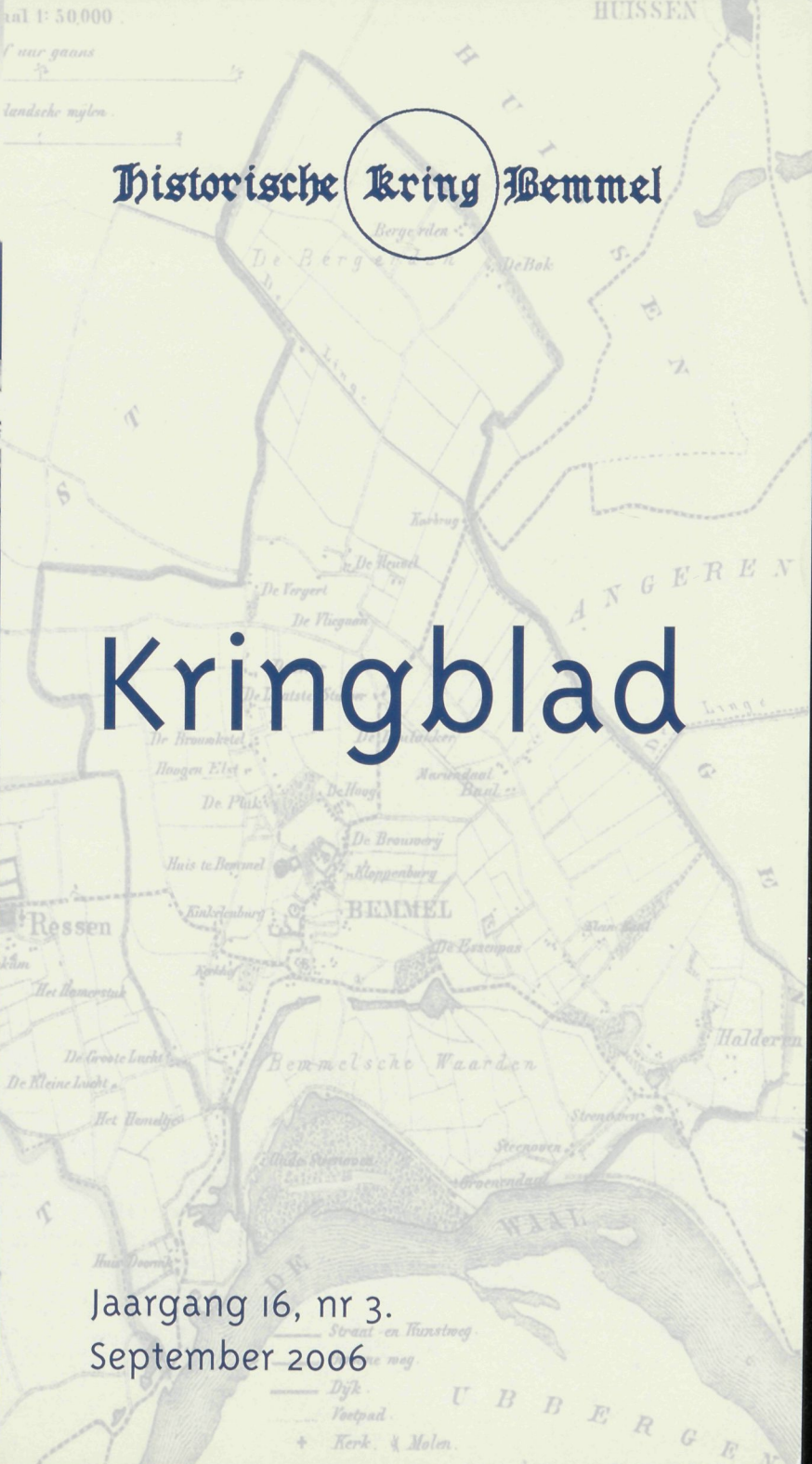




Historische Kring Bemmeler

Kringblad

Jaargang 16, nr 3.
September 2006

Historische Kring Bemmeler

Uitgave ten behoeve van de leden, jaargang 16 no 3.
DATA DRUK Gendt
ISSN 1384-9271

Inhoudsopgave:

Woord van de voorzitter	1
Mijn jonge jaren	2
Molensteen	18
Een jongen van het dorp	21
De kapel op de Heuvel	24
De kweeper	26
Straatnamen in Bemmeler - Dr. Rudolf van Oppenraaijstraat	30
Stadswandeling door Huissen	32
't Is historisch (22) - De kruiwagen	35
Aanwinsten	35
De gerestaureerde 'Kinkelenburg' heropend	36
Een krantenknipsel (45)	38
Uit de ouwe deus - 't Nije gezicht van Bemmeler	39
De Geldersche Tramwegen (3)	40
Groep 6 van Basisschool Pius X op bezoek	66
't Is historisch (23) - Kloppen	67
Internetwetenswaardigheden	68
Contributie 2006	69
Agenda	69
Boeken	69
Advertenties	71
Colofon	

Dit is de zesenzeventigste uitgave van het Kringblad.

Het voornemen bestaat het volgende nummer begin januari 2007 te laten verschijnen. Kopij voor dat nummer is welkom en kan bij de redactieleden of bij het secretariaat worden ingeleverd. Als uiterste datum voor het inleveren van kopij willen wij graag 15 november 2006 aanhouden.

Woord van de voorzitter

De vakantie zit er op en een nieuw kringseizoen staat weer voor de deur. Traditiegetrouw kijk ik even terug op mijn vakantie waarin cultuur, tradities en landschap weer centraal stonden. Het reisdoel was ditmaal Sicilië.



Eén van de talrijke locaties die we hebben bezocht, is de Villa Casale bij Piazza Armerina. Een Romeins landgoed uit de 3^e/4^e-eeuw n.Chr. met wereldberoemde mozaïeken. Het bekendste daarvan is het jachtafereel, waarvan hierboven een uitsnede is afgebeeld. Over het villacomplex is een overkapping gemaakt met een constructie van loopbruggen. Op deze wijze kan een groot deel van het complex worden bekeken zonder de mozaïeken te beschadigen. Een ander UNESCO monument is Ortigia, het oude centrum van Siracusa. Werkelijk een pareltje van een stad die nu op veel plekken in de steigers staat om de grandeur van toen voor de toekomst te behouden. Ook in Bemmel willen we, daar waar mogelijk, de mooie en interessante locaties behouden. En anders willen we op z'n minst de herinnering koesteren, zoals die aan kasteel 'De Poll'. Ik hoop in het volgende nummer daar meer over te kunnen vertellen.

Voor nu wens ik u allen veel leesplezier en tot ziens in onze kringruimte in 'De Kinkel' (op dinsdagen van 10 tot 12 uur en van 20 tot 22 uur).

Marc Kocken

Mijn jonge jaren



Op 10 oktober 1924 ben ik geboren in Bemmelen aan de Molenwei onder aan de dijk. Mijn ouders waren Anton Hendrik Minkhorst en Maria Wilhelmina van Druten. Ik groeide op in een geborgen gezin met 5 kinderen, allemaal jongens. De oudste was Johan (1921). Daarna kwam ik, Gerard, en dan Marinus (1926). Daarop volgde Gerrit (1928) en tenslotte Michiel (1931). Eigenlijk is er nog een broertje geweest, het tweelingbroertje van Gerrit, maar dat is een paar dagen na de geboorte gestorven. Vader bracht de gestorven baby in een kistje onder de arm zelf naar het kerkhof

aan de Teselaar. Buurman Toon Arissen ging met hem mee. Wat een droeve tocht moet dat geweest zijn. De andere kinderen en ook moeder zijn niet mee geweest. Momenteel woont Marinus in het ouderlijk huis (Molenwei 55).

Mijn schooljaren

De lagere school ben ik begonnen in de oude hervormde school aan het Oude Kerkhof in april 1930. Dat heeft echter niet lang geduurd, want in datzelfde jaar gingen we naar de nieuw gebouwde school aan de Teselaar. De oude school werd in gebruik genomen als verenigingsgebouw van de kerk. Gedurende mijn lagere schooltijd heb ik les gehad van juffrouw Speijers, juffrouw Van Eck en meester Rietveld. Er was ook een meester, die 'De Pijp' genoemd werd. Dat was meester Van der Linden. Ik heb niet bij hem in de klas gezeten en ik herinner me weinig van hem. Juffrouw Speijers was mijn eerste juf. Ik herinner me de eerste schooldag nog heel goed. We zongen 'Twee emmertjes water halen' in de kring. Het was het eerste liedje, dat ik leerde. Meester Rietveld was heel streng, maar wel rechtvaardig. Juffrouw Van Eck kon slecht zingen en iedere morgen begon meester Rietveld in de deuropening met een lied voor zijn en haar klas tegelijk.



Mijn vader en moeder.

Op een dag kreeg ik strafwerk. Ik was zomaar de straat overgestoken en daarbij tegen de dochter van bakker Van Mook, die op de fiets langs kwam, aangelopen. Gelukkig mankeerden we beiden niks. Zij had wel de hak van een schoen af. Ik moest 100 strafregels schrijven. "Ik mag de weg niet zomaar oversteken. Ik moet beter uitkijken."

We hadden als jongens onder elkaar wel eens ruzie. Zo ook wel met Jan Koenen van De Plak. Op een keer stompte Jan me. Ik was op klompen en probeerde hem een schop te verkopen, maar ik brak daarbij de kap van de klomp. Van meester Rietveld kregen we allebei een standje, meer niet. Vader repareerde de klomp door er een ijzeren bandje overheen te timmeren en daarmee was de kous af.

Als kinderen haalden we natuurlijk regelmatig kattenkwaad uit. Juffrouw Van Eck was in de kost bij de familie Makaay, die aan de dijk woonde. Nu had de familie Makaay een wc, die buiten het huis was aangebouwd, vrijwel bovenaan de dijk. In de deur was een hartvormig gaatje uitgezaagd om wat licht binnen te hebben. 's Morgens voor schooltijd ging de juf altijd nog even naar de wc en dat wisten wij vanzelfsprekend. Als er in de winter sneeuw lag, probeerden wij natuurlijk sneeuwballen door dat gat te mikken. De juf durfde dan het hokje niet te verlaten en is daardoor wel eens te laat op school gekomen.

Een ander huis aan de dijk, of liever bijna in de dijk, was het huis van Hent Berendsen, de zadelmaker. Het huis was zo strak in de dijk gebouwd, dat je bijna vanaf de dijk het dak op kon lopen. Dat hebben we nooit gedaan. Maar wel probeerden we 's winters sneeuw in de schoorsteen te mikken.



Het huis van Hent de zadelmaker.

Hent Berendsen had ook een paar geiten. Die liepen meestal onder aan de dijk naast het huis. Ze zaten elk met een lang touw vast aan een paaltje, zodat ze van een rond stuk grond het gras kort hielden. Van tijd tot tijd werden de paaltjes verplaatst. Als Hent een geit aan het melken was, dan holden wij als jongens soms met een noodgang van de dijk af. De geit schrok daarvan dan zo, dat zij in paniek wegrende, tot het touw haar tegenhield. Daarbij ging regelmatig de emmer met melk ondersteboven. Eens ging Hent daarbij ook zelf

onderuit en kreeg hij de melk over zich heen. Natuurlijk ging hij verhaal halen bij vader en dan kregen we op onze kop. Maar de lol hadden we intussen gehad....

Thuis hadden we geen appelbomen, dus moesten we, als we zin hadden in een appeltje, er hier en daar een paar pikken. Op een dag zat ik in een boom in de boomgaard van Kerkhofs. Gerrit was bij me en die stond op de uitkijk. Maar plotseling kwam Kerkhofs aangelopen. Gerrit had hem zo gauw niet gezien. Hij snauwde me uit de boom. We moesten alle geplukte appels bij elkaar op de grond leggen en daarna joeg hij ons de boomgaard uit. Toen hadden we nog niks.

Ik heb nog net de tram meegemaakt. Ik mocht een enkele keer met vader mee als hij naar Nijmegen naar de markt ging met twee hengselmanden vol eieren, aan iedere arm één, voor de verkoop. We moesten vanaf Lent, het eindpunt van de tram, met de pont de Waal oversteken. Daarna in de stad te voet over de schuin oplopende Grote Straat naar de Eiermarkt en dat was best een heel vermoeiend eind.

De school organiseerde jaarlijks schoolreisjes met de bus. Maar we mochten niet altijd allemaal mee, want dat was te kostbaar voor het grote gezin. Met vakantie gaan was er nooit bij. De eerste keer dat ik echt met vakantie gegaan ben, was toen ik 25 jaar getrouwd was. Als de schoolvakantie begon zei vader: "Het komt goed uit, dat de school dicht is. Dan kun je mooi helpen met hooien." Of met wat er verder ook maar te doen was. Ik heb de zevende klas nog afgemaakt op de lagere school. Toen was mijn opleiding afgerond. Doorleren was er in die tijd nauwelijks bij.

Aan het werk

Ik was 13 jaar toen ik van school kwam. Ik kon meteen thuis op het boerenbedrijf aan de slag. Ik heb daar een paar jaren gewerkt. Toen zocht Herman Derksen iemand voor werk in de komkommers. Zijn zoon, die ook Herman heette, was opgeroepen voor militaire dienst. Daarom was er iemand nodig. Nadat de mobilisatie was afgekondigd, werd hij op de Grebbeberg gelegerd. Hij heeft de oorlog gelukkig overleefd. Ik heb bij Derksen gewerkt tot Herman jr uit de Duitse krijgsgevangenschap thuis kwam.

De eerste Duitse militairen zagen we bij de aansluiting van de Dorpsstraat aan de Teselaar. Wij waren met enkele jongeren bij elkaar. Een tiental militairen stond daar kaarten te raadplegen. Ze waren kennelijk de weg kwijt. Natuurlijk bleven wij die mannen in hun vreemde uniformen nieuwsgierig bekijken. De soldaten deden ons niks. Wij hen uiteraard ook niet.

De Arbeidsdienst - Een stukje geschiedenis

Al in de zomer van 1940 werd de Nederlandse Opbouwdienst opgericht. Die was oorspronkelijk bedoeld om Nederlandse beroepsmilitairen een semi-militaire baan te verschaffen. De Opbouwdienst werd ingezet om oorlogsschade te herstellen. Maar al na een paar maanden werd de Opbouwdienst omgevormd tot de Nederlandse Arbeidsdienst (NAD). In de winter van 1940 werden de eerste kaderleden opgeleid en in januari 1941 konden de eerste vrijwilligers zich aanmelden.



In eerste instantie vroeg men vrijwilligers, onder andere via dit aanplakbiljet. Bron: 'Documentaire Nederland en de Tweede Wereldoorlog'.

De officiële oprichting van de NAD was op 23 mei 1941. In 1942 namen de Duitsers geen genoegen meer met vrijwilligers en werd de NAD dienstplichtig. De dienstdtijd was bepaald op zes maanden. In de loop van de oorlog werd steeds meer druk op de mannen uitgeoefend om zich als 'vrijwilliger' voor het oostfront aan te melden. Er was ook een Arbeidsdienst voor Meisjes (ADM), die als zelfstandige eenheid binnen de NAD functioneerde en hoofdzakelijk bedoeld was

om meisjes in de nationaal-socialistische zin op te voeden tot 'flinke en gezonde huisvrouwen'. Contacten tussen de leden van de NAD en de ADM waren er nauwelijks. De Arbeidsdienst werd direct na Dinsdag in september 1944 ontbonden. De eenheden, die er nog waren, werden ingedeeld bij de Duitse Reichs Arbeitsdienst en ingezet bij het aanleggen van verdedigingswerken, voornamelijk in de noordelijke provincies.

Bron: Documentaire Nederland en de Tweede Wereldoorlog

De Arbeidsdienst - Mijn ervaringen

Begin 1942 kwam er bericht dat ik moest opkomen voor de Arbeidsdienst. Tegelijk met mij werden drie andere Bemmelse jongens opgeroepen, namelijk Jan Alofs, Gert van Bremen en Jan Wientjes. We moesten opkomen in Hooghalen tussen Assen en Beilen. Daar stond een barakkenkamp. Wij werden over de barakken verdeeld en kwamen helaas niet bij elkaar te liggen. Maar we ontmoetten elkaar wel met enige regelmaat.

In het kamp werden we op militaire wijze gedrild. We werden in een uniform gestoken. Dat bleken oude uniformen te zijn van het voormalige Nederlandse leger, geveerd in de grijsgroene kleur van de Duitse Wehrmacht, compleet met de zo typische beenwindsels. We kregen een werktenu en een uitgaans-tenu. Dat laatste droegen we tijdens exercitie en als we eens naar de kerk gingen. Op dat tenu was op beide kraagspiegels een tweetal korenaren geborduurd. We leerden de verschillende soorten onderofficieren kennen, die daar 'onderopzichter', 'opzichter' en 'hoofdopzichter' heetten, zoiets als korporaal, sergeant en sergeant-majoor. Verder waren er officieren en hoofdofficieren. De laatsten waren allemaal NSB'ers, getuige het driehoekige logo van de NSB, dat ze op hun uniform droegen. Je moest altijd een meerdere groeten, in het kamp en ook daarbuiten. Ook de onderofficieren.

We moesten 's morgens om 7 uur uit de veren en meteen een rondje van, naar schatting, een kilometer rond het barakkenkamp hardlopen. Jongens, die straf hadden, moesten soms een extra rondje rennen. Op een keer was ik te laat op appel verschenen, omdat ik net op die tijd naar de wc geweest was. De toiletten waren in een apart gebouwtje ondergebracht, samen met een grote gezamenlijke doucheruimte en dat was nog wel een stukje lopen, vandaar. Dus moest ik ook een extra rondje rennen. De wc was geen excuus.

Na het rennen kregen we ons ontbijt. Als het ontbijt genuttigd was, marcheerden we in colonne, de kleinste voorop, met de werkschop op de schouder ongeveer 5 kilometer naar een grote heivlakte, die ontgonnen moest worden. We moesten het terrein omspitten en daarbij de slechte grond onderin de diepe vore werken en de goede grond bovenin. Ik heb begrepen, dat de groep, die na ons kwam, werd ingezet om aardappels te rooien.

Na een poos werken kregen we dan koolsoep. Daarna moesten we tot de middag weer aan het werk. Dan marcheerden we terug naar het kamp, waar we ons moesten wassen. Daarna kregen we een warme maaltijd. Er was redelijk voldoende te eten, hoewel de meeste jongens wel meer lustten. Maar de officieren vertelden dat we het dubbele kregen van wat de gewone mensen via de distributie te eten hadden. We moesten dus maar tevreden zijn.

Marcheren in het oude Nederlandse uniform met de exercitieschop.

's Middags kregen we vaak exercitie, waarbij we de exercitieschop bij ons moesten hebben. Iedere arbeidsman had zijn eigen exercitieschop, die dagelijks werd gepoetst. Hij moest glimmen als een spiegel en het minste vlekje kon je straf bezorgen. Van tijd tot tijd was er tussen de exercitie door een andere oefening. Dan werden de schoppen aan rotten gezet, in een kringetje met de handvatten tegen elkaar, en dan was er sport of we moesten robben: plat op onze buik op de ellebogen over het terrein kruipen. Soms een fikse veldloop als afwisseling. Nu en dan was er eens een grote mars door de omgeving. Tijdens het marcheren moest altijd uit volle borst gezongen worden.



's Avonds was er brood en daarna was men, binnen het kamp, vrij om te doen wat men wilde. De tijd werd meestal doorgebracht met kaarten, biljarten of soms gewoon wat lezen of kletsen. Nu en dan moest je 's avonds en 's nachts op wacht staan. 'Voor schut staan,' noemden we dat. Uit het dorp wandelden wel meisjes langs de poort, die de wachtsman bespotten: "Wij zijn niet bang voor jou, jij kunt toch niet schieten met die schop", of: "We moeten onze tuin nog omgespit hebben" en dergelijke opmerkingen.

Voor het slapen werd de kamer geïnspecteerd. Alles moest kraakhelder zijn, ook de schoppen en de uniformen. De inspecterende officier ging met zijn vinger langs de elektrische leidingen om te zien of er geen stof op lag. Ze lichten ook de dekens op om te zien of je een broek aan had. Dat was verboden. Je mocht in bed alleen je nachthemd aanhebben en niets er onder. Als de kamer niet schoon genoeg was, ging de kamerwacht voor straf onder een koude douche. Alle ramen moesten altijd wijd open staan, wat voor weer het buiten ook was. 'Daar word je hard van,' zei men. Op een keer werd bij inspectie een afgebrande lucifer op de grond gevonden. Nou, dat hebben we geweten! De hele kamer moest het bed uit en aankleden. Er moest een gat gegraven worden van een vierkante meter en een meter diep. Daarin werd de lucifer begraven, waarna het gat weer netjes dichtgemaakt moest worden. Pas daarna konden we gaan slapen. En de volgende dag normale tijd weer op!

Het barakkenkamp lag naast de spoorlijn van Assen, langs Hooghalen, naar Hoogeveen. Nu en dan kwam daar wel een goederentrein langs, waarin kennelijk mensen vervoerd werden. Soms hoorde je stemmen. Op de daken van de wagons zaten Duitse bewakers. Transporten van joden naar Westerbork? Ik weet het zelfs nu nog niet zeker, maar vergeten doe ik het niet.

In de ziekenbarak

Op een dag werd ik ziek en de dokter constateerde difteritis. Ik moest naar de ziekenbarak van de Arbeidsdienst, die op het terrein van het Assense ziekenhuis was gebouwd. Daar lagen uitsluitend difteritispatiënten, want difterie was zeer besmettelijk.

Iedere dag kwam een leuke jonge zuster langs de barak gelopen en natuurlijk werd ze door ons, jonge kerels, uitgebreid bekeken en er werd gezwaaid en zij zwaaide naar ons. Tot ze op een keer langsliep, gekleed in het oranjezwarte uniform van de NSB. Als ze daarna weer langs de barak liep, uniform of geen uniform, sloten wij demonstratief de ramen en keerden we haar de rug toe. Een Duitse officier kwam om ons daarover de les te lezen. De hoofdzuster was er bij en die probeerde er een draai aan te geven. "Ik heb nog zo gezegd dat jullie niet zo vlak bij het raam mogen komen vanwege het besmettingsgevaar!" Wij hebben toen de zuster ons excuus aangeboden en daarmee nam de officier genoegen.



De zieken met hun verpleegsters, vlak voor het ontslag uit het hospitaal. Ik ben de middelste van de drie mannen voorop de bank met de knieën over elkaar geslagen.

Er waren drie verpleegsters, die voor ons zorgden en die waren heel aardig en zorgzaam. Behalve de Nederlandse arbeidsmannen lagen er twee Duitse soldaten in onze barak, ook difteritispatiënten. De ene was een geschikte vent. Maar de andere was niet goed meer bij zijn hoofd. Hij was aan het oostfront geweest en daar zou het wel aan liggen, dachten wij. We dreven daar wel eens de spot mee. Maar die man had onder zijn bed een geweer liggen, met bijbehorende munitie. Toen we hem weer eens wat plaagden zei hij: "Heute

Nacht wirst du nicht mehr leben!" We waarschuwden de zusters en die hebben toen de officier van de wacht gebeld en hij heeft de man ontwapend. Nadien was hij een stuk rustiger. Ik heb ongeveer zes weken in de ziekenbarak doorgebracht, heerlijk rustig en goed verzorgd. Daarna moest ik helaas naar de dienst terug.

Op zondagen mochten we op vrijwillige basis naar de kerk. Ik ben twee keer in Assen naar de kerk geweest. We marcheerden daar dan in colonne naartoe. Eén keer waren we te laat. De kerkdienst was al begonnen. Maar de hoofdopzichter liep midden door de kerk brutaalweg rechtstreeks naar de kansel en besprak met de dominee waar we konden gaan zitten. Toen konden we plaats nemen en de kerkdienst werd voortgezet. Na de kerkdienst marcheerden we terug naar ons barakkenkamp.

Ik heb een half jaar moeten dienen in de arbeidsdienst. Een lang half jaar.

Onderduiker

Na de dienstdienst ben ik drie weken thuis geweest. Toen kwam een oproep om in Duitsland te gaan werken. Ik zou naar het Duitse Soest moeten gaan. Daar had ik absoluut geen zin in. Maar wat dan? Weigeren was gevaarlijk. Op een dag hadden we een ziek schaap. Dierenarts Van den Born werd er bij geroepen. We stonden er als vier gebroeders samen met vader bij te kijken. Michiel was er niet bij. "Hoe zit dat?" vroeg Van den Born, terwijl hij met het schaap bezig was, "hoeft er van jullie niemand naar Duitsland?" "Jawel, één heeft een oproep om zich te melden." De andere drie hoefden niet. Johan had een Ausweis, een vrijstelling. Hij werkte op de boerderij en dus voor de voedselvoorziening. Normaal kreeg alleen de oudste zo'n Ausweis. Daarom had ik die oproep gekregen om me te melden. Marinus en Gerrit waren nog te jong. "Weet je wat ik doen zou?" vroeg de veearts. "Ik schopte hem liever beide benen onder zijn gat vandaan dan dat ik hem liet gaan." "Alles goed en wel," zei vader, "maar wat als ze hem komen halen?" "Laat hem maar bij mij komen," meende Van den Born, "ik vind wel wat."

Nog diezelfde avond laat ging ik naar de dierenarts op 'Het Hoog'. Ik heb daar boven op een dienstbodekamer geslapen. Voor de deur werd een kast geplaatst, opdat er in geval van huiszoeking enige tijd was om weg te kruipen. En mogelijk zag men dan de deur over het hoofd. Ik kreeg eten en leesvoer. Ik heb daar een week doorgebracht. Of er nog meer onderduikers bij Van den Born zaten weet ik niet, want ik ben niet van de kamer af geweest. Tenslotte kwam Van den Born bij me met de mededeling: "Ik heb een plaats voor je gevonden." Er was tijdelijk plaats bij de familie Wittekamp op Het Zand aan het eind van de Woerdsestraat in Ressen. Het was de tijd dat de rode bessen rijp waren en ik heb me daar nuttig gemaakt door te helpen plukken. Ik mocht nooit zomaar naar het huis van Wittekamp komen, want je kon nooit weten

wie er op bezoek was. Dat kon wel een NSB'er zijn of iemand die zijn mond niet kon houden en officieel was ik er niet. Ze kwamen me wel halen voor eten, koffie en dergelijke. Ik voelde me heel goed op mijn plaats bij de familie Wittekamp. Het waren prima mensen. Helaas kon ik daar niet blijven, omdat ik daar te dicht bij huis zat en mensen in de buurt mij zouden kunnen herkennen.

In Elden

Na enkele weken had Van den Born voor mij een definitieve plek gevonden bij de familie Van Eck in Elden. Daar ben ik een hele poos geweest. Eigenlijk te lang, want ik moest er behoorlijk hard werken. De boer Van Eck was niet zo lang geleden overleden en nu werd de boerderij gerund door zijn twee zoons. Hun moeder en een zus van haar woonden bij hen in op de boerderij. Iedere zondag wilden de gezusters naar de kerk. De broers gingen dan op de fiets, maar de dames wilden met de brik, een gesloten koets met één paard er voor, naar de kerk gebracht worden. Ik moest het paard menen. Naar de kerk kon ik niet, want ik moest op het paard passen. Ik zou ook niet bij al die deftigheid op mijn plaats zijn geweest.

Op zekere dag waren we met meerdere mensen aan het werk op het korenveld met het losmaaien van de kanten. Dat gebeurde handmatig met de zicht. Er werd dan langs de rand van het veld een baan vrij gemaaid, zodat je daar met de door paarden getrokken maaimachine langs kon. Die machine had de maaibalk aan de zijkant zitten, zodat er ruimte moest zijn om langs het te maaien koren te rijden. Plotseling zagen we in de verte twee Duitse militairen op een motor met zijspan aankomen, het wapen in de aanslag. Achter hen reden twee legervrachtwagens. We dachten meteen dat er een razzia op onderduikers werd gehouden. Terecht. De boer zei: "Ga snel in het koren liggen!" Dat deed ik en niet voor niks. De Duitsers kwamen via de Mooieweg het erf van de boerderij oprijden. Daar bleven de vrachtwagens staan. De motor met zijspan reed het veld in en de militairen bekeken het korenveld nauwkeurig. Maar ik lag helemaal in het midden. Ik hoorde wel een paar schoten. Ze hebben me gelukkig niet gezien. Hoe het de anderen vergaan is, weet ik niet. We kenden elkaar nauwelijks en praatten nooit over onderduiken of zo. Zij kunnen wel regulier personeel van Van Eck geweest zijn. In ieder geval is er niemand meegenomen. Niet lang daarna zei de oudste van de gebroeders Van Eck: "Ik heb geen prettige mededeling voor je. Er worden hier de laatste tijd te veel razzia's gehouden en ik ben bang dat je op een keer gepakt wordt. En dan pakken ze ons er bij. Ga dus maar naar huis." Het was niet anders en ik ben langs de Linge en via de Karstraat naar huis gelopen.

Weer thuis

We besloten dat ik voorlopig thuis blijven zou. Er werd een gewoonte van gemaakt om, als ik moeder hielp in huis, de achterdeur open te laten en de voordeur op slot te houden. Als ik achter bij het vee hielp, was de achterdeur

op slot en de voordeur open. Op een dag zat ik in de keuken aardappelen te schillen. Plotseling zag ik door het raam een Duitse officier langslopen. Ik schrok me wezenloos. De Duitser rammelde aan de deur. Natuurlijk waren we net vergeten die op slot te doen en de officier kwam binnen. Hij liep de gang door en keek in alle kamers links en rechts, tot hij in de keuken kwam, waar ik bezig was. "Ich suche den Bauern," zei hij. Van angst kon ik geen woord uitbrengen. Ik wees over mijn schouder naar het achterhuis. "Du bist sicher krank," zei de officier en ik knikte. Hij liep naar achteren. Ik bleef bibberend achter. Mijn handen trilden zo, dat ik geen aardappel meer geschild kreeg. Gelukkig ging de Duitser al spoedig weg. Hij had vijf kippen willen hebben en hij had die netjes betaald....



Mijn ouderlijk huis aan de Molenwei in Bommel.

Terug bij Van Eck

Na een poosje kwam er bericht vanuit Elden, dat de Duitsers daar wegtrokken. Ik kon weer terugkomen bij Van Eck. Daar aangekomen ontdekte ik dat de Duitsers er nog steeds waren, maar dat de gebroeders Van Eck mij goed konden gebruiken. In ieder geval ben ik daar gebleven. Ik was daar op dat moment de enige onderduiker.

Op een dag was ik alleen thuis. De familie Van Eck was naar een verjaardag en ik paste op de boerderij. Plotseling kwam er een grote groep Duitse SS'ers, naar schatting een man of vijftig, dwars door het veld aangelopen. Ze hadden dorst en ze wilden iets te drinken. Ik wees hen naar de pomp en naar de kraan: de boerderij had een eigen watervoorziening, een zogenaamde hydrofoorinstallatie. Maar dat was niet de bedoeling. De heren wilden melk. Er stonden drie melkbussen van dertig liter naast het huis en die namen ze in beslag. Ze liepen het huis in en kwamen weer naar buiten met allerlei potten, pannen, pollepels en bekers, die ze uit de keukenkastjes gehaald hadden en

ze bedienden zich. Ik kon er niets tegen doen. Toen ze hun dorst gelest hadden, wilden de heren de grote wagen meenemen. En dan natuurlijk ook een paard. Ik wist dat er in de achteras, een zware eikenhouten balk, een brede krimscheur zat. Dat komt wel meer voor bij eikenhout en dat gaat maar zo niet kapot. Maar ik wees daarop en zei in mijn steenkolenduits: "Wagen bijna kapoet." De SS'er keek er naar, zag de scheur en besloot de wagen te laten staan en derhalve het paard ook maar. Ze dropen af. Wagen en paard waren gered voor Van Eck.

Evacu 

Enige dagen later kwam er bericht van de Duitsers dat we moesten evacueren. We moesten zien dat we de Rijnbrug over kwamen en dan naar de Veluwe of naar de Achterhoek gaan. Een meneer Bakker, die bij de distributie werkte, organiseerde voor meerdere mensen een tocht over de Rijn met boerenwagens, fietsen en dergelijke. Er werden achter aan de wagen, die ik bestuurde, twee jonge koeien van Van Eck vastgemaakt en zo gingen we in colonne op de Rijnbrug af. Die was nog onbeschadigd en er werd niet meer gevochten in Arnhem. Op de brug lagen nog een paar dode Duitse militairen. Maar veel tijd om daar naar te kijken was er niet, want geallieerde vliegtuigen begonnen bommen op de brug te gooien, juist op het moment dat wij er over trokken. Gelukkig misten ze de brug. Fontein water spatten op. Ik voelde op een zeker moment een stevige ruk aan de wagen, maar ik durfde niet achterom te kijken, zo geconcentreerd als ik was om de paarden in bedwang te houden. Pas in de stad keek ik achter me en zag dat de koeien weg waren.

De familie Van Eck boog af richting Achterhoek en ik ging met enkele mensen de Veluwe op. We moesten de Ginkelse heide over en we overnachtten op de zolder van het restaurant, dat halverwege tussen Arnhem en Ede lag. De paarden mochten in de schuur staan en kregen zelfs water en hooi. De volgende morgen trokken we verder. De Ginkelse heide lag vol met kapotte vliegtuigen, allerlei wapens, tanks en parachutes, maar we zagen geen gesneuvelde militairen. We hebben niets van dat spul meegenomen.

Bij de familie Dijkhuizen

Uiteindelijk kwam ik terecht bij de familie Dijkhuizen in Terschuur op boerderij 'De Tweel'. Het adres had ik gekregen van de heer Bakker. Het gezin Dijkhuizen bestond uit   n broer en twee zussen. De man had verkering met Marga de Heus. Haar vader had een groot meelbedrijf in Barneveld. We waren met een groepje van meerdere mensen. Dat was geen bezwaar. We waren allemaal welkom bij deze hartelijke mensen. Er 'woonden' al enkele evacu s op 'De Tweel'. Daar konden er nog wel meer bij. Het achterhuis van de boerderij was ingericht voor evacu s en onderduikers. Beneden was een spoelkeuken, een toilet en een gemeenschappelijke ruimte, waar ook de Dijkhuizens regelmatig kwamen.



Boerderij 'De Tweel' Wij sliepen in het achterhuis links naast het verhoogde dak. Rechts achter de hooiberg (niet zichtbaar op de foto) lag de schuur waarin het joodse echtpaar 'woonde'.

Onze slaappleats was op een verlaagde zolder boven de deel. Daarboven was nog een kleine zolder. Daar konden mensen, die er officieel niet waren, in geval van alarm wegkruipen. Achter op de zolder van een van de schuren zat een joods echtpaar. We wisten dat ze daar zaten, maar niemand kreeg hen te zien. Dagelijks beklom één van de zussen Dijkhuizen een ladder, die aan de buitenkant tegen de schuur gezet werd, om het echtpaar eten te brengen. Daarna werd de ladder omgezet in een vlak bij staande boom. Hij kon gewoon omgekiept worden. Beneden in de schuur, onder de schuilplaats van het echtpaar, was een tussenwand aangebracht. In de daardoor ontstane ruimte waren allerlei zaken opgeborgen, zoals radio's, fietsen en motorfietsen van buurtbewoners, teneinde ze van vorderen door de Duitsers te vrijwaren.

Hier zit ik met Bartje Dijkhuizen en een zus van haar, die op bezoek was, op het bankje in de tuin van de boerderij.





Dorsen in de winter. Dat werd gedaan door een loonwerker. Boeren uit de omgeving hielpen elkaar, want er was veel personeel nodig als 'de dorskast' kwam. De man met hoed en opschrijfboekje was de controleur van de voedselvoorziening.

Hongertochten

Mensen uit de grote steden in het westen gingen de boer op om te proberen wat te eten te krijgen. Bij Dijkhuizen klopte niemand tevergeefs aan. Zolang de voorraad strekte, kreeg iedereen een zakje met ongeveer twee kilo graan mee. Op een dag kwamen er drie meisjes van rond de twintig langs, op fietsen met 'cussiebanden'. Ze vertelden dat ze al twee dagen niets hadden gegeten. Ze mochten binnenkomen. De Dijkhuizens konden alles missen. Ze hebben die meiden te eten gegeven zoveel ze maar op konden. De volgende dag waren die ziek. Ze mochten een paar dagen blijven slapen in de logeerkamer.

Op een dag was ik aan het werk vlak langs de pas aangelegde snelweg van Apeldoorn naar Amersfoort, de latere A1. Ik zag daar een man en twee vrouwen aan komen lopen met een wagentje achter zich. Op de wagen lagen een paar zakken met aardappelen en wellicht graan en het lichaam van een man. Het was hun vader, die onderweg overleden was. Ik heb die mensen even gesproken. Ze waren natuurlijk heel verdrietig. Ze waren met hun voorraadje voedsel op weg naar het westen. Ik zag dat ze even verderop aangehouden werden door de CCD, de Crisis Controle Dienst. Die nam hen alles weer af. Alleen hun dode vader mochten ze meenemen.... Ik zag ze verder sjokken. Dat beeld zal ik mijn leven lang niet vergeten....

De bevrijding: fantastisch en emotioneel, maar niet voor iedereen

Buren van Dijkhuizen waren lid van de NSB. Het gezin bestond uit vader, moeder, drie dochters en twee zoons. De dochters hadden elk verkering met een SS'er. Tegen de bevrijding waren die drie Duitsers bij hen in huis. Nog

vlak voor het einde van de oorlog kwam een groep van de Ondergrondse Strijdkrachten, die wist dat op die boerderij SS'ers zaten. Ze wilden die heren gevangen nemen. De ouders zagen de mannen van de ondergrondse aankomen en seinden de Duitsers in. Die zetten het op een lopen. Eén van de militairen werd nog in de rug geschoten. Hij bleef liggen. De andere twee wisten te ontkomen. Later kwamen mensen kijken naar de dode militair. Niemand vond het erg....

De mannen van de ondergrondse wilden, dat een van de jongens uit het NSB-gezin voor hen het Wilhelmus zou zingen. Die weigerde. Eén van hen stompte hem met de kolf van het geweer in de buik. Toen zong hij wel. Het gezin werd daarna geboeid en in een vrachtwagen afgevoerd. Wat er van hen geworden is, weet ik niet. Niemand had medelijden met de familie. Een paar dagen later was de bevrijding een feit. Er werd feest gevierd. Een groot feest, dat vele dagen duurde. Er kwamen Engelsen en direct daarna Canadezen. Ook wat Amerikanen lieten zich zien.



Een groep van geallieerde soldaten en mensen uit Terschuur. Ik ben de vijfde van links, achterste rij.

Iedereen hilde van blijdschap, niemand uitgezonderd. Mensen vlogen elkaar om de nek en maar janken! Waar het vandaan kwam, weet ik niet, maar er werd oranjebitter gedronken. Bier of andere drank heb ik niet gezien. Er werden grote feesten gehouden. Erg in was ringrijden. Dat gebeurde met (boeren)wagens met paard. Ik deed ook mee en bestuurde een wagen. Naast mij zat een meisje met en lange stok in de hand. Op diverse plaatsen langs het parcours waren ijzeren ringen van zo'n tien centimeter doorsnee opgehangen. Het meisje moest haar stok in die ring steken en die dan lostrekken en meenemen. Het stel dat de meeste ringen had en het snelst was, won.



Ringrijden met een versierde wagen.

Het joodse echtpaar heb ik nooit te zien gekregen, zelfs niet na de bevrijding. Ze zullen in het feestgedruis zijn verdwenen en als ik ze gezien had, zou ik ze niet herkend hebben. Ik wist niet hoe ze er uitzagen....

Ik ben na de bevrijding nog een hele tijd bij de familie Dijkhuizen gebleven om te helpen op het bedrijf. Zij hadden zo veel voor mij gedaan en zo kon ik iets terug doen. Toen de boer ging trouwen, was ik er nog. Ik heb echter de bruiloft



zelf niet meegemaakt, want ik ben die dag op de boerderij gebleven. Als er geen toezicht was, kregen we mogelijk ongewenst bezoek. Maar Dijkhuizen zei: "Ik zal het goed met je maken." En dat deed hij.

In de sneeuw voor 'De Tweel' in de eerste vrije winter.

Terug naar huis

Op een dag kwam mijn broer Marinus mij opzoeken. Hij was in militair uniform, want hij was 'onder dienst'. Hij vertelde over thuis en wat ze daar na de bevrijding aangetroffen hadden.

Het was een ravage. Johan en Rinus hadden in Lent gezeten op het Mannen-eiland en die waren als eersten thuis geweest. Alle ruiten waren kapot, de deuren waren ingetrapt en binnen was het een grote troep. Maar het huis zelf was nog redelijk intact. Ze waren aan het werk gegaan, vastbesloten om er weer iets van te maken. Ook vader en moeder kwamen terug uit Brabant en Gerrit vanuit België en al spoedig na het bezoek van mijn broer kwam ik ook naar Bemmelen. Er was weer een begin, het gezin was weer bij elkaar. We konden weer bouwen aan een toekomst.

Het einde van mijn jaren als vrijgezel

In de winter van 1947 had het stevig gevoren en natuurlijk ging ik schaatsen. Daar waren eigenlijk alle Minkhorsten gek op. We hoorden dat er een prachtige ijsbaan was in Lent op de gracht van het fort aan de westzijde van Lent. Daar ontmoette ik let Kuling, een meisje, waarmee ik veel schaatste die dag en ook de volgende dagen. Het klikte met haar vanaf het eerste moment en zodoende kregen we verkering. Maar dat is een ander verhaal....



Samen met let Kuling op vakantie in het na de oorlog door Nederland geannexeerde gebied Hoog Elten.

Gerard Minkhorst

Het door Gerard Minkhorst vertelde verhaal werd voor het Kringblad opgeschreven en bewerkt door Joop Verburg.

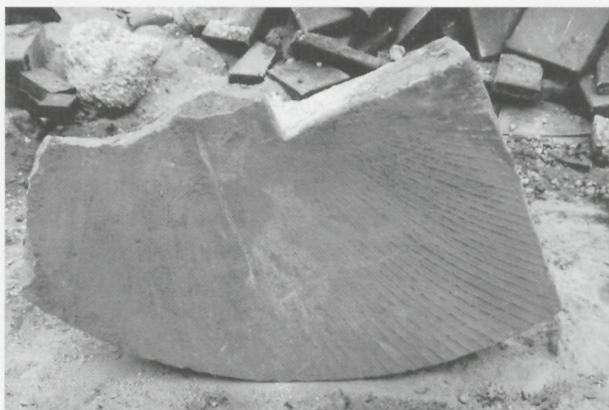
Molensteen

Het centrum van Bemmelen wordt opnieuw ingericht. De werkzaamheden zijn in volle gang. Dit voorjaar was het in de Dorpsstraat banjeren door zand, puin en soms ook modder. Onze penningmeester, Gerard Sommers, werd op 13 mei 's avonds om een uur of zeven door Gerard Jansen, bestuurslid van de Gendtse kring, getipt dat er een bijzonder stuk blauwe natuursteen -vermoedelijk een deel van een molensteen- zou liggen bij een berg puin die binnenkort afgevoerd zou gaan worden. Nadat Gerard vervolgens mij hierover belde, ben ik meteen gaan kijken. We hadden die avond om acht uur een bestuursvergadering van onze kring, dus veel tijd om iets te ondernemen was er niet. Met de fiets was ik er snel en aan het eind van het opgebroken deel van de Dorpsstraat zag ik meteen de berg puin en het stuk steen waarvan ik ook dacht dat het een deel van een molensteen kon zijn.



Linksonder in de hoop puin zien we het gedeelte van de molensteen liggen.

Het gesnuffel in het puin trok de aandacht. Uit het nabijgelegen café kwam al snel iemand vragen of ik misschien een plantenbak ging maken. Even later kwam Gerard er bij. We sleepten de steen van de berg puin af om hem beter te kunnen bekijken. Ook hem leek het een molensteen.



De brok steen bleek aan twee zijkanten afgekapt te zijn in een mooie rechte lijn. Een deel van de steen was ruw gebroken, zo te zien al lang geleden.

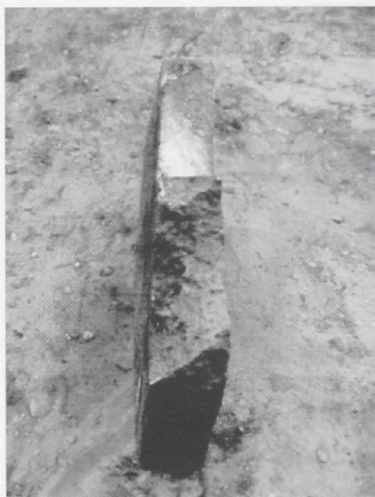
Het stuk steen is hier op zijn kant gezet. Duidelijk zichtbaar zijn de groeven die voor het malen op het oppervlak van de steen zijn aangebracht.

Waar zou de steen dienst hebben gedaan? Er heeft in Bemmels wel een korenmolen gestaan aan de dijk, bij de huidige diervoederwinkel aan de Sportlaan. Zou hij daarvan afkomstig zijn? Molenstenen werden van ver gehaald. Het waren kostbare investeringen. Maar afhankelijk van de intensiteit van het gebruik sletten ze met omstreeks 3 centimeter per jaar. Het ligt niet voor de hand dat zo'n steen nadat deze 'versleten' was, vanwege zijn gewicht, nog over grote afstand werd vervoerd. Zelfs in stukken is deze nauwelijks te tillen. Het is wel aannemelijk dat men in een tijd waarin duurzame materialen schaars waren, zocht naar een herbestemming van de steen.

Voordat werd overgegaan tot het gebruik van 'kunststenen', werden molenstenen vooral uit poreuze lavasteen gehouwen: de zogenaamde blauwe of Duitse stenen. Molenstenen hadden een diameter van 140 cm of meer: ook onze steen moet ongeveer die grootte hebben gehad. De steenhouwer heeft een eenvoudig teken op de steen aangebracht: een kruis of een stel wieken?



Kan hij later dienst gedaan hebben als stoepsteen? Of ter bescherming van de zijkant van een huis, tegen te krap de bocht om gaan? Dat zou de rechte afwerking van het fragment kunnen verklaren. Hoelang heeft de steen in de bodem van de Dorpsstraat gelegen en waarom is hij niet eerder gevonden? Er is in deze straat wel vaker gegraven.



Het stuk steen op zijn kant gezet en van boven gefotografeerd. De steen was nog ruim 10 cm dik. Daar waar er recent nog een stukje was afgestoten, was duidelijk de oorspronkelijke blauwe kleur van het gesteente zichtbaar.

Wat moesten we doen met het stuk steen? Het was te zwaar om even in de auto te tillen. Het stuk naar onze huisvesting in 'De Kinkel' dragen en daar naar boven slepen, kon ook niet. En waar zouden we de steen dan moeten laten? Welke andere mogelijkheid was er nog met dat zware, onhandige ding? We besloten de steen maar te laten waar hij was en af te laten voeren met het puin! Jammer, een andere optie zagen we niet. Mijn camera had ik bij me en ik heb

een paar foto's gemaakt. Later heeft ook Adri Stuart dat nog gedaan. Zo hebben we van het stuk molensteen in ieder geval meer foto's, dan die ene die er van de Bemmelse molen is.



In de windkorenmolen aan de Bemmelse dijk werd met windaandrijving graan gemalen. De houten molen was van het type gesloten standerdmolen. Foto: Ansichtencollectie J.H.J.M. Janssen.

Maria Janssen

Een jongen van het dorp

Onder deze titel vulde de heer Chris van Esterik de thema-avond van onze kring op dinsdag 23 mei 2006 in 'De Kinkel'.

Als zoon van een caféhouder in het Betuwse dorp Ingen was Chris van Esterik eind van de zestiger jaren een beetje een buitenbeentje, omdat hij Ingen verliet om elders te gaan studeren. Daarmee was hij buiten het gezichtsveld van zijn dorp gekomen. Toen hij een jaar of vier geleden met het idee kwam om de geschiedenis van Ingen te gaan beschrijven, werd dat door de familie dan ook gezien als 'een apart onderwerp', wat een eufemisme was voor 'ze vonden het maar niks'. Ook in het westen, waar hij woonde en werkte, was er weinig begrip voor zijn initiatief. Voor de randstelingen begint voorbij Diemen het 'boerenland'. Het was een extra uitdaging om het boek te schrijven en om daarmee te laten zien, dat de mensen in het 'boerenland' net zo'n modern leven leiden als de mensen uit de grote stad.

Chris van Esterik begon, opererende vanuit het café van zijn vader, mensen te interviewen over vroeger. Ingenaren wilden zelf niet zoveel opschrijven. Dat lieten ze liever aan anderen over. Men had de neiging erg tegen geletterde mensen op te zien. Maar de verhalen, die de mensen te vertellen hadden en die vaak van mond tot mond gingen, vormden een rijke dorpsgeschiedenis. Je moest er op tijd bij zijn, want als er iemand stierf, nam hij veel verhalen met zich mee het graf in. Dankzij het café van zijn vader kenden de mensen Chris. Ze vertelden hem graag en veel, omdat hij toch, ondanks zijn 30-jarige afwezigheid, niet echt een vreemde was.

Van Esterik vertelde, las voor, uit zijn boek. De verhalen gingen over steenfabrieksarbeiders en hun bazen en over herenboeren en hun knechten. In de winter kregen de knechten van de boeren geen ontslag. Als er geen werk was, werden er bijvoorbeeld bonen gedopt. De boer uit een van de verhalen was heel sociaal voelend. Toen eens iemand was overleden, werd diens zoon aangesteld. Het was nog een jonge jongen en hij verrichtte lichter werk, maar hij kreeg



hetzelfde loon en het gezin had te eten. Overuren werden niet betaald. Men werkte gewoon zolang als nodig was.

Er was een duidelijk klassenverschil; als een boer eens ging koffiedrinken bij een knecht, kreeg hij van andere boeren commentaar. Maar verder was er weinig van klassenverschil te merken. Zo overschreed de aantrekkingskracht tussen jongens en meisjes ook vaak de klassen. Hormonen waren niet standsgevoelig. Jongens en meisjes uit beide kringen gingen naar dezelfde school, spraken hetzelfde dialect. Verkering ging dan ook wel, maar trouwen was toch nog wel een heel ander verhaal.

In de jaren vijftig ontstond een nieuwe groep van welgestelden; het waren de middenstanders die ondervonden dat zowel de boeren als de arbeiders geleidelijk meer te besteden kregen. Maar die middenstanders moesten vooral niet laten zien dat het goed met ze ging. Hun vrouwen droegen opzettelijk ladders in de kousen als ze rekeningen gingen innen en de mannen hadden een opgenaaid lap op de broek om vooral niet te laten zien hoe breed ze het hadden. 'Geld hoort niet in een Manchesterse boks!'

Er was een Boerenleenbank in Ingen. Maar er werd nauwelijks geld geleend bij de bank. Dat was bijna een publieke schande. Als bekend was wie geld geleend had, werd daarover flink geroddeld. Daarom werd liever van een rijke boer geleend. Dat bleef gemakkelijker geheim. Soms hadden bescheiden mensen meer geld op hun spaarbankboekjes dan anderen, die met al de lef die ze hadden, maar weinig te makken hadden. De mensen kwamen liever 'achterom' de bank binnen, die in de serre van een boerderij was gevestigd. Men ging dan zogenaamd naar het vee kijken....

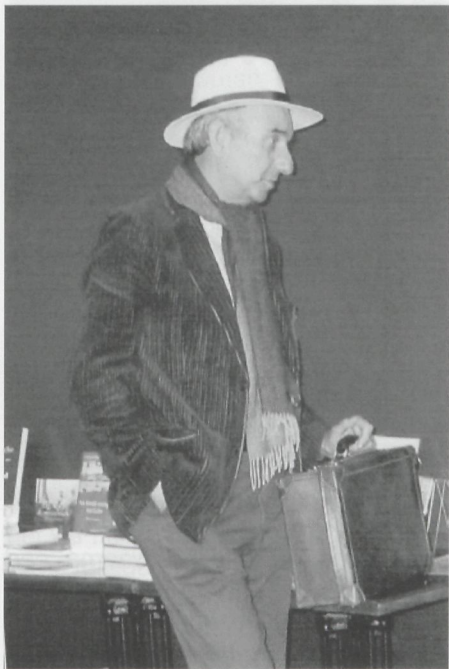
Op een zeker moment moesten de café-eigenaren statiegeld vragen. Vader Goos van Esterik wilde dat niet, want statiegeld vragen riekte naar wantrouwen jegens de klant. Maar men werd mobieler. De bromfiets was in het straatbeeld verschenen en er waren mensen, die bij Van Esterik kratten statiegeldvrij bier kochten en die de kratten vervolgens in Tiel inleverden en zo daar statiegeld incasseerden. Steeds vaker kwamen er jongeren in het café en ze vroegen om opzweepende muziek uit de jukebox. Nozems waren het met hun, met veel brilcreme, tot 'kippenkontjes' gekamde haren. Ze reden op helse machines. Brommers werden 'buikschuivers' genoemd.

Het café van Van Esterik is er nog steeds. Het heet momenteel 'Ons Hoekje'. De jukebox is vervangen door een computergestuurde geluidsinstallatie. Maar nog steeds is daar de barkeeper, die alle verhalen aanhoort, maar steeds weet, waarover hij zwijgen moet. Veel mensen halen er een drankje na hun werk en dan worden er op rustige toon gesprekken gevoerd. In de avond zijn er vaak vergaderingen van diverse clubs en verenigingen.

Na de bloemlezing uit het boek 'Een jongen van het dorp' sprak Chris van Esterik nog over een andere publicatie van zijn hand: 'Bloesem en Staal – Betuwse dwangarbeid in Duitsland'. Dit boek gaat over jonge mannen uit Lienden, Ingen en Ommeren die in de oorlog in Duitsland te werk werden gesteld.

Basis voor dit boekwerk was een door een tante uit Lienden aan Van Esterik gegeven sigarenkist met daarin drieëntachtig brieven. Het waren bijna wekelijkse brieven van een van de in het Ruhrgebied tewerkgestelde jongemannen, later oom Joop, aan zijn ouders.

Ook uit dit boek las Chris van Esterik enkele gedeeltes voor. Zijn eigen vader was ook een van de jongelui uit deze groep dwangarbeiders geweest. Diens ervaringen zijn eveneens in het boekje opgenomen. Goos van Esterik kon dankzij de goede zorgen en de hulp van een Duitse voorman, later 'Onkel Erich' genaamd, na een tijd uit deze hel wegkomen. Er ontstond een levenslange vriendschap, met jaarlijkse familiebezoeken over en weer. De brieven en de verhalen maakten duidelijk hoe zwaar het bestaan van de dwangarbeiders was geweest. Wrang is het om te zien dat de erkenning van deze groep als oorlogsslachtoffer tot op heden achterwege is gebleven.



Kort na tien uur kwam deze zeer interessante thema-avond tot een einde. De aanwezigen hadden met veel aandacht geluisterd en de tijd was voorbij gevlogen. Na het beantwoorden van enkele vragen, namen we met een dankbaar applaus afscheid van onze inleider. Wat bij het napraten al bleek en ook in de reacties achteraf naar voren kwam, is dat voor iedereen de beschreven ontwikkelingen en de gegeven voorbeelden zo herkenbaar waren en dat het in feite niet veel verschil maakt of je bij het beschrijven van de ontwikkelingen in de twintigste eeuw nu schrijft over het dorp Ingen of het dorp Bemmelen. Een aantal aanwezigen maakte gebruik van de geboden mogelijkheid alsnog het boek aan te schaffen, om het later nog eens rustig na te kunnen lezen.

Joop Verburg

De kapel op de Heuvel 60 jaar

Onze Lieve Vrouw van de Bloeiende Betuwe

Op de Heuvel, in het hart van de Betuwe, op de kruising der wegen naar Huissen en Bemmelen, naar Haalderen en Elst, staat de kapel van Maria, vereerd als O.L. Vrouw van de Bloeiende Betuwe.

Zij is gebouwd in het jaar onzes Heeren 1946, op de plaats waar de gruwelijke oorlog, die ook over de Betuwe woedde, haar dorpen en gaarden verwoestte, het niemandsland lag. Toen het einde der strijd kwam, scheen de voorjaarszon over een slagveld, leeg en stil en zwoel van bederf, wanhopig staken de uitgebrande boerderijen hun geblakerde muurstukken omhoog tussen de kapot geschoten bongerds, hoog groeide gras en onkruid, een menigte roode klapprozen bloeiden op de opgeworpen stellingen, verstrooid lagen roestige tanks en carriers, omgeworpen kanonnen, en in het onkruid, tusschen oorlogsrommel van helmen, ransels, kapotte geweren en verspreide patroonslingers, omhoog starend, de witte doodskoppen der halfvergane lijken. De stilte, leeg en zwoel van 't bederf, luguber door de dagen, angstwekkender door de nachten.

Deze tekst is opgenomen in een gedenkboekje dat werd uitgegeven ter gelegenheid van het zilveren priesterfeest van deken dr. Willem Mulder op 15 augustus 1946 en het 150-jarig bestaan van de parochie Bemmelen op 6 december 1945. Dit laatste feest was uitgesteld, vanwege de tijdsomstandigheden, naar 17 augustus 1946. Het 'werkcomité' (er was ook nog een 'ere-comité') stond onder voorzitterschap van kapelaan Gijs van der Voort. Waarschijnlijk is hij de schrijver van bovenstaande tekst.

Kapelaan Van der Voort was een van de initiatiefnemers voor de bouw van de kapel, waarvoor het ontwerp gemaakt werd door Charles Estourgie, destijds architect voor de gemeenten Bemmelen en Gendt. Het Mariabeeld werd gemaakt door de Limburgse beeldhouwer Jaques van Rijn. Op zondag 26 mei 1946 was er, na het lof en zegening van het beeld in de Donatuskerk, een processie naar de Heuvel voor de intronisatie (plechtige inhuldiging) van het Mariabeeld.

Bij de viering van 150 jaar parochie Bemmelen, trok op zaterdag 17 augustus 1946 opnieuw een processie, in de regen langs modderige wegen, naar de Heuvel. De kapel werd ingezegend door deken dr. Mulder, waarna een plechtige hoogmis werd opgedragen. Het kerkkoor zong onder leiding van de heer Alfons Wierink. Op 20 oktober van hetzelfde jaar was er een grote bijeenkomst van de Betuwse jeugd op de Heuvel, bij de wijding van het Mariabeeld in de kapel. Met gebed, zang, vaandels en bloemen werd de Betuwse jeugd aan Maria toegewijd.

Al vóór 1944 was de idee ontstaan om voor meisjes uit de streek een plaats, een Mariakapel, te hebben waar zij in de lente of zomer af en toe eens heen konden gaan. Niet te ver van huis, maar ook niet te dicht bij. Door de oorlogsomstandigheden kwam het er niet van, maar na de bevrijding was er behoefte



aan een herdenkingsplaats. De kapel werd gebouwd op de plek waar in de oorlog hevig was gevochten. Verliefde jongelui uit die tijd vonden ook 's avonds hun weg naar de kapel: het was een goede plek voor stiekeme afspraakjes.

De kapel op de Heuvel is na 60 jaar nog altijd een drukbezochte gedenkplaats. Velen doen op hun fietstochten de kapel even aan, brengen bloemen of steken een kaarsje op en rusten wat. Al

vanaf het begin is de kapel en omgeving verzorgd door vrijwilligers. Eerst was het de heer G. Klaassen (Grad de Koning), die daar in de buurt woonde. Na zijn overlijden nam zijn nicht, mevrouw Janssen-Klaassen, die taak over. Vele jaren heeft zij de kapel verzorgd. Door weer en wind fietste zij elke dag naar de Heuvel. Inmiddels is ook zij overleden. Op dit moment is de kapel in de goede handen van mevrouw Gerda Viergever. Met veel liefde verzorgt zij dit bijzondere monument.

Maria Janssen

De kweeper

Inleiding

Een der eerste vruchten die door de menschheid tot gelei werd verwerkt is de kwee; haar Portugeesche benaming: marmelo (spreek uit mermello) werd stammoeder van ons woord marmelade, d.i. (oorspr.) kweeperjam. Zeker verdient de kwee in ons land meer belangstelling dan zij heden ten dage geniet. Echter is een pleidooi voor het gebruik van kweeperen even gerechtvaardigd als – naar den schijn – nutteloos: het object zelf komt in Nederland vrijwel niet voor, behalve dan in enkele particuliere tuinen. De voorgaande tekst is overgenomen uit: *De peer en de kwee in de huishouding*, (pag. 75) een boek dat werd uitgegeven in mei 1944. Anno 2006 is de kweeper nog steeds geen algemeen voorkomend fruitgewas, maar toch is deze bijzondere vrucht bezig met een geleidelijke opleving. En ook in ons gebied komen we hem tegen in particuliere tuinen. Het potje met heerlijke eigengemaakte kweeperenjam dat ik kreeg bij een bezoek aan de familie Wolters uit de Woerdsestraat in Ressen vormde voor mij de aanleiding om me eens in de achtergronden van deze bijzondere vrucht te verdiepen. Daarbij maakte ik dankbaar gebruik van de hulp van de familie Wolters.

Twee potjes kweeperenjam en een glaasje sap; beide van een oranjerode kleur. En daarbij nog twee knalgele kweeperen. Jammer dat de kleuren niet te zien zijn. Wel zichtbaar is de vette stoflaag van deze vruchten.



Iets over de geschiedenis van de kweeper

Al enige eeuwen voor Chr. werd de kweeper geteeld in de streek waar nu Iran ligt. Van daar verspreidde de teelt zich. De Grieken brachten de kwee vanuit Cydonia -nu Chania- aan de noordkust van Kreta naar Griekenland. Zij gaven de vrucht de naam Kydonische appel. Hier is de Latijnse benaming voor kweeper van afgeleid: *Cydonia oblonga*. Uit bewaarde geschriften is gebleken dat de kweeper al rond 600 v.Chr. bij de Grieken bekend was.

Uit die periode stamt een decreet, dat inhield dat een bruid op haar trouwdag een kweeper moest eten. De kweeper stond bij de oude Grieken symbool



voor geluk, liefde en vruchtbaarheid. De tempels van Venus waren met kweeën versierd. En ook haar wagen was, behalve met mirten en rozen, met kweeperen opgetuigd.

Kweeën zijn er in peer- en appelvorm. Op deze foto zijn vier peervormige en -linksonder- een appelvormige kweepeer te zien. Hoewel de vorm en het formaat sterk verschillen, zijn kleur en geur gelijk. De grote vruchten zijn afkomstig uit de boomgaard van de gebroeders Wolters.

De Romeinen brachten de kweepeer van Griekenland naar Midden- en Noord-Europa. Al rond 200 v.Chr. werd er door hen geschreven over de culinaire waarde van de vrucht. Met de komst van de kwee naar onze streken kwamen ook de legenden mee over de geneeskundige eigenschappen ervan. In de 17^e-eeuw werden kweeperen in Nederland onder andere gebruikt *“om de swakke maag te versterken, den hik en braken te stillen: geven een goeden adem, rauw gekauwt, en genesen dan het bloedige tandvleis, en het leuteren der tanden”*, aldus een zekere Van Blankaart. Hij is in het goede gezelschap van Petrus Nyland, arts uit Amsterdam. Volgens deze geneesheer gaat van kweeperengerechten een heilzame werking uit bij heesheid en hoest en *“versterken kweeperen de maag en zijn ze heilzaam tegen braken, bloedspuwen, diarree en overvloedige menstruatie. Wanneer u ze na de maaltijd eet, doen zij de maag sluiten”*.

In de boomgaard van Wolters staan vijf bomen met kweeperen bij elkaar. Hier zien we een peer aan de boom hangen. Door de felgele kleur en grote omvang van de peer geeft een boom met vruchten een prachtige aanblik. Om die reden staan ze bij Wolters ook nog in de voortuin.



In de betere kringen werden gerechten met kweeperen in de middeleeuwen als een delicatessen beschouwd. Met kweeperconfiture als dessert werd menig feestelijke maaltijd afgesloten. Men dronk er dan hippocras bij, een zoete kruidenwijn. In de middeleeuwse kookboeken komen kweeperen regelmatig terug: behalve als confituur ook als compote, marmelade, in taarten, met vlees mee gekookt of als koekjes.

De teelt van de kweeper

De boom kan 4 tot 6 meter hoog worden. Omdat het niet zo'n grote boom is, is deze ook prima geschikt voor een plaats in een niet zo grote siertuin. De kweeper bloeit laat, als je het vergelijkt met appel en peer; in april-mei. De mooie, tamelijk grote bloemen zijn witroze gekleurd en geuren licht. Als een kweeper niet gesteund wordt, heeft deze de neiging een kromme stam te ontwikkelen. Jonge takken zijn bedekt met een donslaag. De onderkant van de bladeren is grijsgroen en fluweelachtig. De bovenkant is donkergroen en glad. De kweeper is verwant aan de appel, peer en lijsterbes. De boom is ook vaak geënt op onderstammen van de lijsterbes. De kweeper houdt van een windluwe plek in de zon en een kleiige grond, het liefst wat vochtig. De boom wortelt oppervlakkig. Een kweeper verdraagt snoeien, hoewel dat snoeien geen vereiste is. Na het planten moet de grond worden afgedekt met ruwe mest, compost en/of bladeren. Het na de bloei afdekken van de ondergrond met organische mest bevordert de groei.

Een van de bomen bij Wolters bij het begin van de bloei. Deze kweeperen van het ras Vranja zijn enkele jaren oud en nu ongeveer 3 meter hoog.



De oogst

De vruchten zijn in oktober rijp. Als het een mooie herfst is, is het voor de houdbaarheid van de vruchten het beste ze zo lang mogelijk te laten hangen. In een regenachtige herfst is het beter ze vroeg te plukken, omdat ze anders snel gaan rotten. De vruchten moeten in ieder geval geplukt zijn voor de eerste nachtvorst. Bij het plukken beschadigde vruchten bederven snel. Bij Wolters worden regelmatig kweeperen geplukt van bijna een kilo.

Kweeperen zijn prachtig geel van kleur en hebben een sterke geur. Leg een rijp exemplaar op de fruitschaal en de hele woonkamer wordt gevuld met de typische geur, die overigens ook de smaak van het andere fruit zal beïnvloeden. De vruchten zijn erg hard, wrang van smaak en eigenlijk niet rauw te eten. Dat de vruchten zo hard zijn, kan bij het verwerken wel problemen geven. Een handige tip is dan om de vruchten eerst even in de diepvries te bewaren. Niet alleen is het daardoor mogelijk de kweeën te verwerken wanneer het uitkomt, maar ze zijn dan ook veel gemakkelijker te snijden.

Ter afronding

Zoals uit het voorgaande duidelijk wordt, kan een kweeper ook voor uw tuin een aanwinst zijn. Nog leuker wordt het als je ook nog iets met de oogst kunt. Van mevrouw Wolters kreeg ik onderstaande twee recepten. Misschien iets om in oktober eens te proberen? Vraag eens naar kweeperen bij uw groenteboer. En als het lukt om daar iets lekkers van te maken, dan vindt u mogelijk ook nog wel een plaatsje in de tuin voor uw eigen kweeper.

Recepten met kweeperen

Recept voor kweeperenmarmelade

2 kg kweeperen schillen en in stukjes snijden. Met 2 kaneelstokjes en $\frac{3}{4}$ liter water zacht koken gedurende ongeveer 25 minuten (in een snelkookpan 5 minuten onder druk). Kaneelstokjes verwijderen en kweeperen door een zeef strijken. De massa wegen en na toevoegen van $\frac{3}{4}$ van het gewicht aan suiker en het sap van 1 citroen gedurende ongeveer 10 minuten al roerend koken. Daarna in schone potten doen.

Recept voor kweeperenmoes

Ingrediënten:

- 300 gram geschilde en in grove stukken gesneden kweeper;
- 200 ml witte wijn;
- 50 gram suiker (of meer naar behoefte);
- 1 takje rozemarijn.

Het geheel in een gesloten pan $\pm$ 25 minuten zacht koken. Daarna laten uitlekken en het moes met 3 eetlepels kooksap pureren. Het moes is heerlijk bij gebakken bloedworst. Het uitgelekte sap is een heerlijk drankje.

Veel succes!

Gerard Sommers

Geraadpleegde bronnen:

De peer en de kwee in de huishouding, Mej. Ir. J.M. Baelde, Wageningen, mei 1944;

Op internet:

- <http://www.npv-pomospost.nl/> Dit is de website van de Noordelijke Pomologische Vereniging, met o.a. een kweeperrecept van Romke van der Kaa;
- <http://www.batterijen.nl> Dit is de website van de Boomkwekerijen uit Ochten.

Straatnamen in Bemmél, Haalderen en Ressen

Dr. Rudolf van Oppenraaijstraat

In de wijk 'Klappenburg', die aan het eind van de jaren vijftig van de vorige eeuw ontstond, ligt een lange straat met de naam Dr. Rudolf van Oppenraaijstraat. Het eerste gedeelte, aangelegd in 1959, liep vanaf de Oostervelden tot aan de Ds. Israëlstraat. Later werd de straat verlengd tot aan de Sportlaan.



Burgemeester en Wethouders van de gemeente Bemmél schrijven in het voorstel tot straatnaamgeving van 9 januari 1959: *Deze straat meenden wij te mogen noemen naar de op 17 oktober 1856 te Bemmél geboren Rudolf van Oppenraaij S.J., waarvan Dr. Wolters in zijn boek van 'De gemeente Bemmél in het land van Overbetuwe' zegt: "Hij die Bemmél's grootste zoon in de nieuwe tijd mag heten, groot Classicus, die aan de Universiteit van Leiden veel lauweren oogstte met zijn bekroond latijns gedicht Amor, met zijn academisch proefschrift 'Over de staat der Atheners van Aristoteles' en door het mede-oprichten en leiden van de Nederlandse philologen-congressen, werd later de gevierde rector van het Ignatius-College te Amsterdam".* Naar 't getuigenis van zijn

leerling Dr. Kortenhorst, thans voorzitter van de 2^{de} kamer, was hij één der meest brillante voorbeelden van de diep-gelovige humanist, die zijn stempel gedrukt heeft op een generatie intellectuelen, omstreeks het begin dezer eeuw. Hierbij moge nog worden vermeld dat hij ook assistent generaal bij de Jezuïeten te Rome is geweest.

De gemeenteraad van Bemmél besloot in zijn vergadering van 20 januari 1959 het voorstel voor de straatnaam goed te keuren. Voor de Dr. Rudolf van Oppenraaijstraat: *Vanaf de Oostervelden in algemeen zuidelijke richting over het kadastrale perceel gemeente Bemmél sectie H, nr. 642 tot aan de Ds. Israëlstraat.* Overeenkomstig het voorstel van het college van burgemeester en wethouders besluit men in de raadsvergadering van 11 juli 1968 tot het doortrekken van de Dr. Rudolf van Oppenraaijstraat tot aan de Sportlaan.

Bij het verschijnen van dit Kringblad is het 150 jaar geleden dat Rudolf van Oppenraaij werd geboren. In een boekje, getiteld *'Levens-schets van Pater Rudolf van Oppenraaij S.J.'* door Pater K.J. Derks S.J. uit 1953, wordt als zijn geboortedatum 17 september aangegeven. Andere publicaties vermelden

17 oktober 1856 als geboortedatum. Zijn ouderlijk huis stond aan de Grote Straat, de huidige Dorpsstraat te Bemmeler. Rudolphus Martinus Vincentius was de jongste van vier zoons van Willem van Oppenraaij en Mijntje van der Hagen. Zijn vader was in 1853 een van de oprichters en de eerste president van de St. Vincentiusvereniging in Bemmeler.



Rudolf ging naar de gemengde lagere school in Bemmeler waar hij niet alleen vriendjes, maar ook schoolvriendinnetjes had. Hij was erg gesteld op Corrie, de dochter van dominee Quack. Op 13-jarige leeftijd ging hij naar het seminarie Rolduc, maar nog voordat hij daar de gymnasiale studie had afgerond, trad hij in 1873 in bij de Jezuïeten. Hij studeerde onder andere wijsbegeerte en wis- en natuurkunde en werd op 8 september 1886 tot priester gewijd.

Hij studeerde, promoveerde, doceerde onder meer Grieks, Latijn en wiskunde en werd in 1893 rector van het Jezuïetencollege Katwijk. In 1899 was zijn termijn van 6 jaar rectoraat voorbij en werd hij Rector aan het Ignatius-College in Amsterdam. Op 16 februari

1915 werd hij gekozen tot Assistent van Pater Generaal, de Algemene Overste van de Sociëteit der Jezuïeten te Rome.

Na bijna 20 jaar verblijf in Rome keerde Dr. Van Oppenraaij terug naar Nederland. Zijn gezondheid liet te wensen over. Hij nam zijn intrek in 'Huize Katwijk' te 's-Gravenhage, waar hij op 2 januari 1936 overleed.

In de loop van de jaren is de schrijfwijze van de naam op de straatnaamborden regelmatig gewijzigd. Langs de lange Dr. Rudolf van Oppenraaijstraat met de vele kruisingen komen we nogal wat verschillende borden tegen.



Stadswandeling door Huissen

Op zaterdag 27 mei 2006 hield onze kring haar jaarlijkse excursie. Die voerde ons naar het Lingewaardse stadje Huissen, waar de heer Piet Driessen van de Historische Kring Huessen ons zou rondleiden. De plaats van samenkomst



was het café 'Het Moment', waar een vriendelijke uitbater en een dito serveerster onze 31 aanwezige leden van koffie of thee voorzagen.

Na een woord van welkom bleek al spoedig dat de heer Driessen de rondleiding niet kon geven aangezien hij een pijnlijke knie had. De Historische Kring

Huessen beschikt echter over meer mensen die de kennis in huis hebben om een rondleiding te verzorgen. De heer Cor Neijenhuis nam ons mee de stad in en voerde ons van de ene bezienswaardige plek naar de andere. Hij toonde ons het Dominicaner klooster, op de plek waar eens de Kleefse burch gestaan had en waar in later dagen een prachtige villa stond. Deze villa werd tenslotte door de Dominicaner monniken overgenomen en aan weerszijden vergroot met een forse zijvleugel. We mochten even kijken in de bij het klooster horende grafkelder, waar het zo donker was, dat niet iedereen zich daar op zijn of haar gemak voelde. Enkelen bleven zelfs buiten.

De tocht voerde verder langs de plek, waar de buitenste poort van de Vierakkerse poort ooit gestaan heeft. In de naam van het nabijgele-



gen café 'Buitenpoort' is deze historische achtergrond dankbaar verwerkt. Er was ook een binnenpoort. Tussen beide poorten was net ruimte genoeg om wagens te kunnen controleren, zonder dat ze de stad in of uit konden. Verder fungeerden ze als dubbele beveiliging.

De oude stad zelf was ovaal van vorm, oorspronkelijk liggend tegen de rivier aan. Door meandering van de Rijn kwam Huissen later wat verder van het water af te liggen, waardoor het leven in de stad veranderde. Veel minder

schepen legden aan en langzamerhand werd landbouw en zeker de tabaksteelt meer middel van bestaan dan de handel.



Toen de groep langs het gemeentehuis kwam, vertelde de heer Neijenhuis, dat daar vroeger een nonnenklooster met kapel was. Die kapel bestaat nog steeds. Het klooster is indertijd in gebruik genomen als gemeentehuis. En hoewel het door verscheidene verbouwingen is aangepast aan het gebruik als gemeentehuis, zijn binnen nog steeds restanten van het oude klooster terug te vinden. Eigenlijk, meenden de stadsbestuurders een tijd geleden, stond die kapel in de weg voor andere verbouwingen en zou moeten worden afgebroken. De Historische Kring Huessen

heeft er voor geijverd de kapel te behouden voor Huissen en dat is niet alleen gelukt, maar de gemeenteraad en het college van burgemeester en wethouders zijn nu maar wat trots op het bezit ervan.

In de stad stond de groep uit Bommel op meerdere plaatsen stil bij oude gebouwen en gevels. Natuurlijk was er in de Tweede Wereldoorlog veel verwoest. Maar er werd na de oorlog op een goede manier gerestaureerd wat nog gered kon worden en daardoor was er heel wat te bewonderen. Dat zich

achter die historische gevels vaak een modern interieur bevindt, is op zich niet zo erg. De historische uitstraling is er niet minder om.



Op verschillende plaatsen in de stad staan beelden, gemaakt door diverse kunstenaars, die wellicht een officiële benaming hebben, maar die van de Huissenaren elk een 'eigen' dialectische naam gekregen hebben. Vaak komt de zwaan in het stadsbeeld voor, zowel als beeldje, als wel als gevelsteen, een overblijfsel uit de Kleefse periode, waar hij wordt aangetroffen in het Kleefse wapen. Die zwaan wordt door veel verenigingen in hun naam en logo verwerkt.

Het mocht een wonder heten dat de stadswandeling tot even na half vier, ondanks de sombere weersverwachting, bij droog weer plaats had gevonden. Tijdens het laatste stukje begon het echter te regenen en kwamen de paraplu's tevoorschijn. Maar toen de heer Neijenhuis zijn verhaal afrondde was iedereen voldaan.



Men werd nog uitgenodigd voor een bezoek aan het museum en hier vertelde de heer Driessen over verschillende daar uitgestalde bezienswaardigheden. Tenslotte ging iedereen tevreden over de interessante middag huiswaarts.

Joop Verburg

't Is historisch

De kruiwagen

Het gebeurde lang geleden. Jan Holtrop bewoonde met zijn vrouw Hanne het noordelijk gedeelte van 'De Kikvorsch' aan de Woerdsestraat in Ressen. Jan werkte als stoker in de melkfabriek in Elst. Als hij tijd over had en de gebroeders Mulder van 'Het Grote Meer' kwamen voor een klus personeel tekort, dan ging Jan daar wel werken. En dat gebeurde regelmatig, soms op een avond, soms op een zaterdag, wanneer hij maar een paar uur over had.

Van tijd tot tijd was er wel eens iets te vieren op 'Het Grote Meer', meestal in de avond, als er weer een zware klus was afgerond. Natuurlijk was Jan daar dan ook van de partij. Zo ook op de avond waarover dit verhaal gaat. De gebroeders Mulder waren niet krenterig en de jenever vloeide rijkelijk. Jan lustte graag een borrel, zodat het ene glaasje na het andere achterovergeslagen werd. Tegen het eind van het feest had hij hem al stevig om. Zijn vrouw Hanne kwam in de late avond eens kijken waar hij bleef. Ze had niet veel tijd nodig om te constateren, dat haar echtgenoot aardig in de olie was. Hij was nauwelijks meer aanspreekbaar. En lopen kon hij al helemaal niet meer. "Hebben jullie hier een kruiwagen?" vroeg ze. Natuurlijk was er zoiets op de boerderij aanwezig. "Zet hem er maar in," zei ze tegen een paar gasten, die dat zo te zien nog wel konden. Met man en macht werd Jan in de kruiwagen gehesen. Hanne zette zich in postuur achter de kruiwagen, greep onder gelach van de omstanders de bomen vast en kruidde haar echtgenoot naar huis. Wat zich daar heeft afgespeeld is nooit bekend geraakt. Maar het laat zich wel raden....

Gerard Minkhorst

Aanwinsten

In dit nummer van het Kringblad mogen we de volgende aanwinsten melden:

- Een Landbouwgids uit 1970 en het boek *Van dichtbij gezien* van Bomans;
- Een foto van de RK-kerk uit Bemmelen en een van het klooster;
- Een plakboek over de veiling in Ressen;
- Een boekje over Fort Pannerden en een programmaboekje *Slag aan de Karbrug*;
- *Met hart en ziel*. Dit boek werd ons aangeboden door Stichting Maatschappelijke Gezondheidszorg bij de presentatie van het boek;
- *Gelderland veelvolkerenstaat*. Dit essay van Chris van Esterik viel ons ten deel in het verlengde van de lezing *Een jongen van het dorp*.

De gevers zijn door ons bedankt. Het gegevene heeft een plaats in ons documentatiecentrum gekregen.

Het bestuur

De gerestaureerde 'Kinkelenburg' geopend



Deze foto is gemaakt in mei 1954 ter gelegenheid van de feestelijkheden bij de opening van de gerestaureerde 'Kinkelenburg'. Het kasteel zou in gebruik worden genomen als nieuw gemeentehuis, omdat het oude (nu Eltink) te klein was geworden.

In Bommel waren allerlei festiviteiten georganiseerd. Er werd een etalagewedstrijd gehouden, waar Ad Janssen de eerste prijs won. Op meerdere plaatsen in het dorp stonden tenten, van de middenstandsvereniging, van de horeca en een muziek tent. Op het plein voor het kasteel werd een openluchtspel opgevoerd, dat geschreven was door de gebroeders R. en H. Busser. Het publiek zat en stond op het gazon voor de 'Kinkelenburg' en op de weg langs de toegangsbrug. Na het openluchtspel werd een officiële openbare raadsvergadering gehouden in de nieuwe raadszaal en daarna was er een grote receptie. Tenslotte zou een fakkeloptocht gehouden worden.

De meisjes op de foto waren vrijwilligers van verschillende verenigingen uit Bommel. Ze zouden als serveersters dienst doen. Hun eerste optreden was in de middag, toen ze op een teken van achter het kasteel aan kwamen lopen en hun opwachting maakten voor het publiek. Tijdens de receptie moesten ze de jassen en hoeden van de vele bobo's, die de receptie bezochten, aannemen en verder drankjes rondbrengen. Er was slechts keuze uit twee soorten: sherry en port. De meisjes hadden in het oude gemeentehuis geoefend om vanuit een heel klein keukentje met bladen met glaasjes, gevuld met water, rond te lopen. Tijdens de receptie werd nu en dan de dorst gelest met de drankjes, die op hun dienbladen stonden en tegen het eind van de avond waren ze een stuk vrolijker geworden. Na afloop zijn enkele meisjes, die niet al te vroeg thuis hoefden te komen, samen met enkele ambtenaren, de hele 'Kinkelenburg' doorgestruind. Ze hadden de grootste lol.

De kleding was gehuurd en moest na afloop van de feestelijkheden meteen worden ingeleverd. Een paar meisjes liep in die kleding mee in de fakkeloptocht. Dat werd hen niet in dank afgenomen!

De foto is gemaakt tijdens een repetitie in kostuum op het gazon voor de 'Kinkelenburg'. We zien van links naar rechts staande: Joke van de Pol, Els Zegers, Philomeen Roelofs, Berna van Loon en Toos Rijken. Zittend: Annie Gaertner en Bets Derksen. Met dank aan de velen, die mij van informatie voorzagen.

Joop Verburg

Een krantenknipsel

Het nieuwe gezicht van Bemmelen



Het nieuwe gezicht van Bemmelen. Zo mag de Dorpsstraat wel worden genoemd. En het resultaat van enkel jaren noeste arbeid mag gezien worden. De straat is een gezellige promenade geworden waar het goed toeven en gezellig winkelen is. Nog even en ook het achterste deel op de foto zal klaar zijn. Een aanwinst voor Bemmelen en omgeving. Hoewel tegelijkertijd gezegd moet worden dat het kloppende hart zich toch nog altijd in het oude dorp bevindt; hoe bedrijvig de Dorpsstraat ook ooit zal worden.

Foto: Ger Loeffen

Uut de ouwe deus

’t Nije gezicht van Bemmél

Deurgeknípt! Ien 1993 was ienins de Durpsstraot de deurgaonde weg nie mer, mar promenade. Da was iets nijs! Da hawwe nog niet erder gehad. Bemmél had ’n nij gezicht!

Eerlijk gezeid vien ik ’t gin succes geworden da nije gezicht. De bedoeling was dat d’r gin fietsen en brommers dur de straot mer zouwe rije. As je op ’n gewone durdewéékse dag daor efkes staot te kieken wit je wel anders. Hôs iedereen fiets gewoon deur en de scooters en brommers knetteren ow um de oren.

Ik fiets daor eiges ok, mar ik doe ’t uut protest umdat ik vien dat ze die straot nooit hadden motten deurkníppen. ’t Is ’n hele ouwe deurgaonde weg. Ik dink wel hôs de oudste van Bemmél en ok nog ’n diek uut ’t verre verleje.

Misschien was d’r ok nog wel ’n andere oplossing gewes. ’n Loopbrug over de straot of zo?

’t Nije gezich van Bemmél is gauw oud geworden. Ien 1998 kwam d’r alwer ’n dik rapport mit de evaluatie en daor ien stonden heel wat punten die niet helemaol nor de zin waren. Zo konnen ze beginnen vur de nije ronde!

Dezer dagen kriegén we wer ’n nij gezicht. We zullen hopen dat ’t deze keer wat langer mee geet. ’n Oud gezicht hoef toch heel niet lillijk te zien!

Maria Janssen

De Geldersche Tramwegen (3)

Inleiding

Het eerste deel van de reeks over de Geldersche Tramwegen omvatte de periode vanaf de oprichting onder de naam N.V. Geldersche Stoomtramweg Maatschappij in 1880 tot aan het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog. In die eerste zestig jaar ontwikkelde het trambedrijf zich tot een modern autobus-annex vrachtautobedrijf en veranderde de naam in Geldersche Tramwegen. Het tweede deel omvatte een periode van tien jaar: het handelde over het afbouwen van het bedrijf in de oorlogsjaren en over het weer tot bloei komen in de periode daarna. Dit derde en laatste deel omvat de periode vanaf het eind van de jaren veertig. We zien hoe het bedrijf zich probeert aan te passen aan de snel veranderende omstandigheden, maar toch verdwijnt. Daarna ga ik kort in op wat er ná de Geldersche Tramwegen nog op het gebied van personenvervoer in onze regio gebeurde. Ik sluit af met de persoonlijke ervaringen van een tweetal buschauffeurs.

De bus terug in het Bemmelse straatbeeld van na de oorlog

Zoals al in het vorige deel aangegeven, werden de diensten in de eerste jaren na de oorlog gereden met noodbussen en weer in gebruik genomen vooroorlogs materieel. Dat zagen we ook in het Bommel van omstreeks 1948.



Afb. 45. Rechts, op de plaats in de Dorpsstraat waar in 1949 het 'Wapen van Bommel' werd gebouwd, staat hier de noodbus richting Nijmegen. De bus bij de halte links, voor het café van Derksen, wordt hier gepasseerd door een soortgelijk exemplaar.



Afb. 46. Links stappen passagiers in de bus richting Nijmegen. Aan de rechterkant van de Dorpsstraat in Bemmelen zien we een vrachtauto van de GTW en daarachter nog een klein stukje van de bus richting Arnhem. Het bord links verwijst naar de rijwielstalling van Huisman. Piet Huisman was de bakker die toen zat, waar nu Cafetaria Moos zit.

De Geldersche Tramwegen gaan naar het buitenland

Al in 1946 deden bussen met toeristen uit het tijdens de oorlogsjaren neutraal gebleven Zweden op doortocht naar Parijs het oosten van Nederland aan. In het gebied van de Geldersche Tramwegen, waar toen nog met allerlei noodmateriaal slechts een beknopte dienstregeling kon worden gereden, was dat internationale vervoer per bus een verschijnsel dat bijzonder de aandacht trok. Het zette de leiding van de onderneming aan het denken. Zodra de meeste lijndiensten weer hervat waren, besloot ook de GTW in het toeristisch vervoer buiten de eigen landsgrenzen te stappen. Zo kon het bedrijf een graantje mee pikken op de groeimarkt van het toerisme per bus die aan het begin van de vijftiger jaren ook in ons land aan het ontstaan was. Met een tweetal busmaatschappijen uit het westen van het land werd hiervoor de N.V. Netherlands Trans European Buslines kortweg Transbus opgericht. Met enkele omgebouwde Saurer bussen werd op 3 april 1950 begonnen met een wekelijkse lijndienst naar Rome. Heen ging het via Brussel, Parijs en de Rivièra, terug via Zwitserland en Duitsland. Zo'n reis duurde 14 dagen.

Afb. 47. De GTW: méér diensten dan alleen personen- en goederenvervoer.

Deze activiteiten werden in de vijftiger jaren sterk uitgebouwd en er kwamen vele bestemmingen bij. Daarbij werd er met verschillende bedrijven in West-Europa samengewerkt. Toen in de zestiger jaren ook de inkomende toeristenstromen



vanuit de Verenigde Staten, Canada en Azië op gang kwamen, werd hierop ingespeeld door chartervervoer aan te bieden. Het financiële belang van GTW in Transbus, dat inmiddels Reis- en Passagebureau Transbus Cebuto was geworden, werd uiteindelijk in 1979 afgestoten.

De verdere ontwikkeling van het bedrijf in de vijftiger jaren

Aan het begin van de jaren vijftig werden de lijndiensten van zowel het stukgoederenvervoer als het personenvervoer naar Duitse plaatsen als Emmerich en Bocholt heropend. De uitvoering van de diensten werd niet alleen verbeterd door de ingebruikneming van meer materieel maar ook doordat de infrastructuur in het gebied verbeterde. Voor de opleiding van chauffeurs werd een 6 jaar oude bus gekocht, die als lesbus in gebruik werd genomen. Verder werden stationsgebouwen en garages heringericht of nieuw gebouwd. Zo werd in mei 1954 een gecombineerd GTW/Zuidooster busstation in Nijmegen geopend.



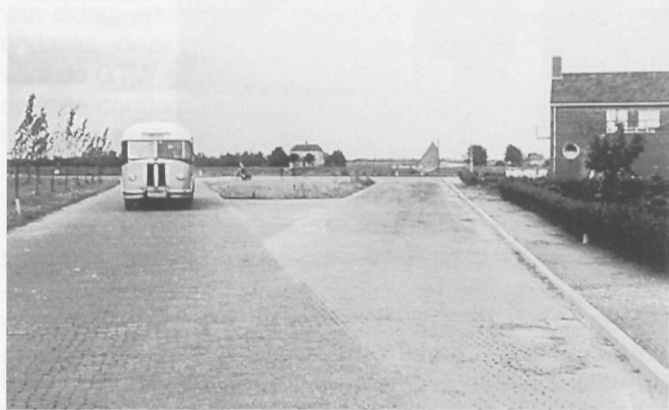
Afb. 48. Het na-oorlogse station van Nijmegen met een blauw-witte bus van de Zuidooster.

In de Liemers sloot de GTW een samenwerkingsverband met de daar nog actieve particuliere busondernemingen van Hendriks uit Zevenaar en de Lobithse Autodienst te Lobith. De gezamenlijke onderneming ging vanaf 1 december 1954 als C.V. Autobusdienst 'De Liemers' U.A. het personenvervoer in de genoemde regio verzorgen.

Het wagenpark onderging in 1954 een aanvulling met maar liefst 25 Magirus Deutz bussen. Het totale wagenpark bestond op dat moment uit 179 bussen. Behalve de 25 nieuwe waren dat 35 A.E.C.-s, 40 Saurers, 21 Guy 'Arab'-s, 20 Kromhouts, 34 Krupps, 3 Bedfords en 1 Ford lesbus.

Als gevolg van een beschikking van de Commissie Vergunningen Personenvervoer (CVP) van 23 september 1954 moest een tweedeling van het GTW-

net worden doorgevoerd, waarbij de Betuwse lijnen moesten worden losgekoppeld van de rest van het net. Alle lijnen die Arnhem aandeden, zouden vanaf nu moeten beginnen en eindigen bij het NS-station. Ook in Dieren en Doetinchem moest voortaan gestopt worden bij de NS-stations. Verder mocht de GTW voortaan geen stadsvervoer van passagiers in Arnhem en Velp meer uitvoeren. De GTW tekende bezwaar aan tegen de maatregelen. Volgens het bedrijf waren de maatregelen rampzalig voor de exploitatie en niet in het belang van de reizigers. Het aangetekende bezwaar werd echter verworpen.



*Afb. 49. Het draai-
punt van lijn 10 op
de Sterreschans in
Doornenburg. Voor
reizigers uit Pan-
nerden, die hier over
het veer naar toe
kwamen, was dit een
erg belangrijke halte.
Een zeilschip mar-
keert de loop van het
Pannerdensch Ka-
naal. Opname van
19 juli 1954: copy-
right GTW.*

Na het definitief worden van de beslissing van de CVP werden de lijnnummers in de Betuwe gewijzigd. De lijn Arnhem-Elst-Nijmegen wijzigde van 1 in 31, de lijn Arnhem-Bemmel-Lent-Nijmegen van 9 in 32 en de lijn Arnhem-Doornenburg-Bemmel-Nijmegen van 10 in 33. Op 29 november 1954 opende de GTW een busstation op het Arnhemse Stationsplein-West. De busmaatschappij had hier de eerste jaren een houten noodgebouw in gebruik. Op 1 oktober 1958 kon een modern stationsgebouw worden geopend, uitgerust met wachtkamer en restauratie.

In het midden van de vijftiger jaren werd ook de GTW geconfronteerd met de gevolgen van de economische opgang. Er was sprake van een grote vraag naar personeel en de loonkosten stegen sterk. Om de exploitatiekosten te drukken, in het bijzonder wat betreft de extra kosten van de versterkingsritten in het spitsuur, werd overgegaan tot de aanschaf van enkele aanhangbussen. Deze waren wel 40% duurder in de aanschaf, maar men spaarde een chauffeur uit. In het verlengde hiervan werd in 1956 een tiental geledebussen aangeschaft: bij de GTW balgbussen genoemd. Vergeleken met aanhangbussen waren balgbussen beter te manoeuvreren. De balgbussen, die in de spits met 2 conductrices waren uitgerust, reden op de lijn Gendringen-Doetinchem-Arnhem-Nijmegen. Ze telden 65 zit- en 55 staanplaatsen.



Afb. 50. Op deze foto van eind vijftiger - begin zestiger jaren zien we een balgbus van de GTW bij een van de haltes op Stationsplein - West.

In de zomer van 1956 reed de GTW bij gelegenheid van de viering van het 75-jarig bestaan nog 3x daags met een stoomtram op het traject Doetinchem-Doesburg. In 2 maanden maakten 12.000 reizigers deze 'reis terug in de tijd'. Ter verbetering van het comfort van de bij de bushalte wachtende reizigers begon de GTW in hetzelfde jaar met plaatsing vanabri's. In de zomer van 1957 werden de stoomtramritten voor de laatste keer uitgevoerd: nu als definitief afscheid van de tram en omgeven met diverse festiviteiten.

Dat de GTW niet snel overging tot het buiten dienst stellen van materieel blijkt wel uit het volgende. Voor het vervoer van arbeiders naar het Arnhemse industrieterrein de Kleefse Waard -de zogenaamde AKU bussen- zette het bedrijf haar laatste Krupps in. Pas nadat de politie had gedreigd die bussen bij de gemeentegrens tegen te houden, bezweek de GTW voor de druk van de gemeente Arnhem en haalde deze stinkende en rokende bussen van de weg.

Vanaf 1957 begon de GTW met het verhuren van Volkswagenbusjes zonder chauffeur. Deze nieuwe dienst sloeg aan: al snel moest het aantal busjes van 3 tot 16 worden uitgebreid. In 1958 werden de activiteiten van de goederendienst verder uitgebreid met de overname van N.V. Steeman's Vrachtautodienst uit Amsterdam. Hierdoor kwamen er vrachtautolijndiensten tussen Haarlem, Amsterdam en de Zaanstreek bij.

De conductrice verdwijnt uit de bus

Het was in 1927 een revolutionaire stap van de GTW geweest: het in dienst nemen van de eerste 3 conductrices. Verontruste burgers hadden zich in de krant uitgesproken tegen het blootstellen van vrouwen aan de 'gevaaren van het persoonlijk verkeer'. De GTW had doorgezet en bood in enkele tientallen

jaren aan honderden conductrices werkgelegenheid. Door de inzet van conductrices konden de chauffeurs zich beperken tot het rijden, waardoor de reistijden sterk verkort konden worden. De GTW zorgde goed voor zijn conductrices. Zo werd aan het eind van de jaren veertig het voormalige hotel 'De Vijverberg' in Doetinchem aangekocht. Na een grondige restauratie werd het in 1949 in gebruik genomen als tehuis voor de vele in Doetinchem gestationeerde, maar van elders afkomstige conductrices. Maar ondanks deze goede zorgen, werd het voor de GTW geleidelijk moeilijker om voldoende conductrices in dienst te houden. Het loon verschilde wel niet veel van dat in bijvoorbeeld de textiel- en confectie-industrie, maar de werktijden in andere sectoren waren meestal veel aantrekkelijker dan bij het openbaar vervoer.



Afb. 51. 'De Vijverberg' in Doetinchem in 1950.

Eind jaren vijftig was het probleem zo groot geworden, dat na verschillende proeven werd besloten om over te gaan tot éénmansdiensten. Het vergde voorzieningen aan de bus: alle instappende passagiers moesten nu via de instapdeur langs de chauffeur. Een eventueel aanwezige achterdeur mocht alleen nog voor uitstappen worden gebruikt. De chauffeurs werden uitgerust met een Almex plaatskaartenapparaat (zie afb. 71.). En er kwam een reclame-campagne om het tijdsverlies bij de haltes te beperken: "*Vlug in- en uitstappen, met gepast geld betalen, kaartjes gereed houden*". In 1964 werd de omschakeling afgerond en was op alle trajecten de conductrice als vast lid van de 'bemanning' van de bus verdwenen.

Afb. 52. De huiskamer van 'De Vijverberg'. De ouders konden in 1950 nog gerust zijn: hun dochters genoten op een zeer verantwoorde, naar de huidige maatstaven gemeten wel heel eigentijdse, manier van hun vrije uurtjes.



De verdere ontwikkeling van de diensten in de zestiger jaren

In het begin van de jaren zestig was in de aanschaf en buitengebruikstelling van het busmaterieel de in gang gezette overschakeling naar de éénmansbussen goed zichtbaar. De eerste Leyland en DAF bussen werden aangekocht. Toen echter in 1962 na een aanpassing van het Wegenverkeersreglement de maximale buslengte van 11 naar 12 meter werd verhoogd, besloot de GTW tot een versnelde standaardisatie van het busmaterieel en plaatste een order voor maar liefst 85 Leyland bussen met carrosserieën van Den Oudsten, te leveren in de jaren 1963-1969. Het was de grootste GTW-order ooit. Het onderdeel goederenvervoer breidde sterk uit door overnames in Ede en Vaassen in 1960 en in Zutphen en Doesburg in 1962. Op die manier werden onder meer lijndiensten tussen Arnhem en Harderwijk/Zwolle en tussen Doetinchem (via de Betuwe) en Dordrecht/Rotterdam verworven.

Hoewel de GTW op Stationsplein-West in Arnhem al een volwaardig stationsgebouw had, werd op 29 mei 1961 op het Velperplein nog een nieuwe wachtkamer met restauratie geopend; zie afbeelding 54. Dit als vervanging van het eerdere station (afb. 17.)

Afb. 53. Het wachten veraangenaamd.



In verband met de toenemende vraag naar vakanties in het buitenland, en de activiteiten die de GTW ook op deze markt verrichtte, werd in het gebouw aan het Velperplein overigens in 1968 wel een GTW reisbureau gevestigd.



Afb. 54. Foto van het GTW gebouw (op de voorgrond) kort na de opening. De haltes voor lijn 32 en 33 'terug naar huis', waren aan de overkant van de straat, vóór V&D.

Reisbureaus van de GTW kwamen er in de zestiger jaren ook in Doetinchem, Velp en in Arnhem op Presikhaaf. In februari 1966 werd Marck Spier & Co in Nijmegen overgenomen. Hierna kon het GTW reisbureau behalve eigen reizen en dagtochten ook producten van andere reisorganisaties aanbieden.

De uitbreiding van de goederendienst werd ook in het midden van de zestiger jaren voortgezet, door overnames van bedrijven in de regio maar ook daarbuiten. Zo leidde het nemen van een meerderheidsbelang in N.V. Nationale Veem te Leiden tot een versterking van de positie van GTW in de Randstad. Dichter bij huis werd in 's-Heerenberg aan de grens een nieuw complex geopend met naast GTW kantoren ook douanekantoren, een douaneloods en een grote overslagloods. In het gebouw was ook een supermarkt gevestigd, speciaal voor de 'Kaffee und Butterfahrten', een wel heel bijzondere vorm van grenstoerisme in het nog niet vergaand verenigd Europa.



Afb. 55. Deze foto uit 1965 laat ons een gebeurtenis zien uit de categorie 'klein leed'. Op lijn 33 Doornenburg-Pannerden-Arnhem is de bus naast de nog beklinkerde -en dus snel gladde- Pannerdenseweg in de sloot terecht gekomen.

Het particuliere autobezit in Nederland nam vanaf het begin van de zestiger jaren een sterke vlucht. Voor de directie van de GTW was het aanleiding om dan ook maar in de autohandel te stappen. In 1964 werd dochtermaatschappij N.V. Gelderse Automobielen Maatschappij "GAM" te Doetinchem opgericht. Je kon er terecht voor Vauxhall en Bedford en later ook voor Peugeot. Het bedrijf breidde uit met filialen in Gendringen en Neede. Onder de naam Auto Centrale Oostelijk Nederland "ACON" N.V. werd begonnen met de handel in tweedehands auto's.

In de dienstregeling en de concessies voor het personenvervoer veranderde in het midden van de zestiger jaren niet veel. De activiteiten op het gebied van het goederenvervoer namen ten opzichte van het streekvervoer verder in belang toe door overnames van de NV Twentsche IJlgoederendienst (56 man personeel en 43 vrachtwagens) en Expeditiebedrijf P. Streek uit Winterswijk.

Het streekvervoer begint terug te lopen

Vanaf 1960 nam in Nederland de autodichtheid door de gestegen welvaart snel toe. Daarnaast nam in die periode de tv steeds meer een centrale plaats in als amusementsmedium, ten koste van bijvoorbeeld het bioscoopbezoek in de stad. Het zijn beide redenen voor de daling van het aantal vervoerde reizigers in het streekvervoer. Nog wat later dan bij andere streekvervoerbedrijven elders in het land was deze neergang vanaf 1964 ook bij de GTW merkbaar. De daling bedroeg in de periode 1964-1968 gemiddeld bijna 4% per jaar. In de periode 1961-1976 stegen de kosten echter met 40%. Omdat er nog geen sprake was van overheidssteun, diende het bedrijf zelf voor oplossing van de financiële problemen te zorgen, die hierdoor ontstonden. Mogelijkheden voor een verdere verbetering van de efficiëntie waren volgens de directie echter niet aanwezig. Verdere tariefsverhogingen dan de al doorgevoerde ruim 50% over de periode 1963-1967 zouden nog meer reizigers de bus uit jagen. Het schrappen van minder rendabele lijnen was eigenlijk de enige begaanbare optie. Met ingang van de nieuwe dienstregeling van 1968 was een aantal lijnen in de Achterhoek geschrapt of ingekort. Het leverde veel kritiek op maar deze maatregel werd niet meer ongedaan gemaakt. In afwijking van de tendens, werd de frequentie op lijn 32 tussen Arnhem en Huissen in de dienstregeling van 1968 opgevoerd van halfuurdienst naar kwartierdienst.

Ondanks deze maatregel leverde het streekvervoer in 1968 een verlies op van f 0,7 miljoen, een fors bedrag dat binnen de andere onderdelen van de GTW nog wel kon worden goedgeemaakt. Bij de in datzelfde jaar doorgevoerde reorganisatie was de GTW omgezet in een holding met vier werkmaatschappijen: GTW Streekvervoer NV, GTW Expeditie en Transport NV, GTW Passage- en Reisbureaus NV en GTW Technische Bedrijven NV. Niet alleen het transportbedrijf bleef flink groeien, ook de reisactiviteiten maakten nog een sterke ontwikkeling door. De groei van het transportbedrijf hing vooral samen met de overname van het verhuis- en transportbedrijf H. van der Berg uit Arnhem. Ten behoeve van de gezamenlijke activiteiten werd een op- en overslagloods met kantoren en werkplaats gebouwd in Duiven, pal aan de A12 Arnhem-Oberhausen. De groei van de reisactiviteiten vloeyde voort uit de overname van het reis- en touringcarbedrijf van Matser, eveneens uit Arnhem. Er kwam een nieuw reisbureau in Zevenaar en het bestaande GTW kantoor op het Velperplein werd in datzelfde 1968 ook omgezet in een reisbureau.

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat trok in 1969 voor het eerst geld uit voor steun aan het openbaar vervoer. GTW kreeg in dat jaar f 1,2 miljoen. Door het nog steeds teruglopen van het aantal reizigers, werd ondanks die steun toch nog f 0,4 miljoen toegelegd op het streekvervoer. Het wagenpark ten behoeve van het streekvervoer onderging aan het eind van de zestiger jaren weinig verandering.

De standaardstreekbus 1967-1988

In Nederland was na de Tweede Wereldoorlog het grootste deel van het streekvervoer in handen gekomen van de Nederlandse Spoorwegen. Vanaf het midden van de vijftiger jaren werd dat door de centrale inkoop van bussen voor de dochterbedrijven al merkbaar in de kleiner wordende variatie van de in dienst gestelde bussen. Leyland werd het standaardmerk, afgebouwd door de Nederlandse carrosseriebedrijven van Verhuel, Werkspoor, Den Oudsten en Hainje en het Belgische Van Hool. Onder druk van het dalende aantal reizigers en de noodzaak tot besparing werd onder NS-regie in 1967 de standaardstreekbus ontwikkeld.

De standaardstreekbus was bijna 12 meter lang en had een hoekige carrosserie met grote ramen. Andere kenmerken waren een ondervloermotor, een vlakke vloer, voorinstap en brede achter- of middenuitstap. De ondervloermotor gaf de bus een goede wegligging. Hoewel bedoeld als standaardbus, waren er toch wel variaties. Veruit de meeste streekbussen waren DAF's: DAF had in de zestiger jaren van Leyland de licentie verkregen voor de bouw van de Leylandmotor in een eigen DAF-chassis.



Afb. 56. De DAF MB200 standaardbus met Den Oudsten carrosserie. De GTW liet haar versie van de standaardbus uitvoeren met een brede achteruitstap. De hier afgebeelde bus werd in 1972 in gebruik genomen.

De standaardstreekbus werd gebouwd in de periode 1967-1988. De totale productie bedroeg 5.574 stuks: 3.586 DAF's, 1.727 Leylands en overige 261, waarvan Volvo 177. Van de 5.574 bussen, werden er 4.706 gebouwd door carrosseriebouwer Den Oudsten. Op grote afstand volgden hier Verhuel met 356 en Hainje met 353; overige totaal 159. Van de meest gebouwde variant, de DAF MB200 met Den Oudsten carrosserie, werden in totaal 2.888 bussen gebouwd. Verreweg de meeste daarvan kwamen bij busbedrijven van het NS-concern terecht. GTW was van de overige afnemers van dit type de grootste met 102 stuks. De laatsten daarvan kwamen overigens pas in dienst toen het bedrijf al door de NS overgenomen was.

(Bron: www.buseum.nl)

Nadat enkele jaren nauwelijks nieuw materieel was aangeschaft, werden aan het begin van de jaren zeventig weer regelmatig nieuwe bussen aangeschaft. In alle gevallen ging het om de DAF MB200: in 1971 10, 1972 12 en 1973 15. De GTW holding had in 1972 nog een heel goed jaar: alle verliezen op het streekvervoer werden gedekt door het Rijk. De overige werkmaatschappijen zorgden voor een winst van bijna f 0,4 miljoen. Een opmerkelijke feit in 1973 was nog de succesvolle introductie in het openbaar vervoer van de pas 65+.



Afb. 57. Aan het eind van de zestiger jaren lagen de gebouwen van de GTW aan de Karstraat er niet bepaald florissant bij. Deuren en ramen zijn dicht gemetseld.

Voor de lijnen in de Betuwe kende de dienstregeling van 1973 twee verslechtingen: het traject Elst-Bemmel kwam te vervallen. Van lijn 33 werd het deel vanaf het centrum van Doornenburg (Van Kol) naar het Pannerdense veer (Sterreschans) geschrapt. Hier reed nog enkele jaren, alleen in de middaguren, de 'ziekenhuisbus' voor bezoek van de Nijmeegse ziekenhuizen.

Aan het eind van 1973 en het begin van 1974 zorgden de autoloze zondagen en de benzinedistributie voor een een kortstondige opleving van de openbaar vervoersactiviteiten, die vervolgens de neergaande lijn weer hernamen. Toch werden ook in 1974 (10) en 1975 (25) nieuwe DAF MB200 standaardbussen in gebruik genomen. Vanaf 17 augustus 1974 reed lijn 33 door de Bemmelse wijk Oostervelden.



Afb. 58. Het terrein aan de Karstraat in 1975. Details van de vroegere gebouwen van de BSM zijn nog zichtbaar.



Afb. 59. Een deel van de oorspronkelijke gebouwen van de BSM in Bommel wordt hier afgebroken. Goed zichtbaar is dat het dak van de loodsen hier nog uit meerdere schuine delen bestond. Ook zien we in het midden een deel van de karakteristieke toren. Zie ter vergelijking afb. 10. Vermoedelijk werd deze foto begin jaren vijftig gemaakt.

In het midden van 1975 begon in Bommel aan de Karstraat de bouw van een nieuwe garage annex werkplaats. In die garage (zie afb. 76.) was ruimte voor 20 bussen. De nieuwe garage kwam op de plaats van de bijna 70 jaar oude gebouwen van de BSM. Over 1975 ontbreekt informatie, maar volgens het personeelsjaarverslag over 1979 werkten in het rayon Bommel 50 man, verdeeld over chauffeurs (44), uitvoerend technisch personeel (3) en overig (3).

Afb. 60. Een opvallend detail van de in 1908 gebouwde BSM remise aan de Karstraat: de toren, hier in 1975 vanuit het noordwesten gefotografeerd. Het gepleisterde muurdeel bevond zich ooit aan de binnenkant (zie afb. 59).



Het einde van de Geldersche Tramwegen als streekvervoerbedrijf

Binnen het GTW concern waren eind 1975 verschillende reorganisatieprocessen op gang gekomen. Het personeel dat zich uitsluitend met onderhoud aan busmaterieel bezig hield, werd van GTW Technische Bedrijven NV overgebracht naar GTW Streekvervoer NV. Minder rendabele onderdelen van Technische Bedrijven werden gesloten. Bij GTW Passage- en Reisbureaus NV werden vestigingen in Zevenaar, Arnhem en Wageningen gesloten en die in Rotterdam verkocht. Het hoofdkantoor van GTW Expeditie en Transport NV

werd verplaatst van Doetinchem naar Duiven. Achteraf gezien waren het logische stappen in de richting van het einde van het bedrijf als een geheel.



Afb. 61. Een Leyland bus met Den Oudsten carrosserie, door kenners ook wel aangeduid met Royal Tiger, hier op het busstation van Nijmegen, klaar voor vertrek als lijn 33 via Bemmel, Doornenburg naar Arnhem. De foto is van omstreeks 1975. Copyright Foto-bureau Rail Color, Swifterbant.

Ook het vertrek van ir. A. Robbé Groskamp in september 1976 paste in dat plaatje. Robbé Groskamp was in 1946 bij de GTW in dienst getreden en had vanaf 1961 als directeur leiding gegeven aan de onderneming. Het was een bijzondere directeur geweest. Zo had hij aan het begin van zijn loopbaan nog regelmatig als chauffeur van een versterkingsbus zijn reizigers bediend. En hij had ook jarenlang als actief lid letterlijk zijn partij meegeblazen in de GTW-harmonie. Hij kende het materieel, de klanten, de medewerkers en de werkomstandigheden en was altijd voor iedereen toegankelijk geweest. Maar niet alleen binnen het bedrijf was hij erg gewaardeerd. Als directeur van het grootste zelfstandige streekvervoerbedrijf vervulde hij ook een actieve rol in landelijke organen die de belangen van het streekvervoer moesten bevorderen. Als geen ander zal hij zich de ernst van de situatie bewust zijn geweest, waarin het bedrijf in het midden van de zeventiger jaren verzeild was geraakt.

Nadat geleidelijk meer feiten over de op handen zijnde overname naar buiten waren gekomen, kwam per 1 september 1977 het streekvervoerbedrijf van de GTW in handen van de Nederlandse Spoorwegen. NS betaalde f 4,7 miljoen voor het bedrijf. Daarvoor gingen 616 personeelsleden, 196 bussen en alle bij het streekvervoer gebruikte gebouwen over naar een nieuw bedrijf met de naam Geldersche Streekvervoer Maatschappij N.V. "GSM" te Doetinchem.

De opbrengst van de verkoop van het streekvervoerbedrijf werd door de GTW holding gebruikt om de vanaf 1973 opgetreden verliezen te saneren. Toch gingen de reorganisaties door. In maart 1978 werd de vennootschap GTW Passage en Reisbureaus verzelfstandigd, om in april van datzelfde jaar over te gaan naar Arke Reizen te Enschede. GTW Technische bedrijven werd in

onderdelen verkocht respectievelijk opgeheven. GTW Expeditie en Transport werd in december 1988 onderdeel van het Britse vervoersconglomeraat P&O.

Wat er na de Geldersche Tramwegen gebeurde met ons streekvervoer

Ook bij de GSM zette de daling van het aantal passagiers door: in de periode 1977-1979 bedroeg die 10%. Dit kwam overeen met het landelijke beeld. De overheid en de sector werkten aan diverse plannen om de situatie te verbeteren en tegelijk tot aanvaardbare systemen van subsidiëring te komen. Een van de maatregelen was de landelijke gelijkschakeling van tarieven. Met de introductie van een landelijk abonnementensysteem per 1 mei 1980 en de invoering van de strippenkaart op 1 oktober 1980 raakten de individuele bedrijven een groot deel van hun autonomie kwijt. Het was niet langer mogelijk de inkomsten vanuit de kaartverkoop rechtstreeks terug te leiden naar het bedrijf dat de betreffende dienst uitvoerde en dus de lasten had. Overheidssteun moest nu gerelateerd worden aan getelde aantallen vervoerde passagiers. Wat de bedrijven nog wel konden doen om hun positie te verbeteren was verder knippen in de personeelskosten, die bijvoorbeeld bij de GSM 70% van de exploitatiekosten bedroegen. Van 1978 tot 1981 kon het personeelsbestand van de GSM door natuurlijk verloop worden teruggebracht van 616 tot 579.

De bedrijven zochten naar mogelijkheden om de dienstverlening uit te breiden of te verbeteren, zoals bijvoorbeeld de introductie van de buurtbus. Maar de door de overheid opgelegde tariefsverhogingen van de strippenkaart (1982 19%, 1983 13%, 1984 6%, 1985 5% en 1986 4%) hadden weer een averechts effect. En het bekostigingssysteem dat begin tachtiger jaren was ingevoerd, dwong de bedrijven feitelijk om diensten op te heffen, waardoor de dienstverlening met name op het platteland verslechterde. Ook de overheid constateerde dat en besloot daarop in 1987 de bedrijven een stuk eigen beleidsvrijheid terug te geven: voortaan werd de subsidiëring in een vast bedrag toegekend (lumpsum) en niet meer afhankelijk van getelde passagiers.

Een van de gevolgen van de herkgene verantwoordelijkheid van de individuele bedrijven was, dat ze meer gingen zoeken naar onderlinge samenwerking. GSM en het Gemeentevervoerbedrijf van Arnhem (GVA) gingen gemeenschappelijke lijnen rijden met bussen die half in GSM en half in GVA kleuren waren gespoten. Zuidooster en GSM ruilden in 1989 lijnen in de Over-Betuwe. De Zuidooster werd het bedrijf voor Nijmegen, de GSM voor Arnhem. De lijn Gendt-Bemmel-Nijmegen werd daarbij overgedragen aan de Zuidooster. Om te voorkomen dat reizigers nu vaker zouden moeten overstappen, reden de bussen in veel gevallen wel gewoon door op elkaars lijnen.

In de periode eind tachtiger–begin negentiger jaren waren stijgende reizigers-aantallen te zien, niet in de laatste plaats door de invoering van de ojaarkaart voor studenten en militairen.

De samenwerking tussen GSM en GVA werd door de directies van beide ondernemingen als zo positief ervaren, dat deze verder vorm kreeg in een fusie van de twee bedrijven per 1 januari 1993: GSM en GVA werden GVM, de afkorting voor Gelderse Vervoer Maatschappij. Het was nog niet de laatste keer dat de logo's op de bussen werden gewijzigd. Eind 1996 was het weer zover. De Twentsche Electriche Tramweg Maatschappij (TET) en GVM besloten te fuseren en verder te gaan onder de naam Oostnet Groep.

Een jaar eerder was de Zuidooster met het bedrijf Verenigd Streekvervoer Limburg opgegaan in Hermes. Zowel Oostnet Groep als Hermes waren dochterondernemingen van Verenigd Streekvervoer Nederland (VSN). VSN was in 1975 door de NS opgestart om hierin de streekvervoerbedrijven van de NS onder te brengen. In 1982 kwam de zeggenschap over de VSN in handen van de overheid. In 1996 hadden -nog wel onder hun eigen naam opererende- VSN-dochterbedrijven een marktaandeel in het streekvervoer van 98%.

De overheidsbudgetten voor lokaal en interlokaal vervoer werden in 1996 overgedragen aan de regio's. Als uitwerking daarvan hebben de Samenwerkende Openbaar Vervoerbedrijven Gelderland (SOVG) die in het gebied van het Stedelijk Knooppunt Arnhem-Nijmegen (KAN) opereren in een 10-jaars contract ingaande op 1 januari 1997 de diensten en de bekostiging geregeld. De bedrijven die tot de SOVG behoorden waren: NS Reizigers, Midnet, Hermes, Novio en GVM.

Nadat de overheid zich vele tientallen jaren had beijverd voor het tot stand brengen van één landelijk bedrijf bij het streekvervoer, uitgemond in VSN, werd eind negentiger jaren besloten om het busvervoer te privatiseren. Bij het beschikbaar komen van concessies werden deze voortaan aanbesteed. Een voorwaarde om mee te kunnen doen bij aanbesteding was, dat een biedend bedrijf geen marktaandeel groter dan 50% mocht hebben. Dat was om marktwerking te bevorderen. De bepaling betekende in de praktijk dat VSN bedrijven waren uitgesloten om mee te dingen naar nieuwe concessies.

Het voorgaande was voor VSN aanleiding het geheel te splitsen in twee afzonderlijke bedrijven: VSN-1 (waaronder Midnet, NZH, Oostnet Groep en ZWN) en VSN-2 (waaronder BBA, GADO, Hermes en VEONN). De bedrijven behorend bij VSN-1, met de in onze regio werkzame Oostnet Groep, gingen per 1 januari 1999 verder onder de gemeenschappelijke naam Connexxion. Van de VSN-2 bedrijven zijn WEONN en GADO in 1999 verkocht aan het Britse Arriva. BBA is in 2001 verkocht aan het Franse bedrijf Connex. Hermes is hiervan dus het enige overblijvende bedrijf en zal wellicht toch weer worden samengevoegd met Connexxion. Hoe het met Connexxion verder zal gaan is overigens ook ongewis. De overheid heeft medio 2006 besloten tot verkoop. Als gegadigden zijn het Britse Arriva genoemd, maar ook de Rabobank.

Bart Wilting, chauffeur van 1965 tot 1990

Op 34-jarige leeftijd begon Bart Wilting uit Bemmelen in 1965 als chauffeur bij het goederenvervoer van de GTW. Zijn groot rijbewijs had hij al eerder bij een van zijn vroegere werkgevers gehaald. Nadat hij in 1972 problemen kreeg met het tillen, functioneerde hij nog korte tijd als reserve-chauffeur bij de vrachtdienst in afwachting van de overstap naar het busbedrijf die hem door de bedrijfsarts was geadviseerd.



Afb. 62. Het type GTW vrachtauto waarmee Bart Wilting reed.

In het najaar van 1972 begon hij als chauffeur bij het streekvervoer. Hij werkte vanuit de remise in Bemmelen en reed veel op de lijnen 31, 32 en 33. Later kwamen er ook ritten naar Zevenaar bij en nog weer later ook die naar Heteren en Wijchen, wat hij wel plezierig vond vanwege de afwisseling. Bart heeft de gedwongen overstap naar het busbedrijf als plezierig ervaren en het werk altijd graag gedaan. Dit ondanks de avond- en weekenddiensten en de soms ook wel erg vroege begintijdstippen, die je de avond tevoren al dwongen om bijtijds het bed op te zoeken.



Afb. 63. De pasfoto van Bart Wilting in zijn rijbewijs uit 1979. Hij is hier in uniform, compleet met GSM stropdas.

Volgens Bart haalde hij als chauffeur gemiddeld 40.000 km per jaar: gedurende zijn loopbaan bij de GTW en diens opvolgers in totaal dus ongeveer 1 miljoen km. En hij bracht heel wat passagiers op hun bestemming. In drukke perioden van het jaar werden in de ochtendspits van lijn 33 vanaf Gendt naar Nijmegen soms wel 7 bussen ingezet om iedereen mee te kunnen nemen. De staanplaatsen meegerekend kon je dan wel bijna 100 mensen in een volle bus hebben. Als de staande passagiers, ook na herhaald verzoek om nog wat in te schuiven, naar zijn zin toch te ruim in het pad bleven staan, dan probeerde Bart daar nog wel eens met wat abrupt optrekken verandering in te brengen. Toch vindt hij dat hij een rustige en beheerste rijstijl had. Van zijn collega's kreeg hij daar ook wel commentaar over. Maar Bart hield niet van jakkeren. Dat ging volgens hem niet alleen ten koste van de veiligheid en de klantvriendelijkheid, maar ook van de levensduur van het kostbare materieel.

Van alle diensten die Bart Wilting in zijn 25 jaar als chauffeur reed, staat de middagdienst van 4 november 1979 hem vanaf die dag voorgoed tot in details in het geheugen gegrift. Hij was onderweg van Arnhem naar Huissen toen bij wegwerkzaamheden ter hoogte van het Duifje een fietsende scholier met zijn stuur in het afzetlint bleef haken en onder zijn bus terecht kwam. De jongen overleefde het ongeluk niet. Hoewel hij geen schuld had aan het tragische ongeval, worstelde Bart wel erg met de vraag hoe om te gaan met de gevolgen daarvan. Ruim 10 jaar later kreeg het gebeurde een bijzonder vervolg. Na aanleiding van de aandacht die 'De Betuwe' aan zijn naderende afscheid besteedde, kreeg hij bij zijn pensionering van de moeder van de jongen een geschreven kaart toegestuurd. Er is een regelmatig contact tussen de beide families uit voortgevloeid, iets wat voor Bart erg veel betekend heeft.

In de tijd dat hij op de bus zat, zag Bart het nodige veranderen. Hij geeft een voorbeeld. "Toen ik begon, stond voor de rit Arnhem-Nijmegen met lijn 32 een uur. Op een bepaald moment werd dat ingekort naar 45 minuten. Een kwartier eraf! Dat ging helemaal niet!" Na protesten van een aantal chauffeurs dat het niet haalbaar was, kwam er weer 7 minuten bij. Toch was zo de druk weer verder opgevoerd. En dat terwijl drempels en nauwelijks te halen kleine rotondes de snelheid niet bevorderen. Een andere verandering is dat het veel drukker is geworden op de weg en volgens Bart ook veel minder gemoedelijk.



Afb. 64. Met medewerking van het toenmalige Justitieel Incassobureau ligt precies vast wanneer deze foto is gemaakt van de achterkant van de bus waarmee Bart Wilting hier over de IJssellaan in Arnhem reed. De bekeuringen die de chauffeurs kregen, werden door het bedrijf via de busnummers op hen persoonlijk verhaald. Deze, voor het rijden door rood licht, kwam op die manier bij Bart terecht. Maar het kon ook gebeuren, dat je een dienst had gewisseld met een collega en dat je dat, als de bekeuring veel later binnenkwam, niet meer kon aantonen. Het was voor Bart een reden om daarvan toch zelf maar een registratie bij te gaan houden.

Iets waar Bart zich altijd erg kwaad over heeft gemaakt, is vandalisme. Op een dag reed hij een dienst van Arnhem naar Nijmegen. Toen hij in Nijmegen de bus inspecteerde, bleek dat de achterkant van enkele rugleuningen met een mes was opengesneden. Het moest tijdens de laatste rit zijn gebeurd en hij probeerde zich voor de geest te halen wie de dader(s) kon(den) zijn geweest.

Daarop vroeg hij aan zijn baas of hij de volgende dag - hij had eigenlijk reservedienst - dezelfde rit op dezelfde tijd nog eens mocht rijden. Dat was akkoord. Die dag stapten de beide jongens die hij van de vernieling verdacht bij twee opvolgende haltes in. Het eerste wat Bart daarbij in beide gevallen deed, was de abonnementen innemen. Vervolgens leverde hij de jongens af bij de remise in Bemmelen. Nadat de twee daar de vernieling hadden toegegeven, konden ze met een volgende bus hun reis naar school vervolgen. Na contact met de ouders, werd de schade contant betaald. Beide jongens zorgden na deze onorthodoxe actie niet meer voor problemen. Natuurlijk realiseerde Bart zich dat daarmee het probleem van het vandalisme niet was opgelost, maar zijn optreden geeft wel iets van zijn instelling aan.



Afb. 65. In de laatste periode van zijn dienstverband bij het busbedrijf werd Bart Wilting ook regelmatig ingeschakeld bij het inrijden van nieuwe bussen. Hier zien we hem achter het stuur van zo'n bus, die voor de gelegenheid is gestopt bij zijn huis aan de Dr. Bouwdijk Bastiaansestraat in Bemmelen.

Hoewel tijdens de gesprekken die ik met hem had een aantal minder prettige kanten van het rijden op de bus naar voren kwam, kijkt de nu 75-jarige Bart Wilting nog steeds met veel plezier terug op zijn jaren als buschauffeur bij de GTW en de vele opvolgers daarvan. Ook bij hem in huis ontbreken de modelbussen, ingelijste foto's en andere spullen niet, die een aandenken vormen aan zijn tijd bij het streekvervoer in onze regio. Het begint eigenlijk al in zijn voortuin, waar een door Bart opgeknapt oude bushalte van de GTW een ereplaats heeft gekregen en zo, ook voor menig voorbijganger, een herinnering aan vroeger tijden levend houdt.

Afb. 66. De markante geel-zwart-rode halte van de GTW bij Wilting in de tuin.



Peter Fölker, 30 jaar buschauffeur

In november 1974 begon Peter Fölker als chauffeur bij de GTW. Hij was toen 28 jaar. Daarvóór had hij 13 jaar bij de machinehandel van Colijn gewerkt als servicemonteur. Hoewel hij voor Colijn op een bestelwagen had gereden, was hij bij zijn indiensttreding dus veel meer een 'technet' dan een chauffeur. Voor de opleiding tot buschauffeur was door de GTW in principe 3 weken uitgetrokken. Zijn belangrijkste instructeur was Leo Doeleman, die net als Peter uit Bemmelen kwam. Voor de opleiding moest hij naar Doetinchem. De instructie omvatte zowel theoretische delen als praktische elementen. In het theoretische gedeelte leerde je onder meer hoe het bedrijf van de GTW in elkaar zat. Het praktische deel omvatte niet alleen het rijden van de bus, maar ook bijvoorbeeld het bedienen van de Almex, het kaartjesapparaat.



Afb. 67. De koffer en pet van Peter Fölker.

De vooraf gestelde opleidingsduur van 3 weken werd al snel teruggebracht naar 2, want 'de winter stond voor de deur en de rest moest hij maar leren op de bus'. De verkorting van de opleiding had er volgens Peter ook mee te

maken, dat hij had aangetoond over voldoende vaardigheden te beschikken om met een bus de weg op gestuurd te kunnen worden. Het gebeurde wel dat kandidaten de opleiding niet goed doorkwamen. Soms kon het daarbij om simpele dingen gaan, zoals het niet kunnen onthouden van een route. In de beginperiode kon de nieuwbakken buschauffeur nog voor allerlei praktische aanwijzingen terecht bij een mentor. Zo'n mentor was een ervaren chauffeur die op verzoek van de betreffende collega aan de nieuwkomer werd gekoppeld.



Afb. 68. Peter Fölker in 1978 op lijn 33 van de GSM bij het begin van de dienst in Nijmegen.

Het werk van een chauffeur was lichamelijk zwaar. Aanvankelijk reed Peter Fölker op Leyland bussen. Deze waren uitgerust met een zwaar aluminium stuur met spaken. Stuurbekrachtiging was er in deze bussen nog niet. Die voorziening kwam pas binnen zijn bereik toen hij op de DAF bussen ging rijden. Het was wel even wennen toen hij moest overschakelen; je raakte in het begin al gauw de stoep.

* 23634

Koninklijke Nederlandse Vereniging van
Transport-Ondernemingen (K.N.V.T.O.)
onder auspiciën van de
Contactcommissie Chauffeurs Vakbekwaamheid (C.C.V.)

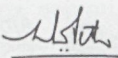
Chauffeursdiploma B

uitgereikt aan Petrus B.J. Fölker

geboren 21 februari 1946 te Bemmel

als bewijs, dat hij het chauffeursexamen B met goed
gevoel heeft afgelegd.

 Voorzitter C.C.V.
's-Gravenhage, 7 mei 1979

 Voorzitter K.N.V.T.O.

Het examen omvatte de volgende vakken:

Autotechnische kennis	Kennis van verkeersvoorschriften	Rijvaardigheid
Algemene Vervoerskennis en Administratieve kennis: (Alleen van kracht als hieronder de handtekening van de voorzitter voorkomt) Beroeps- en Eigen Goederenvervoer	Vervoer Gevaarlijke Goederen over de weg	Beroepspersonenvervoer
Voorzitter Examencommissie	Voorzitter Examencommissie	Voorzitter Examencommissie

Afb. 69. Peter Fölker behaalde in 1979 zijn chauffeursdiploma B. Je kreeg hiervan een officieel diploma en een verkleinde versie: zie de afbeelding. Die laatste zat in een plastic omslag, omdat het de bedoeling was dat je die tijdens je dienst bij je had. Maar omdat die dan wel eens vuil zou kunnen worden, nam Peter toch liever een kopie daarvan mee op de bus....

Peter Fölker woonde tot 1985 met zijn gezin in Bemmel in de Dr. Rudolf van Oppenraaijstraat. Hij was in het rayon Bemmel gestationeerd. Dat betekende dat zijn diensten in principe begonnen en eindigden bij de remise in Bemmel. Het materieel dat door de GTW werd ingezet in de Betuwe was niet altijd van de beste kwaliteit: Bemmel lag volgens Peter 'aan de leste mem' wat dat

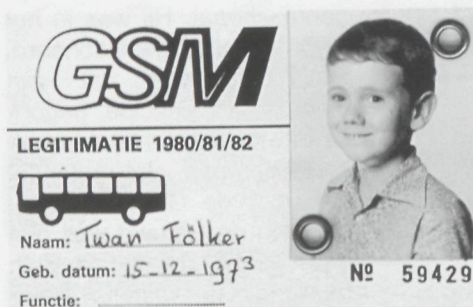
betreft. Zo moesten bij de DAF's elke week nieuwe remvoeringen worden aangebracht. En ook van de zogenaamde harmonicabus grapte men onder elkaar dat daar weinig muziek in zat. Toch waren de buslijnen van de GTW in de Betuwe, zo werd althans gezegd, het meest rendabel.

Bij de GTW reed Peter alle voorkomende diensten. Dat waren niet alleen de normale lijndiensten, maar het betrof ook het vervoer van personeel naar de AKU of van schoolkinderen in verband met het schoolzwemmen. Wat betreft de lijndiensten reed hij in de beginjaren veel op de routes door de Betuwe: lijn 32 en 33. Later reed hij ook regelmatig op Dieren en Zevenaar. "Bij de eerste

dienst op een voor jou onbekende lijn kreeg je iemand mee om jou de route te wijzen. Je moest wel goed opletten want de volgende keer moest je maar zien hoe je van de ene naar de andere halte kwam", aldus Peter.

Er waren drie soorten diensten: de vroege dienst die globaal van half 6 tot half 3 's middags duurde, de late dienst die van omstreeks 2 uur 's middags tot 10 uur of 12 uur 's avonds liep en de gebroken dienst. Deze laatste dienst speelde in op de spitsuren die als vanzelfsprekend bij het openbaar vervoer horen. Voor de chauffeur waren dat lange dagen. Je begon dan om 6 uur en eindigde de eerste keer om omstreeks 9 uur. Vervolgens begon je weer om 1 uur 's middags. Omstreeks 6 uur 's avonds was je dan weer klaar.

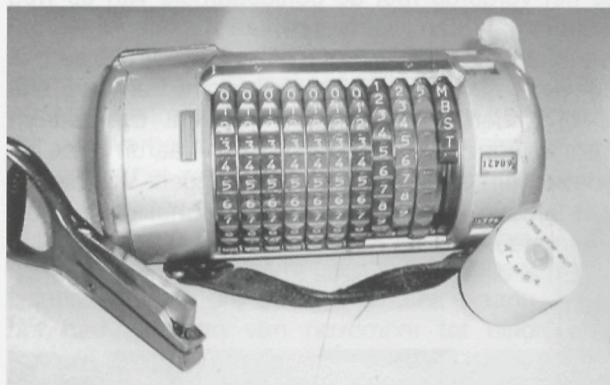
Reed je op de 'AKU-bus' naar de Kleefse Waard in Arnhem, dan begon je 's ochtends al om kwart voor 5 te rijden om rond half 6 op de fabriek de nachtdienstploeg op te halen. Aansluitend reed je om omstreeks 7 uur het normale dagdienstpersoneel naar de fabriek. Daarvan terug op de remise reed je dan meestal nog een versterkingsrit op de gewone lijndienst. Ritten met ploegendienstpersoneel van de AKU waren er 'heen' ook rond 1 uur 's middags en 9 uur 's avonds en telkens een uur later 'terug'. Uiteraard werden die middag- en avonddienst wel door ander personeel gedaan, dan degenen die 's ochtends in alle vroegte voor het eerst naar Arnhem waren gereden. Anders zouden de werkdagen wel heel lang geduurd hebben.



Afb. 70. Omdat hij chauffeur was bij de GSM konden Peter Fölker en zijn gezin, tegen een relatief geringe inhouding op het salaris, 'vrij' reizen op alle lijnen van het bedrijf. Hier zien we het legitimatiebewijs van Twan, de oudste van de drie zoons uit het gezin. De familie Fölker maakte niet zo heel vaak gebruik van deze op zich wel erg aantrekkelijke regeling.

De dienst eindigde niet met het parkeren van de bus bij de remise. Het was regel dat je elke dag de opbrengst afrekende. Dat was volgens Peter, die dat zelf altijd deed, ook beter want dan kon je je bij eventuele verschillen nog wel voor de geest halen wat er die dag voor bijzonders was gebeurd. In zijn beginjaren was voor het verantwoorden van de opbrengsten een boek in gebruik. Daarin legde je de drie tellerstanden van de Almex vast: jouw beginstanden waren daarbij de eindstanden van de vorige gebruiker. Behalve de losse kaartverkoop van enkele ritten en retourtjes, werden door de chauffeur ook 6- en 10-rittenkaarten verkocht. Ook die haalde je door de Almex, zodat ook die opbrengsten in de registratie werden meegenomen. Het instel-

len van de waarden op de Almex was een precies werk. Nadat je dat gedaan had, ging je met je duim horizontaal langs de knoppen om zo te voelen dat alle cijfers op een rechte lijn lagen. Pas dan haalde je de hendel over.



Afb. 71. De Almex: het apparaat waarmee de buschauffeur het kaartje aanmaakte. Door het instellen van de groene en rode cijfertoetsen werden allerlei gegevens ingevoerd, zoals de code van de plaats van vertrek en bestemming, of het een enkele rit of een retourtje was en de prijs. Ook de datum verscheen op het afgedrukte kaartje.

Achteraf bij het geld natellen kwam je er nog wel eens achter dat er toch een cijfer vergeten of verkeerd ingesteld moest zijn geweest. Dan had je al snel een tientje verschil. Deze en eventuele andere fouten legde je dan bij het samenstellen van je dagafrekening vast en vervolgens maakte je er nog een zogenaamd 'nulkaartje' achteraan. Op die manier lag de overdracht ook vast op de tweede rol die in de Almex achterbleef en aan de hand waarvan alle mutaties achteraf individueel te volgen waren. Het ontvangen geld bundelde je daarna. Het kleingeld deed je apart in rolletjes. Vervolgens ging alles in een dik linnen zakje, tezamen met de foutbonnetjes. Daarna werd die zak in de kluis gegooid. Overigens waren er wel collega's die direct na afloop van de dienst naar huis gingen en pas de andere dag de afrekening op orde maakten, maar je kon het toch niet lang uitstellen want er waren te weinig Almexen.

Als hij overdag dienst had gehad en de kinderen 's avonds naar bed waren, dan namen Peter en zijn vrouw altijd nog een uurtje de tijd om de gebeurtenissen van die de dag door te nemen. Hij was erg trots op zijn werk en kon er altijd met veel enthousiasme over vertellen. Ook als hij late dienst had, bleef zijn vrouw altijd op tot hij thuis was en zijn verhaal had gedaan. Soms werd het onverwachts wel eens heel erg laat en als het dan op zo'n avond ook nog slecht weer was, dan maakte Frieda zich daarbij zeker de nodige zorgen. Het is nu bijna niet meer voor te stellen, maar nog maar zo'n 20, 30 jaar geleden was het nog helemaal niet mogelijk om even je mobiele telefoon pakken en te vertellen wat er aan de hand was en dat je later thuis zou zijn.

Zoals op die winterdag dat hij voor de laatste avondrit onderweg was in de Over-Betuwe en het begon te ijzelen. Een gestrande reiziger bracht hij als

extra dienstverlening nog tot de halte bij café 'Moeder Groen' in Angeren. Terwijl hij daar nog bij de halte stond, kwam van de andere kant de laatste bus uit Arnhem aangereden. De chauffeurs draaiden de portierramen open en informeerden bij elkaar hoe het verderop met de berijdbaarheid van de weg gesteld was, daar waar de ander vandaan kwam. Toen ze mekaar bijgepraat hadden, merkten ze dat het inmiddels zo hard was gaan ijzelen, dat ze niet meer van de plaats konden komen. Wat nu? De bussen waren nog niet uitgerust met mobilofoons of andere communicatiemiddelen. En daarom besloten de beide mannen maar het café in te gaan en van daaruit te bellen naar het hoofdkantoor in Doetinchem om de situatie uit te leggen. Vervolgens werd vanuit Doetinchem met iemand van de gemeente Bemmelen gebeld, die een strooiwagen naar Angeren stuurde. Pas daarna konden de bussen weer voorzichtig hun rit vervolgen. En al die tijd zat Frieda Fölker zich thuis ongerust te maken, zonder iets te weten.



Afb. 72. Peter Fölker, derde van links, met een aantal van zijn collega's in de kantine van de remise in Bemmelen. Deze foto is uit 1991.

Als chauffeur bij de GTW kreeg je elk halfjaar een beoordeling. Je werd beoordeeld op 5 punten: het rijden, de uiterlijke verzorging, de omgang met mensen, de administratie en kennis van de route. Zat u wel eens in een bus waarvan de chauffeur ineens alle haltes van te voren door de microfoon omriep, grote kans dat er dan een beoordelaar in de bus zat. Normaal vonden de chauffeurs -net als de passagiers trouwens- het omroepen van de haltes

voor de overwegend vaste busreizigers die hun 'eigen' haltes toch prima kenden een beetje uitsloverij. Maar de beoordelaars waren bekende collega's en als die in uniform in de bus meereden, dan deed je als chauffeur toch nog maar iets extra.

Peter Fölker kreeg nooit commentaar op zijn rijden. Wegens schadevrij rijden kreeg hij behalve de reeks jaarlijkse toegekende speldjes na 25 jaar zelfs een oorkonde en een gouden horloge in het kader van de Actie Veilig Rijden van de veiligverkeerorganisatie 3VO. Hij deed er verder niet veel mee, maar bewaarde het wel allemaal bij elkaar. Eerder had hij met zijn collega's al eens een horloge gekregen als blijk van erkenning van het bedrijf voor de inzet van het rijdend personeel tijdens een van die strenge winters, waarin het had gevoren van november tot eind februari.

Afb. 73. Twee speldjes uit de reeks.



Peter Fölker maakte in zijn 30-jarige diensttijd alle naamswijzigingen van het streekvervoer in de Betuwe mee. Hij begon in 1974 bij de GTW. Via GSM, GVM en Oostnet Groep, werd het Connexxion. Gedurende de laatste paar jaar van zijn dienstverband reed hij, in verband met problemen met zijn rug, bijna niet meer op de bus. Met zijn technische vaardigheden, die hij zich had eigen gemaakt bij Colijn, ontwikkelde hij zich in de Bemmelse werkplaats tot een soort manasje van alles. Behalve reserve-chauffeur was hij monteur en magazijnmeester. Hij zorgde er voor dat allerlei grotere en kleinere problemen aan het materieel werden opgelost, waar nodig met onderdelen uit een door hemzelf met enig ritselen gevuld 'officieus' magazijn. Als bijvoorbeeld de



wasbeer het ineens niet deed, dan was een telefoontje met Peter snel gepleegd en die kwam er dan weer direct voor naar Bemmelen. Ook in deze periode waarin hij zijn werk in zijn onafscheidelijke blauwgrijze stofjas deed, was hij bij het personeel van de remise een zeer gewaardeerde collega.

Afb. 74. Met stofjas en een beker koffie in 1997.

Toch was het wel zo, dat hij een beetje de smoor in had als hij het koelwater had moeten bijvullen of de bus had moeten schoonvegen voor een collega die het op dat punt weer eens niet zo nauw had genomen. Maar om het dan maar te laten zitten, dat ging hem ook weer te ver.

Op donderdag 4 november 1999 vierde Peter Fölker zijn 25-jarig jubileum. Met een van buiten en van binnen uitbundig versierde bus werd hij met zijn gezin thuis opgehaald en naar de remise in Bemmeler gebracht. Hier volgde een druk bezochte receptie met toespraken, cadeaus, bloemen, felicitaties



van collega's en van gepensioneerden en een drankje. En na afloop kreeg Peter nog een keurig verzorgd fotoalbum aangeboden waarin de hele feestelijke gebeurtenis was vastgelegd.

Afb. 75. De jubilaris en zijn echtgenote luisteren geamuseerd naar een van de toespraken.

Vijf jaar later, in 2004, bleek de artrose in zijn rug zover te zijn gevorderd, dat verder werken hem bij een bezoek aan de bedrijfsarts letterlijk met onmiddellijke ingang werd verboden. Hoewel het werken hem lichamelijk steeds moeilijker was afgegaan, kwam op die manier toch wel een heel abrupt einde aan de 30-jarige loopbaan in het streekvervoer van Peter Fölker.

Bij de voorbereiding van deze bijdrage voor het Kringblad leerde ik Peter Fölker kennen. Door medewerkers van de Connexxion vestiging in Bemmeler was hij mij aanbevolen als een van de personen met wie ik maar eens moest gaan praten. En terecht. Hij bleek een voormalige chauffeur bij wie het hart altijd voor het busbedrijf heeft geklopt en ook na zijn gedwongen vertrek is blijven kloppen. Hij vertelde er, soms ook aangevuld door zijn vrouw Frieda, met veel enthousiasme over. In zijn woning aan de Hoek in Haalderen herinneren wandversieringen, een gevulde vitrinekast, fotoboeken en vele andere spullen, zichtbaar en opgeborgen, nog aan zijn jaren bij het busbedrijf.

Tot mijn grote schrik en spijt heeft Peter de vastlegging van de verhalen die hij mij vertelde echter zelf niet eens meer kunnen lezen. Op vrijdag 14 april jl. is hij plotseling overleden, 60 jaar oud. Met hulp van Frieda Fölker heb ik 'zijn verhaal als buschauffeur' mogen afronden.

Ter afronding

Op 25 juni 1881 nam de GSTM de eerste stoomtramlijn in gebruik. Dit jaar viert Connexxion het 125-jarig bestaan. Over wat er gebeurde tussen 1881 en 2006 heb ik geschreven in drie afleveringen van 'De Geldersche Tramwegen'. Ik deed dat in een jaar waarin weer een ingrijpende gebeurtenis voor de deur staat: de verkoop van Connexxion, het streekvervoerbedrijf dat dagelijks ongeveer 1 miljoen reizigers met bussen, taxi's en touringcars vervoert.

In 1908 liet de BSM aan de Karstraat in Bemmelen een locomotievenloods en werkplaats bouwen. Het was het begin van het streekvervoer in de Over-Betuwe. Bijna 100 jaar later staat op dezelfde plaats het busstation van Connexxion. Het vormt nog steeds het dagelijkse begin en eindpunt voor een groot aantal diensten in het openbaar vervoer in onze streek. Honderden personeelsleden hebben in die 100 jaar vanuit de remise in Bemmelen hun werk gedaan.



Afb. 76. Het busstation in Bemmelen in 2006.

Van een drietal chauffeurs mocht ik de persoonlijke ervaringen voor u noteren. Van veel meer kanten -ik volsta met een verwijzing naar de bronnen- kreeg ik steun bij het schrijven van mijn verhaal over 'De Geldersche Tramwegen'. Ik heb het, mede daarom, graag gedaan.

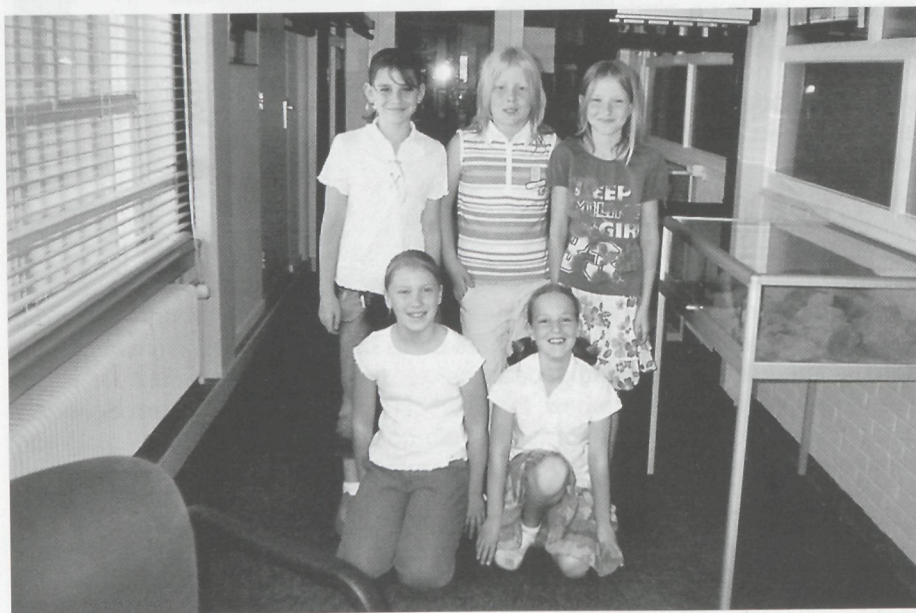
Gerard Sommers

Bronnen:

- 1) *De Geldersche Tramwegen, vijftig jaar autobusgeschiedenis in Oost-Gelderland, 1923-1977*, P. van Rosse, Uitgeverij Van de Berg, Enschede, 1991;
- 2) *Korte Geschiedenis van een Gelders Streekvervoerbedrijf, 70 jaar Geldersche Tramweg-Maatschappij*, 27 juni 1951, Gedenkboek GTM, Doetinchem, 1951;
- 3) *De Betuwsche Stoomtramweg Maatschappij (1907-1935)*, Mr. R.G. Klomp, ISBN 90 6013 064 2, Uitgeverij De Alk, Alkmaar, 1996;
- 4) *Vijftien jaar GSM 1977-1992*, C. Glastra van Loon, Uitgave Gelderse Vervoer Maatschappij te Arnhem, april 1994;
- 5) *Langs gouden draden*, door Ferry Bosman, in opdracht van Connexxion, 1999;
- 6) *Diverse oude ansichten m.n. uit de collectie van J.H.J.M. Janssen*;
- 7) *Divers documentatiemateriaal aangeboden door M. van Leuteren - Connexxion*;
- 8) *Divers documentatiemateriaal P. Fölker, A. Wiltink, familie Kuster-Peters, A. Stuart*;
- 9) *Diverse artikelen betreffende de Velox, verzameld door D. Viergever*;
- 10) *De spoorweg-interessegroep Het GOLS-station en Stichting Historisch Streekvervoer Achterhoek*;
- 11) Internetsite www.busmuseum.nl.

Groep 6 van Basisschool Pius X op bezoek

Op dinsdagochtend 9 mei waren Audrey, Lisanne, Marleen, Sophie en Tanja, met hun begeleidster, de moeder van Audrey, op bezoek in onze kringhuisvesting in 'De Kinkel'. Ze waren op zoek naar informatie over de geschiedenis van Bemmeler. Er was een project in groep 6 van de Pius X-school, waarvoor ze een en ander wilden weten. De klas was in groepjes verdeeld en elke groep had een ander onderwerp. Deze jongedames hadden 'geschiedenis'. Ze bekeken onze archeologische vondsten en de boeken in onze bibliotheek. Ze zochten informatie op en stelden enige vragen waarop ik zo goed mogelijk antwoord heb gegeven. Als illustratie bij hun werkstuk maakten ze enkele foto's en tot slot nog de groepsfoto die hierbij afgedrukt is.



Later kreeg ik een uitnodiging om het resultaat van hun werk te komen bekijken. Op dinsdag 6 juni was er op de school een feestelijke presentatie van de projecten. Met een kleur van opwinding leidden ze mij rond. De dames van 'geschiedenis' hadden hun best gedaan! Er was een quiz gemaakt waarmee zelfs een prijs viel te verdienen. Het bouwjaar van allerlei gebouwen in Bemmeler moest geraden worden. Dat was niet makkelijk! Verder was er allerlei informatie over Bemmeler te vinden en waren er veel foto's te zien van 'oud Bemmeler'. Leuk dat deze nog jonge kinderen de weg naar de Historische Kring Bemmeler al weten te vinden.

Maria Janssen

't Is historisch

Kloppen

Bij het samenstellen van de serie over de Geldersche Tramwegen sprak ik met verschillende chauffeurs. Daarbij werd mij door een paar van hen een anekdote verteld, die ik op deze plaats graag in mijn eigen bewoordingen doorvertel.

Het was in de tijd dat de GTW bussen nog voorzien waren van een bagagerek op het dak. Toegang tot dit rek had je via een vaste ladder aan de achterkant van de bus. Het kwam dan regelmatig voor dat iemand bij een halte instapte en daarbij te kennen gaf ook zijn fiets te willen meenemen. Meestal was dat als het weer plotseling was omgeslagen. Men had dan eigenlijk de reis per fiets willen doen, want dat was natuurlijk goedkoper, maar was vervolgens overvallen door een regenbui en besloot de reis per bus te vervolgen.

De fiets werd in zo'n geval door de chauffeur op het dak gelegd, wat ook weer niet zo'n prettig werk was, omdat het zoals gezegd meestal bij slecht weer was en ook omdat het nogal een klauterpartij was met zo'n fiets in je hand. Bij het uitstappen van de betreffende passagier moest de hele klimpartij ook nog een keer worden herhaald.

Zo'n buspassagier met fiets was ook die winteravond ingestapt. De bus was onderweg voor de laatste rit, vanaf de stad naar het keerpunt op de Sterreschans in Doornenburg en vervolgens naar de stalling bij de remise in Bemmelen. Het was niet druk en op een gegeven moment stapte ook de laatste passagier, de man met de fiets, uit. Die liep bij het uitstappen langs de chauffeur en zei: "Blijf maar zitten, het is hartstikke koud. Ik krijg de fiets er zelf wel af. En als ik klaar ben, dan klopf ik wel even achter op de bus. Dan kun jij snel verder. Goeienavond!"

Zo gezegd, zo gedaan. Nadat de chauffeur het kloppen had gehoord, zette hij de bus weer in beweging. Omdat er toch niemand meer te vervoeren was, werd de vaart er behoorlijk in gezet en via het keerpunt bij Pannerden ging het zonder verder te stoppen in één ruk door naar de remise.

Pas daar aangekomen werd de totaal verkleumde reiziger op het bagagerek van de bus ontdekt. Bij diens poging om zijn fiets van de bus te halen, was de man op het gladgevroren dak uitgesleden en met een paar bonken op het dak gevallen: voor de chauffeur was dat het signaal dat hij weer kon gaan rijden.

Gerard Sommers

Internetwetenswaardigheden

Onderstaande verwijzingen zijn ook te vinden op onze website, waarvan het adres staat aangegeven op de laatste pagina van dit Kringblad.

Molens

Op internet zijn veel websites te vinden over bestaande en verdwenen molens. Zo is er de website van de Hollandsche Molen, een vereniging die zich al sinds 1923 inzet voor het voortbestaan, het malende en draaiende houden van de wind- en watermolens van Nederland. Het belangrijkste onderdeel van deze site is het molenbestand. Hierin zijn van alle circa 1300 Nederlandse molens zo veel mogelijk gegevens ingevoerd.

Zie <http://www.molens.nl/>

Veel meer over molens is te vinden op: <http://molen.startpagina.nl/>

Op deze internetsite vind je onder meer ook een verwijzing naar verdwenen molens:

<http://www.molendatabase.org/>

Hier wordt ook de Bemmelse standerdmolen genoemd, die in 1925 is afgebroken.

Gelderland in Beeld

De website Gelderland in Beeld bevat een gedigitaliseerde beeldcollectie van de Gelderland Bibliotheek (Bibliotheek Arnhem). U vindt circa 60.000 ansichtkaarten, foto's en gravures met topografische afbeeldingen uit de provincie Gelderland, waaronder zo'n 4.000 afbeeldingen van Gelderse kastelen. Van Bommel zijn ruim 60 ansichten te zien.

Zie: <http://www.gelderlandinbeeld.nl/>

Bureau Archeologie

Het Bureau Archeologie van de afdeling Stadsontwikkeling zorgt op vele manieren voor het archeologisch erfgoed binnen de gemeentegrenzen van Nijmegen. De intentie is om het bodemarchief zoveel mogelijk intact te laten. Dit is lang niet altijd te realiseren door de toenemende verdichting van de bebouwing en de moderne bouwtechnieken. Iedere ingreep in de bodem zonder archeologisch onderzoek heeft onherstelbare gevolgen voor de kennis van de geschiedenis van de stad. Daarom heeft de gemeente belang bij een zo goed mogelijk beheer en documentatie van het stedelijk bodemarchief. Deze pagina's geven een indruk van het archeologisch werk in Nijmegen.

http://www.nijmegen.nl/Leven_in_Nijmegen/cultuurhistoriearcheologie/Archeologie/index.asp

Contributie 2006

Verreweg de meeste leden betaalden inmiddels het verschuldigde bedrag, waarvoor mijn dank. Een kleine groep kan begin oktober een herinnering tegemoet zien. Eigenlijk zijn er voor u als lid nu drie mogelijkheden:

- 1) U weet zeker dat u bij de betalers hoort: in dat geval hoeft u niets te doen.
- 2) U weet zeker dat u nog niet betaalde: doet u dat dan alsnog snel, want het heeft eigenlijk geen zin dat ik u aan iets herinner wat u zelf al weet.
- 3) U weet het echt niet meer: wacht dan rustig af. Krijgt u geen herinnering, dan hebt u betaald; krijgt u er wel een, dan betaalde u waarschijnlijk nog niet.

Overigens is gebleken dat in een incidenteel geval wel eens een lid een nota (of een herinnering) krijgt, terwijl betrokkene al wel betaalde. Dit ondanks de zorgvuldigheid die wij in acht nemen. Neemt u in dat geval contact op. Op die wijze stelt u mij in de gelegenheid een dergelijke fout te corrigeren.

Gerard Sommers, penningmeester

Agenda

Historische Kring Bemmeler

Vanaf begin september is de kringhuisvesting weer op normale tijden geopend. U kunt bij ons terecht op dinsdag van 10-12 uur en van 20-22 uur. Uw algemene vragen etc. kunt u altijd stellen aan één of meer aanwezige bestuursleden. Voor vragen op het gebied van genealogie zal Adri Stuart vast aanwezig zijn op de eerste avondopenstelling van iedere maand. Marc Kocken zal telkens op de derde avond van de maand aanwezig zijn voor uw vragen op het gebied van archeologie. Het lijkt nu nog ver weg, maar op dinsdag 26 december 2006 en dinsdag 2 januari 2007 vervalt de openstelling.

Kalenderactie 2007

Bestellingen voor de jaarkalender 2007 van de Historische Kring Bemmeler kunnen nog tot en met 14 september 2006 worden ingeleverd bij onze secretaris Joop Verburg, Teselaar 61, 6681 BE Bemmeler (0481-461603) of onze penningmeester Gerard Sommers, De Houtakker 1, 6681 CW Bemmeler.

Boeken

Verkeer en vervoer in de Betuwe tussen 1800 en 2000 – Aart Bijl, Uitgeverij Matrijs, prijs € 24,95, gebonden, A4-formaat, 224 blz.

Dit boek behandelt de ontwikkeling van het verkeer en vervoer in de Over- en Neder-Betuwe en de Tielerwaard in de afgelopen twee eeuwen. Het verband tussen de in elk tijdperk beschikbare infrastructuur zoals de waterwegen, het fijnmazige landwegennet, de spoor- en tramlijnen en de agrarische behoefte aan transport van mensen en goederen wordt op een systematische manier in

een heldere verteltrant uit de doeken gedaan door de auteur Aart Bijl. Onderscheid maakt de schrijver tussen de Tielewaard met in de polder een aantal grotere plaatsen met elk een eigen markt- en verzorgingsfunctie zoals Tiel, Buren en Culemborg en de Over-Betuwe, waarvan de bewoners veel meer waren gericht op òf Arnhem òf Nijmegen.

Vanaf de 18^e-eeuw gingen de overheden zich meer bezighouden met de kwaliteit van de verbindingen. Aanvankelijk was dat beperkt tot het toestaan van bijvoorbeeld bezanding van dijken in de winter tot het regelen van de as-breedte van wagens waardoor een zekere standaardisatie op het gebied van vervoer binnen en buiten de genoemde gebieden bereikt werd. Zo werd het waterverkeer afgestemd op het landverkeer: bij aankomst van de beurtschipper in Tiel stond de postwagen gereed voor de rit via Culemborg naar Utrecht. Dagelijks werd op deze route door de verschillende diensten meerdere malen in de behoefte aan vervoer voorzien. De dienstregeling was geboren!

Ook de wijze waarop het gebied meeging in de vaart der volkeren, wordt besproken en verklaard. Zoals het graven van het Amsterdam Rijnkanaal en het bestraten van (hoofd-)wegen volgens de regeringsplannen onder koning Willem I. In onze omgeving werd eveneens een aantal wegen in het bestratingsplan opgenomen: de weg tussen Huissen en Bemmelen, tussen Angeren en Gendt en de weg tussen Arnhem en Nijmegen met een tolhuis in Elst. De geplande weg tussen Angeren en Gendt heeft het niet gehaald en is keer op keer uitgesteld. Die verbinding is lang een karrepad gebleven.

De documentatie in het boek is van een goed en gedetailleerd niveau en geeft inzicht in de frequentie van het vervoer en de scheepvaart, de aard van het verkeer bij de tolheffing, de toltarieven en de demografische ontwikkeling van die tijd. Ook de in het boek opgenomen foto's zijn interessant als stilleven in de tijd. Een belangrijk deel van het boek wordt gewijd aan de komst van de trein in dit gebied. De spoorlijn van Arnhem naar Nijmegen werd niet (zoals Bemmelen wilde) over Huissen en Bemmelen geleid, maar via Elst. Ook de Betuwse Stoomtramweg Maatschappij werd opgericht met als gevolg dat dorpen via de tramwegen met elkaar en de grotere steden verbonden werden.

Vanaf 1920 ging het steeds slechter met de beurtvaart en de tramvoorzieningen als gevolg van niet kostendekkende tarieven en gebrek aan algemene middelen om dat te compenseren. Ook de opkomst van de (vracht-)auto en de bus werkte mee aan de ondergang. In de jaren dertig werd zelfs serieus aan een vliegveld bij... Elst gedacht; Elst als Schiphol in de Betuwe, in een binnenlands luchtverkeersnetwerk! Als gevolg van het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog verdween dat plan in de ijskast en daar is het (gelukkig) nooit meer uitgekomen. Maar uiteindelijk is er wel tweemaal een Betuwelijn aangelegd!

Frans Polman



GELDERSCHE TRAMWEGEN

MIDDAGTOCHT BLOEIENDE BETUWE

In het vóórjaar tijdens de bloeiperiode

op **zondag, dinsdag, woensdag, donderdag en vrijdag.**

Vertrek: Arnhem Busstation G.T.W. Velperplein ... 13.30 uur

Terug: ± 17.00 uur

Prijs: Volw. f 2.75. Kind. f 2.25.

* * *

„Eens zal de Betuwe in bloei weer staan
„Veel schoner en veel mooier dan voorheen.

Zo bezong men in de na-oorlogse jaren het geteisterde Betuwse land. Thans is het zo ver. De Betuwe bloeit en hoe! Het hele land is omgetoverd in een grote sprookjestuin, ongekend mooi. De witte en rose bloesempracht, rijk geschakeerd met het prille groen der bladeren, is een lust voor het oog.

MIDDAGTOCHT RIVIERENGEBIED BETUWE

van 15 april t/m 13 mei en van 1 juli t/m 26 augustus
op **woensdag.**

Vertrek: **Arnhem V.V.V. Stationsplein** 13.15 uur

Arnhem Busstation G.T.W. Velperplein ... 13.25 uur

Terug: ± 18.00 uur

Prijs: Volw. f 3.25. Kind. f 2.50.

* * *

De Betuwe leeft en hoe! U kunt dit zien tijdens deze middagtocht waarin opgenomen:

- a. De Proeftuin „Boom en Vrucht” te Kesteren, onder deskundige leiding of op de daarvoor geëigende dagen de Velling „Kesteren en Omstreken”.
- b. Ruilverkavelingsgebied met een gids van de Rijkslandbouw-Voorlichtingsdienst te Tiel.
- c. Romeinse opgravingen in de grote kerk te Elst.

Een veelzijdige tocht!

BOEKINGSKANTOREN

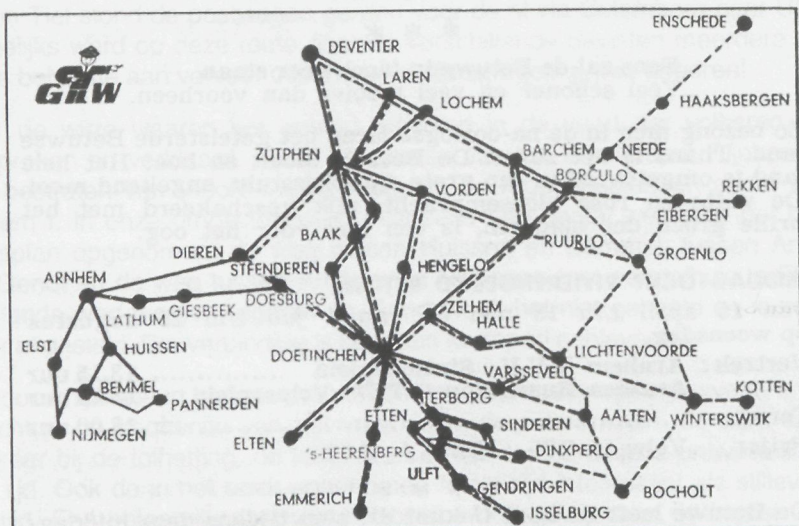
			telefoon
Arnhem	Kantoor	G.T.W. Velperplein	 08300-26101
„	„	Autobusstation	... 08300-24266
Bemmel	„	F. F. Derksen	 08801- 302
Elst	„	H. W. Herberts	... 08809- 317
Nijmegen	„	Kelfkensbos	 08800-24172
„	„	Autobusstation	... 08800-24173

DAGABONNEMENTEN GELDERSCHE TRAMWEGEN

Een dagabonnement geeft recht op onbeperkt reizen gedurende een kalenderdag op alle autobuslijnen der Geldersche Tramwegen of een gedeelte daarvan, zoals hieronder aangegeven.

Dagabonnementen:

- A. f 5.50 geldig op alle lijnen.
Kinderen t/m 9 jaar f 2.75.
- B. f 4.50 alleen geldig op de **ononderbroken** lijnen (zie schets).
- C. f 4.50 alleen geldig op de **stippellijnen** (zie schets).



RIJDT U ZELF...?



Gaat U met Uw gezin op vakantie of met Uw vrienden? En rijdt U zelf? Misschien houdt U er ook van, Uw vakantie geheel naar eigen smaak in te delen en te regelen. Neem dan een **VOLKSWAGENBUSJE**. U vindt er met 8 personen een ruime plaats in. Er is ook voldoende ruimte, om Uw bagage op te bergen. En het tarief voor zo'n V.W.-busje bij meerdaagse vakantie-reizen?

f 36.— per dag, inclusief 165 km.;
meerderde km.'s f 0.11 per km.

f 175.— per week, inclusief 825 km.;
meerderde km.'s f 0.11 per km.

} De benzine-kosten
komen hier nog
bovenop.

Voor maand- en langere kontrakten speciale tarieven.

Historische Kring Bommel

Secretariaat: J. Verburg,
Teselaar 61,
6681 BE Bommel.

Bankrekening: Rabobank Bommel 10.57.26.443

Internetadres: <http://go.to/historischekringbommel>

Samenstelling bestuur:

Tel: (0481-)

Drs. M.H.J.M. Kocken (voorzitter/archeologie)	Klein Rome 28, 6681 PB Bommel.	465522
J. Verburg (secretaris)	Teselaar 61, 6681 BE Bommel.	461603
G.J. Sommers (penningmeester)	De Houtakker 1, 6681 CW Bommel.	464933
M.J.P. Janssen-v.Gelder (documentatie)	Dorpsstraat 8, 6681 BN Bommel.	464349
A.B.P.M. Stuart (genealogie)	Bakershoeve 106, 7326 DM Apeldoorn.	055-5410637

Redactie:

De redactie voor deze uitgave werd gevormd door Maria Janssen, Marc Kocken, Gerard Sommers, Adri Stuart en Joop Verburg. Kopij en andere berichten voor de redactie kunnen worden ingeleverd bij de redactieleden.

Lidmaatschap Historische Kring Bommel:

Deze uitgave wordt gratis verspreid onder de leden van de kring. Wilt u ook lid worden, aanmelding kan plaatsvinden bij het secretariaat. De contributie bedraagt € 12,00 per jaar (2007: € 12,50); tweede en volgende gezinsleden betalen € 4,50. Cadeaubonnen waarmee u familie, vrienden of bekenden een jaarlidmaatschap kunt schenken, zijn verkrijgbaar bij de secretaris.

