

't Inschrien

Vereniging Oudheidkamer Twente



In dit themanummer over vervoer onder andere:

- Waarom in 1939 het doek viel voor Vliegveld Twente
- Wat schrijf dat blijf (4)
- Vruchtvaart in Twente
- Het paardenvoer in Delden
- De graankoorn onder de wan

Colofon

1 *Inschrien* is een kwartaalblad van de Vereniging Oudheidkamer Twente.

Doelstelling

Het bevorderen van kennis en inzicht omtrent de culturen van stad en land in Twente, in het bijzonder voor wat betreft archeologie, geschiedenis, natuur en landschap en het streven tot het behoud van de bestaande culturen of overblijfselen ervan.

Redactie

Robert Kemper Alferink (hoofredacteur), Willy Ahlers, Geert Bekkering, Hilda Ferweda, Frans Janssen en Seijer Troost.

Aan dit nummer werkten mee:

Willy Ahlers, Jan van Alsté, Geert Bekkering, Hilda Ferweda, Robert Kemper Alferink, Jan Swennenhuis en Goaitsen van der Vliet.

Redactieadres

Balhemerweg 4
7448 PH Haarle
tel. 0548-595724
redactie@oudheidkamertwente.nl

Bestuur

Ernst-Jan Krudop, voorzitter
Janny Willemsen, secretaris
Roy Dams, penningmeester
Jan van Alsté, lid
Jan Morsink, lid
Theo van Stapele, lid

Secretariaat

secretariaat@oudheidkamertwente.nl
Telefoon: 074- 2914014
Rabobank rek.nr. 12 95 76 379

OKThuis

Stroinksbleekweg 12B
7523 ZL Enschede
Telefoon: 053-4787447
www.oudheidkamertwente.nl
Soos: iedere maandagmiddag 13.30 - 16.30 uur

Het abonnement is bij het lidmaatschap van de vereniging ingesloten. Lidmaatschap van de vereniging kost 24.50 euro per lid, echt)paren 29.50 euro, jeugdleden tot 21 jaar 10 euro.

Losse nummers zijn voor 5 euro verkrijgbaar bij het secretariaat en op de soosmiddagen.

Nieuwe kopij moet uiterlijk 6 januari 2012 bij de redactie zijn. Richtlijnen voor publicatie zijn te vinden op de website.

Publicatie of overname van artikelen, geheel of gedeeltelijk, is toegestaan mits de bron wordt vermeld.

Donatie, schenkingen en sponsoring:
schenkingen@oudheidkamertwente.nl

Een inschrien is een klein verborgen vakje in een taugkist waarin men kostbare voorwerpen bewaarde.

Druk: Drukkerij Veltmann B.V., Enschede

ISSN 1875-2659

Inhoud

	Pag.
Nieuwe leden	3
Jaarvergadering 3 april 2012	3
Activiteitenkalender	3
Waarom het doek viel voor vliegveld Twente	4
Hilda Ferwerda	
Oude wegen en reizigers in Twente	8
Willy Ahlers	
Wat schrijf dat blijf (3)	13
Goaitsen van der Vliet	
Vrachtvaart in Twente	15
Geert Bekkering	
Het paardenveer in Delden	20
Willy Ahlers	
Verslag lezing: Gebruiken bij overlijden en begraven	22
Jan van Alsté	
Column: De iPad of Reys-wyzer	23
Robert Kemper Alferink	
De graanköarn onder de wan	25
Jan Swennenhuis	
Twentse paddenstoel	26

Omslagillustratie: Pentekening en aquarel van Gerard C. Krol,

“SAMEN UIT, SAMEN IN DE SLOOT 17. Oct. 1935 GETVERDERRIE!!!” De kunstenaars Krol en Hinrichs bij hun vastgelopen auto in het Aamsveen, pentekening en aquarel, 24,9 x 32,2 cm. Collectie Oudheidkamer Twente.

Nieuwe leden van de Oudheidkamer

Mw. M.H. den Heijer	Hengelo	Mw. G.J. Voorthuis-Liefers	Delden
Mw. Y. Davina	Almelo	Dhr. G.T.M. Lage Venterink	Oldenzaal

Jaarvergadering 3 april 2012

De eerstvolgende Algemene Ledenvergadering wordt gehouden op dinsdagavond 3 april 2012. Agenda met bijbehorende stukken worden u toegezonden met het eerste Inschrien van volgend jaar, die 16 maart 2012 verschijnt.

U ontvangt dan ook uw contributienota en ledenkaart voor 2012.

Activiteitenkalender

CURSUS BOERDERIJ – ONDERZOEK IN TWENTE.

Docent: Henk Woolderink.

Data: Zaterdagmorgen 11, 25 februari, 3 en 10 maart 2012 van 10.00 - 12.00 uur

- | | |
|-----------|---|
| 1e morgen | Samenleving in markten en buurtschappen.
Boerderijen en Germaans erfrecht.
Gezamenlijk gebruik van grond. |
| 2e morgen | Ontstaan en ontwikkeling van namen van boerderijen.
Soorten boerderijen: allodiaal, (hof)horig en leengoederen. |
| 3e morgen | Gebruik van belastingregisters en pachtboeken.
Verplichtingen en opbrengsten door de eeuwen heen.
Wat vertellen kaarten over boerderijen van vóór 1800. |
| 4e morgen | Gebruik van het kadaster voor boerderijonderzoek vanaf 1832. |

Tijdens de cursus is er gelegenheid om op concrete onderzoeksvragen van cursisten in te gaan. De oefenstof en voorbeelden worden bij voorkeur gezocht vanuit de belangstelling en inbreng van de cursisten.

Organisatie en cursuslocatie:

Oudheidkamer Twente, telefoon: 053 4787447

Stroinksbleekweg 12 B, 7523ZL Enschede (tegenover ingang TwentseWelle)

Aanmelding:

Opgave is mogelijk door een bedrag van € 50,- (niet leden € 60,-) over te maken op bankrekening 12.95.76.379 t.n.v. Oudheidkamer Twente te Enschede onder vermelding van 'cursus boerderijen'. Het aantal cursisten is beperkt tot 18 personen. Plaatsing geschiedt in volgorde van aanmelding.

Henk Woolderink heeft naast zijn werkzaamheden als docent en bestuurder in het onderwijs zijn sporen verdiend op het gebied van de historie van Twente. Hij heeft de afgelopen 40 jaar een groot aantal artikelen op dit gebied gepubliceerd en is actief in meerdere verenigingen. Zijn cursussen voor de Oudheidkamer en andere gremia worden steeds zeer gewaardeerd door de cursisten.

Waarom in 1939 het doek viel voor het Vliegveld Twente

Hilda Ferwerda

In dit themanummer over verkeer en vervoer in Twente mag de luchthaven Twente natuurlijk niet ontbreken. Dit artikel beschrijft waarom al ruim voor de Duitse inval het vliegveld van Twente werd gesloten en waarom de hooggespannen verwachtingen niet konden worden waargemaakt.

Een lange geboorte

Al in 1919 ontvingen Burgemeester en Wethouders van Enschede een brief van de Internationale Luchtvervoer Onderneming (ILVO). De ILVO was in het westen van Nederland opgericht om het publiek enthousiast te maken voor de luchtvaart. Men wilde overal in Nederland tijdelijke vliegterreinen aanleggen en exploiteren. Op grond van de opgedane ervaring zou daarna kunnen worden bepaald tussen welke plaatsen geregelde vliegdiensten konden worden opgezet.

antwoorde dat de KLM vanaf de zomer van 1920 wilde beginnen met geregeld luchtverkeer in Nederland. Hengelo zou als spoorwegknooppunt in aanmerkingen kunnen komen voor een vliegveld als post- en passagiersverbinding met verschillende Europese steden. Vanaf 1920 hadden Enschede en Hengelo overleg om tot een gezamenlijke onderneming van het vliegveld te komen. Een geschikt terrein werd gevonden in Lonneker. Het toen heersende conflict in de textielindustrie had echter een vertragende invloed op de ontwikkeling.

Twente moest zelf op zoek naar financiële middelen, want van het Rijk hoefde men niet veel te verwachten. Almelo wilde zelf graag de luchthaven binnen zijn gemeente halen. Tijdens een overleg in Den Haag op het Ministerie van Waterstaat tussen de Minister, Gedeputeerde Staten van Overijssel en vertegenwoordigers uit Twente, wist Bergsma een commissie te laten samenstellen die de

alternatieve plaatsen voor één luchthaven in Twente onderzocht. Na een aantal jaren onderzoek viel de keuze op een terrein in Lonneker, dat in 1928 werd aangekocht. Almelo deed toen al niet meer mee in de investeringen, omdat het zich op een zijspoor geplaatst achtte.

Om de aankoop van het terrein en de plaatsing van een gebouw te bekostigen, werden er 500 aandelen ter waarde van 1000,- gulden elk uitgegeven. Enschede

17 juli 1931: opening van het vliegveld Twente

Voorals burgemeester Edo Bergsma van Enschede was een voorstander van een vliegveld in Enschede. Hij was als voorzitter van de ANWB landelijk al actief op het gebied van bevordering van het verkeer. Onder zijn vooruitziende blik zijn destijds 4-baans singels aangelegd in Enschede. Ook Hengelo had belangstelling voor de luchthaven in zijn gemeente. Zij stuurden de KLM een brief om informatie en ontvingen een brief terug van Albert Plesman. Hij

nam daarvan een groot deel, 185 stuks, maar Oldenzaal (21), Hengelo (45) en Lonneker (55) waren ook investeerders. Ook waren er fabrikanten die enige stuks voor hun rekening namen ter ondersteuning van het plan. Helaas werden slechts 322 aandelen verkocht. Omdat men toch voortvarend te werk wilde gaan, werd er een aanvullende hypothecaire lening afgesloten. Met de ontginning van het terrein begon men in 1930 als werkverschaffingproject voor werklozen. Op zaterdag 29 augustus 1931 vond de officiële opening plaats, een hele happening die wel 15.000 mensen trok. Al met al heeft de periode van planning tot opening dus 11 jaar geduurd. De crisis was toen al in alle hevigheid voelbaar.

Pieken en dalen

Burgemeester Bergsma opende de eerste proefdienst Twente-Amsterdam voor een periode van 3 maanden. Vanaf 1932 werd er elke dag een vlucht van Twente naar Amsterdam gevlogen. Men wilde op die manier de industrie in Twente bedienen. In dat jaar werd ook het luchthavengebouw geplaatst. Er waren 8 mensen in dienst op de luchthaven. Het vliegseizoen begon eind april met de Nederlandse rondvlucht. Van de resultaten van deze onderneming hing het af of er daarna permanent gevlogen zou worden. De KLM stelde ter dekking van exploitatieverlies de voorwaarde van de vorming van een garantiefonds. Het Rijk betaalde immers niet mee. Er werden dienstregelingen, brochures, aanplak- en strooibiljetten voor deze verbinding gemaakt en verspreid, niet alleen in Twente, maar ook in Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Londen.

De hoogtepunten van de luchthaven hadden meer betrekking op de evenementen dan de lijnverbindingen. De topper is wel de komst van het luchtschip 'Graf Zeppelin'. Dit landde op 18 juni 1932 om 8 uur in de ochtend op Luchthaven Twente. De zep-

pelin was uit Friedrichshaven gekomen en verbleef, op weg naar Rotterdam 40 minuten op Luchthaven Twente. 50.000 mensen kwamen kijken, waardoor het dak van het pas gebouwde luchthavenstation gedeeltelijk instortte, omdat er mensen op geklommen waren. Ook prins Hendrik was van de partij en hij vloog mee naar Rotterdam. Bijzonder was dat ongeveer 250 lokale gymnasten de touwen van de gondel moesten vasthouden, omdat er geen



Juni 1932, de Graf Zeppelin op vliegveld Twente

landingspaal voor het luchtschip was. In 1933 werd door de NV Luchthaven-terrein een commercieel plan opgesteld. Men wilde vanuit Twente een dagelijkse verbinding naar Amsterdam met aansluiting op Rotterdam en Vlissingen en naar Essen, waar met kleine vliegtuigen aansluiting op internationale trajecten zouden komen. Voor het binnenlandse verkeer ambieerde Twente het kruispunt te zijn naar Eindhoven en Groningen. Ondanks de malaise in de jaren '30 hoopte men kleine zendingen te kunnen vervoeren als kleine textielzendingen en monsters, machineonderdelen, wild en gevogelte, elektrische apparaten, film, dagbladen, bagage, kleine pakketten, modeartikelen auto-onderdelen, en medische instrumenten. In Hengelo waren immers machine-, elektro- en machinefabrieken. Het grootste probleem voor het veroveren van een vast marktaandeel vormde de tijdelijke zomerverbinding. Deze zou moeten overgaan in een permanente verbinding.

In 1933 was er in de zomerperiode een zelfs een dubbeldaagse lijnverbinding Amsterdam-Twente. Opvallend was dat de passagiers uit alle lagen van de bevolking kwamen. In een verklaring aan de garantiehouders over de exploitatie zei de KLM dat het luchthaventerrein Twente tot de beste Europese vliegvelden gerekend kon worden. Toch vonden de passagiers de prijzen te hoog voor een ticket en daarom werden deze verlaagd. In 1934 werd er van 1 maart

problemen. Het geaccumuleerde verlies was in 1936 ongeveer f 0.000,-. Men wilde dit bedrag niet op particuliere investeerders verhalen. De Kamer van Koophandel was bereid een kwart van de kosten te betalen, omdat deze werd geacht de streekbelangen van de industrie te behartigen, maar wilde pas tot betaling overgaan als er een oplossing was gevonden voor het gehele tekort. Enschede nam de helft voor zijn rekening. Lonneker en Enschede waren

	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938
Passagiers	1103	1972	3732	2674	1261	2136	1721
Landingen	408	719	1182	761	809	1047	915
Vracht (kilo)	506 onb		18267	4673	3468	882	onb
Baten (gulden)	3879,87	12475,57	15414,9	16298,55	11061,64	11485,39	10274,08
Lasten (gulden)	11017,8	14974,87	18668,8	17889,45	17269,77	25147,85	18373,85
Winst/Verlies (gulden)	-7.137,93	-2.499,30	-3.253,90	-1.590,90	-6.208,13	-13.662,46	-8.099,77

Tabel resultaten Vliegveld Twente 1932-1938

tot 1 november gevlogen en zelf enkele maanden op de verbinding Groningen-Twente-Eindhoven. Het aantal passagiers bleef gering, maar men achtte dit een gevolg van de crisis. De passagiers hadden de meeste belangstelling voor de ochtendvlucht richting Amsterdam en de avondvlucht richting Twente. De toestellen vervoerden meer vrachten, dat klonk heel mooi, maar deze bestond voornamelijk uit kranten. In 1935 kwamen er opnieuw tariefverlagingen om te kunnen concurreren met het spoor. Net toen de luchthaven redelijk liep, werd het aantal vluchten verminderd, omdat de KLM niet meer over voldoende toestellen beschikte. In 1935 waren een paar toestellen van de KLM verongelukt en dus niet meer beschikbaar voor luchtverkeer. Vanaf 1937 waren er weer betere toestellen beschikbaar, namelijk de Douglas DC2.

Het doek valt

Door jaarlijkse exploitatieverliezen en het niet kunnen plaatsen van de zich nog in portefeuille bevindende aandelen kreeg de NV Luchthaventerrein grote liquiditeits-

immers al samengegaan. Hengelo nam 1/6 deel en Oldenzaal 1/12 deel. Hengelo kon echter niet tot betaling overgaan omdat het in de crisisperiode Rijksondersteuning ontving en het Rijk bezwaar maakte tegen de betaling. In juli 1937 was er nog geen oplossing voor de financiering van de exploitatietekorten van 1935 en 1936. Uiteindelijk volgde een financiële sanering, maar dit positieve effect verdween volledig door de mededeling van de KLM dat deze geen lijnverbindingen met Twente in 1939 en de jaren daarna in haar programma zou opnemen. Wanneer Twente lijnvluchten wilde hebben, zouden ze het zelf moeten organiseren. De luchthaven wendde zich tot het Rijk, maar bij het Ministerie van Waterstaat vingen zij bot. En ondanks het feit dat men op het vliegveld een Grote Legerdag organiseerde om het vliegveld in volle glorie te kunnen tonen, wilde ook het Ministerie van Defensie geen geld bijdragen. Men achtte het vliegveld met het oog op de landsverdediging van geringe waarde en er werd niet meer op Duitsland gevlogen, omdat Duitsland delen van het

luchtruim had afgesloten. Omdat het terrein zijn betekenis als vliegveld had verloren, werd al in 1939 met NV Handelsmaatschappij Trouw en Co in Amsterdam een overeenkomst gesloten om het terrein te verpachten voor de grasopbrengst. Op die manier konden de exploitatiekosten worden gedekt. Het restaurant werd verhuurd aan de bierbrouwerij Klok. Maar ook dit plan mislukte. Uiteindelijk werd het verzoek van de NV Luchthaven tot intrekking van de aanwijzing tot luchtvaartterrein door de Minister van Waterstaat op 5 april 1940 ingewilligd. Op 10 mei 1940 werd de hangar door Nederlandse militairen met springstof opgeblazen en het veld omgeploegd.

Achteraf

Met de kennis van vandaag is het gemakkelijk een negatief oordeel te geven over initiatief tot oprichting van een vliegveld in Twente. In de jaren '20 was luchtvaart een nieuwe technologie met een nog onvoorspelbare groei en winstgevendheid. Ondanks de strategische locatie, was het vliegveld geboren onder een slecht gesternte. Sociale onrust en rivaliteit over de geschikte locatie zorgden al voor een jarenlange vertraging. Vanaf 1929 wordt de regio hard getroffen door de crisis. Teruglopende economische activiteiten, materiële pech bij de KLM en de sluiting van het Duitse luchtruim doen de luchthaven de das om. Er wordt geen enkel jaar

winst gemaakt. Toch getuigt het verhaal van de opening van de luchthaven van regionale visie, ondernemerschap en doorzettingsvermogen. Met name de Gemeente Enschede en de Kamer van Koophandel hebben zich voortdurend ingespannen om er een succes van te maken. Het mocht echter niet baten en het doek viel al een half jaar voor de Duitse inval. De luchtvaart is nu een volwassen industrie en de situatie van voor de Tweede Wereldoorlog is niet



1935, de hangar met twee vliegtuigen

vergelijkbaar met het heden. Behaalde resultaten uit het verleden bieden immers geen garantie voor de toekomst!

Dit artikel is gebaseerd op mijn doctoraalscriptie over de geschiedenis van Luchthaven Twente aan de Universiteit Groningen. Meer hiervan kunt u ook teruglezen in het Jaarboek Hengelo 2007 in het artikel 'De vliegvelden van Hengelo'.

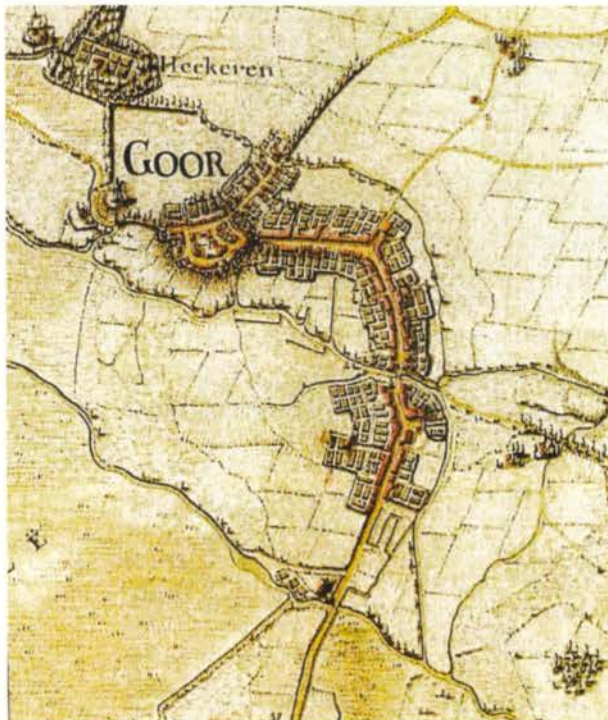
Illustraties zijn afkomstig uit het Gemeentearchief Enschede.

Oude wegen en reizigers in Twente

Willy Ahlers

Reizen over grotere afstanden was een avontuur. Als iemand uit onze omgeving op reis moest, gingen de gelovigen naar de kerk om voor hem te bidden.

Toen mensen zich vestigden en er een overheid ontstond kwamen er verbindingen op gang voor goederen en berichten. Voor de handel in vuursteen, brons en zout zijn archeologische bewijzen. Ook de komst van het Christendom zorgde voor (post)verbindingen. Boden en geestelijken brachten berichten over. Het waren nog geen vaste verbindingen. Men reisde in die tijd lopend of per paard. Bekend is een beschrijving uit 772 over Lebuinus' tocht door Twente, gebruikmakend van "een oude Romeinse weg tussen Deventer en Lingene".



De Bandijk in Goor, Hottingerkaart uit 1783

Modderige wegen

Vooral de wegen waren in onze omgeving voor de verbindingen belangrijk.

Waterwegen waren veel veiliger, maar in Twente niet altijd bruikbaar. Nu moeten we ons ook niet teveel voorstellen van wegen. De zandwegen waren in natte perioden nauwelijks begaanbaar. Wel hielp de afspraak over een vaste spoorbreedte, waardoor wagens in elkaars spoor kon rijden. Waren de spoorbreedtes niet gelijk dan kwamen er gewoon twee wegen naast elkaar te liggen. Werd een spoor onbegaanbaar dan werd daar naast een nieuw spoor aangelegd. Soms werden deze 'wegen' tot bundels sporen van meer dan een kilometer breed, dit tot grote ergernis van de grondeigenaren. De oude wegen zijn 'natuurlijk' gevormde wegen, ze volgen de drogere gronden in het landschap en slingeren daarom vaak.

Bandijk

In de 12e eeuw was er maar één weg tussen Zwolle en Twente: de Oude Twentse Weg. Het was een belangrijke handelsweg, een zandweg. Bij Schuilenberg ging die weg met een doorwaadbare plaats door de Regge richting Wierden. Vanuit Wierden ging de weg richting Almelo. Daarvoor was er in oude tijden een veer dat je naar Almelo bracht. In het begin van de vijftiende eeuw kreeg de heer van Almelo toestemming om een dijk aan te leggen. Om de kosten terug te verdienen werd er tol geheven. In Almelo sloot de weg aan op andere handelswegen o.a. richting Duitsland. Op veel plaatsen vinden we nu nog de naam 'Oude Twentse Weg' of een variant daar op. Wel zijn nu veel slingers uit de weg gehaald en is hij hier en daar kaarsrecht. Vanuit Almelo is er een oude weg bekend via Zenderen en Saasveld naar Oldenzaal.



Detail van een oude postkaart uit 1795

Tollen kwamen op veel plaatsen voor en daarmee ook tolvrijdom. De Bisschoppen als landsheer konden dat verlenen. De bisschoppen reisden meestal tweemaal per jaar naar Twente, waarbij een aantal erven de plicht hadden de bisschop te ontvangen. Ook hadden zij plichten ten aanzien van het onderhoud van de wegen. De enige weg tussen Deventer en Twente was de zogenaamde Bandijk bij Goor met een lengte van ongeveer 1500 meter. Alle marken in het richterambt Delden moesten een aantal meters van de dijk onderhouden. De steden waren niet onderhoudsplichtig. De breedte van de dijk was vastgelegd: twee paarden van beide kanten moesten elkaar probleemloos kunnen passeren. Vanaf ca 1320 diende voor het gebruik van de Bandijk al tol betaald te worden. Een weg tussen twee plaatsen stond natuurlijk niet op

zichzelf; de wegen samen vormden een infrastructuur.

Oude wegen vanuit het westen liepen vanuit Utrecht en Amersfoort enerzijds via Zwolle en Hardenberg naar het Noorden van Duitsland, anderzijds via Deventer en Twente naar Midden Duitsland. Daarnaast was er nog een route van Zuid Duitsland door Twente naar Coevorden en noordelijker Nederland in. Uit de Hanzeperiode is de zogenaamde Vlämische Strasse bekend, een verbinding vanuit Hamburg via Ootmarsum en Almelo naar belangrijke handelssteden in België en Noord-Frankrijk. De routes door Twente waren aan verandering onderhevig, de oude West - Oostverbinding liep eerst dicht bij Enschede later dicht bij Oldenzaal.

Tot aan de Franse tijd verkeerden de wegen in Twente in een erbarmelijke staat. Van bruggen was vaak geen sprake, takken en balken zorgde ervoor dat het water er onderdoor kon stromen. Dat heet in Twente een spik, in het Nederlands, een vlonder.

Klachten van reizigers

1343, *Graaf Willem IV klaagt over de enorm lange rit van Koningsbergen via Hamburg en Ootmarsum naar Holland.*

1597, *De schrijver van prins Maurits, Anthony Duyck klaagt over "quade waterige wegen", het geschut zakte tijdens de veldtocht van Maurits tussen Enschede en Oldenzaal tot de assen in de modder. Reizen was veel zwaarder dan oorlogvoeren!*

1644, *De Franse gezant, Graaf d'Avance reed vanuit Deventer via Delden naar Münster, de paarden zwommen meer dan ze liepen.*

1727, *Koning George I van Engeland, reist naar Hannover. Na een stop in Delden wordt hij ziek en komt te overlijden.*

1736, *De zoon van George I reist in nevel en stofregen langs de courantenpaal bij Oldenzaal in een koets getrokken door zes ezels.*

1812-1813, *Willem de Clerq reist door Twente. Vanaf Deventer met de postkoets, de kar kwam zo vast te zitten dat het laatste gedeelte van de reis blootsvoets moest worden afgelegd.*

Rond 1680 kennen we vier belangrijke (post)verbindingen.

- 1: Postwagen Naarden-Hannover/Hamburg via Deventer-Goor-Delden-Bentheim zie ook het verhaal over onze paddenstoel
- 2: Het Hamburger Rit, Amsterdam-Bremen-Hamburg via Zwolle-Hardenberg-Veenbrugge-Lingen. Het was een tweewekelijkse verbinding. In Lingen wisselden de bodes hun post uit. Veel Twentse plaatsen hadden een eigen stadsbode naar Neuenhaus

of Ulzen voor het halen en brengen van de post.

- 3: Een verbinding tussen Zwolle en Münster met wisselende routes
- 4: Een verbinding vanuit Deventer naar Münster via Delden-Enschede

In 1343 is er al een verbinding tussen Deventer en Münster bekend. We zien deze terug in de zogenaamde cameraarsrekeningen (cameraar = penningmeester). De verbinding werd verzorgd door *misselgiers* (boodschappers). Na 1416 maakten ook andere steden van deze verbinding gebruik.

Bij de postnationalisatie rond 1809 werd de post niet langer via het Hamburger Rit vervoerd maar kwam de post voor Twente via Deventer naar Hengelo. Vanuit Hengelo waren er verschillende ritten naar de Twentse steden. De grote verandering in het postvervoer kwam met de komst van de spoorwegen in Twente in 1865. Ook werden er toen internationaal postafspraken gemaakt met Hannover en Pruisen.

Hessenwegen

Oude postwegen en hessenwegen liepen dikwijls buiten de stad om, omdat de poorten bij invallen van de duisternis dicht gingen, in Oldenzaal in de winter om 18.00 uur en in de zomer om 21.00 uur. Maar ook werd om de stad gereden om stedelijke belastingen te vermijden. Het ontstaan van het postwezen, rond 1550, zorgde ervoor dat de toestand van de wegen langzamerhand beter werd. In ongeveer dezelfde periode ontstonden de Hessenwegen. Deze internationale kooplieden kwamen uit de streek rond Kassel en trokken met zware, vrij brede wagens, getrokken met vier of zes paarden, meestal in konvooi naar ons land. Bekend in onze omgeving zijn de Hessenwegen vanuit Kassel via Münster en Coevorden naar Zwolle. Daarnaast was er vanaf Münster een aftakking via Enschede naar Deventer.

Napoleonswegen

De komst van verharde wegen zien we rond 1800. De oude zandpaden werden voorzien van grint of steenslag. Het Rijk, de provincies en de steden zien we vooral actief na de Franse Tijd. Om het onderhoud te kunnen betalen werden tollens opgericht. Het waren tolhuisjes langs de kant van de weg, die met een slagboom was afgesloten. Een bord gaf aan hoeveel betaald moest worden. Tussen 1900 en 1943 verdwenen de tollens uit onze omgeving. Dat de verharding niet zo snel ging zien we aan de gegevens van Ootmarsum, 1847 naar Almelo, 1908 naar Oldenzaal en in 1916 naar Vasse en Tubbergen.

Tijdens de regering van keizer Napoleon Bonaparte (1810 – 1813) werden er verharde wegen gepland. De uitvoering kwam dankzij koning Willem I na 1813 tot stand. Ze dienden als eerste voor het snel verplaatsen van legeronderdelen. Een van de Napoleonswegen was de weg van Amsterdam naar Münster via Deventer en Oldenzaal, tot 1811 een hoofdroute. Kenmerkend is de kaarsrechte aanleg. We zien in Twente meer van deze wegen b.v. Hengelo-Oldenzaal en Oldenzaal Denekamp. Deze laatste is lijnrecht van kerk naar kerk.

Langzamerhand worden veel meer wegen niet alleen verhard, maar ook verbreed om de verkeersstroom op te kunnen vangen. De A1 is nu de belangrijkste route in Twente. Deze weg was in 1972 tot Holten gereed, het duurde nog 20 jaar voor de 50 kilometer van Holten naar de Duitse grens gereed kwam. De vertraging kwam vooral doordat men het niet eens kon worden over de weg naar de grensovergang. In 1978 werd tot Oldenzaal besloten en op 12 november 1992 kon de weg tot aan de grens in gebruik worden genomen.

Spoorwegen

De eerste spoorlijn in ons land was die tussen Amsterdam en Haarlem. In september

1839. De spoorbreedte was echter eerst 2,00 meter, later diende alles teruggebracht te worden op 1,435 meter.

Omdat Rotterdam het voordeel had van de haven, kreeg Amsterdam de voorkeur bij de aanleg van een spoorweg richting Duitsland. Deze ging via Utrecht. Deze stad zou het spoorwegcentrum van ons land worden.

Er kwamen diverse plannen om in Twente spoorwegen aan te leggen. Pas in 1860 werd er een wet aangenomen waarbij er een spoorwegverbinding zou komen tussen Zutphen en Enschede. De textielindustrie in Twente groeide sterk en met de komst van de stoommachine waren kolen nodig. Die kwamen uit Engeland en werden via de haven van Harlingen over land naar Twente vervoerd. Dat was een lange weg met hoge kosten. In 1853 werd daarom door H.J. Dull uit Almelo een aanvraag ingediend voor een spoorlijn Almelo via Zwolle naar Harlingen.

Kolen en zandsteen

In Duitsland lagen de kolenbekkens relatief dichtbij, maar het vervoer was een groot probleem. Wegen waren er nauwelijks en er was veel hoogteverschil te overwinnen. Naast het vervoer van steenkolen was ook dat van Bentheimer zandsteen belangrijk. Na een aantal mislukte plannen kwamen belangrijke mensen (textiel en metaal) uit Twente bijeen en gingen in particulier initiatief bezig met plannen voor een spoorlijn Almelo-Borne-Hengelo-Oldenzaal-Gildehaus-Bentheim-Salzbergen. Deze lijn had belangrijke voordelen. Allereerst was er in Almelo een verbinding met het kanaal richting Zwolle. Het gevolg was dat het station in Almelo niet in het centrum kwam maar bij de haven. In Hengelo was er dan een aansluiting op de spoorlijn richting Zutphen en verder. In Bentheim en andere Duitse plaatsen waren er zandsteengroeven en in

Salzbergen (Ibbenbüren) waren er steenkolenbekkens. Vanaf Salzbergen was er al een spoorlijn richting Rheine-Osnabrück-Hannover en Berlijn. Deze plannen werden doordacht uitgevoerd. Zo

Laren	{	aank.	—	9.4	—	
		vertr.	—	—	—	
Lochem	{	aank.	—	9.15	—	
		vertr.	—	—	—	
Markelo	{	aank.	—	9.26	—	
		vertr.	—	—	—	
Goor	{	aank.	—	9.36	—	
		vertr.	—	—	—	
Delden	{	aank.	—	9.50	—	
		vertr.	—	—	—	
Hengelo	{	aank.	voorm. 10.—	nam. 3.12	—	
		vertr.	3.30	—	3.12	
Oldenzaal	{	aank.	Amsterd. tijd.	3.50	—	3.36
			locale »	3.58	—	3.44
	{	vertr.	Amsterd. tijd.	3.55	—	3.52
			locale »	4.3	—	4.—
Gildehaus.	{	aank.	4.27	—	4.25	
		vertr.	—	—	4.30	
Bentheim	{	aank.	4.35	—	4.40	
		vertr.	4.45	—	—	
Schüttorf	{	aank.	4.55	—	—	
		vertr.	—	—	—	
Salzbergen	{	aank.	5.20	—	—	

Gedeelte van de dienstregeling van de spoorwegen in 1867, met in Oldenzaal een dubbele tijdsaanduiding

werden direct alle onteigeningsplannen op dubbele spoorbreedte uitgevoerd. Bijna in dezelfde tijd kwam de spoorlijn Zutphen-Hengelo-Enschede gereed. Zutphen was via Arnhem en Utrecht met Amsterdam verbonden. En zo ontstond er een internationale treinverbinding tussen Amsterdam en Berlijn via Hengelo.

De aanlegkosten waren laag, mede doordat gronden niet veel kosten. Ook waren er geen ingewikkelde waterbouwkundige kunstwerken nodig; de gehele lijn kon op vaste bodem worden aangelegd. In 1862 werd bij Oldenzaal begonnen met het grondwerk. In het voorjaar van 1865 arriveerde de eerste trein in Oldenzaal. De eerste proefrit werd op 27 september 1865 uitgevoerd en de officiële opening was op

2 oktober 1865, op 11 november werd de eerste vrachtrit afgewerkt.

De spoorlijn Almelo – Salzbergen werd ‘afgenomen’ (= gecontroleerd voor het gebruik) door de heren Meurs, voorzitter van de Raad van Toezicht van de spoorwegen en de heer Conrad, inspecteur van de Waterstaat. De afname staat gepland voor 15 september 1865, maar in Hengelo krijgen de heren het bericht dat de enige locomotief kapot is. Op 17 september is de afname voltooid en op 19 september volgt een schrijven van beide heren aan het ministerie van Binnenlandse Zaken met het advies akkoord te gaan met de ingebruikstelling.

Al in 1866 worden er in Hengelo zijsporen naar verschillende fabrieken aangelegd. Ook komt er in Hengelo een kleine reparatiewerkplaats. In Twente komen er na 1865 een groot aantal spoorlijnen bij.

Amsterdamse tijd

Met de ingebruikneming van deze spoorlijnen veranderde er veel in het postgebeuren. Het vervoer van post ging nu met de trein en oude postritten met paard en koetsen verdwenen. Een nog grotere verandering door de komst van de spoorwegen was de wijze waarop toen naar de tijd werd gekeken. Elke plaats had zijn eigen tijd; als de zon het hoogst stond was het twaalf uur. Omdat we ons eerder met een snelheid van zo'n vier kilometer per uur verplaatsten was tijd niet belangrijk. Maar de trein ging zeker tien maal sneller. En nu was het voor de dienstregeling belangrijk om met één tijd te werken. Gekozen werd voor de tijd in Amsterdam, daar was het ongeveer acht minuten later dan in Twente. We kregen dus een plaatselijke tijd en een Amsterdamse tijd. Op sommige stations zag je dan ook twee klokken.

Wat schrif dat blif (4)

Goaitsen van der Vliet

Na het vinden en registreren van geschriften of geluidsopnames in en over het Twents, staan we voor de vraag of we ze ook in bezit moeten zien te krijgen, mocht dat nog niet het geval zijn. Hiermee zijn we aangeland bij de derde taak van de Twentse Taalbank: het verzamelen. Doel is natuurlijk het bijeenbrengen van een zo compleet mogelijke streektaalcollectie. Maar wat is compleet? En wat is eigenlijk Twents?

In ieder geval moet helder zijn wat we wel of niet als 'Twents' beschouwen. Zoals ik elders al schreef: hét Twents bestaat niet. Dat wil zeggen, er is geen goed gedefinieerde standaardtaal die je Twents zou kunnen noemen en die in de hele regio een voorbeeldfunctie heeft zoals het Standaardfries in Friesland. Welbeschouwd zijn er evenveel dialectvarianten als sprekers. Onder Twents verstaan we voor het gemak dan ook: alle plaatselijke vormen van de oude, vaak als Nedersaksisch aangeduide volkstaal die in Twente worden of werden gesproken. Dat lijkt afdoende, maar roept onmiddellijk de vraag op, wat 'Twente' is in dit verband. Bedoelen we de middeleeuwse gouw Tuwente met inbegrip van de Niedergrafschaft Bentheim, het latere Drostambt Twente of de huidige Regio met een hap Salland erbij? Logischer is het om uit te gaan van Twente als taalgebied, zoals dat in het verleden door taalkundigen (Jo Daan) is geschetst. Met tegen de randen Haaksbergen, Sint Isidorushoeve, Hengevelde, Diepenheim, Markelo, Rijssen, Wierden, Vriezenveen, De Pollen, Geesteren, Manderveen en de Duitse grens.

Buiten de boot valt dus het Sallandse Hellendoorn met de in Twente lang geliefde dichteres Johanna van Buren (1881-1962). Gelukkig is haar werk al ruimschoots gedocumenteerd in de meer dan duizend door Hendrik Entjes *Verzamelde gedichten* (1981), in de promotiestudie *Dichterschap en dialect* (1981) van Jan Bouwhuis, en in een eigen afdeling in het dorpsmuseum. Wat wil je dan nog meer? Ondertussen kun

je je afvragen, waarom tot nog toe geen enkel Twénts schrijverschap zo veel serieuze aandacht kreeg. Gebrek aan kwaliteit kan de reden niet zijn. Er is materiaal genoeg, bekend of onbekend, om op gepaste wijze publiek te maken. In een bijna ouderwets toekomstbeeld zie ik een boekenplank voor me met de prachtig verzorgde en geannoteerde verzamelde werken van G.B. Vloedveld (1884-1961). Maar helaas, het papieren tijdperk loopt ten einde. De meesterverteller wordt rond zijn vijftigste sterfdag geëerd met de restauratie van een levensgroot, op zijn bekendste boek *Mans Kapbaarg* gebaseerd mozaïek in een verkeerstunnel in Almelo. Tekst en taal zijn uit de tijd.

Verzamelen dus, maar hoe en wat? Als kind scharrelde ik ijslepeltjes, suikerzakjes, postzegels en handtekeningen bij elkaar. Grenzeloos, want veel plaats namen ze niet in. Later waren het singletjes en probeerde ik me te bepalen tot de muziek waar ik écht iets mee had, omdat anders het einde zoek zou zijn. Na een paar meter vinyl was ik ermee klaar en had ik zelf een band.

Het waren dichters die heel goed wisten te verwoorden dat we niet te veel moeten willen. Goethe schreef het al, aan het begin van de negentiende eeuw: *In der Beschränkung zeigt sich erst der Meister*. Vijftig jaar later deed de Engelsman Robert Browning het nog eens dunnetjes over in een tussenzin: *less is more*. Gevleugelde woorden die gemeengoed werden, omdat ze altijd en overal toepasbaar zijn.

De Taalbank moet zich beperken tot wat relevant is. Ook dat is gemakkelijker gezegd dan gedaan, want over wat dan wel of niet voldoende relevant is, is het laatste woord niet gezegd. We hebben daar wel ideeën over die we graag met anderen delen, maar scherpe grenzen zijn moeilijk te trekken en te handhaven. Uiteindelijk wordt alles wat bewaard blijft vanzelf relevant. Alleen al omdat het ergens een plek wist te krijgen en te houden. Wat er dan nog rest onder de mensen aan unieke geschriften en opnames, zal, van generatie op generatie, de tand des tijds niet kunnen doorstaan. Eén schrale troost: ooit is iedere collectie gedoemd te verdwijnen als de middelen op zijn. Of de mensen. In Tresoar, het Fries Historisch en Letterkundig Centrum in Leeuwarden, staat een kilometer Fries in dure klimaatvast archieftruimtes, terwijl er geld is voor maar één dag in de week wetenschappelijk onderzoek. Door één deskundige, wel te verstaan. Goffe Jensma, hoogleraar Fries aan de Rijksuniversiteit Groningen: "Wie gaat dat allemaal bestuderen? Dat is een museale muur die straks op ons valt."

Hoe voorkomen we nu dat de Taalbank later aan eigen succes ten onder gaat? Door zo weinig mogelijk dingen te bewaren die ruimte en onderhoud vergen. We hoeven niet per se iedere ontbrekende schakel in de Twentse taal- en letterkunde door aankoop of bruikleen in bezit te krijgen. Verzamelen wordt namelijk een ruim begrip in dit digitale tijdperk. Het gaat steeds meer om de informatie dan om de drager. Ook bij de Taalbank gaat het in de eerste plaats om de inhoud, zodat we vaak al heel tevreden zijn met een digitale versie van het origineel. Het priegelschrift in de notitieboeken van Herman Bezoen bijvoorbeeld, laat zich het best bestuderen als foto of scan, mooi uitver-groot op een beeldscherm. Om een oude grammofoonplaat te beluisteren, hebben we de originele drager niet meer

nodig als we de opname eenmaal goed hebben gedigitaliseerd. Laat staan die platenspeler die op den duur niet meer te repareren is. Ook krantenknipsels kunnen voor altijd worden weggeborgen zo gauw we de inhoud als tekstbestand tot onze beschikking hebben met alle bijbehorende zoek- en weergavemogelijkheden. Over de zin van het dan nog langer bewaren van verzurende stukjes krantenpapier die steeds verder vergelen en tenslotte verkrumelen, kun je van mening verschillen.

Tot slot nog iets over het belang dat originele handschriften kunnen hebben. Onlangs kwam ik een in 1999 uitgegeven boekje tegen met verzameld werk van de Enschedese dichtende kruidenier H.J. ter Mors (1898-1978). Het viel me op, dat een paar van de teksten kort ná het overlijden van de auteur waren gedateerd. Dat er dan iets niet klopt is zeker, maar welke van de drie: datering, sterfjaar of auteurschap? Via via vond ik het leeuwendeel van het oorspronkelijke werk, in een schoolschrift uit 1960 dat net als het boekje is getiteld *Gedichtjes in de Moderspraak*. De eerste zeven zijn van de hand van Ter Mors. Eén ervan kende ik zelfs al van een krantenknipsel uit de nalatenschap van Georg Huzink, die er voor zichzelf een 'vertaling' in het Hengeloos van maakte. De overige teksten in het schrift zijn onmiskenbaar van een andere, nog onbekende hand. Blijkbaar werden ze blindelings in het boekje opgenomen.

Van H.J. ter Mors hier op de valreep nog een couplet uit het gedicht *Oet miene keendertied* met een bijzondere laatste regel die ik bij deze graag onsterfelijk maak:

*Tweantse sproake, miene sproake!
Doorin sprak mien moor miej an.
De eerste weurdkes dee ik leern,
wusn nog van gin sproake van.*

Vrachtvaart in Twente

Geert Bekkering

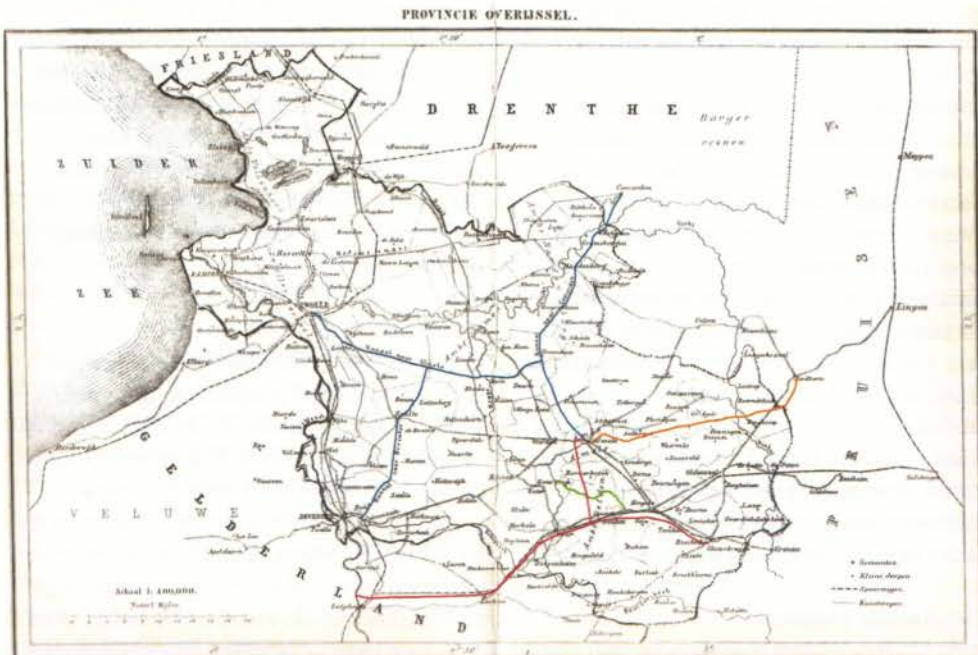
Vervoer van vracht over water is goedkoper dan over land. Maar Twente had vrij kleine beken. Die soms droog stonden. Wat is er in de afgelopen eeuwen gedaan om de vrachtvaart te verbeteren?

Eeuwenlang is er vracht over Twents water vervoerd, maar de riviertjes waren klein, bochtig, ondiep en stonden vaak droog. Bekend is het verhaal van de Enterse zopen, die konden varen waar geen water was. Bekend zijn ook de verhalen over de IJsselsteden die elkaar al in de late middeleeuwen vrachtvaart afsnoepten, door beken anders met elkaar te verbinden, om méér water in hun beek te krijgen, of een groter achterland aan hun beek te koppelen. De naam 'Schipbeek' is al een duidelijke aanwijzing dat veel beken niet meer hun oorspronkelijke loop en functie hebben. Staring, die vanaf zijn kasteel *De Wildenborch* bij Lochem de loop van de Oost-Nederlandse beken bestudeerde, moet in wanhoop hebben geschreven, dat alle

beken water aan elkaar verloren, in noordelijke richting. Water van een beek richting Zutphen was afgekoppeld en ging nu richting Deventer, maar water naar Deventer kwam uiteindelijk in Zwolle.

Twickelervaart

Ondanks de moeilijkheden was vervoer van zwaar materiaal goedkoper over water. Vervoer 'per as' (over land) liep vaak vast in de modder; en een stel paarden eten meer dan een schipper. Het was dus zaak om de waterlopen wat korter te maken en met meer zekerheid op permanent water. Kortom, er zouden kanaaltjes met sluizen gebouwd moeten worden, maar dat was een onderneming die investering vergde in menskracht en materiaal. De baron van



De Overijsselse kanalen ingetekend in een Kuiperkaartje van 1871

Twickel was iemand die dat kon opbrengen. In 1771 was zijn Twickelervaart aangelegd, van Delden naar de Regge in het Enterbroek, waarmee de scheepvaart iets verbeterde ten opzichte van de vaart op de riviertjes Regge en Dinkel. Daarnaast boden de Schipbeek en de Vecht voor Twente ook vrachtaart.

Overijsselse kanalen

Na de Franse tijd werd er in de Overijsselse Staten lang gebakkeleid over nieuwe kanalen. Vele studies verschenen, maar het ontbrak aan politieke wil om te investeren. Van 1850 tot 1853 werd de Overijsselse Kanalisatie Maatschappij opgericht die de kanalen Zwolle-Almelo met zijtakken naar Deventer en Gramsbergen liet aanleggen. Bij de bouw van de spoorlijn Almelo-Salzbergen werd de verplichting opgelegd dat het station in Almelo bij de haven moest liggen. In 1883-89 werd het kanaal Almelo-Nordhorn gegraven. Het grootste deel van Twente, waar de industrie een grote vlucht nam, was daarmee over water echter niet bereikbaar. Inmiddels waren er ook al spoorwegen aangelegd, die een redelijk alternatief boden en na 1870 de binnenscheepvaart begonnen te overvleugelen, maar veel duurder was dan de vrachtaart. Koning Willem I had via de Nederlandsche Handel-Maatschappij veel geld in de Twentse textielnijverheid geïnvesteerd en rond 1870 groeide de textielindustrie in Enschede goed. Mede door de toenemende internationale concurrentie, was er vraag naar goedkopere aanvoer van grondstoffen, brandstoffen, bouwmaterialen (voor fabrieken en huizen) voedingsmiddelen (voor arbeiders en vee) en (kunst)mest. De Enschedese Kamer van Koophandel en Fabrieken begon rond 1906 bij de regering aan te dringen op een kanaal naar Enschede.

Uitgebreide plannen

Verschillende plannen werden gemaakt en verworpen. Wegens de wisselende

waterstand in de IJssel zou er zelfs een kanaal komen, dat op de Rijn aansloot bij Pannerden en dat tot Almen ten oosten van de IJssel liep. Verder zouden er zijtakken komen naar Almelo, Borne en Oldenzaal en een verbinding met de IJssel bij Eefde. Er werd ook geopperd om het kanaal met een tak naar Winterswijk via de Achterhoek langs Groenlo en Haaksbergen naar Hengelo te leiden. Het kanaal zou in een andere variant van Hengelo langs Oldenzaal naar Ootmarsum kunnen worden doorgetrokken en via de Veenkoloniën naar de Delfzijl. Twente reageerde op alle plannen enthousiast. In 1919 werd het plan gepubliceerd in het Staatsblad, maar tot 1924 gebeurde er niets. Minister van Swaay van Waterstaat maakte toen bekend dat de particuliere bijdragen van 6,5 miljoen er waren en men snel zou beginnen. Er werd berekend en herrekend en de plannen werden van het ene naar het andere ministerie verschoven. Burgemeester Edo Bergsma van Enschede en H. ter Kuile Jzn. drongen persoonlijk erg aan in Den Haag, waar men aanvankelijk het kanaal meer als een hobby van de Twentse industriëlen zag. In 1928 viel dan toch een definitief besluit en in 1930 ging de eerste schop bij Zutphen de grond in. Nu konden voor het werk immers vele arbeidlozen worden ingezet. De spoorwegen vreesden echter een halvering van het vrachtvervoer, een half miljoen ton.

Excavateur

In juli 1933 werd de sluis met het gemaal bij Eefde officieel geopend, in december 1933 het kanaal tussen Eefde en Lochem en in mei 1934 werd het kanaal tussen Lochem en Markelo voor de scheepvaart opengesteld. In april 1935 konden schepen tot de kade bij Goor varen en in augustus 1935 al tot Hengelo. Het traject tussen de sluis bij de Waarbeek en de Enschedese haven werd op 6 mei 1936 vrijgegeven. Er kwam een petroleumhaven bij de



Op Enschede in 1756

Erve De oude Brikhof, dat plaats moest maken voor de haven van het Twentekanaal in Enschede

Lonnekerbrug en een jachthaven voor watersporters. Al in oktober 1936 begon de aanvoer voor SESAM NV, een transport- en opslagbedrijf van zand, grind en steenkool; en vanaf 1937 ook van katoen.

In Tubantia van 3 oktober 1934 wordt geschreven dat de werkzaamheden tussen de Lonnekerbrug en de villa van Bos aan de Strootsweg in volle gang zijn: *'...er wordt gewerkt in een ongelooflijk snel tempo ... hier zijn de veranderingen die zich voltrekken het grootst, is het tempo het driftigst, groeit het kanaal het snelst.'* Eind augustus 1934 werden er machines aangevoerd en gemonteerd. Er werden spoorlijnen aangelegd voor kiepkarren en een locomotief. Er werd zelfs een enorme graafmachine aangevoerd naar de Olieslagweg – een Excavateur - die niet met draglines werkte maar met een Jacobs-ladder. De uitgegraven grond werd langs de spoorlijn gestort. Een enorme Catterpillerschaafmachine maakte de grond glad. De Strootsweg verdween gedeeltelijk en werd omgelegd via een moderne betonweg. De bosjes van Ledeboer werden gedeeltelijk gekapt, omwonenden verzamelden het sprokkelhout. De Lonnekerbrug werd 'op het droge' gebouwd en '... lijkt thans nog log en zwaar, maar zal na het verdwijnen van de bekistingen veranderen in een rank en sierlijk product van menselijke scheppingskracht en schoonheidszin'.

De Roombeek kreeg gedeeltelijk een nieuwe bedding, de Bakensbeek en de IJsaanbeek werden geheel omgelegd, bleven nu ten noorden van de spoorlijn en kwamen pas bij Hengelo, met een duiker onder het spoor, weer bij de verbrede Roombeek.

Ruime aanleg

Zoals het op dat laatste stuk naar Enschede ging, ging het overal. Van tijdrovende bezwarenprocedures had nog niemand gehoord. Er werd vlot onteigend en afgebroken. De voor het kanaal gereserveerde ruimte werd zeer ruim berekend en bruggen kregen een overspanning, die al op verbreding van het kanaal was berekend. De aanlegkosten van het kanaal (inclusief het doortrekken naar Almelo) waren f 23.500.000,-. Gemiddeld werkten er dagelijks duizend mensen (vaak via de werkverschaffing). Het kanaal was bij oplevering geschikt voor schepen tot 1350 ton. Waterdiepte 3,30 meter, waterspiegel-breedte 37 meter. Lengte sluiskolken 140 meter, breedte 12 meter. Het kanaal heeft drie vakken, met sluisen in Delden, Hengelo en Eefde. Het peil in de IJssel schommelt tussen 2 en 8 meter boven NAP, waardoor een deel van het jaar grotere schepen het Twentekanaal niet kunnen bereiken. Vanwege de flinke hoogteverschillen zijn de vakken om voorbij Enschede Duitsland in te gaan er nooit gekomen; dat zou te duur worden. Het tracé bleef nog lang gereserveerd, maar daar ligt nu de Rijksweg 35.

Archeologie

Bij het graven van het kanaal kwamen veel gegevens aan het licht over de opbouw van de bodem in Oost-Nederland. Veel fossiele resten kwamen boven de grond, waaronder de bekende oude mensenschedel van Hengelo. Er kwamen mammoetbotten naar boven, die samen bijna een half skelet vormden, dat jarenlang in het

Natuurmuseum in Enschede te zien was. Een wolharige neushoorn werd (half) nagemaakt om de gevonden botten mooier te kunnen tonen. Was het kanaal in deze tijd gegraven, dan zouden er vast veel uitgebreidere archeologische onderzoeken zijn geweest, en waren er multimediale archeologische presentaties van gemaakt.


Kanaal in gebruik

Op 6 mei 1936 kwam het gemeentebestuur van Enschede, in de haven van Hengelo aan boord van het schip Arnhem van Rijkswaterstaat. Langs 'Het Zout' ging het naar de sluisen en daarna in kalm tempo naar Enschede. Daar voer een feestelijke salonboot met vijftienhonderd scholieren af naar Hengelo. Er werd gewuifd en er klonken liederen. In de haven stonden duizenden kinderen te juichen en te wachten op hun beurt om te varen. *'Welk een gezicht, duizenden kinderen in kleurige kledij, vol spanning wachtende, genietend van de warme zomerzon'*. Er voeren die dag ook talloze bootjes en kano's in de haven. Op 27 augustus 1936 was de officiële opening. Ook nu weer voer het gezelschap van Hengelo naar Enschede op de salonboot Veluwe, en zag dat *'... de Lonnekerbrug zich breed spande over het glanzende water'*. In Enschede zag het zwart van de mensen en daar volgden enkele redevoeringen.

SESAM

Het belang van het kanaal voor Twente en Enschede kan men beoordelen aan de gegevens van het bedrijf SESAM N.V. (Scheepvaart-, Expeditie-, Sleepvaart- en Agentuur-Maatschappij). Op 25 mei 1936 werd de maatschappij opgericht door dertig fabrikanten en particulieren, met een kapitaal van één miljoen gulden. De gemeente Enschede had

The PORT of ENSCHEDE
HOLLAND
Remained undamaged



... and the "SESAM TERMINAL" CO. Ltd.
fully able to receive, handle and store cotton shipments
with same efficiency as before the war

*The Cotton Trade Journal, Internationale editie
1945-1946, advertentie op pagina 45*

de meerderheid van de f250.000,- aan aandelen.

Men begon het bedrijf met een zelfgebouwde schuur en met materiaal dat van de Stoomvaart Maatschappij Nederland uit Amsterdam was overgenomen. Kantoor werd gehouden in de woning van de havenmeester. De Handelskade Noord werd bestraat en er kwamen drie grijpkranen, elk 4,5 ton, een laadbrug en twee bunkers. In oktober 1936 werd begonnen met de opslag van bouwmaterialen, zand, grint en steenkolen. In 1937 begon de aanvoer van katoen. In 1938 kwamen er twee stukgoedkranen bij en een loods van 930 m², overgenomen van de expositie 't Volle Profijt in het Enschedese Volkspark.

Na mei 1940 liep de aanvoer sterk terug, vooral door kapotte bruggen. Eind 1940 werd de aanvoer van steenkolen en katoen hervat, maar in 1941 vorderden de Duitsers de loodsen voor opslag van hooi en stro. In de oorlogsjaren werd de toestand voor SESAM steeds moeilijker en in 1944 bijna

onhoudbaar. Veel schepen kwamen binnen met doden en gewonden aan boord. Boten in de haven werden lek geschoten. In 1944 werden enkele kranen door de Duitsers naar Polen gestuurd. De loods *Sesam* werd door de geallieerden in november 1944 in brand geschoten en de loods *'t Volle Profijt* brandde door Duitse onvoorzichtigheid af.

Op 1 april 1945 werden alle kanaalbruggen opgeblazen. Het vak Hengelo-Enschede werd drooggelegd voor het opruimen van granaten. Op 25 oktober 1945 werd de scheepvaart hervat. Bij de Lonnekerbrug voer een pontje.

SESAM na de oorlog

Na een periode van stagnatie tijdens de tweede wereldoorlog, nam de scheepvaart vanaf 1945 weer toe. In 1947 werd Vredenstein gevestigd, kort daarna ook de Betoncentrale Twenthe. Overal ontstonden langs het kanaal industrieterreinen, waardoor het kanaal de bedrijvigheid in Twente zeker heeft gestimuleerd.

Haven Enschede

Jaar	Schepen	Tonnage
1936	649	40.000
1937-1944	± 1000 p/j	± 100.000 p/j
1945	300	30.000
1950	994	170.000
1951	1.036	205.000
1952	1.172	205.000
1953	1.264	191.000
1954	1.286	227.000
1955	1.366	257.000
1956	1.346	268.000
1957	1.346	268.000
1958	1.425	318.000
1959	1.779	372.000
1960	1.818	388.000

Vanaf de jaren zeventig is het kanaal voortdurend verbeterd, verbreed en verdiept. Maar economische processen



Foto: Geert Bekkering

Het bedrijf SESAM aan de haven van Enschede in 2003

blijken lastig te sturen in een vrije markteconomie. Zolang de overheid investeert in wegen en de benzine niet te duur wordt, blijkt het wegvervoer flexibeler en sneller, hetgeen kennelijk vaak opweegt tegen vervoer over water.

Ook het vervoer per spoor, dat goedkoper is dan wegtransport, heeft kennelijk zoveel nadelen, dat de aanleg van spoorlijnen van rijkswege niet voldoende tot stand komt. In Enschede werd bijvoorbeeld in 1982 een spoorlijn voor goederenvervoer naar de haven aangelegd met een transport- en overslagcentrum, maar nog geen tien jaar later werd die lijn alweer ontmanteld. Het wegvervoer had de functie overgenomen. Er wordt nu ingezet op gecombineerd vervoer met overslagmogelijkheden van water op weg en spoor. Hoewel het vervoer over water nog steeds vele voordelen biedt, zit uitbreiding van het Twentse kanaalstelsel er niet erg in. De oudere kanalen hebben inmiddels allemaal een recreatieve- en natuurfunctie.

Bronnen:

Jan Haverkate, Enschede zoals het was nr. 2, Zwolle, Waanders, 2010

L.A. Stroink, Stad en Land van Twenthe, Hengelo, Smit, 1962

Tubantia 3-10-1934, 5-6-1936, 27-8-1936

Het paardenveer in Delden

Willy Ahlers

In het midden van de zeventiende eeuw bestond er een postverbinding tussen Amsterdam en Hannover, het zogenaamde Naardense Rit. Tussen Amsterdam en Naarden was er een bootverbinding en daarna een (post)koets via Deventer naar Osnabrück en Hannover. In Twente liep de route via Delden en onder Oldenzaal langs. Een groot gedeelte van deze route werd dan ook Postweg genoemd. Deze naam en de naam Oude Postweg komen we nu nog op deze route tegen. In Delden werden de paarden verwisseld tijdens een kort oponthoud.

In "Verzamelde bijdragen tot de geschiedenis van Twente" van C.J. Snuif begint⁽¹⁾ op pagina 187 een artikel over het paardenveer van Delden. Het veer was een onderdeel van de grote postroute (Amsterdam) Naarden naar Hannover, het Naardensche Rit. Vanaf 1695 zijn volgens Snuif reglementen bekend, de rit zelf wordt al in 1656 genoemd. Na de Vrede van Münster met het einde van de Tachtigjarige Oorlog kwamen veel militairen zonder werk. Het reizen over land werd veiliger en een aantal grote postverbindingen werden door oud-militairen uitgevoerd. Naast het Naardensche Rit was dat ook het Hamburger Rit, een verbinding van Amsterdam op Bremen en Hamburg.

Omdat eerdere reglementen niet voldeden werd op verzoek van de postmeester, wagenmeester en de veerlieden door de toenmalige drost van Twente W. Bentinck op 12 mei 1744 een nieuw reglement met 19 artikelen uitgegeven. Snuif geeft het volledige reglement weer. Het eerste artikel gaat over de prijzen. Er is verschil tussen het winter- en zomerseizoen. Door slechtere weersomstandigheden was het in de winter duurder. Van Delden naar Enschede of Oldenzaal was het tarief in de zomer 2 gulden en 10 stuiver en in de winter was het drie gulden. Dit tarief gold voor 1 of 2 personen. Dertig pond aan vracht mocht vrij meegenomen worden, daarboven moest per uur extra betaald worden.

De veerlui zorgden voor de paarden, het

aanspannen en rijden ermee:

Zij moeten gebruik maken van goede gezonde paarden.

Zij moeten zich bij het aanspannen qua tekstgebruik netjes gedragen

Zij hebben de zorg het afgesproken aantal paarden gereed te hebben

De wagenmeester moet op de hoogte zijn van een eventuele afwezigheid

De wagenmeester zorgde voor de koetsen

De wagenmeester krijgt één uur de tijd

PAARDEN POSTRIJZEN.

PLAATSEN,	Namen der Postmeesters.
<i>Almelo.</i>	de Erven Heek, <i>in het Posthuis.</i>
<i>Delden.</i>	van Heek, <i>in het Posthuis.</i>
<i>Deventer.</i>	Koningsveld, <i>in de Maan.</i>
<i>Enschede.</i>	B. ten Cate.
<i>Hardenberg.</i>	J. Odink, <i>op den Rustenberg.</i>
<i>Holten.</i>	J. Vincent, <i>in de Denneboom.</i>
<i>Kampen.</i>	W. Hoogeveen.
<i>Oldenzaal.</i>	de Wed. van Delden, <i>in de Star.</i>
<i>Ootmarsum.</i>	A. J. Kip.
<i>Raalte.</i>	Roseboom, <i>in den Zwartem Arend.</i>
<i>Zwolle.</i>	Wed. Ten Zwoege, <i>in de Zeven Provinciën.</i>

Lijst van postmeesters omstreeks 1835

De posthouder zorgt voor stalling van paarden en koetsen ook voor het onderhoud van de koetsen. De straffen zijn over het algemeen het verlies van een aantal beurten; in zware gevallen het tijdelijk verlies van de functie. Het kwam nogal voor dat passagiers onvriendelijk werden bejegend of gedwongen werden drinkgeld

af te geven. Ook kwam het voor dat de veerlui zonder noodzaak aanlegden bij een herberg. De veerlui mochten niet buiten de vastgestelde regels personen vervoeren. De ritten zijn vastgelegd van stad naar stad, retourreizen zijn toegestaan. Ik denk hierbij aan de ritten tussen bij Goor en Delden en Delden en Bentheim

In het reglement worden de veerluiden met name genoemd, telkens zo dat er over vier paarden per groep kan worden beschikt. De posthouder is in 1744 Coenraad Helms. In 1776 werd na klachten, door de drost bepaald dat de reistijden tussen Deventer en Delden (ca. 40 km) in de zomer maximaal acht uur en in de winter in negen uur was. Van Delden naar Bentheim (ca. 32 km) in de zomer zeven en in de winter in acht uur. We zien dat Delden Bentheim per km meer tijd kost; dat is te verklaren door hoogteverschillen in de wegen na Oldenzaal. Bij de koetsen op Bentheim komen we de opmerking "geltwagen" en "post" tegen, waar de koets dan speciaal voor werd gebruikt.

Door de Franse tijd kwamen er grote veranderingen. In 1806 kwamen de Fransen in ons land. De post werd op Franse leest geschoeid en er werd een nieuwe paardenposterij opgericht. Daarbij werd Delden station 27 van de koninklijke paardenposterij. Een deel van de veerlui gingen mee naar de nieuwe organisatie.

Naardensche Rit

Op 19 februari 1664 werd er een post- en vrachtverbinding van Naarden naar Osnabrück gestart. Vanuit Naarden was er een verbinding naar Amsterdam met een boot. De route liep via Deventer, Delden en later Oldenzaal naar Bentheim. Bij de kruising van de Postweg en het Oldenzaals voetpad naar Losser was er een halteplaats, het Berkenhuisje. Passagiers voor Oldenzaal dienden hier uit te stappen en

naar de stad te lopen. Ook de post voor Oldenzaal en omgeving werd daar op een speciale paal, de courantenpaal, achtergelaten of door de passagiers voor Oldenzaal meegenomen naar de stad. Rond 1800 ondernam de stad Oldenzaal pogingen de verbinding niet langs de stad, maar door het centrum te laten gaan. De verbinding Naarden Osnabrück bleef tot 1835 bestaan. In het historisch archief van onze vereniging bevinden zich ook een aantal stukken over de paardenveer. Zo is er een order van de drost uit september 1763 naar aanleiding van klachten van de "postboeren van het Deldense postveer" tegen de postmeester Helms. In mei van dat jaar was er een request van Jannes Vos, sinds 40 jaren wagenmeester van het postveer, om zijn zoon Jan als zijn opvolger aan te stellen. Er wordt gunstig op beslist. De drost van Twente, Van Heiden Hompesch geeft in 1776 een ordonnantie uit ter verbetering van de bediening van het postveer. In 1793 zien we als postmeester J. van Heek en in 1778 is er een resolutie van Ridderschap en Steden van Overijssel, dat er in Delden een geotrooyeerd postveer wordt opgericht. In 1807 wordt vermeld dat postmeester van Heek extra posten laat rijden door zijn knechts zonder voorkennis van wagenmeester. Als laatste zijn aanwezig de akten van goedkeuring uit 1810 van het vervoersmansbedrijf en van admmissie tot het lidmaatschap der corporatie van de paardenposterijen op de station no. 27, gevestigd te Delden, verleend door den directeur-generaal der posterijen aan G. Averink, G. Elbert, G.J. Leusink, G.J. Pierik en Willem Waannink te Delden. Deze paardenposterijen werden in ons land in 1809 opgericht door koning Lodewijk Napoleon.

(1) Onder historisch archief nummer SDD36 is er een handschrift aanwezig van C.J. Snuij: " Het Paardenveer van Delden ".

Verslag lezing: Gebruiken bij overlijden en begraven

Jan van Alsté

Het zaaltje van het OKT huis was bijna te klein bij de lezing van H.L. (Henk) Kok (87 jaar) op 8 november 2011 over (Twentse) gebruiken bij overlijden en begraven. Koffie moest worden bijgezet. Kok, die 47 jaar geleden zijn eerste voordracht voor de leden van de Oudheidkamer Twente hield, combineerde inhoud met humor.

Het begraven in en om de kerk -
duivelsroosters - dodenhuisjes -
cellebroeders - dodendansen - staartbijtende
slangen - lijkverbranding, maar ook de
rituelen bij en na het overlijden, alles kwam
aan de orde. Ook Twente werd niet
vergeten. Denk aan het zogenaamde
duivelsrooster, het nog steeds aanwezige
wildrooster bij de Oude Blasiuskerk van
Delden.

Ook een foto uit 1903 van de begrafenis van
de 42 jarige Albert Breukers in Hengelo
werd besproken. We kwamen te weten dat
de twaalfjarige zoon Hendrik (ovl. 1981 te
Borne) naast de wagen loopt evenals

buurman G.J. Lubberdink. Op de lijkkest op
de wagen zitten de weduwe, twee dochters
en drie buurvrouwen. Geen van hen mocht
zwanger zijn. Dat zou niet goed zijn voor de
ziel van de ongeborene die al om de
moeder zweeft. Zelfs het paard dat de
wagen trekt mocht niet drachtig zijn, want
anders kon het daarmee snel afgelopen zijn.

Als voorbeeld het humoristische grafschrift
van een tandarts:

*Te midden van andere doodgoede knullen
Rust hier de tandarts, dokter van Dullen.
Neem uw hoofddeksel af, en bedenk aan dit
graf,
Hier ligt hij zijn laatste gat te vullen.*



Begroefenis. Hengelo (0) "De Groeve".

Tijdens de geanimeerde
discussie bleek dat niet
alleen de heer Kok
maar ook een van de
toehoorders nog over
een hennekleed
(doodskleed, nota bene
van zijn grootvader)
beschikte. Na afloop
keerde iedereen toch
opgewekt weer
huiswaarts. Voor
degenen die de
presentatie gemist
hebben verwijs ik, net
als hij zelf, graag naar
het boek van H.L. Kok
met als titel *Thanatos –
de geschiedenis van de
laatste eer* (Heeswijk-
Dinther, 2005).



Het Alferink

Column: De iPad of Reys-wyzer?

Robert Kemper Alferink

Een roggeleren boekbandje met zilverbeslag, met daarop het stadswapen van Leeuwarden, bevat een eigenaardige inhoud. Het meet slechts 8 x 11½ centimeter. Aan de zijkant, door de oogjes van het zilverbeslag, zit een ivoren pinnetje. In het bandje bevinden zich twee publicaties. Aan het begin een Deventer almanakje uit 1801, gedrukt door “J.H. de Lange, Stadsdrukker en Boekverkoper.” Het tweede deel bevat een eigenaardig soort papier, waarop met het ivoren penntje aantekeningen werden geschreven. Daarvan is dan ook gebruik gemaakt. Het bevat verschillende kladaantekeningen van kinderen, waarschijnlijk uit het eind van de negentiende eeuw.

Het derde deel van het boekje bevat een “Reys-wyzer”. Met daarin “Wanneer de Veerschepen en Trekschuyten moeten afvaren. Ook het luyden der Poortklokken van Amsterdam, Haarlem, Enkhuyzen, Gouda en Leyden.” Het is “Gedrukt voor de Reysende”, maar een plaats van uitgifte, drukker en jaartal bevat het titeltje niet. De Reys-wyzer bevat ook een deeltje “De Opregte Italiaanse Waarzegger, Op 't Jaar ons Heeren Jesu Christi 1778” en een “Korte Kronyk. Beginnende van den Jare 1711” tot 1777.

Daarmee werd het Roggeleren bandje iets wat de iPad tegenwoordig is: een onmisbaar naslagwerkje voor praktische zaken zoals

vastendagen en dienstregelingen van beurtschippers (trekschuiten) en postkoetsen. Een soort NS HiSpeed, met in die tijd waarschijnlijk net zoveel vertraging als vandaag de dag. Daarnaast had je altijd de mogelijkheid om in de Korte Kronyk, zeg maar een vroege soort Wikipedia, snel wat op te zoeken. Hopelijk had de uitgever een goede bron voor z'n kroniek gehad, en kon je als lezer op de gegevens vertrouwen. Het aantekenblokje vervolgens was makkelijk om snel even wat weg te schrijven, maar ook weer makkelijk uit te gummen was.

In welk opzicht is de iPad dan zo vernieuwend? Het ding is groter, zwaarder, meer kans op storing en defecten en je kunt er niet makkelijk mee bellen. Enig voordeel is dat informatie constant geupdate kan worden, in tegenstelling tot een jaarlijkse almanak.

De Deventer Almanak verschijnt al meer dan vijfhonderd jaar: het oudst bewaarde exemplaar dateert uit omstreeks 1480. Een eerste Reys-wyzer verscheen al bij de Amsterdamse erven Stichter in 1749.

Was Steve Jobs, oprichter van iPad producent Apple, dan zo origineel bezig? Ik ben benieuwd wie er uiteindelijk langer bekend blijft: Jan de Lange die tot diep in de twintigste eeuw in één naam met de Deventer Almanak werd genoemd, of Steve Jobs, die nu, na zijn overlijden, geldt als een van de grootste wereldverbeteraars van de eeuw.



De graanköarn onder de wan

Jan Swennenhuis

As der bie oons vroger nen plorrenkearl of nen zigeuner of ne zigeunerin an de deur was west, dan had oons mama de schrik te pakken. Zee was in miene ogen na biegelöavig, d.w.z. zee hechten nog wearde an 'n oald gezegde, dat veural zigeuners bie�undere gaven hadden, mer dan nich in de goeie betekenis. Der was hear aait biebracht, dat zukke leu het vee konden betoveren. Het gevolg was dan vaak, dat 'n kalf of 'n vearken nen dag later dood in 't hok lag, zonder anwiesbare reden, ... dus: den zigeuner had het doan!

Het is in de sagen bekeand, dat “'n heiligen oavend” d.i. 'n oavend veur mirreweenter nen bie�underen klaank mer ok ne boetengewone kracht in zich had. In de Pruuß wördt dat nog aait “Heiligen Oavend” neumd en dat schriefft zee nog aait met hoofdletters. In wat boerenhuuz' – zeker in de umgewwing van Losser – was het gebroekelijk um van dee bie�undere dingen gebroek te maken, o.a. veur het veurspellen van 'n oogst van het kommende joar. Op den 24 december lear ne goodgelöavigen boer 's oavends laat nen ni'jen riesbezzem precies onder het slop, dus millen op de del. Den stel mos in de richting van de niendeur wiezen en de riez' noar het losse vuier. Op den bezzem kwam ne umgekearde wan te liggen en doar mos dan 'n wit laken oawerhen, dat alles toodekte. Op mirreweenterdäg mochen de kinder dan kieken of 'n oogst bie�under slecht óf na good zol wean. Dat konden zee ofleazen an de hoovölheed van de roggen- haver- of gerstköarn. Zovöl meer köarn onder de wan nöast 'n bezzem, zo völ better de oogst. De kinder vöchten mangs um 't eerst bie de wan te wean um het ni'js doarnoa an vare of more oawer te brengen. Op wat veur wonderlijke wieze dee köarn doar waren kommen, dat bleef min of meer 'n roadsel. Het hef dus völ vot van een boaven-natuurlijk ingrieppen oftewel 'n wonder.

Bie de Krab in Losser is dat 'n moal hoast oet de haand lopen. Dow de vaar 's oavends alles op de gevraagde wieze had kloorlegd, dow hef hee ziene zes kinder heel

vermanend toosprökken: zee mossen respect hemmen veur de wonderlijke doaden van Oons Leven Hear en dus heel veurzichtig met dat wonder umgoan. Natuurlijk, ... wee 's moargens het eerst was, dee moech veurzichtig het laken votdoan en de wan opbeuren mer met de vingers van dee köarn ofblijven! De kinder keken mekaar vroagend an, want zee wussen wal, dat nich alman aait eerlijk was as het um de eer van de “eerste” gung. 'n Anderen moargen was één van de jongs – 'n grötsten belhamel – het eerst op de del. Hee haalde het laken der of en loerde onder de wan. Tjonge, jonge, wat 'n köarn lagen doar nöast 'n riesbezzem. De vermaning van zien vaar was hee al wier vergetten! Hee pakte alle köarn op en döar dee in 'n tuk van ziene boks, dee hee evven had anschötten. Doarnoa lear hee de wan wier op de richtige wieze terecht en het laken der oawer. Doarnoa gung hee wier in ziene bedstee en loerde en loerde tötdat der één van de andere wakker zol wörden en dat gebeurde nich völ later. Den trok luk wit of, dow hee mos constateren, dat het 'n slecht joar zol wörden: gin köarnke te vinden. Dow 'n uur later alman wier terug was van de nachtmis in 't doarp, dow kwam den tweeden met de slechte bosschop veur 'n droad. 'n Boer was himmoal van strek, mer dow kwam vinder nummer één met ziene verrassing: Vare, het koomp ammoal good, want ik was nóg eerder bie den bezzem dan mien breur en mu-j es kieken! Hee stak de haand in zienen tuk, mer wat was dát? In ziene haand lagen noe gin köarn mer doar

krioelden tientallen kleane wöarmkes! Hee schrök zich nen bult en vlöag as de donder via de niendeur noar boeten. Dow zien vare hem evven later in hoes wol ropen, dow was

dee jong neargens te vinden. Töt op de dag van vendaag is hee vot. Het wonder had ditmoal dubbel tooslagen, dat had het!

Twentse paddenstoel

Oplossing vorige nummer:

De paddenstoel bevindt zich nabij Delden, waar zich een paardenveer bevond. Meer daarover elders in dit nummer.

De prijs is gewonnen door de heer G.A.B. Nijhuis uit Hengelo.

Gefeliciteerd!

Nieuwe paddenstoel

Ook in dit nummer weer een paddenstoel als prijspuzzel.

Wat moet u doen?

Beantwoord onderstaande vragen:

1. In welke Twentse stad of plaats is deze paddenstoel aanwezig?
2. Rechts naast deze paddenstoel staat een aanwijzing, waarnaar?

Doe mee en win *Overijssel voor ontdekkers – Monumenten van industrie en ambacht* van Klaas Goïnga.

Stuur de antwoorden voor 25 januari 2012 naar de redactie van dit blad:

Bathemerweg 4, 7448 PH Haarle of per e-mail: redactie@oudheidkamertwente.nl



Geplande activiteiten in de eerste helft van 2012

Meer informatie bij de secretaris, of op de website.

- * Lezing over het album Tubantia van mr. G.J. ter Kuile
- * Lezing over het Kennis en Informatie Centrum van TwentseWelle (onze boeken en geschriften)
- * Lezing over het verrichten van bronnenonderzoek
- * Excursie naar kasteel Middachten
- * Cursus over de Hanze in Twente



Keppels

LIPPERKERKSTRAAT 43-45 ENSCHEDE TEL.053 -431 26 50



Dams

Accounting & Advies

Boddenkampsingel 89
7514 AP Enschede

www.damsaccounting.nl

Tel: 053 - 434 62 19
Mail: info@damsaccounting.nl

VAN MEGGELEN *J* KERSSENBERG
ASSURANTIËN

VERZEKERINGEN HYPOTHEKEN PENSIOENEN

Boddenkampsingel 86 - 88
Postbus 334, 7500 AH Enschede
Telefoon: 053 - 435 01 04
E-mail: info@vmk-assurantien.nl

ELEKTROBURO
H. VOS  **B.V.**

Elektra en Data werken
Brandmeldinstallaties
Noodverlichting

24 uur Servicedienst

Tel. 053 - 435 30 96

VOS  **INSTALLATEURS B.V.**

Elektra, Airco,
Verwarming, Sanitair,
Loodgieterswerk en
Luchtbehandeling

Tel. 053 - 435 20 63

**DE
LIJSTENMAKERIJ
GOVAARTS & HOMAN**

Hengelosestraat 164
7521 AK Enschede
tel 053-4353678
www.govaarts.nl

Bijzondere lijsten en inlijstingen, ophangsystemen en kunstschildersmateriaal

***mobema
fine art***

***schilderijen- aquarellen
kunstvoorwerpen-taxaties
advisering-kunstverzekeringen
schilderijen restauraties***

***parkweg 115 – 7545 mv enschede
tel. 053-4321685 – 06 53365016
mobemafineart@home.nl
(contactpersoon J.H.A.Morsink)***

alleen op afspraak

www.kienhuishoving.nl



Enschede Pantheon 25 Postbus 109 7500 AC Enschede Tel. (053) 480 42 00 Oldenzaal Wilhelminastraat 14 Postbus 303 7570 AH Oldenzaal Tel. (0541) 57 31 00



LaRoche

Steaks & Seafood

*Hengelosestraat 200 te Enschede
Tel. 053 - 43 53 855*

www.restaurantlaroche.nl

Op 2 december 2019 neemt u 150 euro op. Gewoon bij een Rabo geldautomaat.

(Als contant geld dan nog bestaat.)

Met meer dan 3000 kantoren komt u de Rabobank door heel Nederland tegen. Overal waar u ons verwacht en zelfs op plekken waar u dat misschien niet had gedacht. Dat is altijd al zo geweest en zal altijd zo blijven. Want al wordt alles digitaal en virtueel, er zal altijd een Rabobank in de buurt blijven.

Het is tijd voor een bank
die zichzelf blijft.

Het is tijd voor de Rabobank.

