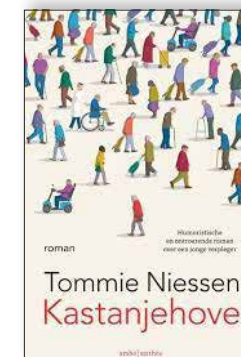
Jolanda Bakker

Karel Stevens (1904-1975) was een van de eerste Nederlandse dompteurs, die uitgroeide tot een internationale

leeuwentemmer, dierentrainer, artiest, acteur en stuntman. Hij trad op onder de artiestennaam Carlo Stevens. Halverwege de jaren dertig kocht hij jonge leeuwen en trainde deze in de tuin van zijn ouderlijk huis in Helmond. Hij trad op bij veel Europese circussen. Een absoluut hoogtepunt was een rol in de Amerikaanse speelfilm 'Quo Vadis', die in Rome werd opgenomen. Dit boekje is een herinnering aan een van Helmonds grootse zonen, Karel (Carlo) Stevens.

Het boek is tevens verkrijgbaar bij Heemkundekring Helmont.

ISBN: 978-90-827-55732, € 6,-



Kastanjehove

Tommie Niessen en Loes Wouterson

'Kastanjehove' is een ontroerende maar ook humoristische roman, gebaseerd op de ervaringen van de Helmonder Tommie Niessen. De beschrijvingen van het fictieve verpleeghuis Kastanjehove, de klachten van familie van bewoners en zelfs een medicijnendiefstal komen heel realistisch over.

ISBN: 978-90-263-52102, € 19,99

Genoemde boeken zijn o.a. verkrijgbaar bij De Ganzenvaar, Oude Aa 49 in Helmond tenzij anders vermeld.

Genealogie, speuren naar voorouders

Genealogie of stamboomonderzoek is een historische wetenschap die de afkomst en verwantschap van geslachten bestudeert. De benaming is afgeleid van het Griekse woord *genea*, wat geboorte, geslacht en afkomst betekent. De leer van de genealogie heeft een lange geschiedenis. Hesiodus, de oudst bekende Griekse dichter, stammend uit de achtste eeuw vóór Christus, stelde in zijn tijd al gedetailleerde stambomen van godenfamilies samen.

Bijna iedere stamboomonderzoeker kiest bij zijn zoektocht voor één bepaalde vorm. De genealogie kent namelijk vier hoofdvormen: de *stamreeks* van het voor-geslacht in de mannelijke of vrouwelijke lijn, de *kwartierstaat* in de mannelijke en vrouwelijke lijn, een *genealogie* met nakomelingen in enkel de mannelijke lijn en het *parenteel* met nakomelingen in zowel de mannelijke als de vrouwelijke lijn.

Geslachtsnamen zijn hierbij essentieel. Ze duiden familiebetrekkingen en geven historische informatie over de dragers ervan. Doch in de oudheid beschikten maar weinig mensen over een geslachts- of familienaam. Dat veranderde na de annexatie van Zuidelijk Nederland door Frankrijk. In 1796 werden de registers van de burgerlijke stand ingevoerd en in



Stambomen zijn een eeuwenoud fenomeen. Dit voorbeeld dateert uit de zestiende eeuw. (Afbeelding BHIC)

1811 werd iedere Nederlander verplicht een achternaam aan te nemen. Ze kwamen op velerlei manieren tot stand. Vaak werden ze afgeleid van de roepnaam van de vader, daarom worden deze patroniemen genoemd. Ze refereerden ook aan de geografische plek waar een persoon vandaan kwam of aan iemands beroep.

De evolutie van achternamen en de vele vervoegingen daarop, vormen bij een stamboomonderzoek vaak een struikelblok. Door onvoldoende taalkennis van ambtenaren en clericus werden ze dikwijls fonetisch geschreven. De namen Vogels, Voogels, Voegel en Voeghels

zijn daar voorbeelden van, maar ook bij voornamen werden veel verschrijvingen gemaakt. Bij een genealogisch onderzoek kan dit hinderlijk zijn. Die 'slip of the pens' werden wel vastgelegd in registers van naamsaanneming, die deel uitmaken van het bevolkingsregister. Ook het oude schrift en de kerkelijke aantekeningen die in het Latijn werden genoteerd, vormen een hindernis. Het een en ander impliceert dat het uitpluizen van een stamboom een hele klus kan zijn.

Werkgroep genealogie

Bent u benieuwd naar uw stamboom en voorouders, maar weet u niet waar u moet beginnen? Kom dan naar de werkgroep genealogie van Heemkundekring Helmont, die aan beginnende onderzoekers hulp biedt bij hun streven om tot een genealogie of familiestamboom te komen. Iedere donderdag is daartoe een groep deskundigen aanwezig, die u graag van dienst is. Corry van de Werff, Hans van de Zanden, Henk Adriaans en Wil Ketelaars, met ondersteuning van Louis Holtus, bieden (beginnende) onderzoekers assistentie bij de speurtocht naar hun voorgeslacht. Die assistentie beperkt zich tot wel hulpverlening, het werk wordt niet door het team overgenomen, de speurder voert te allen tijde zelf zijn of haar onderzoek uit.

Om de genealogische gegevens te kunnen vergaren wordt onder andere gebruik gemaakt van het door Heemkundekring Helmont geïntroduceerde Nederlands Familie Berichten Archief (NFBA). Hierin zijn (en worden) huwelijksaankondigingen, geboorte-

kaartjes, overlijdensberichten en condo-leances verzameld. De bestanden vormen een bron van informatie voor een stamboomonderzoek. Ook de registers van de Helmondse burgerlijke stand, die geboorte-, overlijdens-, en trouwakten vanaf 1800 bevatten, liggen ter inzage.

Oudere familiegegevens worden op het internet aangeboden. De registers van de burgerlijke stand van vrijwel alle gemeenten zijn gedigitaliseerd en staan online ter beschikking. De websites van My Heritages, Family Search, Geneanet en het Nederlands Bidprentjes Archief (NBA), bieden een scala aan informatie en het Brabants Historisch Informatie Centrum (BHIC) in 's-Hertogenbosch, is het centrum van de Brabantse genealogische geschiedenis. Er zijn dus mogelijkheden genoeg om tot een onderbouwde stamboom te komen. Voor de registratie en het beheer daarvan, is velerlei software beschikbaar. Er is een scala aan programmatuur om de vergaarde informatie te archiveren en te beheren. Een voorbeeld is de applicatie Pro-gen, een genealogisch programma voor pc's tot en met Windows 10.

Door de coronapandemie is de werkgroep genealogie lange tijd niet operationeel geweest. Inmiddels zijn de door de overheid genomen maatregelen versoepeld, zodat het gezelschap weer volop beschikbaar is. Zij willen u graag de reikende hand bieden in de complexe wereld van de genealogie. Daarvoor bent u iedere donderdagmorgen, van tien tot twaalf uur, van harte welkom in lokaal 5 van het Bakken. «

De Eenselaar, een historisch gebied

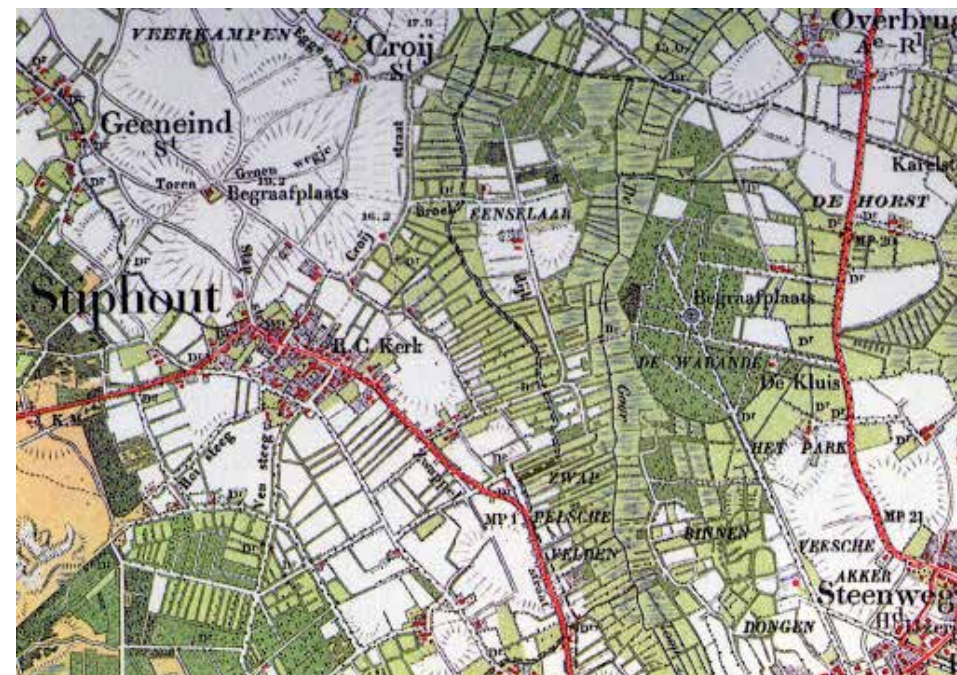
De Eenselaar, tussen de Warande en Stiphout, is een rustiek buitengebied dat bestaat uit kleine bosschages, landbouwgronden en weilanden. Het is een hogere bult tussen lage broeklanden en ligt ingesloten tussen de Goorloop en de Stiphoutse loop, in de nabijheid van het landgoed Croy. Wandelaars en fietsers maken er met graagte gebruik van. Het is onbekend waaraan de Eenselaar haar naam ontleend, al wordt met 'laar' een open plek dan wel een moerasbos bedoeld. Het zou evenwel een afgeleide van Eeuwselaar kunnen zijn. Eeuwsel is een toponiem, waarmee met name in Oost-Brabant, zandgronden en relatief arme of zure beekdalgraslanden worden aangeduid. 'Aar' wordt bij dezen als achtervoegsel gebruikt.

De Eenselaar is altijd Helmonds grondgebied geweest al was Stiphout een andere mening toegedaan. Bij gelegenheid van de ruiling van de Heerlijkheid

Helmond in 1314, was de grens tussen de plaatsen nog niet bepaald, al werd er wel gesproken alsof de Eenselaar toen een afgebakende landstreek was.



Vandaag de dag is de Eenselaar een prachtig gebied met populieren, beemden en akkerland. (Foto: Marinus van den Elsen)



Topografische kaart uit ± 1900 van het gebied rond de Eenselaar. (Afbeelding BHIC)

Eerst bij brief van 15 november 1388, waarin Hertogin Johanna van Brabant de Heerlijkheid Helmond overdraagt aan Heer Jan van Berlaer, werd de grens beschreven. Dat blijkt uit documenten, waarin op last van de toenmalige Helmondse municipaliteit, dit historische feit werd vastgelegd.

De grens van de stad Helmond werd als volgt omschreven: *'De Hoeghe Heerlickheyd binnen der stadt ende parochie van Helmondts alsoo verre als die streckende sijn, dat is te weten totten bruxken tot Rixtel bij Sassencruce, ende vanden bruxcken tot Scepstal ten Raede toe, ende van den Raede voort opde paller van d'ander gemeynte toe van Helmondts*

op d'een seyde vanden selven bruxsken voorschreven tot achter Renselaer totten pallen toe van sijnen Parrick op d'ander sijde ende alsoo wederomme totten pallen vander ander gemeynte van Helmondts voirschreven'.

Renselaer is onmiskenbaar een verschrijving van Eenselaar, het gebied westelijk van de Warande dat nog altijd als zodanig bekend staat en enkele malen een geschilpunt tussen beide kernen is geweest. Historicus Frenken beweerde dat in zijn tijd de grenzen steeds onduidelijk waren. Tussen Helmond en Stiphout zijn wel twistpunten over de demarcatielijn geweest, doch dit betrof lichte wrijvingen.

Ze gingen met name over de vraag of bezittingen al dan niet onder de jurisdictie of tot de parochie van Helmond behoorden.

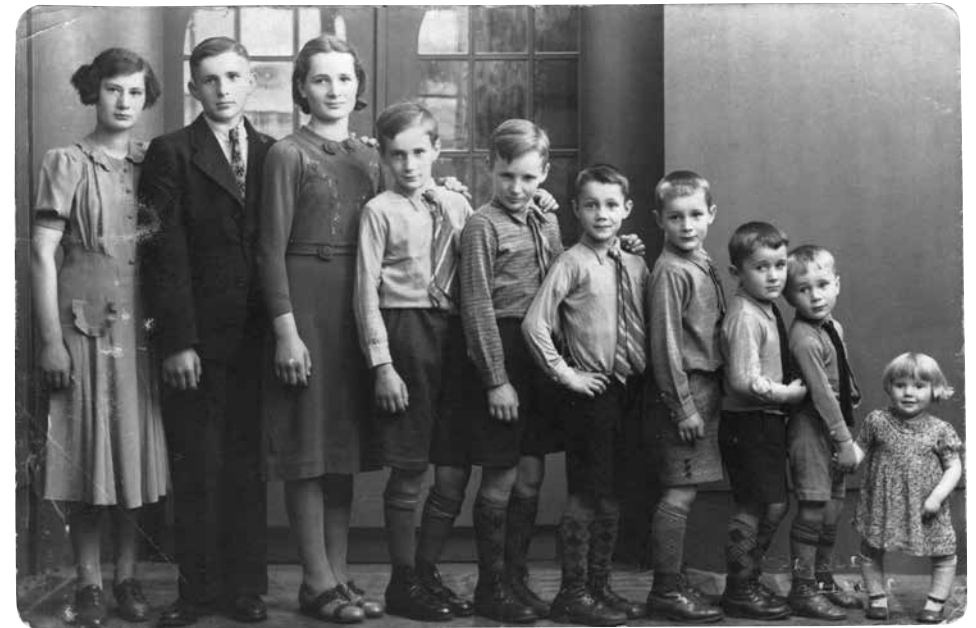
De Stiphoutse gronden werden gezamenlijk gebruikt. Men liet het vee grazen op de heidevelden, de plaggen daarvan werden vermengd met stalmest en gebruikt voor bemesting van de akkers. Als de heide in bloei stond, plaatsten de boeren bijenkorven om honing te winnen. In 1374 werden aan enkele bewoners van de Eenselaar, vijftig bunders land in erfcijs gegeven voor communaal gebruik. De gronden



Anna van der Heijden-Raijmakers bij de oude waterput van de boerderij op de Eenselaar. Gevoelsmatig hoorde de Eenselaar bij Stiphout, maar feitelijk was het Gemeente Helmond. Dat was er de oorzaak van dat dit afgelegen deel van Helmond erg laat nuts-voorzieningen kreeg. (Foto particuliere collectie)

werden vanaf toen geacht tot Stiphout te behoren. In 1763 ontstond er een conflict omdat de drost en schepenen van Stiphout meenden recht op het gebied hebben. Er werd een compromis bereikt waarin het dorp de rechtsmacht van Helmond op het gebied erkende. Toen in 1811 nieuwe grenzen werden gevormd, bleef de Eenselaar bij Helmond behoren, ofschoon de Stiphoutenaren eeuwenlang hebben gedacht de werkelijke bezitters van het gebied te zijn.

Soms werden percelen verkocht voor privaat gebruik. Belangrijke transacties vonden plaats in 1650, toen zeventig bouwlanden aan inwoners van Stiphout werden verkocht. Tot in de negentiende eeuw bleef het merendeel van de gemeent onverdeeld. De boeren waren van mening dat de gemene gronden onmisbaar waren als graasland voor het vee. Rond 1800 kocht Jonkheer van der Bruggen, Heer van Croy, vele hectaren grond tot ongenoegen van de boeren.



Kinderen van de familie Van der Heijden-Raijmakers die destijds (1940) op de Eenselaar woonden. V.l.n.r. Mien, Jan, Dien, Frits, Wim, Noud, Servaas, Dré, Bernard en Frida. Jongste zoon Antoon moest nog geboren worden. Justin, de zoon van Dré woont nog steeds in de ouderlijke boerderij op de Eenselaar. (Foto Prinses, particuliere collectie)

Archeologische vondsten

Enkele jaren geleden werden op de Eenselaar vuurstenen voorwerpen gevonden. Met name op de zandrug tussen de Goorloop en de Stiphoutse Loop (Stiphouts Broek) werden vondsten gedaan, die worden toegeschreven aan rondtrekkende jagers uit de steentijd. Hieruit blijkt dat de streek waar de Eenselaar deel van uitmaakt, generaties lang werd bezocht door mensen die er voor korte of lange tijd verbleven. Met jacht, visvangst, zaden en vruchten, konden zij overleven. Aangetroffen botten bewijzen dat in het gebied oerrunderen en edelherten leefden. De steentijdmens jagde daarop met pijl en boog of speer.

Rond 1950 werd er een Rössener Breitkeil aangetroffen (doorboorde bijl

gemaakt van een steensoort die karakteristiek is voor het steentijdperk), welke kon worden gedateerd op de nieuwe steentijd (ca 4500 voor Christus). Een andere vondst was een pijlpunt met weerhaken, afkomstig uit het laatste deel van het steentijdperk (ca 2500 voor Christus). Uit deze vondsten blijkt dat het Stiphouts Broek, in de laatste fase van het steentijdperk, al door mensen werd bewoond. «

Bronnen:

- Kroniek Heerlijkheid Croy en Stiphout, Zuidwillemsvaart 8 december '28.
- Helmonds vroegste verleden, Zuidwillemsvaart 2 februari 1929.
- Internet, Gemeint Aaw Stippent.
- Wikipedia de vrije encyclopedie.

Rond de Trambrugweg

*Een tramwegmaatschappij met een openbare brug én weg en een unieke drierailige geschiedenis in het vooroorlogse Helmond**

door *Giel van Hooff*

Helmond heeft een, voor zover bekend, unieke straatnaam die nieuwsgierig maakt: de Trambrugweg. De weg maakt een bijzondere kromming, de rooilijn van de woningen kent bij de entree aan de zijde van de Eikendreef een ruime boog naar het noorden toe. Vervolgens loopt de weg circa vijftig meter verderop met een ruime boog naar het oosten naar de kanaaldijk langs de Zuid-Willemsvaart. Daar aangekomen is er geen vervolg, maar hier lag, zoals op oude foto's en kaarten is te zien, een brug, de trambrug. De straatnaam herinnert aan deze brug, die werd gebouwd voor de stoomtram die vanuit Eindhoven over Geldrop en Mierlo kwam en die dan via de Trambrugweg en over de trambrug naar het station liep.

Stoom- en andere trammen

In het laatste kwart van de 19^e eeuw maakt een nieuw vervoermiddel furore in den lande, ook in Helmond en omgeving: de tram. Particulier initiatief is uitgangspunt, de overheid houdt enigszins toezicht door middel van concessies. Helmond is er vroeg bij. Een van de eerste stoomtramlijnen in Noord-Brabant is die tussen 's-Hertogenbosch en Helmond, in 1883 geopend. Bij het initiatief en de exploitatie van deze naamloze vennootschap zijn ook diverse Helmondse ondernemers betrokken, zoals Willem Prinzen en Willem van

Asten. Er zijn tegelijkertijd ook plannen en zelfs een concessie voor een stoomtram tussen Eindhoven en Helmond maar de Amsterdamse concessionaris krijgt de financiering niet rond, een probleem dat vaker speelt. Wel komt er een eenvoudiger lijn tot stand: de NV Tramweg-Maatschappij 'Eindhoven - Geldrop' laat vanaf 1888 een paardentram rijden tussen Eindhoven en Geldrop. Bij deze vennootschap hebben naast de voornaamste fabrikanten van Geldrop ook meerdere Helmondse notabelen belangen als aandeelhouder. Een van de twee eerstbenoemde

commissarissen is de Helmondse ondernemer Karel Raymakers.

De bijna 7 km lange trambaan komt in de berm van de rijksgrindweg tussen Eindhoven en Geldrop te liggen. Het personenvervoer is niet echt een succes, het goederenvervoer naar Geldrop is wel omvangrijk. De paardentram biedt ondanks zijn beperkte materieel meer mogelijkheden voor het goederentransport dan het eerdere moeizame vervoer met paard en wagen

over de zandwegen. Daarbij fungeert het ook als verlengde van het goederentransport per trein. De Tramweg-Maatschappij 'Eindhoven - Geldrop' beschikt hiervoor over zogenaamde 'Truck' wagens waarop beladen karren getransporteerd konden worden. Voor zwaar transport wordt incidenteel een rolwagen gehuurd. In 1899 gaat er dagelijks 12.000 kilo aan goederenomslag om, en worden er jaarlijks 500 wagens steenkolen vanuit station Eindhoven vervoerd.

Tramwegen verschillen op meerdere punten van spoorwegen. Een tramweg heeft een kleinere spoorwijdte (van meestal 1067 mm) tegenover die van het treinspoor van 1435 mm. De in de regel enkelsporige baan kan in normale omstandigheden op een aarden baan gelegd worden, een speciaal ballastbed is meestal niet nodig. De berm van de bestaande openbare wegen voldoet meestal, een (dure) eigen baan is zo niet nodig. Verder wordt goederen- en passagiersvervoer vaak gecombineerd en bestaat een tramstel uit een samenstel van vracht- en personenwagens. De aangelegen gemeenten konden daarbij allerlei voorwaarden opleggen met betrekking tot bijvoorbeeld snelheid, tracé en frequentie.



Het motorschip Annie (uit Rotterdam?) vaart circa 1930 door de westelijke doorvaartopening van de trambrug. Het wegverkeer aan weerszijden, waaronder een bakkersknecht op 'dienstfiets', moet wachten. Het drierailig spoor op de kanaaldijk is goed te zien op de voorgrond. (particuliere collectie)

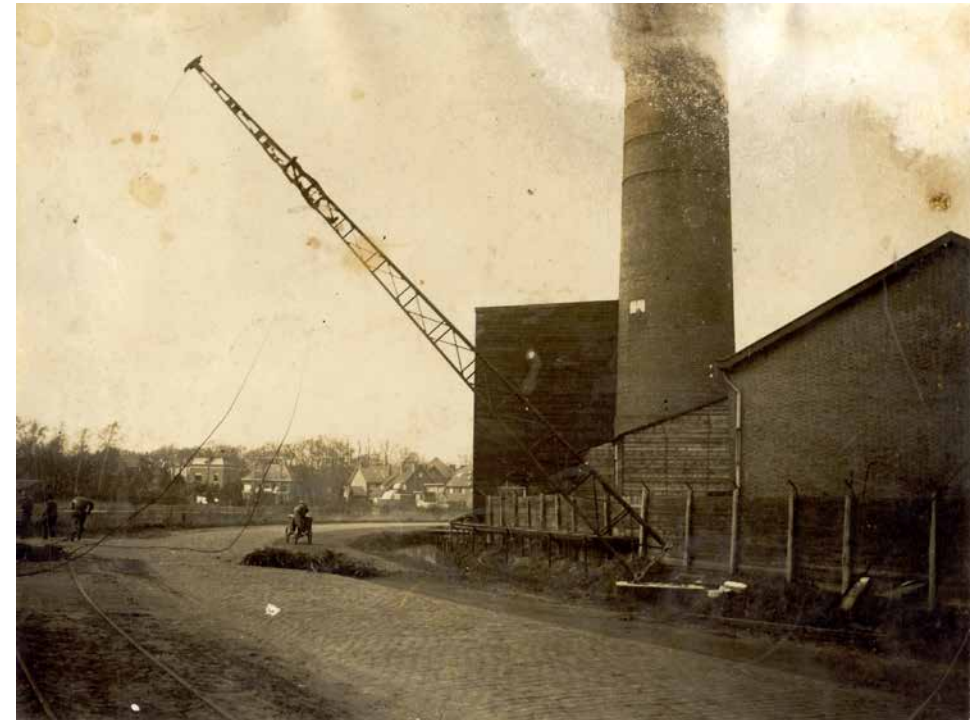
Aan het einde van de 19^e eeuw is het tramwegwezen nog volop in ontwikkeling. De dunner bevolkte gebieden zijn natuurlijk minder aantrekkelijk voor de investeerders, maar zoals vaker wordt de subsidieruif gebruikt om de maatschappijen te verlokken om ook hier hun baanbrekend werk te verrichten. Belangstelling is er zeker wel, auto en fiets staan aan het prille begin van hun opgang, de van spoor- en vaarwegen verstoken gebieden snakken naar zo'n tramverbinding en geïnteresseerde

ondernemers voor de lijnen zijn er ook meer dan voldoende. Helmond met zijn goede infrastructuur is een interessant schakel- of eindpunt voor diverse rond 1900 geplande lijnen. In 1889 start de provincie Noord-Brabant (met in de Provinciale Staten diverse (financieel) betrokkenen bij tramwegmaatschappijen) met subsidieverlening voor de niet rendabele lijnen in dunbevolkte streken, in 1896 komt het Rijk met ruimere subsidiemogelijkheden. Er zijn rond de eeuwwisseling dan ook

De in de Eindhovense Tramstraat gevestigde tramwegmaatschappij De Meijerij bezit en exploiteert vanaf 1897 de stoomtramlijnen Eindhoven - Reusel grens en Eindhoven - St. Oedenrode - Veghel, beide met een spoorwijdte van 1067 mm. Enige jaren later komt daar de verbinding St. Oedenrode - Den Bosch nog bij. In 1900 wordt in Veghel een wisselverbinding gelegd met de sinds 1883 bestaande tramweg van Den Bosch over Veghel en Gemert naar Helmond. Na enige aankopen in 1902 bezit De Meijerij de meerderheid van de aandelen van de maatschappij 'Eindhoven - Geldrop' die ze uiteindelijk geheel overneemt, waardoor de maatschappij 'Eindhoven - Geldrop' ophoudt te bestaan als zelfstandige onderneming.



De locomotieven van de maatschappij 'Eindhoven - Geldrop' werden vaak vernoemd naar de plaatsen die de tramlijn aandeed. Op de foto is de 'Mierlo' te zien. (Stadsarchief Breda)



De enige bewaard gebleven foto van de Trambrugweg voordat er in 1938 de nu nog bestaande woningbouw (aan de linkerkant hier) kwam. Dubbel historisch want hier lijkt een arbeidsongeval vastgelegd te zijn: arbeiders links zijn bezig met het neerhalen van een ijzeren mast wat niet geheel volgens planning lijkt te gaan: ze schijnen weg te vluchten, de berijder van een bakfiets kijkt gespannen toe. Rechts het fabrieksterrein van Carp, met de hoge schoorsteen, met voor de houten schutting ter afscheiding een diepe waterloop. Openbare verlichting ontbreekt hier nog. (RHC Eindhoven)

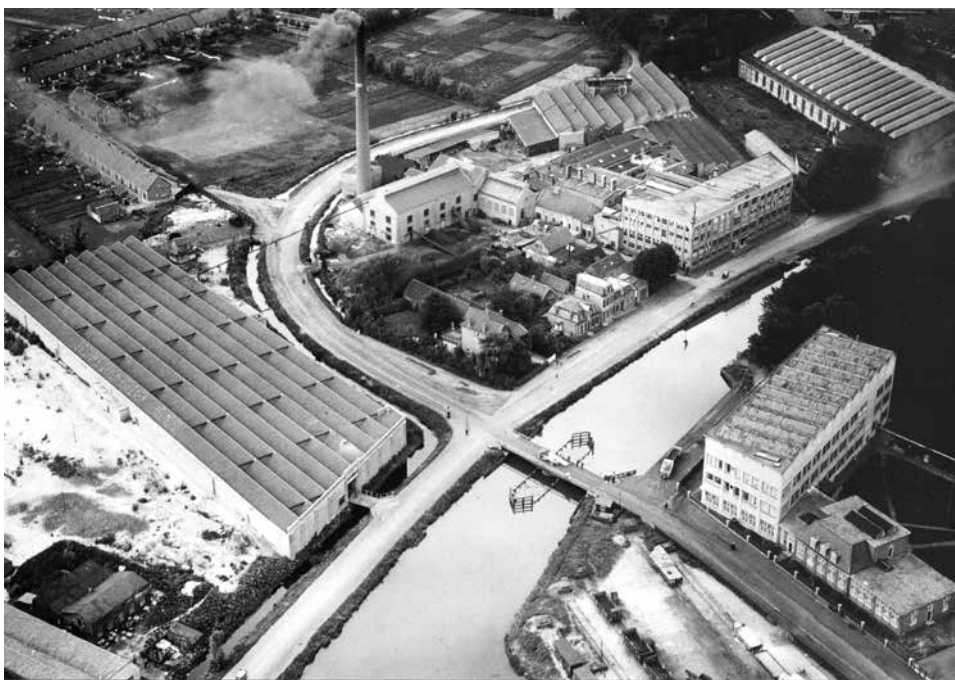
volop aanvragen voor nieuwe lijnen, de gemeentebesturen en andere betrokken instanties hebben het er druk mee. In de regio Helmond zijn er al diverse plannen voor railverbindingen gepasseerd als in april 1896 de Astense firma Bluijssen en Zonen – veruit de grootste werkgever ter plaatse, van wie een van de drie familie-firmanten getrouwd is met een zus van Vincent van de Heuvel, die we verderop nog volop tegenkomen – samen met de Bredase kassier Louis Lips & Co. een aanvraag indient voor een verbinding

tussen Asten en Helmond. De combinatie verkrijgt een concessie maar de Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid trekt deze weer in augustus 1897 in: strijdig met het belang van de Zuid-Willemsvaart. En er wordt ook nog over de provinciegrenzen gedacht, hoewel de gangbare spoorbreedten in Limburg (1000 mm) en Noord-Brabant (1067 mm) niet met elkaar sporen. Rond Roermond – dan nog verstoken van een treinverbinding – zijn er rond 1900 diverse tramplannen; naast een

lijn Roermond-Meijel-Deurne ook een lijn naar Helmond via Asten. Een Amsterdamse combinatie weet in 1900 hiervoor een concessie te verkrijgen maar uiteindelijk ziet ze geen kans de financiering rond te krijgen. De concessie gaat in september 1903 over aan de Tramweg-Maatschappij De Meierij die we verderop dit verhaal weer tegenkomen. Ook de ondernemers van het beperkte paardentramlijntje Eindhoven-Geldrop zien kans in deze periode hun lijn uit te breiden. Er is een groeiende behoefte aan en markt voor grotere capaciteit. Vooral het goederenvervoer op de lijn is omvangrijk, in tegenstelling tot de meeste collega-ondernemingen.

Verlengen en verstomen

Als 'kartrekker' (of tramtrekker) van de uitbreiding van de lijn Eindhoven-Geldrop fungeert de Geldropse industrieel Vincent van den Heuvel, tevens lid van Provinciale Staten (1895-1920), van de Tweede Kamer (1898-1910) en zo nog wat meer, zoals een commissariaat bij de tramwegmaatschappij Eindhoven-Geldrop. Een man met een uitgebreid netwerk. Hij laat namens de concessiehouders onderzoeken of de vervanging van de bestaande paardentramlijn door een stoomtramweg een rendabele optie is, waarbij de nieuwe lijn tevens vanaf Geldrop wordt doorgetrokken over Mierlo naar Helmond. Midden februari



Een luchtfoto van het zuidelijke deel van de Kanaaldijk NW en omgeving, 1923, met centraal onderin de trambrug met daarop een vrachtwagen. De Trambrugweg is duidelijk zichtbaar (met aan weerszijden berm sloten en nog zonder woonbebouwing), evenals de los- en laadkade van de tramwegmaatschappij met daarop twee wagens. Rechts van de aansluiting aan de oostelijke kanaaloever: het wachtershuisje. (particuliere collectie)

1898 dient hij een aanvraag in, in 1899 krijgt Van den Heuvel een concessie van het Rijk. Vervolgens gaat hij de provincie en de gemeenten aan de lijn af om over (financiële) steun en de concessievoorwaarden te onderhandelen. Zo besluit Provinciale Staten (met van den Heuvel in de gelederen) eind november 1899 tot een concessie voor 20 jaar en een maximale bijdrage van 2% in de aanleg- en exploitatiekosten. De concessionaris van Eindhoven-Helmond vv voorziet voor Helmond in eerste instantie in een tracé via Mierloseweg en Steenweg naar de kanaaldijk om daar via de bestaande draaibrug bij de Tram- of Waardstraat over de Zuid-Willemsvaart te gaan en dan via het bestaande Bossche tramspoor naar het station van de Staatsspoorwegen. De rijbaan van de bewuste brug is slechts twee meter breed en de brug biedt nauwelijks ruimte voor een voetgangerspassage. De gemeente wil geen vergunning geven voor een stoomtram over deze smalle en druk gebruikte brug. Ook qua subsidie wil Helmond niet erg over de brug komen. Op de achtergrond speelt de wens van het bestuur van het groeiende Helmond om ook een overbrugging aan de zuidzijde van de Veestraatbrug te krijgen. De industrie breidt zich juist vooral aan de zuidkant van de Zuid-Willemsvaart uit.

Vergunning & voorwaarden

Van den Heuvel komt er met het bestaande plan niet uit en dient na ampel beraad begin 1902 een gewijzigde aanvraag in bij de diverse instanties. De Helmondse gemeenteraad verleent hem op basis hiervan in maart 1902 een vergunning „tot het leggen van ijzeren sporen op de gemeentewegen en tot het berijden dier wegen over die sporen met

wagens en rijtuigen door stoom in beweging gebracht”. Een krantenverslag geeft de overwegingen, het nieuwe plan en de nieuwe voorwaarden weer:

HELMOND, 13 Maart. In de Raadsvergadering van Maandag j.l. was o. m. aan de orde het volgend belangrijk punt: Een adres van den concessionaris van de stoom tramwegverbinding Helmond-Eindhoven, den heer Vincent v.d. Heuvel te Geldrop. Dit adres bevat in hoofdzaak het uitgebracht rapport van den heer Guichart, directeur der Rotterdamsche Tramwegmaatschappij, waarin de wenschelijkheid wordt betoogd om de overbrugging der Zuid-Willemsvaart te Helmond, ten behoeve van bovengenoemden ontworpen tramweg, te doen plaats hebben nabij de Spoorhaven, en meegedeeld wordt, dat door de welwillendheid van Jhr. Wesselman alhier, die het benodigd terrein voor de dan te maken weg vanuit de Haag tot aan die brug wil afstaan, de gelegenheid is opengesteld, de richting van den ontworpen stoomtram te kunnen wijzigen, om eene goede verbinding met den tramweg Helmond Roermond tot stand te kunnen brengen.

Daarom vroeg de concessionaris 1200 gld. rentegarantie. Na een lang debat is op voorstel van den heer Burgemeester Van Hoeck het volgende met algemeene stemmen besloten:

- 1. dat de nieuwe brug over het kanaal steeds moet dienstbaar zijn voor het verkeer van personen, karren, etc., en dat ze bestand moet zijn voor vervoer van zware lasten (gespecificeerd op minimaal 30.000 kg), en in normalen stand gesloten moet zijn ;*
- 2. de bediening moet zonder kosten voor de gemeente geschieden.*
- 3. van de brug tot parallelweg bij Tivoli*

moet keibestrating gemaakt worden, met vrij verkeer voor alle personen en voertuigen ter breedte van 5 M. behalve de tramlijn.

4. geen verdere kosten voor aanleg of exploitatie of onderhoud voor de gemeente.
5. binnen 3 jaar moet de tram in exploitatie en de brug voor 't publiek verkeer geopend zijn, en eveneens de bijkomende werken gereed zijn.

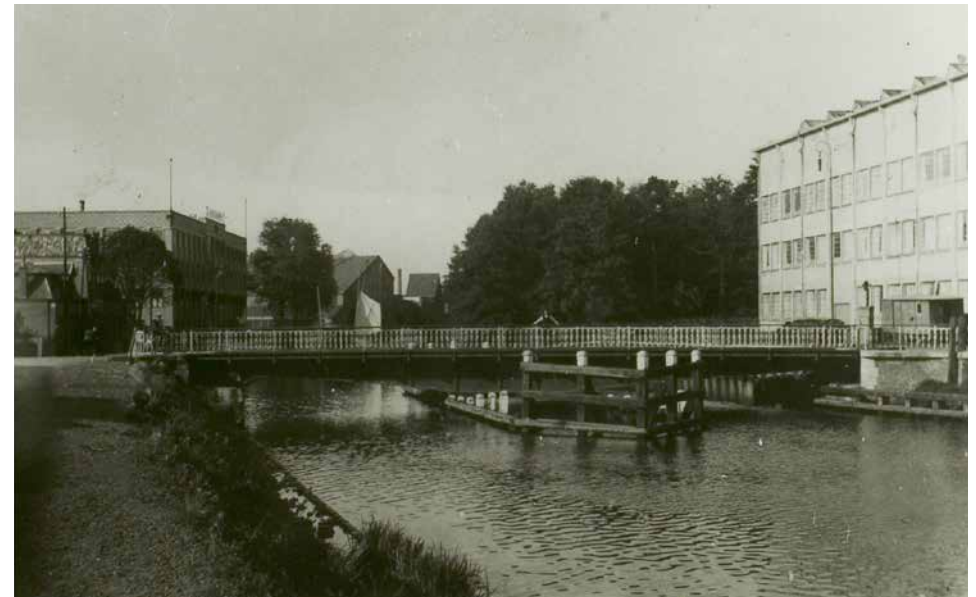
Tevens kunnen we mededeelen dat het de bedoeling is genoemde tram te doen doorlopen tot het stationemplacement in aansluiting met die van Roermond, hetgeen zeer zeker en voor de stad en voor de beide trammaatschappijen een groot voordeel zal zijn.

Maar er is sprake van snel voortschrijdend inzicht. Half juni stuurt Van den Heuvel de gemeenteraad een nieuw subsidieverzoek met uitgebreide toelichting: de financiering vanuit de betrokken gemeenten is nog onvoldoende om in aanmerking te komen voor rijks- en provinciale subsidie. Geldrop en Mierlo dragen minder bij, mede omdat Helmond met het nieuwe tracé extra profiteert. Van den Heuvel begroot de extra kosten voor het zuidelijke tracé in Helmond wat betreft de brug op f 39.000 (brug: f 35.000, brugwachterswoning + grond f 4.000), waarbij nog de jaarlijkse salariskosten à f 450 komen. Bovendien, zo is zijn argument, zou de gemeente zelf waarschijnlijk geen medewerking van de Staatsspoorwegen en het Rijk krijgen voor een extra brug ter plaatse zonder tramlijn. Burgemeester en de raad zien de redelijkheid hiervan wel in en bovendien denkt men dat voor de vervanging

van de bestaande zogenoemde karrebrug over de Aa in het verdere tracé naar het station ook nog te kunnen profiteren en een aansluitende bredere ontsluitingsweg te kunnen verkrijgen. De raad besluit op 21 juni tot een subsidie van f 15.000. Met de extra bijdrage vanuit Helmond kan Van den Heuvel verder, hoewel hij zelf niet aan de slag gaat. Hij doet de concessie eind 1902 over aan de Tramweg-Maatschappij De Meierij die nu de aanleg en exploitatie gaat verzorgen, wel nog steeds in naam van de Tramwegmaatschappij Eindhoven-Geldrop die opdraait voor de kosten.

Eindhoven-Helmond-Asten

In de tussentijd is er aan de zuidelijke kant van Helmond op tramweggebied ook het nodige veranderd. De lijn Roermond-Helmond – waarvan bij de besluitvorming in 1902 nog volop sprake is – is begin 1903 definitief van de baan, maar een verbinding Helmond-Asten staat nog immer hoog op het verlanglijstje van Asten. De gemeente beschikt over de nodige financiële reserves, afkomstig uit grondexploitatie. Asten gaat in overleg met De Meierij verder met een tramverbinding naar Helmond waarbij zoveel mogelijk het buitengebied wordt aangedaan: Ommel, Beek, Oostappen, Beersdonk, Peeleik en het Rooseind. Er komt naast het stationsgebouw in Asten ook een gebouw te Ommel en aan de Peeleik. Ook de Helmondse raad buigt zich over de gewijzigde situatie en besluit begin oktober 1903 tot subsidiëring van de tramverbinding Helmond-Asten. Een van de voorwaarden: binnen drie jaar in bedrijf. De Meierij kan aan de slag, zowel tussen Eindhoven en Helmond als tussen Asten en Helmond.



De draaibrug in zijn volle breedte, midden jaren twintig, met aan weerszijden een gelijke doorvaartopening van 18 meter. Links op de Kanaaldijk staat de hoge nieuwbouw van naaigarenfabriek Carp uit 1917 nog overeind. Deze zal afbranden in 1928, alleen de begane grondverdieping werd hergebruikt, nu in gebruik bij Phileutonia en het Industrieel Atrium. De brugwachter staat midden op de brug, van waaruit hij de brug dwars over de Zuid-Willemsvaart draait, synchronoos met de iets verderop gelegen spoordraaibrug, om doorgaande vaart te verzekeren. (RHC Eindhoven)

Het tracé in Helmond voor de tram vanuit Geldrop-Mierlo is dus danig gewijzigd ten opzichte van de oorspronkelijke opzet. Zo is er in verband met de overbrugging van de Zuid-Willemsvaart en het verdere spoor naar het spoorwegstation nodig om gebruik te kunnen maken van de bestaande weg met keibestrating van de Staatsspoorwegen. Het trambedrijf krijgt vergunning tot medegebruik. Aan de westzijde van het kanaal moet het trambedrijf naast de trambaan op de bestaande wegen ook een nieuwe „kunstweg” aanleggen op een aan te kopen terrein. Dat bepaalt de grondverkoper bij de koop van de benodigde grond. Die verkoper, Jhr. Carel Frederik

Wesselman IV, verdient goed aan deze transactie, voor de grond voor de aanleg van de trambrugweg heeft hij de prijs gesteld op f 7,-. En zo krijgt Helmond op kosten van de Tramwegmaatschappij een nieuwe straatweg, opengesteld voor het openbaar verkeer, en verder een draaibrug over het kanaal en een brug over de Aa.

In 1905 besluit de gemeenteraad de toegezegde subsidie aan de Tramweg-Maatschappij 'Eindhoven-Geldrop' uit te betalen. Op 10 januari 1906 opent het bedrijf de stoomtramdienst van Eindhoven tot aan de Zuid-Willemsvaart. De draaibrug over het

kanaal en drie vaste bruggen over de Aa zijn pas in november 1905 aanbesteed en nog niet klaar bij de opening van de dienst, maar op 21 januari 1907 komt de laatste schakel naar het station in bedrijf. Met ingang van 1908 neemt de Tramweg-Maatschappij 'De Meijerij', de exploitatie van de lijn op zich, maar wel voor rekening van de 'Eindhoven-Geldrop'.

De trambrug wordt al vanaf de openstelling, in 1906, druk gebruikt door het wegverkeer. Dat neemt in de loop der jaren qua intensiteit en qua belasting door het toenemend autoverkeer, toe. Het belang van deze verbinding wordt bijvoorbeeld duidelijk als midden jaren twintig het wegverkeer over de Vestraatbrug bijna anderhalf jaar gestremd is, in afwachting van een nieuwe brug. De Meierij doet vervolgens voor de noodzakelijke reparatie van het brugdek eind 1925 een beroep op een gemeentelijke bijdrage die vanwege de billijkheid wordt toegekend. In 1932 en 1934 moet De Meierij ook weer de beurs trekken voor reparaties aan de brug. Hoe het met de huisvesting van de brugwachter is gesteld en wie deze post de eerste jaren vervult is niet duidelijk. In 1933 wordt de jonge Geldroppenaar Joh Verest de nieuwe brugwachter. De jaarlijkse bedieningskosten van de brug worden dan begroot op f 3.000.

Wat betreft de Trambrugweg: deze blijft nog geen twintig jaar in het bezit van de tramwegmaatschappij. In die tijd is de tramwegmaatschappij wel er mee bezig. Zo laat ze in 1912 de aarden baan ophogen, rioleren en bestraten, vermoedelijk om zo het wegverkeer te faciliteren. Maar in 1922 mag

of moet De Meierij dit bezit aan de gemeente overdragen. In ruil voor een gemeentelijke subsidiëring van f 4.000 voor de vernieuwing van de trambaan op de Mierloseweg krijgt de gemeente Helmond de weg in bezit. Dat heeft tot gevolg dat er in 1925 verdere bestrating komt en uiteindelijk in 1938 naast riolering ook waterleiding voor de eerste woningbouw die dan aan de westzijde van de weg tot stand komt.

De spooraansluiting van Begemann

Bij de aanleg van de trambaan in 1906 is al rekening gehouden met een spoorverbinding tussen Begemann en het treinspoor. Het traject vanaf Begemann naar het spoorwegstation is drierailig aangelegd, dat wil zeggen op tram- én op spoorbreedte. De aansluiting naar de fabriek zélf wordt in 1913 gerealiseerd. Wel kan Begemann al direct gebruik maken van de brug, al vóór de opening voor publiek verkeer. Midden september 1906, een week na beproeving en goedkeuring van de brug door de Waterstaat, vervoert de onderneming hierover een stoomketel van circa 15.000 kg. Conclusie van deze praktijkproef: de brug voldoet aan alle gestelde eisen. Aan de oostzijde van het kanaal, aan de Spoorhaven, ter hoogte van het gebouw 1911 van Vlisco, bouwt de tramwegmaatschappij een los- en laadkade. Het kanaalprofiel wordt over een lengte van vijftig meter met ongeveer 7,5 m verbreed om ligruimte voor de schepen te krijgen. Het spoor op de kade wordt in 1914 op de tramlijn aangesloten. De Meijerij verwacht via deze haven een belangrijke toename van vooral het goederenvervoer naar Asten.

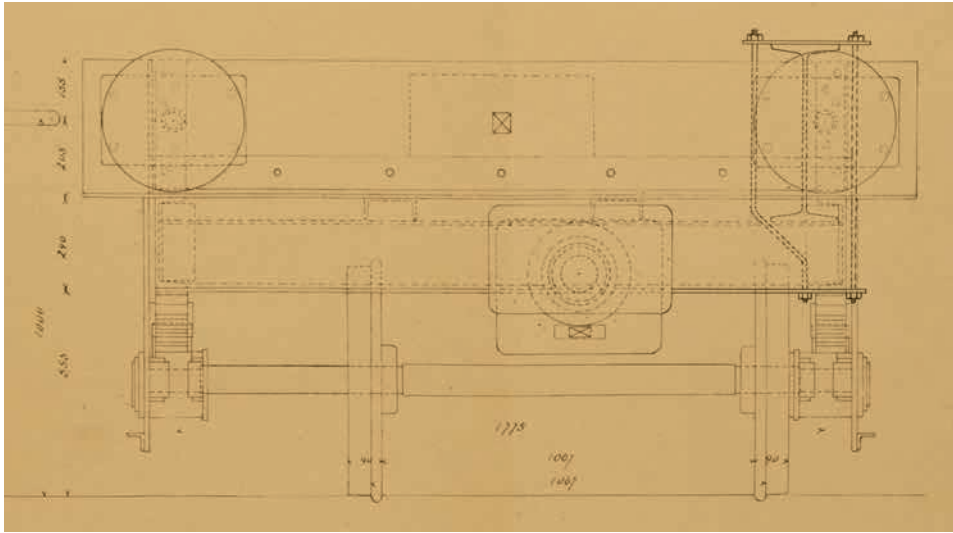
Rond diezelfde tijd krijgt ook Begemann zijn spooraansluiting. De meerkosten aan het spoor om met normaalsporige goederenwagens langs de smalsporige tramweg te kunnen komen, f 5.805, zijn voor Begemann. In het directieverslag over 1913 staat: „In de loop van dit jaar kwam de aansluiting van onze fabrieksterreinen met het emplacement der S.S. tot stand. Deze belangrijke verbetering die sinds jaren was gewenst en voorbereid, belooft een krachtige steun te zullen worden in de ontwikkeling van ons bedrijf. Onze terreinen langs het water gelegen en in verbinding met het spoorwegnet, kunnen met de beste in ons land vergeleken worden.” De Tramweg-Maatschappij 'De Meijerij' meldt over hetzelfde jaar, dat voor de

aanvoer van materialen voor de fabriek van Begemann een verbindingsspoor van 680 m lengte is gelegd vanaf het emplacement van de Staatsspoorwegen naar het terrein van de fabriek. Het spoor heeft spoorwijdten van 1067 mm en 1435 mm. „Het is de bedoeling dat door onze locomotieven de spoorwagens naar en van het terrein van bovengenoemde fabriek zullen worden gebracht.”

Tussen de smalspoorloc en een normaalsporige goederenwagen wordt een smalsporige koppelwagen geplaatst. De koppelwagen heeft een tramwegkoppeling en een koppeling met spoorbuffers. In oktober 1914 keurt de Minister het gebruik van de koppelwagen op het drierailige traject goed. Deze wagen mag



Situatietekening van de spooraansluiting van de fabriek van Begemann aan de tramweg Eindhoven - Helmond. Links de rails van de tramweg die met een flauwe bocht een uiteindelijke boogstraal van 60 graden (r60) maken om de (hier nog niet van een straatnaam voorziene) zijweg in te gaan. Het van boven komende drierailig spoor - voor 1067 mm en 1435 mm - van het terrein van Begemann sluit op de nieuwe weg aan op de tramrails vanwaar het drierailig verderloopt. (Nationaal Archief, Ministerie van Waterstaat, Afdeling Spoorwegen, toegang 2.16.23.01, doos 190)



Constructietekening van de unieke koppelwagen met het asymmetrische onderstel. De wagen rijdt op smalspoor en kan gekoppeld worden tussen een stoomlocomotief rijdend op smalspoor en een goederenwagen rijdend op normaalspoor. (Nationaal Archief Ministerie van Waterstaat, Afdeling Spoorwegen, toegang 2.16.23.01, doos 190)

niet worden beladen. Aanwijzingen voor een zogenaamd 'omloopspoor' ofwel een spoor dat dient om een locomotief om te laten rijden van de ene naar de andere kant van de trein op het terrein van Begemann zijn niet gevonden. De goederenwagens voor Begemann worden kennelijk geduwd vanaf het stationsemplacement naar de fabriek en getrokken weer afgevoerd. Begemann gebruikt de sporaansluiting voor de aanvoer van constructiemateriaal als ijzer en staal en voor de afvoer van stoomketels en gereed constructiewerk zoals brugdelen. Cokes en vormzand voor de gieterij alsmede het ruwrijzer worden per spoor aangevoerd. Het spoor komt vanaf de Trambrugweg, kruist de Eikendreef, komt dan op het fabrieksterrein en loopt vervolgens in de in 1914 opgerichte overdekte constructiehal naar binnen. Het spoor loopt door de hal naar de aan de andere kant in de

open lucht gelegen opslagplaats voor constructiemateriaal en komt uit op een draaischijf. Onbekend is of het spoor door de hal drierailig is geweest.

De machinefabriek van Begemann is rond 1900 een bedrijf met een landelijke reputatie. Het levert bijvoorbeeld in 1896 de overkapping van het nieuwe station 's-Hertogenbosch. Tot circa 1920 vervaardigt de fabriek ook stoomketels en stoommachines, maar is dan al vooral bekend om zijn centrifugaalpompen. Constructiewerk vindt vanaf 1914 in de in eigen beheer gerealiseerde grote hal plaats: naast divers werk als reservoirs en tanks veel bruggen. Deze worden vaak op het bedrijfsterrein proef gemonteerd om vervolgens in delen getransporteerd te worden naar de plaats van bestemming en daar weer worden opgebouwd.

Eind van de lijn, niet van de brug

De stoomtram op het platteland kent rond 1915 het hoogtepunt qua reizigersvervoer en de omvang van het lijnennet. Vervolgens wordt ze vanaf de jaren twintig steeds meer ingehaald door het wegverkeer, vrachtauto en bus. Eind juni 1934 richten de zes overgebleven, verliesmakende Brabantse tramwegbedrijven de N.V. Brabantsche Buurtspoorwegen en Autodiensten (BBA) op. Per 1 juli 1934 neemt de BBA de exploitatie van de tramlijnen en de busdiensten over van deze zes bedrijven. Rijk en Provincie stellen vervolgens ieder een gelijk bedrag beschikbaar aan de BBA. Dat bedrag is nodig om de leningen af te kopen en de hypotheek af te lossen in ruil waarvoor de zes maatschappijen hun eigendommen overdragen aan de BBA. Rijk, Provincie en de zes tramwegbedrijven tezamen worden daarmee per 1 juli 1935 elk voor een derde deel aandeelhouder van de BBA. Het vervoer op de tramlijn Eindhoven - Helmond wordt op 15 mei 1935 geheel gestaakt, waarna midden augustus 1936 vanuit Eindhoven de verwijdering van de rails begint. De materialen worden per tram naar Helmond afgevoerd. De tram beleeft weer drukke dagen als lange rissen wagens de rails en dwarsliggers naar de losplaatsen aan het kanaal brengen. Per 1 juni 1937 is de tramweg voor het grootste deel opgebroken.

Na het stopzetten van de tramdienst voor openbaar vervoer, gaat het eigen vervoer voor Begemann nog door. De BBA beschikt echter vanaf de zomer van 1935 niet meer over een locomotief in Helmond. De goederenwagens worden voor rekening van de BBA met een 'motorlocomotief' van de NS vervoerd. NS en

Begemann hebben geen belangstelling om de drierailige spoorverbinding van de BBA over te nemen. Er is sprake van achterstallig onderhoud. Een voorbeeld daarvan is het houten wegdek van de brug over de Aa dat dringend aan vernieuwing toe is. De noodlijdende BBA zit midden in een ingrijpende reorganisatie en is niet bereid deze vernieuwing te betalen. Ook Begemann zit in zwaar weer. In de zomer van 1935 moet de constructieafdeling bij gebrek aan opdrachten sluiten; vijftig man worden werkloos. Helmond telt op een bevolking van 27.000 inwoners al 2.500 geheel en 1.000 gedeeltelijk werklozen. In januari 1936 krijgt de constructieafdeling weer wat werk. Nog steeds bedient en onderhoudt de BBA de trambrug waarover niet dan hoogst zelden voertuigen van die maatschappij passeren, zo schrijft de BBA in juli 1937 aan de Minister van Waterstaat, de eigenaar van het kanaal. Deze wil de brug echter niet overnemen. De gemeente heeft als standpunt dat de brug een zaak voor het Rijk is vanwege het interlokale karakter van het wegverkeer. De vergunning van Rijkswaterstaat voor de draaibrug verplicht de BBA de brug op te ruimen na opheffing van de tramdienst. Maar over de brug loopt nu eenmaal een weg voor openbaar verkeer. De inmiddels ingevoerde Wegenwet (1932) regelt dat een weg alleen aan de openbaarheid van het verkeer mag worden onttrokken door een besluit van de gemeenteraad. De raad van Helmond zal zo'n besluit niet nemen, want dan verdwijnt de wegverbinding. De BBA biedt Helmond aan de subsidie uit 1905 terug te betalen, maar de gemeente wil de brug toch niet overnemen omdat zij dan voor de kosten van het onderhoud en van de bediening verantwoordelijk wordt. Verschillende juridische adviezen brengen geen oplossing.



De trambrugwachter staat op 'zijn' brug, voor een aantal goederenwagens waarop een gereed constructiedeel van Begemann, 1939. Foto genomen vanaf de oostelijke kanaalzijde, met de herbouwde begane grondverdieping van het hoofdgebouw van Carp op de achtergrond. (Industrieel Atrium)

Begin april 1940 laat de BBA, na instemming van de grootaandeelhouders het Rijk en de Provincie, opzettelijk de brug een nacht open staan na het doorlaten van een schip, om zo een uitspraak van de rechter te krijgen over deze slepende zaak. B&W schrijven later heel neutraal aan de gemeenteraad dat in onderling overleg een rechterlijke beslissing zou worden uitgelokt. Terwijl de rechter nog aan het nadenken is over een vonnis, verandert de situatie totaal. De trambrug wordt namelijk op 10 mei 1940 opgeblazen om de opmars van het Duitse leger te vertragen. De BBA laat vervolgens de resten uit het kanaal halen en laat het daar verder bij. Vijf jaar na opheffing van de tramdienst is de BBA eindelijk van de trambrug verlost.

Overeenstemming BBA en Helmond

Helmond mist nu wel een belangrijke wegverbinding. B&W wordt ineens heel actief en kan al in november 1940 aan de raad melden dat de onderhandelingen met de BBA over de overname van de trambrug tot algehele overeenstemming hebben geleid. Het raadsbesluit behelst dat de BBA de subsidie van 1905 terugbetaalt, de gemeente de trambrug overneemt voor een bedrag van één gulden in de toestand waarin deze zich bevindt en de BBA van de brug af is. De BBA van haar kant verplicht zich om vergoeding voor geleden oorlogsschade aan te vragen en om het te ontvangen bedrag aan de gemeente af te staan. Maar de BBA grijpt haar kans om nu ook een elf jaren slepende zaak met de

gemeente op te lossen over een niet goed afgehandelde grondruil. En in het besluit staat ten slotte ook nog dat de gemeente - eindelijk - de wegsituatie bij het station aan zal passen, compleet met een parkeerplaats waar de BBA zonder betaling vier autobussen mag parkeren. Het raadsvoorstel met toelichting besteedt geen enkele aandacht aan de spoor aansluiting van Begemann. De raadsleden hebben het er ook niet over. De directie van Begemann meldt in het jaarverslag naast een lichte beschadiging van de fabriek in de meidagen van 1940 ook het verlies van de spoor aansluiting.

Het spoor over de Trambrugweg blijkt het laatste stukje spoor te zijn geweest waar de BBA tot 10 mei 1940 zeer beperkt goederenvervoer verzorgd heeft. Dat gebeurt over normaalspoor en wordt voor de BBA uitgevoerd door de Nederlandse Spoorwegen met een kleine diesellocomotief als trekkracht. De begin 1943 geplaatste hulpbrug ter

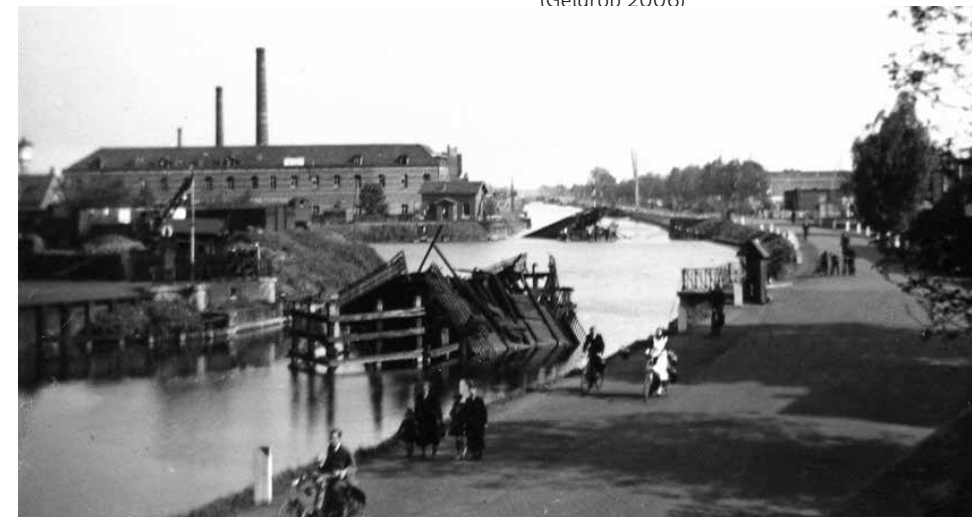
vervanging van de trambrug wordt in 1944 opnieuw opgeblazen en vervolgens niet meer hersteld. Alleen de boogvorm van de straat en de naam Trambrugweg herinneren aan 30 jaar tramdienst Eindhoven-Helmond en indirect aan het goederenvervoer per spoor door Begemann. «

Bronnen en literatuur

* Dit verhaal is een sterk uitgebreide en sterk aangepaste versie van het in het 2017 verschenen artikel van Rob Heus, Goederenvervoer over normaalspoor door tramwegmaatschappij De Meierij, in het blad *Op Oude Rails* nr. 263 en nr. 264 van de Tramwegstichting. Zie de daarbij vermelde bronnen en literatuur

Verder is gebruik gemaakt van

- W.J.M. Leideritz, *De tramwegen van Noord-Brabant* (Leiden, 1978); idem, *Trams en tramlijnen. De stoomtrams van Noord-Brabant* (Rotterdam 1977).
- www.bhic.nl/ontdekken/ons-brabant/doorde-ogen-van-de-commissaris-van-de-koningin-Asten-Mierlo-Geldrop-Helmond
- Jean Coenen, *Asten, 'n eeuw historie van een Peeldorp* (Asten 1986)
- Jean van Stratum, *Geldrop 1750-1920* (Geldron 2006)



De kanaaloversteek is gestremd na het opblazen van zowel de trambrug (vooraan) als de spoorbrug in mei 1940. (foto Kat; collectie RHC Eindhoven)

Het Oude Brouwhuis

*Van klassieke brouwerij naar
beschermd cultuurgood*

door Hans Vogels

In de Middeleeuwen was het brouwen van bier een taak die tot het huishoudelijke werk behoorde en in principe aan vrouwen was voorbehouden. Maar ook kloosterlingen brouwden bier om in hun levensonderhoud te voorzien. De zware versie werd over het algemeen door monniken en gasten en de lichte door nonnen gedronken. Naast het thuisbrouwen kwam het ambachtelijk bereiden in zwang. Hiermee was de commerciële bierbrouwerij geboren. Al omtrent het jaar achthonderd, ten tijde van Karel de Grote, waren er brouwerijen om aan de grote vraag te kunnen voldoen.

Er werden grote hoeveelheden bier gedronken. Voor de bevolking was het een alledaagse drank. De gemiddelde consumptie, door zowel volwassenen als kinderen, lag op zo'n driehonderd liter per jaar. De brouwsels leken nauwelijks op de huidige, ze bevatten een minimum aan alcohol en waren vrij zuur van smaak. Bier werd gezien als een alternatief voor drinkwater. Het was veiliger dan water, dat met name in de steden, vaak was vervuild en tot aandoeningen leidde. Bier kon risicovrij worden gedronken, omdat het bij het brouwproces werd verhit en gefilterd. Omdat het zaden en gist bevatte was het ook voedzaam. In de grotere steden waren vaak meer dan honderd brouwe-



*Nostalgisch bierviltje van de Helmondse bierbrouwerij De Hoop van Jos Bots.
(Afbeelding internet)*

rijtjes actief. De bierbrouwers, die zich verenigden in gilden, waren doorgaans de machtigste lieden in een stad.

Helmondse brouwerijen

De uitbaters van vrijwel alle tapperijen en herbergen bereidden hun eigen bier. Omtrent 1700 kende Helmond, naast enkele beroepsmatige, twee particuliere bierbrouwers: de heer van Helmond en de weduwe Gans op Binderen. Beide brouwden bier voor 'eygen ghebruik'. In de negentiende eeuw waren er vier brouwerijen: de weduwe Swinkels met twee ketels, Frans Timmermans, de weduwe Van Mierlo en Johanna van Mierlo met één ketel. Over de watervoorziening heerste onvrede met de textielververs, omdat beide partijen naar eigen behoeften gebruik maakten van het door Helmond stromende water, wat meer en meer vervuilde. De bierbrouwers rond het Binderseind maakten echter gebruik van kwelwater.

De gemiddelde bierconsumptie in Helmond bedroeg bij benadering 45 liter per persoon. Dat was iets beneden het landelijke gemiddelde, omdat er nogal veel sterke drank werd geconsumeerd. In die tijd ontstond er leven in de brouwerij. Er vestigden zich enkele nieuwbakken brouwerijen zoals die van Spoorenberg aan de Pantoffelstraat, Kaulen in Huize Karelstein aan de Kanaaldijk en Bongers aan het Binderseind. In het oog springend waren de brouwerijen van de burgemeesters Frans Timmermans en Andreas van Hoeck. In 1870 brouwde de laatste bier in de kelder van het Huis met de Luts, en zeven jaar later stelde hij aan de Molenstraat Brouwerij De Vijfhoek in bedrijf. Andere waren

hem al voorgegaan, onder andere de brouwerijen van Jos Bots en d'n bottelaar Manders. De Brouwerssteeg en Het Oude Brouwhuis aan de Marktstraat, herinneren nog aan de pioniers van toen.

Ook hedentendage zijn er in Helmond brouwerijen actief: De Deftige Aap, Goldfinch Brewing, Húflo Originals en Brouwerij De Vijfhoek die refereert aan Andreas van Hoeck. Ze vervaardigen bieren met aansprekende namen zoals Tango in the Night, Another Bites the Hops, Bitter Sweet Symphony, My Hoppinessen en Vijfhoek's 1515. De voormalige Brouwerij De Kat bracht het nostalgische biertje Hemelrijk op de markt, als een eerbetoon aan de Helmondse brouwer Johan Berings.

Brouwerij Het Hemelrijk

In 1815 trouwde Johannes Berings met Johanna van Mierlo. De familie woonde aanvankelijk in de Veestraat, maar verkaste later naar de Steenweg. Hun zoon Johannes (Johan) toog, zonder beroep en verstoken van werkervaring, naar Hal bij Brussel. Vervolgens verbleef hij in het Limburgse Heijthuisen en het Duitse Breyell, een stadsdeel van Nettetal. In die tijd bekwaamde hij zich kennelijk in het brouwersvak. Hij keerde in ieder geval als ervaren brouwer terug en settelde zich weer in Helmond. Intussen was hij getrouwd met Maria Veulens die hij in Heijthuisen had leren kennen.

Aan het Binderseind (wijk-K, nu Marktstraat), exploiteerde Embertus Swinkels een kleine brouwerij, na aan de Kerkendijk in Deurne eenzelfde nering te hebben verlaten. In 1851 werd hem de vestiging van een brouwerij gegund,



Binderstraat, Helmond.

Aan de rechterzijde van het Binderseind, achter de bomen, staat 'Bierbrouwerij Het Hemelrijk' van Johannes en later Hubertus Berings. (Afbeelding internet)

in het pand van het voormalige 'Café Restaurant Het Oude Brouwhuis', dat deels stamt uit de zeventiende eeuw. Het pand heeft in haar bestaan veel eigenaars en bewoners gekend. Veel onbekende, maar ook fameuze zoals de molenaar Hermanus van den Heuvel, de familie van Glabbeeck en de bakkersfamilie Van Geldrop.

Embertus en zijn vrouw overleden vrij kort na elkaar. Op de openbare verkoop van hun nalatenschap werd de brouwerij met inboedel gekocht door Johanna Berings-van Mierlo, ten behoeve van haar zoon Johan. In 1857 werd het hem gegund in het pand andermaal een brouwerij te vestigen. Een jaar later stelde hij die in werking. Na enige tijd draaide de onderneming

op volle toeren en genoot Johan aanzien als brouwer en kastelein. De brouwerij, evenals de in het pand aanwezige tapperij, werden geëxploiteerd als 'Bierbrouwerij Het Hemelrijk'. De nering ontplooidde zich tot een bedrijf met een aantal vaste medewerkers.

Een van die employés was Petrus, een zoon van Embertus Swinkels. Petrus was na het overlijden van zijn eerste vrouw Johanna Manders, hertrouwd met Brigitta Swinkels. Het echtpaar had dezelfde achternaam omdat ze beiden afstamden van Jan Joseph Swinckels. Er was sprake van een verre bloedverwantschap, die evenwel tot vier generaties terugging. Na het overlijden van haar vader werd Brigitta de eigenaresse van een toen nog bescheiden

Lieshoutse brouwerij. De exploitatie daarvan berustte bij haar broer Frans, die in 1847 het bedrijf in bezit kreeg. Brigitta verwierf in ruil enkele percelen grond. Frans Swinkels heeft maar kort van zijn onderneming kunnen genieten, hij overleed in 1857. Petrus, die zich bij Brouwerij Het Hemelrijk tot brouwer had bekwaamd, zette het bedrijf voort. Hij wordt gezien als een van de stichters van het huidige Bavaria.

In 1902 werd Hubertus Berings, zoon van Johan en Helena, eigenaar van Het Hemelrijk. Hij verkreeg de onderneming door erfenis na het overlijden van zijn ouders, maar hij had er geen fiducie in. De exploitatie van de brouwerij en de inpandige tapperij, liet hij aan derden over. Hubertus zelf werd kantoor-

bediende. In 1905 werd A. van der Zee als zaakvoerder aangesteld. De tapperij werd beheerd door zetkasteleins. De eerste was de koetsier Verbaandert, daarna een zekere Noten en vanaf 1911 Carel Geeris. Het is frappant dat er gedurende de Eerste Wereldoorlog Lieshouts bier werd getapt.

Van der Zee hield het na een tiental jaren voor gezien. Als opvolger en laatste exploitant, nam de uit Gilze afkomstige Adrianus Brouwers de bierproductie over. De tapkamer en de keuken waren toen al aan Carel Geeris verpacht. In april 1914 verscheen Hubertus Berings voor notaris Johan van Alphen. Hij verklaarde de brouwerij met open plaats, de zolder boven de keuken en de tapkamer, te hebben verhuurd aan



Het Oude Brouwhuis herbergde eerstens het Koffiehuis en Slijterij van Carel Geeris. In de jaren zeventig werd het vertimmerd tot café- Restaurant. Deze foto dateert uit circa 1990. (Afbeelding internet)

Adrianus Brouwers. De keuken en de tapperij bleven door Carel Geeris in gebruik. De partijen conformeerden, dat als Geeris gedurende de termijn van de overeenkomst het door hem geëxploiteerde café annex koffiehuis zou verlaten, dat Brouwers het eerste recht van overname zou hebben. De zaak heette vanaf toen 'Het Oude Brouwhuis'. In 1916 werd in de brouwerij het laatste fust gevuld en vertrok Adrianus Brouwers naar Geldrop waar hij de Brouwerij Combrinus overnam. Combrinus werd later door de Weertse Werthabrouwerij geannexeerd, Brouwers werd vennoot.

Café Het Oude Brouwhuis

Na Geeris' overlijden in januari 1926, werd het koffiehuis voortgezet door zijn vrouw Maria Adriaans. Vervolgens kwam de licentie op naam van hun zoon Antonius Geeris en zijn uit Duitsland afkomstige vrouw Maria Köhnen. Het echtpaar had het pand inmiddels in eigendom gekregen en exploiteerde het als 'Café Het Oude Brouwhuis'. Het etablissement stond bekend als exclusief en elitair, waar met name notabelen en vooraanstaande burgers graag verbleven. Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd het frequent bezocht door Duitse officieren. Mogelijk gemotiveerd door de aangename ambiance, al kan ook de nationaliteit van de waardin van invloed zijn geweest.

Vanaf 1962, toen Antonius Geeris en Maria Köhnen Het Oude Brouwhuis hadden verlaten, werd het eethuis aan enkele exploitanten verpacht. Achtereenvolgens, voor korte perioden, aan de uitbaters Jansen en Kostermans. Het was de familie Bijsterveld die de

horecaonderneming voor langere tijd onder hun hoede nam en het een nieuw leven inblies. In 1974 aanvaardden Toine van Dinter, zijn vrouw Wilma Heijmans en hun zoon, de horecagelegeneid. Het café werd getransformeerd tot eetcafé en later tot restaurant. In 1994 onderging het een ware metamorfose, het werd voorzien van een geheel nieuw interieur en een exclusieve keuken. Het Oude Brouwhuis was herschapen in een moderne Brasserie, die plaats bood aan honderdvijftig gasten. De gastvrijheid en de unieke keuken maakten het tot een eetgelegenheid voor elk moment van de dag.

Aan alle goede dingen komt een eind. Na vijfendertig jaar besloten de exploitanten met de nering te stoppen. In 2005 werd Het Oude Brouwhuis verkocht aan Bestinvest, een investeerder die bemiddelt bij transacties van onroerend goed in het midden- en kleinbedrijf. Het was Jan Koolen die zich als nieuwe uitbater meldde. Tot 2015 bleef het etablissement als restaurant in gebruik.

Ten laatste werd er een Shisha- of waterpijpcafé gevestigd. Een waterpijp wordt niet alleen thuis gebruikt, maar specifiek in daarvoor bestemde cafés. In Nederland wordt het genot gezien als een sociale activiteit. Het rookcafé had slechts een kort bestaan. Het eens illustere Oude Brouwhuis staat sindsdien mistroostig leeg. Een nieuwe bestemming is dringend gewenst.

Gemeentelijk monument

Helmond kent zo'n tweehonderd monumenten die vanwege hun cultuurhistorische waarde worden



Het was goed toeven in het Café-Restaurant Het Oude Brouwhuis aan de Marktstraat. (Afbeelding internet)

beschermd. Het college van burgemeester en wethouders kan op grond van een besluit objecten aanwijzen als gemeentelijk monument, indien een gebouw of archeologische vindplaats, niet van nationaal, maar wel van lokaal belang is. Bij Het Oude Brouwhuis, dat deels dateert uit circa 1650, is dat absoluut het geval. Reden om het pand op de gemeentelijke monumentenlijst te plaatsen en het een gerechtvaardigde herbestemming te geven. Dit verzoek is bij de afdeling Kunst en Cultuur van de gemeente Helmond ingediend. Het college heeft het voornemen uitgesproken om het historische pand, op voorspraak van de monumentencommissie, de status van gemeentelijk monument te geven. «

Bronnen:

- Biografie van een brouwerij en een familie uit Lieshout (AS en PZ).
- 140 Jaar Helmonds bier 1794-1934 (GvH).
- De Zuid-Willemsvaart, Oud-Helmondsche families (JH).
- Wikipedia de vrije encyclopedie.

Met dank aan:

- Wim Promper/monumenten werkgroep Helmond.
- Toine van Dinter.
- Giel van Hoof.
- Eef Moes.

Aloysius Hanstein

door Jolanda Bakker

Recentelijk kreeg de Werkgroep Struikelstenen documenten toegezonden van de Arolsen Archives, International Center on Nazi Persecution. Het betrof stukken over Aloysius Hanstein, een Sinto van 17 jaar, die op 16 mei 1944 met zijn familie was opgepakt op het woonwagenkamp Scheidijk.

De naam Aloysius Hanstein staat niet op de struikelsteen op het Maurickplantsoen, omdat het Nederlandse Rode Kruis in 1952 op papier zijn fysieke aanwezigheid registreerde te Nijmegen. Volgens de familie Hanstein betreft het hier een kwestie van persoonsverwisseling en is hun familielid Aloysius in de oorlog overleden. Zij hebben hem na 1945 niet meer gezien en ook door de Sinti gemeenschap in binnen- en buitenland is hij niet meer gesignaleerd. Officiële documenten ontbreken en de toenmalige bevindingen van het Nederlandse Rode Kruis zijn nog steeds bij alle instanties leidend.

Een weg stond voor de werkgroep nog open: contact opnemen met een internationale organisatie, de Arolsen

Archives. Onderzoek door 'Arolsen' zou 6 tot 8 maanden in beslag nemen. Op 27 mei 2020 was het zover. Een officieel schrijven van de Arolsen Archives bevestigde de vermoedens van de familie. Het onderzoeksteam rapporteerde: 'We have no information about the further fate of Mr. Aloysius Hanstein after 29-10-1944'. Men vermoedt dat hij door ontbering om het leven is gekomen in het concentratiekamp Mittelbau Dora. De bijgeleverde

documenten, 96 stuks, toonde aan dat hij via de kampen Auschwitz en Buchenwald naar een sub-kamp van Mittelbau Dora, Ellrich, is getransporteerd en daar niet meer vandaan is gekomen.

De familie Hanstein en Heemkundekring Helmont staat nu voor een groot probleem. Voor de nazaten is er geen overlijdensakte en Heemkundekring Helmont zit met een struikelsteen waarop nu een naam ontbreekt. Een gigantische zoektocht door bureaucratisch Nederland leverde niets op. Aloysius Hanstein komt niet voor op de '104.000 Namenlijst' van Herinneringscentrum Kamp Westerbork. Geen enkele instantie wilde helpen: geen registratie in bestanden, zo luidde de redenering, dan ook geen vermelding in boeken en dus ook niet op herdenkingsstenen. Hulp bij een overlijdensakte was al helemaal niet aan de orde. Zelfs het Auschwitz Comité ging kort door de bocht met de opmerking 'wij kunnen verder niets doen', terwijl dit haaks staat op een van hun doelstellingen. Waarom wel fictieve overlijdensdata voor veelal vermiste Joodse Holocaust slachtoffers en niet voor anderen?

Onderzoek naar deze ongelijke behandeling leverde het volgende op

Na 1945 kon er voor vermiste personen geen overlijdensakte worden opgemaakt. Er bestond slechts een mogelijkheid om na tien jaar op grond van artikel 523-527 van het Burgerlijk Wetboek een verklaring van 'vermoedelijk overlijden' aan te vragen. Voor de overlevenden van de Holocaust en nabestaanden bracht dit veel juridische consequenties met zich mee. Een overlevende kon niet hertrouwen of een weduwe-weduwnaars- wezenpensioen aanvragen. Ook de uitkering van een levensverzekering kon niet worden uitbetaald.

Een nieuwe wet, gedateerd 2 juni 1949 (Staatsblad No. J 227), bracht hier verandering in. Onder vermisten werd verstaan: *ieder, die op enig tijdstip tussen 9 mei 1940 en 1 juni 1945 in Nederland woonplaats heeft gehad, en wiens bestaan sinds 1 juni 1945 niet meer is gebleken en er goede gronden zijn om aan te nemen dat de persoon in kwestie is overleden.*

Binnen het Ministerie van Justitie werd een 'Commissie tot het doen van

HIER WOONDE ALEXANDER HANSTEIN GEB. 1905 VERMOORD 17.11.1944 ELLRICH	HIER WOONDE WILHELMINE HANSTEIN-GRÜNHOLZ GEB. 1892 VERMOORD 3.8.1944 AUSCHWITZ	HIER WOONDE ALBERT HANSTEIN GEB. 1934 VERMOORD 3.8.1944 AUSCHWITZ
HIER WOONDE HENDRIK GRÜNHOLZ GEB. 1915 VERMOORD 25.2.1945 ELLRICH		HIER WOONDE HENDRIK WEIST GEB. 1919 VERMOORD 1.11.1944 DUITSLAND
HIER WOONDE MARIE CLEMENCE WINTERSTEIN GEB. 1927 VERMOORD 3.8.1944 AUSCHWITZ	HIER WOONDE ELISABETH HANSTEIN GEB. 1929 VERMOORD 3.8.1944 AUSCHWITZ	HIER WOONDE KAREL HENDRIK GROENHOUT GEB. 1914 VERMOORD 10.1.1945 ELLRICH



Aangifte van Overlijden van Vermisten' opgericht, die gegevens verzamelde uit kampregisters en de deportatielijsten en te rade ging bij het Nederlandse Rode Kruis, Rijksinspectie van de Bevolkingsregister en bij getuigen. Vervolgens gaf de Minister van Justitie opdracht aan de ambtenaar van de Burgerlijke Stand van de laatst bekende woonplaats om het overlijden van de vermiste te registreren. Voorafgaand werd eerst mededeling gedaan in de Nederlandsche Staatscourant en in een of meerdere nieuwsbladen.

Voor het merendeel van de vermiste Holocaust slachtoffers zijn overlijdensaktes opgemaakt. Voor de Roma en Sinti is dit niet gebeurd. Mogelijk ontbrak een centrale aansturing op dit gebied. Werden zij gezien als 'outcast' en telden zij ook op dit gebied niet mee? Vreemd is het dan wel dat dit kennelijk niet gold voor naturalisaties. Indertijd (1960-1970) verkregen vele ongedocumenteerde of staatloze Roma en Sinti alsnog het Nederlanderschap. Dat voor een Roma en Sinti Holocaust slachtoffer geen erkenning was weggelegd, is echter met het Rechtsherstel in het jaar 2000 onomstotelijk vastgesteld.

Volgens Peter Jorna, cultureel antropoloog en internationaal expert op het gebied van Roma en Sinti aangelegenheden, is de zaak Aloysius Hanstein geen op zichzelf staand geval. Ook Sinto Peter (Peppi) Franz, 20 jaar, uit Beek (L.) kwam na 1945 niet terug uit Duitsland en stond lange tijd als vermist bekend. De nazaten werden van het kastje naar de muur gestuurd en kregen nergens gehoor. Inmiddels staat Peter Franz wel op de lijst van '104.000 Namen', die in januari vierjaarlijk gelezen wordt in het Herinneringscentrum Kamp Westerbork, maar met deze correctie is zijn naam nog steeds niet doorgedrongen tot het Holocaust Namen Monument, dat op 19 september 2021 wordt onthuld.

Om de zaak kracht bij te zetten heeft Peter Jorna onlangs contact opgenomen met het hierbij betrokken departement, het Ministerie van WVS, met het verzoek om de zaak Hanstein en Franz zo spoedig mogelijk op te pakken en hen de waardigheid terug te geven, die zij verdienen: een officiële overlijdensdatum en een plaats op het Nationaal Holocaust Monument. «



Begunstigers

van de **Heemkundekring Helmont**

BROECKX MAKELAARS

COENEN

FOTO LAMBERT VAN DE KERKHOF

IL BORGO HUIS MET DE LUTS

ISERO HELMOND

KUIJPERS BUSINESS PARTNERS B.V.

LAUMÉ RECLAME-DRUKWERK

LEEF EN ZORG SPECIALIST IN ZITCOMFORT

METAAL MAKELAAR RUUD GRIJPSTRA

MOSMAN AUTOSCHADE

NOTARISKANTOOR SPOORMAKERS

PEDICURE WILMA KUIJPERS - PARAMEDISCH CENTRUM-WEST

RABOBANK

DE RIJK VAN DE WESTERLO ADVOCATEN

SMITS + PRICK ACCOUNTANTS EN BELASTINGADVISEURS

VAN NUENEN RIJWIELHANDEL

VERHAGEN & CO SCHILDERWERKEN EINDHOVEN EN HELMOND

WIJNHUIS HELMOND



