

Bouwhistorische en Archeologische

b e r i c h t e n

en er een oefenterrein voor de militairen van het garnizoen werd aangelegd, de Parade.

De twisten hadden ook tot gevolg dat het archief in stukken en brokken uiteen viel. Het grootste deel kwam via omwegen terecht bij het Geefhuis. Dit deel bestaat uit ruim 600 oorkonden en uit een serie 18de-eeuwse rekeningen. Als onderdeel van het fonds Godshuizen bevindt het zich nu in het Stadsarchief. Andere, kleinere delen kwamen terecht op het Rijksarchief en de archieven van het bisdom 's-Hertogenbosch, de St. Janskathedraal en het Stadsarchief zelf.

Op verzoek van dr J. Sanders, hoofd afdeling Inventarisatie van het Rijksarchief in Noord-Brabant, maakte de heer P. Glebbeek, student middel-eeuwse geschiedenis, een gedetailleerde inventaris van het gedeelte dat zich op het Rijksarchief bevindt. Het gaat in totaal om 36 stukken waaronder statuten uitgevaardigd door de hertogen van Brabant uit de jaren 1340, 1392, 1478, 1496, 1515 en 1556. De inventaris is voorzien van uitgebreide indices en zowel op het Rijksarchief als op het Stadsarchief te raadplegen.

Ton Kappelhof

1. Gemeentearchief 's-Hertogenbosch, Oud Archief, Inv. Van Zuylen nr A 60, register Copes, doos 801, d.d. 4 mei 1646.

Muurschildering in het pand Hinthamerstraat 40

Het komt niet zo vaak voor dat er tijdens verbouwingen van oude huizen muurschilderingen worden aangetroffen. Meestal zijn deze kwetsbare restanten uit lang vervlogen tijden reeds eerder ten offer gevallen aan veranderingen in het interieur. Ze zijn meestal overgeschilderd met witkalk, of samen met de pleisterlaag afgehakt. In het pand Hinthamerstraat 40 troffen we op de linker muur in het achterhuis resten aan van een laat zestiende-eeuwse muurschildering. De schildering werd vrijgelegd en onderzocht door drs M. van Vlierden. Zij kon de vorm en de oorspronkelijke kleurstelling bepalen. De eigenaar van het pand, de heer Finkers, was zo enthousiast over de vondst, dat hij de schildering wilde behouden en aanvullen. Helaas was de ondergrond zo slecht, dat de hele muur opnieuw gepleisterd moest worden. Door M. Tjon A Kauw van de Bouwhistorische en Archeologische Dienst is een reconstructietekening gemaakt, die door de schilder C. van Lith gebruikt

is om de nieuwe pleisterlaag mee te beschilderen. Het resultaat mag zeer geslaagd genoemd worden. Aangezien er op de andere wanden van de ruimte geen sporen van de schildering zijn aangetroffen, zijn deze niet opnieuw beschilderd.

Bij de bestudering van de schildering bleek dat deze niet op de onderste kalklaag was aangebracht. Er zaten nog twee lagen onder. Het onderste gedeelte van de muur was niet geschilderd. Hier moet een houten lambriering hebben gezeten. Deze was reeds lang geleden gesloopt. De schildering bestaat uit vierkanten in een bandwerk. De vierkanten zijn door twee diagonalen in vier delen verdeeld. Elk van deze kwarten heeft een andere kleur, variërend van zwart en donker-grijs tot licht-grijs en gebroken wit. Hierdoor zijn een soort diamantkoppen ontstaan, die een namaak drie-dimensionaliteit aangeven. Door zwarte en witte lijnen toe te voegen is de perspectiefwerking versterkt. De grijzen en het zwart waren met blauw pigment vermengd. Er zijn monsters

genomen, zodat een nader pigmentonderzoek mogelijk is. De schildering moet op de droge stuc laag zijn aangebracht. Uit nauwkeurige bestudering bleek dat de figuren deels met een scherp voorwerp (een mes?) in het pleisterwerk waren gekrast. Dit was alleen het geval bij de aansluiting tussen twee lichte vlakken. Een zogenaamde smetlijn van koolstof, een veel gebruikte manier om schilderingen uit te zetten, zou hier na het schilderen zichtbaar zijn gebleven. Op de grensvlakken van de donkere kleuren waren geen ingekrasste lijnen omdat deze de zwarte verf zouden doen uitvloeien. De diamantkoppen waren er met een penseel, uit de losse hand geschilderd, zodat de muur een levendig aanzien kreeg. Vergelijkbare muurschilderin-

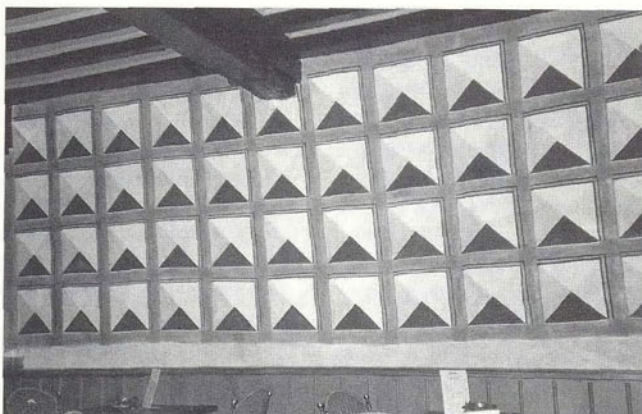
gen zijn in 's-Hertogenbosch in meerdere huizen aangetroffen. In Noord-Nederland komen ze praktisch niet voor. Er is één voorbeeld bekend uit Amersfoort. Voor stilistisch vergelijkbare figuren moeten we richting Antwerpen, waar in de zestiende eeuw veel rijke interieurschilderingen vervaardigd zijn.

In de aangrenzende achtermuur waren de bouwsporen zichtbaar van een oudere middeleeuwse bouwfase. Deze bouwsporen betroffen een oorspronkelijke kaarnis, die bij een lager gelegen oudere vloer hoorde en de resten van de zijmuur van de voorganger van het achterhuis. Deze bouwsporen zijn in het nieuwe pleisterwerk tot uitdrukking gebracht. Ook het winkelinterieur uit 1916, waarvan achter de

betimmeringen een werktekening te voorschijn kwam, is zorgvuldig gerestaureerd. Er zat een imitatie houtnerfbeschildering op. Deze bedekte de oorspronkelijke beschildering uit 1916, die bestond uit fijne biesjes en gekleurde bloemmotiefjes op een gebroken wit veld. De nog bijna geheel aanwezige houtimitatie is gehandhaafd en hersteld.

Tijdens de verbouwing kwamen nog veel meer bouwhistorische zaken aan het licht. Zo troffen we de fundering aan van een ouder achterhuis, dat smaller was dan het huidige. De kelder onder het voorhuis stond vroeger in verbinding met een ter rechterzijde gelegen ondergrondse ruimte. Deze moet zich onder de huidige Nieuwstraat bevonden hebben. Het is bekend dat deze straat in het midden van de zeventiende eeuw is aangelegd. Hiervoor sloopte men de bebouwing aan de Hinthamerstraat. Nadat de straat was aangelegd, heeft men het smalle achterhuis verbreed. Een nog voor de helft aanwezig kozijn in de achtermuur toonde dit aan. Later is het achterhuis weer versmald en voorzien van de nu nog aanwezige zijgevel. Wanneer dit is gebeurd kon niet worden vastgesteld. Zeker is dat de zijgevel van het voorhuis er al in de middeleeuwen stond, aangezien er onder de eikenhouten moerbalk gotische sleutel-

Muurschildering in het achterhuis van Hinthamerstraat 40 (Foto M. Tjon A Kauw, BAD).



stukken zijn aangetroffen. Ook in de linkerzijmuur zijn interessante bouwsporen aangetroffen. Aan deze zijde bevond zich oorspronkelijk de toegang tot het Predikherenklooster.¹ Er is op de begane grond een eiken deurkozijn aangetroffen en een oorspronkelijke opening, waarboven de resten van een spitsboog. Merkwaardig is dat op de eerste verdieping een uitkragend boogfries in het zicht kwam.

Alle bogen zijn gehandhaafd, maar door pleisterlaag bedekt.

In het pand kan men in de gereconstrueerde opkamer koffie drinken. De schilderijen zijn ook goed te zien vanuit de Nieuwstraat.

A. van Drunen

1.A.H. van Drunen, 'Bossche gebouwen dendrochronologisch gedateerd', Bulletin KNOB (1993) 57-58; F.J. van der Vaart, 'Het predikbroedersklooster te 's-Hertogenbosch gereconstrueerd', Bulletin KNOB (1988) 93-117.

De draaibrug over de rivier de Dommel

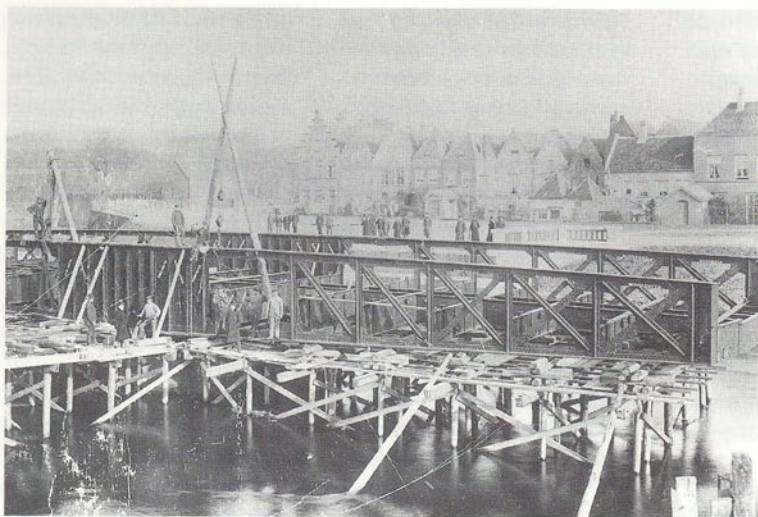
Op 16 december j.l. is de gerestaureerde draaibrug over de rivier de Dommel, plaatselijk bekend als de Buitenhaven, officieel in gebruik genomen. In 1966 werd deze brug voor de scheepvaart gesloten verklaard. Meestal luidt zo'n maatregel een

periode van geleidelijk verval in. Het einde is dan de vervanging door een moderne oeververbinding. Gelukkig is het hier zo ver niet gekomen; blijkbaar is ingezien dat deze karakteristieke brug behouden moest blijven. In de historische omgeving van stadswallen en Dommel komt de brug goed tot haar recht. Daar komt bij dat draaibruggen in ons land steeds schaarser worden. In Noord-Brabant komen er nog maar enkele voor. Telde het Wilhelminakanaal een halve eeuw geleden nog zeven bruggen van dit type, nu is er nog maar één.¹

In het laatste jaar van de vorige eeuw, op maandag 26 juni 1999, vond de feestelijke opening plaats van de tramlijn St. Michielsgestel-'s-Hertogenbosch, geëxploiteerd door de Tramweg-maatschappij 'St. Oedenrode -'s-Hertogenbosch'. Een dag later reden de trams voor het eerst met betalende reizigers. Vanuit St. Michielsgestel kwam de tram bij sluis 0 de stad binnen en reed langs de Zuid-Willemsvaart. Haar voorlopig eindstation was de Jan Heinsstraat. Er kon niet verder gereden worden omdat er twee bruggen ontbraken: één over de Haven en één over de Dommel (Buitenhaven). In beide gevallen zouden dit beweegbare bruggen moeten worden want de scheepvaart diende toegang te houden tot de twee havens. Voor de Buitenhaven

werd als brugtype een draaibrug gekozen. Draaibruggen zijn inherent aan stoomtrams. Ze zijn uitermate geschikt om de zware belasting van een tramstel te dragen. Die belasting kon oplopen tot vele tientallen tonnen. Een voordeel van een draaibrug is, dat deze 180° kan draaien en wel in de richting van een passerend schip. Tegelijk kan door de andere doorvaartopening een schip in tegengestelde richting de brug passeren. Die situatie zal zich vroeger bij de bewuste brug niet dikwijls hebben voorgedaan. Vandaar dat alleen de oostelijke doorvaartopening van geleidewerken werd voorzien.²

Het ontwerp van de draaibrug is afkomstig van de rijkswaterstaatsingenieur P.H.A. van Wamel. De kosten werden geraamd op f. 85.000,-. Op 15 juni 1901 werd de onderbouw voor de brug aanbesteed en gegund aan H. de Groot uit Hintham. Daarna volgde de brug zelf: op 21 januari 1902 bleek dat de N.V. Constructie Werkplaats Winschoten als laagste inschrijver uit de bus was gekomen. Het tramspoor werd in het midden van het 5,50 m brede rijdek aangebracht. Deze symmetrie was nodig, zowel vanwege een gunstige belastingverdeling, als vanwege de aansluiting op het spoor op de beide landhoofden. Ter weerszijden van het spoor bleef een rijstrook over van



De bouw van de draaibrug over de Dommel in 1902 (Stadsarchief 's-Hertogenbosch, Historisch-Topografische Atlas).

slechts 2,00 m breedte.³ Een sterke ontwikkeling van het gemotoriseerd verkeer werd toen niet voorzien. Zelfs in 1910 waren er in het hele land nog maar 2000 personenauto's. Het zullen dus vooral fietsers en voetgangers zijn geweest die in de beginperiode van de brug gebruik maakten. Voor de voetgangers was er aan beide zijden een 1,50 m breed verhoogd voetpad beschikbaar. Er was ook paardentractie. Paarden werden echter angstvallig uit de buurt van de stoomtram gehouden om schrikreacties te voorkomen. Voor het overige bestaat de bovenbouw uit twee vakwerkhoofdliggers, gekoppeld door dwarsdragers. Alle ijzeren onderdelen zijn geklonken. De totale lengte van de bovenbouw is 40 m.

vormd door twee in baksteen gemetselde landhoofden en een draaijiler.⁴ In de pijler is een stalen spil opgenomen, waarop de bovenbouw steunt. Tijdens het draaien zorgt een viertal loopwielen dat de brug niet gaat schommelen. De randen van landhoofden en pijler zijn beschermd met hardstenen blokken. De kern van de pijler bestaat gedeeltelijk uit ongewapend beton. De onderbouw is gefundeerd op houten palen.

Tussen de Tramweg-maatschappij en de gemeente 's-Hertogenbosch werd overeengekomen dat de brug op de dag van de opening om niet aan de gemeente zou worden overgedragen, op voorwaarde dat de gemeente daarvoor aansprakelijk zou blijven zolang de brug zou bestaan.

Op 7 juni 1902 werd de brug

feestelijk geopend. Een feestelijk versierde tram reed met genodigden vanaf sluis 0 naar de nieuwe brug.

Daar aangekomen lostte de sleepboot 'De Twee Gebroeders' saluutschoten en speelde het muziekkorps van De Schutterij. Cornelis van Lanschot (zoon van een commissaris van de tramwegmaatschappij) en August Kroon (zoon van de directeur) plaatsten een gedenksteen in de brug en er werd een glas 'bruisende champagne' gedronken. Door deze handeling werd de bestaande tramlijn verlengd tot het Meierijplein (tussen het Emmaplein en de Boschveldweg) waar zich het tramstation bevond.

Die dag vond ook de overdracht van de brug aan de gemeente plaats. De balustraden van gietijzer en hardsteen op de landhoofden hebben bij de oorlogshandelingen in 1944 aanzienlijke schade opgelopen. Ze zijn toen provisorisch hersteld. Het brugdek is in die

tijd geheel vernieuwd. Aangezien de tramlijn al in 1937 was opgeheven, konden de rails achterwege blijven.⁵

Bij de afgelopen restauratie zijn de landhoofden en de pijler in de oorspronkelijke staat teruggebracht. Het brugdek is vervangen door een geheel nieuw stalen dek met aan één zijde een verhoogd voetpad. Voor auto's en fietsen is nu een breedte van 6,60 m beschikbaar.

De bewegingswerken en de opzetinrichtingen zijn gereviseerd of vervangen. De gehele bovenbouw is op een werf in Amsterdam, voor zoveel nodig, gerepareerd en grondig geconserveerd.

De tijdelijk aangebrachte leuningen op de landhoofden zullen te zijner tijd worden vervangen door replica's van de oorspronkelijke balustraden.⁶

De bediening van de brug zal als vanouds met de hand geschieden.

A. Steketee

- 1.A. Steketee, 'De bruggen van het Wilhelminakanaal', Bulletin Stichting tot behoud van Monumenten van Bedrijf en Techniek in het Zuiden van Nederland 36 (1991) 809.
- 2.Archief Bouwhistorische en Archeologische Dienst (ABAD), tekening nr 11.9-9.
- 3.ABAD, tekening nr 11.9-7H.
- 4.ABAD, tekening nr 11.9-8.
- 5.W.J.M. Leideritz, De stoomtrams van Noord-Brabant (1977) 81.
- 6.Met dank aan Peter Verhagen en Peter-Jan van der Heijden voor de verstrekking van gegevens.