

OUD RHENEN
Tijdschrift voor de Historie van Rhenen
uitgegeven door de
Historische Vereniging
Oudheidkamer Rhenen en Omstreken

Erevoorzitter:	dr. H. P. Deys
Voorzitter:	drs. W. A. van Ommeren, tel. 0318-47 13 09
Secretaris :	W. H. Strous, Bruine Engseweg 25, 3911 CJ Rhenen, tel. 0317-61 40 67
Penningmeester, Ledenadm:	L. E. G. Bultje-van Dillen, Wageningen Postbank 1211163, tel. 0317-47 21 29
Logistiek, Ledenwerving en PR:	ing. H. B. Gieszen, Bruine Engseweg 40 3911 CL Rhenen, tel. 0317-61 60 76
Leden:	J. M. D. Doorman, Rhenen, tel. 0317-61 32 79 dr. A.J. de Jong, Voorthuizen, tel. 0342-47 10 39 H. Dekker, Rhenen, tel. 0317-61 34 12 B. W. van Laar, Rhenen, tel. 0317-61 30 41
Website:	www.oudrhenen.nl
Redactiecommissie Oud Rhenen:	J.M.D. Doorman Dr. A.J. de Jong B.W. van Laar
Inleveren kopij:	Paardenveld 19, 3911 XG Rhenen b.van.laar2@kpnplanet.nl

ISSN-1384-3338

Niets uit deze uitgave mag worden overgenomen dan na schriftelijke, voorafgaande toestemming van de redactie.

Auteurs die in dit tijdschrift publiceren, geven daarmee onvoorwaardelijk toestemming tot het in digitale vorm opnemen in openbare databases.

Illustratie omslag

Centraal het huidige gemeentewapen van Rhenen zoals dat op 26 oktober 1943 verleend is door het Departement van Algemene Zaken in Den Haag op voordracht van de Hoge Raad van Adel. Het wapen is gebaseerd op het oudst bekende stadszegel van Rhenen van 1258. Reedseerder was de gemeente Rhenen een wapen verleend op 30 september 1818 bevestigd eveneens door de Hoge Raad van Adel. Op dit wapen toend drie peperbus'torens, zie wapen Achterberg, en aanziende leeuwen in plaats van gewende leeuwen als schildhouders.

Ontwerp en druk: Drukkerij Cunera b.v., Rhenen

Inhoudsopgave

In memoriam Lot Delfin. H.P. Deys	blz. 3
De Grebbeweg. Hens Dekker	blz. 4
Uitbreidingsplan en rondwegen voor Elst, Remmerden, Achterberg en de Grebbe. Ben van Laar	blz. 14
De Houthandel en Timmerfabriek 'De Stoomhamer'. H.P. Deys	blz. 19
Jaarverslag 2010. Willem H. Strous	blz. 36
Financieel Jaarverslag Vrienden van het gemeentemuseum Het Rondeel 2010. Willem H. Strous	blz. 39
Financieel jaarverslag HVOR 2010. L.E.G. Bultje-van Dillen	blz. 40

VAN DE REDACTIE.

Zoals u ziet is het formaat van Oud Rhenen aanmerkelijk gewijzigd. De oude versie heeft dertig jaar lang haardienst meer dan bewezen. De redactie van Oud Rhenen en het bestuur van de Historische Vereniging Oudheidkamer Rhenen en Omstreken zijn van mening dat de nieuwe vormgeving meer recht doet aan de structuur van de artikelen en de daarbij behorende foto's, prentbriefkaarten en andere illustraties. Graag dankt de redactie Folkert Schuurman van de Historische Kring Kesteren en Omgeving, vooral zijn advies en hulpvaardigheid bij de voorbereiding van de totstandkoming van het eerste nummer in 2011. Zonder zijn bereidheid om er ook veel tijd in te investeren was dit nummer nooit in zijn huidige vorm verschenen. Tevens hoopt de redactie dat de nieuwe lay-out een ieder nog eens extra motiveert om in Oud Rhenen te willen publiceren. Wij wensen u veel leesplezier met dit extra dikke nummer van het hernieuwde verenigingsblad.

In Memoriam

Lot Delfin, een moedige en bevlogen vrouw

Op 29 september 2010 is Lot Delfin overleden. Lot werd geboren in 1914 en zij is ruim 96 jaar oud geworden. Zij heette voluit Charlotte H. Delfin-van Mourik Broekman, maar iedereen noemde haar gewoon Lot.

Lot is vanaf het begin van de herboren Historische Vereniging Oudheidkamer Rhenen en Omstreken lid van het bestuur geweest en als voorzitter heb ik haar vanaf het begin al die volgende jaren meegemaakt. Zij werd door de eerste ledenvergadering, januari 1981, unaniem gekozen, waarmee, volgens de notulen, 'het dorp Elst en de archeologie goed vertegenwoordigd is'. Haar eerste vraag in die vergadering was: 'Waar zijn de jongeren? Slechts een keuzij op deze vergadering aanwezig'. Haar functie in het bestuur was coördinator werkgroepen. Omdat er latere eigenlijk maar één werkgroep actief was, de archeologie, is zij vele jaren sinds de oprichting hét boegbeeld van de WAR geweest, de Werkgroep Archeologie Rhenen.

Lot is niet voor niets en ook niet zomaar in het bestuur terechtgekomen. Zij is als 'diedame uit Elst, die zoveel over opgraven en zo weet' aangetrokken. Lot heeft dit tot aan maart 1999 volgehouden, toen zij in de 118e bestuursvergadering meedeelde dat een bestuursfunctie, gezien haar leeftijd, te veel energie kostte en dat het beter was tussentijds af te treden. Niet dat daarmee aan haar archeologische activiteiten een einde was gekomen, allerm minst. Zij bleef actief, was intussen naar Veenendaal verhuisd, maar steeds werd een beroep op haar gezag en deskundigheid gedaan.

Voor Lot zat de archeologie in haar hart en nieren. Ze was buitengewoon geïnspireerd, kundig, en ze had een speciale oog voor de kleinste artefacten. Wanneer er een ploeg veldwerkers overeen akker liep te speuren en Lot liep geheel achteraan, dan zag zij achter een graspolletje of naasteen takje een bijzonder stukje aardewerk, glas of brons, dat door al haar vooruitlopende collegae over het hoofd was gezien. Ze wist dan bovendien meestal nog meteen de datering te schatten.

Lot kon echter ook wel eens wat te ver haar fantasie de loop laten. Van een klein muurtje bouwde zij in gedachten wel eens een groot kasteel, dat er nooit gestaan had. Maar wie zonder fantasie is zal het nooit verder brengen.

Haar grootste klus is geweest de opgraving van het oude veerhuis in de Palmerswaard. Lothad van november 1983 tot de afsluiting eind 1985 de leiding over dit amateur-project. Zij wist de medegravers, voor het overgrote deel volledig onbekend met de archeologie, aan te geven wat er moest gebeuren en vooral ook wat niet. Zij wist iedere een te inspireren om dankssnieuw, kouen regen, maar ook wel de hete felle zon, het belangrijke werk voort te zetten. Voor de ROB, de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek, was

devondst veel te jong. Het veerhuis, waar van der resten uit omstreeks 1672-1674 en later werd enteruggevonden, was voor deze instelling niet belangrijk genoeg.

Gelukkig heeft Lot veel waardering ondervonden. Hoewel zeer bescheiden van aard, zal hethaarongetwijfeld goed hebben gedaan dat zij, ook van officiële zijde, veel erkenning heeft gekregen. Zij ontving (overigens op initiatief van de ROB) in 1983 uit handen van Prins Bernhard de Zilveren Anjer, een onderscheidingsteken voor mensen die zich geheel onverplicht en onbetaald hebben ingezet voor de cultuur of het natuurbehoud. In haar geval was dit voor de archeologie, pre-en protohistorie van de Utrechtse Heuvelrug en de Neder-Betuwe. In klein verband werd zij tot erelid van de Rhenense Historische Vereniging benoemd.

Hoewel Lot niet zo'n publiciste was, heeft zij toch enkele waardevolle publicaties in Oud Rhenen op haar naam staan: Archeologie op de Donderberg (1981-1982), De Ingense Waarden voor Elst (1981-1982) en Het grafveld bij Rhenen (1983). In een veldwerkverslag van de Archeologische Werkgemeenschap voor Nederland had zij al eerder gepubliceerd over de Afvalkuil uit de Jertijd op de Donderberg in Rhenen (1978).

Voor ons is Lot steeds het voorbeeld geweest van een enthousiaste, eerlijken bescheiden onderzoekster, die je slechts zelden in je leven tegenkomt. Je bent een bevoorrecht mens als je haar gekend hebt.

H. P. Deys
Oud- en erevoorzitter



De Grebbeweg

Hens Dekker

INLEIDING

Tijdens de nationale Burendag op 25 september 2010 is met de bewoners van de Grebbeweg, via ruim twee honderd afbeeldingen in een powerpoint presentatie, stilgestaan bij de geschiedenis van hun direct woonomgeving. De dwars over het zuidelijk deel van de Utrechtse Heuvelrug lopende weg, behoort tot de meer bekende doorgaande wegen van Nederland tot de oudstevan de provincie Utrecht. Ieder jaar op nieuw komt de weg landelijk in beeld bij de dodenherdenking van de Tweede Wereldoorlog bij de Militaire Erebegraafplaats en als belangrijk wielervedstrijdenplaats vinden. Het aan de weg gevestigde Ouwehands Dierenpark met een bezoekersaantal dat in de richting van een miljoen per jaargaat, vergroot nog de bekendheid. Bovendien werd in 1950 de Grebbeberg een officieel natuureservaat en in 1995 het eerste aardkundig monument in de provincie Utrecht, waar toeristen op af komen.

Als deel van de Via Regia van het westen van Nederland met Duitsland, was de ruim twee kilometer lange verbindingsweg over de vijftig meter hoge berg als sinds de Middeleeuwen al handelsweg in gebruik. De Grebbeberg werd midden 19e eeuw een trekpleister voor vreemdelingen en daardoor werd de Grebbeweg een belangrijke verbindingsschakel. Bezoeken van mensen van koninklijke bloede, bekende kunstenaars en sporters hebben door de eeuwen heen het goede imago van het Grebbeweggebied versterkt.

In voorgaande nummers van ons tijdschrift zijn diverse andere onderwerpen die een relatie met de weg hebben, zoals het verdwenen gehucht 'De Grebbe' en de Militaire Erebegraafplaats, beschreven. Over de nabijgelegen natuurgebieden, Ouwehands Dierenpark en de slag op de Grebbeberg zijn hele boeken uitgegeven; over de laatste gebeurtenis zelfs meer dan tachtig. In dit artikel treft u een overzicht van zaken aan, zonder over ieder daarvan gedetailleerd uit te wijden.

Traject en namen

Door de Gelderse Vallei liep vroeger een beek, de Kromme Eem of Grebbe, die enige kilometer ten noorden van Ede ontsprong en water van de Veluwe naar de Rijn voerde.

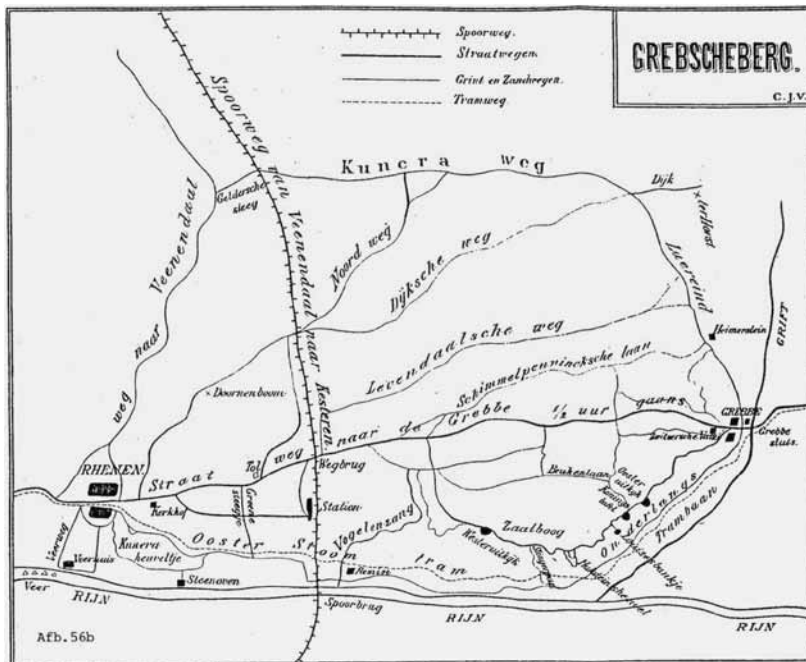
Deze beek vormde de grens tussen de provincies Utrecht en Gelderland. Eventen westen ervan, nog juist op Utrechts grondgebied, werd tussen 1473 en 1481 de Grift gegraven. Omdat daarna de geplande turfwinning mislukte, verpauwde dat watertje, maar het werd in 1549 weer voorafvoer van turf geschikt gemaakt. Dithadwelt tot gevolg dat de oorspronkelijke beek geheel verzandde. Opsomminge plaatsen is de vroegereloop nog wel als 'Eemwal' in het landschap te zien. De Grebbeweg heeft de naam aan de beek te danken.

Het traject ligt over de heuvelrug, vanaf het viaduct tot de sluis in de Grift. Voorheen werd het zuidelijkste deel van de heuvelrug meestal de Heimenberg genoemd en het deel ten noordenvan de weg, de Laarsenberg. Eén van de theorieën is dat de naam Heimenberg afkomstig is van een Germaanse reus Heimdal of Heimdir die op de berg de wachthield. Een ander dat het een verbastering is die naar de Eem verwijst. Zo is Heimerstein inderdaad ook als Emerstein onder meer op een oudere kaart vermeld. Een 'laar' is een open veld of onbebouwd land, dus heeft de naam Laarsenberg minder geheimen. Tot ver in de 19e eeuw was daarnaamelijk vooral heide en bouwland maar bijna geen bos.

In 1990 heeft het Utrechts Landschap het plan opgevat beide bergen via een wildviaduct met elkaar te verbinden, maar dat is niet gerealiseerd. De twee oorspronkelijke namen zijn inmiddels in onbruik geraakt. De ruim twee kilometer

langetussenliggende Grebbeweg sluit in het westen bij het viaduct aan op de Herenstraat en in het oosten bij de sluis op de Nude en de Grebbe dijk. De naam Nude is afgeleid van 'noda' wateenoud Germaans woord voor moeras grond is. De kadelangs de Rijn naar Wageningen werd door ene Albert Stadens in het jaar 1154 al als handelsweg genoemd; in 1326 werd de Grebbe dijk aangelegd. De daarop aansluitende Grebbeweg kwam eerst als spaden pas vele eeuwen later als weg in beeld.

Afgezien van de Cuneraweg en de Zwarte weg, zijn de zijwegen pas in de vorige eeuw aangelegd. De laatste weg dankt de naam waarschijnlijk aan het versterken van het loopvlak met zwart sintels; dergelijke 'zwarte wegen' zijn namelijk in tal van plaatsen in Nederland bekend. De zijstraat tegenover is de Kastanjelaan, die vroeger Julianaaan heette naar de daarin 1927 geplante Juliana-beukenboom, vernoemd naar onze vorige koningin. De Duitse bezetter verbood echter de naamgeving van straat naar levende leden van het koninklijk huis waardoor de in de oorlog vastgestelde naam Kastanjelaan in 1946 officieel werd. In dit verband is het merkwaardig dat de parallel aan de Grebbeweg vanaf 1941 aangelegde weg, de naam Emmalaan kreeg; men wilde kennelijk de bezetter uit dagen met een naam van de overigens al in 1934 overleden koningin-moeder. De naam van een andere zijweg, de Tuinlaan, spreekt voor zichzelf omdat deze langs de tuinen van de bewoners van Grebbeweg nummer 15 en 17 loopt. Het nummer 19 is niet meer voor een woning gebruikt, in verband met een pad naar de timmerfabriek De Grebbe, daarin 1922 door W. A. van Hoogdalem opgericht.



EendoordeRhenenseonderwijzerVoortmanin1890gemaaktkaartjegeeftonderanderede namenvanpadenaan,dieoverdeGrebbeberglopen.InhetgebiedisdeGrebbewegnogsteedsde enige verharde weg en dat zal ook wel zo blijven.

In 1975 is dat bedrijf naar Remmerden verhuisd. Voor de noordelijken kant zijn nooit de nummers 1t/m125 gereserveerd en voor de andere kant 2 t/m160 maar veel van de hogere nummers zijn niet gebruikt en zullendat waarschijnlijk ook niet meer worden.

De naam Candialaan ligt minder voor de hand. De op Heimerstein wonende familie Schimmelpenninck verkocht in 1867 een stuk grond met daarop eiken hakhout, dat in de akte de naam Candia meekreeg. Of het die naam dankte aan een van de Schimmelpennincks of dat deze eraan is gegeven door een lid van de voorgaande eigenaar, de familie Von Knobelsdorff die ook een deel van de Grebbeberg in bezit had, kon nog niet worden achterhaald. Candia was de Venetiaanse benaming voor het eiland Kreta. Daarop stond het klooster Arkadi waar in 1866, dus het jaar voordat de verkoopakte werd opgemaakt, een dramaplaats vond. Zo'n 250 vrijwillige Kretenzers, die daar hun schuilplaats en thuisbasis hadden, namen het besluit zich allen opteblazen toen een grote Turkse overmacht naderde. Het gebeuren kreeg veel publiciteit. De naamgeving in Nederland van streken, dorpen, bouwlanden en dergelijke, was normaal gesproken aan lokale bewonerstedankendie daarbijeemvoor de hand liggende namen gebruikten. Die van de volgende zij weg is daarengoed voorbeeld van. Dat is namelijk de Vogelenzang, een al op een kaart van Marcellis van Oort in 1598 vermelde naam voor het gebied en later het rustiek wandelpad door tabaksland. Daar is nu een woonwijk ten zuiden van de Grebbeweg gevestigd. Er mag worden aangenomen dat de naam Cuneralaan geen nadere uitleg behoeft.

Onder het regime van Napoleon zijn in Nederland op

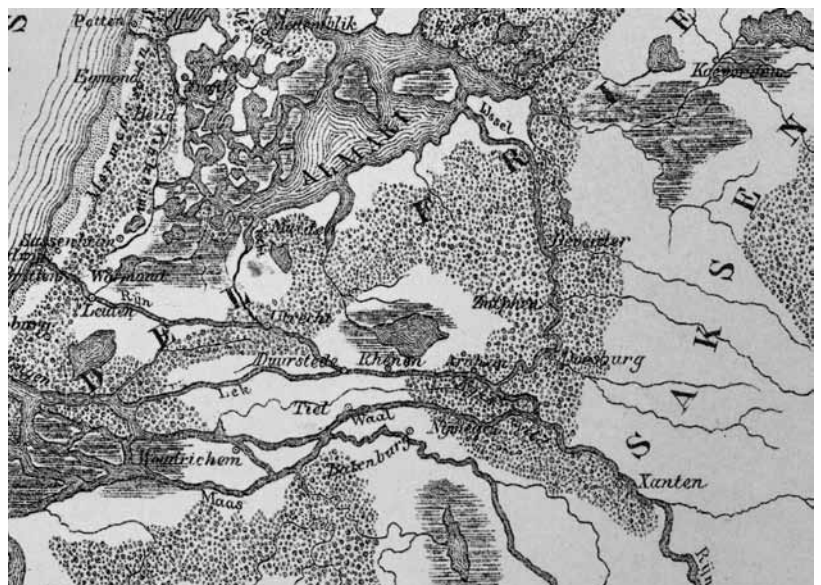
verschillende gebieden veranderingen doorgevoerd, waaronder een netwerk van Rijkswegen. Daarbij hoorde ook de door Rhenen lopende verbindingsweg van Holland met Duitsland. Koning Willem I heeft het wegenbeleid van zijn voorganger overgenomen. De weg van Leiden naar Munster kreeg op kaarten de vermelding 'Grote weg No. 6'. De van dat traject deel uitmakende Grebbeweg werd tevens de 'Rijksweg eerste klasse van Utrecht naar Arnhem' met het nummer 25. De rit per diligence over de gehele lengte van die rijksweg, kostte de reiziger overigens weleens een dag. In 1994 werd het een Provinciale weg met de aanduiding N225. Wat bij bezoekers van Rhenen nog eens verwarring wekt is dat erin Veenendaal ook een Grebbeweg is waarvan waarschijnlijk binnenniet al te lang tijd eveneens een Pannenkoekhuis gevestigd zal worden. In 1892 kreeg de straten in Rhenen naam bordjes op de hoeken.

DE VOORGESCHIEDENIS

In de Romeinse tijd, toen tussen 50 en 400 n. Chr. de Rijn als grens in gebruik was, heeft daar aan de overkant van de Rijn een weg gelopen. Dit kan via de Peutinger kaart, een open Romeinse uit de 4e eeuw gestoelde kaart, vastgesteld worden. Deze viert tot zeven meter brede grindweg langs de natuurlijke barrière verbond de castra (Romeinse forten) met elkaar. Bij Kesteren zou ook zo'n fort hebben gestaan met de naam Carvone, een van de vele in het Nederlandse deel dat van Lobith naar Katwijk liep. Grafheuvels en opgravingen hebben aangetoond, dat er zich aan de noordkant van de Rijn al circa 5000 jaar geleden van jachten landbouw levende mensen op de flanken van de Utrechtse heuvelrug hebben gevestigd. Van oudsher gingen men juist op de grens van het droge en natte deel wonen; hooggevoel omgeen last van oprijzend rivier- of beekwater te hebben, maar dichtbij genoeg om voor het dagelijks benodigde water niet te hoeven gaan. Later werd de paden tussen de woonplaatsen 'benedenweg', onderlangs of onderweg genoemd. De Cunera weg heette vroeger bijvoorbeeld Benedenweg met parallel daaraan niet van naam veranderde Bovenweg, overgaand in de Oude Veenendaalse grindweg. Daaraan ligt Kwinteloijen waar werktuigen zoals vuurstenen vuistbijlen zijn gevonden, die volgens de archeologen ongeveer 180.000 jaar oud zouden zijn. Dat zijn daarmee de oudste voorwerpen in Nederland die sporen van menselijke aanwezigheid (Neanderthalers) hebben aangetoond. De van jacht levende stammen zullen toen in onze regio tochnog echt geen paden hebben aangelegd!

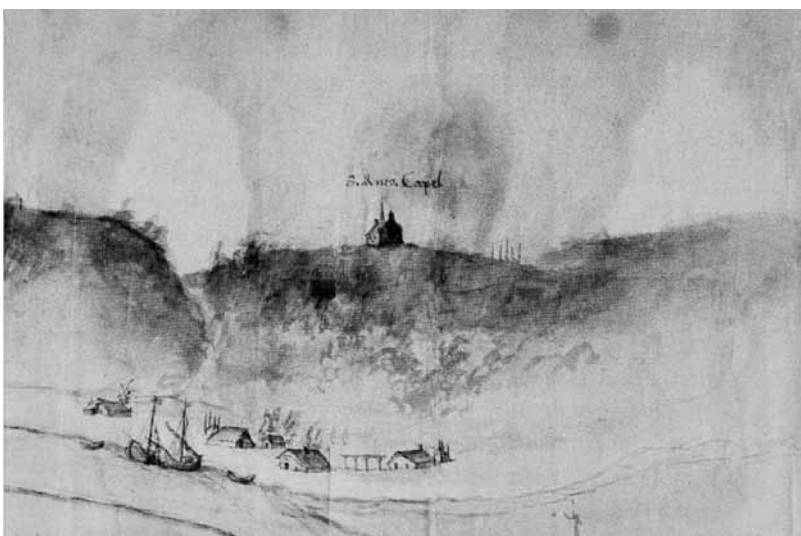
In Estliepten zuiden van het huidige dorp de in middels

verdwenen Onderweg. 's Zomers was zo'n weg goed begaanbaar maar 's winters werd de weg modderig en was het beter om de eraan evenwijdig lopende, hoger gelegen bovenweg te gebruiken. De Grebbeweg is haar letterlijke 'loopbaan' als zo'n bovenweg begonnen, als verlenging van de Herenstraat die trouwens in de 15e eeuw de Lange straat heette en vroeger ook de naam Bovenstraat heeft gehad en ook nog Heir- en Heimerstraat is genoemd. Aan het begin van de Utrechtse straatweg is in 1951 een grafveld gevonden dat 1100 graven uit de vierde tot achtste eeuw bleek te bevatten. Mensen van oude culturen begroeven hun doden langs de wegen. Rond 1900 werd op de Grebbeberg een omvangrijk grafveld blootgelegd dat toentertijd vrijwel geheel door de Rhenense bevolking is geplunderd. De bovenop de Heimenberg nog zichtbare 170 meter langeringwal burcht met aarden wal en droge gracht, waarachter men zich in tijden van gevaar terug kon trekken, zou uit deze zevende eeuw stammen. In 1967 is deze strategisch gelegen ringwal burcht als Rijksmonument geregistreerd. Jemagaannemendater toen al paden tussende genoemde nederzettingen hebben gelopen, waarbij echter geen zekerheid bestaat dat deze precies het spoor van de huidige Grebbeweg hebben gevolgd. Dat de wegeendeel van de vroegmiddeleeuwse landroute op de grens van heuvelruggen laaggelegen land heeft uitgemaakt, ligt voor de hand. Daarlangs ontstonden, net zoals het in de negende eeuw vermelde Rhenen, nabij gelegen steden als Wageningen, dat volgens archeologen al vanaf 6000 v. Chr. was bewoond. Een middeleeuwse kaart van onzekere kant van de Eentekening uit circa 1550 met bovenop de Grebbeberg de Sint-Anthoniuskapel en 'onderlangs' een verdwenen gehucht bij de monding van de Grift in de Rijn. Via een voetveer over de Grift kon daar een tocht vanaf Rhenen over de Grebbe dijk voortgezet worden.



Op deze situatie tekening van Nederland in de 17e eeuw is Rhenen aangegeven als plaats aan de noordelijke routelans de Rijn, van het westen naar het oosten van het land in Duitsland. Door het natte Valleigebied was verder geen mogelijkheid om vande ene naar de andere kant te komen. In 1820 werd de weg met straatstenen verhard en als Rijksweg 25, de huidige Grebbeweg, aangemerkt.

Rijn is echter niet bekend. Wel dat vanaf 1357 men vanuit het zuid via het veer gemakkelijk Rhenen nederdoorgaande weg kon bereiken; Reinald III, hertog van Gelre, verleende toen aan Aelbrecht van Hemert het veerrecht. Pas rond 1501 is het gebied in kaart gebracht, namelijk door Jacob van Deventer, waarbij het begin van de Grebbeweg zichtbaar is. Direct bij de Bergpoort aan de oostkant van het stadje Rhenen, splitst de weg zich in een benedenweg en een bovenweg. Een tekening uit die tijd toont de Heimenberg met bovenop het waarschijnlijk allereerste bouwsel, de in 1579 gesloopte Sint-Anthoniuskapel, waarheen inwoners van Rhenen zich konden begeven om daar de patroonheilige van bakkers, wevers, zakkendragers en enige andere beroepentevereren. De vername heilige was tevens een patroon tegen de pest. Daar in de buurt heeft een, overigens niet afgebeelde, galg gestaan. Bij de op de prent wel aangegeven nederzetting aan de benedenweg, nu het schelpenpad, kon via een voetveer over de monding van de Grift de richting naar Wageningen gekozen worden. De weg heeft langetijd in de volksmond 'Onderlangs' geheten. Van 1887 tot 1937 heeft de tram er 'n baan gehad. Een traject voor de tram over de Grebbeberg lijkt logischer, maar tegen de 8% helling was de toenmalige stoomtram niet opgewassen. De eerste mij bekende afbeelding van het Grebbeweggebied is een kopergravure van een anoniem landmeter die in het jaar 1567 of daarvoor is gemaakt.





Een eeuw geleden kon men bovenop de Grebbeberg nog rustig wandelen.

HET PAD WORDT EEN WEG

Vanaf de Gouden Eeuw is de Grebbeberg met de paden over, waarbij ook de latere Grebbeweg, verscheidene keren afgebeeld. Vele beroemde schilders zoals Salomon van Ruysdael, Willem Bastiaan Tholen, Aelbert Cuyp, Jan van Goyen en de tekenaar Jande Beijer, maar ook minder bekende kunstenaars, waaronder de in Rhenen geboren Elias Stark, hebben Rhenen met een stukje Grebbeberg op de voorgrond vastgelegd. Later heeft menig fotograaf zoals Simon Franken Cas Oorthuys het stadje, met de Cuneratoren bijna altijd prominent in beeld, vereeuwigd. Dikwijls werd een plaats niet vervand de Grebbeweg als uitzichtpunt gekozen. Dat leverde vroeger soms het beeld op van een pad met karrensporen over een nog kale, ontboste Grebbeberg. Deredendaar van is dat het hout voor allerlei doeleinden werd gebruikt en mocht er al jonge planten opkomen, dan zorgden kuddes heideschapen ervoor dat aan het bestaande van snele ene indewerd gemaakt. Wordt niet doorschapengegraasd, dan verandert een heide veld weldra in grasland en/of bos. Deschapen werden wel gehouden voor de wol, waarvoor wol kamers in Veenendaal belangstelling hadden, maar vooral voor de mest waaraan de plaatselijke tabaksteelt grote behoefte had. Toen de zeteelt van wege buitenlandse concurrentie vanaf einde 19 eeuw geleidelijk verdween, werden ook deschapen overbodig en kregen bomen en kreupel hout de overhand. Baron Von Knobelsdorff liet in 1833 het huis Heimerstein bouwen. Hij was tevens eigenaar van een flink deel van de Grebbeberg, waar hij voor herbebossing zorgde door onder meer mooie, nu nog aanwezige, bomenlanen aan te planten. Bovenop de berg heeft een schaapskooi gestaan die nu nog als veldnaam wordt gebruikt. Op de zuidelijke flank lag een aantal tabaksschuren. Ook is op de zuidkant een eiken hakhoutbos te vinden waar vroeger eekenschillen uitplaatsten op de Noord-Veluwe, zoals Nunspeet, hun vak kwamen uitoefenen. Van de schillen van de takken werd bij een paar leerlooierijen in Rhenen, zoals Van Doesburg in de

Herenstraat, dering gemaakt om leertelooien; het hout ging naar bakkers en rokerijen van vlees en vis. Op het tracé van de latere Grebbeweg hebben artiesten zo af en toe personen, vee en enkele postkoetsen afgebeeld. De berg was verdere voor al bij jagers in trek. De bekendste is Winterkoning Frederik van de Palts die in 1620, na de verloren slag bij Praag, naar Nederland vluchtte en zich daar met toestemming van zijn neef prins Maurits vestigde. Behalve de naam de Koningstafel, een rust- en picknickplaats voor jagers bovenop de berg, herinnerendiverse afbeeldingen van het Koningshuis, dat hij vlak bij de Cunerakerk liet bouwen, aan zijn bezoeken aan Rhenen. De Koningstafel bestond vanaf de 17e eeuw oorspronkelijk uit een gemetseld voetstuk met acht hoekige hardstenen

plaat, maar is nu met misbaksel van bakstenen opgebouwd. Bezoekers als Frederik kunnen gebruik hebben gemaakt van de sinds het einde van de 16e eeuw min of meer regelmatig wagenverbinding; waarschijnlijk is dat hij met eigen vervoer kwam. Pas vanaf 1687 reden er drie keer per week postkoetsen vanuit Amsterdam over Utrecht naar Arnhem en vice versa. Jan van Hoorn, een Amsterdamse boekverkooper, schrijft in 1700 dat er op zaterdag en meer dagen een wagen van Utrecht op Rhenen gaat. In 1824 opende Van Gend & Loos een diligenciedienst. In 1842 maakte de eigenaar Burgers van de Postwagen-Onderneming 'De Eendragt' bekend, dat dagelijkse diligencen alrijd tussen Utrecht en Arnhem. Sinds 1849 staat er de boswachterswoning, een vierkant gebouw met kantelen en uitzichtplatform, waar achter een volgens Dick van Woerdekom, Geert van Essenvelden Johan Veenhoff hun beroep hebben uitoefend. Laatstgenoemde heeft daarnaast ook zo'n honderd boeken geschreven. Na zijn vertrek in 1992 is het woninggedeelte van het toch wel aparte bouwwerk afgebroken.

Druk is het kennelijk in de paar eeuwen daarvoor niet op de Grebbeweg geweest. Dat veranderde met de komst van stoomboten voor passagiers en de opening van het treinstation en de tramlijn, in respectievelijk 1886 en 1887. Omstreeks 1816 is het deel van de Grebbeweg dat parallel liep aan het pad dat de Zwitserse Vallei heette, uitgegraven en vier jaar daarna van bestrating met klinkers voorzien.

OPKOMST VAN HET TOERISME

Het toerisme is in Nederland na afloop van het Napoleontische tijdperk op gang gekomen. Op de Utrechtse Heuvelrug zag de toerist in afgezwakte vorm deschitterende vergezichten uit bergachtig streken in het buitenland terug. Afgezien van beeldende kunstenaars hebben ook schrijvers de Grebbeberg bezocht. Jacob van Lennep meldde in 1823 op zijn doorreis dat het stadje Rhenen mogelijk in verval was.

Dat kantemaken hebben gehad met een toenmalige crisistijd, want volgens de verplichte registratie van logerende personen in Rhenen, verbleven er in 1824 in de acht herbergen nog zo'n honderd bezoekers, wat tien jaren later tot de helft gereduceerd was. Het betrof koopmannen, tandenttrekkers, vaklieden en militairen, maar ook mannen die rondtrokken met een aap of olifant. Ze logeerden meestal niet meer dan één nacht. Ook reisverslaggevers als J. B. Christemeijer (in 1837 noemde hij Rhenen 'Het lustoord tussen Amstel en Grebbe'), Van der Aa (1843), Craandijk (1879) en Nescio (1904) deden Rhenen en het Grebbeberggebied aan. Een toentertijd bekend persoon, de doopsgezinde predikanten letterkundige Simon Gorter, is in 1871 in hotel De Grebbe overleden. Hij ligt begraven op de oude begraafplaats aan de Herenstraat, dat nu als plantsoen in gebruik is. Hij, vader van de dichter Herman Gorter, is slechts 37 jaar oud geworden. De in Rhenen woonachtigen Haakman (1847), Voortman (1890) en Van Nas (1906) schreven boeken en besteedden veel aandacht aan wandelingen over de Grebbeberg. Jezou het de eerste reisgids van Rhenen kunnen noemen. In 1895 werd de VVV in Rhenen opgericht waarbij als het ware de taak van de genoemde schrijvers werd overgenomen. Dit zijn tekenen dat vanaf het midden van de 19e eeuw het toerisme op gang is gekomen. In het tijdschrift Eigen Haard nummer 22 van 1890, wordt in een uitvoerig artikel de lezer aanbevolen Rhenen en zijn omstreken te bezoeken aangezien het tot de 'fraaiste plekken van ons land behoort'. Volgens de schrijver moest men vroeger, voordat het station Rhenen geopend was, met de trein naar De Klomp om dan in een omnibus naar een hortende een stotend tocht van ruim twee uren voor het logement De Koning van Denemark te arriveren. Nu liep men vanaf het station het steile voetpad, de Stikke Hucht, op naar boven om de weg over het viaducten Grebbeweg te vervolgen naar het verrukkelijke oord, het einde van de

De oude boswachterswoning bij de Koningstafel op een prentbriefkaart uit het begin van de vorige eeuw. Op de achtergrond de van misbaksel gevormde huidige tafel.



Utrechtse Heuvelrug, van waar de prachtigste panorama's zich onrollen. Bij de Haksteenheuvel of Domineesbank was het zo mooi dat men moeilijk in ons land een schooner punt zal kunnen aanwijzen. Niet bekend is aan welke dominee de plek herinnert, net zoals dat met de Domineesberg het geval is. Haksteen was een vroegere burgemeester van Rhenen. In de buurt stond de Louisebank, kennelijk vernoemd naar de vrouw van baron Von Knobelsdorff, Louise van Schuylenburg. Zij woonden op Heimerstein voordat oud-burgemeester Schimmelpenninck het in bezit kreeg. Het is geen wonder dat er een drietal verschillende schoolplaten met uitzicht op Rijnen omgeving zijn gemaakt, om ook de jeugd op de bijzondere plaats te wijzen. Een erosiedal met jekeergalgaauw de naam 'Zwitserse Vallei' en het werd zelfs als 'bergpas' aangeduid. In de Amerongsche Courant is vele malen sprake van 'duizenden vreemdelingen' die met de boot van af 1886 met de wekelijkse excursietreinen met daarin 130 tot 160 personen vanuit onder andere Amsterdam arriveerden. Na een tocht naar de andere kant van de heuvelrug konden bij hotel De Grebbe genieten van een lekker maaltijd. In 1887 vierde men op de Grebbeberg het 24e Zendingfeest. Daaraan namen het voordietijd enorm grote aantal van meer dan 12.000 mensen uit het hele land deel, die voornamelijk met de trein in Rhenen arriveerden. Direct na de gevechten in mei 1940 kwamen veel rampoeristen naar de Grebbeberg om alle vernielingen in ogenschouw te nemen. Aanvankelijk waren op de begraafplaats 380 gesneuvelde Nederlandse militairen teraarde besteld maar ook 150 Duitsers. Nu liggen er alleen nog 850 Nederlandse militairen begraven.

DE HORECA

Hetaan de voet van de Grebbeberg gelegen Hotel De Grebbe is al in 1546 genoemd als herberg met de waard Jan Jansen

De Zwitserse Vallei was een wandelpad door een erosiedal dat vanaf de Grebbeweg te bereiken was. Het is waarschijnlijk, voordat de Grebbeweg dienst ging doen, de hoofdweg naar het oosten geweest.





De dependance van hotel De Grebbe in aanbouw. Het gehele hotel met dependance werd in de meidagen van 1940 verwoest.

en in 1551 Anthonis Gijsbertsen. Het was bij reizigers, die van het westen van Nederland naar Duitsland gingen, een geliefde pleisterplaats met de aanduiding de Herberg van Kesteren, later De Roskam geheten. Deze naam maakte in de 18e eeuw plaats voor Het Tolhuis omdat er toen aan het begin van de Grebbe dijk tol werd geheven. Tussen Amsterdam en Keulen was het de tussenstop om lekkerte eten. In de doorrijdschuurbij het hotel konden de paardenvandediligences worden gewisseld. De koetsiers gingen dan op de zolders slapen. Natuurlijk hebben er vanwege de vestiging in de buurt van een zeer strategisch plaats, vaak militairen en werkers aan de Grebbelinie vertoefd. Deze heeft in 1793 voor het eerst de staat van paraatheid bereikt. In den nabijheid hebben zich diverse malen conflicten afgespeeld. Bekend is dat in 1198 een veldslag plaatsvond tussen de Hollanders en de Geldersen. De Grebbeslag in de meidagen van 1940 is in meer dan tachtig boeken beschreven; toen zijn zowel het hotel als het voor de eigenaar van steenfabriek de Blauwe Kamer gebouwde huis, Grebbestein, verwoest. Ook turfschippers zullen ervan hun hapjes en drankjes genoten hebben. In de tweede helft van de 19e eeuw nam het toerisme geleidelijk toe wat voor hotel De Grebbe veel klandizie opleverde. Zo dineerde er op 20 augustus 1892 vierhonderd personen. Of zij daar van een aangeboden Lucullusmaal, genoemd naar een Romeinse fijnproever, genoten hebben? De mensen werden in aantallen van rond de honderd, met de 's zomers opererende excursietreinen, aangevoerd. Dank zij de toename van

het aantal toeristen werd rond 1900 aan de andere kant van de weg een dependance aan het hotel toegevoegd. In het hotel werden 's zomers concerten en elke woensdag lezingen georganiseerd. Allerlei verenigingen konden ervoor hun vergaderingen terecht.

Vlaker bij op nr. 160 is na de oorlog het hotel Grebbe geopend waar de familie Van Londen vanaf 1957 tot 1974 de scepter zwaaide. Het is oorspronkelijk in 1865 als riant woonhuis voor de familie Leccius de Ridder gebouwd, die even ver dertig de Grifteen boerderij bezat. Het pand is enige jaren alsasielzoekerscentrum in gebruik geweest en mogelijk zal het dit jaareen nieuwe bestemming krijgen. Een aan de andere kant van de Grebbe weg gelegen koetshuis met nr. 125 en op de gevel de naam GeWi (afgeleid van de eigenaars Gerrit en Wilhelmina Leccius de Ridder) heeft de oorlog overleefd en is tot de witte villa verbouwd die nu in bezit van Heimerstein (heet nu Zideris) is.

Bovenop de Grebbe berg is in 1924 het gelijknamige hotel-restaurant gestart. Nadat het in het begin van de oorlog is verwoest en in 1942 weereerst als café-restaurant is begonnen, moest het in 1992 de deuren wegens een faillissement sluiten. Na een brand heeft het te veel jaren als een puinhoop de mooie omgeving geweld aangedaan en nu is er het Pannenkoek restaurant gevestigd. Het in 1923 als buitencafé, ook omschreven als 'tent van hout' gestarte Paviljoen is uitgegroeid tot de grootste horecagelegenheden van Rhenen.

Het bij Ouwehands Dierenpark behorende restaurant De



Deersthuisen op de westkant van de Grebbeweg werden begin 19e eeuw gebouwd, zoals op deze foto uit 1910 zichtbaar is. Beide huizen hebben de oorlog niet overleefd, maar deschuren achter de slecht zichtbare boerderij zijn wel voor de steenkolenhandel van de familie De Kruijf tot in de jaren vijftig in gebruik gebleven.

Koningstafel is gesloopt; op de plaats staat nu het Wokpaleis. Wat verder richting Rhenen heeft de heer Bollee in 1958 de theetuin Rust Wat opgericht wat na verbouwingen de muziek- en dansgelegenheid is geworden, die nu zijn naam draagt. De familie Bollee kwam in 1934 naar Rhenen en begon een jaar later in het in 1923 gebouwde huiseen pension. Op Grebbeweg nr. 1 tref je nu restaurant Cunera aan, dat vijf jaargeleden nog Het Viaduct heette. Het is in 1937 gebouwd voor Dirk Wijnand van Voorthuysen, die een koffiehuis bij de tramhalte dichtbij het station pachtte. Het restaurant overleefde de oorlogshandelingen van mei 1940. Onder de indruk van wat een mens in zo'n periode kan overkomen, werd er in 1942 weleens huiskelder ondergemaakt, die nu nog als opbergkelder aanwezig is.

DE WONINGBOUW

Op de allereerste foto's van de omgeving van de Grebbeweg aan de Rhenense kant zijn alleen maar schuren voor het dro-

Hotel Het Paviljoen is als pension gestart maar heeft de oorlogshandeling niet overleefd. Na weeralsofficientie zijn begonnen is het uit gegroeid tot de grootste horecagelegenheid van Rhenen.



Deze foto uit 1914 toont een rij van tien woonhuizen na aanbouw met ervoor deponerende Nekkie van de Waal. In de meidagen van 1940 zijn deze een aantal andere woningen aan de Grebbeweg verwoest. Daar, aan de noordkant van de weg, is nu een bushalte die overigens voor de oorlog door de NBM bij Bollee was aangelegd.

De aan de zuidkant van de weg staande schuur van De Kruijf was maar liefst 100 meter lang. Toen het spoor gat door de Bruine Eng werd gegraven moest de in de weg staande, misschien wel de langste tabaksschuur van Nederland, worden ingekort. In de nabijheid van de stad werd, buiten de voormalige, in 1840 gesloopte Bergpoort pas in 1876 een huis gebouwd. Het eerste huis op de berg is het nu nog aanwezig overblijfsel van de eerder genoemde in 1849 gebouwde boswachterswoning. De eerste huizen aan de westkant van de weg verschenen daarruime een eeuw geleden zoals op de foto uit 1910 is te zien.

In 1914 werd voor rekening van de weduwe J. Middelhoek uit Den Haag door de uit dezelfde plaats afkomstige aannemer W.A. van Hoogdalem, een rij van tien huizen gebouwd. Deze zijn in de oorlog door granaatvuur verwoest net als een deel van de later gebouwde, hogeraande Grebbeweggelegen woningen. Een uitzondering daarop is de in 1923 gebouwde woning nr. 43, omdat de éénste muur in plaats van een spouwmuur, weliswaar niet zonder schade, het granaatvuur heeft doorstaan.

INDUSTRIE, DIERENPARK

EN MIDDENSTAND

Wat winkels betreft kunnen we kort zijn: er is slechts één winkel gevestigd geweest, wel de bakkerij van Koster, vlak bij het nog bestaande benzine station dat ooit als garage Van Ommen was begonnen.

Aan de Grebbeweg zelf zijn twee hout-handels/timmerfabrieken actief geweest. De eerder genoemde De Grebbe en de in dit nummer van Oud Rhenen beschreven Stoomhamer.

Apotheker Post had aan de Herenstraat een limonadefabriekje 'De Postduif' ge-



Debakkerij van Koster die volgens het bord ook andere producten dan zijn brood verkocht. Hangjongeren, zoals hier afgebeeld, veroorzaakten toen nog geen overlast.

naamd. Toendezenetalszoveel andere panden door bommen en granaten werd getroffen, is tijdelijk van een barak van de Nederlandse Infanterie voor de productie gebruik gemaakt. Het bedrijf was bereikbaar tussen de huizen met de nummers 71 en 75 door. Tijdelijk zijn er drie gezinnen gehuisvest geweest. Op de plaats van de in de oorlog verwoeste boerderij van de Kruijf (nr. 41) werd in 1954 de steenkolenhandel, later omgezet in een transportbedrijf, van de familie gevestigd. Deschuren achter de boerderij waren al eerder voor opslag in gebruik genomen.

Het bekendste bedrijf is de meubelfabriek Koekoek geweest. Deze was in 1928 in een schuur achter het tien jaren eerder door Vander Tak gebouwde woonhuis nr. 44 begonnen. In 1934 werd de fabriek gebouwd die dankzij kwalitatief uitstekende bankstellen en ander meubilair, landelijke bekendheid heeft genoten. Op de plaats van het vrijstaande huis met aanvankelijk de naam 'De Vijf?' en later een naam die verwijst naar de drie dochters 'Jolanko', staan nu twee nieuwe huizen. 'De Vijf?' was een verwijzing naar plaatsgenoot Looijzen die vanwege zijn grote hoofd de bijnaam 'De Vijfkop' had en waar Van der Tak waarschijnlijk ruzie mee had. Looijzen was opzichter bij de bouw van de spoorbrug. Het bedrijf Koekoek dat heet toe passelijk aan de Vogelenzang was gevestigd, heeft in 2008 de productie in Rhenen gestopt. Op nr. 52 heeft de heer R. Snijder zijn drukkerij De Grebbe in 1975 opgericht. Dat is in 2007 voortgezet in Wageningen. De vanwege de nabijheid van het station in het Grebbekwartier gevestigde bedrijven hebben allen voor woningbouw plaats gemaakt, met uitzondering van de dicht bij de Rijn overgelegen onderne-

ming Cunera Vloerbedekking. Ouwehands Dierenpark is in 1932 geopend nadat het in 1919 al een pluimveevoederfabriek was begonnen. Een congrescentrum en speeltuin vormde deel van het park maar het zwembad en een in 1971 begonnen camping hebben de nieuwe plannen niet overleefd.

INVLOED VAN WO II

In de oorlog zijn veel van de woonhuizen en gebouwen aan de Grebbe wegverwoest. Het gehucht de Grebbe bij de sluis is weggevaagd en dat geldt ook voor een groot deel van de horeca en de Veevoederfabriek van Ouwehands Dierenpark. Het viaduct was al voor het uitbreken door onzeggende defensie opgeblazen, evenals de spoorbrug die na een bombardement van de Engelsen in 1944 als

enige spoorbrug in Nederland, niet meer is hersteld. Een deel van de beschadigde huizen konden gerestaureerd worden maar vele huizen waren dusdanig vernield dat zij door nieuwbouw zijn vervangen.

DE BELANGRIJKSTE BEZOEKERS

Naast de hiervoor genoemde beeldende kunstenaars hebben veel artiesten en leden van het Koninklijk Huis door de eeuwen heen hun gezicht op de Grebbe laten zien. Na de oorlog was het vooral Ouwehands Dierenpark dat bekende artiesten en sporters mocht verwelkomen zoals onder anderen Vera Lynn met 'We'll meet again', de Kilima Hawaiians, hardloopersteren Olympisch kampioene Fanny Blankers-Koen en de Wiener Sängerknaben. Daar kon-

Het spoorgat zou, na het door de Nederlandse defensie in mei 1940 verwoeste viaduct, een barrière tegen de Duitse overmacht moeten vormen. Maar lang heeft dat niet geduurd.

Collectie A. van Hattem.



den de honderden toeschouwers in 1947 ook Prinses Marijke en de vrouw van de premier van Pakistan, Liaquat Ali Khan genaamd, begroeten. Voorheen hadden al vele andere leden van koninklijke bloedede Grebbeberg bezocht. Koning Willem I en later Koningin-Moeder Emma hebben het gebied al of niet op doorreis aangedaan. In 1952 nam de prinsessen Irene en Beatrix deel aan een paardensportevenement.

Maar eeuwen daarvoor, in het jaar 1631, zouden zes koningen onder wie Winterkoning Frederik van de Palts met elkaar op de Grebbeberg hebben geproost; echte feiten over dit gebeuren zijn echter niet gevonden.

Ook voor wandelaars en hardlopers blijkt de Grebbeberg een aantrekkelijk gebied te vormen, terwijl amateur wielrenners hun kunnen op de steile helling in de Grebbeweg uittesten. En ook de professionele renners laten zich daar zien, zoals vorig jaar tijdens de etappes van de Ronde van Midden-Nederland, de Eneco Tour en de Giro d'Italia. Andere sporten komen in de volgende paragraaf aan de orde.

SPORTVERENIGINGEN

De Grebbeweg vormt tevens een belangrijke verbinding naar een aantal sportclubs op de Grebbeberg zoals de voetbalclub Candia 66 (dus gestart in 1966), de tennisclub T.C. Rhenen (1922), de korfbal vereniging Arena (1962), de zwemclub De Forellen (1956) en de atletiekvereniging Arena (1968).

Voordat Candia 66 werd opgericht, voetbaldeers sinds 1893

Het tennisclubje van burgemeester Schimmelpenninck gefotografeerd in 1908 op de tennisbaan bij zijn woonhuis Heimerstein. Is hij misschien de zittende man met de snor?



Prinses Beatrix nam in 1952 samen met haar zus Irene deel aan een concours hippique op de Grebbeberg. Ook koningin Juliana was daarbij aanwezig.

alleen voorganger met de naam Olympia. Sinds 1919 heette de club Rhenus. De tennisclub had ook een voorganger namelijk een privé club van de op Heimerstein wonende burgemeester Schimmelpenninck die bij zijn luxe woonhuis een tennisbaan had.

De schaatsclub is in 1888 opgericht in het toentertijd door D. Beijer beheerde hotel De Grebbe. In 1945 is het verenigingsschaatsenvoortgezets als club Rhenen. Ook de schietclub Soranus genoemd na een kundig geschutter, een Bataaf in Romeinse dienst, is in hotel De Grebbe in 1888 gestart. In het in 1956 geopende zwembad van Ouwehand hebben niet alleen zwemclub De Forellen hun sport bedreven. In 1957 vond er onder grote belangstelling de nationale zwemkampioenschappen plaats. Ook heeft onze nationale ploeg

het daartegen hun rivalen uit de Verenigde Staten en Duitsland opgenomen. Zwemsters uit die tijd waren Ada Koken en Erica Terpstra. De Rhenense padvindersvereniging is in 1912 door jonkheer Jaap Schimmelpenninck, zoon van de voormalige burgemeester van Rhenen, opgericht. Boven op de Grebbeweg was een grote met palen versterkt tentgebouw met daarop de naam 'Het Paddengat', wat onrecht doet aan een toech voor die tijd mooi interieur. Vanaf het jaar 1955 organiseerde de net na de oorlog opgerichte Macro (Motor Auto Club Rhenen en Omstreken) jaarlijks deze zeer populaire motorcrosswedstrijden op de Grebbeberg. Ze werden in 1976 gedwongen naar Kwinteloijnteverhuizen.

Bij de parkeerplaats is in de jaren zeventig een Minigolfplaats geweest van af vorig jaar kunnen liefhebbers van het kanoën hun hartophalen om de gehele Grift van de

GrebbesluitotdeRodeHaantebevaren.Iederjaarindelen-
teziejeopderoggeakkernaastdeMilitaireBegraafplaatsen
aantalspringruiters,netalsvoorheendeprinsessenBeatrix
en Irene, met elkaar de competitie aangaan.

PLANNEN

In1926heeftVanNeseenplanontwikkeldomnoordelijkvan
Grebbewegeenverkeerswegaanteleggen,watindezeOud
Rhenenisbeschreven.Vaneenjaardaarvoorstamhetplan
ommaarliefst92villa'sineengrootparkopdeGrebbebergte
vestigen.Beideplannenhebbenhetnietgehaaldnetzomin
alseenplanvande eigenaarvanrestaurantCunera,voorheen
dusHetViaductgenaamd,ominhetspoorgateengebouw
vanvijfverdiepingentelatenbouwenmetdaarinapparte-
menten,wachtkamer,restauratieenparkeergelegenheid.Al
in1840hadKoningWillemIhetplanopgevatomdespoor-
weg Utrecht-Arnheim via Amerongen en Rhenen over de
Grebbetelatenlopen.Hijbetreurdehettoendatplandoor
hetMinisterievanOorlogwerdafgewezenomdatzegeen
spoorlijn dwars door de Grebbelinie wensten.

Eenvandeingrijpendsteplannen van recent datum is
opheffingvandeoostelijkvanOuwehandgelegenparkeer-
plaats, die in bezit is van Het Utrechts Landschap. Dan be-
hoefdeparkeerplaatsaandewestkantuitbreidingwaarbij
desportclubsnaarenderelocatiezoudenmoetengaan
uitzien. Er zijn echter alternatieven denkbaar waarbij ka-
pitaalvernietiging niet aan de orde is en ook niet elders in
degemeentenatuur-ofagraris gebiedopgeofferdhoeft
te worden.HoedeGrebbewegerineenvolgende eeuwzal
uitzienisniettebevroeden,maargeziendehistorievande
wegmagwelwordenaangenomen datookindetoekomst
de nodige veranderingen zullen plaatsvinden.

BRONNEN

- Oudnummers van lokale kranten als de Amerongsche Courant, de Rhenense Courant, de Grebbepost en De Vallei;
- Tijdschriften zoals het nummer 1992-2 van Oud Rhenen, aug. 2008 nr. Van Oud-Utrecht en nr. 3 van jaargang 1970 van Flehite;
- Archiven van de gemeente Rhenen, het RHC en het VVV;
- Diverse Websites;
- Aa, A. J. van der: Aardrijkskundig woordenboek der Nederlanden. Gorinchem, 1843.
- Berkers, M. e.a.: Limesweg. Amsterdam, 2008;
- Blok, D. P.: De Franken in Nederland, Bussum 1974;
- Blijdenstijn, R.: Tastbare Tijd, Amsterdam 2005;
- Brinkman, C. L.: Geschiedkundige Atlas van Nederland, Amsterdam 2005;
- Brouwer, P. e.a.: Berigt aan de Heeren reizigers, Utrecht 2008;
- Christemeijer, J. B.: Het lustoord tusschen Amstel en De Grebbe, Schoonhoven 1837;
- Craandijk J.: Wandelgids door de schoonste streken van Nederland, Haarlem 1892;
- Deys, H. P.: Achter Berg en Rijn, Rhenen. 1981;
- Deys, H. P.: De Gelderse Vallei, Utrecht. 1988;
- Groningen, C. L. van: De Utrechtse Heuvelrug. Zwolle, 2000;
- Haakman, G. C.: Rhenen en Omstreken. Rhenen, 1847;
- Kruizinga, J. H.: Langs'd heren wegen. Amsterdam, 1956;
- Nas van, W. J.: Rhenen en Omstreken. Rhenen, 1906;
- Sier, M. M. e.a.: Kesteren-De Woerd. Amersfoort, 2001;
- Vet, A. van der e.a.: Roem van Ridder en Rivieren. Bussum, 1944;
- Voortman, C. J.: Naar Rhenen en de Grebbe. Amsterdam, 1890.

MetdankaanH.P.Deysaandedoorhemgeleverdewaarde-
volle aanvullingen.

HettrajectvandeGrebbewegoverdeGrebbebergzalsdaterin1981uitzag.Daarnaiserveelveranderdendatzalookindekomendejarendoorgaan.



Uitbreidingsplan en rondwegen voor Elst, Remmerden, Achterberg en de Grebbe.

Ben van Laar

In 1926 gaven B&W van de gemeente Rhenen opdracht aan de landschapsarchitect K.C. van Nese een uitbreidingsplan voor Rhenen te maken. De Woningwet van 1904 eist dat gemeenten ieder tien jaar een uitbreidingsplan moeten overleggen en ook voor Rhenen was dit gewenst. Van Nese kwam als niet tot de conclusie dat er ook een rondweg moest komen, omdat de toenmalige weg door het centrum van de stad door het toenemende verkeer toen een knelpunt was. (Dit was de hoofdverkeersader van Utrecht naar Arnhem.) Deze weg kwam ten noorden van het centrum, waar ook de stadsuitbreiding zou komen en dus een onderdeel van de uitbreiding zou zijn. De zelfde knelpunten deden zich ook voor in Elst, Remmerden en de Grebbe. Door het projecteren van een toekomstige ceintuurbaan rond Rhenen, ten zuiden van Achterberg, en het uitbreiden van de industriერიichtung Veenendaal, werd ook Achterberg bij de uitbreiding betrokken. In het boek 'Geschiedenis van Rhenen, 2008' bladzijde 390, is het uitbreidingsplan besproken, maar kon er weinig aandacht besteed worden aan bovengenoemde kernen van Rhenen. Daarom deze aanvulling.

ELST

Van Nese ging voort varend te werk. De bestaande weg met zijn lintbebouwing was veel te smal en gevaarlijk door het steeds drukker wordende verkeer. Het tracé van de nieuwe rondweg projecteerde Van Nese tussen de Rijksweg en de Franseweg. Verder ontwierp hij aan de Franseweg een geheel nieuw kern met een dorpsplein, een kerkenwinkels. Ten noorden hiervan kwam een nieuwe begraafplaats, omdat uitbreiding van de bestaande begraafplaats in de nabije toekomst nodig was. Ten oosten van de Veenendaalse straat kwam een sportveld. Het nieuwe wegenplan is op de tekening

te herkennen door dat hier geen huizen staan aangegeven, terwijl dat wel het geval is bij de bestaande wegen. Uitgangspunt voor Elst was een gespreide bebouwing van kleine woningen.

REMMERDEN

Hier liep de bestaande weg tussen de steenfabriek door. Het verkeer tussen deze fabriek zorgde voor een gevaarlijke situatie. Omdat voor de toekomst te vermijden was hier de nieuwe weg noordwaarts geïmagineerd, door de terreinen van de Nederlands Hervormde kerk van grondeigenaar,

Nieuwe tracé van de rondweg tussen de Rijksweg en de Franseweg



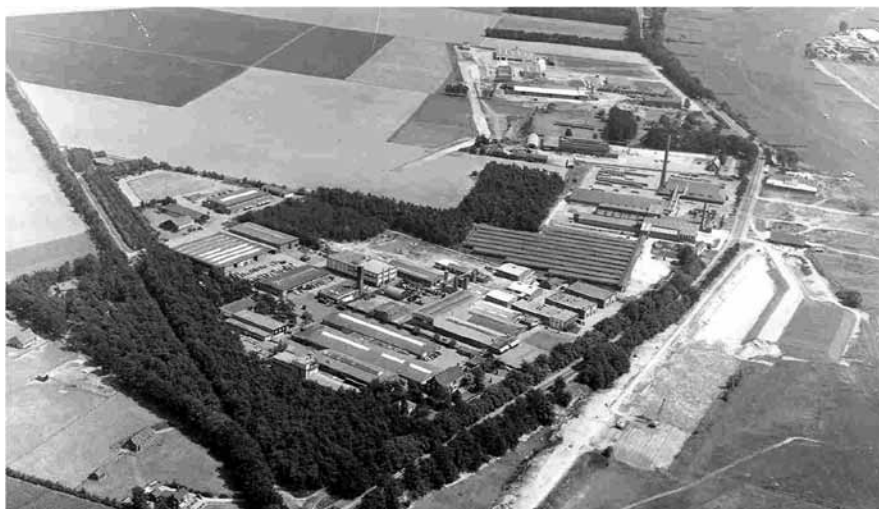


De nieuwe weg bij Remmerden ten noorden van de steenfabrieken.

de heer Addens. Ook hier ontwierp Van Nese een helenieuwe forensenwijk, uitgaande van de tendens van die tijd, dat door uitbreiding van de stedelijke behoefte ontstond aan dergelijke forensenwijken. Aan de linkerzijde staan op de tekening de tabaksschuren van de Plantage Willem III.

De as van de nieuwe weg was gericht op de Cuneratoren, zodat men bij het naderen van Rhenen de zemonumentale toren altijd in het zicht had.

Remmerden met het DELM en de steenfabriek De Overbetuwe. Coll. Hens Dekker



DE GREBBE

Hier wilde Van Nese een verbetering aanbrengen bij de kruising van de weg over de Griff. Dit terrein maakte deel uit van de Grebbelinie. Volgens de gegevens van Van Nese had Defensie in die tijd geen behoefte meer aan deze waterlinieën bestond de mogelijkheid tot toestemming te krijgen om van uit de Nudde een nieuwe weg aan te leggen, die doormiddel van een hoge overbrugging een regelmatig verloop zou krijgen.

De weg zou achter het hotel aan de voet van de Grebbeberg langslipen. Door de bestaande uitgraving over een grotere lengte te verlagen kon een helling worden verkregen van 40 p 100. De overbrugging werd 30 meter breed in verband met uitbreiding in de verre toekomst. Het Ministerie van Waterstaatschreef op 24 juni 1925 dat, hangende het onderzoek, niet tot verkoop van militaire goederen zou worden overgegaan.

Ook begon hier de in de verre toekomst geplande ceintuurbaan voor het snelverkeer. Deze weg zou bij de Grebbe afbuigen, ongeveer de Cuneraweg volgen en dan over de



Het ontwerp van de nieuwe weg over de Grift bij de Grebbeberg.

Gezicht op de Nude vanaf de Grebbeberg. Links achter de huizen kwam de nieuwe rondweg. Coll. Hens Dekker.



Laarseberg, via de voet van de noordelijke insnijding van het spoor zich weerverenigen met de Rijksweg bij Remmerden (ongeveer het tracé van de huidige Bergweg/Autoweg).

ACHTERBERG

Ook rond Achterberg was een rondweggepland. De zieleptenzuiden van de dorps kern, begon even voorbij hooft Broekhoven aan de Cunerawegen ging verder via het huidige Ruiterspad. In Achterberg kwam geen aparte begraafplaats. Volgens Van Nes was de afstand tot de begraafplaats aan de Achterbergse straat weggeen belemmering. Verder werd hieraan een forse uitbreiding gedacht, wat te zien is aan de nieuw getekende wegen. Net als in



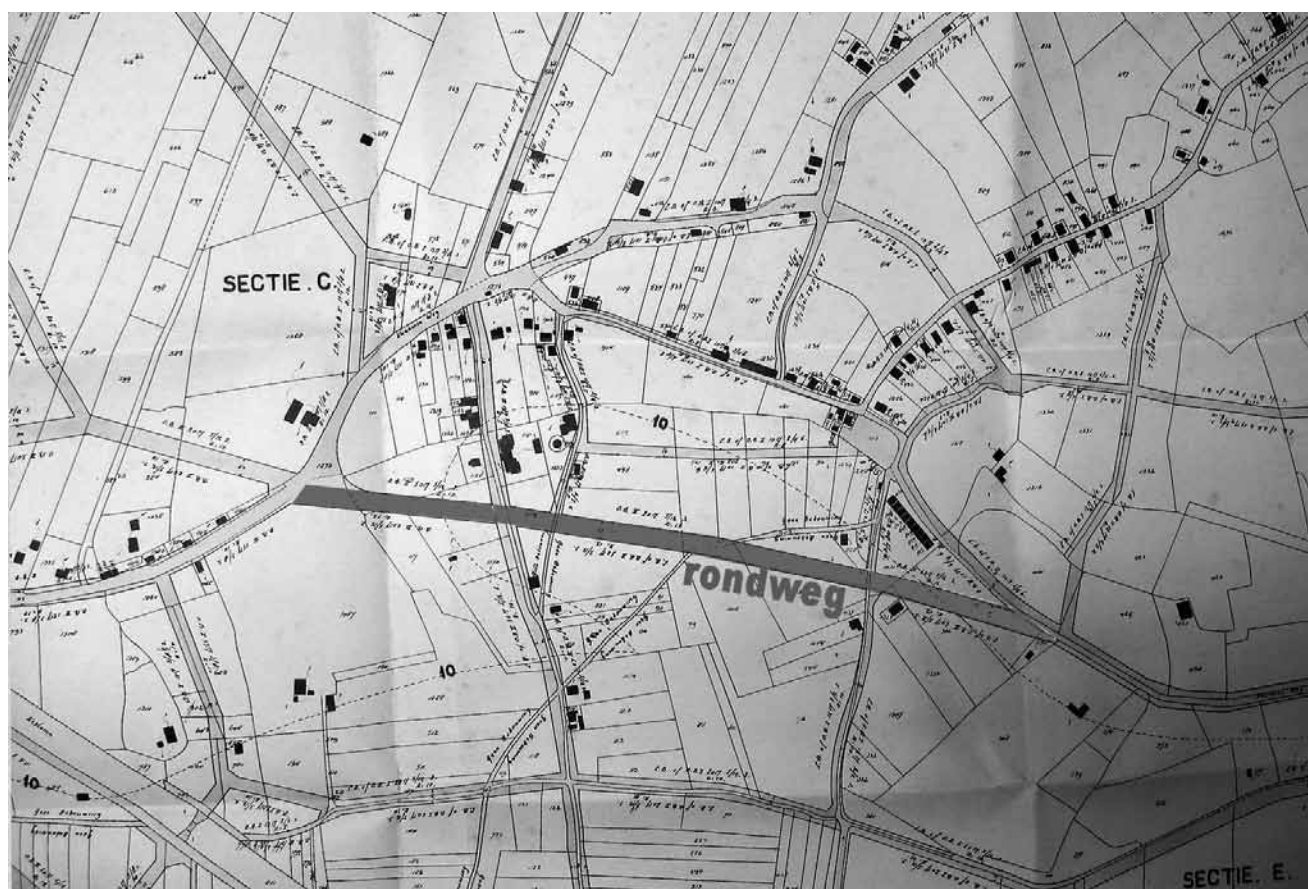
Grebbeberg metaanderechterzijde hotel de Grebbe en links de doorrijdschuur. Coll. Hens Dekker

Elst zou ook hier meer behoefte zijn aan kleinde en grote woningen. Voor de industrie was een gebied richting Veenendaal gereserveerd. Hier lag al de spoorlijn en daarom, zo redeneerde Van Nes, moest er worden overwogen om de Bisschop Davidgrift te verbreden tot een groot scheepvaartkanaal, compleet met

binnenhaven. Richting Veenendaal was er langs de Cuneraweg ruimte genoeg voor het bouwen van fabrieken, met woningen voor arbeiders, de bedrijfsleiders en de fabrieksdirecteuren. De afstand tot Veenendaal was kort en Van Nes ging ervan uit dat in de toekomst de Veenendaalse industrie zich ook in de richting van Rhenen zou uitbreiden. We mogen concluderen dat Van Nes zich vooral in de kernen Elst, Remmerden en Achterberg behoorlijk heeft uitgeleefd. Geen wonder dat een aantal grootgrondbezitters, die verwachtten schade te leiden, bezwaar maakten tegen deze plannen. Ook het college van Gedeputeerde Staten had bezwaren, die zij uitten in een gesprek met B&W op 26 maart 1928. Zij wilden zekerheid dat

de gemeente de voorkomende schade aan particulieren zou vergoeden. Verder vonden Gedeputeerde Staten dat het plan voor de gehele gemeente Rhenen meer was gericht op de verre toekomst, terwijl het moest gaan om de nabije toekomst. De burgemeester vertelde dat het een 'geraamte'-plan was, dat nooit in zijn geheel zou worden uitgevoerd, maar dat

De rondweg ten zuiden van de kern van Achterberg.





De Cuneraweg waar de rondweg begon. Coll. Hens Dekker.

elkonderdeelaandeordekonkomen. TochgavenGedeputeerdeStatenop 14augustus1934huntoestemming.

Geen van de plannen is echter werkelijkheidgeworden.Deoorlog gooideroetinheteten.Ookdoorhet nieuweRijkswegenplanvan1934met desnelwegen,veranderdendeinzichten.Zekerisdathetnuruimachtig jaaroudeplanvanrondwegennog steedsactueel.Onzeplaatselijkeen provincialeoverhedenworstelendaar nog steeds mee.

BRONNEN:

-HUA, toeg.nr. 1201, Archief Gedeputeerde Staten, inv.nr. 4100 (kaarten 4108-4109), kaarten behorende bij het rapport van K.C. van Nes.

Gemeente Archief Rhenen: Notulen gemeenteraad, Inv. nr. 12.

Notulen B&W. Inv. nr. 21.

De wijziging van de Grift bij de aftakking naar Wageningen bij de Kruiponder.



De Houthandel en Timmerfabriek 'De Stoomhamer'

H.P. Deys

In het volgende verhaal wordt het een en ander verteld over de geschiedenis van de Rhenense timmerfabriek 'De Stoomhamer'. Omdat het bedrijf bijna 70 jaar heeft bestaan, er allerlei bouwwerken werden bijgebouwd of afgebroken en er ook vele personeelsleden in verschillende perioden hebben gewerkt, is het ondoenlijk gebleken deze beschrijving geheel chronologisch te houden. Ik heb getracht een beschrijving te geven van enkele hoogtepunten van het bedrijf door de tijden heen.

Wie aan 'De Stoomhamer' denkt, denkt aan de familienaam Van Ommen. Het waren aanvankelijk kuipers (ook in Lienden) en timmerlieden, die dus wisten hoe je methout moest omgaan. Zo was Hendricus Albertus van Ommen

(1832-1888, gehuwd met Hendrica van Waveren) kuiper in de Weverstraat (toen heette deze ook nog Koningstraat), in het midden van de zuidelijke rij huizen. Het paar kreeg 11 kinderen, waaronder een zoon Marinus (1865) en een zoon Johannes (1867). Het timmeren zat al vroeg in de familie, want Marinus ('de Kiek') werd timmerman, die onder meer doodskisten maakte.

Johannes (1867) trouwde in 1890 met Johanna Hendriksen (1865) en zij kregen 5 zonen: Hendrik Albertus (1890), Jan Gerrit (1893), Barend (1899), Johannes (1903) en Antoon Arie. Antoon Arie (1905) is de bekendste en belangrijkste architect in de 20^{ste} eeuw in Rhenen geworden: A.A. van Ommen, die vanaf 1929 tot in de jaren '60 tientallen woningen en andere bouwwerken heeft ontworpen.

Barend, die aanvankelijk machinist bij de koopvaardij in Nederlandsch-Indië

was, richtte in Rhenen een autohandel op, met garage. Het waren aanvankelijk auto's van het merk Morris die hij in zijn bedrijf verkocht. Hendrik Albertus en Jan Gerrit hebben hun vak van timmerman ingebracht in de bekende Rhenense timmerfabriek 'De Stoomhamer'.

TIMMERFABRIEK

In de Kruisstraat te Rhenen, die vóór de oorlog een stuk langer was dan tegenwoordig, stond aan de westzijde een herenhuis, net om de hoek van de toenaande Heerenstraat staandes mederij van D. Takken. Het pand was eigendom van de commissairen winkelier R.T. le Cavalier, die het pand in 1905 verkocht aan de timmerman Johannes van Ommen. Deze begon er een timmerfabriekje, waaraan al lijkkisten werden vervaardigd. In 1909 werd een noodzakelijke verbouwing uitgevoerd. Naverloop van tijd werd het drukkeren Johannes geboren in 1867 en gehuwd met Johanna Hendriksen, vond het langzamerhand welletjes. Hij verkocht de zaak aan zijn oudste zoon Hendrikus Albertus (1890) en tweede zoon Jan Gerrit (1895). Deze verhuisden het bedrijf naar de Grebbeweg op 17 augustus 1921 werd door de beide gebroeders een timmerfabriek begonnen aan de Grebbeweg, bijna op de hoek met de Zwarteweg: de (Commanditaire) Vennootschap onder de firma H.A. van Ommen, gevestigd te Rhenen. De firmanten waren de beide genoemde broers. Het ruim 28 are grote stuk bouwland werd gekocht van Everardus van Ingen. Men ging opereren onder de naam Fa. H.A. van Ommen, maar al gauw kreeg de fabriek de naam 'De Stoomhamer'. De ware geschiedenis achter deze naam is simpel: de beide broers werkten zó hard, dat de naam 'De Stoomhamer' wel zeer toepasselijk was.

De eerste bouwvraag voor de nieuwe fabriek luidde: 'het oprichten van een machine houtverwer-



Johannes van Ommen, stichter van De Stoomhamer

Hendrik van Ommen.



Jan Gerrit van Ommen.





Achter de slijpsteen de eerste vestiging in de Kruisstraat

kingsinrichting, bestemd voor het maken van timmerwerken als deuren, ramen en kozijnen, kortweg 'het oprichten van een timmerfabriek'. De apparatuur was, zeker voor die tijd, uitgebreid te noemen. Ze bezaten een pensnijmachine, een vlakbank, een vandiktebank, een freesmachine, een langgatboor, een cirkelzaag,

een lintzaag en een slijpmachine. Alles werd aangedreven door 7 electromotoren, die tezamen een vermogen bezaten van ruim 28 pk. Volgens een opgave behorende bij de Hinderwetvergunning werkten er 10 mannelijke en geen vrouwelijke personen.

Het bleek goed te gaan met het bedrijf, want reeds een jaar later, in 1922, is er een nieuwe penmachine bijgekomen. Men telt toen 8 electromotoren met een gezamenlijk vermogen van 36,5 pk. In 1924 werd een nieuw fabrieksgebied bijgebouwd ten behoeve van de plaatsing van een vierzijdig geschaafmachine van 15 pk, een cirkelzaag van 10

pk en een kettingfreesmachine van 5 pk. In dat jaar werd er tegende Zwarteweg een nieuw houtloods bijgeplaatst ten aande Grebbeweg werd er drietegenelkaar aangelegd woonhuizen gebouwd, getekend door H.A. van Ommen. In deze huizen, Grebbeweg 10, 12 en 14, kwamen te wonen resp. Johannes, Jan Gerrit en Hendrikus Albertus.

In 1923 kwam er een dubbel woonhuis bij (Grebbeweg 6-8) en er werd een houten loods bijgebouwd. Het jaar daarop kwam er een werkplaats bij. In 1925 werd er uitgebreid met een bergplaats. Het ging steeds beter met 'De Stoomhamer', want reeds in 1927 was de bouw van 2 houtloodsen noodzakelijk. Het betrof een korte en een lange loods, welk laatst echter voorlopig niet zou worden uitgevoerd.

In 1931 werd door de Houthandelen Timmerfabriek 'De Stoomhamer' een open houtloods gebouwd, een zeer lange loods met een flauw zadeldak. In 1932 werd een open ruimte in het zuidoostelijk gedeelte van het terrein, tegen de bestaande loodsen fabriekshallen aan, overkapt, waardoor een wagenloods met dubbele deuren en een plat dak kon ontstaan. Het verbruik aan energie nam natuurlijk toe en er werd in 1932 door de PUEM op het terrein een transformatorhuisje gebouwd.

In maart 1940, vlak vóór de Duitse inval in ons land, werd nog een werkplaats gebouwd. Tijdens de oorlogsjaren werd er doorgewerkt. Zou er in 1942 een houtopslagloods omgebouwd tot schaftlokaal, was- en kleedlokaal en toilet-ruimten. Ook na de oorlog werd er hier en daar verbouwd en bijgebouwd. Het komt erop neer dat er gedurende het bestaan van de timmerfabriek de houthandelen continue bouwactiviteit van loodsen en schuren heeft plaatsgevonden, omdat van tevoren niet was voorzien hoe sterk de groei uiteindelijk zou worden en hoe de behoeften zich zouden ontwikkelen. De bekende vergelijking met een kerstboom dringt zich hier op, waarbij steeds weer iets werd bijgehangen of afgehaald.

MOBILISATIE

Tijdens de mobilisatie van het Nederlandse leger in het najaar van 1939 kwamen duizenden dienstplichtige militairen naar Rhenen om de stellingen van de Grebbelinie te betrekken. Hier waren veel rooms-katholieken onder, die in Rhenen geen katholieke kerk aantroffen. De enig mogelijke kapelletje in de Chemische Fabriek Rhenus, was verre van voldoende om al deze jongens in staat te stellen de zondagse missen bij te wonen. De directie van 'De Stoomhamer' heeft toen spontaan

Grebbeweg 10, 12 en 14, woonhuizen van de drie gebroeders





De Zwarteweg in 1956

toestemming gegeven op hun terrein desoldaten, gezeten op de houtvoorraden, de gelegenheid te bieden in de open lucht op zondagen de katholieke erediensten te volgen.

'De Stoomhamer' wordt vermeld in rapporten over de inval van de Duitsers in mei 1940. Op het fabrieksterrein zijn gevangengenomen Nederlandse militairen door Duitse SS-troepen als menselijk schild gebruikt. Overigens is de fabriek de oorlog vrijwel ongeschonden doorgekomen.

ONTEIGENING

Nog in maart 1940 werd in het zuidoostelijk deel van het terrein de zagerij gebouwd, aangevraagd als een loods voor Houthandelen Timmerfabriek 'De Stoomhamer', maar op de bouwtekening staan een conische zaag met een 35pk elektromotor en een afkortzaag met een 3pk motor getekend. De aanvrager was H.A. van Ommen, de architect A.A. van Ommen.

In het kader van het Wederopbouwplan 1940 was het noodzakelijk dat alle terreinen onteigend werden. Later zou het zelfde of een vergelijkbaar perceel teruggegeven kunnen worden. Ook werd besloten dat allen nog in de binnenstad aanwezige industrie zou moeten worden verplaatst naar een nieuw industriegebied. Als nieuw industriegebied werd bestemd het terrein in de hoek van de Grebbewegende Zwarteweg (die toen ook wel Parallelweg heette). Gevolg was dat, ondanks een protest van de eigenaren, het zuidelijk deel van het terrein van

'De Stoomhamer' werd onteigend ten behoeve van de tapijtfabriek van Van Wijngaarden.

De werkzaamheden gingen, ondanks de oorlogssituatie door. Zobleek het in 1942 nodig te zijn de houtopslagplaats ten oosten van de fabriek te verbouwen tot schaftlokaal, was- en kleedlokaal met toiletruimten, getekend door A.A. van Ommen. In 1944 kwamen de schaverijende bouw van een wagen- en houtloods van de grond.

Nade oorlog, in 1946, werd de lange houtloods tegende zuidgrens van het terrein gebouwd. Ook kwam in dat jaar de wagenloods ten oosten van deze houtloods gereed. Hier bleken later graag zwaluwen onder het dak te

nestelen.

In 1962 werd het oude mothok ten westen van de fabriek afgebroken en vervangen door een nieuw mothok met cycloonstelling, gebouwd tegen de oostzijde van de fabriek. Even later kwam de bouwvergunning tot de bouw van de 64m lange fabriekshall langs de Grebbeweg, die het gehele braakliggende terrein ten oosten van de fabriek zou opvullen. Een klein gebeurtenis was de bouw van een afdak voor de droogstoof in het oostelijk deel van het terrein.

Vermeldenswaard is dat na de oorlog de kantine van 'De Stoomhamer' aan de Grebbeweg jarenlang gebruikt mocht worden als kerkruiimte van de Hervormd-Gereformeerde Evangelisatie (de Gereformeerde Bond, later Bethelgeheten). De kantine werd toen helemaal omgebouwd en het personeel mocht er niet meer naar het toilet gaan. Dit nam de meesten niet en men haalde 'boven' des leutels om toch fatsoenlijk naar de wc te kunnen in plaats van buiten

Een Willys-Overland type 6 truck met oplegger uit de jaren dertig



opde plee. Toen Jonge de eigenaar werd van 'De Stoomhamer' werd de kerk opgezegd en moest deze weergeheel omgebouwd worden tot kantine. De Evangelisatieverhuisde daarop naar de oefenruimte van muziekvereniging 'Ons Genoegen' aan de Muntstraat. Later kreeg deze gemeenschap een plaats binnende Hervormde Kerk. Ook het bestuur van de plaatselijke afdeling van het Rode Kruis hield gedurende enkele jaren in het fabriekskantoor de bestuursvergaderingen. De toenmalige directeur H.W.F. Scholte was lid van het plaatselijke bestuur.



Het wagenpark op de Herenstraat, tijdens de optocht ter gelegenheid van de opening van de Rijnbrug op 27 november 1957

Er hebben in de loop der jaren vele medewerkers in de zetimmerfabriek gewerkt. Uit de naoorlogse jaren zijn mij velen namen medegedeeld, die ik in een tabel heb opgenomen. Enkele gedetailleerde bijzonderheden volgen hierna.

De leiding had aanvankelijk gedurende vele jaren 'baas Henk' (H.A. van Ommen). 'Baas Jan' werkte meer in de buitendienst; hij spande zich in voor de aanbestedingen. Boekhouder, en later procuratiehouder, was J.A. van Laar. Hij ondertekende in 1946 al de aanvragen voor de bouwvergunningen. Van Laar heeft meer dan 40 jaar bij 'De Stoomhamer' gewerkt en hij kreeg bij zijn 40-jarig jubileum nog een Koninklijke onderscheiding, die hem door de burgemeester werd uitgereikt. Geert van de Haar was 40 jaar lang terreinbaas/buitenbaas en reeds vóór de oorlog in dienst van het bedrijf. Zijn zoon Bertus ('De Korte Boer') was lange tijd de man van de drogerij. Ook hij was 40 jaar bij het bedrijf. Behalve hij en directeur Scholte mocht er niemand in de drogerij naar binnen. Er waren twee Job Baarsen, die

Job Baars I (zeer slechtziend) en Job Baars II ('Lange Job', fabriekshoofd) werd genoemd. Een speciale functie was die van bestekzoeker of bestekmeester. Deze zorgde ervoor dat allerlei afmetingen latten en balken hout gereedgelegd werden voor verdere bewerking.

Voor zover bekend heeft de fabriek eerst een Willys Six-truck van het fabriekaat Willys Overland gehad, nummer L-8499. Het was een oplegger met een grote tweewielige aanhangwagen, waar het hout op vervoerd kon worden. De Stoomhamer bezat later gedurende langer tijd twee trucks, een Dodge (model 1940-1941) en een Ford Thames. Ook is er een DAF-truck in bedrijf geweest. Er waren organiek twee chauffeurs in dienst. Als zodanig werkte onder meer Aart van der Meijden ('de Lange Boer') en Arie de Kruijff en niet te vergeten Jan van Laar ('De Schielik'). Naast allerlei timmerlieden waren Bart Veenendaal en zijn zoon Bep nog in de tijd van 'De Stoomhamer' gespecialiseerd in het maken van trappen. Anderespecialisten in het maken van trappen waren onder meer nog Job Baars I, Stef Drost en Bertus Kramer.

Bij 'De Stoomhamer' werden al vroeg Marokkaanse arbeiderstewerk gesteld. Bekende namen waren toen Abdessalem, Achmed en Pipo. Zij mochten achterop het terrein een eigen soort thee verbouwen. Naast officieel aangestelde personeelsleden hebben ook vele jongelui alsvakantie hulp mee kunnen werken bij allerlei werkzaamheden.

De chauffeur A. van der Meijden, die meestal de Dodge bestuurde, kreeg bij zijn pensionering in 1967 een grootse receptie aangeboden. Een ander trouwemedewerker, J.P. (Filip) Rijnberk, heeft vanaf zijn zestigste meer dan 40 jaar bij het bedrijf gewerkt en hij kreeg van de oudstemedewerker, Willem Rebergen, namens zijn collega's in oktober 1969 de 'Stomelijke Onderscheiding' omgehangen. Rebergen, die lang bij de Brandweeralsvrijwilliger heeft gewerkt, was een zeer actief dichter, die vele versjes heeft bedacht. Overigens

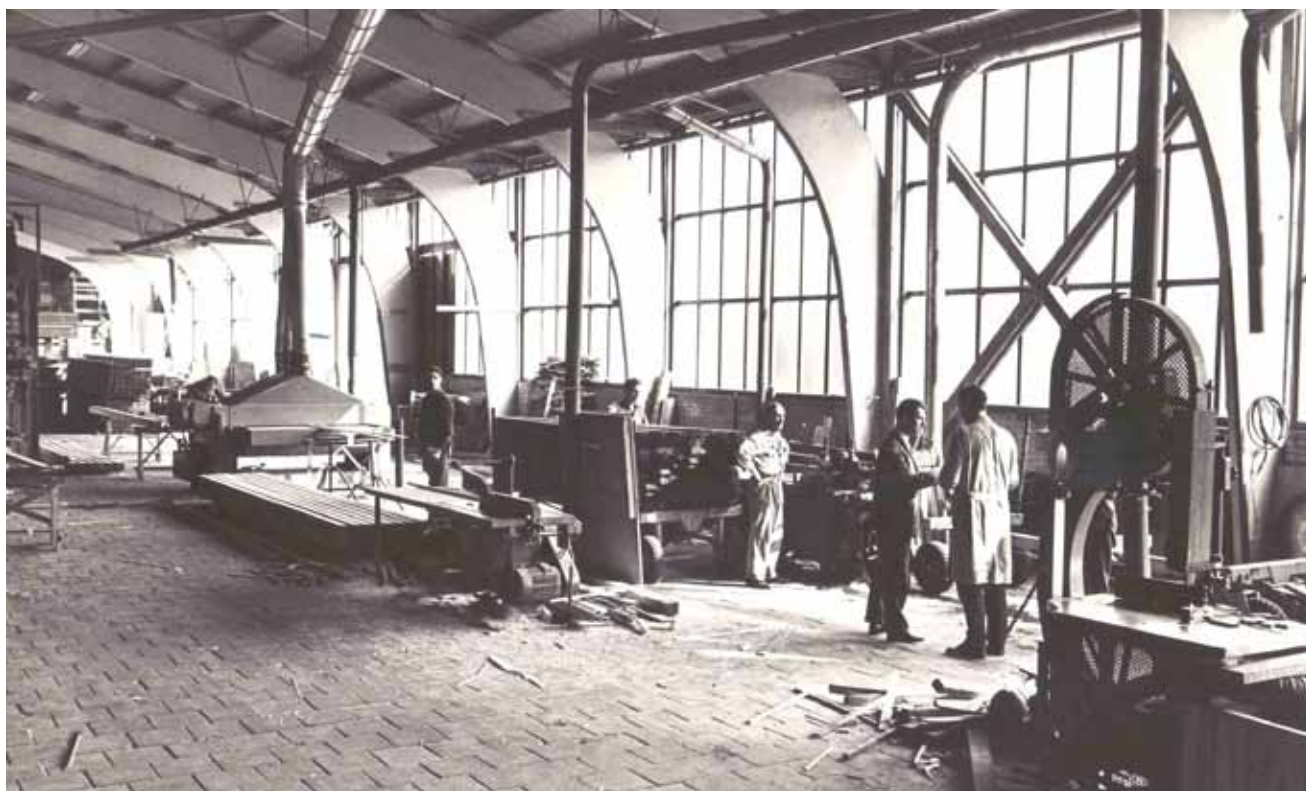
Arie de Kruijff





Driekus Randewijk, Arie de Kruijff, Bertus van de Haar, Rijk van Daalen, W.G. Hulsman, Aart van der Meijden Willem Rebergen en Flip Rijnberk

Sorteerafdeling schroten in 1965. Hier werken o.a. Job Baars II, Frans Tanis, Hans Snijders en Job Baars I. (De lange Job)





De timmerzolder van De Stoomhamer met de motkachel

werden belangrijke jubileaaltijd welgevierd, men kreeg dan de zilveren of gouden speld van 'De Stoomhamer'.

Hout

In de timmerfabriek werden oorspronkelijk voornamelijk kozijnen en deuren gemaakt. Hout werd aangevoerd met de trein of perschip via de Loswall langs de Rijn. Vele medewerkers moesten helpen lossen bij de komst van weereen nieuwe lading hout. Het hout kwam dan 's morgens zeer vroeg aan en om op delig geld te besparen werden zoveel mogelijk medewerkers opgetrommeld. Baas Henk stond dan met zijn Dafje, de grote lichten aan, de zaak bij te lichten om maar zo snel mogelijk tekunnen opschieten. Zuinig was hij zeker, want zijn auto deelde hij met de vertegenwoordiger. Deze gebruikte de auto over dagen Van Ommenam hem 's avonds mee.

Tijdens de winterdag was het hout soms hard bevroren en het was een heel getob om uit het steeds leger wordende scheepsruim de planken naar boven te krijgen. Als de vrachtwagen aankwam op de werf werden de planken op een soort rollenbank gelegd. De planken werden naar de ingang van de loods geduwd en daar opgestapeld om te drogen en/of te wachten tot verdere verwerking. Alles ging toen nog handmatig.

Allerlei soorten hout werden verwerkt. Beukenhout werd betrokken

uit Joegoslavië, Roemenië, Hongarije of Bulgarije, maar ook uit Frankrijk. Het werd speciaal voor stofdorpels onder de deuren gebruikt. Soms moester zelfshout in Utrecht gehaald worden, omdat voor altijd de oorlog de Rijn weleens bevroren was en transport per schip dan onmogelijk bleek. Men gebruikte toen een vrachtwagen met kettingaandrijving. Het kwam ook wel voor dat er op zaterdagavond een schip moest worden gelost. De grootste lading die ooit in eens is aangekomen betrof een kustvaarder, die met 1000 m³ Noors vuren hout (timmerhout) tegendelos wallag. Het was winter en daarom stond de Rijn hoog en was dus diep genoeg om de kustvaarder over stroom opwaartste laten komen. Ook kwam er wel hout

uit Rusland; dat waren zware balken, meest gebruikt voor dakkappen.

In later jaren werd er duizenden steenplanken aan een kele steenfabriek geleverd. Deze dienden om er de kleibroodjes op te plaatsen ten behoeve van het droogproces. Het waren plankjes van Oregon-pine, een meter lang of 1,34 m.

Het terrein van De Stoomhamer liep vanaf de Grebbeweg nogal omlaag, vooral in de richting van de Zwarteweg. Het was daardoor zwaar werk om lorries met hout van uit de loodsen naar elders het terrein op te slepen. Er is een periode geweest, waarin men zelf een handig transportmiddel had bedacht: een oude boerenkar, waarmeneen kleine

Een deel van het terrein in noordelijke richting gezien





Demontageafdeling anno 1965. Vlnr. Toon van Walbeek, Evert Thorn Boers en Rijk van Daalen

kelemetersrichting Grebbeweg, liep nog zo'n rail. Wel moest eerst iemand de kabel naar het westen trekken en vastmaken aan een wagentje. Met behulp van de motor kon het wagentje met hout beladen en opgetrokken worden. In de rail waren enkele draaischijven aangebracht, waarmee een wagentje in loodrecht richting naar de andere, evenwijdige rail, of nog verder op richting Grebbeweg kon slepen. Dit moest dan wel met menskracht gebeuren. Men beschikte over een stuk of zeven lorries, die geparkeerd werden tussen de twee meest oostelijke loodsen, die later overdekt werden. Hier was ook een draaischijf beschikbaar. Later, in de periode Jongeneel, werd het terrein geëgaliseerd en kwam er heftrucks,

JLO-motor op had geplaatst. Hiermee kon men gemakkelijk van de ene plaats naar de andere manoeuvreren. Een andere vernuftige manier om de transportwagentjes over het terrein te vervoeren was die met behulp van een lier. Aangezien de houtloodsen grotendeels geheel langs de zuidrand van het terrein waren gesitueerd, had men een lange rail aangelegd, die van west, de Zwarteweg, naar oost liep, waaraan schuurtjes ondertussen een electromotor erin, die een lange kabel aandreef. Lorries op deze rail konden vanuit de evenwijdige met de rails gelegen loodsen met hout beladen worden en door middel van de kabel in oostelijke richting omhoog getrokken worden. Evenwijdig aan deze rail, en

die veel wendbaarder en flexibeler waren.

Delangeloodsaan de zuidzijde van het terrein grensde aan het gebied van de Chemische Fabriek Rhenus, ook wel bekend als 'De Zeepfabriek'. Vlak achter de zes loodsen en de grote ketels waarvettig stoom uitkwam. Deze stoom liet een laagje vet op het hout achter en dat was een ramp, want daardoor werd het hout tegeladen paktend walsen van de houtbewerkingsmachines de planken niet. Men moest die lange houtloods daarom goed afschermen tegen de afgeblazen stoom van de buurman.

Ophet oostelijk deel van het terrein, langs de Grebbeweg, was een grote volkstuin aangelegd, waar het personeel gebruik van mocht maken. Bertus van de Haar heeft de afrastering langs de Grebbeweg aangelegd, in 1945 nog. Geheel tegen de oostgrens aan stond een primitieve plee, een groot rechthoekig gat met een balk erover en afgeschoten met planken. De inhoud van deze 'beerput' werd regelmatig over de grond van de volkstuin verspreid. De volkstuin is in 1962 opgeheven, toen de grote loods hierop werd geplaatst; dat is dus gebeurd onder Jongeneel. Aan de andere kant van het terrein langs de Grebbeweg, tussen de drie woonhuizen 10, 12 en 14, en het hoekhuis met de Zwarteweg (Grebbeweg 2-4), was vroeger een boomgaardje, in gebruik bij de aandeeloverkant wonende zoon van Barend van Ommen. Toen het dubbele woonhuis 6-8 werd gebouwd

Jan van Laar met de Dodge-truck, Aart van der Meiden met de nieuwe Daf, ca 1960.



verdween ook deze boomgaard.

HET SPOOR

In september 1944 is de spoorbrug over de Rijn verwoest en kon de spoortreinniet verder dan tot Rhenen komen. De oude spoorlijn liep vóór de oorlog van Amersfoort over Veenendaal, Rhenen tot Kesteren. Vandaar kon men doorreizen naar Keulen.

Na de oorlog werd voor het houttransport gebruik gemaakt van de spoorlijn vanuit Amersfoort, die bij het Station Rhenen doodliep. Deze lijn werd toen nog uitsluitend voorgoederen vervoer gebruikt. Van Gend & Loos regelde het vervoer van af het spoor; de bekende Evert van Veenendaal was hier de bedrijfsleider.

Begin 1965 heeft de toen een jaar in dienst zijnde directeur W.G. Hulsmans besprekingen met de N.S. gehad, omdat er sprake was van opheffing van de spoorlijn. Er waren toen nog maar drie bedrijven die van het spoor gebruik maakten: in Woudenberg-Scherpenzeel was het de Heugafelt-fabriek waar kunststof vloertegels werden gemaakt, de handelinoud ijzer van De Ruiter in Veenendaal en dus 'De Stoomhamer'. Het bleek hem toen dat er reeds plannen klaar lagen voor een nieuwe lijn voor personenvervoer vanuit Utrecht, die in 1980 gereed zou moeten komen. Door tegenwerking van Leersum werd het uiteindelijk in 1981 voordat deze verbinding met Utrecht kon worden geopend. Toen de goederenlijn vanuit Amersfoort definitief opgeheven was werd het houttransport verzorgd met de auto, die vanaf 1957 over de nieuwe verkeersbrug over de Rijn naar het spoorstation in Kesteren kon rijden om daar het hout te laden.

Het transport van het hout geschiedde aanvankelijk dus vanuit Amersfoort met de trein, die dangelost werd op het emplacement langs de Zwarteweg, en later voor al ook met de auto. De timmerfabriek bezat twee diepladers die vanuit de Grebbeweg het terrein opredenviade hoofdtoegangsweg, die tussen de drietegenelkaar aangebouwde woningen en het kantoorgebouw in lag. Men reed dan viade achterkant van het terrein, dus bij de Tapijtfabriek Van Wijngaarden weervan het terrein af en men kwam uit op de Vogelenzang.

Langzamer hand kreeg het transport over de weg de overhand. Er volgde een tijd waar in de schepen met hout via het Amsterdam-Rijnkanaal naar de Proton-haven in Utrecht voeren, waar het hout per auto verder werd vervoerd. Hier heeft Job Baars nog een tijd gewerkt. Nog later kwam de schepen niet verder dan Amsterdam.

Op 18 maart 1960 heeft de onderneming een andere



Op een receptie zien wij mev. van Laar, J.A. van Laar, Job Baars, Stef Drost, Evert Visee en Wim Rebergen

rechtsvorm gekregen en daarna mee ook een andere naam. In het Staatsblad nr. 1256 van dat jaar verscheen de aankondiging dat was opgericht de Naamloze Vennootschap N.V. Industrie- en Handelsmaatschappij De Stoomhamer, voorheen firma H.A. van Ommen, te Rhenen. De stichters hiervan waren Hendrikus Albertus van Ommen en Jan Gerrit van Ommen, beiden fabrikant te Rhenen.

JONGENEEL

FOTO BOVENAAN RECHTERPAGINA UIT 1948.

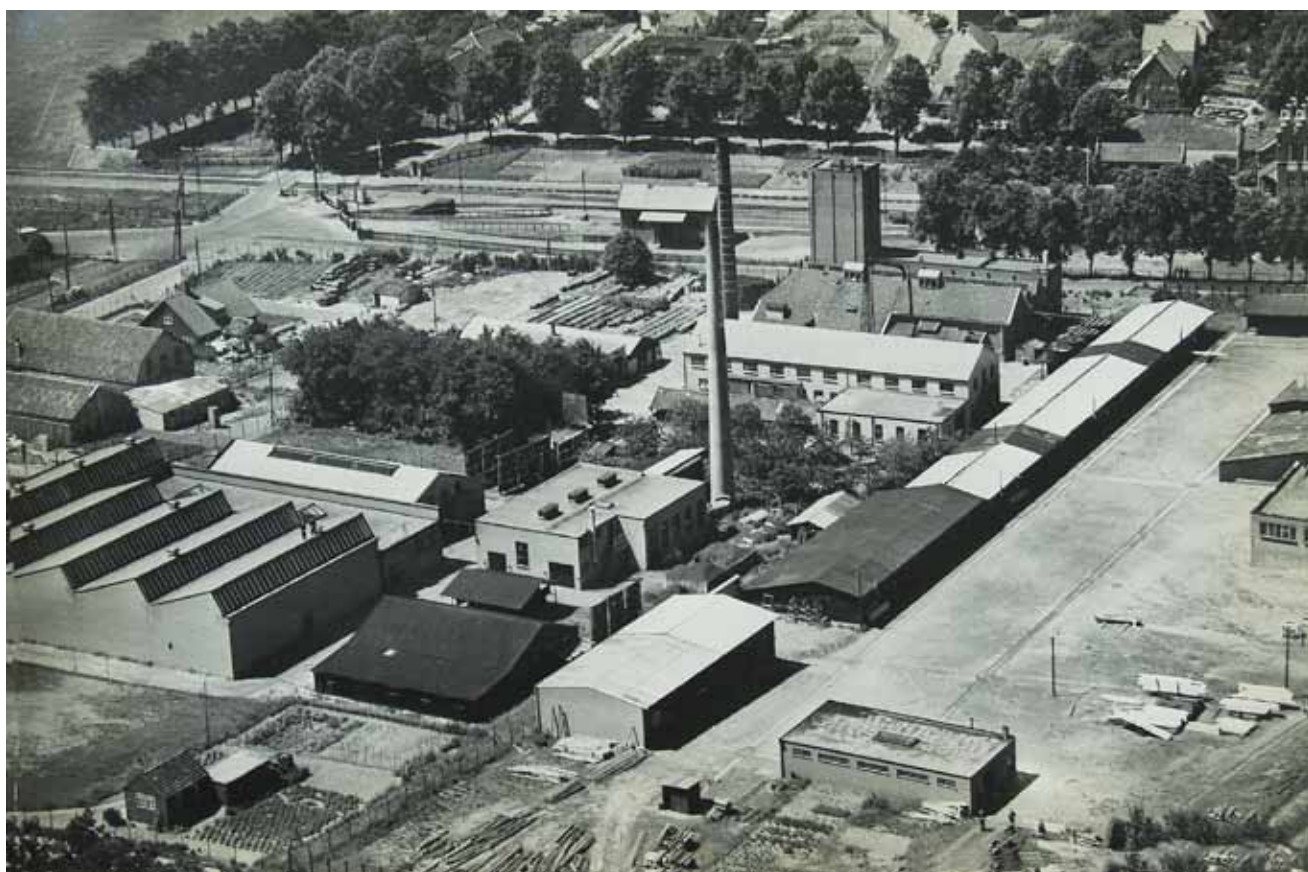
Delangerond houten palen die ophet terrein liggen, rechts van de zagerij, behoort tot de houthandel van Vanden Brink, die later van het terrein vertrok. Hij woonde in de Emmalaan.

Vlakboven de zagerij (het midden van de foto) is de poepdoos zichtbaar onder de zagerij de wagenloods. Rechts van de zolderloods bevond zich het schuurtje, waar in de lier was ondergebracht die de wagentjes het terrein optrok. Op het kaal terrein rechtsboven kwam later de fabriek van rijsttafelproducten van Go-Tan. Thans staat hier het installatiebedrijf van Dikkenbergen Van de Kraats. Geheel bovenaan, links van het midden, stond de loods van de kolenhandel van De Kruijff. Net onder het midden stond de tapijtfabriek van Van Wijngaarden. Geheel onderaan loopt de Vogelenzangweg.

FOTO RECHTERPAGINA ONDER UIT 1948.

Op deze foto zijn rechts de twee parallellopende rails zichtbaar. De meest zuidelijke rail (links) begint rechtsboven bij de laatste loods, er staat een lorrie met planken bij. Midden onder is het schuurtje te zien met de electromotor die het kabeleindemotopwinden. Vlak voor het schuurtje, tussen de zagerij rechts en de loods links, is een draaischijf te zien die het transport van de wagenloods naar de zagerij mogelijk maakte en nog iets verder is een tweede draaischijf te zien, die via een rail is verbonden met de derde draaischijf rechts, die in de noordelijke rail was aangebracht. Rechts van deze draaischijf staan de twee lorries met witte planken, die op de andere foto (3) bij de truck met oplegger staan.

De beide schoorstenen behoorden bij de Chemische Fabriek Rhenus. Links, met de sheddaken, de tapijtfabriek van Van Wijngaarden.



Niet lang daarna werd het bedrijf overgenomen door de firma P.H. en J. Jongeneel uit Utrecht. Directeur werd H.W.F. Scholte, die in 1964 werd opgevolgd door W.G. Hulsman. Jongeneel bezat meer bedrijven, onder andere de timmerfabriek Bouters in Bergambacht. De toename in grootte en ook de tijd brachten het mee: er kwam een Centrale Ondernemingsraad. Hierin had onder meer zitting Stef Drost.

In 1963 was de enorme fabriekshal neergezet langs de Grebbeweg. In de latere jaren werden hier geene deuren en kozijnen e.d. meer gefabriceerd, maar was de verwerking van schrootjes de belangrijkste activiteit van 'De Stoomhamer'. Er werd dus vrijwel niets meer zelf gemaakt. Deze schrootjes werden per trein aangevoerd, ze zijn nooit per schip in Rhenen afgeleverd. Schrootjes van Parana-pine maakten voor 80% deel uit van de omzet. De schrootjes werden in de woningbouw gebruikt als wandbekleding en ook voor de betimmering van plafonds. Langzamerhand werd de schrotenopstandaard lengtes uithet land van herkomst aangevoerd, reeds voorzien van spanning en velling. Het streven indielanden was om de toegevoegde waarde zoveel mogelijk in eigen land te laten plaatsvinden.

Een ander soort coniferen hout, Chila Alerce, maakte ongeveer 20% van de omzet van 15 miljoen gulden uit. De grootstehoutleverancier was Sibisai in Brazilië. 'De Stoomhamer' kocht er het hout per 200 m³, vrijwel uitsluitend voor het gebruik als schrootjes. De planken waren standaard 5,50 m lang, maar er werden ook kortere maten geleverd. Een nieuwere houtsoort was Merantie, dat uit Malakka kwam, maar ook het veel zwaardere Merbau werd toegepast, vooral bij grotere kozijnen, maar dat was nog in de tijd dat er kozijnen en dergelijke werd gemaakt. Vuren hout en grenen waren gewoonlijk afkomstig uit Scandinavië.

Het hout kwam in grote bij elkaar gebonden bundels aan. 'De Stoomhamer' had zelf een goede verpakkingsmethode ontwikkeld, waardoor het hout tijdens het transport weinig te lijden had. Typerend voor "niet in verpakking", maar "in bundels" vervoerde planken waseen kleurcode op de kopse kant van de bundel. Dit heet een *connossement*, een herkenningsteken waardoortijdens laden en lossen van scheepslading gemakkelijk te zien is, waardelading naar toe moet. Voor 'De Stoomhamer' waren de kleuren rood, witenblauw. Het geleverde hout moest eerst gedroogd worden. Dit gebeurde in speciale droogkamers met behulp van warmelucht. Men had ontdekt dat, door de lange planken in V-vorm te stapelen, de droge lucht zich veel effectiever door de stapelshout heen kon verspreiden en ditscheelde in droogtijd weleen maand! Een bijzonder bouwwerk op het terrein was het mothok. Mot is de betiteling van zaagsel of houtkrullen. Bij de bewerking van hout komt er nu eenmaal veel afval vrij en vooral de vierzijdige pennen boorgaf veel houtkrullen af. Dithoutafval werd in het mothok verzameld en een vrachtwagen die juist onder dithok door kon rijden,

voerde het af. Dit ging gewoonlijk naar 'De Vezelpers' in Nieuwpoort, waar spaanplaat van werd gemaakt. Toch werd ook wel mot gestookt voor eigen gebruik, hiervoor had men een speciale motkachel. Dit was een uitkomst, want het kon in de werkplaatsen barkoud zijn in de winter. Baas Henk kwam op zo'n ijskoude dag eens binnen en zei: 'Het is helemaal niet koud, hè?' Er werden ook veel krullen naar de boeren in Achterberg gereden. Dit werd gedaan door de krullenwagen, een van de vrachtwagens van het bedrijf. Het kwam ook regelmatig voordat boeren uit Achterberg met een boerenkar zelf mot kwamen ophalen. Ze gebruikten dit om in varkens- en kippenhokken te strooien. Ze waren echter niet zo blij met de krullen van Merbau-hout. Dithout brandde ook slecht in de motkachel en gaf heel veel rook, dat soms de hele Grebbeweg in de mist zette.

Er werd zo hier en daar ook wel aan bedrijven in Rhenen geleverd. Zo gingen er regelmatig platen hardboard naar de zaak van Quint Woninginrichting, die hiermee de vloeren strak maakte voordat er tapijt of zopmoest worden gelegd.

CRISIS

In 1974 volgde de grote recessie na de z.g. Oliecrisis. Het gevolg was dat de vestiging in Rhenen eind 1975 moest sluiten. De werkzaamheden waren namelijk flink afgenomen, mede omdat in de landen waar het hout vandaan kwam, steeds meer zelf de afwerking ervan ter hand werd genomen. In Brazilië bijvoorbeeld mocht men geen grondstoffen meer uitvoeren en dat hield in dat in Rhenen de fabricage van schroten, toeneen belangrijk product, vrijwel stilkwam te liggen, en men alleen nog maar de verkoop van dat product ter hand kon nemen. Ook de nieuwe aanvoer- en opslag technieken van gezaagd hout, waaraan een sterke concurrentie in bestond, waren dus danig dat men geen noodzaak was dubbel werk te voorkomen en de opslag van hout op zomin mogelijk vestigingen van het bedrijf te laten geschieden. De vestiging Rhenen, met 2 ha grond, werd opgedoekt en verkocht ten behoeve van woningbouw. De werkzaamheden verdwenen dus uit Rhenen. Het grote opslagterrein in IJsselstein, 15 ha, werd opgeheven en er zou een nieuwe villawijk ontstaan: Eiteren. Alles werd geconcentreerd in de vestiging Utrecht, die weliswaar met 12 ha leefbestaan, maar het personeel moest worden ingekrompen van 1200 naar 700 man. Wel heeft de grondverkoop veel geld opgebracht.

Delangeloodslang de Grebbeweg op het Rhenenseterrein werd na de verkoop afgebroken en kon op Remmerden weer worden hergebruikt door de timmerfabriek van Vande Zandschulp. Ophet achtergebleven betonnen fundament langs de Grebbeweg staan nu de gevels van de woonhuizen 18a-28. Van de Zandschulp was afkomstig van de timmerfabriek van Plant, die weer de opvolger was van de timmerfabriek van H. en W.A. van Hoogdalem. Deze fabriek, de Timmerfabriek Grebbe, dieten over het complex van 'De

Stoomhamerlag, werd neergezet rond 1920 en bevond zich op de hoek van de Grebbeweg en de Tuinlaan.

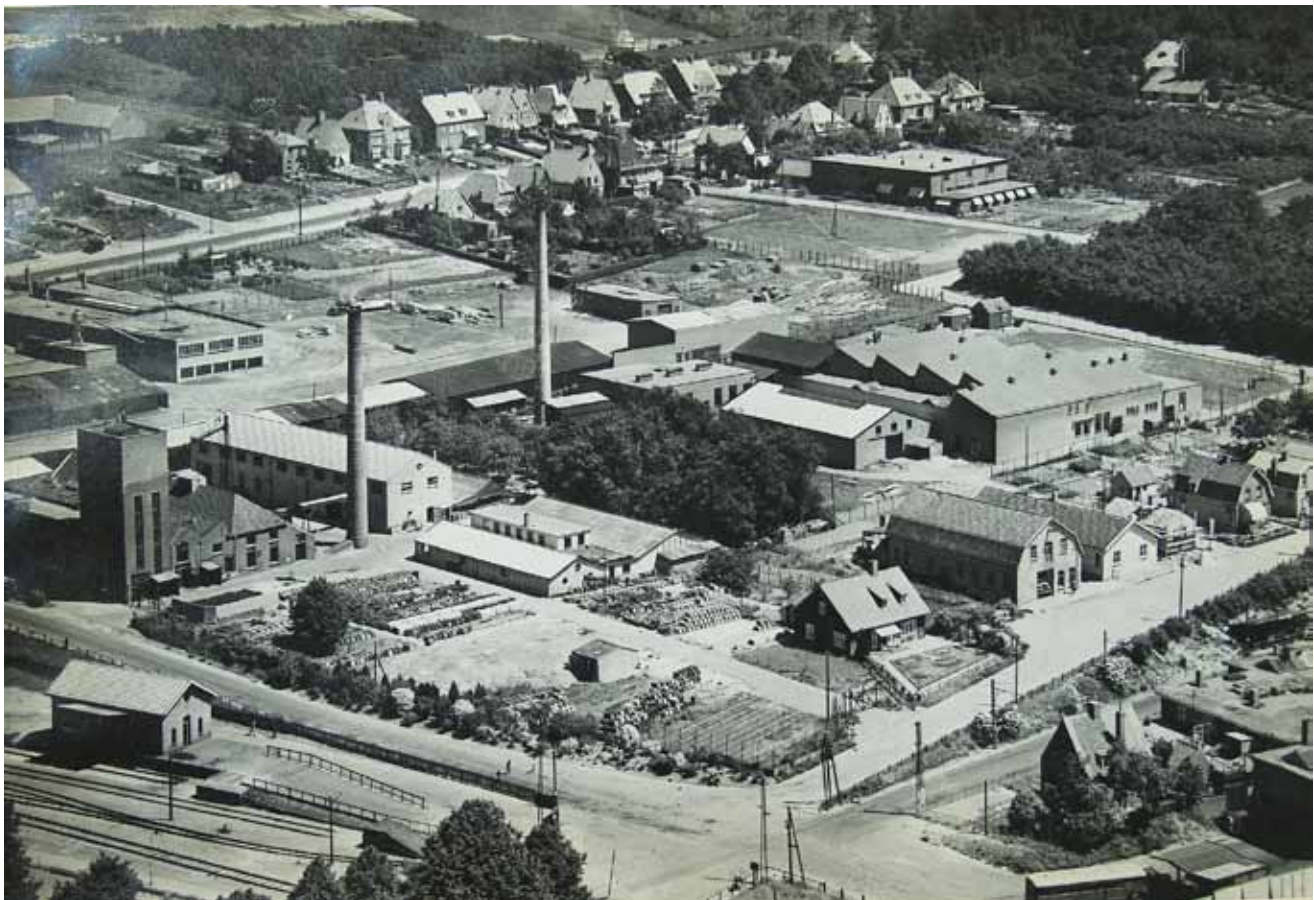
Het terrein van 'De Stoomhamer' was betrekkelijk groot. Nadat de fabriek was gesloten en de grond was verkocht, kon op het terrein, dat voorheen plaats bood aan het kantoor met de kantine en de grote loods, alles langs de Grebbeweg gelegen, woningbouwplaats vinden: hier staan thans 12 woon-eenheden: de nummers Grebbeweg 16 t/m 28. Een deel van de woningnaande Majoor Landzaatweg staat op voormalig grondgebied van 'De Stoomhamer', waarna niets meer van terug te vinden is. Ook de buurman, de Chemische Fabriek Rhenus, werd afgebroken. Hier werd in 1997 het overige deel van het plan Grebbekwartier Zuid uitgevoerd met 59 en latere nog eens 6 woningen. Tenslotte is op het terrein van de voormalige Tapijtfabriek Van Wijngaarden niets meer van de vorige activiteit te merken. Hier staan thans twee appartemententorens.

GEGEVENS EN BRONNEN

FOTO UIT 1948

Geheel links, net boven het midden, is het mothok, een silo voor zaagsel, zichtbaar. Een schuin naar de fabriek lopende pijp zoogd het zaagsel het mothok in. Het mothok werd ook weldomt bunker genoemd. Het werd later verplaatst naar de oostelijke kant van de fabriek. Net boven de linkerschoorsteen (van de Rhenus) staat een truck met oplegger klaar om hout te lossen. Links ervan staat een weelorry, die reeds met hout beladen is. Dit naar de houtloodsen moet worden vervoerd.

Rechtsonder bevond zich de remise van de tramlijn, later het busstation van de NBM, weer later Connexion. Boven, rechts van het midden, is de meubelfabriek van Koekoek zichtbaar.



Interviews met vele oud-medewerkers.

De informatie en het beschikbaar stellen van foto's was onmisbaar voor het samenstellen van dit overzicht. Ik dank hen daarom allen zeer. Het waren vaak bijzonder gezellige bezoeken. Ik denk dan aan Job Baars (I), Steven Drost, Bertus van de Haar, W. G. Hulsman, Karel de Kruijff, Joke Swenker-van Ommen en enkele anderen;

Bouwvergunningen Gemeentearchief Rhenen;
Eigen fotocollectie.

Machines

Werfpersoneel: Driekus Randewijk
Abdessaal Schuurman, Pipo en G. Leestemaker
Henk van de Waal (lintzaag)

Afschrijvers

Job Baars I
Stef Drost
Bertus Kramer
Anton van Roekel
J.H. de Ru

Timmerlieden

Job Baars I ('de Lange Job')
Job Baars II
Jan van Ballegooijen
Jos Beekhof
Stef Drost
Geert Grovers
Ab Keuken (kwam van meubelfabriek 'De Specht')
Peter ?
Wim Rebergen
Toon van Walbeek
Herman Zeilmaker
Aart Ziermans

Chauffeurs

Jan de Graaf
Aart van der Meijden ('de Lange Boer')
Arie de Kruijff (portier, slijper, heftruck)
Jurri Kuiper maat, hulp
Jan van Laar ('de Schielik')
Evert Visee maat, hulp
'Luie' Kees (terreinknecht)

Diversen

Henk van Ginkel ('de Muis')
Bart Veenendaal zoon Bepwaren expert trappenmaker
Hans Snijders



Burgemeester Bosch van Rosenthal en de familie Rebergen. Wim wordt op 21 september 1965 onderscheiden als lid in de orde van Oranje-Nassau



Baas Hendrik in gesprek met Arie de Kruijff



Bertus van de Haarmet zijn familie ter gelegenheid van de ontvangst van de gouden Stoomhamerspeld. rechts J.A. van Laar



Arie de Kruijff, Frans Tanis en Piet Versteeg. Ook Arie ontvangt de gouden Stoomhamerspeld

Links Barend, naast Johan met zijn vrouw Mien. Rechts het echtpaar To van Ommen



De gouden Stoomhamerspeld





Architect A.A. (Toon) van Ommen

Opening van de garage van Barend van Ommen



Vlnr. Ans Diener, Coba van Laar, ?.



Albertus Bouman, vertegenwoordiger van De Stoomhamer in 1961

De heer Hulsman spreekt Rijk van Daalen toe



Links Johan van Ommen en Barend bij de opening van de garage in Wageningen



HOUTHANDEL EN TIMMERFABRIEK

„DE STOOMHAMER”

FIRMA H. A. VAN OMMEN - GREBBEWEG - RHENEN

Oud briefhoofd van De Stoomhamer



De beide diepladers van De Stoomhamer tijdens de brugfeesten in 1957

Abdeslem geeft instructies aan Achmed en Pipo



De Lange Job rust even uit







Een bevrijdingsoptocht draait vanaf de Grebbewegde Candialaan in. Vindt dat plaats op demagische datum 05-05-'55? Op de achtergrond is een deel van timmerfabriek De Stoomhamer te zien. Collectie: J.G. Koekoek]



Bij de vlakbank

Deel van het kantoor van De Stoomhamer anno 1960



Driekus Randewijk wordt onderscheiden



Jaarverslag 2010

Op 20 mei 2010 woonde een groot aantal (bestuurs-) leden in het kerkgebouw van de Nederlandse Protestantse Bond De Vlam de herdenkingsdienst bij van ons ere lid H. E. (Hans) Dekhuijzen die op 15 mei was overleden. Een tweede gang naare herdenkingsdienst was er op 5 oktober 2010 naar het Zending Diaconessenhuize Amerongen waaronser ere lid mevrouw Ch. H. Delfin-van Mourik Broekman, overleden op 29 september, werd herdacht.

Ons bestuurslid H. B. (Henk) Gieszen werd tijdens de lezingavond van 24 februari 2010, in het bijzijn van familie en vrienden, verrast met een koninklijke onderscheiding. Burgemeester drs J.H.A. van Oostrum spelde hem de versierselen op van lid in de Orde van Oranje Nassau.

Op 17 maart 2010 vond de Algemene Ledenvergadering plaats die bezocht werd door 45 leden. De heren Doorman en Strous waren herkiezbaaren werden herbenoemd. Het verslag zal met de convocatie voor de ALV in maart 2011 worden meegestuurd.

Ons ledental per 1 januari 2010 van 571 betalende leden (er zijnd daarnaasteendertigtal ruil-c.q. gratisabonnementen met zusterverenigingen, media, bibliotheke n.d.) is gestegen naar 581 per 31 december 2010.

De gebruikelijke zes lezingen werden weer gehouden:

- * 19-01 / H. Dekker sprak over 'De Kruidenfabriek', >100 pers.
- * 24-02 / M. Schoemaker vertoonde 'Oud Rhenen in films', ca. 170 pers.;
- * 17-03 / Prof. dr. W. van de Berg sprak over 'Rederijkers', ca. 55 pers.;
- * 16-09 / Historisch Café. B. Huiskes vertelde over de overeenkomst tussen 'De Situla' in Rhenen en Oss, waarna onslid J. Bosch verhaalde over 'Bekende Rhenenaren', ca. 35 pers.
- * 20-10 / mw J. Hondersuit Dodewaard hield een deskundig verhaal over 'De geschiedenis van het Ingense Veer', ca. 57 pers.
- * 16-11 / J. van Oeveren uit Veenendaal sprak over 'Op den klein stationnetje ...', een verhaal over het railvervoer in onze regio, ca. 75 pers.

De bezoekersaantallen varieerden: bij de lezing van Dekker waren vele oud-werknemers van de kruidenfabriek aanwezig. Schoemaker trok met zijn oude films buitengewoon veel geïnteresseerden, terwijl de gelijkijdige uitreiking van de KO aan Gieszen eveneens bijdroeg aan het grote aantal toehoorders. Het onverwacht lage aantal toehoorders bij het Historisch Café was wellicht het gevolg van het feit dat de aankondiging hiervan al in mei plaatsvond via de Nieuwsbrief. De twee laatste lezingen werden daarom ook via e-mail aan de leden bekend gemaakt, hetgeen resulteerde in het aantal belangstellenden dat wij gewend zijn. Deze herinnering op korte termijn zal ook in de toekomst

worden gedaan. Het effect zal echter pashet grootst zijn als alle leden hun mailadres hebben doorgegeven.

Op 21 april 2010 vertrokken 34 leden, onder leiding van H. Dekker, voor een geslaagde excursie naar het Römer Museum met de Romeinse Thermen in Xanten, en het Nederrijns Museum in de bedevaartplaats Kevelaar.

De redactie van Oud Rhenen verzorgde weer drie edities van ons tijdschrift. In de loop van het jaardiscussieerde het bestuur uitgebreed over de vormgeving van het blad en de financiële consequenties daarvan. Besloten werd om per januari 2011 over te gaan op een A4-formaat. De voorbewerking en delay-out werd door B.W. van Laar en J.M.D. Doorman uitgevoerd zodat de kosten zelfs verminderen. Een financiële commissie zal daarenboven zorgen voor advertentie-inkomsten. De plannen om de naam van onze vereniging, en in het verlengde daarvan ons tijdschrift, te wijzigen doordat ook de plaatsen Achterbergen Elst te laten doorklinken werden in de ALV van 17 maart 2010 niet door de leden overgenomen. Op het voorblad van Oud Rhenen zullen echter vanaf januari 2011 de wapens van Elst en Achterberg, ontwikkeld door onze heraldiek-expert De Jong, prijken.

De Nieuwsbrief is in november voor het laatst verschenen. Uit kostenoverwegingen is besloten mededelingen voortaan via e-mail te verspreiden en als in leg vel bij het tijdschrift meete sturen ten behoeve van die leden die niet over e-mail beschikken of hun mailadres niet willen prijsgeven.

Vanaf de bestuursvergadering van 12 april 2010 wonen de heren N.G. van den Oosterkamp uit Elst (U) en A.P. de Ridder uit Achterberg de vergaderingen alstoehoorder bij om kennistenemen van water zoals speelt in de vereniging, de eerste namens de werkgroep Elst (U) / Remmerdem, de tweede namens de werkgroep Achterberg. In beide kernen van de gemeente ontplooiend de werkgroepen activiteiten, waaronder lezingen in de resp. dorps huizen. De Werkgroep



De Haventempel was op het Capitool na de grootstetempel in Xanten. Het is niet bekend aan welke godheid hij was toegewijd. Zijn naam kreeg hij naar zijn ligging van de opgravers (foto H.L. Westendorp, Rhenen).

Elst(U)houdt zich onder andere bezig met het behoud van de schoorsteen van de voormalige steenfabriek.

De Commanderij heeft zijn nut bewezen. Ieder dinsdagmorgen verzamelt zich een groep van 20 à 25 personen in de Kembo-zaal om gezamenlijk afbeeldingen te becommentariëren, waarna de op deze wijze verkregen gegevens later in de week worden gebruikt door de Digitale Beeldbank Rhenen. De WAR komt op de donderdagmorgen bij elkaar, Virtueel Rhenen houdt zijn werkzaamheden en overleg meestal op de maandagavond, op welke avond ook de bestuursvergaderingen plaats vinden. De werkgroepen Genealogie en Dialect/ Oral History doen er hun werk en externe groepen als de Stichting Cuneragilde houden er hun overleg.

Desamenvoegingen beschrijving van de bibliotheken van museum Het Rondeel en de Historische Vereniging vonden voortgang. Op dinsdag-, woensdag- en donderdagmiddag vond Mandy de Jong hier haar werken jammer is het dat zij in oktober vertrok. De afrondding van het werk is nu geheel op de schouders van mw A. Pilkes-van Delft terecht gekomen.

De financiering van ons onderkomen baart het bestuur onverminderd zorgen. De gebruiksvergoeding die de gemeente ons heeft opgelegd ligt ons zwaar op de maag. Als wij naar onze zusterverenigingen in de directe omgeving kijken, voelen wij ons financieel benadeeld.

Ons gebruikscontract dataan hette einde van dit jaar zou eindigen is stilzwijgend verlengd. Wij verwachten dat wij, alser door de gemeente besloten worden genomen om trent de herontwikkeling van het museum en de inrichting van het museumkwartier, een passende ruimte zullen krijgen aangeboden om de nauwe samenwerking die eernualismet het museum te continueren.

Onze financiële positie is niet gunstig te noemen. De normale exploitatie-uitgaven zoals de kosten voor Oud Rhenen, de zingen en het secretariaat kunnen zoals altijd in de hand worden gehouden. De exploitatiekosten van De Commanderij zijn echter hoog en alleen dankzij een subsidie van de Stichting Gebroken Lente slagen wij erin het

De maquette in museum Het Rondeel (coll. W.H. Strous, Rhenen)



jaar zonder verlies af te sluiten. Het bestuur heeft een aantal bestuursleden en enkele externen deskundigen gevraagd als Financiële Commissie plannen uit te werken om inkomsten te genereren.

Het project van de Digitale Beeldbank Rhenen, waarvoor de provincie een subsidie van € 10 000 heeft beschikbaar gesteld, verloopt naar wens en zal naar verwachting in het voorjaar 2011 afgerond kunnen worden. Nieuwe plannen liggen alweer op de plank. Als afgeleide van het DBR-project zal begin 2011 onze nieuwe website gestart kunnen worden.

De Werkgroep Virtueel Rhenen is bezig met het ontwikkelen van een virtuele wandeling door het voormalige Koningshuis, uitvoerend door externen deskundigen, waarvoor al 75% van de financiering beschikbaar is.

Onze vertegenwoordiging in externe commissies d.i.s voortgezet. In maart 2010 ontvingen de heren Gieszen en Van Ommeren in De Commanderij de zustervereniging en uit de omgeving, die onder voorzitterschap van de voorzitter van Oud Veenendaal één- of tweemaal per jaar bij elkaar komen om elkaar te informeren en van elkaar te leren.

Strous vertegenwoordigt ons in de Begeleidingscommissie Museum Het Rondeel, die helaas slechts sporadisch bijeenkomt, en in de Stuurgroep die de herontwikkeling van Het Rondeel begeleidt. Nabij een jaar overleg heeft de gemeentelijke werkgroep een aantal scenario's aan de Stuurgroep overlegd. Uit deze scenario's heeft de Stuurgroep één gekozen en aanbevolen aan het College van B&W, die dit heeft aangeboden aan de Raad. De Raad is in haar vergadering van 16 november 2010 hiermee akkoord gegaan. De werkgroep werkt dit scenario nu verder uit, ook wat betreft de financiële consequenties. Vóór de zomer 2011 moet de klus geklaard zijn en kan er verder gepraat worden over o.a. de juridische status van het museum.

Ons lid A. P. J. M. Maas vertegenwoordigt ons in de gemeentelijke Monumentencommissie, onze voorzitter W. A. van Ommeren in de Open Monumentendagen H. B. Gieszen in de Stichting Cuneragilde Rhenen en de Stichting Beiaard Cuneratoren Rhenen. Mw Bultje en de heren Deys, Maas en Strous vormen het bestuur van de Stichting Publicaties Oud Rhenen. Mw Bultje en de heren Deys, Van Drunen, De Jong en Strous zijn de bestuursleden van de Stichting Vrienden van museum Het Rondeel

Zoals alle jaren gebruikelijk heeft de vereniging overall waar dat te pas kwam haar gezicht laten zien. Wij waren vertegenwoordigd op Koninginnedag met een kraam op de Oranjestad. Onze aanwezigheid daar, evenals op de zaterdag 12 juni georganiseerde Cuneradag, is vooral bedoeld voornamelijk bekendheid en ledenwerving. Ook op Open Monumentendag waren wij aanwezig. Bij alledrie 'markten' is Gieszen de onmisbare aanwezige.

In oktober was er de landelijke Week van de Geschiedenis met als thema 'Land en Water', een thema waar Rhenen zich makkelijk bij kon aansluiten door de ligging aan de



Tableau vivant naar schilderij van F. Hart Nibbrig van 1908, uitgebeeld door Toneelgroep De Hucht uit Rhenen (coll. W.H. Strous, Rhenen)

Rijn. Doorman en Strous zorgden voor de organisatie. Vooreenaantal activiteiten, en voor de communicatie en PR, werd aansluiting gezocht bij wat de cultuurscout van de provincie Utrecht organiseerde. In samenwerking met de Historische Kring Kesteren e.o., de Toneelgroep De Hucht ende Werkgroep Milieubeheer Rhenen werd een fietsroute tussen Rhenen/Kesteren en Ecken Wiel/Amerongen, een 'Rondje Pontje', uitgezet over drie ponten, waarbij voor Rhenen de fietspont uit Rheden werd gehuurd.

De Week werd op zaterdag 16 oktober 2010 geopend door op de drie kerktorens van Rhenen, Wijk bij Duurstede en Vianen een flare af te steken. In Rhenen gebeurde dat in aanwezigheid van burgemeester Van Oostrum. In het Rondeel stonden prachtigemaquette van het voormalige Rhenense station opgesteld en in de hal van het gemeentehuis hadden de heren Deysen, Schoonhoven een tentoonstelling van vierkaarten en foto's georganiseerd.

's Middags was er een bootexcursie naar het stuwcomplex bij Amerongen. Onderweg werden verhalen voorgelezen uit een schrijfproject, dat was opgezet door de cultuurscout. 's Zondags was er in de gerestaureerde voormalige steenfabriek De Bosscherwaarden bij Wijk bij Duurstede een fototentoonstelling 'Van Waterweg tot Wetlands', waaraan ook de Rhenense Fotoclubb Stichting meedeed. Op woensdagavond hield mevrouw Honders uit Dodewaard haar verhaal over het Ingense veer.

Op vrijdagavond organiseerde de Stichting Beiaard Cuneratoren Rhenen een beiaardbespeeling met eigen composities van de beiaardier over het Week-thema een be-

klimming van de toren voor belangstellenden/luisteraars. Op de Rhenense Fietspont werd op de laatste zaterdag, 23 oktober, door De Hucht het schilderij uit 1908 van F. Hart Nibbrig uitgebeeld en op drie plaatsen werden informatie-tenten ingericht om het Week-thema 'Water en Land' toe te lichten.

Als laatste activiteit in dit gezellig drukke jaarkandepresentatie van het MIP-boek van Henk Deys worden genoemd. De vereniging had hier geen enkele bemoeienis mee, maar er werd al jaren reikhalzend uitgezien naar dit naslagwerk van in onze gemeente aanwezig monumenten. Op woensdag 8 december 2010 werd het eerste exemplaar van 'Rhenen, geschiedenis en architectuur' door de voorzitter van de Stichting Publicaties Oud Utrecht uitgereikt aan burgemeester drs. J.H.A. van Oostrum na een toelichting door de auteur. Ons verenigingslid/vertegenwoordiger in de Monumentencommissie, de heer A.P.J.M. Maas, hield een deskundige inleiding.

Een jaarverslag dient drie doelen: 1) als verantwoording van het bestuursaanbevelen voor het gevoerde beleid, tezamen met het financiële verslag; 2) als bewijs van de activiteiten voor het belangstellendenageslacht; 3) als overtuigingskracht voor externe geldverschaffers voor de veelheid aan activiteiten die de vereniging uitvoert voor de Rhenense samenleving.

Dit jaarverslag voldoet aan alle drie doelen.

Rhenen, december 2010
Willem H. Strous, secretaris

Stichting 'Vrienden van gemeentemuseum Het Rondeel te Rhenen'

INKOMSTEN	€	UITGAVEN	€
Donaties 2010	1.646,50	Kamer van Koophandel 2010	26,14
Rente	44,43	Kosten betalingsverkeer	40,92
		Secretariaatskosten	142,05
Bijdrage Stg Beelaerts van Bloklandfonds	3.000,00	Aankopen:	
		– Otto Elias, schildelij	100,00
		– P. Schipperus, schildelij	6.000,00
		– C. Verhaaf, maquette	1.200,00
		– 2 tekeningen Garms	197,50
		– Dieperink, ets	94,50
		– Ditta vd Bosch, tekening	67,50
		– Knikker, schildelij	306,75
	4.690,93	Kosten 2 presentaties	346,96
	<hr/>		<hr/>
	4.690,93		8.522,32

01-01-2010 Saldi	6.740,34	19-12-2010 Saldi	2.908,95
	<hr/>		<hr/>
	11.431,27		11.431,27
	<hr/>		<hr/>

Rhenen, 19 december 2010

Willem H. Strous, penningmeester

Maquette van het Koningshuis in het gemeentemuseum Het Rondeel



INKOMSTEN	€	UITGAVEN	€
1 × 2009 halfjaar	8,75	3 × Oud Rhenen incl. porti	5.374,86
4 × 2009	90,00	Kosten secretariaat	921,82
6 × 2010 halfjaar	67,50	Kosten bank	124,85
554 × 2010	12.465,00	2 × Nieuwsbrief, incl 1 × porti	1.085,85
3 × 2011	67,50	6 × Lezingen Rhenen	729,50
Verkopen	902,96	2 × Lezingen Elst(U)	49,99
Subsidie Gebroken Lente	1.500,00	Kosten Xanten-excursie	1.868,36
Bijdragen Nieuwsbrief/adv.	1.025,00	Vergoeding Dee Commanderiej	4.392,00
Opbrengst koffiepote Commanderiej	277,44	Expl.kosten De Commanderiej (energiekosten/verzekeringen)	2.467,07
Burendag Grebbeweg	250,00	Kosten Digitale Beeldbank	2.815,12
Giften	737,25	Kosten WAR	78,75
Renten	108,89	Representatie	262,20
Gemeentebijdrage WAR	400,00	Kosten Fin. Administratie	483,80
Subsidie gemeente Rhenen	490,00	Huur Kraam Oranjemarkt	68,43
Bijdragen Xanten-deelnemers	1.916,00	Abonnementen	71,50
Bijdrage CopyRight	250,00	KvK contributie 2010	26,14
Subsidie betr. Cord Otting	7.500,00	Vlaggen t.b.v. onze kraam	204,68
Subsidie betr. Virtueel Rhenen	27.000,00	Boeken t.b.v. bibliotheek	35,00
Subsidies Week v. d. Geschiedenis	9.275,00	Kosten Virtueel Rhenen	11,00
Bijdragen deelnemers WvdG	389,75	Boeken t.b.v. verkoop	2.061,43
		Kosten Week v. d. Geschiedenis	8.202,75
	—————		—————
	64.721,04		31.335,10
Saldi per 01-01-2010	11.199,43	Saldi per 31-12-2010	44.585,37
	—————		—————
	75.920,47		75.920,47

Van de saldi per 31 december 2010 zijn de volgende bedragen geormerkt:

Digitale Beeldbank Rhenen	€ 3.357,92
Cord Otting-project	€ 7.500,00
Virtueel Rhenen	€ 26.989,00
Maand van de Geschiedenis 2010/2011	€ 1.472,00
	<u>€ 39.218,92</u>

Wageningen, 31 december 2010

L.E.G. Bultje – van Dillen, penningmeester