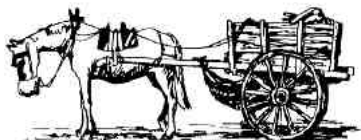


# De Rosdoek



De Rosdoek 141 · Maart 2012

Heemkundige Studiekring “De Acht Zaligheden”



**“Uitgeslapen  
mensen kiezen  
voor een betaalbaar  
kwaliteitsmatras.”**

**UW BEDDENSPECIALIST  
VANAF 1981**  
**WONINGINRICHTING  
DE WIN EERSEL**  
**ODRADA STRAAT 48 • TEL. 515016**



***Voor al uw thuiszorg en  
hulp in de huishouding,  
bel Zorgcentrum Merefelt !***

**Zorgcentrum Merefelt**

*Zorgcentrum Merefelt maakt deel uit van de  
Regionale Stichting Zorgcentra de Kempen  
Bezoekadres: Parklaan 2, 5504 GB Veldhoven  
Mooier Merefelt rekeningnummer Rabobank West*

*www.rszk.nl  
Tel.: 040-253 50 40  
1345 79 445.*

Afb. voorzijde: De in WO-2 beschadigde kerk van Netersel

# De Rosdoek 141

Maart 2012

## Jaroslav Chmelík en zijn tussenstop in Netersel in 1945

*Bart Beex* ..... 4

## De terugkeer van de kabouterberg

*Kees van Kemenade* ..... 17

## Een bijzondere kapel

*Kees Cornelissen* ..... 22

## Heemkundig allerlei

I. het ontstaan van het e3-strand, *Jan van Hout* ..... 24

II. een gedachtenisprentje, *Kees Cornelissen* ..... 26

## Van de Boekenplank

*Kees Cornelissen* ..... 28



De Rosdoek is een uitgave van

Heemkundige Studiekring "De Acht Zaligheden".

Verschijnt 4 x per jaar. Volgende nummer in juni 2012.

ISSN 1384-086X

### Redactie:

K. Cornelissen, Eersel, 0497 - 512208

P. Frins, Eersel, 0497 - 512197

H. Grielen, Eersel, 0497 - 512897

P. Vermeulen, Veldhoven, 040 - 2531817

E-mailadres redactie: [p.vermeulen40@upcmail.nl](mailto:p.vermeulen40@upcmail.nl)

Secretaris: E. Lavrijsen, 0497 - 843909, E-mail: [evert.lavrijsen@gmail.com](mailto:evert.lavrijsen@gmail.com)

Website: [www.hskdeachtzaligheden.nl](http://www.hskdeachtzaligheden.nl)

# JAROSLAV CHMELÍK EN ZIJN TUSSENSTOP IN NETERSEL IN 1945

In de Eerste Wereldoorlog wordt het vliegtuig voor het eerst ingezet en op de Tweede Wereldoorlog drukt de luchtoorlog een stevig stempel. Zeker geldt dat ook voor Nederland, dat ingeklemd ligt tussen de belangrijkste oorlogsvoerende naties. Het aantal neergekomen vliegtuigen bedraagt meer dan 6 duizend. Ook in de Kempen gaat het om tientallen. Het is de Studiegroep Luchtoorlog 1939-1945 (SGLO) die zich ten doel stelt inzicht te bieden in de aard en de locaties van die verliezen. Daartoe beheert zij een register. Dat zogeheten Verliesregister strekt zich uit over de periode van 1 september 1939 tot en met VE-Day op 8 mei 1945. De voor de Kempen laatste opgave betreft die van een spitfire neergekomen bij Netersel. Het Zuiden van Nederland is dan al een half jaar bevrijd. Voor even heeft het kerkdorp weer direct fysiek contact met het grote wereldtoneel. Een wereldgebeuren dat voor de betrokken piloot na zijn avontuurlijke omzwervingen nog een vervelend staartje krijgt en niet eindigt met het einde van WO-2.



*Spitfire*

## **Tussenlanding 22 februari 1945**

Begin 1945 maken de geallieerden zich op voor het slotoffensief van de geallieerde plannen in Europa. Gebaseerd op een door strategische bombardementen gesteund offensief van de landstrijdkrachten. Dit is de tijd van de ‘tapijtbombardementen’ op steden, met als doel het maximaliseren van de schade en (met name vanuit Engelse zijde) het aantal slachtoffers om het moraal van de Duitsers te breken. Gegrift in het collectief geheugen is dat Dresden in de nacht van 13 op 14 februari in een maanlandschap verandert. Wraak voor de Duitse bombardementen op burgerdoelen speelde de Engelsen stevig parten. Een week later, op 22 februari, vertrekken 167 lancasters van group no.3 van Bomber Command in eenheden van 85 en 82 toestellen “to take out” olieraffinaderijen in Gelsenkirchen respectievelijk Osterfeld (Oberhausen). Het gaat om strategische bombardementen in het kader van Operation Clarion gericht op 200 Duitse communicatienetwerkdoelen. Tsjecho-Slowaken escorteren in hun spitfires beide vluchten. De vlucht duurde zo’n 150 minuten en Ramrod 1469, zoals de vlucht wordt genummerd, verloopt zonder fatale incidenten. Wel komt nabij Netersel, aldus het Verliesregister, een spitfire IX, type MH376 naar beneden. De Flight Safety Foundation, te raadplegen via internet, weet aanvullend te melden dat het vliegtuig zijn vlucht moest afbreken omdat de motor kracht verloor, waarna het toestel op de buik landde en “damaged beyond repair” geraakte.

Het Oost-Brabants Dagblad voor Midden- en Oost-Brabant schetst op 23 februari 1945 het oorlogstoneel van de dag daarvoor onder de kop “De geallieerde luchtvloten ontplooiën ongekende activiteit”. Meer dan 6000 toestellen zouden zich boven Duitsland hebben begeven. Verkeersdoelen, industrieën en steden van het westelijk tot het oostelijk front en van Denemarken tot Oostenrijk zouden onder vuur zijn genomen. Zo’n 1200 Amerikaanse forten en liberators droppen 3000 ton bommen en 400.000 brandbommen op Neurenberg. De bommenwerpers werden begeleid door 800 jagers. Tientallen Engelse vliegtuigen gingen verloren.



### *Insigne 310 RAF Sqdn.*

Verdere naspeuringen leren ons de naam van de piloot van de neergestorte spitfire. Het is Jaroslav Chmelík van het 310 RAF-squadron. Dit was een Tsjecho-Slowaaks gevechtssquadron. Het logo bevat de Tsjecho-Slowaakse leeuw en het motto luidt "We fight to rebuild". Sqdn 310 is gevormd in Duxford op

12 juli 1940 en ontbonden op 14 september 1945 in Praag-Kbely (militaire vliegbasis in Tsjecho-Slowakije). Ten tijde van de gedwongen landing is dit squadron gestationeerd in Bradwell Bay in Essex en wordt er gevlogen met de supermarine spitfire Mk.IX. Samen met de squadrons 312 en 313 vormde het vanaf 1942 het Czechoslovak Fighter Wing binnen de RAF.

*Jaroslav wordt in 1921 geboren in Rabí in een boerenfamilie. Na afronden van de basisschool gaat hij naar Zlin waar hij een baan krijgt aangeboden bij de Bata-fabrieken die niet alleen schoenen produceren maar ook autobanden, fietsen, machines en (!) vliegtuigen.*

In 1939, na de overeenkomst van München in 1938, werden de Tsjecho-Slowaakse regio's van Bohemië en Moravië bezet door de Duitsers en herdoopt tot Reichsprotectorat Böhmen und Mähren. Jan Bata, de directeur van de Bataondernemingen, vlucht uit Tsjecho-Slowakije naar Polen op weg naar Canada. Het land wordt bezet. Daarop besluit Jaroslav toe te treden tot de Tsjecho-Slowaakse

militaire troepen in Frankrijk. Via Moravië bereikt hij, samen met een vriend, na een 5-daagse gevaarlijke reis, zonder paspoort en geld, eind april 1940 de Franse ambassade in Boedapest in Hongarije. Hier probeerden zij toe te treden tot de militaire troepen in Frankrijk. Het onthaal is niet allervriendelijkst. Zij worden zelfs een aantal weken gevangen gezet. Uiteindelijk belandt Jaroslav via Joegoslavië en Turkije in het Frans mandaat Syrië. Na de capitulatie door Frankrijk vertrekt hij richting het Gedera-kamp bij Tel Aviv in Brits mandaat Palestina. Daar wordt hij toegelaten tot het Tsjecho-Slowaakse infanteriebataljon nr. 11-oosten, krijgt hij een opleiding en mag hij acclimatiseren in de woestijn om, via een verblijf in Jericho en het Sidi Bishr kamp, eerst in oktober 1941 ingezet te worden vanuit het Brits bruggenhoofd Egypte.

Op 21 oktober vertrekt hij vanuit de haven van Alexandrië aan boord van HMS Hasty richting de belegerde Libische haven van Tobruk. Daar raakt hij betrokken in de loopgravenstrijd van de Poolse Karpaten-brigade met de Italianen. In april 1942 keert hij met zijn kameraden terug naar Palestina en wordt het bataljon ontbonden en omgezet in het 200<sup>ste</sup> (Tsjecho-Slowaakse) Light Anti-Aircraft Regiment-Oosten. Daar hoort hij van de werving voor de luchtstrijdkrachten in Groot-Brittannië. Na een zeiltocht van enkele weken arriveert hij in de Schotse haven van Greenock nabij Glasgow en ruilt zijn groen uniform in voor een blauw exemplaar. De opleiding wordt in de zomer van 1943 afgerond in Canada. Bij terugkomst voegt hij zich bij 310 squadron. Begin 1945 maakt hij zijn ongeplande landing in Netersel.

Eind 1991 heeft er in Praag het International Aviation Seminar plaats. Vanuit Nederland wordt daar aan de Minister van Transport Ivan Foltyn het eerste exemplaar gepresenteerd van het boekje *'Czechoslovakians over Holland'* van De Haan en Van der Zwan. Daarin is het lot vermeld van 15 wellingtons en 7 spitfires, bemand door Tsjecho-Slowaakse piloten die in ons land neerkwamen. Als reactie daarop stuurt Flight sergeant Jaroslav Chmelík uit het Tsjecho-Slowaakse Holešov een aanvulling.

Laten we de inhoud van die brief combineren met de informatie opgenomen in de biografie *Jaroslav Chmelík – Z africké pouště nad Německo* (Van de Afrikaanse woestijn naar Duitsland) van de hand van Vaclav Kolesa e.a. uit 2002 dan komen we tot het volgende relaas van zijn neerkomen in Netersel.

### *Jaroslav Chmelík*

Op bedoelde dag vertrekken om 14.50 uur, vanaf frontvliegveld Ursel in België, een twaalftal spitfires van squadron 310 onder leiding van commandant Jiri Hartman.

Dit ter begeleiding van lancasters op weg naar Osterfeld in het centrum van Duitsland. Vliegtuig MH376 NN-A wordt gevlogen door Chmelík. Al kort na de start ondervinden twee piloten (Jelinek en Kravec) technische problemen, ze scheiden zich af van de groep en besluiten terug te keren. Het overige tiental vliegt verder. Bij het passeren van het front bij de Rijn, na ongeveer een uur vliegen, verwacht men onderschept te worden door Duits afweergeschut. Vliegend op meer dan 25000 voet stopt plotsklaps de propeller van Jaroslavs vliegtuig met draaien. Daar hij op dat moment nog steeds vliegt op zijn extra brandstoftank, schakelt hij direct over op zijn hoofdtank, maar dat helpt niet. Witte rook knalt uit de uitlaat, wordt steeds donkerder en geconcentreerder. Daarop besluit Jaroslav rechtsomkeer te maken en rapporteert zijn commandant, W/Commander J. Hlado, dat motorfalen de reden is om terug te keren. Zijn collega's roepen naar hem dat hij in brand staat en dat hij zou moeten springen.

Het toestel is uitgerust met een radio met 4 knoppen. De eerste maakt verbinding met vliegvelden, de tweede is bedoeld voor operationeel





contact en de derde en vierde knop zijn gereserveerd voor nood- en hulpoproepen. Daar schakelt hij naar over, meldt zich, laat weten dat zijn motor stuk is en vraagt grondcontrole om gegevens over het dichtstbijzijnde vliegveld. Onmiddellijk krijgt hij instructies over welke koers te vliegen. De koers bevreemdt hem. Die gaat naar het zuiden en dat lijkt hem wel erg dicht richting het front te brengen. Hij vreest als enig vliegtuig, als een soort van lokeend, onder vijandig vuur genomen te worden.

Hij wil daarom maximaal hoogte houden en besluit zich allereerst te ontdoen van de extra brandstoftank. Is het zicht op hoogte nog 20 tot 30 kilometer, bij het dalen komt hij in een dichte mist. Ook is de cabine met olie besmeurd. Aan zijn rechterhand is het zicht ook nog eens verminderd vanwege de zon. Hij gaat op zoek naar een plek om te landen. Dan ziet hij een groot wateroppervlak glinsteren. Niet wetend waar hij aan toe is, besluit hij dat het wellicht beter is die plek te mijden. Op een hoogte van 3000 voet informeert men hem over het dan dichtstbijzijnde vliegveld.

*Boven een gebied met vennetjes, water en geboomte meldt hij besloten te hebben tot een noodlanding. Hij vliegt langs een onbekend dorpje en bedenkt te kunnen landen op de kleine veldjes westelijke van dat dorp. Bij het dalen zit hij nog te hoog en vreest over de plek heen te zullen scheren. Met een glijvlucht zou hij de benodigde ruimte kunnen inkorten, maar dat heeft hij nooit getraind zonder motorkracht. Hij trekt zijn riemen nog eens extra aan en schuift zijn cabine naar achteren. Trekt zijn landingsgestel in, doet de kleppen naar beneden om snelheid te minderen en volgt zijn tachometer.*

Hij ontwaart een veld met iets van gras voor hem. Hij houdt het ene oog gericht op het instrumentenpaneel, het andere recht vooruit. Vlak voordat hij de grond raakt, trekt hij aan de stuurknuppel om het toestel zoveel mogelijk vlak te krijgen.

Op hetzelfde moment dat het toestel de grond raakt voelt hij een enorme klap en zwenkt dan naar links. Al stuerend komt de spitfire vertraagd tot stilstand. De riemen worden losgemaakt, hij wurmt zich

uit het toestel en rent een eindje weg voor het geval er een brand volgt. Kijkend naar het toestel ziet hij dat de propeller is verbogen en de linker vleugel er af is. Die ligt een dertigtal meter verwijderd en het lijkt erop alsof hij bij de romp er af is geknipt.



*De tijdens de oorlog beschadigde kerk van Netersel die Chmelik vanuit de lucht en vanaf de grond heeft gezien.*

Het terrein waar hij is geland, beschrijft hij als hobbelig en golvend. Hij constateert dat hij met zijn linker vleugel een houten paal heeft geraakt. Hij ziet dat er meer houten bielzen zo'n 50 centimeter de grond uitsteken. Dat meent hij te herkennen als door Duitsers

geplaatst tegen geallieerde gliders. Als hij zich veilig acht, gaat hij terug naar zijn vliegtuig voor zijn plunjezak waarin zaken zitten die hij gewoonlijk meenam op reis. Per radio laat hij zijn commandant weten dat hij een noodlanding heeft gemaakt zonder landingsgestel, dat het vliegtuig als verloren beschouwd moet worden en dat hijzelf OK is. Vervolgens wil hij naar het dorp (Netersel) gaan. Hij ziet een groep van 10-12 mannen naar hem toe rennen, de een na de ander over een slingerend pad in het terrein. Hij vraagt zich af waarom zij zo rennen en allemaal in donkere kledij. Op die afstand lijken het hem pakken, wellicht uniformen. Hij gaat achter de romp staan en

trekt zijn revolver en genaderd tot op geringe afstand roept hij in het Engels naar hen: “Wie zijn jullie?”. Men antwoordt: “Nederlanders!”. De vervolgvraag: “Zijn jullie bevrijd?” wordt met “Ja!” beantwoord. Men komt nader, schudt handen en bekijkt met nieuwsgierige blikken het toestel. De piloot haalt zijn parachute uit het toestel, de mannen stellen voor naar het dorp te gaan en aldus geschiedt. De ene helft loopt voor hem en de andere helft achter hem, achter elkaar over een pad. Als de piloot opzij wil, wordt hij terug in de rij getrokken. Later wordt hem uitgelegd waarom. Links en rechts zouden er mijnen (kunnen) liggen en men liep over een vrijgemaakt spoor. De piloot gaat, op geleende fiets en met een inwoner uit Netersel, naar de dichtstbijzijnde commandopost van de geallieerden, op zo’n 5 kilometer naar zijn zeggen, waar hij verslag doet. Daar krijgt hij vervolgens een reprimande omdat hij niet gecontroleerd heeft of de IFF (Identification Friend or Foe) vernietigd was. Na het starten van een vliegtuig wordt dat apparaat ingeschakeld om vliegtuigen als vijandig of niet te herkennen, op basis van een uitgezonden signaal. Bij een crashlanding explodeert die normaal door de klap waarmee dat gebeurt.

*De ontvangst op het commando irriteert hem. Liever wil hij zich vermaken in Netersel. Men heeft hem dat aangeboden, zonder kosten, en ook om daar te kunnen slapen. Op de commandopost wil men hem echter niet graag laten gaan. Uiteindelijk zwaait men hem uit en haalt hem de ochtend daarop per jeep weer op. Een dag later vliegt hij per dakota van Gilze-Rijen (B-77) naar het vliegveld van Down Ampney nabij Swindon. De dag daarop, 25 februari, vliegt hij met een de Havilland Tiger Moth naar zijn thuisbasis.*

Uit de opgemaakte rapporten, waaruit geciteerd in de biografie van Jaroslav, valt te vernemen dat de spitfire MH376 werd gebouwd in 1943, in september 1944 door sqdn 310 in gebruik werd genomen en dat de Merlin 63 motor op het moment van de crash 290 uur en 40 minuten dienst had gedaan. Uiteindelijk wordt het toestel total-loss verklaard.

Terugziend meent de piloot dat het geluk aan zijn zijde is geweest en dat hij erg blij is niet het leven verloren te hebben bij een landing, midden in een mijnenveld en in een moerassig gebied vol met obstakels om het landen van gliders te voorkomen.



*Spoorbielzen  
gebruikt als  
afbakening,  
Ten Vorsel  
Bladel 2011.*

De squadroncommandant, J. Hartman, evalueert het crash-incident en is positief over de juiste en koele besluiten die de jonge piloot genomen heeft: “Gezien de omstandigheden voerde de piloot zijn landing erg goed uit”. Hij wordt gepromoveerd tot sergeant op 25 februari 1945. Als zodanig blijft hij actief binnen sqdn 310 tot het einde van de oorlog.

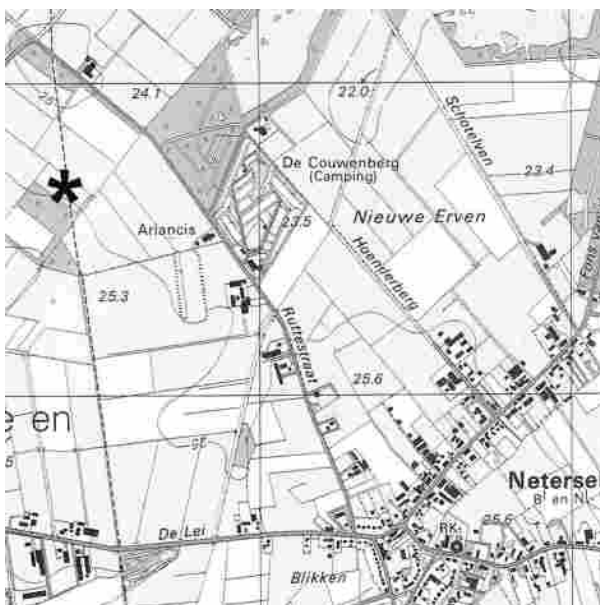
De 80-jarige Willem van Hoof uit Netersel weet zich, 65 jaar later, nog heel goed te herinneren wat hij, nog steeds wonend aan de Neterselsedijk, op dezelfde plek als in zijn jeugd jaren, die dag zag. Het is een donkere namiddag in het voorjaar van 1945. Komend vanuit zuid-oostelijke richting komt, na over een grote lengte op de buik doorschuiven, het vliegtuig tot stilstand op een hoger gedeelte, waar nu een bosje ligt, nabij het toenmalige Karneijkven. Inmiddels is dit gebied ontgonnen, maar voorheen was het nog een heidegebied met laagtes en vennen. Samen met Wim en Toon Reniers, met wie

Willem geregeld de hei afstroopte, trof Willem de piloot en zijn vliegtuig die op een paar honderd meter afstand van hen tot stilstand kwam. De neus van het vliegtuig zat vol met heistruiken. Zij konden hem niet verstaan. Intussen arriveerden meer inwoners van Netersel. De piloot nam contact op met, naar aangenomen wordt, het vliegveld in Eindhoven. Een konvooi militairen in auto's verscheen en demonteerde de vleugel(s) en stelden het hele zaakje op transport. Ter plaatse lagen er volgens Willem geen mijnen, wel kon hij bevestigen dat in dat gebied in meer zuidelijke richting van waar het vliegtuig kwam, weilanden lagen die afgepaald waren met hergebruikte spoorbielzen. Hier en daar zie je die nu nog bijvoorbeeld bij paardenweien of als hoekpaal van een weiland. Op het grasland zal de piloot geland zijn en doorgeschoven naar dan nog niet in cultuur gebrachte hei in noordelijke richting. Op bijgaand recent kaartje is aan te tonen waar het vliegtuig tot stilstand kwam. Minstens 60 kilometer van de Duitse grens; en omdat Limburg nog niet bevrijd was, iets minder ver van de grens van bevrijd gebied. De coördinaten zijn globaal 141.375 en 380.650. Achteraf bekeken had hij nauwelijks een betere plek kunnen hebben voor zijn crash-landing.

*Plattegrond  
landingsplaats.*

### **Tsjecho-Slowaken in dienst van de RAF**

Eind september  
1938 treffen in  
München elkaar  
Chamberlain,  
Daladier, Hitler en  
Mussolini. Zonder  
vertegenwoordiging

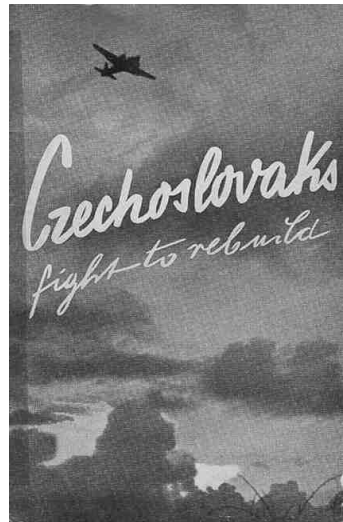


van de Tsjecho-Slowaakse regering wordt er een akkoord (of dictaat of verraad zo je wil) bereikt over territoriale claims op het Sudetengebied in Tsjecho-Slowakije met Nazi-Duitsland. Zes maanden later marcheren de Duitsers binnen. Meer dan 1200 luchtmachtmensen en vele soldaten vluchten via Polen naar Frankrijk. Tot aan het begin van de vijandelijkheden met Frankrijk worden zij ingedeeld bij het Vreemdelingenlegioen. Daarna worden de lieden van de Tsjecho-Slowaakse luchtmacht korte tijd ingedeeld bij het Franse luchtleger waarna de oversteek naar Engeland wordt gemaakt.

Op verzoek van de Tsjecho-Slowaakse president in ballingschap Eduard Benes wordt er vrijwel direct een squadron gevechtsvliegtuigen en een squadron bommenwerpers gevormd door de Tsjecho-Slowaakse piloten. Men is zowel vrijwilliger bij de RAF als in dienst van het Tsjecho-Slowaakse leger. In aanvang zat het akkoord van München de Tsjecho-Slowaken uiteraard nog behoorlijk dwars. Gaandeweg verbetert de relatie met de Engelsen. Zij vormen een stevig contingent van 88 van "The Few" die deelnemen aan de Slag om Engeland. Het is het tweede grootste aantal Europese piloten die in de Battle of Britain vliegen.

Tegen het einde van de oorlog hebben de 4 Tsjecho-Slowaakse squadrons 28.335 operationele vluchten uitgevoerd. Meer dan 500 mannen verliezen hun leven in de RAF. Dertig zijn begraven in Nederlandse aarde. Tweeduizend zijn op het einde van de oorlog nog in RAF-dienst.

*Poster met motto "fight to rebuild".*



## **Spitfire**

De supermarine spitfire is een Britse eenpersoons jachtvliegtuig gebruikt door de Royal Air Force en de vele geallieerde landen

tijdens de Tweede Wereldoorlog en de jaren '50. In grotere aantallen, meer dan 20.000, geproduceerd dan enig ander geallieerd gevechtsvliegtuig. Spanwijdte iets meer dan 11 meter, lengte zo'n 9 meter. Startgewicht iets meer dan 3000 kilo, leeg zo'n 750 kilo minder. Dienstplafond globaal 10 kilometer. Specialisten op het gebied van productiegegevens weten te melden dat het in het onderhavige geval gaat om een Mk.IX met serienummer MH376 dat deel uitmaakt van contract B981687/39 waarbij 42 spitfires werden toegerust met een Merlin 63 en geproduceerd in de Castle Bromwich Aircraft Factory met als serienummers MH349 t/m MH390.

### **Onze held**

Je zou in alle naïviteit kunnen verwachten dat zij die na de oorlog terugkeren naar hun vaderland daar als helden zullen kunnen voortleven in eeuwigdurende roem. Niets is minder waar.

*Op 28 februari 1948 wordt er een communistische coup gepleegd in Tsjecho-Slowakije. De communisten oefenen vanaf dan de macht uit in het land en iedereen die in dienst van de westerse geallieerden heeft gevochten is op zijn zachtst gezegd verdacht en in het slechtste geval een verrader. Niks helden, maar vijanden van de Staat. Ongewenste burgers, geplaatst op zwarte lijsten, die zich moeten beperken tot ongeschoold werk; bij voorkeur geïsoleerd in afgelegen gebieden of in heropvoedingskampen. Meer dan duizend voormalige RAF-piloten, waarvan een deel getrouwd is met een Engelse, vluchten daarom tussen 1948 en 1950 voor een tweede keer uit hun geboorteland. Het zal tot de Fluwelen revolutie in 1989 duren voordat alle overgebleven mannen officiële erkenning krijgen.*

Ook Jaroslav keert, na drie maanden wachten, na afloop van de oorlog terug naar zijn geboorteland Tsjecho-Slowakije. In augustus 1945 landt hij in Praag. Na nog enige tijd betrokken te zijn geweest bij opleiding en instructie van nieuwe piloten, demobiliseert hij van de Tsjecho-Slowaakse Luchtmacht in 1947 en gaat voor de luchtvaartmaatschappij Československé Státní Aerolinie (ČSA)

werken als co-piloot. Na de communistische putsch worden de voormalige RAF-piloten die voor de CSA werken al snel uitgesloten voor internationale vluchten. Zij mogen nog hoogstens binnenlandse vluchten vliegen.

*Op 24 maart 1950 kiezen 3 vliegtuigen, met als bestemming Praag, ervoor om van Moravska Ostrava, Brno en Bratislava, te vliegen naar de militaire basis Erding bij München, gelegen binnen de Amerikaanse zone van Duitsland. Het IJzeren Gordijn blijkt niet waterdicht en de Koude Oorlog intensiveert in korte tijd. In de 3 dakota's zit tweederde van de passagiers onvrijwillig; reden waarom het bewind sprak van kidnapping. In totaal 26 van hen kiezen ervoor asiel aan te vragen. Het was tevens de eerste drievoudige kaping die als voorbeeld zou gaan gelden voor menig terroristische actie later.*

Eveneens een gevolg is dat versneld ex-RAF-bemanningsleden niet meer mogen vliegen, en alle voormalige leden van het westers verzet zoals Jaroslav Chmelfík ontslag krijgen in 1950. Chmelfík wordt ook zijn militaire decoraties en rang ontnomen. Hij is gedwongen met vrouw te verhuizen naar Holešov waar hij slechts ongeschoold werk mag verrichten in diverse fabrieken. In de jaren '60 worden, in het kader van de politieke dooi, de gevolgen van de politieke zuiveringen deels teruggedraaid. Hij wordt deels gerehabiliteerd en krijgt zijn militaire rang terug. Hij doet opnieuw vliegexamens om zijn licentie te verkrijgen en begint opnieuw bij de ČSA als co-piloot. Hij mag voor ČSA binnenlandse en internationale vluchten vliegen op transportvliegtuigen en pensioneert in 1976. Hij sterft op 23 februari 2002 in Holešov op de leeftijd van 80. Na de 'Fluwelen Revolutie' wordt hij postuum tot de rang van kolonel gepromoveerd. Alsnog krijgt hij, ook in eigen land, de eer die hij verdient. Laten ook wij Nederlanders "eren wie ere toekomt" en daarbij de inzet van de Tsjecho-Slowaken in herinnering houden. Hun leven en het lot van hun geboorteland zou na WO-2 nog decennia gegijzeld blijven door een weinig gewenste, van buitenaf met dwang opgelegde politieke ideologie.

**Bart Beex**



# **DE TERUGKEER VAN DE KABOUTERBERG**

## **Een grafheuvel met een vlermuizenkelder**

**Hoogeloon. In de jaren twintig van de vorige eeuw werd een in onze streek uniek monument met de grond gelijk gemaakt. De Kabouterberg werd gebruikt om een vennetje op te vullen en voor de fundamente van de nieuwe jongensschool. Daarmee verdween een Romeinse grafheuvel, een tumulus, die hier verder nooit elders is gevonden. Wij spraken met archeoloog Jan Roymans en met Leo Brok van 't Loons Heem over de nieuwe Kabouterberg, die vlakbij gaat verrijzen, nu niet meer als de begraafplaats van een aanzienlijk edelman, maar als onderkomen voor de vlermuizen.**

Met Jan Roymans en Leo Brok wandelen wij door het Koebosch, niet ver van de plek waar in de jaren tachtig van de vorige eeuw een spectaculaire vondst werd gedaan. Een Romeinse villa, in gebruik geweest als hoeve, aan het einde van de eerste en het begin van de tweede eeuw. Het zette Hoogeloon op de kaart als een top locatie op archeologisch gebied. 'Maar er werd later méér gevonden,' legt Jan Roymans uit. 'Munten natuurlijk, maar ook resten van een heiligdom en fragmenten van een bronzen diploma dat een militair kreeg als hij de dienst verliet. Waarschijnlijk van de bewoner van de villa, die in zijn tijd een zeer aanzienlijk man moet zijn geweest. Maar er was ook nog iets heel anders, het verhaal van de kabouterberg dat iedereen in deze streek wel kent. In de negentiende eeuw, en mogelijk al eerder was het al flink afgegraven, om de waardevolle stenen te kunnen gebruiken. In de jaren twintig, dus bijna een eeuw geleden, is de Kabouterberg helemaal geslecht en geëgaliseerd. 'Hij wijst vanuit het bos op een plek midden op een akker. 'Dáár heeft hij gelegen, zo'n vijftig meter van de bosrand en daar hadden wij hem graag terug gebracht, op precies dezelfde locatie. Maar het ging niet. De boer was ons ter wille, maar kon zijn bedrijfsvoering er niet op aanpassen. Tenslotte heeft hij een strook aan de rand van het veld afgestaan en dat gaat gebruikt worden voor de reconstructie van de Kabouterberg.'

## Mythische bewoner

Wat was de Kabouterberg nou eigenlijk? In ieder geval geen gewoon zandduintje, of zelfs een simpele grafheuvel. Jan Roymans is vast overtuigd van de link met de villabewoner. ‘Dat kan haast niet anders. Als je ziet wat de archeologie ons allemaal erover geleerd heeft. De tumulus was bijna vijf meter hoog met een diameter van twintig meter. Daarbij een toren met beeldhouwwerk en aanduiding van de bewoner. Daarvan zijn alleen maar fragmenten gevonden. Die enorme grafheuvel was omringd door ronde tufstenen muur van een meter hoog en daarbuiten nog een vierkante muur van zestig tot tachtig centimeter. Het hele complex lag aan een weg, zoals bij de Romeinen gebruikelijk. De man die dit liet bouwen voor zichzelf stond helemaal in het Romeinse leven. In de buurt van deze berg zijn overigens ook nog een aantal andere graven gevonden.’ Het hoofdgraf zou zomaar van een aanzienlijk man kunnen zijn geweest, die na krijgsdienst hier terugkeerde als een volledig geromaniseerde inheemse man.



*Jan Roymans (links) en Leo Brok maken zich sterk voor de terugkeer van de Kabouterberg als onderkomen voor vleermuizen.*

Hij wilde wonen als de Romeinse heersers en zelfs als hen begraven worden. Met een graf dat zijn status uitstraalde.’

Volgens Leo Brok bleef de herinnering aan de man voortleven en kreeg zij zelfs mythische proporties. ‘Dat zou een verklaring kunnen zijn voor de kabouterverhalen hier, met name die over Koning Kyrië. (In het Grieks, een taal die in het Rijk veel werd gesproken, betekent de naam Heer) Ook op die volksverhalen moeten wij trots zijn. Ze mogen wat de Werkgroep Kabouterberg betreft best doorklinken in het ontwerp van de herbouwde grafheuvel.’

### **Vleermuizen welkom**

Wij lopen verder naar de rand van het bos, naar de plek waar de Kabouterberg opnieuw in volle glorie zal verrijzen. Jan Roymans is er nu al trots op. ‘Daar komt hij dus. Opnieuw ruim vijf meter hoog met dezelfde doorsnede als toen. Ook de muren herbouwen wij. Dit najaar moeten de werkzaamheden aanvangen, voorjaar 1912 zou het dan afgerond moeten worden. Wij hebben dan wel veel steun van de gemeente, het Waterschap, Natuurmonumenten en het Regionaal Archeologisch Archiverings Project, maar wij hopen ook op medewerking van mensen uit de buurt, in de vorm van werk of anderszins. Niet alleen uit Hoogeloon, maar iedereen uit de Kempen die inziet dat dit monument iets heel bijzonders was. Misschien ziet iemand nog wel een mogelijkheid om ook mijn hartenwens te realiseren. Ik zou ook graag de graftoren herbouwd zien. Wij weten hoe hij er uitzag, door de fragmenten van beeldhouwwerk en vergelijking met andere plaatsen. Als wij de fondsen bijeen krijgen, dan komt dat laatste deel van het complex er ook.’ Leo Brok wil in ieder geval ook zorgen dat het nieuwe monument ook goed bereikbaar is. ‘Daarvoor gaan wij bestaande wandelpaden aanpassen, zodat het goed te bezoeken is. Wij menen dat het een grote educatieve waarde heeft voor de jeugd, maar ook voor de ouderen. In ieder geval zal het respect voor het dorp Hoogeloon en voor de gemeente Bladel, die ons alle medewerking bood, sterk toenemen.” Wat er dankzij het Waterschap en andere instanties in ieder geval wel komt in het bouwsel is een vleermuiskelder. Dit onderkomen wordt wat dieper aangelegd, om het echt een vochtige kelder te laten

worden, want daar houden vleermuizen van. Van buiten zal daar niet veel van te zien zijn, want slechts een kleine opening geeft toegang. De dieren beschikken over een geavanceerde sonar, dus kunnen zij die opening met gemak vinden.

### **Onderkomen voor de vleermuis**

Heel blij met de herbouw van dit oude grafmonument zijn René Iemenschot van Waterschap De Dommel en Jan Rots van de Bosgroep Zuid-Nederland. ‘Wij participeren ook in de heropricting van de Kabouterberg. Voor het waterschap geldt dat wij hier de Beerze hebben herstelt, dat geldt niet alleen voor de stroom, maar de oevers en het aanliggende land.



Het past in onze doelstelling die opkomt voor schoon en voldoende water, maar ook voor een mooi landschap. Het combineren van een cultuurhistorisch doel, de grafheuvel, en een ecologisch doel, om de vleermuis een extra steuntje in de rug te geven, kan op onze steun

rekenen. Jan Rots rekt op de terugkeer van een aantal soorten. ‘In ieder geval de watervleermuis, de grootoor en de dwergvleermuis. Dat zijn soorten die het zwaar hebben. Slachtoffers van de renovatie die hun winteronderkomens genadeloos afsloot. Geen spouwen, of dakbeschot waarin ze kunnen wegkruipen. De kelder die ín de berg komt, wordt een prima winterverblijf, en misschien zelfs een legerplaats voor overdag in de zomer. De tijd dat zij rusten. En denk eraan: vleermuizen zijn uiterst nuttige dieren die heel wat insecten wegvangen. Een voordeel dus voor iedereen.’ En zo wordt de herinnering aan de begin van onze geschiedenis, de kolonisatie van de Lage Landen door de Romeinen, hier in Hoogeloon weer een stukje meer beleefbaar en bovendien wordt en passant ook nog een ecologisch doel gediend.

*Kees van Kemenade*

## EEN BIJZONDERE KAPEL

De Onze Lieve Vrouwekapel van Duizel is een bijzondere, menen velen. Dat is ze ook inderdaad, niet zozeer als bidkapel maar als bouwwerk. Ze behoort niet alleen tot de zeer kleine groep hoogkapellen alsook tot de groep met een ongebruikelijke structuur. In de uitgave van onze kring in 1984 “Langs ’s Heren wegen” en in “Ons Lief Vrouwe in de Kempen” van J. Wouters-Bekkers lezen we allerlei over de geschiedenis van deze kapel maar niets over het bijzondere karakter ervan.



De Mariakapel heeft immers op haar basis slechts 7 wanden. We weten dat 7 een bijzonder getal is, een heilig getal zelfs; maar in de architectuur zullen we dit getal zelden aantreffen. We nemen daarom aan dat de zevenzijdige kapel geen idee is geweest van architectenbureau Tooten-Van Ginderen in Veghel maar van de opdrachtgever.

*De 7-hoekige  
Mariakapel in Duizel.*

Wie in Duizel omstreeks 1948 als eerste gedacht heeft aan de bouw van een Mariakapel uit dankbaarheid dat de parochiegemeenschap zonder grote rampen door de oorlog gekomen is, kan niet meer met zekerheid achterhaald worden. Pastoor W. van der Horst zal er ongetwijfeld spoedig bij betrokken zijn, zoals in die tijd gebruikelijk was, of wat nog waarschijnlijker is, het initiatief is van hem uitgegaan. We weten dat hij een vurige devotie had voor Maria, de moeder van Christus. In de beleving van zijn religie had hij vaak met het getal 7 van doen; het getal ook van de 7 vreugden van Maria die hem zeer bekend waren, evenals de 7 smarten. Bij een kapel uit dankbaarheid is de gedachte aan de 7 vreugden beter te verklaren. Ongetwijfeld kent u ze nog! Nee? Hier volgen ze:

- 1: de blijde boodschap van de engel Gabriël aan Maria.
- 2: het bezoek van Maria aan haar nicht Elisabeth.
- 3 : de geboorte van haar zoon Jezus.
- 4: de aanbidding van de drie wijzen.
- 5: de wedervinding in de tempel.
- 6: de verrijzenis van Christus.
- 7: de tenhemelopneming van Maria.

In Duizel wordt steeds gesproken van de 7 vreugden en niet van de meer bekende 7 smarten van Maria. Wellicht hebben de 7 wanden van de kapel helemaal geen relatie met de 7 vreugden. Mogelijk kan het parochie-archief ons enige duidelijkheid geven, hoe de gedachte aan de ongebruikelijke opdracht van een zevenwandige kapel ontstaan is en hoe de architect op opmerkelijke opgave gereageerd heeft.

Tot nu toe kan ik geen uitsluitsel geven; misschien is een of ander Duizelnaar hiertoe in staat. De kapel is zo uitzonderlijk dat ik na alle zoek nog geen enkele andere zevenwandige heb ontdekt.

*Kees Cornelissen*

# HEEMKUNDIG ALLERLEI

## I. HET ONTSTAAN VAN HET E3-STRAND

**Het onderstaande verhaal is de moeite van het bewaren waard. Ons oud-heemlid Jan van Hout heeft het geschreven, bewust in de eenvoudige volkse taal met enkele Brabantse dialectvormen.**

Het moet heel veel eeuwen geleden gebeurd zijn in den hemel dat de heiligen bijeen zaten en die zeiden tegen elkaar: “Die Acht Zaligheden daar op de aarde, dat is toch niet meer wat het vroeger was; niemand weet nog wat het is en wat nog veel erger is, niemand leeft er nog naar. Dus daar moeten we toch ‘ns wat aan doen om die Acht Zaligheden weer onder de aandacht van de mensen op aarde te brengen.”

*En net zo goed als dat op aarde gaat, is dat ook in den hemel. Dan moet er een commissie gevormd worden die dat uit gaat zoeken. Voorzitter van de commissie werd natuurlijk Petrus en Willibrordus kwam erin te zitten; ze hadden er Adam bijgevraagd, en toen ook Eva maar, want het was toch gezelliger als er ook een vrouw bijzat. En zo heeft die commissie eens over dat probleem nagedacht en in eene keer zegt Adam: “Ik heb een goei idee, laten we nou eens ergens op de wereld acht dorpen neerleggen dat samen de Acht Zaligheden zijn.”*

Daar werd efkes over nagedacht bij een bakske koffie en toen zei Petrus: “Dat vind ik een een goed idee, dan leggen we die Acht Zaligheden neer in Palestina, want daar wonen herders en vissers en daar heeft Onze Lieve Heer ook de acht zaligheden verkondigd.” Adam zei: “Dat vind ik helemaal geen goed idee, we moeten ze neerleggen tussen de Eufraat en de Tigris want daar heeft het Aardsparadijs, gelegen en daar is het ook allemaal begonnen.” Maar toen zei Willibrordus: “Ja, maar daar is ook de ellende begonnen, want Adam en Eva hebben het wel een beetje voor ons verknald.” Er werd weer even over nagedacht en toen deed Willibrordus het raam



in den hemel open en zei: “Ge moet eens naar beneden kijken; ziedege dar die groene vlek liggen tussen de Beerse en de Run, dat is nou de Kempen en daar wonen de braafste en de hardst werkende mensen van de hele wereld.”

Dus daarom komt het nou dat die Acht Zaligheden hier in de Kempen liggen. En net zo goed als dat op aarde is, is dat ook in den hemel: als zo’n commissie goed werk gedaan heeft, moet ze beloond worden. En zo werd Petrus de patroon van Bladel, een van de grootste parochies hier in de Kempen, en kreeg Willibrordus Eersel toegewezen. Maar ja, Adam en Eva konden ze nergens geen patroon van maken, want zo netjes hadden die niet opgepast. Maar om Adam toch een beetje zijn zin te geven is er in Eersel het E3-strand gekomen en een stukje van het E3-strand is een naaktstrand geworden en dat is nou het Aardsparadijs in de Kempen.

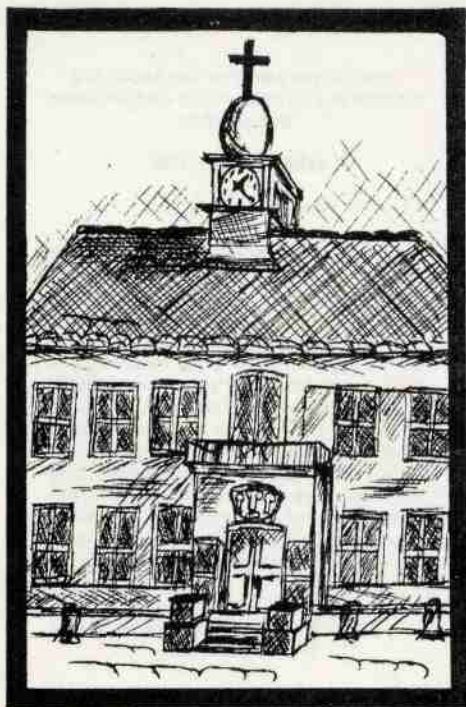


*Voormalig E3 naaktstrand, het aardsparadijs*

***Jan van Hout***

## II. Een gedachtenisprentje

Onlangs trof ik bij enkele prentjes die een onbekende in mijn brievenbus heeft gestopt, het bijgaande prentje. In het boek "Eersel... 'n zaligheid" van Harrie Grielen wordt op blz.148 de achterzijde van dit prentje afgedrukt en daarbij vermeld de tekst: "Gedachtenisprentje" als aandenken aan het heengaan van het raadhuis naar de Dijk, uitgereikt aan het publiek tijdens de carnavalsoptocht 1986/1987.



Dezer dagen wordt na een noodlottig  
raadsbesluit uit ons midden weggenomen  
ons geliefde

### GEMEENTEHUIS

Het is pas 25 jaar oud.

Als geen ander draagt hij de Contente Mens in zijn hart. Hoe onbegrijpelijk zijn de raadsbesluiten. De burger wikt, de raad beschikt. Om het dorpsgezicht te beschermen wordt hij aan de Dijk gezet. Zijn heengaan zal een grote leegte bij ons achterlaten. Hoe lang zullen kiosk, kapel en pomp nog in ons midden zijn? Is dan de enige zekerheid die ons rest de onbegaanbare keien en de opgemetselde bomen? Bij alle droefheid om dit afscheid is er nog één hoop: ook deze raad gaat heen. Daarna zal blijken of ons gemeentehuis nieuwe levenskansen zal krijgen op de plaats waar het was, is en zal blijven: op de Markt!

De bedroefde, maar hoopvolle  
naastbestaanden.

De bedroefde maar toch hoopvolle naastbestaanden die indertijd een kaalslag vreesden, kunnen nu gerust zijn. Kapel, kiosk en pomp staan er gelukkig nog. De verkeer remmende, gouden onbegaanbare keien liggen nog steeds op de Markt, en de opgemetselde bomen staan er nog altijd of zijn net als andere stokoude bomen vervangen door

redelijk grote die elders gekweekt zijn om de plaats in te nemen van totaal versleten soortgenoten, zodat de boomchirurgen in onze gemeente hun kost niet meer kunnen verdienen.

We hebben nu in 2012 enkele vragen die interessant zijn voor wie na ons komen en ook voor ons die de juiste geschiedenis willen vastleggen:

1. Wie heeft de tekst geschreven.
2. Wie heeft de tekening van dit “gemeentehuis” getekend.
3. Is dit prentje in 1983 uitgegeven, toen het gemeentehuis op de Markt 25 jaar bestond.
4. Of later, en is het getal 25 min of meer gekozen, omdat het zulke fraaie invallen oproept.

De redactie ontvangt graag reacties hierop, zodat onze nakomenden de juiste geschiedenis ervan kunnen kennen.

*Kees Cornelissen*

## VAN DE BOEKENPLANK

N. van der Sijs: Dialectatlas van het Nederlands. Uitg. 2011, Bert Bakker, 370 blz. met 150 overzichtskaarten, prijs €29,95. ISBN 978-90-351-3378-5.

Na een algemene korte inleiding geeft Van der Sijs een duidelijk inzicht en overzicht van het ontstaan van het Nederlands met zijn dialecten vanuit het Indogermaans. J. Stoop bespreekt in afdeling 2 enkele woorden met hun varianten, zoals spijkerbroek met jeans en bretels met galgen, hulpzelen, lichters en grelen. In afdeling 3 geeft M. van Oostendorp een overzicht van het verschil in klank van huis en muis met uu, oe, eu en uu/oe. En in afdeling 4 bespreekt hij woordvormen als hen en hun. Math. Jansen toont in een 25-tal zinnen als “Ik doe wel even de kopjes afwassen” de varianten aan. Ann Marijnissen geeft tenslotte in de rubriek Namen inzicht in de naamgeving van plaatsen op –inge en van namen op –monde/muide en andere germaanse waternamen.

Een prettig leesbaar boek voor iedere liefhebber van taal.

Philo Ijpelaar: Garendiefkes, oerbanken en stempelen. Uitgave Kon. Ned. Natuurhistorie 2010. 160 blz. met ill. in rood of zwart. Prijs € 14,95. ISBN 978-90-501-13496.

Deze IVN-natuurgids heeft haar aantekeningen, verzameld in haar “leer”tijd, bijeengebracht in een fraai en gezellig boekje. “Als ik nu iemand hoor praten over zijn “hijtje”, dan weet ik dat “zoutje” van deze pimpelmees wel in de buurt kan zijn”. Het is geen boek om in een avond uit te lezen, maar om er geregeld in te grasduinen en te weten dat het niet alleen over dieren en planten gaat. Ook volkskunde en cultuur krijgen erin hun aandacht; we leren dat pootrecht niet altijd hetzelfde recht geeft en dat de houwmouw met de muis weinig van doen heeft.

Lucia Willems: Een bammeke met spek. Uitg. Boekscout Soest, 210 blz. met eigen tekeningen. Prijs € 18,95. ISBN 97894-6176-399-0. Op 7 mei 1943, op haar zesde verjaardag, wordt Luusje vanuit Amsterdam naar Eersel gebracht om op de boerderij van Moeke van

der Aalst aan te sterken. Wat ze hier bijna een jaar lang doormaakt en vooral ook meemaakt, wordt uitvoerig verhaald. Dit geeft een duidelijk beeld van verschil met de periode april 1944 tot mei 1945 en de hongerwinter.

Een aardig boek waarin het gevoelsleven van een kind dat huis en haard moet verlaten, wordt weergegeven. Het schetst tevens het leven van een Kempense familie in een voor velen onbekend geworden tijd.

A.J. Vervoorn: Het Nederlands Steendrukmuseum. Uitg. De Vrije Uitgevers, 2011. 160 blz. met veel illustraties in kleur. Prijs € 29,50. ISBN 978-90-7400-983-6.

Het Steendrukmuseum in Valkenswaard viert zijn 10-jarig bestaan met een prachtig boek, voortreffelijk in de beschrijving van de techniek en de kunst van de lithografie van de drukkersfamilies Vrijdag en Van Gestel en voortreffelijk in de layout met de moderne kleuren copieën in plaats van de zo geliefde litho's. Een dergelijk boek als dit in 2010 uitgeven met een zelfde aantal litho's zou nu aan een honderdtal bekwame vaklieden enige jaren werk verschaft hebben. Door de komst van de moderne digitale printtechnieken is de verkoop van litho's wereldwijd ingestort. De drukpersen staan stil. De steendruk die twee eeuwen gefloreerd heeft, is nu definitief museumkunst geworden.

Wie de kunst van lithografie nog eens wil proeven, kan hiervoor in dit boek terecht en eveneens in het Steendrukmuseum.

Jos Swaanenberg: Brabants-Nederlands/Nederlands-Brabants Woordenboek. Uitgave Europese Bibliotheek, 255 blz. prijs € 14,95. ISBN 9789028802155.

In dit boek is het dialect van Noord-Brabant in 3 streken ingedeeld, het Noordwest-Brabants, het Midden-Noord-Brabants en het Oost-Noord-Brabants. Het Westhoeks, het Cuijklands en het Cranendonks nemen in de provincie een aparte plaats in.

De kroenekraan in het Cuijkslands is de kraanvogel in het Nederlands. De kroesel in Oost-Noord-Brabants is een kruisbes, maar de kruisbes heeft als dialectische varianten ook nog

knoesel,knoezel,knoerzel,kroensel,knoekelbéér,stèkbéér, stikkebezie en kruidore. U ziet wel, een interessant boek voor wie het dialect wil verkennen.

Verhalen op De Weebosch: o.l.v. H. Ritter, voorzitter stuurgroep BRIDGE/dorpsraad De Weebosch. 60 blz. met veel toepasselijke foto's op stevig papier. Prijs € 17.50.

De projectgroep heeft in Ludo Mateusen een voortreffelijke coördinator die de overige schrijvers van de zeven rubrieken, C. de Backer, M. Franssen en H. Ritter, heeft begeleid. Zij hebben samen met A. Mateusen-Wolf de interviews afgenomen en de verhalen van de senior informanten over de periode 1940- 1970 vertaald, met af en toe een uitstap naar een verder verleden van het Boerenbedrijf, Cafés en winkels, het Huishouden, Vrije tijd, School, Kerken en kapellen, en Oorlogen. Het is niet een puur kijkboek geworden zoals er al zoveel zijn; integendeel, de vele foto's ondersteunen duidelijk de tekst. Wel een model dat navolging verdient. Een boek dat vaak in de hand wordt genomen.

Andere boeken die volop de aandacht verdienen en daarom reeds in allerlei tijdschriften en kranten aangekondigd en besproken zijn:

1. De Dommel. Stroom door tijd, natuur en landschap. Uitg. 2011 Pictures Publishers, 296 blz., veel natuur-kleurenfoto's, prijs € 34.90 ISBN 978-73187-74-0.
2. Hoogeloon -Kaboutersberg. Onderzoek naar een grafveld uit de Romeinse tijd. Amsterdam 2011, Archeologisch Centrum Vrije Universiteit, 198 blz. met illustraties. Prijs € 2000 ISBN 978-80-8614-206-4.
3. Bierkens, Boter uit de Kempen 1890-1920. Een zegen voor onze landbouwers. Uitg. Kabeljauws 2011, 288 blz. met foto's. Prijs € 29,50. ISBN 978-77747-44-5.

*Kees Cornelissen*

De boeken die besproken worden in  
de boekenplank zijn verkrijgbaar bij

## *De Boekenlegger*

Ook voor uw buitenlandse bestellingen bent u  
bij ons van harte welkom

Nieuwstraat 28A 5521 CC Eersel

Tel.: 0497-512551 Fax.: 0497-513179

[www.de-boekenlegger.nl](http://www.de-boekenlegger.nl) [info@de-boekenlegger.nl](mailto:info@de-boekenlegger.nl)



Bij inleveren van  
deze bon krijgt u  
een Kerastase  
ritueel t.w.v.  
€15.00 voor €7.00.  
Heeft u vragen?  
Bel ons gerust!

[www.denbarbier.nl](http://www.denbarbier.nl), Hint 4, 5521 AH Eersel, 0497-514026

CHINEES-INDISCH-RESTAURANT

美華酒家



"MEI WAH"

5503 BK VELDHOVEN  
Burg. v. Hoofflaan 83-89  
Tel. 040-2534732  
Fax. 040-2547073



5615 AB EINDHOVEN  
Leenderweg 86  
Tel. 040-2117557

Dagelijks geopend van: 11.00-22.30 uur

**Exclusieve accommodatie voor Uw:**

partijen - familiediners - lunch of diner met  
zakelijke relatie - personeelsavonden - etc.

*de Muzenval*

S.c.c. "de Muzenval" beschikt over diverse zalen die geschikt zijn voor vergaderingen, cursussen, bijeenkomsten, voorlichtingsavonden, workshops etc.

Ook heeft scc "de Muzenval" een theaterzaal met 350 zitplaatsen waarin alle faciliteiten aanwezig zijn voor uw bedrijfsvergaderingen of seminars.

Bovendien kunt u in de gezellig ingerichte foyer na afloop nog een drankje of hapje gebruiken.

***sociaal cultureel centrum "de Muzenval"***

Dijk 7 - 5521 AW - Eersel - Tel. 0497-515997 - [info@muzenval.nl](mailto:info@muzenval.nl)