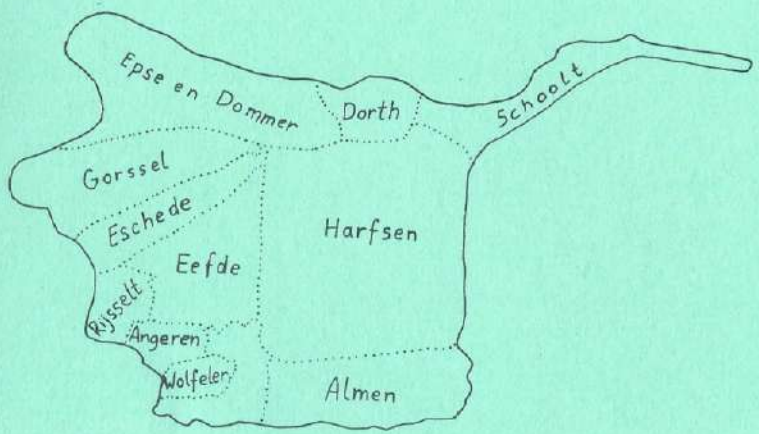
ISSN: 0169-5819

ONS MARKENBOEK

Gorssel, oktober 1986
4e jaargang, no. 4

ONS MARKENBOEK
is een uitgave van de Oudheidkundige Vereniging
De Elf Marken in de gemeente Gorssel.



Deze vereniging werd opgericht op 27 september 1983, en heeft ten doel "de beoefening van de geschiedenis in het algemeen en in het bijzonder die van de gemeente Gorssel, waaronder mede wordt begrepen het grondgebied van de gehele, huidige en vroegere, burgerlijke gemeente Gorssel".

Het bestuur wordt gevormd door de leden:
Voorzitter : H.J. Jansen, Bargeweg 16, Eefde (tel. 05750-40785)
Secretaris : N. van Wijk, Hassinklaan 29, Epse (tel. 05759-1394)
Penningmeester: J. Bakker, Laakweg 6, Almen (tel. 05751-620)
Leden: J.P. Dijksman, Blauwedijk 10, Almen
A. Hoekstra, Pikeursbaan 5, Gorssel
W. v.d. Kamp, Lochemseweg 38, Epse
Mw. J.W. Lubberding-Braakman, Lochemseweg 147, Harfsen
J. Nijenhuis, Zutphenseweg 164, Eefde
J. Pasman, Heideweg 14, Harfsen
A.M. de Ruiter, Joppelaan 14, Gorssel
en als adviseur treedt op de heer
J. Eefting, archivaris gemeentehuis Gorssel.

ONS MARKENBOEK

4e jaargang, no. 4, oktober 1986

INHOUD

	blz.
Mededelingen van het bestuur	2/4
Advertentie in de Deventer Courant	4
Het Twenthe Kanaal 1936 - 1986 door W. v.d. Kamp	5/10
Te voet door de gemeente in 1912 (2)	11/17
Namen van wegen (2)	18/22
Een tochtje naar de eendenkooi in Schoolt door H.J. Jansen	23/27
U vraagt .... door N. van Wijk	28

MEDEDELINGEN VAN HET BESTUUR

Notulen van de jaarvergadering gehouden in "De Roskam" te Gorssel op donderdag 15 mei 1986.

In zijn openingswoord kan de heer H.J. Jansen een honderdtal leden begroeten. Hij richt een speciaal woord van welkom tot de spreker op deze bijeenkomst, de heer H. Piepenbroek uit Wilp.

De notulen der vorige ledenvergadering worden onveranderd vastgesteld. Na het jaarverslag van de secretaris, waaruit blijkt dat het ledental nog steeds stijgt, is het woord aan de penningmeester, de heer J. Bakker. Hij geeft een korte toelichting op de stand van zaken per 31 december 1985. Het kapitaal bedroeg op die datum f. 10.723,34.

De kascommissie, bestaande uit de heren G. Tekelenburg en G.J.H. Nijman bleek alle bescheiden in orde te hebben bevonden en dus werd de penningmeester decharge verleend. Als nieuw lid van de kascommissie werd in de plaats van de heer Nijman, J.W. Boerstoel uit Eefde benoemd. Als lid van de op te richten gemeentelijke monumentencommissie wordt namens De Elf Marken de heer J. Nijenhuis voorgesteld.

Bij de bestuursverkiezing worden de periodiek aftredende leden herbenoemd, terwijl als nieuw bestuurslid (voor Joppe) de heer J.H. Goorman wordt gekozen.

Dit jaar zal de permanente expositie van binnengekomen oude gebruiksvoorwerpen in de bovenzaal van "Ons Huis" te Almen nog niet kunnen worden geopend. Getracht zal worden een commissie van vrijwilligers voor de vele te verrichten werkzaamheden samen te stellen. Leden, die zich hiervoor beschikbaar willen stellen kunnen zich melden.

Ook zal onze vereniging zich in de naaste toekomst presenteren met enige vitrines, in de hal van het verbouwde gemeentehuis.

Het programmaoverzicht voor het seizoen 1986/1987 vermeldt o.a. dia-avonden in Epse, Gorssel, Almen en Harfsen en een filmavond in Eefde. Verder een fietstocht door Harfsen - Dorth - Schoolt en een wandeling door Epse.

Bij de rondvraag informeerde de heer G. Boschloo naar de stand van zaken t.a.v. de Eesterbrinkmolen. Hierover was het bestuur niets bekend.

Na de pauze vertelde de heer J. Seebus iets over de geschiedenis van slot Nijenbeek. Zijn praatje werd verlucht door dia's, gemaakt door de heer Piepenbroek. Deze heer Piepenbroek (terzijde gestaan door zijn echtgenote) vertelde naar aanleiding van een aantal dia's iets over de geschiedenis van de kerk in Wilp en gaf tevens een uitgebreide reportage over de in Wilp en omgeving voorkomende (vaak zeldzame) paddestoelen.

De voorzitter bracht de sprekers dank voor het gebodene.

Op dringend verzoek van onze leden heeft de heer H.J. Jansen toegezegd opnieuw een dia-avond te verzorgen in De Pessink te Epse.
Dit zal plaatsvinden dinsdag 21 oktober 1986. Aanvang 20.00 uur.

Op dinsdag, 18 november 1986, is een dia-/filmavond gepland in zaal Buitenlust te Harfsen.
Deze avond zal verzorgd worden door de heren M.H.M. Volkers van de Oudheidkundige Kring Bathmen en de heer H.J. Jansen.
De marken Dorth en Schoolt zullen speciale aandacht krijgen.
Aanvang: 20.00 uur

Uit de DEVENTER COURANT

februari 1844

Eigenaren zijn voornemens, ten overstaan van den Griffier van het Kantongeregt te *Zutphen*, op Woensdag den 14 Februarij aanstaande, op het Erve *Kleinnulent* in *Epse*, in het openbaar ERFHUISWIJZE te VERKOOPEN:
Ongeveer 20 stuks KOEBEESTEN, waatonder VETTE, DRAGTIGE, MELKENDE en GUSTE; twee zeer goede PAARDEN, verscheidene VIMMEN ROGGE, eenige DUIZENDE PONDEN HOOI en STROO, allerlei soort van BOUWMANSGEREEDSCHAPPEN; als WAGENS, KARREN, PLOEG, EGGEN, PAARDEGETUIGEN enz. Voorts allerhande soort van HUISRAAD, alsmede eenige Perceelen BRANDHOUT, en belgeen verder zal worden te voorschijn gebragt.

HET TWENTHE KANAAL 1936 - 1986

W. van de Kamp

Al in 1907 sprak men over de aanleg van kanalen in Twenthe en in de loop der volgende jaren zijn verschillende plannen op tafel geweest. In eerste instantie bedoeld om het expanderende industriegebied Twenthe te ontsluiten en te verbinden met de grotere bestaande vaarwegen. We hebben dan niet alleen het oog op "ons" Twenthe-kanaal, maar we bedoelen verschillende kanalen in Twenthe zelf, die de steden onderling zouden moeten verbinden, mogelijk zelfs tot over de Duitse grens. Zelfs dacht men in 1940 even over het onzalige idee om de prachtig meanderende rivier de IJssel te kanaliseren. Gelukkig is dat idee niet ten uitvoer gebracht.

De sterk groeiende textielindustrie vroeg om betere en goedkopere aan- en afvoerwegen voor haar producten, brandstof (kolen) en verder ook de diverse toeleveringsbedrijven en andere industrieën.

De landbouw-sector groeide eveneens sterk en ook hierdoor kwam vraag naar grootschalig goedkoop vervoer. De vele producten moesten o.a. naar het westen van Nederland worden afgevoerd, terwijl de kunstmest in de richting van Twenthe moest worden gebracht.

Uiteraard waren de pas opgerichte spoorwegmaatschappijen geen voorstanders van de nieuwe kanalen, zij zagen hun toekomstige belangen geschaad.

Echter de vraag naar goedkoop en grootschalig vervoer was zo groot, dat ook politiek Den Haag zich met de kwestie ging bezig houden. Verschillende plannen passeerden de revue, gelanceerd door belanghebbende steden en/of gezamenlijke industrieën of andere groepen.

Uiteindelijk stelde minister Ir. C. Lely in 1914 een zg. Staatscommissie in die bestond uit afgevaardigden van de Kamers van Koophandel te Enschede, Hengelo, Oldenzaal en Almelo alsmede een zevental Rijkswaterstaat-ingenieurs. Deze commissie moest de bestaande plannen bestuderen en tot een advies komen.

Het geheel bestudeerd hebbend adviseerde men tenslotte tot de aanleg van een kanalenstelsel door Twenthe. Dit bracht voor- en tegenstanders op de barricaden. Duidelijk was ook dat de gehele waterhuishouding in het geding was en bij de plannen moest worden begrepen.

De diverse grondeigenaren begonnen tevens hun hartig woordje mee te spreken, terwijl ten leste ook nog andere steden, als bijvoorbeeld Apeldoorn, een bijdrage in de discussie leverden en hun verlanglijstje indienden.

Het commissie-advies werd in 1918 in de Tweede Kamer besproken en men achtte het plan te eenzijdig in het voordeel van Twenthe. Bovendien was men bang dat het plan ook financieel onhaalbaar zou blijken te zijn.

Intussen waren er nieuwe verkiezingen geweest en minister Lely had plaatsgemaakt voor minister A.A.H.W. König. Die nam het plan van zijn voorganger over en steunde het, zij het dat hij een wijziging in het tracé aanbracht: nl. de aanleg van een kanaal bij Zutphen/Almen als verbinding met het kanaal dat van Twenthe naar de Rijn zou lopen.

Zutphen was als grote belanghebber blij met dit voorstel, hoewel men toch ook wel schrok van de prijs, die men hiervoor moest betalen.

Felle debatten volgden en nog verschillende varianten gingen over tafel, waarbij ook echt politiek gekrakeel plaats vond.

Tenslotte werd op 4 november 1919 een

Wet ter aanleg van scheepvaartkanalen van Twenthe naar de Bovenrijn met een verbinding naar de IJssel bij Zutphen aangenomen.

Europa viel echter in die periode (na de Eerste Wereldoorlog) in een grote crisis, de munteenheden van Duitsland en Frankrijk kelderden. In Nederland bezuinigde men meer en meer en de uitvoer van de plannen stagneerde daardoor.

In 1924 kwam Amerika de Duitsers financieel te hulp, de mark werd gesaneerd en de economische situatie in Europa en Nederland werd weer stabieler. Vanaf 1925 werd daarom het plan van de Twenthe kanalen weer tevoorschijn gehaald, aanvullende onderzoeken werden gedaan en er werd ook zelfs gedemonstreerd. Toch bestond er bij velen nog steeds een aarzeling over de wenselijkheid van de aanleg en de financiële investering. Konden de trein en het wegtransport niet in de behoefte voorzien?

Minister van der Vegte zette echter door en kondigde in maart 1928 aan dat met grondverwerving zou worden begonnen. Op 21 juli 1928 werd de Onteigeningswet in het Staatsblad gepubliceerd. Met alle betreffende grondeigenaren en andere belanghebbenden werd een regeling getroffen. Ik noem hier bijvoorbeeld uit onze gemeente G.H. de Marès Oyens van Huize De Dam in Eefde, molenaar Bast en zijn familie. In totaal waren in Eefde 86 personen/instellingen bij deze onteigening betrokken. Van hen moesten in 19 gevallen zelfs de mensen hun huis verlaten, onder wie de eerder genoemde molenaar Bast, zijn collega Lok, touwslager Gerrit Steenbergen en de broers Gigengack. Andere personen die land moesten inleveren waren o.a. de families Wunderink, Zwavink, Aalderink, Enserink, Eggink, Ter Meulen en Menkveld.

Ook in Almen sneed het toekomstige kanaal door de landerijen. Daar waren 58

personen en/of instellingen betrokken bij de onteigening, onder wie het P.W. Jansenziekenhuis en de landbouwers Harmsen, Aalderink, Heyink, Ruiterkamp, Ten Have en Jansen.

Het was in vele gevallen toch een trieste zaak dat de betrokkenen soms hun huis en haard moesten verlaten. De mensen voelden zich verbonden met huis en grond en om dan "zomaar" te vertrekken, ja dat liet toch diepe sporen na.

Onder leiding van hoofdingenieur Dr. Ir. Ludolph Reinier Wentholt pakte Rijkswaterstaat de zaak verder aan en werd tot aanleg van het kanaal overgegaan. Hierbij ging men zeer serieus te werk, alle risico's vermijdend. Eerst werd daarom nog een proefstuk aangelegd bij Almen, lengte 220 meter. Op 17 februari 1930 vond de eerste aanbesteding plaats en de laagste inschrijver, Prins van Wijngaarden uit Velp, werd het werk gegund. Op 12 maart 1930 werd met de echte werkzaamheden begonnen, een gigantisch karwei: 54 km. kanaal tot Enschede, tientallen bruggen, drie sluizen, diverse duikers, stuwen en havens. Bij de volgende aanbesteding werd K.G. Bleeker uit Arnhem ingeschakeld voor o.a. de aanleg van spoor- en trambanen, waarbij ook ernstig rekening moest worden gehouden met het maximum stijgingspercentage voor de tram en de trein. De bruggen mochten dus niet te hoog worden, dan moest het kanaal maar wat dieper. Kort op elkaar volgden nu een reeks van nieuwe aanbestedingen en gunningen. Het werk werd voortvarend aangepakt, ondanks bijvoorbeeld problemen met de in dit gebied lopende riviertjes en beken en dus met waterhuishouding in het algemeen. Bij Eefde werd een grote sluis gebouwd van 140 m lengte en 12 m breedte. Afhankelijk van de waterstand op de IJssel heeft de sluis een

verval van 2 tot 8 meter. Het gigantische sluiswerk werd op 1 juli 1933 geopend en na een half jaar kon men reeds tot Lochem varen. Voorjaar 1934 werd het gedeelte Lochem - Markelo opengesteld, in april 1935 kon Goor worden bereikt en per 19 augustus 1935 zelfs Hengelo. Op 6 mei 1936 konden de schepen het gehele traject Zutphen - Enschede bevaren en de officiele opening vond plaats op 26 augustus 1936, verricht door koningin Wilhelmina.

Dus thans kan het kanaal als 50-jarige worden beschouwd en is het niet meer weg te denken uit ons gebied.

De Wet 1919 is overigens niet volledig uitgevoerd, want de verbinding Twenthe-Rijn is er niet gekomen.

Hoewel dus bedoeld voor de beroepsvaart ontdekten ook de watersportliefhebbers al snel de voordelen van het kanaal, er werd gezwommen, geroeid, met de kano gevaren etc. Jachthavens werden later gebouwd en ook speciale vissteigers.

In verband met de klachten over aantasting van het milieu werd veel gedaan om het kanaal zoveel als mogelijk in te passen in de omgeving. Beplantingen en wegen werden aangelegd. Een "natuurlijke" overgang van het kanaal in het landschap werd tot stand gebracht. Bij Almen werd de eerste losplaats aangelegd en conform een contract met de Gemeente Gorssel kwam de exploitatie in handen van de Coöp. Landbouwvereniging "Almen-Harfsen". Deze bouwde vervolgens silo's en opslagplaatsen, doch door concentratie van de diverse in de regio opererende landbouworganisaties werd het complex enige jaren geleden overbodig en zelfs in 1983/1984 afgebroken. Het café "De Aanleg" is gebleven en bloeit voort.

In de Tweede Wereldoorlog werd het

kanaal over en weer als verdedigingslinie gebruikt. Bij de laatste gevechten in 1945 tussen oprukkende Canadezen en verdedigende Duitse troepen werd veel schade aan stoffering (bruggen e.d.) veroorzaakt. In een vorig Markenboek is reeds beschreven hoezeer de oorlogshandelingen een verwoestende uitwerking hebben gehad op aanliggende boerderijen. Het aangrenzende Oud-Harfsen is zelfs nagenoeg verdwenen.

Na de oorlog werden de bruggen hersteld en bijvoorbeeld de brug bij de Ehze werd op 25 september 1947 door burgemeester Mr. J.O. Thate feestelijk heropend. Het scheepvaartverkeer kwam weer op gang, de industrialisering van het achterliggende land nam toe, alom bedrijvigheid.

In 1980 passeerden 15.696 schepen de sluis bij Eefde. Het belang en het nut van het kanaal zijn duidelijk. De verbindingen tussen schepen en wal (sluismeesters) werden geperfectionneerd, o.a. door het gebruik van de marifoon. De rol van het kanaal blijft belangrijk voor transport, waterhuishouding en recreatie.

Ook een schippersblokkade in juli 1981 leverde een imposant aantal schepen op bij de Eefdese sluis. Met of zonder blokkade, er heerst bedrijvigheid. In zomer en winter kunt u aan de boorden van het kanaal altijd wel wandelaars en fietsers aantreffen, genietend van de schittering van en het bijna altijd in beweging zijnde water.

50 Jaar Twenthe Kanaal heeft ons nog niet op dit kanaal doen afzien.

Twenthe Kanaal: Van Harte Proficiat !!!

Bronnen

1. Vijftig eeuwen volk langs de IJssel, door Willy H. Heitling en Leo Lensen ISBN 90 6255 060 6, Uitg. Terra Zutphen
2. De Twenthe-kanalen, door Willy H. Heitling en Leo Lensen ISBN 90 6255 186 6 Uitg. Terra Zutphen

TE VOET DOOR DE GEMEENTE IN 1912 (2)

Geen enkel bezoeker dezer schoone streek zal verzuimen een bezoek te brengen aan het fraaie kasteel "De Voorst", gelegen aan het eind der heerlijke Voorsterallee, die met de bekende Middachterallee bijna kan wedijveren. Met zijn breede, diepe grachten, waaruit zwaar muurwerk oprijst, hooge poort en groot voorplein, kolossale vleugels met kolonnades, ligt het schilderachtig tusschen het hooge geboomte. Opgetrokken in een stijl, die onmiddellijk aan dien van Het Loo bij Apeldoorn doet denken, verwondert het ons niet, dat dezelfde bouwmeester beide meesterwerken schiep, n.l. Daniel Marot, in den tijd van den Stadhouder, Koning Willem III, zeer bekend en hooggeroemd. Het monumentale gebouw dateert uit het laatst der 17e eeuw. Vóór 1688, het jaar, waarin naar een ontwerp van genoemden Marot, op last van den Koning-Stadhouder en ten behoeve van diens gunsteling Arnold Joost van Keppel, Graaf van Albemarle, met den bouw werd aangevangen, lag er de havezate "De Vorste", ook wel "Ter Voirst" geheeten, die reeds uit het begin der 14e eeuw dateerde en waarop ook een geslacht van dien naam woonde. 't Was een niet groot, maar sterk gebouw, met grachten omgeven en van een verschansten toren voorzien.

We vinden het eerst melding gemaakt van Nicolaas de Vorste in 1190. Hij was o.a. getuige, dat Graaf Otto bij brief van dat jaar aan Zutphen de vrijheid en stadsrechten verleent.

De laatste mannelijke bezitter was uit dat geslacht Heer Evert. Door huwelijk met diens dochter Alyt kwam in 1566 het goed aan Derk van Keppel, één der voorouders van bovengenoemden Arnold Joost.

Deze wordt met recht de gunsteling van Willem III genoemd, want niet alleen werd hem het kasteel "De Voorst", welks bouw bijna 10 jaar geduurd en 42 ton gouds gekost heeft, door zijn koninklijken meester opgedragen, maar bovendien werden hem verschillende andere hooge onderscheidingen verleend. Zoo werd hij o.a. benoemd tot Ridder van den Kouseband en verheven tot Baron van Ashford van Ashford en Graaf van Albemarle.
Om de bezitting van "De Voorst" uit te breiden, voegde Willem III in 1697 "Het Velde" en "Den Dam" er aan toe en werd het geheel door de Staten van Gelderland in 1700 tot een hooge heerlijkheid verheven.

Slechts korten tijd is dat recht aan De Voorst verbonden geweest. Reeds in 1705 werd het weer opgeheven tot niet geringe blijdschap van Zutphen, dat niet gesticht was over eene hooge heerlijkheid onder den rook der stad. Kort na den dood van Willem III, terwijl Albemarle voor 's lands dienst afwezig was, hadden zij reeds de scheidspalen van het rechtsgebied uit den grond getrokken, zelfs de bruggen, verschillende fonteinen en waterwerken vernield.

De Berkel, in 1697 ten behoeve der waterwerken verlegd, werd door de omwonende landlieden weer vergraven, zoodat dit riviertje hunne molens weer kon drijven, doch de groote fontein niet voldoende water meer kon betrekken.

De eerste tijd van verval van De Voorst was hiermede aangebroken. Tot 1759 bleef het kasteel aan De Keppels, in welk jaar het verkocht werd aan Graaf van Lijnden. Bij voortdurende wisseling van bezitters, werd in 1846 eigenaar de heer G.B.F. Hesselink. Was met het vertrek der Keppels de glorie van de Voorst reeds gedeeltelijk verbleekt, de heer Hesselink deed het oude bouwwerk veel van zijn schoonheid verliezen. Verschillende kostbaarheden werden uit winstbejag verkocht en ook de vleugels en kolonnades werden weggebroken. Gelukkig kwam De Voorst spoedig in betere handen, anders had misschien het geheele kasteel het lot moeten deelen van zooveel historische bouwwerken. Vier jaar later, in 1850, werd eigenaar de heer Stuyvesant Kiere, die, evenals de opvolgende bezitters Jhr. van Nispen en de heer H.G.J. Völcker van Soelen, het niet alleen voor verdere slooping bewaarde, maar alles zooveel mogelijk restaureerde.

Bij erfopvolging werd in 1908 de zoon van laatstgenoemde, de heer Ed. Völcker, eigenaar, die geene kosten en moeite heeft ontzien om de Voorst zoowel uit- als inwendig weer als een vorstelijk landhuis in te richten.

Reeds spoedig nadat De Voorst in zijn bezit was gekomen werd een aanvang gemaakt met de tuinen ter weerszijden van het hoofdgebouw, naar een ontwerp van den tuinarchitect Springer, weer in Le Notre-stijl aan te leggen en het park te verfraaien. Eenigen tijd later werd den architect Van Nieukerken opdracht gegeven een plan te ontwerpen van eene grondige restauratie van het kasteel. Naar oude afbeeldingen werd het ontwerp met bekwamen

spoed gereed gemaakt, zoodat reeds in Augustus 1909 met het kolossale werk kon worden begonnen. Links van het kasteel is een vleugelgebouw verrezen, dat weer, evenals het vleugelgebouw ter rechterzijde (indertijd door den vader van den heer Völcker gesticht en voor oranjerie ingericht) door kolonnades van Gildehauser zandsteen met het kasteel is verbonden. Op het kasteel is o.a. weer aangebracht de in 1846 met de vleugels en kolonnades weggebroken balustrade. Op de bassecour, die haren vroegeren vorm geheel heeft herkregen, vindt men zware gesmeed ijzeren en rijk vergulde hekken, die toegang verleenen tot de genoemde tuinen. De hekken verbinden de frontgevels der vleugelgebouwen met den grachtmuur, waarlangs weer een fraaie balustrade loopt tot aan den hoofdingang over de brug. Een en ander sluit zich geheel aan bij den stijl van 't kasteel, waarvan door zijn trotschen bouw, zuiver harmonische indeeling, rijke inrichting, en prachtige omgeving, steeds zoo'n machtige bekoring uitgaat.

Eene andere aangename wandeling is die naar het meer nabijgelegen goed "Den Dam". Ook dit was indertijd eene havezate en bestond reeds in 't begin der 15e eeuw. Vanaf 1403 behoorde het bijna 2½ eeuw aan de machtige Van der Capellens, welk geslacht het van 1744 tot het begin der 19e eeuw weder in eigendom had. Een gevelsteen in het tegenwoordige huis met de wapens van v.d. Capellen en Ripperda en het jaartal 1590, herinnert nog aan de vroegere havezate.

Evenals "Den Dam", heeft van "De Voorst" ook eenige jaren deel uitgemaakt "de Boedelhof". Ook hier zetelden de machtige v.d. Capellens. Van 1378 tot 1600 aan het

geslacht Yseren behoorende, kwam het huis in laatstgenoemd jaar in eigendom van Gerlach van der Capellen, in wiens geslacht het bleef tot 1821, het jaar waarin het bijna geheel is afgebroken. Het overgebleven gedeelte, in welks zijgevel nog het wapen van v.d. Capellen voorkomt, was voorheen de oranjerie. Bij zijn beleg voor Zutphen in Juni 1672, had de Hertog van Orleans, broeder van Lodewijk XIV, zijn hoofdkwartier op den Boedelhof en werd aldaar de capitulatie omtrent de overgave der stad gesloten en geteekend.

Bij den aanblik van zooveel oude muren komen ons onwillekeurig de woorden van Ten Kate te binnen:

'k Gedenk de tijden van 't verleen,
Toen hier ook lust en liefde gloeide,
Toen door deze aderen van steen
De volle stroom des levens vloeide.

Wel is de afstand wat groot, maar voor hem die De Voorst bezocht heeft, loont het zeer de moeite langs de Wilhelminaschool den grintweg, welke evenwijdig met den spoorlijn Zutphen-Laren loopt, te volgen tot waar deze genoemden spoorweg bij het station Laren kruist. Hier vinden we n.l. weder een om zijn ouderdom en schoonheid bekend landgoed n.l. De Ehze. In Craandijk "Wandelingen door Nederland" lezen we: "De havezathe De Ehze is nauw verwant aan het beroemde geslacht der Heeckerens, al was het ook niet, zooals vroeger algemeen geloofd werd, hun stamslot. De oorsprong der Heeckerens is bij Emmerik te zoeken, waar vroeger de zeer aanzienlijke nu vergeten heerlijkheid Hekeren lag. Op de Ehze woonde omstreeks 1350 Frederik van Heeckeren die in 1357 stierf. Hij wordt beurtelings Van Hekeren

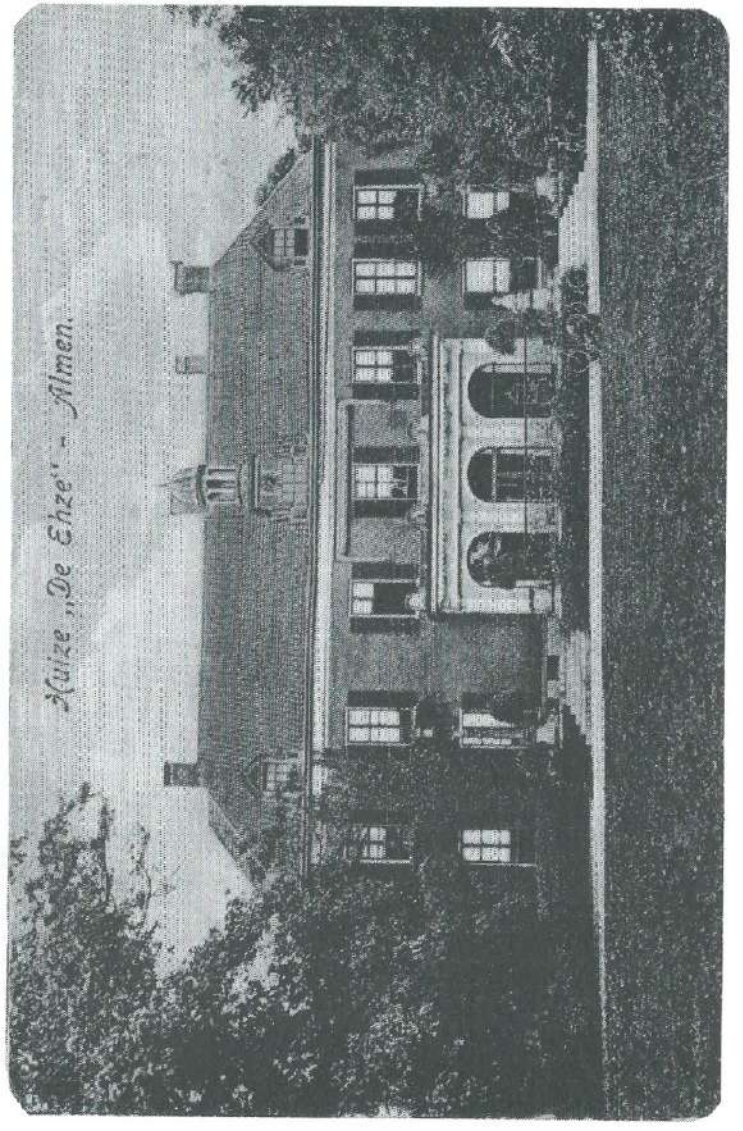
of Van der Ese genoemd, die zijn naam verbond aan een der partijen in Gelderland. Tot 1512 bleef het goed aan de Heeckerens, toen ging het aan Reyner van Coevorden over, zusterszoon van Henrik van der Eese van Gramsbergen en van Agnes, vrouw van Vincentius van Buren, beiden kinderloos gestorven.

Sedert 1566 behoorde het aan de baronnen van Lintelo. Omstreeks 1610 werd er een prachtig huis gebouwd: "een wonder van 't Graefschap ende wegens zyne weytsheyd meer gelykende op een vorstelijke dan op een edelmans woningh".

Het tegenwoordige nog altijd groote huis is niet meer dan de linkervleugel van 't groote gebouw. Na den dood van Carel van Lintelo in 1736 kwam de Ehze achtereenvolgens aan zijne dochters, waarvan de eene met Van Ripperda, heer van Vorden, de andere met Van Pallandt van Keppel gehuwd was. De zoon van den laatste verkocht het goed en toen kwam voor de Ehze een droevige tijd. 't Kwam in handen van baron Van Knuth, die de schoonste landerijen en hofsteden verkocht en wiens schoonzoon, een timmerman uit Zutphen, het prachtige huis op een vleugel na, sloopte.

Wat overbleef, kocht Baron van Zuylen van Nijevelt, wiens kinderen het goed verdeelden. Het huis kwam aanvankelijk aan Mr. J.P.P. van Zuylen wiens zwager, baron van Wassenaer, het overnam.

Thans wordt het bewoond door Mevrouw Janssen.



Maar elf jaar, van 1906 tot 1917, zagen de voorbijgangers dit landhuis. Het tegenwoordige dateert uit 1918.

NAMEN VAN WEGEN (2)

In ons vorig nummer hebben wij getracht een toelichting te geven op de namen van een tweetal wegen in onze gemeente. Hierbij hadden we in ons achterhoofd er een korte vervolgserie van te maken, maar of dat direkt mogelijk zou zijn wisten we toen nog niet. Dat weten we nu wel, vandaar het nummertje 2 achter de aanhef. Er komen nog meer.

De heer Henk Rol heeft op ons vorig artikel gereageerd en, voor wij met nieuwe wegennamen beginnen, volgt hier zijn reaktie met daarop een kort commentaar onzerzijds.

"Blauwedijk
Mijn bewondering voor de fabelachtige kennis, die onze voorzitter van deze streek heeft, is groot, maar bij zijn verklaring van de naam Blauwedijk heeft hij zich, denk ik, toch wat te veel laten leiden door zijn romantische gevoelens. Het woord blauw werd heel vroeger niet alleen als een kleuraanduiding gebruikt; het stond ook voor iets, dat zich misschien het best laat omschrijven als "scherts","grap(pig)" of "schijn". Er is nog wel wat van dat kleurloze blauw in de Nederlandse taal bewaard gebleven: een blauwe maandag, een zaak blauw blauw laten, een blauwtje lopen (de heer Jansen zat dus toch nog op het goede spoor!). Een dijk was en is een door mensenhand opgeworpen waterkering. Een blauwe dijk zal - in modern Nederlands vertaald - dus een "nep-dijk" zijn geweest. Het kan oorspronkelijk een plooi in het landschap zijn geweest, die er uitzag als een dijk, maar geen waterkerende funktie had. Een andere mogelijkheid is een waterkering, die toevallig op de juiste plaats lag, maar bij

mensenheugenis door niemand was aangelegd!

Zeedijk
De Duitsers hebben de voor ons vervelende gewoonte om "See" te zeggen tegen een "meer" van ons en "Meer" als wij een "zee" bedoelen. Maar ... consequent zijn zij niet: zij spreken van de Nord- en de Ostsee en een Duitse zeeman is gewoon een "Seemann" en geen "Meermann". Een ander voorbeeld: aan de Bodensee bezocht ik wat jaren geleden het aardige stadje Meersburg. Ik herinner me toen lichtelijk verbaasd te zijn geweest, omdat dat plaatsje geen "Seeburg" heette. Hier, in het land van de Saksen, zal met de Zeedijk wel iets dergelijks gebeurd zijn. Meer een taalkundig probleem dus dan een historisch! "

Wij zijn de heer Rol bijzonder erkentelijk voor zijn reaktie, waar we het volgende bij aantekenen:

Een dijk behoeft niet altijd een door mensenhand ontworpen waterkering te zijn. In onze gemeente en vermoedelijk ook verder in de Achterhoek, wordt het woord dijk eveneens gebruikt in de betekenis van "weg", zonder dat er sprake is van een verhoging of een waterkering. Het tweede gedeelte van de Veldhofstraat (vanaf ongeveer de spoorbaan tot de Zessprong) werd vroeger door de boeren Langedijk genoemd. Evenals de Deventerdijk en de Elzerdijk waren dit wegen die gewoon door de bossen liepen, zonder dat er van een verhoging ten opzichte van de omgeving sprake is. Met de Jodendijk is dit ook het geval.

Dat de Blauwedijk een plooi in het landschap is geweest, is aannemelijk. Aan de ene zijde was er een eendenkolk en ook nu nog is een zeker hoogteverschil in de omgeving te zien.

In elk geval was het in de twintiger jaren een bospaadje, waar jongelui elkaar troffen.

Zijn er nog Almenaren die ons iets over de blauwheid van deze dijk kunnen mededelen?

Wat de Zeedijk betreft: de grens van de Harfsense Enk was bij de Zeedijk en tot zover liep het broekland vaak onder. Men kan aan het Duitse "See" voor een meer denken, maar voor zover ons bekend treffen we dat ook elders in de Achterhoek niet aan. Wel wordt bij het aanschouwen van een grote oppervlakte water gezegd: "Er is een zee van water".

Wij gaan verder met een paar andere namen van wegen:

Jufferdijk

Deze weg vindt men tussen de Kasteelweg (bij huize Dorth) en de Reeverweg (bij Harfsen). Het gedeelte van de Kasteelweg tot de Lochemseweg is verhard, het tweede gedeelte is nog een zandweg.

Volgens overlevering kwamen over deze weg in vroeger jaren veelvuldig de "Joffers" of "Jofferen" van Huize Dorth, wanneer ze zich in zuidelijke richting begaven. Niet uitgesloten moet worden dat ze naar de kapel in Harfsen gingen, maar zekerheid hierover is er niet.

Hoewel Huize Dorth wel meer toegangen zal hebben gehad, ligt op het ogenblik de toegang tot het terrein en het huis precies tegenover het begin van de Jufferdijk.

Jodendijk

De Jodendijk is een verbinding tussen de Zutphenseweg en de Quatre Brasweg. Als verklaring van de naam het volgend verhaal.

In vroeger jaren woonden in Zutphen veel joodse veehandelaren die daags voor de veemarkt door de omgeving trokken om bij de boeren vee te kopen. Ze kwamen uiteraard ook in onze gemeente en vooral in het gebied van de Eesterbrink, ten westen van de Zutphenseweg. Dit gebied werd o.a. bereikt door een bosweg (nu Jodendijk genaamd).

Wanneer een koopman het in de loop van de morgen met een boer niet eens kon worden over een koopsom vertrok hij, na een laatste, volgens hem uiterst mogelijk, bod gedaan te hebben. De boer hoopte echter dat een andere koopman nog wel meer zou geven en hield voet bij stuk.

In de middagtijd kwamen de verschillende kooplieden echter samen in het bos langs het pad dat naar de Eesterbrink voerde voor uitwisseling van gegevens. Men wist dan van sommige boeren, dat deze toch wel graag verkochten en een tweede koopman ging dan 's middags er opaf om te onderhandelen. Zijn bod bleef dan echter altijd onder het hoogste bod van zijn voorganger. Ging de boer er op in, dan was er een koop gesloten, maar veelal zal dat niet het geval zijn geweest. Dat werd weer doorgebriefd en 's avonds verscheen de eerste koopman nogmaals om te informeren of de boer zich bedacht had en alsnog op zijn bod wenste in te gaan. Hetgeen nog wel eens het geval moet zijn geweest.

Dit lijkt misschien een uit de duim gezogen verhaal, maar zo heeft zich dat indertijd werkelijk afgespeeld. De boeren wisten ook van de samenkomsten der joodse kooplieden en de weg waarop of waaraan dit gebeurde, kreeg daardoor in de volksmond de naam Jodendijk. Later kreeg deze naam een officiële status. De naam "dijk" is ook hier in de betekenis van "weg" en niet van die van een opgeworpen weg met als doel een waterkering.

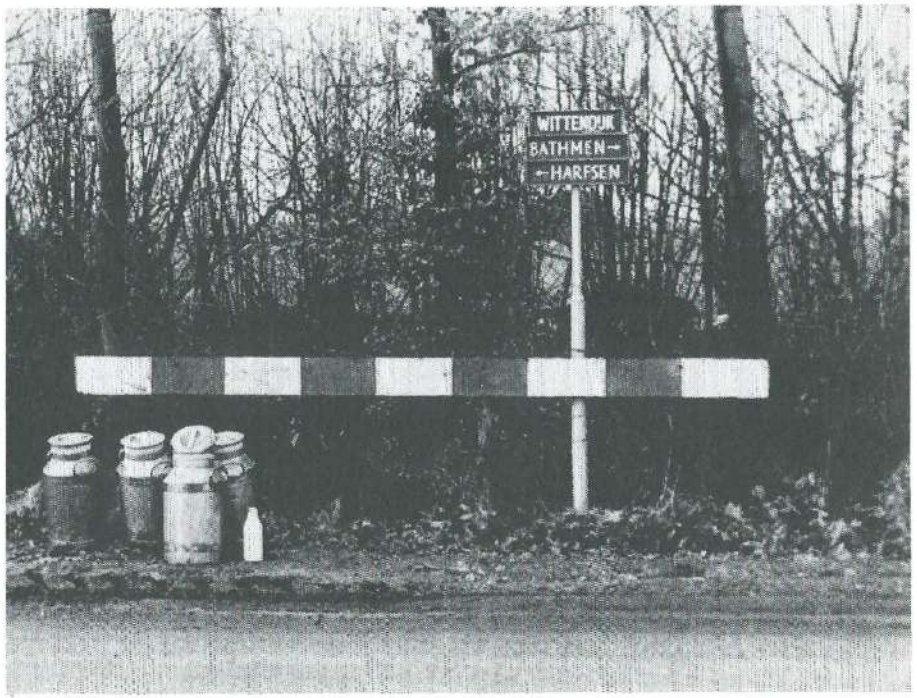
Kooidijk

De Kooidijk verbindt de Wittendijk met de Wippertdijk. De naam is ontleend aan de eendenkooi, waarover in dit nummer een apart artikel is opgenomen. Opmerkelijk is wel dat de eendenkooi niet aan de Kooidijk ligt, maar dicht er bij aan de Wippertdijk.

Kletterstraat, Wittendijk

Wie kan ons inlichten over de herkomst van deze namen? Heeft de Kletterstraat iets te maken met gekletter van wagens, met cafétjes, vroeger aan deze Hanzeweg gelegen, of met klitten (distels) of clisse, clesse (middelnederlands voor klei)?
En wat was wit in de buurt van de Wittendijk? Of woonde hier een familie De Wit?

Graag informatie bij één van de redactieleden.



EEN TOCHTJE NAAR DE EENDENKOOI IN SCHOOLT

H.J. Jansen

Jaren geleden zag ik voor het eerst de eendenkooi. Alle wegen in Schoolt waren nog zandwegen en het was nog voor de Tweede Wereldoorlog. Ik was op zoek naar Jan Willem Heuvel, de veldwachter van Harfsen, die op de secretarie van de gemeente gekscherend "de Vader des Vaderlands" werd genoemd. Het was een oude rot in het vak en had zijn sporen verdiend bij de politie te Arnhem. Hij kende mij goed en ik wist, dat hij familie was van de bekende Hendrik Willem Heuvel uit Oolde, de schrijver van Oud-Achterhoeksch Boerenleven.

Ook onze veldwachter was een echte Achterhoeker en als hij maar even kans zag, verdween hij in een van de vele zandwegen in zijn gebied, rijdend op zijn klein Sparta motortje. Zo had hij mij eens verteld, dat hij graag zijn vrije uren doorbracht in de voormalige eendenkooi. Toen ik bij zijn vrouw had geinformeerd waar hij kon wezen, had zij mij gezegd dat hij naar de Wippert wou, maar niet precies gezegd had waar hij heen ging. Toen dacht ik opeens aan de eendenkooi en besloot maar eens op onderzoek uit te gaan. Ik stapte op de fiets en reed richting Schoolt. Het was mooi weer en de meeste zandwegen waren goed berijdbaar. Er waren toen nog afzonderlijke rijwielpaden langs de zandwegen en deze waren gescheiden door paaltjes, posten of zandhopen. Deze zandhopen werden opgebouwd uit afgestoken plaggen langs het fietspad en moesten voorkomen dat de wagens en het vee op de fietspaden kwamen. Zo was er een behoorlijke afscheiding van de karresporen mogelijk. Maar

in de winter bij slecht weer, sneeuw en opdooi, gingen de meeste fietspaden eraan en werden alle zandwegen moeilijk per fiets begaanbaar. Maar genoeg hierover. Voorbij de Hietkamp, een oude herberg uit vervlogen tijden, ging ik de Hietkamps brug over en volgde de meest rechtse weg langs de gemeentegrens met Laren op zoek naar de eendenkooi. Na het nog eens gevraagd te hebben, kwam ik bij het doel van mijn tocht aan. Toen ik voorzichtig het kooiterrein betrad, zag ik onder een prachtige zeeden het bekende motortje staan, maar zonder berijder. Het was niet erg warm meer, zodat de berijder al enige tijd hier moest vertoeven. Eindelijk, achter de wal van de vroegere eendenvijver, zag ik iets dat op een rustende veldwachter leek. De uniformpet met het gemeentewapen lag op zijn gezicht ter bescherming voor de al te felle zonnestralen. Op het zachte ritme van de ademhaling ging de pet op en neer als een bootje op de rustige baren. Door mijn al te grote ijver om zonder lawaai bij hem te komen, zag ik een dode tak over het hoofd, die verscholen lag in het lange gras. Er volgde een hevig gekraak en twee eenden vlogen kwakend uit de vijver omhoog en door dit tumult werd onze veldwachter wakker, keek mij met knipperende ogen aan en zei: "Oh, bun ie dat, jao ik bun er vanach nog uut ewes en noe haal ik effen de scha in". Ik ging naast hem zitten en hij begon te vertellen over dit mooie stukje natuur. "'t Is haast het mooiste stukje dat ik ken in mijn gebied", zei hij, "maar als eendenkooi is het allang niet meer in gebruik . Het schijnt in de vorige eeuw steeds meer achteruit gegaan te zijn. Vroeger beschikte men hier over voldoende water. De afwatering was niet zo goed en de omgeving bestond uit heide en dennen. Een eind

verderop stond vroeger het huis van de kooiker, waar nu Holshorst woont. Maar nu is het een boerderij en de meeste heidevelden zijn bij de komst van de kunstmest ontgonnen en een goede ontwatering zorgde wel voor de rest. De kooi moet vroeger hebben toebehoord aan de heren van het kasteel Dorth en als ik het goed heb, behoort het tegenwoordig aan de familie Scholthof."

En nu, bijna 50 jaren later, ben ik nog eens op zoek gegaan naar deze plek. Ik ben maar begonnen bij het kadaster en zag dat er nu twee eigenaren zijn, nl. Egbert Scholthof en Teunis de Winter; het ene gedeelte is 1.26.90 ha. groot en nog een stuk moeras van 34 are en het andere gedeelte is groot 1.22.60 ha. Op de eerste bekende kadaster kaart van 1832, Kring van Dorth sectie B, staat vermeld dat de grootte 2.46.00 ha. is en wordt het moeras niet genoemd. Vermoedelijk was dit open water niet opgemeten. In 1832 is T. Scholthof eigenaar en die woonde ook al op de "Scholthof". In deze boerderij vonden ook de vergaderingen plaats van de marke. De markerichter was de heer van Dorth.

De kooi is indertijd gekocht van de heer van Dorth, maar wanneer Scholthof eigenaar is geworden, heb ik niet kunnen vinden.

Eendenkooien zijn al erg oud, de eerste vermelding in ons land vinden we in 1453. Volgens het Rijksinstituut voor Natuurbeheer is een kooi een rechthoekige waterplas van $\pm$ 5000 m^2 tot 10.000 m^2 en niet te diep water, ongeveer 1 meter diep. Op de vier hoeken zijn vangpijpen met een lengte variërend van 30 tot 70 meter lengte, met aan de oever rietschermen. Aan het eind was zo'n vangpijp ondiep en was hij voorzien van netten of gaas. Zo'n kooi had een opper-

vlakte van 2 tot 4 hectare. Bij de kooi behoorde een kooihuis, waar gestookt kon worden en die ook gebruikt werd voor opslag van het materiaal en voer. Een kooi was een streng verboden gebied en het afpalingsrecht is bij de wet geregeld.

In ons land zijn er veel eendenkooien geweest, maar in de 18de en 19de eeuw raakten er vele in verval. In 1969 waren er nog 86 kooien in bedrijf en 52 wel geregistreerd, maar niet meer in bedrijf, in totaal 138.

Van de genoemde 86 kooien waren er 21 geheel of ten dele niet commercieel. De exploitatie was meestal in handen van de Staat of Natuurbeschermingsorganisaties. Het bedrijf heet "kooirecht" en dat is heel iets anders dan het "afpalingsrecht". Het geheel wordt beschouwd als een Nederlandse vinding.

In 1832 zien we onze kooi omgeven door ± 73 hectare heidevelden. Het dichtstbijzijnde huisje stond ongeveer 60 meter van de kooi af en daar woonde toen Anton Rietman, die van de marke het recht van opstal had verkregen. De heide in deze omgeving was in het bezit van de geërfden van de marke Schoolt en genoemde Rietman had dus het recht verworven er een huisje neer te zetten en een stukje grond te bewerken, dat ongeveer 80 are groot was.

De kooier of kooiker woonde ongeveer 160 meter van de kooi en dit huis wordt bewoond door de familie Holshorst/Klein Ovink. De oude heer Holshorst (87 jaar) die op de Wippertdijk 1 woont, vertelde mij een jaar geleden dat hij nog wist, dat er eenden werden gevangen die in de kooi neerstreken. "De vangpijpen stonden geheel in het gaas aan dikke eiken posten", zo vertelde hij, en "als de eenden eenmaal in de vangpijp zaten, kwamen ze er niet levend meer uit". Zelf had hij nooit eenden gevangen.

Door ontwatering en ontginning kwam de kooi vaak zonder water te staan en raakte

in verval. Meester Heuvel schrijft in zijn Oud-Achterhoeksch Boerenleven op blz. 245 over de kooiker en hij beschrijft de toestand van ruim 100 jaar geleden. Toen was de kooi al in verval en stond zomers droog. Maar uit oude stukken van het kasteel Dorth blijkt dat in 1611 Engelberth Alings in of bij de eendenkooi van het huis Dorth gevist had "ende eendtvoegell geschaeten" en de buit in Deventer had verkocht. Hij moest daarvoor aan de richter van Dorth een boete betalen van zeven oude schilden à 45 stuivers.

Wanneer de eendenkooi gesticht is, heb ik niet kunnen vinden, maar we mogen aannemen, dat ze vier eeuwen heeft zien voorbijtrekken. Wat we nu nog over hebben, moeten we trachten te bewaren voor ons nageslacht. De beste oplossing zou zijn dat de vereniging "Natuurmonumenten", die thans eigenaresse van het kasteel Dorth is, ook eigenaar wordt van deze oude eendenkooi. Naar men mij mededeelde zijn er reeds contacten gelegd in die richting. We hopen en vertrouwen op een gunstig resultaat.

Een winters beeld van de "eendenkooi" in 1978

U VRAAGT ....

Naar aanleiding van een vorig jaar verschenen bericht in de Kluwerpers, dat bij herstelwerkzaamheden aan de Broekstraat te Harfsen een gedeelte van een knuppelweg was waargenomen, werd ons door enkele leden de vraag gesteld wat een knuppelweg is.

Bij het turfsteken in de Groningse en Drentse hoogveengebieden troffen de turfgravers soms hout aan, dat van nature niet in het veen hoorde. Pas in 1955 werd hiervan aan de officiële instanties melding gemaakt. Een nader onderzoek volgde en nieuwe opgravingen leverden informatie op over de constructie van de houten wegen door het hoogveen. Tevens trok men de conclusie, dat het een weg was, vermoedelijk aangelegd in de Jonge Steentijd (± 2200 j. v. Chr.). De weg bestond uit dwarsgelegde boomstammetjes (knuppels) van ongeveer 3 meter lengte en vast tegen elkaar gedrukt. Deze stukken werden met stenen bijlen gekapt. De knuppelweg in het Drentse veen bij Nieuw Dordrecht had vermoedelijk een lengte van 1½ à 2 kilometer. In de omgeving van deze weg zijn heel wat historische gebruiksvoorwerpen aangetroffen. Deze voorwerpen zijn voor een deel te bezichtigen in het Provinciaal Museum van Drenthe in Assen. Wie meer informatie wil, kan zich wenden tot het Biologisch Archeologisch Instituut te Groningen.

N. van Wijk

De redactiecommissie bestaat uit de leden:
Voorzitter: A. Hoekstra, Pikeursbaan 5, Gorssel
Leden : N. Kuik, het Wilgert 8, Epse
H. Meedendorp, Elfuursweg 22, Gorssel

De vereniging kent leden en begunstigers.
De statuten en het register van leden en begunstigers liggen ter inzage bij de secretaris.
Het lidmaatschap bedraagt f. 25,- per jaar per gezin. Aanmelding voor het lidmaatschap kan geschieden bij de secretaris. Een lid kan zijn lidmaatschap eventueel opzeggen aan het einde van het verenigingsjaar met een opzegtermijn van 4 weken. Het verenigingsjaar loopt van 1 januari - 31 december.
Betaling van lidmaatschapsgeld of giften van begunstigers kan geschieden op de rekening van de vereniging nr. 3014.05.611 bij de Rabobank Almen, of op de postrekening van deze bank nr. 874220.
Ons Markenboek wordt kosteloos aan leden en begunstigers toegezonden. Losse nummers zijn verkrijgbaar bij de secretaris à f. 10,- per nummer.
Publicatie of overname van artikelen, geheel of gedeeltelijk, is alleen toegestaan met schriftelijke toestemming van de voorzitter van de redactiecommissie.
Gelieve bijdragen aan Ons Markenboek te zenden aan een der leden van de redactiecommissie, getypt, met grote regelafstand, en op één zijde van het papier, zo mogelijk met foto's. Men wordt verzocht zowel de naam van de schrijver als de bronnen, waaruit men geput heeft, te vermelden. Gewezen wordt op mogelijke auteursrechten bij het overnemen van artikelen uit bladen, tijdschriften etc., of gedeelten van boeken.
Getracht zal worden Ons Markenboek 4 x per jaar te doen verschijnen.