

Openbare ruimte ID 026830000000758

Wijk G (1906); wijken 11 - Hazenkamp, 13 - St. Anna;

1822 Kadastrale gemeente Hatert, Sectie C: Weg van Nijmegen naar Hatert;

1822 Kadastrale gemeente Hatert, Sectie D: voetpad van Hatert naar Nijmegen;

1859 Wegenlegger: Veldweg voetpad;

Loopende van den molen te Sint Anna door de Vosselaan tot aan de Lijkweg.

De breedte van dit voetpad is bepaald bij beschikking Gedeputeerde Staten, van den 27 November 1860, No. 70, op 1 el. Legger B 1859, nr. 48, zie Lijkweg, Voetpad.

De laan was reeds vóór 1906 ouder dezen naam bekend. (Teunissen 1933).

1906 Raadsbesluit d.d. 27 januari 1906: Vossenlaan;

De Vossenlaan liep in 1906 van de Hatertseweg naar de Weg door Jonkerbos. In 1916 is het gedeelte ten zuidenwesten van de Mollenhutseweg (nu Burgemeester Daleslaan) aan de openbare dienst onttrokken.

1912 "De Vossenlaan is over hare geheele lengte niet verhard (...)" (Het Schependom van Nijmegen in woord en beeld 1912, p. 215)

1916 Raadsbesluit d.d. 18 maart 1916: onttrekking (gedeelte);

1924 Raadsbesluit d.d. 9 juli 1924;

Op de kaart behorende bij het raadsbesluit d.d. 9 juli 1924 begint de Vossenlaan bij de Hazenkampseweg.

1939 Besluit B&W d.d. 14 maart 1939;

Tengevolge van de verbreding van den Hazenkampschenweg ondergaat de Vossenlaan eene wijziging. Deze loopt niet meer van den Mollenhutschenweg tot den Hatertschenweg, doch tot den Hazenkampschenweg. Besluit B&W d.d. 14 maart 1939, nr. 14. Het besluit uit 1939 houdt verband met de aanleg van het pleintje tussen de Hatertseweg en de Hazenkampseweg. Hierbij is geen rekening gehouden met het adres Vossenlaan 1.

Volgens Gijs Hoogenboom: De Vossenlaan is wel gelegen in de dierenbuurt maar de slimme vos heeft niets met de Vossenlaan te maken. De naamgever is de wijnkoper Petrus Voss, een nazaat van de in 1639 regerende Nijmeegse burgemeester Anthonius Voss, die op 26 April 1661 leenheer [lees: leenman / RE] werd van 'het gut ter Haertert in het schependom van Nijmegen' nu Winckelsteegh. Het was de weg naar Voss. (Hoogenboom 2005, pagina 5).

De Vossenlaan liep in 1906 van de Hatertseweg naar de Weg door Jonkerbos. In 1916 is het gedeelte ten zuidenwesten van de Mollenhutseweg (Burgemeester Daleslaan) aan de openbare dienst onttrokken. Op de kaart behorende bij het raadsbesluit d.d. 9 juli 1924 begint de Vossenlaan bij de Hazenkampseweg. "Tengevolge van de verbreding van den Hazenkampschenweg ondergaat de Vossenlaan eene wijziging. Deze loopt niet meer van den Mollenhutschenweg tot den Hatertschenweg, doch tot den Hazenkampschenweg." (Besluit B&W d.d. 14 maart 1939, nr. 14)

Het besluit uit 1939 houdt verband met de aanleg van het pleintje (plantsoen) tussen de Hatertseweg en de Hazenkampseweg. Hierbij is geen rekening gehouden met het adres Vossenlaan 1.

De Vos



De vos of *Vulpes*, ook wel gewone of rode vos genoemd, is een lid van de hondachtigen. De vos is een van de grootste roofdieren die nog vrij in de Benelux voorkomen. De vossenvacht is over het algemeen roodbruin, maar kan ook beige tot helderrood zijn, of zilverkleurig tot zwart (vooral in de bergen).

De vossenvacht is over het algemeen roodbruin, maar kan ook beige tot helderrood zijn, of zilverkleurig tot zwart (vooral in de bergen). Ook albino's komen voor. De oren zijn aan de achterzijde zwart, evenals de "sokken", de onderbenen. Sommige dieren hebben een witte staartpunt; veel vossen hebben in ieder geval enkele witte haren rond het puntje van de staart. De bovenlip is wit, evenals de bef. Op de wangen zit bij veel vossen een zwarte of bruine "traandruppel". Sommige dieren hebben een staalgrijze keel en buik, met een witte ster op de borst. In de paartijd heeft het vrouwtje, de moervos, een roze glans over de vacht aan de onderzijde.

De vos heeft een slanke snuit en puntige rechtopstaande oren. De staart is lang, dik en ruig. Hij heeft een schouderhoogte van 35 tot 40 centimeter en staat hoog op de poten. Hij heeft een kop-romplengte van 58 tot 90 centimeter met een staart van 32 tot 48 centimeter. Hij weegt zes tot tien, soms vijftien kilogram. Mannetjes zijn over het algemeen groter dan vrouwtjes.

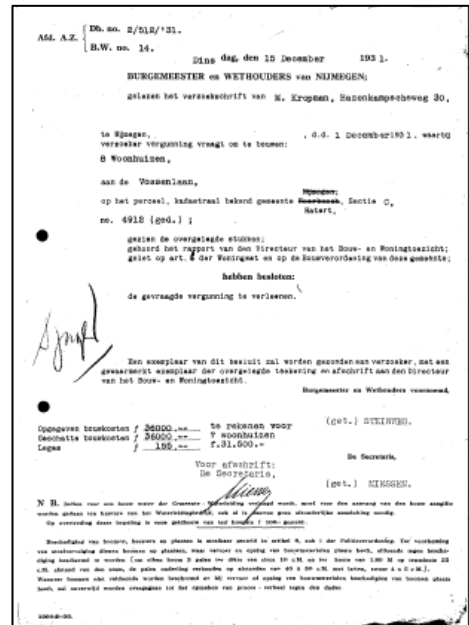
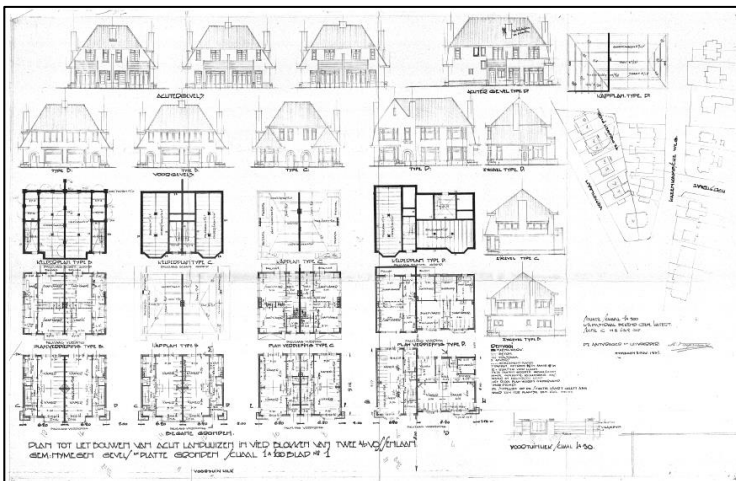
De oren zijn aan de achterzijde zwart, evenals de "sokken", de onderbenen. Sommige dieren hebben een witte staartpunt; veel vossen hebben in ieder geval enkele witte haren rond het puntje van de staart. De bovenlip is wit, evenals de bef. Op de wangen zit bij veel vossen een zwarte of bruine

"traandruppel". Sommige dieren hebben een staalgrijze keel en buik, met een witte ster op de borst. In de paartijd heeft het vrouwtje, de moervos, een roze glans over de vacht aan de onderzijde. De vos heeft een slanke snuit en puntige rechtopstaande oren. De staart is lang, dik en ruig. Hij heeft een schouderhoogte van 35 tot 40 centimeter en staat hoog op de poten. Hij heeft een kop-romplengte van 58 tot 90 centimeter met een staart van 32 tot 48 centimeter. Hij weegt zes tot tien, soms vijftien kilogram. Mannetjes zijn over het algemeen groter dan vrouwtjes.



Bouwplannen

1933 Bouw van 8 woningen door dhr. Kropman o.a. no 18.



Bewoners

Teunissen 1933: Landgoed en Huize Leliëndaal (Lerkendaal) was gelegen te St. Anna tegenover de molen in de driehoek Hazenkampseweg – Vossenlaan.

In een vergunningaanvraag d.d. 11 februari 1878 (ingekomen: 12 februari 1878) werd voor het eerst de naam Leliëndaal gebruikt: Geeft beleefd te kennen Theodorus, Johannis, Frans, Adam, Lieftrinck, wonende te St Anna nabij Nijmegen huize Leliëndaal, dat hij wenscht vergunning te bekomen tot het mogen daarstellen van een gebouwtje ingericht voor het fabriceren van zegellak.

Theodorus Johannes Frans Adam Lieftrinck (1819-1890) woonde hier sinds 7 april 1877. Hij overleed op 31 december 1890 te Hatert op nummer een honderd en zeven en tachtig (= Wijk G, nr. 187). Zijn weduwe Ida Lieftrinck-Rovers (1828-1901) woonde in 1898 nog op het adres Hatert St Anna 187. De Ida Lieftrinckstraat in Spijkenisse is in 1995 vernoemd naar kleindochter Liv Falkenberg-Lieftrinck (1901-2006).

Op 8 januari 1899 liet wijnhandelaar Petrus Theodorus Antonius Duijnsteet (1864-1946) in een advertentie in de Provinciale Geldersche en Nijmeegsche Courant weten dat hij naar St. Anna Leliëndaal 187 (bij den Tol) was verhuisd. Het kantoor en de kelders van Duijnsteet & Co. waren vanaf 1901 op het adres St. Anna 187 gevestigd.

De laatste bewoner was dr. Tjepko Lijcklama à Nyeholt (1837-1923). In een advertentie in de Nieuwe Rotterdamsche Courant van 13 juni 1911 stond dat hij verhuisd was naar Leliëndaal, St. Anna, Nijmegen.

1915 Telefoongids: 1021 Lycklama à Nyeholt, T., Huize Leliëndaal, Hazenkampseweg 33, St. Anna.

Huize Leliëndaal en daaraan grenzende terreinen werden in 1916 aangekocht voor de aanleg van het Nijmeegsche Sportpark dat in 1918 werd geopend en omstreeks 1960 plaats moest maken voor woningbouw. Quick 1888 verhuisde in 1960 naar Sportpark De Dennen. Het huidige pand Hazenkampseweg 31, 6531 NB Nijmegen, is een overblijfsel van Leliëndaal.

Even nummers

- 16 Jozef (Jozeph) Slager, handelaar in ijzer, geboren 28 oktober 1876 in Steenwijk) is de zoon van Phillip Slager en Jantje Gersons de Jong. Hij trouwde in 1901 te Holten met Diena Berg. Ze kregen twee kinderen, een dochter Jans, geboren te Enschede op 28 februari 1902, een zoon Samuel Jacob, geboren op 10 juni 1905 in Enschede. Zij vestigen zich op 19 september 1938 in Nijmegen, komende uit Enschedé. Zijn vrouw overleed op 10 februari 1941 in Nijmegen, op 64 jarige leeftijd. Hij wordt vermoord in Auschwitz op 27 november 1942.



Josef & Diena met kleinzoon Joop.

Joop: Oma's graf is op de Joodse begraafplaats van Nijmegen. Opa's naam is later op de steen ingegraveerd, zodat zijn naam niet verloren gaat.



Bertha Meijer, geboren 3 december 1885 in Dordrecht was ongehuwd en huishoudster. Ze kwam in februari 1942 naar Nijmegen en woonde op dit adres. Op 3 december 1942 werd zij vermoord in Auschwitz.



Stolpersteine: Op 19 april 2023 werden er twee zgn struikelstenen geplaatst bij nr. 16.

Lees meer over de familie Slager, link:

https://www.genealogie-rene-martens.nl/files/4616/8249/4372/Familie_Slager_Oorloggeschiedenis.pdf

- 18 Familie Fred van Breukelen.

Graag wil ik mij aanmelden voor de reünie van 8 november. Ik ben zowel oud als huidig bewoner van de Hazenkamp. Geboren op Vossenlaan 18 en inmiddels al 40 jaar woonachtig aan de Marterstraat.

Bijgaande foto's geven mijn jeugdperiode op de Vossenlaan 18 weer, nadat mijn ouders en mijn broer en zus vanuit de Heiweg 18 wegens ruimtegrek introkken bij familie. Niet lang daarna kreeg de andere familie een eigen woning. In de na-oorlogse periode was er vanwege oorlogsschade ook sprake van veelvuldige inwoning. Vervolgens hadden we een grote woning met een grote tuin, waar in de beginjaren 1950 ook nog zelf groente geteeld werd.

Met de klok meedraaiend een pasfoto van 1958 daarna communiefoto 1954. Vervolgens een winterfoto achter in de tuin, samen met mijn zus Gemma op de slee, die door mijn broer Willie getrokken wordt. Ik moet dan ca 3 jaar geweest zijn.

Het huis op de achtergrond is het eerste huis wat na de oorlog gebouwd was, nadat de dubbele woning aan de Hazenkampseweg 15 en 17 platgebombadeerd was. Hier woonde de familie Roukes. Het tweede huis werd later gebouwd, waar Prof Vonk, de hartchirurg met gezin is komen wonen.

Toen dit nog niet gebouwd was kwam regelmatig de schooljeugd uit de beurt door onze tuin om naar de dr. Creutzbergschool op de hoek Marterstraat- Hazenkampseweg te gaan. Zij sneden dan de hoek af en hoefden dan niet zo ver te lopen.

Mijn vader had er een beetje de "pest" aan, omdat het ook meestal tussen de middag was, toen het nog gebruikelijk was, dat er tussen de middag "warm" gegeten werd.

De vierde foto is met "palmпасen" rond ca 1952, weer samen met ouders en broer en zus en een tijdelijk inwonend neefje.

Wederom een wintertafereel (waarschijnlijk dezelfde winterperiode als eerder genoemd en dezelfde samenstelling op de slee) op straat voor het huis met andere buurtkinderen. Het meisje midden in is waarschijnlijk Mieke Dijkstra, die op nr. 14 woonde.

Het gezin Dijkstra (van The Society Shop Nijmegen) kregen in eind jaren 50 de eerste drieling van Nijmegen.

Geen idee meer wie de andere kinderen op de foto zijn.

De volgende foto is op de speelplaats van de lagere Bernadette-meisjesschool ter voorbereiding van de H. Communie.

De personen van achter na voren zijn Eddy Peeters, Fred van Breukelen, Frans Penders en Kees van Gent (van de autobanden).

Ook de kleuterschool aan de Akkerlaan was er toen al. De nonnen zaten in het achtergedeelte waar ook de kapel was. Daar ging je 3x per week naar de ochtendmis voordat je naar school ging. De kleuterschool werd evenals de meisjesschool geleid door die nonnen.

Ik weet mij nog te herinneren, dat ik als kleuterklas-peuter naar de terreinen van het Radboud ziekenhuis gingen om daar te spelen. Men was nog maar net begonnen met de bouw van de universiteit, maar er was voldoende ruimte om te spelen. Er liepen ook nog koeien, schapen en geiten..
Zuster Pia van de kleuterklas is toen op de hoorns van een bok genomen en vanwege de schrik was er zo'n paniek, dat de kleuters alleen weer naar de kleuterschool renden. Gelukkig was de St. Annastraat nog niet zo druk als nu.

Het voetbal-tiental zijn klasgenootjes van de katholieke lagere school (4e klas) aan de St. Jacobslaan. De foto is genomen op de weide tussen de noodwoningen hoek Vossenlaan-Oude Molenweg en de boerderij, die aan het einde van de Vossenlaan stond, waar nu de flats gesitueerd zijn.
Voordat de flats gebouwd werden, speelde er ook nog voetbalclub DVE, die naar ik meen ,toentertijd werd opgericht.

De namen van de voetbalvriendjes zijn van links naar rechts, respectievelijk: Tonny Hendrix (van Hendrix papier), Hans Mulders (zoon van onderwijzer 5e klas), Fred van Breukelen, Constance Terpstra, Peter Hendrix (van voormalige kantoorboekhandel aan de Groenestraat), Leo Ewals, Cor Dalhuisen (al 40 jaar woonachtig in Canada), Sjef Broeders, Pieter Kloks en Kees van Gent.



Alleen Cor Dalhuisen waar ik mee bevriend was, woonde bij mij in de straat. De andere kinderen op de foto kwamen wel uit de buurten, die rondom de katholieke lagere scholen aan de Akkerlaan en St. Jacobslaan liggen. Zelf heb ik ook nog de Pius XII ULO aan de Akkerlaan doorlopen.



Met 23 jaar ben ik thuis het huis uitgegaan, maar ben niet ver van het ouderlijk huis gaan wonen, in de Marterstraat.

Mijn jeugd heb ik op een zeer prettige en fijne manier ervaren. Opgegroeid in een zeer kinderrijke straat. Ooit de mooiste laan van Nijmegen met beukenbomen, waar er veel gespeeld kon worden. Ook in de tuinen.

Voor het eerste gedeelte vanaf het "pleintje" tot aan de Dasstraat was ons speelterrein. Rolschaatsen, knikkeren, pinkelen poortje-schieten(voetbal) en andere spelletjes konden goed gedaan worden, omdat er nog niet veel verkeer was.

Als er weer een sneeuwrijke winter was, ging je met de slee achter de auto hangen, die rustig bij het pleintje de straat in kwam. Je kon dan meerijden tot aan het eind van de Vossenlaan.

Op de terugweg, moest je dan maar weer zien een andere auto te pakken.

Ook was er veel speelruimte aan de overkant van ons huis, waar later in begin 1960, 3 nieuwe huizen (nrs . 7-9 en 11) werden gebouwd. In de bosje van Professor Janssen (nr 13 en oud staatssecretaris), werden er in bomen geklommen en kuilen gegraven.

Bij de familie de Korver konden de kinderen naar de televisie kijken op de woensdagmiddagen, maar wel de schoenen uittrekken.

Ook werden er toneelstukjes opgevoerd in de garage van de familie Douma, die aan de Hatertseweg 20 woonde en de garage aan de achterkant aan de Vossenlaan hadden.

Dit gebeurde later ook in de grote schuur van de familie Kropman, die in de bugalow tussen de Vossenlaan en de Hazenkampseweg woonde. Dan werden er oa kinderfilmpjes getoond.

Tevens is de Vierdaagse een vijftal jaren door de Vossenlaan gekomen, zodat er vaak de gehele straat meegelopen werd tot aan het einde bij Jonkerbosch.

Je hoorde de soldaten al zingend om 4.30 uur s'morgens langs komen.

Je kon ook een dubbeltje verdienen door de laarsen van de soldaten te poetsen. Zij waren jaren gelegerd op de terreinen van Quick.

Dat terrein was in de buurt sowieso vertrouwd. Om de zondag was er een drukte van jewelste, als het eerste elftal moest voetballen. Dan zaten de tribunes vol tot wel eens 15.000 man. Zelf ben ik daar ook nog lid van geworden en ben dit nog steeds. Nadat Quick verhuisde naar de Dennenstraat, bleef het terrein nog onbebouwd, zodat er dan ook regelmatig onderling tussen de jeugd uit de buurt gevoetbald werd. Dat is ook het geval geweest met de terreinen van NEC en SCE. Regelmatig fiets ik door de buurt waar ik ben opgegroeid. Het was en is en blijft een fijne buurt om in te wonen. Ook heb ik begrepen, dat veel oud-bewoners in de buurt zijn blijven wonen en of weer zijn teruggekeerd.

- 28 Jacob Levitus, geboren 31 juli 1894 in Groningen, vestigde zich op 11 oktober 1917 in Nijmegen, komende uit Amsterdam. Hij was getrouwd met Leentje Cohen. Vermoord in concentratiekamp Auschwitz. Jodenvervolging - Transport 92: Westerbork-Theresienstadt 5 april 1944. Aan de Grote Markt had hij een banketbakkerij en lunchroom. Daar woonde ook de familie. De Gelderlander 10-02-1933 10 Lunchroom Levitus aan de Grote Markt.

Volgens Joods Monument gingen zij pas in juni 1941 aan de Vossenlaan 28 wonen. Dhr. Levitus was een betrokken en bedrijvige ondernemer. Ter gelegenheid van het 700 jarig bestaan van de stad Nijmegen op 25 augustus 1930 nam hij het hoofdinitiatief om de gehele Markt met lichtjes te versieren.

CENTRUM-WEEK EN LEVITUS = 2

— Dat wil zeggen: —

de beste kwaliteit Gebak en Chocolaterie
tegen ongekende lage prijzen
en daarbij gratis één of meer **GELUKS-ENVELOPPES**, waarop U kans hebt op **schitterende cadeaux!**

Koopt daarom nog **deze week** Uw Paasch-Eieren, -Manden, -Netten of Surprise-Eieren.

Ziet onze speciale Paasch-Etalage .. Alles eigen fabricaat

Vruchtencake 40 ct. p. p.	Amandel Kookjes
Verse Cake 35 ct. p. p.	(8 soorten) 45 ct. i. p.
Allerhande . . 35 ct. p. p.	Arab. Meisjes 25 ct. i. p.
Vanille Spritz 15 ct. i. p.	Slagroomtrullels
Bitterkookjes . 20 ct. i. p.	
Am. Stengels 20 ct. i. p.	2 ons 28 ct.
Cocoakookjes 15 ct. i. p.	Gesort. Gebakjes . . 6 ct.
Dessertkookjes	Slagroomgebakjes . 7 ct.
(12 soorten) . . 35 ct. i. p.	Tomposten 5 ct.

Israëlisch Paaschbrood 30 en 35 cent per pak
Heden versch. gebakre Oliekoekjes 12 ct. p. pond

Banketbakkerij Gr. Markt 37 -- Telefoon 2295

Levitus vestigde zich op 11 oktober 1917 in Nijmegen, komende vanuit Amsterdam. Aan de Grote Markt runde hij de banketbakkerij annex lunchroom J. Levitus. Hij dook tijdens de oorlog samen met zijn vrouw, Leentje Cohen, onder (Algemeen Politieblad, nr. 33, 20 augustus 1942, 953, bericht 1622: ze waren "sedert 6 aug.1942 onwettig uit de gemeente Nijmegen afwezig". Zij zouden van begin 1943 tot februari 1944 ondergedoken hebben gezeten bij de Nederlands-Hervormde godsdienstonderwijzer en evangelist Willem Johannes van Gaalen en diens vrouw, Bijleveldsingel 44. Zij werden beiden echter gepakt, waarschijnlijk begin 1944, en zijn via Westerbork in maart 1944 in Auschwitz vermoord.

Henriëtte Levitus & Jaap de Jong.



Hun huis werd op 03 september 1942 ontruimd. De twee dochters Henriëtte (16 juni 1920, overleden in Nijmegen 2 december 2009) en Yvonne (3 september 1928, overleden 1 oktober 2000) van het echtpaar overleefden de oorlog. Yvonne Levitus probeerde evenals haar ouders Jacob en Leentje Levitus-Cohen naar Zwitserland te ontkomen, maar zij strandden in Frankrijk en keerden naar Nijmegen terug. Yvonne dook onder bij de familie Van Gaalen in Nijmegen en later bij de familie Wijnbelt-Van Gaalen in Kerkrade. Henriëtte Levitus trouwde in de zomer van 1942 met Jacob de Jong. Samen wisten ze naar Zwitserland te ontkomen, waar hun zoon Albert de Jong (3 januari 1945) werd geboren.



Stolpersteine: Op 19 april 2023 zijn er vijf zgn struikelstenen geplaatst voor het huis nr. 28.

Lees meer over de familie Levitus en hun oorlogsgeschiedenis, link:

https://www.genealogie-rene-martens.nl/files/5116/8228/4060/Familie_Levitus_Oorlogsjaren_230423.pdf

- 28 1917 Leentje Cohen, geboren -4 oktober 1899 te Zutphen, overleden 06 maart 1944, vermoord in concentratiekamp Auschwitz. Jodenvervolging - Transport 92: Westerbork-Theresienstadt 5 april 1944.



Yvonne, Leentje en Henriëtte (Hanny) Levitus.

Mevrouw Levitus-Cohen vestigde zich met haar man Jacob Levitus op 11 oktober 1917 in Nijmegen, komende vanuit Amsterdam. In de oorlog doken zij samen onder (Algemeen Politieblad, nr. 33, 20 augustus 1942, 953, bericht 1622), maar werden gepakt en in Auschwitz omgebracht. Hun twee dochters, Yvonne en Henriëtte, overleefden de oorlog. Voor verdere informatie zie Jacob Levitus. Kennis van overlijden verkregen door schrijven d.d. 18-10-1946 nr.L.25214 v.f. Afdelingsbureau concentratiekampen v.h. Ned.Rode Kruis.

Bron: e-mail Bart Janssen-Beekelaar 15 februari 2010; e-mail Albert de Jong (kleinzoon) 19 februari 2011; www.joodsmonument.nl ; brieven van Liesbeth Blauw-Wijnbelt 2007-2013.

38 Louk M.J. Driessen.

176 Emanuel J. Dekkers.

Oneven nummers

51 Hoek Vossenlaan-Eekhoornstraat.
1944 J. van de Crommert.

Lees zijn bijzondere levensverhaal onderaan deze publicatie.

77 1985 Gijs en Els Hoogenboom.



Gijs Hoogenboom (77) kreeg 23 oktober 2013 door burgemeester Hubert Bruls van Nijmegen de Zilveren Waalbrugspeld opgespeld voor zijn verdiensten voor de stad Nijmegen. Dit gebeurde in de St. Stevenskerk te Nijmegen. Hoogenboom kreeg de onderscheiding, die door de gemeente wordt uitgereikt aan mensen die zich op bijzondere wijze inzetten voor de Nijmeegse samenleving, voor zijn werk als stadsgids bij het Gilde Nijmegen in de afgelopen 25 jaar. Hoogenboom bedacht onder meer de stadswandelingen door de wijken De Goffert en Hazenkamp. Ook deed hij als lid van het Nijmeegse 4&5 mei-comité onderzoek naar de begraafplaatsen aan de Groenestraat, het Engelse kerkhof Jonkerbosch en Vredenhof.

85 Familie Pels.
Hetty van Emden-Pels, Andre.

Hierbij wat foto's van rondom ons huis, Vossenlaan 85. De eerste twee zijn gemaakt rond 1953 op se speelweide bij de Goffert. Fe tweede kijkt naar de Gemsstraat en Antilopestraat, die er toen nog niet was. De laatste twee zijn genomen in de voortuin, richting Braam en richting goffert. Ik stuur je ook nog foto's van de kleuter en lagere school, NSV2.



93 1938 Familie Hennie Burki

Theo Burki



NSV-1 1951-1957.
NSV-4 1957-1960.
Destijds: Vossenlaan.
Nu: Duiven.

René, nog bedankt voor de oude klassenfoto's van de NSV waarop mijn familie is terug te vinden. Ik kan je nog de volgende informatie

geven omtrent de verschillende Burki's en wie ze zijn.

Op de foto's van NSV-1 uit de jaren 1922 t/m 1930 (4 foto's) staan drie broers, te weten de zonen van mijn Opa Coen Burki (banketbakkerij op de St. Annastraat nr.53). Jan en Coen waren de broers van mijn vader Henny Burki. Willy Burki (foto uit 1931-1932) is niet uit onze familie maar waarschijnlijk uit een andere tak.

Rinkse de Boer & Theo Burki 2014.

Op de foto's uit 1946-1947, 1949-1950 en 1950-1951 van NSV-1 staat mijn directe neef Coen Burki, zoon van banketbakker, van de oudste broer Arie van mijn vader Henny die vroeger waarschijnlijk op een andere school heeft gezeten. Alleen Jan heeft de banketbakkerij succesvol voortgezet in de hoop dat neef Coen dit later zou overnemen. De foto van NSV-2 uit 1959-1960 toont mijns inziens mijn jongere broer Hans uit de 1e klas (moeilijk te herkennen).



Nogmaals bedankt voor je reactie en ik kan inderdaad wel een kort verhaaltje opschrijven maar geef me even de tijd, een paar weken maar.

Een paar van mijn buurtvriendjes hebben ook op de NSV-1 op de Driehuizerweg gezeten, ongeveer in mijn periode van de lagere school en staan ook op de klassenfoto van 1954-1955 (klas 4) met Margriet Hengeveld en de foto van 1957-1958 klas 6a met haar broer Martin Hengeveld. Zij waren met ons bevriend en woonden twee huizen verder van ons huis op de hoek van Vossenlaan en Gemsstraat. Bij mijn weten is de familie geëmigreerd naar Australië en heb daarna nooit meer contact met ze gehad. De rest moet ik nog even uit mijn geheugen halen en op papier zetten. Groet Theo.

November 2018. Beste René, zoals beloofd hierbij mijn bijdrage voor een verhaaltje uit de NSV-periode en mijn levensloop vanaf de Lagere school tot en met mijn werkzame leven.



Onze familie Burki woonde sinds circa 1938 al aan de Vossenlaan 69, pal tegenover de sportvelden van Quick Nijmegen (thans Quick 1888 genoemd) in een van de rijtjeswoningen gelegen tussen de Gemsstraat en Eekhoornstraat. De ruimte achter deze huizen tot aan de Hatertseweg en vanaf Gemsstraat richting Goffert was toen nog niet bebouwd. Na de oorlog in de 50-er jaren werd dit braakliggende terrein gebruikt als opslag van oude voertuigen, veelal oud legermaterieel, van oudijzer-handelaar Jan van de Crommert, waarvan de familie op de hoek van de Eekhoornstraat en Vossenlaan woonde.

Foto: Theo Burki Gemsstraat met daarachter het oude Quick terrein.

De braak liggende terreinen in de buurt werden voor mij (Theo) en de vriendjes een ideaal speelgebied, zoals diepe kuilen graven, hutten bouwen en met buurtvriendjes stiekem in de oude legertrucks van de Crommert achter ons huis rotzooien. Op straat werden destijds de bekende spelletjes als tolleren, knikkeren, pinkelen, verstoppertje spelen evenals het rolschaatsen uitgebreid beoefend. Tevens werden de sportvelden van Quick belangrijk voor ons om met de sporten voetbal, cricket en atletiek kennis te maken.

Mijn vader Henny Burki was al sinds de 20-er jaren actief met voetbal en cricket en heeft als speler veel betekend in de hogere elftalklassen van Quick. Mijn oudste broer Coen werd in 1939 vlak voor de oorlog geboren en zelf werd ik in de oorlog vlak voor de bevrijding van Nijmegen in september 1944 geboren. Zowel mijn broer als ik hebben op de Openbare Lagere School aan de Reestraat gezeten, met het schoolplein grenzend aan de Ds.Creutzbergschool aan de Hazenkampseweg.

Foto Reestraat.



Zelf ben ik vanaf de vierde klas naar de NSV-1 op de Driehuizerweg gegaan waar ook een paar van mijn buurtvriendjes al op zaten (Margriet en Martin Hengeveld). Zowel mijn broer als ik waren bevriend met de kinderen van de familie

Hengeveld die twee huizen verder op de hoek van de Gemsstraat woonden. Met broertje Martin en zusje Margriet was ik als kleuter al bevriend en mijn broer met hun oudere broer en zus.

Na de lagere school is mijn broer naar de HBS-B op de Kronenburgersingel gegaan, terwijl ik op de NSV-1 bleef en naar de MULO ging. Op de klassefoto's uit 1954-1955 (4e klas LO) en 1957-'58 (6e klas A) staan Margriet en Martin Hengeveld en ikzelf afgebeeld tussen de klasgenootjes. Op de klassenfoto uit 1958-1959 staat mijn klas 2a van de MULO afgebeeld. Op de oude klassenfoto's uit de jaren 1922 t/m 1932 van de NSV-1 heb ik tot mijn verbazing ook mijn vader Henny en zijn broers Jan en Coen kunnen herkennen die daar ook de lagere school hebben gezeten.

Mijn vader vertelde vroeger dat hij toen nog les heeft gehad van juffrouw Brander (Kaatje) van wie ik ook les heb gehad in 1955-1956. Zij kon prachtig tekenen, ook met kleurkrijt op het schoolbord. Helaas moesten wij in 1958 bij het huis van de familie Hengeveld afscheid van hun nemen die in dat jaar naar Australië emigreerde. Bij hun vertrek werd voor hun huis door buurtgenoten waardig afscheid genomen van deze familie aan de Gemsstraat. Op dit adres kwam hierna de familie van Drumpt te wonen waarvan dochter Corrie (zie NSV-4 1957-1958 Klas-2) en Dick (zie NSV-1 1953-1954 Klas-4) ook op de NSV hebben gezeten.



Foto: Coen, neef Coen, Theo Burki en Martin Hengeveld.

Na afronding van de NSV-MULO op de Driehuizerweg heb ik gekozen voor de bouwkundige opleiding aan de R.K. UTS, dat destijds gehuisvest was in een groot bedrijfspand aan de Weurtseweg, dat later verhuisde naar het nieuwe pand aan de Hatertseweg, inmiddels ook alweer afgebroken.

De MTS Middelbare Technische School gebouwd in 1969, met links de opvallende ronde aula/kantine, gezien vanaf de Hatertseweg. Het gehele complex werd in 2012 gesloopt ten behoeve van het project 'Onder Onnes', een wooncomplex met een mix van huur- en koopwoningen.

Bron: Nijmeegs Archief. Foto: © Theo van Zwan.



Voor mij geen moeilijke keuze daar mijn vader bouwkundige was bij de Genie en zelf al aanleg had voor tekenen. Na twee jaar zat deze studie er succesvol op en ben toen samen met klasgenoot Wim van de Water (zoon van bekende aannemer) verder gaan studeren op de HTS in Arnhem.

Deze studie heb ik afgemaakt op de HTS in Den Haag en ben als gevolg van de stageperiode in het derde jaar als tekenaar, na afronding van de HTS, op verzoek van architect Jan ten Have in dienst gekomen bij dit bureau. Dit bureau deed veel mee aan prijsvraagontwerpen van moderne, soms gewaagde architectuur en heeft er veel prijsvragen mee gewonnen met mooie ontwerp opdrachten.



Foto: Bouw voormalig Belastingkantoor, een project van Theo.

Na de HTS was dit voor mij een leerzaam vervolg om me verder te bekwamen in het architectenvak. In deze periode ook nog twee jaar gestudeerd aan de Akademie voor Bouwkunst in Arnhem, maar hierna de studie moeten afbreken om voldoende aandacht te kunnen besteden aan ons jonge gezin, getrouwd in 1972 en in 1973

werd onze oudste zoon geboren. Vanaf 1973 ben ik werkzaam geweest bij het architectenbureau Pouderoyen tot 1990 en in die lange periode zeer veel betrokken geweest bij restauraties en renovaties van veel panden in de benedenstad van Nijmegen, gevolgd door grotere projecten van stadsvernieuwingbouw in dit stadsgedeelte tussen de spoorbrug en de oude Waalbrug. Vanaf 1990 ben ik werkzaam geweest op diverse architecten-bureaus in Arnhem tot aan mijn pensioen in september 2009.



257 Nathan de Vries, conrector, geboren 12 november 1904 in Haarlem, kwam op 27 mei 1935 naar



Nijmegen, komende uit Haarlem. Zijn echtgenote was Sophie de Vries – de Jong, geboren 10 april 1918 in Nijmegen. Zij trouwden op 8 september 1938 en kregen twee kinderen die de oorlog overleefden, Judith de Vries (Nijmegen, Driehuizerweg 60, 29 juni 1939) en Channah de Vries (Amsterdam, 2 april 1943).

Nathan vertrok met zijn vrouw op 6 maart 1943 naar Amsterdam op bevel van de Nijmeegse politie. Hij had op een zondagmiddag naar een

voetbalwedstrijd gekeken, hetgeen voor Joden verboden was. Jacob de Ruiter, een jodenpremiejager uit de Nijmeegse politie pakte hem op.

Vanuit Westerbork werd het echtpaar gedeporteerd naar Bergen Belsen. Nathan en Sophie zaten in een vastgelopen trein met 2500 Joodse gevangenen in Tröbitz bij Leipzig.

Daar overleden zij door uitputting.



Stolpersteine: Op 19 april 2023 zijn er vier zgn struiklestenen geplaatst op nr. 257.

Lees meer over de oorlogsjaren van familie de Vries, link:

https://www.genealogie-rene-martens.nl/files/2116/8249/4060/Familie_De_Vries_Oorloggeschiedenis.pdf

Het leven van een beruchte en beroemde Nijmegenaar

Jan van de Crommert

door Henk Hendriks maart 2014, 2018 bewerkt door René Martens

Lees dit artikel als een spannend jongensboek en verbaas je maar nergens over...

Nijmegen kende in de vorige eeuw vele bekende inwoners. Een van deze bekende inwoners was Jan van de Crommert, vele oud Nijmegenaren hebben hem gekend, maar zeker ook van hem gehoord, vele verhalen over Jan deden in Nijmegen in de jaren dertig tot de jaren zeventig de ronde.

Maar wie was nou eigenlijk Jan van de Crommert?

Jan was een jongen uit het Willemskwartier, geboren op de Willemsweg in 1912. Zijn vader was conducteur bij de NS en woonde op de Willemsweg 178 later op de Willemsweg 227. Jan heeft bij zijn ouders gewoond op de Willemsweg 1912 tot 1939.



Willemsweg 227.

1932

Jan van de Crommert begint een autohandel op Willemsweg 227 op 20-jarige leeftijd.

1933

Jan opent een garage aan het Kelfkensbos.



De Gelderlander van 13 mei 1933.

Naast het repareren en het in- en verkopen van auto's, had Jan ook nevenactiviteiten. Hij was in die tijd een berucht en brutaal smokkelaar, zo kopten diverse Nederlandse dagbladen van 31 mei 1933.

Als slachtoffer van eigen beroep gestorven. Grenscommies te Gennep door een auto overreden.

*Algemeen Handelsblad van 29 mei 1933, pagina 20.
De naam C.D. Crommert blijkt fout, de PGNC van dezelfde dag noemt J.A. v.d. Crommert.)*

In den nacht van Zaterdag op gisteren heeft zich te Gennep wederom een noodlottig smokkel-drama afgespeeld, waarbij de commies H. de Man door een auto van een smokkelaar werd overreden, tengevolge waarvan hij enige uren later is overleden.

In de nabijheid van de Roepaan had de commies H. de Man op den weg post gevat. Toen deze een vrachtauto zag aankomen, gaf hij het bekende sein met het vlaggetje om te stoppen. Hierbij had hij zich vóór den wagen geplaatst. De chauffeur gaf echter opnieuw gas en de commies zette toen zijn voet op het nummerbord van den wagen om zoo op den radiator te kunnen klimmen. Doordat door deze manoeuvre het nummerbord afbrak, kwam de man te vallen, waarna de wagen over hem heen reed. Met zware wonden en hevig bloedend werd hij opgenomen en naar het ziekenhuis te Gennep gebracht, waar bleek, dat het slachtoffer een bekkenfractuur had opgelopen en dat zijn borstkas was ingedrukt. Enige uren later is De Man overleden.

Toen het ongeluk gebeurd was, reed de smokkelauto in razende vaart in de richting Nijmegen

door. De inmiddels gewaarschuwde veldwachter van Ottersum had op den rijksweg postgevat, doch kon slechts constateren, dat de smokkelauto met een snelheid van 80 tot 100 km voorbij joeg. De chauffeur lag met zijn hoofd op het stuur om herkennen onmogelijk te maken. Den gehelen nacht is de politie uit de streek in de weer geweest om den brutalen chauffeur op te sporen, echter tot nu toe zonder resultaat. Van andere zijde meldt men ons, dat de commies in de auto den wagen herkende van den beruchte smokkelaar C. D. Crommert uit Nijmegen.

Het Smokkeldrama bij Gennep van een uiterst brutaal smokkelaar.

*Hoe de auto gevonden werd.
De Gelderlander van 31 mei 1933, pagina 9.*

Over de arrestatie van De Crommert te Amsterdam, meldt de Telegraaf het volgende: Nadat de Crommert zich enige dagen te Nijmegen verborgen had gehouden, is hij maandag met een anderen Nijmegenaar, zekeren De V., met een personenauto naar Amsterdam gereden, waar hij door de waakzaamheid van een agent in den val liep. De Crommert is naar Gennep overgebracht en ter beschikking van de Justitie te 's-Hertogenbosch gesteld.

Intussen was de auto, waarmede het misdrijf gepleegd was, nog steeds zoek. In Nijmegen deden talloze geruchten de ronde, dat de auto in verschillende gedeelten van de stad gezien was. Men beschikte over een vrij nauwkeurig signalement van den wagen, maar het was bekend, dat De Crommert nogal eens dikwijls van nummerplaten verwisselde, terwijl het niet onmogelijk geacht moest worden, dat hij den wagen een gedaanteverwisseling had laten ondergaan. Opsporing was dus niet zoo gemakkelijk. Gistermorgen is de wagen echter door de politie in beslag genomen ten huize van zekere K., in de omgeving van het Jonkersbosch. Het bleek, dat de smokkelaar in den nacht van zaterdag op zondag met den auto, waarin hij alleen gezeten was, met een snelheid van ongeveer 80 km in de richting Nijmegen is gereden. Hij heeft den wagen in de nabijheid van de woning van K. neergezet. Waar hij toen heengegaan is, is nog niet bekend, maar K. vond des morgens omstreeks zes uur den auto en heeft dezen tot 's avonds daar laten staan. Tegen het invallen van de duisternis vervoegde zich bij hem een Duitser, die namens De Crommert den auto kwam halen, K., vertrouwde de zaak echter niet en gaf de wagen niet af.

Gisteravond las hij in de bladen van het gebeurde en hij heeft toen vanmorgen de politie gewaarschuld, die de auto is komen halen en naar het hoofdbureau van politie heeft gebracht. Daar werd het voertuig definitief herkend als de auto van De Crommert en bovendien kwam vast te staan, dat hij Zaterdagavond met dezen wagen heeft gereden. Nummerplaten waren op den auto, een oud model vrachtwagen, niet aanwezig. De caburateur dop, waaraan de douanebeambte zich heeft vastgegrepen, was afgebroken, terwijl de kap van den motor, die aanvankelijk rood gekleurd was, met zwarte lak was besmeerd, waar-schijnlijk om de bloedvlekken te verwijderen.

De auto is gistermiddag naar 's Hertogenbosch gebracht, ter beschikking van de Justitie aldaar. Met de arrestatie van De Crommert is een bekend smokkelaar voorlopig onschadelijk gemaakt. In samenwerking met een aantal kornuiten smokkelde hij van alles, wat maar enige winst opleverde. Hij wordt niet alleen verdacht van het smokkelen van Duitse margarine naar ons land, maar ook staat hij onder verdenking zich te hebben schuldig gemaakt aan het smokkelen van verdovende middelen, wapens, koffie, tabak enz. Bovendien heeft men redenen om aan te nemen, dat hij tientallen auto's uit Duitsland, die daar door diefstal verkregen werden, naar ons land heeft gebracht.

De Crommert stond bekend als een buitengewoon brutale smokkelaar, die nimmer op een sommatie om te stoppen, reageerde en zich reeds meermalen er over had uitgelaten, dat hij alles wat hem in den weg kwam, ondersteboven zou rijden. Hij werd reeds talrijke malen aangehouden wegens overtreding van de verkeersvoorschriften en kort geleden moest een Nijmeegse politieman, die hem wilde aanhouden, wegens het rijden met verblinde lichten, zich door een snellen sprong zijwaarts in veiligheid stellen. Het moet uitgesloten worden geacht, dat hij den douanebeambte niet gezien heeft. Toen het drama plaats vond, was het helder daglicht en de ambtenaar had zich met zijn vlag, waarmede hij het stopteken gaf, dat De Crommert zeker niet onbekend kon zijn, midden op den weg geposteerd, hetgeen hem noodlottig werd.

Het autodrama bij Ottersum. Commies met opzet doodgereden?

*Beklaagde vrijgesproken, Den Bosch, 12 september.
De Gelderlander van 12 oktober 1933, pagina 11.*

De rechtbank van Den Bosch deed heden uitspraak in de strafzaak tegen den 22-jarigen chauffeur J. van den Crommert te Nijmegen, aan wien doodslag ten laste was gelegd op den assistent commies der directie belastingen A. de Man. In den avond van 25 mei volgde hij als bestuurder van een auto het stopteken van den commies niet op, maar vermeerde zijn snelheid, en reed den man aan tengevolge daarvan is hij overleden. De officier van justitie had wegens doodslag 8 jaar gevangenisstraf geëist. De rechtbank sprak den verdachte vrij.

1934

Wilde jacht op auto.

Berucht smokkelaar, verdacht van doodslag weet te ontkomen.

Agent van treeplank gegoid

Het Volk 20 januari 1934

De beruchte 22-jarige revolversmokkelaar J. de Crommert die enkele maanden geleden bij Gennep den kommies-dienstgeleider De Man met zijn smokkelauto doodreed, heeft vrijdagavond, onder den invloed van sterken drank verkerende, weer van zich doen spreken door zijn verregaande staaltjes van brutaliteit. Om ongeveer elf uur bereikte de politie het bericht, dat De Crommert de stad onveilig maakte door in zijn auto als een wildeman door de stad te jakkeren. Verschillende posten werden in de stad uitgezet om hem te pakken te krijgen, maar hij kon steeds den sterken arm ontwijken. Bij den Stadsschouwburg was het hem onmogelijk door het drukke verkeer heen te komen en De Crommert moest stoppen voor den daar geposteerde agent. Deze deed het portier van den auto open en wilde op de treeplank stappen. Daar De Crommert intussen zijn kans schoon zag om door te rijden, gaf hij den agent een stomp tegen de borst, zodat deze van de treeplank aftuimelde.

Razende vaart

De Crommert maakte van deze gelegenheid gebruik om vol gas te geven en voor de agent van de schrik bekomen was en de omstanders begrepen wat er eigenlijk gaande was, vloog De Crommert alweer met een vaartje van 65 km weg. Hij doofde de lichten en verdween in de richting van Berg en Dal. De politie zette in een paar taxi's de achtervolging in, maar De Crommert gaf nog eens vol gas en reed met een vaart van bijna 110 km op Den Berg en Dalseweg. De politie volgde op een paar honderd meter, en kon de wagen niet dicht genoeg naderen om onder schot bereik te komen. Als in een film...

De achtervolging bleef echter zonder succes want De Crommert sloeg een zijstraat van den Berg en Dalseweg in, terwijl de achtervolgende wagens door van de andere zijde komende auto's gedwongen waren achter te blijven. De Crommert zag hierdoor kans om te verdwijnen, waarvan hij gebruik heeft gemaakt.

De Nijmeegse politie houdt de omgeving scherp in de gaten en zal De Crommert, wanneer hij zich binnen haar bereik vertoont, onmiddellijk arresteren. De Crommert zal binnenkort voor het Gerechtshof in hoger beroep terechtstaan voor den moord op den kommies-dienstgeleider.

SCHIETPARTIJ TE NIJMEGEN

Berucht smokkelaar bij ontvluchting door kogel zwaar gewond.

ZIJN TOESTAND ZORGWEKKEND. NIJMEGEN, 15 Juni.

De Telegraaf van 16 juni 1934, pagina 4.

Hedenmorgen is de Sint-Annastraat alhier het toneel geweest van een schietpartij, waarbij de beruchte smokkelaar J. v. d. Crommert is gewond, toen hij vluchtte voor marechaussees, die hem moesten arresteren.

Zoals bekend, is v. d. C. eenige maanden geleden gearresteerd in verband met het smokkel-drama te Ottersum. Daar werd hij als bestuurder van een vrachtauto met smokkelwaar aangehouden. De kommies werd door den auto, die met grootte snelheid reed, gegrepen en zo zwaar gewond, dat hij korten tijd later overleed. V. d. C. werd enige dagen later te Amsterdam gearresteerd en onder verdenking van doodslag naar Den Bosch overgebracht. Wegens gebrek aan bewijs werd hij vrijgesproken.

Kort voor de zaak in hoger beroep behandeld zou worden, heeft hij te Nijmegen, toen een politieagent hem wegens het in gevaar brengen van de veiligheid van het verkeer wilde aanhouden, vol gas gegeven, toen de agent, nadat herhaalde sommaties zonder uitwerking bleven, op de treeplank gesprongen was. De agent viel van den auto en liep verschillende verwondingen op. Ter zake werd hij door de rechtbank te Arnhem tot zes maanden gevangenisstraf veroordeeld.

Deze straf moest hij nog ondergaan en toen de marechaussee hem hedenmorgen op de Sint-Annastraat wilde arresteren nam hij de vlucht. Toen hij aan de herhaalde sommaties geen gehoor gaf, werd een schot gelost, dat hem in den schouder trof. V. d. C. werd vrij zwaar gewond. Hij is per auto naar de marechausseekazerne overgebracht en daar opgesloten.

De achtervolging.

Nader vernemen wij, dat aanvankelijk van de Crommert gewillig mee ging en ongeboeid tussen de beide marechaussees liep. Even voor de brug over het spoorwegemplacement op de St. Annastraat nam hij plotseling de vlucht. Hij snelde de garage van de firma Moll in, waar hij zich tusschen de daar staande auto's verschool. De marechaussees begonnen onmiddellijk de achtervolging. Een van hen begaf zich door de voordeur van de garage, de andere liep om het gebouw heen, ten einde een vlucht door de achterdeur onmogelijk te maken. Toen de marechaussee die de voordeur inging de garage binnenkwam, ontdekte hij den man onmiddellijk. Een wilde achtervolging ontstond, waarbij beide mannen kwamen te vallen. Van de C. krabbelde het eerst weer overeind en snelde naar de achterdeur, doch toen hij hierdoor de garage wilde verlaten was de tweede marechaussee inmiddels daar weer gearriveerd. Ook een burger nam aan de achtervolging deel. Er is toen een korte worsteling ontstaan, waarvan het resultaat was, dat Van de C. weer kans zag los te komen. Hij rende in gebogen houding op een der marechaussees af die in de veronderstelling verkeerde, dat de vluchteling hem wilde scheppen. De man trok daarop zijn revolver en loste een schot, dat De Crommert in den schouder trof. Deze viel neer en bleef hevig bloedend liggen. De marechaussees hebben hem vervolgens geboeid en om de garage heen naar den weg gebracht, naar bleek, dat de vluchteling niet kon lopen. Hij werd in het gras neergelegd, waarna een politieauto werd ontboden, waarmede hij naar de marechausseekazerne werd vervoerd. Een geneesheer die de gewonde daar onderzocht constateerde, dat deze van zeer ernstige aard was. Van de C. werd daarop naar het Canisius-ziekenhuis overgebracht, waar hij door dokter Ten Horn geopereerd werd.

Ernstig getroffen.

Het bleek, dat de kogel door den rechterschouder het lichaam was binnengedrongen, vervolgens door den rechterlong, het rechtermiddenrif en de lever gegaan was en in de buik was blijven steken. Hedenmiddag om één uur was men er in geslaagd den kogel te verwijderen. De toestand van den getroffene is niettemin hoogst zorgwekkend. Van bevoegde zijde vestigde men er onze aandacht op dat de marechaussee in het onderhavige geval volkomen gerechtigd was van de vuurwapenen gebruik te maken.

1936

ACHTERVOLGING OP DEN WEG

Pijnenburg en Slaats jagen op smokkelaar
die met zijn auto wielrijder aanreed.

Algemeen Handelsblad van 15 april 1936, pagina 5.

N i j m e g e n, 14 April.

Op den eersten Paaschdag reed een land-bouwersknecht met zijn rijwiel op het rijwielpad van den rijksweg Nijmegen-Den Bosch. Plotseling naderde uit de richting Grave een auto, die met razende snelheid reed en over den weg slingerde. De wagen haalde plotseling naar rechts uit, zodat deze op het rijwielpad terecht kwam en den wielrijder aanreed. Deze liep een hersenschudding en een schouderfractuur op terwijl zijn rijwiel geheel werd vernield. De bestuurder van de auto reed na de aanrijding zonder vaart te verminderen door.

De wielrenners Pijnenburg en Slaats, die zich eveneens met een auto op den weg bevonden,

zagen de aanrijding en zetten dadelijk de achtervolging in. Zij slaagden erin den wagen van den woeste autobestuurder tot stilstand te brengen, doch konden de twee inzittenden, die zwaar beschonken waren, niet bewegen naar de plaats van de aanrijding terug te keren. Zij raasden met gedoofde lichten verder en werden het laatst gezien in de buitenwijken van Den Bosch waar zij een politieagent, die hen wilde sommeren om te stoppen omdat ze nog steeds met gedoofde lichten reden, bijna inreden. De man kon slechts zijn leven redden door vlug op zij te springen.

Intusschen was uit het door Pijnenburg en Slaats gegeven signalement van de auto en de inzittenden gebleken, dat de bestuurder de beruchte smokkelaar J. A. van der Crommert uit Nijmegen was, die reeds talloze malen voor dergelijke feiten heeft terechtstaan en enige jaren geleden bij Ottersurn een douanebeambte dood reed.

Hij moest voor dit geval echter wegens gebrek aan bewijs worden vrijgesproken. Sindsdien was de man nog enige malen veroordeeld o.a. tot intrekking van zijn rijbewijs, doch daar hij een verzoek om gratie tot de Koningin heeft gericht, kon hij onder de huidige wetsbepalingen nog steeds de wegen onveilig maken en het leven van zijn meden mens bedreigen. De burgemeester van Nuland heeft zijn arrestatie verzocht, doch hij is onvindbaar en houdt zich blijkbaar schuil.

1937

In 1937 verhuizen de gebroeders van de Crommert naar een pand in de Bloemerstraat 55a-55b.3. Vanaf 1939 bestiert Jan zijn garage zonder zijn broer.

1938

Auto botst tegen boom. Chauffeur ernstig gewond.

De Telegraaf van 1 november 1938, pagina 18

Heesch, 1 Nov.

Op den Rijksstraatweg 's-Hertogenbosch-Nijmegen is gisteravond een ernstig auto-ongeluk gebeurd, waarbij de chauffeur van den auto levensgevaarlijk gewond en een medepassagier lichtere verwondingen opliep.

Omstreeks tien uur passeerde v. de Crommert uit Nijmegen, die de automarkt te Steenberg had bezocht en thans naar zijn woonplaats terugkeerde, de gemeente Heesch. De auto werd bestuurd door den chauffeur, den 23-jarigen Van Bentum uit Nijmegen. Waarschijnlijk doordat het pas geregend had en het wegdek, mede door de gevallen bladeren zeer glibberig was, begon de auto ter hoogte van kilometerpaal 18 te slippen, met het gevolg, dat de chauffeur de macht over zijn stuur verloor. De auto maakte eerst een zwenking naar rechts, botste vervolgens in volle vaart tegen een boom slingerde een eind over den weg om ten slotte een tweeden boom tot stilstand te komen. Voorbijgangers en omwonenden, die op het geluid van den hevige slag kwamen toegesneld, haastten zich de inzittenden uit de wrakstukken van den vernielden auto te bevrijden. De chauffeur, die achter het stuurrad bekneld zat, verkeerde in bewusteloozen toestand en was er zeer ernstig aan toe. Hij had een schedelbasisfractuur en zware inwendige kneuzingen opgelopen. Op advies van dr. Verbeek uit Oss, die ter plaatse hulp verleende, is het slachtoffer, dat niet vervoerd mocht worden, naar het St. Ludovicus gesticht te Heesch overgebracht, waar hij ter verpleging is opgenomen. Zijn toestand was hedenochtend nog zeer ernstig.

De passagier had verwondingen aan het gelaat bekomen en kon na ter plaatse verbonden te zijn, naar zijn woonplaats terugkeren. De marechaussee uit Oss stelt een onderzoek in naar de schuldvraag.

1939

Op 16 september 1939 verschijnt een bericht in De Gelderlander. Heden uitgesproken het faillissement van J.A. de Crommert te Nijmegen. Curator: Mr. K.L.F. Kerssemakers, advocaat procureur te Nijmegen.

1942

In 1942 verschenen veel van onderstaande advertenties in de Nederlandse dagbladen, later zou blijken waarvoor deze tractoren dienden.

*Advertentie uit de Zeeuw
van 26-09-1942.*



1944

De garage van Jan van de Crommert wordt door het bombardement van 22 februari 1944 getroffen en geheel verwoest.

*Bloemerstraat vanuit de Augustijnenstraat via
plein 1944, in de richting van de Smetiusstraat.
(Bron: RAN F65359).*

*Links van het midden de schoorsteen van de
koekfabriek van Ooijen, op die hoogte had Jan
van de Crommert zijn garage in de Bloemerstraat
55a en 55b.*



1945



Groenestraat 62. (Foto: Google Maps).

Na de oorlog vestigt Jan van de Crommert zich van 1945 tot 1949 op de Groenestraat 62.

Op 12-05-1945 verschijnt de volgende oproep in De Gelderlander.

Oproep De ondergeteekenden, door den Militairen Commissaris voor de Provincie Gelderland aangesteld als beheerders over het vermogen en het bedrijf van

J. A. VAN DE CROMMERT

Laatstelijk gewoond hebbende aan de Groenestraat 62 te Nijmegen, verzoeken allen, die iets te vorderen hebben van- of verschuldigd zijn aan bovengenoemde, dan wel goederen, gelden of andere waarden voor dezen in hun bezit te hebben, of met dezen in eenigerlei rechtsbetrekking staan, hiervan uiterlijk 1 Juni a.s. betaling, schriftelijke opgave of mededeeling te doen aan het kantoor van Van de Crommert Hazenkampscheweg 14, Nijmegen. (Bezoek uitsluitend van 9-12 uur v.m.).

Niet voldoen aan dit verzoek is strafbaar krachtens de Besluiten Herstel Rechtsverkeer en Vijandelijk Vermogen.

De Beheerders:
Mr. E. M. HEKKING
J. W. AALBERS
(technisch beheerder)

Rijk en toch veel zorgen Verdiensten: f 247.000, bezit: nul

De Gelderlander van 12 maart 1946, pagina 2.

"Goocheme jongen"?

Voor het tribunaal stond maandag terecht de Nijmeegse autoreparateur en handelaar J.A. v.d. Crommert. Hij had, volgens de aanklacht, steun verleent aan den vijand door eraan mede te werken, dat vrachtwagens voor den bouw van vliegvelden aan de Duitsers werden afgestaan. Een groot aantal landbouwtractoren had van de Crommert opgekocht en aan de moffen overgedaan. Deze tractoren betrok van de Crommert van de boeren; hij betaalde er goed geld voor, gaf ze daarna een kleurtje, zodat ze er als nieuw uitzagen en plakte er een briefje op met 1930, zodat ze een verjongingskuur van 10 jaar ondergingen. De moffen liepen er voetstoots in en van de Crommert, die zich nu voor zijn Tijn Uilenspiegel-streken moet verantwoorden verdiende dik geld aan dit handeltje.

Op zichzelf is een dergelijke methode - om de moffen iets voor te spiegelen en voor het lapje te houden - niet onverdienstelijk. Ze werd ook, en met succes, door mensen toegepast die er het vaderland een dienst mee bewezen, welk doel zij uitsluitend voor ogen hadden. In dit geval was het winstmotief de drijfveer. Wat het verhuren van wagens betreft verklaarde van de Crommert, dat hij nooit rechtstreeks wagens had verhuurd aan de Duitsers. Er zat steeds een Hollandsche firma tussen: de aannemers kwamen bij Bergmans uit Maastricht of bij Boon uit IJmuiden, met wie van de Crommert zijn relaties had. Hij wist wel, dat de auto's voor de Weermacht werden gebruikt. Pro-Duits was hij niet, hij profiteerde alleen maar van de gelegenheid.

In 1942 werd hij door de Duitsers gearresteerd omdat hij een aantal auto's en banden niet had opgegeven. Vier en een halve maand heeft hij in Maastricht gezeten en zou, volgens zijn zeggen vrijgekomen zijn alleen op voorwaarde, dat hij tractoren voor de Duitsers wilde inkopen.

Een H.K.P. werkplaats

V. d. Crommer, die van den ene handel met de moffen in den anderen was gevallen, verklaarde dat hij wel steeds verder moest gaan, omdat hij in dit schuitje zat en er niet uitkon. Hij had bovendien een H.K.P-werkplaats, waar hij voor de Weermacht reparaties verrichtte. Omtrent het houden van deze H.K.P-werkplaats acht hij zich niet schuldig. Het lid van het Tribunaal Ir. J. Janssen is echter een andere mening toegedaan en wijst v. d. Crommert erop, dat de moffen goed wisten aan wie ze een H.K.P-werkplaats gaven: aan N.S.B.'ers, landverraders en mensen, die hen in de hand werkten, zoals beklagde. En daarom is hij schuldig.

De president, de heer Muller vraagt: "Was er niet een bepaald oogenblik, waarop U zeide: dit is tegen mijn eer en geweten, ik ga onderduiken?"

"Neen" antwoordt v. d. Crommert, "er zou veel uitgelekt zijn. Ik genoot het vertrouwen, waarvan vooraanstaande personen gebruik maakten. Zij biechten aan mij op waar zij een auto hadden verborgen, V. d. Crommert, dat is een man, de goede Nederlander, zoo zeiden zij. Ik nam risico's en durfde de consequenties aan."

Niet onaardig is uit den mond v. d. Crommert te vernemen hoe hij aan benzine kwam. Hij schilderde de letters W. L. op een wagen, reed ongestoord het vliegveld op, boorde de moffen, die dachten dat ze met een wagen van de Weermacht te doen hadden, ongestoord flink wat benzine door den neus en reed weer weg. Hij bracht daarna den wagen naar zijn punt van bestemming, waar hij ze verkocht, en de letters W. L. verdwenen van het tooneel. Dit was het patent van beklagde om aan benzine te komen.

Hoeveel verdiend

Het raadselachtige bij dit geval is de vraag: hoeveel heeft van de Crommert aan zijn transacties verdiend? Volgens een rapport, dat berust op schattingen moet v. d. Crommert aan de Duitsers verdiend hebben f 247.000,=. Zijn boekhouding bevestigt dit niet; inkooprijzen van de verhandelde tractoren e.d. staan nergens genoteerd. En het eind van het liedje bij de

behandeling van deze zaak is de vraag van den beheerder: "Hoe kom ik aan baten om de schulden v. d. Crommert te betalen?"

De financiële toestand van deze verdachte aldus de beheerder ziet er donker uit. Hij ligt aan drie ankers vast: belastingen, bank, hypotheken. De f 25.000,=, die hij cash op de Bank heeft zijn het enige reële, al het andere hangt in de lucht. Zijn vermogen is op het oogenblik beneden nul. Wanneer deze werkelijk de eindbalans is van den handel, die v. d. Crommert dreef "om te saboteeren", dan is de eindconclusie van iemand uit het publiek niet erg juist: "van den Crommert is een goocheme jongen. En geraffineerd!".

Of is er misschien nog een oude kous in het onvaderlandslievende spel, dat deze "goocheme jongen" bedreef, die zichzelf van "slimheid" voor de zoveelste keer omver liep?
Uitspraak over 14 dagen.

UITSPRAAK

"Het Tribunaal begon den Maandagmorgen met een reeks uitspraken, waarvan die tegen J. v. d. Crommert opmerkelijk is. Hij was al sinds enigen tijd op vrije voeten, maar dat mocht niet hinderen dat hij zich tot liefst 10 jaar internering hoorde veroordelen, met aftrek van voorarrest. Zijn vermogen wordt in beslag genomen en het recht is hem ontzegd om nog ooit zich als garagehouder te vestigen."

1948

Na de oorlog, Nederland was druk doende met de wederopbouw. Zwaar materiaal zoals draglines, vrachtauto's en trucks waren daarvoor zeer gewenst. Jan van de Crommert begreep dat, ging daarvoor langzaam over van de autohandel over tot het opkopen van surplus-oorlogsmateriaal, hiervoor ging hij openlijk naar Engeland, Frankrijk en Duitsland om materiaal op te kopen vooral dump. Veel onbruikbaar materiaal wordt tot nuttige voertuigen herbouwd. Hij kocht o.a. half rupsvoertuigen en liet er kranen opbouwen. Die dan verkocht werden voor werkzaamheden bij de Nederlandse kustverdediging.

1949

Vervolgens verhuist Jan in 1949 van de Groenestraat 62 naar de Eekhoornstraat 9 op de hoek Vossenlaan 51 te Nijmegen.

Achter de Vossenlaan was het nog niet bebouwd wat later de Antilooptstraat zou worden. Dat werd dus het opslagterrein van Jan.



1952 Foto in de achtertuin van vader Hennie Burki, Vossenlaan 93 met de opslag van Jan op de achtergrond. Bron: zoon Theo Burki.

TE KOOP AANGEBODEN:

2 White's '46, 36 pers., £ 3000.—
Opel '46, Hand-car, in p.c. n.
Chevrolet '46, Motor-car, 2000 cc., in p.c. n.
5 Ford schoolbussen, '45, 28 pers.
2 Dodge's '41, in twee p.c. n., 27 pers.
Keweenaw 4 1/2 '40, 2000 cc., 20 en 36
pers., met p.c. n. gereduceerde car. Verhuur.
Chrysler '41, 40 pers.
Dodge, n. d. d. motor, in carter.
Diamond truck, 4000 cc., motor 4.00 m, la-
den 3000 lb.
Crosley trekker, n. p.c. n.
International trekker '46, 52.7 m. cc., D.A.F.,
koop, in p.c. n.
10 A.E.C. n. v. d. diesel trekker, n. v. d., D.A.F.,
kroon.
Fokke, n. v. d. diesel, landbouwer.
4 Mack diende, n. v. d. landbouwer, n. p.c. n. op
laaf.

Aankoopwagen, p.c. n. open, 5, 6, 7, 8 en 10 ton.
Ford bestelwagen.
Benzell bestelwagen, 11 ton.
Jeep, n. v. d. bestelwagen.
Ward La France bestelwagen, met 1 ton.
Diamond bestelwagen, met 1 ton.
White repa. v. gash. voor huizek (open, binnen-
verhuur).

LUXE WAGENS:
Daimler '46.
Packard coach '41.
Ford sedan '41, n. rally, kachel, etc.
Aston '41.
Soudelaker Champion '41.
Soudelaker Commander '46.
Ford sedan '46.
Stude '46.

•

*Voor een bedrijfszekere wagen
zult U altijd bij Crommert slagen!*

•

**Adres: Automobielfabriek
J. A. v. d. CROMMERT**
Eekhoornstraat 9 te Nijmegen - TELEFOON 34010 K. 6300

28 December 1950

1951

Ook zijn garage aan de Eekhoornstraat is al snel te klein, en de ruimte om auto's te stallen beperkt, Jan moet al snel op zoek naar nieuwe ruimte en vind deze in 1951 op de Hazenkampseweg 14 dacht hij. De familie van de Crommert blijft wel wonen in de Eekhoornstraat 9.



Hazenkampseweg 14. (Foto: Google Maps).

Voor uitbreiding van zijn garage aan de Hazenkampseweg tot aan de Hermelijnstraat wenst de heer J.A. van de Crommert een terrein te kopen voor Hfl 4.862,- waarbij is inbegrepen de kosten voor het bouwrijp maken. Geen uitrit mag echter worden gemaakt voor voertuigen naar de Hermelijnstraat.



*Garage Hazenkampseweg
Op beide foto's staat Jan van de Crommert naast zijn zwarte Chevrolet. Hij is de grootste man met scheefstaande donkere hoed, midden voor het witte muurdeel.*

Het voorstel om grond te verkopen aan J.A. van de Crommert voor uitbreiding van diens garage aan de Hazenkampseweg naar de Hermelijnstraat, ontlokte nogal discussie in de gemeenteraad die geopend

werd door de heer J.D.A. Ophijsen (KVP). Deze had groot bezwaar tegen de bouw van een garage, met kantoor en magazijnen, in een woonwijk. Het voorstel werd aangehouden ter nadere bestudering door B. en W.

1952

Graafsweg 388 & 390

Hierop kon Jan van de Crommert niet wachten, en kocht een braak liggend terrein op de Graafsweg te Nijmegen, links naast Bossmann nr. 386 en Hotel Café Restaurant St.

Teunismolen nr 384, en biedt zijn garage met kantoorruimte aan de Hazenkampseweg met het daarachter liggende terrein te koop aan.





Buurman bakker Bossman van Jan van de Crommert Graafseweg 386.

St. Teunismolen met de familie Gerrit Fluit, de volgende burens van Jan. Met aan de overkant van de Graafseweg de showroom van Jan en de latere Merkus garage.

De toren is van het Caltex station met daarvoor de garage showroom van Jan.



1975 Ter hoogte van de garage van Merkus (1975), de voormalige showroom van Jan van de Crommert, op de achtergrond het Caltex tankstation aan de Muldersweg.

Aan de linkerkant naast Hotel St. Teunismolen had Jan van de Crommert zijn opslagplaats.
Foto: RAN F7546.



De Kofferbak kassa

Rijnaken volgeladen met dumpauto's kwamen aan, aan de Waalkade in Nijmegen, vaak werden deze auto's ter plekken verkocht (particulier) of doorverkocht (bedrijven). Alles was in die tijd handje contantje, de kofferbak van de auto van de Crommert diende daarbij als kassa.

Nieuwsblad van het Noorden 23 december 1952.

Zojuist gearriveerd van geallieerd leger:
5 stuks Büssing 6 cylinder

DIESEL-AUTOBussen

105 PK; frontbesturing; wielbasis 4,5; lengte bus 9 meter; zitplaatsen: 40 personen. Chassis ook alleen te koop. Eerste klas materiaal. Gelegenheidskoop f 8.500.—.

Laag chassis; speciaal geschikt voor opbouw tapisière, meubel- of veewagen.

CROMMERT's Automobielfabriek N.V.
Graafseweg 495 — Nijmegen — Tel. K 8800—30141

AUTO's

UIT BUITENLANDSE DUMP

Uit eerste hand weer nieuwe grote import met Rijnaken in Nijmegen geland o.a.:

LUXE CHEVROLET
FORD, 6 cyl. en
PLYMOUTH
CANADESE FORD, 8 cylinder, 100 P.K.,
1100 x 20 banden, 4 wielaandrijving,
8-15000 km. gelopen. Als nieuw.
Eigen import.

CROMMERT's Automobielfabriek N.V.
Wagenpark en Kantoor: Graafseweg 390, Nijmegen
Tel. K 8800 - 21847 en 24010.

Limburgs Dagblad 21 september 1955.

1956

Het waren gouden tijden voor het automobielfabriek van Jan van de Crommert. Alleen de export omzet van af 1948 tot 1955 bedroeg Hfl. 50.000.000,=.

Jan was wereldberoemd in Nijmegen en verre omstreken, zeker ook in de Horeca gelegenheden, daar had hij vele vrienden. Jan kon je zeker in die tijd miljonair noemen.

Op 02 januari 1956 verscheen een sensationeel artikel in het "Empire News", een Engelse Zondags krant.

Engels zondagsblad

Vier Nederlanders grootste handelaren in surplus-materiaal

Het Vrije Volk van 2 januari 1956, pagina 2.

De grootste handelaars in surplus-oorlogs-materiaal zijn Belgen, noch Engelsen, maar vier Nederlanders, aldus verklaart het Londense zondagsblad Empire News in een sensationeel opgemaakt artikel, dat gedagtekend is uit Nijmegen.

Het blad noemt de namen van deze vier Nederlanders, die volgens deze publicatie kantoren hebben in Amsterdam, Rotterdam en in de Midlands in Engeland. De namen luiden: Van Crommert, Bert van Gemonden, Peter Baiross en Cornelis Groen, maar hun bijnaam is "de vliegende Hollanders", omdat ze jaarlijks honderdduizenden mijlen afleggen om hun zaken in surplus-oorlogsmateriaal te doen.

Zij kopen het grootste gedeelte van deze goederen in Groot-Brittannië, Duitsland en Frankrijk en een belangrijk gedeelte hiervan is van Amerikaanse origine, aldus Empire News.

Volgens Victor Hudson, de schrijver van dit artikel, heeft de heer Bert van Gemonden zelf verklaard in het afgelopen jaar vijf miljoen gulden omgezet te hebben. Hij zei, dat zijn syndicaat de grootste handelaar in oorlogsmateriaal in heel Europa is. Een klein gedeelte van dit materiaal, vertelde hij, wordt voor vreedzame doeleinden gebruikt. Hij monteert bijvoorbeeld kranen op voertuigen en deze kraanwagens worden voor de bouw van dijken in Nederland gebruikt.

Voor zijn laatste aankoop van Brits oorlogsmateriaal heeft deze firma 180.000 pond (bijna twee miljoen gulden) betaald.

Het artikel noemt nog twee namen van Nederlanders, die in Groot-Brittannië als vertegenwoordigers van het Nederlandse syndicaat werken. Deze twee namen zijn Hankenschmidt en De Boer. (in het stuk gespeld De Boor).

Rijke Smit

Verder wordt ook de naam EW Smit genoemd. De heer Smit heet immens rijk te zijn en buizen voor de NAVO te leggen. Volgens Empire News is hij wegens een grote transactie deelgenoot van het syndicaat geworden. Het ging om lichte en zware tanks, dieselmotoren, rupsbanden-voertuigen, vrachtauto's, verkenningswagens, vlammenwerpers, ten dele splinternieuw, die door de Britse regering in New Castle-Ander-Lyme verkocht werden.

Door het syndicaat van Goole werden deze naar Rotterdam verzonden waar de "Vliegende Hollanders" 80 procent van hun voorraad houden.

Geen succes

Anthony Terry, de correspondent van Empire News in Duitsland, heeft geprobeerd bij de Amerikaanse autoriteiten iets over dit Nederlandse syndicaat te weten te komen. Hij had echter geen succes. Hun namen waren bij de Amerikaanse legerautoriteiten in Heidelberg niet bekend. Dezelfde autoriteiten verklaarden echter, dat er in Duitsland en Frankrijk niet minder dan 50 verkoopkantoren van Amerikaanse oorlogsmaterialen zijn.

[Gerard Stoer, Noviomaqus.nl](http://Noviomaqus.nl) - 1 januari 2009.

EW Smit

Op 5 oktober 1947 eindigde bij de Nederlandsche Tramweg-Maatschappij in Friesland het merendeel van de tramdiensten. Baan en materieel werden aan een drietal opkopers overgedaan, waaronder Smit in Nijmegen. Op de foto staat de "grote Henschel" locomotief 30, die op dat moment nog bedrijfsvaardig werd geacht. Deze grote serie van 22 machines reed vrijwel overal, zodat de lokatie moeilijk is vast te stellen. Minstens één rijtuigbak heeft Smit naar Nijmegen gehaald als noodwoning voor een personeelslid. Deze stond eind jaren vijftig nog in Hees.



Privé vliegtuig

Jan liet zich met zijn privé vliegtuig over Engeland-Duitsland en Frankrijk vliegen vooral over Amerikaans legerbases, en kocht ongezien alles wat hem aangeboden werd, hij kende de prijzen van oudijzer, en er bleef genoeg winst over. Maar vooral ook de nog te gebruiken materialen, die hij dan ombouwde en voorzag van een nieuw spuitlaagje en voor een goede prijs doorverkocht.

Martin Schröder

Tussen de dump auto's van Jan van de Crommert, stonden gebruikte legerambulances en vrachtauto's, voor de verkoop van deze wagens, werden deze ambulances en vrachtauto's overgespoten door de firma Kemperman, die als autospuitser in dienst had de heer Martin Schröder. In de periode (1948-1955) verbleef deze in Nijmegen voor zijn opleiding bij de toenmalige Luchtstrijdkrachten, de voorloper van de Koninklijke Luchtmacht. En daarmee wat bijverdiende, om in zijn onderhoud te voorzien. Martin Schröder begon in 1956 met een eigen luchtreclamebedrijf, wat uitgroeide tot de later grote maatschappij Martinair. In 1998 nam hij 40 jaar na de oprichting afscheid als president-directeur van Martinair.

**Dumphantelaren verklaren:
'Uit ons land géén oorlogsmateriaal naar Nabije Oosten'**
Het Vrije Volk van 03-01-1956 pagina 1 en 5

De controle die de economische controle-dienst uitoefent op de in- en uitvoer van oorlogsmateriaal, is zo scherp, dat er geen sprake van kan zijn, dat er via ons land een ongeoorloofde handel met welk land in het Nabije Oosten dan ook zou kunnen ontstaan. Het laatste halfjaar heeft de Engelse regering bovendien vrijwel geen vergunningen voor de export van - voor schroot bestemd - oorlogsmateriaal afgegeven.

Dit is de mening van twee Nijmeegse firma's in het aannemings- en handelsbedrijf, E. W. Smit en de Crommerts Automobielenbedrijf die beide in de wapenaffaire zijn genoemd door het Engelse zondagsblad Empire News.

Beide bedrijven zeggen wel ongeveer te kunnen nagaan hoe hun naam in de wereld is gekomen. De combinatie Crommert-Van Gemonde-Baris-Groen (vier schroothandelaars) kocht ongeveer een jaar geleden een Engelse legerdump met 300.000 ton legermateriaal op in Stoke-on-Trent.

Tegelijk reflecteerde de firma Smit naar deze dump en na een korte procedure ontstond er een nieuwe combinatie Smit—Crommert—Baris. De combinatiegenoten Crommert en Baris werden ten slotte door Smit uitgekocht: de meesten der Nederlandse handelaars hadden het materiaal in Stoke-on-Trent zelfs niet eens gezien.

Onder de dumpvoorraden vond men tussen veel legerwagens en carriers ook 24 Sherman tanks. Deze 24 tanks inmiddels dus eigendom van de firma Smit staan nog in Engeland en zij zullen aldus een der directieleden van Smit, de heer Boon te zijner tijd wel eens naar Nederland komen.

Dat kan, zelfs nu nog, nu de Engelse regering de uitvoer van oorlogsmateriaal officieel heeft stopgezet.

Volledige demilitarisatie

De Nederlandse ambassade in Londen heeft de Engelse regering de garantie gegeven, dat de tanks en het Nijmeegse bedrijf volledig en onherstelbaar zullen worden gedemilitariseerd onder toezicht van de economische controle-dienst.

En dat gebeurt en gebeurde met alle militaire materiaal, dat uit Engeland, uit de Amerikaanse legerdumps in West-Duitsland of van waar dan ook door de Nederlandse schroothandelaren wordt opgekocht, vertelde men ons.

Stalen rupsen gebruikt men voor het bouwen van draglines en caterpillars; zij worden voornamelijk gebruikt voor het werk in de "natte bouwkunst". "Veel handel"

Er is op het ogenblik een vrij sterke handel in militaire dumpzaken, omdat Nederland op korte termijn met het oog op de Deltaplannen nogal wat bulldozers, grintgrijpers, caterpillars en rijdende kranen kan gebruiken.

De economische controledienst, die de invoer controleert, ziet er bovendien bij alle handelaars op toe, dat het materiaal wel degelijk wordt gedemilitariseerd en omgebouwd tot werk-tuigen voor vreedzamer doeleinden.

Naar het ANP meldt, is er bij het Ministerie van Economische Zaken niets bekend dat er oorlogsmateriaal uit Nederland is uitgevoerd.

LONDEN GEEFT TOE: 'Twijfel gerezen over bestemming wapenzendingen' De opwinding in Engeland over de verkoop van Brits surplus oorlogsmateriaal dat terecht is gekomen in het Midden-Oosten, is zo groot geworden, dat de Britse regering er gisteravond een officiële verklaring over heeft uitgegeven.

Allereerst wordt er de nadruk op gelegd, dat de Britse regering alles in het werk stelt om een bewapeningswedloop in het Midden-Oosten te voorkomen, uit welke bron de wapens ook afkomstig zijn.

De regering geeft toe, dat er sinds de nazomer van 1953 twijfel over was gerezen of de feitelijke bestemming van uitgevoerd oorlogsmateriaal we overeenkwam met de gegeven verzekering.

Daarom zijn sindsdien geen vergunningen meer verstrekt voor de export van tanks of aanzienlijke hoeveelheden oorlogsmateriaal, met één uitzondering: er is nl. nog wel een vergunning afgegeven voor de uitvoer van 8000 ton reserve-onderdelen van pantserwagens naar Nederland.

Deze onderdelen zouden worden gebruikt in landbouwtractoren en voor anderen niet-militaire doeleinden.

De Nederlandse regering, aldus de verklaring, had zich verplicht er voor te zorgen, dat deze goederen niet zouden worden uitgevoerd in een zodanige vorm, dat zij voor militaire doeleinden konden worden gebruikt. Naar particulieren De verklaring zegt verder, dat sinds het einde van de oorlog veel overtollig oorlogsmateriaal ter beschikking is gesteld van particuliere handelaren. Een groot gedeelte hiervan is verkocht als schroot en een klein deel wordt gebruikt voor burgerlijke doeleinden. In de praktijk werden van de exporteurs verzeke-ringen gevraagd over de bestemming van de goederen, waarvoor uitvoervergunningen werden afgegeven.

Nu twijfel is gerezen over deze bestemmingen, is besloten dat er geen uitvoervergunningen meer zullen worden gegeven aan particuliere



handelaren voor de export van materiaal, dat weer verbouwd kan worden tot oorlogstuig tenzij de regering van het land van bestemming bereid is een



garantie te geven, dat dit niet zal gebeuren. Eden verwerpt voorstel Volgens politieke kringen zou de Arbeiderspartij de zaak zo ernstig opvatten, dat zij het parlement van het kerstreces wil laten terugroepen.

Sir Anthony Eden heeft tijdens een onder-houd van gisteravond met Gaitskell, de leider van de arbeiderspartij, het voorstel verworpen, dat het westen Rusland zou vragen tot handhaving van de vrede in het Midden-Oosten.

Engeland heeft honderden oude tanks en pantserwagens als schroot naar België (en misschien ook naar Nederland?) verkocht en Belgische handelaren hebben ze opgeknapt.

Engeland zet uitvoer oud legermateriaal stop

De Gelderlander van 3 januari 1956, pagina 1&3

*Nijmeegse firma's niet betrokken bij wapenhandel naar nabije Oosten.
Economische controledienst oefent een zeer intensieve controle uit.*

NIJMEGEN, 3 januari.

Zoals bekend, is door de Engelse regering elke export van overtollig oorlogsmateriaal uit Engeland stopgezet totdat een diepgaand onderzoek zal zijn ingesteld naar de illegale wapenhandel via België en Nederland met het Midden-Oosten. Volgens het Engelse zondagsblad "Empire News", dat hierover een sensationeel opgemaakt artikel publiceert vanuit Nijmegen, zou de aankoop van dit tweedehands legermateriaal, dat kort geleden via Antwerpen naar het nabije Oosten is verscheept, voor een groot deel in handen zijn van een groep Nederlandse zakenlieden, die de grootste handelaren in surplus-oorlogsmateriaal worden genoemd. Als zodanig worden genoemd: Van Crommert, Peter Baiross en Cornelis Groen, terwijl het een interview afdrukt met de heer Bert van Gemonde, adjunct-directeur van de N.V. Crommerts Automobiël bedrijf te Nijmegen. Met deze combinatie, die in Engeland de bijnaam heeft "de vliegende Hollanders", omdat zij jaarlijks duizenden kilometers reizen om materiaal te kopen, worden bedoeld laatstgenoemd automobiëlbedrijf en het Automobiëlbedrijf P.L. Baris te Spijkenisse.

Een Nederlands ochtendblad wist gisteren bovendien te berichten, dat de combinatie Crommert-Baris een dump te Stoke-on-Trent zou hebben overgedaan aan Aannemings- en Handelsbedrijf E.W. Smit te Nijmegen en dat deze firma wel in de handel van wapens is betrokken. E.W. Smit kocht dump in Stoke-on-Trent, maar verscheepte geen tanks. In verband hiermede verzekerde ons de directie van dit bedrijf, dat het in geen enkel opzicht bij de bewuste wapenhandel is betrokken en dat er nimmer tanks (of onderdelen) of legervoertuigen via Engelse of Nederlandse havens verscheept of aan andere zijn geleverd.

De firma E.W. Smit heeft inderdaad een dump gekocht in Engeland doch de uitvoer hieruit naar Nederland geschiedt krachtens een exportvergunning en onder strenge controle van de Economische Controle Dienst van het Ministerie van Economische Zaken. Over de gang van zaken bij de aankoop van de betrokken dump die te Stoke-on-Trent is gelegen, deelden de heer Smit en zijn procuratiehouder de heer Boon ons het volgende mede.

December 1954 januari 1955 was deze dump oorspronkelijk door de firma Smit aangekocht van een Engelsman zekere MacCann, doch inmiddels waren hierbij de firma's Crommert en Baris betrokken, zodat een Nederlandse combinatie gevormd werd, de z.g. Basco die de dumpvoorraad, welke was geschat op 20.000 ton, aangekocht op basis van de Engelse schrootprijs van plusminus 8 cent per kilo tegen een totaal bedrag van 180.000 pond of ongeveer 2 miljoen gulden.

Later evenwel kocht de firma Smit de beide andere deelnemers in de combinatie uit, elk voor Hfl. 250.000. De firma Smit ontkent derhalve wat het betrokken ochtendblad beweert, namelijk dat de combinatie Crommert-Baris de dump zou hebben overgedaan aan de firma Smit. De N.V. Crommert geeft van deze aankoop een andere lezing en beweert dat zij de dump in eerste instantie kocht en later ter plaatse in Engeland verkocht, doch de koper wenste zij niet te noemen. Haar zegsman verklaarde verbaast te zijn, dat de firma Smit over de grootte van een

uitkoopsoom had gesproken, en noemde dit "interne zaken die niet voor publicatie bestemd zijn".

Hoe echter deze aankoop moge zijn verlopen, vast staat, dat de dumpvoorraad toebehoort aan de firma Smit, voor wie het koopcontract echter eerst effect kon sorteren indien er voor zover de goederen konden worden uitgevoerd. Vergunningen voor uitvoer van strategische materialen worden in het algemeen niet gegeven, doch in dit geval werden zij aldus de firma Smit, door bemiddeling van het Ministerie van Economische Zaken verkregen onder voorwaarde, dat alle in te voeren materialen van het militaire karakter zouden worden ontdaan en dat de Nederlandse regering zich voor de naleving van deze voorwaarde garant zou stellen. In verband hiermede wordt bij de ontscheping van het materiaal in de Nederlandse havens scherper controle uitgeoefend, en elk stuk wordt ofwel van het militaire karakter ontdaan of ter plaatse vernietigd om dan als schroot naar de hoogovens te worden vervoerd.

Gevarieerd materiaal

Zo werden ingevoerde motoren van tanks e.d. tot een hoeveelheid van plm. 600 ton tot schroot verwerkt. De dumpvoorraad bevat o.m. tanks, vlammenwerpers, (ten dele splinternieuw), landingsvaartuigen, bulldozers, rupsvoertuigen, draglines, dieselmotoren, verkenningwagens, machines, T en U-ijzers e.d.

Een groot deel van het materiaal en onderdelen ervan worden door de firma Smit gebruikt voor haar eigen machines en voertuigenpark, terwijl hetgeen niet zelf kan worden gebruikt regelmatig openbaar wordt geveild. Zo heeft er reeds een zevental grote veilingen plaats gehad, terwijl dezer dagen een nieuwe veiling zal volgen. Daar worden o.a. verkocht meet apparaten, lichtaggregaten, bougies, koper e.d. In de werk- en opslagplaatsen van de firma Smit te Neerbosch bevindt zich thans een hoeveelheid van het reeds ingevoerde dumpmateriaal, waarvan het onbruikbare gedeelte tot schroot wordt verwerkt of voor de veiling wordt gesorteerd.

In de dump te Stoke-on-Trent is momenteel nog plm. 6000 ton aan materiaal aanwezig, waaronder 24 tanks, 78 landingsvaartuigen en een aantal vlammenwerpers. Het ligt niet in de bedoeling van de firma Smit deze tanks naar Nederland te verschepen, omdat voor dit specifieke strategische materiaal geen exportvergunning kan worden verkregen, terwijl verscheping bovendien niet lonend zou zijn. De heer Smit verklaarde de tanks terstond van de hand te willen doen, mits de koper een Engelsman is. Eventueel echter ook aan de Nederlandse regering, die ze volgens hem, uitstekend als oefenmateriaal zou kunnen gebruiken.

De heer Smit, van wie de verslaggever van "Empire News" beweert, dat hij "immens rijk is", bevestigd ons, zoals een der ochtendbladen berichtte, dat hij inderdaad afgelopen week een aanbod op de tanks heeft gehad van een Belg, die speciaal in oorlogsmateriaal handelt. Ondanks de zeer behoorlijke prijs heeft de heer Smit, naar hij verklaarde, het aanbod afgewezen omdat hij zich strikt aan de bij de exportvergunning opgelegde voorwaarde wenst te houden. Bovendien zou deze Belg geen exportvergunning bezitten. De heer Smit verklaarde thans nog niet door het exportverbod van de Engelse regering te zijn getroffen. In het interview van "Empire News" wordt gezegd, dat de heren Hankenschmidt en de Boor als vertegenwoordigers van het syndicaat Crommert-Baris in Engeland werkzaam zijn. Hiermede worden bedoeld de heren A. Ankersmit en de Boer, employés van de firma Smit, die ook uitsluitend voor die firma aldaar werken.

Scherpe controle

Van de zijde van het Ministerie van Economische Zaken bevestigde men ons, dat inderdaad een scherpe controle wordt uitgeoefend op de aankoop of verwerking van goederen, die Nederlandse firma's uit Engelse dumps betrekken. Dat vanuit Nederland strategische materiaal illegaal zou zijn uitgevoerd, was niet gebleken.

Tijdens het interview, dat de verslaggever van "Empire News" met de heer van Gemonden van de N.V. Crommert had, verklaarde de heer Gemonden in het afgelopen jaar voor vijf miljoen gulden te hebben omgezet. Hij zou hebben gezegd, dat hun syndicaat de grootste handelaar in oorlogsmateriaal in heel Europa is. Een klein gedeelte, aldus vertelde hij, wordt voor vreedzame doeleinden gebruikt. Hij monteert b.v. kranen op voertuigen en deze kraanwagens worden o.a. voor bouw van dijken in Nederland gebruikt. Van de zijde van de N.V. Crommert

wordt nu medegedeeld, dat zij inderdaad in samenwerking met het Automobielenbedrijf in Spijkenisse legervoertuigen en dumps in Engeland en in Europa aankoopt. Maar, aldus de directie, hierbij bevinden zich geen tanks. Ook worden geen legervoertuigen naar het Nabije Oosten uitgevoerd. De aankopen geschieden volgens de daarvoor geldende voorschriften en met medewerking en onder toezicht van de Nederlandse, Engelse, Amerikaanse autoriteiten in West Duitsland en de Westduitse autoriteiten. De leveringen uit Engeland, zo voegde de directie er nog aan toe, zijn dan ook niet stopgezet. Regelmatig worden nog zaken gedaan en komen legervoertuigen naar Nederland die hier worden opgeknapt en verkocht.

Goud te vinden onder roestdumphandelaren kwestie van nuchter koopmanschap

Oorlogstuig voor de wegenbouw
De Tijd van 5 januari 1956, pagina 7

De Hollanders blijken nog steeds de Chinezen van Europa te zijn. Tot deze conclusie voert het nuchtere verhaal van enige Nederlandse zakenlieden, die heel West-Europa afstropen, op zoek naar legerdumps, en uit oud oorlogsmateriaal een rijkbelegde boterham halen. Er is de laatste dagen veel geschreven over geheimzinnige wapenleveranties aan het Midden-Oosten en aanvankelijk werd de indruk gewekt, dat hierbij ook Nederlandse handelaren betrokken waren.

Het Ministerie van Economische Zaken ontkent echter categorisch, dat Nederland bruikbare wapens heeft uitgevoerd. Ook de betrokken handelaren verklaren, dat zij geen wapens aan het buitenland geleverd hebben. Zij zeggen, dat hier slechts sprake is van een normale handel in dumpgoederen, die zowel in Engeland als in Frankrijk en West-Duitsland te koop zijn. Hierbij moet opgemerkt worden - al zeggen de handelaren dit niet - dat in Nederland omgebouwd, dus gedemilitariseerd, wapentuig in het buitenland weer in oorspronkelijke staat hersteld kan worden. Het is dan de vraag in hoeverre men deze wapenhandel door Nederlanders noemen kan. Zijn de Nederlandse dumphandelaren steeds precies op de hoogte van de toekomstige bestemming van de goederen, die zij afleveren aan het buitenland?

Hoe het ook zij, zeker is, dat Nederland na de oorlog het Europese centrum van de handel in dumpgoederen geworden is. Er zijn plusminus tien Nederlandse bedrijven, die zich met deze handel bezighouden, waarvan de drie grootste - Crommert in Nijmegen, Baris in Spijkenisse en Groen in Bleiswijk - verleden jaar een combinatie gevormd hebben en deze handel thans vrijwel geheel beheersen. Duizenden tonnen afgedankt oorlogsmateriaal wordt door deze handelaren opgekocht en naar Nederland vervoerd. De waardeloze rommel, slechts een klein percentage, wordt als schroot aan de Hoogovens verkocht, de rest wordt opgeknapt, gereviseerd, omgebouwd, kortom weer bruikbaar gemaakt, maar thans voor vredelievende doeleinden, voornamelijk waterbouw, wegeaanleg en andere grote werken.

In onafzienbaar grote buitenlandse dumps staan duizenden vrachtwagens, bulldozers, draglines, vorkheftrucs e.d., waarvan het merendeel nog in goede staat verkeert, soms nauwelijks gebruikt is. De opkopers weten precies wat zij er mee kunnen doen en waar voor deze goederen belangstelling bestaat.

In Spijkenisse, op het eiland Putten, is het een van de gebroeders Baris die ons zakelijk, zonder ophef, het verhaal vertelt.

Het blijkt, dat West-Europa nog vol afgedankt oorlogstuig zit. De heer Baris voorziet althans het einde van deze handel nog niet. "Zolang er legers zijn met motorvoertuigen, zolang zullen er dumps zijn", zegt hij met rustige zelfverzekerdheid. Deze dumps worden regelmatig aangevuld met naoorlogs materieel, dat inmiddels verouderd is. Bovendien zijn er nog grote voorraden uit de oorlog: legerwagens, vorkheftrucs, bulldozers, kranen, draglines, enz. Niet zelden is het materieel nog zo goed als nieuw, slechts een enkele keer gebruikt. Daarom gaat slechts een bescheiden deel als schroot naar de Hoogovens, het meeste is nog uitstekend bruikbaar. "Er zijn auto's bij, die alleen maar een accu en benzine nodig hebben; we rijden er zo mee weg", zegt de heer Baris.

Terwijl hij dat zegt, rinkelt de telefoon. "Drie Macks?" horen we vragen. "Dat zal wel gaan". Alsof er bij de kruidenier een kilo bruine bonen besteld wordt. Al het bruikbare materieel wordt grondig nagezien en eventueel gerepareerd. Daarna vinden de opkopers in Nederland een gretig afzetgebied. Volgens onze zegsman blijft 65% in het eigen land, de rest wordt geëxporteerd, o.m. naar Engeland! Inderdaad, de Chinezen van Europa!

De grote Nederlandse belangstelling voor dit materieel is begrijpelijk. Nergens is de z.g. "natte bouw" zo belangrijk als in ons soppige waterland. Voor allerlei polder- en dijkwerkzaamheden is men vrijwel uitsluitend op dit zware en bijna onverwoestbare oorlogsmaterieel aangewezen. Bijna onverwoestbaar. "Van buiten schijnt zo'n dump één grote hoop oud roest, maar het binnenwerk is meestal nog uitstekend", zegt de heer Baris. "Alle vitale delen zijn met plastic of vet bespoten, zodat het weer er geen invloed op heeft".

Geen landbouwtanks

Er rijden in Nederland duizenden vrachtwagens uit legerdumps en tientallen aannemers gebruiken de draglines, bulldozers, enz. voor wegeaanleg, dijkverhoging, inpoldering en afgraving. Over tanks spreekt de heer Baris niet. "Allemaal onzin", zegt hij slechts. Onzin noemt hij ook het verhaal, dat in de Nederlandse landbouw oude tanks als tractoren gebruikt worden. "Het ombouwen zou veel te kostbaar zijn". In de Arabische landen schijnt men dit echter wel te doen.

Over de winsten laat de Baris zich begrijpelijk niet uit. Maar het is duidelijk, dat deze zeer aanzienlijk zijn, op de enorme hoeveelheden die verhandeld worden. Het bedrijf in Spijkenisse spreekt trouwens voor zichzelf. Tientallen monteurs werken in een enorme montagehal, terwijl metselaars en schilders de laatste hand leggen aan een nieuwe hal, die reeds vol staat met vrachtwagens, kranen enz. De winst moet in de miljoenen lopen, wordt hier en daar verteld. Waarschijnlijk een tikkeltje overdreven. Maar dat het een lucratieve handel is, laat zich begrijpen. Zeker is, dat de omzet een kwestie van miljoenen is. En waar een zeker risico in deze handel niet ondenkbaar is, mag verondersteld worden, dat de winstmarge behoorlijk zal zijn.

Het terrein rondom de hallen lijkt een beter soort autokerkhof. Hier en daar liggen bergen roestig afval, bestemd voor de Hoogovens. Maar er staan ook rijen voertuigen, waarvan zelfs een leek kan zeggen, dat ze niet voor de sloop bestemd zijn. In de loodsen vindt men stapels onderdelen keurig gesorteerd. Reeds in gebruik zijnde wagens en werktuigen kunnen hiermee gerepareerd worden.

Los van de vraag of Nederland iets met wapenleveranties te maken heeft, die zoveel opschudding teweeggebracht hebben, moet gezegd worden, dat uit deze handel een ondernemersdurf spreekt, die de beste Nederlandse tradities waardig is. De Nederlandse dumphandelaren hebben begrepen, dat er goud te verdienen valt, mits men enig risico wil nemen. Goud, dat verborgen ligt onder bergen oud roest. Zij nemen het risico en vinden het goud. Zij investeren grote kapitalen en strijken met een nuchter gebaar de winst op. Niet zonder reden schreef een Engels zondagsblad over de "vliegende Hollanders", deze internationale handel beheersen. Ook andere landen, vooral ook in België, vindt men dumphandelaren, maar hun omzetten moeten aanzienlijk geringer zijn dan van hun Nederlandse collega's.

Mag men de laatsten geloven, dan is er niets geheimzinnig aan, niets romantisch. Eenvoudig een kwestie van nuchter koopmanschap. Zij zeggen het niet met zoveel woorden, maar het komt hierop neer, dat een stel uitgeslagen Nederlanders niet kan aanzien, dat in Engeland en elders in West Europa goud te vinden is, dat niet gedolven wordt. Dan zullen zij het wel even doen; daar zijn zij tenslotte Nederlanders voor.

Nog in datzelfde jaar vindt er een belangrijke veiling plaats, n.l. wegens onteigening van het terrein, zal op donderdag 19 april 1956 te 's morgens 11 uur per opbod verkopen, de algehele voorraad goederen, liggende op het terrein t.o. de NV Crommerts Automobielfabriek op de Graafseweg te Nijmegen.

Oud legermaterieel naar Midden-Oosten

Dumphandelaren reizen met een lach over de wereld

Verhaal over Jan van de Crommert in het Parool van 6 januari 1956, pagina 3.
Over zijn werk en iets over zichzelf.

NIJMEGEN, vrijdag.

In Liberia rijden zingende negers in een ouwe stoomtram uit Friesland, in Bangkok daveren acht tons vrachtwagens, waarmee GI's eens in Normandië Europa zijn binnengetrokken, mijngangen van de staatsmijn Maurits worden gestut met brokken tramrails uit Frankrijk, en ik kan nu, direct, onmiddellijk de hemelsblauwe Cadillac - "26.000 mijltjes gelopen meneer" - kopen van de heer J.A. van der Crommert uit Nijmegen voor viereeneenhalve rooie rug, - "maar dan ook nú ja zeggen!" Dat heet: dumphandel, óf handel in dumpgoederen, óf ook wel, deftig, handel in legersurplusgoederen.

DUMPHANDEL is een vak van bekijken, zegt de heer J. van der Crommert, die op de foto voor een van de wagens staat, die door zijn handen gaan.



Want alles is zeer betrekkelijk in dit leven, en de wagen waarin kolonel Soandso waar ook ter wereld, bepaald niet meer kan rijden, is een luxe-voertuig voor de heer Wong in Thailand, en de ouwe gammele stoomtram uit het Friese land, waar we nu dan eindelijk vanaf zijn, is een Pullman voor de heer Labadidi in Monrovia.

Er hebben altijd mijnheren gezeten tussen de mening van kolonel Soandso en het kleine geluk van de heer Wong. En deze mijnheren, de dumphandelaren, reizen over deze wereld in de snelste vliegtuigen, die er te vinden zijn, en ze kopen, en ze verkopen, en ze rijden met de overmoedige lach van de avonturier in hun Cadillac van Madrid naar Nijmegen, omdat het eeuwenoude spel van kopen en verkopen juist in dié handel, dat fascinerende heeft, wat de normale handel soms mist.

Ze hebben allemaal dezelfde gezichten, de mijnheren van de dumphandel, ze spreken ongeveer dezelfde taal, en hun manieren verschillen weinig.

Toen er dus in Engeland een schandaal losbarstte omdat er Britse tanks uit Britse dumps via Antwerpen naar Egypte waren gegaan, hebben zij zich allen even achter de oren gekrabd. Meer niet. En zij zwegen.

Grote zaak

En toen viel in Nederland de naam Stoke-on-Trent. Want er zijn in Nijmegen een paar mensen die deze naam bijzonder goed kennen. Daar is bijvoorbeeld de heer J.A. van der Crommert, eigenaar, directeur van Crommert's automobielbedrijf. En daar is ook E.W. Smit's aannemersbedrijf.

Bij Smit werken 600 man, men maakt pijpleidingen voor de NATO in België en Nederland - een gigantisch werk - men koopt rails in Frankrijk en België, en stut er de mijngangen van onze mijnen mee, men levert onze hoogovens schroot in grote hoeveelheden, bouwt draglines (op rupsbanden uit legerdumps, bijvoorbeeld), waar met het deltaplan grote vraag naar is, men houdt zich bezig met utiliteitsbouw, kortom: E.W. Smit is een zeer grote taak.

Bij Van der Crommert gaat het ook in-het-groot. Jan van der Crommert begon met niks, hij was een monteur, zoon van een spoorwegbeambte uit Gennep - "ik ben Limburger" - hij had drie garagebazen gehad, waar hij 80 en 90 uur per week moest werken, zonder een cent overwerk te krijgen. En toen startte hij 25 jaar terug zelf.

Hij heeft thans een brede Amerikaanse hoed op het hoofd, hij vertrekt 's zondagsmiddags om één uur uit Madrid, en drinkt dan 's maandagsavonds om zes uur koffie thuis, in de Eekhoornstraat in Nijmegen.

"Dit is een vak van bekijken", zegt hij, bekijken, kopen of niet kopen. En het is net als autorijden mijnheer: de dunne bomen geven mee, en de dikke niet. Tegen die dikke moet je dus nooit op."



Hij rukt zijn paspoort uit zijn zak, en toont alle stempels van de hele wereld, waar hij héél trots mee is. Even trots als met zijn zoontje Jan Willem, dat 12,5 jaar na de geboorte van zijn jongste dochter ter wereld kwam, en waar hij gek op is. "Vierenveertig jaar ben ik, en een boy van een jongen". Dan belt hij zijn vrouw op, zegt "dag suikerbeestje is het eten klaar?"

1956 Materieel dat wordt opgeknapt: oud er in, nieuw er uit.

In zijn werkplaatsen staan gammele oude legertrucks, die nóóit meer zullen rijden - denkt u - en die spiksplinternieuw, fel roodgelakt de werkplaatsen weer verlaten. Als u er zo rondwandelt hebt u de kans, dat Jan van der Crommert zegt: "Zie je dat Chevroletje? Nieuw, 1955, vier rugjes. Kom joh, ja zeggen."

Stoke-on-Trent

Enfin, daar bij Smit, en bij Van der Crommert viel toen de naam Stoke-on-Trent, ligt in de Midlands, bij Manchester. Er staat een dump van 20.000 ton surplusgoed, en in november 1954 wilde de Britse koopman mr. McCann die 20.000 ton wel kwijt.

Op 5 november 1954 kwam de heer Smit persoonlijk met een vliegtuig uit ons land naar Engeland, zag de dump, en kocht. Voor 180.000 Pond sterling. De heer McCann krabbelde ter plaatse een kattebelletje, zonder briefhoofd zonder iets, en dat was het contract. Dat krabbeltje is er, het ligt in het archief bij Smit.

En er ligt ook, een later tot stand gebracht, écht contract, want bij E.W. Smit gaat men natuurlijk niet over één nacht ijs. Maar toen de oude heer Smit in ons land terugkeerde, kwam hij tot de ontdekking, dat Jan van der Crommert - die om zo te zeggen op een steenworp van hem af woont - óók een contract op zak had. Twee contracten dus? Koopman McCann moet een vreemde koopman wezen.

Nu geldt in deze handel uiteraard de wet van het eerst komen, eerst malen. Maar er gelden ook andere wetten: men kan het elkaar zéér lastig maken, met beslagleggingen, met procesjes. En dat kost allemaal tijd, en dus geld. Daarom zijn Smit en Van der Crommert rondom een tafel gaan zitten, en hebben de zaak samen afgedaan.

Dat "samen" is niet lang goed gegaan. "Het ging niet, en we hebben Van der Crommert uitgekocht", zegt men daarover bij Smit. "Onze uitvoervergunningen zijn prima voor elkaar, want we hebben via de Nederlandse ambassade in Londen, garanties kunnen geven, dat het dumpmaterieel door ons volkomen bonafide wordt verwerkt, dat het grootste deel hier door ons als schroot doorgaat naar verschillende overheidsinstellingen. De rest, moeren, dozen, kisten, bakken, verkopen we op veilingen. De economische controledienst kijkt toe".

En Egypte?

"Nog nimmer hebben wij iets aan Egypte verkocht. Wij zijn geen handelaren. En de 24 tanks, die wij nu nog in Stoke-on-Trent hebben staan, die zullen ook wel hier komen. Als men maar de garantie heeft, dat ze niet als legermaterieel weggaan. Wij zetten de rupsen onder onze draglines, enz."

Héél anders

Wie bij Van der Crommert met dit verhaal komt, wordt met een brede lach ontvangen, "'t Is heel anders jong. Ik heb de dump gekocht, Ik heb doorverkocht aan Smit. Zo is het èn niet anders. Twee contracten? Weet ik veel. Egypte? Ik geloof het niet, 't interesseert me niet. Ik stap soms in een vliegtuig, ik heb een ticket en dan kom ik ergens en ik koop, of verkoop. Je mag bij mij alles zien, en alles bekijken. De wereld komt bij Van der Crommert, want ik ben een van de grootste Of ja de grootste!

Hij knipoogt, Jan van der Crommert, en hij grijnst. "We kochten bij McCann, tóen", zegt hij. "En als er mensen binnenkwamen wenkte hij met zijn duimpje, en zei: "Please go out, Van der Crommert kèn ik. Zo ging dat."

Maar Jan van der Crommert, een van de brutaalste, en charmantste mensen, die deze wereld kent, toont geen papieren, en géén contracten. Hij lacht maar, en praat maar. "Mijn zwager, Bert van Gemonden, weet er alles van, die heb ik op zijn zesde jaar al leren autorijden, die jongen. Als je hier 50.000 gulden op tafel legde, zei ik nóg: jong, die Bertie krijg je niet van me. Hij weet het, en als hij uit het buitenland terugkomt straks, morgen, overmorgen, houden we een persconferentie. Daar zal je het goed hebben. En Bertie zal het allemaal vertellen."

Wij hadden geen 50.000 gulden om de heer Bertie van Gemonden te kopen, evenmin als de rooie ruggen voor de Cadillac of de Chevrolet van de charmante heer Jan van der Crommert.

Nog één vraag: Egypte?

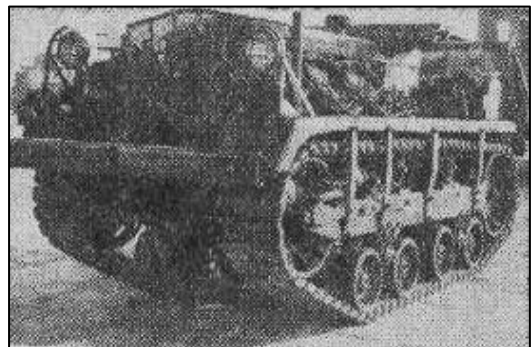
"Weet ik veel", zegt Van der Crommert. "Nee, ik geloof het niet, dat we dat gedaan hebben." Hy loopt naar buiten, gaat voor een trekker-met-rupsbanden staan. Dàt noemen de mensen ook tanks. Weet ik veel?"

Zijn er tanks uit ons land naar het Midden-Oosten gegaan? Wie in de vakkringen informeert, en navraagt, komt tot de conclusie: néé.

Is er ander materieel, trucks, brencarriers, etc. gegaan? Dat kan best.

Want landbouwmaterieel - zo heet dat dan - wordt vrij regelmatig van Rotterdam naar de vrijhaven Antwerpen verscheept. Het is interessant te weten, dat de tanks, die inderdaad uit Antwerpen naar Egypte zijn gegaan als landbouwmaterieel België binnenkwamen. Want het staat langzamerhand wel vast, dat de tanks van de Brusselse taxichauffeur Jef Peeters - waarschijnlijk een stroman, en niet meer - in 1948 inderdaad als landbouw tractoren uit Engeland naar Tanganyika zijn gegaan. Daar had Engeland destijds het grootse plan voor de verbouw van aardnoten, waar zeer weinig van terecht is gekomen. Men zou de dump-tanks dan verbouwen tot landbouwtractoren. Jarenlang heeft het dumpmaterieel daar in Dar-es-Salaam gestaan. Tot een Brits koopman het opkocht, en.... zijn aanbiedingen deed. Oók in Nijmegen bij E. W. Smit, waar men toen geen belangstelling had.... Ook misschien bij Van der Crommert? Die lacht slechts: "Weet ik veel?"

Ook deze wagens werden bij J. van der Crommert verhandeld.



Van Tanganyika zijn de tanks toen terug naar Europa gegaan, naar Antwerpen. En van Antwerpen zijn er 191 naar Egypte gegaan, via taxichauffeur-stroman Peeters. Zo zijn er in September ook tanks naar Israël gegaan. Want aan wie de dumphandelaar verkoopt, het laat hem koud. Als er maar wordt betaald.

1957

In dit jaar wordt Automobiel bedrijf Jan van de Crommert omgedoopt in NIJKET N.V. met als directeur Harry Helsloot.

1958

Op 30 augustus 1958 wordt de showroom van automobielbedrijf Jan van de Crommert te koop of te huur aangeboden in de Gelderlander. De showroom is dan al in bezit van Harry Vloet automobiel bedrijven, maar verhuurd aan N.V. Crommert Automobielbedrijven.

Op 8 november 1958 overlijdt Harry Helsloot van NIJKET N.V. en de nieuwe directeur is J.A. van de Crommert aan de Graafseweg 388.

Omstreeks 1960 wordt Merkus autobusdiensten de nieuwe eigenaar van de showroom.

1961

Op 4 januari overlijdt de vrouw van Jan van de Crommert - Cornelia van de Crommert geboren Van Gemonden na een langdurig ziekbed op 48 jarige leeftijd.

In ditzelfde jaar verschijnt het bericht van Faillissement van J.A. van de Crommert Autohandelaar - Nijmegen Eekhoornstraat 9. Het bedrijf is bij beschikking van de rechtbank te

Arnhem van 7 december 1961 opgeheven wegens gebrek aan baten.

1964

De laatste advertenties Jan van de Crommert automobielbedrijven verschijnen in de Nederlandse dagbladen.

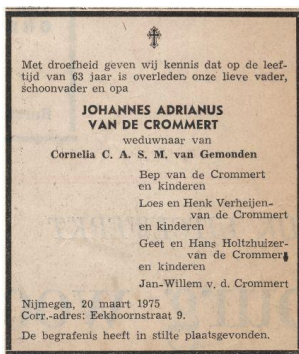
1965

Het wordt stil rond Jan van de Crommert, hij begint steeds meer het overzicht over zijn bedrijf, maar ook over zichzelf te verliezen.

1968

Plots duikt Jan weer op, ditmaal als koopman van tweedehands artikelen op de 'Iusemert' in Nijmegen, tegen de kerstdagen probeert hij zelf gemaakte kerststukjes aan de man te brengen. Lang ook heeft hij met tweedehands schoenen gevent, langs de horeca.

1975



Totdat op 23 maart 1975 zijn overlijdensbericht in De Gelderlander verschijnt. Dat Johannes Adrianus van de Crommert op de leeftijd van 63 jaar is overleden.



René Martens, november 2018

Ik heb zowel Jan van de Crommert als E.W. Smit vaak mee gesproken. Op de lagere school NSV Lamastraat speelde ik met de zoon van Jan samen met Pim Geveke en (later Prof) Jan Leentvaar. Vader Jan vond ik een sympatieke en bijzonder aardige man. Bijzonder voor die tijd was dat op zijn slaapkamer een lade vol met condooms lag. Zijn zoon legde uit waar die voor diende, OK! Weer iets geleerd.



E.W. Smit en zijn zoon Henk, onlangs overleden. Ik kwam destijds bij hem in de loods in de Molenhoek en vond zijn visies en verhalen prachtig om aan te horen. Ook kwam Jan van de Crommert vaak binnen vallen. Zijn privé secretaresse Nora Haukes is tot aan zijn overleden Smit behulpzaam gebleven. Zij is sinds meer dan 50 jaar mijn beste vriendin, later getrouwd met mijn vriend Herman Haukes, zoon van Joep Haukes – Wegenbouwer – uit Kekerdom.

De relatie asbakken van EW Smit.



Herman werkte als baas bij het pijpenbuig bedrijf van EW Smit in Neerbosch en ik kwam daar ook te pas en te onpas ook op bezoek. Daar werkte ook mijn latere buurman Henk Verkaart. Dus in die tijd de mooiste verhalen over dat bijzondere werk: Wegenaanleg, pijpenaanleg, aanleg weg door het oerwoud in Suriname, pijpaanleg in Mons België. Helaas werd Herman in Trinidad vermoord tijdens een staking.

Inmiddels opa Smit vertrok uit zijn fraaie villa bij de Molenhoek nadat zijn dochter in het zwembad was verdonken, een ondragelijk verlies.

Herman in Suriname.



Nora leerde later Evert van Ingen kennen. Evert vertelde mij onlangs het volgende verhaal. In de arme tijd van Jan. Evert



werkte als monteur bij van den Bosch & Jansen aan de St. Annastraat. Bij iedere grote autobeurten werden alle boegies vervangen die Jan dan gratis mocht ophalen, schoonmaakte om deze weer te verkopen. Hij vertelde dan in de kantine over zijn verleden en nam een keer zijn indrukwekkende agenda's mee met vermeldingen van zijn reizen en ontmoetingen met Bobo's over de hele wereld. Jan bleef dus energiek om na alle rijkdom toch nog een boterham bij elkaar te ristelen. Crommert en Smit evenals Joep Haukes hebben altijd een diepe en verwonderingswaardige indruk op mij gemaakt. Hun verhalen waren voor mij als een leerzaam en spannend jongensboek.

Evert in Saoedi-Arabië.

Gerard Centen, 05 september 2018.

Ik zelf heb Jan de Crommert nog gekend, vlak na de oorlog. Als tiener kwam ik regelmatig bij Wattenberg in de kuul (wolfskuil). Daar kwam ook Jan de Crommert want daar was ook ruimte voor zijn legertrucks. Het was een aardige man met veel verstand van auto's.

Later heb ik hem ontmoet in 1968 in café Bruisten op het Koningsplein en inderdaad met handel, schoenen en nog wat spullen en toen hoorde ik aan de bar: "dat is Jan de Crommert". Ik kon hem niet meer terug. Het was heel triest: de man met het grootste wagenpark na de oorlog in Nederland zo afgetakeld.

Mijn vrouw heeft een aantal foto's van de familie de Crommert, gemaakt o.a. in de Eekhoornstraat, en die heeft zij altijd goed bewaard, zij heeft daar leuke herinnering aan. Hoe komt zij daar nu aan? Jawel, haar moeder werkte in de jaren na de oorlog bij Jan de Crommert en bij een verjaardag van de kinderen van Jan werd mijn schoonmoeder met haar kinderen ook uitgenodigd. Mijn schoonfamilie is al lang overleden, maar oude foto's blijven altijd een herinnering. De foto's van de familie de Crommert stellen wij beschikbaar aan zijn.

Henk Hendriks, 17 september 2018

"Met een deel van de winsten, die hij met de handel met de Duitsers verdiende, zou van de Crommert het Nijmeegse verzet financieel gesteund hebben". Wat is daarvan waar? Dit verhaal is voor mij nieuw, ik hoor het voor het eerst.

Als dat waar zou zijn geweest was dat zeker ter sprake gekomen voor het Tribunaal bij de veroordeling en later voor de uitspraak, al was het maar voor strafvermindering, en dat is niet gebeurd. (veroordeling en uitspraak. De Gelderlander van 12-03-1946 en 26-03-1946).

Twee artikelen om een gedetailleerder beeld van de handel en wandel van Jan van de Crommert te krijgen: Verteld op 16 december 2016 door Geurt Franzen:

Henk Hendriks, 11 september 2018

Na de artikelen gelezen te hebben op de pagina elders op de Noviomagus website, wil ik toch een aantal kanttekeningen plaatsen.

De vliegende Hollanders

In de periode dat Jan v.d. Crommert deel uitmaakte van "de vliegende Hollanders" was hij altijd onderweg of ergens. Hij was in die periode niet of nauwelijks aanwezig op zijn wagenpark aan de Graafseweg en dan zou men kunnen denken "dat als de kat van huis is dansen de muizen op tafel".

Boekhouder

Er was totaal geen controle op in- en uitgaande goederen, zeker ook geen controle over de geldstromen niets was er vastgelegd, dat bleek ook al in 1946 (De Gelderlander van 12-03-1946), en dan zou men kunnen denken "dat de gelegenheid de dief maakt".

Het was voor het eerst dat Jan zocht voor directe indiensttreding van een boekhouder. De Gelderlander van 21 januari 1950. En voor een boekhouder het reilen en zeilen van deze onderneming ik kaart heeft gebracht gaat enige tijd overheen, Jan moest deze boekhouder wel van alle informatie voorzien, maar Jan was er immers nooit. En dan zou men kunnen denken dat...

Amsterdam

Jan zou tijdens een uitje in Amsterdam na een paar borrels van een trap zijn gevallen/geduwd en hersenletsel hieraan hebben overgehouden, en daarna nooit meer de oude zijn geworden, en dan zou je van alles over kunnen denken.

Conclusie

Van alle verhalen die betrekking hebben op bovenstaande is geen bewijs voorhanden, en zeker geen betrouwbare bron.

Veel oud Nijmegenaren heb ik hier over gesproken, ook mensen die dicht bij Jan stonden, als je na zo'n verhaal dan vroeg "hoe weet u dat" kent u mensen die daar meer over weten, betrouwbare bronnen misschien. Neen, dan was het "dat wordt verteld" of "van horen zeggen". Ik zelf zet grote vraagtekens bij deze verhalen, sterker nog ik verwijs ze naar het rijk der fabelen.

Duidelijk voor mij is dat boekhouden niet Jan zijn dingetje was, en bedrijfsvoering, van beiden had hij niet heel veel kaas gegeten, hij was handelaar pur sang, die in alles een mogelijkheid zag om geld te verdienen.

Belastingdienst

Als de zwager van Jan in de functie van adjunct-directeur van de N.V. Crommerts Automobiël bedrijf te Nijmegen in een interview met het "Empire News" een Engelse Zondags krant verklaard in het afgelopen jaar voor 5 miljoen gulden te hebben omgezet alleen aan export.

En vervolgens (wel later in tijd) in de Nederlandse dagbladen advertenties plaatst waarin je vermeld in de periode 1948 t/m 1955 voor Hfl. 50.000.000 alleen al aan export hebt omgezet.

Ja, bij de belastingdienst leest men ook de krant, en daar zijn een aantal bellen gaan rinkelen. En dat een ijverige ambtenaar van dienst deze uitspraken zal verifiëren met de eerder gedane aangiftes, mochten er dan grote verschillen in worden aangetroffen, dan valt er binnen de kortst mogelijke tijd een gecorrigeerde definitieve aanslag in de bus. En mogelijk nog met terugwerkende kracht.

Onteigening

Opvallend is dan ook dat vrij kort na de uitspraken van de adjunct directeur er een belangrijke veiling plaats vindt, n.l. wegens onteigening (beslaglegging) van het terrein, zal op donderdag 19 april 1956 te 's morgens 11 uur per opbod verkopen, de algehele voorraad goederen, liggende op het terrein t.o. de NV Crommerts Automobiëlbedrijven op de Graafseweg te Nijmegen. Een onteigeningsprocedure kan alleen door een overheidsinstantie (o.a. belastingdienst) in gang worden gezet.

Rein van Beijnum, 15 september 2018

Ons gezin heeft van 1943 tot 1945 gewoond op het adres Groenestraat 60. Ik was toen nog geen tien jaar oud. Jan van de Crommert was dus onze buurman. Ik herinner mij hem als een heel vriendelijke, joviale man. Hij had weinig haar en droeg altijd een hoed. Hij reed in een grote zwarte Chevrolet met een houtgas generator achterin de kofferbak. Ik heb later gehoord,

dat die auto ook heel goed reed zonder dat apparaat in de kofferbak. Dat klopt dus aardig met wat ik heb gelezen in het artikel, dat vermeldt, dat hij brutaalweg benzine bij de Duitsers haalde!

Zijn bedrijf, waar tractoren werden gereviseerd voor verkoop aan de Whermacht was gevestigd aan de Hazekampseweg. Ik heb daar foto's van waar hijzelf met al het personeel op staat. Tot zijn personeel behoorden ook zijn twee zwagers: Bertie en Wim van Gemonden. Wim, getrouwd met Truus Zwaan, woonde in op het adres Groenestraat 62. Bertie, getrouwd met Riekie Menge, woonde in de Nimrodstraat. Dat waren sportieve mannen. Beiden zijn lid geweest van Quick. Bertie reed wel op de wielervedbaan van het Goffertstadion en werd dan gegangmaakt door zijn broer Wim.

Met een deel van de winsten, die hij met de handel met de Duitsers verdiende, zou van de Crommert het Nijmeegse verzet financieel gesteund hebben. Wat is daarvan waar? Wel reed hij na de bevrijding rond op een Harley Davidson en droeg hij daarbij een tommygun. Dat valt moeilijk te rijmen met zijn arrestatie later en nog later met zijn veroordeling.

Paul Rouw, 17-09-2018

Kan mij nog een anekdote herinneren over van den Crommert dat hij een keer een legerwagen verkocht met de mededeling "er zit geen achterruit in" waarop de koper zei "och, dat is niet zo erg". Hij neemt de wagen mee en komt wat later terug met de woorden "krijg hem niet in z'n achterruit" waarop van de Crommert zei "maar man, dat had ik jou toch verteld"!

Bart Janssen, 24-09-2018

Ik heb in mijn familie vaak over Jan v.d. Crommert gehoord (zijn zus Lies was met een broer van mijn oom getrouwd), maar zo uitgebreid als hier beschreven heb ik het nooit gehoord. Hierbij uit mijn archief zijn rouwadvertentie en zijn grafmonument op de begraafplaats Jonkerbos. Het graf bestaat nog steeds.

Bert Roes, 14 november 2018

Ik kan mij de opslag van Jan "de" Crommert aan de Graafseweg nog goed herinneren. Medio jaren 50 werkte mijn oom Toon Roes voor Jan. Vermoedelijk ook in het herstel en spuitwerk van de dumpwagens.

Door de na-oorlogse woningnood kon mijn oom, na zijn huwelijk met Doortje Eykhoudt, geen fatsoenlijke huurwoning vinden. Hij kreeg van Jan toestemming om een woonwagen op het opslagterrein te plaatsen en daarin te gaan wonen. Als tegenprestatie moest mijn oom een oogje in het zeil houden dat er niets 'gejat' zou worden van de gestalde voertuigen. Ik heb daar heel wat middagen op het terrein rondgezworven tussen de GMC's, Dodges, Bedfords en Willy-jeeps.

Wat mij echter het meest is bijgebleven waren de prachtige roodleren fauteuiltjes in de woonwagen. Dat waren luxe-autostoeltjes uit een Engelse Austin die met wat las- en verfwerk tot handige draaifauteuils waren omgebouwd.

Mijn oom en tante zijn eind jaren 50 naar Canada geëmigreerd en hij heeft daar een bloeiend autoschadebedrijf opgebouwd.

Gerard Centen, 17 november 2018

Inderdaad, Jan had voor alles een oplossing, zelfs voor woningnood na de oorlog, maakt zelf een woonwagen en plaats hem bij mijn op het wagenpark maar hou wel in de gaten of er wordt gejat, het was toch een man met lef.

Een Nijmegenaar die in 1946 werd veroordeeld tot 10 jaar internering wegens samenwerking met de Duitsers in de oorlog, ik kan mij herinneren dat verschillende middenstanders die in het bezit waren van een vrachtauto op de voorruit een bewijs hadden met **WIR FAHREN VOR DIE WERMACHT**. Die zijn nooit veroordeeld, die kwamen meestal weg om dat zij dan het verzet konden steunen?

Een Nederlandse kleding groothed, er was behoefte aan uniformen, maakte gebruik van goedkoop personeel en verkocht de uniformen aan de Duitsers, na de oorlog wilden zij er liever niet aan herinnerd worden. Jan van de Crommert begon zijn handel na de oorlog in dump leger voertuigen en werd rijk en een bekende Nederlander en Nijmegenaar, allemaal gebeurd in de oorlog en na de oorlog, hoe dan ook hij was een bijzonder mens.