

'Van de Kamp'

Transportbedrijf uit Maasbommel

Wim Daanen, september 2023



Ter inleiding

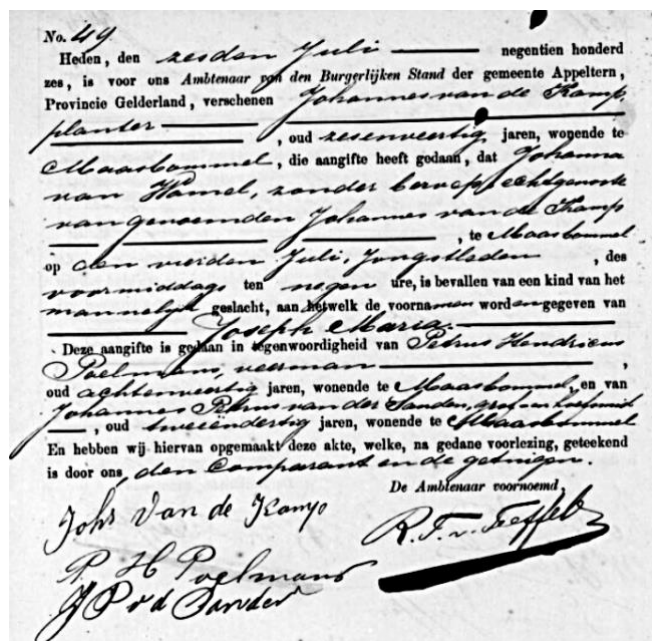
Nederland was tussen 1900 en 1930 een land in een stroomversnelling met steeds betere levensomstandigheden, een snelgroeiende bevolking, een uitdijend net van spoor- en autowegen en er kwam telefoon. Alhoewel, in het Gelders rivierengebied en zeker aan de Maaskant duurde het allemaal wel wat langer. Maasbommel kreeg bijvoorbeeld pas op 31 oktober 1919 de eerste telefoonaansluiting¹. Dan volgt in oktober 1929 de crisis in de Verenigde Staten op Wall Street. Werkloosheid, opkomend fascisme en oorlogsdreiging zullen de komende tien jaar het leven van de mensen in de westerse wereld bepalen. Het worden crisisjaren, er is sprake van wat zal gaan heten 'de grote depressie', het is een periode van grote teruggang in industriële ontwikkeling en economie. De crisis krijgt al snel de hele wereld in haar greep. Een tijd van grote werkloosheid breekt aan.

¹ Zie: John Riggers, 'Post, telegraaf en telefoon in Maasbommel', mei 2019, website 'hanzestadmaasbommel.info'

Het aantal werklozen in Nederland bedroeg in 1930 circa 150.000 op een bevolking van 7,8 miljoen en kwam in 1935 op een hoogtepunt van bijna 600.000 op 8,4 miljoen inwoners. Daarna daalde de werkloosheid wel enigszins, maar tot in de oorlog bleef het aantal werklozen boven de 350.000. Het was voor het eerst dat werkloosheid in Nederland zo'n omvang had bereikt en zo lang duurde. Van elke vier Nederlandse arbeiders was er één langer dan een jaar werkloos.

In het agrarische Maasbommel was het niet anders. Velen probeerden naast hun kleinschalige boerenbedrijf wat extra's te verdienen in de mandenmakerij of door het telen van teenhout in de zompige polder. In de winterdag werd het buigzame éénjarige teenhout gesneden, opgebonden en handmatig van het land gehaald. Daarna, meestal achter op de deel in de warmte van de op stal staande koeien of gewoon in de keuken, kon men beginnen met het vlechten van manden². Een grote afnemer van de in Maasbommel en buurdorpen gevlochten manden, was jarenlang het chemiebedrijf Verdugt³ in Tiel. Het bedrijf gebruikte de manden ter bescherming van glazen opslag- en transportflessen voor chemicaliën ten behoeve van de voedingsindustrie. Om beweging van de fles in de mand te voorkomen werd de ruimte tussen de fles en de binnenzijde van de mand opgevuld met droog stro. Het stro dat hierbij gebruikt werd kwam veelal uit het Land van Maas en Waal waaronder Maasbommel. De handel en het vervoer van het stro was daar enige tijd in handen van Toon Appeldoorn.

In de jaren twintig gebeurde het transport van Maasbommel naar Tiel uiteraard nog met paard en wagen. Het was in die tijd dat Joep van de Kamp de derde zoon van het uit zes kinderen bestaande gezin van Joannes van de Kamp en Joanna van Wamel, voor het eerst een vrachtauto over de dijk in Maasbommel zag rijden. Het was vrachtrijder van Lent uit Alphen, die altijd op dinsdag met aardappelen naar de markt in Oss reed. De interesse voor gemotoriseerd vervoer was bij Joep vanaf dat moment gewekt. De familie Van de Kamp woonde destijds nog op Berghuizen naast de smederij van Jan van Rossum. Begin jaren vijftig brandde hun boerderij af. Marius Toonen-Dekkers heeft daarna op die plek zijn loonbedrijf gehad. Het gezin woonde in de lagerschooltijd van Joep nog een aantal jaren net over de grens in Duitsland waar zijn vader werk had gevonden op een boerderij, maar na zes jaar keerden ze naar Maas en Waal terug en betrokken een eigen boerderijtje aan Berghuizen.



Geboorteaangifte op 6 juli 1906 van Joseph Maria (Joep) van de Kamp;
Bron: Gelders Archief

² Zie John Riggers, 'De bennemakers van Maasbommel', januari 2020, website 'hanzestadmaasbommel.info'

³ Het chemiebedrijf Verdugt in Tiel werd opgericht door een Russische immigrant in het begin van de twintigste eeuw; na diverse overnames sinds 2013 Niacent genaamd. Het bedrijf kwam voort uit een azijnfabriek en een fabriek waar mandflessen werden vervaardigd.

Het begin

Het verhaal gaat dat Joep eind jaren twintig van de vorige eeuw - hij was toen 22-23 jaar - met zijn twee broers Cis en Cobus met door paarden getrokken platte wagens geladen met bussels fruit naar de veiling in Tiel reed. Aangekomen bij het Septer-veilinggebouw stonden een paar vrachtautootjes geparkeerd die Joep mateloos boeiden. Vanaf dat moment ging hij zijn broers ervan overtuigen dat vrachtauto's de toekomst zouden worden en dat hij daar heel graag in mee wilde gaan.

In het jaar 1930 was het eindelijk zover, Joep kon zijn eerste vrachtjes met een eigen T-Ford-vrachtautootje vervoeren. Maar om financieel niet helemaal afhankelijk van zijn transportwerk te zijn bleef hij nog gewoon, zoals voorheen, bij zijn ouders op de boerderij werken. Het houden van vee en alles wat daarbij komt kijken zou hij nog tot kort aan zijn dood erbij blijven doen.

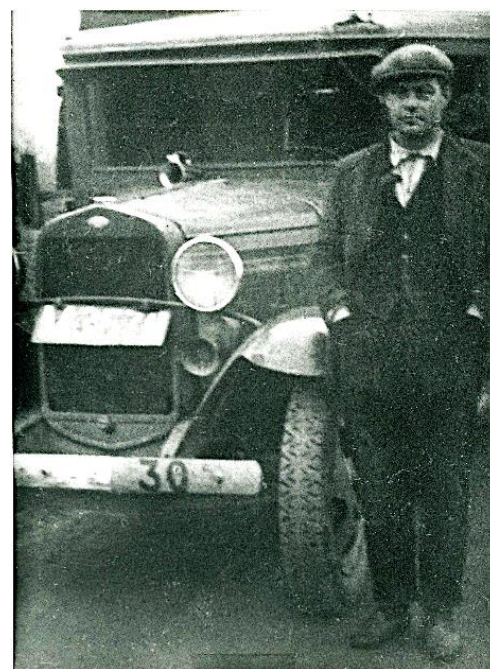
De vrachtjes beperkten zich in het begin tot het genoemde tenenhout en manden en enige tijd later ook stro. Daarmee waren zijn dagen naast het meehelpen op de boerderij van zijn ouders aardig gevuld.

Maar dat veranderde toen de strohandelaar Toon Appeldoorn ander werk had gevonden en Joep diens

handel kon overnemen en in de foeragehandel stapte. Behalve de chemiefabriek konden nu ook de boeren in de omgeving bij hem terecht voor vervoer om de wintervoorraad aan te vullen, en de handelaren voor de aan- en afvoer van vee naar de diverse markten. Zo reed de jonge ondernemer Joep van de Kamp elke woensdag met runderen in zijn vrachtwagen naar de veemarkt in Den Bosch. Later zouden ook de veemarkten in Utrecht, Rotterdam, Zwolle en Purmerend regelmatig op zijn transportprogramma staan, net als de paardenmarkten in Hedel en Zuidlaren. Veetransport hield wel in dat je midden in de nacht het bed uit moest om te laden en om op tijd met het vee bij de markthallen te zijn. De markten begonnen vaak al ruim vóór 07h00! Als stalling en opslag van producten huurde Joep onder andere ook een deel van de leegstaande openbare school (schuin tegenover de voormalige N.H.-kerk) aan wat nu de Raadhuisdijk heet.

Helaas kraaide begin juni 1938, zoals wel vaker in het dorp gebeurde, de rode haan in het verder rustige dorp. Volgens

een berichtje in de Nieuwe Tilburgse Courant op 2 juni is al wat er in het gebouw opgeslagen lag, verloren gegaan. Oorzaak van de brand was onbekend, maar dat de opgeslagen gemeentelijke distributiemargarine bijdroeg aan de felheid van het vuur is niet geheel ondenkbaar.



Joeps eerste auto; bron: fam. Van de Kamp

FELLE BRAND TE MAASBOMMEL

*Gebouw, waarin verschillende
bedrijven waren ondergebracht,
verwoest.*

Gisterennacht is brand ontstaan in de voormalige openbare school te Maasbommel. In dit gebouw is eveneens een autogarage van den heer v. d. Camp, een timmerbedrijf van den heer Toebas en het stempellokaal, benevens een opslagplaats voor distributiemargarine van de gemeente gevestigd.

Het vuur woedde zoo fel, dat aan blusschen niet viel te denken. De brandweer van Maasbommel, die de assistentie had ingeroepen van de brandweer te Alphen aan de Maas, stond machteloos tegenover het vuur. Het gebouw is totaal uitgebrand. Een partij van ongeveer 100 kilogram margarine, toebehorende aan de gemeente, de inventaris van de garage en het timmerbedrijf zijn geheel door het vuur vernield.

De oorzaak van den brand is onbekend. Verzekering dekt de schade.

Nieuwe Tilburgsche Courant, 2-6-1938

Joep had in middels een relatie gekregen met de uit Oijen afkomstige Hanneke Baggermans en trouwde met haar in 1938. Na hun trouwen woonde het jonge stel eerst een korte tijd in een huisje bij de bierbrouwerij 'Kapellhof' van Harrie Poort. Daarna verhuisden ze tot kort na de bevrijding nog voor een jaar of zes naar de Maasdijk. In dit huis zijn de oudste drie kinderen Johanna, Tilly en Gijs geboren.



Maasdijk, nu Bovendijk 1,
Voorheen locatie café Nic van Eldijk

Spanning was er in de laatste fase van de oorlogsjaren (mobilisatie) of de vrachtauto ingevorderd zou worden. Als de berichten (of vaak geruchten) over een mogelijke vordering aanhielden werd de vrachtauto diep onder het hooi verstoppt.

In de oorlogsjaren ging het dagelijkse leven in het dorp min of meer gewoon door en dus ook het transport en de handel. Er moest geld verdiend worden om brood op de plank te krijgen voor het jonge gezin. De mogelijkheden aan de dijk waren wat beperkt met gevolg dat er naar een ander onderkomen werd gezocht. Dat vonden ze dichtbij, direct naast het gemeentehuis aan het Pleinstraatje, dat overigens toen zo nog niet heette. Aan dit straatje waren de omstandigheden beter om nog wat meer vee te kunnen houden en de vrachtauto te kunnen stallen. Daarnaast waren er de mogelijkheden om het transportdeel van het bedrijf verder uit te breiden.

Naast de bedrijfsmatige uitbreiding breidde ook het gezin uit; een derde dochter werd er geboren. Er zouden uiteindelijk nog twee dochters en een zoon volgen.



Veemarkt Zwolle tijdens één van de oorlogsjaren; bron: Instagram

De wederopbouw.

De wederopbouw in Nederland na de Tweede Wereldoorlog, ruwweg tussen 1945 en 1958, was vooral gericht op de reconstructie van de infrastructuur zoals bruggen, wegen en de spoorwegen. En uiteraard vooral in en nabij de grote steden waar veel huizen, fabrieken en gebouwen vernietigd of beschadigd waren. Door vereniging van krachten en beschikbare hulp van onder andere het Marshallplan werd Nederland weer opgebouwd.

In Maasbommel was er in de oorlog, buiten het vallen van een verdwaalde V-1 waarbij twee huizen aan de Veldijk werden vernield, weinig of geen schade. Het sobere en eenvoudige leven van vóór



1956, de eerste Volvo met veebak en strorek
Bron: archief Van de Kamp

de oorlog werd weer opgepakt. Het is het vermelden waard dat pas eind vijftiger jaren ook Maasbommel eindelijk elektriciteit kreeg! Bovendien werd in het Land van Maas en Waal een grote ruilverkaveling gerealiseerd. Een imposante klus die de streek een volkomen ander aanzien zou geven en bij velen tot verbeelding sprak, maar niet in Maasbommel. Dat blijkt wel uit het feit dat geen enkele boer uit het dorp zich geroepen voelde (of het aandurfde) om naar de polder te verhuizen om daar zijn vaak kleinschalige bedrijfje verder uit te bouwen. Ook bij de familie Van de Kamp ging het aanvankelijk rustig aan. Joep verzorgde zijn vee, de handel en zat dagelijks op de bok. Het melken van de koeien kwam vaak op Hanneke en bij Johanna en Truus neer. Gaandeweg werd het echter steeds drukker voor het stel. De eerste nieuwe Volvo werd in 1956 aangeschaft. Er zouden er in de loop van jaren nog vele volgen.

Een brand op zondagavond 23 februari 1958 bij buurman bakker-caféhouder Van Gruijthuisen zou bijna de toekomstplannen van Van de Kamp in de war schoppen. Rond half twaalf 's avonds werd het vuur ontdekt. Zowel het gezin Van de Kamp als het voltallige gezin van de

Blusser bij gevecht om spuit gewond

(Van een onzer verslaggevers)

Bij een brand, die zondagavond in Maasbommel de café-bakkerij annex winkel van de heer H. Gruijthuisen verwoestte, is een brandweerman uit Druten bij een gevecht met een bewoner van een ook al brandend belendend perceel, zodanig gewond, dat hij in het Sint Canisiusziekenhuis in Nijmegen moest worden opgenomen.

De brand ontstond in het achterhuis en werd omstreeks kwart voor elf door de heer Gruijthuisen ontdekt. Hij waarschuwde zijn vrouw, die haar zes kinderen van de slaapkamer haalde, terwijl haar man de brandweer alarmeerde.

De brandweren van Druten en Leeuwen (Maasbommel heeft zelf geen brandweer) waren spoedig ter plaatse, maar konden het huis niet meer redden en moesten zich beperken tot het blussen van de inmiddels ook door het vuur aangetaste belendende percelen. Op een gegeven moment gaf de commandant van de Drutense brandweer, bevreesd dat het uitgebrande huis zou instorten, zijn mannen de opdracht achteruit te gaan. Een der burens meende, dat dit zou betekenen, dat ook zijn huis een prooi der vlammen ging worden. Hij rukte de brandspuit uit de handen van een der Drutense brandweerlieden, waarbij een gevecht tussen beide mannen ontstond. De brandweerman liep daarbij zulke verwondingen op, dat hij in het Sint Canisiusziekenhuis te Nijmegen moest worden opgenomen.

Het Vrije Volk, 24-2-1958

buurman, op hem zelf na, lagen al op bed toen ze gewekt werden door luid geroep van een voorbijganger. Achterin het pand, met daarin de bestelauto van de bakker, was door onbekende oorzaak brand ontstaan. Met grote moeite konden de zes kinderen, de vrouw van de bakker-caféhouder en een inwonende zus van haar in veiligheid worden gebracht. Toen van Gruijthuisen na een bezoekje aan een collega kroegbaas wat later thuiskwam stond het hele pand al in lichterlaaie.

Omdat de gemeente Appeltern geen eigen goed georganiseerde brandweergroep bezat en de aanwezige brandspuit defect was werd hulp ingeroepen van de brandweerkorpsen van Leeuwen en Druten. Toen die gearriveerd waren konden de beide korpsen zich alleen nog bezighouden met het voorkomen van uitbreiding naar de eraast liggende gebouwen. De schuren van buurman Van de Kamp met daarin vee en twee vrachtauto's werden ernstig bedreigd door de vlammen en overvliegende vonken. Dit alles tot grote angst en ongenoegen van de steeds zenuwachtiger wordende Joep. Gevolg: er ontstaat een discussie over de wijze van inzet van een waterstraal met een van de straalpijpbediensers. De woordenwisseling loopt dusdanig uit de hand dat de spuitgast

„Het Rikkie”

Er was in het kleine Maasbommel
Op zondagavond gerommel.
Wat was aan de hand,
Er woedde een brand,
En daarbij kwam ook wat gestommel.

De nij're Maasbommelenaren
Die zijn voor een brandspuit aan 't sparen.
Ze zaten in 't nauw,
Dus riepen ze gauw
Help ons voor een onheil bewaren.

De brandweer van Druten en Wenum
Die hoorde de kreet en begreep-um
Ze gaven vol gas
En kwamen dus ras,
Toen was het van; jorgens pak beet-um.

Maar oh, die Maasbommelenaren,
Een kon z'n geduld niet bewaren,
Een der Drutense spuit
Kreeg een dreun op z'n snuit,
Daarna kwam hij pas tot bedaren.

De Drutense man die kwam spuiten
Hij kent nu het Westen van buiten,
Met een wond en blauw oog
Ligt in 't ziekenhuis droog,
De man nog met kramp in z'n kuitzen.

Maasbommelenaar, gaat het branden,
En steeds nog geen brandspuit voorhanden,
Misdraag U niet meer,
Laat nooit uw vuist weer
Op 't hoofd van uw helpers belanden.

Doe dan wat meer dankbaarheid tonen,
Doe „anders” uw helpers belonen,
Gedraag U als heer
In 't leren steeds weer,
Een voorbeeld voor dochters en zonen.

M. A. Sluizer.

De Maassluiser, 28-2-1958

uit Druten met een gewond gezicht voor nader onderzoek naar een ziekenhuis afgevoerd moet worden. De inzet op de naast gelegen gebouwen worden door collega-brandweerlieden overgenomen. De aan beide zijden van de brand gelegen gebouwen en de inhoud ervan blijven gespaard. Het pand van bakker-caféhouder Van Gruijthuijsen is niet meer te redden en brandt tot de grond toe af. De volgende dag schenken meer dan 20 landelijke en regionale kranten aandacht aan de brand en het incident dat er tijdens de inzet plaatsvond. Dat de kranten het niet zo nauw namen met de waarheid laat zich raden, de ene nieuwsbrenger bracht het nieuws nog sensationeler dan de ander. Als je alles moest geloven wat er hier en daar gepubliceerd werd zouden er hele veldslagen plaatsgevonden hebben tussen kijkers, burens en brandweermensen onderling. Een inwoner van Maassluis haalde uit de nieuwsberichten vanuit het Maas en Waalse inspiratie tot het produceren van een gedicht dat prompt werd afgedrukt in zijn krant.

Alle hectiek op die bewuste zondagavond in de winter van 1957-1958 zorgde er uiteindelijk wel voor dat de gemeenteraad geld vrijmaakte voor opleidingen van een blusgroep en ook dat die de beschikking kreeg over een modern blusvoertuig. Bakker van Gruijthuijsen stopte met zijn café en heeft enkele jaren later vooraan in de Kapelstraat een nieuwe winkel en bakkerij gebouwd.

De behoefte aan wegtransporten werd steeds groter. In het voorjaar van 1958 was het zover dat een tweede vrachtauto aangeschaft kon worden. Uiteraard moest dit weer een Volvo worden. In de persoon van dorpsgenoot Jan Belgers was de chauffeur snel gevonden. Het vervoer van tenenhout, manden, vee, stro, hooi, voerde nog steeds de boventoon maar er kwam gaandeweg steeds meer verscheidenheid in de ladingen; chemicaliën, bestrijdingsmiddelen, kunstmest en glas. Ook de omvang van het werkgebied breidde zich navenant verder uit. Waren het eerst binnenlandse ritten, eind jaren vijftig werd het bedrijf een internationale transportonderneming. Jan reed vooral op de rond ons liggende landen: België, Luxemburg en Duitsland. In de tussentijd was zoon Gijs (geb. 1942) ook besmet geraakt met het truckersvirus en reed hij al op jonge leeftijd in een eigen Volvo. Naast de gebruikelijke vrachten werden de wagens ook ingezet voor meubeltransporten, verhuizingen en dergelijke. Af en toe werd het transportbedrijf zelfs gebruikt om hele voetbalteams op zondag naar uitwedstrijden in de omgeving te brengen. Het is ondenkbaar in onze huidige tijd, maar zelfs schoolreisjes werden er in die jaren door Van de Kamp verzorgd! Legendarisch zijn ook de uitstapjes naar de 'Snip en Snap-revue' in 'de Vereeniging' in Nijmegen en uitstapjes naar shows van Holiday on Ice. In de jaren zestig ging het bedrijf zich steeds meer toeleggen op meubeltransporten, ook internationaal.

Ook het personeelsbestand breidde zich verder uit. Rond 1963 nam Gerda Luijpen de administratieve taken van Hanneke en Joep over.



Dit is de 22-jarige Gerda Luijpen uit Maasbommel, die onlangs slaagde voor het examen voor internationaal beroepsgoederenvervoer voor het binnenland en voor het buitenland. Het vorig jaar heeft zij reeds het eerste gedeelte B met gunstig resultaat afgelegd. Op 17 mei j.l. slaagde zij ook voor het mondeling. Beide keren voor de eerste keer. Haar vorig beroep was boekhoudster. Ze heeft nu wel de bevoegdheid om op „de grote toer” te gaan, maar ze weet nog niet zeker of ze het wel zal doen. Het is in hoofdzaak bedoeld om af en toe in het bedrijf, het transportbedrijf Van de Kamp uit Maasbommel, bij te kunnen springen.

Dagblad De Gelderlander, juni 1963

Gerda had na haar Mulodiploma behaald te hebben enige tijd bij een bedrijf in Oss en later op de administratie van Gorreti in Beneden Leeuwen gewerkt. Voor ze bij Van de Kamp in dienst trad werkte ze, samen met buurtgenootje Joke Belgers, op de administratie bij 'Meubelfabriek Maasbommel' van de gebr. Van Beuningen. De overstap van het meubelbedrijf naar de transportsector van de buurman was dan ook zo gemaakt. Dat Gerda in Gijs van de Kamp de liefde van haar leven had gevonden, zal zeker meegespeeld hebben.

De regels voor wegtransporten in zowel binnen- als buitenland werden verscherpt. De transportbedrijven moesten van de overheid over erkende documenten beschikken en die waren er niet bij Van de Kamp. Om daarover te kunnen beschikken moesten er cursussen gevolgd worden en tijd ingeruimd worden om thuis te studeren!

Maar wie kwamen daarvoor in aanmerking? Niet vader Joep of moeder Hanneke. Zoon Gijs had er ook weinig trek in. Hij vond dat hij zich beter bezig kon houden met de kernactiviteiten, het vervoer. Op de weg moest het brood verdiend worden. En Hans, die was nog te jong. Al snel kwam men bij Gerda uit en met succes. Binnen een jaar had ze zowel de diploma's voor het nationale- als van het internationale beroepsgoedervervoer binnen en konden de noodzakelijke vergunningen worden aangevraagd. Vrouwen in deze door mannen beheerste wereld waren nog zo'n bijzonderheid dat dagblad 'De Gelderlander' er zelfs een stukje aan wijdde. Gerda zou uiteindelijk meer dan 53 jaar aan het bedrijf verbonden blijven.

De ontwikkeling in het fabriceren van kunststoffen ging met sprongen vooruit. Plastic manden en korven vonden gretig aftrek bij het publiek. Daardoor liep echter de vraag naar traditionele handgemaakte tenen manden zienderogen achteruit. In de meubelindustrie kwam je dan ook veel voormalige mandenmakers tegen. Omdat op de ambachtsschool in Druten ook de opleiding tot meubelmaker werd verzorgd vonden ook jongeren de weg naar de meubelfabrieken die vooral aan de Waalkant (Dreumel, Wamel, Druten, Beneden- en Boven-Leeuwen) te vinden waren. Van de Kamp ging mee in die ontwikkeling en ging zich

verder specialiseren in meubeltransport. En dat pakte goed uit: de zaken gingen zelfs dusdanig goed dat eind zestiger jaren er al vijf vrachtwagens van de Maasbommelse transportondernemer op de weg waren.

Hiernaast een handgeschreven factuur uit 1963 ten laste van de familie Heinemann. Het was gebruikelijk dat er één keer per jaar werd afgerekend. De kosten over het jaar 1962 voor levering van stro plus 13 ritten voor vervoer van stro, hout en totaal 36 stuks schapen, hokkelingen, 'beesten' en geiten naar plaatsen als Den Bosch, Zaltbommel en Langenboom bedroegen Fl. 194,00!!

Joep heeft de grote expansie van het door hem opgerichte bedrijf helaas niet meer mee mogen maken. In maart 1965 kwam hij ten gevolge van ernstige hartproblemen op slechts 58-jarige leeftijd te overlijden. Na een korte bezinning over de toekomst zetten de Van de Kamps echter de schouders onder het bedrijf en zijn doorgedaan. Met

TRANSPORTBEDRIJF *J. M. van de Kamp*
VERVOER EN FOURAGERIËN
Pleinstraatje 1 - MAASBOMMEL
Bent. Adr. P. Heijmansdijk, Tel. 043-201111
Rijnstraat 1, Heerlen, Tel. 043-201111
Telefax 043-201111

Rekening voor *H. Heinemann*
Maasbommel

31	1 schap naar Bond	0,11
5	5 pakken stro	10,-
2011	1 schap naar Bond	2,-
2012	2 hokkelingen	10,-
613	1 schap	2,-
1915	1 beesten naar Bond	14,-
2015	1 schap naar Bond	2,-
2016	1 beesten naar Bond	14,-
2118	10 schapen naar Bond	10,-
419	1 schap uit Bond	2,-
134	1 on naar Bond	3,-
1010	13 schapen naar Bond	26,-
1010	1 beesten naar Langenboom	58,-
1410	1 beesten naar Zaltbommel	2,-
111	7 geiten	18,-
		194,-

Dagblad De Gelderlander, juni 1963
Bron: fam. Heinemann

Hanneke, Gijs, Gerda en kort daarop met tweede zoon Hans, die traditiegetrouw ook op jonge leeftijd achter het stuur kroop, groeide het bedrijf gestaag door. Men kreeg in de persoon van Bets Vermeulen extra hulp op kantoor en Hanneke trok zich verder terug.

Vertrek uit Maasbommel

Het wagenpark, met inmiddels 13 trekkende voertuigen, werd in de jaren tachtig te groot voor de locatie aan het Pleinstraatje. Het transportbedrijf Van de Kamp was uit zijn jasje gegroeid. Ook vanwege de bereikbaarheid over de steeds drukker wordende smalle Bovendijk en Raadhuisdijk, was het beter om uit te zien naar een andere locatie.

Op het nieuw aangelegde industrieterrein Westerhout in Druten vond men een mooie plek: een ruimere locatie die men niet alleen nodig had om de voertuigen te stallen maar ook voor uitbreiding van de diensten aan opdrachtgevers; opslag- en overslag van meubels. Na ruim een halve eeuw werd Maasbommel als thuisbasis van het transportbedrijf verlaten.

Als inwoners van Maasbommel gingen Gijs en Hans echter niet verloren voor hun geboortedorp. Vele jaren hebben zij, net als hun ouders toentertijd, hun stempel gedrukt op het verenigingsleven van het dorp, niet alleen als actief deelnemer, maar ook als medebestuurder van diverse verenigingen.

In 1987 was het zover dat de nieuwe locatie aan de Industrieweg in Druten betrokken kon worden. Van hieruit vonden de vrachtauto's niet meer alleen de weg naar de oorspronkelijke bestemmingen in de



Het gezin poseert voor het gemeentehuis in 1958;
Bron: archief fam. Van de Kamp

Benelux en Duitsland maar ook in verder gelegen oorden zoals de Alpenlanden Oostenrijk en Zwitserland, Italië en de Scandinavische landen. Het wagenpark bestond inmiddels niet meer alleen uit Volvo's. Ook de vrachtautomerken DAF, Scania en een enkele Mercedes hadden inmiddels hun weg gevonden naar Van de Kamp Transport. In Druten kreeg het bedrijf de beschikking over een ruime opslag- en overslagruimte van 6000 m² vanwaar



Het wagenpark aan het Pleinstraatje in Maasbommel
Bron: Gert Lemmers, oud-werknemer Van de Kamp



De locatie in Druten, Bron: Van de Kamp Transport

de distributie verzorgd werd, maar ook het voorraadbeheer voor inkooporganisaties en van meubelfabrikanten kon plaatsvinden. Daarnaast kreeg het stukgoedtransport een voorname plek binnen het bedrijf. Medicijnen, computers, motoren, tractoren, levensmiddelen wel of niet gekoeld, kortom alles wat maar hanteerbaar is kan sindsdien vervoerd worden bij Van de Kamp.

In het jaar 2005 is samen met het voltallige personeel het 75-jarig bestaan groots gevierd en is een geplande organisatiewijziging doorgevoerd. Gijs, Gerda, Hans en Bets gaven het 'directie-stokje' over aan hun zonen Joep jr. en Hans-Jurgen. Helaas kwam Gijs, slechts twee jaar na de overdracht, aan de gevolgen van een ernstige ziekte te overlijden. Hij was samen met zijn broer Hans medeverantwoordelijk voor de enorme groei die het bedrijf had doorgemaakt.

De twee neven Joep en Hans-Jurgen hebben op hun beurt het bedrijf weer wat verder uitgebouwd. Het beschikt momenteel over bijna vijftig transportvoertuigen en rond 85 medewerkers. Wellicht zal over afzienbare tijd de vierde generatie Van de Kamp zijn intrede doen. De toekomst zal het leren.

Oud-medewerkers Jan en Broer (Frans) Belgers aan het woord.

De nu 83-jarige oud-Maasbommelaar Jan Belgers was de eerste chauffeur in vaste dienst bij van de firma Van de Kamp. Net als toen werkte Jan, zoals veel leeftijdsgenoten in het dorp, thuis op de boerderij aan de voet van de Bovendijk, hoek Heerstraat. Jan wilde echter meer dan alleen werken op de boerderij. Nadat hij 18 jaar was geworden, slaagde hij al snel voor alle mogelijke rijbewijzen waaronder ook voor het vrachtwagenrijbewijs. Hij reed af en toe tussen de werkzaamheden thuis door voor de grootste mandenmakerij in Maasbommel van Woutje van Eldijk op de Kippelenberg. Die beschikte over een eigen vrachtauto (Volvo) voor het vervoer van de geproduceerde manden. Kort erop had ook Hend Sengers aan de Velddijk een vrachtauto (Bedford) aangeschaft met name voor het vervoer van vee. De auto van Hend werd echter al snel multifunctioneel ingezet voor het vervoer van zand, grond, riet, stro, hooi, meel, kunstmest, strooizout, metselstenen en alle denkbare boerderijdieren tot luxe springpaarden en verhuizingen.

De vanaf zijn jeugd jaren bij Hend opgegroeide Wim Loderus (beter bekend als 'Wim van Hente') beschikte echter nog niet over het fel begeerde roze rijbewijspapiertje. Hij mocht dus officieel nog niet

de weg op. Het probleem werd simpel opgelost door Jan op de vrachtauto te laten rijden en Wim bij de familie Belgers op de boerderij te laten werken.

Het gebeurde in die tijd dat ook Jan gevraagd werd om bij Joep van de Kamp te komen rijden en na kort overleg werd Jan de eerste werknemer in vaste dienst bij Joep en Hanneke. Van de Kamp kreeg rond die tijd de mogelijkheid om voor Verdugt internationale transporten buiten de Benelux te verzorgen, een mooie klus voor de enthousiaste en energieke jonge Jan.

Hij vertelt: *“De vrijheid die ik voor ogen had lag voor het grijpen en het werd nog goed betaald ook nog. Gehuwde arbeiders, op bijvoorbeeld een meubelfabriek, verdienden destijds Fl. 78,00 in de week en ik kreeg het dubbele! En als je op je ‘vrije’ zaterdagmiddag een vrachtje tenenhoust naar Jagtenberg in Alphen bracht, kreeg je van Joep zomaar een briefje van 25 gulden in je hand gestopt”.*

“Al snel kwamen er voor Van de Kamp fruittransporten bij zoals voor Septer-Tiel naar Frankrijk en nationaal meubeltransport voor de burens, meubelfabriek “Maasbommel”, van de gebroeders van Beuningen. Het transportbedrijf floreerde en al snel kwam er een derde en een vierde vrachtauto bij. Uiteraard breidde ook het personeelsbestand uit met de komst van eerst Gijs van Hoorn uit Oijen, gevolgd door Gerard van Rossum uit Maasbommel. Probleempje was wel dat Jan de enige was die vergunning had om buiten de Benelux te rijden. Hanneke de vrouw van Joep afkomstig uit Oijen was de spil waar het bedrijf en het gezin thuis op draaide. Ze deed de telefoon,



Jan Belgers bij 'zijn' Volvo 385
Bron: J. Belgers

nam de opdrachten aan, deed de planning, de administratie en zorgde er ook voor dat als de chauffeurs laat in de avond of pas nachts thuiskwamen, er wat te eten was. Ik heb alleen maar goede herinneringen uit die periode overgehouden.

Het werd steeds meer een familiebedrijf toen ook zoon Gijs achter het stuur kroop. En weer wat later verder uitgebreid met Gerda de vriendin van Gijs en de tweede zoon Hans en Bets Vermeulen, het vriendinnetje van Hans. Ik heb Hans, hij was toen nog maar een ventje van een jaar of 15-16, nog aanwijzingen gegeven bij het achteruit rijden. Hij mocht als de auto's weer thuiskwamen de vrachtauto's op het terrein wegzetten”

Jan vertelt verder. *“Vooral in de jaren dat er over de grenzen werd gereden was je helemaal op je zelf aangewezen’. Lange ritten, uren wachten bij de grensovergangen, vooral naar Frankrijk. Naar huis bellen kon je alleen bij de grenspost, wegrestaurant of op het afleveradres. Je wist ook nooit hoe en wanneer je weer thuis zou zijn. Boy Vermeulen wilde wel eens een rit naar het buitenland meemaken en ging met me mee naar Duitsland. Na de vracht gelost te hebben gewoontegetrouw even naar huis*

gebeld en ja hoor, er was nog ergens vrachtje om terug te vervoeren naar Nederland. Het was echter een stuk verder weg en we moesten zelfs een nacht overblijven. Eindelijk na twee dagen weer in Maasbommel aankomend werd Boy door zijn vriendin op niet mis te verstane wijze verteld hoe zij over zijn plezierreisje dacht.

In die dagen was er nog geen sprake van beschermende middelen voor personeel zoals handschoenen, veiligheidsschoenen en -kleding. Dus ook niet voor de chauffeurs die soms gevaarlijke stoffen vervoerden. Soms reed er wel eens een man mee van de firma Verdugt voor het geval dat zich incidenten voor zouden doen op de weg. Bij een transport van blikken met chemicaliën naar Antwerpen waren geen bijzondere eisen gesteld en vond men dat de chauffeur het wel alleen af kon. Bij het lossen van de vracht viel er echter een blik om en daarbij brak de afsluitdop af. Een flinke golf bijtend zuur zorgde bij mij voor een verbrande hand en de vrijkomende damp verspreidde zich in de omgeving. Zeven medewerkers van het bedrijf moesten voor nader onderzoek naar het ziekenhuis. De portier zorgde voor wat verband en ik kon toch redelijk op tijd weer op huis aan. Thuiskomend toch maar even langs de dokter gegaan; er zat bijna geen vel meer op, je kon de botjes zien!

Het gebeurde ook eens dat ik op een vrijdag kort voor sluitingstijd een lading lege flessen in Rotterdam moest afleveren. De portier van het bedrijf deed zijn best om nog iemand van het magazijn te pakken te krijgen wat niet lukte. Om toch naar huis te kunnen heb ik uiteindelijk de lading helemaal alleen, met de hand gelost. En prompt ging het natuurlijk mis. Tijdens het afladen raakte ik met mijn arm een kapot geraakte fles. Het bloed spoot er met een grote boog uit, een ader geraakt! Gelukkig was ik zo slim om meteen de slagader in mijn bovenarm dicht te drukken om erger te voorkomen. Na verbonden te zijn door iemand van het bedrijf ben ik weer huiswaarts gegaan. Hanneke heeft bij thuiskomst de bloeddoorlopen doek meteen vervangen door een schoon verband en ik kon de thuis blijven.

Het was ook de tijd dat van reis- en werktijden nog geen sprake was. Je stopte pas als je dacht dat je rust nodig had. Ook van begrensde snelheden had men nog nooit gehoord. Buiten de persoonlijke ongelukjes zijn mij in die tijd grote ongelukken met de vrachtauto bespaard gebleven. Eén incident kan ik me nog wel goed herinneren. Het had eens al een paar dagen achtereen gesneeuwd. De straten in onze gemeente werden zo goed als mogelijk met een schuif vrijgehouden van de gevallen sneeuw. Je reed als het ware tussen twee hoge sneeuwwallen door. Ik was op weg naar huis op de Bovendijk met de combinatie volgeladen met hooi. Ter hoogte van Piet Wessels ging het mis en begon de achterwagen compleet met lading plotseling van de dijk te schuiven. Ternauwernood bleef het voorste deel van de combinatie stil staan en ben ik niet naar beneden getuimeld.

Waarom ik toch op een gegeven moment gestopt ben als chauffeur terwijl ik het zo leuk vond? Dat zal ik vertellen. In verband met privéomstandigheden was terugkomst van een collega-chauffeur van een ander bedrijf, dringend noodzakelijk. Bedenk hierbij dat contact tussen het thuisfront en de chauffeur vrij lastig was in die tijd. Er waren nog geen 27 Mc bakkies, er was nog geen mobiele telefoon of andere mobiele communicatie. Dus werd de douane gebeld waar de man de grens over zou gaan. Bleek hij net gepasseerd te zijn! Vervolgens kon hij pas uren later bij de eindbestemming bereikt worden. Dat zetten mij aan het denken. Ik had inmiddels al een tijdje verkering, trouwplannen en de mogelijkheid om iets totaal anders te gaan doen; ik werd melkboer! Jarenlang heb ik met een SRV-wagen klanten bezocht

in het Betuwse Maurik. Na die jaren ben ik weekmarkten afgegaan met textiel. Zo kan het gaan in het leven”.

Zeven jaar nadat Jan weg is gegaan bij Van de kamp is ook zijn jongere Frans (meestal Broer genoemd) als oproepkracht bij Van de Kamp begonnen. Net als Jan heeft ook hij alleen maar prettige herinneringen aan de jaren bij Van de Kamp. In navolging van Jan kon ook hij op een gegeven moment als melkboer aan de slag in de Betuwe. De broers kunnen, ondanks dat ze al lang met pensioen zijn, niet stilzitten. Jan zit nog regelmatig op de weg om schadeauto's op te halen voor zijn zoon die een schadeherstelbedrijf heeft en gespecialiseerd is in het herstel van ambulances voor ziekenvervoer.
