



Season greetings
Kerststfeer in Zwolle

Zwols Historisch Tijdschrift

Annèt Bootsma-
van Hulten en
Wim Huijsmans

Groeten uit Zwolle



Diezerkade

Zwolle – Utrecht, 6 april 1901

'Waarde familie!

Gisteren goed overgekomen. Ook het pak is al gearriveerd. Alles is hier wel. Hierbij kunt ge zien waar ik uithang. Zoek maar achter de boomen. De groeten van allen, waaronder ook uw toegenegen Neef, H.C.Jr.

Hoe gaat het met Tante???

Een gezicht op de Diezerkade, met veel afgemeerde vrachtschepen. Zwolle was voor de Eerste Wereldoorlog een belangrijk centrum voor de binnenscheepvaart. De importantie daarvan begon pas tijdens het Interbellum af te nemen met de opkomst van de vrachtauto. Omstreeks 1900 was het, zoals de ansicht toont, nog een drukte van belang aan de kade. Er werd hier met name veel turf geladen, die uit de Overijsselse en Drentse veengebieden aangevoerd werd door de Dedemsvaartse Stoomtram (DSM). Het eindstation voor het goederenvervoer van de DSM lag aan het Blekerswegje, om de hoek bij de Diezerkade. Het begin van het Blekerswegje valt nog net uiterst rechts op de afbeelding te zien. De goederentram kon tot 1939 via de paardentramrails nog over de Diezerkade doorrijden naar de Thorbeckegracht.

Tegen 1910 werd het zo'n gedrang bij het laden van de schepen rond de Diezerkade, dat de DSM plannen ontwikkelde voor een speciale steiger in de gracht. De gemeente Zwolle verklaarde zich in 1912 bereid een houten lossteiger met twee sporen te bouwen, die door de DSM gehuurd werd. Dat op deze steiger ook wel andere goederen dan turf werden verladen, kunt u lezen in het artikel *Een ongewoon transport* van Peter Badcock op pagina 149.



(Collectie HCO)

Redactioneel

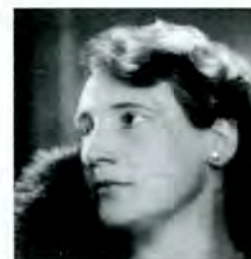
Het is voor een redactie van een historisch tijdschrift altijd leuk om zelf een historisch moment te beleven. In dit nummer van het *Zwols Historisch Tijdschrift* is dat het geval. Met gepaste trots kunnen wij de winnaar van de eerste *ZHT* schrijfwedstrijd 2007 bekend maken. Het thema van de wedstrijd was Zwolle in de jaren zestig. De keuze is gevallen op het artikel van Albert Veld, waarin volgens de redactie het enthousiasme voor het onderwerp duidelijk naar voren komt. Het prijswinnende artikel, *Zwolse techneuten in de jaren zestig. Herinneringen aan mijn schooltijd op de Uitgebreid Technische School en de School voor Scheepswerktuigkundigen* kunt u natuurlijk in deze aflevering lezen.

Dat historisch onderzoek al lang geen zaak is van alleen maar schriftelijke bronnen blijkt uit het artikel van de heer Veld, dat gebaseerd is op herinneringen. Maar ook beeldmateriaal kan een belangrijke historische bron zijn. Hoe een aantal foto's uit het HCO het vertrekpunt kunnen vormen voor een speurtocht naar de inhoud van de op de foto's afgebeelde containers en tot welke verrassende vondsten dat kan leiden, kunt u lezen in het artikel van Peter Badcock.

Het culturele leven in Zwolle kende ook vroeger zo zijn hoogtepunten. Soms ontstegen stads- en plaatselijke cultuurkringen om op nationaal niveau furore te maken. Zo ook de zangeres Ans Stroink, de nachtegaal van Zwolle. Haar carrière wordt door Willem van der Veen aan de vergetelheid onttrokken. Maria Hansen belicht een ander talent, de violist en dichter (in het Zwols dialect) Leonard van Laar. Het leek de redactie toepasselijk voor het laatste nummer van 2007 om als voorbeeld van de pennenvruchten van meneer van Laar zijn *Nieuwjaarswens* uit 1877 te publiceren.

Inhoud

Groeten uit Zwolle Annèt Bootsma - van Hulten en Wim Huijsmans	134
Kleurrijk verleden	136
<i>Bekroond</i>  <i>Artikel</i>	
Zwolse techneuten uit de jaren zestig <i>Herinneringen aan mijn schooltijd op de Uitgebreid Technische School en School voor Scheepswerktuigkundigen</i> Albert Veld	137
De Zwolse Nachtegaal <i>Ans Stroink: een van 's lands beste zangeressen</i> Willem van der Veen	144
Een ongewoon transport <i>Verslag van een bijzondere speurtocht</i> Peter Badcock	149
Gedichten in het Zwolse dialect door Leonard van Laar Maria Hansen	156
Boekbespreking	162
Recent verschenen	165
Mededelingen	168
Kerstwens	173
Auteurs	174



Omslag: Zwolle in kerstfeer, de kerstboom bij de rotonde op de Grote Markt, rond 1970. (Foto M. Wassenaar)

Kleurrijk verleden



(Foto M. Wassenaar)

Bethlehemkerkplein / Bloemendalstraat

Een sfeervolle opname van de besneeuwde westkant van het Bethlehemkerkplein, waarschijnlijk begin jaren zestig. De foto moet vanaf het Refter genomen zijn, rechts zie je nog een stukje van de Bethlehemse kerk. Je had destijds nog ruim zicht op de Grote kerk en de Peperbus, na de bouw medio jaren zeventig van het nieuwe stadhuis is dit wat minder geworden. Het pand links is Bloemendalstraat nr. 2, onder de (Jugendstil)boog bevindt zich tegenwoordig de doorgang naar het parkeerterrein achter het stadhuis. In het pand daarnaast, Bethlehemkerkplein 34, werd op initiatief van de loge Fides Mutua (vrijmetselarij) in 1872 de Zwolse gaarkeuken gevestigd. Volgens de Zwolse adresboeken was H.J. van Dijk sinds 1924 woonachtig op dit adres. Zijn beroep was keukenmeester en hij werkte voor de gaarkeuken. Waarschijnlijk heeft dat geduurd tot midden jaren dertig. Daarna is hij hier blijkbaar voor zichzelf begonnen als hotel en pensionhouder. Tegenwoordig is hier het Eetcafé Aangenaam gevestigd en daarnaast, op nr. 32, restaurant 't Wollhuys. In feite loopt de huisnummering van de Sassenstraat aan het Bethlehemkerkplein gewoon door, Bethlehemkerkplein 28 is dus eigenlijk Sassenstraat 28.

Zwolse techneuten uit de jaren zestig

Herinneringen aan mijn schooltijd op de Uitgebreid Technische School en School voor Scheepswerktuigkundigen

Bekroond  Artikel

Prijswinnaar Albert Veld werd in 1947 geboren te Wapserveen. Hij verhuisde in 1954 naar De Wijk, waar hij zijn jeugd doorbracht. Na de lagere school ging hij naar de LTS in Meppel. In 1964 zette hij zijn studie voort aan de Uitgebreid Technische School (UTS) en School voor Scheepswerktuigkundigen (SvS) aan de Blaloweg te Zwolle.

Je werd niet zomaar toegelaten. Ik moest eerst een toelatingsexamen doen voor de vakken rekenen, algebra, meetkunde en Nederlandse taal. Met een gemiddelde van 7,25 werd ik toegelaten. Dat examen was mijn eerste kennismaking met Zwolle. In augustus 1964 ging ik voor het eerst naar de UTS. 's Morgens op de fiets van De Wijk naar Meppel en vandaar af met de trein naar Zwolle. In Zwolle aangekomen met de fiets via de Westerlaan, Harm Smeengekade en Hoogstraat naar de Blaloweg. Soms gingen we met het Kamperlijntje naar station Veerallee, stapten daar uit en liepen via de veemarkt naar school. Zelfs het pontje over de Willemsvaart bestond toen nog.

Leraren

Terugdenkend aan mijn UTS-tijd, herinner ik me in de eerste plaats natuurlijk de leraren. Ik noem bijvoorbeeld Cor Luit, de gymleraar. Hij was klein van stuk, maar zeer aanwezig. Zijn 'opvoedkundige' praatjes aan het begin van bijna iedere les kan iedere UTS-er uit die tijd zich nog wel herinneren.

Dan was er 'Kippe' van Dijk, de leraar exacte vakken, zoals rekenen en algebra, met zijn ezelbruggetjes en liedjes om bepaalde rekenkundige begrippen te onthouden. En je had Sattler, de lange, die geschiedenis en aardrijkskunde gaf. Hij kon goed volleyballen. Pietje van Harten gaf praktische vakken, zoals elektrische montage. Hij had een

eigen manier van lesgeven. Samen met ons bouwde hij zijn caravan en liet ons er elektriciteit in aanleggen. Dat was ook kennis overdragen.

Toen ik in 1965 na de schakelklas de keuze maakte voor de School voor Scheepswerktuigkundigen (SvS of Zeevaartschool), kwam ik in aanraking met weer andere leraren. Johnny van Woerkom bijvoorbeeld gaf theoretische technische vakken, zoals: stoomketels, stoommachines, stoomturbines en motoren. Hij was een fan van Sparta en van voetbal in het algemeen. Als je aan voetbal deed dan had je bij hem een streepje voor. Van Woerkoms lessen waren ook bijzonder. Op zijn boekenlijst stonden vele boeken. De één nog

Albert Veld



Schoolfoto van Albert Veld. Op de School voor Scheepswerktuigkundigen was het gebruikelijk dat de leerlingen een uniform droegen, alvast als voorbereiding op hun zeevaart carrière. (Collectie auteur)

UITGEBREID TECHNISCHE SCHOOL TE ZWOLLE

C I J F E R L I J S T

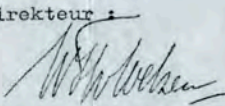
Toelatingsexamen 19 64 Schakelklas/~~1ste klas~~

Naam : A. Veld

Examennummer : 128

Rekenen	8
Algebra	6
Meetkunde	8
Ned. Taal	7
Duitse Taal	-
Engelse Taal	-

UITSLAG : GESLAGD - ~~AFGEWEZEN~~

De Directeur : 

P.S.
~~De boekenlijst e.a. worden u t.z.t. toegezonden.~~

De cijferlijst van het toelatingsexamen voor de schakelklas van de UTS van Albert Veld, 1964. (Collectie auteur)

mooier dan de ander. Welke scheepswerktuigkundige scholier uit die tijd kent ze niet. Het *scheepsmotorenboek* van J.C. Piek. *Zuigerstoomwerktuigen* deel 1 en 2 van J.P.P. en W. Morrée. Of het prachtige boek *Stoomketels scheepswerktuigkundige* door J. Bonselaar en J.L.A. Hey en de *Stoomtabellen* van Ir. J.W. Heil.

Eigen werkboeken

Van Woerkom had zo zijn eigen methode. Van allerlei vakken, ketels, motoren, zuigerstoommachines en turbines moesten we eigen werkboeken maken, gedictieerd door Van Woerkom en

tekeningen maken die hij zelf eerst op het schoolbord zette. Ik heb ze allemaal nog. Met definities en formules. Zoals de formule van Zeuner: $C=91\sqrt{H}$; C is snelheid en H de warmteval. En dan waren er de verschillende soorten turbines: De Laval, Zoelly, Curtis en Parson. En je leerde over stoomketels, Schotse ketels, Cochran, Babcock en Wilcox en Foster Wheeler. En motoren niet te vergeten: van Werkspoor/Lugt, Sulzer, M.A.N, Stork en Oxford. Ook over zuigerstoommachines, berekeningen en diagrammen, schuiven, typen condensators en appendages.

Ik herinner me ook Warmels, de elektroman, die per definitie een hekel aan machinisten had en Dekker de natuurkundeleraar. Ook had je er Wolf (de PSP'er) waar we later ook gym van kregen. We speelden met hem honkbal en trainden voor de voetbaltoernooien, op een braakliggend stukje land, waar nu de WRZV-hallen staan. Legendarisch waren de voetbaltoernooien van de scholen uit Zwolle. Deze werden gespeeld op het Gemeentelijk Sportpark aan de Ceintuurbaan.

Wij, jochies nog, mochten ons omkleden in de kleedkamers waar de Zwolsche Boys spelers dat ook deden. Zwolsche Boys speelde toen betaald voetbal in de tweede divisie. Als relatieve kleine school, de School voor Scheepswerktuigkundigen, stonden we in de finale tegen de grote HTS, we verloren nipt met 2-1, maar de dag kon niet meer stuk. En Johnny van Woerkom trakteerde op een pilsje, om nooit te vergeten.

Sportdagen

Ook op sportdagen van de Zeevaartscholen van Nederland deden we altijd aardig mee, met voetballen, zwemmen en atletiek. We hadden toen een aardig voetbalteam, met jongens als De Groot, van der Veen, Schoenmaker, Borst, Hoekerd, Post en ondergetekende. Met zwemmen hadden we een kanon in huis, namelijk Hans Spijkerman, die toen Nederlands schoolslag kampioen was en ook de kogel en discus een heel eind kon gooien. Aan die Hans Spijkerman moet ik nog wel eens denken. Zijn verhalen waren vaak geweldig, vooral over de vrouwelijke zwemkampioenen. Maar ook over zijn reizen in het buitenland en wat hij daar mee maakte. Leren was bijzaak voor hem.

Tussen de middag gingen we met zijn allen naar de zaak van Dijkhof aan de Harm Smeengekade. Daar waren vaak ook de meiden van de Inasopleiding. Een biertje werd er toen ook al gedronken en natuurlijk de beroemde gehaktballen met satésaus. Jeanne bediende ons. Ze sprak onze taal en wist orde te houden. Niet zo lang geleden las ik in *de Stentor* dat ze ook een achternaam had, Edelebos, nooit geweten. We kwamen daar niet alleen tussen de middag, maar ook 's avonds na schoolfeestjes in de Buitensoos of bij de Vrolijkheid aan de Meppelerstraatweg. Als we moesten overnachten bij schoolfeestjes, ging ik naar Henk Moraal, die ergens in de Bollebieste woonde.

1 april grappen

Wat ik ook nooit zal vergeten waren de 1 april grappen die elk jaar op beide technische scholen werden georganiseerd. Dan ruilden we met de Inas-meiden: de helft van de klas naar de Vee-markt en de andere helft naar onze school. Kippe van Dijk, had een dergelijke klas 's morgens in zijn lokaal zitten. Hij vertrok geen spier, deed net of er niets aan de hand was. Hij commandeerde ons naar de PP (proefwerk positie) en gaf een overhoring rekenen, wiskunde of algebra.

We gingen tussen de middag ook vaak de stad in. Daar was altijd wel wat te doen. Per fiets of auto gingen we bijvoorbeeld naar cafetaria Wooldhuis in de Sassenstraat om lekkere nasi-, bami- of eierballen te eten. Per auto, ja dat was mogelijk. De klassen op de Zeevaartschool bestonden namelijk uit leerlingen met een verschillende achtergrond. Er waren erbij die al een paar jaar hadden gevaren op de 'Grote Vaart'. Die moesten van hun maatschappij naar school om een diploma te halen. Die jongens hadden natuurlijk al verdiend en een auto gekocht. Boonstra uit Harlingen bijvoorbeeld, zijn voornaam weet ik niet meer, had een prachtige Volvo met een kattenrug. De auto werd volgepropt met zes of zeven man en rijden maar. Die nasiballen waren voor een jongen als ik, uit het kleine dorp De Wijk, iets totaal nieuws. Net als die glazen deurtjes van de automatiek, waar alles achter zat. Een paar kwartjes er in en hup, daar had je de bal.

Opmerkelijke medeleerlingen

Waren er ook opmerkelijke medeleerlingen naast Hans Spijkerman? Ja, die waren er. Twee in ieder geval, die al wat ervaring hadden met varen: John Westra en De Vries. Die John Westra had al geva-



Schoolreis van de schakelklas UTS Zwolle, 1965. Vlnr. Holstein, Veld, De Lange, Eve-raars. (Collectie auteur)



Boven: Schoolreis van de schakelklas UTS Zwolle, 1965. Op de achterste rij vlnr.: Praas, Pasveer, Schoenmaker, onbekend, De Lange, onbekend, onbekend. Zittend vlnr.: Eshuis, meneer Sattler, Holstein, Veld, De Lange, Everaars. Vooraan vlnr.: onbekend, onbekend, Van Goor, Everaars. (Collectie auteur)

ren als stuurman bij zijn vader op de coasters *De IJssel* en *Overijssel*. John moest zijn diploma scheepswerktuigkundige halen. Dat leverde zijn vader een flinke besparing van personeel op. John was stuurman en machinist in één persoon. De andere klasgenoot, De Vries, kwam uit Zwartsluis. Ook zijn familie bezat enkele coasters, *De Resnova* en *Fem*. Toen ik dit verhaal opschreef heb ik mijn studieboeken, die op de vliering keurig in een sinaasappelkistje liggen, weer eens bekeken. En wat vond ik er tussen? Boekjes over de kustvaart en de Appingdammer Bronsmotorenfabrieken van 1907 tot 1957. Volgens mij zijn die nog van de familie De Vries.

Twee gebeurtenissen die ik niet snel zal vergeten hadden te maken met onze leraar metaal meneer



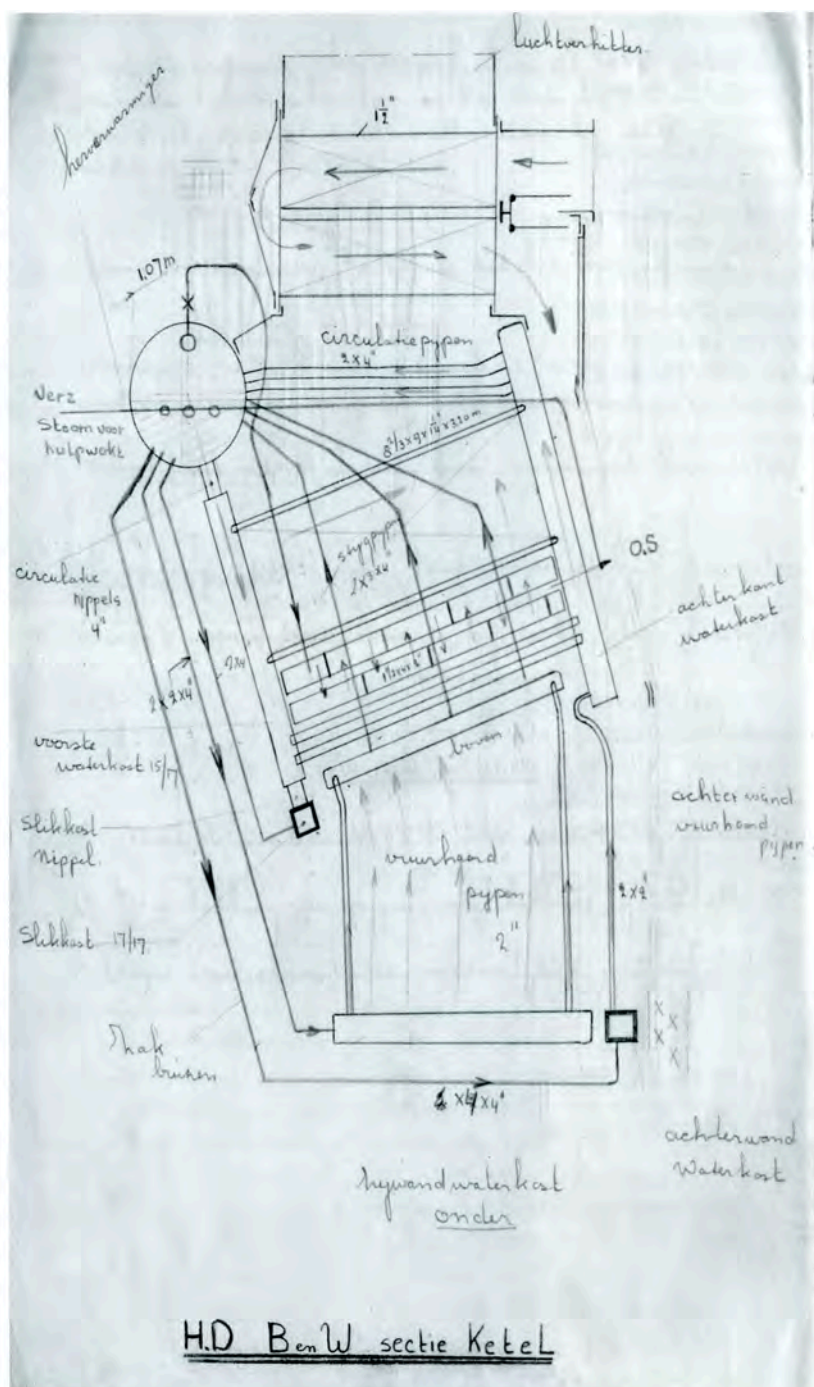
De eerste klas Werktuigkundige Theoretisch (WT) van de School voor Scheepswerktuigkundigen, 1965/66. Vlnr. De Jong, Helders, onbekend, Ruitenbergh, onbekend, onbekend, Groenendijk, Schoenmaker, Tehussa, Op den Weegh, Groothedde, Veld, onbekend, Hoekerd, meneer Bresser, Westra. (Collectie auteur)

Bresser. Geen voornaam, die wist je helemaal niet. Nee, alleen meneer Bresser. De ene gebeurtenis zal in mei 1965 plaats hebben gevonden. Het ging om een tentoonstelling over de Tweede Wereldoorlog, in de Bethlehemse Kerk aan de Sassenstraat. Met meneer Bresser zijn we daar heen geweest. En hij ontmoette daar iemand die hij niet kende, maar al pratend kwamen ze er achter dat ze beiden in hetzelfde 'verzet' hadden gezeten. In die tijd wist men kennelijk niet wie wie was, te gevaarlijk. Wat bleek: meneer Bresser bracht ergens iets naar toe en de man die hij tijdens de tentoonstelling na zoveel jaar weer ontmoette, bracht het vervolgens weer ergens anders naar toe.

Een bijzondere en emotionele ontmoeting. Niet lang na die tentoonstelling overleed meneer Bresser. Hij was een geliefde leraar. Heel ontroerend was dan ook het afscheid. Een grote stoet van leraren en leerlingen begeleidde deze bijzondere man naar zijn laatste rustplaats op Kranenburg. Dat maakte heel veel indruk op je, want je wist dat hij niet meer terug kwam en ons nooit meer uitleg zou geven of dingen voordoen en je vaderlijk toespreken.

Leraren en auto's

Leraren en auto's, dat was ook geliefd onderwerp op school. Zo reed Cor Luit, de kleine gymleraar, in een hele grote Amerikaan. Ik heb een verhaal gehoord, niet zelf meegemaakt, dat een groep jongens zijn auto hebben opgetild, vervolgens op een paar houten balken hebben gezet. Toen hij onder veel belangstelling al zwaaiend weg wilde rijden, kwam hij geen meter vooruit. En dan had je Johnny van Woerkom met zijn prachtige Fords of Opels, nu antiek, toen al prachtig om te zien. Brink, de jonge leraar Engels, kocht elk jaar een nieuwe Diane (Luxe Eend), in alle kleuren kan ik me nog herinneren: oranje, groen, blauw en rood. Later heb ik meneer Brink nog wel eens gesproken en hij vertelde mij dat hij het toch wel bijzonder vond les te geven aan een stelletje jongens dat wel van wanten wist (hij bedoelde de jongens die al hadden gevaren). Hij kwam er al snel achter dat zijn manier van lesgeven voor ons jongens niet even vanzelfsprekend was. Hij vond ons lastig, maar niet brutaal. We wisten precies hoever we konden gaan.



Tekening van een hoge druk Babcock en Wilcox sectie ketel uit het schooldictaat 'Ketels' van Albert Veld, tweede klas Werktuigkundige Theoretisch (WT) van de School voor Scheepswerktuigkundigen, 1966/67. (Collectie auteur)

Voetbalteam School voor Scheepswerktuigkundigen. De foto werd genomen op het Gemeentelijk Sportpark aan de Ceintuurbaan. Staand vlnr.: Nijkamp, De Groot, Van der Veen, Schoenmaker, onbekend. Zittend vlnr.: De Vries, De Jong, Van Asselt, Borst, Hoekerd, Post, Veld. (Collectie auteur)



Een andere bekende figuur was Nieuwenhuis, de conciërge, beter bekend als 'Joepie'. Hij was een belangrijke man op school, daar kon geen directeur Van Welzen, of de onderdirecteuren Luiten (de houtbewerking leraar) of Heida (Engels/Nederlands) tegen op. En je had altijd met hem te maken, vooral als je klassenvertegenwoordiger was. Je moest pasjes bij hem halen om veroorloofd te laat aanwezig te zijn, omdat je van verre moest komen en je zo vroeg van huis moest.

Teun van der Veen

Nog een greep uit de legendarische leraren. In de schakelklas van de UTS kreeg je vrij tekenen en reclameschilderen en dergelijke van niemand minder dan Teun van der Veen, de bekende Zwolse kunstenaar. Geweldig, wat kon die man tekenen, een les bij hem volgen dat was letterlijk en figuurlijk een feest. Van Sattler heb ik mijn eerste interesse voor geschiedenis overgehouden. Wat kon die man prachtig vertellen en wat moesten we pennen, hele dictaten over het socialisme, communisme, liberalisme, Mao en alle andere zaken die hij belangrijk vond. Jammer dat ik dat niet heb bewaard.



Als je in staat was iets te snappen van de wiskundelessen van Futselaar, nou dan was je een bolleboos. Over driehoeken, gelijkvormigheid en allerlei bewijzen. Bij mij ging af en toe het licht helemaal uit.

Prettige herinneringen

Het was een prachtige periode, die schooltijd op de UTS en de School voor Scheepswerktuigkundigen. Je werd er gevormd en je verdere leven kon je er behoorlijk op teren. Waarden en normen waren toen gemeengoed.

Tegenwoordig schijnt het iets bijzonders te zijn. Prettige herinneringen heb ik aan al die leraren, die het goed met je voor hadden. Je bent jong en af en toe dwars, maar we wisten wel hoe ver we konden gaan.

Na deze school ben ik terecht gekomen bij de Koninklijke Marine, daarna bij de IJsselcentrale in Hengelo en in 1976 overgeplaatst naar de IJssel-

centrale in Harculo en toen was de cirkel weer rond. Vanaf die tijd wonen we in Zwolle.

De liefde voor geschiedenis, die meneer Sattler aan mij heeft overgedragen, is gebleven. Geschiedenis in het algemeen en de laatste jaren de plaatselijke geschiedenis. Lezen over Zwolle, in dat prachtige boek van Jan ten Hove of in de boeken van Bert Evenboer, Willem van der Veen (de zoon van), *Ach lieve Tijd* en als *De dag van Gisteren* en *Zwolle mijn Stad*. Boeken over het Oude Eiland, *Gedane Zaken* van de Hogenkamps. En natuurlijk ben ik lid van de Zwolse Historische Vereniging.

Regelmatig ben ik te vinden bij Waanders en de Slegte of op boekenmarkten, om iets over Zwolle te kopen. En de laatste twee jaar volg ik de Zwolse Taal en Cultuur cursus bij Minke Kraaijer.

Zeg maar mijn Zwolse inburgeringscursus. Want Zwolle is, na een geweldige schoolperiode van 1964 tot 1968, alweer vanaf 1976 mijn Stad.



De tweede klas Werktuigkundige Theoretisch (WT) van de School voor Scheepswerktuigkundigen, 1966/67. Staand vlnr.: Ruitenberg, Veld, Op den Weegh, Duikers, Westra, Roelofs, Telussa, Helders, De Jong, Schoenmaker. Zittend vlnr.: Schrier, Boonstra, Meeuwes, De Vries, Groothedde, Groenendijk, Hoekerd. (Collectie auteur)

De Zwolse Nachtegaal

Ans Stroink: een van 's lands beste zangeressen

Willem van der Veen

Ans Stroink in haar glorie-tijd, vlak voor de Tweede Wereldoorlog. (Collectie Vis)

Een bijzonder muzikaal talent ontloek aan het begin van de twintigste eeuw in de omvangrijke familie van Doyers en Stroinks, die in een voorgaande aflevering van het *Zwols Historisch Tijdschrift* figureerde. Ans Stroink heette ze en ze werd in 1898 in Zwolle geboren. Johan Doyer kon daarom in zijn onlangs

gepubliceerde jeugdherinneringen nog geen aandacht aan zijn achternichte besteden, want hij beschreef zijn mémoires tot 1885. Maar Ans Stroink verdient zeker een apart verhaal in dit blad.*

Zoals het publiek aan het einde van de negentiende eeuw de wereldbepaalde Jenny Lind de eretitel 'de Zweedse Nachtegaal' had gegeven, zo werd de jeugdige Ans een kwart eeuw later bedeed met een koosnaam die veel leek op die van de Zweedse sopraan: de Zwolse Nachtegaal.

Tientallen jaren heeft Ans Stroink als stralende mezzosopraan een belangrijke rol gespeeld in het Nederlandse muziekleven. Dat haar naam in de vergetelheid is geraakt, terwijl vocale evenknieën als Jo Vincent en Gré Brouwenstein in de herinnering voortleven, ligt niet aan haar talent, maar aan het misfortuin dat zij al op 44-jarige leeftijd – vlak na de oorlog – wegens gehoorstoornissen haar carrière als concertzangeres moest afbouwen. Daarna bleef zij de muziek nog tientallen jaren dienen als lerares aan het Amsterdamse conservatorium. Vooruitstrevend als zij was, kon zij het Nederlandse muziekleven in deze functie zelfs nieuwe impulsen geven.

De oude concertzaal van de negentiende-eeuwse schouwburg Odeon – een nogal aftandse, in 1959 afgebroken pijpenla – was de plek waar Ans Stroink voor het eerst op het podium stond. Dat gebeurde in 1916 tijdens de jaarlijkse avond van de Zwolse Gymnasiastenvond, waarvan zij als achttienjarige lid was. De *Zwolsche Courant* wijdde er uitgebreid aandacht aan. De recensent was best te spreken over haar aandeel: 'Wij hebben zeer genoten van de zang van Annie Stroink. Zij heeft een hele mooie stem en een hoogst muzikale voordracht.'



Het meisje Annie of Anna, later Ans geheten, kreeg muziekles van haar grootmoeder Anna Piquet-van Kleef, ook verwant aan de Doyer-Stroink familie. In haar geboorteplaats kreeg Ans al spoedig haar flatteuze bijnaam 'de Zwolse Nachtegaal' en gaf zij regelmatig concertjes in Zwolse zalen en kerken. Dat blijkt onder meer uit een verslag in de *Zwolse Courant* van een optreden in 1919 in de doopsgezinde kerk. De scribent stelde vast dat de 21-jarige Ans Stroink haar eretitel ten volle waard was.

Groot talent

Haar zangtalent was te groot voor het zo nietige en wat ingeslapen Zwolle. Ze ging studeren aan het Amsterdamse conservatorium – het meest vooraanstaande van het land – bij befaamde leraren als Jos Tijssen en Jac. van Kempen. Ook de bekende componist Hendrik C. van Oort, eveneens leraar aan het conservatorium, had een hoge dunk van Ans Stroink. Hij schreef een aanbevelingsbrief, waarin de volgende zinsnede voorkomt: 'Ondergetekende beveelt mejuffrouw Stroink met warmte aan voor het geven van concerten. Zij heeft een mooie stem en weet ook als artieste indruk te maken.'

In 1923 kreeg ze haar getuigschrift met lof uit handen van Julius Röntgen, de beroemde componist, directeur en een van de oprichters van het conservatorium. Hij schreef: 'Zij is een voortreffelijke zangeres die ik aan alle concertbesturen en verenigingen met warmte kan aanbevelen.'

In de tussentijd trad Ans Stroink al met succes in verschillende Nederlandse steden op. Vele critici waren het er over eens dat deze mezzo-sopraan een bijzondere allure vertoonde en in verscheidene facetten van de vocale kunst niet te overtreffen was. In recitals werd ze vaak begeleid door de eerder genoemde Julius Röntgen, maar ook door een jonge pianiste, Lien Vitringa geheten, die evenals zij Zwolse van geboorte was en samen met haar op het gymnasium had gezeten. Lien was een dochter van dokter C.L. Vitringa, een bekende huisarts in de Overijsselse hoofdstad. Ook zij toonde haar muzikale talent al vroeg, ging piano studeren aan het Utrechtse conservatorium en vervolgde haar studie in Parijs. Tot op hoge leeftijd was Lien



Anna Piquet-van Kleef. Detail uit een foto van een muziekgezelschap in 1875. De volledige foto stond afgedrukt in het Zwols Historisch Tijdschrift van december 2006, dat aan de Jeugdherinneringen van Johan Doyer gewijd was. Anna Piquet zou haar kleindochter Ans Stroink later muziekles geven. (Collectie HCO)

Vitringa, die in Bilthoven woonde, actief als lerares en begeleidster.

Baanbrekend

Ans Stroink, die inmiddels door haar huwelijk als Ans van der Bilt-Stroink bekend was geworden, verrichtte in Nederland baanbrekend werk. Zij vertolkte onder meer muziek van nieuwe Slavische componisten als Moussorgsky en Strawinsky, die zij in het Russisch vertolkte, alsook Sibelius, die zij in het Fins ten gehore bracht. Zo werkte zij in 1925 in het Concertgebouw mee aan de eerste concertuitvoering van Moussorgsky's opera *Boris Godounov*, samen met een aantal buitenlandse solisten van naam. In een recensie in een van de landelijke dagbladen stond: 'Vooral Ans van der Bilt-Stroink viel op door haar muzikaliteit en begrip voor de rol.'



De in Zwolle geboren Lien Vitringa begeleidde haar vroegere schoolgenoot dikwijls op de piano. (Uit: Zwolse Courant, 16-7-1983)

Het geboortehuis van Ans Stroink, 'De Spiekermand', de winkel van haar vader, Jan M.D. Stroink, op Diezerstraat 17. In de deuropening staat haar oom, medefirmant Johan Th. Stroink. Tegenwoordig zit hier de koffiecorner van de Hema. (Collectie P. Jonkers-Stroink)



Ans Stroink met haar broer en zussen in 1917. Vlnr.: To (Cato Koning-Stroink), Jan (Joan Herbert Herman), Ans (Catharina Anna van der Bilt-Stroink), Saar (Sara Johanna), Co (Jacoba van den Bergh-Stroink), Truus (Geertruid Kooi-Stroink). (Collectie P. Jonkers-Stroink)



Ondanks haar stijgende roem die haar over de grenzen bracht, verloor zij haar geboortestad Zwolle niet uit het oog. Dat blijkt uit een *Zwolse Courant* van 1925. Daarin stond een recensie van haar optreden in Odeon voor de Alliance Française. Haar begeleider aan de piano was Cor Ponten, de in Zwolle legendarische toonkunstenaar. Andere optredenden van die avond waren E. van Reede en M.M. Tiebout.

In datzelfde jaar kreeg Ans samen met haar begeleidster Lien Vitringa haar eerste optreden voor de radio, een medium dat in die tijd nog hoogst ongewoon en met romantiek omgeven was. Het was een reeks solorecitals die door middel van ethergolven het land werden ingestuurd en die minnaars van vocale kunst met hun oren aan de dikwijls krakende luidsprekers deed kleven. Vooral in het begin van de jaren dertig zong zij regelmatig voor de microfoons in Hilversum en voerde daar heel bijzondere programma's uit, soms in duet met Hélène Ludolph, een andere beroemdheid uit die jaren. Meestal werd Ans Stroink begeleid door de Duitse componist en dirigent Wilhelm Rettich, die voor de nazi's naar Nederland was gevlucht.

Veelzijdig

Ans Stroink stond in het muziekleven van het vooroorlogse Nederland bekend om haar veelzijdigheid. Met haar opvallend grote stembereik kon ze een diepe alt zingen, maar ook een hoge mezzosopraan. Bovendien beheerste ze verscheidene genres. Ze gaf liederenrecitals, zong in oratoria en was ook actief als operazangeres. Hoofdrollen vertolkte ze in Wagner-opera's, in *Carmen* van Bizet en in *Samson en Delilah* van Berlioz. De kenners waardeerden haar vooruitstrevende programma-keuze. Bekende componisten als Henk Badings en Hendrik Andriessen droegen werken aan haar op. Ook betoonde zij zich een ambassadrice van het werk van andere Nederlandse componisten als Alphons Diepenbrock en Piet Ketting. Toen zij aria's uit *Lohengrin* van Wagner vertolkte, oordeelde de destijds gevreesde criticus Frieso Moleenaar over haar: 'Ans van der Bilt-Stroink is een van de beste zangeressen van dit moment in ons land.'



Nog een greep uit het grote scala van artistieke uitingen, waarmee Ans zich in de jaren twintig en dertig onderscheidde. Ze zong bij vrijwel alle grote orkesten in Nederland, met voorop het Concertgebouworkest onder Willem Mengelberg, Pierre Monteux en Eduard van Beinum. Ze trad op met in hun tijd befaamde solisten als Jo Vincent, Laurens Bogtman, Annie Hermes, Willem Ravelli, Herman Schey, Louis van Tulder, Ruth Horna en Gré Brouwenstein. Ze was de eerste die Russische opera voor de radio liet horen en nam daarvoor speciaal Russische les. Haar commentaar daarop: 'Het voordeel is dat er niets verloren gaat van de kracht en beklemtoning van het lied.' Om die reden zong zij Sibelius ook in de oorspronkelijke, Finse taal.

Ruth Horna, Gré Brouwenstein en Ans Stroink in Mozarts opera 'Die Zauberflöte', 1939.

(Uit: Zwolse Courant 16-7-1983)



Ans Stroink in de tijd dat zij de bijnaam 'De Zwolse Nachtegaal' kreeg. (Collectie Vis)

Ans Stroink, in 1978 gefotografeerd in Bilt-hoven, bij haar tachtigste verjaardag. (Collectie Vis)



Lesgeven

Als docente heeft Ans Stroink eveneens een belangrijke bijdrage geleverd aan het Nederlandse muziekleven. In 1926 werd ze reeds aangenomen bij het Amsterdamse conservatorium, waarna in 1928 haar aanstelling als hoofdlerares volgde. Deze functie vervulde ze vijftientig jaar achtereen tot de pensioengerechte leeftijd in 1963. Ze vond het heerlijk om haar gaven aan anderen door te geven. Daarom had ze tot haar tachtigste jaar nog verscheidene privé-leerlingen.

De oorlog betekende een breekpunt in haar concertcarrière. In 1978 bij haar tachtigste verjaardag zei ze ervan: 'Er begonnen zich tekenen van lichte doofheid te vertonen en dat werd langzamerhand erger. In een concertzaal moet je jezelf honderd procent kunnen horen. Zingen is zenuwenwerk. Je moet er precies op het juiste moment zijn. En dan ook goed!'

De mooiste zalen vond zij destijds de Harmonie in Groningen en de concertzaal in Haarlem. En de grote zaal van het Concertgebouw in Amsterdam dan, waar ze regelmatig optrad?

'Dat is niks. Daar sta je als een roepende in de woestijn...'

Ans Stroink werd heel oud. De Zwolse Nachtegaal van weleer overleed in 1994 op 96-jarige leeftijd in Bilthoven.

* Ans Stroinks officiële naam luidde: Catharina Anna. In de familiekring werd ze meestal Annetje genoemd.

De Jeugdherinneringen van Johan Doyer werden in het ZHT 23 (2006) nr. 4 gepubliceerd.

Bronnen

Archief van dr. Pieter Vis te Houten
Zwolse Courant

Een ongewoon transport

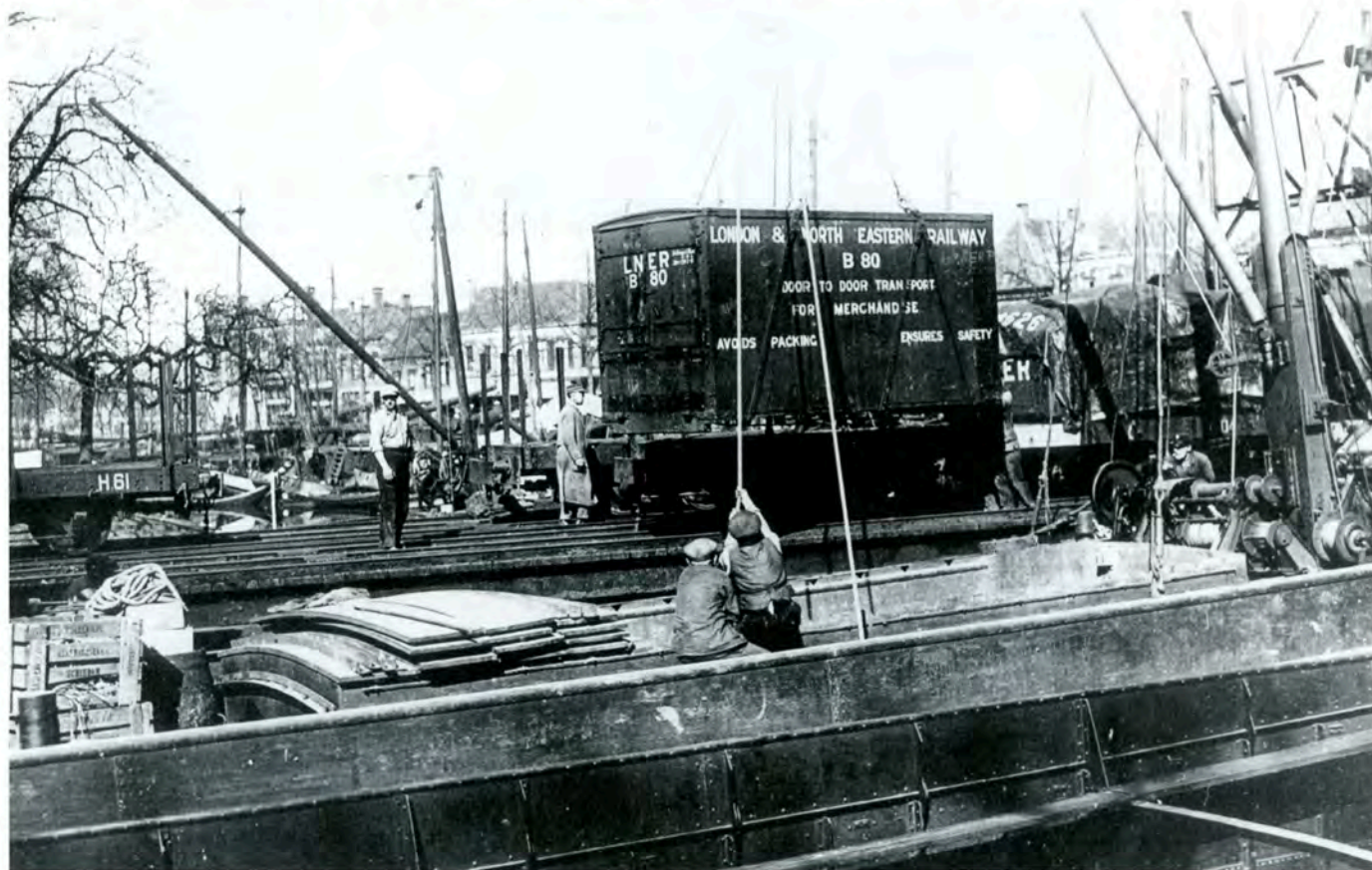
Verslag van een bijzondere speurtocht

Lange tijd heeft mij een aantal foto's uit de collectie van het Historisch Centrum Overijssel geïntrigeerd. Op de foto's is te zien hoe containers uit Groot Brittannië in de Zwolse haven bij de Diezerkade verladen worden. Hoe zijn die Britse containers nu in Zwolle verzeild

geraakt en wat zou er in gezeten hebben. Die vragen hebben mij jaren beziggehouden. Van mijn speurtocht daarnaar doe ik in dit artikel verslag.

We zien op de foto's het verladen van containers tussen een binnenvaartschip en wagons van de Dedemsvaartse stoomtram aan de steiger bij de

Peter Badcock



Een van de foto's die de auteur hevig intrigeerden. Omdat de afbeeldingen ongeveer hetzelfde zijn, zijn er bij dit artikel maar twee daarvan afgedrukt, hier en op pagina 151. De containers werden met hulp van menselijke spierkracht vanaf het spoor op de juiste plek in het schip getakeld. Op de achtergrond is de Diezerkade te zien. Uiterst rechts op het chassis van de goederenwagen tussen de spoorbeambte en de scheepsmast staat het getal 04. Dit zijn de laatste twee cijfers. Het volledige nummer van de wagen was H104, 1931. (Collectie HCO)

De steiger van de Dedemsvaartse Stoomtramwegmaatschappij (DSM). Links is het goederenstation van de DSM te zien aan het Blekerswegje, 1914. (Uit: Zwolle als industriestad in 1914)



Brink in Zwolle. Maar wat zat er in de containers? Waar zijn ze vandaan gekomen? Wat was hun bestemming? De foto's zijn ongeveer tachtig jaar geleden gemaakt. Enkele fotografen vonden het blijkbaar toch de moeite waard om dit tafereel vast te leggen. In Zwolle bestond het vermoeden dat het turfproducten zouden zijn op weg naar Engeland. Vreemd, want ook daar zijn uitgestrekte turfgebieden in het oosten. H.F. van der Griendt, nazaat van de bekende turfstrooiselfamilie, vond in 2002 dat verhaal onwaarschijnlijk. Containers werden (en worden) voornamelijk gebruikt voor transport van hoogwaardige, tijdgevoelige ladingen die tevens kwetsbaar zijn bij het verladen. H.D.J. Krikke, lid van de Historische Vereniging Avereest, had het vermoeden dat het iets te maken had met een lading Noord-Engelse naai- en breimachines op weg richting Dedemsvaart. In 1925 vond een flinke uitbreiding plaats van het Dedemsvaartse textielbedrijf Delana dat wollen goederen fabriceerde. Maar het archief van dat bedrijf is helaas verloren gegaan, zodat dat vermoeden niet meer bevestigd kon worden.

Dedemsvaartse Stoomtram

In 1809 werd in Hasselt de eerste spade in de grond gestoken voor de aanleg van de Dedemsvaart. Bij de opening van de Staatsspoorlijn Zwolle – Meppel in 1867 werd een station gebouwd bij de overgang over de Dedemsvaart, dicht bij de Lichtmis en met de naam 'Dedemsvaart'. Het station was voorzien van faciliteiten voor het verladen van zware ladingen, bijvoorbeeld balen turfstrooisel. Dr. J.G.C. van de Meene heeft tekeningen van het emplacement in zijn bezit uit zowel 1912 als 1937 waarop een loopkraan staat ingetekend. De achttien kilometer afstand naar Dedemsvaart dorp werd overbrugd door de Dedemsvaartsche Stoomtramweg-Maatschappij (DSM). De DSM koos voor een spoorbreedte van 1067 mm en opende in 1886 lijnen vanuit Avereest (Dedemsvaart dorp) naar Heemse-Hardenberg en Dedemsvaart SS. In 1895 legde de DSM een brug over de Vecht in Berkum. De spoordijk is nog altijd zichtbaar als een zijtak van de Maatgraven-dijk tegenover de Berkumer kolk. Op die manier werd Zwolle bereikt, met eindbestemming de Vlasakkers voor reizigers en het Blekerswegje voor

goederen. In het stadsverkeer (langs de Thomas a Kempisstraat) waren de trams verplicht niet harder dan stapvoets te rijden en bovendien liep er voor de tram iemand met een luid klinkende bel.

Niet alleen het vervoer van personen, maar ook dat van goederen en in het bijzonder van turf nam bij de DSM een belangrijke plaats in. Zo ontstond een net met takken naar Coevorden (1897), Hoogeveen (1905), Klazienaveen (1904) en Ter Apel (1907) en, via dikwijls haatliefdede relaties met zusterondernemingen, ook naar Meppel, Emmen, Assen en, vanaf 1925, naar diverse plaatsen in Oost-Groningen. Het rollend materieel bevatte goederenwagens, ondermeer een aantal platte zogeheten rongenwagens waarop deze containers vervoerd werden, doorgaans met een lengte van negen meter, maar enkele ook van twaalf meter. Op de foto (zie afbeelding) zijn de cijfers 04 te lezen, namelijk op het chassis van de wagen tussen het hoofd van de spoorbeambte en de scheepsmast. De eerste karakters zijn echter niet zichtbaar door de schaduw van de scheepsmast. We hebben hier te maken met wagen H104: een negen meter lange, twaalf tons rongenwagen op draaistellen, geleverd door Pennock en in dienst gesteld in

1912. De DSM had in totaal 114 rongenwagens van diverse leveranciers voor vervoer van turf, evenveel als alle overige goederenwagens tezamen.

Trams reden af en aan naar de Diezerkade in Zwolle, waar vele turfschepen lagen te wachten om de toen zo belangrijke brandstof naar het westen te vervoeren. In Holland gebruikte men de turf ook voor de bollenvelden. Rond 1910 werd het zo'n gedrang dat de DSM plannen ontwikkelde voor een speciale steiger in de gracht. De gemeente Zwolle verklaarde zich in 1912 bereid een houten lossteiger met twee sporen te bouwen, die door de DSM gehuurd werd. De Maatschappij moest bovendien in het onderhoud bijdragen. Drie portaalkranen werden gebruikt voor het overladen van de turf en balen turfstrooisel. De portaalkranen werden niet gebruikt voor het verladen van deze containers. Misschien waren die te zwaar. Een baal turf of strooisel woog circa een halve ton. Bij het overtakelen van containers maakte men gebruik van de giek van het schip.

De stoomtram mag dan in onze ogen een vervoermiddel zijn waar je met enige nostalgie aan terugdenkt, snelheidsduivels waren het zeker niet. Over de afstand van Dedemsvaart dorp naar



Het verladen van de Engelse containers aan de steiger bij het Blekerswegje. Linksachter is nog een stukje van de huizen op de Brink te zien, 1931. (Collectie J.H.S.M. Veen)

Zwolle deed men een kleine twee uur, dikwijls met vertraging. Personen- en goederenvervoer reden doorgaans gecombineerd in dezelfde tram. De stoomtram bestond, naast de locomotief, meestal uit een personenwagen en twee goederenwagens. Het goederenvervoer werd waar mogelijk met afzonderlijke goederentransporten uitgevoerd, mede omdat reizigers klaagden over het oponthoud onderweg door het laden en lossen van stukgoed en het rangeren van wagenladingen. De officiële toegestane snelheid werd pas in 1925 verhoogd tot 35 km/u (10 à 20 km/u in de bebouwde kom), maar het was al te laat om nog succesvol te concurreren tegen andere vormen van vervoer. De moeilijkheden ten gevolge van de Eerste Wereldoorlog konden in de jaren twintig nauwelijks worden overwonnen. Toen dan ook in 1929 de wereldrecessie uitbrak ging het met de DSM, evenals met vele zusterbedrijven, snel bergafwaarts. Het aantal personeelsleden moest inkrimpen van 197 in 1927 tot 127 in 1934. Het vervoer van turfstrooisel en andere massa goederen naar Dedemsvaart SS en Zwolle liep hard achteruit. Hoewel het personenvervoer lijn voor lijn in de periode 1933-1935 compleet werd verbust (de eigen autobus was anderhalf à tweemaal zo snel) bleef het goederenvervoer per transpoor voorlopig nog wel rendabel. Na een korte opleving tij-

Slechts een paar spoorstaven van het voormalige goederenstation van de Dedemsvaartse Stoomtramwegmaatschappij (DSM) in het wegdek van het Blekerswegje herinnert Zwolle aan de stoomtram, die in de eerste helft van de vorige eeuw voor platte-landbewoners het vervoersmiddel bij uitstek was om snel in de grote stad te komen. (Foto redactie)



dens en na de Tweede Wereldoorlog was het in 1947 definitief afgelopen met de stoomtram.

Containers

Op de container op de bij dit artikel afgebeelde foto staat de naam van de London & North Eastern Railway (LNER) vermeld. Deze onderneming ontstond in 1923 uit een fusie van negen grotere en 26 kleinere spoorondernemingen en ontsloot de oostelijke helften van zowel Engeland als Schotland, maar vertakte zich ook naar Noord-oost Wales en de westkust van Schotland. Volgens het National Railway Museum in York laten de foto's vier-tons containers zien die gebruikt werden voor het transport van meubels, machines en motoren. Het vervoer van deze goederen in containers was sneller omdat men slechts één keer hoefde te laden en te lossen. De vergrendelde containers voorkwamen ook diefstal onderweg, een belangrijke factor in economisch moeilijke tijden. Het is niet waarschijnlijk dat er mineralen of hout in getransporteerd werd. De containers waren niet gekoeld, reden waarom vervoer van bederfelijke waren ook onwaarschijnlijk lijkt.

Containers waren een onbekend verschijnsel in onze regio. De Rotterdamsche Tramweg Maatschappij (RTM) was daarentegen al modern in 1915, toen door aanschaffing van losse onderstellen en dito bakken een systeem van containervervoer werd ingevoerd. Het verzorgingsgebied van de RTM strekte zich uit over een aantal eilanden. De bruggen en dammen tussen deze eilanden waren er toen nog niet. Goederenwagens werden vervoerd met sleepschepen waarop rails waren aangebracht. Door veerboten en sleepschepen in de vaart te nemen werden de stoomtramwegen op de toen nog geïsoleerde eilanden (zoals Duiveland en Overflakkee) verbonden, via de Hoeksche Waard, met transportknooppunt Rotterdam als spin in het web. Daarnaast ontwikkelde de RTM ook een systeem met laadkisten (containers) die op een onderstel geplaatst werden.

Op de beschikbare Zwolse foto's zijn maximaal vier verschillende containers en één met een LNER-zeil bedekte open bak te zien. Tegenwoordig is het gebruikelijk dat een lading verzonden wordt in een container van het land waar de lading

vandaan komt. Ondanks alle pogingen om een retourlading te vinden kwamen vroeger de meeste containers echter leeg weer thuis. In ons voorbeeld zou je dan verwachten dat de lading afkomstig was uit Groot Brittannië. Maar gaat dat wel op wanneer je rekening houdt met de onbekendheid van het verschijnsel containervervoer in onze contrèien in de eerste helft van de vorige eeuw? Dit soort vragen hield mij bezig bij het zien van de foto's.

Welke route?

Er zijn geen foto's te vinden van dit transport buiten Zwolle. Wel moet ik toegeven dat er sowieso weinig foto's bestaan van de stoomtram in bedrijf. De transporen zijn vaak te zien op foto's uit de streek. De stoomtram reed zesmaal daags in beide richtingen maar werd nauwelijks gefotografeerd. Misschien hadden de streekbewoners iets beters te doen met hun tijd en schaarse gelden dan foto's maken van zo'n alledaagse stoomtram.

De hoofdlijn van de DSM liep grotendeels parallel aan de Dedemsvaart. Dit kanaal was bevaarbaar voor schepen tot 160 ton. Vervoer per boot verliep trager maar was wel goedkoper.

Tegenwoordig is de gemiddelde snelheid van internationale containertreinen op het Europese vasteland circa 42 kilometer per uur. Dit komt door het rangeren onderweg en oponthoud bij de grenzen ten gevolge van incomptabiliteit van tractiestroom en seinsystemen. Containers op de weg haalden gemiddeld 37 kilometer per uur totdat de grenscontroles werden afgeschaft. In de jaren van het interbellum werd er nog meer tijd verspild bij het telkens rangeren en van locomotief wisselen aan de landsgrenzen. Cruciaal bij snel transport van goederen was en is om het rangeren, het passeren van grenzen en het verladen tot een minimum te beperken.

De LNER had aansluiting op diverse havens aan de oostkust van Engeland: London, Harwich, Grimsby, Hull en Newcastle. Vanuit Rotterdam voeren boten op alle vijf havens, terwijl Amsterdam ook bootdiensten had op de laatste drie genoemde havens en Hoek van Holland ook op Harwich. Een vaste veerdienst uit Zwolle op Hull ging weliswaar van start in 1839, maar was van

dsche Courant van Woensdag 8 April 1931, No. 82

Een ongewoon transport in onze haven



Den belangrijk transport kwam deser dagen in onze haven aan.

Ten bioserve van de kweekeri Moerhous werd door de London en North Eastern Railway een trein van zeven z.g. containers naar Dedemsvaart gezonden.

Dit zijn speciaal gebouwe goederenwagens onder ondersel, die door bemiddeling van Van der Schuyff's Bloembodendoeri en de D.S.M. naar de kweekeri Moerhous vervoerd werden, waar se werden geladen met planten.

Léinas desmiddelen weg worden de volle wagens nu naar de Harwich-boot gebracht.

In Engeland plaatst men de containers op de lúbeboordende onderstellen en rídt se naar het station seo dicht moegelij bij de plaats van bestemming, waar se weer van de onderstellen worden afgenomen en door middel van vrachtwagens naar de bestemming worden vervoert.

Op dese wise is het mogelijk de planten seker uitgewide verpakking te veranderen, terwijl men seker a van een seker transport. Deze foto's toonen de ladine en het overbrengen der containers aan boord der Rotterdammer boot in de Zwolse haven.

korte duur. Vervolgens moest men vanuit Harlingen of Texel op Hull varen.

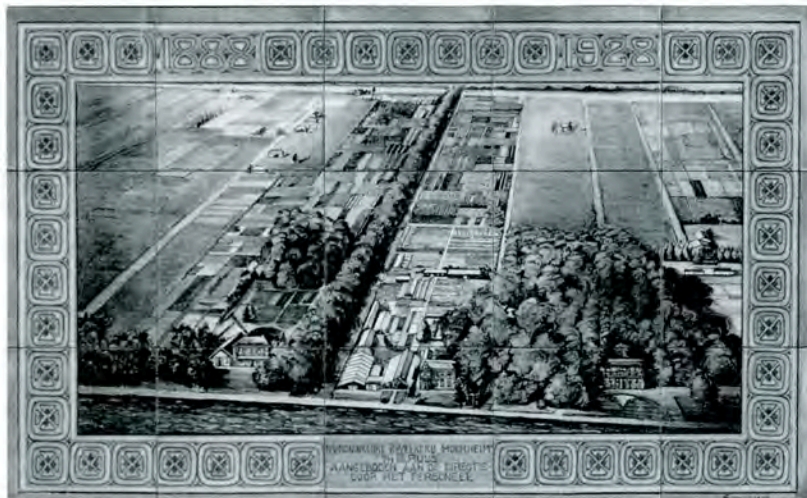
In de 'wilde binnenvaart' werd in 1937 vier keer meer in tonnen uit onze regio vervoerd naar Rotterdam dan naar Amsterdam. Driekwart van de volumes werd over Zwolle vervoerd. Onder de wilde binnenvaart rekende men alles met uitzondering van de beurtvaart, de vaste relatievevaart (tussen vaste verladere en vervoerders) en de campagnevaart waarbij het ging om seizoensgebonden vervoer zoals dat van suikerbieten en aardappelen.

Wanneer?

Volgens mij was dit vervoer per container een eenmalig transport. Op de foto's zijn de weersomstandigheden (droog met een weinig zon) en het seizoen (geen blad aan de boom) identiek. Ook hebben we te maken met een beperkt aantal containernummers.

Het National Railway Museum in York suggereerde een datum tussen 1926 en 1939. Geduren-

Artikel in de Provinciale Overijsselsche en Zwolsche Courant van 8 april 1931, waarin sprake is van een bijzonder transport. (Collectie HCO, foto redactie)



*Tegeltableau van de Koninklijke Kwekerij Moerheim, voorheen Bonne Ruys, door het personeel aangeboden aan de directie bij gelegenheid van het 40-jarig bestaan in 1928. (Uit: G. Varwijk, *De Dedemsvaart, zijn stad, streek en dorpen in de 20-e eeuw*)*

de een aantal jaren na de fusie van de LNER in 1923 waren de containers van de voorgangers niet overgeschilderd in de nieuwe huisstijl. De containers in Zwolle zien er pico bello uit. Ze zijn recent nog geschilderd. Dat suggereert dat de foto's niet gemaakt zijn tijdens de crisisjaren of direct voor de oorlog. Zou ik dan toch dertien jaargangen van de *Zwolse Courant* moeten doorploegen om achter de datum van dit transport te komen?

Eureka

In augustus 2006 stuurde Dr. B.J. Kam, vrijwilliger bij het Historisch Centrum Overijssel, mij een foto van het verladen op de steiger bij de Brink. Ik had dit plaatje al eerder in een lage resolutie gezien en als dia al vele malen onderzocht met een vergrootglas. Deze keer betrof het echter een foto in hoge resolutie. Met enig gezucht begon ik opnieuw te speuren en het was een eureka-moment. In de hoek boven rechts op de container stond met krijt geschreven 'Antwerp'. Waarom deze Belgische haven? De vaarroute vanuit de Britse havens via Antwerpen was vijftig à tachtig km langer. Naast een langere vaartijd had je ook te maken met een langere reisroute naar Zwolle. Rederijen voeren uit elk van de Britse havens zowel op Rotterdam als op Antwerpen. De Engelse spelling van de Belgische havenstad lijkt me te verklaren door het sorteren van de ladingen tijdens het rangeren aan Britse zijde voor de heen-

reis. Waren de Hollandse havens allemaal ontoegankelijk vanwege ijs? Onwaarschijnlijk, want dan zou Antwerpen daar ook onder hebben geleden en de foto's zien er niet bepaald winters uit. En als de langere route over Antwerpen toch om de een of andere reden aantrekkelijk was, waarom had men dan niet van de veerboot Harwich – Zeebrugge gebruik gemaakt? Op die veerboot lagen immers sporen en die bespaarden tijd bij het laden en lossen. Leden de Hollandse havens misschien onder massale stakingen? Waren de containers misschien binnengekomen via Antwerpen en teruggegaan via Rotterdam? Dat zou echter ongebruikelijk zijn, zeker voor een eenmalig transport want het opzetten van een nieuwe route was erg tijdrovend. Tal van vragen hielden mij bezig.

Bij het Nationaal Archief in Den Haag kon ik geen stakingsstatistieken, specifiek voor de haven of de stad Rotterdam, vinden maar wel de nationale stakingspieken in Nederland. In de betreffende periode was 1932 een topjaar, gevolgd door 1931, 1934, 1933, 1936 en 1924. Het doorbladeren van jaargang 1932 van de *Zwolse Courant* bracht geen soelaas. Vervolgens nam ik de jaargang van 1931 door. En toen had ik succes. In de krant van woensdag 8 april 1931 trof ik het volgende bericht, met afbeelding, aan:

'Een ongewoon transport in onze haven.

Een belangrijk transport kwam dezer dagen in onze haven aan. Ten behoeve van de kwekerij Moerheim werd door de London & North Eastern Railway een trein van zeven z.g. containers naar Dedemsvaart gezonden. Dit zijn speciaal gebouwde goederenwagens zonder onderstel, die door bemiddeling van Van der Schuyt's Stoomboot rederij en de D.S.M. naar de kwekerij Moerheim vervoerd werden waar ze werden geladen met planten. Langs dezelfde weg worden de volle wagens nu naar de Harwich boot gebracht. In Engeland plaatst men de containers op de bijbehorende onderstellen en rijdt ze naar het station zoo direct mogelijk bij de plaats van bestemming, waar ze weer van de onderstellen worden afgenomen en door middel van vrachtauto's naar de bestemming worden vervoerd. Op deze wijze is het mogelijk de planten zonder uitgebreide verpakking te verzenden terwijl men zeker is van een

veilig transport. Onze foto's tonen de lading en het overbrengen der containers aan boord der Rotterdammer boot in de Zwolsche haven.'

Met de vaststelling van de datum kon ik het tijdstip schatten waarop de foto's gemaakt zijn, rekening houdend met schaduw op de nog herkenbare gebouwen. Drie foto's zijn rond 10.30 uur gemaakt, de vierde werd gemaakt vanaf de steiger richting Blekerswegje tussen 9.30 en 12.30 uur.

Even terug naar de datum: in de literatuur over de geschiedenis van de haven van Rotterdam heb ik op www.anno.nl niets aangetroffen over een mogelijke havenstaking in maart/april 1931. Ook raadpleegde ik het weekblad *Schuttevaër*. In de periode februari – april 1931 werd daarin slechts melding gemaakt van een 'lustelooze stemming in alle afdelingen' en de hele 'binnenschipperij zit in de misère'. Geen melding dus van een reden voor een mogelijke reisroute over Antwerpen.

Moerheim

Bonne Ruys begon in 1888 in Dedemsvaart een kwekerij van tuinzaden, vruchtbomen, bloemen en planten op enkele hectares rondom het in 1836 gebouwde huis 'Moerheim', wat letterlijk huis op het veen betekent. Op het toppunt van zijn roem in de jaren dertig van de vorige eeuw bedroeg de beteelde oppervlakte van Moerheim 48 hectaren (een der grootste in Europa). Terwijl de zaadteelt en zaadhandel langzamerhand werden afgestoten, werd de kweek van rozen, coniferen, heesters en andere houtachtige siergewassen steeds verder uitgebreid. De producten werden grotendeels via Zwolle vervoerd. Zo ook de planten die in 1931 in de Zwolse haven per container verladen werden. Door beperking van het afzetgebied moest het bedrijf later worden ingekrompen. In de jaren tachtig ging het minder goed met de kwekerij. Op de oorspronkelijke locatie liggen nu de tuinen van Mien Ruys (1904-1999). Als tuinarchitecte maakte zij graag gebruik van dwarsliggers, in de volksmond ook wel spoorbielzen genaamd, vandaar haar bijnaam Bielzen Mien. Haar tuinen trekken jaarlijks vele duizenden bezoekers.

Slot

Tal van vragen blijven open rond het ongewone transport. Waarom werden de containers niet vervoerd met de goedkopere boten over het kanaal de Dedemsvaart? Waarom staat er Antwerp op de containers als ze voor Engeland bestemd zijn? Bij gebrek aan een Sherlock Holmes stel ik het zeer op prijs aanvullingen van lezers te mogen ontvangen.

Aan de personen die in de tekst genoemd worden en aan HCO-medewerker Wim Huijsmans, die mij hielp om de tekst in deze vorm te gieten, ben ik veel dank verschuldigd. Daardoor was ik in staat een verhaal te weven rond de foto's die mij intens bezighielden en nog bezighouden.

Literatuur

- A.E. v. Bergen en H. Zandbergen, *Van stoomtram tot DVM*. Amsterdam, 1985.
- J. Bos en A. v.d. Ploeg, *Onderweg in Overijssel*. Zwolle, 1988.
- Bradshaw's General Railway and Steam Navigation Guide for Great Britain and Ireland July 1922 en August 1887*. Blacklock, Manchester.
- J. Drent, *Bijdrage tot de geschiedenis van de gemeente Avereest*. Dedemsvaart, 1978.
- G. Hughes. *LNER Guild*. London, 1986.
- J. ten Hove. *Geschiedenis van Zwolle*. Zwolle, 2005.
- J. Oudenaarden, *Pakt aan!* Zwolle, 1996.
- J.W. Sluiter en E.J. Brill, *Overzicht van de Nederlandse Spoor- en Tramwegbedrijven*. Utrecht, 2002.
- G.H. Varwijk, *De Dedemsvaart zijn stad, streek en dorpen*. Dedemsvaart, 1998.
- G.H. Varwijk en J.R. Seinen, *Stap voor stap langs de Dedemsvaart*. Dedemsvaart, 1983.
- S. v.d. Velden, *Stakingen in Nederland*. IISG / NIWI, Amsterdam, 2000.
- J. Voerman, *Stoom- en Motortrams*. Rijswijk. 1989.
- Th. J. de Vries, *Geschiedenis van Zwolle*. Zwolle, 1961.
- L. v. Vuuren, *Rapport betreffende een onderzoek naar de welvaartsbronnen van de gemeente Zwolle*. Zwolle, 1939
- H. Zandbergen, E.J. Broekema en A. Jansen, *Trams en Tranlijnen: de stoomtrams van Drenthe en Oost-Groningen*. Rotterdam, 1972.

Gedichten in het Zwolse dialect door Leonard van Laar

Maria Hansen

Een anonieme auteur publiceerde in 1908 zijn jeugdherinneringen in onvervalst Zwols dialect. Omwille van de anonimiteit en door 'den ik-vorm' werd hij 'wel eens genoodzaakt aan namen en gebeurtenissen een fictieve plooi te geven'¹, maar zeer waarschijnlijk luidde zijn naam Leonard van Laar. Deze Van Laar had zijn jeugd in Zwolle doorgebracht en hield zijn leven lang belangstelling voor het Zwolse dialect. Hij publiceerde meerdere artikelen en gedichten in het Zwols. Ook de mededeling van de anonieme auteur dat hij al ruim vijftig jaar niet meer in Zwolle was geweest, onderschrijft het vermoeden dat het om Van Laar ging, want deze was in 1854 naar Nederlands-Indië verhuisd.²

Leonard van Laar

Leonard van Laar werd in Zwolle geboren op 12 april 1827 als zoon van Gerhardus van Laar, tapper aan De Dijk (nu Thorbeckegracht). Leonards moeder, Alijda van Slooten, schonk hem 's avonds om tien uur het leven. De 'Zwolsche Herinneringen' van Leonard aan zijn kinderjaren verhalen vooral over zijn schooltijd en de spelletjes met zijn vriendjes, over snoepgoed en over kattenkwaad. Zijn vader merkte evenwel het muzikale talent van Leonard op. Hij bracht een oude viool voor hem mee waarna Leonard op les ging bij zijn overbuurman, de 'Muzijkmeester' Koopmans, voor drie stuivers per les.³

Veel gelegenheid om naar muziek te luisteren hadden kinderen zoals Leonard overigens niet. De meeste muziek werd gespeeld in de huiselijke kring van de betere standen en op feesten en partijen voor volwassenen. Ook de orgelconcerten en koorzang in de kerk waren niet voor kinderen bestemd. De harmonie speelde soms op de pleinen van de stad. Voor kinderen werd de mogelijkheid tot muziekonderwijs uitgebreid toen in 1837

de heer Crönert als 'stadsmusicus-muzijk-directeur' naar Zwolle kwam. Hij leerde de kinderen echter voornamelijk koraalmelodieën. Een jaar later opende hij een instrumentale afdeling.⁴ Maar het bespelen van een viool was geen voor de hand liggende keuze, vioolspel had een lichtzinnig aura. Dat de ondermeester van de 'grootte' school in de Goudsteeg zijn leerlingen bij het zingen van psalmen op de viool begeleidde, vonden de ouders ronduit schandig. Vioolspel paste in danszalen en bordelen. Muzikale begeleiding op een harp zou beter bij het psalmgezang passen, zo noteerde een Zwollenaar een opmerking van zijn vader.⁵ Dat Leonard violist van beroep werd, was al met al een verrassende keuze.

Vanaf de opening van de nieuwe concertzaal van Odeon - eind 1839 - konden de Zwollenaren genieten van meerdere winterconcerten per seizoen.⁶ Leonard van Laar speelde in het orkest dat uitvoeringen in het Odéon gaf - het was de voorloper van de Zwolse orkestvereniging - en hij speelde goed genoeg om als solist te mogen optreden. Bij een van de uitvoeringen sprong een snaar tot vier keer toe stuk, een afschuwelijke pech zowel voor de violist als voor het publiek, herinnerde een van de toehoorders zich nog vele jaren later.⁷

Leonard van Laar bezat voldoende kwaliteit voor een carrière op nationaal niveau. In 1846 verliet hij, op twintigjarige leeftijd, zijn geboortestad Zwolle om in Den Haag in de Koninklijke Franse Opera te spelen. Helaas duurde het niet zo lang. In 1852 werd de schouwburg gesloten en Van Laar kwam twee jaar later naar Zwolle terug om er als vioolleraar de kost te verdienen. Hij woonde aan het Koningsplein en raakte snel (her)ingeburgerd. Hij maakte onder andere kennis met de heren Thiebout, Oppenheimer en Thies. De advocaat Johannes Thiebout had een groot hart voor muziek: in Frankrijk kocht hij een compleet



Leonard van Laar en zijn echtgenote, haar naam is helaas niet bekend. (HCO, archief Van Haersolte)

koper-instrumentarium voor zijn amateur-blaasorkest, in 1860 werd hij voorzitter van de muziekschool, rond 1867 werd hij directeur van de Zwolse orkestvereniging en in 1871 nam 'de brave Thiebout' het initiatief voor de nieuwe Zwolse muziekschool.⁸ Marcus Oppenheimer - gekschend een uienverkoper genoemd - was procureur en amateur-violist en Johan Ernst Thies was, net als Van Laar, vioolleraar en muziekonderwijzer. Ze konden goed met elkaar overweg en toen Thies in een diepe depressie raakte, nam Van Laar diens lessen waar zonder dat hij daarvoor enige vergoeding vroeg. De vroegtijdige dood van Thies in 1871 trof hem zeer.⁹

Nederlands-Indië

De plannen van Van Laar reikten voor een tweede keer verder dan Zwolle. In 1856 nam hij dienst in het leger van Nederlands-Indië. Bij het afscheid

van zijn tienjarige leerling Willem van Haersolte uit de Koestraat nummer 18 (voorheen H 129) - het oudste zontje van de burgemeester van Zwollerkerspel - barstte het anders zo wilde jongetje in tranen uit toen Van Laar hem vroeg: 'Zul je me niet vergeten?' Willem antwoordde: 'O, neen' en jaren later herinnerde hij zich nog steeds de witte hoed die Van Laar droeg en hoe hij met zijn neusgaten bewoog als hij 'met gevoel' iets voorspeelde, hoe hij met 'odeur' zwaaide als de oud-sergeant Van Emden net vertrokken was en zijn stank nog in de kamer hing. Willem herinnerde zich ook de vrolijke Sint-Nicolaasbijeenkomst met andere leerlingen bij Van Laar thuis, de pret als een van hen 'naar een timp [kapje van het brood] met stroop hapte'. De opvolger van Van Laar wist bij Willem niet hetzelfde enthousiasme voor het vioolspel op te wekken, maar Van Laar had bij de jongen een gedegen basis gelegd zodat Willem van

In de negentiende eeuw kwam het versturen of langsbrengen van een nieuwjaarswens steeds meer in zwang. Wensen, meestal in de vorm van een gedicht gedrukt op een blad papier met een toepasselijke illustratie, werden door bijvoorbeeld lantaarnopstekers of straatvegers ook bij de burgers aangeboden. Ze hoopten dan natuurlijk op een fooi. Dit is een Zwolse 'Karremans' (straatvegers) wens uit 1872. (Collectie Stedelijk Museum Zwolle)



Haersolte na een korte onderbreking de viool toch weer ging bespelen en naast Oppenheimer in de Zwolse orkestvereniging zat.

In het Indische leger had Van Laar gedurende zes jaar een prettige tijd en hij voelde zich door zijn meerderen met respect behandeld. De twee laatste dienstjaren was hij vrijgesteld van alle militaire verplichtingen, hij woonde buiten de kazerne en met een inkomen van achthonderd gulden per maand zat hij 'rondom in de lissen'. Als tegenprestatie repeteerde hij elke dag een uur met de hoornblazers. Naast kapelmeester van de schutterij was hij ook directeur van de Cecilia-concerten. Hij verliet de dienst met de Militaire Willems Orde, met het expeditiekruis en met een medaille voor trouwe dienst.

Van Laar trouwde en verheugde zich op de gezinsuitbreidingen, hoewel 'de ooijsjaar zich wat veel met onze zaken bemoeide': in acht jaar tijd werden zes 'naakte wurmpjes' geboren en er zouden er nog vier volgen. Hoe Van Laar in de eerste jaren na zijn diensttijd in het levensonderhoud voorzag, is niet bekend. Maar het materiële geluk bleef hem volgen, op wat onaangename 'speldeprikken' na, hij voerde 'geen zware strijd om het bestaan'. Rond 1869 kreeg hij een aanbod van de resident een handelszaak en een logement te Poerworedjo op te richten, wat hij deed. De zaken gingen goed maar het heimwee begon te knagen. Na acht jaar verkocht Van Laar het bedrijf en stoomde met de *Prins Hendrik* naar Nederland. Het gezin vestigde zich in Zutphen, waar de twee oudste zoons de Hogere Burger School bezochten. De Zutphense mentaliteit viel Van Laar rauw op het dak: 'De enorme kleingeestigheid van die menschen met hun enge gezichtskring, het groot aantal sporten die ze op hun maatschappelijke ladder hebben, de zucht om zich in uw zaken te dringen en te onderzoeken hoe groot uw fortuin is, hoeveel schoenen, jassen en broeken ge bezit, wat je dagelijks eet en drinkt, bah! Ik zit liever in Indië op den top van den berg Oenarang dan in zulk een nest als Zutphen is'. Een telegram dat hem drie maanden na zijn aankomst uit Indië in Nederland bereikte, was een geschenk uit de hemel. Ene heer Tisserand was overleden en men verzocht Van Laar: 'Kom terug en red uw zaken.' Dat was niet tegen dovemansoren gericht, al de volgende dag ging

Van Laar aan boord van een Frans schip, zijn vrouw en de kleinste kinderen zouden volgen.

Van Laar waagde geen tweede poging tot repatriëring. Toen hij 65 jaar was verkocht hij de 'toko'. Zijn vrouw zette het logement voort. Van de tien kinderen waren de twee jongste dochters nog thuis. De anderen waren allemaal goed terecht gekomen, tot trots van hun vader. Een van de dochters was een talentvolle violiste.

Willem van Haersolte

Van Laar gebruikte zijn tijd om te lezen en te schrijven en hij deed dat veelal in het Zwols. Hij zette zijn herinneringen op papier en af en toe publiceerde hij een stukje van zijn memoires in een dagblad of in een tijdschrift.

Veertig jaar nadat hij Zwolle had verlaten - in 1896 - zat Van Laar bij een helder lamplicht onder de Indische sterrenhemel te lezen in 'Waarheid en Droomen van Jonathan' toen zijn dochter kwam zeggen: 'Pa, Mama laat u roepen, er is een brief voor u van iemand die 40 jaar geleden uw vriend was'. Met stramme benen begaf Van Laar zich naar zijn vrouw en las verrast en gelukkig de onverwachte brief van zijn Zwolse oud-leerling Willem van Haersolte. De kleine Willem was intussen een 'heerschap met 't kummechien' (advocaat) geworden en vervolgens rechter, een ambt dat hij van 1876 tot 1884 te Zwolle had vervuld. Hij had de verblijfplaats van Van Laar achterhaald en Van Laar schreef met veel genoegen terug. Ze haalden herinneringen op, informeerden elkaar over wat er sedert hun afscheid zo al was gebeurd en stuurden elkaar foto's toe. Van Laar herkende zijn leerling niet meer, maar bij diens zoon zag hij bekende trekken. Van Haersolte daarentegen herkende Van Laar meteen.

Behalve liefde voor muziek hadden beide heren hetzelfde gevoel voor humor en waren - hoewel beiden niet meer in Zwolle woonden - liefhebbers van het Zwolse dialect. Van Laar had amusante gedichten in het Zwols geschreven en hij stuurde zijn konterfeitsels naar zijn oud-leerling die dat zeer waardeerde.

Het langste gedicht van Van Laar is een reactie op een verzoek uit Hoogeveen om een bruiloft als

speelman op te vrolijken. Van Laar was toen - in 1854 - net enige weken in Zwolle terug en de gewezen concert-violist reageerde eerst verbaasd en een weinig verbolgen maar uiteindelijk antwoordde hij op luchtige toon in de vorm van het gedicht *Brief van mi'j an de Hoogevaênens*. Hij gaf er enige uitleg bij, bij voorbeeld dat er in Zwolle op een der singels een welgestelde familie Van Laar woonde die gewoonlijk *achter het water* werd genoemd en dat het geen familie van hem was. Hij doelde op de familie Van Laer - met ae - die op Molenzicht aan de Nieuwe Vecht woonde (Vechstraat 103, nu Binnengasthuisstraat). De voorspelling in het gedicht dat de heer Thies naar het 'pienland', het kerkhof, zou gaan werd onbedoeld bewaarheid. Uit piëteit schrapte Van Laar het couplet maar voegde het later weer toe.

Nieuwjaarswens

Aan boord van het stoomschip *Prins Hendrik* - in 1877 - schreef Van Laar een Nieuwjaarswens voor en over Zwolle. Eigenlijk is het een beschouwing met commentaar op de Zwolse standen, van hoog tot laag. Van Laar bood het gedicht bij de uitgever Tijl te Zwolle aan, die hem 'na lezing den vaderlijken raad gaf het ding in portefeuille te houden; de Zwollenaars zouden er razend worden om de schimptaal.' Van Laar meende dat Tijl veeleer bang was dat de boosheid van de lezers op hem en zijn krant zou neerkomen. Het gedicht bleef ongedrukt, maar herlezing inspireerde Van Laar tot een ander 'mopje' getiteld *Wanhopige Triene*.

Wanhopige Triene verhaalt over een boerenmeid die zich de Zwolse stadse gewoontes niet eigen kon maken en na voortdurende pesterijen weer naar de koeien terugging. Van Laar verzocht Van Haersolte: 'Laat dit in Godsnaam niet onder de oogen komen van Tijl, de man zou uit zijn dwangbuis springen van verontwaardiging over zooveel onzin'.

Van Laar vond zijn gedichten de moeite waard naar Van Haersolte te sturen en deze was er zuinig op. Ook diens nazaten gingen zorgvuldig met de erfenis om: aan de brieven, de gedichten en de foto's van Van Laar en zijn vrouw werd een los kaartje toegevoegd waarop gemaand werd de

papieren aan het 'museum voor Overijssels recht & geschiedenis' te geven of aan het provinciaal archief te Zwolle of aan een ander die er belangstelling voor toonde. Dat is gedaan, Van Laars gedichten en zijn correspondentie met Van Haersolte worden in het Historisch Centrum Overijssel, in het familiearchief Van Haersolte (237.1), inventaris nummer 199, bewaard.

Het Nieuwjaarsgedicht van Van Laar uit 1877 is 57 coupletten lang. Elk couplet bestaat uit vijf regels. Vanwege de lengte worden hier slechts de eerste tien en de laatste zes coupletten, met originele annotatie, afgedrukt om een indruk te geven van Van Laars Nieuwjaarswens. Voor geïnteresseerden is de complete Nieuwjaarswens te lezen op de website van de Zwolse Historische Vereniging, www.zwolsehistorischevereniging.nl.

* Met dank aan Wim Huijsmans voor de verleende hulp bij de transcriptie van het Zwols.

Noten

- [L. van Laar?], 'Un prèutien òver Zwolle van veur viefteg joar', in: *Driemaandelijksche Bladen* 8 (1908), 70-81.
- HCO FA Van Haersolte (237.1), inv. nr. 199.
- [L. van Laar?], 'Un prèutien', 78.
- J.C. Streng, *Het is thans zeer briljant. Aspecten van het Zwolse culturele leven tijdens de overgang van ancien régime naar moderne tijd*, Hilversum 1999, 67-79; M.L. Hansen, 'Een 'redelyk zoet' meisje, Sophia Cornelia baronesse van Haersolte, 1838-1873', in: *Zwols Historisch Tijdschrift* 19 (2002) nr. 2, 62-72; J.G.A. ten Bokum, *Muziek in de IJsselsteden. Beschrijving van het muziekleven in Deventer, Zutphen, Zwolle en Kampen in de 19de en het begin van de 20ste eeuw met bijzondere aandacht voor de familie Brandts Buys*, Utrecht / Antwerpen 1988, 104.
- W. [Jansen?], 'Iets over de Zwolsche jeugd in 't midden der vorige eeuw', in: *Driemaandelijksche Bladen*, 10 (1910), 3-27.
- J.G.A. ten Bokum, *Muziek in de IJsselsteden*, 108.
- HCO FA Van Haersolte (237.1), inv. nr. 199.
- T. Tromp Meesters, 'De Zwolse familie Thiebout', in: *ZHT* 17 (2000) 3, 76-81.
- Wikipedia.

Nieuwjaarswens door L. van Laar (1877)

De eerste dag van Januarie,
Dâet bi w' sints tieden al gewend -
Dan is 't nieuwjâor veur ieder Christen,
Gien Heiden kan ons dâet betwisten,
Al is 't ook nog zoo'n knappe vent!

Wat gef het op zoo'n dag 'n drukte,
Wat geet het er soms biester toe!
't Krioelt in stègen en in strâoten,
Van boeren, burgers en soldâoten,
Dâe j' duuz'lig wordt van al 't gedoe!

Het krielwt somtieds deur mekâere,
Dâer j'an 'n mierenhoop geleuft!
Hiër zwiert 'n trèssien olde vrouwen,
Dâor gunter zie ie boeren sjauwen,
Met langhe piepen in het heufd.

De bédelaars bint niet te tellen,
Je kûnt ze van ow lief niet slâon!
Zie wensen ieder: 'heil en zègen,'
Maar, heb ze niks van oe ekrègen,
dan meug ie 'nâo de wêarlich gâon!'

Je gêaft al licht an elk wat centen,
Um dâet het de gewoonte is;
Maar as ie denkt - in goed vertrouwen -
't Is veur hun kinders en de vrouwen,
Dan heb ie 't duuvekâeters mis!

Kiekt maar ies in de achterbuurten,
En gêaft ies op de kroegen acht!
Dâor bint de luu met heele troepen,
An 't vluuken en janever zoepen,
Van 's margens vròg tut in de nacht.

De boeren blieden ook niet achter,
Die loopen alle strâoten plat!
Hun wâorlek zoer verdiende centen,
Verdoen ze in de logementen,
As of het geld gien weerde had.

De deerens bint gien zier verlègen,
En fladderen meâ deur wêar en wind!
Ze denken um gien huus of delle,
Maar zoegen an de piepestelle
Tut dâet ze glad beteuterd bint! *

Ze gèven um gien snee of règen;
Al is 't an 't vriezen dâet het knapt,
Toch gâon ze - zonder zich te schâemen -
Pebliek veur opgeschèuven râemen,
Hun vrijers kussen dâet het klapt!

Janever is 'n kwâoje duuvel,
Dâet dûrf ik zeggen want, 't is wâor!
De olden kûnnen het vertellen,
Dâet voesel en de piepestellen
Niet deugen, zelfs op 't nieuwejâor.

Ik zal het hier bie lâoten blieden,
Want as ik zoo maar deur wol gâon,
Dan kan ik licht van de gebrèken
Van al mien mèdemensen sprèken,
En eigen fouten ôverslâon.

'k Zal dus mien prèuties noe maar stâeken,
De mensen binnen neet zoo slecht!
Ik kan het oe gerust bezwèren,
Ik dee het um 'de gek te schêaren'
'k Heb alles 'met de grap' ezegd!

't Veurnâemste he'k dâor deur vergèten,
- Wat of 'n mense dwâelen kan! -
Ik was van plan de Zwolse mensen,
'n Hartelek nieuwjâor te wensen
En, dâor begin ik noe ook an.

Ik wensch oe toe, dâet alle nachten,
De slâop oe 't heufd en 't lief versterk';
En dâet ie het geluk mèugt smâeken,
Dâet God oe s'margens bie 't ontwâeken,
In welstand ôverende werkt. **

Ik wensch oe nog van ganscher harte,
Gods zègen in de hoogste grâod!
Dâet al ow zâeken wierig bleuiën
Ow kinders uut de kloeten greuiën,
Tut brâeve bûrgers van den Stâot!

Ik wensch oe alle met mekâere,
'n Allerprettigste nieuwjâor!
Ik hoope[?] dâet oe God zal gèven,
'n Lang en 'n gelukkig lèven
En dâormêa is mien vers dan klâor.

* Wanneer de boeren kermis- of nieuwjâor vieren, tracteert de vrijer zijn meisje op genever met stroop; in stede van een le-peltje, wordt gebruik gemaakt van een pijpesteel. Om beurten zuigen de vrijer en vrijster daaraan tot het glas ledig is.

** De beide laatste regels bevatten de stereotype nieuwjâarswensch van 'Enreman (Hendrik) de Klunder' een oud Zwolsche type.

Boekbespreking

Ph.H. Trooster, *Van boomstammen en stambomen. Ruim drie eeuwen familiegeschiedenis rond houtzaagmolen 'Het Fortuin' in Zwolle*, Historisch Centrum Overijssel, Zwolle 2007. ISBN 978 90 72306 371, 112 pag. Prijs € 17,95.

Bijna twintig jaar geleden zat ik aan tafel bij Flip Trooster, oud-directeur en mede-eigenaar van de houthandel Gebr. Rosendaal. Hij wilde een artikel schrijven over de geschiedenis van de Zwolse houtzaagmolens. In het *Zwols Historisch Jaarboek* 1989 verscheen zijn artikel over drie van dergelijke molens tussen 1662 en 1810. Met een milde vorm van tegenzin dwong de auteur zich destijds in het keurslijf van de redactionele richtlijnen voor publicatie. Het ging hem om het verhaal, om het doorgeven van de geschiedenis. Dat hoefde in zijn beleving niet perse door het hanteren van de academische publicatienormen. Een kleine twee decennia later is er dan het boek dat hij destijds voor ogen had; weliswaar niet over alle Zwolse houtzaagmolens, maar wel een uitvoerige, ruim geïllustreerde studie over het bedrijf waarbij hij van jongsaf betrokken was en zijn voorgangers aan de Katerdijk.

Trooster schetst in zijn boek de geschiedenis van ruim driehonderd jaar houthandel in Zwolle. Begonnen aan het Zwartewater op de molen Het Fortuin en geëindigd op het industrieterrein ten noorden van de A28. Het boek valt in drie delen uiteen. De jaren tot 1819, dan de bemoeienis van de familie Rosendaal (de auteur hoort tot hun nageslacht) en de jaren van de persoonlijke bemoeienis van de auteur met het bedrijf, tussen 1936 en 1983.

De ligging van Zwolle en haar economische positie maakten het interessant om – buiten de toenmalige stadsgrens aan het Zwartewater – een

houtzaagmolen te vestigen. Zwolle lag aan waterwegen en hout werd voor een belangrijk deel over water vervoerd en gebruikt voor de scheepvaart. Die scheepvaart werd in de loop van de zeventiende eeuw ook belangrijk door de turfvaart. We zien dan ook dat na de eerste houtzaagmolen, later bekend als Het Fortuin uit 1662, in de decennia daarna rond datzelfde Zwartewater twee andere houtzaagmolens werden gebouwd. En in 1850 zijn het er al zes.

Aardig in dit deel van het boek is de verwevenheid met de Zwolse stadsgeschiedenis, maar ook met de persoonlijke geschiedenis van eigenaren. De titel van het boek is dan ook treffend gekozen. Een molen was een kostbaar bezit. Door participatie werd het risico van de grote investering gedekt. Een risico dat ook bepaald werd door het overwegend houten en dus kwetsbare karakter van het gebouw. Aanvankelijk waren het vooral regentenfamilies die in dat eigendom participeerden, later in de achttiende eeuw vooral kooplieden. Zo maken we kennis met de verschillende families en hun genealogische en/of economische verwevenheid. Interessant is dat de auteur het niet daarbij laat, maar ook hun verdere wel en wee beschrijft. Zo is er de achttiende-eeuwse eigenaar Herman Stenvers, die slechts door één van de vele kinderen uit twee huwelijken werd overleefd. Of Lubbertus Rietberg, één van de hoofdeigenaren rond 1795, die de ideeën van Joan Derk van der Capellen tot den Poll was toegedaan.

Daarmee heb ik een eerste belang van dit boek geïllustreerd; het verdiept en nuanceert onze kennis van de Zwolse geschiedenis door te focussen op een onderdeel daaruit: de betekenis en positie van de houthandel en houtzagerij. Bovendien geeft het een aardig inzicht in de meer persoonlijke geschiedenis van de eigenaren gedurende het Ancien Regime. Zonder te kunnen beoordelen of

dat mogelijk is, had de auteur wat mij betreft nog wel meer biografische informatie over de betrokkenen mogen geven. Op deze wijze krijgt geschiedenis immers een gezicht, wat identificatie met de historische personen mogelijk maakt.

Na de jaren van de Franse Revolutie komt de molen in 1819 in handen van de familie Rosendaal. De bemoeienis van die familie duurt, met een onderbreking, tot het eind van de firma, zij het via nakomelingen in de vrouwelijke lijn. Het aardige is dat van deze firma archief bewaard is gebleven, zodat we meer inzicht krijgen in het reilen en zeilen van de houthandel. Want naast het zagen neemt ook de handel een steeds belangrijkere rol in. Het bedrijf floreert in deze jaren.

Aardig is te constateren, dat we in de geschiedenis van de Zwolse houtzagerij veel katholieke namen en families tegenkomen: Wentholt,

Rosendaal, Trooster, Lankhorst en Schaeppman om er maar een paar te noemen. Had dit te maken met verervingen of met het feit dat een katholieke baas juist katholieke compagnons en/of knechten had, die zich na verloop van tijd zelfstandig gingen vestigen? De auteur zegt in het boek dat religie in deze tijden geen rol speelde in de verhoudingen tussen bazen en werkers; ik waag dat te betwijfelen. Overigens repliceerde Trooster bij de presentatie van het boek dat niet de gehele handel in katholieke handen was.

Was het begin van de firma Rosendaal dramatisch door de vroege sterfte van de eerste eigenaar van die naam, het lot van de laatste Rosendaal was zo mogelijk nog aangrijpender. Binnen een paar jaar sterven de beoogd opvolger, de eigenaar, de tweede zoon en een dochter van de eigenaar. Uit familie-overlevering kent de auteur soms roerende details over het leven van de familieleden.



Uiteindelijk gaat de firma over in handen van twee kleinzonen van Rosendaal: de gebroeders Trooster. Onder hun bewind gaat het snel bergopwaarts met de firma, mee als gevolg van de behoefte aan hout in de jaren rond de Eerste Wereldoorlog. In deze gouden jaren wordt de oude molen uiteindelijk afgebroken en doet mechanisatie haar intrede. Maar in de jaren twintig volgt een neergang die een vooraankondiging lijkt van de grote crisis in 1929. Desondanks breidt het handelsgebied van de firma zich uit tot Polen, Duitsland, Zweden en Amerika.

De betekenis van dit deel het boek ligt vooral in de verbinding van de officiële geschiedenis, de gedocumenteerde werkelijkheid met datgene wat uit overlevering bekend is. Dat laatste aspect vormt een verrijking van de soms dorre opgetekende feiten. Ook de invloed van de wereldontwikkelingen op de persoonlijke en lokale geschiedenis wordt zo herkenbaar. Zo krijgen de gevolgen van de crisis een invoelbare lading als de auteur schrijft, dat het gezin Trooster met vier kinderen verhuizen moest uit een comfortabele woning in de Veerallee naar het huis van de bedrijfsleider aan de Katerdijk, waar noch waterleiding of gas, noch badkamer of toilet was en dat alleen via een smal voetpad bereikbaar was.

Vanaf 1936 was de auteur zelf betrokken bij de firma. Dit deel van het boek is dan ook het meest levendig. Op licht ironische toon doet de auteur verslag van zijn wederwaardigheden in het bedrijf. De leerjaren voor de oorlog; de moeilijke jaren tijdens de oorlog, waarover hij naar mijn mening terecht en eerlijk schrijft dat pas in de loop van de jaren het besef ontstond wat de bezetting nou precies inhield; de na-oorlogse jaren die kansen boden, maar ook risico's in zich bergden; de reizen naar het buitenland, omdat houtsoorten uit Afrika, Azië en Amerika meer en meer in zwang komen. Maar hij is ook zo eerlijk om te schrijven dat vergunninggevende instanties en de fiscus soms wat om de tuin werden geleid door de firmanten. Opvallend hierbij is de zelfwerkzaamheid van de directie. Wie denkt dat het hierbij ging om

sigarenrokende heren die vanachter de tafel hun handel dreven, komt bedrogen uit: de heren staken ook zelf de handen uit de mouwen. Ook wordt duidelijk dat de vestigingslocatie historisch bepaald is, maar er feitelijk nauwelijks meer toe deed. Globalisering, gebruik van kunststoffen en de recessie van de jaren tachtig leidden ertoe dat de gebroeders Trooster beslisten de zaak op te doeken. Waarmee een einde kwam aan ruim driehonderd jaar houthandel in Zwolle.

De kracht en betekenis van dit deel schuilen vooral in het optekenen van de eigen ervaringen. Wie daarbij ook nog enige distantie tot het eigen handelen weet op te brengen, is in staat om een, zij het subjectief beleefd, maar zo eerlijk mogelijk beeld neer te zetten. En dat is in mijn beleving gebeurd.

Van boomstammen en stambomen is niet alleen van betekenis voor de geschiedenis van de houthandel in Zwolle, maar vormt ook een verdieping van de algemene Zwolse geschiedenis door zijn petite histoire en nuanceringen van de algemene lijn. De auteur is een vaardig verteller, wat het lezen van het boek aangenaam maakt. Dat plezier wordt nog verhoogd door de vele illustraties. Het kan een voorbeeld voor velen zijn die zich voorstellen om een geschiedenis te schrijven. En gelukkig heeft de auteur zijn weerzin tegen de academische mores overwonnen: het boek is voorzien van een ruime en degelijke verantwoording.

Jaap Hagedoorn

Recent verschenen

Jan ten Hove, *Het Overijsselse Geschiedenisboek*,
 Waanders/HCO, Zwolle, 2007. 384 pp.
 ISBN 9789040083976. Prijs € 14,95



In het *Zwols Historisch Tijdschrift* richten wij ons doorgaans alleen op zaken die Zwolle betreffen, maar voor het in oktober verschenen 'Het' boekje over de geschiedenis van Overijssel maken wij graag een uitzondering. De 'Het' boekjes zijn een uitgave van Waanders. In opdracht van het Historisch Centrum Overijssel heeft historicus Jan ten Hove voor deze reeks nu *Het Overijsselse Geschiedenisboek* samengesteld. Deze opdracht was bij Ten Hove in zeer bekwame handen, het resultaat

is een prachtig handzaam boekje geworden, waarin het prettig bladeren is. Het Overijsselse Geschiedenis Boek biedt een kleurrijk en gevarieerd overzicht van de rijke provinciale historie. Het begint bij het ontstaan van het landschap in de prehistorie en eindigt met de sportieve prestaties van Erben Wennemars en de kleine geboortegolf in Haaksbergen in augustus 2006, negen maanden na de stroomstoring aldaar. Tal van bekende en minder bekende gebeurtenissen passeren in chronologische volgorde de revue. De geschiedenis is onderverdeeld in acht tijdvakken. De korte introducties aan het begin van elk tijdvak geven de lezer een goed beeld van het totale verloop daarvan. De ruim 360 beeldrijke fragmenten vormen met elkaar een toegankelijke en handzame geschiedenis van Overijssel, die de lezer veel lees- en kijkplezier biedt. Het boekje is zelfs voorzien van een register. Een schot in de roos. Het wachten is nu op het 'Het' boek voor Zwolle.

Redactie

Ulrike Hascher-Burger, *Singen für die Seligkeit*, Studien zu einer Liedersammlung der Devotio moderna: Zwolle, Historisch Centrum Overijssel, coll. Emmanuëlshuizen, cat. VI. Mit Edition und Faksimile. Brill, Leiden/Boston, 2007. 342 pp. ISBN 9789004161511. Prijs € 99,-



Verscholen achterin een middeleeuws drukwerk (incunabel) bevindt zich in het Historisch Centrum Overijssel een klein met de hand geschreven liedboekje, uit de late vijftiende eeuw, met 25 eenstemmige liederen. Het liedboekje is afkomstig uit de kringen van de Moderne Devotie in Zwolle. Een colofon op de eerste pagina wijst op de 'Broeders van het Gemene Leven' als voormalige eigenaren. Een boeiende getuigenis van de muziekcultuur van deze invloedrijke gemeenschap.

Na de Reformatie kwam het boekje terecht in de Emmanuëlshuizen in de Praubstraat, waar het samen met andere schatten uit het katholiek erfgoed werd verborgen voor de protestanten. Het

boekje maakt nog steeds deel uit van de collectie boeken van de Stichting Emmanuëlshuizen, die in de jaren tachtig in bewaring is gegeven bij het Gemeentearchief Zwolle (nu Historisch Centrum Overijssel).

Musicologe dr. Ulrike Hascher-Burger heeft alle teksten en de muziek van dit unieke document toegankelijk gemaakt, door een moderne teksteditie en een facsimile met elkaar te combineren. De uitgave *Singen für die Seligkeit* bevat een uitvoerige analyse van de opbouw en de overlevering van de muziek, en haar functie bij de Broeders van het Gemene Leven. Elk lied en tekstuittrekkel zijn voorzien van een commentaar.

Op 28 september 2007 werd het eerste exemplaar van *Singen für die Seligkeit* in ontvangst genomen door mevrouw Emmy Louridtz-Hooghiemstra, dagelijks bestuurslid van het college van collectoren van de Stichting Emmanuëlshuizen. Tijdens de presentatiebijeenkomst werden door het Ensemble Cercamon enkele van de vijftiende-eeuwse gezangen ten gehore gebracht.

Wie meer wil weten over deze middag, de achtergronden van het liederenboekje en de Moderne Devotie, zie de website van het Historisch Centrum Overijssel, www.historischcentrumoverijssel.nl. Ook is het mogelijk om via de website enkele muziekfragmenten van het Ensemble Cercamon te beluisteren.

Ronald Schalekamp, *Willem Lengton, De Zwolse verzetsheld*. Leider van de knokploeg Soest. Persbureau Zwolle, 2007. 64. pp.

ISBN 9789078336020. Prijs € 11,-



Willem Lengton, geboren op 4 april 1917 te Zwolle, was voor het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog vaandrig bij de padvinderij én in het leger. Hij vocht in mei 1940 in de Grebbelinie. Tijdens de Duitse bezetting was Lengton actief in het verzet. Als leider van de knokploeg Zeist was hij betrokken bij vele kraken en acties die voor onderduikers en anderen van levensbelang waren. Onder meer in Zwolle, Maartensdijk, Ochten, Opheusden en Kesteren werden door zijn knokploeg acties uitgevoerd. De meest bekende kraak van de knokploeg Soest was die van het gemeente-

kantoor te Tilburg; de zogenaamde 'zegeltjeskraak'. Deze kraak is door historicus Lou de Jong een van de belangrijkste verzetsacties van de oorlog genoemd. Op klaarlichte dag werden 105.000 controlezegels geroofd, waardoor de Duitse plannen voor een nieuw controlesysteem werden ondermijnd.

Lengton overleefde de oorlog niet. Hij werd in februari 1944 door de Duitsers gearresteerd, als indirect gevolg van een mislukte overval op het distributiekantoor van Amersfoort. De knokploeg Soest deed niet aan deze overval mee. Lengton had de actie zelfs afgeraden, vanwege de hoge risico's. Op 14 april 1944 werd Willem Lengton - amper 27 jaar oud - gefusilleerd door de Duitsers. Hij ligt begraven op de Erebegraafplaats te Bloemendaal.

In het boek over Willem Lengton wordt onder meer verteld over zijn passie voor de padvinderij. De Zwolse scoutinggroep waar hij lid van was, werd naar hem vernoemd: de Vaandrig Lengton Groep. Daarnaast komen de verschillende verzetsacties uitgebreid aan bod. Schrijver Ronald Schalekamp heeft met veel mensen gesproken die Willem Lengton hebben gekend, als padvindersleider en in het verzet. Het is het verhaal geworden van een dappere Zwollenaar die, vanuit zijn rotsvast geloof in trouw en moed, zijn leven gaf voor het vaderland.

Mededelingen

Opbouw emailbestand ZHV leden

De Zwolse Historische Vereniging wil graag een email bestand van haar leden. Dat maakt het mogelijk om eenvoudig en goedkoop de leden te informeren over lezingen, vergaderingen en actuele ontwikkelingen.

Het bestuur van de ZHV zou het daarom op prijs stellen als u uw emailadres doorgeeft aan de ledenadministratie: vanulsen@home.nl

Contributie 2007

Begin volgend jaar gaan de nota's voor de contributie 2008 de deur uit. Als u, behalve betalen, met de nota verder niets doet kunt u de Zwolse Historische Vereniging enorm helpen door als reactie op deze oproep uw contributie alvast te gireren. Wij vermijden daarmee de kosten van het verzenden van vele nota's.

De contributie bedraagt € 25,-. Het gironummer van de ZHV is: 5570775. Wilt u bij betaling vooral vermelden: contributie 2008 plus uw postcode en huisnummer? De lidmaatschapskaart wordt toegestuurd samen met de convocatie voor de ledenvergadering. Met het Stedelijk Museum Zwolle is afgesproken dat u tot dan terecht kunt met de oude lidmaatschapskaart.

Schrijfwedstrijd ZHT en Zwolse Historische Quiz

In deze aflevering van het tijdschrift staat het winnende artikel van de schrijfwedstrijd van het ZHT 2007. De eerste prijs betrof een boekenbon ter waarde van 100 euro.

Mocht u niet hebben deelgenomen en dat betreuren, geen nood, in 2009 wordt de tweede editie van de ZHT Schrijfwedstrijd gehouden. Voor 2008 staat er weer een aflevering van de Zwolse Historische Quiz gepland.

Nieuwe directeur HCO

Per 1 juni 2007 is de heer Bert de Vries (46 jaar) tot nieuwe directeur van het Historisch Centrum Overijssel benoemd. Voor De Vries naar Zwolle kwam, was hij plaatsvervangend directeur en sectorhoofd bedrijfsvoering van het Nationaal Archief in Den Haag.

Bert de Vries heeft na zijn studie 'Nieuwe en theoretische geschiedenis' aan de Universiteit van Amsterdam, de hogere archiefschool in Den Haag gevolgd. Daarnaast rondde hij dit jaar nog een MBA-studie aan de Haagse hogeschool af.

De Vries ziet geschiedenis als een levend element in onze samenleving. Het motto van het Historisch Centrum 'Geschiedenis leeft' past dus goed bij zijn eigen visie. De extra mogelijkheden die de nieuwe Geschiedenishal en de website van het HCO bieden, gaat hij met de medewerkers verder uitbouwen. Mocht u de site recentelijk niet bezocht hebben, neem vooral een kijkje: www.historischcentrumoverijssel.nl

Fotief bijschrift Groeneweg

Het *Zwols Historisch Tijdschrift* wordt gelukkig goed gelezen. Veel lezers, onder wie de heren Banck en Oldenhof, hebben ons er op geattendeerd dat in het *ZHT* nr. 2 van dit jaar bij een foto in het artikel van Jonn van Zuthem *Een rooms jongetje uit Assendorp* een onjuist bijschrift staat. Het gaat om de afbeelding op pagina 69. Het betreft hier het begin van de Groeneweg, vlakbij de Hoge Spoorbrug, en niet zoals abusievelijk beweerd wordt, een kruising van de Groeneweg met de Leliestraat. De fotograaf heeft de foto waarschijnlijk van het talud van de Hoge Spoorbrug genomen. De straat links is de Spoorstraat. Zoals de recente foto laat zien, zijn de afgebeelde panden, weliswaar gedeeltelijk wit geschilderd, tegenwoordig nog duidelijk te herkennen.

Bij de foto op pagina 70, de kruising Groeneweg / Verenigingstraat, heeft Banck nog een aanvulling, hij schrijft: 'Op de niet zichtbare hoek links

bevindt zich het Van Haersoltehuis. Ik vermeld dit hier omdat het vrij onbekend is en in dit nummer over Van Haersolte wordt geschreven.'



De in het ZHT 2007 nr. 2 afgebeelde foto van het eerste stuk van de Groeneweg, met links de Spoorstraat. Omstreeks 1930. (Collectie HCO)



Hetzelfde punt anno 2007. (Foto redactie)



Het Van Haersoltehuis, op de kruising Verenigingstraat / Groeneweg. Op de gevel prijkt het opschrift '1646 -Haersoltehuis-1907'. Vrouwelijke personeelsleden van de familie Van Haersolte, die geen verdere middelen van bestaan hadden, konden hier hun oude dag slijten. De foto is genomen vanuit de Verenigingstraat. (Foto redactie)

Dominicanen

Gerrit Banck plaatst ook nog een kanttekening bij de opmerking van Van Zuthem op pagina 71 van het ZHT nr. 2, dat dominicanen slechts in groepjes van twee in de stad mochten wandelen. Banck: 'Bij mijn weten mochten ze juist alleen in oneven groepen wandelen. Op hun wandeling naar het buitenhuis Arnichem aan de Vecht bij het Haersterveer zag je ze geregeld via de Hanekamp en Brederostraat aldus passeren. Mijn observaties begonnen rond 1950.'

Navraag bij de heer K. Brakkee, domini- caan/historicus en woonachtig in het klooster aan de Assendorperstraat, leverde het volgende op. De fraters, theologiestudenten, uit het klooster moesten twee keer per week, op dinsdag en donderdag, een verplichte wandeling maken. Ze liepen dan vaak naar Huize Arnichem te Haerst. Dit huis was in 1925 door de congregatie aange- kocht. Gesitueerd aan de Vecht met bijbehoren- de bossen en weilanden, bood het aan de jonge fraters ruime mogelijkheden tot recreatie, zon- der dat ze daarbij al te zeer in de wereld hoefden te treden. Maar in principe mochten ze overal wandelen, behalve in de binnenstad. Ze liepen wel in groepjes van twee. Dat stoelde nog op een middeleeuws voorschrift, dat weer gebaseerd was op een bijbels uitgangspunt om twee aan twee uitgezonden te worden. Volgens Brakkee kan het in de jaren vijftig best voorgekomen zijn dat er meer fraters tegelijk met elkaar opliepen, maar altijd tenminste twee.

Nb. Op donderdag 17 april 2008 zal in de Historische Avondencyclus pater Brakkee spreken over 'Zwolle en de dominicanen'.

Telefooncel

Een andere foto in het ZHT nr. 2 van dit jaar, op pagina 63 bij het artikel van Frank Inklaar over de *Zwolse plaatsen van herinnering*, trok ook de aandacht van Gerrit Banck. Hij vond de daarop afge- beelde telefooncel wel heel modern. Maar in dit geval geeft hij antwoord op zijn eigen vraag: 'Die foto op bladzij 63, Vechtbrug en Vechtstraat vanuit de Wipstrik. Het kan allemaal goed, de auto's kregen al rondere vormen, al waren de meeste nog vierkant.



De 'hypermoderne telefooncel' op de foto van de Vechtbrug, gezien vanaf de Wipstrikkerallee, eind jaren dertig. (Collectie HCO)

Maar die telefooncel, die is toch helemaal niet van die tijd?

Telefonie in Zwolle was al automatisch, wij hadden een zwart toestel met kiesschijf, maar in Lemelerveld waar ik vaak was, moest je met een zwengel de telefoniste wakker maken, die als dat gelukt was de verbinding maakte. Bovendien, deze telefooncel is nog maar net uit het straatbeeld verdwenen!

Toch maar even googlen en zie, ik had het helemaal mis! Hij bestond al in 1932, een ontwerp van het Rotterdamse bureau Brinkman en Van der Vlugt, zeer functioneel en modern in die tijd. De kleur was zilvergrijs. Meer dan vijftig jaar beheerste dit model het Nederlandse straatbeeld. Het is pas in 1984 vervangen door een nieuw exemplaar, het PTT-groene vierkante model 1100.'

Sallandia

Ook het *ZHT* nr. 3 van dit jaar, het themanummer gewijd aan de ijzergieterij Wispelwey, leverde de nodige (positieve) reacties op. Ondermeer Willem van der Veen reageerde, hij stuurde ons de volgende email:

'Beste redactie,

Met interesse het mooie nummer over de ijzergieterij van Wispelwey bekeken en gelezen. In het bijzonder keek ik verrast naar de grote foto van de drie kleuters Wispelweij. Met Hankie (Han), de latere vader van de nu wereldberoemde cellist Pieter Wispelweij (de middelste van de drie), heb ik minstens twaalf jaar samen in de klas gezeten. Eerst op de kleuterschool, daarna op de lagere (Nuts)school en tenslotte op het gym in de Veerallee. Ik kwam destijds regelmatig bij de Wispelweij's aan huis.

Ik stuur deze mail vooral om even aandacht te vragen voor Sallandia, de fabriek die destijds een concurrent van Wispelwey was. In het *ZHT* wordt daar even op gewezen.

In de *Zwolse Courant* stonden naar aanleiding van de tentoonstelling en het themanummer ook twee pagina's over Wispelwey. Daarin werd geschreven dat de fabriek Sallandia, die in 1924 werd opgeheven, gevestigd was aan de Zwartewaterallee. Een raar foutje. Toen Sallandia verdween moest het nog minstens veertig jaar duren voordat er überhaupt een Zwartewaterallee verscheen. In de jaren twintig van de vorige eeuw bevond zich daar nog het aloude boerenland. Pas

in de jaren zestig en zeventig verrezen er de nieuwbouwwijken Holtenbroek en Aalanden.

Ik weet precies waar het gebouw van Sallandia stond, namelijk aan het begin van de Holtenbroekerdijk, tegenover het Rodetorenplein, op een plek waar allang geen openbare weg meer langs leidt. Zo ongeveer waar zich nu het gebouw van de Zwolse Poort, de instelling voor geestelijke gezondheidszorg, aan de oever van het Zwartewater bevindt. In de jaren dertig van de vorige eeuw stepte en fietste ik ontelbare malen langs de verlaten bouwval, op weg naar mijn grootouders die even verder aan het Zwartewater woonden. De ruïne werd pas in de jaren zestig afgebroken.

In een atlas met luchtfoto's van KLM Aero-carto, die ik ooit bij De Slegte kocht, vond ik de fabriek van Sallandia afgebeeld op een foto uit 1926. Ik heb een gedeelte van de foto, waarop de fabriek staat, gescand en stuur deze hierbij mee. In het midden van de foto, bovenaan, ziet men de foto van Sallandia met de driehoekige gevel naar het Zwartewater gekeerd. Daarachter het Zwolse boerenland. Daarvóór, op de hoek van Zwartewater en stadsgracht, de scheepswerf van Van der Velden, waar zich nu de oprit naar de Hofvlietbrug bevindt. Op de voorgrond het Rodetorenplein met rechts nog een stukje dak van het Hopmanshuis.

Ik kon het niet laten jullie deze herinnering te sturen. Misschien hebben jullie er iets aan.

Hartelijke groet,

Willem van der Veen.'



Sallandia, luchtfoto 1926. In het midden op de voorgrond het Rodetorenplein. (Uit: Oud Zwolle vanuit de lucht, 1996)

Tentoonstellingen Stedelijk Museum Zwolle*Bloedbanden, grote gezinnen in beeld*

2 december tot en met 3 februari 2008

Deze expositie laat geschilderde portretten zien van beeldend kunstenaar en filosoof Corrie Haverkort. Zij heeft vanaf 2000 een familieportret geschilderd dat bestaat uit ruim dertig schilderijen. Aansluitend hierop zijn er lezingen en voorstellingen in het museum. Ook het Filmtheater Het Fraterhuis haakt op dit thema in met verschillende films.

Het Rodetorenplein, veranderend stadsbeeld

19 januari tot en met 24 maart 2008

Het Rodetorenplein was het knooppunt van de handel in Zwolle, een overslagplaats waar goederen uit het Duitse achterland en Holland aankwamen via de Vecht en het Zwarte Water. De functie van het plein is in de loop van de eeuwen door allerlei oorzaken veranderd.

De tentoonstelling laat niet alleen de bezoekers zien hoe dit plein er uit zag, maar ook wat er zich afspeelde en wat er in de toekomst gaat gebeuren. Zowel de plannen van de gemeente als de voorstellen van de Stichting Levende Stads-geschiedenis Zwolle zijn te zien.

Tentoonstelling Historisch Centrum Overijssel*Pietate et Virtute*

Nog te zien tot en met 6 januari 2008

In de Geschiedenishal van het Historisch Centrum Overijssel loopt nog enkele weken de tentoonstelling 'Pietate et Virtute, het adellijk leven in Overijssel tijdens het Ancien Régime'. De tentoonstelling laat zien wat de adel tot 'adel' maakte: vijf aspecten van het adellijke leven in Overijssel worden voor het voetlicht gebracht. Zeer de moeite waard, bent u nog niet geweest, ga snel.

Zwols Historisch Café

Op de laatste vrijdag van de oneven maanden organiseert de ZHV altijd een Zwols Historisch Café. De onderwerpen worden per keer nader bekend gemaakt, in *de Stentor* en op de website

van de vereniging. Deze bijeenkomsten zijn altijd zeer geanimeerd maar verdienen meer belangstelling. Kom eens een kijkje nemen, niet alleen is de toegang gratis, maar er wordt u namens de vereniging ook een consumptie aangeboden. De eerstvolgende bijeenkomst is vrijdag 25 januari 2008.

Zwols Historische Avonden*- Donderdag 14 februari 2008*

De effectiviteit van de Vrienden bij nieuwbouw in historisch Zwolle, zoals op het Maagjesbolwerk. Spreker: Jan Cremers

Plaats: HCO

- Dinsdag 4 maart 2008

Filmavond vervoer in Overijssel 'ter land, ter zee en in de lucht'.

Plaats: HCO

- Dinsdag 18 maart

Archeologische opgravingen in de Smeden.

Spreker: Michael Klomp.

Plaats: Stedelijk Museum Zwolle

- Donderdag 17 april

Zwolle en de dominicanen

Spreker: Kees Brakkee, o.p., lid van de Zwolse gemeenschap van de dominicanen.

Plaats: HCO

*Het bestuur van de Zwolse Historische Vereniging
en de redactie van het Zwols Historisch Tijdschrift
wensen u goede feestdagen en een voorspoedig 2008*

*2008 zal in het teken staan van het vijftienvintigjarig bestaan
van de Zwolse Historische Vereniging!*

Daarnaast bieden wij u in 2008 weer :

- vier keer een Zwols Historisch Tijdschrift*
- maandelijks een Historische Avond*
- elke twee maanden een Historisch Café*
- gratis toegang tot het Stedelijk Museum Zwolle*
- een nieuwe aflevering van de Zwolse Historische Quiz*
- actuele informatie via internet*

(Foto M. Wassenaar)

Auteurs

Dr. Peter Badcock (1945) was radiotherapeut te Zwolle. Tegenwoordig schrijft hij voor internationale vakbladen over ontwikkelingen bij spoorwegen.

Drs. Annèt H.M. Bootsma – van Hulten (1953) is historicus en werkt freelance.

Drs. Jaap Hagedoorn (1960) studeerde geschiedenis in Utrecht en verleent momenteel als zelfstandig ondernemer advies en dienstverlening op het gebied van zorg, sport en de relatie tussen overheid en maatschappelijk middenveld.

Maria L. Hansen (1947) publiceert over de adellijke familie Van Haersolte. Daarnaast verzorgt zij de transcripties voor de serie *Overijsselse Handschriften*.

Wim A. Huijsmans (1948) is als archivaris verbonden aan het Historisch Centrum Overijssel.

Willem van der Veen (1932) trad in 1951 in dienst van de *Zwolse Courant*. Daar beoefende hij verscheidene journalistieke disciplines, het langst als samensteller van de zaterdagbijlage, kunstredacteur en theatercriticus. Daarnaast schreef hij onder meer jubileumboeken, theaterproducties, dichtbundels en vier delen *Zwolle in de achteruitkijkspiegel*. In 2004 en 2005 verschenen van zijn hand specials van het *Zwols Historisch Tijdschrift* over 'De busse van Skutte' en het bijzondere echtpaar Carina en Harro Bouman.

Albert Veld (1947) werd geboren te Wapserveen. Hij doorliep van 1964 tot 1968 te Zwolle de Uitgebreid Technische School en School voor Scheepswerktuigkundigen aan de Blaloweg. Daarna volgde een loopbaan bij de Marine tot 1970. Vervolgens werkte hij als werktuigkundige bij de IJsselcentrale te Hengelo, vanaf 1976 bij de IJsselcentrale Harculo. Tegenwoordig is hij dispatcher bij Electrabel Nederland.

Colofon

Het *Zwols Historisch Tijdschrift* is een uitgave van de Zwolse Historische Vereniging en verschijnt viermaal per jaar. Leden van de vereniging krijgen het tijdschrift gratis toegezonden.

Bestuur Zwolse Historische Vereniging

H. Dijkstra, *voorzitter*
S. ten Veen, *secretaris*
H. Wijdeveld, *penningmeester*
J. Sol, *lid*

Secretariaat Zwolse Historische Vereniging:
postbus 1448, 8001 BK Zwolle
telefoon: 038-4654617

Ledenadministratie en bezorging tijdschrift:
J. van Ulsen-Nijkamp, telefoon: 038-4654617

Internet adres:

www.zwolsehistorischevereniging.nl
e-mail ZHV: info@zwolsehistorischevereniging.nl
Financiën: girorekening Postbank: 5570775
t.n.v. Zwolse Historische Vereniging

Tarief lidmaatschap	25 euro/jaar
Studenten	22 euro/jaar

Redactie Zwols Historisch Tijdschrift

A.H.M. Bootsma-van Hulten, *eindredacteur*,
E.A. van Dijk, W.A. Huijsmans, F. Inklaar,
M. van der Laan, H.A. Stalknecht, J. van de Wetering.
Redactieadres: Wipstrikkerallee 71, 8023 DV Zwolle
e-mail: annetbootsma@home.nl

Vormgeving: Rob van den Elzen bno (†)

Vormgeving omslag: Buro 1 Hoog
Opmaak: Different Design Deventer
Druk: Waanders Drukkers, Zwolle

ISSN 0926-7476 © Zwolse Historische Vereniging
Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotocopie, microfilm of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

historisch centrum overijssel

GESCHIEDENIS
LEEFT!



kijk ook op
www.historischcentrumoverijssel.nl
voor alle actuele informatie

BROUWER ANTIEK

Diezerplein 14 - 8021 CV Zwolle
Tel. (038) 4539355
www.brouwerantiek.nl
e-mail: info@brouwerantiek.nl



Donderdag t/m zaterdag van 11- 18 uur
Andere tijden na afspraak

Te koop gevraagd
Historische "Kantoorpanden"

Inlichtingen: 038 421 32 90



Van der Reijid Makelaars B.V.

VBO  MAKELAAR



Brasserie "Het Vliegerhuys"

Nieuwstraat 55 Tel. 038-4221206
8011 TM Zwolle Fax 038-4224318

In Brasserie 't Vliegerhuys.....Een pand uit 1450 !

- De lekkerste koffie van Zwolle....
- Uitgebreide lunch en avondkaart....
- Heeft U wat te vieren, vraag naar de mogelijkheden....
- Elke acht weken nieuwe expositie....
- En een vertrouwde plek voor de Zwolse Historische Vereniging....

Een plek om te onthouden.....

WAANDERS

uitgevers drukkers boekverkopers

W

W

W

boekverkopers
Eiland 9, Zwolle
Telefoon (038) 421 53 92

uitgevers / drukkers
Faradaystraat 17, Zwolle
Telefoon (038) 467 34 00 / 467 34 50