

Historische Kring

Duiven-Groessen-Loo



Jaargang 18 nr. 2 juli 2001

Driepas

COLOFON

DRIEPAS

verenigingsblad van de Historische Kring Duiven-Groessen-Loo
verschijnt drie à vier maal per jaar. Losse nummers f 5,-.

Redactie

W.F.W.M. van Heugten
Th.M.J. Jonker
M.M. Rebholz

e-mailadressen:

Jonker, Loo@net.HCC.nl

W.F.W.M.vanHeugten@ATO.DLO.NL

Bestuur Historische Kring

H.J.Th. Derksen, penningmeester (Duiven)
A.H.E. Janssen (Groessen)
Th.M.J. Jonker, secretaris (Loo)
Th. Leicher (Duiven)
J.H.M. Verhey, voorzitter (Duiven)
J.F.H. te Witt, vice-voorzitter (Groessen)

Secretariaat: postbus 212, 6920 AE DUIVEN

Rabobank Duiven, rek.nr. 31.54.07.484

Postbank, rek.nr. 49.23.697

t.n.v. penningmeester Historische Kring, Duiven.

Het lidmaatschap van de Historische Kring kost f 25,- per jaar;

het partner- of gezinslidmaatschap f 10,- per jaar.

Een abonnement op alleen DRIEPAS kost f 12,50 per jaar.

Leden en abonnees buiten de gemeenten Duiven en Zevenaar betalen
f 7,50 extra als bijdrage in de verzend- en portokosten.

Opzeggen van lidmaatschap of abonnement uitsluitend schriftelijk
vóór 1 december van het lopende jaar.

Uit de uitgave mag niets worden overgenomen zonder schriftelijke
toestemming vooraf en zonder bronvermelding.

ISSN: 0921-5549



INHOUD

LEVENSADER VAN DE LIEMERS A. Vetter	26
VAN MUNICIPAAL RAAD TOT GEMEENTERAAD Th.M.J. Jonker	26
DUBBELTJESDANS	41
FOTO	42
CARTOON	44
VERENIGINGSNIEUWS	45

In het vorige nummer presenteerden we het nieuwe 'gezicht' van DRIEPAS, met een andere broodletter en bladindeling, bedoeld om de leesbaarheid te vergroten. En we vroegen om commentaar. Zelf waren we nog niet écht tevreden. Sommige lezers ook niet, zo bleek uit mondelinge en schriftelijke reacties. Vandaar dat opnieuw naar een ander, nog duidelijker lettertype is gezocht, zowel voor de teksten als voor de koppen. De indeling in twee kolommen is gebleven, maar de ruimte tussen de kolommen is smaller geworden.

In dit nummer vindt u een artikel over de A12, de autoweg die de Liemers uit zijn isolement heeft gehaald en daarmee de ontwikkeling en welvaart in deze streek heeft bevorderd.

Wij wensen u een prettige en zonnige vakantie.

De redactie.

Levensader van de Liemers

De historie van rijksweg A12

Toen op 10 mei 1940 Duitse troepen op verschillende plaatsen de Nederlandse grens overschreden, kon men nog niet vermoeden dat dit het begin zou zijn van een Duits plan om rijksweg A12 door de Liemers aan te leggen. Reichskommissar für die besetzten niederländischen Gebiete Dr. Arthur Seyss-Inquart gaf op 21 juni 1940 via Reichsminister dr. ing. F. Todt bevel de rijksweg A12 noordelijk langs Arnhem door de Liemers in de richting Emmerik aan te leggen.

NIET RECHTSTREEKS NAAR DUITSLAND

Het was helemaal niet de bedoeling van de Nederlandse autoriteiten om rijksweg A12 via Arnhem en door de Liemers naar Emmerik een verbinding te geven met het Duitse autobanennet. De Nederlandse regering had in het Rijkswegenplan 1938 de rijksweg A12 geprojecteerd vanaf Den Haag langs Utrecht tot aan de rijksweg 24 bij De Klomp nabij Veenendaal, waar de rijksweg A12 zou aansluiten op rijksweg 24 naar Arnhem. De verbinding vanaf Rotterdam en westelijk Nederland naar het Duitse Ruhrgebied had men in die tijd gedacht via rijksweg A15 door de Betuwe langs Tiel richting Nijmegen.

Men wilde rijksweg A12 om twee redenen (uit militair oogpunt en natuurbeschermingsoverwegingen) niet projecteren noordelijk langs Arnhem naar het oosten. Op grond van de steeds dreigender taal vanuit het buurland Duitsland besloot de Nederlandse regering en haar Generale Staf vóór 1940 zich te verzetten tegen de aanleg van een autoweg die rechtstreeks vanuit Duitsland naar westelijk Nederland leidde. Een goed net van autowegen

is immers voor een optrekkend gemotoriseerd leger (in dit geval de Duitse *Wehrmacht*) van grote betekenis. Ook een brug over de IJssel of een brug over het Pannerdens Kanaal werden in dit verband uit militair oogpunt ongewenst geacht.

In het kader van de beleidsmatige planning van de rijkswegen en de verbinding van deze wegen met ons oostelijk buurland had Rijkswaterstaat op 2 februari 1939 een overleg te Berlijn. Van Nederlandse zijde werd het overleg gevoerd door dr. ir. L.R. Wentholt van Rijkswaterstaat, toen hoofd van de Centrale Dienst voor de Wegen en Bruggen; van Duitse kant door de *Reichsminister* dr. ing. F. Todt. De raadgevers van Todt waren voorstanders van een verbinding van Emmerik door de Liemers en vervolgens ten noorden van Arnhem richting Utrecht, maar Wentholt verdedigde het Nederlandse standpunt en was het niet eens met de Duitse inbreng. Uiteindelijk kwam men overeen, dat de beide wegnetten de rijksgrens niet dichter zouden naderen dan tot Emmerik en Nijmegen. Tussen deze eindpunten zou de verbinding slechts bestaan uit een *Reichsstrasse*

1er Klasse. In 1940 bleek dat Todt, binnen twee maanden na de capitulatie van het Nederlandse leger, op deze afspraak terug zou komen.

De Nederlandse rijksgrens stond in deze periode in voortdurende belangstelling bij het departement van Defensie en vooral de bestaande grensoverschrijdende wegen hadden de volledige aandacht van de Nederlandse autoriteiten. Onder andere rijksweg 51 van Arnhem naar Zevenaar waar men versperringen ging realiseren om legervoertuigen tegen te houden. De obstakels bestonden uit ijzeren balken de zogenaamde "asperges" bevestigd in betonblokken. De reeds bestaande autowegen in Nederland werden in de nacht van 7 op 8 mei 1940 door Rijkswaterstaat versperd met autowrakken, omvergeworpen landbouwvoertuigen en dergelijke, om te voorkomen dat de autowegen door de Duitsers als landingsbanen voor vliegtuigen zouden worden gebruikt.

ONDER DUITSE DWANG AANLEG DOOR DE LIEMERS

Het is duidelijk dat doortrekking van rijksweg A12 noordelijk langs Arnhem door de Zuid-Veluwezoom richting Emmerik, op bezwaren stuitte van de Generale Staf en natuurbeschermingsorganisaties (onder meer de Vereniging tot Behoud van Natuurmonumenten). Maar sinds de Duitse bezetting hadden de Nederlandse autoriteiten geen recht van spreken meer en al op 21 juni 1940 werd Rijkswaterstaat medegedeeld dat *Reichsminister* Todt de Duitse autoweg Keulen-Emmerik wenste door te trekken noordelijk langs Arnhem in de richting Utrecht.

Todt had in het vooruitzicht gesteld dat hij daarvoor binnenkort naar Nederland zou komen. Op 11 juli 1940 kwamen Todt, in gezelschap van zijn adviseurs, en Rijkswaterstaat bijeen op een terrein nabij Beekhuizen in de buurt van Arnhem. Todt liet gedurende deze bijeenkomst weten dat zijn voorkeur uitging naar een tracé over de Veluwe langs Arnhem en zijn medewerkers van de *Autobahndirektion* te Essen hadden het voorgenomen tracé van de autosnelweg al min of meer in kaart gebracht. Op 9 augustus 1940 werden de Duitse plannen besproken in de Nederlandse Commissie van Overleg voor de Wegen, waar de natuurbeschermingsorganisaties zich verzetten tegen het tracé door de Veluwe, maar zij moesten de steun van de Nederlandse Generale Staf uiteraard ontberen. Na nog wat tegensputteren van Nederlandse kant deelde op 29 oktober 1940 Seyss-Inquart mede, dat Rijkswaterstaat de autosnelweg van Utrecht langs Arnhem richting Emmerik zo spoedig mogelijk moest aanleggen. Om dit omvangrijke werk voor te bereiden en uit te voeren, richtte Rijkswaterstaat een nieuw dienstonderdeel op: de directie Nieuwe Wegen III met Arnhem als standplaats. Aanvankelijk gebruikte men als benaming voor het nieuwe tracé de weg Wesel-Amsterdam of Utrecht-Emmerik. Pas later, in maart 1941, sprak men van rijksweg A12 (hetgeen overigens vreemd was want het betreffende wegvak vanaf Arnhem door de Liemers kwam nog niet voor op het Rijkswegenplan). Het onder Duitse druk vastgestelde tracé van rijksweg A12 noordelijk langs Arnhem en verder door de Liemers

is vermoedelijk het enige wegdeel in ons land dat niet op democratische wijze tot stand is gekomen.

Iets dergelijks deed zich ook voor (in de Liemers) toen de stemgerechtigden de in voorbereiding zijnde ruilverkaveling Duivense Broek verwierpen. In 1941 werd door het Ministerie van Landbouw alsnog de uitvoering van de ruilverkaveling opgelegd omdat rijksweg A12 door het zuidelijk deel van het Duivense Broek was geprojecteerd. De ruilverkaveling was noodzakelijk ter voorkoming van doorsnijding van landbouwbedrijven tussen Arnhem en Zevenaar en met het oog op de grote wateroverlast. De uitvoering kwam tijdens en na de oorlog tot stand.

Onder Duitse druk ging Rijks-waterstaat voortvarend te werk en men maakte een plan dat de rijksweg eind 1942 klaar moest zijn. Het wegvak van Utrecht tot de spoorlijn Amersfoort-Rhenen was al enige tijd tevoren aanbesteed en andere delen waren in voorbereiding. Van Nederlandse zijde was het werk zo ingedeeld, dat er altijd wel ergens aan de rijksweg werd gewerkt. In de Liemers was men aan het werk gegaan zonder bestek en begroting. Ondanks dit verzuim volbracht N.V. Aannemingsbedrijf v.h. J.P. Broekhoven te Nijmegen het karwei wat betreft de aanleg van de aardenbaan voor de rijksweg. Het benodigde zand werd onder andere gewonnen in een zandwinput te Didam, thans het Nevelhorstmeer.

AANLEG GESTOPT IN 1943

Ten gevolge van de oorlogsomstandigheden ontstond er geleidelijk schaarste aan bouwmaterialen (bekistingshout, cement, grind, zand en wapeningsijzer voor de betonwerken) die nodig waren voor de aanleg van de weg met de daarbij behorende kunstwerken. Maar ondanks gebrek aan wegenbouwmaterialen moest het werk van de Duitse autoriteiten met voorrang worden voortgezet. Men nam er genoegen mee dat de weg een jaar later, eind 1943, klaar zou zijn. Onverwachts verdween echter aan Duitse zijde de aanvankelijke haast om rijksweg A12 af te maken. Dat kwam doordat Hitler in het voorjaar van 1942 voorrang gaf aan de bouw van de *Atlantikwall*. Bovendien kwam Todt in 1942 tengevolge van een vliegtuigongeluk aan het Oostfront om het leven en zijn opvolger A. Speer vond rijksweg A12 niet *kriegswichtig* genoeg om de aanleg voort te zetten. Tot in 1943 zou nog worden gewerkt aan de aanleg van de aardenbaan.

HERSTART IN DE JAREN '50

Na de Tweede Wereldoorlog werd op bescheiden wijze voortgegaan met de aanleg van rijksweg A12 van Utrecht naar het oosten. In 1954 werd rijksweg A2 van Amsterdam naar Utrecht in gebruik gesteld en dit had een aanzienlijke verkeersstroom richting oosten over het verkeersplein Oudenrijn tot gevolg. Daarom besloot de rijksoverheid rijksweg A12 door te trekken tot Arnhem en deze dubbelbaan uit te voeren.



Eerst was de verdubbeling van het traject Utrecht-Veenendaal aan de beurt. Op dat tijdstip werkte men ook aan het nieuwe 18 km lange gedeelte tussen Veenendaal en Planken Wambuis en dit tracé werd meteen dubbelbanig uitgevoerd. In 1957 werd het traject van Planken Wambuis naar de Apeldoornseweg voltooid. Hiermee werd Arnhem eindelijk aangesloten op het auto-wegennet. Het doortrekken van rijksweg A12 vanaf de Apeldoornseweg in oostelijke richting naar en door de Liemers was vooral van belang voor het grensoverschrijdend verkeer naar Duitsland. Het gedeelte van circa 7 kilometer tussen de Apeldoornseweg en de IJssel werd meteen dubbelbanig uitgevoerd. Het gedeelte ten oosten van de nieuwe IJsselbrug in de Liemers werd enkelbanig aangelegd, de verdubbeling vond plaats toen de weg tot aan de grens gereed was.

AANLEG IN DE LIEMERS

In 1959 werd in de Liemers een aanvang gemaakt rijksweg A12 verder te voltooien. In verband hiermee stond het volgende bericht in een regionale krant: *Dinsdagnmorgen heeft Rijkswaterstaat aanbesteed het voltooien van de aardenbaan van het gedeelte van de weg no. 12 van het Rijkswegenplan 1958 (s-Gravenhage, Utrecht, Arnhem, Zevenaar, grens), gelegen tussen de kruising met de Gelderse IJssel en de spoorlijn Zevenaar-Doetinchem, onder de gemeenten Westervoort, Duiven, Zevenaar en Didam, met bijkomende werken. Van de 25 aannemers, die aan de inschrijving deelnamen, schreef het aannemersbedrijf De Hondsrug R. Duursema en Zn. te Gieten met een bedrag van f 1.127.000 het laagst in. De hoogste inschrijver was het aannemingsbedrijf Gebroeders Schouls N.V. te Leiden, voor f 1.600.000.*

Het Drentse aannemersbedrijf ging voortvarend te werk, want het traject Arnhem-Zevenaar kon op 8 maart 1961 voor het verkeer worden opengesteld. Voor het verkeer naar en van Duitsland zou het traject Zevenaar-Elten op 12 april 1962 worden geopend. Tot die tijd moest men rijdende in oostelijke richting bij Zevenaar afbuigen om via de provinciale weg te komen op de rijksweg Arnhem-Elten; het uit Duitsland komende verkeer werd langs de Didamseweg naar de A12 geleid.

Het tijdelijke éénrichtingsverkeer veroorzaakte geen verkeersmoeilijkheden omdat de betreffende verbindingswegen door de rijksoverheid in goede staat waren gebracht.

In de Liemers is het grondwerk van rijksweg A12 onder meer tot stand gekomen door het ten dele spuiten van zand en in den droge verwerken van zand, welk zand verder afkomstig was van de toen aanwezige zanddepots in de Liemers. De verharding van de hoofdrijbanen van rijksweg A12 werd uitgevoerd in cementbeton met een dikte van 23 cm en gefundeerd op een 15 cm dikke met cement gestabiliseerde zandlaag.

Onder leiding van de Directie Wegen van Rijkswaterstaat zijn toen ten behoeve van rijksweg A12 in de Liemers, drie kokerviaducten gerealiseerd; namelijk de kruisingen met de tertiaire weg nr. 57 bij Westervoort, bij de Broekstraat-Giesbeeksestraat bij Duiven en bij de Doesburgseweg te Zevenaar. En verder het viaduct over de spoorlijn van Zevenaar naar Winterswijk, het

viaduct Ravenstraat in de weg Babberich-Didam, het viaduct in de weg Babberich-Zeddam, het viaduct over de straatweg Elten-Beek en de viaducten over de wegen Heikant-Beek en Elten-Stokkum.

AANSLUITING OP RIJKSWEG A18 NAAR DOETINCHEM

In augustus 1973 begon de directie wegen van Rijkswaterstaat met het maken van de aansluiting van rijksweg A12 op die van rijksweg A18, het nieuwe wegvak van Babberich naar Doetinchem. In het weggedeelte naar Doetinchem werden toen tien viaducten, de brug over de Oude IJssel en een tunnel aangelegd. Eind 1974 kwam deze rijksweg gereed en de totale kosten, afgezien van onteigeningskosten en BTW, bedroegen 18 miljoen gulden.

De aanleg van de voornoemde aansluiting, kosten drie miljoen gulden, bestond uit de aanleg van een gedeelte van een eerder op dit punt voorgenomen geprojecteerd klaverblad. Het karwei was nodig om het verkeer uit de richting Arnhem via rijksweg A12 vlot te laten doorstromen naar Doetinchem. Het eerder geprojecteerde klaverblad werd niet geheel uitgevoerd, maar toch vond een volwaardige aansluiting van twee rijkswegen plaats. De genoemde aansluiting kan eventueel later worden uitgebouwd tot een echt klaverblad wanneer ooit het wegvak Ressen-Babberich van rijksweg A15 wordt aangelegd.

Om de rijksweg A12 te laten aansluiten op rijksweg A18, moest over de rijksweg A12 een viaduct worden gebouwd. De lengte van het

viaduct werd 67 meter en de overspanning 28.50 meter en de kosten van het karwei bedroegen drie miljoen gulden. Met de bouw van het viaduct werd in september 1973 een begin gemaakt. Tegelijk werd toen het viaduct in de Ravenstraat dat in 1962 in gebruik was genomen, een halve meter opgevijseld. Het was in dit wegvak het laatste viaduct dat nog niet voldeed aan de internationale afmeting van 4.50 meter doorrijhoogte. Het opvijselen, met behulp van hydraulische vijsels, gebeurde in twee fasen. Telkens werd één rijbaan van de autosnelweg voor het verkeer afgesloten. De firma De Boer uit Bussum, gespecialiseerd in dit werk, had er zes weken voor nodig om het opvijselen te voltooien.

VIADUCT BIJ DUIVEN

Op 17 juli 1989 werden ter hoogte van Duiven de leggers geplaatst voor de bouw van een viaduct over de A12, bedoeld om het verkeer vanaf Duiven naar de noordelijke rijbanen te leiden. De constructie van de overspanning voor het viaduct bestaat uit achttien betonnen balken van elk dertig ton. Deze werden op hun plaats gebracht door een Gottwald kraan van tweehonderd ton. De overspanning werd in twee fasen uitgevoerd: vanaf de beide landhoofden naar een brughoofd in de middenberm. Elke balk werd op een speciale oplegger aangevoerd, waarna de kraan het werk overnam en de balk met uiterste precisie op de juiste plaats legde. De werkzaamheden werden uitgevoerd door de firma Hazeleger uit Ede.

Op vrijdag 8 december 1989 werd

niet alleen de nieuwe aansluiting op de A12 voor het verkeer opengesteld maar ook de gerealiseerde rondweg om Duiven. Met de openstelling van deze rondweg werd zowel de kern van Duiven als van Westervoort ontlast van het doorgaande verkeer. Maar ook de files bij de oprit van de A12 in Zevenaar (Griethse Poort) namen af omdat automobilisten uit Zevenaar-West via de Duivense rondweg de snelweg kunnen bereiken.

BEDRIJVENTERREIN CENTERPOORT

Het gereedkomen van de voornoemde werken hield ook in dat het noordelijk gedeelte van het regionale bedrijventerrein Centerpoort gelegen aan de A12 werd ontsloten. Begin maart 1996 onthulde burgemeester A.B.G. Lichtenberg van de gemeente Duiven de naam van het nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein Centerpoort en reeds anno 1999 waren alle gronden verkocht. Centerpoort valt binnen het Knooppunt Arnhem-Nijmegen (KAN) en is met een oppervlakte van 190 hectare het grootste bedrijventerrein van Oost-Nederland. Centerpoort heeft een strategische ligging. Het bedrijventerrein, met directe aansluitingen op de A12, geldt als een zichtlocatie voor bedrijven met per dag tot 90.000 autopassanten. Centerpoort bestaat uit drie delen. Aan de zuidzijde van de A12 is Centerpoort-Nieuwgraaf (100 ha) gesitueerd. In 1996 werd een begin gemaakt met de realisatie van Centerpoort-Noord (70 ha) en Centerpoort-Zuid (20 ha).

VERBREIDING IJSSELBRUG

In 1960 kwam ten behoeve van de A12 een verkeersbrug, met een

hoofdoverspanning van 105 meter over de IJssel nabij Velp gereed, twee kilometer benedenstrooms van de spoorbrug bij Westervoort.

Door de toename van het autoverkeer werd naast de oude brug uit 1960 nog een brug gerealiseerd (gebouwd door aannemingsbedrijf Welling uit Didam) en deze brug werd eind 1990 in gebruik genomen. Op de brug werd naast de rijstroken voor de autosnelweg ook een fietspad gemaakt voor (brom)fietsverkeer in twee richtingen. In deze periode werd veel aan rijksweg A12 gewerkt, daarom is het interessant na te gaan wat een regionale krant daarover schreef.

Dagblad De Gelderlander van 7 april 1990 berichtte het volgende: *De A12 wordt, over het gedeelte van het Knooppunt Velperbroek tot aan de nieuwe aansluiting bij Duiven verbreed tot tweemaal drie rijstroken. Het karwei moet in november 1991 zijn afgerond. Het aantal rijstroken op de IJsselbrug wordt zelfs verdubbeld tot vier voor elke richting. Het verbreden van de rijbanen voor en achter de nieuwe IJsselbrug is aanbesteed en zal binnenkort worden gegund. Datzelfde is het geval met het aanpassen van de op- en afritten van de aansluiting Westervoort en het verbreden van de A12 tussen deze aansluiting en de aansluiting Duiven.*

De brugdekken van de bestaande en dertig jaar oude brug over de IJssel zijn dringend toe aan een grote onderhoudsbeurt. Het asfalt zal worden vervangen door een moderner wegdek van zeer-open-asfalt waarin het regenwater wegzakt. Hierdoor is er geen gevaar voor aquaplaining en veroorzaken de autobanden nagenoeg geen spat- en stuifwater. Ook de geluidsoverlast wordt door dit asfalt verminderd. Het vervangen van het asfalt kan alleen plaatsvinden als de brug voor het verkeer wordt afgesloten. Dat kan pas wanneer het

verkeer over de nieuwe brug kan rijden. Dit betekent dat tijdens de werkzaamheden het verkeer op de A12 in beide richtingen steeds twee rijstroken beschikbaar zijn en de op- en afritten van de aansluiting Westervoort en van het Verkeersplein Velperbroek steeds in gebruik blijven.

Als het verbredingsproject en de brugdekrenovatie in november volgend jaar gereed zijn zal de weg tussen Velperbroek en de aansluiting Duiven niet alleen aanzienlijk breder zijn, maar er ook heel anders uitzien. Het gehele wegvak wordt verlicht, krijgt bewegwijzeringsborden boven de rijbanen en loopt over de nieuwe brug de nieuwe fietsroute.

De plannen om de A12 aan te passen tussen het Verkeersplein Velperbroek en de kruising met de IJssel dateren al uit het midden van de zeventiger jaren en werden in 1978 door Rijkswaterstaat definitief vastgesteld. Omdat het benodigde geld ontbrak werd besloten om de werkzaamheden gefaseerd uit te voeren. Pas in 1983 werd er een begin gemaakt met de bouw van de fly-over van het Velperbroekcircuit. Het nu in uitvoering zijnde verbredingsproject Velperbroek-Duiven kost, inclusief de nieuwe brug en de renovatie van de bestaande brug en inclusief de in 1992 uit te voeren aanpassing van het Verkeersplein Velperbroek, 69 miljoen gulden. Hiervan komt 23 miljoen gulden voor rekening van de nieuwe IJsselbrug. Aldus de krant in april 1990.

NIEUWE AANSLUITING VOOR DIDAM

De nieuwe op- en afrit in de snelweg A12 ter hoogte van de Tatelaarweg en Nieuwe Steeg te Zevenaar werd op donderdag 12 april 1990 op ludieke wijze officieel in gebruik genomen.

De wethouders J. Som van Didam en M. Bitter van Zevenaar reden met kleine trapautootjes door een over

de weg gespannen doek. Het startsein werd gegeven door L. Postma, hoofd van de afdeling Planstudie en Verkeers-zaken van Rijkswaterstaat. Beide wethouders waren zeer goed te spreken over het feit dat de reconstructie zo snel tot stand was gekomen. De eerste spade ging op 30 november 1989 de grond in. De nieuwe aansluiting diende om het kruispunt Griethse Poort in Zevenaar te ontlasten. Vooral in de

ochtend- en avondspits zat het verkeer daar vaak muurvast. Door de nieuwe oprit kon het verkeer van Didam nu eerder op de A12 komen en de oprit nabij de Griethse Poort vermijden.

Een grote wens van beide genoemde wethouders werd nog geuit, namelijk een oprit voor het gezamenlijke industrieterrein Hengelder aan de zuidkant van rijksweg A12.



Verbreiding viaduct over Giesbeeksestraat, 12 mei 1992 (HK/J 017-15).

VERBETERING OPRIT TE ZEVENAAR

Eind oktober 1990 kwam een voorlopig eind aan de verkeersopstoppen nabij het viaduct de Griethse Poort in Zevenaar. Daarvoor was hard gewerkt aan een totale reconstructie van de aansluitingen vanaf de Doesburgseweg op de snelweg A12.

De werkzaamheden bestonden uit het in noordelijke richting verleggen van de oprit naar de A12 richting Arnhem. De Oude Steeg werd verlegd en ter hoogte van het PGEM-complex op de Doesburgseweg aangesloten. Vervolgens was gewerkt aan het opschuiven, in de richting Angerlo, van de oprit naar de snelweg met ongeveer vijftientwintig meter. Door voornoemde wijzigingen ontstond op de Doesburgseweg vanuit de richting Zevenaar een lange linksaf-strook naar de A12.

Ook voor het verkeer dat rechtsaf richting Oberhausen wilde, werd een aparte voorsorteerstrook aangelegd. Een zandtracé werd aangebracht en ook deze rijstrook werd van asfalt voorzien. Door deze reconstructie wilde men ook tijdens de spitsuren filevorming voorkomen. Bij de wijzigingen was al rekening gehouden met het eventueel in de toekomst verbreden van de autosnelweg naar tweemaal drie rijbanen.

De werkzaamheden werden uitgevoerd door Koninklijke Wegenbouw Stevin, en waren eind oktober 1990 klaar. Eind september werden de nieuwe verkeerslichten geïnstalleerd. De installatie bevat onder meer detectielussen in het wegdek zodat de verkeerslichten reageren op het verkeersaanbod.

HOOGSPANNINGSKABELS BIJ DUIVEN

In oktober 1990 werden enkele hoogspanningskabels over de A12 bij Duiven aangebracht. Een vangnet moest bij eventuele problemen de kabels gescheiden houden van het autoverkeer. Via zestien masten op Duivens grondgebied werden de kabels naar de Rijn geleid om aan de andere zijde aansluiting te vinden op het Betuwse gedeelte van het 380 kV hoogspanningsnet. Het net is onderdeel van een ringsluiting tussen Dodewaard en Ens in de Noord-Oostpolder, die de continuïteit in de stroomvoorziening moet waarborgen. De Samenwerkende Elektriciteits Productiebedrijven (SEP) hadden goedkeuring van het ministerie van Economische Zaken gekregen om de stroomleiding aan te leggen. Tot grote verontwaardiging van vele Duivenaren die bezwaren hadden ingediend tegen de komst van de hoogspanningslijn. Maar het verzet haalde niets uit.

PARKEERPLAATSEN AALBURGEN EN OUDBROEKEN

De namen van de parkeerplaatsen Aalburgen en Oudbroeken herinneren aan oude veldnamen in het gebied van de gemeente Duiven. De parkeerplaats Aalburgen ligt aan de noordkant van de rijksweg A12 op het traject Duitse grens-Arnhem en Oudbroeken ligt aan de zuidkant. De parkeerplaats Aalburgen is vooral in trek bij het internationale beroeps-goederenvervoer.

Door veel internationale chauffeurs wordt deze parkeerplaats vlak over de grens gebruikt om zich in alle rust te oriënteren op hun bestemming in Nederland. Nogal wat internationale beroepschauffeurs kiezen deze parkeerplaats als dag- en eindbestemming. Ze schuiven de gordijnen van de cabine dicht en nemen hun voorgeschreven rusttijd, om pas de

volgende dag in Nederland te gaan lossen. Oudbroeken is een parkeerplaats met een servicestation (Shell) en als gevolg daarvan zeer bedrijvig. Daarnaast is het een echte pauzeplaats voor het beroepsgoederenvervoer en andere professionele weggebruikers.

A. Vetter, Zevenaar.

GERAADPLEEGDE BRONNEN

Archieven.

- Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rijkswaterstaat, Directie Oost-Nederland te Arnhem.
- Gemeentearchief te Zevenaar.

Literatuur.

- Chevallier, R., *Rijksweg 50 van A tot Z, Arnhem-Zwolle en verder*, Zutphen 1995.
- Hamelink, M.L. en M. Schroor, *De IJssel en haar bruggen, Een geschiedenis van vijf en een halve eeuw overspannen*, Groningen 1995.
- Ligtermoet, D.M., *Beleid en planning in de wegenbouw*, Amsterdam 1989.
- Meij, H.P.M. van der, *De Liemers, Een verkenning van de maatschappelijke situatie*, Rapport uitgebracht door de Stichting Gelderland voor Maatschappelijk Werk, Arnhem 1959.
- Nederlandsche Heidemaatschappij, *Landbouwkundige ontwikkelingsmogelijkheden in de Liemers*, Arnhem, 1948.
- Neuman, H.J., *Arthur Seyss-Inquart: het leven van een Duits onderkoning in Nederland*, Utrecht 1989.
- Ommeren, J. van, *Liemers, beuvelbruggen en moeraslanden berschapen in boerenland*, 's-Gravenhage 1983.
- Springer, J.F., *Schakel in Europese verkeersader*, in: Land en Water, maart-april 1961.
- Tinneveld, A., *De Liemers van Nol Tinneveld*, Nijmegen 1984.
- Waalewijn, A., *Achter de bres, De Rijkswaterstaat in oorlogstijd*, 's-Gravenhage 1990.
- Zweers, E.J.T., *Elten een grensgeval, Het Nederlandse beleid inzake het droogambt Elten van 1949 tot 1963*, doctoraalscriptie, Nijmegen 1997.

Duiven geweest. Op 2 mei 1782 is te Duiven getrouwd met Reïnera Bodde (Lathum). Hij overlijdt op 23 februari 1822 te Duiven.

Petrus Stephanus Nass, de zoon van de welgestelde weduwe Aleida Jacoba Nass-Heijndael, is te Elden geboren en op 8 februari 1790 te Huissen gedoopt. Op 21 mei 1821 trouwt hij in Duiven met Grada Johanna Hermina Deurvorst (Duiven). Uiteraard heeft hij de bedoening van zijn moeder voortgezet. De brouwerij en het daarbij horende huis (dat tussen 1828-1830 D 22 als huisnummer had) worden na haar overlijden zijn eigendom. Ook is hij eigenaar van de boerderij De Vergert, die hij als pachtboerderij exploiteert. P.S. Nass is in mei 1863 overleden.

De broers Derk of Theodorus van Egeren en Lamert of Lambertus van Egeren zijn inderdaad in Oud-Zevenaar geboren. Derk is op 31 december 1757 aldaar gedoopt, Lamert is op 27 maart 1762 gedoopt. Derk heeft in Groessen op Klein-Rijswijk gewoond, samen met zijn vrouw Joanna van Gaalen (Groessen) met wie hij omstreeks 1787 is getrouwd. Lamert huwt in dezelfde tijd met Henrica Gerarda van Dijk (Groessen). Hij heeft gewoond aan de Dorpstraat. Derk is op 7 januari 1820 te Groessen overleden, Lamert overleeft hem elf jaar, hij sterft op 23 juli 1831 te Groessen.

In 1811 is Arnoldus Mutter iets jonger dan circa 40 jaar, hij is Groessen geboren op 15 april 1774. Hij overlijdt aldaar op 16 augustus 1855. Hij is tweemaal gehuwd geweest. De eerste keer met Elisabeth Daniels (Groessen), die in 1797 overlijdt. Omstreeks 1808

hertrouwt hij met Maria Alove (Duiven). In 1820 was zijn woonplaats Huslarij 166, dat toen nog onder Groessen hoorde. Daarom was tussen 1828-1830 het huisnummer G 103, tegenwoordig Loostraat 1 of 3, dat is niet met zekerheid te bepalen.

Anthonij Buss, landbouwer, staat in de boeken als Antonius Bus. Hij is geboren te Westervoort rond 1770. Hij is tweemaal gehuwd geweest. Eerst met zijn nicht Henrica Bus (Westervoort), en na haar overlijden (1804) op 7 oktober 1808 met Joanna Wilhelmina Jansen (Elst). Zijn sterfdatum is vermoedelijk 9 september 1841.

Van Reinder Peelen, Hendrik en Evert ten Bosch zijn geen nadere gegevens boven water gekomen.

Hoe de tien heren zijn benaderd, mondeling of schriftelijk, is niet terug te vinden, maar zij moeten goedgunstig hebben gereageerd, want op 6 mei 1811 gaat het volgende schrijven uit.

Aan de Heeren Municipaal Raaden G. Peelen, H. van Brandenburg, P. Nass, D. van Egeren, L. van Egeren, Arn. Mutter, R. Peelen, H. ten Bosch, E. ten Bosch en A. Buss.

Ik hebbe de Eer hiermede ter Uwer kennis te brengen dat de Heer Prefect bij Dispositie van den I^{sten} dezer goedgevonden heeft Ued. tot Municipaale Raaden in de mij aanvertrouwde Mairie te benoemen, Ued. hiermede tot dezen eerenvolle Post gelukwenschende moet ik teffens tot Ued. kennis brengen, dat ik geauthoriseerd ben Ued. te installeren, en den Eed van gehoorzaamheid aan de constitutionele wetten van het keizerrijk, en getrouwheid aan den Keizer afsteneemen.

Tot deeze Plegtigheid hebbe ik aanstaande Donderdag den negenden Maïj a.c. morgens

ten uur in 't gemeentehuis te Duiven bepaald, en moet Ued. dierhalven verzoeken op bepaalde Dagen en Tijd daar te willen compareeren om Ued. te kunnen installeeren (en) van Ued. den Eed afteeneemen, en daarna het nodige rapport aan den Heer Prefect te kunnen doen.

Op dezelfde dag gaat er nog een brief uit, gericht aan de Heeren G. van Sandbergen en A. van Sadelhoff. Beide heren adjoints au maire worden uitgenodigd de plechtige bijeenkomst bij te wonen.

Van de Heer Prefect geautoriseerd zijnde om den Municipaal Raad te installeren, en in Eed te neemen, hebbe ik daartoe den negenden dezer morgens om 10 Uur in 't gemeentehuis in Duiven bepaald en moet Ued. dierhalven verzoeken zig op die Dag en Uur ook daar te willen bevinden om deze installatie meede bij te wonen.

Wie A. van Sadelhoff was, is waarschijnlijk wel vast te stellen. In die tijd woont er maar een met die naam in onze streek. Het is Antonius van Sadelhoff, geboren 25 april 1760 te Rheden, die zich in 1782 in Loo heeft gevestigd, en enige jaren later pachter van de Loowaard wordt. Dat blijft hij tot omstreeks 1826. Hij is op 11 april 1848 te Zevenaar overleden. Antonius van Sadelhoff was een zwager van de *maire* Johann Wilhelm C. Koch, die in die periode met de aangepaste voornamen Jean Guillaume te boek staat.

Over Gerhardt van Sandbergen zijn geen gegevens gevonden.

De plechtigheid op 9 mei 1811 is nagenoeg vlekkeloos verlopen, zo blijkt uit de brief die de *maire* op 29 mei aan de Prefect stuurt. Nagenoeg vlekkeloos, want een van de tien moest verstek laten gaan.

Het heeft aan Uw HoogEdelgestrenge bij Dispositie van den 1 dezer N^o 2 onder den 3 uur bij mij ontvangen, behaagt, mij te committeren om die door Ued. in de *Mairie Westervoorth* benoemde Municipaal Raaden te installeren, en in Eed en Pligt te neemen, en ik hebbe de Eer het daarover dato afgeboudene Proces Verbaal hiermede aan Uw HE met die Narigt te presenteeren dat den Municipaal raad Derk van Egeren wegens eene Siekte niet heeft kunnen compareeren, egter sal ik niet manqueeren van denzelven zoodra hij herstelt zal zijn ook den Eed afteeneemen, en het daarover opteneemende Proces Verbaal aan Uw HoogEd. intezenden.

De Municipaal Raad kan aan de slag. De eerste vergaderingen vinden plaats in juni. De *maire* schrijft op 29 mei zijn beide adjoints en de negen beëdigde municipaalraden aan en nodigt hen uit zig op aanstaande Zaterdag den eersten en daarop volgende Woensdag den 5 Junij des agtermiddags vijf uur in het Gemeentehuis te Duiven te willen invinden om het noodige overleg te kunnen maken. Het onderwerp is het Budget over het jaar 1811, de begroting. Om er zeker van te zijn dat alle heren goede nota van de uitnodiging nemen, moet dit Circulair aan hen getoond worden, waarbij zij worden versogt hieronder tot teeken dat hun zulks werkelijk getoond is hun namens te willen zetten.

In oktober 1813 wordt Napoleons leger verpletterend verslagen bij Leipzig (Volkerenslag), en in december 1813 eindigt de Franse heerschappij in deze streken. De *mairie Westervoorth* houdt op te bestaan. Westervoort wordt afgescheiden en gaat (overigens pas formeel in 1815) tot het nieuw gevormde Koninkrijk der Nederlanden behoren, terwijl Duiven, Groessen, Loo

(en Zevenaar) tegen de zin van Nederland weer Pruisisch worden. De drie dorpen blijven bijeen in de *Bürgermeisterei Duiven*, waarover Koch *bürgermeister* wordt. De Municipaal Raad wordt afgeschaft, de tien heren worden bedankt.

Er beginnen onderhandelingen tussen Pruisen en Nederland over een overdracht van de zgn. Kleefse enclaves, maar die nemen veel tijd in beslag. Pas op 1 juni 1816 kan de gouverneur van Gelderland de enclaves voor Nederland in bezit nemen. Het *schoutambt Duiven* ontstaat en wederom blijft Jan Willem C. Koch, nu als *schout* of burgemeester, in functie. Ook komt er weer een niet gekozen maar benoemde gemeenteraad, waaruit twee assessoren de

schout in het dagelijks bestuur terzijde staan⁽⁵⁾.

En de andere heren?

Petrus Stephanus Nass, Reinder Peelen en Arnoldus Mutter hebben in de periode 1811-1813 blijkbaar de smaak van het uitoefenen van een publieke functie te pakken gekregen. Petrus S. Nass is in 1818 tot burgemeester van Duiven benoemd.

Als tussen 1829 en 1840 de aflossingskwestie omtrent De Dorrenheuvel door de gemeente Duiven wordt aangepakt, is Petrus S. Nass nog steeds burgemeester van Duiven, Reinder Peelen is assessor (wethouder) en Arnoldus Mutter raadslid⁽⁶⁾.

Th.M.J. Jonker, Loo.

NOTEN:

1. J.H. Lamers, *Samenvoeging Duiven en Westervoort al eerder actueel*, Driepas 1998, pp. 63-66.
2. E.J.Th.A.M.A. Smits, *De oude Kleefse enclaves en hun overgang naar Gelderland 1795-1817*, Zutphen 1975, pp. 88-93.
3. Brieven geschreven voor den Mairie Westervoorth, N.A.Du. inv.nr. 187.
4. Met dank aan J.F.H. te Witt, werkgroep genealogie, en A.W.A. Bruins (Zevenaar).
5. In nieuwe reglementen voor het platteland van Gelderland van 23 juli 1825 verdwijnt officieel de term *schoutambt* met de titel *schout*, die voor die van burgemeester plaats maakt. De term *assessor* blijft (voorlopig) in gebruik.
6. Th.M.J. Jonker, *De Dorrenheuvel of een storm in een glas water*, Driepas 2000, pp. 26-46.

Kleinigheden

Doop-, Trouw- en Begraafboek Duiven

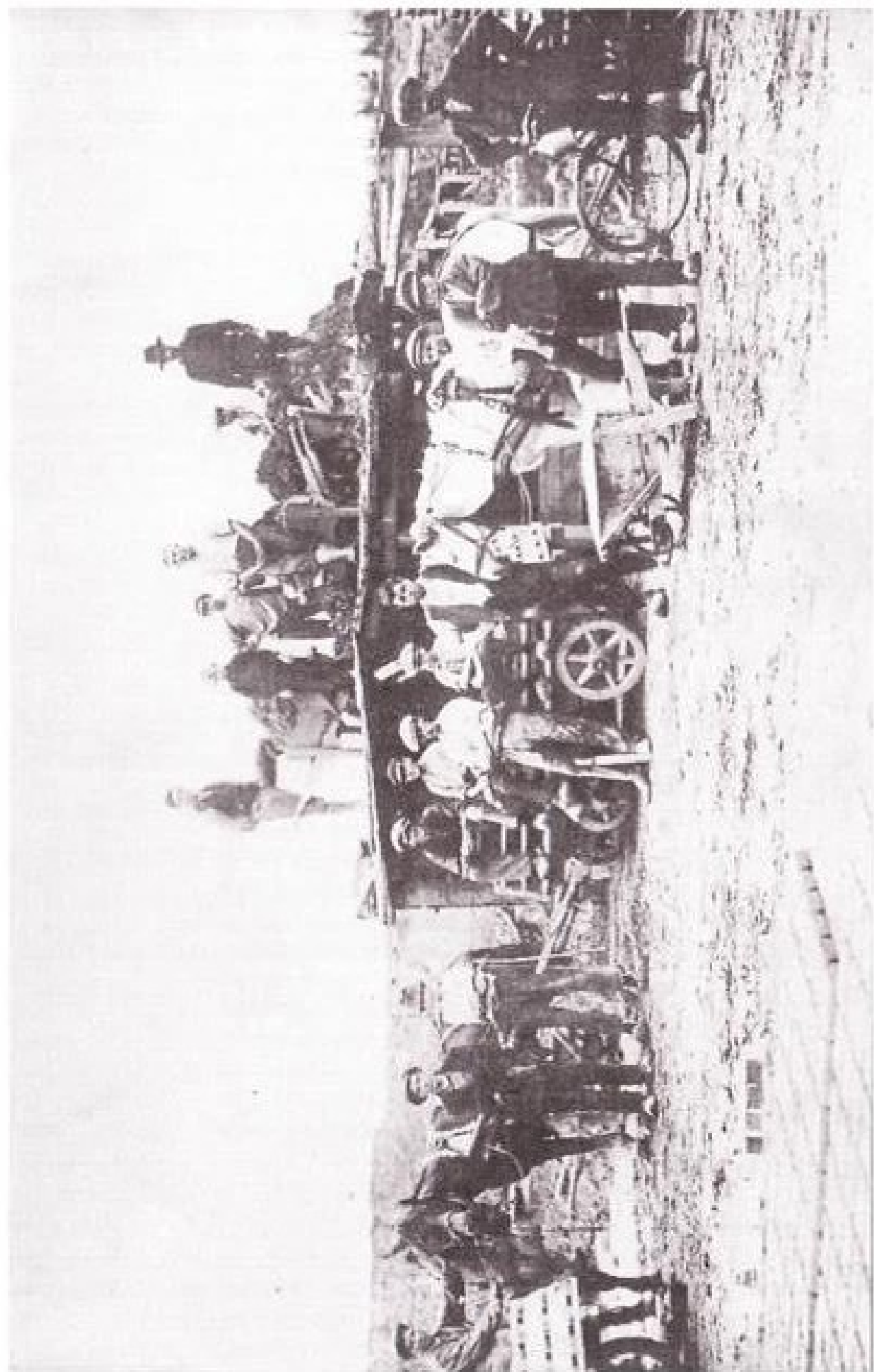
1791, 23 Maij, obiit Lena Jansen, infant civiter 2½ ann. pater Jan Courier venit ex Loox te Loëven timmerende is verjaagt en dus onder Duiven voor 3 dagen een hut opgerekt alwaer zijn kind Leentje gestorven en hier begraven is - de misdienst wilde hij niet hebben omdat hij selfs benodigd was, etc.

In de marge staat aangetekend: bij den heilweg op de straat Jan Courier of Jansen voor 3 dagen een hut neergeslagen sonder weet van gemeente of arm- en boormeesters.

*In de kermistijd die nu aanbreekt, is het passend dit gedicht op te nemen.
De redactie houdt zich aanbevolen voor meer gegevens, wie de oorsprong
van dit gedicht of de naam van de schrijver kent, mag het melden.
Want ere wie ere toekomt*

Dubbeltjesdans

Wet i'j dat nog, leve mensen,
a) met de kermis dansen ging,
(ik praot van veertig jaor gelejen)
dat dat zonder geld neet ging?
"Now ook neet", zu'j wal zeggen,
maor zo bedoel ik dat dan neet,
veur iedere dans mos ie betalen,
of ie dat now wol of neet.
De muziek begon te spöllen,
en dan gauw maor op de baan.
'n Paar passen ko'j dan dansen,
want daor kwam de baas al aan.
De muziek heel efkes pauze,
gaf de baas gelegenheid,
um de centen op te halen,
in twee borden welgezeid.
Hij schuivelde langs ieder paartje,
héél vlug, want de tied was kort.
I'j offerde dan gauw ow dubbeltje,
netjes op 't bôvenste bord.
Dat leet hé dan heel handig gli'jen,
van de bôvenste naor 't onderste toe.
Zo kon niemand um bedonderen,
want tien cent, dat was 'n boel.
Als iedereen een beurt gehad had,
spölde 't "orkest" de dans dan uut.
Toch had dat alles ok zien veurdeel,
tussen 't dansen praotte i'j wat.
En wet ie wa'k van vroeger ok vind?
De muziek ging neet zo hard!



Een bijzondere foto

Wie kan informatie verschaffen over bovenstaande foto? Te zien is een zeventiental arbeiders bij de steenpers van de steenfabriek De Loowaard. Er is enige onzekerheid over de datering, vermoedelijk is de foto genomen in de tweede helft van de jaren twintig. Is er iemand die een jaartal kan noemen? De vraag is of de foto in afgedrukte vorm duidelijk genoeg is, want wij 'missen' nog dertien namen en die willen wij graag weten! Hieronder ziet u een silhouettentekening met nummers.

Bij nr. 4 wordt de naam Willem Vis genoemd, is die juist? De nrs. 6, 14, 16 en 17 zijn bekend, het zijn (6) Hent Peters uit de Husselarij, (14) Jan Meeuwssen, (16) Hein Ebbers uit de Achterste Hoek en (17) zijn broer Job Ebbers. Maar die andere gezichten? Als de foto wel bekend voorkomt maar de gezichten niet duidelijk zijn, kan via een van de redactieleden geregeld worden dat u de foto even kunt bekijken. Gaat u er a.u.b. niet van uit dat een ander het wel zal doen, want als iedereen zo denkt, meldt niemand zich. Graag uw reactie!

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17



Nadat in 1983 de Historische Kring begonnen was met het uitgeven van een kalender, ontstond al snel een samenwerking met Scouting Duiven. Leden van de Scouting gingen langs de huizen en probeerden de kalenders aan de deur te verkopen. Uit die beginjaren dateert de bovenstaande cartoon, die eerder is gepubliceerd in het Scoutingblad. Those were the days.

Verenigingsnieuws

Uit de jaarvergadering van 15 maart 2001 is het volgende te melden.

Mevrouw K. de Jong-de Baan is uitgezwaard als bestuurslid, de heer J.H.M. Verhey is als zodanig gekozen. Op de bestuursvergadering van 17 mei j.l. is de functieverdeling binnen het bestuur aan de orde geweest. Zoals bekend wordt niemand in functie gekozen, dat mogen de bestuursleden onderling uitmaken. Het resultaat van het beraad is als volgt:

voorzitter J.H.M. Verhey
vice-voorzitter . . . J.F.H. te Witt
secretaris Th.M.J. Jonker
penningmeester . H.J.Th. Derksen
lid A.H.E. Janssen
lid Th. Leicher

Er is nog steeds één vacature in het bestuur.

Behoudens bijzondere omstandigheden, is de jaarvergadering de gebruikelijke gelegenheid om een wijziging in de contributie aan de orde te stellen. Want slechts door een ledenvergadering kan daarover worden beslist. Op voorstel van het bestuur is op de onlangs gehouden jaarvergadering door de leden goedgekeurd, dat met ingang van 1 januari 2002 de contributie wordt gesteld op f 26,44, hetgeen gelijk is aan 12 euro.

Dit heeft gevolgen voor de andere tarieven binnen onze vereniging. Zo is het partnerlidmaatschap 40% van 12 euro ofwel 4,80 euro.

Een abonnement gaat 50% van 12 euro kosten, 6 euro dus.

Aanwinsten

- van de heer Daams een reproductiefoto van de boerderij in de Steeg, waar Johannes Mauritius Daams heeft gewoond; hij was als kuiper werkzaam bij de Duivense bierbrouwerij *De Star*. De boerderij uit 1742 is inmiddels verdwenen. Bovendien enkele genealogische gegevens over de familie Daams.
- van mevr. Leicher-Schaepman een foto van de doorkomst van de Ronde van Nederland tegen de achtergrond van wat enige jaren geleden *het historisch lint* is gaan heten.
- van mevrouw Nijsen krantenartikelen, handgeschreven teksten, (kopieën van) foto's en gedachtenisprentjes, die betrekking hebben op of afkomstig zijn van pastoor Van Schaik uit Duiven.
- van de heer Bruins de bundel *Flonkergood*, een handvol verhalen uut Achterhook en Liemers (Doetinchem, meert 2000) en *De Provincie Gelderland*, een rijk geïllustreerd boek uit een Lekturama serie (1984).

Alle gevers danken wij voor de gestedergelijke zaken aan de Historische Kring over te dragen.

Aangeschaft is

- *Focus op Zevenaar*, door A.W.A. Bruins en A. Vetter, Zaltbommel 2001, een boek met foto's uit de periode 1930-1980.

Archieven

RIJKSARCHIEF IN GELDERLAND is na een ingrijpende verbouwing weer geopend. In de nieuwe situatie is er één studiezaal op de begane grond. De ingang is aan de Markt 11. Vlak bij de receptie bevinden zich een koffiecorner, glasvitruines en een winkeltje. Voorts zijn er kluisjes, een garderobe, telefoon en toiletblokken aanwezig. De openingstijden zijn ongewijzigd, van dinsdag tot en met zaterdag van 09.00 tot 17.00 uur. In de maanden juli en augustus is het rijksarchief op zaterdag gesloten.

Het GEMEENTEARCHIEF VAN DUIVEN is elke tweede en vierde donderdag van de maand geopend. U kunt er de hele dag terecht. Voor het overnemen van genealogisch gegevens kan men - na telefonische afspraak - ook terecht op elke eerste en derde donderdag.

Zomerexcursie

DE TOCHT NAAR HATTEM

Op die zonnige zaterdag 9 juni verzamelden zich rond het middaguur zo'n 19 belangstellenden op het Eilandplein om vandaar, verdeeld over vijf auto's, richting Hattem te vertrekken.

Als opmaat voor de zomer excursie had de stadsarchivaris Kouwenhoven al op 14 mei in een boeiende dialezing een en ander verteld over de geschiedenis en de bezienswaardigheden van deze oude Hanzestad. En uitgelegd waarom in de Middeleeuwen deze vesting in het noorden van het hertogdom Gelre van groot strategisch belang was. Gewapend met deze kennis ging het gezelschap op pad om Hattem "in levende lijve" te ontdekken.

Eerste doel was het Nederlands bakkerijmuseum 'Het Warme Land', waar de groep uit Duiven met koffie en een krakend verse krakeling werd ontvangen. Na een korte uitleg over het museum en wat daar te zien is, kon ieder op eigen houtje haar of zijn weg zoeken in de historie van ons dagelijks brood. Aan de hand van gebruiksvoorwerpen uit vroeger tijden werd duidelijk gemaakt hoe van oudsher graan tot meel en daarna tot brood verwerkt werd. En hoe in de loop der eeuwen uit het sobere dagelijkse brood door 'luxe' toevoegingen als honing, vruchten en kruiden koek en banket zijn ontstaan. Ook aan de diverse vormen van brood en hun symbolische betekenis wordt ruim aandacht geschonken. Bovendien is er nog een nostalgisch winkeltje met allerlei ouderwetse heerlijkheden!

Na het bakkerijmuseum ging het gezelschap een stadswandeling maken, onder leiding van een gids van de plaatselijke VVV. Een rondleiding door het historisch hart van het oude vestingstadje, met tal van gebouwen waarvan de geschiedenis soms tot in de Middeleeuwen teruggaat. Met vele anekdotes over al dan niet beroemde bewoners van die panden: het lief en leed (en vooral de schandaaltjes) van de hoge dames en heren werd ook in vroeger tijden door de plaatselijke bevolking vaak breed uitgemeten en was dikwijls aanleiding tot roddels en spottertijen.

Wat ons al voorspeld was, bleek ook waar te zijn: een zaterdagmiddag is te kort om alles te zien. Zo was tevoren al besloten het bekende Voermanhuis en Anton Pieckmuseum niet in het programma op te nemen, omdat een bezoek daaraan al een hele

middag in beslag neemt. Maar Hattem heeft veel bezoekers zo enthousiast gemaakt dat sommigen ter plekke besloten een en ander nog eens op eigen houtje over te doen en

dan ook die musea te gaan bekijken. Tenslotte is het per auto maar 50 minuten rijden en ook met trein en bus kun je er komen. In elk geval was de tocht naar Hattem geslaagd!



9 Juni 2001, de gids van de Hattemse VVV in gesprek met het gezelschap uit de gemeente Duiven (foto Th.M.J. Jonker).

Archeologische Werkgemeenschap Nederland

De A.W.N. bestaat dit jaar vijftig jaar. Dat wordt in het najaar gevierd op nationaal niveau in Haarlem (28-29 september a.s.) en op regionaal niveau. In onze omgeving merken we dat door de verschillende exposities, o.a. in Arnhem, Zevenaar én een in Duiven. Van september 2001 t/m januari 2002 zal in onze vitrines te zien zijn *Van Majolica tot Faience*.

Van de lezingencyclus van A.W.N. af.d 17 (Zuid-Veluwe en Oost-Gelderland) is te melden, dat op 12 september drs. H. van de Velde spreekt over *Archeologie in de Achterhoek*, op 10 oktober behandelt

J. Kwadijk *De geschiedenis van het landschap van de Zuid-Veluwe*.

De Vinex-locatie Leidsche Rijn ten westen van de stad Utrecht herbergt een schat aan gegevens over de inrichting van de Romeinse rijksgrens en de opeenvolgende fasen van de middeleeuwse ontginning in het rivierengebied. Daarover spreken drs. Graafstal en drs. Wynia op 14 november, de titel is *Leidsche Rijn, een archeologische schatkamer*.

Alle lezingen beginnen om 19.45 uur; de toegang kost f 2,65. Locatie: Cultureel Centrum De Coehoorn, Coehoornstraat 17 te Arnhem, tegenover het NS-station.

JAARROOSTER 2001

	donderdag	maandag	dinsdag
maand/jaar	algem. verg. werkgr.	open avond of lezing	genealogie
sept.			11/25
okt.		lezing?	9/23
nov.	1 of 8	12 o.a.	13/27
dec.			11

Nog niet opgenomen is de najaarsexcursie gevolgd door 'moesaete', die hopelijk weer op een zaterdag in november zal plaatsvinden. Er moet nog onderzocht worden of het mogelijk is met de mensen van het beoogde excursiedoel, dat we nog even geheim houden, afspraken te maken. Als alles in kannen en kruiken is dan volgt uiteraard de nodige publiciteit.

DRUKKERIJ BEERENS - GROESSEN

ISSN 0021-5549

