

Helmonds

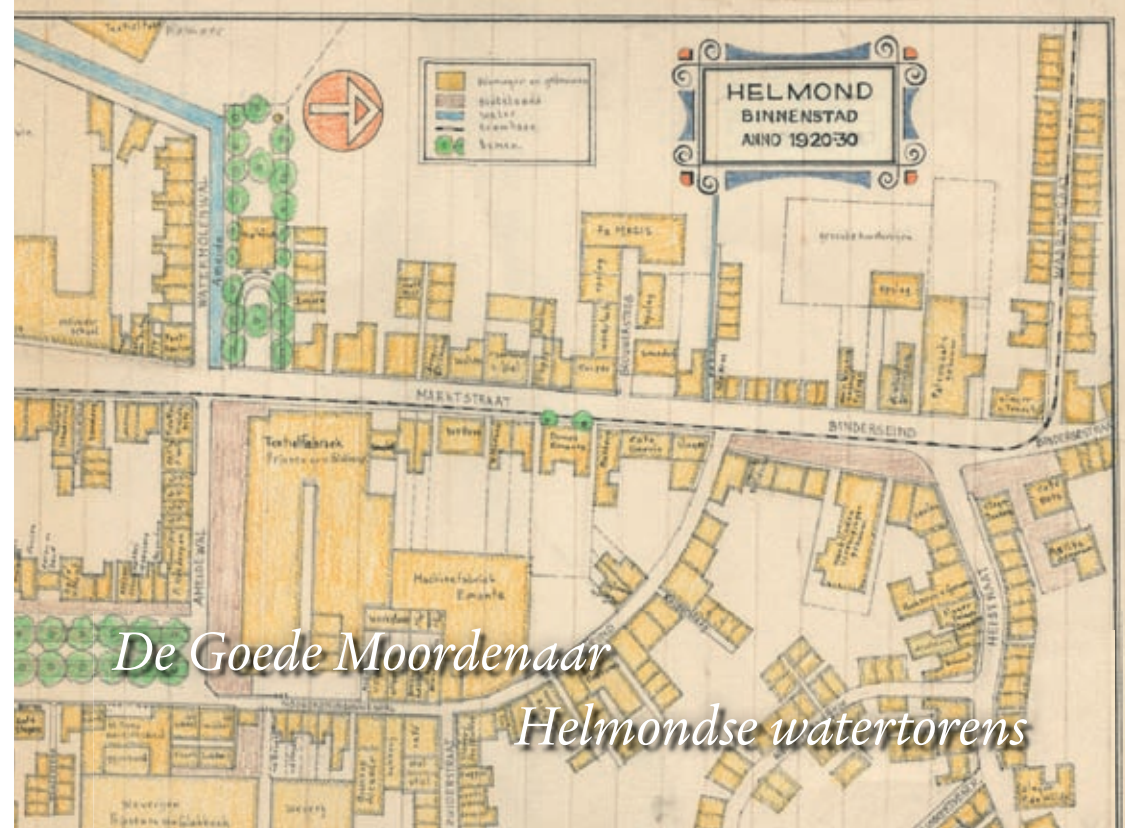


Kwartaalblad
Heemkundekring
Helmond-Peelland

lente 2010
€ 2,50

HEEM

8



Colofon

Dit is een uitgave van Heemkundekring Helmond-Peelland.
Opgericht 24 mei 1948.

BESTUUR

voorzitter

C. Verhofstadt, Sperwerstraat 6, 5702 PJ Helmond
tel. 0492 - 537094, e-mail cverhofstadt@hotmail.com

secretaris

W. van Lieshout, Stationsplein 39, 5701 PE Helmond
tel. 0492 - 534857, e-mail W.Lieshout2@kpnplanet.nl

penningmeester

H. Wasser, Pres. Rooseveltlaan 59, 5707 GB Helmond
tel. 0492 - 548259, e-mail hwwasser@hotmail.com

bestuurslid

J. Schiffers, Gabriëlstraat 8, 5708 KA Helmond
tel. 0492 - 529833, e-mail j.schiffers@upcmail.nl

bestuurslid

F. Smulders, Binderseind 19, 5701 ST Helmond
tel. 0492 - 522412

LIDMAATSCHAP

Kringlidmaatschap incl. abonnement € 25,-

Rekening ING nr. 2641099 t.n.v.

penningmeester Heemkundekring

WEBSITE

www.heemkundekringhelmond-peelland.nl

REDACTIE

Kelly Geerts

tel. 0492 - 536043, e-mail geerts2@chello.nl

Marinus van den Elsen

tel. 06 - 40763697, e-mail m.vandenelsen@weijmans.com

Paul Jacobs

tel. 0492 - 525563, e-mail paul.jacobs@planet.nl

Vormgeving/lay-out: Marinus van den Elsen

Druk: Drukkerij Van Stiphout

Foto's gemaakt door/met dank aan:

A. Welten, P. Gommans, Dhr. de Waal, Toine Gremmen, BHIC, Archief Gemert-Bakel, L.J. Coolen, Gerard Meeuwssen, Simon Christiaanse, Persbureau Het Zuiden, RHCE, Lia van Zalinge-Spooren, Paul Jacobs, Marinus van den Elsen, Henk van Dijk.

Omslag voorzijde: Plattegrond van het centrum van Helmond gemaakt door H.T.F. Stokkom, zie ook pag. 11-12 (collectie RHCE).

Omslag achterzijde: Gelegenheidsdoek uit 1933 gedrukt bij Vlisco. De ontwerper is Jac. Rijkse (leraar aan de Academie van Beeldende Kunsten te 's-Gravenhage). Hij heeft meerdere gelegenheidsdoeken gemaakt voor Vlisco. Allemaal hebben ze te maken met memorabele gebeurtenissen in de luchtvaart. (formaat: ±35 x 35cm., particuliere collectie)



Inhoud

3 Van de redactie

3 Van het bestuur

6 Onze Heemkamer



6 In Brabant

7 Agenda



8 De Goede Moordenaar



19 Helmondse watertorens

27 Begunstigers

Van de redactie

Dit is alweer nummer 8 van ons kwartaalblad. Inmiddels hebben we een zeer strenge winter gehad, waarvan wij dachten dat die er tegenwoordig niet meer zijn.

Wij gaan de zomer tegemoet met veel goede voornemens. Gaan wij zoeken in de archieven van de gemeenten, van verenigingen of stichtingen, of gaan wij onze eigen wortels na pluizen binnen onze families, het zogenaamde stamboomonderzoek? Of hoe oud is het beroep dat U vroeger uitoefende? Heeft dat altijd bestaan of noemen wij het tegenwoordig anders? Zoals bijvoorbeeld de vroegere dienstbode, die nu genoemd wordt interieurverzorgster. Of gaan wij hetgeen wij al onderzocht hebben beschrijven en anderen daarvan laten genieten, zoals het artikel van Hans Vogels, dat wij vandaag in ons blad opnemen. Het kan een welkome aanvulling zijn van ons clubblad.

Een van onze leden, de heer Martin van Hees, attendeerde ons op een gemis in de tekst van kloosters en begraafplaatsen in ons vorige nummer.

Wij hebben daarin niet genoemd het klooster van de broeders van de Christelijke Scholen, beter bekend als de broeders van De La Salle, die op verzoek van pastoor van de Spijker in januari 1950 naar Mierlo kwamen. Het klooster stond in Mierlo-Hout bij de Odulfusschool naast de kerk. Voor zover bekend had dit klooster geen eigen kerkhof.

Behalve in de Odulfusschool waren de broeders ook als onderwijzers werkzaam in de Tharcisusschool in Helmond-West. Veel Helmondse jongens zijn toegetreden tot deze congregatie.

Tot en met 13 mei kunt u kopij inleveren voor het volgende nummer, bij voorkeur aan Paul Jacobs per e-mail: paul.jacobs@planet.nl.

Van het bestuur

Verslag van de jaarvergadering gehouden in sociëteit Beursplein op woensdag 10 februari 2009.

door secretaris Wim van Lieshout

Aanwezig waren ondanks het winterse weer 32 leden, afwezig met kennisgeving de dames van Kraaij en Ans Smulders en Annie van Rooij en de heren Hans Vogels. Ed v.d. Heuvel, Joep Schiffers, Gerard Hagens en de dhr. Hermans.

Mededelingen

Na het welkomstwoord herdacht de voorzitter het overleden lid de heer

Andriessen. Vervolgens noemde hij als hoogtepunten van het afgelopen jaar de prettige samenspraak met de Heemkundekring Beistervelds Broek, de viering van ons 60-jarig bestaan, de lift en de nieuwe toiletten in het gebouw en het succes van ons kwartaalblad, waarop inmiddels enkele niet leden spontaan een abonnement hebben gevraagd. Hij noemde als probleempunt het ruimtegebrek in de Heemkamer.

Verslag jaarvergadering 2009

Desgevraagd deelde de voorzitter mede dat aanpassing van de statuten en het huishoudelijk reglement nog niet gereed is en dat het destijds aangekondigde geschenk van Brabants Heem nog niet is ontvangen.

Verslag lezingen, excursies en presentaties door Frans Smulders

- 15 januari: 60-jarig bestaan van onze Heemkundekring met toespraak door wethouder C. Bethlehem, aanbidding zilveren troffeltje H. Hartkerk, filmpresentatie en gezellig samenzijn in het Jan Vissermuseum.
- 10 februari: jaarvergadering met lezing door Pierre van de Meulenhof over de Cromme Aa.
- 10 maart: lezing door Ad Otten over verhalen en mysteries.
- 18 april: bezoek aan orgelmuseum met uitleg door Mieke van Hout
- 11 mei: deelname aan Boerenmarkt in Brouwhuis
- 14 mei: excursie naar Omroep Brabant
- 25 juni: excursie naar het bosmuseum in De Rips geschiedenis ontginningen
- 30 september: excursie naar Willibrorduskerkje in Waalre en bezoek Brabants museum
- 15 oktober: paddestoelenwandeling in de Warande met toelichting
- 16 november: excursie naar archeologiehuis Someren
- 15 december: lezing door Hans van deLaarschot over volksgerichten in de Peel.

Financieel jaarverslag 2009 en begroting 2011 door Henk Wasser

De penningmeester gaf een overzicht over de financiële toestand van de kring. Aangezien er geen vragen zijn en de

leden van de kascommissie, mevr. Tini Söhngen en dhr. Frans 't Sas de boekhouding in orde hebben bevonden wordt bij acclamatie aan de penningmeester décharge verleend. Tot nieuwe kascommissie worden gekozen mevr. Tini Söhngen en Henk van Dijk.

Bestuursmutatie

De volgens rooster af te treden bestuursleden Frans Smulders en Carel Verhofstadt worden bij acclamatie herkozen. Er zijn geen tegenkandidaten ingediend.

Project 'Helmond binnen de stadswallen'

Het ROC is project gestart, een leerling heeft een model gemaakt, een ervaren websitebouwer maakt een model voor 1 of 2 percelen, dat maart/april klaar zal zijn. Dan gaat het naar de subsidie verlener. Planologische dienst Helmond (Theo Meulendijks) heeft ook een gedeelte gemaakt; wordt uitgegeven bij de opening van de nieuwe bibliotheek.

Voorlopige samenstelling en inhoud werkgroepen

- Contact media: Henk van Dijk en Henk Wasser
- Bidprentjes: Theo van Beeck, Piet Bogaarts en Harrie Scheepers
- Beheer Heemkamer: Martin Wijnhof
- Bibliotheek: Piet Bogaarts en Paul Jacobs
- Kleine monumenten: Martin Wijnhof
- Gevelstenen: Henk van Dijk, Jan Mulder en Martin Wijnhof
- Archeologie: Marinus van den Elsen, Leontine Houpperichs en Frans Smulders
- Religie en school: Tini Söhngen

- Foto's: André van Meel
- Helmond binnen de wallen: Wim Boelhouwers e.a.
- Webmaster: Frans Jacobs
- Redactie: Marinus van den Elsen, Kelly Geerts en Paul Jacobs
- Excursies/lezingen: Joep Schiffers en Frans Smulders
- Project Jet en Jan: Piet Bogaarts, André van Meel, Tini Söhngen en Martin Wijnhof
- Welkomstmarkt: André van Meel en Martin Wijnhof
- Open monumentendag: Carel Verhofstadt
- Werving begunstigers: Annie van Rooij
- Boerderijen: Toon de Groof
- Distributie kwartaalblad: Frans Smulders, Wim van Lieshout, Jan Mulder, Henk Wasser, Carel Verhoftstadt, André van Meel, Piet Bogaarts, Sis Smulders, Marcella van Deursen en Toon de Groof.

De vraag vanuit de vergadering wordt gesteld of er een actualiteitengroep moet worden ingesteld, die zich bezig houdt met de huidige ontwikkelingen zoals het slopen van gebouwen, waardoor oude voorwerpen verloren dreigen te gaan.

Jaarprogramma

Voorgesteld wordt het programma van lezingen en excursies te maken in overleg met Heemkundekring Beistervelds Broek en aan hen te vragen hun programma door te geven aan de redactie van het kwartaalblad.

Rondvraag

Bij het bestuur wordt er op aangedrongen per brief meer direct en vasthoudend aan het gemeentebestuur te vragen met spoed ruimte beschikbaar

te stellen voor de Heemkamer. De tegenwoordige ruimte is te klein en bij eventuele samenwerking van de beide Helmondse Heemkundekringen kunnen alle verzamelingen niet meer op de zolder van het Jan Visser Museum worden bewaard en door bezoekers worden ingezien. Geadviseerd wordt deze brief ook te verzenden aan alle fracties in de gemeenteraad.

Lezing

Na afloop van de vergadering werd door de heer Hakvoort, directeur van de Bibliotheek Helmond-Peel een uiteenzetting gegeven over de missie, de visie, het imago en de doelstellingen van de bibliotheek vanuit het nieuwe gebouw dat medio 2010 in gebruik zal worden genomen. Ook wordt een inzicht gegeven in de indeling en het gebruik van de verschillende verdiepingen. De officiële opening is gepland op 10-10-2010.

Onze Heemkamer

Iedere donderdagmiddag geopend
van 14.00 tot 16.00 uur.

Keizerin Marialaan 5, 5702 NR Helmond

De werkgroep gedachtenisprentjes heeft inmiddels 27.000 bidprentjes gedigitaliseerd. Ze zijn ter inzage op de computer in de Heemkamer.

De werkgroep gevelstenen is de laatste tijd veel in beeld geweest in het dagblad en een aantal huis-aan-huis bladen. Zij heeft daardoor onze Heemkundekring een zeer positieve bekendheid gegeven. In een map zijn 75 gevelstenen in kaart gebracht.

Deze map is aangeboden aan wethouder Bethlehem. Men verwacht overigens dat ca 225 gevelstenen in Helmond te vinden zijn.



Wij vonden een zeer bijzondere gevelsteen, dankzij een tip van oud archivaris dhr. de Waal. In de Hinthamerstraat in Den Bosch is een gevelsteen ingemetseld van ons kasteel met de tekst 'dit is in kasteel van Helmont 1625'.

In Brabant

'In Brabant' is een modern vormgegeven magazine, een nieuwe uitgave van de stichting Brabants Heem, de Historische Vereniging Brabant en de Stichting Erfgoed Brabant. Het verschijnt zes keer per jaar; losse nummers € 5,-; abonnement € 24,- per jaar en voor leden van aangesloten heemkundekringen bij de stichting Brabants Heem € 19,50 per jaar. Heemkundekring Helmond-Peelland is lid van de stichting Brabants Heem.



Agenda

Zoals al eerder is aangekondigd ontvangt U geen afzonderlijke brieven meer over de te houden lezingen en excursies. Noteer daarom alle data, die u in het kwartaalblad ziet vermeld, in uw agenda of op uw kalender.

20 april

Lezing door mevr. drs Lia van Zalinge, werkzaam bij het Regionaal Historisch Centrum in Eindhoven over het gebruik van computers, internet en digitale gegevensverzekering.
Aanvang 20.00 uur, sociëteit Beursplein in het Hool 31 te Helmond.

7 mei

Wandeling o.l.v. gids Harrie van Bree met het thema 'Vogels kijken'. Vanaf parkeerplaats bij restaurant 'De Parken' (De Hoefslag in de Warande); aanvang 9.30 uur.

6 juli

Excursie naar Heemkundig museum 'de Typhoon' vliegbasis Volkel. Op 6 juli 2010 zal de excursie naar het museum van de luchtmacht "de Typhoon" op de vliegbasis Volkel, plaats vinden. Deelnemers moeten vooraf inschrijven en dat is mogelijk tot 15 juni 2010. Maximaal aantal deelnemers is 40! Zij moeten vermelden: naam, adres, woonplaats, geb.datum. Paspoort of rijbewijs s.v.p. meenemen! Vertrek om 12.45 uur bij Jan Vissermuseum en 13.30 uur bij de vliegbasis verwacht. Er kan het best zoveel mogelijk gezamenlijk gereden worden. Er zal een routebeschrijving worden uitgereikt bij vertrek
Inschrijven bij: Wim van Lieshout, Henk van Dijk of bij de Heemkamer.
Per e-mail bij: h.vandijk23@tiscali.nl of W.Lieshout2@kpnplanet.nl

21 september

Excursie naar Museum Kempenland. Nadere informatie volgt.

19 oktober

Lezing over de Peelraamstelling uit W.O.I.
Aanvang 20.00 uur, sociëteit Beursplein in het Hool 31 te Helmond.

16 november

Lezing over radio-zendamateurs.
Aanvang 20.00 uur, sociëteit Beursplein in het Hool 31 te Helmond.

14 december

Lezing over milieuvervuiling.
Aanvang 20.00 uur, sociëteit Beursplein in het Hool 31 te Helmond.

Bestuursvergaderingen

Elke 1^e maandag van de maand om 9.30 uur 's morgens is er een bestuursvergadering in onze Heemkamer. Belangstellenden zijn van harte welkom.

De Goede Moordenaar

door Hans Vogels



Op welke wijze vond vroeger het goederen- en reizigersvervoer in onze regio plaats? Om die geschiedenis te kunnen achterhalen worden we naar oude almanakken verwezen. De Almanak voor de provincie Noord-Brabant voor het jaar 1830 verschaft de nodige duidelijkheid over hoe het met het vervoer in Helmond en omgeving was gesteld.

Vóór de ingebruikname van de Zuid-Willemsvaart was men volledig aangewezen op vervoer per paardenkar of diligence. Diverse ondernemers hadden in die tijd concessie voor het vervoer van goederen, reizigers of poststukken. Met gebrekkige voertuigen trok men over de vaak nog onverharde Brabantse wegen.

Dat beeld veranderde toen in 1825 het gedeelte van de Zuid-Willemsvaart tussen 's-Hertogenbosch en Helmond in

gebruik werd genomen. In 1822 was al gestart met de constructie van het kanaal dat uiteindelijk tot Maastricht zou leiden. De waterweg heette oorspronkelijk Willemsvaart, maar toen later een kanaal in Drenthe dezelfde naam kreeg, werd respectievelijk Zuid en Noord aan de naam toegevoegd.

De Provinciale Almanak vertelt, dat men na de ingebruikname van de Zuid-Willemsvaart, met trekschuiten

vanaf 's-Hertogenbosch via Veghel en Helmond naar Maastricht en zelfs, via de Maas, naar Luik voerde. De schuiten vertrokken in de zomerperiode om 4 uur in de morgen en in de winterperiode om 6 uur. Tweemaal per week, op woensdag en zaterdag, vertrok er vanuit 's-Hertogenbosch nog een extra pakschuit naar Helmond en Maastricht. Voor een vracht van 50 ponden tot aan Maastricht werd een bedrag van 35 cent in rekening gebracht, tot aan Helmond kostte die 15 cent. Bij hun terugvaart passeerden ze Helmond op zondag en dinsdag, zo vermeldt het dienstrooster van 1851. De trekschuiten werden vervangen door stoomboten en er kwam een geregelde vrachtgoederendienst over water tot stand. In een advertentie in de Helmondse krant "Het Nieuws van de Week", brengt de "Stoomrederij Gebroeders van den Boom" ter kennis

dat ook een stoomboot van Amsterdam naar Helmond in de vaart is gebracht, in directe verbinding met de steden 's-Hertogenbosch, Dordrecht en Gouda. Later in de negentiende eeuw, bestonden er ook geregelde wagensdiensten van en naar Helmond en de omliggende dorpen. Hiermee gingen niet enkel personen mee, maar werden ook koopmansgoederen vervoerd.

Aan het begin van de tachtiger jaren van de negentiende eeuw werden de plaatsen 's-Hertogenbosch en Vught middels een stoomtram met elkaar verbonden. Aanvankelijk werden de trams buiten de centra met locomotieven en daarbinnen met paarden voortbewogen. Voorafgaande aan het gebruik van de tram is heel wat discussie gevoerd. Vooralsnog mochten de wagens niet met stoomkracht worden voortbewogen omdat men vreesde dat de wegen, voor



Stationplein gezien vanaf de Weg op den Heuvel. Links de tram naar 's-Hertogenbosch bij de halte genaamd Harmonie. Voor het station staat een Tilbury, een soort rijtuig. Achter de gaslantaarn, rechts staat een opstaptrapje klaar. Prentbriefkaart uit 1901. (collectie RHCE)

de toen nog in gebruik zijnde paardenspoorweg maar ook voor het overige verkeer, onbruikbaar zouden worden. Toen uiteindelijk voor de aanleg van een stoomtrambaan toch concessie werd verleend, was het vervoer met gebruik van stoomkracht niet meer te stoppen. In 1881 werd de Stoomtramweg Maatschappij 's-Hertogenbosch-Veghel-Helmond opgericht en op 23 november van dat jaar reed de eerste stoomtram van 's-Hertogenbosch naar Vught.

In de zomer van 1880 werd een tramverbinding met Helmond voorgesteld. De tramlijn zou via Berlicum, Heeswijk, Veghel, Erp, Gemert, Beek en Donk en Aarle-Rixtel naar Helmond voeren. Er vonden de nodige onderhandelingen met de betrokken gemeentebesturen plaats. Al

snel werd bij Provinciale Staten toestemming gevraagd voor het aanleggen van een trambaan parallel aan de bestaande grintweg. Het College van Gedeputeerde Staten besloot op 28 oktober 1880 de gevraagde vergunning te verlenen. In april 1882 wordt bekend gemaakt dat de Stoomtramweg-Maatschappij het benodigde kapitaal heeft vergaard en dat spoedig met de aanleg van de ijzeren baan zal worden begonnen.

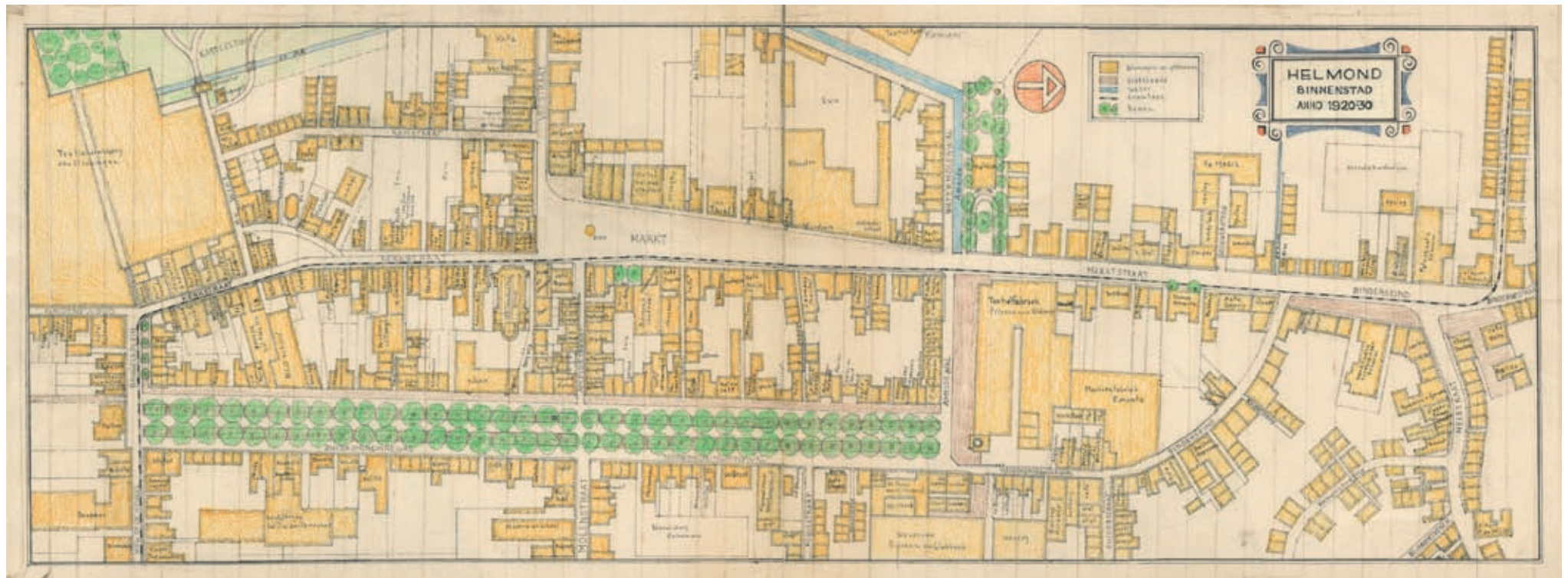
Inderdaad wordt in juli 1882 vanuit Veghel bericht dat daar een begin is gemaakt met het aanleggen van de rails en dat het werk naar believen verloopt. Eind augustus starten de werkzaamheden vanaf de Beekse brug langs de Zuid-Willemsvaart en wordt ook met het werk bij Gemert begonnen.

Op 4 oktober 1880 wordt het voorstel tot het aanleggen van een trambaan in de Helmondse gemeenteraad besproken. Verzocht wordt om gebruik te mogen maken van de openbare wegen tot het aanleggen van ijzeren banden ten behoeve van een stoomtram. Voorgesteld wordt om de tram, komende vanaf Aarle-Rixtel, te laten lopen over de Steenweg en de brug over de Zuid-Willemsvaart, de Pantoffelstraat (deel van de huidige Veestraat), de Veestraat, deels over de Markt, de Kerkstraat, het Beugelsplein en de Weg op den Heuvel. De lijn zal eindigen bij het spoorwegstation. De stoomtram zal weinig hinder voor de overige weggebruikers veroorzaken. De locomotieven zullen van de nieuwste constructie zijn en zich zonder

geraas voortbewegen, geen vonken en as uitstoten, geen rook geven en de afgewerkte stoom condenseren. De tram zal voorzien zijn van dusdanige remtoestellen dat hij bij gemiddelde snelheid binnen eigen lengte zal kunnen stoppen.

De te volgen koers van de trambaan door de Veestraat stuitte echter op grote bezwaren. De gemeenteraad zocht naar een alternatief dat werd gevonden in een route aan de oostelijke kant van het kanaal. De tramlijn bleef dan buiten de kom van de gemeenten Aarle-Rixtel en Beek en Donk. Voor de toegang naar Helmond moest naar een nieuwe

De route van de tram door het centrum van Helmond is goed te volgen op deze plattegrond uit de dertiger jaren. (collectie RHCe)





Aandeel voor de Stoomtramweg-Maatschappij 's Bosch - Helmond uitgegeven in 1897. (afbeelding internet)

loop worden gezocht. In de openbare gemeenteraad van 4 mei 1881 wordt de weg van de trambaan besproken. Afwijkend van de aanvraag zal de lijn, komende vanaf de Beekse brug, lopen over de Waardstraat (om die reden later de Tramstraat genoemd), over de rechterzijde van het Binderseind tot aan de brug (Ameide, huidige kruising met de Watermolenwal), aan de linkerkzijde van de Markt, de Kerkstraat en verder in een door de gemeenteraad nog vast te stellen richting naar het station.

Op het traject moesten wel twee bruggen worden gebouwd: een over de Zuid-Willemsvaart en een over het riviertje de Aa. Een probleem deed zich voor op de hoek van de Waardstraat en het Binderseind, daar bleek de te maken bocht te scherp. Door sloop van het pand, dat bekend stond als de Runmolen, werd het probleem opgelost. Over de manier waarop vanaf de Kerkstraat het station



Bekende reclame voor de stoomtram. (collectie RHCe)



De Markt rond 1910 doet denken aan een pasar. Een uit tien wagens bestaande tram baant zich een weg door het Helmondse marktgewoel, richting Veghel. Links nog een stukje van het stadhuis, met daarnaast de villa van Prinzen. De hoge witte villa achterin is van Van Vlissingen-Ramaer. (collectie RHCe)

zou worden bereikt, moest de raad ook nog nader beslissen. Bij de Donkerpoort (hoek Kerkstraat) zou eveneens een te scherpe bocht ontstaan. Sloop van een paar huisjes zou de oplossing bieden, maar de onteigening hiertoe zou een jarenlange procedure vergen. Intussen was de trambaan al aangelegd tot op de hoek van de Markt en de Ameidestraat. Na de uiteindelijke sloop van de panden werd de lijn via het Beugelsplein en de Weg op den Heuvel voltooid. Door een raadslid werd nog wel een alternatieve route over het Groenewoud voorgesteld, maar die motie haalde het niet. Tegenover het station (op het latere terrein van textielabrikant Holtus) was in een remise annex reparatieplaats voorzien.

Voor het gebruik van de tram bepaalde het gemeentebestuur een aantal strenge richtlijnen: Binnen de bebouwde

kom was een maximum snelheid van slechts 6 kilometer per uur toegestaan. Na zonsondergang moesten de trams voorzien zijn van twee helder brandende voorlichten en een rood achterlicht. Rookverbranding moest zo volledig mogelijk plaatsvinden. De locomotieven moesten voorzien zijn van asbakken, zodat geen vuur of as op de weg kon vallen. Het gebruik van een stoomfluit was verboden en de remweg mocht de 10 meter niet te boven gaan. Verder was het ten strengste verboden om het gewone verkeer te belemmeren of te hinderen. Ten slotte werd nog bepaald dat de concessie zou vervallen als de lijn niet op 1 mei 1884 in exploitatie zou zijn. Ook na deze bepalingen was het gemeentebestuur nog niet gerust over het gebruik van het nieuwe vervoermiddel. Als aanvulling op de richtlijnen werd besloten dat de exploitatievoorwaarden



Stationsplein. Het Schuttersveld met het tram(eind)station, gezien in noordelijke richting. Links naast het tramstation is nog zichtbaar de molen aan de Wolfstraat. (collectie RHCE, foto A. Welten)

nog moesten worden aangevuld met de definitie dat voor de tramwagens een maximum breedte van 2 meter was toegestaan. De Tramwegmaatschappij nam genoegen met deze aanvulling.

Op 17 december 1881 schonk de gemeenteraad haar fiat aan de onderneming, nadat eerder het tracé door de stad definitief was vastgesteld.

Op zondag 1 juli 1883 werd de eerste tram, komend vanaf Gemert, feestelijk binnengehaald. Eerder was een proefrit gemaakt met een locomotief en één wagen. Daags te voren had de stadsomroeper met zijn bel bekend gemaakt dat de tram 's middags om één uur zou arriveren. Het geduld van de vele wachtenden werd enorm op de proef gesteld. Door technische mankementen, onderweg waren storingen aan de rails

voorgevallen, duurde het tot vier uur voor de tram in het centrum van Helmond aankwam. Ingehaald door stadsfanfare Phileutonia stopte de tram voor de eerste keer op Helmonds grondgebied bij het stadhuis op de Markt, waar hij door burgemeester en wethouders welkom werd geheten. In een advertentie in het "Het Nieuws van de Week" van 27 juni 1883 was een volledige zomerdienstregeling aangekondigd. Voor het in- en uitstappen waren haltes bij de Harmonie aan het station (later Hotel Brockbernd), bij Hotel Thielen aan het Beugelsplein (later Hotel Van Tilburg), bij de Korenbeurs (later van Hoof-Mommers en Coenen) en Hotel Lambert op de Markt, bij dansgelegenheid Diana op het Binderseind (later parochiehuis, nu lijstenmaker De Haas) en aan het kanaal.

De tramweg was buiten de stad overwegend in de berm van bestaande hoofdwegen aangelegd. Hierdoor werden dure grondaankopen voorkomen, terwijl de trambaan en het rollende materiaal in een lichte constructie konden worden uitgevoerd. Dit had wel gevolgen voor tempo en veiligheid. De maximale snelheid in het buitengebied werd gesteld op slechts 15 kilometer per uur. Het is dan ook niet zo verwonderlijk dat de 45 kilometer lange route van 's-Hertogenbosch naar Helmond in drieëneuhalf uur werd afgelegd. Langzaam? Ach, de minder gerieflijke en hobbende diligence deed er indertijd drie uur over. Toch ontstond er ongenoegen over de zogenaamde gemengde trams, waarmee zowel reizigers als goederen werden vervoerd. Voor de afwikkeling van het personenvervoer bracht dat grote vertragingen met zich mee. Pas na 1920 reden er aparte goederentrans, waardoor de rijtijd voor de personentrans werd bekort. Toch duurde

een reisje van Helmond naar 's-Hertogenbosch of omgekeerd, sindsdien nog 2 uur en 45 minuten.

In 1906 ontstond ook een tramverbinding met Eindhoven. Op 10 januari van dat jaar werd een tramlijn van Helmond naar Eindhoven zonder feestelijk vertoon geopend, omdat men nog wachtte op het gereedkomen van een tweetal trambruggen in Helmond. Daarom liepen de trams vooralsnog niet verder dan het Haagje. Toen het gehele traject uiteindelijk was voltooid, stoomde de tram vanaf het Stationsplein over de Parallelweg en vervolgens via vaste oeververbindingen over het riviertje de Aa en de Zuid-Willemsvaart. Voorts ging de tocht over de Trambrugweg, de Eikendreef, de Mierloseweg en de Houtse Hoofdstraat. De lijn kruiste de spoorweg Helmond-Eindhoven, voer over een nieuw aangelegde trambrug over het Eindhovens Kanaal en bereikte Mierlo via een route die parallel aan de provinciale weg liep. Via Geldrop,

**Stoomtramweg-
MAATSCHAPPIJ
's-BOSCH—HELMOND.**

Op **Maandag 2 Juli 1883**
zal de dienst op de Sectie
GEMERT-HELMOND

voor het publiek verkeer **geopend worden** en alzoo de geheele lijn **'s-BOSCH—HELMOND** in exploitatie zijn.
Vanaf dien dag wordt volledig volgens Zomerdienstregeling gereden, zoodat de ritten **23, 24 en 25** als-ian voor goed wegvallen.
Te Helmond zal de Maatschappij vertegenwoordigd worden door den Heer **J. H. SPOORENBERG**, Dir. van v. Gend & Loos, als **Opzichter** over den geheelen dienst en als **Agent voor het Goederen-vervoer**.
Voor het in- en uitstappen van reizigers zal de tram stoppen aan **de Harmonie, Hotel Tielen, de Korenbeurs, Diana en het Kanaal.**

DE DIRECTIE.

Advertentie uit 'Het Nieuws van de Week' 27 juni 1883. (collectie RHCE)



Tramhalte Hotel Lambert met daarnaast de Korenbeurs. (fotograaf onbekend, collectie Heemkamer)

Helmond voerde het traject over de Deurneseweg en het Rooseind naar het treinstation.

Bij het station kwamen de stoomtrams van en naar 's-Hertogenbosch, Eindhoven en Asten als een soort knooppunt bijeen.

De trammetjes slingerden zich vrolijk door Helmond en het Brabantse

waar in een remise en een nieuw tramemplacement was voorzien, bereikte hij Eindhoven.

Ook in de regio's Asten en Someren werd geijverd voor een tramverbinding met Helmond. In Asten werd een plan gesmeed voor een tramverbinding die in de richting van Someren en vervolgens langs de Zuid-Willemsvaart naar Helmond zou voeren. De bedenkers kregen hun ideeën echter niet uitgevoerd, tot de Tramwegmaatschappij De Meierij, die ook de tramweg Helmond Eindhoven exploiteerde, de plannen overnam. Het werd wel een geheel ander tracé. Op 23 mei 1906 reed de eerste tram over het nieuwe traject. Komend vanaf het tramstation in de Astense Prins Bernhardstraat liep de tram naar een tussenstation in Ommel en vervolgens naar Oostappen en Vlierden. In Vlierden waren een tweetal stopplaatsen waarna de tram over Bakels grondgebied naar Brouwhuis en Helmond reed. In

land. Maar er was ook kommer en kwel. Het maatschappelijk kapitaal, van twee miljoen gulden, liet een royale opzet toe. Het bleek echter te royaal te zijn. Zoals het vorstelijke salaris van een der directeurs die 6000 gulden per jaar verdiende, terwijl zijn personeel in veel gevallen werd onderbetaald. Bovendien was er teveel aan materiaal en de kwaliteit daarvan liet te wensen over. Tengevolge daarvan was het aantal ongelukken hoog. Amper twee maanden na de opening van de tramlijn gebeurde er in Veghel een dodelijk ongeluk. Ook Helmond werd geconfronteerd met een aanrijding met dodelijke afloop. De ongelukken bleven niet zonder gevolg, voortaan moesten alle locomotieven worden uitgerust met een stoombel. In Helmond werd de klok teruggezet door de bepaling dat de tram nog slechts 100 meter per minuut mocht afleggen in plaats van de oorspronkelijk geplande 120 meter. Bovendien moest een rijdende tram, op een afstand van ten

hoogste twee meter, door een der conducteurs worden voorafgaan met een rode vlag. Door de dodelijke ongelukken kreeg de tram de bijnaam "De Goede Moordenaar". Hieruit blijkt een zekere haat-liefdeverhouding met het vervoermiddel.

Maar dat er ook veel leuke dingen gebeurden bewijzen de volgende anekdotes: Er waren wel eens ernstige sanitaire problemen. Die kwamen primair voor als er tijdens een kermis teveel bier was gedronken. Om de passagiers altijd ter wille te zijn, stopte de tram ter leniging (lediging misschien?) van de hoge nood. En wat te denken van een grote dikke man die in een tram zijn evenwicht verloor. Bij zijn val omarmde hij de pijp van een kolenkachel die ter verwarming van de coupé was opgestookt. De man en de brandende kachel kwamen pardoes in het gangpad terecht. De conducteur stopte de tram zonder aarzeling en de machinist kwam met de kolenschop

om het vuur uit de tram te verwijderen. Eens stopte een tram zonder opgaf van redenen. Na ongeveer een minuut kwam de oplossing van een boerinneke met een poffert: "Dun tram kan wir vertrekke, de conducteur hi gepeest".

De stoomtrammaatschappij vervoerde zelfstandig poststukken. Het verzenden van brieven en drukwerk per tram gaf wel aanleiding tot grote vertragingen en dus gemotiveerde klachten. Het oponthoud was vaak te wijten aan de trage gang van zaken bij het laden, overladen en lossen van de poststukken bij postkantoren en centrale verzamelpunten. Het kwam niet zelden voor dat machinisten bij aangewezen stopplaatsen gewoon doorreden om de verspilde tijd weer in te halen. Reizigers, die soms een uur of langer stonden te wachten, zagen dan de tram voor hun neus voorbijgaan. Voor het verzenden van post werden in eigen beheer frankeerzegels in drie waarden



Loods op het Stationsplein van de Tramwegmaatschappij. Eindhoven-Geldrop. (collectie RHCE)

uitgegeven. Deze zegels werden niet verstrekt door het Nationale Postbedrijf maar door de trammaatschappij zelf, of in opdracht van dat bedrijf, vervaardigd. Ieder poststuk werd met één of meerdere zegels gefrankeerd naargelang de kosten van de vervoersprijzen. Het afgebeelde briefstuk is het enige wat nog van de maatschappij bekend is. Van de zegels zijn er naar schatting nog slechts tien in omloop. Ze bevinden zich in collecties van verzamelaars.

Omstreeks 1931 bereikte de omvang van het spoor- en tramnet in Nederland een hoogtepunt. In ruim negentig jaar tijd was een dicht netwerk ontstaan, maar langzaam werd het duidelijk dat het vervoer per stoomtram op zijn retour was. Door de opkomst van de bus, fiets en (vracht)auto daalden de vervoerscijfers gestaag en raakten steeds meer tramwegmaatschappijen in moeilijkheden. Binnen enkele jaren zouden er velen drastisch inkrimpen of zelfs geheel verdwijnen, met

als gevolg dat er honderden kilometers tramrails moesten worden opgebroken. In 1934 fuseerde de Helmondse lijn, samen met vijf andere Brabantse Tramwegmaatschappijen, tot de NV. Brabantse Buurtspoorwegen en Autodiensten. De BBA ging geleidelijk over op het gebruik van autobussen.

Uiteindelijk werd in 1937 het personenvervoer per stoomtram volledig gestaakt. Tot 1939 reden er nog wel goederentrans, maar op 15 november van dat jaar werd de laatste rit gereden. Wel aardig dat de tweede B van BBA nog steeds de Buurtspoorwegen memoreert.

Bronnen

Regionaal Historisch Centrum, Collectie J.C. Heeren, Zuid-Willemsvaart, Het Nieuws van de Week, Helmondse Courant, Helmonds Dagblad, Collectie P. Gommans, Internet. 'De tramwegen van Noord-Brabant door W.J. M. Leideritz.



Enveloppe met drie zegels van 4 cent. Het afgebeelde briefstuk is het enige wat van de Stoomtrammaatschappij 's-Hertogenbosch-Helmond bekend is. (collectie P. Gommans)

Feiten over de nog bestaande watertorens van Helmond

Helmondse watertorens

foto Toine Gremmen

door Marinus van den Elsen

Helmond telt naast vier spoorwegstations, ook vier watertorens binnen haar gemeentegrenzen. De torens zijn qua bouwstijl, functie en voorgeschiedenis erg verschillend van elkaar. Des te opvallender is het feit dat alle vier de torens monumenten zijn. De combinatie van techniek en architectuur heeft Helmond een unieke verzameling torens opgeleverd.

In de jaren 50 stonden er zelfs nog zes watertorens (de oude watertoren aan de Waardstraat en die van de Hatema meegerekend). Maar dit artikel behandelt alleen de nog bestaande watertorens en zijdelings komt de oude watertoren uit 1899 aan bod.

De eerste torens (vanaf 1839) dienden voor de watervoorziening van stoomlocomotieven en daarna ook voor de

stoomtram. Honderden exemplaren verrezen door het hele land bij spoorwegen tramstations. Dit type watertoren viel door zijn bescheiden afmetingen weinig op. Inmiddels zijn ze bijna allemaal afgebroken.

De eerste drinkwatertoren van Nederland was de watertoren van Den Helder die stamt uit 1856. Enkele grote steden volgden het voorbeeld om een

waterleidingnet aan te leggen. Na de cholera-epidemie van 1866 ontdekten men dat daar waar schoon drinkwater beschikbaar was, de ziekte veel minder voorkwam dan waar dat niet het geval was. Dit gaf de aanzet tot het aanleggen van meer waterleidingnetten en dus tot het bouwen van meer watertorens.

In de hoogtijdagen van de watertoren, tussen 1920 en 1930, telde Nederland maar liefst 260 watertorens ten behoeve van de algemene drinkwatervoorziening. Ook bij fabrieken verrezen watertorens in eerste instantie voor het bedrijfsproces maar ook voor brandpreventie (Vlisco en Raymakers).

Kloosters, ziekenhuizen en villa's op afgelegen plekken bouwden hun eigen watertoren als onderdeel van een klein waterleidingnet (denk hierbij aan Christus Koning).

Communicerende vaten

De watertoren vormt een onderdeel van een waterleidingnet. Men gebruikt het principe van de communicerende vaten om de druk in het waterleidingnet constant te houden. Bij waterbedrijven is het nog steeds gebruikelijk de druk uit te drukken in 'meter waterkolom' (mwk); de afleverdruk (en dus de hoogte van de watertoren) is ongeveer 30 meter waterkolom. Bij een te hoge druk, meer dan 40 mwk, zouden de leidingen en kranen schade kunnen oplopen, bij minder dan 20 mwk komt er een dun straaltje uit de kraan.

Het volume van het water in een watertoren moet voldoende zijn om het peil (en dus de druk) constant te houden bij schommelingen in het verbruik. Dit kan bijvoorbeeld gebeuren in de rust van een voetbalwedstrijd als iedereen tegelijk het toilet gebruikt of bij een grote leidingbreuk. Ook bij brand moet er onmidde-



De watertoren van Vlisco gaat in de toekomst onderdeel uitmaken van de 'groene' Stads-Aa volgens het Centrumplan. (foto Toine Gremmen)

lijk een grote hoeveelheid water geleverd worden. De inhoud van de drinkwatertorens loopt uiteen van 450 m³ tot 2500 m³ en een hoogte van 20 tot 60 meter.

Techniek en architectuur

Groot en klein, plomp en slank, stijlvol en stoer: watertorens vertonen een heel divers uiterlijk. De oorzaak daarvan ligt enerzijds in de technische ontwikkeling van het waterreservoir. De bodem van het reservoir was aanvankelijk vlak. Later werden zogenaamde 'hangbodems' toegepast, die extra volume bodem en het gewicht naar de rand afleiden. Ook werden reservoirs gebouwd met bodems die net als de bodem van een fles, een holling hebben (de 'ziel').

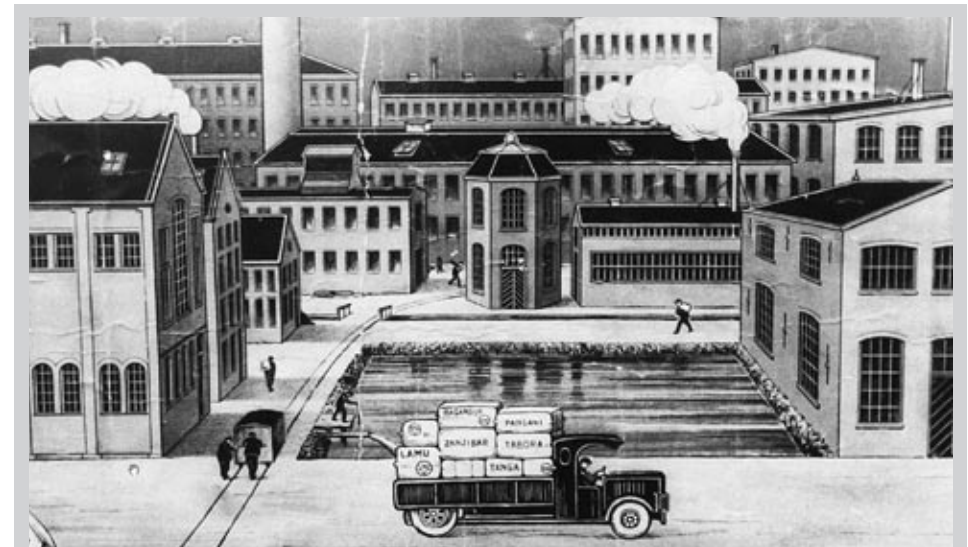
Anderzijds speelden de architectuuropvattingen een belangrijke rol. Vrijwel alle architectuurstromingen hadden hun eigen opvatting over het uiterlijk. Door de forse afmetingen en het vaak karakteristieke uiterlijk levert de watertoren een belangrijke bijdrage aan de herkenbaarheid van de openbare ruimte.

De eerste watertoren in Helmond

Al in 1867 is er sprake van een soort watertoren bij Vlisco. In dat jaar wordt namelijk vergunning verleend om water

uit de Zuid-Willemsvaart te gebruiken voor het productieproces. Via een buizenstelsel wordt het water vanuit het kanaal bij de spoorhaven naar de fabriek geleid. Bij de blekerij en roodververij wordt een reservoir opgesteld op acht hoge kolommen.

De fabriek breidt voortdurend uit, waardoor de vraag naar water voor het productieproces steeds groter wordt. In 1881 wordt daarom de achtkantige bedrijfswatertoren gebouwd. De watertoren is ontworpen door architect/



Zuiver en zacht Maaswater

Bovenstaande reclametekening laat een gedeelte van het Vlisco fabrieksterrein zien in de jaren twintig. De achtkantige watertoren staat centraal in het midden, daarvoor stroomt de Oude Aa. Op de voorgrond rijdt een geladen vrachtauto voorbij het vierkante wateropvangbekken, 'de Poel' genaamd. Links bij 'de Poel' ziet u een medewerker het water reguleren dat uit de buis stroomt. De gebouwen op de voorgrond zijn (v.l.n.r.): de elektrische centrale, het ketelhuis, de watertoren, de chemise* wasserij en de houtzagerij. De panden op de achtergrond zijn er door de tekenaar bij gefantaseerd. De Zuid-Willemsvaart is niet alleen belangrijk als transportroute, maar voorziet in die tijd ook veel fabrieken van schoon water. Het zuivere en zachte Maaswater uit de Zuid-Willemsvaart is ideaal voor het productieproces van een textiel fabriek als de Vlisco. Veel beter dan het humus- en kalkrijke water van de Oude Aa. (collectie BHIC)

** Een 'chemise' is een doek die meeloopt met het te bedrukken doek en dient ervoor om overtollige kleurstoffen op te vangen. Deze chemise wordt na gebruik gewassen en opnieuw gebruikt.*

aannemer Thomas Roijackers. De totale hoogte van de toren bedraagt 14,90 meter, de inhoud van het reservoir is ± 37,5 m³. De doorsnede van de cylinder is 2,25 meter en de hoogte is 9 meter. Het is het oudste gebouw en een van de drie rijksmonumenten op het zeven hectare grote terrein van Vlisco.

Op 22 juni 1883 wordt vergunning verkregen tot aanleg van een tweede buis tot aanvoer van water uit de Zuid-Willemsvaart. De buis wordt aangelegd door de oostelijke dijk van het kanaal ter hoogte van het gebouw 1911. Het water wordt rechtstreeks naar een opvangbekken ('de Poel') geleid en vandaar via een buis onder de Oude Aa naar de nieuwe watertoren.

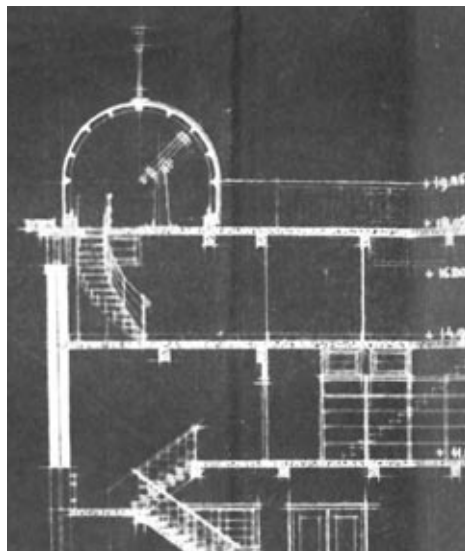
Door de grote fabrieksbrand van 19 september 1883 lopen deze plannen vertraging op. Pieter Fentener van Vlissingen, toenmalig directeur van Vlisco, neemt een voortvarend besluit. Bij de herbouw van de fabriek worden diverse brandwerende maatregelen getroffen, waaronder de aanschaf van een destijds ultra-moderne Grinnel-Sprinkler installatie. Vlisco is de vijfde fabriek in Europa die hiermee wordt uitgerust. De nieuwe watertoren krijgt er hierdoor een tweede functie bij. De toren voorziet de Grinnel-Sprinkler installatie van water(druk). In de loop van 1884 wordt dit gerealiseerd. Ook de waterleiding naar het kanaal en het aanleggen van het opvangbekken komen eind 1884 tot stand.

De toren is een uiterst zeldzaam voorbeeld van vroege bedrijfswatertorenbouw. Het is een markante herinnering aan de vooruitstrevende bedrijfsvoering die Vlisco altijd heeft gekenmerkt. Na een restauratie in 1980 is de watertoren buiten gebruik gesteld. Zijn huidige functie is dienstgebouw van de bedrijfsbrandweer.

Geen sterrenwacht maar watertoren

Het voormalig missiehuis (juvenaat) Christus Koning staat aan de Deurneseweg. De Nijmeegse architect ir. J. George Deur heeft het gebouw in expressionistische stijl ontworpen. De opdrachtgevers waren de priesters SCJ oftewel priesters van het Heilig Hart van Jezus uit Bergen op Zoom. De eerste fase van de bouw van twee vleugels met de centrale toren werd in 1930 ingewijd. Met de bouw van de tweede fase (kapel en recreatiezaal) werd begonnen in 1933.

In eerste instantie was het de bedoeling om in Brouwhuis net zo iets te bouwen als de toen befaamde sterrenwacht van de paters Jezuïeten in Oudembosch. Daarom werd het centrale gebouw extra hoog gebouwd en voorzien van het kenmerkende koepeltje. Maar al snel bleek een sterrenwacht wel erg duur te zijn en werd in de koepel een waterreservoir geïnstalleerd. Op de blauwdrukken



Detail van de blauwdruk uit 1928 waarop de sterrenkijker onder de koepel is ingetekend. (collectie archief Gemert-Bakel)

uit 1928 zien we de sterrenkijker nog duidelijk ingetekend. Het archief van Gemert-Bakel bezit ook blauwdrukken uit november 1929 met daarop deeltekeningen van het waterreservoir.

De centrale toren met zijn roodkoperen koepel is een blikvanger van de eerste orde. De hoogte van de toren is ruim twintig meter. Het reservoir is klein te noemen met een diameter van 1,95 meter, een hoogte van 2,20 meter en een inhoud van ruim 6,5 m³. Het reservoir maakte deel uit van de eigen drinkwatervoorziening. Christus Koning lag destijds vrij afgelegen en Brouwhuis was nog niet aangesloten op de waterleiding. De watertoren is sinds 1946 buiten gebruik, toen werd het missiehuis op de waterleiding aangesloten.



Missiehuis Christus Koning vlak na de inwijding, juni 1930. Fase 1 van de bouw is afgerond. De bouwmaterialen voor fase 2 (de kapel en recreatiezaal) liggen al klaar. (Fotopersbureau Het Zuiden, collectie RHCe)

Watertoren van Raymakers en Co

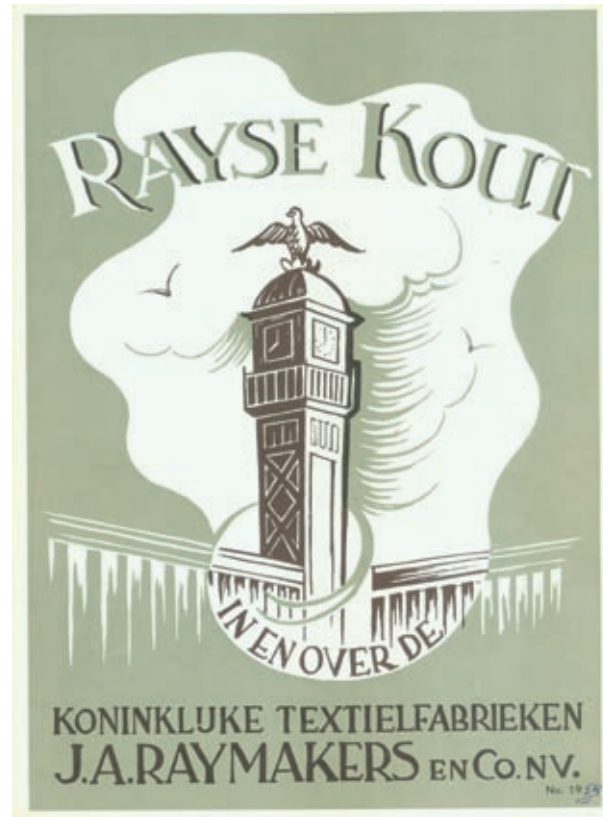
Aan de Kanaaldijk N.W. bevindt zich de fabriek van Raymakers en Co. Het complex wordt gedomineerd door een elegante, vierkante toren met aan alle vier de zijden een klok. Bovenop het koepeldak, boven de wijzerplaten, verheft zich met gestrekte vleugels een feniks uit wat waarschijnlijk een brandstapel moet voorstellen.

De toren doet in zijn vormgeving niet meteen vermoeden dat hij oorspronkelijk als watertoren is gebouwd. De bouw van de toren dateert uit 1948 en hij werd samen met de nieuwe fabrieksvleugel in 1951 opgeleverd. Dat was in hetzelfde jaar als waarin het bedrijf het predikaat 'Koninklijk' verwerfde. Het ontwerp van de watertoren is van de hand van

Vughtse architect S.L.A. Orie, die voor zover bekend geen andere watertorens in Nederland heeft getekend.

De toren herbergt twee waterreservoirs. De inhoud van het bedrijfswaterreservoir is 170m³ en die voor reservoir stoomketel 27m³. Dit kleine reservoir was gevuld met geheel onthard water. De hoogte van de toren is 37,5 meter (inclusief feniks). De watertoren haalt zijn water uit de Zuid-Willemsvaart om dezelfde reden als eerder vermeld bij Vlisco.

De kenmerkende watertoren is al lang geleden buiten gebruik gesteld, maar staat nog steeds fier overeind als teken van herinnering aan de rijke industriële geschiedenis van Helmond.



De omslag van het personeelsblad 'Rayse Kout' uit 1954 toont ons een prachtige tekening van de watertoren van Raymakers. (collectie Gerard Meeuwssen)

De nieuwe watertoren van Helmond

Al eind jaren dertig werden er in Helmond plannen gemaakt om de toenmalige watertoren van de gemeentelijke waterleiding te vervangen. In 1941 had architect J.H.J. Kording de tekeningen voor de huidige watertoren aan de Torenstraat klaar. Een jaar later startte de bouw, maar die duurde langer dan gepland. Als gevolg van de oorlogsomstandigheden kon de toren pas in november 1948 in gebruik worden genomen. Aan de vorm van de nieuwe toren kon men ook de veranderde tijden aflezen. De eerste watertoren was iets waar Helmond duidelijk trots op was geweest, een teken van moderniteit. De nieuwe toren was gewoon een functioneel gebouw: doelmatig en sober. De toren was er om de gemeenschap van drinkwater te voorzien, niet meer en niet minder.

De watertoren aan de Torenstraat is gebouwd op de toekomst: 47,3 meter hoog en een viermaal zo groot waterreservoir (1200m³) dan zijn voorganger. De toren is gebouwd in donkerrode baksteen en de steunconstructie is van beton.

In 1980 breekt er brand uit in de watertoren! Met groot ongeloof rukt de brandweer uit. Bij

werkzaamheden met een brander is een bitumen afdeklaag in de brand gevlogen. De hoge watertoren wakkert als een schoorsteen het vuur aan. De hele toren is van binnen berookt en met roet aangeslagen. Na reiniging blijken er scheuren in de draagbalken te zitten. Op advies

van het Rijksinstituut Drinkwater (RID) wordt het reservoir voortaan maximaal voor de helft gevuld.

Daarna is de toren buiten gebruik gesteld. De functie van de watertoren is overgenomen door krachtige, moderne pompen.

De oude watertoren van Helmond

De opname toont de eerste watertoren op het moment dat het hoogste punt is bereikt. Nevenstaande foto dateert uit de winter van 1898/1899. De toren stortte in, kort voor de ingebruikname, op 10 februari 1899. Dit betekende een kostenpost van f 25.000,- voor de Helmondse gemeente. Nadat hij herbouwd was, werd hij tot 1950 gebruikt om in het najaar van 1956 afgebroken te worden. De oude en nieuwe watertoren hebben dus jarenlang vlak bij elkaar gestaan. *Meer informatie over de de oude watertorens en de waterleiding: twee artikelen van Lia van Zalinge-Spooren uit 2003 te raadplegen op de website van RHCE en het Themanummer van Helmonds Heem uit 1998 over '100 jaar waterleiding in Helmond' door Paul Jacobs.*



(fotograaf L.J. Coolen, collectie RHCE)



Ansichtkaart uit de jaren vijftig met de twee watertorens. (collectie RHCE)

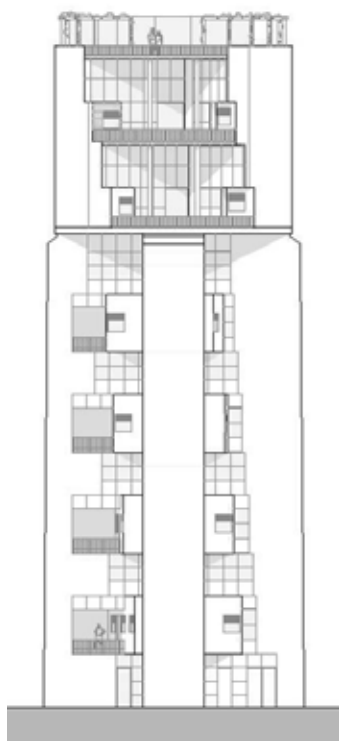
Herbestemming

Steeds meer watertorens worden gebruikt voor een andere bestemming, dan waarvoor ze zijn gebouwd. Ongeveer 40 torens in Nederland zijn inmiddels in gebruik als woning, kantoor, restaurant of museum.

Christus Koning is een rijksmonument en krijgt op dit moment een herbestemming. Onder de naam 'de Koning van Helmond' komen hier starterswoningen.

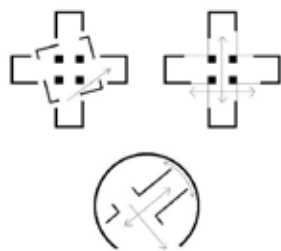
Voor een herbestemming van de watertoren aan de Torenstraat zijn al diverse plannen gemaakt, maar nog niet uitgevoerd. Zo hebben studenten van de TU Eindhoven in 2006 ontwerpen gemaakt voor de watertoren. De watertoren van Vlisco en die in de Torenstraat gaan beide deel uitmaken van het 'groene' gedeelte van het Centrumplan, genaamd de Stads-Aa. Dit plan voorziet onder andere in het terugbrengen van de Oude Aa in het straatbeeld. Kleine onderdelen hiervan zijn al gerealiseerd, zoals in de Kasteeltuin en op het terrein van Keiserinndaal.

Een van de ontwerpen gemaakt door studenten van de TU Eindhoven in 2006. Dit ontwerp is van de hand van Simon Christiaanse.



Bronnen

- Gabriël van Neerven (o.a.), themanummer *Helmonds Heem* nr 3, 'Brouwhuis van boeren tot burgers', 1994
- Paul Jacobs, themanummer *Helmonds Heem* nr 3-4 '100 Jaar waterleiding in Helmond', 1998
- Van Vlissingen & Co's gedenkboek, 1846-1946, 1948
- Jos. M. Th. Verschueren (II), Jan Fentener van Vlissingen 1893-1978, 1990
- Lia van Zalinge-Spooren, twee artikelen verschenen in 'de Trompetter', week 10 en 47 in 2003
- Mevr. F. Sens, *Industrieel Erfgoed Route Helmond*, 2008
- Ruud Sanders, beheerder Vliscomuseum
- Ad Verboort, *Brabant Water*
- W. van Rooy, *Raymakers en Co*
- Gemeente archief Gemert-Bakel
- www.watertorens.nl
- www.wikipedia.nl
- www.bergopwaarts.nl
- www.rhc-eindhoven.nl
- www.bhic.nl



Begunstigers van de Heemkundekring Helmond-Peelland

*Bloemenmagazijn De Schuur
Coenen*

De Roy & Boschman boeken

Derison groente en fruit

Driessen verf en interieur

Dirks exclusieve interieurs

Drukkerij van Stiphout

Fotohandel van de Kerkhof

Lunchroom Paul en Riet

Marein Organizing

Mosman autoschade

*Van Nuenen
rijwielhandel 'Den Drietip'*

Rabobank

*Wesselman
accountants/belastingadviseurs*

Wijnhuis Helmond

Sponsoring van de Heemkundekring Helmond-Peelland is van harte welkom. U komt dan met een naamsvermelding in het kwartaalblad. Neemt u dan contact op met Annie van Rooij tel. 0499 - 42 18 45 of Henk Wasser tel. 0492 - 54 82 59, e-mail hwwasser@hotmail.com.