

oudheidkundige vereniging
'oud vorden'
te vorden

'VORDENSE KRONYCK'

Uitgave van de oudheidkundige vereniging 'Oud Vorden',
opgericht 30 maart 1981.

19e jaargang, no. 1, mei 2001

Oplage 300 exemplaren

ISSN: 1383-049X

Secretariaat:

Mw. F. van Druten-Vrieze, Ruurloseweg 61, 7251 LB Vorden, tel. 0575-55 22 60.

Bankrelatie:

Rabo, rek. nr. 3664.06.523, t.n.v. Vereniging 'Oud Vorden'

INHOUDSOPGAVE

	pag.
Van de Redactie	3
A.G. (Arie) Tragter	4
I. Brink-Holshuijsen & M. Teubner-Sauter	9
Carlo Bosch	14
D.W. Borgman	20
W. Wahl	23
L. Schoolderman	24
H. Meulenbrugge & J. van den Broek	26

Redactie:
G. Koop
H.W. Rossel
H.G. Wullink

VAN DE REDACTIE

Hoewel wij aanvankelijk bezorgd waren over het geringe aanbod van artikelen, ligt hier toch weer een goed gevulde Vordense Kronyck voor u; alhoewel, wat later dan u van ons gewend bent. Zoals u zich herinnert, waren wij het afgelopen jaar overgegaan tot het uitgeven van twee Kronycken. Dit in plaats van één Kronyck, rond Pasen en één Midwinterpraot, omstreeks de kerst. Om het werk aan twee uitgaves van de Kronyck wat beter over het jaar te kunnen verdelen, hadden wij ook besloten om het traditionele 'paasnummer' vanaf nu wat later in het voorjaar te laten verschijnen.

Deze Kronyck heeft weer een collectie artikelen opgeleverd die interessante facetten uit Vorden's meer recente, maar ook vroegere historie belichten. Ook de autobiografisch getinte beschrijvingen van enkele van Vorden's vroegere bedrijven en bedrijvigheden zullen u zeker aanspreken. Dit alles aangevuld met een 'ooggetuigenverslag' van een zo belangrijk hydrologisch project als de realisatie van het Groene Kanaal, alsmede een deskundige verhandeling over de geschiedenis van de (prent)briefkaart.

Mede door al die artikelen van leden hebben wij weer een zeer lezenswaardige Kronyck voor u kunnen samenstellen. En, natuurlijk zien wij voor een volgende Kronyck weer heel graag uw bijdrages tegemoet!

FIETSEMAKER-AUTOMONTEUR

A.G. (Arie) Tragter

Het verhaal begint in 1933. Ik was toen 12 jaar en leerling van de Ambachtsschool te Zutphen. Eerst twee jaar als smid-bankwerker en daarna als automonteur, een twee-jarige cursus. In die vier jaren was ik gedurende de vakanties altijd bij Kuypers' garage en fietsenzaak te vinden. Als vakantiehulp mocht ik allerlei karweitjes opknappen die met dit bedrijf te maken hadden. In het begin waren dat vooral reparaties van fiets en motorfiets, want in 1933 waren er nog maar weinig auto's in Vorden. Later waren dat ook reparaties aan auto's.

Het merendeel van het vervoer, zowel van mensen als van goederen, ging per trein en tram, maar ook wel per transportfiets en motorfiets.

In Vorden reed toen nog de stoomtram vanuit Hengelo (Gld), via Vorden, naar Zutphen. De stoomtram van de Tramweg Maatschappij De Graafschap was een dagelijkse verschijning in het dorp.

Veel winkeliers en andere zakenmensen waren destijds voor het vervoer van hun goederen op de tram aangewezen. De bakkers, slaggers, en kruideniers bezorgden hun producten met paard en wagen en vaak ook met transportfietsen. Destijds was het een gratis service van fietsenzaken dat transportfietsen, als deze defect waren, opgehaald en teruggebracht werden.

Zo was er op zekere dag bij Albers aan de Nieuwstad ook weer eens een defecte transportfiets die opgehaald moest worden.

Toen ik daar aankwam, was bij Albers alles in rep en roer. Wat was daar toch gaande? Wel, een van de bedienden had een strooppot moeten vullen uit een groot vat, dat op een stelling lag. Strooppotten waren destijds kleine keulse potjes van ongeveer 5 liter. Die stonden in de winkel en van daar uit werden de lege, meegebrachte strooppotten van de klanten gevuld. De ijverige bediende had niet de hele tijd willen wachten tot de taaie stroop eindelijk in de keulse potjes zat en was even wat anders gaan doen, want 'de baas zijn geld was niet van blik'.

Het moet ongeveer een uur later geweest zijn dat tante Cato – want zo werd mev. Albers in de volksmond genoemd – ook even in de kelder moest zijn. Tot haar schrik glom de hele keldervloer van de stroop. Niet veel later was er een hevige discussie ontstaan over wie de kraan van het stroopvat open had laten staan.

Van stroop naar benzine: in die tijd (omstreeks 1935) waren er al een aantal bedrijven die over motor-kracht beschikten en een stationaire benzine-motor voor hun bedrijf hadden. Er waren nog geen benzinepompen en apotheker Van Mourik zag daar wel handel in. Hij liet elke week met de tram, en later met Gosselink Transportbedrijf, één of meer vaten van 100 liter met benzine uit Deventer meebrengen. Vervolgens tapte hij de benzine in blikken bussen van 10 liter. En wie deze brandstof nodig had, haalde aldus benzine bij de apotheek!

Apotheek = Vorden.



W. F. van Mourik,
APOTHEKER.

**Laboratorium voor
Scheikundig Onderzoek.**

Minerale Wateren en Bronzouten. - Verbandstoffen.

Artikelen voor Ziekenverpleging.

BENZINE voor Automobielen en Motorfietsen.

afb. 1: Advertentie van apotheker W.F. van Mourik, in het eerste Vordense VVV-boekje, daterend uit 1904.

Later kwamen er benzinepompen en een van de eersten die een, toen nog handbediende, benzinepomp van A.P.C. (American Petroleum Company) had, was hotelhouder Jansen – nu Hotel Bakker. Deze familie Jansen was zeer vooruitstrevend, want terwijl haar voorganger, hotelhouder Ensink, nog paarden en koetsen had om de gasten te halen en terug te brengen, had Jansen voor dat doel al twee luxe auto's aangeschaft. En hotelhouder Bakker heeft tegenwoordig weer paarden en koetsen(!). Zo zie je maar weer: de tijd herhaalt zich!

Ook mijn toenmalige werkgever Kuypers kreeg een handbediende benzinepomp; geen ideale uitvinding, want je moest altijd minimaal 5 liter nemen, andere maten gaf deze pomp niet. Dat veroorzaakte soms wel enige problemen, want de stroom van 5 liter was niet te regelen of te stoppen. Soms liep er wel een halve liter of meer over de tank heen, maar dat mocht de pret niet drukken, want de literprijs bedroeg maar 12 1/2 cent.

Veel Vordenaren beschikten in die tijd al over een motorfiets, maar in 1935 begonnen ook particulieren over een auto te denken.

Taxi's waren er toen trouwens ook al, maar die hadden een heel andere naam: 'huurauto's met chauffeur' werden die genoemd. Voor huurauto-ondernemers was een vergunning van de Gemeente nodig. In die dagen waren dat er vijf, te weten Barink, op de Nieuwstad, Groot Obbink en Kuypers, beiden aan de Dorpsstraat, Schoenaker, op de Kranenburg, en Van Ark, in de Wildenborch.

R. G. J. KUYPERS = VORDEN

RIJWIELEN -- MOTOREN
AUTOMOBIELEN

Dames en Heeren!
Wanneer U

een goed rijwiel wilt huren;
reparatie hebt aan rijwiel,
motor of auto;
Shell benzine en olie wilt
innemen;
een nieuwe band, lantaarn
of een gemakkelijk zadel
noodig hebt.

KORTOM,

wanneer er iets hapert aan
uw vervoermiddel, wendt U
dan in vertrouwen tot de
oudste en meest gesorteerde
zaak op dit gebied, gelegen
tusschen de Hotels Branden-
burg en Ensink in het mid-
den van het dorp.

Wij staan direct voor U
klaar en garandeeren U de
meest vakkundige en billijke
bediening.

Beleefd aanbevelend.

AGENTSCHAP RALEIGH EN ROYAL EMPO RIJWIELEN

afb. 2: Advertentie van R.G.J. Kuypers in een vooroorlogs VVV-boekje, uitgegeven in het begin van de jaren '30.

Later kwamen daar nog anderen bij, o.a. H. Romville, die destijds op de hoek van de Stationsweg en de Molenweg woonde.

Omdat er ook vrachtauto's ten tonele verschenen, raakte de tram voor personen en vrachtvervoer geleidelijk op de achtergrond. De tram voor personenvervoer werd vervangen door de bus. Eerst waren die nog van Maatschappij De Graafschap. Later werden die overgenomen door De Gelderse Tramwegen. In 1939 werden daarom de tramrails van Vorden naar Zutphen opgebroken. Ik heb daar zelf, als machinemonteur, tijdelijk aan meegeholpen. Wegens tijdelijke slapte in het bedrijf had mijn baas me aan dat werk uitbesteed.

Zoals gezegd, de vrachtauto's 'kwamen opzetten' en een van de eersten die er een in gebruik nam was Frans Lichtenberg, op 't Hoge, die woonde op de plaats waar nu de dierenartsen-praktijk is gevestigd en waar de bungalow daarnaast is gebouwd. Deze zware vrachtauto, met massieve banden en ketting-overbrenging op de achterwielen, was van Franse makelij. Lichtenberg had toen nog veel paarden en vervoerde vaak stenen van de steenfabrieken in Muggenweerd, bij Angerlo.

Ook de firma Gosselink, aan de Raadhuisstraat, begon met vrachtvervoer per auto; en al heel bijzonder was dat er een dagelijkse bodedienst op Deventer en Zutphen werd onderhouden.

Heel bekend was in die dagen Willem Nijenhuis, die met de 'Federal' vrachtwagen jarenlang deze bodedienst heeft verzorgd. Duizenden kisten, zakken, dozen en pakken zijn Willem in die jaren door de handen gegaan. Velen zullen zich Willem nog wel herinneren.

Maar, Vorden zou Vorden niet zijn als er geen drie expediteurs waren. De derde was Kobus Woltering. En vooral Kobus Woltering is een begrip geworden in Vorden: 'Op alle wegen kom je Woltering tegen'.

Maar nu eerst het begin van dit bedrijf. Het begon allemaal op het Onstein, bij vader op de boerderij. Daar werd het fundament gelegd voor een bedrijf van slegen en sjouwen. Maar, Kobus Woltering had andere plannen: hij wilde voor zichzelf beginnen. En dat eerste begin was in de oude boerderij van Weijers-Elshof, midden in het dorp, vlak bij de toren van de dorpskerk, waar nu het grasperk met de kastanjabomen is.

Behalve de zware sjouwerspaarden, kwam er een vrachtauto van het merk Chevrolet, een truck met oplegger ('enkel lucht'). Kort daarna kwam er een zware Buick ('dubbel lucht'). 'Enkel' en 'dubbel lucht' betekende dat de aangedreven wielen in het geval van 'enkel lucht' één wiel aan elke kant hadden. Bij 'dubbel lucht' waren dat er twee aan elke kant. Vanwege ruimtegebrek werd het bedrijf omstreeks 1938 verplaatst naar het Hoge.

Van het feit dat het in die dagen moeilijk was om iets te verdienen, getuige het volgende: een vracht eierkisten, gevuld met eieren, werd voor de vrachtprijs van twee gulden en vijftig cent met een vrachtwagen met oplegger van de Coöperatie in Vorden, naar de eierveiling in Borculo vervoerd: Op een dag ging er omstreeks 5 uur 's middags bij Woltering de telefoon: 'of Woltering nog even een vracht eieren naar Borculo kon brengen' (?). Maar, alsof dat nog niet genoeg was voor die dag, Woltering, die net met de oplegger met een vracht stenen thuis was gekomen, kon een goede klant niet weigeren en besloot de hele vracht stenen eigenhandig af te laden, om vervolgens de eieren naar Borculo te brengen en vervolgens de stenen weer op te laden. Die moesten namelijk de volgende dag weer verder worden vervoerd. En dat alles voor een rijksdaalder!

Dit was slechts een greep uit 'die goeie, ouwe tijd' Na deze waargebeurde verhalen laat ik hier nog de namen van een aantal auto-eigenaren en de merken van hun auto volgen.

Wie hadden er in die goeie, ouwe tijd zo al een auto? Hier volgt een lijstje, al zal die bij lange na niet compleet zijn.

fam. Van Dorth tot Medler, van 't Medler	Morris, of Austin(?)
fam. Gatacre-De Stuers, van de Wiersse	Lancaster
dokter C. Lulofs	Fiat (open tourer)
fam. Van Lulofs Umbgrove, van Villa Nuova	Morris
fam. Von Mengden, van de Wientjesvoort	De Dion Bouton
E.J. Garritsen, kruidenier	Ford type B (van 1932)
Jansen (Hotelhouder) (2 stuks)	Willy's Overland, en Whippet
Frans Lichtenberg (transportbedrijf)	Essex
Jo Brandenburg (wasseri)	T-Ford (bestelwagen)
Weulen-Kranenbarg (kolenhandel)	T-Ford (vrachtwagen)
Wesselink (bouwmaterialen)	Federal
Groot Bramel (meubelfabriek)	A-Ford Luxe
H.W.E. Raat (matrassenfabriek)	Chevrolet

Behalve bovengenoemde automobielen, hebben we destijds bij garage Kuypers nog de auto's van vele andere Vordenaren proberen draaiende te houden!

EEN ZOEKTOCHT NAAR DE VROEGSTE GESCHIEDENIS VAN DE DECANIJE

I. Brink-Holshuijsen & M. Teubner-Sauter

Enige jaren geleden, om precies te zijn in 1998, verhuisden wij naar de Decanije. Wij hoorden toen dat de Decanije een oud landgoed was, dat al uit de 18de eeuw dateerde. Het was bijna honderd jaar de burgemeesterswoning geweest en daarna tachtig jaar lang een herstellingsoord. Onze nieuwsgierigheid was gewekt en wij gingen op zoek naar nieuwe gegevens.

Iets wat ons bijzonder intrigeerde was dat de eerste burgemeester, Johan Hendrik Gallee, sprak over een vicarie die 'die Dekanie' heette. Dat was in 1811. Hij woonde toen op de Decanije en beschikte kennelijk over oude papieren. Is de Decanije een vicarie geweest, dan duidt dat op een vroegere herkomst. De meeste vicarieën zijn immers gesticht tussen 1350 en 1550. Dit zette ons ertoe aan om in oudere archiefstukken te gaan zoeken.

In de 15de eeuw ontstonden er in deze streken vele ketterijen. Dit was uiteraard een grote zorg voor de kerk. Rondtrekkende geestelijken predikten tegen die ketterijen, waarbij de pijnen in het vagevuur uitvoerig aan bod kwamen. Velen reageerden met verschillende vormen van boetedoening, zoals lange pelgrimstochten naar heilige plaatsen. Ook bracht het welgestelde gelovigen ertoe geestelijke goederen te schenken ten behoeve van een nieuwe religieuze fundatie. De bedoeling van zo'n schenking was 'den waren Godesdienst bij haren nakomelingen tho erhaldden und propagieren'. Maar er waren ook priesters die misbruik maakten van de vroomheid van de gelovigen en hun angst voor het hiernamaals. Meer gericht op het aards gewin dan op de eeuwige waarden, hielden zij de potentiële stichters voor dat zij met hun giften 'die pijnen des feegefuirs' konden afkopen. Maar in hoofdzaak was hun intentie toch God te dienen.

Een vicarie kon vele vormen aannemen, maar de meest voorkomende was wel dat er door een of meer mensen in een kerk of een kapel, een altaar werd gesticht dat altijd werd toegewijd aan een of meerdere heiligen. Voor de bediening van het altaar werd door de stichter – meestal *collator* genoemd – een geestelijke (de *vicarius*), aangewezen. In de stichtingsvoorwaarden stond precies aangegeven hoe dikwijls de *vicarius* de mis moest opdragen voor de zielerust van de *collator* en zijn familieleden, zowel levenden als overledenen. Als vergoeding voor deze geestelijke bediening ontving de *vicarius* de opbrengsten uit goederen, die daarvoor door de *collator* waren aangewezen, zoals renten uit vermogen of opbrengsten uit landerijen die dan tot de bezittingen van de vicarie gingen behoren.

Een benoeming tot *vicarius* was meestal voor het leven en het recht van voordracht was voorbehouden aan de *collator (ius presentandi)*. De bisschop moest de kandidaat *institueren*, mits hij niet ongeschikt was. Door de bisschop werden

weliswaar bepaalde voorwaarden gesteld aan een benoeming, maar de uiteindelijke keuze bleef altijd bij de *collator*.

Een aanstaande vicarius hoefde niet altijd een priester te zijn, ook *clerici* (priesters in opleiding) kwamen in aanmerking, mits zij een geschoren kruin hadden. Dat geeft aan dat zij al enkele wijdingen hadden ondergaan. Een *clericus* kon echter niet zelf de mis opdragen en moest daarvoor een priester inhuren. Deze priester had dan recht op eenderde van de inkomsten van de *vicarius*. Op den duur kwam deze laatste vorm vrij veel voor en op deze wijze ging de vicarie fungeren als een studiebeurs bij de priesteropleiding.

De *collatoren* van de Decanie, of Decanije, waren de Heer van Vorden en de Heer van Hackfort. Dat het recht van *collatie* onvervreemdbaar was, blijkt uit de verschillende meldingen door de eeuwen heen. Noch de Reformatie, noch de Bataafse Republiek, die beide tornden aan die rechten, hebben hierin verandering kunnen brengen. Wij vonden zelfs een aanvraag uit 1935 voor een beurs voor een theologie-studie. In een brief aan de Heer van Hackfort vroeg een predikant uit Tiel om een bijdrage in de studie van zijn derde zoon uit de *vicarie* de Decanie. Zijn oudste zoon had van 1929 tot 1931 ook al een beurs gehad uit deze *vicarie*. Na overleg met de Heer van Vorden werd de beurs toegestaan.

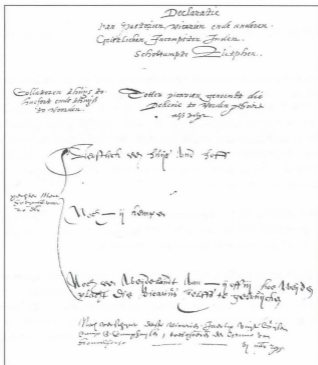
In de zestiende eeuw waren er in Gelderland vele *vicarieën*. Na de Reformatie, in 1609, stelt het Hof van Gelre er een lijst van samen. Er worden 363 *vicarieën* geteld. Maar aangezien vooral in het begin van de Reformatie veel geestelijke goederen te niet gegaan waren, of werden opgeheven, is het aannemelijk dat het aantal *vicarieën* rond de 500 is geweest.

Aan de door het Hof van Gelre verplichte registratie hebben wij te danken dat er een korte beschrijving van de Decanije is uit 1599, en ook nog een uit 1607.

In 'de staet van geisztlichen goederen in den Scholtamte Zutphen van den 20 novembrie 1599' hierover:

Die ander Vicarie genoempt De Dekenije

Informatie Item huys und hoff mitt vier kempen grond und eene weijde voor hoir off drie kerre plegte die vicarius selfs te gebruikken.



afb. 2: Document van het Hof van Gelre, uit 1599, met een korte beschrijving van de Decanije.

En in 1607 (zie afb. 2) staat er:

*Declaratie
Van Pastorien Vicarien ende anderen
Geistlicher Incompsten Inden
Scholtampte Zutphen*

*Collatoren t huys to
hackfort ende t huys
to Voorden*

*Totter vicarien genoemt die
Dekenie to Vorden gehoort
als volgt*

Eerstelick een huys und hoff

Nog ii (2) kempen,

*Nog een weijdelandt van ii (2) of iii (3) koeweijden
plagt die vicarius selffs to gebruijcken.*

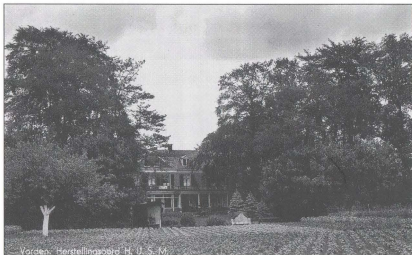
In de marge staat een aantekening: *pagter tname Gotynck voor 20 dld.*

Het is waarschijnlijk dat de vicarius nu het gebruik van het huis met de pachter moest delen.

Wat betreft de doelstelling van de *vicarieën* veranderde er veel na de Reformatie. Er mochten immers geen missen meer worden opgedragen en de altaren werden uit de kerken verwijderd. Men ging de opbrengst uit de *vicarieën* nu voornamelijk gebruiken als beurs voor theologie-studies. Er was namelijk grote behoefte aan predikanten die in de nieuwe leer waren opgeleid. Wel hield men de bovengenoemde deling aan: tweederde van de inkomsten werden besteed aan studiekosten en eenderde was voor de kerk bestemd, bijvoorbeeld als bijdrage in de kosten van de predikant of voor de koster.

Het is niet duidelijk hoe het in de 17^{de} eeuw met de Decanije is gegaan. Er is nog wel een aanwijzing gevonden dat de vicarie in 1655 het laatst vergeven zou zijn. Betekent dit dat er in dat jaar nog een *vicarius* aangewezen is?

Uit archiefstukken blijkt dat in de 18^{de}, de 19^{de} en in de 20^{ste} eeuw bij de *vicarie* de Decanije studiebeurzen voor theologie-studies zijn aangevraagd en verstrekt. Ook is er een schrijven uit 1703, zowel van de Heer van Hackfort als van de Heer van Vorden, waarin zij als *collator* ieder de helft van de kosterij van Vorden vergeven aan Steven Gallee, die in dat jaar als koster en als schoolmeester wordt aangesteld.



afb. 1: De Decanije ten tijde van haar bestemming als herstellingsoord van de H.J.S.M. (foto-kaart dateert uit het begin van de jaren '60).

In 1797, in de tijd van de Bataafse Republiek, werd de Decanije verkocht en het landgoed werd daarmee gescheiden van de *vicarie*. De *vicarie* bleef als studiebeurs bestaan en het landgoed kreeg een andere bestemming. Maar dat is een ander verhaal.

Zoals u zult begrijpen, is onze zoektocht nog lang niet afgerond; er zijn nog vele vragen te beantwoorden. Zo weten wij nog steeds niet wanneer de *vicarie* is gesticht, door welke Heer van Vorden en welke Heer van Hackfort. Ook vragen wij ons af of er nog een stichtingsbrief te vinden is en wat de inhoud daarvan is. Deze en nog meer vragen, ook over de latere geschiedenis van de Decanije, hopen wij op den duur te achterhalen.

Met ons onderzoek hebben wij alvast een tipje van de sluier proberen op te lichten van de vroegste geschiedenis van de Decanije.

IETS OVER PRENTBRIEFKAARTEN

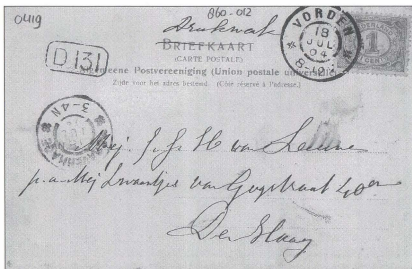
Carlo Bosch

Het verzamelbeleid van de Oudheidkundige Vereniging Oud Vorden omvat ook prentbriefkaarten van Vorden. Echter, over de geschiedenis van de prentbriefkaart is weinig geschreven – reden om daar eens dieper op in te gaan.

De allereerste prentbriefkaarten werden in 1892 verstuurd. In dit jaar werd er bij de posteries een wet aangenomen voor het versturen van prentbriefkaarten. De voorzijde van de kaart was bestemd voor de afbeelding. De afbeeldingen waren niet zo groot dat ze de hele kaart in beslag namen. Op de witte randen langs de foto mocht de afzender dan zijn naam schrijven en, in het geval van een briefkaart, kwam hier de tekst te staan.

De achterzijde was over de volle breedte van de kaart bestemd voor het adres waar de kaart naar toe gestuurd moest worden en, natuurlijk, rechts boven in de hoek, de postzegel. (zie afb. 1)

In 1905 echter werd de postwet weer gewijzigd. Toen kwam zowel de afzender en het adres allebei op de achterkant van de kaart te staan. De achterkant werd toen eenvoudigweg doormidden gedeeld, de rechterhelft voor het adres en de postzegel, de linkerhelft voor de afzender en eventuele tekst, maar daarover volgt hierna nog wat meer uitleg. De voorkant van de kaart werd toen volledig gebruikt voor de afbeelding of foto. Tegenwoordig versturen we onze prentbriefkaarten nog steeds zo.

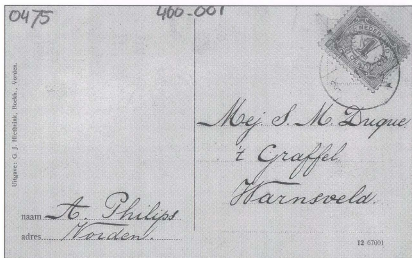


afb. 1: Een adres in Den Haag, op een prentbriefkaart uit 1904.

Wat opvalt aan afb. 1 is dat het woord **briefkaart** is doorgestreept en vervangen is door het woord **drukwerk**. Dit is gedaan omdat hetzelfde kaartje zowel als drukwerk of als briefkaart verstuurd kon worden.

Echter, drukwerk versturen was toen een stuk goedkoper dan het versturen van een briefkaart. Er mocht alleen het adres en het beroep op staan van degene waar de kaart naar toe werd gestuurd en verder de naam van de afzender. Stond er maar één woord bij dat er niet hoorde, bijvoorbeeld het woord *groeten*, dan werd dit onmiddellijk beboet met strafport. De kaart viel dan ook nog in het tarief van briefkaart, wat ook een stuk duurder was, in dit geval 2 1/2 cent, dus 2 1/2 keer zo veel, plus strafport!

Omdat het versturen van korte teksten dan wel heel duur werd, kwamen er creatieve oplossingen, hetgeen 'tante pos' niet leuk vond. Voor bijvoorbeeld de tekst 'ik hou van jou' of 'ik beloof je eeuwige trouw' werd de postzegel schuin opgeplakt. Zo is de zogenaamde postzegeltaal ontstaan (zie afb. 2). Dit was een stuk goedkoper dan het tarief dat betaald moest worden voor briefkaart.



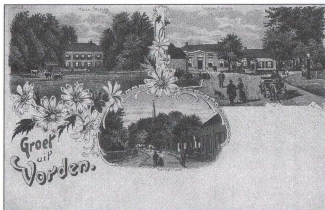
afb. 2: Een voorbeeld van 'postzegeltaal'.

Ook werden er wel kleine teksten onder de postzegel geschreven. De ontvanger moest dan wel de postzegel voorzichtig afweken. Dit had ook als voordeel dat eventuele schoonouders liefdesteksten niet onder ogen kregen.

Verder zien we dat deze kaart op het postkantoor in Vorden was afgestempeld, en wel op 18 juli 1904. Onder deze datum kunnen we lezen: 8-12 V. Dit betekent dat de kaart voor de middag, tussen 8 en 12, was binnengekomen. Op het andere stempel staat 's Gravenhage 18 juli 1904, en daaronder 3-4 N. Dat betekent: aangekomen en bezorgd tussen 3 en 4 's namiddags.

Tot 's avonds laat werden er nog brieven en kaarten bezorgd. De postbodes hadden het toen echt niet gemakkelijk. Binnen de bebouwde kom werd er 4 maal per dag post bezorgd; en daarbuiten 2 maal. Tot ongeveer 1915 werden er ontzettend veel prentbriefkaarten verstuurd. Daarna werd het iets minder, want toen kregen steeds meer mensen telefoon. Ook staat er nog een klein rechthoekig stempeltje op deze kaart, dat is het nummerstempel van de postbode die de post bezorgd had. Iedere postbode had zijn eigen nummerstempel in die dagen.

De allereerste prentbriefkaarten, welke in 1892 verstuurd werden, waren meestal voorzien van een litho (is steendruk). Ook van Vorden bestaan een aantal kaarten voorzien van litho's (zie afb. 3).



afb. 3: Voorbeeld van een kaart voorzien van litho's.

Lithokaarten zijn vrij zeldzaam. En deze zijn allemaal gemaakt vóór 1900. Ook rond die tijd doet de lichtdruk zijn intrede (afbeeldingen van foto's) en deze verdrong de lithodruk al spoedig naar de achtergrond. Het was natuurlijk ook veel mooier, in een tijd waarin bijna niemand een fotoestel had, om een 'echte' foto te sturen van het plaatsje waar je woonde, of waar je op vakantie naar toe was geweest. De eerste lichtdrukkaarten van Vorden duiken ook rond 1900 op.

Deze zijn gemaakt door o.a: Schalekamp, uit Buiksloot, Fa. J.H.A. Wansleven en Zn., Zutphen, Wed. J.J. Hilbers. uit Zutphen (voornamelijk kaarten van de kastelen) en de Fa. Nauta, uit Velsen.

Dit waren de eersten met lichtdrukkaarten, later kwamen daar nog bij: Dr. Trenkler en Co. Leipzig (voornamelijk kaarten van het buitengebied en de kastelen.) en L.R.V. (La Rivière en Voorhoeve), uit Zwolle. Van de Firma's Nauta en Schalekamp is bekend dat deze rondtrekkende fotografen in dienst hadden, die opnames maakten door heel Nederland.

Deze firma's drukten de prentbriefkaarten en deze werden vervolgens door plaatselijke winkeliers verkocht. De eerste Yordense uitgevers van prentbriefkaarten waren A.J. Ensink (naast Hotel Bakker, nu een chinees restaurant) en G.J. Hietbrink, aan de Zutphenseweg (nu sportwinkel Freewheel).

De firma Hietbrink was een specialist op het gebied van prentbriefkaarten, zij hebben veruit de meeste prentbriefkaarten van Vorden uitgegeven. In mijn collectie komt de naam Hietbrink al meer dan 150 keer voor! Ook staat op sommige prentbriefkaarten 'uitgegeven door W.G. Hietbrink'. Dit was een broer van J.G. Hietbrink en hij had een winkeltje in de Kerkstraat. W.G. Hietbrink is al vòòr 1930 uit Vorden vertrokken.

Latere uitgevers met respectabele aantallen prentbriefkaarten waren: Fa. Hassink, aan de Raadhuisstraat, Olthuijs, later D. Boersma, aan de Dorpsstraat, en Koerselman, aan de Burg. Galléstraat. Uitgevers in Vorden die niet zo'n grote collectie uitgaven waren: Fa. Van Asselt, in Linde, Eyerkamp, aan de Zutphenseweg, N.J. Keune, aan de Stationsweg, en Fa. Sessink, in de Kranenburg. Ook waren er nog een aantal horeca-gelegenheden die ook hun eigen prentbriefkaarten uitgaven.

Een heel bekende drukker vanaf ongeveer de jaren vijftig is Jos Pe. Veel Vordense uitgevers lieten bij Jos Pe in Arnhem hun prentbriefkaarten drukken. Meestal staat op deze kaarten rechts onderaan een nummer, bijvoorbeeld '568.' De laatste twee nummers geven het jaar aan waarin de foto was gemaakt, in dit geval 1968. Jos Pe in Arnhem bestaat nog steeds.

In afb. 4. ziet u een prentbriefkaart van de Fa. Wansleven, uit Zutphen. Volgens mij zijn dit de oudste lichtdrukkaarten van Vorden die er zijn. Het is een serie van (voor zover bekend) 6 kaarten met kleine foto's van het dorp en de kastelen, versierd met bloemmotieven. Deze kaart was in 1901 als briefkaart naar Lochem verstuurd en keurig voorzien van een postzegel van 2 1/2 cent (afb. 4a en 4b).



afb. 4a: Een prentbriefkaart van de Fa. Wansleven, uit Zutphen. Wellicht een van de oudste lichtdrukkaarten van Vorden.



afb. 4b: Achterzijde van deze lichtdruk-kaart.



afb. 5: Voorbeeld van een fotokaart. (Fa. Poesse Bosch a/d Burg, Galleestraat)

U ziet ook het verschil met afb. 1. De foto's die op de voorkant staan, zijn zeer oud. In het pand waar tot voor kort Horlings optiek was gevestigd, staat nog een oude boerderij, en tussen de bomen langs de Dorpstraat staat het huis van de meester van de Openbare Lagere School, waar nu dus het marktplein is.

Een apart verhaal vormen de zogenaamde fotokaarten (afb. 5). Deze kaarten zijn niet gedrukt d.m.v. lichtdruk of een andere manier, maar vervaardigd met behulp van fotografische techniek. Het verschil is soms moeilijk te zien, maar wel vrij goed te voelen aan het soort papier. Vaak zijn ze ook een beetje mat-glanzend. De oplages van deze fotokaarten waren erg klein. Van 1 of 2, tot maximaal enkel tientallen stuks. Deze aantallen zijn zo klein, omdat de fotograaf ze zelf allemaal met de hand moest afdrukken.

Het zijn dus eigenlijk gewoon foto's voorzien van tekstregels op de achterkant en een plekje voor de postzegel. Soms staat de naam van de fotograaf, of de plek waar de foto gemaakt was, helemaal niet op de kaart. Deze fotokaarten zijn dus vrij zeldzaam en dus vrij kostbaar. Een fotograaf die fotokaarten van Vorden heeft gemaakt was dhr. Hajeck, uit Münster. Hij maakte meestal foto's van industriële onderwerpen. Er zijn twee foto's van hem bekend namelijk: de worstfabriek van Poesse-Bosch, aan de Burg. Galléestraat en de leerlooierij van Albers, aan de Nieuwstad.

Maar hoe komt het nou toch dat er van Vorden zo ontzettend veel prentbriefkaarten in omloop zijn? Als je in Nederland ergens op een prentbriefkaartenbeurs komt, hebben ze 'Vorden' altijd. Dat komt voor een deel omdat Vorden aan het begin van de 20^e eeuw al behoorlijk toeristisch was. En voor een deel komt het door de Decanije. Heel veel mensen zijn daar in het verleden opgenomen geweest. De meesten daarvan stuurden wel eens een kaartje naar huis, of naar familie, vaak voorzien van teksten als: *We hebben fijn gewandeld in de frissche bosschen en ik ben al zes pond aangekomen!*

Ook van de Decanije zelf zijn heel veel verschillende kaarten in omloop. In mijn eigen collectie bevinden zich er bijna veertig verschillende. Wat vooral leuk is dat er ook heel veel interieurkaarten bij zijn.

Tot slot: iemand heeft mij eens gezegd: *van Vorden zijn wel 1000 verschillende prentbriefkaarten!* Nou, 1000 (!?), dat lijkt me wel heel erg veel. Ik denk dat met 750 het einde wel ongeveer in zicht is.

HET GROENE KANAAL

D.W. Borgman

Naar aanleiding van mijn artikel in de Vordense Kronyck van april 2000 over de ruilverkaveling Warnsveld, kreeg ik van dhr. Jan Lamers uit Wichmond een aantal vragen voorgelegd over de aanleg van het Groene Kanaal in het begin van de jaren 1950. Preciese datums over aanleg, uitvoering en oplevering, alsmede cijfers over vergoedingen en kosten kan ik u niet geven; daarvoor moet men de archieven van het Waterschap en de Provinciale Waterstaat raadplegen. Voor artikelen en foto's verwijs ik u naar de redactie-archieven van het toenmalig Zutphens Dagblad, de Graafschapbode en andere kranten. Wat ik u ga vertellen, komt deels uit mijn eigen geheugen en is gebaseerd op wat ik van anderen heb gehoord.

De aanleg van het Groene Kanaal was een tamelijk groot karwei, maar in vergelijking met de drooglegging van de Zuiderzeepolders, een peulenschil. De tijd van schop en kruiwagen lag achter ons. De graafwerkzaamheden gebeurden met draglines en het vervoer van grond met vrachtauto's. Er werkten voor onze begrippen toen al weinig mensen aan en deze waren voor het grootste deel in dienst van aannemersbedrijf Zanen-Verstoep, die het werk klaarde. Een deel van deze werklieden werden ondergebracht in pensions in de omgeving en gingen alleen in de weekeinden naar huis.

De draglines werden voor een deel gehuurd van particulieren die hun eigen machines bestuurden. Deze machinisten waren ergens in kost of hadden hun caravan ergens staan. Machinist Floor was in de kost bij oma Olthof, van Touwerij. Een ander had zijn caravan staan bij Lebbink in Wichmond. Ook café Krijt in Wichmond had van deze kostgangers; hoewel, ik geloof nog niet ten tijde van de aanleg van het Groene Kanaal, maar wel later bij de ruilverkaveling en ook bij de dijkverhoging langs de IJssel. Dat deze mensen niet alleen oog hadden voor hun werk was duidelijk: een van hen nam de dochter van de toenmalige molenaar/kruidenier uit Wichmond als zijn vrouw mee naar het rivierengebied!

Dat werk met die draglines was mooi om te zien. Die losse, zware ijzeren bakken, opgehangen aan een aantal staaldraden aan een lange giek en door een lier in de grond getrokken. Men kon er veel mee, zelfs zware stobben van grote bomen uit de grond graven. Dat er dan wel eens van die bakken stuk gingen was geen wonder, maar daar had smid Besseling uit Vierakker dan weer werk aan. Op zaterdagmorgen waren de machinisten druk met onderhoud. Staaldraden vernieuwen, machines doorsmeren en olie verversen. Het zand voor de dijken kwam voor een deel uit het Kanaal zelf, de rest is aangevoerd.

Het tracé kan men grofweg verdelen in drie gedeelten. Het eerste deel vanaf de Hackforter Beek tot voorbij Kasteel Suideras, was het hoogste gebied en is

gedeeltelijk nog door de grond gegraven. Het middelste en het kortste stuk ligt op de scheiding van een hoge es en de lagere broekgronden. Ook daar kreeg men nogal wat zand van de es. Deze es heette het Hoge Norre (waarschijnlijk afgeleid van de naam van de akkers op het Noorden, hetgeen ik afleid uit wat ik eens op een oude kaart zag).

Het laatste stuk door de Koppelmaten en het Heelerbroek ligt vrijwel op het maaiveld tussen dijken.

De binnenkant van de dijken en de bodem zijn bekleed met klei die van elders werd aangevoerd. Het aantrappen van de dijken en de klei deed men met zware Belgische paarden. De firma Woerts uit Hengelo (Gld.) zorgde daarvoor. Een paar jaar geleden heeft men de hele binnenkant van het Kanaal en de dijken opnieuw met zware klei bekleed. De kwel is hierdoor wel wat minder geworden dan voorheen. Hiervoor heeft men geen paarden meer gebruikt, maar hydraulische kranen. Eén op elke dijk en één op de bodem van het kanaal.

Voor de graafwerkzaamheden bij de aanleg heeft men eerst vijf bruggen gebouwd. Eén in de Beckenstraat, één in de Vierakkersestraatweg, en dan nog drie bruggen voor ontsluiting van percelen die achter het kanaal kwamen te liggen. Van deze laatste drie is er na de ruilverkaveling één buiten gebruik gesteld door betere verkaveling van de percelen. Tevens heeft men bij de bovenloop van het Kanaal een verdeelwerk gebouwd in de Hackforter Beek. Daarnaast dubbele sluisdeuren bij de weg Zutphen-Emmerik en een doorlaat in de IJsseldijk. Eén is een vaste, met de hand bediende deur, de andere een automatische. Deze gaat open of dicht naar gelang de waterstand in IJssel of Kanaal.

De bruggen zijn gebouwd op betonpalen die in de grond zijn geheid en op brughoogte zijn blijven staan. Hierop heeft men een bekisting gemaakt en dwarsbalken gestort. Daarop heeft men het wegdek gestort en later de bekisting weggehaald. Later zijn de dijken en de opritten voor de bruggen gemaakt. Precies zoals men dat nu ook nog doet bij op- en afritten tot viaducten over autosnelwegen. In die tijd hadden de meeste boeren nog paarden, maar de eerste tractoren begonnen te komen. Het was dan wel even wennen om met zware vrachten hooi of koren tegen die opritten naar boven te gaan. Maar ook naar beneden was het opletten.

Bij de bouw van de brug is de Vierakkersestraatweg tijdelijk verlegd naast de brug door het bos. Men reed over ijzeren rijplaten en bij nat weer was het wel een modderboel en kreeg men de schoenen vuil als men naar de kerk ging. Tegenwoordig was zo iets niet meer mogelijk. Nu belt men de politie al als er een kluit op de weg ligt. De enige weg die is vervallen omdat ze door het Kanaal doorneden werd, was het fietspad dat begint bij het voormalige café Java, aan de Vierakkersestraatweg, tegenover het Suideras. Misschien was het vroeger een oud

kerkepad. Dat weggetje loopt tot het voormalig boerderijtje Touwerij, waar vroeger rietdekker en huisslachter Olthof woonde en houdt daar nu op.

Vroeger kon men dan verder over Olthof's kamp, langs de voormalige jachtopzenerwoning van het Suideras. Onder aan de kamp kwam men door een laaggelegen houtsingel, door de schooljongens wel 'het dal van Josafat' genoemd. En tenslotte kwam men weer uit op de Boshuisweg, bij het boerderijtje de Zeiskamp. Het eerste deel van het Kanaal is gegraven door overwegend bosgebied van het landgoed Suideras. Daar zijn nogal wat bomen gekapt. Vooral waar nu de vijver ligt, stonden zware beukenbomen. Het geheel is later weer aangepast en het is tegenwoordig een heel mooi gebied.

Op de scheiding van de es en de broekgronden was een houtsingel en daar stond een aantal populieren.

Door de ruilverkaveling is er later vanaf de bossen van het Suideras, tot bijna aan de weg Zutphen-Emmerik, een nieuwe houtsingel geplant. Ook daar is het veel mooier geworden dan het ooit geweest is. In het laatste gedeelte zijn nogal wat percelen doorsneden en dat gaf tamelijk veel overlast voor de eigenaren. De grondeigenaren kregen een vergoeding voor de grond die ze kwijtraakten. Van omrijshade heb ik in die tijd nooit gehoord.

Een ander zeer schadelijk gevolg was de doorsnijding van de Runneboom's Laak, in het broekgebied. De bovenloop moest toen afwateren naar de Baakse Beek, in de Kempe, maar water loopt niet tegen een heuvel op. Het gevolg was een aantal zeer natte percelen.

Er werd toen, naar goed Nederlands gebruik, een commissie gevormd die daar wat aan moest proberen te doen. Hierin hadden o.a. zitting Jkvr. Van Nispen tot Sevenaer-Jkvr. Ruys de Berenbrouck, van het Suideras, rijkslandbouwvoorlichter Toon Nijenhuis, van het Meckeveld, Derk Heuvelink en Jan Borgman, van 't Spieker (mijn vader). Veel heeft het allemaal niet uitgehaald. De verbetering kwam in de jaren zestig. Toen werd met de ruilverkaveling de ontwatering drastisch verbeterd, drainage aangelegd en de percelen opnieuw ingedeeld.

Ook in die tijd was er wel weerstand tegen aanleg. Dat is iets van toen en nu, en van alle tijden. De grondeigenaren vonden dat het gemaal aan de Z-E weg van de Baakse Beek zwaarder en groter moest, met meer capaciteit om al het water dat werd aangevoerd in de IJssel te malen. Dat vond men echter te duur. Van natuur, milieu en bomen-belangengroepen had men toen nog nooit gehoord! Men moet niet vergeten dat wij nog maar pas de Tweede Wereldoorlog achter de rug hadden, de oorlog in Indonesië pas hadden verloren en Europa met Marchall-hulp weer op de been werd geholpen. Alles was gericht op wederopbouw. De Baakse Overlaat moest worden gedicht in belang van boer en burger.

De kiem van de grote welvaart in Nederland is toen gelegd, met name door de energie en de werkdrift van boeren, burgers en buitelui: *een volk dat leeft, bouwt aan zijn toekomst.*

'N OOIEVAAR

W. Wahl

Ik was vief jaor en ik ston veur 't raam naor onzen buurvrouw te kiek'n, die met 'n schöldook ston te zweien. Ik leepe naor buut'n en zei: *Buurvrouw wat doo'i toch?* En wat zei ze? *Ik jaage 'n ooievaar weg. Den zat bie oelle op 'n schoorsteen en oe mooder wil geen jongens meer.* 'n Volgenden dag, net toen'k an de andere kante van 't huus an't spöl'n ware, stopp'n der een auto. Daor stapp'n onzen dokter uut met een koffertje in de hande. He ging bie 'n buurvrouw naor binnen, maor he had nogal haos. Ikke gauw naor huus um mien moo te vertel'n wa'k e-zeene hadde. Ze leep naor de trappe en luustern. *'t Is t'er,* zei mien moo, *'n buurvrouw hef 'n kleinen. Hoe kan dat noe,* zei ik, *'n ooievaar is völle wieter e-vlaogen! Jao natuurlijk,* zei mien moo, *den hef'um eers bie 'n dokter e-brach! Toen wis ik waor de kinder vandan kwamm'n!*

HET PAND RAADHUISSTRAAT 22 TE VORDEN

L. Schoolderman

Het pand Raadhuisstraat 22 te Vorden heeft de heer A.G. Mellink in 1906 laten bouwen op het naast zijn ouderlijk huis gelegen terrein. Dit pand heeft de bestemming woon- en winkelruimte.

De heer A.G. Mellink, die zich in het textielvak wilde bekwamen, was in dienst geweest van de firma Heering, in Oene. Op 26-jarige leeftijd startte hij samen met zijn zuster H.M. Mellink, een eigen textielzaak in bovengenoemd pand. In die tijd werden de buitenaf wonende klanten per fiets bezocht. De stalen van de gevoerde collectie werden in enkele koffers aan de klanten getoond. De bestellingen werden genoteerd en na enkele dagen afgeleverd. Op die manier ontstond er vaak een hechte band tussen winkelier en klant. Zo'n winkelier was vaak ook de bringer van het 'nieuws' uit het dorp.

De zaak liep goed tot aan de Tweede Wereldoorlog. Het was de bedoeling dat een neef de zaak zou voortzetten. Deze overleed echter op jonge leeftijd. Omdat de heer A.G. Mellink zich te oud voelde om de zaak alleen voort te zetten, werd de winkel na 1945 gesloten.

In 1947 kreeg ik de gelegenheid de zaak alsnog opnieuw te starten. Door verbouwingen in 1953, 1962 en 1964 ontstond een winkelpand dat aan de eisen des



afb. 1: Het pand Raadhuisstraat 22, zoals het er in 1906 – het jaar waarin het gebouwd werd – uitzag. Foto dateert waarschijnlijk uit de jaren '20.

tijds voldeed. Vooral in de herenconfectie werd een uitstekende naam opgebouwd.

In 1975 hebben wij de zaak verkocht aan de heer H. van Lochem. De veranderde bedrijfsvoering van de heer H. van Lochem bleek echter niet aan te slaan en reeds in 1980 werd de zaak geliquideerd. Hierdoor ontstond er een behoefte op het gebied van de herenconfectie, die helaas niet door anderen werd opgevuld en ons inziens nadelige gevolgen had voor de gehele Vordense winkelstand. Het pand werd toen door de heer Reinders van Administratiekantoor Klein Lebbink aangekocht, die een gedeelte ervan verhuurde aan boekhandel Loga. Deze laatste is nu een onderdeel van de Bruna-keten en zoals u weet is hier nu tevens een postagentschap gevestigd.

DE STROOMVOORZIENING TIJDENS DE WINTER 1944-1945

H. Meulenbrugge & J. van den Broek

Over dit onderwerp is al eerder geschreven, onder andere in de Vordense Kronyck van april 1995 en in het boek *VORDEN TIJDENS DE BEZETTING* van Robert Ellenkamp. In het onderstaande is het verhaal nog eens verteld, aangevuld met enkele later verkregen gegevens.

Distributie is een bekend begrip in oorlogstijd en dat was toen ook het geval met de elektriciteit in Vorden. Vooral op het einde van de oorlog was de stroomvoorziening drastisch beperkt en in sommige gevallen zelfs helemaal geblokkeerd. Nood maakt vindingrijk en zo werden allerlei oplossingen gezocht om 's avonds een beetje licht te hebben bij het lezen of stoppen van sokken. Aan alles was gebrek, zodat aan het gebruik van kaarsen niet gedacht hoefde te worden.

In het buitengebied werd nog wel gebruik gemaakt van de 'omloop', als die nog aanwezig was. Dat was een inrichting, gedreven door paardekracht, die vroeger gebruikt werd voor het dorsen van graan en die nu werd ingericht voor het laden van auto-accu's. Ook door middel van de wind werden accu's geladen en zo stroom gemaakt. Verder werden knijpkatten, olielampjes en carbid-lantaarns gebruikt. Een fiets kon worden ingeschakeld door die op blokken te zetten en dan om de beurt te trappen om zo, via de dynamo, stroom op te wekken. Het is zelfs bekend dat een inventieve geest een constructie had bedacht waarbij aan een van de trappers een wandelstok werd vastgemaakt, die dan door op en neer bewegen een dynamo in beweging bracht en zo voldoende stroom leverde om een potje bij te kaarten. Tenslotte wordt de methode nog genoemd waarbij schuine schoepjes aan een fietswiel werden bevestigd. Het wiel werd dan vrij opgesteld in de wind en zo kon via de dynamo een beetje stroom worden geproduceerd.

Maar dat was allemaal behoorlijk behelpen en het was dan ook een hele uitkomst toen in de voormalige leerlooierij van de heren Albers en Vogtländer aan de Nieuwstad een grote generator kon worden geplaatst, die samen met de daar aanwezige stoommachine stroom kon opwekken. Voor de levering van die dynamo zorgde de toenmalige burgemeester Lameris, in samenwerking met de Duitsers die in de dorpsschool en bij café Brandenburg gelegd waren. Een vrachtauto van de Duitsers haalde het apparaat op bij de Heemaf, in Hengelo (O) en de installatie gebeurde door plaatselijke vaklieden, onder andere de heer Oudsen, districts-hoofd van de P.G.E.M., de elektriciën P. Dekker, alsmede J. Bömer en G.W. Wahl, van de firma Ten Have (molenbouwer).

Om in het dorp stroom te kunnen leveren, moest er een kabel gelegd worden van de leerlooierij naar het transformatorhuisje bij de Gems, aan de Zutphenseweg.

Dat gebeurde op een zaterdagmiddag, nadat de dorpsomroeper Hassink hiertoe had opgeroepen. Vrijwilligers waren er bij de vleet en het klusje was snel geklaard. Dat was wel anders dan wanneer er voor de 'Organisation Todt' werd opgeroepen. Dan kwam er geen mens en als men gedwongen werd, werd er behoorlijk gesaboteerd. Voor de heer B.A. Albers leverde de medewerking aan de stroomvoorziening de felbegeerde 'Ausweiss' op. Dit was een voorwaarde geweest bij die medewerking.

De brandstofvoorziening van de stoomketel was nog wel een probleem. Voor het aanmaken van het vuur kon nog wel een klein beetje kolen worden geregeld, maar het echte stoken gebeurde met stobben, die uit het Galgengoor gehaald moesten worden. Die waren daar in voldoende mate aanwezig nadat de bomen voor mijnhout waren gekapt. Na het rooien werden de stobben met paard en wagen naar de leerlooierij vervoerd om daar, door middel van door de stoommachine aangedreven cirkelzagen, tot bruikbare afmetingen te worden verkleind.

Het stoken gebeurde, onder leiding van Willem Kamperman, door Hein Uyterschout, Henk Grotenhuis, Jo Eskes en Wim Wahl. Voor de bewoners van het dorp Vorden was dat 's avonds. Dan mocht tussen 18.00 en 22.00 uur stroom



afb. 1: De Leerlooierij van Albers in haar begindagen. Deze fotokaart dateert waarschijnlijk van omstreeks 1920.

worden afgenomen voor een lampje van 60 watt per huishouden. Velen deden dat door middel van een looplamp, die dan naar verschillende vertrekken kon worden meegenomen. Per gezin mocht maandelijks maximaal 8 kWh worden verbruikt.

Voor de Duitsers was de stroomvoorziening ruimer; ook overdag werd daar stroom geleverd. En enkele dagen per week was er krachtstroom beschikbaar voor de noodzakelijke voorzieningen in het dorp, zoals het maken van klompen, het bakken van brood en niet te vergeten: de gaarkeuken. Een enkeling slaagde er in (en durfde) klandestien stroom af te nemen, een riskante onderneming.

Al met al was er dus een hele organisatie nodig om de zaak, ook gedurende de weekenden, draaiende te houden. Hierbij nog te bedenken dat, gedurende de 'Sperr'-tijd niemand zich zonder 'Ausweiss' op straat mocht begeven. Soms bleven de stokers daarom bovenin de leerlooierij slapen. Dat was niet allemaal vreugde, want het stoken was een vuile aangelegenheid en de wasgelegenheid in de fabriek beperkt. Om over zeep maar helemaal niet te praten. Dat wasprobleem had een (zeer tijdelijke) oplossing voor één van de stokers toen deze eens in de regenton belandde. De sleutel was namelijk vergeten en, na de verdiende nachtrust, werd een uitgang gezocht via de regenpijp, met het genoemde gevolg.

De periode van de stroomvoorziening in de leerlooierij heeft gelukkig niet al te lang geduurd. Nadat de P.G.E.M. de elektriciteitsvoorziening in het dorp weer had overgenomen, heeft de looierij nog jaren gebruik kunnen maken van de dynamo voor, onder andere, de verlichting van het bedrijf. En dat was misschien een kleine genoegdoening voor de hulp die aan de gemeenschap was geboden. Rest nog te vermelden dat bij het drogen van de stobben op de droogzolders van de looierij op 29 juni 1945 brand ontstond, waardoor de fabriek voor een groot deel verwoest werd. Door materiaalgebrek duurde het toen wel even voor alles hersteld was.