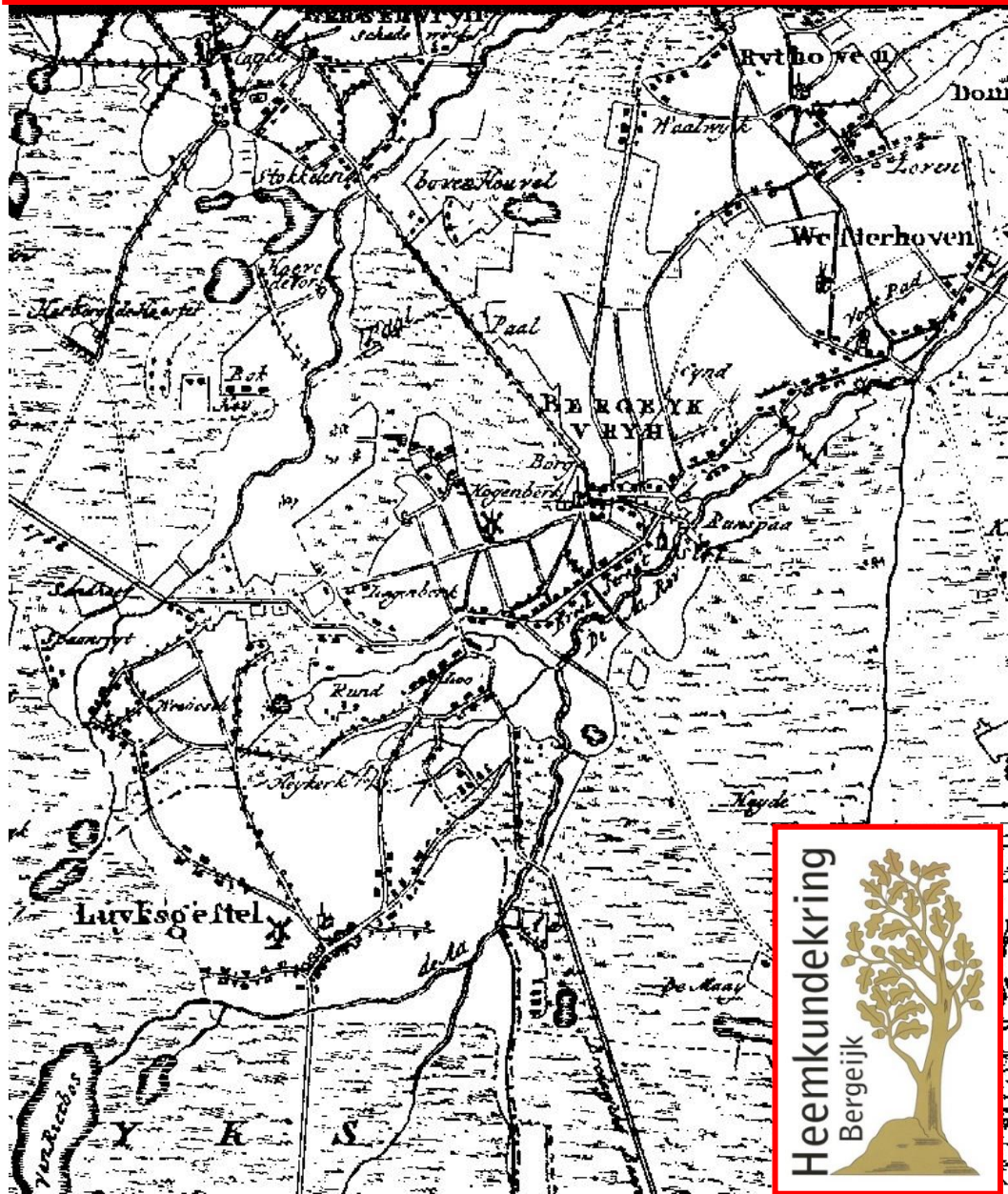


DE KEERSOPPER

Jaargang 16

Nr. 61

maart 2021



DE KEERSOPPER

NR 61 maart 2021



TWEE WERELDEN VAN VERSCHIL

Papier is geduldig. Geduldiger papier dan dat van onze Keersopper is er niet. Dat blijkt weer nu het kersverse nummer 61 in één beweging twee werelden van verschil in beeld brengt.

De eerste helft doet verslag van het ronkende geweld waarmee het gemotoriseerd verkeer het eeuwenlang in aangename rust gedompelde Bergeijk overheerst heeft. Een ontwikkeling die in het begin van de vorige eeuw bijna als een idylle op gang kwam. Er reden al gauw auto's in Bergeijk. Maar ze mochten niet harder dan twintig kilometer per uur en moesten remmen als er koeien, een paard of honden in zicht kwamen, want die mochten niet de stuipen op het lijf worden gejaagd. Onze goed ingevoerde verslaggevers Ad Tilborghs, Jaap Bussing en Theo Antonis doen in woord en beeld verslag van de tumultueuze ontwikkelingen die op dit rustieke begin volgden.

Het tweede deel is daaraan volledig tegengesteld. Het gaat over de zich doodstil voltrekkende geschiedenis van het kerkhof bij de Hofkerk.

Een verhandeling, door Johan Biemans ontleend aan Hoofdstuk VII, 'De Kerkhoven' in het dagboek van de onvolprezen Meester Panken, en aan de hand van zijn eigen (indrukwekkende) fotoverzameling. Een verstilte *petite histoire* met heel aandoenlijke trekjes.

Wij wensen u veel leesplezier.

Cas van Houtert (eindredacteur)

HOE DE AUTO BERGEIJK EN BERGEIJK DE AUTO VEROVERDE

Het moet een wondermooie dag zijn geweest toen de eerste auto Bergeijk aandeed. Dat gebeurde op 6 Juni 1903. Dankzij de onvergelykelijke meester P.N. Panken zijn ‘man en paard’ ons bekend. “Dienzelfden dag bezocht een zoon van de graaf van Bercheyck uit Antwerpen den zeer Ew. hr. Pastoor op ’t Hof te Bergeik. Per automobiel”. Het was een veelbelovende voorbode van de nieuwe tijd, maar het is zeer de vraag of Bergeijk daar ook zo over dacht.

Het was niet alleen in Bergeijk dat de auto nieuwsgierig, maar ook met argwaan bekeken werd. Heel Nederland wist rond 1900 nog niet zo goed wat het met de auto aan moest. De nieuwe vinding leek voorlopig vooral een gevaar op de weg. Om dat gevaar te beteugelen werden allerwegen maatregelen nodig geacht.

De trein was toen nog het snelste (en aangenaamste) middel van personenvervoer. Hij was comfortabel, reed goed op tijd en bracht de reiziger snel op de plaats van bestemming. Althans in de buurt daarvan. Ook in onze regio liep in die tijd een trein. Voor Bergeijk lag het dichtstbijzijnde treinstation in Valkenswaard, op het traject Eindhoven-Hasselt. Maar deze lijn werd voornamelijk gebuikt voor goederenvervoer. Het Valkenswaardse station werd geopend op 20 juli 1866 en – bij gebrek aan baten – gesloten op 5 november 1945.

De auto was rond 1900 beslist geen populair en gangbaar vervoermiddel; erin rijden was eigenlijk meer een dure vorm van sport die slechts weinigen zich konden (of durfden) veroorloven. Degenen die er voor kozen, moesten de wegen van die tijd op de koop toe nemen: slecht, stoffig, vol steenslag en vooral: vol kuilen.

Van rijvergunning naar nummerbord

De overheid was in 1898 van mening dat voor ‘het berijden van rijkswegen met motorvoertuigen’ een vergunning noodzakelijk was. De auto, zo was de algemene overtuiging, vormde een gevaar voor andere weggebruikers. Om dat gevaar te registreren en, voor zover mogelijk, te beteugelen, bedacht de overheid dat iedere auto een ‘cijferbord’ moest dragen. Wie na

zonsondergang met zijn automobiel de weg op wilde, moest er voor zorgen dat zijn vehikel ook voorzien was van een ‘helderlichtgevende lantaarn waarvan het licht vooruit en zijwaarts goed zichtbaar’ was. Wat de snelheid betreft: men was in die tijd gewend aan die van paardenkarren en voetgangers. Wie sneller ging, vormde een ernstig risico. Daarom moest de bestuurder, als hij paarden of ‘langs den weg gedreven vee’ tegenkwam, onmiddellijk stoppen of op z’n minst vaart verminderen, zeker als hij merkte dat de dieren schichtig werden. Bovendien was het hem verboden sneller te rijden dan 20 km per uur.

In die stemming lag ook een goed herkenbare nummering, een ‘kenteken’ dus, voor de hand. Met de eerste versie van het nummerbord was ons land zijn tijd vooruit. Nederland beschikte als eerste over een nationale kentekenplaat. Het verhaal gaat dat de behoefte aan een nummerbord ontstond omdat per fiets surveillerende politiemannen het steeds sneller wordende autoverkeer niet meer konden bijhouden.



De Lutzmann-automobiel in Zoutkamp met kenteken '1' (Beeld Groninger Archieven)

In 1906 werd de laatste ‘rijvergunning’ afgegeven. Zij maakte plaats voor een ‘rij- en een nummerbewijs’. Dat werd volgens een provinciaal systeem opgezet. Ieder nummerbord begon met een of twee letters, om de provincie van herkomst aan te duiden.

Noord-Brabant kreeg de letter N toegewezen. Na een kalm begin liep het storm bij de instanties. Tussen 1906 en 1951 werden ruim 99.000 ‘Brabantse’ kentekens op naam uitgegeven.

De voorhoede van Bergeijk

Terug nu naar Bergeijk; daar was de nieuwe tijd ook in alle hevigheid aangebroken. Op Internet is een landelijke lijst te vinden met ‘nummerbewijzen voor motorrijtuigen’, afgegeven vanaf 1906 tot en met april 1924. Filteren op Bergeijk (en Bergeyk) levert bijna vijftig automobilisten met een N-nummer op.

Het laagste nummer is N-746, het hoogste N-12343.

De eerste 25 N-nummers werden uitgegeven aan:

746 S. Geraerts
1116 P.A. Barentsen
1169 H. L. A.M.Fick
2272 M.A.G van der Grinten
2289 M.J. Alewijns
2442 J.B.A. Dickens
2490 J.C. Kuyken
2531 L. van Willekens

Later gevolgd door:

2839 L. Willems; 2851 J. Royers; 3686 dr A.B. Goedemans;
3921 C.J.A. Poppel; 4243 L. Lemmens; 4263 J.J. Rijnders;
4814 Coöp. Stoomzuivelfabriek St. Bernardus; 6615 F. van Veldhoven;
7567 Coöp. Stoomzuivelfabriek St. Bernardus; 7679 H.A. Spooren;
7951 B. Janssen; 8167 C. Gijsbers; 8446 A.G.A. Gompel;
8930 P.J.C. van Herk; 9104 J.P.M. Caron; 9754Th. A. J. Brok;
9942 Franken.

In Riethoven: 1890 A. Smets;

In Luyksgestel: 3276 R. van der Cruysen.

Het begeerde papiertje

Nederland kende sinds 1 januari 1906 een officieel landelijk geldend rijbewijs. De eerste rijbewijzen waren zeer eenvoudig; er waren slechts twee categorieën. Het verkrijgen ervan was eveneens heel simpel. Het rijexamen bestond nog niet en ook een geneeskundige verklaring was niet nodig. In 1927 vonden ter zake ingrijpende wetswijzigingen plaats. Om in aanmerking te komen voor een rijbewijs moest voortaan een verplichte medische keuring plaatsvinden en een rijexamen worden afgenomen. Tot 1934 bestond dat examen uit een kwartier autorijden. In 1934 werd de tijd verdubbeld naar een half uur. Examinatoren kregen periodiek instructies met betrekking tot de te volgen methode. De kandidaten werden van tevoren op de hoogte gebracht van de eisen die golden bij de examenrit. Er werden folders verspreid met informatie over verkeersborden.

In dit verband verdient de kleurrijke Bergeijkse huisarts dr. A.P.A Hoyinck van Papendrecht een eervolle vermelding. Naast zijn drukke praktijk vond hij ook nog tijd en ruimte om op een heel eigen wijze de mobiliteit van Bergeijkse artsen te bevorderen. Hij was namelijk aangesteld als examinator in het kader van de toekenning van rijvaardigheidsbewijzen, een taak die hij met de verve die wij van hem kennen beoefende.



De T-Ford waarmee dokter A.P.A. Hoyinck van Papendrecht zijn patiënten bezocht. De foto behoort tot de collectie van Paul Hoyinck van Papendrecht.

Bij zijn entree in Bergeijk, in 1917, wees niets er op dat hij zich als een soort ‘snelheidsduivel’ zou ontwikkelen. Hij had kort voor zijn aanstelling een van zijn benen gebroken en bewoog zich voort op een speciaal voor hem geprepareerd rijwiel, half fiets-half step. Maar al in 1919 schafte hij zich een automobiel aan, een T. Ford met het kenteken N-3710. De virtuositeit waarmee hij zich daarmee voortbewoog, bleef niet onopgemerkt. Zij bracht de ANWB ertoe hem als examiner rijvaardigheid aan te stellen.

Aan zijn opvolger, dokter A. Smulders, danken we een beeld van de wijze waarop de examiner zijn taak uitvoerde.

“Hij nam de kandidaat mee op levensgevaarlijke routes door de rimboe rondom Bergeijk en tot slot moest men proberen om achteruit de poort van het doktershuis binnen te rijden. Menige poort is gesneuveld in die tijd. De motorrijders nam hij mee in zijn (toen nog zeer grote) tuin. Hij wees hen een kronkelpad aan en verborg zichzelf achter een bosje. Als de motorrijder naderde, liet hij onverwacht zijn hond los of wierp hij een melkbus op het pad om de reactiesnelheid van de kandidaat te peilen. Later moesten zijn zonen onverhoeds uit de schommel of uit de bomen springen, hetgeen met enthousiasme gebeurde. Toch geloof ik dat men, ondanks de schrik die men beleefde, gemakkelijker aan zijn rijbewijs kwam dan tegenwoordig!”

Cijfers, letters, cijfers ...

Om een beeld van de stormachtige ontwikkelingen op nationaal niveau te volgen, doen de veranderingen op het gebied van de nummerborden goede diensten. Omdat het verkeer steeds vaker de provinciegrenzen overschreed, werd in 1951 overgegaan op een nationaal systeem. Hiervoor werd de RDW (Rijksdienst voor het Wegverkeer) in het leven geroepen. Tot op heden is dit de dienst die de registratie en uitgifte van Nederlandse kentekenbewijzen beheert. De eerste serie van het landelijke systeem bestond uit twee letters, twee cijfers en weer twee cijfers (XX-99-99).

Een belangrijk verschil met de periode vóór 1951 was dat de kentekens nu niet langer aan de eigenaar van de auto maar aan de auto gekoppeld waren. Zij bleven steeds bij dezelfde auto, ook als die van eigenaar verwisselde. In 1965 werden de letters achter de cijfers gezet (99-99-XX). In 1973 kwamen de letters tussen de cijfers terecht (99-XX-99). In 1978, toen de series met twee letters en vier cijfers op waren, werd overgeschakeld op een serie met vier letters en twee cijfers (XX-99-XX). In 1991 werden de cijfers achter de letters gezet (XX-XX-99). En in 1999 kwamen de cijfers vóór de letters terecht (99-XX-XX). In 2008 ging men over op een nieuwe serie met drie letters en drie cijfers (99-XXX-9). Zo was er voortdurend weer iets nieuws te beleven op de weg. (De overheidsdienaren hadden het er maar druk mee.) Omdat het autopark steeds maar bleef groeien, moesten er telkens weer nieuwe reeksen worden ingevoerd: 99-XXX-9, 9-XXX-99, XX-999-X, X-999-XX, enz., enz.

De groei: van bescheiden tot stormachtig

In 1896 reed in Nederland de eerste auto rond. In de jaren daarna was de toename bescheiden; in 1907 waren er 1.500, in 1913 4.000 personenauto's. Na de Eerste Wereldoorlog kwam er meer vaart in de groei. In 1924 reden er al 31.000 auto's rond in Nederland. In 1950 waren het er 139.000, in 1960 al 522.000. In de jaren zestig vervijfvoudigde het aantal. In 1970 waren er 2.405.000. In 1990 was het aantal opnieuw verdubbeld: 5.118.000. In 1999 werd de grens van 6 miljoen doorbroken, in 2006 ging de grens van 7 miljoen voor de bijl en in 2016 knapte de grens van 8 miljoen personenauto's.

Ad Tilborghs en Theo Antonis

Bronnen:

- dagboeken van Panken;
- nagelaten notities van Wim van Dooremolen,
- database BHIC;
- wegenwiki.nl;
- oldtimernederland.nl;
- conam.nl.
- Kempenlandinfo 1994

VAN 'VOERMANSKAR' NAAR VRACHTWAGEN

Allang vóór de auto zijn intrede deed, was er tussen landen, steden en dorpen van een intensief goederenvervoer sprake. Het werd verzorgd door voerlui, die zich daarbij op grote schaal van paard en wagen, op kleine schaal van de bokkenkar bedienden. Uit een studie over het vrachtvervoer over land (niet over water dus) van en naar de haven van Antwerpen blijkt dat er tussen 1488 en 1556 in Bergeijk al drie voerlui actief waren. Eersel telde er zelfs twaalf.

Zo kende elk dorp zijn eigen voerlui.

Eerst het verhaal van Daris-Expeditie Bergeijk BV. Dat vierde in 1994 zijn honderdjarig bestaan en werd bij die gelegenheid geëerd met feestelijke artikelen in diverse regionale bladen. Daaraan ontlenen wij onderstaand relaas.



Het begint met een advertentie in de Meierijsche Courant van 4 april 1894. *“Ondergetekende, wonende te Bergeijk, in de Broekstraat, zal te beginnen op dinsdag 10 april, een Voermanskar doen lopen, van Bergeijk naar Eindhoven en van Bergeijk naar Luijksgestel v.v. Tweemaal per week. Zaterdag en Dinsdag. Hij beveelt zich minzaam aan en belooft eene prompte nette en civiele bediening.”* Was getekend: Jan Daris.

Deze Jan zou de boeken ingaan als de oprichter van een bloeiend familiebedrijf. Binnenshuis werd hij later ook wel aangeduid als Jan I, ofwel: Jan den Urste.

In de artikelen die verschenen ter gelegenheid van het eeuwfeest is een hoofdrol weggelegd voor Tante Hanneke, de dochter van Jan I. Zij was kort tevoren eenennegentig geworden, was nog volledig ‘bij de tijd’ en kon als geen ander over de beginjaren van de firma Daris vertellen. Als jong meisje had zij haar vader ’s morgens voor dag en dauw met paard en huifkar de weg op zien gaan. Maar niet dan nadat zij twee lunchpakketten had klaargemaakt, boterhammen voor de voerman en een brood voor het paard. Daags tevoren had Tante Mie met haar hondenskar in Bergeijk en omgeving de boodschappen opgehaald, voornamelijk bestaande uit kleinigheden: een zak suiker, een baal rijst, een doos koffie, een bak bier, een krat ranja of een staaf ijs of ijzer. Op de adressenlijst stonden winkeltjes, cafés, een herberg, soms een smid of een andere handwerksman. En natuurlijk ook particulieren. Boeren, burgers en buitenlui. Een naaister die een stuk of tien knoopjes had besteld of een apotheek die op pillen en poeiers zat te wachten. Ook de afzenders waren kleinschalig. Kleine bedrijfjes: een boterfabriekje, een sigarenmaker of een brouwerij. Soms was er plotseling een ‘uitzonderlijk transport’ aan de orde en ook daar deinsde Jan Daris niet voor terug. Tante Hanneke herinnerde zich dat hij voor molenaar Van Laarhoven in Hilvarenbeek een molenwiek op moest halen. Dat moet, bij het ontbreken van harde, rechte en goed berijdbare wegen een enerverend karwei zijn geweest. Jan I was niet bang uitgevallen, of toch misschien wel, want in zijn nalatenschap werden een bezweringsformule tegen boze geesten en hekserij en enkele door geestelijken verstrekte ‘reizegens’ aangetroffen. Voor zover bekend liet

zijn ‘prompte nette en civiele bediening’ niets te wensen over, maar dat ‘de voermanskar’ in die eerste jaren bepaald geen vetpot was, staat wel vast. Na dertig jaar trouwe dienst vond Jan het welletjes en droeg hij zijn zaak over aan zijn zoon Jaon (Adriaan) die het werk met de paplepel toegediend had gekregen en in 1926 de teugels overnam. Na enkele jaren verkocht hij paard en wagen (voor duizend gulden) en kocht hij een vrachtauto, een hypermoderne Ford. Daarmee schakelde het bedrijf naar een hogere versnelling en een zwaardere klasse. Het leek dat het bedrijf vleugels kreeg. Hoewel... vleugels? Het ging wel allemaal nog over de grond en meestal over wegen die hoge snelheden niet toestonden. Anderzijds: Het bedrijf had de tijd mee nu boeren zich allerlei nieuwe machines konden permitteren. Die moesten wel worden opgehaald en afgeleverd. Ook Den Bosch lag nu binnen de horizon van het bedrijf. Het duurde niet lang of er kwam een tweede vrachtwagen bij. Dorus Daris werd tot tweede chauffeur gepromoveerd. Ook hij kreeg het drukker en drukker. Er ontstond een constante stroom van groente en fruit van het platteland naar de snel groeiende steden. “Alle gezinsleden van de familie Daris waren onderhand dag en nacht bezig met een prompte, nette en civiele bediening”, concludeert de schrijver van een jubileumartikel.

En toen werd het oorlog. Voor het land, de mensen en veel bedrijven een regelrechte ramp. Zo ook voor de familie en het bedrijf Daris. In het zicht van de Duitse inval eiste het Nederlandse leger een van de wagens op. Die verdween volledig uit het zicht. In 1942 kwamen de Duitsers de resterende vrachtwagen ophalen. Het bedrijf was terug bij af. Jaon nam weer plaats op de bok van de kar en nam, zoals zijn vader hem had geleerd, weer de teugels ter hand. Moeilijke tijden braken aan. De jaarrekening van 1943 maakt duidelijk hoe zwaar het bedrijf getroffen werd. De jaaromzet zakte naar f. 3.330,90. Een omzet dus van een tientje per dag. De netto winst viel terug naar f. 1.786,- . Een jaarinkomen waarvan verschillende gezinnen van moesten leven. Het was geen kwestie van leven maar van overleven. Een lot dat de familie overigens met veel Bergeijkenaren deelde.

Zodra de oorlog voorbij was, kwam er, dankzij het elan van de wederopbouw, met een sneltreinvaart weer garen op de klos. Zij het dat er voorlopig nog geen vrachtwagens beschikbaar waren. Een door het leger afgedankte jeep bracht uitkomst. De paardenkar werd omgebouwd tot een aanhangwagen, die aan de met een flinke motor uitgeruste jeep gekoppeld werd. Wie niet sterk was, moest slim zijn in die dagen. En slim waren ze bij Daris.

De snel toenemende welvaart, de opkomst van veel kleine en middelgrote bedrijven, niet alleen in Bergeijk maar in de hele Kempen, werkte een geweldige toename van vrachten in de hand.



Foto: Het laden van een vracht stenen bij de steenfabriek 'de Koraal' te Zeelst.

In 1957 deed Jaon een stap terug en nam de derde generatie Darissen: Jan III en Fons, het roer over. Een positief teken aan de wand was dat de oude huisvesting, de boerderij aan de Broekstraat, veel te krap werd. In het voorjaar van 1961 werd aan de Kleine Broekstraat een ruimer bedrijfspand betrokken. De firma had nu de wind flink in de zeilen en kreeg in Bergeijk en omstreken zo ongeveer het alleenvertoningsrecht. Intussen werden ook in het bereik van de firma de grenzen verlegd. Wat begonnen was op het traject van Bergeijk naar Eindhoven en van Bergeijk naar Luyksgestel (en dat tweemaal per week) bestreek nu de hele Benelux. En dat in een tweemaal per 24 uur service.

En nog altijd in de geest van een ‘prompte nette en civiele bediening.’ En dus werd de Kleine Broekstraat te klein en verhuisde het gezelschap in 1979 naar een hypermoderne en veelbelovende – de naam zegt het al – Kennedylaan. Daar kon de firma met een oogverblindende vloot Mercedessen pas echt zijn vleugels uitslaan.

De firma Daris was niet de enige die in de jaren twintig paard en wagen op stal zette en verving door een gemotoriseerde zwaargewicht. Ook andere transportondernemingen in onze toenmalige gemeenten waagden de sprong. Zo schafte de transportondernemer A. Antonis te Riethoven in 1928 een DAF 4 tonner aan.



Foto: de scoutinggroep aan boord van het ‘vlaggenschip’ van de firma Kwinten

Ook transportonderneming N. Kwinten in Westerhoven voorzag zich van een kloeke vrachtwagen. Die leende zich bij gelegenheid ook voor een niet alledaags karwei. Bijvoorbeeld het uitstapje van de scoutinggroep.

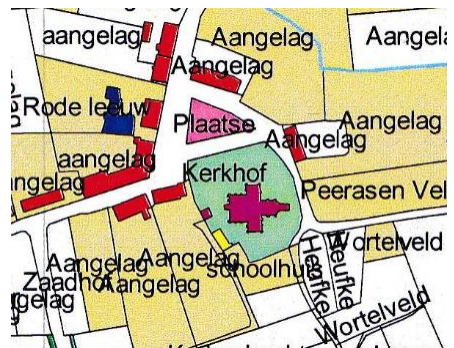
Jaap Bussing en Theo Antonis.

HET KERKHOF BIJ DE HOFKERK

In het laatste hoofdstuk van zijn Beschrijving van Bergeijk beschrijft meester Panken de beknopte geschiedenis van het kerkhof rondom de Hofkerk¹. Let wel: rondom de kerk; onze generatie kent nog alleen begrafenissen aan de zuidkant van de kerk. De informatie daarover vinden we in zijn Dagboek, met de eerste vermelding in 1863: *Bergeijk had tot 1829 slechts 1 kerkhof*. Daar mogen we uit afleiden dat ook de overledenen van 't Loo en De Weebosch, ook de protestanten, hier op 't Hof hun laatste rustplaats vonden.

Bergeijkenaren van mijn leeftijd die nu nog in leven zijn, hier geboren en getogen in de twintigste eeuw, weten niet beter of het kerkhof was tot 1950 in gebruik zoals het er qua omvang nu nog uitziet. Weliswaar met nog slechts weinig grafmonumenten die de tand des tijds hebben doorstaan. Niemand van ons heeft nog begrafenissen aan de marktkant van de kerk meegemaakt. Behalve die van de militair Johan Jansen, die sneuvelde bij het begin van de Tweede Wereldoorlog, en de drieëntwintig Engelse soldaten die hier in september 1944 tot mei 1950 een tijdelijke rustplaats vonden. In de tijd van Panken was het kerkhof aan de zuidkant veel kleiner. Aan de hand van zijn dagboek krijgen we een indruk wanneer en hoe het veranderde en groter werd. De vroegste foto's die er van het kerkhof bewaard zijn, brengen deze ontwikkeling in beeld. Maar dan naderen we al het eind van de negentiende eeuw. Het dagboek van de meester helpt ons niet verder dan de sterfdag van Panken in juli 1904.

Kerkhof volgens het kadaster 1830/32. Het schip van de kerk is nog niet verlengd. De sacristie is uitgebouwd oostelijk aan het priesterkoor. De school en schoolhuis (geel) zijn dan nog in gebruik. Vóór 1830 werd nog begraven aan de noordkant van de kerk.



¹ Panken, Hoofdstuk VII De Kerkhoven, p. 427-430.

1877

Op 4 januari – ik citeer – had de begrafenis en plechtige uitvaart van tante Johanna Rumolda van Moll-Willems plaats; zij rust op het aloude kerkhof, eenige meters noordwaarts het gebeente mijner voortreffelijke moeder, sinds welker begrafenis in 1859, het kerkhof overgraven is.²

1880

Den 29 Oct. is te Bergeijk het kostbaar monument op het graf van den WelEd. Hr. Dr. A. Raupp [Frederik August Alexander 1814-1878] op drie karren aangebragt. Mevrouw had het bij Luik besteld, waar het vervaardigd is. Per spoor is het tot Valkenswaard vervoerd. Behalve het zware dekwerk of de eigenlijke zerk bestaat dit gedenkteken nog uit een kruis aan 't hoofdeinde. Het opschrift bevat eenige fouten die hersteld zullen worden, wanneer tevens het hekwerk zal voorzien zijn. Een gelijksoortige grafsteen ter gedachtenis van den WelEerw. Hr. Pastoor Raupp, te Dommelen begraven, is toen ook per trein te Valkenswaard gearriveerd. Op de plaats waar op diens zerk een kelk gebeiteld is, ziet men op dien des docters een krans. Elk monument weegt 7000 halve kilo's, dus de beide 14000. Daags vóór de aankomst van 't monument te Bergeijk arriveerden er 's avonds 2 werklieden (die geen vlaamsch verstonden) van den steenhouwer, aan wien de 2 zerken besteld waren. Zij hebben ze den volgenden dag achteréén te Bergeijk en te Dommelen op het graf gesteld, nadat deze eerst nog met een' tweeden muur ommetseld waren geworden, ten einde ze beter tot het dragen van het zwaren gesteente bestand zouden wezen. Het monument is 2.50 meter lang en 2.20 m breed.³

Tot zover het citaat. Deze mededeling geeft houvast aan de vroegste foto's die er van het kerkhof zijn gemaakt. Deze grafzerk van F.A.A. Raupp werd in 2020 gerestaureerd.

² Dagboek p. 1058.

³ Idem p. 1242-43.

1881

Daags na Driekoningen (7 Jan.) is te Bergeijk het grafmonument van Dr. A. Raupp en dat van zijn' Broeder Pastoor L. Raupp te Dommelen van een staketsel voorzien en zijn de abuizen op het eerstgenoemde hersteld. In plaats van de lossing der staketsels aan de statie te Valkenswaard was zulks aan die te Eindhoven geschied, waarom ze niet op hunne bestemming aanwezig waren, toen de zoon van den leverancier uit Luik aangekomen was, om ze bij het graf te stellen, zooals dan, na veel vertraging door hem gedaan is. Eenige overgebleven Ringen van 't grafmonument Dr. A. R. zijn in Mei 1887 mij ter bewaring gegeven.⁴

1887

Zondag 27 [februari] eerste in den vasten, sprak de Eerw. Hr. Pastoor [Ant. Wilh. van Asten] op 't Hof over de belangrijkheid eener christelijke begraafplaats. Dewijl die 'wat klein' is behoefde deze vergrooting, waartoe hij de hulp der parochianen bij de ophooging van het te vergrooten deel verzocht. Voor een christusbeeld daarop te plaatsen, waaraan aflat voor de overledenen verdiend kon worden, had hij reeds gezorgd. Drie fruitbomen op het te vergrooten stuk zijn 8 Mt [maart] geruimd.⁵

Vrijdag 11 Maart kwam de heer Barette uit Eindh. te Bergeijk, wanneer het graf van Mej. Raupp nog met 8 lagen gewonen steen hooger is gemetseld, De volgenden dag half 10 ure arriveerden per kar de zerk, waarbij eenige arbeiders van den steenhouwer. Na lang schoon winterweder begon het te sneeuwen, wat tot den namiddag voortduurde. Om den zerk op het graf te bevestigen was eene overhuiving gemaakt wegens het koude slechte weder, waaronder de steenhouwers hun werk verricht hebben. De familie Raupp meende op dien kostelijken zerk ook den naam van wijlen Mej. Sophie R. te doen plaatsen, doch bij het melden daarvan was zulks te laat.⁶ Deze zerk van [Johanna M.H.W.] Raupp is nog aanwezig en eveneens in 2020 gerestaureerd.

⁴ Idem p. 1251.

⁵ Idem p. 1583.

⁶ Idem p. 1587.

1887

15, 16 en 17 Maart is de Hofkerk geheel gestoft.⁷

Voor de vergrooing van het kerkhof te Bergeijk, (zie bl. 1583) zijn 3 dezer [juni] de laatste karren zand gereden. De pastoor dankte hen daarvoor in de kerk Zondag 12 dezer.⁸

1888

Den 16 December (daags na de begrafenis mijns waarden Broeders) is het Kruis met levensgroot Christusbeeld, uit Valkenswaard, waar het maanden berust en hersteld was, op het kerkhof der parochie van het Hof vervoerd. Het werd in de nabijheid van het tot nu toe bestaande houten Kruis gelegd. Men meende het achterëenvolgens te plaatsen, doch moest om het slechte weder op dien dag uitgesteld worden.⁹

1889

Maandag 26 maart. Op dien dag zag ik de verplaatsing van 5 linden van 't dorpsplein op het vergroot deel van 't hofkerkhof langs de oostzijde. De 3 overige of grootste linden van de nu vernietigde boomenrei, ten zuiden van 't plein en dus noordwaarts de kerk, worden elders geplant. Tusschen de weggenomen rei en het boomplein loopt de weg, tot welken ik vóór 1830 nog lijken heb zien begraven. Bij de ruiming der gezegde boomen trof men dan ook weder vele doodsbeenderen aan. Deze zijn op die plaats in den grond bedolven. Bij de ruiming der 3 laatste linden, bij den ingang van 't kerkhofplein, ontmoette men ook beenderen. 30 April zijn te Bergeik aan 't Dorpsplein bij de kerk de 3 nog staande linden onder de andere in het plein geplant, twee daarvan waar 2 kanadaboomen gerooid zijn. Hoewel deze een paar jaren na de linden gepoot waren, overtroffen ze de linde verre in hoogte.¹⁰ 26 Mei kwamen de beeltenissen van Maria en Johannes, bestemd onder 't Christusbeeld op 't kerkhof geplaatst te worden op 't Hof aan.

⁷ Idem p. 1588.

⁸ Idem p. 1599.

⁹ Idem p. 1648.

¹⁰ Idem p. 1685.

Deze beelden zijn te Parijs uit terracotta vervaardigd en door Pastoor Bots benevens zijn Broeder en zijne Zuster verëerd. Terracotta, gebrande aarde. Kunst der oude volken. Uit het oosten kwamen de terracotta's in Griekenland, voorts in Italië.¹¹



Deze foto moeten we dateren na de restauratie en verlenging van de kerk (1888-1893). De Calvarieberg met kruis en beelden van Maria en Johannes omringd door de thuya's. De akker op de voorgrond is de Kerkenbocht waarop in 1933 mijn geboortehuis werd gebouwd.

De akker werd begrensd door een eikenwal die door mijn vader en grootvader werd gerooid. Rechts van de kerk achter de haag de fruitbomen die plaatsmaakten in 1887. Links van de kerk zien we nog het schoolhuis, de school en daarachter het klokkenhuis. Daarbovenuit priemt nog net het torentje van het torenhuis van de familie Raupp.

¹¹ Idem p. 1689.

1890

Vrijdag 21 Februari wandelde ik over de paden van het kerkhof, welke juist afgewerkt waren en aan de zijden met thuya [levensboom - jb] bezet. Den 17, 18, 20 en 21 hadden twee personen aan de voltooiing van den berg enz. gearbeid.¹²

1891

Begravenis Jan Rombout Keunen nabij het Priesterkoor.¹³

1892

Na den op den 29 [Juni] plechtig gevierde uitvaart der jonge dochter Petronella Renders in de Broekstraat overleden, werd haar lijk uit de kerk op 't Hof naar het kerkhof door 6 Congreganisten gedragen. Toen zij aan het graf, op het nieuw gedeelte van het kerkhof gekomen waren, schoof eene groote hoeveelheid gronds tegelijk met twee jonge dochters die mede de lijkbaar droegen naar de diepte, waaruit zij, zeer onthutst zijnde, door eenige omstanders getrokken werden. Gelukkig bleef de baar met het lijk op den kant van het graf staan. Er verliep alzoo eenigen tijd alvorens de ingestorte aarde uit het graf opgeschoten was en men de begravenis konde beginnen.¹⁴

1900

19 februari begraven Bernardina Aarts, 18.2.1816 op 't Loo geboren, echtgenote R. Keunen.¹⁵

1903

23.7.1903 overleed Emile Duchateau arts 42 jaar 27.7 begraven.¹⁶

Tot zover alles wat Panken voor ons heeft genoteerd.

¹² Idem p. 1871.

¹³ Idem p. 1943.

¹⁴ Idem p. 2029.

¹⁵ Idem p. 2517.

¹⁶ Compendium Dagboek p. 1476 (b).

Wandeling

Graag wil ik u nu uitnodigen een wandeling met me te maken rond de Hofkerk aan de hand van mijn fotoverzameling. De enige prent die aan de marktkant werd gemaakt voordat er een ijzeren hekwerk kwam dateert van ± 1900. We zien hier de schilders die na de ingrijpende restauratie en uitbreiding (1888-1893) van onze Bergeijkse Sint-Pieter zich lieten vereeuwigen. Panken schrijft: “Dezer dagen maakte ik te Bergeik kennis met den schilder Hermsen uit 's Bosch, lid van 't provinciaal genootschap, aannemer van het schilderwerk in onze parochiekerk.”¹⁷ We weten echter dat Jan van Vonderen sr. een belangrijke rol had bij het schilderwerk. Op de foto is hij herkenbaar als de man met de stropdas. Deze is ook de enige bekende foto waarop we nog een omheining van houten staketsels met toegangspoort zien rondom het kerkhof aan de marktkant. Goed tien jaar later zou daar verandering in komen. We vangen nog net een glimp op van de school en een tipje van het dak van het klokkenhuis.



We belanden in het jaar 1912 als pastoor Van Asten een brief schrijft naar de bisschop: *“Monseigneur. Het Kerkbestuur van Bergeijk zoude hier naast den kerkhof gaarne een muur laten*

bouwen. De heg, die er om staat is zoo slecht, dat er de jongens overal door kruipen. En er loopt juist een weg langs.

¹⁷ Compendium Dagboek p. C1430-31, december 1901.

Het is nog niet juist bepaald hoeveel het zal kosten. Maar de kerk kan toch goed de uitgaven bestrijden uit het batig slot van de Rekening 1911.

Mogen wij ook het geld dat er dikwijls in kas is b.v. na het verpachten der banken op de Rijksspaarbank uitzetten, totdat wij het nodig hebben, dan brengt het toch iets op. Met de meeste eerbied en hoogachting van uw Doorl. Hoogwaardigheid de ootmoed[ig]e en gehoorzame dienaren, A.W. van Asten voorzitter, L. Bots secr. Bergeyk den 4 Jan. 1912.”

Al binnen een week komt er goed nieuws uit Den Bosch:

No. 32. - Een en ander wordt bij deze volgens voorstel door Ons toegestaan. 's Bosch, 7 Januari 1912. De Bisschop van 's Bosch, + W. Van de Ven.

Er blijkt al snel werk van gemaakt te zijn. Hoewel tussentijdse correspondentie ontbreekt, lezen we in de volgende brief dat er in 1913 al een muur gebouwd is. Pastoor A. W. van Asten is in 1914 overleden en werd opgevolgd door pastoor B.J.J. de Wit.

1916

Bergeijk, 10 Maart 1916. Aan Z. Doorl. Hoogwaardigheid Monseigneur W. Van de Ven, Bisschop 's Bosch.

Monseigneur, Met verschuldigde eerbied geeft het R.K. Kerkbestuur der Parochie “het Hof” te Bergeijk de eer het volgende aan de goedkeuring van Uwe Doorluchtige Hoogwaardigheid te onderwerpen.

Wegens toeneming der bevolking en het plaatsen van verschillende grafmonumenten is het bestaande kerkhof, dat ten zuiden aan de kerk grenst, te klein geworden, zooals bij het delven der graven herhaaldelijk en duidelijk gebleken is, weshalve om die reden door de Parochianen terecht naar meerdere ruimte, verlangend werd uitgezien.

Nu ligt ten westen van het kerkhof, en daaraan in de lengte grenzende, een perceel grond groot 11 aren 87 centiaren toebehoorende aan Mevr. de Wed. J.C. Keunen te Gemert. Na vroegere vergeefsche pogingen mocht het Kerkbestuur er thans in slagen dit terrein – onder voorbehoud der goedkeuring van UDH – te kunnen koopen voor de som van fl. 200, tegen welke prijs het Kerkbestuur – met het oog op de dringende noodzakelijkheid geen bezwaar heeft.

Nu is het evenwel noodig het geheele terrein met een muur te omheinen, wat in dit geval het meest doelmatig wordt geacht, zooals trouwens in 1913 aan de oostzijde bereids is geschied. De lengte van den aan te leggen muur, ter hoogte van 2 Meter 25 cM. zal bedragen ongeveer 120 meter, waarbij nog komt het bouwen van een lijkenhuisje en het aanbrengen bij de kerk van hoogst noodige privaten en urinoirs. Een en ander met inbegrip van den aankoop van den grond, met de daaraan verbonden kosten wordt geraamd op hoogstens fl. 2000. Resumeerende heeft het Kerkbestuur derhalve de eer Uwe Doerl. Hoogwaardigheid beleefd te verzoeken om:

1°. Machtiging tot aankoop van vermeld terrein groot 11 aren 87 centiare voor de som van fl. 200.

2°. In uitgaven aan de begrooting over 1916, onder Buitengewone uitgaven art. 2 toe te voegen: "Wegens vergrooting en ommuuring van het R.K. Kerkhof eene som van fl. 2000" tot dekking van deze uitgave aan te wijzen een gelijk bedrag van het vermoedelijk batig slot over 1916 geraamd op fl. 2416.20, welk vermoedelijk slot dien ten gevolge met een bedrag van hoogstens fl. 2000 zal behooren te worden verminderd.

Met verschuldigde eerbied hebben wij de eer te zijn, Het R.K. Kerkbestuur der Parochie "t Hof" te Bergeijk. B.J.J. de Wit voorzitter, L. Bots Secr. Ook nu wordt het verzoek gehonoreerd en we mogen ons voorstellen dat er in de pastorie bij de pastoorskrans wel een glas wijn op geheven is. No. 850 - Een en ander wordt door Ons bij deze, volgens voorstel toegestaan en goedgekeurd, onder gehoudenheid tot behoorlijke verantwoording en aanvulling van den Inventaris.

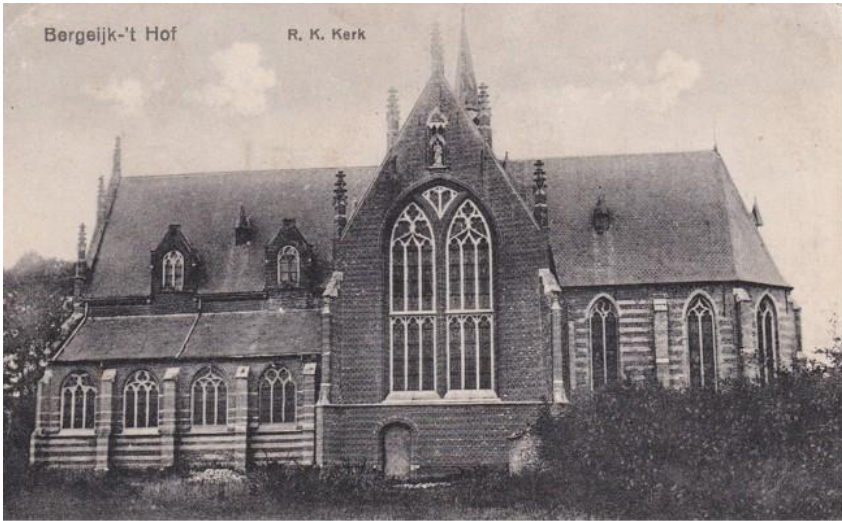
's Bosch 13 Maart 1916. De Bisschop van 's Bosch + W. Van de Ven.

De brief krijgt nog een staartje:

No. 851 - 's Hertogenbosch, 13 Maart 1916

Weleerw. Heer Pastoor, Ingevolge de a.s. vergrooting van Uw kerkhof, verleen en Wij UEerw. bij deze de noodige faciliteit om het nieuw bij te voegen gedeelte te benediceeren, overeenkomstig den ritus voorgeschreven in het Rit. Rom. p. 327 sqq. met inachtneming tevens der noodige voorzorgen met betrekking tot de Burgerlijke Wet omtrent dergelijke plechtigheden. Hoogachtend, De Bisschop van 's Bosch + W. Van de Ven.

We kijken nu even naar een reep van het stuk grond dat van de familie Keunen voor de uitbreiding van het kerkhof werd aangekocht.



Het gedeelte links van de haag was nog niet in gebruik als kerkhof maar was de speelplaats van de school. Er lag nog wat puin van de afbraak tegen de kerk, waarschijnlijk hergebruikbare bakstenen. We kijken nu naar de andere kant van de haag, waar we de eerste monumentale grafzerken zien verschijnen, o.a. van de familie Raupp en ook die van meester Peter Norbertus Panken (1819-1904). (Zie foto op volgende pagina)

1917

We nemen nu weer onze toevlucht tot het parochiearchief en vernemen dat er even een kink in de kabel kwam.

Bergeyk, 14 Mei. Verleden jaar was men begonnen het R.K. Kerkhof, parochie 't Hof, alhier te vergrooten, doch moest worden opgehouden, omdat er bezwaren waren geopperd, dat het aangekochte terrein te dicht bij de huizen was gelegen. Het kerkhof bleef in desorde liggen. Door de ijverige bemoeiingen van onzen Z.Eerw, heer Pastoor is thans vergunning verleend om van het aangekochte terrein een begraafplaats te maken, zoodat nu binnenkort zal worden doorgewerkt.



Nadat men het in de parochie met de bezwaarmakers eens werd zal de kerkhofmuur aan de westkant eveneens gebouwd zijn. Ik ga er vanuit dat het niet eerder gebeurde dan na 1918. Dat was namelijk het jaar dat de Eerste Wereldoorlog ten einde was. Wetende dat er van 1914-1918 veel militairen in Bergeijk en omgeving waren, die prentbriefkaarten naar de familie stuurden, zien we dat er niet één kaart bij is van de Hofkerk waar de smeedijzeren omheining op te zien is. *(Zie foto op volgende pagina)*

In afwijking van de bakstenen muur aan de oost- en westzijde zien we aan de marktkant een smeedijzeren hekwerk, rustend op een lage bakstenen ezelsrug, verankerd in identieke bakstenen zuiltjes als bij de oost- en westkant. De zuidkant van het kerkhof wordt omsloten door een beukenhaag die vanaf mijn jeugd nooit veranderd is. Volgende keer gaan we de muren eens van dichtbij bekijken. Dan hangt er misschien nog wel een anekdote voor u aan.

Johan Biemans



IN DIT NUMMER

Twee werelden van verschil

Cas van Houtert

pag. 1

Hoe de auto Bergeijk en Bergeijk de auto veroverde

Ad Tilborghs en Theo Antonis

pag. 2

Van ‘vervoerskar’ naar vrachtwagen

Jaap Bussing en Theo Antonis

pag. 8

Het kerkhof bij de Hofkerk

Johan Biemans

pag. 13



Redactie: info@heemkundekringbergeijk.nl
*Cas van Houtert, Jaap Bussing, Ad Tilborghs en
Martien Veekens (tevens vormgeving en productie
in samenwerking met Cees van Thoor)*

Gratis voor leden van de Heemkundekring Bergeijk
Losse nummers: € 4,00 per stuk

ISSN: 2213-820X