

Uitgave van de Historische Kring Gente, 16e jaargang (2009) nummer 1

Ganita mare

Colofon: Op voorlaatste pagina

Deze mare is bestemd voor:

Zie enveloppe/omslag



De Kommerdijk in winterse omstandigheden

Foto: M. van Moerkerk.

Een kleispoor door Gendt

In het voorjaar van 1994 verdween de diesellocomotief Diema van steenfabriek De Zandberg voorgoed van het fabrieksterrein. Door modernisering en door de klei voor de steenfabricage met vrachtwagens aan te voeren waren namelijk locomotief, lorries en spoor overbodig geworden. Toen pas kwamen enkele leden van de Historische Kring Gende op een groots idee. Die locomotief had voor Gendt en de historische kring een mooi aandenken kunnen zijn; zelfs een soort monument om ons te herinneren aan de kleiaanvoer voor de steenfabricage in de Gendtse polder en de zware arbeid op de steenfabrieken. De locomotief was echter al gegeven aan een Smalspoorvereniging in Wijchen, die overigens ook een goede bestemming was. Henk Leensen werkzaam op De Zandberg, praatte daarover met de bedrijfsleider Ton Giessen. Beiden vonden het jammer dat het zo gelopen was en dat ze niet eerder op het idee waren gekomen om de Diema in Gendt een plaatsje te geven.



Fabrieksspoor voor de aanvoer van klei

Geschiedenis

Door een tekort aan klei voor de steenfabricage aan het begin van de vorige eeuw, ook omdat er in de Gendtse Polder toch al veel klei was weggehaald, ontstond het plan om ook binnendijks klei af te graven. De steenfabrikant die dat graag wilde, was J.M.A. Dorsemagen. Hij was toen de eigenaar van steenfabriek De Buitenpolder in Gendt.

Heel veel Gentenaren en des te meer gezinnen waren afhankelijk van de steenfabrieken. Waarschijnlijk dat daarom vergunning werd verleend door het Rijk, Rijkswaterstaat en de

gemeente om een coupure te mogen maken in de dijk om zo klei te kunnen afgraven op het perceel Walburgen. Vanzelfsprekend stond de gemeente Gendt ook achter deze plannen om ruimte te creëren voor de aanleg van een spoorbaan. De stukken grond op Walburgen waar het om ging, waren vroeger van de grootgrondbezitters Gerrit Bruinissen (Breunissen) en burgemeester Gerrit Willem Merkes.



De aanleg van de tunnel door de Waaldijk (1920-1921)

In het jaar 1920 werd begonnen met de aanleg van de tunnel door de Waaldijk. Dat gebeurde op de plaats waar nu de Burgemeester van der Meulenlaan en de Europalaan bij elkaar komen aan de Waaldijk. Deze tunnel werd aangelegd om kleiaanvoer voor de steenfabricage over spoor mogelijk te maken. De kosten voor de te maken tunnel (coupure) waren voor rekening van steenfabrikant Dorsemagen. Toen in 1921 een zware excavateur (graafmachine) per schip was aangekomen om de klei af te graven, moest deze vervoerd worden van Damschuur (Vahali) naar Walburgen. Voor dit transport was heel veel paardenkracht nodig. Er werden paarden (Belzen) van Meurs, Milder en Schaars, acht in totaal, ingezet om het karwei te klaren. Bij de afrit aan de Markt hadden voerlui en paarden de boel niet meer onder controle en moesten enkele bomen het ontgelden. De excavateur was een uitkomst, want nu hoefde de zware, natte klei niet meer met de schop in de lorries geladen te worden. Toen in 1921 de tunnel door de bandijk klaar was, kon de klei vervoerd worden in kiplorries die getrokken of geduwd werden door een diesellocomotief.



De excavateur (graafmachine) in werking bij Steenberg (gat van Smijers)

In eerste instantie werd klei afgegraven op Walburgen en in 1938 kreeg steenfabriek de Waalsteen vergunning om ook op Steenberg aan het Galgendaal (het gat van Smijers) klei af te graven. In dat jaar is ook het spoor gelegd over de kruising Nijmeegsestraat-Kruisstraat. Dit af te graven perceel was eigendom van de kosterij van Gent (hervormde kerk). Door de kleiwinning van destijds is dus het gat van Smijers en het zwembad Walburgen ontstaan.



De machinist voert de locomotief met volle lorries door de tunnel naar de kleibult

Route

Vanaf Steenberg ging de loc met lorries over de kruising Nijmeegsestraat-Kruisstraat. Bij de familie Wannet staat nog altijd de locomotievenloods waarin de locomotief 's nachts en in het weekend gestald werd. Vandaar ging het spoor achter langs de woningen aan de Nijmeegsestraat, vervolgens de kruising met de Poelwijklaan over en dan de spoordam op die daar gemaakt was om zo de tunnel door te rijden. In de Gendtse polder aangekomen ging de rit met een grotere stoomlocomotief naar de kleibult van Dorsemagen en later, in 1929, naar de kleibult van steenfabriek De Waalsteen.

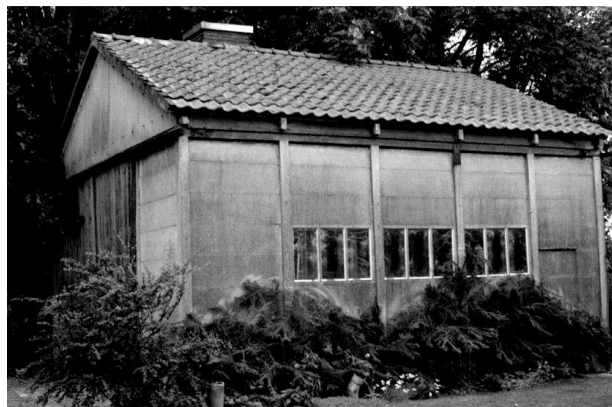


Machinist Hentje Roelofs

De machinisten waren voor zover bekend:

Hentje Roelofs
 Hentje Kerkman
 Jan Willem Santbergen
 Jan Tillemans
 Carel Stokman
 Hein Wegh
 Kees Doornenbal
 Sander Hendriks
 Jan v.d. Brink
 Jan Peters.

De machinisten reden met locomotieven van het merk Montaans, Deutz en Skoda



De loods voor de locomotieven op het perceel van de familie Wannet

Zwembad

Nadat er al een flink gat was gebaggerd op Walburgen, kwamen enkele leden van de gemeenteraad op het idee om op de uitgebaggerde plaats een zwembad aan te leggen. Er werd in de gemeenteraad flink over gediscussieerd. Het probleem was dat er niet gemengd gezwommen mocht worden.

Het voorstel om er een afzetting van fijnmazig gaas te zetten zodat de jongens en meisjes gescheiden zouden zijn, heeft het niet gehaald. In 1961 is er alsnog een zwembad aangelegd, maar dat was wel 35 jaar later en toen mochten de jongens en meisjes wel samen in bad.

Tunnel

De tunnel is aangelegd door de firma Verbeek uit Arnhem, een specialist in gewapend beton.

In de ontstane opening door de dijk stonden betonnen landhoofden met zowel buiten als binnendijks schotbalk sponningen. In geval van nood (hoogwater) kon de coupure gedicht worden met schotten en zandzakken. Dat werk werd gedaan door de steenfabrikant onder toezien van Rijkswaterstaat. Op avonden en in weekenden werd de tunnel ook wel eens bezet door verliefde stelletjes; hij was dus niet voor niets aangelegd.

De in 1920-1921 aangelegde tunnel is na 1959 niet meer gebruikt. In 1965 is de tunnel met beton dichtgestort. Bij de dijkverzwaring in 1990 moest al dat beton er weer uitgehaald worden. Dat werk heeft heel wat moeite en tijd gekost, omdat al die beton fijn getrild moest worden.



De tunnel is hier blootgelegd om gesloopt te worden

RODRUZA

Begin jaren tachtig van de vorige eeuw waren drie steenfabrieken samengegaan. De steenfabrieken Rossum, Druten en De Zandberg vormden samen de naam RODRUZA. In 1989 was steenfabriek Druten al gesaneerd en in een loods op dit bedrijfsterrein waren nog diverse materialen, lorries en zelfs een locomotief opgeslagen. Geert de Haar uit Bemmelen, die in Druten onderhoudsmonteur was geweest en na de sanering mee naar De Zandberg gekomen was,



Het fijn trillen van de beton

wist precies wat er stond. Ton Giessen heeft in een gesprek met dhr. Terwindt, directeur van RODRUZA, de mogelijkheid gekregen om die loc, een Deutz diesel en bijna identiek aan de Diema, te adopteren. Henk Leensen legde het plan voor aan het bestuur van de Historische Kring Gende en dit werd met enthousiasme ontvangen, zelfs nog in grotere mate door ondergetekende, omdat mijn vader ook op de steenfabriek gewerkt had. Daarna ging het allemaal in een sneltreinvaart. De plaats waar de loc en de lorries moesten komen te staan, was niet zo moeilijk, op de spoordam natuurlijk, waar vroeger de tunnel door de dijk geweest was. Dini v.d. Bergh, secretaris van de H.K.G., legde alle contacten met o.a. De Zandberg, gemeente Gende, Polderdistrict Over-Betuwe, Bureau Beheer Landbouwgronden, Staatsbosbeheer en de Eigengeërfden van Gende. Ikzelf organiseerde het transport en op 22 juli 1994 was het zover. Transportbedrijf Vos uit Doornenburg was bereid de loc van 5.5 ton en de twee lorries van 1.5 ton in Druten op te halen. Bij dit gebeuren waren Henk Leensen, Geert de Haar en zijn zoon Frank, Nolleke Vos met rijder en ikzelf aanwezig.



De locomotief hangend in de stropen om op de truc met aanhanger geplaatst te worden

Nadat Geert het gebouw ontsloten had, konden we kennis maken met onze adoptielocomotief en lorries, die vijf jaren hadden staan wachten en nu eindelijk hun bestemming kregen. Na de loc en lorries geladen en goed vast gesjord te hebben, kon de reis naar Gendt beginnen. Achter ons transport aanrijdende door de straten van Druten onder laaghangende takken door zagen we hoeveel stof zich in vijf jaar vastgezet had op onze lading. Aldoor rijdende lieten we Druten in een stofwolk achter ons, wat trouwens ook de nodige spanning opriep om niet door de politie bekeurd te zullen worden. We kwamen toch goed en met een vrij schone lading op De Zandberg aan.

Henk Leensen had de afspraak dat hij zaterdags en 's avonds na werktijd op het terrein van De Zandberg kon werken aan de loc en lorries. De locomotief moest ontdaan worden van de dieselmotor die anders nutteloos zou blijven zitten. Het geheel moest schoon gemaakt en in de verf gezet, zodat lorries en loc gewapend zouden zijn tegen allerlei weersinvloeden. Toen Henk Leensen de lorries klaar had, werd hij ernstig ziek en heeft hij ongeveer een jaar niets meer kunnen ondernemen. Na zijn herstel heeft hij het weer opgepakt en collega's hebben hem geholpen om het karwei af te maken.

Ondertussen waren alle antwoorden op brieven die verstuurd waren binnen bij Dini van den Bergh. Van De Zandberg kregen we twee staven rails van elk 12 m. aangeboden en de nodige verf. Bureau Beheer Landbouwgronden ging samen

met Staatsbosbeheer akkoord en bood ons een stuk grond in bruikleen aan ter grootte van 70 m² locatie Gendt B 1396. Van het Polderdistrict Over-Betuwe kregen we de goedkeuring en konden we gebruik maken van het aangrenzende perceel B - 1394. De Eigengeërfden van Gendt waren ons heel goed gezind en zouden ons financieel ondersteunen. Ook kregen we de sleutel in bruikleen om over perceel B - 1395 de spoordam te kunnen bereiken.

Tenslotte ging ook de gemeente Gendt akkoord, maar verplichtte wel de Historische Kring Gente om loc en lorries als een goed huisvader te beheeren. Jan Schouten van Loonbedrijf Gebr. Schouten heeft de spoordam geëgaliseerd. Bielzen zijn gekocht en opgehaald bij J. Roelofsen in Flieren onder toezicht van Harry Scholten (penningmeester), Henk Leensen en ikzelf. Het op de spoordam brengen van rails en bielzen is gebeurd door Jeroen Schouten met trekker en oplegger. Om het groeien van onkruid onder en om ons project tegen te gaan, hebben we eerst antiworteldoek gelegd. Daarna werden de bielzen en de rails waterpas en precies op maat gelegd en vervolgens aan elkaar vastgeschroefd. Omdat er paarden liepen die nieuwsgierig werden, hebben we even afgewacht hoe ze zouden reageren op de veranderingen in hun territorium. Het ging helemaal fout: ze trokken het worteldoek aan flarden. Er zat niets anders op dan te proberen een laag zand over het doek te krijgen zodat het niet meer zichtbaar zou zijn voor de paarden. Om half tien 's avonds was Nol Vos, de vader van Nolleke, nog bereid om ons te helpen, waar we hem erg dankbaar voor waren. Begin juli heeft Jeroen Schouten nog zes m³ grijze split gebracht die tussen de bielzen gewerkt is.



Het transport door de uiterwaarden, op weg om geplaatst te worden op de spoordam



*Het lossen van de lorries en de locomotief.
De paarden zijn hier nog rustig maar dat veranderde toen wij vertrokken*

Op 17 juli 1996 konden loc en lorries geplaatst worden. Piet Colijn hielp ons aan elektriciteit en lasapparaat zodat het geheel aan de bielzen vastge- last kon worden. Twee weken hierna hebben we nog betonbanden er omheen gezet omdat het split door de paarden werd vertrapt en grotendeels van de dam afgedegen was. Hierna leek alles perfect en konden loc en lorries onthuld worden.

Kort na de onthulling hebben we toch nog een omheining moeten plaatsen met hulp van de Eigengeërfden.



*Wethouder W. Rosmulder onthult het bord onder toezien-
d oog van onze voorzitter Geert Visser*

De onthulling van de Locomotief en lorries op 14 september 1996

Het jaar 1996 was uitgeroepen tot jaar van het Industrieel Erfgoed en het was 14 september Open Monumentendag dus een mooiere gelegenheid zouden we nooit meer krijgen.

Dini v. d. Bergh had een mooi bord laten maken met de tekst:

Op 14 september 1996 werd deze diesellocomotief met twee kiplorries hier geplaatst. Hiermee wordt

de herinnering levend gehouden aan de steenfabricage, een belangrijke nijverheid voor Gendt. Vanaf het midden van de 19de eeuw hebben honderden inwoners van het dorp in de baksteenindustrie gewerkt. In 1851 waren er drie fabrieken: twintig jaar later was het aantal gegroeid tot zeven. Ruim een eeuw later is er nog één fabriek: 'De Zandberg'.

Dit monument van het industrieel verleden is ge- realiseerd op initiatief van de Historische Kring Gente en werd mogelijk gemaakt door bijdragen van Rodruza, steenfabriek 'De Zandberg': de Eigengeërfden Gendt en het Bureau Beheer Land- bouwgronden te Arnhem

Dit bord staat nog altijd boven aan de dijk.

Geert Visser, voorzitter van de Historische Kring Gente, heette de genodigden welkom bij het bord aan de dijk dat onthuld werd door de toenmalige wethouder van cultuur, W. Rosmulder. Oud- machinisten Hentje Kerkman, Sander Hendriks, Jan van Santbergen, Hein Wegh en Carel Stokman waren er ook bij. Na de onthulling was er in Markt 20 gelegenheid om een fototentoonstelling te be- kijken over de steenfabricage en er lagen herken- bare gebruiksvoorwerpen van de steenbakkerij.



Zichtbaar is het ANWB bord met de straatnamen Kommer- dijk en Nijmeegsestraat



Bij de aanleg van een verkeersdrempel in de Nijmeegsestraat-Galgendaal kwam nog een gedeelte rails van het kleispoor tevoorschijn.

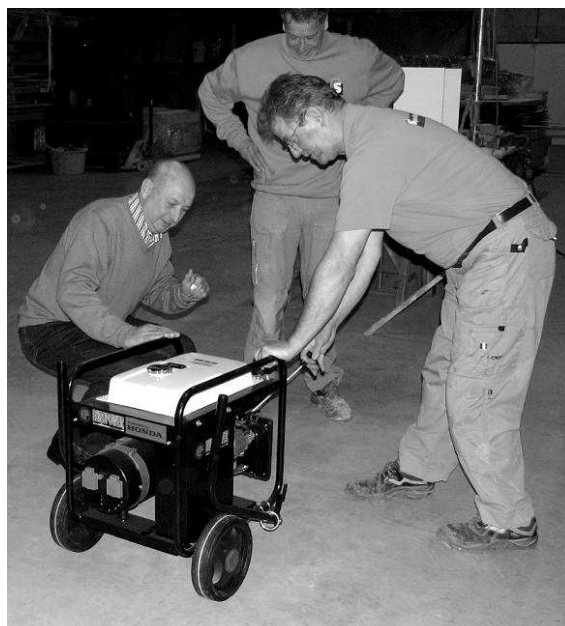
Onderhoud

De opmerking van wethouder Rosmulder tijdens de onthulling was wel, dat de Historische Kring Gente de verplichting had om locomotief en lorries als een goed huisvader te beheren.

Henk Leensen en ikzelf hebben dat nu al ruim twaalf en een half jaar gedaan. De ene keer staat het monument er beter bij dan een andere keer, maar dat heeft te maken met tijd, conditie en met weersomstandigheden. Vaak zou je de dijk af kunnen rennen, maar ook wel eens zou je het liefst de dijk af willen rollen. Daarnaast moesten alle werkzaamheden met de hand gedaan worden omdat er geen elektriciteit aanwezig was. Tijdens een ontmoeting met Harry Olsthoorn kwam dit ter sprake. Harry werkt bij Spoeltman-Bouw en heeft het probleem van de Historische Kring Gente aan zijn werkgever en aan zijn collega's voorgelegd en die waren bereid om uit hun spaarpotje een bedrag beschikbaar te stellen. De bal ging aan het rollen en op 28 november 2008 was het zover.

We werden uitgenodigd op het bedrijf en kregen van het personeel en directie een aggregaat aangeboden. Nu kunnen we in ieder geval ons elektrische gereedschap gebruiken in de polder; dat maakt het een stuk makkelijker.

Ook kunnen we het aggregaat gebruiken voor het onderhoud aan het bevrijdingsmonument 'De Vlucht' aan de Rijndijk in Doornenburg waar Harry Peters uit Doornenburg en ikzelf, onderhoud aan verrichten. We mochten altijd stroom gebruiken van Hotel Rijnzicht, maar dan ging er wel honderd meter kabel de weg over, waardoor er onveilige situaties ontstonden.



Harry Olsthoorn en Toon Scholten leggen uit hoe de aggregaat moet starten

Ik hoop dat er in de toekomst meer mensen bereid zullen zijn om mee te werken aan het onderhoud van dit mooie project: de loc en de lorries. Ze kunnen zich aanmelden.



De locomotief en de lorries zijn tevens een mooi object voor de schilderkunst

Henk Klaassen