

oud rhenen

TIJDSCHRIFT VOOR DE HISTORIE VAN RHENEN
UITGEGEVEN DOOR DE
HISTORISCHE VERENIGING
OUDHEIDKAMER RHENEN EN OMSTREKEN



BESTUUR

Ere-voorzitter
dr. H. P. Deys

Voorzitter
drs. W. A. van Ommeren
(0318) 47 13 09

Secretaris
W. H. Strous
Bruine Engseweg 25
3911 CJ Rhenen
(0317) 61 40 67

Penningmeester en ledenadministratie
L. E. G. Bultje-van Dillen
Wageningen
Postbank 1211163
(0317) 47 21 29

Logistiek, Ledenwerving en PR
ing. H. B. Gieszen
Bruine Engseweg 40
3911 CL Rhenen
(0317) 61 60 76

Leden

H. Dekker
Rhenen,
(0317) 61 34 12

J. M. D. Doorman
Rhenen,
(0317) 61 32 79

B. W. van Laar
Rhenen
(0317) 61 30 41

Redactiecommissie Oud Rhenen
J. M. D. Doorman
B. W. van Laar

Inleveren kopij
Paardenveld 19
3911 XG Rhenen
b.van.laar2@kpnplanet.nl

Redactie-assistent
E. A. M. Vlak-Derksen

Website
www.oudrhenen.nl

Inhoudsopgave

3. *Lidy Bultje-van Dillen* - Interview met Gijs Baardman d.d. 25 oktober 2010.
6. *Henk van den Hoofdakker* - Wij in de Bonte Koeij, deel 2.
8. *Hens Dekker* - Een eeuw bejaardenzorg aan de Nieuwe Veenendaalseweg.
Mevrouw Campman-de Kroon op de praatstoel.
17. *Willem H. Strous* - Rhenen tussen 1815 en 1940.
I. De periode tot 1885.
28. *Willem H. Strous* - Jaarverslag 2011 Historische Vereniging Oudheidkamer Rhenen e.o.
19. *Willem H. Strous* - Financieel Jaarverslag 2011 Stichting Vrienden van gemeentemuseum Het Rondeel.
32. *Lidy Bultje-van Dillen* - Financieel Jaarverslag HVOR 2011.



COLOFON

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. Reeds eerder was de gemeente Rhenen een wapen verleend op 30 september 1818 bevestigd eveneens door de Hoge Raad van Adel. Op dit wapen toen de drie 'peperbus' torens, zie wapen Achterberg, en aanzienlijke leeuwen in plaats van gewende leeuwen als schildhouders.

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.

Zetwerk: Ben van Laar en Jan Maarten Doorman

Druk: Drukkerij Cunera b.v., Rhenen

ISSN-1384-3338

Interview met Gijs Baardman d.d. 25 oktober 2010

Lidy Bultje-van Dillen

'Het beroep van postbode is door allerlei nieuwe ontwikkelingen drastisch uitgehold. Vroeger had een postbode een verantwoordelijke baan, ging veel met geld om en moest – vanwege die verantwoordelijkheid – bij het aanvaarden van de baan een eed of gelofte afleggen.

Ik zal vertellen wat er vroeger allemaal tot mijn functie behoorde. In 1933 ben ik in een bedstee geboren in de Molenstraat in Rhenen waar nu Blokker is. De meisjesnaam van mijn moeder was Scheffer. Grootvader Scheffer was kleermaker. Ik heb drie broers en één zus. Na de lagere School met de Bijbel (De Rank) heb ik nog een jaar VGLO gedaan. Dat deed iedereen van mijn generatie, omdat in de oorlog te weinig lessen gevolgd konden worden. Na dat jaar ben ik gaan werken bij de firma Koekoek. Maar meubelstoffeerder was niets voor mij. Via mijn oom die bij de Post werkte hoorde ik dat men bij de Post een hulpbesteller zocht. Daarop heb ik gesolliciteerd en ik moest een examen afleggen (aardrijkskunde, een dictee e.d.) In december 1951 ben ik in die functie gaan werken. Ik kreeg een postrijschildje op mijn jas. Pas na een vaste aanstelling kreeg je een uniform.

In april 1952 werd ik opgeroepen om mijn militaire dienstplicht te vervullen en werd ik uitgezonden naar Nieuw Guinea. In juni 1954 kwam ik weer naar Nederland en toen kreeg ik een vaste aanstelling als postbode. Maar eerst moest ik de eed afleggen: 'Zo waarlijk helpe mij God almachtig. Volgens mijn geweten zal ik mijn taak naar behoren uitvoeren.' Een postbode was vroeger een echte vertrouwenspersoon. In die begintijd waren we met 9 postbodes. Toen ik met pensioen ging waren dat er al twintig!

's Morgens om 5.00 moest één man beginnen om de kachel aan te maken. Hij had voor die dag de sleutels van het hek, van de achterdeur en het schildslot van de kluis. Om 5.15 uur begonnen de postbodes van de vroege dienst met het lichten van de brievenbussen in de bebouwde kom. In de buitengebieden werden die brievenbussen later op de dag geleegd tijdens de besteldienst. Vanaf 5.15 uur werd de post gesorteerd. Eerst werd de post voor de grote steden eruit gehaald, zodat die om 5.50 uur met de postwagen (die de post kwam brengen) voor de andere steden kon worden meegevoerd.

Om 6.00 uur arriveerde de ambtenaar en werd de kluis geopend. Dat moest altijd door twee man gebeuren: de ambtenaar en een postbode. Daarna werd de post voor Rhenen gesorteerd. We verdeelden de brieven eerst in de negen wijken van Rhenen. Degene die de wijk De Grebbe had, moest als eerste vertrekken omdat die wijk het grootste was. Daarna nam elke postbode zijn eigen wijk en sorteerde die weer op straat, het zogenaamde instraten. In 'De posthistorie van Rhenen, Elst en Veenendaal' door dr. A. J. de Jong en ir. H. P. Rozema staat op bl. 45 een foto van de bestellerskamer. De



Postbode Gijs Baardman in Achterberg.

post werd in zakken aangevoerd en op een tafel gestort en vervolgens in de wijkbrievenbussen achter die tafel gedaan.

Vanaf ongeveer 8.00 uur kon de post dan over Rhenen verdeeld worden. Men kreeg een zaklantaarn mee, want het was in de winter nog donker. Op de maandagen kon men later vertrekken, want dan was er minder post. De postbodes die een wijk in de bebouwde kom hadden, gingen te voet. De anderen hadden een fiets en soms zelfs een handkar. Jaarlijks werd een geldelijke vergoeding gegeven voor het slijten van de banden en de schoenen!

Niemand had een vaste, eigen wijk. De wijken werden juist vaak over het personeel gewisseld. Het was de bedoeling dat je heel Rhenen leerde kennen.

De karretjes voor de brieven zijn pas later gekomen. Vroeger droegen we de post in een tas die we om onze schouders droegen. De wijken waren bijvoorbeeld de Herenstraat, de onderstad, de stad vanaf de Achterbergsestraatweg, Prattenburgenz. Soms stonden er maar twee huizen en daar moest je dan een heel eind voor fietsen. Met Oudjaar kregen we van veel bewoners wat extra. Bij de familie Sandbrink



De uitnodigingskaart.

werden we altijd half januari binnen gevraagd en dan kregen we een enveloppe met inhoud. Per persoon tien gulden. Bij Het Koetshuis en bij La Montagne kregen we 25 gulden. Ook bij De Kroon, bij Drost, bij Volmer, bij ingenieur Mijnsen kregen we altijd wat. Al die bedragen gingen in een grote pot en dat werd dan onder alle postbodes verdeeld. Als je een kleine wijk had, was je vroeger klaar. Dan moest je om vier uur weer met de avondbestelling beginnen. Vroeger werd in de binnenstad tweemaal per dag de post verspreid. Als je klaar was met je wijk, mocht je naar huis. Velen had daarna nog een bijbaantje. Zo was er bijvoorbeeld iemand die ook nog slachtte.

Bij de Post werkte toen uitsluitend mannelijke postbodes. De sfeer onderling was goed. Ook kregen we regelmatig te maken met controles. Voor het werk in de wijk van de stad stond bijvoorbeeld vier uur. Als wij gingen klagen dat die tijd te krap was bemeten, kwam iemand controleren of dat echt

Met baard v.l.n.r. : Anton van Ingen, Gijs Baardman en Gijs van Ingen. Daarachter Gijs Scheffer, kapper Ries van Ingen met zijn zoon Henk. Links Johan (met bril) en Wim van Ingen.



zo was. Er werd niet gekeken of er veel of weinig post was. Op de donderdagen vrijdag was er altijd veel post, met name door tijdschriften en de weekend bijlagen van de kranten. Later kwam daar ook nog Wehkamp bij. Dan had je een zware tas te sjouwen. Die hoeveelheid kreeg je 's morgens niet in je tas. Er was echter een aantal steunpunten verspreid over de stad, waar in de loop van de dag weer post werd ingelegd, zodat je niet helemaal terug hoefde naar het postkantoor. Dat kon bij iemand in huis zijn, of ergens op een overdekte plek. Iemand van het postkantoor bracht daar met een mand op de fiets de nog te verspreiden post. Dat was weer een speciale dienst. Die man bracht eerst de post voor de steunpunten weg en daarna de pakketpost. Als je pakketten naar een zaak moest brengen, was soms je hele mand al vol voor die ene zaak.

In Rhenen woonde toentertijd een man met een houten been. Soms moest daar een nieuwe voor in de plaats komen. Dat kwam ook gewoon per post!

De expresbrieven werden door de omroeper Jan van Zetten (Jan Jits) verspreid. Vroeger had de rouwpost ook voorrang. Voor die speciale post werd Jan van Zetten opgeroepen en voor buiten Rhenen ging die post in de zak snelpost.

Het is maar één keer voorgekomen dat niemand de deur uit kon komen vanwege het slechte weer. Ik heb het altijd fijn gevonden om veel buiten te kunnen zijn. Ik had op kosten van de PTT mijn rijbewijs kunnen halen. Maar omdat ik graag fietste, heb ik dat niet gedaan. Daar had ik achteraf wel spijt van. Onderweg kreeg je nog wel eens een borreltje en als chauffeur kon je dat natuurlijk niet accepteren. Bij sommigen in de buitenwijken kwam je dagelijks over de vloer. Dat was vooral fijn als het koud was. Maar toen de buitenbussen werden ingevoerd, was het beroep van postbode uitgehold.

Het laatste huis in Rhenen was bij Prattenburg. Daar woonde Hannes Hu. Ook daar werd zijn AOW heen gebracht. Hij werd Hu genoemd, omdat hij dat altijd tegen zijn paard zei. Hij woonde in een oud huis. Het paard stond in de stal, maar stond met zijn kop door een luik in de woonkamer!

In de buitenwijken hadden wij ook uitbetalingen. Dan was je zelf een klein postkantoorje. Wij betaalden op de 23e van de maand de AOW uit. Bij de een kregen we een kwartje, bij de ander een dubbelkje, zodat we op zo'n dag ook wel weer 6 of 7 gulden fooi kregen. Het was een dus geluk als je op uitbetaaldag naar de buitengebieden moest! In Achterberg waren enkele boeren die betrokken waren bij de Landbouwhogeschool (tegenwoordig de Universiteit) en die hadden al heel vroeg maandgeld. Dat brachten

wij dan. We hadden dagen dat we met 7000 gulden op zak liepen.

Maar ook omgekeerd gebeurde. We beurden ook geld. Ik heb wel eens 12 duizend gulden van een zaak moeten meenemen en dat bedrag werd in het postkantoor gestort op de bedoelde rekening. De mensen tekenden een receiptje voor ontvangst of afgifte. Bij Het Koetshuis brachten we elke maandag vijftiwintighonderd gulden.

's Morgens kreeg je op uitbetaaldag op het postkantoor een enveloppe met geld mee. Dat was niet per persoon uitgerekend, dat moest je zelf verzorgen. Je kreeg wel kleingeld mee, zodat je het kon passen. Maar daarom moest dus 's morgens vroeg die kluis al open. Het geld moest geteld worden. Natuurlijk telde je het zelf ook nog goed na, zodat je niet jezelf benadeelde. En 's middags overhandigde je dan weer het geld dat je gebeurd had. Voor ons was dat spannend: klopte het allemaal? Je moest ook nog vaak wachten tot de ambtenaar tijd voor je had. Ook kreeg je voor 25 gulden postzegels mee, zodat mensen die bij je konden kopen. Eén inwoner van Rhenen belde op een dag naar het postkantoor dat hij postzegels nodig had en of de postbode die de volgende dag kon meebrengen. Maar het moesten wel postzegels zijn met afbeeldingen van het Koninklijke Huis!

Je was dus echt een klein postkantoor. Voor gerechtelijk schrijven en aangetekende brieven moest de ontvanger zijn handtekening zetten. In de beginjaren '70 is er tijdelijk een noodgebouw geplaatst bij het Oude Raadhuis. Het postkantoor werd toen verbouwd. Tot die tijd was de bovenverdieping van het gebouw het woonhuis van de directeur van het postkantoor. Bij die verbouwing is de dienstwoning verdwenen en kregen de postbodes meer ruimte op de bovenverdieping. Immers Rhenen was gegroeid, er was meer post te verwerken en in de benedenverdieping werd de ruimte te klein. Ik heb meegemaakt dat een inwoner een pakketje onder rembours betaalde. Hij gaf me drie opgevouwen tientjes. Maar die briefjes had hij in de lengte heel voorzichtig met hulp van stoom door midden gescheurd. De voorkant had op die manier nog de gekleurde kant, de onderkant was wit. Hij gaf me de drie briefjes opgevouwen met de gekleurde kant naar boven, zodat ik niets gezien had. Later wilde ik die drie briefjes als wisselgeld geven aan mw. Bosch van Rosenthal. Zij bemerkte de fraude en gaf de briefjes terug. Stond ik mooi voor schut. Ik wist onmiddellijk wie me die poets gebakken had en ik heb dat aan de directeur verteld en die heeft de postrecherche ingeschakeld. Die postrecherche kwam trouwens regelmatig controleren. Als die binnen kwam, mocht je nergens meer aankomen. Maar het heeft altijd helemaal geklopt.



De baarden zijn erafen de gewonnen drank was aan het einde van de avond op.

Het uitkomen van nieuwe postzegels was voor sommige verzamelaars erg belangrijk. Die brieven werden dan niet zo maar door de bus gegooid, want de hond kon het vernielen. We belden daar speciaal voor aan.

Als we de wijk van de Greb hadden, gingen we eerst naar de boswachter en dan met de fiets aan de hand via het Slingerpad naar Jantje Goddeloos. Daarna was dan Ben van Londen aan de beurt, die in het hotel onderaan de Greb woonde. Daar kregen we dan op ons donder, omdat we formeel eerst naar hem moesten en dan pas naar Jantje Goddeloos. Van Londen had dan langer op zijn post moeten wachten en daar was hij boos over! Hij meldde dit aan de directeur, waardoor wij op het matje moesten komen.

In de jaren vijftig heb ik met twee broers Van Ingen (Anton en Gijs) een weddenschap afgesloten. We zouden kijken wie de langste baard kon produceren. Ik weet niet meer wie er won, ik in elk geval niet. Van het gezamenlijke afscheren van de baard is een hele happening gemaakt. We lieten kaarten drukken om inwoners van Rhenen uit te nodigen de scheerpartij bij te wonen in Het Wapen van Hardebroeck. Het werd een druk bezochte bijeenkomst!

Na 40 dienstjaren ben ik met de vut gegaan. Na die tijd word ik nog geplaagd door de dochters van Van Wijk. Ik was ooit binnen uitgenodigd voor een borreltje. Zijn vrouw was bezig met het bakken van spekpannenkoeken. Op het moment dat zij zich omdraaide om een borreltje in te schenken, snaaide ik een stukje spek uit de pan. Helaas werd dat gezien en daarmee word ik heden ten dage nog geplaagd! ■

Wij in de Bonte Koeij, deel 2

Henk van den Hoofdakker

Voor wie gevoel heeft voor weemoed en nostalgie is de oude binnenstad van Rhenen een rijke bron. Meer dan elders in Nederland denk je bij een wandeling door de straatjes en over de pleintjes regelmatig, ja haast voortdurend: hier stond vroeger... en dáár was eens een... en er was een periode dat... enz.

Nou ja, foto's na de strijd bij en op de Grebbeberg laten op niet mis te verstane manier zien hoe ingrijpend de oorlog in 1940, en in de stad nog een keer in 1945, heeft huisgehouden.

Als je, zoals Evert van Hees, de kapper, en ik deden, de Bontekoestraat inwandelt vanaf de Herenstraat heb je meteen aan je linkerhand de plek waar je, als je die afbeelding eenmaal hebt gezien, moet denken aan dat prachtige schilderij van Roodenburg: een wit met zwarte rand boerderij-achtig huis met wasgoed aan de lijn en boerendeuren open naar de straat.

Roodenburg heeft meer getekend, geëts en geschilderd in Rhenen en hij deed dat nogal precies en naar de werkelijkheid. Het zal er dus zo wel ongeveer uitgezien hebben.

Hier woonde de familie Visee. Job Visee werkte bij de tram en er is nog een mooie foto van hem in het uniform van het spoor. Zijn zoon Evert trouwde in 1947 met Jo Heiwegen uit Wageningen en ze trokken in de in 1941 gebouwde woning aan de Bontekoestraat nr. 3. Dit huis werd gebouwd naast de werkplaats annex smederij van Van Waveren, die een

De melkwinkel van Evert Visee in de Bontekoestraat. Voor op de bromfiets Tineke van Tongeren, achterop Nelleke van der Horst. Zittend links Henk Visee, daarnaast Jan van Tongeren. Geheel links Stina Takes.



De stadsboerderij onderaan de Bontekoestraat geschilderd door Roodenburg, die regelmatig in Rhenen logeerde en schilderde en etste.

loodgietersbedrijf had aan de Herenstraat: het grote huis dat meteen na de verwoesting van 1940 werd gebouwd en waar nu bloemisterij Buitenomme is gevestigd en daar meteen naast het bouwadviesbureau van Sytze en Ineke van de Wal. In dit laatste huis was eerst de drogerij van Westra, aan de Herenstraat, maar met een zijingang aan de Bontekoe, waardoor het met nr. 1 toch tot onze straat behoorde.

Dit allemaal op de plaats van dat huis van het schilderij van Roodenburg, dat compleet verwoest werd. Dat huis dan, het schilderij, hangt gelukkig nog ongeschonden in Jo's huiskamer.

De Visees zakten dus wat in de Bontekoe tot op het hoekje waar het Keldermanspad begint en waar het bordje staat dat honden er niet mogen poepen. Geen hond die het leest!

Evert Visee, Jo's man dus, deed in melk. Hij heeft ook nog bij Kees Spijs gewerkt in diens melkhandel aan de Herenstraat, maar begon op Bontekoestraat 3 weer voor zichzelf toen over heel Rhenen 'melkwijken' werden toegevoerd. Evert kreeg de wijk waarin ook de Tollekamp stond en inmiddels wéér staat. Mevrouw Visee, al ruim tien jaar weduwe, gaat nu, een flink eind in de tachtig, naar een aanleunwoning van die Tollekamp. Een mooie gedachte. Naar de grootste klant.

Het melkwinkeltje van Visee was een begrip voor iedereen. Dat merkten mijn vrouw en ik toen we onze intrek namen in die in 1997 ingrijpend tot huis verbouwde werkplaats van Van Waveren. 'Oh, naast de melkboer!', zei menigeen en zo was het. Aan de andere kant van het Keldermanspad, nr. 11, woonde de familie Van Laar.

Tussen nr. 3 en nr. 11 stond in de vooroorlogse periode nog een rijtje huisjes.

Roelof van Laar, de man des huizes, stond bekend als een goede, maar aparte kerel. Hij koppelde zijn baan als doodgraver aan het brandweermanschap, maar daar zat zijn apart-zijn nog niet helemaal in. Nee, wat hij kon was heel bijzonder. Als hij een hond doordringend aankeek, hoe opgewonden die hond ook was, dan werd het dier doodrustig. Op zijn minst voor lange tijd, maar sommigen zeiden dat het voor immer was. 'Je had er niks meer aan', hoorde ik.

Roelof werd om duistere redenen ook wel 'schaap' genoemd, maar dat zal wel zijn geweest om hem te onderscheiden van al die andere Roeloffen van Laar en zijn vader had een mooie, grijs - wit gekrulde baard!

Toen de heer en mevrouw Van Laar waren overleden is dochter Cor met haar man Gerrit van Gelder in het huis gaan wonen. Het huis waar de familie de letters 'de Bontekoe' op had aangebracht. Hierover later meer.

Het huis is nog een tijdje een pension geweest! Een van de pensiongasten is nog altijd getrouwd met het buurmeisje, de dochter van Evert en Jo Visee.

Daarnaast, dieper de Bontekoestraat in, was het winkeltje van Mijntje. Ook al een begrip. Alle bedaagde bejaarden uit de wijde omgeving herinneren zich de gang naar het winkeltje van Mijntje. Snoep, daar ging het om. Kauwgom en zoethout. Limonade en zuurstangen. Bij al die oude klanten komt weemoed in de ogen als ze over Mijntje vertellen. En een glimlach. Ach ja, snoep kopen bij Mijntje... Ondertussen bracht Barend, haar broer, die met zijn zus naast de winkel in dat huisje woonde, tijdschriften rond. Iedereen hield van Barend. Hij maakte fraai houtsnijwerk en de hele buurt had met hem te doen toen hij, bij een lichte verkoudheid, zijn beide neusgaten vol dampo had gesmeerd. Het is gelukkig weer goed gekomen. Aan de andere kant van de straat staan twee huizen. Eén op de hoek van de van Deventerstraat en één op de hoek van de Weverstraat. Eigenlijk horen ze niet bij de Bontekoe – ze hebben immers huisnummers van die andere straten – maar als je tussen het cafetaria van Maarten Colijn en ons huis, nummer 1a, naar beneden loopt zou je zweren dat ze een van ons zijn.

Eef van Hees, de kapper en ik voelen opeens dat we aan een momentje voor onszelf toe zijn. Volgende keer verder.



Evert Visee bij het huis waar vroeger het hoofd van de openbare lagere school woonde, hoek Bantuinweg/Nuwe Veenendaalseweg en waar toen mevrouw De Koning woonde. Links staat Rene Bos en rechts Kees ter Haar.

Nu een borreltje in de voormalige smederij van Van Waveren!

Even mijmeren over hoe dat ging met dat snoep van Mijntje, al die grote glazen potten, de melk, die winkelbel en die ontstoken neus van Barend...

De Bontekoestraat in vroeger dagen. Let op de betrating met zwerfkeien. Aan de linkerzijde was het winkeltje van Mijntje en Barend.

Een eeuw bejaardenzorg aan de Nieuwe Veenendaalseweg

MEVROUW CAMPMAN-DE KROON OP DE PRAATSTOEL

Hens Dekker

Mevrouw Cornelia (Corrie) Campman-de Kroon is waarschijnlijk de enige die uit eigen ervaring kan vertellen over de drie rusthuizen aan de Nieuwe Veenendaalseweg. Zij zorgde als jong meisje voor hulpbehoevende bewoners van het Bestedelingenhuis, dat in 1911 in gebruik werd genomen op dezelfde plek als de tegenwoordige instelling. Ook verbleef zij tijdens een therapeutische behandeling drie maanden in de oude Tollekamp. Op 10 december 2011 heeft zij haar intrek genomen in het nieuwe zorgcentrum met dezelfde naam, dat vorige maand – dus merkwaardig precies een eeuw later – is geopend. Hierna worden veel interessante wetenswaardigheden uit de verhalen die de 93 jaar oude Corrie mij vertelde beschreven, aangevuld met diverse gegevens uit andere bronnen.



Mevrouw Cornelia Campman-de Kroon op de praatstoel. Zij mist haar woonhuis op de Grebbeweg wel, maar is vol lof over de verzorging in de nieuwe Tollekamp.

HET GEZIN DE KROON

Corrie is op 1 november 1918 geboren als jongste van vijf kinderen in het gezin van Cornelis (Kees) Gijsbertus de Kroon, die op de makkelijk te onthouden datum 8-8-1888 is geboren en in 1939 is overleden. Haar moeder heette Gerdina Kramer (1889-1964). Het woonhuis stond aan de Rijksstraatweg 55 in Elst, toen in de volksmond ook wel de Dorpsstraat of Hoofdstraat geheten, tegenover de bekende dorpspomp. Vader Kees begon daar met de verkoop van fietsen van de merken Simplex, Fongers en Gazelle. De duurste fiets kostte 12,50 gulden. Daar kwamen al in een vroeg stadium motoren bij van het Engelse merk Rudge. Hij was een van de eersten in Elst die een auto bezat, met het nummer L1210, en niet lang daarna stapte hij in de autohandel van onder andere het Nederlandse merk Spyker. Maar ook werden andere merken tot in Parijs opgehaald en naar het garagebedrijf in Elst gereden.

Van verkeersdrukte had men toen nog geen last. Toen De Kroon eens naar Zeist, waar hij inmiddels ook een garage had, heen en weer was geweest, kwam hij welgeteld slechts één auto tegen. De kopers kwamen voornamelijk uit de industrieplaats Veenendaal. Hij was consul van de ANWB en heeft in de jaren dertig als liberaal in de gemeenteraad van Rhenen gezeten. Voor het bijwonen van vergaderingen ontving hij één gulden per keer. Corrie herinnert zich nog goed de vakanties waarbij de familie, bestaande uit zeven personen, met hun auto, een chique Chrysler, naar het buitenland ging. Haar

Het woonhuis van de familie De Kroon stond aan de Rijksstraatweg nr. 55 tegenover de dorpspomp, overigens net niet zichtbaar op deze afbeelding uit circa 1915. Wel is daar geheel links de winkel van de burens, de twee dames Van den Brink en hun broer Bartusje te zien, waar kruidenierswaren en ook ansichtkaarten werden verkocht. De naar Rhenen rijdende stoomtram is in de verte nog net niet uit zicht verdwenen. Achter de bomen werd later de garage gevestigd.



vader had de gewoonte de route helemaal uit te stippelen en op papier te noteren, inclusief het aantal kilometers dat per dag moest worden gereden. Hij ging graag met de auto eropuit. Zo volgde hij eens een Zeppelin tot in het Duitse Friedrichshafen toe. Het was in die tijd aan slechts weinigen in de regio gegund om dit soort reizen te maken. Hoewel de zaken zeker niet slecht gingen besloot hij in 1929 een bouwonderneming te starten. Het garagebedrijf werd eerst nog enige tijd door de moeder en een zus van Corrie voortgezet en later door twee broers. Een van de eerste projecten van de aannemer was de bouw van het nieuwe woonhuis op de Utrechtsestraatweg nummer 29 in Rhenen, waar de familie in 1930 naartoe verhuisde. Er tegenover werden in 1951 op aanwijzing van een familielid opgravingen gedaan, resulterend in veel vondsten: het zogenaamde Frankische grafveld. Pas in december 2011 werden de resultaten van deze belangrijke opgravingen bekendgemaakt. Achter het woonhuis werd een loods voor het aannemersbedrijf gebouwd, in de mobilisatietijd gevorderd door defensie voor zo'n honderd soldaten. De majoors Jacometti en Landzaat zijn verschillende keren bij de familie op bezoek geweest. Boven het huis cirkelden in 1933 twee vliegtuigen een tijdje rond. Waarschijnlijk door onoplettendheid van een van de piloten zijn ze op elkaar gebotst en in de Betuwe neergestort in een boomgaard. Daarbij kwamen vier inzittenden om het leven. De brokstukken lagen bij De Kroon in de tuin. Clinge Doorenbos schreef er een gedicht over in De Telegraaf.

CORRIES JEUGD IN ELST

Bepaalde voorvallen in Elst staan diep in Corries geheugen gegrift. Ze begon het lager onderwijs op de school van hoofdonderwijzer Van der Meer, welke nu ook als dorpshuis de langste tijd heeft gehad. Een onderwijzer met de naam Marcus 'Makkie' van Noort had een hartkwaal. Het gebeurde enige keren dat hij flauw viel en door Nelis van den Brink in een kruiwagen naar huis gebracht moest worden. Corrie weet zich ook nog te herinneren dat het eens aardedonker werd in de klas en dat de kinderen door de ouders werden opgehaald omdat men zelfs dacht dat de wereld verging. Dat was 10 augustus 1925, de dag dat Borculo door een cycloon grotendeels werd verwoest.



Voor het woonhuis stond een benzinepomp van de American Petroleum Company. Tussen de winkel van Van den Brink en het woonhuis van De Kroon liep het weggetje 'De Steeg'. Links op de foto staat het huis van Nelis van den Brink die ondermeer tabaksland bezat. De garage is afgebeeld in Oud Rhenen 2008 No.3. p.3.

Met Pasen werden door de jeugd gekookte eieren in een op de uiterwaarden uitkomend nabijgelegen, aflopend pad naar beneden gegooid en daar weer verzameld. Ernaast, waar nu de voorzitter van onze historische vereniging, Willem van Ommeren, in zijn door Rietveld ontworpen huis woont, werd op Koninginnedag feestgevierd. Daartegenover was het hotel-restaurant Rustoord van Hendrik Jan Mulder, die ook een auto had om zijn gasten van station De Klomp af te halen. Daar was ook de telefooncentrale gevestigd, waar Rie Verbeek en ene mevrouw Temmink door een stekker in het juiste gaatje te prikken voor de doorverbindingen zorgden. Ries vader zou een onecht kind van koning Willem III zijn, over wie bovendien gefluisterd werd dat hij er ook nog enige in Rhenen en Renkum bezat als resultaat van enige

Het naar de uiterwaarden lopend pad met op de achtergrond Rustoord waar nu het Chinees restaurant is. Daarvan werd door de Elsterse jeugd voor hun spelletjes gebruik gemaakt.





Vader Cornelis de Kroon staat hier links van zijn automobiel, volgens Corrie een Spyker, voor het hotel-restaurant Rustoord waar nu het Chinees restaurant is gevestigd. Links en rechts van de auto staan de broers Bart en Kees en geheel rechts Hendrik Jan Mulder, de eigenaar van Rustoord. Als het koud was dan kon hij bij de koster Willem Bosman platte stoven halen met daarin heet water die in de auto gelegd werden om de voeten warm te houden. De foto is van begin jaren '20. (Collectie C. Campman-de Kroon)

ontspanning tijdens bezoeken aan zijn koninklijk zomerverblijf Oranje Nassau Oord. De familie Verbeek zou een aantal jaren geld van de koning vanwege zijn misstap hebben ontvangen om dat aan onderwijs aan zijn kind te besteden.

Zondags ging men trouw naar de kerk. Als het koud was dan kon bij de koster, die van beroep schoenmaker was, een stoof worden gehuurd om tenminste de voeten warm te houden. Eens werden de kerkgangers opgeschrikt toen

De weelde straalt er vanaf! Vader De Kroon achter het stuur van de De Dion Bouton van zijn klant, bankdirecteur Van Wijnbergen met leden van diens familie in en bij de auto. Het nakomertje, zittend op het spatbord, bezat een gouden horloge, wat voor die tijd heel bijzonder was. Van Wijnbergen had een huis in Amerongen waarin ook Hans Wiegel heeft gewoond. Van Wijnbergen verdiende de kost met het binnenhalen van geld van bezitters van tabaksland, waarmee overigens niet altijd goed mee omgesprongen zou zijn. (Collectie C. Campman-de Kroon)



op nieuwjaarsdag de organist tijdens de dienst in de NH-kerk plotseling overleed. Ook de excentrieke weldoener Van Nas overkwam dat in 1927, naar wat Corrie zich herinnert. Hij was gewend om ook de lange afstanden lopend af te doen. Hij was vanaf zijn woonhuis in Rhenen op weg naar een zuster in Zutphen en is onderweg in de Nude plotseling overleden. Men dacht eerst dat het gezien zijn sobere kleding een bedelaar was. Hij is met een koets naar Rhenen teruggebracht en op de begraafplaats aan de Herenstraat ter aarde besteld.

Corrie groeide op in een comfortabel huis, waarnaast een slingerend weggetje met de naam De Steeg naar de Amerongse berg liep. Daar werden bosbessen geplukt en men ging er hout sprokkelen voor de kachel. Achter het huis van De Kroon stond de garage met in de buurt een ondergrondse benzinetank. Voor aan de weg kon je benzine tanken voor 4½ cent per

liter. Aan de andere kant van De Steeg woonde Nelis van den Brink, die achter zijn huis een tabaksschuur had en land voor de teelt van tabak en stekbessen. Deze werden door de jeugd geplukt en door ouders aan Flipje in Tiel verkocht, die er jam van maakte. De uitmonding op de Rijksstraatweg was relatief breed en verhard, maar verderop was het een zandpad. Op het onderste gedeelte verzamelde zich 's morgens vroeg op iedere werkdag een aantal inwoners van Elst, die met de bus naar de ENKA in Ede gingen. Ook kwamen er enige jonge meiden samen, zoals buurmeisje Els van den Brink, die in kasteel Amerongen hun werk hadden. En moest je leren autorijden, dan was het ook de plaats waar je optrekken, remmen en keren werden bijgebracht, onder leiding van een ervaren autobezitter.

DE VERHUIZING NAAR RHENEN

Toen de familie in Rhenen ging wonen maakte Corrie daar de lagere school af en ging daarna naar de mulo in de Koningsstraat. Dat was een oud gebouw met twee klaslokalen met in de buurt een soort stadsboerderijtje, waar varkens rondliepen en de stinkende mest nogal eens op straat terecht kwam. Dat bedrijfje was gevestigd in een van de huisjes aan de Weverstraat, tussen het Steile Steegje en de Strontsteeg. Zij maakte de verhuizing naar de Wilhelmina mulo mee; de kinde-

ren moesten alle boeken en ander lesmateriaal helpen overbrengen. Hoewel zij dus van een nieuwe school mocht gaan genieten werd na enige tijd thuis toch besloten haar naar de Van Limburg Stirum middelbare meisjesschool in Arnhem te laten gaan. Dat betekende dat ze dagelijks met de tram heen en weer moest. Misschien was Corrie wel een beetje verwend. Voor haar werd namelijk weer een andere, betere school ontdekt: De Werkplaats in Bilthoven, een door Kees Boeke en zijn vrouw Betty Cadbury gedreven instelling waar later de prinsessen Beatrix, Irene en Margriet ook op hebben gezeten. Daar moesten de leerlingen, 'werkers' genaamd, naast enig voortgezet onderwijs helpen met het onderhoud van gebouw en meubilair en er werd door hen schoongemaakt, gekookt en gewassen. Ook werd muziekles gegeven door onder anderen de bekende pianist George van Renesse en nam men deel aan toneelvoorstellingen. De meeste kinderen werden met de auto gehaald en gebracht. Na de schooltijd heeft Corrie een paar jaar thuis doorgebracht en allerlei karweitjes opgeknapt. Dat verveelde haar en ze was blij toen zij in 1941 haar eerste, onbetaalde baan kreeg: ze mocht stage gaan lopen in het Bestedingenhuis, waar 'vader en moeder' Kreeft, afkomstig uit Hoogeveen, de leiding hadden. Privacy was er voor de bejaarden niet bij, behalve voor enige welgestelde personen waaronder de fabrikanten Rutgers en Schut, die een aparte kamer hadden. Maar bijna alle mannen en vrouwen sliepen in aparte zalen en brachten de dag door in eveneens gescheiden, ongezellige zalen. Wel konden ze elkaar over de houten tussenvand toeroepen, waarbij nogal eens lelijke termen werden



Tegenover het huis aan de Utrechtse Straatweg straatweg had de familie De Kroon een eigen tennisbaan. We zien v.v.n.l. zus Gerda, Corrie Corrie, en de directeur van de papierfabriek in Renkum en zijn vrouw. De tennisbaan was gelegen achter de plaats waar in 1951 het Frankische grafveld is ontdekt. (Collectie C. Campman-de Kroon)

gebruikt. Uitslapen was er niet bij. De bewoners werden 's morgens om 8.00 uur in de zalen verwacht, waar het ontbijt werd opgediend. Als het koffietijd was dan zorgde eenieder er wel voor zijn eigen, met een strikje om het oor gemerkte, kopje te behouden. Na het middageten, wat meestal bestond uit door de van Italiaanse afkomst zijnde kok Pelganta klaargemaakte stampot, mochten de oudjes de zaal niet verlaten. Men had toch wel behoefte aan een middagslaapje; gezeten in een stoel met het hoofd tussen de handen en gesteund met de ellebogen op tafel, deed het denken aan een schilderij van Van Gogh. Het huis verlaten werd verboden nadat een paar mannen stomdronken waren teruggekeerd. Voor het eten werden groenten en aardappelen uit de bij het rusthuis

In 1945 kwam Prinses Juliana op bezoek om het in de tweede Tweede wereldoorlog Wereldoorlog door oorlogshandelingen beschadigde Rhenen in oegenschouw te nemen. Met op de achtergrond de villa waar later tandarts Van der Spoel woonde v.l.nr. Souwerbren, burgermeester d'Aumale van Hardenbroek, Prinses Juliana, een hofdame, Hans Magauer, Henny Campman, een adjudant, Carel Meijer en Margreet Heij de vernielde Cuneratoren te bekijken. (Fotocollectie C. Campman-de Kroon)



Corrie trouwde op 8 oktober 1942 met Henny Campman, hier in de dam van het huis van familie De Kroon aan de Utrechtsestraatweg 29. Het was een regenachtige dag, maar het echtpaar met als bruidsmisjes twee zusters van Hendrik, ziet er stralend uit. Op de achtergrond het dubbele woonhuis, waar de dochter van apotheker en tevens limonadefabrikant Post in het rechter deel woonde en slager Hooijer in het linker deel woonde. (Collectie C. Campman-de Kroon)





Het rusthuis voor de ouden van dagen, Het Bestedelingenhuis, is op deze prentbriefkaart afgebeeld met de in 1930 gerealiseerde uitbreiding aan de zuidkant en een veranda. Op de achterkant van de kaart was te lezen dat er nog enige op het zuiden gelegen kamers beschikbaar waren. Brieven konden aan de voorzitter worden gericht: burgemeester G.C.D. d'Aumale baron van Hardenbroek.

gelegen tuin gehaald. Eieren van de eigen kippen en vlees van de in een schuur achter het huis vetgemeste varkens, vormden een welkome aanvulling. Andere levensmiddelen werden geleverd door onder anderen winkelier en tevens koerier 'Godje' van Breenen, die verder naar de stad toe aan de Nieuwe Veenendaalseweg zijn winkeltje had. Er was alleen koud water beschikbaar afgezien van wat warm water

Op deze afbeelding, gemaakt in 1939, staan onder anderen vooraan in het midden 'vader en moeder' Kreeft, die de leiding hadden over het Rusthuis. Deze naam kreeg het huis in 1933.



Het huis Grebbeweg 43 voordat het in de oorlog door granaatvuur flink beschadigd werd. Het zadeldak is bij het herstel vervangen door een pultdak en de muren die op verschillende plaatsen gaten vertoonden, werden gerepareerd en wit geverfd. Links de boerderij van De Kruijf. (Collectie C. Campman-de Kroon)

voor het scheren. Een keer per week kon men een bad nemen, geholpen door een van de dienstmeisjes, Jenny en Jo Baars. De mannen hadden gelukkig wel makkelijke broeken aan, zogenaamde 'vlugschijters', met voor en achter kleppen die met strikken vastgemaakt werden. Soms moest men wel in de rij gaan staan voor het toilet, waarvan de mannen en de vrouwen er elk één hadden. De was werd gedaan met een kolengestookt fornuis. Zieken werden behandeld door dokter Waller en wijkzuster Van Lonkhuijzen, die vanwege een breuk van de heup, opgelopen door een val met haar fiets, voortaan met een stok moest lopen. Af en toe werd er voor wat ontspanning gezorgd in de vorm van samenzang en (voor)lezen, maar een radio had men nog niet.

HUWELIJK EN WERK

Op 8 oktober 1942 trouwde Corrie met Henricus (Henny) Johannes Campman, telg van het bekende hotel-restaurantbedrijf in Renkum. Hij begon zijn loopbaan in de horeca van Ouwehands Dierenpark. Na de oorlog was hij tijdelijk hoofd van de HARK, de Hulp Actie Rode Kruis, waarna hij verschillende banen had bij het bedrijf van zijn zwager, betonfabriek De Kroonsteen gevestigd op Remmerden. Hij sloot zich in Rhenen aan bij kegelclub Paul Krüger, waarvan onder anderen de oprichter van de kruidenfabriek, Herman van de Schaaf, lid was en Jan Leccius de Ridder voorzitter. Laatstgenoemde is door zijn Duitse echtgenote per ongeluk aangereden en daarbij om het leven gekomen.

De families De Kroon en Campman hadden contacten met veel bekende mensen uit de hogere kringen van Rhenen. Corries broers Bart en Kees bezaten op Remmerden respectievelijk een fabriek van betonstenen en een aannemersbedrijf. Ze gingen om met directeuren van bedrijven zoals Van Heijst van de Hobokenbank en diverse bestuurders van Rhenen zoals burgemeester d'Aumale van Hardenbroek, die eerst een huis in de buurt van familie De Kroon had, maar in

1935/36 'De Hught' heeft laten bouwen. Een zoon van het burgemeestersechtpaar dronk erg veel en is dood in het bos gevonden.

Corrie heeft zich na de oorlog voor hulpbehoevenden ingezet als secretarissenpenningmeester van de HARK. In 1964 werd door burgemeester Bosch van Rosenthal de VAC, Vrouwen Advies Commissie, opgericht, waarvan Corrie de voorzitter werd. De voornaamste taken waren adviezen uit te brengen over de indeling en inrichting van sociale woningen om deze binnen het budget zo geriefelijk mogelijk te maken. De verdeling van deze huizen in tijden van woningnood werd ook mede een taak van haar. De commissie heeft tot 1990 haar werk gedaan. Het door haar broer voortgezette bedrijf De Kroon telde op het hoogtepunt rond de 600 werknemers, waarvan velen uit Elst en Renkum en ook uit Brabant afkomstig waren. Daar werd veel gebouwd, net als

in Zutphen en omgeving. In Ede werd het NIZO gebouwd en onder andere in Lienden en Wageningen steen-, meel-, en melkfabrieken. Verder zijn ook de brug over de IJssel in Deventer en het zwembad van Ouwehands Dierenpark door het bedrijf van De Kroon vervaardigd.

Na eerst op kamers bij mevrouw Noppen aan de Achterbergsestraatweg te hebben gewoond, kochten Corrie en haar man in 1945 het huis Grebbeweg 43 van dhr. De Roos, die bij de tram werkte en daar ook pension hield. De Grebbeweg was woonplaats van velen die bij de NBM in dienst waren. Het huis was in de oorlog deels verwoest, maar werd toch weer in weliswaar andere vorm opgebouwd. Toen in 1955 op de AVRO landdag, die in Ouwehand werd gehouden, Vera Lynn naar Rhenen kwam, kregen Corrie en haar man de eerste prijs voor de mooiste tuin. Vera Lynn deed het niet voor niets; zij ontving 10.000 gulden voor haar optreden en mocht gratis in het huis van Bram en Tinie Ouwehand de nacht doorbrengen.

CORRIE EENZAAM, MAAR NIET ALLEEN

In 1993 is Henny Campman overleden. Sindsdien bleven ook Corrie enige kwaaltjes niet bespaard. In 1997 onderging zij een heupoperatie. Voor de revalidatie verbleef ze vanaf 31 augustus, de dag dat prinses Diana verongelukte, drie maanden in De Tollekamp en kon op haar verjaardag terug naar huis. Ze had in haar kamer op de begane grond alles wat ze nodig had, een koelkast, radio en tv. De vele visites deden haar goed. Een minpunt was dat vanaf het bij de kamer horende terras sloffen, schoenen en stoelen werden gestolen. Maar eten, drinken en de verzorging ... ze heeft het allemaal erg



Het Bestedelingenhuus, sinds 1933 het Rusthuus genaamd, in circa 1955 met op de voorgrond een groep schoolkinderen die klaar staat om Koninginmedag te gaan vieren in Ouwehands Dierenpark. Bij het rusthuus lagen moestuinen met ook een notenboom en in de schuur erachter werden varkens en kippen gehouden die met onder andere etensresten werden vetgemest. Zo werd voor een deel in de eigen consumptie voorzien. In de schuur is na de oorlog Het Rode Kruis gevestigd geweest totdat het tegelijk met het rusthuus werd gesloopt. (Collectie J. van Hoeken)

gewaardeerd. Hoewel Corrie ondanks enige handicaps graag in haar vrijstaande huus aan de Grebbeweg zou willen blijven wonen, werd een paar maanden geleden toch het besluit genomen om in de nieuwe Tollekamp een plaats te reserveren. En daar is ze op 10 december 2011 naartoe verhuisd. Ze kreeg een kamer op de vierde verdieping met schitterend uitzicht en is er zeer tevreden. Ze vindt zelfs dat ze weer verwend wordt. Gelukkig komen er ook bijna dagelijks mensen op bezoek. Dat heeft zeker veel te maken met haar instelling. Haar devies is dat, ook al markeer je wat, je niet moet zeuren, want dan blijft bezoek weg.

HET BESTEDELINGENHUIS

Het bestedelingenhuus aan de Nieuwe Veenendaalseweg had een voorganger, namelijk het in 1888 geopende huus aan de Koningsstraat. D. Sandbrink had daarvoor de eerste steen gelegd en de aannemers waren de gebroeders Klomp uit Elst. Bij de opening in mei 1889 werd het woord gevoerd door ds. M. de Ligt in tegenwoordigheid van onder anderen de leiders, vader P. J. Baale en echtgenote. Het eerste zorgcentrum aan de Nieuwe Veenendaalseweg met de naam Het Bestedelingenhuus is op 5 juli 1911 officieel in gebruik genomen. Burgemeester G. J. A. Schimmelpenninck verrichtte de overdracht. Het gebouw, naar een ontwerp van de Rhenense (gemeente-)architect D. Hoiting, werd door de aannemers W. Lodder en F. van Kolfschoten neergezet. Deze hadden volgens de sprekers tijdens de opening goed werk verricht, gezien onder andere de keurige slaapzalen in een gebouw waarvoor de eerste steen gelegd was door de vrouw van burgemeester Schimmelpenninck, Jkvr. C. M.



In 1964/65 werd het gebouw gesloopt om plaats te maken voor de volgens een krant 'hyper moderne' Tollekamp.

Steengracht van Oostcapelle. Gememoreerd werd dat een schenking van 100.000 gulden van de als weldoener bekendstaande W. J. van Nas een belangrijke aanzet tot realisatie van Het Bestedelingenhuis had gegeven. Van Nas deed ook later nog diverse keren schenkingen met geld verkregen uit de verkoop van prentbriefkaarten, het boek 'Bunjans Rol als evangelische Reispas' en een legaat van 10.000 gulden. Ook werd even stilgestaan bij de inwijding in 1889 van een eerste Armhuis voor bestedelingen, de Gasthuiskapel, en dat de

De ingang van de oude Tollekamp.

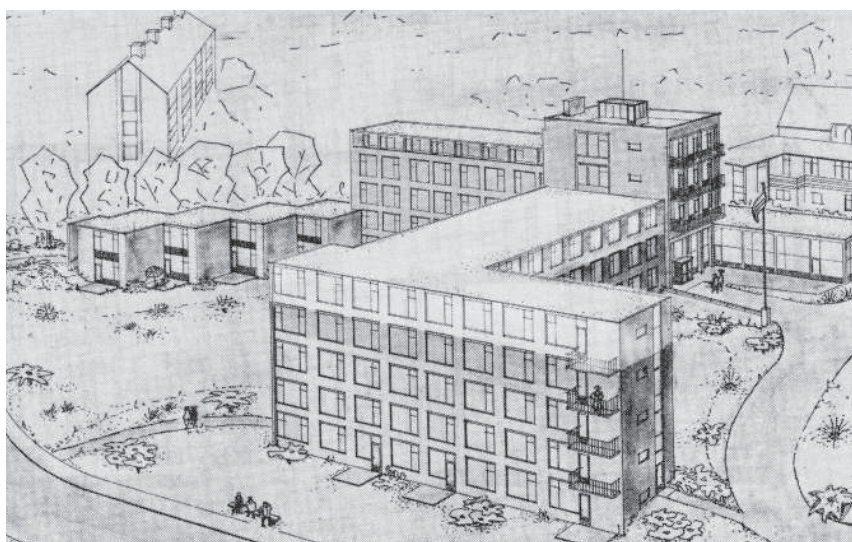


penningmeester G. Leccius de Ridder, die met dhr. Schut ook de bouwcommissie vormde, goed werk had geleverd. Bewoners zouden zich ongetwijfeld prettig voelen in de fris ingerichte vertrekken en de nieuwe ledikanten met hagelwit beddengoed. In de algemene voorwaarden was opgenomen dat een begrafenis 75 gulden kostte, maar verpleegden zouden wel een wekelijks zakgeld van 50 cent ontvangen en zij mochten lichte diensten en werkzaamheden verrichten tegen bezoldiging van een kwartje per week. De verwarming werd verzorgd met kolenfornuizen, waarvoor kolenboer De Kruijff de kolen leverde. In 1930 werd Het Bestedelingenhuis uitgebreid naar ontwerp van architect J. B. van de Haar. Twee jaar later werd het rusthuis op de gemeentelijke riolering aangesloten. De mannen in de zwakkenkamer kregen toen tijdelijk elders onderdak. Dat was voor een grotere groep van totaal 71 personen nodig tijdens de evacuatie in 1940. Men verbleef bijna een maand in Huize Agatha in Oostvoorne, een herstelloord voor kinderen. In oktober 1944 werd de Rhenense bevolking gedwongen opnieuw te evacueren. De bewoners van het rusthuis werden eerst in de doopsgezinde kerk in Zeist ondergebracht, maar al spoedig in kantoorvilla Blanda aldaar, vanwaar ze na de bevrijding na zo'n acht maanden verblijf naar Rhenen konden terugkeren.

Helaas waren in die tijd relatief veel bejaarden onder behoeftige omstandigheden overleden. In 1949 werd het 60-jarig jubileum gevierd; goud- en zilversmid Neldus Hovestad ontwierp een theelepels, die de bewoners gratis mochten ontvangen...'

DE TOLLEKAMP

Het Bestedelinghuis bleek al in de jaren '50 niet meer aan de eisen van die tijd te voldoen. Besloten werd om het oude gebouw te slopen en een nieuw rusthuis te laten bouwen met de naam De Tollekamp. Het ontwerp was gemaakt door architect Feenstra uit Arnhem. Op 25 mei 1967 werd het nieuwe bejaarden-centrum officieel door burgemeester jhr. mr. L.H.N.F.M. Bosch ridder van Rosenthal overgedragen aan de voorzitter van het bestuur van De Tollekamp, ds. N. Kooreman. Het gebouw was uitgevoerd in de zogenaamde woningwetsfeer, wat tot gevolg had dat alles zo sober mogelijk was uitgevoerd. De kosten waren 3.250.000 gulden, inclusief inventaris. Het centrum telde 134 bedden; ook waren er 5 kamers voor zieken, 3 voor tijdelijke bewoners en 14 voor het personeel in gevestigd en verder 11 bejaardenwoningen. In de periode dat de bewoners van het zogenaamde oudeliedenhuis in Veenendaal waren ondergebracht, van september 1964 totdat op 16 november 1965 het hoogste punt werd bereikt, waren reeds acht bejaarden in dat oude verwaarloosde huis overleden. Gelukkig konden de meeste bejaarden voor de kerst van 1966 naar Rhenen terugkeren, waarna in mei 1967 met volledige bezetting de heropening plaatsvond. In dat jaar werd ook het Tollekampkoor opgericht dat het 35 jaar heeft volgehouden, maar door het afnemende aantal deelnemers werd opgeheven. Maar reeds begin jaren '80 blijkt dat een grondige renovatie noodzakelijk is. De dan ruim 90 bewoners verhuisden in augustus 1985 naar Huize Spathodea in Zeist en keerden juli 1986 terug. (Huize Spathodea was een in 1957 opgericht zorgcentrum voor gerepatrieerde bejaarde Indische Nederlanders, waarvan de laatst overgebleven bewoners een jaar eerder vertrokken waren.) In een inmiddels aldaar opgericht nieuw gebouw biedt Zorggroep Charim sinds 2007 woonruimte, al of niet met zorg, aan bejaarden. Het jaar in Zeist is overigens wel een goed jaar geweest door grote saamhorigheid tussen bewoners en personeel, waarbij ook vele inwoners van Rhenen sterk waren betrokken. Op 24 oktober 1986 vond de heropening van de vernieuwde Tollekamp plaats, maar in het begin van de 20e eeuw bleek dat niet meer aan de maatstaven, die aan huis en kamers in de zorg gesteld werden, voldaan kon worden. Renovatie zou niet voldoende oplossing bieden; er werd besloten tot nieuwbouw...'



Deze in 1965 gemaakte tekening geeft aan hoe de indeling van de oude Tollekamp was gepland.

DE NIEUWE TOLLEKAMP

Op 13 juni 2008 verhuisden 65 bewoners van De Tollekamp naar het in Wageningen gelegen zorgcentrum Dennenrust, dat in 1958 was opgericht met als doel ouderen en nazaten uit Nederlands-Indië op te vangen en algehele verzorging te bieden. Het werd daarmee de vijfde keer dat rusthuisbewoners Rhenen tijdelijk moesten verlaten. De planning was dat ze daar 22 maanden zouden verblijven, maar dat is bijna twee keer zo lang geworden omdat de betrokken zorgorganisaties het eerst niet eens konden worden over de kosten. Op 5 en 6 december 2011 is slechts een derde van de oorspronkelijk uit Rhenen vertrokken Tollekamp-bewoners, teruggekeerd met als gemiddelde leeftijd 88 jaar. Het weer in Rhenen hun intrek te mogen nemen werd als een groot sinterklaascadeau beschouwd. Weliswaar was men goed te spreken over het verplegend personeel, maar de mooie, rustige ligging in het bos bleek door de afstand naar Rhenen toch nadelen op te leveren. Minder vrijwilligers en ook relatief weinig bezoeken van familie en kennissen maakten het verblijf saai, door een Rhenense verwoord als 'De bomen zijn kaal, het is tijd om terug te gaan.' Een recent Brits onderzoek heeft aangetoond dat eenzaamheid en ook gebrek aan sociale controle de oorzaak zijn van stress, waardoor mensen minder lang leven. Dat werd onmiddellijk anders in de in de vertrouwde omgeving gevestigde nieuwe Tollekamp. Gelegen op loopafstand van winkels, bibliotheek, medisch centrum en apotheek Deys ... een aantal belangrijke zaken werd weer gemakkelijk bereikbaar. Het mooie, grotere en comfortabeler gebouw biedt bovendien veel faciliteiten voor de bewoners van de 50 verpleeghuisplaatsen en de 25 zorgplekken met door de in 1994 geprivatiseerde Rhenense Woningstichting verhuurde 34 zorgappartementen. Deze stichting is naast Zorggroep Charim mede-eigenaar van De Tollekamp. Het door architectenbureau Verweij, Messing & Partners uit Soest ontworpen gebouw met een vloeroppervlakte van 10.000 m² is door



Voordat tot sloop van de oude Tollekamp kon worden overgegaan, brak er een brand uit die waarschijnlijk is aangestoken. In de zomer van 2010 was er op meer plaatsen in Rhenen sprake van brandstichting.

Klassen Bouwgroep uit Dinxperlo opgericht; de aannemerssom is € 12 miljoen als deel van de totale stichtingskosten die € 18 miljoen bedragen. Op 3 november 2011 overhandigde directeur Eep van Dijk van de Woningstichting de sleutels aan mevrouw Heikamp-Meijer, die een zorgappartement in De Tollekamp heeft betrokken...'

BRONNEN

- Deys, H. P. en A. Valkenburg: *Een eeuw bejaardenzorg in Rhenen*. Rhenen, 1986.
- Huiskes, B.: *Eeuwige Rust op de Donderberg – Een groot vroegmiddeleeuws grafveld in Rhenen*. Leiden, 2011.
- Valkenburg, A.: *Jubileumnummer Tollekamp 1888-1889*. Rhenen, 1889.
- Oude nummers van de Amerongsche Courant en diverse andere regionale kranten.
- Archief het RHC in Wijk bij Duurstede.
- Diverse Websites.
- Aanvullende gegevens van H. P. Deys, E. P. van Dijk, E. Kallen, mevr. G. Nuijten, M. Schoemaker en J. van Hoeken.

De nieuwe Tollekamp, waarheen vanaf 5 december 2011 bejaarden vanuit Wageningen terugkeerden en waar ook anderen hun woonruimte kregen. De 'luchtfoto' is gemaakt vanaf de bouwkraan, ingezet bij de bouw van de Rhenense Hof.



Rhenen tussen 1815 en 1940.

I. DE PERIODE TOT 1885

Willem H. Strous

In 2010 startte Landschap Erfgoed Utrecht in opdracht van de provincie Utrecht een onderzoeksgroep met de bedoeling om provinciebreed onderzoek te doen naar de infrastructuur van de provincie in samenhang met demografische, economische, sociale en culturele ontwikkelingen tussen 1815 en 1940. Vertegenwoordigers uit De Bilt, Den Dolder, Doorn, Eemnes, Maarssen, Rhenen, Veenendaal, Woudenberg en Zeist meldden zich voor deelname, ieder voor zijn/haar eigen gemeente of regio.

De vraag in dit artikel is welke ontwikkelingen Rhenen meemaakte in de periode 1815 tot circa 1885. Rhenen werd toen aangesloten op zowel het spoorwegnet als de tramlijn Utrecht-Arnheim, zodat dit jaar kan worden beschouwd als een breukjaar. In een tweede artikel wordt de periode circa 1885 tot 1940 beschreven.



Kadastrale minuutplan Rhenen 1832. (coll. H.P. Deys, Rhenen)

Aan het begin van de onderzoeksperiode beschikken we over een ingevulde enquête.¹

Rhenen is een plattelandsgemeente met een ommuurde stad als centrumfunctie. Zij telt 2177 inwoners in 420 huizen, verdeeld over de stad en de zogenoemde Vrijheid, het omliggende platteland met de buurtschappen en gehuchten de Grebbe, Achterberg, het Veeneind, Elst en Remmerden. Wat de infrastructuur betreft wordt vermeld dat er een grote weg is, de provinciale weg, van de grensscheiding met Amerongen tot die met Wageningen, breed tussen de 18 en 30 Rijnlandse voeten en zwaar bezand, zodat ze zomer en winter begaanbaar is door bouw- en driestland, evenals een bezande weg naar Veenendaal. Dankzij de rivier de Rijn varen er beurtschepen op Rotterdam en Utrecht, en kan men ook stroomopwaarts reizen. Langs de rivier loopt een lijnpad. Via de schutsluis bij de Grebbe kan men vanaf de Rijn door de Grift naar Veenendaal varen. Dit watertje dient zowel om de jaarlijkse 1200 roeden turf uit de veenderijen tussen Rhenen en Veenendaal via de Rijn af te voeren, als om het overtollige water via Veenendaal te lozen.

Tenslotte is er nog een pontveer voor de stad over de Rijn. Passagiers worden zowel met de pont als met roeischuiten overgezet.

DE DEMOGRAFISCHE ONTWIKKELING

Rhenen is een gemeente die langs natuurlijke weg heel langzaam groeit. Uit de bevolkingscijfers over de periode 1815-1890 blijkt dat de toename van de bevolking voornamelijk te danken is aan het geboorteoverschot. Er komen wel nieuwelingen de gemeente binnen, maar met de vertrekkers draagt het vestigingsoverschot niet veel bij aan de uitbreiding.

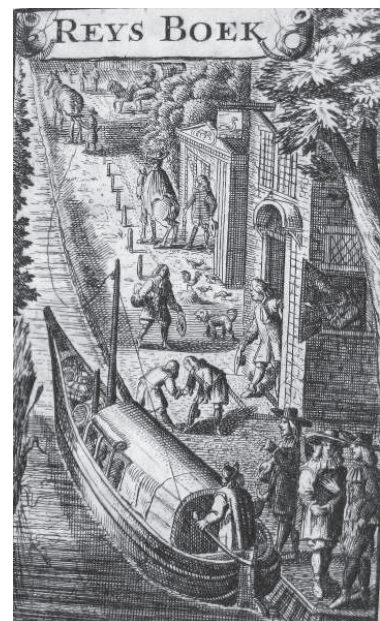
1815	1830	1840	1850	1860	1870	1880	1890
2177	2674	3044	3459	4053	4075	4483	5120
	1,52%	1,38%	1,35%	1,72%	0,00%	1,00%	1,42%

Beter dan de getallen geven de percentages, berekend als jaargemiddelden, aan dat er een zeer geleidelijke toename van de bevolking is met slechts één uitschieter, nl. de periode 1860-1870 met een stilstand waarvoor nog geen verklaring is gevonden.

De gemeenten moeten vanaf 1821 jaarverslagen indienen. Over het eerste decennium worden helaas geen jaarlijkse cijfers over de ontwikkeling van de Rhenense bevolking opgenomen; vandaar dat 1820 in de reeks ontbreekt.

Terwijl elders in Nederland waarschijnlijk wel plotselinge terugvallen of versnelingen zullen zijn opgetreden vanwege landelijke oorzaken, zijn die in Rhenen niet van zodanige aard geweest dat ze terug te vinden

Een trekschuit met paard en begeleider. Uit: Nieuwkeurig Reys-boek byzonderlijk dienstig voor Kooplieden en Reysende Persoonen, t' Amsterdam by Jan ten Hoorn, 1679, Koninklijke Bibliotheek, Den Haag. (foto Willem H. Strous, Rhenen)



zijn in de tabel.² Te denken is aan de Tiendaagse Veldtocht in 1831, de mislukte aardappeloogsten in de jaren '40 en de cholera-epidemie in de jaren '60. Een geboortegolf na 1830, nadat de, overwegend vrijgezelle, soldaten zijn teruggekeerd en zich in het huwelijk hebben gestort, is er niet. Een hoger sterftecijfer in de jaren '40 of een groot aantal landverhuizers naar Noord-Amerika om de honger en de armoede in het vaderland te ontvluchten, blijkt niet uit de cijfers, hoewel in 1848 uit Elst (U) een aantal inwoners met hun predikant Van den Brandhof naar Suriname emigreert. De cholera-epidemieën in deze eeuw eisen ook niet hun tol in de gemeente.

Hoewel de inwoners in de stad dicht op elkaar wonen en de hygiëne ook in Rhenen te wensen overlaat, is er één groot voordeel, men beschikt over goed drinkwater. De Rijn is in die jaren nog niet in die mate vervuild zoals wij dat kennen, maar beter nog is dat de inwoners overal in de stad grondwater uit de stadswaterputten kunnen pompen. Ook in de omstreken van de stad is goed water voorhanden.

De migratiecijfers zijn in de eerste helft van deze 19e eeuw niet bijgehouden. Er zijn volkstellingen bewaard gebleven, maar pas vanaf 1850 moeten de gemeenten een bevolkingsregister bijhouden waarin aangetekend wordt waar men vandaag komt en waarheen men vertrekt.

Tussen 1820 en 1847 zijn van een elftal inkomende gezinshoofden en ongehuwden de 'getuigschriften van goed zedelijk gedrag' bewaard gebleven. Het is een zeer gevarieerd gezelschap dat zich in Rhenen vestigt: een bakker, een schoenmaker, een wolkammersknecht, een luitenantsweduwe, een arbeider, een koopman, een tolgaarder (te Remmerden), een horlogemaker, een koopvrouw en twee personen zonder beroep van resp. 54 en 69 jaar.

Rhenenaren die naar het buitenland vertrekken, de landverhuizers, zijn er maar weinig. In 1860 vertrekt er één naar Kaapstad; in 1868 één naar Nederlands Oost-Indië (Gualterus Albertus Libert, 34 jaar, onbemiddeld, in militaire dienst); in 1871 een echtpaar met 6 kinderen en een

ongehuwd persoon; in 1872 een echtpaar met 2 kinderen; in 1878 een echtpaar met 5 kinderen en (schoon)moeder; in 1882 één persoon. De laatsten gaan allemaal, als minvermogenen, naar Noord-Amerika met als doel lotsverbetering.

INFRASTRUCTURELE VERANDERINGEN, GEKOPPELD AAN DEMOGRAFISCHE ONTWIKKELING

De zeer geleidelijke toename van de bevolking in de eerste helft van de 19e eeuw is geen gevolg van een verbeterde infrastructuur. Ik heb aangename uren doorgebracht in het gemeentearchief en over de vele feiten, feitjes en weetjes die ik ben tegengekomen zijn artikelen en artikeltjes te schrijven, maar een antwoord op de vraag waarom Rhenen nooit is uitgegroeid tot een kruispunt van wegen, heb ik niet gekregen. Terwijl Rhenen de potentie had, want al in de vroege middeleeuwen liep er een belangrijke weg dwars door de stad en de rivier de Rijn, met het veer, was nooit ver weg. Integendeel, sinds de dertiende eeuw stroomt dit water vlak langs de stad. Voor het verkeer op deze waterweg dient een Lijnpad, van de uiterwaard de Palmerswaard stroomopwaarts langs de stad naar de grensscheiding met Gelderland. Dit trek- of jaagpad loopt over de uiterwaarden van particulieren, maar wordt onderhouden door het Rijk. Het is een kleiweg – de breedte wordt niet vermeld – de paarden zullen er wel overheen hebben gekund, maar de begeleider, als hij zelf al niet de schuit heeft moeten trekken, zal vooral in de natte maanden van het jaar moeite hebben gehad om overeind te blijven, om niet uit te glijden in de blubber.

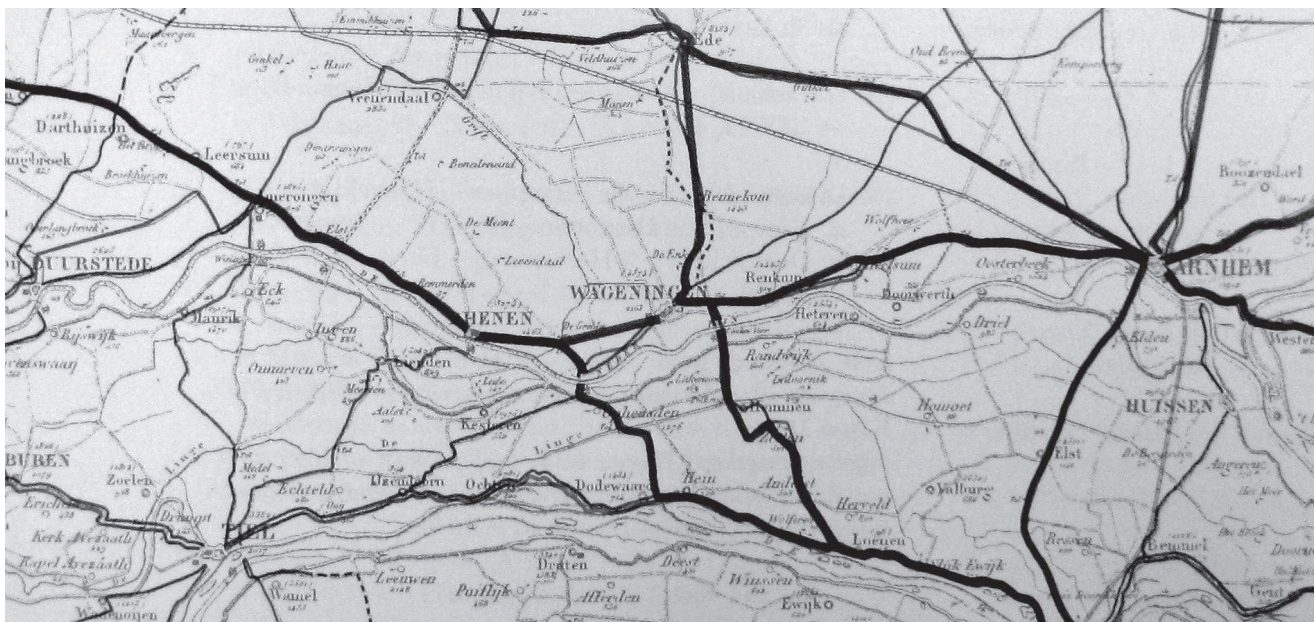
In 1830 stellen burgemeester H. H. van Deventer en secretaris J. Menso een lijst op van wegen binnen de gemeente Rhenen.³ De eerste weg die genoemd wordt is de Straatweg van de grensscheiding met Amerongen tot die met Gelderland met een breedte van 7½ el. Deze wordt door het Rijk onderhouden als rijweg. In het verlengde daarvan ligt de Grebbedijk, van de Grebbesluis tot Gelderland. Deze dijk wordt wat het bezanden betreft onderhouden door

het Huis te Amerongen en wordt door het Dijks College geschoofd. Het is een rijweg van 4 el breed. Na 1855 is het een grindweg, die door het Rijk wordt onderhouden. Tezamen is dit de hoofdweg, de aloude internationale route van Utrecht naar Duitsland.

Dan zijn er nog enkele interlokale wegen, waaronder de Veerweg, vanaf 1855 een grindweg, ook kan worden begrepen. Aan de Gelderse kant van de rivier onderhoudt de stad Rhenen de veerstoep



De Westbarrière met Cuneratoren en –kerk, inkt op papier, G. C. Haakman, 1848 (Het Rondeel, bruikleen Erven A. A. Udo). De poorten waren een paar jaar eerder gesloopt en vervangen door ijzeren hekken.



Uitsnede uit: F. H. Hosten, 'Doorgaande wegen van de 16e tot de 19e eeuw.' (foto Willem H. Strous, Rhenen)

en samen met de gemeente Lienden wordt de Remsestraat tussen het veer en het dorp Lienden onderhouden.

De Veenseweg, vanaf de Berg- en de Westpoorten, tot aan de Kerkewijk en vandaar tot aan de grensscheiding met Veenendaal, is een brede weg, namelijk van 10 el. Deze rijweg is een zandweg en moet tot 1855, wanneer de gemeente de verantwoordelijkheid overneemt, onderhouden worden door de aangelanden. Reizigers die met de veerpont zijn aangekomen en naar Veenendaal moeten, steken bij de Westpoort de Straatweg over, nemen de zogenaamde Veerweg op Veenendaal, gaan bij Spitsbergen langs het Paardenveld en komen dan uit bij de Veenseweg.

Reizigers uit de Betuwe, die in Elst met het Ingense veer zijn overgestoken, nemen de particuliere Veerweg, in 1855 als grindweg overgenomen door het Rijk, en verder de Heiweg naar Veenendaal. Vanaf 1853 komt deze Heiweg te vervallen. Dan is de Straatweg aangelegd, in onderhoud bij het Rijk.

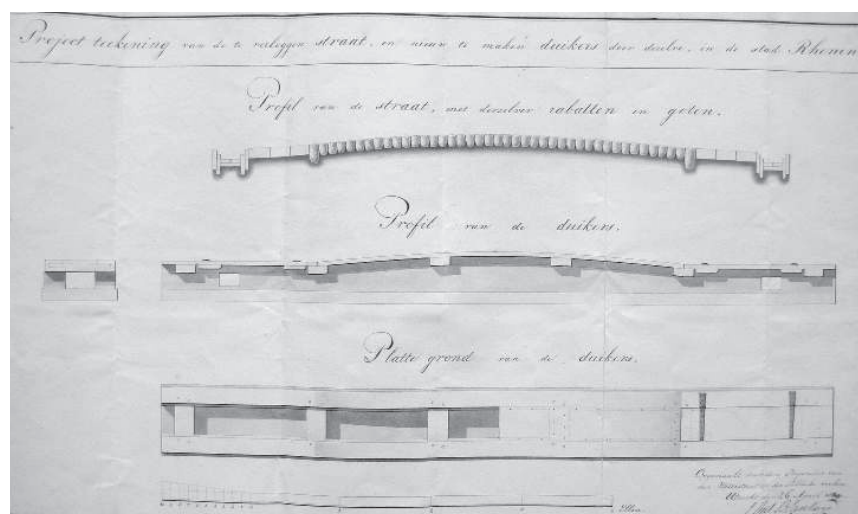
Verder zijn er de Cuneraweg, van de Grebbesluis door Achterberg via de Geertesteeg tot aan de grensscheiding met Amerongen; de Franseweg vanaf Amerongen aansluitend aan de Stokweg tot aan de Straatweg bij de stad; de Weg Onderlangs, gedeeltelijk zand, gedeeltelijk klei, van de Bergpoort tot aan de Grebbesluis, te onderhouden door de stad, de aangelanden en, waar de weg gaat langs de Grebbelinie, door het Rijk.

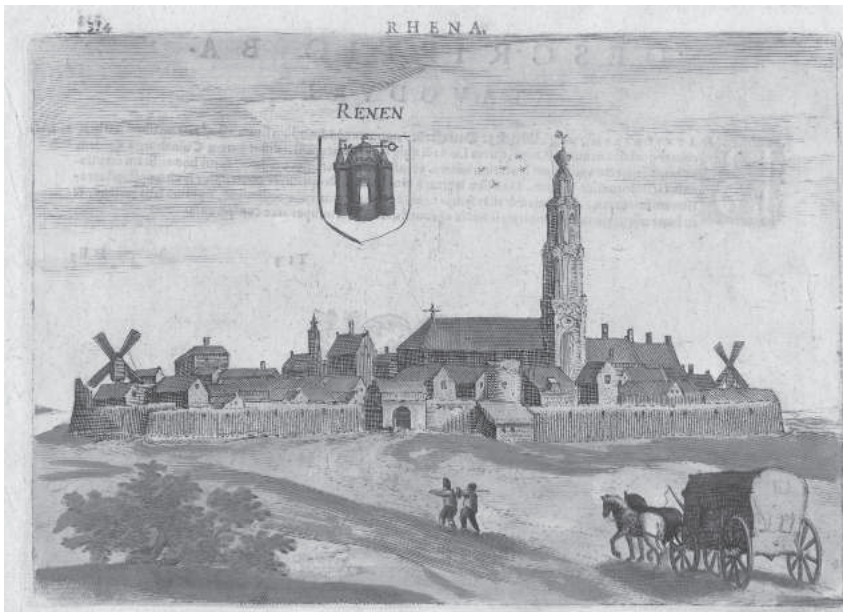
Een bijzonder weggetje is het Voetpad naar Kruiponder, een halve el breed, vanaf de Maatsteeg door het Bolleveld naar de Griff.

De belangrijkste weg is natuurlijk de Straatweg, de Grootte weg nr. 6, van (Leiden) Amerongen naar Wageningen (Munster). Bij KB van 10 augustus 1817 wordt aan A. E. W. Munter c.s. concessie verleend tot het bestraten van het gedeelte tussen het dorp Zeist en het fort de Grebbe. Het gedeelte in de stad, de Keistraat, lang 467 ellen, wordt in 1820/1821 opnieuw bestraat, van de klinkerstraat buiten de Westpoort tot aan de klinkerstraat buiten de Bergpoort.⁴ De hoofdingenieur begroot de kosten aan arbeidsloon op f943,65. Michiel Beernink, stratenmakersbaas uit Oldenzaal, krijgt de opdracht voor f700,00.

De Keistraat en de goten worden opgebroken, het wegdek wordt gezuiverd en gevlakt, de uitgekomen bergkeien hergebruikt en nieuwe stenen goten worden gemaakt. Van steenbakkerij F. Memlieth te Capelle a/d IJssel komen 155.000 straatplavei à f5,50 per duizend per schip naar Rhenen.

Profiel van de te bestraten Herenstraat 1821, OAR 1337-1851, inv.nr. 634-1. (foto Willem H. Strous)





Postwagen, uit: Ludovico Guicciardini's 'Beschrijving van de Nederlanden', 1616/1617. (coll. H. P. Deys, Rhenen)

Memlieth schrijft op 9 maart 1821 dat schipper Van Loghem geen tijd had om stenen te laden, want zodra hij leeg was moest hij weer stroomopwaarts om tabak te laden en schipper Van Walsum was nog niet aangekomen in Capelle, zodat de eerste partij van 40.000 stenen maar in het schuitje van schipper W. Breepols verscheept wordt tegen een vrachtprijs van 16 stuivers per duizend. Ook de tweede partij is beloofd aan schipper Breepols – ‘omdat hij het zeer nodig had’ – terwijl er voor de broer van schipper Van Walsem ook nog wel een lading zal overschieten. Maar Breepols komt er niet meer aan te pas, want met schipper G. van Walsem gaan er op 15 maart 1821 90.000 straatplavei en op 24 april 25.000 straatplavei naar Rhenen. Heeft Rhenen de klandizie aan Rhenense schippers willen gunnen? Waar zouden de stenen aan land zijn gebracht in Rhenen, want een steiger of loswal was er nog niet, die wordt pas veertig jaar later aangelegd op verzoek van stoombootmaatschappijen.

In Utrecht heeft G. Munnicks van Cleef & Compie met veel moeite schipper Oosterlaaks bereid gevonden om voor 26 cent per duizend 21.000 harde klinkers, 2.000 vlakke klinkers en cement naar Rhenen te vervoeren. Andere schippers wilden niet onder de 36 cent per duizend. In april 1821 brengt Oosterlaaks nog eens 18.000 klinkermoppen en 4.000 vlakke klinkermoppen.

In juli 1821 wordt aan Johannes Mulder en Jan Willem Maasland, beiden uit Oldenzaal, een certificaat van goedkeuring afgegeven voor het bestraten van Het Hof. De wegen in de provincie Utrecht zijn volgens Röell altijd in goede staat gehouden omdat de Staten overtuigd waren van het belang daarvan voor de bloei van landbouw en handel.⁵ Daarom zijn er in 1823, 1831 en 1853 provinciale reglementen gemaakt, de laatste nog gewijzigd in 1857. In deze reglementen wordt

vastgelegd wie verantwoordelijk is voor het onderhoud van de wegen die provinciaal in drie categorieën worden verdeeld: provinciale wegen, geconcessioneerde wegen en alle andere wegen. In 1853 wordt de gemeentebesturen opgedragen om leggers op te maken in duplo, waarin alle wegen in de gemeente moeten worden vermeld, met de namen van de onderhoudsplichtigen. Eén exemplaar wordt in de gemeente bewaard en bijgehouden, het tweede exemplaar is bestemd voor de griffie van Gedeputeerde Staten. De gemeentebesturen moeten ook in mei een voorjaarsschouw en in november een najaarsschouw houden, met sancties voor nalatige onderhoudsplichtigen.

Volgens het KB van 13 maart 1821 nr 73 kent de gemeente Rhenen geen grote wegen der 2e klasse of andere wegen waarvan het onderhoud ten laste van de provincie komt. Als geconcessioneerde weg wordt de Straatweg tussen de ‘posterij’ De Klomp, gelegen aan de grote weg der 1e klasse nr. 2 van Arnhem naar Amersfoort, en het Ingense veer door de gemeenten (!) Veenendaal en Elst, aangemerkt. Voor deze straatweg wordt aan V. baron van Tuyll van Serooskerken bij KB van 21 maart 1839 vergunning verleend tot de aanleg en tolheffing daarop van twee tollbomen. Door de Staten wordt bij besluit van 11 juli 1842, goedgekeurd bij KB van 22 augustus 1842, No. 44, de rentebetaling van een kapitaal, groot f 18.000, ad 4½%, gewaarborgd, voor zover dit niet uit de opbrengst van de tolgelden kan worden voldaan. Na aflossing van de lening in 1871 gaan alle rechten van de geconcessioneerden over naar het Rijk, waarbij het beheer wordt opgedragen aan Gelderland, omdat de weg gedeeltelijk in die provincie ligt.

Al met al is het een overzichtelijk wegenplan, maar wat ging er nu zoal overheen?

De grote weg, om die maar zo te blijven noemen, wordt al in 1597 gebruikt door een geregelde dienst met de postwagen van 's Gravenhage op Arnhem, met vaste stations, onder andere in Rhenen. Op elk station moet een vers paard gereed staan.⁶ In juli 1629 schrijft de Raad van State aan het Hof van Gelderland dat op elk van de navolgende plaatsen drie paarden moeten klaarstaan: ‘buiten Leijden... tot Doorn, op 't veer tot Rhenen, tot Heteren ende tot Arnhem, bij elk paard een bekwame jongen, de brieven over te brengen in 9½ uur van 's Gravenhage tot Arnhem, vertrek alle avonden uit 's Gravenhage als uit Arnhem.’

De postiljons genieten speciale bescherming: op het ophouden van postiljons en/of het roven van hun paarden staat de doodstraf.

Op 20 februari 1830 verklaart Hendrik Vonk⁷, 30 jaar en geboren te Renkum, inwonend bij Gerritse van Walsem

aan de Rijnstraat 153, 'ondernemer van de Postwagen', dat hem vergunning is verleend, zoals dat sinds onheuglijke tijden is gebeurd door het stadsbestuur, telkens bij opvolging, aan Dirk Booms, de wed^e Dirk Booms, Willem Booms, de wed^e Willem Booms, Gerrit Vonk, de wed^e Gerrit Vonk, de wed^e F.H. Bronkhorst, en nu aan hem. Zijn postwagen rijdt van Rhenen over Elst, Amerongen, Leersum, Doorn, Driebergen-Rijsenburg, Zeist, De Bilt tot aan Utrecht, bij herberg De Roskam achter de Vleeschhal. Behalve de wekelijkse wagen van Vonk naar Utrecht, vrijdags heen en zaterdag terug, rijdt er dagelijks door Rhenen de gewone brievenpost, twee diligences naar Utrecht en twee naar Arnhem, terwijl bovendien iedere vrijdag een vrachtwagen passeert uit Wageningen naar Utrecht die, evenals de Rhenense, zaterdag terugkeert. Men kan van Rhenen naar Amsterdam met de diligence, met een overstap in Utrecht, tegen een ritprijs van f 4,70 inclusief de tolgelden.⁸ Naar Arnhem kost het f 0,95 en naar Nijmegen f 1,35, waarna men kan doorrijden met de Koninklijke Pruisische Postwagens naar Kleef en verder Duitsland in. Ook toen al was Utrecht een knooppunt in de landelijke infrastructuur, want vanuit die stad vertrekken iedere dag 33 diligences, waarvan 8 naar Amsterdam.

In de Rhenense gemeenteverslagen van de jaren '40 wordt steevast vermeld dat er voldoende middelen van vervoer zijn. In 1840 is de diligencedienst 'De Nederlanden' gestaakt, waarna in 1842 'de Eendragt' de dienst hervat. In 1844 is er zelfs een dienst bijgekomen vanwege de opening van de spoorweg van Utrecht naar Driebergen.

Maar na de komst van de trein beginnen de diligencediensten in frequentie terug te lopen. In de vergadering van B&W van 19 oktober 1858 wordt besloten het postwagengeveer op Utrecht op te heffen en te vervangen door een omnibusdienst naar het spoorwegstation te Veenendaal/De Klomp, aansluitend op de eerst aankomende spoortrein daar en terug na aankomst van de tweede spoortrein.

In de vergunning voor deze omnibusdienst van mei 1867 staat dat het hoofdkantoor in Rhenen is gevestigd met kantoren te Veenendaal en station Veenendaal. De wagens zijn voorzien van zitplaatsen voor acht reizigers en zijn bespannen met één paard. De route loopt via Elst (U). Aan A. van Altena te Rhenen wordt de concessie verleend en hij ontvangt tevens een gemeentelijke subsidie van f 400,-. Toen twintig jaar later de spoorlijn Amersfoort-Kesteren gereed was, verloor de omnibusdienst zijn functie en werd opgeheven.

Voordat deze spoorlijn langs Rhenen in gebruik is zijn er vele plannen geweest. In een brief aan de minister van Binnenlandse Zaken van de 15e april 1856 verzoekt de Rhenense Raad de aan te leggen spoorweg van 's Hertogenbosch over Tiel via Amerongen naar station Maarsbergen in plaats daarvan te laten lopen over Tiel via Rhenen naar station Veenendaal/de Klomp. Het voordeel is, aldus de Raad, dat daarmee de bergrug die de Gelderse Vallei omzoomt wordt gepasseerd via het smeltwaterdal



Uitsnede uit de illustratie van Ludovico Guicciardini: Zie de opgerolde luifel midden zijkant van de wagen. Als het te koud werd werd de luifel neergelaten en gebruikte men in het donker een olielampje als verlichting. Later kwamen er diligences met schuiframen (mededeling A. J. de Jong).

bij De Tangh, even westelijk van Rhenen, zodat er slechts geringe doorgravingen moeten plaatsvinden. De te ontgengen gronden zijn van mindere waarde dan die langs de lijn Amerongen – Maarsbergen en de handel en de nijverheid zouden er in Rhenen en Veenendaal groot voordeel van hebben. Bovendien kan door het leggen van de spoordijk door Achterberg de Gelderse Vallei worden afgesloten bij een dijkdoorbraak tussen Wageningen en Rhenen, waardoor een boezem ontstaat voor 60 à 70 miljoen kubieke meter water. (Een jaar eerder was de dijk doorgebroken en was Veenendaal ondergelopen, waardoor Rhenen 150 jaar vóór onze tijd op het idee kwam van 'Ruimte voor de rivier').

Lienden en Veenendaal wordt gevraagd het verzoekschrift te ondersteunen, maar we horen er niets meer van.

Een ander plan dat 14 jaar voortsuddert komt uit Wageningen. Daar is in 1864 De Wageningse Spoorwegcommissie opgericht met het doel een spoorlijn aan te leggen ten noorden van de Lek en Nederrijn. Men stuurt een circulaire mee van de aan te leggen lijn als verbindingslijn tussen de twee Nederlandsche Staatsspoorwegnetten, vanaf Schalkwijk (aansluiting Zuider-Staatsspoorweg Utrecht's Hertogenbosch) via Houten, Cothen, Nederlangbroek, Wijk bij Duurstede, Amerongen, Rhenen, Wageningen, Renkum, Doorwerth, Oosterbeek naar Arnhem (aansluiting Noorder-Staatsspoorweg).

In 1871 antwoorden B&W Rhenen dat de raad heeft besloten deel te nemen in aanleg en exploitatie van de spoorlijn voor 250 aandelen à f 240,00 = f 60.000, waaraan inmiddels Gedeputeerde Staten Utrecht hun goedkeuring hebben gegeven.

Ook van dit plan wordt na verloop van tijd niets meer gehoord, maar wel van weer een andere lijn die ongeveer dezelfde route volgt. Ook hiervoor stelt de Rhenense raad

een subsidie beschikbaar, deze keer van f 20.000,-, te betalen wanneer de eerste trein aan het station in Rhenen aankomt. Men kan hieruit opmaken dat de Rhenenaren nog maar weinig vertrouwen hebben in een goede afloop, hoewel de concessie al definitief is verleend. In 1874 worden de tekeningen toegestuurd alsmede de stukken waarbij belanghebbenden bezwaar kunnen maken tegen onteigening.

De Rotterdam–Munster Spoorweg Maatschappij, aan wie de concessie is overgedragen, wordt in 1875 opgericht, maar vanwege beursproblemen in Parijs en Brussel kan er helaas niet begonnen worden met uitvoering van de plannen. De Kamer van Koophandel Schoonhoven bemoeit zich ermee door aan Rhenen te vragen hun districtsafgevaardigde in de Tweede Kamer te laten bemiddelen om het wetsontwerp tot onteigening tot wet te laten verheffen. In juni 1878 is het einde verhaal als B&W Rhenen bericht ontvangen dat de concessie voor de aanleg van deze spoorlijn is ingetrokken.

In maart 1875 is inmiddels in de Tweede Kamer gedebatteerd over de aanleg van spoorwegen voor rekening van de Staat. De Kamer van Koophandel Nijmegen richt een verzoek aan Rhenen om hun verzoek aan de Kamer te ondersteunen voor de lijn Dordrecht–Gorinchem–Tiel–Elst, en de lijst van geprojecteerde lijnen aan te vullen met een lijn Amersfoort–Wageningen–Nijmegen. De raad voldoet aan het KvK-voorstel, maar dringt erop aan de lijn achter de Grebbelinie aan te leggen, dus langs Rhenen in plaats van langs Wageningen. In 1877 ontvangen B&W de stukken voor de ‘onteigening ten algemene nutte’ voor de aanleg van de spoorlijn Amersfoort–Kesteren–Nijmegen. En hoe dat afloopt weten we allemaal.

Er is nog even een ander plan. Op 18 juni 1879 en nog eens in juni 1880 berichten B&W Rhenen aan GS Utrecht dat zij het tot stand komen van de lokaalspoorweg Rhenen–Apeldoorn door de heren H. C. van Houven van Oordt te Apeldoorn, mr. E. Weerts te Epe, M. Wolff te Amersfoort en

De vervallen veerstoep aan de Betuuse kant van de Rijn tegenover Rhenen, oktober 2010. (foto Willem H. Strous, Rhenen)



E. Vas Visser te Heerde, tezamen uitmakende Het Veluwsch Lokaal Spoorweg Comité, voor de gemeente van groot belang achten en vragen een gunstig advies uit te brengen op gemeld verzoek. Van dit plan wordt niets meer gehoord. De naam Vas Visser duikt weer op als voorzitter van de Raad van Toezicht bij de Ooster Stoomtram Maatschappij in 1886/1887.

Wat het verkeer op de Rijn betreft is er minstens zoveel te schrijven als over het land- en spoorverkeer.

In 1829 maakt het gemeentebestuur in haar jaarverslag melding van een stoomboot. Behalve de beurtschepen vanaf Zutphen, Doesburg, Arnhem en Wageningen op Rotterdam, Dordrecht, Den Haag en Amsterdam vaart er wekelijks een stoomboot van Rotterdam op Arnhem en terug. Helaas moet het bestuur in 1830 constateren dat de stoomboot niet meer langs de stad komt.

Ook al wordt er geen melding meer gemaakt van stoomboten, ze moeten er wel zijn geweest. Want als in 1872 vergunning wordt verleend aan de Stoomsleepdienst van L. van Ouwerkerk te Gorinchem wordt verwezen naar de KB's van 1841 en 1846 voor de vele voorwaarden waaronder mag worden gesleept. Ouwerkerk sleept op alle rivieren en kanalen binnen het rijk; voor de provincie Utrecht is dat de Nederrijn en de Lek.

Maar in 1845/1846 zijn er in Rhenen nog negen schippers met hun zeilschepen ingeschreven in het patentregister.⁹

Teunis Verwoert DKzn, schipper met een overdekte aak en met een tweede overdekte aak genaamd *Op Hoop van Beter*; Peter van Dam, schipper met een overdekte aak genaamd *De Jonge Dirk*; Marinus Hovestad, schipper met een overdekte aak genaamd *De Vrouw Charlotte*; Jacob van Kapelleveen, beurtschipper op Rotterdam met een overdekt praamschip genaamd *De Hoop*; Gerritje van Walsem, wed^e J. E. (Jelis) van Kapelleveen, beurschippers op Utrecht, met een overdekte aak genaamd *Rhenensch Welvaren*; Paulus Baars, schipper met een overdekte aak genaamd *Op Hoop van Zegen*; Rijk Rijksen de Jonge, schipper met een overdekte aak genaamd *De Jonge Rijk*; Albert Caspers, schipper met een overdekte praamschuit genaamd *De Jonge Gerrit*; Gerrit Jan van Dam, schipper met een overdekte aak genaamd *Op Hoop van Zegen*.

In 1860 is er nog een vijftal schippers in Rhenen: Jacob van Capelleveen, Paulus Baars, Marinus Hovestad, Teunis Verwoert en Karel de Jong. Zij krijgen de mededeling dat de Rijkspolitie streng gaat toezien op een ‘Getrouwe naleving van het Reglement voor de vaart op de Rijn’ uit november 1851. Is er ergens op de Rijn een ongeluk gebeurd?

In en na de jaren '50 van de 19e eeuw wordt het druk met aanvragen voor concessies om de Rijn te mogen bevaren met stoomkracht.

• In augustus 1853 dienen J. C. Vermeulen en B. Heijndeman, beurtschippers van Rotterdam op Doesburg een klacht in tegen S. van Delden Azn, directeur van de Deventer Stoomboot Maatschappij. Zij verwijzen naar art. 1 van het



Uitsnede uit: 'Gezicht op de Rijn bij Rhenen ter boogte van de zandafgraving Vogelenzang, olieverf op paneel, J. M. Schäffer, 1941 (Het Rondeel, bruikleen part. collectie). (foto Willem H. Strous, Rhenen). Zo moet de scheepvaart op de Rijn er rond 1860/1870 uit hebben gezien: zeilende beurtschippers en stoomsleepdiensten.

reglement der concessie, waarin bepaald wordt dat de DSM alleen goederen van Rotterdam naar Doesburg mag vervoeren zonder tussenliggende plaatsen aan te doen. Passagiers mogen onderweg wel afgezet of opgenomen worden. Van Delden overtreedt de bepalingen, wat reden is om de concessie in te trekken, zo schrijven de klagers.

S. van Delden heeft zich blijkbaar met succes kunnen verdedigen, want in 1857 vraagt hij het gemeentebestuur om de namen van enkele vertrouwde personen aan wie hij zijn goederen kan overhandigen nu hij in Rhenen mag laden en lossen, maar geen agent ter plaatse heeft.

- In juni 1859 bevestigen B&W Rhenen aan GS Utrecht de ontvangst van het reglement van de stoombootdienst van J. P. Berger te Venlo. De dienst gaat met twee of meer boten driemaal per week van Rotterdam naar Keulen en is bestemd voor het vervoer van reizigers, goederen,

rijtuigen, vee en geld, en vaart normalerwijze langs de Merwede en de Waal, maar soms ook via de Lek en de Rijn. In dat laatste geval wordt aangelegd bij Rhenen.

- C. Balck, directeur der Arnheemsche Stoomboot-maatschappij te Arnhem krijgt in 1862 van GS Utrecht twee maanden uitstel voor het in werking stellen van zijn stoombootdienst tussen Arnhem en Rotterdam.

In juli 1863 wijst Balck de gemeentebesturen langs de Rijn en de Lek van Arnhem tot Rotterdam op de ongunstige toestand van het vaarwater. Hij heeft twee stoomboten in geregelde vaart, maar door een bij Jaarsveld ontstane ondiepte

zal hij waarschijnlijk de dienst moeten staken, ondanks de slechts 2½ voet diepgang van zijn boten. B&W Rhenen wijzen hem op de jaarverslagen van GS Utrecht, waarin verbeteringen aan het riviervak worden toegezegd. In 1864 laat de minister van BiZa de waterstand bij Jaarsveld verbeteren. Nu vraagt Balck de hulp van Rhenen voor een soortgelijke droogte bij Heteren. Andere stoombootdiensten hebben de dienst tussen Arnhem en Rotterdam al gestaakt, hij is nog de enige die vaart, schrijft hij.

- B&W krijgen in april 1863 bericht dat de minister van Binnenlandse Zaken vergunning heeft verleend aan H. Kersken te Doesburg tot het in werking brengen van een schroefstoombootdienst tot vervoer van reizigers, goederen, geld en vee tussen Amsterdam en Doesburg.

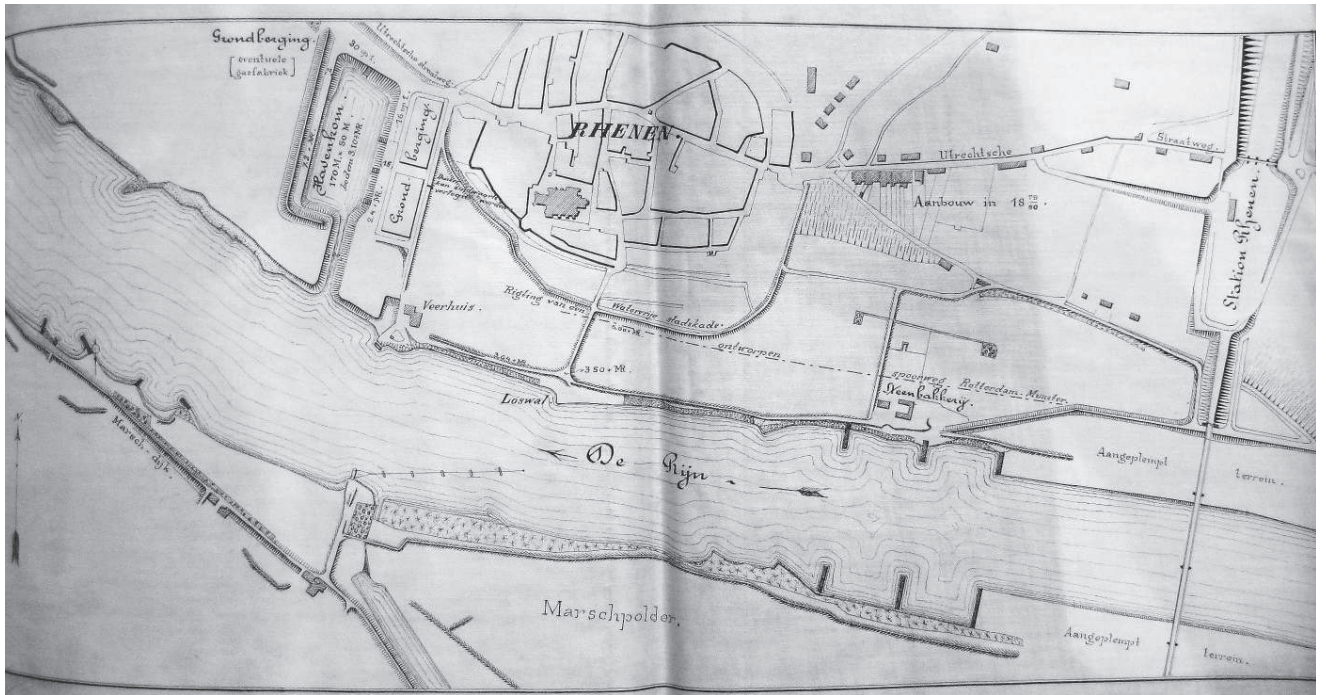
- In mei wordt er een vergunning verleend aan J. en J. Mager te Arnhem voor een schroefstoombootdienst tot vervoer van personen, goederen en vee tussen Amsterdam en Arnhem en het slepen van vaartuigen over de Nederrijn en de Lek.

- Een maand later is er vergunning verleend aan P. J. Engelen Averlingh en A. P. Timmermans Cz. te Arnhem tot een schroefstoombootdienst voor vervoer van goederen, geld en vee van Arnhem naar Rotterdam, Delfshaven en Schiedam, alsmede het slepen van schepen op de rivieren de Rijn, de Waal en de IJssel.

- Weer een maand later is het J. C. Vermeulen te Rotterdam die vergunning krijgt voor een schroefstoombootdienst voor vervoer van goederen en vee tussen Doesburg en Rotterdam langs de rivier de Lek of de Waal naarmate de stand der rivier dit toelaat.

Houtvlot vóór Rhenen. Litho uit 1867 door P. W. van de Weijer, naar J. Goossen. (coll. H. P. Deys)





Het ontwerp van een vluchthaven ten westen van de veerweg van Rhenen, voorgesteld aan de Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid in januari 1881, OAR 1852-1926, inv.nr. 52-40. (foto Willem H. Strous, Rhenen) Op deze kaart is met een stippellijntje de aan te leggen spoorlijn Rotterdam - Munster aangegeven, van zuid van de Rijnpoort tot noord van de steenfabriek van Sandbrink.

BIJZONDERE TRANSPORTEN OVER DE RIJN.

Nadat in Engeland de eerste spoorlijn is gelegd, ontstaat ook in Duitsland hiervoor interesse. In 1835 wordt De Adler, een locomotief bestemd voor de lijn Neurenberg-Fürth in Beieren, in Rotterdam in delen afgeleverd (circa 12 ton ijzerwerk) om per Rijnschip naar Keulen vervoerd te worden.¹⁰ Is het iemand in Rhenen opgevallen toen het transport langs Rhenen kwam?

OAR 1852-1926, inv. nr. 127. (foto Willem H. Strous)

Iets anders dat veelvuldig over het water wordt vervoerd is buskruit. Zo schrijft op 1 juli 1854 de Commissaris van de Koning in Utrecht dat er van Bergen op Zoom naar Doesburg 10.000 pond buskruit in 900 gevulde buizen in een of meer schepen wordt verscheept via Lek en Nederrijn, en of de burgemeester maar maatregelen wil nemen om ongelukken te voorkomen. Een paar weken later een zelfde soort bericht, maar nu komen er met het schip 'Der junge Friedrich' 100 vaatjes buskruit van Arnhem naar Delft.

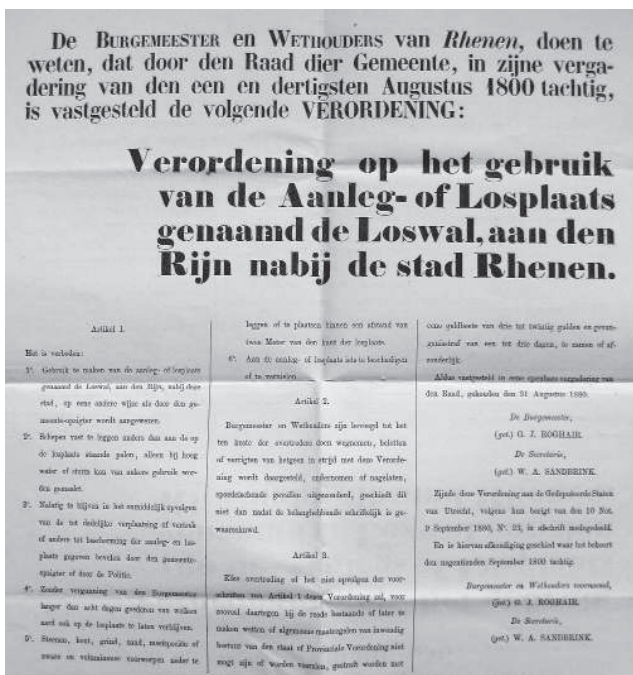
Een spectaculair transport zijn natuurlijk de houtvloten.¹¹ In 1299 kreeg Dordrecht het recht van stapelplaats van alle hout dat werd aangevoerd en de stad heeft dat meer dan zes eeuwen volgehouden. Door het steeds drukker wordende verkeer te water moeten in de tweede helft van de 19e eeuw alle vloten getrokken en bestuurd worden met behulp van sleepboten. Maar door de gelijktijdige rivierverbetering neemt de vlotterij weer toe. In het reglement van de kade-gelden van 1881, en zelfs nog in dat van 1910, wordt een tarief voor houtvloten vermeld.

Het is druk op de weg en op de Rijn, maar op de plannen voor een vluchthaven en een gecombineerd post- en telegraafkantoor na zijn er geen initiatieven van Rhenenaren of het Rhenense bestuur. Wel worden andermans plannen, op verzoek, ondersteund.

RUIMTELIJKE ONTWIKKELING

NAAR AANLEIDING VAN DE INFRASTRUCTUUR

In 1862 doet Roelof van Ingen, agent der Arnhemsche Stoombootmaatschappij te Rhenen, een poging om in Rhenen een aanlegplaats voor stoomboten aan te leggen.



Later blijkt Van Ingen voor eigen rekening een aanlegplaats aangelegd te hebben die echter onvoldoende mogelijkheden biedt. Aanpassingen kosten f 500,00. Hij vraagt de gemeente de kosten op zich te nemen en aan hem, Van Ingen, de kosten van de reeds gemaakte steiger ad f 100,00 te restitueren of hem daarvoor een aandeel te geven in het geheel. Zijn maatschappij is bereid een huur te betalen van 5% van het aanlegkapitaal, waardoor na enige jaren de steiger zuivere winst voor de stad zal opleveren. Verder voert Van Ingen aan dat door de gunstige ligging van de steiger, met betrekking tot de omliggende dorpen alsmede de verre afstand naar het spoorwegstation Veenendaal/De Klomp, deze aanlegplaats een belangrijk stoombootstation kan worden. Dat blijkt al uit de eerste maand waarin de maatschappij 112 passagiers, 86 stuks vee en 25.000 kg vrachtgoederen heeft verladen in Rhenen.

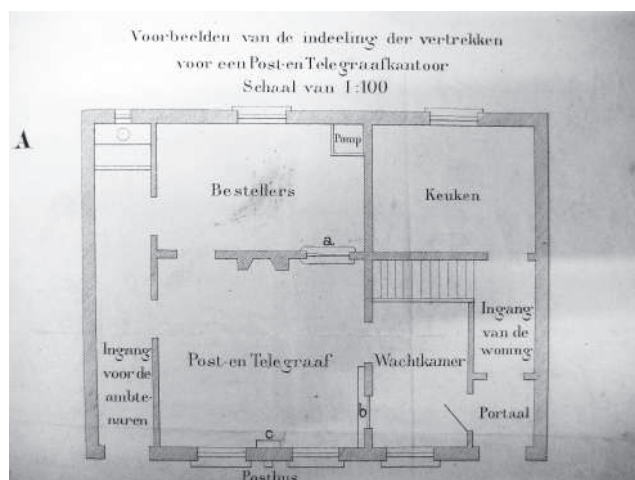
Het duurt tot circa 1880 voor er door de stad een goede steiger, de huidige Loswal, wordt aangelegd. Dan wordt ook een verordening op de heffing van kadegeld vastgesteld.¹²

Zoals eerder gezegd zijn er twee acties van de gemeente Rhenen in het archief terug te vinden, waarin van eigen initiatief blijkt.

Waarschijnlijk afgaande op geruchten biedt de Raad in 1881 de minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid een plaats aan voor een vluchthaven langs de Rijn. De minister antwoordt binnen een maand dat er geen voornemens zijn om voor rijksrekening te Rhenen of waar ook, een vluchthaven aan te leggen.

Toch is het plan de moeite waard om nu te vermelden, gelet op de al een paar decennialang steeds terugkerende discussie over een jachthaven voor Rhenen. Had de toenmalige Raad maar doorgezet, dan was er nu geen discussie meer. Men biedt de Palmerswaard aan, halverwege Arnhem en Vreeswijk, met in het achterhoofd het in de Tweede Kamer genomen besluit voor de aanleg van het Merwedekanaal

De restanten van de steenfabriek van Sandbrink in de uiterwaard ten oosten van de stad, circa 1900. (coll. A. J. de Jong, Voorthuizen)



OAR 1852-1926, inv.nr. 44-229. (foto Willem H. Strous, Rhenen)

voor de vaart op Amsterdam. Technisch onderzoek heeft uitgewezen dat een vluchthaven, groot 170 bij 80 meter en met de bodem 3,1 meter onder middelbare rivierstand, met de nodige grondwerken, klinkerwegen en beschoeiingen, voor f 56.000 kan worden aangelegd. Het terrein is eigendom van de gemeente en wordt om niet aangeboden. Ontwerpen worden meegestuurd.

De minister wordt verzocht ambtenaren aan te wijzen om de argumenten van de Raad te onderzoeken. Maar hij ontkent de geruchten en heeft geen interesse.

DE ECONOMISCHE ONTWIKKELING IN RELATIE TOT DE INFRASTRUCTURELE EN DEMOGRAFISCHE VERANDERINGEN

Over de economische ontwikkeling is niet veel te schrijven. In de gemeenteverslagen van 1821–1851 komen we in de jaren 1829–1834 de zinsnede tegen over 1829: 'De stad is een landplaats welke geen commercie heeft en dienvolgens ook geen handel op Keulen'. En over 1830: 'In 1830 is opgericht een steenbakkerij door J. G. Sandbrink, welke wat de kwaliteit der stenen betreft, tot dusverre gelukkige resultaten heeft opgeleverd, daar dezelve die van andere gelijksoortige inrichtingen aan de rivieren in hoedanigheid overtreffen. Er zijn nu in de gemeente een bierbrouwerij, een houtzaagmolen, een steenbakkerij, twee leerlooierijen en twee wolkammerijen. Desniettemin bestaat hier geen eigenlijke handel.'

En over 1831 tot 1834: 'Handel wordt hier niet gedreven'. Er is natuurlijk de tabak, die verbouwd en verhandeld wordt, maar dat loopt ook wel zonder een verbeterde infrastructuur. Pas in latere jaren komt er meer bedrijvigheid, zoals de huidige Cunera Vloerbedekking, die in 1870 wordt opgericht door Lucas van Wijngaarden en Jan de Graaf als 'De

Volharding', in 'Loopers en Karpetten', op de hoek van de Weversstraat en de Van Deventerstraat midden in de oude benedenstad.

Een tweede eigen initiatief is er in 1873 als Rhenen een poging start om een post- en telegraafkantoor binnen haar muren te krijgen. Veel medewerking van het rijk krijgt de gemeente niet. De minister wil niet afwijken van hetgeen is bepaald bij KB van 17 augustus 1870, namelijk het waarborgen door de gemeente van een minimumopbrengst van f800,00. Stemt Rhenen in met deze voorwaarde, dan komt er een verenigd post- en telegraafkantoor. Ook moet de gemeente de lokalen voor de dienst en een directeurswoning bouwen en die tegen een 'billijke' vergoeding aan het rijk afstaan. De behuizing van de telegraafdienst moet kosteloos ter beschikking worden gesteld en de huurprijs van de rest mag niet meer zijn dan f300,00 per jaar. De Raad ziet het belang ervan in en stemt in met de voorwaarden. Er wordt gebouwd aan de Herenstraat nabij de Westbarrière en de kosten worden begroot op f9.000.

Het gebouw is gereed op 4 juli 1874 en op 15 augustus start de dienst. Van die dag tot 31 december 1874 worden er 399 telegrammen verzonden en 20 internationale ontvangen, met een opbrengst van f132,45. In 1883 telt men 1690 verzonden en 89 ontvangen internationale telegrammen, met een opbrengst van f533,70, zodat de gemeente wordt aangeslagen voor het verschil van f66,30.

In 1883 probeert de gemeente de huur te verhogen naar f500, maar dat wordt door de minister afgewezen; hij gaat niet verder dan een verhoging met f100 tot f400.

DE SOCIALE OMSTANDIGHEDEN MET BETREKKING TOT DE INFRASTRUCTURELE EN DEMOGRAFISCHE VERANDERINGEN

Armoede is ook in Rhenen een bekend verschijnsel. Er is een diaconie van de Nederduits Gereformeerde gemeente, die met haar beperkte middelen probeert de ergste nood te lenigen. Er is een Gast- en Weeshuis, dat volwassenen en kinderen een kosthuis bezorgt en kleding en schoeisel. In de jaren '80 is het de kerkvoogdij, niet de diaconie, die in de Gasthuisstraat een voorloper van het Protestants Bestedelingenhuis sticht. En er is de in 1818 opgerichte Maatschappij van Weldadigheid, met een subcommissie in Rhenen van 1821 tot 1853 met als secretaris J. C. P. E. Menso, en een ledental variërend tussen 13 en 21. In 1823 betaalt men aankleding, uitrusting en vervoer van Jan van Laar en zijn gezin naar Veenhuizen, kosten totaal f56,50.¹³ Van Laar gaat vrijwillig met het doel om een beter bestaan te vinden. Anderen worden veroordeeld tot plaatsing in Ommerschans, waarvoor de gemeente jaarlijks de rekening krijgt gepresenteerd.

Het is echter niet alleen maar kommer en kwel in Rhenen in de 19e eeuw, er zijn ook andere bevolkingsgroepen. Nadat in 1851 geregeld is dat verenigingen kunnen worden opgericht, gebeurt dat ook in Rhenen. De oudste vereniging bijvoor-

beeld, muziekgezelschap Ons Genoegen, dateert uit 1868.

In juni 1873 krijgt het college van B&W bericht dat men naar aanleiding van de wet van december 1872 verplicht is een woning van twee tot vier vertrekken in te richten tot afzondering en verpleging van lijdens aan besmettelijke ziekten. Men biedt het vroegere schoollokaal van de openbare lagere school aan, maar met de opmerking dat betwijfeld wordt of er ooit gebruik van gemaakt zal worden, omdat de inwoners zich liever moeite en opoffering zullen getroosten dan de zieken uit huis te plaatsen.

In Elst is het slecht gesteld met de watervoorziening. In 1865 klagen 24 bewoners tussen Den Eikelkamp en Plantage Willem III dat de put aan de Straatweg te ver weg ligt en bij lage waterstand geen water geeft, zodat zij hun woning, hun lijf en hun kleding niet schoon kunnen houden. Later, in 1869, klagen dertig huisgezinnen aan de Franse weg dat de put waarvan zij gebruik moeten maken, een kwartier lopen van hun huis is en als ze daar komen zijn er soms vele anderen hen voor, zodat het soms tot de middag duurt voor zij met een beetje water weer naar huis kunnen.

DE CULTURELE ONTWIKKELINGEN IN RELATIE TOT DE INFRASTRUCTURELE EN DEMOGRAFISCHE ONTWIKKELINGEN

Het culturele leven in Rhenen ontwikkelt zich langzaam.

In april 1861 vraagt de Koninklijke Akademie van Wetenschappen aandacht van het bestuur voor 'het opsporen, het behoud en het bekendmaken van overblijfsels van Vaderlandsche kunst en beschaving uit vroeger tijden'.

In september 1875 schrijft de Rijksadviseur voor Monumenten van Geschiedenis en Kunst aan B&W Rhenen dat het schilderij van de belegering van Rhenen uit 1499, dat voornamelijk voor de studie van klederdrachten merkwaardig is! (nu zijn we meer geïnteresseerd in de dubbele stadsmuur), in een zeer slechte staat verkeert en dat een goede restauratie veel geld zal kosten. Hij stelt voor het schilderij af te staan aan het Nederlandsch Museum, waar het belangstelling zal opwekken. Maar de Raad is niet genegen het schilderij af te staan. Wel is men bereid het schilderij door bekwame handen te laten herstellen, waarvan de kosten geschat worden op maximaal f150,-.

Initiatieven van binnen Rhenen kunnen ontstaan



J. C. P. E. Menso, secretaris van de subcommissie Rhenen van de Maatschappij van Weldadigheid. (coll. H. P. Deys, Rhenen)



Westpoort, Koninghuis, Cuneratoren Rhenen, 1805, Sprenger van Eijck, inkt op papier. (Het Rondeel, bruikleen Stichting Gebroken Lente).

doordat vanaf 1851 verenigingen mogen worden opgericht. De oprichting van Ons Genoegen in 1868 is al genoemd. Dit is een initiatief van een muziekleraar die al een aantal jaren in Rhenen is gevestigd. Daarnaast blijkt er bijvoorbeeld een tweetal rederijderskamers te zijn geweest.

Naast deze meer elitaire vormen van cultuur zijn er natuurlijk de volkse uitingen. In de archieven komen we bij het bekijken van de logieslijsten van de logementshouders in bijvoorbeeld de jaren '20 vele reizende muzikanten tegen, personen met een aap, een beer, een kijkkast of een toverlantaarn, koorddansers, liedjeszangers, een fluit en komedianten.

Aan het einde van deze onderzoeksperiode kunnen we natuurlijk niet om twee grote feesten heen: in 1863 het feest van '50 jaar Onafhankelijkheid 1813-1863', en in 1878 de klapper van de eeuw door het besluit, in de Tweede Kamer genomen, om de spoorlijn Amersfoort-Nijmegen via Rhenen aan te leggen. Beide gelegenheden worden aangegrepen om groots te vieren.

CONCLUSIE

Rhenen is aan het begin van de onderzoeksperiode nog een ommuurde stad en blijft dat nog geruime tijd. Het is de tijd van postkoets en diligence, en wie aan een rivier woont zoals de Rhenenaar, kan met de trekschuit naar de markt of op familiebezoek. De periode 1815 tot circa 1885 wordt gekenmerkt door een zeer geleidelijke ontwikkeling door invloeden van buitenaf. De komst van de spoorwegen droeg niet bij, want de enige lijn die daarin verandering had kunnen brengen liep ver van de bewoonde wereld; de lijn Utrecht-Arnhem meed de plaatsen op de Heuvelrug en in Gelderland. Pas nadat de treinverbinding is gerealiseerd in 1885 en de tram van Utrecht naar Arnhem twee jaar later, komt er meer leven

in de Rhenense brouwerij, hoewel het de vraag is of de aanleg van trein en tram de reden is. Is de verbeterde infrastructuur de oorzaak, de reden, of was het de veranderende mentaliteit, mede veroorzaakt door nieuw ingekomen Rhenenaren? Onderwerp voor het tweede deel van de onderzoeksperiode. De vraag blijft wel overeind waarom Rhenen nooit is uitgegroeid tot een knooppunt van wegen, niet alleen in de 19e eeuw maar ook in de eeuwen daarvoor. Rhenen ligt, in tegenstelling tot veel andere plaatsen op de Heuvelrug, niet geïsoleerd, maar al sinds eeuwen aan het water, de Rijn, en aan de grote weg van Leiden via Utrecht naar Arnhem en verder naar Duitsland. Alle postkoetsen en diligences hebben

Rhenen als stopplaats gehad. En alle beurtschepen voeren op de Rijn langs Rhenen. ■

NOTEN

1. *Utrechtse gemeenten in 1815 in vraag en antwoord*, De. Uitgave van provincie Utrecht, 1972.
2. Hofstee, E.W.: *Korte demografische geschiedenis van Nederland van 1800 tot heden*. Bussum, 1981.
3. Provinciaal Blad 1830, nr. 54.
4. OAR 1337-1851, inv.nr. 634.
5. Röell, J.: *Het reglement op het onderhoud en gebruik der wegen in de provincie Utrecht met geschied- en regtskundige aantekeningen*. Utrecht, 1872, p. VI Inleiding.
6. Jong, A.J. de, en H. P. Rozema: *De Posthistorie van Rhenen, Elst (U) en Veenendaal*. Voorthuizen, 1989.
7. OAR 1337-1851, inv.nr. 662.
8. Enkhuizer Almanak, 1841.
9. OAR 1337-1851, inv.nr. 736.
10. Veenendaal, Guus: *Spoorwegen in Nederland, van 1834 tot nu*. Pijnacker/Amsterdam, 2004.
11. Prooije, L. A. van: 'De houtvlotterij en Dordrecht in de 17e en 18e eeuw'. In: *Oud Rhenen*, 24e jrg nr 2, p. 12-26.
12. OAR 1337-1851, inv.nr. 190.
13. Maatschappij van Weldadigheid, Toegang 0137.01 Rijkswerkinrichting (RWI) Veenhuizen en Ommerschans (1820)1858-c. 1960, inv.nr.1109 Staten van rekening en verantwoording van inkomsten en uitgaven van de subcommissies, 1818-1853. Rhenen, 1821-1853. Het Drents Archief Assen.

Jaarverslag 2011 Historische Vereniging Oudheidkamer Rhenen e.o.



V.l.n.r. Ad de Jong, Joost van Oostrum, Jan Maarten Doorman, Ben van Laar, Ellen Vlak. (foto Willy Hoorn, Rhenen)



Piet Hovestad en gedeputeerde Anneke Raven. (foto Leo Schoonhoven, Rhenen)

De Maand van de Geschiedenis 2011 werd geopend met een speurtocht voor de kinderen. (foto Willem H. Strous, Rhenen)



Het jaar begon met de aanbieding van de vernieuwde uitgave van ons tijdschrift *Oud Rhenen*. Na een klein jaar overleg in het bestuur was het in januari 2011 zover dat het eerste exemplaar op donderdag 27 januari kon worden aangeboden aan burgemeester drs. J. H. A. (Joost) van Oostrum. De redactie, bijgestaan door Folkert Schuurman uit Dodewaard, verdient onze complimenten met het resultaat. Dankzij de inzet van vrije tijd van met name Jan Maarten Doorman en Ben van Laar, en de advertentie-acquisitie door Hens Dekker, zijn de kosten van dit A4 formaat slechts ietsje hoger dan het sinds 30(!) jaar uitgevoerde A5 formaat.

De activiteiten werden vervolgd met de feestelijke presentatie van onze, óók vernieuwde, website en de opening van de Digitale Beeldbank Rhenen op woensdag 9 februari 2011. Dankzij de inzet van met name Piet Hovestad, geassisteerd door Rutger Bol uit Almere voor de website, en een aantal 'uitvoerders' voor de beeldbank, kon de gedeputeerde van Cultuur van de provincie Utrecht, mevrouw A. H. (Anneke) Raven BA in Hof van Rhenen de officiële openingshandeling verrichten, gevolgd door een bijdrage van burgemeester drs. J. H. A. (Joost) van Oostrum. Velen waren aanwezig, ook vanuit de provincie, welke via het programma 'De Utrechtse Schatkamer' de financiën ter beschikking had gesteld. Eind juli 2011 werd het verslag met de financiële verantwoording aan de provincie aangeboden, waarna de definitieve subsidie werd vastgesteld op € 10.000.

In januari 2011 namen Jan Maarten Doorman en Pim Strous het initiatief om, evenals vorig jaar, een aantal instellingen en personen uit te nodigen voor een brainstorm over de invulling van de Maand van de Geschiedenis 2011 (MvdG), dat door het Nationaal Historisch Museum als landelijk thema 'Ik en Wij' had meegekregen. Na een geanimeerd overleg werd voor Rhenen gekozen voor de jaren '50 om van daaruit het thema handen en voeten te geven. Dit Rhenense voornemen werd op de provinciale bijeenkomst van 15 februari bij Landschap Erfgoed Utrecht te De Bilt meegedeeld aan de projectleider van het Nationaal Historisch Museum en andere aanwezigen. In maandelijks overleg met Toneelvereniging De Hucht, Stichting Beiaard Cuneratoren, Stichting Cuneragilde, Regio-Bibliotheek Z-O-U-T, Museum Het Rondeel, Fotoclub 't Sticht en VVV-Rhenen werd een gevarieerd programma samengesteld, verspreid over de hele maand oktober. Aan het einde van deze maand moest worden vastgesteld dat het bezoek aan de diverse activiteiten sterk had gevarieerd, hoewel veel aandacht was besteed aan de publiciteit. Vooral de lezingen werden zeer goed bezocht.

De opening werd verricht door burgemeester Van Oostrum op vrijdagavond 7 oktober in de bibliotheek aan de Bantuinweg, waarna de jeugd begon aan een speurtocht die via een spelletjesplein rond de Cunerakerk, onder de



Dr. A. J. (Ad) de Jong.

klanken van de beiaard, ook weer eindigde in de bibliotheek. Er was een viertal lezingen in resp. Kesteren, Achterberg, Rhenen en Elst(U); de opgraving van het Frankisch Grafveld uit 1951 aan de Donderberg herleefde met dank aan de Historische Kring Kesteren e.o.; de Gedachteniskerk uit 1957 bedacht rondleidingen en op 26 oktober vond de afsluiting plaats met de aanbidding van een proefdruk van een door leerlingen van drie basisscholen samengesteld boekwerk met interviews met (over)grootouders. Het lukte helaas niet meer het boekje, vormgegeven als een schoolschrift uit de jaren '50, nog in 2011 aan de leerlingen uit te reiken. De affiche bij de winkeliers en de huis-aan-huis verspreide folder was ontworpen door twee leerlingen van de 4e ICT-klas van Pantarijn. De kosten werden bestreden met subsidies van Stichting De Boom te Leusden, de gemeente Rhenen en de provincie Utrecht.

P. Looijen & Zn Bouwbedrijf BV verraste ons met de plaatsing van een portocabin op het voormalige opgravingsveld aan de Berkenlaan, waarin de presentatie van de opgraving kon worden gegeven.

De teruggevonden dubbele stadsmuur aan de Bergpoort.
(foto A. J. P. M. Maas, Rhenen)



Tijdens de Algemene Ledenvergadering op 17 maart werd afscheid genomen van Ad de Jong, die bijna 25 jaar lang bestuurslid is geweest, waaronder penningmeester, en redactielid van *Oud Rhenen*. Zijn werk voor de Werkgroep Genealogie blijft hij voortzetten. Als afscheidscadeau voor zijn jarenlange inzet voor de vereniging werd hem een ets uit 1923 aangeboden. De vacature die De Jong achterlaat wordt later ingevuld. Hens Dekker en Ben van Laar, die eveneens afredend waren, werden herbenoemd. De notulen van deze ALV worden u separaat toegestuurd. De voorzitter wees op de zorgen van het bestuur met betrekking tot de huisvesting. Dit punt komt in iedere bestuursvergadering op de agenda maar een oplossing is niet in zicht. Het gaat dan om zowel de financiële kant – hoe lang zijn wij nog in staat om de kosten van De Commanderie te dragen – als om de vraag hoelang wij nog gebruik mogen maken van de huidige huisvesting. In het aan de gemeenteraad voorgelegde rapport over de Herontwikkeling Museum Het Rondeel is op de bovenste verdieping van de geplande vernieuwbouw plaats ingeruimd voor onze vereniging, maar of die voldoende zal zijn voor alle activiteiten is nog maar de vraag. Wij kijken met afgunst naar de faciliteiten die ons omringende gemeenten bieden aan onze zusterverenigingen.

In het voorjaar waren er drie lezingen. Op dinsdag 18 januari sprak Martijn Storms over de kaartboeken van Marcellis van Oort uit 1599 en 1602. Ons lid Leo Schoonhoven vertelde op woensdag 16 februari over zijn onderzoek naar 'De Historie van de Koerheuvel van vroeger tot nu'. Ons lid André Toonen vertelde over de geschiedenis van zijn 'Cunera Vloerbedekking, Woningtextiel en Meubelen bv'. De lezingen werden goed bezocht, door resp. 58, 84 en 90 personen.

De serie najaarslezingen begon met een klapper want tijdens het Historisch Café werd de publicatie *Rhenen zoals wij dat kenden* van de Werkgroep Dialect gepresenteerd, Toine Maas vertelde over de plannen met de teruggevonden stadsmuur, en na de pauze werden oude films vertoond. De opkomst was overweldigend met circa 175 personen.

De oktoberlezing werd gecombineerd met de MvdG-lezing 'Rhenen in de jaren '50 van de 20e eeuw' (circa 130 aanwezigen), de novemberlezing werd verzorgd door ons lid Hans Blankestijn waarin hij vertelde over zijn onderzoek naar 'Onderwijs in Rhenen door de eeuwen heen' (circa 42 personen).

Alle lezingen in Rhenen-stad werden in 'Hof van Rhenen' aan het Koningin Elisabethplantsoen gehouden, die in Achterberg en Elst in de dorpshuizen, en in Kesteren in de Vicarij.

De Werkgroepen Elst & Remmerden en Achterberg hebben allebei plannen om te komen tot een publicatie. WG Elst & Remmerden over 'Geschiedenis van Elst' (voorzien voor 2013) en WG Achterberg over namen (veld-, huis-, straat-e.a.) (voorzien voor 2012).

WG Achterberg had twee boerderijen, aan de



*De schoorsteen van de steenfabriek Timmermans te Elst(U).
(foto N.G. van den Oosterkamp, Elst(U))*

Weteringsteeg en Snijdersteeg, via LEU aangemeld bij de Boerderijen Stichting Utrecht voor de verkiezing 'Boerderij van het Jaar 2011'. Helaas vielen ze niet in de prijzen.

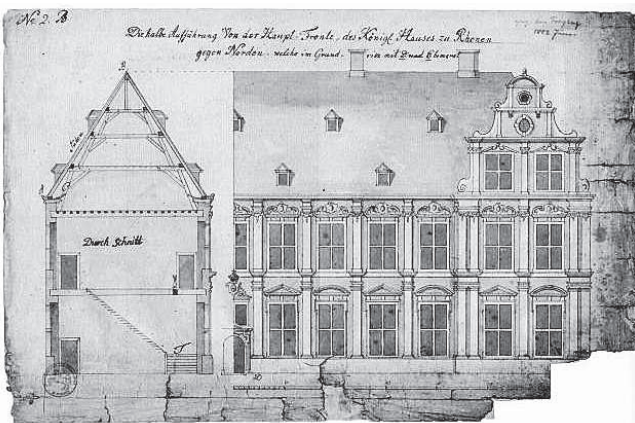
WG Elst/Remmerden spande zich in om, met medewerking van USINE, de schoorsteen van de voormalige steenfabriek Klinkenberg/Timmermans/Wienerberger te behouden maar in het najaar werd min of meer duidelijk dat dit niet zou lukken. De gebouwen worden gesloopt en het fabrieksterrein wordt afgegraven in het kader van rivierverruiming en in beheer gegeven aan Het Utrechts Landschap.

Harry en Joke Rebergen, Henk Gieszen en Pim Strous gingen dit jaar, nadat de vereniging een paar jaar verstek had laten gaan, weer eens op pad voor de nationale Anjercollecte van het Prins Bernhard Cultuur Fonds, op welk fonds we regelmatig met succes een beroep doen voor geldelijke ondersteuning voor één of ander project.

Voor 2012 zullen we weer een beroep doen op leden om mee te helpen. Eén derde van de opbrengst komt ten goede aan de verenigingskas en verlicht enigszins de zorgen van de penningmeester.

Op 16 november vond de feestelijke ingebruikname, in aanwezigheid van ruim 150 aanwezigen, plaats van 'Een virtuele wandeling door het koningshuis'. De Werkgroep Virtueel

Tekening waarnaar de Werkgroep Virtueel Rhenen het koningshuis virtueel herbouwt.



Rhenen is al enkele jaren bezig met de bouw van een virtueel Rhenen rond het jaar 1700 maar de virtuele herbouw van het zomerpaleis van Frederik van de Palts en zijn echtgenote Elisabeth Stuart ging hun krachten te boven. Met financiële steun van De Utrechtse Schatkamer, een aantal fondsen en notariskantoor Elshof konden de Amsterdamse bedrijven Blixem Media en Twist of Lemon worden ingehuurd. Met de bouwtekeningen uit 1632 en een tweetal boedelinventarissen uit de 17e eeuw werd het koningshuis vanaf april nagebouwd en ingericht. Op 16 november wandelde de gedeputeerde voor cultuur, mevrouw A.M.A. (Mariëtte) Pennarts, het paleis binnen. De virtuele wandeling kan vanaf januari 2012 door iedereen gemaakt worden die museum Het Rondeel bezoekt. De projectgroep heeft ook een laptop aangeschaft waarmee ze met deze wandeling onderwijsinstellingen e.d. kan bezoeken.

Onze contacten in en buiten Rhenen werden voortgezet. In het najaar volgde Ans Pilkes Henk Gieszen op als onze vertegenwoordiger in Stichting Cuneragilde Rhenen. Toine Maas, HVOR-vertegenwoordiger in de gemeentelijke Monumentencommissie, spande zich in voor het behoud van een stuk teruggevonden middeleeuwse stadsmuur ten noorden van de voormalige Bergpoort. Henny Boor volgde Pim Strous op in het Cultuurplatform Rhenen i.o., terwijl laatstgenoemde de contacten met het Landschap Erfgoed Utrecht (LEU) in De Bilt en de provincie Utrecht, c.q. De Utrechtse Schatkamer, onderhield. Zo maakte hij ook deel uit van de Klankbordgroep DEUX die subsidieaanvragen voor de projecten 'Buitenplaatsen Zeist' en 'Vechtsnoer' moest commentariëren. Ook was Pim Strous de HVOR'er in de Stuurgroep Herontwikkeling Museum het Rondeel, alsmede in de Begeleidingscommissie Museum het Rondeel. Onze ere-voorzitter Henk Deys continueerde zijn plaats in de per 25 oktober 2011 door de gemeenteraad geïnstitueerde Straatnamencommissie.

In september boog de gemeenteraad zich over het voortbestaan van museum Het Rondeel, n.a.v. de rapporten over de toekomst van het museum. Het HVOR-bestuur wees alle raadsleden per brief op de imagoschade voor onze gemeente die zou ontstaan bij sluiting van het museum, bij provincie, subsidieverstrekkers, bedrijven en burgers. In deze brief werd als voorbeeld genoemd de inspanningen die de vereniging c.q. de Werkgroep Virtueel Rhenen zich getroost om het koningshuis, met forse geldelijke steun van diverse partijen buiten Rhenen, virtueel te realiseren in het museum t.b.v. bezoekers/toeristen/onderwijs.

Jan Maarten Doorman en Pim Strous bezochten op 30 maart de 'Inspiratiebijeenkomst' van het LEU in De Bilt over de invulling van het 'Jaar van de Historische Buitenplaatsen 2012', dat wellicht gedeeltelijk gecombineerd kan worden met de Maand van de Geschiedenis 2012. Dinsdagavond 22 november volgde een tweede Oostbroekgesprek over dit onderwerp. Er zijn informatieve contacten gelegd met



Bart de Kroon in 1951 aan het begin van de opgraving met een vondst van het Frankisch-Merovingische grafveld. (coll. mw. A.E. de Kroon, Elst(U))

de families Van Asch van Wijck (Prattenbrug) en Evelein (Remmerstein).

We lieten ons zien bij het Regionaal Historisch Centrum Zuidoost Utrecht (RHCZoU) in Wijk bij Duurstede op 18 maart bij de presentatie van hun nieuwe website en gedigitaliseerde krantenarchief, en op 13 oktober bij de opening van de nieuwe archiefbewaarplaats, waar ook het oud-archief (vanaf 1337) van Rhenen is ondergebracht. Op zaterdag 15 oktober stonden Nees van den Oosterkamp, Toon Blokland en Gerrit van Veldhuizen van de WG Elst & Remmerden, en Pim Strous achter de kraam van de HVOR op de Open Dag van het Regionaal Archief en lieten zien waar onze vereniging voor staat en wat er allemaal wordt georganiseerd.

De dinsdagmorgenbijeenkomsten in De Commanderij blijven een groot succes. Onder coördinatie van Hens Dekker worden de ochtenden ingevuld. De belangstelling voor deze activiteit groeit steeds door zodat langzamerhand gesproken

wordt over de behoefte aan een grotere ruimte: de capaciteit van KEMBO-zaal, gang en keuken is bereikt.

Henk Gieszen, in wisselende samenstelling met andere bestuursleden, was onze vaste bemensing van onze kraam op Koninginnedag (30 april), Cuneradag (18 juni) en Open Monumentendag (10 september). Doel van deze aanwezigheid op straat is in de eerste plaats bekendheid geven aan onze vereniging en ledenwerving, in de tweede plaats inkomsten uit verkoop van onze publicaties.

Vanaf midden november werd de HVOR door de gemeente ingeschakeld bij de voorbereidingen voor het koninklijk bezoek aan Rhenen en Veenendaal op Koninginnedag 30 april 2012. De HVOR werd gevraagd zich te bezinnen op een 'tableau' langs de wandelroute door de stad, ter hoogte van de ING-bank.

Het jaar werd, samen met gemeentemuseum Het Rondeel, op zaterdag 17 december in de Cunerakerk, vanwege de vele aanwezigen (circa 150-180 aanwezigen), afgesloten met de opening van de tentoonstelling in Het Rondeel over de opgraving in 1951 van het Frankisch-Merovingisch Grafveld aan de Donderberg/Utrechtsestraatweg. Bij deze gelegenheid werd de wetenschappelijke catalogus van de opgraving uitgereikt en een door conservator Bert Huisjes geschreven publiekspublicatie, getiteld *Eeuwige rust op de Donderberg*.

De vereniging nam het aanbod van dr. Annemariëke Willemsen van het Rijksmuseum voor Oudheden te Leiden, gedaan in juni voor de MvdG 2011, graag aan voor een lezing over het grafveld. Deze lezing zal op 17 januari 2012 Hof van Rhenen plaatsvinden. ■

Rhenen, 31 december 2011, Willem H. Strous, secretaris.

FINANCIËEL JAARVERSLAG 2011

Stichting 'Vrienden van gemeentemuseum Het Rondeel te Rhenen'

Inkomsten	€	Uitgaven	€
Donaties 2010	15,00	Kamer van Koophandel 2011 ING	26,64
Donaties 2011	1.721,50	bankkosten	49,65
Stg Cuneragilde, gidsen 2010	674,04	Secretariaatskosten	103,11
Rente	18,86	Aankopen: Ditta vd Bosch, tekening Weissenbruch, tekening De Verwer, tekening	125,00 1.500,00 6.500,00
Stg Gebroken Lente, t.b.v. aankoop De Verwer	2.000,00		
Stg Het voormalig Gast- en Weeshuis Rhenen, t.b.v. aankoop De Verwer	1.500,00		
	5.929,40		8.304,40
Saldi 19-12-2010	2.908,95	Saldi 02-12-2011	533,95
	8.838,35		8.838,35

Rhenen, 24 december 2011, Willem H. Strous, penningmeester

FINANCIEEL JAARVERSLAG 2011
Historische Vereniging Oudheidkamer Rhenen e.o.

Inkomsten	€	Uitgaven	€
Contributies 2011 587 × € 22,50	13.207,50	Oud Rhenen, incl. verzending	5.253,68
Contributies 2011 14 × € 11,25	157,50	Nieuwsbrief 3×	492,90
Contributies 2012 2 × € 22,50	45,00	Lezingen, incl. zaalhuur	366,60
		Folder	461,10
Verkoop publicaties	6.688,32	Inkoop publicaties	4.235,11
Gemeente Rhenen	470,00	Secretariaat	1.829,75
Stg Gebroken Lente	1.500,00	Kamer van Koophandel	26,64
Inkomsten De Commanderie	209,02	Gebruiksvergoeding De Commanderie	4.758,00
Giften	952,25	Exploitatiekosten De Commanderie	1.361,46
Advertenties	1.875,00	Restauratie archiefstuk	100,00
Anjercollecte	131,22	Kraamhuur 30-4 en 18-6-2011	70,70
Renten	314,38	Bankkosten	176,33
Oranjemarkt en Cuneradag	100,20	Abonnementen	73,50
Diverse opbrengsten	353,48	Werkgroep Archeologie Rhenen	89,75
		Aanschaf laptop en draagtas	100,00
		WA- en Inboedelverzekering	219,18
		Presentatie 'Rhenen zoals wij dat kenden'	438,87
		Presentatie 'Een virtuele wandeling door het Koningshuis'	1.000,00
Digitale Beeldbank Rhenen	1.381,62	Digitale Beeldbank Rhenen	1.686,84
Virtueel Rhenen	19.250,00	Virtueel Rhenen	48.379,75
Maand van de Geschiedenis 2011	17.232,50	Maand van de Geschiedenis 2011	6.424,17
	63.867,99		77.544,33
Saldi 01-01-2011	44.585,37	Saldi 31-12-2011	30.909,03
	108.453,36		108.453,36

Van de saldi per 31 december 2011 zijn de volgende bedragen geoormerkt:

Digitale Beeldbank Rhenen	€ 3.052,70
Virtueel Rhenen	€ 2.140,75 negatief
Maand van de Geschiedenis 2011	€ 12.280,33
Cord Otting-project	€ 7.500,00

	€ 20.692,28

Wageningen, 10 januari 2012

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