



**Open Monumentendag 2014
in de gemeente Bronckhorst**

OPEN MONUMENTENDAG 2014

Woensdag 10 september, 20.00 uur (zaal open om 19.30 uur)

Speciale lezing over 'Stoomtrams in onze gemeente' door de heer Jaap Nieweg (Hoorn) in Partycentrum Langelier, Spalstraat 5 te Hengelo.

De avond is voor iedereen gratis toegankelijk (inclusief kopje koffie). *Informatie pagina 4 en 5.*

Zaterdag en zondag 13 en 14 september, 11.00-17.00 uur:

Speciale gratis huifkartochten vanaf Het Wapen van Heeckeren, Zelhemseweg 16 te Hummelo. *Informatie pagina 6.*

Activiteiten op de Vriezenhorst bij Aannemers- en timmerbedrijf De Vries, Zelhemseweg 14 te Hummelo. O.a.: expositie over stoomtrams, met modellen en oude films. Tevens aandacht voor de tolheffing in de Wittebrink en het voormalige spoorstation Wolfersveen. *Informatie pagina 7-13.*

Op boerderij 't Stapelbroek, Het Stapelbroek 4 te Hengelo: presentatie van collectie rijtuigen van Martin Plevier. Tevens oldtimers en historische bromfietsen. Aandacht voor de historie van het landhuis Stapelbroek met het eerste landbouwonderwijs. *Informatie pagina 14-19.*

Locatie Het Hoge 5 te Vorden: expositie over de geschiedenis van de Empo Rijwielfabriek (1913-1979). Unieke verzameling fietsen, onderdelen en beeldmateriaal. *Informatie pagina 20-22.*

Museum Smedekinck, Pluimersdijk 5 te Zelhem. Activiteiten in het kader van het thema. O.a.: expositie 'Op reis', met aandacht voor GTW, Lijster Tours, het station Zelhem en het treinverkeer, miniatuurfietsen. Speciale fietsroute langs modelspoorclub De Achterhoek in de Wassinkbrink. Voorts werkstukken van basisschool De Meene. *Informatie pagina 23-25.*

Alleen op zaterdag 13 september, 11.00-17.00 uur:

Voormalige burgemeesterswoning Het Hof, Hofstraat 3 te Hengelo. Bezichtiging na voorafgaande aanmelding. Thema is het energie-neutraal restaureren. *Informatie pagina 26-28.*

De reis van het water. Open huis op productielocatie 't Klooster van Vitens, Venneweg 2 te Hengelo. *Informatie pagina 29.*

Smederij Oldenhove, Bedrijvenweg 6 te Vorden: demonstraties van diverse restauratieambachten. *Informatie pagina 30.*

Dorpskerk Vorden, Kerkstraat 2: speciale rondleidingen en om 15.30 uur orgelconcert. *Informatie pagina 30.*

COLOFON

Open Monumentendag 2014 in de Gemeente Bronckhorst wordt georganiseerd door het bestuur van de Stichting Open Monumentendag Bronckhorst: Gerda Ellenkamp, Mieke Smit, Jan Berentsen, Hans Bessem, Willem Hagens, Wim Jansen, Rinus Rabeling, Harry Somsen en Jan Wolters.

Speciale dank aan iedereen die op welke wijze dan ook heeft meegewerkt aan het realiseren van dit programma.

Uitgave: Stichting Open Monumentendag Bronckhorst, 2014. Secretariaat: Torenakker 4, 6996 BD Drempt, 0313-472968.

Open Monumentendag 2014 werd mogelijk gemaakt door Timmer- en Aannemersbedrijf De Vries B.V. te Hummelo, de gemeente Bronckhorst en de donateurs.

Druk: YouPrinting.nl, Doetinchem

Foto's: o.a. Jan Berentsen en Harry Somsen

Samenstelling en opmaak: Rinus G.M. Rabeling

Open Monumentendag 2014

Open Monumentendag 2014 heeft als thema: 'Op reis' en betreft het vervoer via de weg, het spoor, over het water en door de lucht.

Door het bestuur van de Stichting Open Monumentendag Bronckhorst zijn verspreid over enkele kernen in de gemeente Bronckhorst een aantal onderwerpen uitgelicht en tentoongesteld. Het vervoer over het destijds uitgestrekte zandwegen-netwerk per paard en wagen of rijtuig, overgaand in de stoomtrams en na het verbeteren van de (tol)wegen in het vervoer per vrachtauto, bus, trein en fiets.

De stoomtrams zijn al heel lang uit ons beeld verdwenen, maar op deze dagen in Hummelo, bij Aannemers- en timmerbedrijf De Vries aan de Zelhemseweg 14, in de vorm van modellen, fotopanelen en films te zien. Voorts wordt er een maquette van het spoorstationnetje Wolfersveen getoond.

Over deze trams wordt op woensdagavond 10 september een speciale lezing gehouden door Jaap Nieweg in zaal Langelier in Hengelo. Nieweg is directeur van de Stoomtrammaatschappij Hoorn-Medemblik en afkomstig uit de Achterhoek.

Bij het Wapen van Heeckeren kan men elk hele uur opstappen voor een huifkartocht over o.a. een deel van de historische Hessenweg.

De rijtuigen en omnibus krijgen speciale aandacht bij stoeterij, restaurateur en rijtuigexpert Martin Plevier, Het Stapelbroek 4 in Hengelo. Dit weekend worden hier ook diverse oldtimer auto's en historische bromfietsen getoond. Ook het eerste landbouwonderwijs van ons land vond ooit rond Het Stapelbroek plaats.

De Empo Rijwielfabriek uit Vorden was een van de belangrijkste fabrikanten van fietsen in ons land. Tientallen Empo fietsen en andere door Empo geleverde producten zullen in het historische pand aan Het Hoge 5 te Vorden tentoongesteld worden. Ook de fiets van burgemeester Van Arkel, waarop hij de honderdjarige Achtkastelen route zelf op woensdag aan zijn gasten liet zien, is op de expositie aanwezig.

Bij museum Smedekinck in Zelhem is een expositie gewijd aan het thema vervoer. In samenwerking met het Openbaar Vervoermuseum in Doetinchem en de Model Spoor Club de Achterhoek uit de Wassinkbrink is een fietsroute gemaakt van spoorstation Doetinchem naar Zelhem via het clubgebouw in de Wassinkbrink.

Alleen op zaterdag kunt u terecht bij Smederij Oldenhove in Vorden waar diverse restauratieberoepen worden gedemonstreerd en bij het Vitens productiebedrijf 't Klooster te Hengelo voor een open dag, een soort 'reis van het water'.

Na voorafgaande aanmelding kunt u ook op zaterdag kennis nemen van de 'energieneutraal' gerestaureerde burgemeesterswoning Het Hof in Hengelo.

Dit is een greep uit de activiteiten die in het weekeind van zaterdag 13 en zondag 14 september worden georganiseerd.

Vergeet u vooral niet tijdens uw reis naar de verschillende locaties door onze gemeente te genieten van de mooie natuur en volg het spoor langs oude wegen.

Wij wensen u informatieve en genoeglijke dagen toe.

Harry Somsen

voorzitter
Stichting Open Monumentendag
Bronckhorst



Partycentrum Langeler, Spalstraat 5 te Hengelo, woensdag 10 september, 20.00 uur, zaal open 19.30 uur; toegang gratis (incl. kopje koffie).

Bijzondere lezing door Jaap Nieweg te Hoorn: op reis... op naar Bronckhorst

STOOMTRAMS IN ONZE GEMEENTE

In verband met het thema van Openmonumentendag 2014 'op reis', heeft het stichtingsbestuur gekozen voor een inleidende voordracht over historisch transport, met de nadruk op de stoomtrams in onze gemeente.

Reizen is van alle tijden. De aard en omvang is door de eeuwen heen veranderd. Aangepast op de middelen van vervoer die de reizigers ter beschikking stonden. Werden in vroege periodes afstanden afgemeten in dagreizen, waarmee men gemiddeld een voettocht bedoelde, met de komst van meer collectief vervoer, zoals diligences, trekschuiten en andere bootverbindingen, zien we dat reizen wordt afgemeten in uren en minuten. Er ontstonden gedetailleerde dienstregelingen. Zo kon de consument zijn reizen steeds beter plannen.

Eind 19e en begin 20ste eeuw werd op vele plekken railvervoer ontwikkeld. Zo ontstond een regionaal, landelijk en zelfs een internationaal netwerk, dat vervoer van mensen en goederen sterk uitbreidde en versnelde, vergeleken met de duur en omvang daarvan in alle voorafgaande periodes.

De stoomtram van Tramweg Maatschappij De Graafschap voor hotel Ensink te Vorden, omstreeks 1905



De stoomtram van Tranweg Maatschappij Zutphen-Emmerik bij tramhalte Den Bremer te Toldijk, omstreeks 1905



De stoomtram van de Geldersche Stoomtramweg Maatschappij bij de Gouden Leeuw te Laag-Keppel, omstreeks 1890/1900.

Ook in onze gemeente werden verschillende tram- en spoorlijnen ontwikkeld en dat ook nog door verschillende particuliere ondernemingen. Aan de hand van plaatjes zal Jaap Nieweg – directeur Externe Betrekkingen van de Museumstoomtram Hoorn-Medemblik – u meenemen op een tocht door de gemeente Bronckhorst in de tijd van de stoomtram. Zo reizen we vanuit Hengelo (G) naar Zutphen, waar we kunnen overstappen op de stoomtram die ons via Hummelo zelfs naar Emmerik bracht. Op verschillende plekken zijn de sporen van de railverbindingen nog terug te vinden. Logisch als ze nog in gebruik zijn, maar soms zeer onverwacht als de railverbinding al meer dan 60 jaar geleden is opgeheven. In deze lezing wordt daarom de link met het heden niet geschuwd. De opkomst en ondergang van de stoomtram, wie waren de gebruikers en wie de mensen achter en werkers bij de stoomtram, zullen ook ruim belicht worden. Reizen en afstanden zitten vooral tussen de oren van mensen. Verre reizen waren tot zo'n honderd jaar terug voorbehouden aan de gegoede burgerij. De ontwikkeling van de digitale snelweg waarop de sociale media zijn gebaseerd, maakt dat wij de hele wereld als ons thuis zijn gaan beschouwen.

Tot slot geeft de lezing een overzicht over wat er bewaard is gebleven van de verschillende stoomtrambedrijven in onze regio en vooral ook waar u dat kunt vinden. Soms op Open Monumenten Dag, maar heel vaak op andere momenten op heel onverwachte plaatsen.



Jaap Nieweg (historicus), geboren te Doetinchem in 1950.

Sinds 1993 directeur Museumstoomtram Hoorn-Medemblik, het geregistreerde museum over de ontwikkeling van het plattelandrailvervoer tussen 1879 en 1966. Tevens voorzitter van de Stichting Mobiele Collectie Nederland (MCN), het samenwerkingsverband van alle rijdende, varende en vliegende monumenten.

Oprichter, adviseur en oud-voorzitter van de Vereniging Historisch Railvervoer Nederland (HRN), waarin 26 museale en toeristische railorganisaties samenwerken en die samen de sector rail van MCN vormen.



‘HET WAPEN VAN HEECKEREN’, ZELHEMSEWEG 16 TE HUMMELO

Op beide dagen huifkartochten o.a. in het omliggende bosgebied, over een deel van de historische Hessenweg. Vertrek elk heel uur vanaf 11.00 uur. Deelname is gratis!

Café-herberg ‘Het Wapen van Heeckeren’ dateert in de huidige vorm uit de eerste helft van de 19e eeuw. Het werd toen de ‘Nieuwe Herberg’ genoemd. Duidelijk is dat er in deze omgeving dus een of meerdere voorgangers hebben gestaan. Niet verwonderlijk omdat door dit deel van Oost-Gelderland een belangrijke Hessenweg vanuit Duitsland, via Doesburg naar het westen liep.

Reizigers en kooplieden overnachtten vaak in deze herberg. De Hessenkarren en de paarden werden gestald in de nog aanwezige doorrijshuur. Sommige voerlieden sliepen bij have en goed in de schuur en hebben hun initialen achtergelaten in het muur- en pleisterwerk. Tijdens dit weekend kunt u hier kennis van nemen.

U kunt gratis deelnemen aan een prachtige tocht per huifkar.



‘DE VRIEZENHORST’, AANNEMERS- EN TIMMERBEDRIJF DE VRIES BV, ZELHEMSEWEG 14 TE HUMMELO

Op beide dagen van 11.00-17.00 uur:

- een speciale presentatie van de drie voormalige stoomtramlijnen in de huidige gemeente Bronckhorst middels tekst, foto's en historische filmbeelden;*
- modellen van stoomtrams / personenrijtuigen op schaal;*
- maquette van de voormalige opstapplaats/spoorstation Wolfersveen;*
- informatie over de vroegere tolheffing langs de voormalige Hummelo-Enschedese Kunstweg.*

Op de locatie van de hoofdsponsor van Open Monumentendag Bronckhorst kunt u kennis nemen van beeldmateriaal en films van de drie trammaatschappijen die eertijds in onze regio actief waren. Het gaat hierbij om de Geldersche Stoomtramweg Maatschappij, Tramweg Maatschappij Zutphen-Emmerik en Tramweg Maatschappij De Graafschap.

Daarnaast is er ook enige informatie over de tolheffing langs de vroegere Hummelo-Enschedese Kunstweg; o.a. de tol in de Wittebrink, hier enkele honderden meters vandaan.

Uniek is de hier opgestelde maquette van het spoorstation Wolfersveen, tussen Zelhem en Ruurlo, u kunt kennis nemen van de achtergronden en het ontstaan.



GELDERSCHE STOOMTRAMWEG MAATSCHAPPIJ

De oudste tramlijn in Oost-Gelderland, die tevens verreweg de belangrijkste werd, was de Geldersche Stoomtramweg Maatschappij gevestigd te Doetinchem. Zij opende op 27 juni 1881 de eerste Achterhoekse stoomtramlijn. Deze lijn liep van Doetinchem via Laag-Keppel naar Dieren, een lengte van 17 km. De lijnen van de GSM werden aangelegd met de smalle spoorbreedte van 75 centimeter, waardoor een goedkope aanleg mogelijk was. Dit smalle spoor voldeed goed en werd later ook door de Tramweg Maatschappij Zutphen-Emmerik en Tramweg Maatschappij De Graafschap toegepast. Op een enkele uitzondering na werd deze spoorbreedte in de rest van ons land overigens niet gebruikt.

Geleidelijk breidde de GSM haar net uit, waarbij zij haar activiteiten niet tot de Achterhoek beperkte. In 1882 kwam de lijn Doetinchem-Terborg; daarna volgden de lijnen Dieren-Velp (1887), Terborg-Gendringen (1890) en Gendringen-Isselburg-Anholt (1903). Een bijzonderheid is dat de lijn Terborg-Gendringen werd aangelegd door de opgerichte Gendringsche Tramweg Maatschappij. Zij liet de lijn echter door de GSM exploiteren en heeft haar in 1902 uiteindelijk aan deze verkocht.

Met de opening van de 6 km lange lijn Gendringen-Isselburg-Anholt, welke vrijwel geheel op Duits gebied lag, was de GSM tot een van de weinige Nederlandse tramwegondernemingen gaan behoren, die hun bedrijf ook buiten de landsgrenzen uitstrekten.

De lijn had nu totaal een lengte van 48 km en behoorde steeds tot de best renderende in ons land. Daartoe werkte de aard van de door de tramlijn doorsneden streek met haar vele industrie en landbouw mee; bovendien is er zeer veel natuurschoon. Hierdoor ontstond zowel een druk reizigers- als goederenvervoer en vooral in de zomermaanden was het reizigersvervoer door het vele toeristenverkeer omvangrijk.

Op vier plaatsen, n.l. te Dieren-Doesburg, Doetinchem, Terborg en Isselburg-Anholt, gaf de tramlijn aansluiting aan een spoorweg, waardoor er een goede gelegenheid voor de overgang van reizigers en goederen van spoor- op tramlijn en omgekeerd bestond. Voorts bleek de gemakkelijke verbinding, die de Achterhoek door deze tramlijn met de haven van Doesburg en daardoor met het scheepvaartverkeer op de IJssel had gekregen, van zeer groot belang te zijn voor de ontwikkeling van de landbouw en industrie in deze streek, waardoor het vervoer steeds in omvang toenam.

In ons gebied waren er tramhaltes te Drempt bij Hotel het Koninkrijk der Nederlanden, in Hoog-Keppel bij Hotel-Uitspanning De Zwaan en te Laag-Keppel bij Hotel De Gouden Leeuw. Door de grote belangstelling werd De Gouden Leeuw begin 1900 zelfs geheel gemoderniseerd en voorzien van een bovenverdieping.

De stoomtram bij De Gouden Leeuw in Laag-Keppel, 1956



In 1923 stelde de maatschappij een benzine-motorwagen in dienst, waarmee de eerste verbrandingsmotortractie op de GSM-lijn haar intrede deed. In Arnhem werd destijds de stoomtram in de binnenstad geweerd. Vanaf 1927/1928 reden deze wagens ook sommige diensten op de lijn Dieren-Isselburg/Anholt. Het was ook in die tijd (1923) dat bij de GSM de eerste autobussen hun intrede deden, veelal lijnen met aansluiting op de tramlijnen. In 1930 werd naast de personenramlijn ook een busdienst Gendringen-Doetinchem-Dieren geopend. Het publiek bleek aan deze busdienst voorkeur boven het vervoer per tram te geven, zodat men geleidelijk het personenverkeer per tram staakte, waarna het gehele personenvervoer met autobussen werd verzorgd. Sinds over de tramlijnen alleen nog maar goederenvervoer plaats vond, bestond ook de behoefte om de lijn Doetinchem-Terborg uit de hoofdstraten van Doetinchem te verwijderen. Een andere aanpassing kwam in maart 1940 gereed. Vrijwel het gehele traject Hoog-Keppel/Laag-Keppel werd achter de bomen van de Rijkstraatweg gelegd.

Met uitzondering van enig personenvervoer in de eerste jaren na de bevrijding vond op de overgebleven tramlijnen alleen nog goederenvervoer plaats. Dit goederenvervoer bleef in exploitatie tot 31 augustus 1957 voor de trajecten Doesburg (haven)-Doetinchem (spoorstation) met de daaraan toegevoegde baanvakken Doetinchem (Wijnbergen)-Doetinchem (IJsselbrug) en Groot Zande-Markvoort-Hummelo.

In verband met de viering van het 75-jarig bestaan van de maatschappij werd in 1956 (juli en augustus) tussen Doesburg en Doetinchem nog een historische personenramdienst gereden. De belangstelling was zo groot dat dit in de zomer van 1957 werd herhaald.

Uiteindelijk werd op 31 augustus 1957 de laatste goederenramrit tussen Doesburg en Doetinchem afgewerkt, waarna de laatste personenram feestelijk werd uitgeluid. Het gemeentebestuur van Doesburg, muziekvereniging, boerendansers en schutterij deden uitgeleide. Ook in Hoog-Keppel waren het gemeentebestuur, de muziekvereniging en de bielemannen bij de laatste stop aanwezig. Het einde van een tijdperk!

TRAMWEG MAATSCHAPPIJ ZUTPHEN-EMMERIK

De tramlijn Zutphen-Emmerik liep van 1902 tot 1954 van het station in Zutphen via Hummelo, de Kruisbergse bossen, Doetinchem, Wijnbergen, Zeddum en 's-Heerenberg naar Emmerik in Duitsland.

Onder meer op initiatief van de toenmalige burgemeester van Hummelo en Keppel C.W. Vrijland en de firma Noury & Van der Lande, met vestigingen in Deventer en in Emmerik, werd de Tramweg Maatschappij Zutphen-Emmerik opgericht. Het laatste bedrijf had belang bij een tramlijn tussen beide

De stoomtram van de ZE in de Dorpsstraat te Hummelo, 1950



vestigingen. Met steun van deze firma is de 75 cm brede smalspoorlijn er uiteindelijk gekomen. De tramlijn van Zutphen via Doetinchem naar 's-Heerenberg is in gebruik genomen op 10 september 1902. Bijna zeven jaar later, op 22 juni 1909, kon eindelijk het gehele ontworpen traject tot aan Emmerik in gebruik worden genomen. In Emmerik waren er problemen met de Duitse autoriteiten omtrent de te volgen route en was er weerstand tegen het plan om de tram gelijkvloers de spoorlijn Oberhausen-Arnhem te laten kruisen. Hier is een viaduct onder de spoorlijn gebouwd, zodat de verbinding naar het station en de haven er pas kwam in 1909. Het goederenvervoer liep goed met haven-aansluitingen in Zutphen en in Emmerik. Ook was er tot het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog in 1914 nog veel arbeidersvervoer naar Emmerik.

Geleidelijk werd de personen tramdienst Zutphen-Emmerik vervangen door autobussen. In 1940 keerden de personen-trams weer terug. Maar uiteindelijk werd het personenvervoer gestaakt op 15 mei 1949. Een aantal trajecten rond Doetinchem werd nog wel gebruikt voor goederenvervoer. Tot 1953 reden er nog trams van Doetinchem naar 's-Heerenberg, daarna is deze lijn opgebroken. De laatste restanten van de tramlijn werden in 1954 overgenomen door de Gelderse Tramwegen (GTW). Maar op 31 augustus 1957 kwam het definitieve einde van de tramlijn Zutphen-Emmerik.

TRAMWEG MAATSCHAPPIJ DE GRAAFSCHAP

De eerste plannen voor een stoomtram dateren van 1892, een lijn van Zutphen over Warnsveld en Vorden naar Hengelo, eventueel met de bedoeling deze door te trekken naar Doetinchem. Het plan kwam niet tot uitvoering. Een van de volgende plannen betrof een paardentramlijn van Hengelo naar Vorden met aansluiting op de spoorlijn Zutphen-Winterswijk. Na enige tijd werd dit plan omgevormd in een stoomtramlijn van Hengelo, via Vorden en Warnsveld naar Zutphen. Men kreeg hiervoor concessie en enige financiële middelen en mede daardoor kon de Tramweg Maatschappij De Graafschap in 1901 worden opgericht. Er bestond inmiddels een paardentramlijn tussen Zutphen (station) en Warnsveld (hotel De Kap). Om tot realisering over te kunnen gaan moest deze laatste (de Zutphense Tramweg-Maatschappij) eerst worden overgenomen. In april 1903 vonden de aanbestedingen plaats voor de aanleg en op 24 december 1903 vond de officiële opening plaats en een dag later de openstelling voor publiek. Er volgden nog een aantal plannen voor uitbreiding die geen van alle werd uitgevoerd: o.a. Zelhem-Varsseveld (1906) en Hengelo-Doetinchem (1908). Evenals bij vele andere maatschappijen, bracht ook hier de Eerste Wereldoorlog grote moeilijkheden mee.

Hengelo, stoomtram van Tramweg Mij De Graafschap, 1920



Voorts werd omstreeks 1915 de exploitatie ernstig belemmerd door achterstand in het onderhoud van het rollend materieel. Men moest zelfs locomotieven huren bij de GSM en de ZE. Ook in financieel opzicht ging het steeds slechter. Er ontstonden omstreeks 1918 dusdanige tekorten dat men overwoog de exploitatie te staken en tot liquidatie over te gaan. Men besloot toch alles in het werk te stellen om te overleven. In 1926 werd de personentramdienst gedeeltelijk door een autobus vervangen. De economische crisis had tot gevolg dat omstreeks 1933 de personentramdienst geheel werd gestaakt. Na nog weer andere perikelen werd De Graafschap op 9 maart 1939 door de GTM-overgenomen. In verband met de in de loop der jaren zeer ongunstig geworden financiële positie werd uiteindelijk in 1953 toch tot liquidatie besloten, waarna de maatschappij op 20 augustus 1954 definitief werd opgeheven.

TOLHEFFING HUMMELO-ENSCHEDESCHE KUNSTWEG - 1859-1930

In oktober 1849 achtte de districtskommissaris van Zutphen, Mr. Rudolf Willem baron van Lynden, het moment aangebroken voor de gemeenten Neede, Borculo, Ruurlo, Hengelo, Hummelo en Keppel, Vorden en Zelhem om zich te gaan inzetten voor het aanleggen van een kunstweg, lopende van de grintweg in het dorp Hummelo naar de Vloedstegebrug onder Haaksbergen, met vertakkingen naar Vorden en Zelhem. Tien jaar later was het moment van inwijding van de Hummelo-Enschedesche Kunstweg. Op 29 juni 1859 werd de weg in Ruurlo officieel geopend.

In 1700 waren er alleen maar zandwegen in ons land. Wegen zoals de Hessenwegen in het oosten van het land. Dat men vroeger niet erg mobiel was, moge duidelijk zijn. Het grootste deel van de bevolking kwam zelden of nooit buiten de eigen woonplaats. Als men een reis ondernam, dan was het meestal naar een van de markten in Zutphen, Deventer of Doesburg. Dit gebeurde over het algemeen te voet, geld voor een postkoets of diligence had men niet. Een wandeling van een paar uur was geen uitzondering. Behoorlijke verbindingen ontbraken toen ook tussen de Achterhoek en de rest van Nederland. In deze omgeving bestond wel een uitgebreid wegennet, maar de kwaliteit ervan was erbarmelijk. De wegen waren ook niet op elkaar afgestemd, maar bestonden uit afzonderlijke trajecten die bij verschillende dorpen en steden in onderhoud waren.

In de Bataafse-Franse tijd (1795-1813) werd een begin gemaakt met de verbetering van het wegennet in Nederland. De grote of rijkswegen werden door de provincies beheerd met bijdragen van het rijk. Vanaf 1850 werden belangrijke wegen aangelegd of verhard. Voor de Achterhoek zijn van belang de straatwegen van Deventer over Zutphen naar

Opheffing van de tol in de Wittebrink in 1930



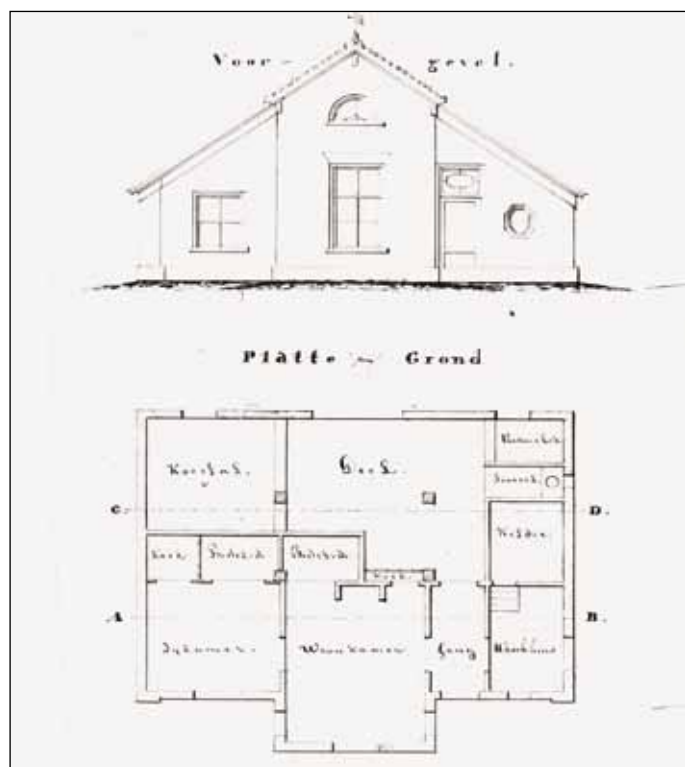
Emmerik, de weg van Doesburg naar Aalten, de weg van Deventer naar Groenlo en de weg van Zutphen over Vorden, Ruurlo, Groenlo naar Winterswijk. Er ontstond zo een 's winters begaanbaar wegennet, waarbij tegelijkertijd plaatselijke verbindingen werden verbeterd.

Zo'n plaatselijke verbetering van wegen was de Hummelo-Enschedeschen Kunstweg (HEK). Al in 1823 werd een poging ondernomen voor een weg van Borculo naar Neede, door gebrek aan financiële middelen werd dit nooit uitgevoerd. In september 1849 werden deze plannen weer in behandeling genomen omdat er in Oost-Nederland op meerdere plaatsen grintwegen werden aangelegd. De eerste officiële vergadering was op 6 juni 1856 in Het Wapen van Ruurlo. In deze vergadering werden het bestek en de financiële plannen goedgekeurd en er werd een verzoek verzonden aan Z.M. de Koning om toestemming voor de aanleg van de weg te verkrijgen. Bij Koninklijk Besluit van 28 juli 1856 kreeg het bestuur toestemming voor de aanleg van de weg.

In Zelhem begon de weg in het dorp bij de Hummeloseweg, die in de volksmond al snel de Grintweg genoemd werd. In 1856 was het noodzakelijk om een tweede lening aan te gaan, ook kwamen de eerste brieven binnen van mensen die voor de functie van tolgaarder in aanmerking wensten te komen. Bij het maken van het ontwerp voor de te bouwen tolhuizen (o.a. Tol de Wittebrink) door G.H. van Veen, werd er rekening mee gehouden dat de tolhuizen geschikt moesten zijn voor het uitoefenen van kleine landbouw. In oktober 1858 werden de standplaatsen van de tolhuizen en bomen aangewezen. In de nacht van 14 op 15 oktober 1859 is met de tolheffing in de Wittebrink begonnen. De tolgaarder was ook in dienst als wegwerker en verdiende drie gulden in de week, vrij wonen en een beloning van 2% van de geïnde tolgelden. Uiteraard kwam er door de weg en de tol ook steeds meer klandizie bij herberg De Tol aan de overkant van het tolhuis, veel reizigers gebruikten dit punt om te rusten of te overnachten.

Door toename van het verkeer werd de wegtol echter steeds meer een belemmering. Op 1 januari 1930 werd daarom tot opheffing van de tol overgegaan.

Ontwerp tolhuis Wittebrink door G.H. van Veen, 1858



OPSTAPPLAATS / STATION WOLFERSVEEN

Het gebouw is een eenvoudig één laags houten bouwwerk onder een zadeldak. Op 15 juli 1885 werd de spoorlijn Doetinchem-Zelhem-Ruurlo van de GOLS (Geldersch-Overijsselsche Lokaalspoorweg-Maatschappij) geopend.

De halte Wolfersveen kon nu gebruikt worden voor het transport van mijnhout, naaldhout dat hiervoor speciaal was aangeplant. De aanvoer van kunstmest kon nu ook via het spoor tot deze halte gebracht worden en van hier uit naar de nieuw gebouwde boerderijen op de ontgonnen gronden.

Op 1 juni 1921 werd er op verzoek van de landgoedeigenaar P. de Fremery, wonende op de Baaksche Kamp, een heuse personenhalte geopend. Omdat F. de Fremery als mededirecteur van de Deli-Batavia Tabak en de Deli Batavia Rubber Mij. in Amsterdam zijn kantoor had, werd ter hoogte van de latere Berkendijk, de halte Wolfersveen aangelegd. Hij kon zo vanuit het Wolfersveen naar Amsterdam reizen. Dit zelfde consortium stond aanvankelijk ook aan de wieg van de 'N.V. Ontginning Het Wolfersveen', met als doel om het hele gebied te ontginnen en daarna gedeeltelijk te verkopen.

In de tijd van de ontginning van het Wolfersveen had het station een belangrijke functie voor daar werkzame personen en het goederenvervoer. De trein stopte alleen op verzoek. Wilde men in Wolfersveen instappen dan moest je vlag gehesen worden. Wilde je uitstappen dan moest je dit tijdig aan de machinist melden.

Om het gebied te ontsluiten, besloot het 'Uitvoerend Comité Kunstweg Zelhem-Wolfersveen-Ruurlo' op 5 januari 1925 de oorspronkelijke onverharde weg - de oude Ruurloseweg die langs het landgoed 't Zand - loopt te verharderen. Hierdoor ontstond er waardevermindering van de grond, werd het stichten van boerderijen bevorderd en werd in het kader van de werkverschaffing de werkloosheid bestreden. Een bijkomend voordeel was dat de melkritten naar de zuivelfabriek Erica in Zelhem over gedeeltelijke verharde wegen kon geschieden, net zoals het vervoer van landbouwproducten van de Coöperatieve Landbouw Vereniging Zelhem.

Het eerdere plan om de verbindingsweg via de Heisterboomdijk-Dwarsdijk-Manpadweg via de Tolhutterweg naar Ruurlo te laten lopen vervalt hierdoor. Er wordt gekozen voor een kortere weg langs 't Zand, via de Veldhoek naar Ruurlo.

Op 22 mei 1937 reed de laatste persontrein en de spoorbaan is nog een tijd in gebruik geweest voor goederenvervoer. In de Tweede Wereldoorlog werd de spoorlijn Doetinchem-Zelhem-Ruurlo opgebroken omdat het ijzer van de rails nodig was voor de oorlogvoering.

Na de oorlog is het gedeelte Doetinchem-Zelhem opnieuw gelegd voor het goederen transport van hout, kolen, kunstmest en papier. In de loop van de zeventiger jaren is deze lijn ook opnieuw opgebroken en bleek niet meer rendabel door het wegvallen van een aantal producten.

Halteplaats / station Wolfersveen omstreeks 1935





BOERDERIJ 'T STAPELBROEK' HET STAPELBROEK 4 TE HENGELO

Op beide dagen van 11.00-17.00 uur:

- speciale presentatie van diverse rijtuigen;
- informatie over de restauratie van rijtuigen;
- diverse oldtimers en historische bromfietsen;
- mini-expositie over het vroegere Landgoed Stapelbroek;

Op de boerderij 't Stapelbroek vinden we de bijzondere verzameling gerestaureerde rijtuigen van Martin Plevier. Vele jaren actief speuren, verzamelen en vooral ook authentiek restaureren hebben er voor gezorgd dat we kunnen genieten van enkele fraaie en unieke objecten. Gepresenteerd worden o.a.: Coupe Clarence (fabr. Ingenhoes Buitenweg & cie., De Bilt), Tilbury (fabr. Jac. Met, Heerhugowaard), Demi Mail Phaeton (fabr. Chanuet, Cluny (Fr.)), Familieomnibus (zie afbeelding hierboven) (fabr. C.H Bounet, Toulouse (Fr.)) en Berlin of Glaslandauer (fabr. Veth en Zoon, Arnhem). Tevens zijn er een aantal oldtimers en historische bromfietsen te bewonderen. In een kleine expositie zal er aandacht zijn voor het vroegere landhuis Stapelbroek, waar wellicht het eerste landbouwonderwijs in ons land is begonnen.

MARTIN PLEVIER

Martin Plevier restaureert met hart en ziel rijtuigen. Jaren geleden heeft hij de klok teruggezet. Waar veel van de huidige autobedrijven zijn voortgekomen uit kleine bedrijven die zich bezig hielden met restauratie van rijtuigen of het vervoer met paard en wagen, is hij terug gegaan naar de bron. Het restaureren van klassieke rijtuigen, vertelt Martin Plevier, ooit eigenaar van een autobedrijf in Schagen. Het restaureren krijgt voor Martin Plevier meer vorm als hij betrokken raakt bij de activiteiten rond het gebruik van zo'n rijtuig. Voor de het rijtuigmuseum in zijn voormalige woonplaats Schagen, restaureerde hij in 1986 het eerste rijtuig. In de periode daarna restaureerde hij gemiddeld 5 rijtuigen per jaar.



Hij vertelt dat de restauratieduur een beetje afhankelijk is van de omvang van de werkzaamheden. In een relatief kleine klus stopt hij al snel tussen de 150 en 200 uur. Voor Plevier, die het vak in de praktijk heeft geleerd, is de restauratie van rijtuigen een enorme uitdaging. 'Je moet weten hoe het in elkaar zit, je moet thuis zijn in de houtbewerking, je gereedschap scherp houden en de beschikking kunnen hebben over goed gezond hout. Dat laatste is een probleem als gevolg van de iepziekte. Bovendien moet je tijd hebben. Staat de koets bijvoorbeeld in de grondlak dan kan het wel eens lang duren voor de lak goed is uitgehard. In die tussentijd moet je dus iets anders doen. Maar is het rijtuig eenmaal klaar dan geeft het een enorme voldoening.' Martin Plevier heeft ook de beschikking over speciale naaimachines om leer te stikken en kan zodoende alles in eigen hand houden. Ook het opnieuw bekleden van de rijtuigen gebeurt met veel geduld en vakmanschap.

Zijn enorme kennis van historische rijtuigen en hoe een aanspanning er precies uit moet zien, heeft hem in de rijtuigenwereld tot een bekendheid gemaakt. Met een van zijn combinaties is hij zelfs Nederlands kampioen geweest.

Na zijn periode in het centrum van het West-Friese Schagen is hij op boerderij het Stapelbroek in Hengelo terecht gekomen. Hier heeft hij de ruimte voor zijn rijtuigen en paarden en kan de Achterhoek meer dan voorheen van zijn expertise en kennis profiteren.

Martin Plevier zal met trots zijn rijtuigen op de Open Monumenten Dagen aan de bezoekers tonen en honderd uit vertellen over het bijzondere restauratievak.

LANDBOUWONDERWIJS OP HET STAPELBROEK

Tussen 1849 en 1856 heeft er in Hengelo een vorm van landbouwonderwijs plaatsgevonden. Aan de weg die nu Het Stapelbroek heet, bevond zich toentertijd een zogenaamd buiten, Het Stapelbroek. De plek, waar dit landhuis gestaan heeft, is ten oosten van de huidige weg, ongeveer tegenover de boerderij met dezelfde naam. Deze maakte ook deel uit van het complex.

In 1837 kocht een zekere Hendrik van Oordt, suikerraffinauteur te Rotterdam, Het Stapelbroek. Deze verkocht het meteen weer door aan Hendrik Christiaan van den Houven van Oordt. Van deze laatste ligt er tot op heden nog een steen met inscriptie voor de stoep van de boerderij. Van deze eigenaar/bewoner is ook bekend, dat hij op de boerderij geboerd heeft. Het landgoed bestond toen uit heide, bos- en landbouwgrond. Er waren nogal wat grachten, waarvan enkele

Landhuis Stapelbroek met tuinaanleg in 1810



nog zichtbaar. Ook was er een fraaie oprijlaan vanaf de Ruurloseweg naar het landhuis. Men passeerde daarbij twee bruggen, waarvan nu nog enige palen te zien zijn.

Uit 'De Boerengoudmijn' 1857:

Instituut voor den landbouw, gevestigd te Hengelo in Gelderland

Onder dezen naam bestaat er te Hengelo bij Zutphen eene particuliere inrigting, om jongelingen uit den beschaafden stand tot landbouwers op te leiden. Zij werd voor een zevental jaren in (1849) opgericht door den Heer A. de Stoppelaar, die zich bij die oprigting ten doel stelde, om door zooveel mogelijk praktijk en theorie te vereenigen in eene wezenlijk bestaande behoefte te voorzien. Het onderwijs, dat te dien einde wordt gegeven is alzoo tweeledig. Des zomers bestaat het uitsluitend uit praktijk, echter zooveel vrijen tijd voor de leerlingen overlatende, als ter herhaling en eigen oefening, door lektuur als anderzins noodig is, des winters meer uit wetenschappelijk onderrigt, terwijl evenwel, daar de jonge lieden zich alsdan ook geheel buiten bevinden, de praktische werkzaamheden niet achterblijven. Zij worden daardoor toch met den aard, de eigenaardigheden, in een woord met den geheelen omvang van het buiten, of laat ik liever zeggen, van het boerenleven meer bekend. Wij willen beide afdeelingen eens kortelijk nagaan:

Het theoretisch onderwijs bepaalt zich tot eenen driejarigen cursus. In dezen worden de gronden van den wetenschappelijken landbouw, het eerst en het meest en wel door den directeur, den Heer A. de Stoppelaar behandeld, vervolgens de beginselen van landbouw-scheikunde en plantkunde door Dr. Wildschut Rijnders, die der dierkunde door den Heer Aalbers, Rijks-veearts, en die der meetkunde, toegepast op het landmeten, der algebra en des gevorderd ook die van de gewone rekenkunde en Italiaansch boekhouden, door den Heer ter Haar, dorps-onderwijzer in voornoemde gemeente, onderwezen. Daarbij houdt de directeur ook nog lessen over natuurkunde.

Zoals ik echter reeds zeide, is de eerstgenoemde wetenschap, voor een gedeelte uit de volgende anderen zamengesteld, hier de hoofdzaak, daar te regt wordt begrepen, dat dit een eerste vereischte, de eerste en grootste voorwaarde is tot het vormen van landbouwers in den eigenlijken zin van het woord, en voor het welslagen hunner volgende ondernemingen. Wat de eerste vakken betreft, bepaalt zich het onderrigt

Het Stapelbroek in het midden van de 1881-1887



alleen tot den winter; wat de lessen van den Heer ter Haar aangaat, deze worden het gehele jaar door gegeven.

Hiernaast, bijna zoude ik zeggen hierboven, staat de praktijk. Aan de inrigting is eene uitgestrektheid gronds verbonden, ongeveer 32 bunders groot, die voornamelijk uit gewonen ligten zandgrond bestaan, een zeer klein gedeelte uit vruchtbaren leemgrond. Van deze 32 bunders zijn er 17 bouwland, 4 weiland, 7 boschgrond en ruim 4 heidegrond.

Wat het bouwland betreft, dit is voor het grootste gedeelte van heidegrond ontgonnen, en nog steeds is men daar bezig om het nog overige, doch zoals blijkt, zeer geringe bundertal woesten grond in cultuur te brengen, dat ook door de jonge lieden bij kleine uitgestrektheden voor eigen rekening geschiedt.

De gewassen, hier in het groot geteeld, zijn in het algemeen: rogge, boekweit, garst, haver, erwten, tarwe, aardappelen en in het bijzonder gierst, huttentut, koolzaad enz.

Als wortel- en voederplanten worden er mangelwortelen, koolrapen, aardperen, witte en gele wortelen, knollen (waaronder ook de turnips) alsook klaver, spurrie en seradella verbouwd, welk laatste voortdurend ook op de ligtste gronden goed slaagt. Op kleine schaal werd dit jaar ook tabak en met uitstekend gevolg gekweekt. Zonder bijzondere voorbereiding werden slechts 2 ½ roeden hiermede besteld, waarvan ongeveer 50 Ned. p. zandgoed, aardgoed en bestgoed, alles met elkander berekend geoogst werden, dat 2000 Ned. p. per bunder zou uitmaken.

De rijenteelt, waarvoor door de kleine uitgestrektheid van het bedrijf tot heden nog alleen de zaaivoer en de slepende bongel gebruikt werden, werd voor rogge, boekweit en haver, vooral voor de beide laatste in praktijk gebragt. Wat de eerste graansoort aangaat, met deze werd dit jaar de volgende proef genomen. 10 Ned. roeden werden met rogge op rijen gezaaid, tusschen welke rijen min in maart wortelen zaaide. Nadat de rogge gemaaid was, werden de wortels met de stoppels aangehakt, zoodat deze vrucht zich nu beter kon zetten, en uiterst gemakkelijk kon worden schoon gehouden. Van dezen hoek was de opbrengst 40 mud wortelen, natuurlijk behalve het kriel en het loof. Deze handelwijze verdient wel aanbeveling.

Ook poogde men, en met eenen gunstigen uitslag, een deel der landerijen op de Belgische wijze aan kleine akkers te leggen, daar het terrein door zijne ligging grotendeels niet voor drainering geschikt is, en deze wijze van behandeling ook ter vernietiging van het onkruid zeer doeltreffend schijnt te zijn. Wat werktuigen aangaat, zijn ploegen de hoofdzaak, daar anderen door de geringe uitgestrektheid der boerderij minder noodig zijn. Ook komt hier nog bij de talrijkheid van hen, die zich met de werkzaamheden bezig houden. De verbeterde Brabandsche, maar vooral de Amerikaansche arendploeg (na 2 jaar gebruikt te zijn, te Zutphen in 1856 met de zilveren medaille bekroond), ondergronds- en aanaardploegen voldoen echter in groote mate.

De bemesting geschiedt meest met stalmest, die in eene overdekte vaalt met aarde en andere stoffen gemengd, op het land wordt gebragt. Deze overdekte vaalt is uiterst eenvoudig doch doelmatig ingerigt, de kosten van materialen, aanbouw enz. beloopt nog geen f. 300. Op een meer verwijderd deel der gronden is eene schaapskooi, waarin eene kudde van ongeveer 40 schapen, van Geldersch, Texelsch en Friesch ras.

Voedergewassen worden gedeeltelijk begierd. Ook kunstmeststoffen zooals guano, siroopaarde en poudretten werden gebruikt, en wel de eerste inzonderheid voor gewoon en oud bouwland, de tweede voor heide en de derde voor weidgronden.

De halve stalvoeding is ingevoerd, daar men nu in geval

van mislukking der voederkruiden eenigzins is gewaarborgd, en het ook voor de gezondheid van het vee beter wordt geoordeeld.

Daar de streek over het algemeen zeer houtrijk is, zijn de jongelieden daardoor in de gelegenheid, ook van dien tak van landbouw kennis te verkrijgen.

Een en ander, zoowel de werkzaamheden ter verzorging van het vee, als die der landerijen, waaronder natuurlijk ook de tuinbouw, worden door de leerlingen zelve, onder leiding van directeur en ook van eenen bekwaamen bouwknicht en tuinman ten uitvoer gebragt. Zij zijn daarmede een groot gedeelte van den dag bezig, zomer en winter; het bepaalde getal uren daaraan besteed, wordt echter geregeld door de drukten aan elk seizoen eigen.

De bezigheden der jonge lieden bepalen zich in den regel alzoo tot de bovengenoemde. Hun getal, dat kort na de oprigting der school tot 12 steeg, het maximum door den directeur gesteld, bleef tot heden met weinige uitzonderingen hetzelfde. Van de leerlingen, die er een cursus doorbragten, vestigden er zich eenigen met goed gevolg, anderen gingen elders, hetzij omdat zij ook wat de praktijk aangaat, met andere gronden en andere bouwstelsels wilden kennis maken, hetzij dat zij behoefte gevoelden aan meer wetenschappelijke ontwikkeling, hetzij voor het aanvaarden van een bedrijf nog te jong waren. Voor zooverre de middellijke resultaten.

Maar ook onmiddellijk zijn er in de gemeente zelve reeds goede gevolgen van de vestiging der school te zien. Zoo herrezen in de laatste jaren niet minder dan 10 overdekte mestvaalten, terwijl anderen in aanbouw zijn. Zoo legde men zich in het algemeen meer toe op den bouw van voedergewassen en bepaalde zich alzoo meer tot stalvoeding. Mangels en koolrapen worden in het groot gekweekt. Zoo begon men ook meer aan de veredeling van het vee in en door zich zelf te denken, het gebruik van kunstmeststoffen kwam langzamerhand in zwang en neemt toe.

Als men dit vergelijkt met den staat van landbouw in die gemeente voor een tiental jaren, dan zijn de verbeteringen groot te noemen. In het algemeen komt er meer leven, meer beweging.

Verscheidene leden werden ook voor de Geldersche Maatschappij van Landbouw aangenomen.

Het doel, waarmede alzoo de school geopend werd, vooruitgang en ontwikkeling van den landbouw, werd reeds eenigzins bereikt. Zij ga voort nut te stichten op dezelfde wijze als zij het tot heden gedaan heeft.

Deventer, November 1856
H.C. van der Houven van Oordt

Het volgende jaartal dat we in de stukken tegenkomen is 1868. Er staat dat toen de definitieve aanvaarding der goederen door 'den kooper kan geschieden'. Met name genoemd: Bos- en andere gronden, akkermaalshout, eiken, beuken en vruchtbomen. Alsmede dat op 'den vierentwintigsten Juni 1868 den afbraak van het Heerenhuijs is voorbehouden'. Dit betekent dat toen het landhuis is afgebroken. Inmiddels werd er bij de boerderij een woonhuis bijgebouwd, wat nu nog intact is. De schuur ernaast heeft aan de voorzijde onder meer nog hele mooie ramen uit het landhuis. Ook de kerk op de Kranenburg heeft toentertijd ramen uit het voormalige landhuis gekregen. Bij de ramen van de schuur op 'Het Stapelbroek' is verder nog een keldertrap te zien die vroeger naar een grote (wijn)opslagkelder voerde.

In het jaar 1873 is het gehele goed geveild en is Gerrit Enzerink eigenaar geworden. Om het te kunnen betalen sloot

hij een lening af bij mevr. Jeanette Phillipine Wilhelmina Barones van den Borch en bij Gerhard Carel Baron Sloet van Warmelo. Bij deze transactie is een daghuurderswoning met een stukje grond, nabij het Zelle gelegen, overgegaan naar dit landgoed. De Enzerinks hebben in de loop der jaren veel bos ontgonnen en tot vruchtbaar land gemaakt. Zo kon tussen 1920 en 1930 de plaats in vieren verdeeld worden, zodat de drie zoons en de ene dochter allen een mooie boerderij konden stichten.

De laatste Enzerink (Bernard) op het oude Stapelbroek vertrok daar in 1963. Weemoed en herinneringen klinken door in de laatste regels van de notities van Dinie Hissink-Menkveld die zij maakte ten behoeve van het artikel over landhuis en boerderij Stapelbroek (1997):

*Arme oude boerderij, dat ze jou nooit iets vroegen,
Je wrikt je stenen los, je kraakt in al je voegen.*

Herman Menkveld, een van de bewoners, weet ook nog het een en ander. Het Stapelbroek was vroeger ontsloten van twee zijden, namelijk vanaf de weg Hengelo-Ruurlo en via het Ringelbergs Dieksken, naar de Lindese molen.

Via dit weggetje gingen de boeren ook, met kruiwagen, naar de molen om graan te laten malen. Maar al voor de oorlog werd deze ontsluiting richting Linde afgesloten en werd het gehele gebied toch wel tamelijk geïsoleerd. Dat was in '40-'45 voor onderduikers natuurlijk wel prettig en, zoals bekend, hebben velen daar dan ook gebruik van gemaakt. Maar er kleefden ook bezwaren aan de afhankelijkheid van die ene, vaak zeer slechte, zandweg. Men moest alle aan- en afvoer van de boerderijen met paard en kar vanaf de Ruurloseweg verzorgen. En wat nog erger was: de brandweerauto kon er, vooral in de winter, niet komen. Dit was voor de brandverzekering reden om de polis op te zeggen. Veel werd door de bewoners gedaan om toch de weg enigszins begaanbaar te houden. Zo zijn er bijvoorbeeld na de brand bij Leemreis karrevrachten puin naar Het Stapelbroek gebracht. Toen dan eindelijk in 1970 de huidige weg Het Stapelbroek aangelegd werd, was dat een enorme vooruitgang.

Over de buitenplaats zelf weet Menkveld nog, dat er een kolossale lindeboom met twaalf zijtakken stond, volgens de overlevering verwijzend naar de twaalf stammen van Israël. De grachten die pas na 1945 gedempt zijn, waren vroeger een geliefkoosde plek voor Hengeloërs om te vissen. Er deden verhalen de ronde over snoeken van 1 meter lang en meer. NSB'ers die zich ook tussen de vissers bevonden en wel eens tegen een rechtgeaarde burger zeiden: 'Jullie hopen natuurlijk, dat wij nog eens in de gracht verzuipen'. Aan galgenhumor ontbrak het ook in die tijd niet.

Boerderij Stapelbroek in 2014





LOCATIE HET HOGE 5 TE VORDEN

*Op beide dagen van 11.00-17.00 uur:
- expositie over de geschiedenis van de Vordense Empo Rijwiel fabriek. Unieke verzameling fietsen (waaronder de 8-kastelen fiets van burgemeester Van Arkel), onderdelen, beeldmateriaal en handelsproducten. Toegang gratis.*

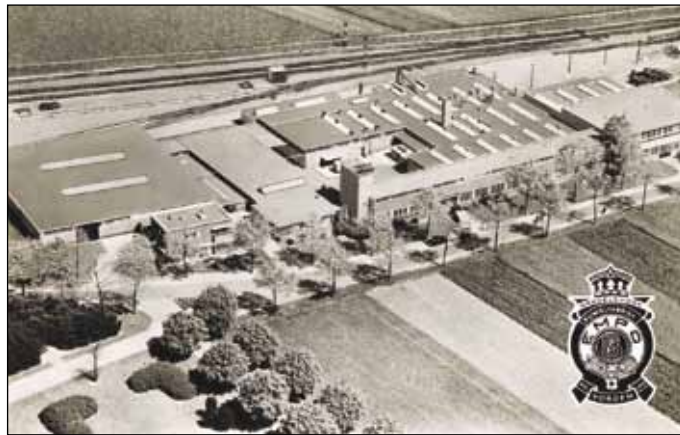
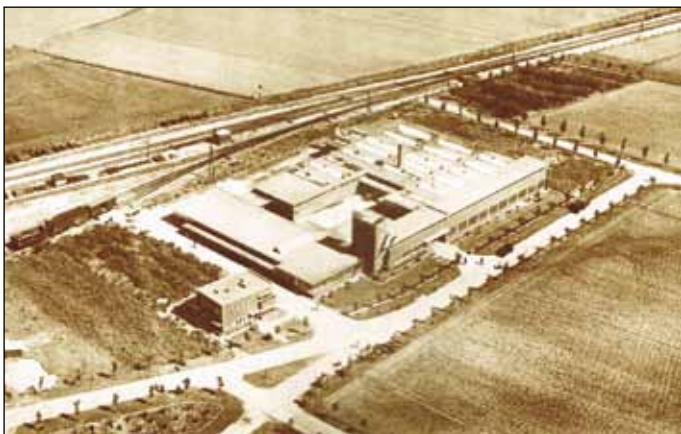
EMPO RIJWIELFABRIEK 1913-1979

Het is in 1904 als Hermanus Bernardus Emsbroek uit Vorden, als koperslagerleerling in het bedrijf van zijn vader begonnen, zijn eerste fiets verkoopt. Hij legt daarmee, zonder dat dan te beseffen, waarschijnlijk de basis voor een bedrijf dat de volgende 75 jaren zal uitgroeien tot een van de grootste werkgevers van Vorden en producent van een van de bekendste Nederlandse fietsmerken.

De jonge Emsbroek kijkt verder om zich heen en krijgt liefhebberij in de zich ontwikkelende rijwielhandel. Hij vestigt zich in 1913 als kleine zelfstandige rijwielhandelaar. De eerste jaren blijft het rijwielbedrijfje klein en het is helemaal een probleem als Emsbroek tijdens de mobilisatieperiode 1914-1918 onder de wapenen wordt geroepen. Met veel kunst en vliegwerk lukt het om het bedrijfje in stand te houden. Emsbroek had zijn eigen rijwielhandel en kleine grossierderij opgericht in samenwerking met H.G. Poesse. Hoewel de oprichters Emsbroek en Poesse al na enige maanden uit elkaar gaan blijft de naam Empo gehandhaafd. Emsbroek & Poesse, Empo Rijwiel fabriek H.B. Emsbroek N.V.

Na 1918 begint de fabricage van de eigen Empo fietsen goed op gang te komen en wordt de steeds maar groeiende fabriek aan de Insulindelaan, van de Hoofdstraat tot aan de

Luchtfoto van het Empo-complex te Vorden omstreeks 1937



Luchtfoto van het Empo-complex te Vorden omstreeks 1965

Molenweg, al snel te klein. Er wordt in 1936, tijdens de crisis, een nieuwe fabriek van ca. 5000 m² groot aan de Enkweg in gebruik genomen. Hier vinden 150 mensen werk. In 1937 verlaat de 100.000ste fiets het bedrijf. De Vordense rijwielindustrie is een toonbeeld van Nationale degelijkheid. De Tweede Wereld Oorlog zorgt voor een terugslag. De fabriek wordt in november 1944 in brand geschoten en loopt zware schade op. Op 22 januari 1945 volgt er nogmaals een aanval op de fabriek. In 1946 worden, na restauratie van de fabriek, weer de eerste 1000 nieuwe fietsen gemaakt. Dit aantal loopt al snel op tot ca. 25.000 stuks in 1951. De naoorlogse jaren worden de gloriejaren voor de fabriek. Er werken op dat moment ruim 200 mensen in de 7000 m² grote fabriek. Men produceert fietsen en onderdelen die zich qua degelijkheid kunnen meten met andere grote merken als Gazelle uit Dieren en Batavus uit Heerenveen.

In deze periode gaat Empo ook andere producten onder de merknaam Empo verkopen, zoals wasmachines, naaimachines (Singer), stofzuigers en schaatsen.

In 1955 brengt men onder de naam Empo-Carley kortstondig de Carley-brommotor op de markt. Deze wordt bij Polynorm in Bunschoten gebouwd. In 1962 gaat men ook bromfietsen leveren. Dit zijn Cyrus-bromfietsen die onder de naam Empo worden verkocht. Topmodel in 1963 is de Empo Speedway De Luxe met een Sachsmotor, of in 1968 de Emponette met Laura M48 motor. Maar niet alle activiteiten blijken succesvol.

Empo gaat zelf nog een aantal jaren door met productie van de vele soorten fietsen, tandems, drie- en vierzitters, bak- en transportfietsen, ook als handelsmaatschappij.

Maar dan volgt een terugslag en uiteindelijk is aan een faillissement niet meer te ontkomen. Het doek valt definitief voor de Vordense Empofabriek en een veiling volgt op 18 september 1979. De merknaam wordt verkocht aan PON een bedrijf die ondermeer omafietsen en citybikes produceert





Montage van de laatste fietsen in 1979

onder de merknaam Empo, maar deze komen helaas niet meer uit de Vordense fabriek.

Voor de inwoners van Vorden en de werkgelegenheid een hele slag.

De fabriek wordt gekocht door de Technische Handelsonderneming Van Sloten Versteegen, die onder andere Engelse fietsen verkoopt van het merk Woodstock. Ook dit bedrijf verdwijnt uit Vorden. Sorbo wordt de volgende eigenaar van het gebouw maar is inmiddels ook weer uit het dorpsbeeld van Vorden verdwenen.

Burgemeester Van Arkel verzorgde vele jaren op zijn Empo-fiets de Vordense 8-kastelentocht in zijn gemeente.



MUSEUM SMEDEKINCK TE ZELHEM, PLUIMERSDIJK 5

Op beide dagen van 11.00-17.00 uur:

- Activiteiten in het kader van het OMD-thema. O.a.: expositie 'Op reis', met aandacht voor GTW, Lijster Tours, het station Zelhem en het treinverkeer; miniatuurfietsen. Speciale fietsroute langs Model Spoorclub De Achterhoek in de Wassinkbrink. Voorts werkstukken van leerlingen van basisschool De Meene.

De expositie bestaat voor het grootste deel uit voorwerpen en foto's van Reyer van de Pol uit Gaanderen. Van de Pol beschikt over een unieke GTW verzameling (Gelderse Tramwegen). De GTW (1934-1977) was een begrip in de regio. Ooit werkten er ruim 1500 mensen. Reyer van de Pol heeft, met circa 40.000 voorwerpen, de grootste collectie van ons land. De verzamelaar toont ook foto's van het Zelhemse touringcarbedrijf Lijstertours (1949-1964) van Zelhemmer Piet Schuhmacher. Dit bedrijf werd in 1964 aan de GTW verkocht.

Verder is er een uitgebreide verzameling miniatuurfietsjes van de heer Hendriksen uit Doetinchem te zien. De heer Zillevalde uit Zelhem heeft een vitrine ingericht met treinmodellen uit zijn eigen collectie.

De stichting Oud Zelhem heeft gezorgd voor een serie foto's van het station en het spoor in Zelhem en omgeving.

Er zullen twee films worden getoond: 'Verkeer en vervoer' en de film 'De GTW langs rail en weg door de Achterhoek'. Een fietsroute/autoroute zal leiden van museum Smedekinck, naar o.a. 'Model Spoorclub De Achterhoek' aan de Wassinkbrinkweg.

Museum Smedekinck is dit weekend gratis geopend.

Impressie van de GTW tentoonstelling in Smedekinck





De GTW T-Ford uit 1923 voor busstation Velswijk



Station Zelhém in 1900



Spoorstation Zelhém omstreeks 1920



De eerste drie bussen van Lijstertours Zelhém



Modelbaan in clubhuis van Model Spoorclub De Achterhoek

MODEL SPOORCLUB DE ACHTERHOEK

Model Spoorclub 'De Achterhoek' is een vereniging die zich bezighoudt met modelspoorbouw in diverse schalen, zoals Z spoor, N spoor en HO spoor.

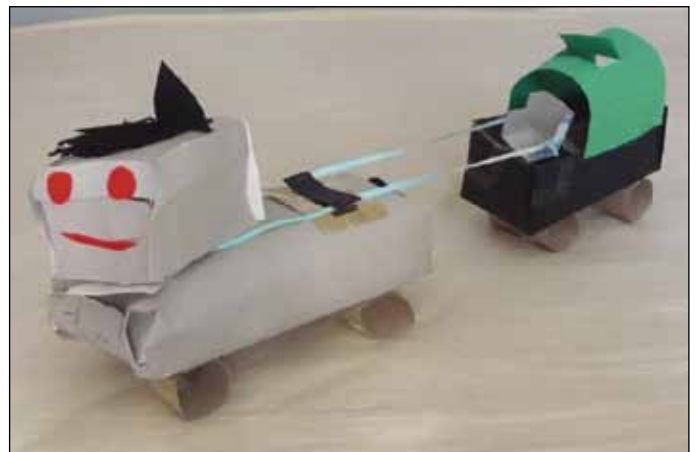
HO spoor is weer onder verdeeld in wisselstroom en gelijkstroom. Diverse leden van de vereniging zijn hier actief mee bezig, thuis maar ook op de clubavonden.

Er zijn twee clubavonden per week, op dinsdag en donderdag, van 19.30 tot 22.00 uur.

De vereniging is opgericht op 10 maart 1983.

CHR. BASISSCHOOL 'DE MEENESCHOOL'

Leerlingen van de Meeneschool hebben op het thema 'Op reis' een aantal werkstukken gemaakt, die ook in museum Smedekinck te zien zijn.





VOORMALIGE BURGEMEESTERSWONING HET HOF, HOFSTRAAT 3, HENGELO

*Alleen op zaterdag van 11.00-17.00 uur:
- Speciale mogelijkheid tot bezichtiging in het kader van energie-neutraal restaureren. Alleen na voorafgaande aanmelding via email: Willem.Hagens@odachterhoek.nl.*

MONUMENTAAL ÉN BIJNA ENERGIE-NEUTRAAL; HET KAN!

Monumentale woningen zijn duur in het gebruik omdat goede isolatie vaak ontbreekt. Zou het lukken om zo'n oud herenhuis om te toveren tot een energieneutraal monument? Dat was een grote wens die bij de aankoop van 'Het Hof' in Hengelo voorop stond. Aan het eeuwenoude pand is nooit erg veel aan gedegen onderhoud gedaan. Rond 1970 is de kap vervangen, omdat er boktor in het hout zat en toen zijn de verschillende puntstukken van de opeenvolgende bouwdeelen samengetrokken tot één groot plat dak. Dat gaf mede de doorslag voor de aankoop, want op dat dak konden, uit het zicht, de collectoren geplaatst worden.

Er moest heel erg veel aan het huis gebeuren om het prettig bewoonbaar te maken, laat staan duurzaam bewoonbaar. Uitgangspunt was om het huis zorgvuldig te isoleren en zelf voldoende energie op te wekken voor verwarming en elektriciteit. Met een bevriende energie-adviseur werd een plan uitgewerkt om 'Het Hof' een toekomstbestendig duurzaam monument te laten worden.

Isoleren en verwarmen

Als eerste werd het dak helemaal geïsoleerd waarbij aan de voorzijde de nog bruikbare authentieke pannen terugge-

Het Hof ten tijde van ds. Snethlage, circa 1905



plaatst werden, afgewerkt met loden kepers. Vervolgens zijn alle muren aangepakt. De buitenmuren werden van het losse stuckwerk ontdaan, het hele huis werd gestraald om een goede hechting te krijgen voor een dampdoorlatende nieuwe stucklaag. Binnen werden alle vergane houten tengels, de oude wandbespanning en de natte kalklagen van de muren verwijderd. Monumentenambtenaar Willem Hagens van de gemeente Bronckhorst was geregeld te vinden op de bouw om de historische verrassingen te inventariseren. Omdat bij oude huizen vaak de vochtkerende laag in de fundering ontbreekt is met name de vochtthuishouding een belangrijk aspect bij het isoleren. De isolatiewaarden en gebruikte materialen moeten zorgvuldig op elkaar worden afgestemd. Te grote verschillen in isolatiewaarden van b.v. muren en ramen kunnen aanleiding zijn voor houtrot van de kozijnen. Ook speelde de detaillering van de kozijnen een belangrijke rol in de opbouw van de binnen- en buitenmuren. Aan de hand van een transmissieberekening is, per ruimte, de gewenste muur- en/of vloerverwarming bepaald.

Eerst moesten de buitenmuren goed drogen, waarna deze aan de binnenkant met basisleem werden bezet. Op deze natte leem werden platen Pavatex (isolatie) aangebracht. In deze platen zit een dampremmende tussenlaag die ervoor zorgt dat het vocht van buiten weer naar buiten weg kan en het vocht van binnen opgenomen en afgegeven kan worden. Op de Pavatex platen werd weer een leemlaag met een grof gaasdoek aangebracht die scheurvorming helpt te voorkomen. Daarna werd er, als eindafwerking, een laag leem in kleur aangebracht. Op veel kaalgemaakte binnenmuren werd wandverwarming aangebracht, waarna ook deze werden bezet met leem.

De oude houten vloeren werden opgenomen en tussen de balklaag werd isolatie en vloerverwarming gelegd, waarna deze vloeren werden teruggeplaatst en geschuurd. Onder de stenen vloeren werd vloerverwarming gelegd. Zo kon er per ruimte een optimale warmteafgifte ontstaan.

Op het platte dak zijn, vrijwel niet zichtbaar vanaf de weg, PV-panelen en zonnecollectoren geplaatst. Met de PV-panelen wordt zonne-energie omgezet in elektriciteit, genoeg om de hele woning van stroom te voorzien. De zonnecollectoren hebben als taak het water in de twee grote tanks van ieder 1000 liter te verwarmen. Het systeem van de wand- en vloerverwarming gebruikt lage temperaturen (max 35 graden) dat vrijwel altijd haalbaar is uit de opslagtemperatuur van de tanks. De oude radiatoren waren eigenlijk overbodig, maar zijn vanuit esthetisch oogpunt behouden en opgenomen in het laag temperatuur watercircuit. Bij strenge vorst kunnen ze meedraaien en zo de kouwval van de ramen opvangen. Alle ramen werden voorzien van monumentaal isolatieglas. Aan de binnenzijde zitten nog de originele luiken.

Burgemeesterswoning Het Hof omstreeks 1935



In de zitkamer werd een houtkachel geplaatst, die in de winter het verwarmingssysteem ondersteunt. Er wordt warmte onttrokken aan de hete rookgassen, waarmee water wordt opgewarmd dat zijn warmte via een eigen spiraal direct afgeeft aan de opslagtanks. Daarmee vang je, tijdens de winterperiode, het verschil in opbrengst van de collectoren op. Het bewonen van een monument hoeft dus geen kapitalen aan energie te kosten. Met een terugverdientijd van 10-12 jaar is deze investering zeer de moeite waard.

Projectleider George Meijer van Hoffman b.v. uit Beltrum kijkt terug op een bijzonder project, waarin hij mocht samenwerken met betrokken en deskundige opdrachtgevers, de aandacht voor isolatie en innovatieve duurzaamheidsmaatregelen was uniek en kan als voorbeeld dienen voor vele andere monumenten.

‘Het Hof’ is een rijksmonumentale herenboerderij bestaande uit een gepleisterd woonhuis. Het woongedeelte is voornamelijk op de begane grond gesitueerd. Daarboven bevindt zich een schilddak met hoekschoorstenen en dakkapellen met vleugelstukken en segmentvormige frontons. Het pand dateert oorspronkelijk uit de eerste helft van de 17e eeuw. Aanvankelijk was het een kleine hofstede, die tevens fungeerde als ‘curtis’; de plaats waar recht werd gesproken. De plaatselijk ‘richter’ woonde hier dan ook. Vanaf het einde van de 18e eeuw vervulden drie generaties Snethlage gedurende ruim 100 jaar het domineesambt vanuit de hofstede.

Vanaf 1913 bewoonden twee opeenvolgende burgemeesters met hun gezinnen Het Hof. De achtertuin sloot rechtstreeks aan op het gemeentehuis. In de loop der jaren is de hofstede beetje bij beetje uitgebreid. Begin 20e eeuw werden aanpassingen, zoals decoratieve stucplafonds, doorgevoerd om er een statig herenhuis van te maken. Bovendien was er voor de grote burgemeestersgezinnen meer ruimte nodig en kwam er een ‘bijhuis’ bij.

In 1950 is het huis gekocht door een particuliere familie. De dochter van deze familie, kunstenares Agnes van den Brandeler, heeft er tot haar dood in 2002 gewoond. Daarna heeft het pand 10 jaar leeg gestaan. ‘Het Hof’ in Hengelo valt onder de gemeente Bronckhorst en is in 1966 aangewezen als rijksmonument.

Het Hof, geschilderd door bewoonster Agnes van den Brandeler



DRINKWATERPRODUCTIEBEDRIJF VITENS 'T KLOOSTER, VENNEWEG 2 IN HENGELO

*Alleen op zaterdag van 10.00-17.00 uur:
- Speciale mogelijkheid tot bezichtiging in het kader van Open Dag Vitens. Gratis entree voor jong en oud.*

DE REIS VAN HET WATER

Tijdens Open Monumentendag in de gemeente Bronckhorst krijgt u ook de gelegenheid een kijkje te nemen bij het drinkwaterproductiebedrijf 't Klooster van Vitens in Hengelo.

't Klooster is het grootste productiebedrijf van Vitens in de Achterhoek. Vanaf 1961 verzorgt Vitens hier het drinkwater voor de inwoners van Hengelo, Zelhem, Steenderen, Hummelo, Hoog-Keppel, Laag-Keppel, een gedeelte van Zutphen, Ruurlo en het centrum van Borculo. Men pompt per jaar zo'n 5,4 miljoen m³ water op, dat is maar liefst 5,4 miljard liter!

Unieke kans

Op zaterdag 13 september krijgt u een unieke kans dit productiebedrijf te bezoeken. Tijdens de open dag staan de deuren tussen 10.00 en 17.00 uur open. Bent u op de fiets? Dan fietst u door de bosrijke omgeving van de Kloosterweg zo naar 'Watermakers'. U kunt zich dan verbazen over de enorme techniek die schuilgaat achter de beste dorstlesser. U kijkt in een echte waterwininput, proeft en herkent uw eigen kraanwater en wilt u weten hoeveel warm water u thuis verbruikt? Dan kunt u ter plekke de warmwaterwijzer invullen.

Leuk voor kinderen

Voor kinderen is Watermakers extra leuk. Door mee te doen aan allerlei waterspelletjes op het speciale kidsplein begrijpen ze hoe bijzonder ons kraanwater is. En met de speurtocht maken ze kans op leuke prijsjes.





DEMONSTRATIES AMBACHTEN BIJ SMEDERIJ OLDENHAVE IN VORDEN

Bedrijvenweg 6 te Vorden. Op zaterdag 13 september van 10.00-16.00 uur worden er weer diverse ambachten gedemonstreerd die te maken hebben met het restauratievak.

Voor alweer de negende keer geeft de smid in het kader van de Open Monumentendag een keur aan ambachtslieden een plaats in zijn bedrijfshal om hun vak te demonstreren. "Mensen moeten hier komen en denken 'verrek, dit beroep bestaat ook nog'. Het open huis draait niet per sé om oude ambachten, maar bovenal om ambachten van vandaag de dag. We willen laten zien wat er nog mogelijk is in het ambacht." Bezoekers denken al gauw aan beelden uit het verleden, aan demonstraties van stoelenmatters en smeden en dan houdt het wel zo'n beetje op. Maar er is nog zo veel meer. Ook in deze tijd wordt nog veel met de hand gemaakt. Veel mensen hebben daar geen weet van. Het gros van de ambachtslieden dat deelneemt komt uit deze omgeving. We kunnen natuurlijk kennis maken met de smid, maar ook met de koperdrijver, een vergulder, de frescoschilder, een rietdekker, een restauratieaannemer, keramiekrestaurator en glazenier, etc.



DORPSKERK VORDEN OP ZATERDAG GEOPEND

Op zaterdag 13 september zal de dorpskerk van Vorden van 11.00-16.00 geopend zijn. Er zijn gidsen aanwezig die alles van de kerk afweten. Als afsluiting van deze dag is er vanaf 15.30 een concert dat wordt verzorgd door het koor Fermata, o.l.v. Hans de Wilde en de organiste van de dorpskerk Mirjam Berendsen. De toegang tot dit concert is gratis, wel wordt er na afloop een vrije gift gevraagd. Zondag 14 september is de kerk gesloten.

Liefde voor het vak, hart voor het monument



Vakgroep
Restauratie
Erkend
Restauratie Bouwbedrijf

Ook voor advies voor uw onderhouds- en/of restauratieplan



Zelhemseweg 14 - 6999 DN Hummelo - Tel. 0314 381248
www.devrieshummelo.nl - info@devrieshummelo.nl

Open Monumentendag 2014 wordt mogelijk gemaakt door:
Hoofdsponsor Timmer- en Aannemersbedrijf De Vries B.V. te Hummelo en de Gemeente Bronckhorst,

alsmede door donateurs: Boerman Kreek Architecten BV te Steenderen; Schildersbedrijf Antoon Snelder BV te Dremp; Aalderink Schilderwerken BV te Steenderen; Menting Bouw BV te Hengelo Gld; Regelink Schildersbedrijf te Hengelo Gld; Smederij Oldenhaven BV te Vorden; De Wijs, Zweverink, Ter Horst Architectuur te Hengelo Gld.; Rabobank Graafschap-Midden te Doetinchem.





GRATIS

waarde van deze brochure Euro 2,-