



“De lekker eten winkel” Keurslagerij Kuenen

“Slagerij van het jaar”

Dorpsstraat 66, Ruurlo

www.lekkeretenwinkel.nl



Hypotheeken én voordelige verzekeringen onder één dak Natuurlijk bij Univé Oost!

Onze hypotheekvoordelen:

- Lage rentetarieven
- Keuze uit een breed assortiment van hypotheeken
- Snelle verwerking van uw aanvraag
- Sluit aan op uw wensen en mogelijkheden



Onze levensverzekeringen:

- Nabestaandenplan
- Lijfrente
- Pensioen
- Uitvaart
- Beleggingen

UNIVÉ

VERZEKERINGEN

Daar plukt ú de vruchten van!

Univé Oost - Telefoon (0547) 36 70 00

Markelo, Burg. de Beaufortplein 13 • Ruurlo, Stationsstraat 12
Lochem, Graaf Ottoweg 18 • Delden, Langestraat 5

www.unive.nl

Woonpresentatie

Burg. de Beaufortplein 13, 7475 AG Markelo
Telefoon: (0547) 36 36 36

Stationsstraat 12, 7261 AD Ruurlo
Telefoon: (0573) 47 19 91

www.oosterhavemakelaars.nl



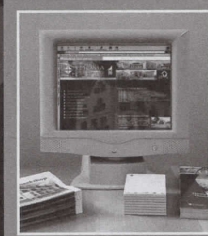
OOSTERHAVE
makelaars o.z.

THOMA MAKELAARS



THOMA & BENNIK'S
LANDERIJENBUREAU
Lochem - Gorssel

www.thoma.nl
Dé huizen-site van Oost Nederland



Exclusieve service van
Thoma Makelaars

Alle woningbrochures
online en direct te downloaden

15.000 hits per week!

Kom naar één van onze vestigingen voor een gratis
exemplaar van één van onze brochures Harmonieus Wonen.



LOCHEM
Pr. Bernhardweg 7
T 0573 222 444
E info@thoma.nl

RUURLO
Woonwinkel
Kerkplein 20
T 0573 453 444

www.thoma.nl

LOCHEM • APELDOORN • BORCULO • BRUMMEN • DEVENTER
DOETINCHEM • EERBEEK • GORSSEL • RUURLO • RIJSSEN

Het onderschrift bij de foto in de vorige Koezeboom (op de eerste pagina) heeft tot dusver één inzending opgeleverd. Mevr. R. Abbink-Lievestro (91), de moeder van ons bestuurslid Jannie Schepers-Abbink, meent op de foto de volgende personen te herkennen:



1. T.G. Elkind, directeur
6. Jan Weninkhof
7. Mies Bloemendaal
8. Marie Gotink
18. Grada Wolsink, gehuwd met Hendrik Dijkman
21. Dientje Wentink, gehuwd met Evert Kerkwijk
30. Dina Livestro

22a: Zou dat E. Dijkman kunnen zijn?

Dan een nieuw 'zoekplaatje' ingezonden door Geke Florijn. Ze schrijft als toelichting: 'Moeder Florijn dacht dat de foto omstreeks 1946 gemaakt is bij meelhandel Teger aan de Stationstraat. De man rechts vooraan met de handen op de rug is haar vader, Gerrat van de Klooster (Gerrat Ribbers) destijds wonende Slootsdijk 14 (H88).'
Wie weet wie de andere mensen zijn?



Onder d'n Kroezeboom

Kwartaaluitgave van de Historische Vereniging Old Reurle Jaargang 2007, nr. 3

Van de voorzitter

Beste mensen, de vorige keer schreef ik over de droogte. Er komt nu geen vervolg, want ik ben niet de weerman. Wel moet ik dit woord van de voorzitter vroeg schrijven in verband met de vakanties.

In de colofon staan de namen van de redactieleden van ons blad. Jan Oonk doet de eindredactie. Hij heeft de coördinatie van de archeologische werkgroep overgedaan aan Wim Bredewout.

Bij de familie Kamperman aan de Dorpsstraat stonden in de werkplaats machines om hout te be- en te verwerken. Deze zijn geschonken aan de historische vereniging Old Reurle en worden tijdelijk opgeslagen. De overplaatsing moet gereed zijn als ik dit schrijf.

De stenen plaat boven de ingang van de voormalige kleuterschool Prinses Beatrix zal behouden blijven zoals u allen al in de media hebt kunnen lezen. Een leuk succesje.

Nu te hopen dat het een mooie plaats krijgt in de nieuw te bouwen appartementen.

Vrijdag 29 juni hebben de medewerkers van onze vereniging met hun partners een kennismaking bijeenkomst gehad bij Anny Cactus in de kas. Onder genot van een hapje en drankje hebben allen een puzzeltocht door de kas gehouden en op die manier veel cactussen gezien, maar ook de landbouwwerktuigen eens [opnieuw] bekeken. Ook de nieuwe foto's [de oude waren verbleekt, zie vorige Onder d'n Kroezeboom] hangen nu in het schuurtje en kregen de nodige aandacht. Ongeveer 40 vrijwilligers inclusief partners hebben van deze avond genoten.

In de kas van Anny wordt op 14 oktober de jaarlijkse boekenmarkt gehouden. Wij willen hier aanwezig zijn met o.a. de herdruk van ons boek: Ruurlo van 1900 tot Berkelland. Natuurlijk staan wij hiermee ook op de Braderie.

25 november is er in de kas een proef- en streekmarkt met producten uit eigen omgeving.

Zoals u ziet, weer van alles te doen.

Tot de volgende keer.

Dinant Chr. Weenk.

Van het secretariaat

Het boek Ruurlo van 1900 tot Berkelland kan weer besteld worden.

Er komt een 2^e druk en begin juli komen de boeken van de drukkerij.

U kunt per e-mail bestellen aan leobesse-link@kpnplanet.nl.

Zie ook onze website www.oldreurle.nl.

De inschrijvingen lopen tot nu toe redelijk maar het kan altijd beter.

Als u een presentje zoekt voor iemand dan is het boek Ruurlo van 1900 tot Berkelland een prachtig cadeau.

Verder staan we in augustus op de braderie en ook daar is het boek te koop.

Informatie hierover kunt u lezen in Contact Ruurlo.

Leo Besselink.

Winterprogramma 2007-2008

10 oktober 2007.

Arend Heideman: Beeldverhaal over Bentheimer waterputten.

14 november 2007.

Jan Berends: Dialezing over het Noordelijk Münsterland. Dhr. Berends neemt ons op meeslepende wijze weer mee langs kastelen en watermolens.

12 december 2007.

Dinie Hiddink vertelt en leest voor haar geweldige Kerstverhalen.

9 januari 2008.

Henk Harmsen vertelt over de 'Hessenwegen'

13 februari 2008.

B. Kamstra: Diavoorstelling en voordracht over oude schoolplaten.

12 maart 2008

19.30 uur: algemene ledenvergadering met in aansluiting hierop

Arie Ribbers: Het wordt een verrassing maar het gaat vast over dialect.

Verder hebben dhr. Berends en Old Reurle een excursie gepland naar Noordelijk Münsterland. De datum wordt bekend na de lezing op 14 november.

Werkgroep Archeologie

Vanuit de gedachte dat pas een compleet beeld van de historie kan worden verkregen wanneer de resultaten van bodemonderzoek worden gecombineerd met het bestaande archiefmateriaal is binnen de werkgroep archeologie het idee ontstaan om een tweetal excursies te organiseren naar achtereenvolgens het Streekarchivariaat in Doetinchem en het Gelders Archief in Arnhem. Daar willen we ons door vakmensen uit laten leggen wat er zoal aan historisch materiaal is te vinden in het archief (met name over Ruurlo natuurlijk) en hoe we daarin op een effectieve manier kunnen zoeken.

Omdat er buiten de werkgroep mogelijk ook belangstelling is voor de genoemde excursies hebben we besloten om ook de overige leden uit te nodigen om zich aan te sluiten. Mocht u interesse hebben dan moet u zich even melden bij Jan Oonk (0314-625316 of info@janoonk.nl). Aan het bezoek aan het Gelders Archief zijn wel enige kosten verbonden (maximaal 5 euro) en deze excursie kan alleen tijdens de daguren plaatsvinden. Het bezoek aan het Streekarchivariaat is kosteloos en hier is men waarschijnlijk bereid om ons ook in de avonduren te ontvangen. Het streven is om de excursies te organiseren in de periode september tot en met november.

Ruurlo was ooit knooppunt van spoorwegen

Wie oostelijk Nederland een beetje kent, heeft wel eens van Zutphen gehoord. En van Ruurlo en Winterswijk natuurlijk. En ook van de Duitse plaatsen Bocholt en Borken. Dat er een natuurgebied is ontstaan uit de "Borkense Baan", die bij Winterswijk over de grens naar Duitsland liep is de belangstellende voor deze streek ook wel bekend. Maar plaatsnamen als Marbeck-Heiden, Rhade, Deuten, Dorsten, Feldhausen, Gladbeck, Bechhausen en Braubauerschaft zullen veel mensen wel exotisch in de oren klinken. Toch waren deze plaatsen destijds net zo met Ruurlo verbonden als Zevenaar, Doetinchem, Neede, Haaksbergen, Enschede of Zutphen.

Arjan Ligtenbarg, Winterswijk

Koning Willem I (1814 -1840) zette zich persoonlijk in voor de aanleg van spoorwegen in ons land. Dit leidde ondermeer tot de oprichting in 1837 van de Hollandsche Yzeren Spoorweg Maatschappij (HYSM), die de aanleg van de lijn Amsterdam-Haarlem-Den Haag-Rotterdam in 1847 voltooide. Daarna ontwierp de HYSM de zogeheten "Ooster-spoorweg" van Amsterdam via Apeldoorn naar Zutphen, die in 1876 gereed kwam. Voor het doortrekken van deze lijn naar Winterswijk en verder naar Duitsland voelde de HYSM echter niets.

De Winterswijkse fabrikant Jan Willink dacht daar echter anders over. Reeds in 1870 bepleitte hij samen met J.B. Snellen in een publicatie de aanleg van een spoorlijn van Zutphen naar Winterswijk en verder naar Duitsland. Er bleek voldoende steun voor het idee wat leidde tot de oprichting van de Nederlandsche-Westfaalsche Spoorweg - Maatschappij (NWS). Nadat de benodigde concessies waren verkregen kon met de aanleg worden begonnen.

Als eindpunt werd gekozen de buurtschap Braubauerschaft even ten noorden van Gelsenkirchen. Hier bevond zich namelijk de kolonij Bismarck. Bovendien was er al een station van een Duitse maatschappij dat ook door de NWS kon worden gebruikt. Het ontwerp voor de NWS-lijn voorzag in een zoveel mogelijk rechte lijn en diende zo goedkoop mogelijk te zijn. Vorden en Ruurlo lagen wat dat betreft gunstig en kregen dan ook een station. Anders lag dat voor Groenlo en Lichtenvoorde. Noch de ene noch de andere kwam daarvoor in aanmerking, zodat de lijn tussen beide plaatsen kwam te liggen. Dat is de reden dat Lieveelde

wel een station kreeg. Bij de concessieverlening eiste Pruisen dat de NWS ook een zijtak van Winterswijk naar Bocholt zou aanleggen. De aanleg verliep vlot, want op 18 juli 1878 ging de treindienst van Zutphen naar Winterswijk van start. Op 21 juni 1880 werd de lijn Winterswijk-Gelsenkirchen -met in Duitsland veel tussenliggende stations- feestelijk geopend. Op 25 augustus 1880 volgde, zonder enige ruchtbaarheid, de opening van de lijn Winterswijk-Bocholt.

De komst van de GOLS

Op 9 augustus 1878 werd een wet van kracht die de mogelijkheid opende voor de aanleg van spoorwegen van een lichtere constructie en met een sterk vereenvoudigde beveiliging. Wachtposten, zoals deze op de hoofdlijnen voorkwamen, waren niet vereist. Dit was de "Wet op de Lokaalspoorwegen". Op deze lijnen konden alle overwegen onbewaakt zijn en waren de locomotieven voorzien van een bel om de weggebruikers op de komst van de trein te attenderen. Een lokaalrein werd daarom in de volksmond al gauw "Bello" genoemd. De snelheid lag in de eerste jaren op 30 km/uur, terwijl de treinen op de hoofdspoorlijnen ongeveer 50 tot 90 km/uur mochten rijden.

Textielabrikant Jan Willink haakte in op de mogelijkheden die de nieuwe wet bood. Zijn doel was het textielgebied Twente en de Achterhoek met elkaar te verbinden. Aangezien er ook in Bocholt textielabrieken waren, voorzag Jan Willink eveneens een levendig goederenvervoer tussen het westelijk Ruhrgebied, Winterswijk en Twente. In 1879, een jaar na de opening van de lijn Zutphen-Winterswijk, pu-

bliceerde Jan Willink een brochure "Lokaal-spoorwegen van Winterswijk naar Hengelo en van Winterswijk naar Zevenaar" en hij diende meteen een concessieaanvraag in voor deze lijnen. Langs de lijn Winterswijk-Zevenaar waren het niet de textiel fabrieken, maar de in de Liemers aanwezige ijzergieterijen en de steenfabrieken die van betekenis konden zijn voor deze lijn.

Om deze plannen te realiseren werd op 18 juni

1881 de Geldersch-Overijsselsche Lokaal-spoorweg-Maatschappij (GOLS) opgericht. Aan de geplande lijn van Winterswijk naar Hengelo werd gaandeweg een zijtak toegevoegd namelijk Boekelo-Enschede. Ook de lijn Winterswijk-Zevenaar kreeg een zijtak en wel de lijn Doetinchem-Ruurlo-Neede. De aanleg van deze lijnen werd in de jaren 1884 en 1885 gerealiseerd.



Het station in Ruurlo werd geopend op 21 juli 1878. Het vrij kleine station werd aanzienlijk uitgebreid toen de lokaalspoorwegen van de GOLS naar Hengelo (1884) en Doetinchem (1885) werden geopend. Het stationsgebouw had aan de perronzijde een bijzonder mooie veranda en werd in 1921 nog vergroot met een uitbouw aan de straatzijde en een verlenging aan de oostkant. Na de opheffing van de GOLS-lijnen in 1937 was Ruurlo niet langer een knooppunt. In de jaren na de oorlog werd het emplacement vereenvoudigd en in 1970 werd het station gesloten voor goederenvervoer. In 1979 werd het station onbemand; het markante witte stationsgebouw is in 1980 afgebroken. De foto op de Ansichtkaart hiernaast dateert uit 1900.

Samen met het netwerk van lokaalspoorwegen ontstond er een dicht netwerk van stations en laad- en losplaatsen, waar brandstofhandelaars en landbouwcoöperaties een aansluiting hadden. Dit netwerk voorzag elke vijf à tien kilometer in een aansluiting aan een spoor- of tramlijn. Brandstof en landbouwproducten hoefde je daardoor nooit ver te halen. In de jaren twintig en dertig was dit alles net zo vanzelfsprekend als tegenwoordig de tankstations en supermarkten.

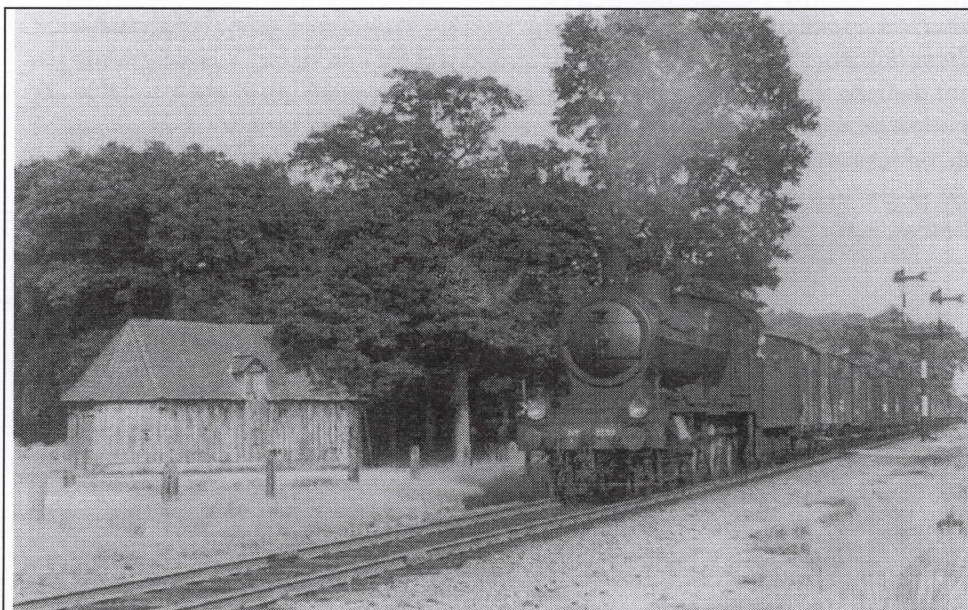
Hoewel de lijnen vooral voor het goederenvervoer waren aangelegd bood men ook reizigersdiensten. Op de kleine stopplaatsen in buurtschappen kon men een kaartje kopen bij de haltechef die bij de halte woonde en die vanaf de jaren twintig ook de seinen en wissels bediende. Om de machinist te laten weten dat de trein moest stoppen gaf de haltechef een stopteken. Een seinarm met een rechthoekige paars gekleurde plaat met witte rand ('s avonds een paarse lamp) werd dan omlaag gedraaid. Reizigers in de trein verzochten de conducteur om de trein bij de gewenste halte te laten stoppen.

De lokaalspoorwegen

De lokaal treinen reden in het begin 30 km/uur,

de toegestane maximumsnelheid voor lokaalspoorwegen. Met de komst van zwaardere tenderlocomotieven in 1905 gingen de treinen 50 km/uur rijden. In 1917 is de Wet op de Lokaalspoorwegen nogmaals gewijzigd en werd de toegestane snelheid verhoogd tot 60 km/uur, waarbij in- en uitrijseinen op de stations een vereiste werden. Vanaf 1917 werden de meeste GOLS-stations uitgebreid met een seinpost aan het gebouw en extra woonruimte voor het stationspersoneel. In de beginjaren deden de lokaal treinen nog twee uur over de afstand Winterswijk-Zevenaar, in de jaren dertig was de reistijd dankzij de sterkere en snellere locomotieven teruggebracht tot zeventig minuten. In de jaren twintig tot aan de opheffing was de opzet van de reizigersdiensten als volgt :

- Winterswijk- Neede-Hellendoorn, met Neede als aansluitpunt voor andere lijnen
- Doetinchem-Ruurlo-Neede-Enschede Noord-Oldenzaal
- Aansluitend een pendeldienst Boekelo-Hengelo
- Arnhem-Zevenaar-Winterswijk. (De doorgaande dienst Arnhem-Winterswijk kwam in 1918 tot stand, met aansluitend een pendeldienst Varsseveld-Dinxperlo)



Een mooie foto van een goederentrein die de schaapskooi bij de Binneman passeert

Einde particuliere exploitatie

De NWS en de GOLS hadden geen eigen spoorbedrijf, maar verpachtten de lijnen aan bestaande maatschappijen. Van Zutphen naar Winterswijk en op de GOLS-lijnen reed de HYSM; op de routes van Winterswijk en naar Gelsenkirchen en Bocholt verzorgde een Duitse maatschappij de exploitatie. De Winterswijkse industrie had nu een voordelige en gemakkelijke manier om kolen te verkrijgen. Het vervoer van steenkool uit het Ruhrgebied naar de rest van Nederland werd de belangrijkste inkomstenbron voor deze route, naast de retourvracht zoals paarden, slachtvee, levensmiddelen en hout dat naar het mijngebied werd vervoerd.

In het Keizerrijk Duitsland werd er al vanaf 1870 naar gestreefd om de spoorlijnen te nationaliseren en het aankopen van zoveel mogelijk particuliere spoorwegbedrijven. De staat Pruisen kocht al in 1882 de NWS-lijnen op Duits grondgebied aan, waarmee het bezit van de NWS werd gehalveerd. Van Zutphen tot aan de grensovergangen bij Winterswijk bleef de NWS tot in de jaren twintig eigenaar van haar lijnen en gebouwen; daarna werd door de Nederlandse Staat alles gekocht. De NWS die haar kantoor in Winterswijk had werd in 1930 opgeheven. De HYSM ging in 1917 samenwerken met haar grootste concurrent, de Staats-Spoorwegen, waaruit in 1938 uiteindelijk de NS is ontstaan. De GOLS-lijnen werden in 1920 door de HYSM overgenomen, waarna de GOLS in 1928 werd geliquideerd. De exploitatie bleef in handen van de HYSM.

Opkomst autobusvervoer

Na de Eerste Wereldoorlog raakte vooral het reizigersvervoer over de kortere afstanden op alle spoorwegen in Nederland over zijn hoogtepunt heen. Particuliere ondernemers, zoals schippers en voerlieden, hadden al sinds 1880 de vrijheid om een beurtdienst of een omnibusverbinding te onderhouden. Daarmee waren ze een concurrent voor de spoorwegen. In de jaren twintig ontstonden er zeer veel particuliere vervoerbedrijven, die autobussen en vrachtauto's aanschafte en zich ook gingen bezighouden met het vervoer van goederen en reizigers. De reissnelheden waren met deze "automobile omnibussen" veel hoger dan voorheen.

De wetgeving voorzag destijds niet in dit vervoer. Een concessie voor busvervoer was niet vereist. Het vervoer van reizigers werd niet beschermd door voorschriften voor rij- en rusttijden of voor de veiligheid. Een dienstregeling was ook niet nodig. Vele zogenoemde "wilde busdiensten" reden op de drukke tijden parallel aan de spoorlijnen en trokken door hun lagere ritprijzen reizigers uit de trein weg. Op stillere uren werd natuurlijk niet gereden. De wilde busdiensten lieten onrendabele ritten aan de spoor- en tramwegen over.

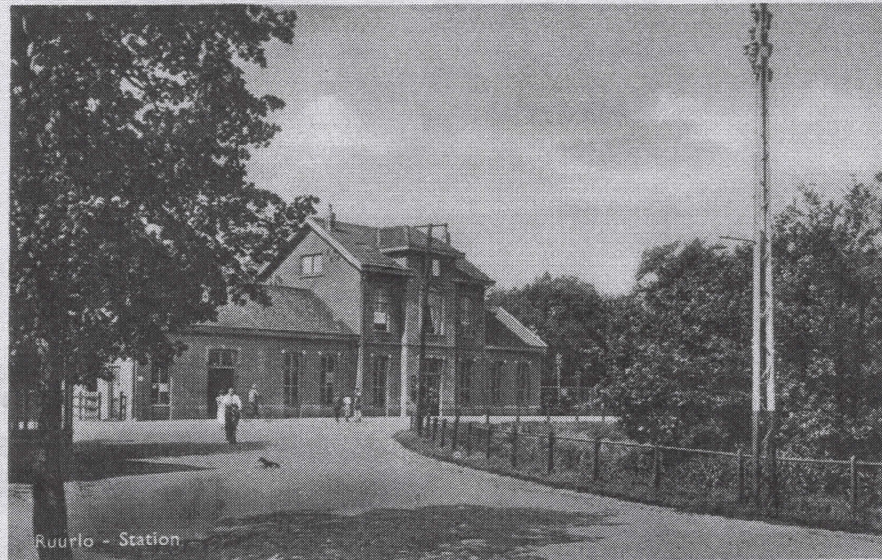
In het algemeen was de continuïteit van zulke bedrijfjes niet goed: bij een tijdelijke daling van het aantal reizigers of bij te hoge bedrijfskosten werd een buslijn of vrachtautodienst net zo gemakkelijk opgeheven als hij werd opgericht. De meer serieus ingestelde ondernemers

reden wel met veilig materieel en volgens een dienstregeling, maar lokten ook door hun lage tarieven de reizigers uit de trein.

Al in 1923 stelde de regering de commissie Patijn in, die zich met de ontbrekende regelge-

ving rond het busvervoer ging bezighouden. Dit leidde wel tot een stelsel van vergunningen per autobuslijn en per bedrijf, maar tot algemene wetgeving kwam het vooralsnog niet.

Een ansichtkaart van het station in Ruurlo daterend uit 1947



De beurskrach van New York in oktober 1929 en de gevolgen daarvan troffen ook het Nederlandsche spoorwegbedrijf. Het reizigersvervoer, dat in heel Nederland toch al veel te lijden had van de busbedrijven, kreeg een extra inzinking. Voor de lokaalspoorwegen schafte de exploitant, de HYSM, dan ook doorgaans geen nieuw materieel aan. Men reed veelal met oudere locomotieven en rijtuigen, die voor het langeafstandsverkeer waren afgedankt. De veiligheid was goed, maar veel comfort was er niet en de snelheid bedroeg maximaal 60 km/uur. Onder deze omstandigheden kon een moderne autobus de concurrentie wel aan. Modernisering van de lokaalspoorlijnen, zoals verhoging van de rijsnelheid en de aanschaf van dieseltreinstellen, zou vele miljoenen gulden gekost hebben.

Voor de reizigersdiensten op de lokaalspoorlijnen gaven de Nederlandsche Spoorwegen er de voorkeur aan contact op te nemen met de "Geldersche Tramwegen" (GTW), die uitbreiding van haar netwerk van buslijnen zocht en graag vanuit Doetinchem en Winterswijk naar Enschede wilde gaan rijden.

In de Achterhoek en in Twente begon het tijdperk van de opheffingen van de reizigersdiensten op de lokaalspoorwegen in 1934. In de jaren 1935, 1936 en 1937 werden deze diensten successievelijk op alle lokaalspoorlijnen

opgeheven, met als laatste in 1937 de reizigersdiensten op de lijnen Winterswijk-Neede en Ruurlo-Neede-Enschede. Er bleef na al deze opheffingen slechts één lokaalspoorlijn "voorlopig" open voor reizigersvervoer, namelijk de lijn Winterswijk via Zevenaar (50 km), die onderdeel was van de treindienst Arnhem-Winterswijk. Met de stopzetting van de reizigersdiensten op de lokaalspoorwegen kreeg de GTW in 1937 een grote uitbreiding van haar lijnennet met totaal 87 km.

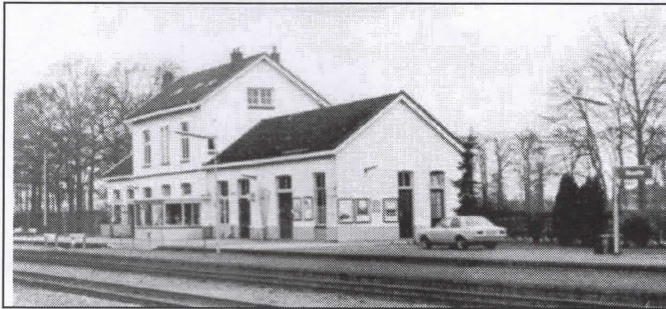
Ondergang kolenslagader

Het goederenvervoer op de NWS-lijn (Zutphen-Winterswijk) kwam in de loop der jaren tweemaal in het gedrang door oorlogsomstandigheden, maar herstelde zich zodra de tijden weer enigszins normaal werden. Fabrieken en huishoudens hadden immers altijd steenkool nodig en de bevolking van het Ruhrgebied kon nooit zonder de aanvoer van slachtvee, groenten, fruit en zuivelproducten. Het goederenvervoer, het doel waarvoor de NWS was opgericht, bleef ook lang na de tweede wereldoorlog onaangetast. Dit vervoer maakte de hele NWS-lijn tot een belangrijke route en Winterswijk tot een spoorwegknooppunt. Van onrendabel personenvervoer was geen sprake, zolang de spoorlijn van belang bleef voor het goederenvervoer en er op alle stations, sein-

huizen en locomotiefdepots toch veel personeel nodig was.

De NWS was al met al een groot succes, jarenlang kon men dividend uitkeren. Maar de NWS-lijn was vooral een "kolenlijn", een eenzijdigheid die zich deed gevoelen toen in de jaren zestig het Nederlandse aardgasnet tot stand kwam. Het kolenvervoer verminderde elk jaar zienderogen en de vaste inkomsten

maakten plaats voor een chronisch tekort aan opbrengsten. Sindsdien was de lijn Zutphen-Winterswijk alleen nog goed om langs een handvol dorpskernen een steeds teruglopend aantal reizigers te vervoeren. Na het wegvallen van het kolenvervoer werd dit zo'n beetje de meest omstreden spoorlijn van Nederland. Dit bestond zowel uit dreigende berichten over opheffing als uit discussie en acties daartegen.



Het opvallende witte stationsgebouw zoals dat in 1975 nog viel te bewonderen. Vijf jaar later zou het worden afgebroken

Indianen in Ruurlo

Ruurlo maakte op 24 januari 1970 kennis met Indianen, die de trein overvielen om te protesteren tegen de plannen van de NS om de spoorlijn Zutphen-Winterswijk op te heffen. Een gebeurtenis die de Achterhoekers zich nu nog herinneren. Een feit is dat de opheffingsplannen voor deze spoorlijn tientallen jaren hebben bestaan. Al in 1953, bij de komst van de dieseltreinstellen betwijfelde de NS of het reizigersvervoer op deze lijn wel zijn geld opbracht.

Een feit is ook dat in Nederland weinig samenwerking bestond tussen de openbaar vervoersbedrijven. Wanneer de reiziger in Ruurlo, Vorden of Lievelde geen aansluitende busverbinding aantreft, keert hij /zij het openbaar vervoer snel de rug toe, wat uiteraard niet bevorderlijk is voor de financiële resultaten van de lijn. Overigens hadden de Geldersche Tramwegen hun netwerk goed in orde. Ondanks herhaalde berichten over een moge-

lijke opheffing van de lijn bleef een dergelijk besluit toch telkens uit. In 1986 kwam er een busdienstregeling met betere trein/busaansluitingen. In 1991 ging een nieuwe dienstregeling van start, waarbij de treinmachinisten en buschauffeurs onderling contact hielden wanneer er reizigers wilden overstappen. In 1999 vond de samenwerking zijn definitieve vorm door de komst van Syntus, het Achterhoekse streekvervoerbedrijf, dat nu zelf met treinen ging rijden. Ook opmerkelijk voor een spoorlijn die jarenlang zeer onrendabel was: elk half uur een trein! De halfuurdienst en de nu aanwezige trein/busaansluitingen hebben sinds 1991 voor enkele tientallen procenten meer reizigers gezorgd.

Meer informatie over de spoorlijnen in de Achterhoek is te vinden in het boek "Spoorwegen in Winterswijk & omstreken" van Arjan Ligtendberg, dat onlangs is uitgegeven.

Er wordt tegenwoordig nog wel eens geklaagd over het vandalisme in de treinen, al dan niet in combinatie met voetbalsupporters. Dat het probleem niet alleen van deze tijd is blijkt wel uit dit citaat van J. Craandijk uit 1890 dat voorkomt in zijn boek "Wandelingen door Nederland": 't Was een goede gedachte van de directie der Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij, eenige rijtuigen op hare lijnen te versieren met voortreffelijke photographiën, door Brainich & Leusink te Arnhem genomen naar schoone landschappen en belangrijke gebouwen, te vinden in de streken waardoor en in de steden waarheen die oudste onzer spoorwegmaatschappijen landgenoot en vreemde voert. Als reclame ter opwekking om zulke streken en steden te bezoeken en aldus reizigers voor haar lijnen te winnen, kon de maatregel uitstekend dienst doen. ... Minder navolgenswaard was de begeerlijkheid of baldadigheid, die aanstonds begon met de photographiën te "moeren". Naar het schijnt werd de proef dan ook niet voortgezet. Tal van coupé's ontvingen 't haar toegedachte sieraad niet, en tal van afbeeldingen bleven in portefeuille.'

Het gemeentewapen van Ruurlo

Door de samenvoeging van vier gemeenten tot de gemeente Berkelland zijn vier officiële gemeentewapens verloren gegaan. Daarmee zijn deze vier wapens historie geworden. Een goede reden om eens na te gaan wat de achtergrond is van gemeentewapens en van dat van Ruurlo in het bijzonder.

Jan Glijnis

Wapens zijn van oorsprong middeleeuws. Ridder in harnas waren in de strijd en op toernooien nagenoeg onherkenbaar. Om toch herkenbaar te zijn werd een teken aangebracht op het schild. Al spoedig hield men vast aan een eenmaal gekozen herkenningsteken op het schild. Na verloop van tijd leidde dat er toe dat zo'n herkenningsteken de aanduiding werd van een bepaalde familie. Het blazoen werd erfelijk en kreeg daarmee een blijvend karakter, ook toen er van ridderlegers en toernooien geen sprake meer was.

Het gebruik van wapens breidde zich geleidelijk verder uit toen instellingen, waaronder gemeenten, het gingen gebruiken als herkenningsteken. Zo werd het niet alleen een onderscheidingsteken, maar kreeg het ook een representatieve functie in die zin dat het duidde op macht van een vorst, stad of klooster.

Kenmerken van wapens

Het wapen heeft twee hoofdkenmerken: de afbeelding moet in kleur zijn en het moet de vorm hebben van een schild. Zonder schild is het geen wapen. Aan het schild kunnen elementen zijn toegevoegd. Bij wapens van de overheid zijn dat vaak kronen, schildhouders (meestal leeuwen) en ook wel spreuken (Amsterdam). Soms is het schild verdeeld in vakken.

Overheidswapens

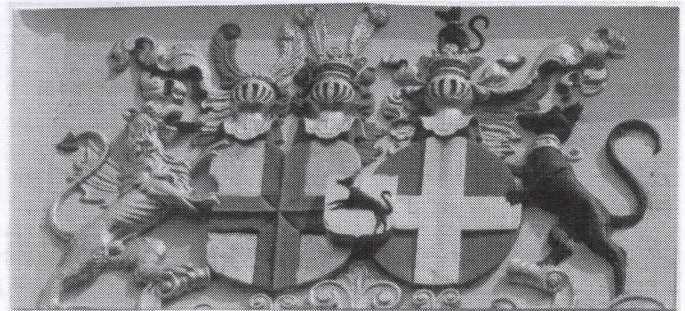
Van de wapens van Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen zijn de stadswapens het oudst. In ons land konden overheidswapens tot 1795 vrij worden toegepast als gevolg van het ontbreken van een centraal gezag. Nederland bestond immers tot die tijd uit zelfstandige gewesten. Toch leefde de gedachte dat het hogere gezag het recht had wapens te verlenen aan lagere overheden. Zo verleenden de Staten en het Hof van Holland in de 17e eeuw wapens aan verschillende dorpen en dijkbesturen (o.a. Beemster).

De Bataafse Republiek (1795--1806)

Tijdens de Bataafse Republiek werden de wapens en adellijke titels afgeschaft. Na het vertrek der Fransen [1813] heeft Koning Willem I dit besluit in 1814 ongedaan gemaakt. Gemeenten die vóór de Bataafse Republiek reeds een wapen hadden moesten dit laten bevestigen door de Hoge Raad van Adel [een adviescollege voor de vorst]. Voor het wapen van Ruurlo gebeurde dat bij Besluit van deze Raad van 20 juli 1816. Het wordt omschreven als: *"een springende wind hond van sabel [zwart] met een halsband en schild van goud"*.

Waarom een windhond op het schild?

Het Gemeentebestuur schrijft in 1816 aan de Hoge Raad van Adel dat het wapen van Ruurlo vanouds is geweest : *"een zwarte windhond zittend op zijn gat op een wit veld"*. Het Gemeentebestuur verzoekt "dit vanouds bestaande hebbende wapen" te bevestigen. De Hoge Raad van Adel heeft dit ook gedaan, zij het dat men de zittende windhond heeft gewijzigd in een springende.



Wapen kasteel Ruurlo

Waarom heeft men ooit gekozen voor de windhond? In zijn boek "Gemeentewapens" schrijft Pardijs daarover het volgende: Dit wapen heeft zeer waarschijnlijk te maken met de jacht. Het geslacht Roderlo, dat vóór de 15e eeuw het kasteel Ruurlo bewoonde, heeft

reeds een windhond in het wapen gevoerd. Het geslacht Van Heeckeren heeft dit wapen van de Heren van Roderlo voor dit kasteel behouden.

Dat het geslacht Van Heeckeren dit wapen

heeft overgenomen houdt zeer waarschijnlijk verband met het erfrichterschap over het Ruurlose Broek. Dit erfrichterschap, reeds uitgeoefend door het geslacht Roderlo, was erfelijk verbonden aan het Huis Ruurlo.



Blijkbaar hebben de diverse ontwerpers van Ruurlo's gemeentewapen niet altijd een juist beeld gehad van hoe een windhond eruit zag. De hond op de illustratie rechts lijkt er tenminste maar heel weinig op, de linker variant komt dichterbij de buurt



Een aardige curiositeit: het wapen van Ruurlo op een spaarzegel van HAG-koffie uit 1929

De "lange jacht" en het Ruurlose Broek

Vanaf de Middeleeuwen was het Broek domeingrond van de landsheer. Een van de rechten aan deze domeingrond verbonden was het recht van de zogenoemde lange jacht, dit is jacht met windhonden. De erfrichter had de plicht om de rechten aan deze grond verbonden, waaronder die van de lange jacht, te beschermen.

De windhond in het wapen draagt een halsband, wat duidt op de omgang met mensen en de jacht. Volgens Pardijs ligt het voor de hand de oorsprong van het Ruurlose wapen te zoeken bij genoemd erfrichterschap en het recht van de lange jacht, al is hiervoor geen direct bewijs aan te voeren, aldus Pardijs.

Hoe krijgt een gemeente een wapen ?

Het gemeentewapen wordt verleend bij Koninklijk Besluit. Allereerst is daarvoor nodig een besluit van de gemeenteraad. Aan zo'n besluit gaat enige voorbereiding vooraf. Er dient een ontwerp gemaakt te worden. Als men intern niet over voldoende deskundigheid beschikt kan men zich wenden tot een heraldisch ontwerper. Ook is het mogelijk de Hoge Raad

van Adel om advies te vragen.

Windhond niet geheel verloren

Bij Koninklijk Besluit van 3 febr. 2005 is aan de Gemeente Berkelland een wapen verleend.

Het wapen bevat drie elementen :

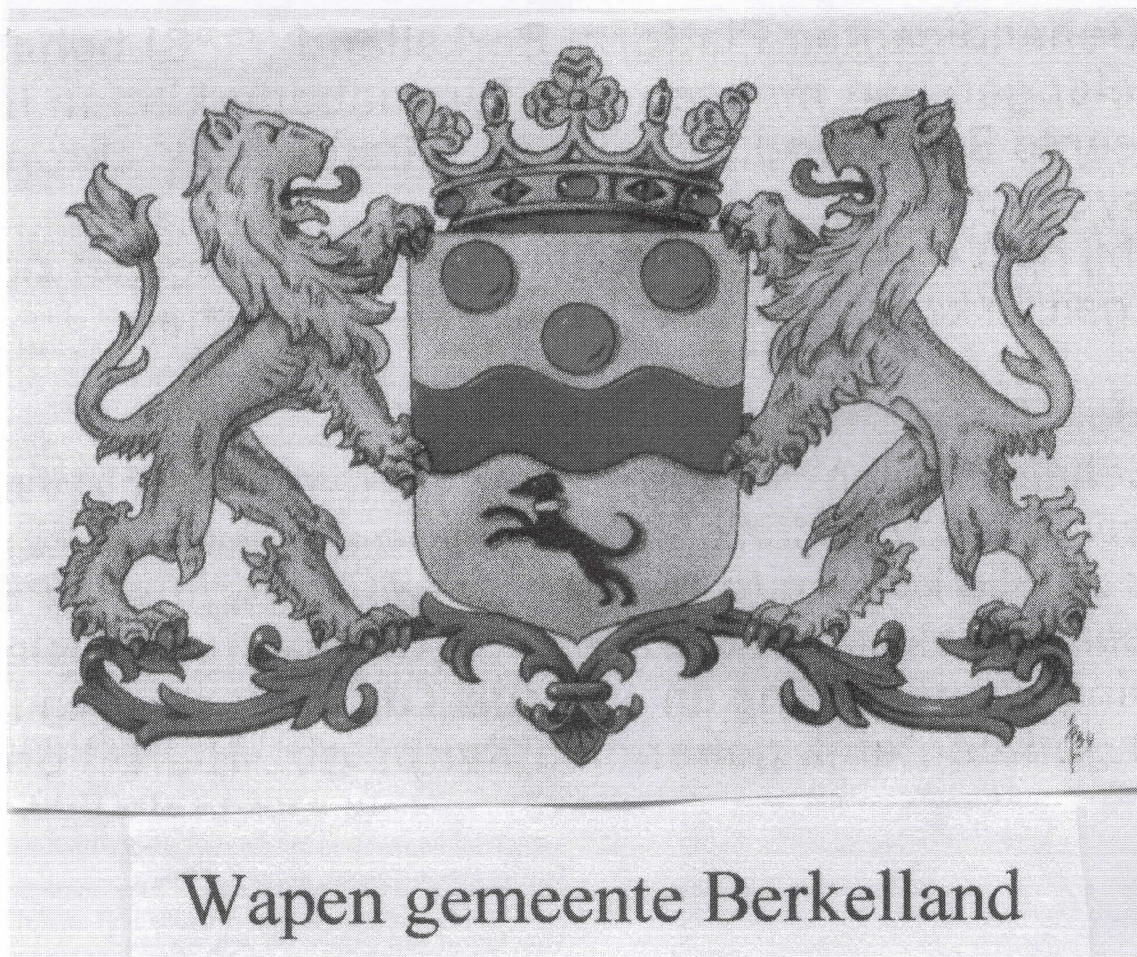
- het oude historische wapen van de heerlijkheid Borculo, waartoe ook Eibergen en Neede behoorden (in goud drie bollen in rood);
- een golvende blauwe dwarsbalk die de Berkel symboliseert;
- de vierde gemeente waaruit Berkelland is ontstaan, Ruurlo, neemt, doordat het niet tot de voormalige heerlijkheid Borculo behoorde, een aparte positie in. Daarom wordt deze voormalige gemeente in het wapen met haar kenmerkende symbool van een windhond in het on-

derste gedeelte van het wapen gerepresenteerd: in zwart, met een halsband van zilver.

Tot slot dient nog vermeld te worden dat in het wapen boven de ingang van het kasteel Ruurlo ook het wapen met de windhond (in het midden) voorkomt. Zie de foto op de eerste pagina van dit artikel.

Bronnen :

- Gemeentewapens in Nederland, uitgave van de Bank voor Nederlandse Gemeenten t.g.v. het 75 jarig bestaan van de Bank in 1989.
- A.D.Pardijs, Gemeentewapens 1982.
- Gemeentegids 2007 van de Gemeente Berkelland.



Het wapen zoals dat gevoerd wordt door de nieuwe gemeente Berkelland. Het aloude gemeentewapen van Ruurlo, de windhond, neemt daarin een apart plaatsje in. Binnen Berkelland is Ruurlo de enige deelgemeente die geen deel heeft uitgemaakt van de vroegere Heerlijkheid Borculo

Pondschatting 1492 – 1495 in de Graafschap Zutphen

Met de pondschatting in het Graafschap Zutphen heeft de heer Elschot een onbekende, maar oude en uiterst interessante bron aangeboord wat betreft de historie van Ruurlo. Nadat in een eerdere bijdrage in 'Onder d'n Kroezeboom' een overzicht van belastingplichtigen werd gegeven anno 1470 volgt in dit tweede artikel de lijst uit 1492. Hoewel de tijdsperiode niet zo groot is zijn er toch behoorlijk wat verschillen.

W. Elschot

In 1492 kregen Evert van Hekeren en Warner Lerinck de opdracht van hertog Karel van Gelre om in het Graafschap Zutphen een extra belasting te innen om de verpleging te kunnen bekostigen van zijn soldaten die ingeschakeld waren bij het beleg van Wageningen en Buren, onder leiding van Adam van den Barge. Ze verdeelden het zo dat Evert werd belast met het Scholtambt Zutphen, het ambt van Lochem en het Kerspel Roederloe (Ruurlo). Warner kreeg de steden Zutphen, Doesborch en Dotinchem, de kerspelen Hengel, Zelem, Steenre en Hummel. Dat is beduidend meer dan Evert, maar die was druk met zaken van hogerhand en met de nasleep van zijn strijd tegen de Bronkhorsten. Om het geld te innen bedienden de beide heren zich op het platteland van de scholten, de richters en hun gezworenen die setters of setmeesters werden genoemd. De hele schatting staat beschreven in GA 0001-1021A.

Het kerspel Roederloe

In het kerspel Roderloe verzekerde Evert van Hekeren zich van de hulp van de setmeesters (= beurders) Johan ten Elschate, Wolter Garwerdinck en Harmen ter Hair, die voor hun werk elk 5 Deventer butken kregen, die circa één stuiver waard was. Ergens anders staat vermeld dat ze er een ½ schild voor kregen. Er werd een indeling gemaakt naar vermogen, dat wil zeggen de schatting die betaald moest worden in schilden (= 1½ goudgulden).

De allerarmsten, aangeduid met pauper, betaalden niets. Dit waren:

de bouwman Rent op Lyndenschate dat onder drie eigenaren viel, die buiten Ruurlo woonden; Ffrancke; Johan Warners; Kuene; Derick Piers; Gheert Lanssinck; Johan Egels; Antonie Bosch; Harmen Gros; Henrick Scroeder; Coensgoer; Johan Spaen; Alphert ten Poll; Die

Weydelicke; Knoefken; de bouwman Gheert op het goed Ter Vorme; Willem Bosch; de vrouw van Jacob toe Achterloe; Johan Boise; Johan Kemerlinck; Rent Reese; de Wever; Rost; Harmen Geks en Roeleff Brouwer.

Een halve schild betaalden de volgende inwoners:

Henrick Herinck; de bouwman Roeleff; Derick Weyenbarch met zijn vader; Willem te Langenberch; Pasman met zijn zoon; Engelbert Kremer; Swene ter Hair met haar kinderen; Bartelt die Groete; de bouwman Bloemendall; Derick Wiltinck; de molenaar te Lichtenvoorde van de rente uit de Kleynhaer; de bouwman op Kleynhaer; Evert, de bouwman op Lyndenstroe; Gheert Beeuken; Gosen Beeuken en Jacob toe Achterloe.

Eén schild waren schuldig:

de bouwman op Willem Gotincksgoed; de bouwman Wessell op het goed Hoechwech in de vicarie van de heer Martens; Derick de landheer van Langenberch met zijn zoon; de bouwman Gheert op het goed van Willem Garwerdinck; Derick Merken; Kirstken ten Velde; Derick Stroeder; de bouwman Engelbert op het goed Lutticke Luessinck; de bouwman ter Wedeme, Gheert opt Wedem; Johan Brouwer; Gadert van Elst; Gaidshalck; Lanssinck; Willem Kremer; Garryt Kremer; Henrick ten Voshaer met de broers van zijn vrouw; Roeleff ten Boem; Lambert ten Winkell; Warner ter Kleynhaer; Roetbaers erve en de Greve.

Anderhalve schild moesten de volgende personen afdragen:

de bouwman Derick Spencker op het goed Luttickten Brinck; Henrick ten Knoeve; Adriaen Kirckwyck; de bouwman Henrick op

het goed van Liefvert Wiltinck; Henrick, de landheer van de Wiersche en Henrick Averwynninck.

Voor twee schild werden aangeslagen: de bouwman Haerkamp op het Elschate; Henrick te Lyndenschate met zijn zoon; Lambert ten Weyenberch; de bouwman Egbert op het goed de Grote Brinck; Lambert Luessinck; Henrick ten Paeler; Henrick Ribbers; Beernt Hagenbeeck en de richter van Ruurlo, Wolter van Olde. Deze laatste vroeg aan de opdrachtgever, Karel van Gelre, om ontslagen te worden van betaling wegens zijn medewerking bij het innen van de schatting.

Twee en een halve schild werden opgelegd aan:

Wolter Wiskinck; Wolschenhuys met de kinderen en de bouwman Gheert op de Juedenhoeve met zijn moeder.

Drie schild moesten afstaan:

Johan ten Elschate; Jacob ten Ryckenbarch; Wolter Garwerdinck; Wolter ten Nijenhuis; Lubbert de Vente; Harmen ter Haer met zijn moeder; Liefvert Wiltinck en zijn zoon en tot slot Marten ter Vorme op het goed ter Vorme.

Er was één persoon die vier schild moest opheffen:

Evert van Heker(en), maar omdat hij zelf veel werk heeft gehad met het innen van de pond-schatting vraagt hij aan zijn opdrachtgever of hij zelf ontslagen mag worden van de betaling van deze vier schild.

Dan waren er ook nog een aantal bijzondere gevallen. Sommige bezitters van goederen of erven waren niet thuis of hadden elders een vaste woonplaats. Deze werden daar dan door de setter ter plaatse bezocht om de schatting te beuren (= innen). Dit waren Willem Gotinck te Doetinchem voor het Gotincksgoed te Ruurlo; de eigenaar van het goed Luttickenbrinck ver-toefde te Zutphen; Derick van Dort van het goed Grote Brinck was "voir gesat", waarvan me de betekenis ontgaat; het goed Juedenhoeve in de Lyndenstroe behoorde aan de familie Hackfort; het goed Snakendam was onbe-woond.

Opmerkingen

1. Dit is een tweede artikel over pond-schattingen in Ruurlo. Het eerste verscheen in dit blad in jaargang nr 23 4^e kwartaal 2006 pag. 06.39 (03) en ging over de pond-schatting van 1470. Het is de bedoeling dat er nog een artikel komt over de pond-schatting van de jaren 1495 en 1496.

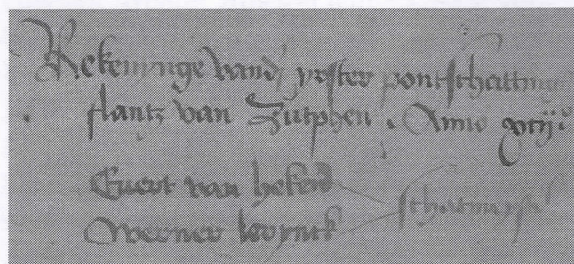
Dat levert veel vergelijkingsmateriaal op, zodat het mogelijk is dat er nog een artikel volgt waarin vooral gekeken wordt naar de familie-namen.

2. Het aantal personen bij wie de schatting werd opgehaald blijft rond de 80 liggen. Een duidelijk verschil met de schatting van 1470 is dat bij die van 1492 de mensen minder hoog werden aangeslagen, ongeveer een schild minder.

3. Een korte vergelijking levert verder op dat er ongeveer 40 personen nieuw zijn qua naam. Bovendien keren 25 namen uit 1470 niet terug in 1492. Beide groepen betaalden niets of de minste schatting. Vaak waren dit handwerklie-den of knechten op boerenerven, die meestal een primitief onderkomen hadden en daarom maar kort in het kerspel verbleven.

4. Veertien personen zijn waarschijnlijk dezelfde als in 1470, want de voornaam en de familienaam zijn hetzelfde, al moeten we er rekening mee houden dat de familienaam vaak de naam van het erf is waar men ging wonen. Of omdat ze trouwden met de dochter van de erfbezitter, of omdat ze er als bouwman (= boer) werkten op een stuk land dat ze gepacht hadden.

5. De overige genoemde personen delen alleen de familienaam met die van 1470. Wat hun relatie daarmee is, is uit alleen deze gegevens niet op te maken.



Historische Vereniging Old Reurle : opgericht 15 februari 1984

Bestuur:

Voorzitter :

D. Chr. Weenk, Bekkenwal 2a, 7261 RG Ruurlo
Telefoon: 0573-453774 email: decewe@hetnet.nl

Secretaris :

L.W. Besselink, Noorderweme 6, 7261 PX Ruurlo
Telefoon: 0573-452376 email: leobesselink@kpnplanet.nl

Penningmeester:

J.H. Holtslag, Stationsstraat 10c, 7261AD Ruurlo
Telefoon: 0573-453904 email: jh.holtslag@hetnet.nl

Bankrekening:

Rabo Achterhoek-Noord, Ruurlo, Rekeningnummer 3567.22.996
t.n.v. Historische Vereniging Old Reurle

Tweede voorzitter:

A.J. Kettelerij, Borculoseweg 62, 7261 BL Ruurlo
Telefoon : 0573-452204 email: kettelerijruurlo@hetnet.nl

Bestuursleden :

Mw. J. Schepers-Abbink , Stationsstraat 10 , 7261 AD Ruurlo
Telefoon: 0573- 452409 email: arendjanschepers@hetnet.nl

Mw. I.H. Brinkhuis-Baltus, B.v.T.v. Serooskerkenweg 7, 7261 CT Ruurlo
Telefoon: 0573-453376 email: inekebrinkhuis@hetnet.nl

J.W. Scholten, Haarskamp 64, 7261 ZD Ruurlo
Telefoon : 0573-254931 email: janwillem.scholten@hetnet.nl

**Organisatie jaarprogramma:
Cultuurhistorie Gemeente Ber-
kelland**

Mw. I.H. Brinkhuis-Baltus.
J.W. Scholten

Genealogie van Ruurlo:

F. Toevank, Gerrit Sprokkereefstraat 2, 7261 GM Ruurlo
Telefoon: 0573- 451390

**Archeologische Werkgroep
Coördinator:**

J.W. Bredewout, 't Rikkelder 38, 7261 BE Ruurlo
Telefoon: 0573-450224

Landbouwwerktuigen:

G.J. Kleijn Winkel, Industrieweg 2 7021 BM Zelhem
Telefoon: 0314-620017

Redactie:

"Onder d'n Kroezeboom":

G.J. Glijnis, Willem Alexanderlaan 62, 7261 WJ Ruurlo
Telefoon: 0573-453435 email: gj.glijnis@12move.nl
H. Post , 't Heering 13, 7261 VK Ruurlo
Telefoon 0573-451264 email: h.post25@simpc.nl
J. Oonk , Juttepad 6, 7021 NP Zelhem
Telefoon: 0314-625316 email: info@janoonk.nl

Verspreiding Kroezeboom:

mw. J. Schepers-Abbink

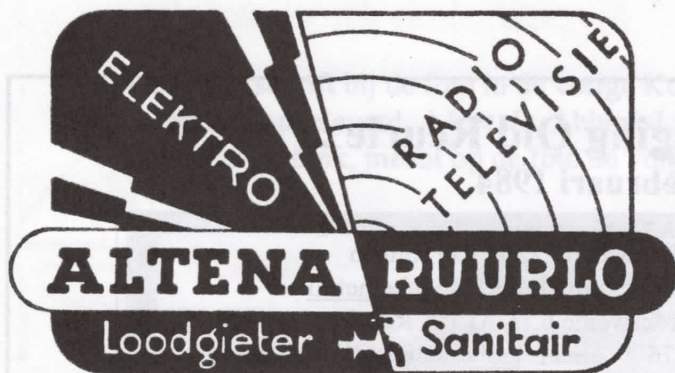
Internetsite:

www.oldreurle.nl

Contributie per seizoen:

€ 14,00 persoonlijk lid , € 21,00 voor echtparen

Registratie bij Kamer van Koophandel te Arnhem onder inschrijffnummer 40103401
Het kwartaalblad "Onder d'n Kroezeboom" is ingeschreven onder nummer:
ISSN 0929-919X



**Voor al uw installatiewerk
zijn wij het juiste adres**

**Installatiebedrijf ALTENA v.o.f.
RUURLO**

Borculoseweg 9 - Tel. (0573) 451364
www.altena-ruurlo.nl

**SCHOENMODE
ALEX**

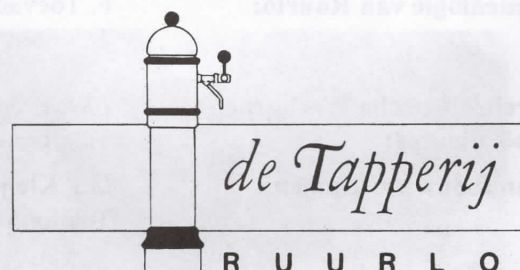
*Dorpsstraat 21
7261 AV Ruurlo
tel: (0573) 45 13 07*

**Voor al uw schilderwerken
naar**



AF
ERKEND SCHILDERS-
EN AFWERKINGSBEDRIJF

**Burg. van Arkellaan 13
7261 AJ Ruurlo
Tel./Fax 0573 - 45 10 24**



Hans Ribbers

**Voor al uw feesten en
partijen t/m 240 personen**

Julianaplein 4
Ruurlo
Telefoon (0573) 45 21 48