

ONTWERP A A B R U G T E G E N O V E R D E

V A N B E R C K E L S T R A A T

T E ' s - H E R T O G E N B O S C H

Samenstelling

Henk Bruggeman

April 2009

Inhoudsopgave

Inleiding-----	4
De Rückertbrug in 's-Hertogenbosch-----	5
Het bestek van de Rückertbrug -----	7
Het ontstaan van de woonwijk De Muntel -----	9
De Van Berckelstraat-----	14
De Kasterenstraat, Gervenstraat en Vliertstraat -----	22
De rivier de Aa -----	24
Tram 's-Hertogenbosch – Helmond – Veghel – Oss -----	26
Jeugdherinneringen-----	28
Met dank aan -----	34

Inleiding

Op 29 april 2009 wordt de monumentale Rückertbrug van zijn plek afgehaald om te worden gerenoveerd.

Volgens de aanbesteding zal het werk in hoofdzaak bestaan uit het;

- a. vervangen van asfaltverhardingen
- b. vervangen/herstellen van elementverhardingen
- c. vervangen brugdek
- d. Renovatiewerkzaamheden aan de brug:
 - herstel metselwerk
 - conservering leuning
- e. grondwerken
- f. tijdelijke damwandconstructies
- g. tijdelijk verleggen kabels

Het werk zal ongeveer een half jaar in beslag gaan nemen.

Ontelbaar zijn de keren dat ik over deze brug heb gelopen.

Ik woon er nu zelfs nog dichterbij dan ooit. Daarom wil ik graag (als laatste boekje) iets schrijven over de bouwgeschiedenis van de brug, maar ook over mijn herinneringen aan deze brug en aan haar omgeving.

Henk Bruggeman
April 2009

De Rückertbrug in 's-Hertogenbosch

Geruime tijd geleden bracht ik een bezoek aan de boekenbeurs in de Brabanthallen in 's-Hertogenbosch.

Ik was eigenlijk op zoek naar een bekend boekje waar ik aan gehecht was maar kennelijk uitgeleend had, met alle gevolgen van dien.

Het betrof het boekje”

De Historische Schoonheid van 's-Hertogenbosch.

Ooit geschreven door Mr. F.J.. van Lanschot, Burgemeester van 's-Hertogenbosch.

Het boekje gaat o.a. over de Brug tussen de Jan de la Barlaan en de van Berckelstraat in onze wijk; beter bekend als de *Rückertbrug*.

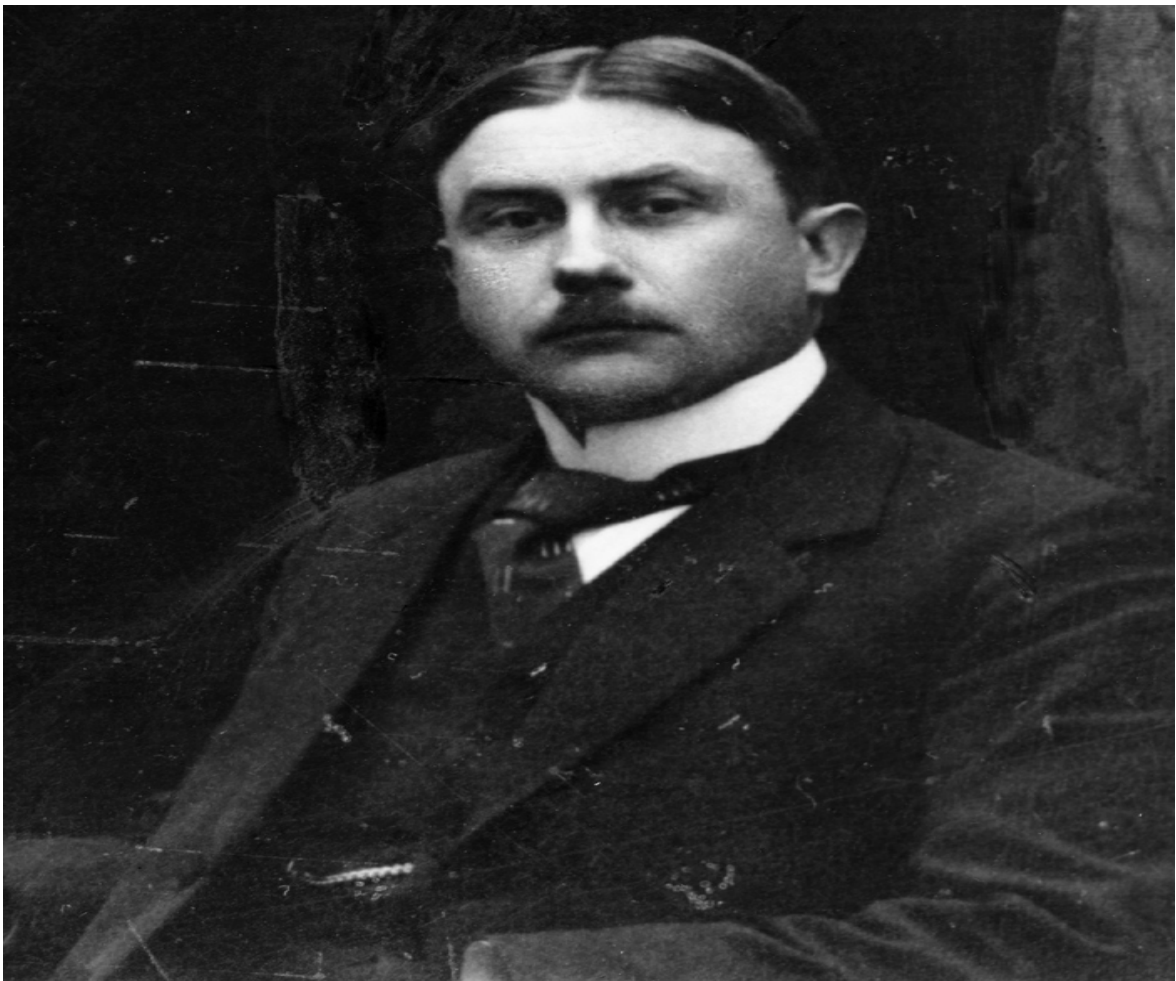
De brug werd gebouwd om de woonwijk “de Muntel” in 1920 te ontsluiten, met als doel een betere verbinding tot stand te brengen tussen het stadscentrum en deze woonwijk.

Er ontstaat nog wel eens verwarring wie de brug nou eigenlijk ontworpen heeft of het plan daartoe ingediend heeft.

Hij is in ieder geval vernoemd naar de in 1918 overleden

Directeur van Gemeente Werken van 's-Hertogenbosch

Ir. J. H. E. Rückert.



De brug werd op 14 maart 1921 officieel door Minister van Arbeid, Mr. P.J.M. Aalberse en Burgemeester F.J. van Lanschot in gebruik gesteld.



Een aantal bijzonderheden over de technische uitvoering aan de brug:

De drie overspanningen zijn respectievelijk 3,80 - 11,30 - 3,80 meter breed.

De totale lengte van de brug is ongeveer 25 meter.

De rijbaan is circa 7,50 meter breed.

De zijkanten van de brugdekken zijn bekleed met baksteen, waarvan die van de zijoverspanningen als geknipte keperboog zijn uitgevoerd. Het metselwerk van de zijvlakken van genoemde brug is gedecoreerd met tandlijsten. Alle horizontale vlakken van het metselwerk zijn afgedekt met platen van Beiers graniet.

Het smeedijzeren hekwerk werd vervaardigd door Smederij Gielens uit 's-Hertogenbosch.

De vier hoeken van de brug worden gemarkeerd door smeedijzeren lantaarns.

De opdracht tot het bouwen van de brug werd op 21 juni 1920 gegund aan de N.V.

Aannemingsmaatschappij "Den Bosch" voor de somma van 82.390,-- gulden. In deze prijs was niet begrepen het aanbrengen van een wegdek, welke moest bestaan uit gewapend beton.

Voor dit gespecialiseerd werk werd aangetrokken "De Koninklijke Rotterdamsche Betonijzermaatschappij".

De totale oplevering van de brug moest geschieden 7 maanden na aanvang van de werkzaamheden.

Het Bestek van de Rückertbrug

In de documentatiemap van de gemeente 's-Hertogenbosch uit het jaar 1920 (Bestek nummer 4) vinden we:

*Bestek en voorwaarden van een brug
over de rivier "de Aa" nabij de Van Berckelstraat.*

Hoewel het ondoenlijk zou zijn om alle gegevens van het betreffende bestek nader te omschrijven, hebben we toch de voornaamste bepalingen hieruit vermeld.

Peil:

Er wordt aangenomen dat in de as van de Van Berckelstraat de bovenkant van de rollaag van de vestingmuur is gelegen op 7,075 meter boven N.A.P.

Werktijd:

Er wordt bepaald dat ook als feestdagen moeten worden beschouwd, de R.K. feestdagen welke te 's-Hertogenbosch als zondag worden gevierd.

Sterke drank:

Het brengen, hebben of gebruiken van sterke drank is op het werk verboden.

Werken door derden:

Met toestemming van de Directie mag de aannemer onderdelen van het werk aan anderen uitbesteden. De aannemer blijft echter verantwoordelijk.

"Werken door derden

Tijdens de uitvoering van de in dit bestek omschreven werken zullen door derden andere werken worden uitgevoerd, die met de werken van dit bestek in aanraking komen, namelijk het op de tekening aangegeven gewapend beton brugdek, gas-, electriciteit- en waterleidingen.

De aannemer zal zulks moeten gedoogen en is verplicht daarbij toe te laten het kosteloos medegebruik van ladders, steigers en steigermateriaal, schaftlokalen, privaten en drinkwater ten behoeve hunner werklieden. De aannemer moet beschikbaar stellen ten dienste van het vorengenoemde, door derden uit te voeren gewapend betonwerk, een droge afsluitbare bergplaats voor cement".

Directiekeet:

De directiekeet moet van de Gemeentewerf worden aangevoerd.

De aannemer moet deze keet onderhouden, verlichten en verwarmen. Tweemaal daags moet aan het opzichtheggend personeel koffie of thee worden verstrekt.

Kalk:

De kalk moet zijn vette steenkalk.

Grind:

Het grind voor beton moet zijn; gemengd grove en fijne riviergrind van 1-4 cm grootte.

Beton:

Het storten van beton binnen de bekistingen zal onder water gebeuren met behulp van kokers.

Oude materialen:

Het afkomend puin te vervoeren naar een aan te wijzen plaats op de Muntel.

Gewapend betonwerk:

Het gewapend betonwerk is niet in deze prijs begrepen.

Grond-en baggerwerk:

Voor de funderingen kan tekort komende grond van het Muntelterrein worden onttrokken.

Hei- en timmerwerken:

Van de benodigde hoeveelheid hout wordt door de gemeente op het terrein genaamd "Siberië" en op de gemeentewerf geleverd een hoeveelheid damplanken. Het vervoer van het hout komt voor rekening van de aannemer.

Metselwerken:

Ter versiering moeten uitsparingen, tandingen en vlechtingen worden gemaakt.

"Het metselwerk is berekend op:

*376, 38 m³ metselwerk van miskleurige Waalvormklinkers,
gemetseld in specie van
1 deel cement
1 deel tras
5 delen zand*

De in het zicht komend metselwerk ongeveer 825 m² als knipwerk te voegen, de overige metselwerken te vertinnen en overwasschen".

Granietwerken:

Ter afdekking tussen en op de leuningen worden stenen dekplaten beschikbaar gesteld door de Directie.

Verlichting:

Tussen de gemetselde leuningen moeten aangebracht worden 16 stuks gesmeed ijzeren hekwerken, alsmede 4 stuks gesmeed ijzeren lantaarnpalen.

Verfwerken:

Al het ijzerwerk voornoemd moet na volkomen roestvrij te zijn gemaakt, eenmaal worden gemenied en tweemaal in de op te geven kleur overgeverfd worden.

Oplevering:

Zeven maanden na de dag der gunning het gehele werk

Drie maanden na de laatst genoemde oplevering het gehele werk andermaal.

Boeten:

De aannemer kan een korting worden opgelegd van 40 gulden voor elke dag vertraging.

Het ontstaan van de woonwijk De Muntel

In de tweede helft van de 19^e eeuw zat Nederland midden in de industriële revolutie. Velen die in de agrarische sector geen werk meer konden vinden, trokken naar de steden in de hoop daar in de fabrieken als arbeider werk te vinden.

Het aantal woningen in de steden was echter veel te klein om aan al deze mensen een fatsoenlijk onderkomen te verlenen. Veel slecht betaalde arbeiders moesten met hun gezinnen hun toevlucht zoeken in krotten, waarvoor zij relatief nog hoge huren moesten betalen.

Het aantal achterbuurten nam enorm toe.

In 1901 probeerde de regering door middel van wetgeving aan deze toestanden een einde te maken; zij stelde de Woningwet vast. Met deze wet probeerde de landelijke overheid het woningbouwbeleid te centraliseren en zodoende in vaste banen te leiden.

Dit werd vooral bereikt door bouw- en woningverordeningen voor de gemeenten in ons land verplicht te stellen.

Ook in 's-Hertogenbosch nam de bevolking snel toe, in 1899 leefde minstens 17 % van de Bossche bevolking in éénkamerwoningen. Het sterftcijfer in deze buurten lag hoger dan elders in de stad.

Er was dus binnen onze stad dringend behoefte aan bouwgrond. Helaas was deze binnen de gemeentegrenzen niet aanwezig. Men was gedwongen terreinen aan te kopen buiten de stad en deze vervolgens op te hogen. Doordat ophoging erg duur was werd deze nieuwe bouwgrond eigenlijk al te duur voor de goedkopere woningbouw.

Zo ook in de eerste stadsuitbreiding van 's-Hertogenbosch; "Het Zand". Hier verrezen nauwelijks huizen voor arbeiders. Alleen voor de beter verdienende werknemers was er woonruimte te huur. De redenen voor deze hoge huurprijzen waren onder andere de dure grondprijzen, de stijgende materiaalprijzen en later tijdens de Eerste Wereldoorlog ook de hogere renten die berekend werden.

De eerste 10 jaar na het uitvaardigen van de woningwet (1901) ontwikkelde de gemeente een aantal uitbreidingsplannen voor onze stad. Het ene voorstel wat meer uitgewerkt dan het andere. Al deze hierboven genoemde voorstellen voor de noodzakelijke stadsuitbreiding concentreerden zich opvallend genoeg allemaal aan de noordzijde van onze stad.

Men hield wel in het achterhoofd een mogelijke omlegging van de Zuid-Willemsvaart. Men huldigde toen al het standpunt, dat de stad verlost moest worden van het drukke scheepvaartverkeer. Men had een nieuw plan bedacht voor een gegraven kanaal en wel op het traject Willem van Nassaulaan / Geldersedam. Dit werd later de begrenzing van de wijk De Vliert.

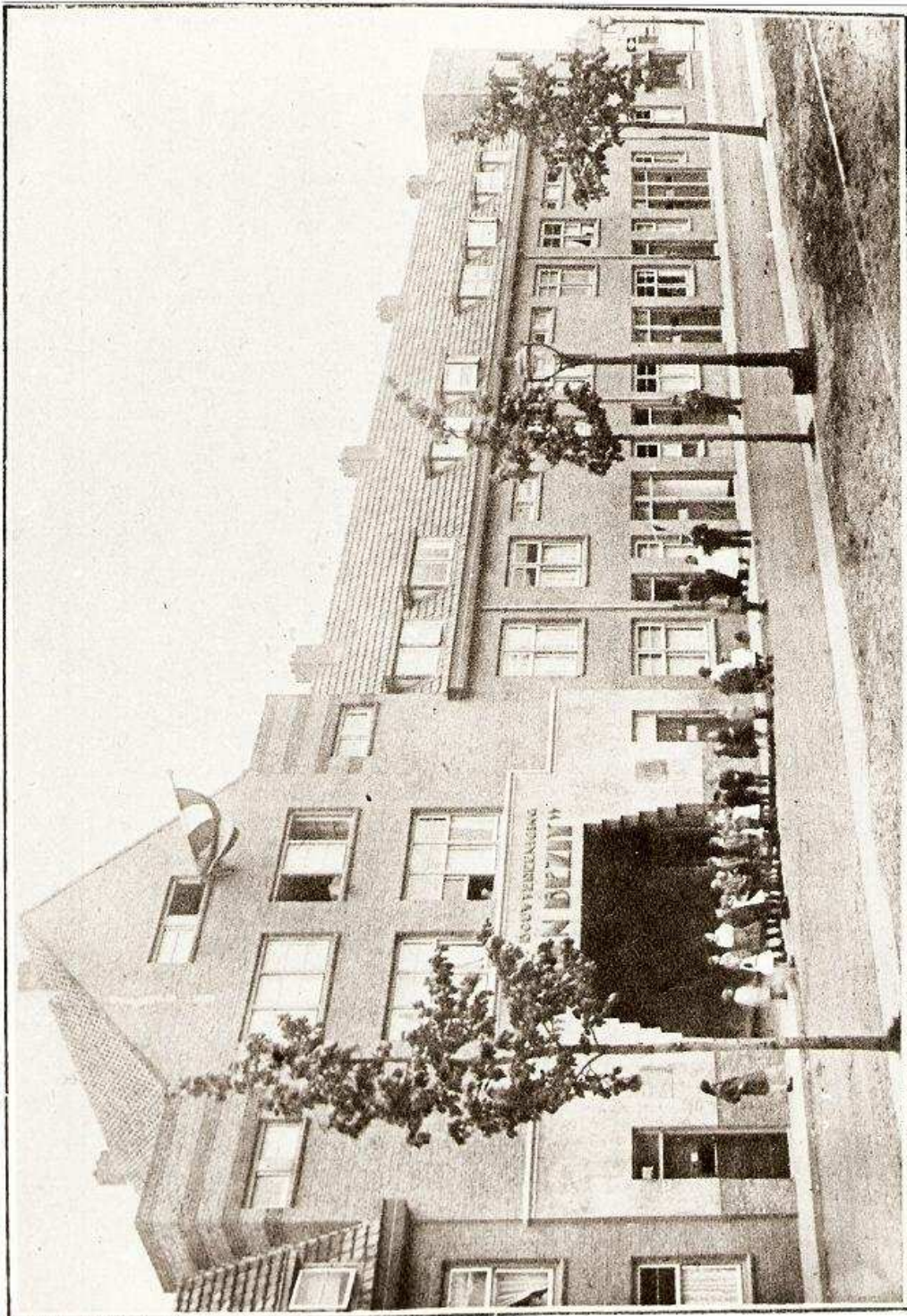
Er werden in de daaropvolgende jaren nogal wat plannen voor nieuwbouw en uitbreiding van de latere woonwijk De Muntel ingediend.

Een van de eerste ontwerpen was die van Architect Ingenieur P.Th. Stornebrink. Hij diende in 1904 een ontwerp in voor een woonwijk waarin zo'n 6000 tot 6500 personen zich zouden kunnen gaan vestigen. In de archieven is echter geen reactie van de gemeente op dit voorstel te vinden.

Ondertussen gaat men binnen de gemeente gewoon door met het indienen van nieuwe voorstellen.

Woningbouwvereniging "Eigen Bezit" vierde in 1928 haar zilveren bestaansfeest.

Bij deze gelegenheid werd onderstaande foto gemaakt van het pas opgeleverde complex van deze stichting aan de Pelssingel / Gheert van Calcarplein.



In de jaren 1904-1912 werden door de gemeente meerdere plannen ingediend, maar alle belandden in de prullenbak.

Maar er komen betere tijden aan:

In 1912 wordt er een serieus plan ontwikkeld. Het ontwerp besloeg maar liefst een oppervlakte van 180 hectare grond.

En dan te bedenken dat de gehele stad 's-Hertogenbosch toen 'slechts' zo'n 120 hectare groot was. Het nieuwe plan zou niet alleen woningen bevatten, maar ook plaats bieden aan industrie en handel.

De Directeur der Gemeentewerken van 's-Hertogenbosch, Dhr. Kersemaekers, kwam voor het plan De Muntel met een tweetal nieuwe voorstellen:

Plan A: Het dempen van de rivier de Aa en het slechten van de walmuren

Plan B: Zowel de rivier de Aa als de walmuren intact houden

Plan B was natuurlijk goedkoper, daarom viel plan A eigenlijk vrijwel meteen al af.

Op basis van plan B ontwikkelde de Dienst Gemeentewerken toen een tweetal varianten, die begin 1915 aan de Gemeenteraad ingediend werden.

Het eerste plan omvatte kleinere kavels en relatief veel groen.

Het tweede plan bestond uit grotere kavels met weinig groen.

Om de kosten voor het bouwrijp maken van de gronden binnen de perken te houden werd er gekozen voor grotere kavels met gebruikmaking van redelijk weinig groen.

Centraal in de wijk zou een markt komen, met wegen langs het plein. Ook een school en een kerk behoorden tot dit plan.

Door het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog werd ook dit grootse plan helaas niet uitgevoerd. De oppervlakte van de Muntel werd beperkt tot 55 hectare ten noordwesten van het spoorwegemplacement en 28 hectare ten noordoosten van de Munteldijk. Dit plan werd het Muntelplan genoemd en omvat het gebied van de huidige Muntel en het Bossche Pad.

Deze laatste plannen raken in een stroomversnelling met het aantreden van de nieuwe Directeur van Gemeentewerken in onze stad in medio 1916; de heer J.H.E. Rückert.

Door hem worden er nogal wat wijzigingen in het gelanceerde Muntelplan aangebracht.

Hij brengt het idee naar voren om op de Muntel een nieuwe veemarkt te vestigen. In zijn plannen was ook rekening gehouden met de vestiging van een gebouw dat dienst zou doen als de Hogere Technische School. Ook voor de kerk was een andere plaats bedacht in deze wijk.

Er waren nogal wat plannen voor meerdere scholen in deze wijk. We noemen het Sint Jans en Maria Lyceum.

Helaas stierf dhr. Rückert onverwachts in 1918 aan de gevolgen van de Spaanse griep.

Zijn opvolger werd J.A.M. Perey. Zoals dat zo dikwijls gebeurd kwam hij met zijn aantreden in 1919 met een nieuw plan inzake de indeling van de wijk in straten. In zijn nadere toelichting op deze visie sprak hij van

De Noord-Zuid As

Jan de La Barlaan

Jan Schöfflerlaan

De Oost-West As

Van Noremborghstraat

Geert van Woustraat

Uit de indeling en aankleding van de wijk zou er ondermeer aanwezig zijn:

Het centrum van deze nieuwe wijk zou gevormd worden door het centrale middelpunt van een nieuw te ontwerpen markt. Rondom dit plein zou ruimte zijn voor een kerk, scholen, etc. Zeker in het gedeelte tussen de rivier de Aa en de Zuid-Willemsvaart was ruimte gelaten voor de bouw van pakhuizen, werkplaatsen en industrie.

Helaas waren de gevolgen van de Eerste Wereldoorlog ook hierin voelbaar; de prijzen waren erg gestegen, er waren onvoldoende geschikte grondstoffen. Hierdoor moesten de plannen drastisch aangepast worden.

Dit alles droeg ertoe bij dat de aanschafprijzen van de gronden erg hoog kwamen te liggen. Daarbovenop kwamen nog de kosten voor de ophoging van de gronden, de bestrating en de riolering. Zodoende werd de grondprijs een stuk duurder dan verwacht.

Dit betekende ook dat alleen de arbeiders met de hogere inkomens en tevens de middenstanders zich in deze wijk De Muntel konden gaan vestigen.

De Muntelwijk was hiermee, door allerlei oorzaken, zijn eigenlijke doel voorbij geschoten.

In de jaren 1920-1925 waren de huizen binnen de Muntel voornamelijk in bezit bij woningbouwverenigingen, later werd de woningbouw overgelaten aan het particuliere initiatief.



De Van Berckelstraat

Een kleine stukje geschiedenis over het ontstaan van deze, voor vele Muntelnaars zo bekende, straat.

In de Raadsvergadering van 31 mei 1881 werd door de Gemeenteraad van 's-Hertogenbosch het besluit genomen om:

*Den weg lopend langs de oude Gasthuis Hovenierswoning naar de voormalige Kasterenswoning aan te duiden met de naam **van Berckelstraat**.*

Genoemd naar: *Theodorus Victor van Berckel*.

Theodorus Victor van Berckel was een telg uit het befaamde Bossche Geslacht *VAN BERCKEL*, welke tussen de 13^e en de 18^e eeuw woonachtig is geweest in onze stad. Theodorus Victor werd geboren op 21 April 1739.

Evenals zijn vader en zijn grootvader beoefende hij het ambacht van zilversmid. Dit vak stond in hoog aanzien en de meeste zilversmeden waren welvarende zakenlieden. De zilversmeden Van Berckel behoorden tot de meest aanzienlijken in onze stad. Deze maatschappelijke positie dankten zij onder meer aan een Resolutie van 3 november 1703, waarin werd beschreven dat aan:

Leden van de Magistraat het aan hun toekomende presentiegeld door middel van zilveren penningen ter waarde van 10 of 11 stuivers zou worden betaald.

Indien nodig konden zij tegen contante betaling deze penningen weer inwisselen bij de zilversmeden hier ter plaatse.

Bovengenoemde resolutie is in stand gebleven tot het jaar 1794.

Bij de inname van de stad in 1629 door Frederik Hendrik vluchtte de familie van Berckel naar Keulen, om in het jaar 1688 weer terug te keren naar 's-Hertogenbosch.

Theodorus Victor had zich niet alleen het vak van goud- en zilversmid aangeleerd, maar was ook een zeer bekwaam medailleur (ontwerper van munten en penningen). Zijn grote vakmanschap bleef dan ook niet onopgemerkt. In 1766 ontving hij het verzoek van Hertog Karel van Lotharingen om zich als medailleur te verbinden aan de Munt in Brussel. Op 22 juni 1798 werd hij daartoe aangesteld.

Door een ernstige ziekte aan zijn ogen keerde hij in 1803 naar 's-Hertogenbosch terug en nam zijn intrek in een woning gelegen aan de Sint Jorisstraat F169.

Wel kwam hij van hieruit nog enkele korte periodes terug in Wenen, maar dit was meer ter continuering van het aan hem verleende pensioen door deze Keizerlijke Munt, dan om echt te werken.

Op 19 september 1808 in zijn 70^e levensjaar overleed hij in zijn woning te 's-Hertogenbosch en werd 4 dagen later begraven in de kerk van St.Jan.

Geteld heb ik ze niet, maar in mijn leven moet ik toch wel honderden keren door deze straat hebben gelopen op weg naar de *stad*

Als je deze straat vanaf het centrum van de stad betreedt, dan moet je de brug passeren die over de Zuid-Willemsvaart ligt.

Het daar aanwezige plein, nu genoemd naar Kardinaal van Rossum, is ontstaan nadat deze Zuid-Willemsvaart gegraven was. (De Bosschenaren spreken meestal over *het Kanaal*.)

Deze ruim 120 km lange vaarweg tussen 's-Hertogenbosch. en Maastricht kwam tot stand in de jaren 1822 - 1826.

Na het gereedkomen van dit werk had het Gemeentebestuur ter verfraaiing van de omgeving daar ter plaatse een soort wandelpromenade aangelegd. Deze werd in de volksmond al spoedig aangeduid met de wel weidse benaming van *het Park*.

In het verleden (voor de opening van de nieuwe veemarkt in 1931) werd dit terrein op bepaalde dagen in de week gebruikt als veemarkt.

Op een schets uit het jaar 1880 is te zien, dat de straat een ander profiel had als heden ten dage. Hij liep in schuine richting naar de daar staande molen - *de Kasterensmolen* van eigenaar Zwijsen.

Deze familie Zwijsen, oorspronkelijk afkomstig uit Antwerpen en onder meer de eigenaar van deze stoomgraanmolen, speelt toch min of meer een rol in de ontwikkeling van deze straat.

Door aan - en verkopen van grond c/q ruiling van grond tussen ingezetenen van onze stad en de stedelijke overheid, ontstaat er na jaren een straat die in rechte lijn aansluit op de Rückertbrug over de rivier de Aa. Deze vormt dan de verbindingsweg met het nieuwe stadsdeel *DE MUNTEL*.

We willen eraan toevoegen, dat in het oorspronkelijke plan niet de Van Berckelstraat de officiële toegangsweg naar de Muntel zou worden, maar de even verderop gelegen Vliertstraat.

Op de eerder genoemde situatieschets van 1880 zien we dat de Van Berckelstraat aan de zijde van de Noordwal nog weinig bebouwd is.

Het merendeel van de aanwezige grond wordt gebruikt als moestuin.

Op de hoek van de straat nabij de Zuid-Willemsvaart. (perceel nummer:3317) bevindt zich de brugwachterwoning van G. Kulder.

Hij is de brugwachter van de met de hand bediende veemarkt – ophaalbrug.

De gemeente noemt iedere keer uitdrukkelijk, dat zijn huis gebouwd staat op *rijksgrond*.

Van hem weten we ook dat hij, nabij zijn huis, groenten verbouwde op een stuk grond langs de Van Berckelstraat. Hij had deze grond van de stad gehuurd voor de tijd van 6 jaar á 2,00 gulden per jaar.

Zijn medetuinier, de voerman H. Lokven, had kennelijk een groter stuk grond gehuurd, want hij betaalde een bedrag van 7,00 gulden per jaar.

Na de slechting van de vestingwerken (na 1874) werd aan de Van Berckelstraat en zijn omgeving min of meer de functie toebedeeld van woongebied. Maar ook industrie en nijverheid troffen we in deze wijk aan.

In 1880 koopt het Gemeentebestuur van 's-Hertogenbosch een deel van de gronden die eigendom zijn van de Regenten van de Godshuizen. Deze grond grenst aan de Van Berckelstraat en de stedelijke overheid wil deze locatie gebruiken voor woningbouw.

Een foto van de Van Berckelstraat genomen vanaf de Kasterensbrug



Bovendien krijgt het gemeentebestuur door deze aankoop ook de gelegenheid om dit gedeelte van de straat = zijde Noordwal = in rechte lijn aan te laten sluiten op de rijksgrond van de brugwachterswoning.

Volgens het bouwplan van deze woningen werden ze uitgevoerd in verschillende bouwtypes. Als we hiervoor de tekening nader bekijken en we nemen de huisnummers van de straat als leidraad dan komen we tot de volgende conclusies:

De nummers 1 – 3 – 5 (genomen vanaf de veemarktbrug) hebben op de begane grond een woonruimte en op de bovenverdieping slaapgelegenheid.
(De woonruimte van de nummers 1 en 3 werd in de 30-er jaren aangepast tot winkelruimte)

Nummer 7 is een poort voor opslag van goederen met daarboven enige vertrekken.. We zijn een aanvraag voor een bouwvergunning tegengekomen uit 1939, aangevraagd door Fons van Bokhoven, om de ruimte boven de poort geschikt te maken voor opslag van verse groenten.

De nummers 9 tot en met 17 waren benedenwoningen en vanaf de Van Berckelstraat bereikbaar.

De nummers 7a tot en met 7^e waren bovenwoningen. De betreffende huisdeuren waren aan de achterzijde gelegen aan een plaatsje, hetwelk bereikbaar was via een poortje aan de Van Berckelstraat. Volgens een beschikbare bouwtekening waren op dit plaatsje aanwezig: een waterpomp en twee blokken *privaten*; één van vijf stuks en één van vier stuks.

In de map *aanvragen bouwvergunningen* troffen we een schrijven aan uit het jaar 1907 betreffende een verzoek tot het plaatsen van een (vernieuwde ?) waterpomp. Uit deze aanvraag blijkt, dat er 10 woningen en wel van 7a tot en met 17 eigendom zijn van een zekere heer V.d. Ven, wonende in Leuven in België.

De nummers 19 tot en met 25 (alsmede de daaraan sluitende huizen op de Noordwal) waren eigendom van de Bossche Bouwmaatschappij, die opgericht was in 1879, op initiatief van enkele welgestelde Bossche families. We noemen: *Tilman*; *van Meeuwen*; *van Lanschot*. Het doel van deze stichting werd als volgt omschreven:

Kopen, verkopen en verhuren van bouwterreinen en woningen;
Bouwen van nieuwe woningen;
Verbeteren van bestaande woningen.

In de periode 1880 – 1890 bouwde de genoemde maatschappij 143 stuks *flinke arbeiderswoningen* te weten op de Zuidwal 34 stuks; op de Noordwal 37 stuks; op de Muntelwal 72 stuks. De woningen gelegen aan de Noordwal / hoek Van Berckelstraat lagen op een huurniveau van 1,60 tot 2,40 gulden per week. Omdat deze huizen voorzien waren van gas ten behoeve van de verlichting en mogelijk waren aangesloten op de riolering, was de huurprijs voor een groot aantal Bossche arbeiders te hoog. Velen van hen verdienden nog geen 500 gulden per jaar. Het gemiddeld aantal personen, dat gehuisvest was in een dergelijke woning was in 1890 opgelopen tot 7,2 personen per woning.

Wellicht door de leegstand en/of het aanbod van andere en betere woningen zou de huurprijs rond 1920 gebracht zijn op 0,75 gulden per week. In de 40-er jaren bedroeg de huurprijs van de genoemde woningen van de Bossche Bouw Maatschappij zo'n 7 gulden.

Eind vijftiger jaren betaalden de bewoners 10 gulden per week. Velen kunnen zich aannemer Venrooy herinneren, die zich niet alleen belastte met het ophalen van de huishuur, maar ook zorg droeg voor het onderhoud van deze woningen.

In de toelichting aan de Raad stelt het College, dat de aankoop van de grond welke eigendom is van de Godshuizen en benodigd is voor de bouw van de hiervoor omschreven woningen, mede noodzakelijk is ter verbetering van de weg tussen de Veemarktbrug en de Noordwal. Ook aan het woongenot van de toekomstige bewoners zal deze transactie zeker toe bijdragen. Een van de grote pluspunten is namelijk, dat van elk van de hier te bouwen woningen de oorspronkelijke afmeting (volgens het bouwbestek) met 18 cm vergroot kan worden. In tegenstelling tot de toekomstige bewoners van deze woningen kwam er de aannemer minder goed van af. De meerprijs van dit woongenot kwam voor rekening van de aannemer. Een verliespost aan lonen en materialen van 247 gulden.

Het verleggen van de straat was ook sneu voor de brugwachter Kulder en zijn vriend Van Lokven. De huur van de grond voor de teelt van hun groenten werd door de gemeente opgezegd.

Ik kwam nog een raadsbesluit tegen inzake aankoop grond Van Berckelstraat van de Regenten van de Godshuizen ten bedrage van 22,10 gulden. Als dit het hele bedrag is wat de gemeente voor deze lap grond betaald heeft, dan was het met recht een koopje.

In het jaar 1881 koopt het gemeentebestuur ter verfraaiing van de woonomgeving grond welke eigendom is van Zwijsen. De aankoop vergt een bedrag van 300,-- gulden. Eigenaar Zwijsen moet voor dat bedrag niet alleen zijn grond afstaan aan de stad, maar hij moet daarvoor ook de molen afbreken en de molenberg opruimen.

Vooraf aan de zijde van de Kasterenswal worden in deze periode nogal wat transacties afgewerkt inzake het ruilen en verkopen van gronden.

In 1881 koopt *Ch. J. van Ravensteijn, Fabrikant van wollen goederen*
62 centiare grond à f. 4,00 de ca.

In 1882 koopt *J. Jansen, Koopman in Galanteriën*, niet alleen de gebouwen met open erf behorend hebbende tot de stoomgraanmolen van *J. Zwijsen*, maar ook nog andere gronden welke op dat moment eigendom zijn van de stad. Het is op dit gedeelte, dat grenst aan de Kasterenswal, zo'n wirwar van kleine en grote kavels, dat de gemeente bezorgd is, dat zij de resterende kavels niet kwijt zal raken. Zij doet dan ook een zeer schappelijk aanbod aan *J. Jansen*.

156 centiare grond voor een totale prijs van 100 gulden.

In 1886 informeert de firma *HOEGEN* bij het College omtrent de huur van een stuk grond nabij zijn pakhuis, dat gelegen is aan de Van Berckelstraat ten behoeve van opslag bouwmaterialen. Het College geeft echter de voorkeur aan verkoop van dit stuk grond.

De ondernemer *J. F. van Maaren* (hij is onder meer mede – eigenaar van een dertigtal beneden - en bovenwoningen aan de Hofstad) biedt zich aan om dit stuk grond te kopen.

Dan is het *J. Jansen Koopman in Galanteriën*, welke door middel van een brief protest aantekent tegen deze verkoop. Als het College zou doen besluiten deze grond te verhuren c/q te verkopen dan moeten zij er wel van doordrongen zijn, dat hierdoor zijn uitzicht wordt belemmerd, met als gevolg een waardevermindering van zijn woning.

Hij eist nu, dat het onderhavige stuk grond in de openbare verkoop wordt gebracht.

Hij memoreert nog dat hij bereid is een aanmerkelijk betere prijs te betalen, als nu door *van Maaren* geboden is.

Het College besluit nu maar = mede door de bezwaren uit de Raad inzake de huur c/q verkoop van deze grond = het voorstel terug te nemen.

In 1893 is het opnieuw *J. Jansen koopman in galanteriën*, die een aanvraag indient bij het College voor de aankoop van grond aan de zijde van de Kasterenswal voor de bouw van arbeiderswoningen.

Het probleem is echter, dat op deze grond drie touwslagers, te weten *W. Jacobs*.

H. Driessen en A. Seukens, hun beroep uitoefenen. Zij betalen hiervoor elk 20 gulden huur per jaar.

Jansen is bereid voor deze grond een prijs van 2,50 gulden per vierkante meter te betalen. Hij memoreert nog dat bij een hogere grondprijs deze arbeiderswoningen te duur worden voor de ingezetenen van de stad.

Het voorstel van het College om tot verkoop van deze grond over te gaan lokt in de Raad nogal wat discussie uit.

De totale opbrengst van deze grond wordt geraamd op om en nabij de 430 gulden. De Directeur van Gemeentewerken heeft berekend, dat de gemeente van dit bedrag zo'n 300 gulden moet investeren in de rioleringen. Bovendien komen daar later nog de bestratingkosten bij.

De raadsvergadering moet zelfs nog geschorst worden voor nader overleg. Bij hervatting deelde de burgemeester mede, dat het College het betreffende voorstel terug neemt.

In 1896 is het opnieuw *Zwijzen* die grond gaat aankopen. Het gaat om een gedeelte van het terrein achter het perceel: hoek Van Berckelstraat / Noordwal.

Er ontstaat daardoor een meer regelmatigere grens tussen zijn eigendommen en de overige terreinen. *Zwijzen* is dan geen molenaar meer, maar handelaar in kalk, zand, gips en andere bouwmaterialen.

Het is *J. F. van Maaren*, die tegen deze transactie bij het Gemeentebestuur protest aantekent. Hij heeft namelijk vernomen dat *Zwijzen* van plan is deze grond op te hogen. Daardoor ontstaat het probleem, dat *Van Maaren* zijn pakhuis niet meer kan gebruiken.

Het College komt er nu wel uit en verkoopt aan en ruilt grond met

Bouwhandel *J. Zwijzen*.

Aan *Van Maaren* bericht het College van B. en W. het volgende:

Niet het College zal deze grond ophogen maar de toekomstige eigenaar: Bouwhandel J. Zwijzen. U zult inzake uw klachten dus contact op moeten nemen met de genoemde ondernemer.

Overigens zal door de verkoop / ruling van deze gronden ook *H. Driessen*, de eigenaar van de daar aanwezige lijnbaan, het veld moeten ruimen.
Het gemeentebestuur biedt hem elders een nieuwe plaats aan.

In 1911 probeert ondernemer *Zwijzen* opnieuw met de gemeente 's-Hertogenbosch tot overeenstemming te komen over het ruilen van gronden
Het blijkt dat het College met zijn aanbod zeer content is. Wanneer deze ruiling eenmaal tot stand is gekomen, heeft de Van Berckelstraat een evenwijdige breedte van 13,25 meter.

Bovendien zal dan = aldus de omschrijving van het raadsvoorstel door het College = de as van de straat en die van de brug over de Zuid – Willemsvaart hierdoor in een lijn vallen.

In 1912 dient *H. Zwijzen* een bouwplan in van 56 woningen, welke dan zullen verrijzen aan de:

Van Berckelstraat

Kasterenswal

1^e van Kasterenstraat

2^e van Kasterenstraat

Deze huizen werden genummerd in de Van Berckelstraat met 2 tot en met 24.
Het huis met nummer 2 sloot aan op het woonhuis van de eigenaar van deze nieuwbouwwoningen: de ondernemer *H. Zwijzen*.

Dit woonhuis van *Zwijzen*, dat stond op de hoek Van Berckelstraat / Zuid – Willemsvaart werd bij de bevrijding van 's-Hertogenbosch, onder meer door het opblazen van de veemarktbrug, ernstig beschadigd. In 1950 werden op deze plaats een drietal winkels met bovenwoningen gebouwd.

In de 40-er jaren werden deze 56 woningen verkocht aan *H.C.J. van Hoof*, *Stationsweg 8 te 's-Hertogenbosch*.

In latere jaren komen ze in beheer bij het Gemeentelijk Woningbedrijf.

Van de hier genoemde woningen weten we ook nog enkele huurprijzen:

Jaar 1939 Kasterenstraat Huurprijs f. 4,50 per week.

Jaar 1968 van Berckelstraat Huurprijs f. 14,75 per week.

Zo'n 100 jaar na het tijdstip, dat de eerste woningen aan de Van Berckelstraat verrezen, werden er door de stedelijke overheid plannen ontwikkeld voor een nieuwe eigentijdse invulling van deze straat en haar omgeving.

Het zou echter tot eind 1997 duren alvorens deze plannen verwezenlijkt konden worden.

Ontwikkeld door: Van Roey Projectontwikkeling B.V. en Nijssen Bouw B.V.

Aannemersbedrijf Nijssen Bouw B.V. uit Rosmalen realiseerde de nieuwbouw naar een ontwerp van architectenbureau Stut - Klinkenbijl uit 's-Hertogenbosch

4. Een winterse foto van de Kasterenswal



De Kasterenstraat, Gervenstraat en Vliertstraat

De Eerste Kasterenstraat, evenals de Tweede Kasterenstraat, was een doodlopende straat. Hij was overigens wel aanmerkelijk groter dan de tweede Kasterenstraat. In tegenstelling tot de "Tweede" waar slechts drie gezinnen woonden, herbergde de "Eerste" toch zo'n 24 gezinnen.

Gebruikelijk in die jaren was, om op èèn of beide hoeken van de straat een winkelruimte te creëren.

Op de hoek van de Eerste Kasterenstraat was jarenlang gevestigd de Patates Friteszaak van Marinus de Groot. Beroemd om zijn inhoud, maar berucht om de onhandige uitvoering waren zijn puntbuilen friet welks inhoud rijkelijk overgoten werd met de befaamde piccalilly. De kunst was om onder deze pasta de frites te vinden zonder vlekken te veroorzaken op je kleding.

We beginnen met de Tweede Kasterenstraat.

Op deze hoek had je een winkeltje waar of een ijscoman woonde of een ijsfabriekje gevestigd was.

Ik kan me herinneren, dat je daar 's -avonds tegen gereduceerde prijs ijs kon kopen. Het betrof dan het restant ijs wat nog aanwezig was in de ventwagen. Volgens een geraadpleegd adresboek zouden daar gewoond hebben de kruidenier V.d. Elzen en (ijscoman ?) Jan Zomers.

Aan de kop van deze Tweede Kasterenstraat zou (over de volle breedte) een loods gestaan hebben, welke in de mobilisatieperiode (1939) ingericht was als onderkomen voor paarden van de Nederlandse Krijgsmacht.

Het zou om een eenheid gaan welke belast was met de "veldkeuken". Op gezette tijden rukte men dan uit naar de militairen die op oefening waren bij Fort Crevecoeur of op de Vugtherheide. Ook was er de Gervenpoort (was eigenlijk meer een smal steegje) welke evenals de iets verder gelegen Gervenstraat op een soort binnenplein van straten uitkwam.

Aan het einde van deze Gervenpoort moeten èèn of meerdere pakhuizen gestaan hebben. Èèn van de gebruikers hiervan, wiens naam door oud-bewoners regelmatig genoemd werd, was de Haringboer Klootwijk. Hij moet ook in de Gervenstraat gewoond hebben en wel op nummer 33b.

Op dit adres stond hij ingeschreven als J. Klootwijk; venter in vis.

Zowel de Gervenstraat als de iets verder gelegen Vliertstraat liepen door tot op de Kanaaldijk. Wat ik mij van de Gervenstraat kan herinneren waren de zeer smalle straatjes met de waarschijnlijk evenzo kleine woningen welke aan deze straat gelegen waren. Mijn vermoeden, dat daar nogal wat gezinnen woonden, werd bevestigd bij het nazien van het bevolkingsregister uit 1923.

Er waren aanwezig 15 eenheden bestaande uit een boven- en benedenwoning ,welke per eenheid voorzien was van één voordeur, alsmede 37 eenheden welke gebouwd waren als benedenwoning met een zolder. Het totaal aantal personen, dat de genoemde woningen bevolkten bedroeg in dat jaar 297 personen. Hier moeten nog bijgeteld worden de inwonende personen welke niet tot de familie behoorden.

De geschiedenis van de Gervenstraat en de Gervenpoort is toch min of meer verweven met de geschiedenis van de Zuid Willemsvaart.

Wanneer deze verbinding tussen Maastricht en 's-Hertogenbosch in 1826 in gebruik wordt genomen vestigen er zich in de loop der jaren verschillende bedrijven langs dit water.

Een drietal kavels aan de noordzijde van deze vaart – ongeveer op de plaats waar de ingang van Gervenhof was – worden in 1875 verkocht aan de Wed. C. Terwindt. Het is niet alleen de bedoeling, dat zij op een van de kavels haar woonhuis laat bouwen, maar ook de beide zoons zullen met hun bedrijven - toen nog gevestigd aan het Park (Kard. Van Rossumplein) – naar deze plek verhuizen.

De eerste zoon welke zich daar vestigde was A.J.A. Terwindt met zijn leerlooierij.

Enige tijd nadien volgt de broer met zijn handel in bouwmaterialen.

Ook de moeder neemt haar intrek in het inmiddels gereed gekomen huis.

In de volksmond werd het pad langs deze bedrijven al spoedig genoemd: “ De weg langs Terwindt.”

In de Raadsvergadering van 31 mei 1881 doet het college het voorstel om deze straat te noemen Gervenstraat. Mogelijk daarmee verwijzende naar het beroep van de eerste bewoner/bedrijf aan deze straat: de leerlooier Terwindt. Ter verklaring hiervan: in het Middelnederlands taalgebruik wordt met “Gerven” het leerlooien bedoeld. (de Gerver – de Leerlooier.)

Tot 1894 is deze leerlooierij in de Gervenstraat gevestigd geweest,

Na de sloop van de bedrijfspanden verzezen er op deze plaats woningen.

Een andere verklaring omtrent deze naam zou kunnen zijn een verwijzing naar de naam: Herven, Herwen, Gerven of Gerwen; een gehucht onder Orthen.

De ruimte op de Kasterenswal tussen de achterzijde van de genoemde woningen en de stadsmuur werd rond de eeuwwisseling ook gebruikt om het beroep van touwslager uit te oefenen. Eèn der laatste touwslagers, die daar werkzaam is geweest, was Jacobs. Zijn winkel voor de verkoop van zijn producten had hij op het Hinthamereinde.

Aan het einde van het rijtje huizen zien we de achterzijde van de Margarinefabriek van Nederveen en de bij deze onderneming behorende schoorsteen.

Op de achtergrond de Vliertstraat met de gebouwen van de voormalige militaire bakkerij, toen al waarschijnlijk in gebruik als opslag en kantoor van de Dienst der Genie.

De naam van deze straat is genoemd naar de nabij gelegen polder: “ De Vliert”.

Eens in het jaar stond de Kasterenswal bijzonder in onze belangstelling. Dat was de week vòòr de Bossche kermis. De woon- en de pakwagens van de kermisondernemers kregen hier door de marktmeester een plaats aangewezen waar ze tijdens de kermis mochten staan. Door deze wagens in oenschouw te nemen wisten we zo ongeveer welke attracties er op het Kardinaal van Rossumplein tijdens de kermisweek opgesteld stonden.

De wagens van de attracties op de markt stonden opgesteld in het Nachtegaalslaantje en op de Buitenhaven.

De rivier de Aa

De ouderdom van deze grensrivier tussen Bernheze en Schijndel wordt geschat op zo'n 10.000 jaren. Zij is waarschijnlijk ontstaan na de laatste ijstijd. Samen met de Dommel en de Zuid-Willemsvaart mondt zij uit in de Dieze te 's-Hertogenbosch ter hoogte van de Citadel.

Het is een rivier met ontzettend veel zijstroompjes in het oosten van Brabant. Een lastig probleem met de Aa waren de vele overstromingen in de wintermaanden en lage waterstanden in de zomermaanden. Uiteindelijk wordt rond 1930 een kanalisatieproject ingezet, waarbij veel rivierbochten of meanders worden 'weggesneden', de rivier wordt rechtgetrokken en tevens uitgediept, links en rechts dijken worden opgehoogd en aandacht wordt besteed aan de bruggen en duikers. Met veel werkloze handarbeiders is dit project ter hand genomen in het kader van de werkverschaffing.

De Brabantse Aa ontspringt bij Meijel in Limburg. Aanvankelijk naar het westen vloeiend, buigt zij af naar Asten en Someren. Bij het plaatsje Lierop komt er de kleine Aa in en vervolgens stroomt deze onder de naam "de Nieuwe Aa" verder dwars door Helmond.

We passeren verder nog:

Beek en Donk

Veghel

Heeswijk-Dinther

Berlicum

's-Hertogenbosch

De rivier kent en bestaat uit een groot aantal weteringen.

De Aa is bijna 150 jaar een belangrijke vervoersader geweest, voornamelijk op de route van Helmond naar 's-Hertogenbosch.

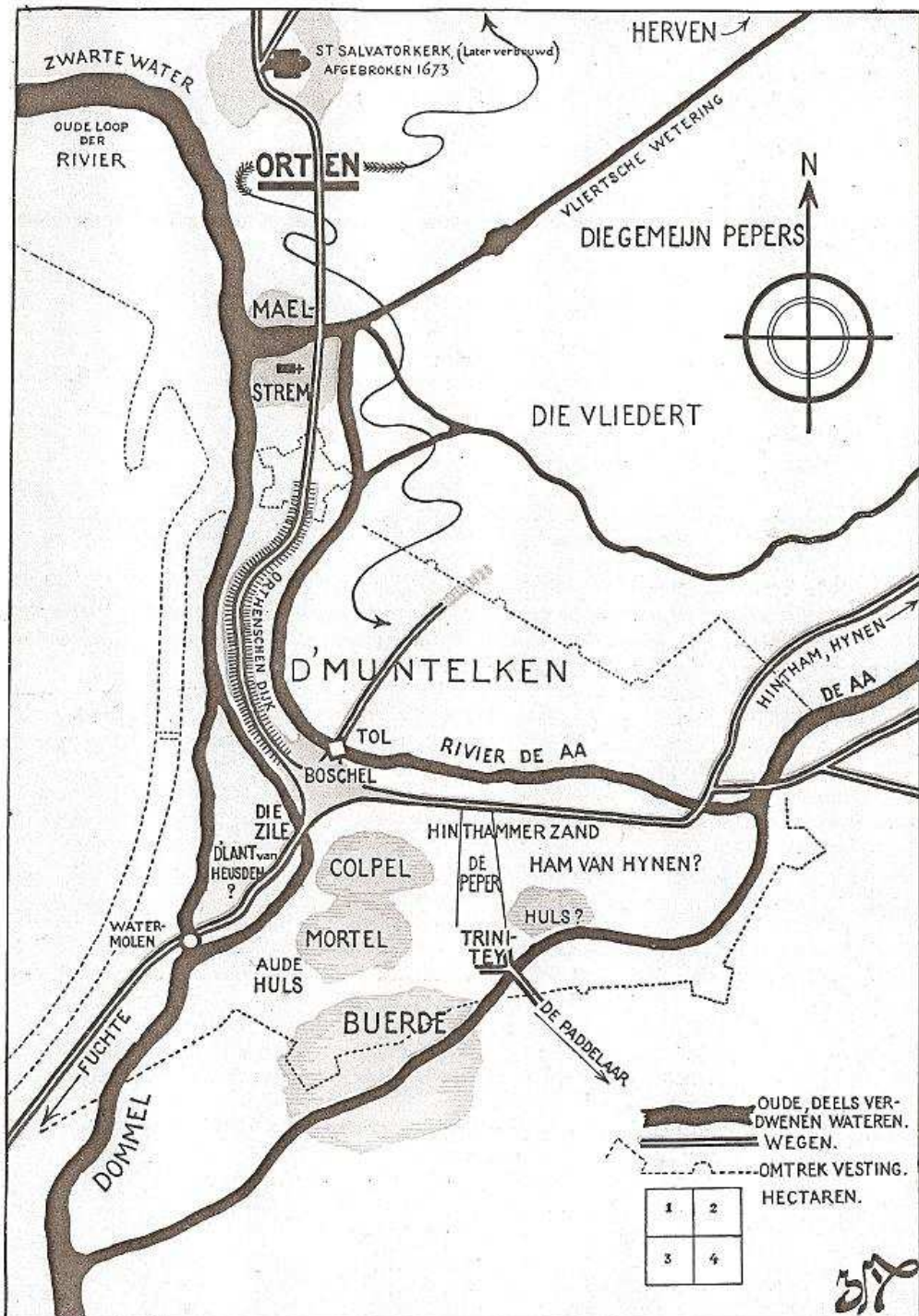
We mogen er nog op attenderen dat deze rivier voor kleinere schepen en platboomschuiten (welke we verzamelen onder de naam "Strontschippers") nog tot ongeveer 1840 bevaarbaar is geweest tussen Erp en 's-Hertogenbosch.

Ook werd hij gebruikt voor het vervoer van, in de Peel gestoken, turf om deze naar de stad 's-Hertogenbosch te brengen. Een enkele keer komen we daaromtrent een aankondiging tegen in het plaatselijke dagblad.

Het opheffen van de vestingwet in 1874 gaf aan het Gemeentebestuur van 's-Hertogenbosch de gelegenheid om niet alleen langs de Aa, maar ook buiten de vestingmuren op gronden te bouwen die eigendom waren van zowel het Rijk als van particulieren.

De woningwet van 1901 droeg er toe bij dat de gemeentelijke overheid ook nauw betrokken werd bij de huisvesting van hun burgers.

Als gevolg van bovengenoemde maatregelen kwam er een raadsvoorstel om de stad aan de noordzijde te ontsluiten. Ofwel door de rivier de Aa volledig te dempen ofwel door deze te laten bestaan en de nieuwe wijk daarbuiten te gaan bouwen. Dit laatste plan werd aangenomen, waardoor de noodzaak van een verbindingsbrug (de latere Rückertbrug) meteen was aangetoond.



Kaart van het terrein, omstreeks 1180, waarop 'sHertogenbosch ontstond.

Tram 's-Hertogenbosch – Helmond – Veghel – Oss

In de map van de Dienst Gemeentewerken 's-Hertogenbosch vonden we correspondentie over de tramlijn tussen 's-Hertogenbosch, Helmond, Veghel en Oss.

Als op 18 april 1874 de Vestingwet in werking treedt, waarbij de vestingstatus van o.a. onze stad wordt opgeheven en zij daardoor buiten haar wallen mag bouwen, ontstaat langzamerhand de noodzaak van een geregeld openbaar vervoer. In november 1878 probeerde een Vughtse aannemer, Arnoud Franken van Seters, vergunning te krijgen voor de aanleg van een paardenspoor tussen Vught en 's-Hertogenbosch. Maar ook J. van Hasselt uit Rotterdam verscheen ten tonele; zijn plan was om een stoomtram te laten rijden tussen beide plaatsen. Op 30 december 1879 kreeg de laatste zijn vergunning. Maar vanwege de rook en het ontploffingsgevaar mocht de stoomtram niet in de stad komen en daarom kreeg Van Hasselt ook nog vergunning voor 3 paardentramlijnen.

Ondertussen werd op 7 november 1881 de Stoomtramwegmaatschappij 's-Hertogenbosch-Helmond opgericht. Dhr. Van Hasselt droeg zijn vergunningen over aan deze maatschappij. Het bedrijf begon dus met drie paardentramlijnen in 's-Hertogenbosch en een stoomtram van 's-Hertogenbosch naar Vught. Vanaf 1883 begon de exploitatie van de hoofdlijn van 's-Hertogenbosch naar Helmond, waaraan de maatschappij haar naam ontleende. Deze lijn liep van 's-Hertogenbosch via de provinciale weg naar Rosmalen, Wamberg, Berlicum, Middelrode, Heeswijk, Dinther, Beugt en Veghel en vandaar verder naar Erp, Gemert, Beek en Donk, Aarle-Rixtel en Helmond waar deze eindigde bij het treinstation. De stoomtramlijn werd in drie fasen geopend, eerst het gedeelte 's-Hertogenbosch – Veghel, gevolgd door de delen Veghel – Gemert en Gemert – Helmond.

Tramremises waren aanwezig in 's-Hertogenbosch, Veghel en Helmond.

Een rit van 's-Hertogenbosch naar Helmond nam 3,5 uur in beslag.

De tramlijn liep langs een zeer gevaarlijke provinciale weg van Rosmalen via Veghel naar Gemert. Er zaten flink wat bochten in dit traject en er gebeurden dan ook diverse ongelukken. Het eerste dodelijke ongeluk gebeurde al 2 maanden na de opening van de lijn in Veghel. Vandaar dat deze tramlijn de bijnaam kreeg van “De goede moordenaar”.

De maatschappij kwam echter al gauw in financiële moeilijkheden, deels vanwege de Eerste Wereldoorlog, maar ook vanwege de riante salarissen van de leiding. In 1918 namen de gemeente, met hulp van de landelijke en provinciale overheid, de maatschappij over. Op 15 september 1920 werd in het Bossche stadhuis de nieuwe onderneming opgericht met de naam “Stoomtram 's-Hertogenbosch-Helmond-Veghel-Oss”.

Bij de ontwikkeling van de wijk “de Muntel” wilde men in eerste instantie de tram door de wijk laten lopen, later is deze toch verlegd naar de Graafseweg en de Pelssingel, om vervolgens uit te komen bij de Rückertbrug.

Zo langzamerhand ontstond bij de maatschappij het idee om het traject toch nog iets te verleggen, waardoor er een wachthuisje nodig zou zijn bij de Rückertbrug en de situatie aan de Graafseweg intact zou blijven. In eerste instantie was de gemeente niet zo enthousiast over dit plan, maar naarmate de Graafseweg meer in beeld kwam voor woningbouw, vonden ze het plan van de tramwegmaatschappij steeds beter.

Uiteindelijk komt er dus een zijlijn naar de Rückertbrug, met een tramhalte/wachtkamer, kantoortje en goederenloods en een tramemplacement wat verderop aan de Pelssingel. Ook

komt er daar een remise, een overnachtinglokaal en een bergruimte. Het geheel is in eigendom van de gemeente 's-Hertogenbosch en wordt verhuurd aan de tramwegmaatschappij. De minimumhuur voor de grond ter grootte van 4185 m² bedraagt 1.141,25 gulden. Het ontwerp van het wachthuisje wordt in eerste instantie door de "Schoonheidscommissie van de stad 's-Hertogenbosch" afgekeurd, er moet een nieuw ontwerp worden gemaakt. Volgens dit nieuwe plan is het wachthuisje op 12 december 1923 gereed om te worden geplaatst aan de Rückertbrug.

De gemeente wil echter dat bij de Rückertbrug alleen reizigers mogen in- en uitstappen (en wel zo snel mogelijk zodat de trein weer terugkan naar het station), er mag zeker geen overlast zijn voor bewoners en er mogen geen goederen of vee worden uitgeladen.

Deze lijn is echter nooit echt rendabel gebleken, op 8 oktober 1933 werden dan ook alle personentramdiensten opgeheven en nam de bus definitief het personenvervoer over. Omdat het tramstation nu ook niet meer in gebruik was, werd het tijdelijk verhuurd aan A.A. van Ooijen, winkelier aan de Noordwal. Tijdens de verbouwing van zijn winkel mocht hij het tramstation tijdelijk gebruiken als winkelruimte.

Uiteindelijk bericht de maatschappij dat op 1 februari 1934 het tramstation gesloopt zal worden.



Jeugdherinneringen

Groot feest was het in onze stad toen op 14 Maart 1921 de “*Rückert Brug*” door zijne Excellentie de Minister van Arbeid Mr. A.P. Aalberse in het bijzijn van vele genodigden officieel werd geopend.

Het ontwerp van deze brug was van de hand van de onderdirecteur van Gemeentewerken de Heer **J.D. Meijsing**.

In de krantenverslagen over deze feestelijke gebeurtenis werd bijna lyrisch gesproken over het fraaie strakke metselprofiel van deze brug welke zich aftekende tegen de daarachter liggende, en majestueus uit het water oprijzende, aloude vestingmuur.

Het is (aldus deze verslaggever) of de oude vestingwallen zich open scheuren om aan de slecht gehuisveste Bosschenaren toegang te verschaffen tot het nieuwe land van belofte.

In onze jeugdjaren stonden we bij de historische achtergrond van deze brug niet stil. Ons historisch spel speelde zich eigenlijk meer af **onder** dan **op** deze brug.

We probeerden daar via de eerste pijler van deze brug over te steken van de dijk aan de Pelssingel naar de dijk aan de Van der Weeghsingel.

We gooiden stenen en graszoden in het water, waardoor op enige afstand van elkaar kleine eilandjes ontstonden. Het was de kunst om springend van het ene naar het andere eilandje de overtocht te volbrengen. Maar niet altijd lukte het. De betreffende waaghals zagen we dan, om meer dan één reden, een aantal dagen niet meer buiten.

Deze waaghalsen waren meestal de oudere Muntel-jongens; de jongere generatie was ingedeeld bij het aansjouwen van graszoden en stenen of stonden op de uitkijk of er ook “*pliesie*” aankwam.

We blijven nog even in de buurt van het water.

Bij de genoemde brug (aan de zijde van de Pelssingel) bevond zich nogal wat slibgrond tegen de pijler, waarop men in de zomerdag, als de waterstand wat lager was, kon gaan staan.

Dit stukje grond werd dan vooral gebruikt voor een sport welke je heden ten dage bijna niet meer ziet; *het slijferen*. Je moest met een steentje zodanig over het water gooien, dat dit stuiterde op het water, waardoor het met kleine boogjes steeds verder ging. Er waren jongens die met hun werpkunst de overkant van de Aa bij de Noordwal haalden.

Waar we deze “platte kiezelsteentjes” verzamelden ?

Bij de Citadellaan langs de Aa was een zand- en grinthandel gevestigd. Met een zekere branie en lef ging een kleine groep daar naar toe om hun broekzakken te vullen met deze steentjes.

En de steentjes die over waren als de aardigheid van dit spel eraf was?

Niet zo fraai om het te vertellen; maar de “*uppers*” van de aan het Aa-talud zittende vissers werden als mikpunt hiervoor gebruikt. De verwensingen van de vissers die wij naar ons hoofd kregen zal ik hier maar niet weergeven.

Voor we de dijk opgaan om ons te vermaken op het “zand”, willen we nog proberen of het lukt wat kwakbollen te vangen in de Aa met een schepnetje.

Op het “zand” langs de Pelssingel, waar nu de witte “noodwoningen” staan, was toen de plek waar de jeugd van de omliggende straten zich verzamelde om te spelen.

Op alle vrije dagen, maar vooral in de Paas- en Grote vakantie, was het hier een bonte verzameling van tentjes die opgetrokken waren van oude gordijnen en tafelkleden; ondersteund door bezemstelen en bijeengehouden door houten wasknijpers.

Op de driewieler genieten van de mooie zomer van 1932.

(Pelssingel)



Ook het graven van kuilen en het bouwen van forten en zandkastelen was voor ons een favoriete bezigheid.

Hoe druk het soms ook was, er was altijd nog wel plaats om te voetballen.

Wat doen we? Drijven; pingelen; doelschieten of gewoon een partijtje trappen.?

Ik zou het niet weten; na al die jaren ben ik de betekenis ervan vergeten.

Ik weet nog wel dat er meestal begonnen werd met “*passen*”; een manier om de beide partijen samen te stellen. Twee jongens liepen op een denkbeeldige lijn naar elkaar toe door beurtelings één van hun voeten voor de andere voet te zetten. Wie het laatst zijn schoen (of een deel ervan) op de grond kon zetten mocht het eerst kiezen uit de aanwezige medespelers. Begrijpelijk dat de besten het eerst werden gekozen.

Waarom weet ik ook niet, maar vóór de wedstrijd begon riepen de spelers uit beide teams om het hardst: **Eerste penanty!!!!!! eerste penanty !!!!!!!!**

Dit terrein werd ook gebruikt voor een bezigheid welke min of meer verweven was met de maand augustus, het VLIEGEREN. Toch gingen we hiervoor liever naar de Vliert, de wind was daar beter!? Je moest wel met z'n tweeën zijn. Eén knaap om de vlieger op te houden; de ander om met het vliegertouw in zijn hand hard te lopen. Nu ik er over nadenk: moest je dan met de wind mee lopen of juist tegen de wind in ??

Lukte het niet om de vlieger de lucht in te krijgen, dan kreeg de “stert” de schuld.

Kort na 1933 (toen de tramdienst werd opgeheven) verdween ook het Gemeentelijk Zwembassin aan deze Singel, in verband met de opening van de nieuwe zweminrichting “De IJzeren Vrouw” in het Prins Hendrikpark. Aan het eind van de dertiger jaren van de vorige eeuw besloot het Stadsbestuur dan ook deze voormalige zwemgelegenheid te dempen.

In eerste instantie gebeurde dit werk door het inzetten van schepen. Toen deze daar niet meer konden varen, werd hun taak overgenomen door zandkarren en vrachtauto's.

Het eerste zand voor deze demping werd aangevoerd door modderschuiten, getrokken door kleine stoomboten. Hun inhoud was afkomstig van baggermolens die elders in de stad onze rivieren de Aa; Dommel of Dieze aan het uitdiepen waren.

Tijdens het uitvoeren van de werkzaamheden voor de demping van de voormalige zwemkom is een van deze schuiten vergaan. Het gebeurde (min of meer gelukkig voor de jeugd in deze omgeving) niet alleen op een plaats nabij de Pelssingel, maar bovendien ook nog in de periode van de zomervakantie.

De jeugd werd door dit voorval op een niet-alledaagse manier aangenaam bezig gehouden. Ik kan me herinneren, dat men rond de gezonken schuit een dam heeft gelegd; daarna werd deze kuil leeg gepompt om vervolgens te proberen het lek te herstellen en het geheel weer drijvende te krijgen.

Helaas lukte het niet.

Er zat niets anders op dan deze schuit ter plaatse met behulp van snijbranders te slopen.

Een of andere oud-ijzerhandelaar schijnt zich met dit werk te hebben belast en heeft waarschijnlijk ook het betreffende sloopafval meegenomen naar zijn werf.

Toen er bij het vorderen van de demping aan dit gedeelte van de Aa (gelegen aan de Pelssingel) hier en daar zand aan het wateroppervlakte zichtbaar werd, probeerden waaghalzen naar de overkant te komen waar toen de Gemeentelijk Kwekerij gevestigd was. Vanwege het aanwezige drijfzand mislukten deze pogingen nog wel eens.

De te hulp geroepen buurtbewoners spanden zich dan in om door middel van een aan hem toegeworpen singel of touw deze jongen weer op het droge te krijgen.

Een enkeling haalde met veel geluk wél de overkant maar kon de pech hebben, wanneer hij daar het talud opkroop, alsnog door de opzichter van de plantsoendienst (de heer Boermans, die op dit complex woonde) in de kraag te worden gegrepen.

Bij al onze activiteiten die wij aan deze waterkant ontwikkelden moesten we rekening houden met de politie welke de Pelssingel op zo'n moment kon passeren.

Niet dat het daar zo'n slechte buurt was, maar we hadden nou eenmaal de pech, dat er in onze wijk verschillende agenten woonden, die op onregelmatige tijden huiswaarts keerden.

Bovendien was er aan het einde van de Pelssingel ook nog een politiepostje waar de agenten tijdens hun ronde gingen uitrusten.

Mocht ondanks alle hindernissen het aan onze helden toch gelukt zijn de overkant te halen, dan liepen deze knapen zo snel mogelijk via het (overigens buiten gebruik gestelde bruggetje) over de Noordwal terug naar de Pelssingel.

Ze werden dan door de achtergebleven veelal jongere buurtbewoners, met een zekere waardering voor hun volbrachte prestatie, begroet.

Het is tijd om naar huis te gaan.

Op deze woensdagavond, zoals gebruikelijk, gaan we naar de bijeenkomst van de Jongenscongregatie in de Kapel van het parochiehuis. Na afloop is er in de benedenzaal gelegenheid om ons een uur lang te ontspannen voor de prijs van 3 cent. Er zijn daar mogelijkheden om te: ping-pongen; (tafeltennissen) sjoelbakken; dammen; kaarten; gezelschapsspelen; etc.

De wat oudere jongens blijven nog even op het zand.

Zij beoefenen het spel van "Land-veroveren." Het werd gespeeld met een "Botermes". Het mes moest altijd zo in het zand geworpen worden, dat het staal in de grond stak en het handvat niet het zand raakte. Om het wedstrijdelement extra moeilijk te maken werd het mes vanuit allerlei standen naar de grond geworpen. Er waren er die dit presteerden vanaf het voorhoofd, armen, schouders en weet ik al niet.

Mij lukte het niet; maar er moeten ook toeschouwers zijn.

Over de vraag: hoe wij ons in de buurt van de brug nog meer vermaakten, heb ik echt even na moeten denken.

De aard van het spel was ook min of meer gebonden aan de tijd van het jaar.

Een "goeie winter" betekende voor ons: slibberen op een ijsbaantje ; trekken met de slee ; sneeuwballen gooien.

In de wintertijd werden er thuis (of bij je vrienden) spelletjes gedaan als: Mensch erger je niet; Vlooienspel ; Hamertje tik ; Knikerspel ; Trix of Meccano ; etc.

Wat voor de "muntelmeisjes" het snoepgoed *manna* was om thuis winkeltje te spelen, dat was voor de jongens: "*ut flèske met sèpwater*". Als het maar lang genoeg tijdens de wintermaanden in een donkere kast stond, kon je: "*lèkker schuimke trekken*".

Opvallend is het, dat de meeste buitenspelen in een bepaalde volgorde gerangschikt waren. Niet altijd beschikte je over de vereiste attributen voor een bepaald spel. Er ontspan zich dan een levendige ruilhandel; als ik van jou dit mag hebben, dan mag jij van mij dat.

Ook ouders probeerden het betreffende speelgoed (bij een gezin waar de grotere kinderen er geen belangstelling meer voor hadden) voor een prikkie te kopen.

Wanneer de weersomstandigheden het maar enigszins toelieten verschenen er al vrij vroeg in het voorjaar de STEPS en de GLIJERS in het straatbeeld. Het verschil in de benaming zou

'm zitten in de uitvoering van de betreffende banden: een harde rubberband of een luchtband. Een enkeling was in het rijke bezit van een eenvoudige fiets.

In dezelfde periode liepen wij ons warm met de REPEN en de HOEPELS. Het repen werd gedaan met houten hoepels die in onze omgeving te koop waren bij Kuiperij Adams op de Noordwal. Je had ook ijzeren hoepels die gemaakt waren van een zware uitvoering massieve staalpijp, waaraan een ijzeren stok door middel van een oog bevestigd was.

Smid Thijs van den Dungen aan de Zuid-Willemsvaart had deze hoepels soms te koop. Overigens (in tijd van nood) met een fietswiel zonder spaken lukte het spel ook.

Eén van de buitenspelen voor jongens én meisjes was het TREFBALLEN. Wat ook gezamenlijk werd gedaan was het PUTJE TREKKEN. De deelnemers stonden in een kring en hielden elkaar aan de handen vast. Door deze sliert te bewegen probeerde men één van de jongens of meisjes op de putdeksel te laten trappen. Die was dan af.

Een echt meisjesspel was het HINKELEN. Het werd gespeeld in een met krijt getrokken hinkelperk met in de kop hiervan de woorden: Hemel, Hel en Vagevuur. Bij gebrek aan voldoende deelnemers mochten ook de jongens wel eens meedoen.

En wie kent nog het STELTLOPEN

De eerste beginselen op het pad naar het beheersen van deze sport, was de kunst om het evenwicht te bewaren als je op deze stelten stond. Dit kon men het beste onder de knie krijgen door te oefenen langs de muren van de huizen; dan voorzichtig losstaan en naar voren gaan.

Nog een favoriete sport was het KOEKERELLEN.

Een priktol verder drijven over de straatstenen door het slaan met een touwtje, dat bevestigd was aan een stokje. Voor de oudere jongens was er de haktol. Soms werd als onderdeel van het spel door hen *het pikken of hakken* beoefend. Dit was een bepaalde manier van gooien met de bedoeling het exemplaar van je medespeler te raken.

Het vangen van MEIKEVERS om ze in een jampotje te doen, was een bezigheid welke gebonden was aan de periode rond de maand mei. We lieten de beestjes ook wel rondvliegen door een draadje aan een van hun pootjes te binden. Soms was er na korte tijd alleen nog het pootje aan de draad; het kevertje had zijn vrijheid herkrege. Wij gebruikten voor deze meikevers liever het Bossche woord MULDERS. Samen met mijn vader togen we naar een struikgewas, dat groeide in de buurt bij Sluis 0, daar zaten ze met bosjes. Wellicht in dezelfde periode, maar dat weet ik niet meer, haalden we daar ook het materiaal voor pijl en boog om indiaantje te spelen.

Eveneens onder geleide togen we, zodra 's nachts de eerste storm over onze stad was getrokken, naar het Kardinaal van Rossumplein of de Casinotuin om kastanjes te zoeken. Thuis gekomen wreven we ze eerst op tot ze glommen en door er luciferhoutjes in te steken maakten we allerlei figuren. We konden er uren mee spelen.

Dichter bij huis, in de beplanting langs de kerk in de Geert van Woustraat, probeerden we Onze-Lieve-Heerbeestjes te vangen. We bewaarden ze dan in een leeg luciferdoosje.

Nog een echt straatgebeuren (dat hier in deze opsomming niet mag ontbreken) was het BOKSPRINGEN. Eén van de jongens ging gebogen staan vlak naast de stoeptrand. Als alle

deelnemers er over gesprongen waren, verplaatste hij zich een stap verder. Opnieuw werd door de deelnemers gesprongen. Wie de sprong niet haalde was af en moest bok gaan staan.

Een zeker zo populair spel voor alle leeftijden was dat van VANGERTJE spelen. Er waren vele varianten in dit spel, maar ze vertoonden toch allemaal een bepaalde overeenkomst. Eén der deelnemers was de vanger, de anderen verstopten zich. Ontdekte de vanger een van de knapen, dan riep hij (onder het slaan met een leeg blikje op de straattegels) zijn naam. Wie van de (nog) niet-gevangen spelers kans zag het blikje weg te schoppen, verloor daarmee alle gevangenen uit het hok. Deze spelvariant werd door ons "KIERIE-JOTTEN" genoemd.

Tot slot het KNIKKEREN.

Het verschil weet ik niet meer zo één, twee, drie, maar in onze knikkerzak hadden we: *schutjes ; glazeren ; netjes ; stuiters ; en looieren.*

Soms speelden we het spel in een kuiltje tussen twee kapotte straatstenen; maar meestal trokken we via de goot het hele pleintje rond.

Aan het begin van het spel hadden we een volle knikkerzak, maar het kon gebeuren dat aan het einde je voorraad aardig geslonken was. Misschien kwam het wel door een van de spelregels: *tikkie-enne.*

Wie nog weet wat het betekende mag ook meedoen.

We doen nog één potje en dan gaan we naar huis; want morgen is het weer vroeg dag.

Met dank aan:

Het Stadsarchief 's-Hertogenbosch, met name Monique Brummans en Laurens Ruzius.

Bijdrage over het Tramstation Rückertbrug/Pelssingel van Frans J. Peters op de website van Slagerij het Pelske (www.slagerijhetpelske.nl).

Bijdrage Hans Willems en Eddy Smits in 'De Muntel 's-Hertogenbosch. Een nieuw Land van Belofte 1921-2001', deel 1.

Diverse eerdere verschenen publicaties van de auteur Henk Bruggeman, zie <http://www.henkbruggeman.nl/>