

# D



NAAR HET OVERZICHT

## Inhaltsverzeichnis

D	>
Dalks Darp	>
Stoomtram Bocholt-Aalten-Lichtenvoorde	>
Danner & Dorweiler	>
De Ark	>
De Bahne	>
De Barrière	>
De lange Foore	>
De Roosstraat	>
De Ümstegge	>
Dechant-Kruse-Straße	>
Over de stadsencyclopedie	>

## D

### – Dalks Darp

Deze spoorweg werd opgericht in april 1910. De aanleiding hiervoor was het gebrek aan transportverbindingen tussen het Nederlandse Gelderland en de Nederrijn-Westfaalse regio aan de Pruisische kant. De nieuwe spoorwegen verbonden alleen de metropolen. Op het platteland moest alles nog steeds met trage paardenkarren worden vervoerd. De industrie en landbouw in deze regio's waren daarom in het nadeel.

De wet van juli 1892 maakte het toen mogelijk voor gemeentelijke en particuliere belangen om structureel zwakke gebieden te ontsluiten door middel van een spoorweg die tegen lage kosten kon worden aangelegd. De bovengenoemde lijn was een kleine spoorweg met het karakter van een tramlijn. Men hoopte dat het zware woon-werkverkeer van Gelderland naar Bocholt beter zou kunnen worden afgewikkeld. De spoorweg werd geëxploiteerd door de Geldersch-Westfaalsche Stoomtram Maatschappij (GWSM), opgericht in 1905 en gevestigd in Lichtenvoorde. De spoorlijn had een spoorbreedte van 750 mm. De bouwkosten bedroegen ongeveer 500.000 gulden. Het eindpunt lag in Bocholt aan het plein in de huidige Meckenemstraße. Er was een klein stationsgebouw en een goederenloods. Er waren vier drieassige stoomlocomotieven beschikbaar, evenals zes passagiersrijtuigen en 12 goederenwagens.

De sporen van de Meckenemplatz naar het station van Bocholt mochten nooit worden gebruikt zoals oorspronkelijk de bedoeling was. De exploitatie van de tramlijn werd tijdens de Eerste Wereldoorlog op 1 mei 1916 stopgezet. De sporen aan de Duitse kant werden in 1937 gesloopt en bussen zorgden voor de verbinding met Nederland.

Literatuur: Werner Reckert, Dampftrambahn Bocholt-Aalten-Lichtenvoorde, in: UNSER BOCHOLT Jg. 31 (1980) H. 1, p. 12ff.

### – Stoomtram Bocholt-Aalten-Lichtenvoorde

Deze spoorweg werd opgericht in april 1910. De aanleiding hiervoor was het gebrek aan transportverbindingen tussen Gelderland in Nederland en de regio Nederrijn-Westfalen aan de Pruisische kant. De nieuwe spoorwegen verbonden alleen de metropolen. Op het platteland moest alles nog steeds met trage paardenkarren worden vervoerd. De industrie en landbouw in deze regio's waren daarom in het nadeel.

De wet van juli 1892 maakte het toen mogelijk voor gemeentelijke en particuliere belangen om structureel zwakke gebieden te ontsluiten door middel van een spoorweg

die tegen lage kosten kon worden aangelegd. De bovengenoemde lijn was een kleine spoorweg met het karakter van een tramlijn. Men hoopte dat het zware woonwerkverkeer van Gelderland naar Bocholt beter zou kunnen worden afgewikkeld. De spoorweg werd geëxploiteerd door de Geldersch-Westfaalsche Stoomtram Maatschappij (GWSM), opgericht in 1905 en gevestigd in Lichtenvoorde. De spoorlijn had een spoorbreedte van 750 mm. De bouwkosten bedroegen ongeveer 500.000 gulden. Het eindpunt lag in Bocholt aan het plein in de huidige Meckenemstraße. Er was een klein stationsgebouw en een goederenloods. Er waren vier drieassige stoomlocomotieven beschikbaar, evenals zes passagiersrijtuigen en 12 goederenwagens.

De sporen van de Meckenemplatz naar het station van Bocholt mochten nooit worden gebruikt zoals oorspronkelijk de bedoeling was. De exploitatie van de tramlijn werd tijdens de Eerste Wereldoorlog op 1 mei 1916 stopgezet. De sporen aan de Duitse kant werden in 1937 gesloopt en bussen zorgden voor de verbinding met Nederland.

Literatuur: Werner Reckert, Dampftrambahn Bocholt-Aalten-Lichtenvoorde, in: UNSER BOCHOLT Jg. 31 (1980) H. 1, p. 12ff.

## Danner & Dorweiler

August Danner en Joseph Dorweiler richtten in 1864 een bedrijf op dat in 1872 van start ging met een mechanische weverij. Aanvankelijk werkten er 40 mannelijke en 8 vrouwelijke arbeiders en 1 jongere.

In 1898 vermeldt het bevolkingsregister 200 weefgetouwen.

In 1905 worden Joseph Dorweiler jun. en Adolf Reygers als eigenaars ingeschreven in het handelsregister. Het ging erg goed met het bedrijf, zoals een gezegde in Bocholt in die tijd luidde: "Et löpp äs Danner und Dorweiler" (het loopt als Danner & Dorweiler).

Het bedrijf ging in 1932 failliet en in het pand aan Westend 38 is nu een Mercedes-dealer gevestigd. De privévilla Dorweiler was ook gevestigd op Westend nr. 40, waar tot 1945 het bijkantoor van de districtsleiding van de NSDAP was gevestigd.

Lit:

Eduard Westerhoff, Die Bocholter Textilindustrie, Unternehmer und Unternehmen, 2e herziene druk, Verlag Temming Bocholt 1984, 255 pp.

*Margret Bongert*

## — De Ark

Soms regende het in Bocholt - nu nog steeds - zoals tijdens de overstroming. En toen de Aa buiten haar oevers trad, stonden drie huizen aan de Kreuzstraße, waar het transportbedrijf van Bocholt (BTG) gevestigd was, er slecht voor. Ze stonden volledig onder water. Vol medeleven noemden de inwoners van Bocholt het gebouwencomplex, dat op het water leek te drijven, "De Arche".

Een voormalig café in de Kreuzstraße had zichzelf deze naam gegeven.

Lit:

Werner Schneider, In drei Stunden nach England, Rom und Jericho, in: UNSER BOCHOLT, vol. 9 (1958) p. 3, pp. 8-15

## — De Bahne

"De Bahne" is de oude naam van de Rebenstraße. Deze naam verwijst naar het ambacht van de touwslagers in de Rebenstraße, die een open ruimte nodig hadden voor een "spoor" waarop het vlas werd gesponnen. Het stuk voor het huisje van de touwslager, waar de touwspinner elke dag heen en weer liep, werd daarom "de Bahne" genoemd. Door het heen en weer lopen was het glad en vlak geworden.

Volgens sommige Bocholters komt de huidige naam Rebenstraße van de wijnstokken die aan de zuidkant van veel van de kleine huizen in deze straat groeiden.

Lit:

Werner Schneider, In drei Stunden nach England, Rom und Jericho, in: UNSER BOCHOLT, vol. 9 (1958) p. 3, pp. 8-15.

Wilhelm Seggewiß, Bocholter Straßen erzählen Geschichte, in: UNSER BOCHOLT Jg. 39 (1988), H. 2, p. 56.

## — De Barrière

Zo noemden de inwoners van Bocholt een deel van de Werther Straße in de buurt van "Kaisergarten". Tot enkele tientallen jaren geleden versperde een barrière hier de weg, omdat elk passerend voertuig tol moest betalen. Niet elk voertuig passeerde hier, want er was een hobbelige, zanderige omleiding die het mogelijk maakte om de stad binnen te rijden zonder tol te betalen (deze omleiding zou behoorlijk bronstig zijn geweest).

**Opmerking:** Deze tol werd opgelegd door de staat. Er werden verschillende tarieven gehanteerd voor voertuigen met lading, voertuigen zonder lading en landbouwvoertuigen. (Cf: Hermann-Josef Stenkamp, Die Chaussee nach Wesel, in: UNSER BOCHOLT Jg. 57 (2006), H.2, p. 41).

Lit:

Werner Schneider, In drei Stunden nach England, Rom und Jericho, in: UNSER BOCHOLT, vol. 9 (1958) p. 3, pp. 8-15.

## — De lange Foore

"De lange Foore" was de naam van een stuk van de huidige Augustastraße dat van de Eintrachtstraße naar de Viktoriastraße liep. Het was niets meer dan een langgerekt, smal zandpad dat zijn naam dankt aan deze toestand.

Lit:

Werner Schneider, In drei Stunden nach England, Rom und Jericho, in: UNSER BOCHOLT, vol. 9 (1958) p. 3, pp. 8-15.

## — De Roosstraat

Deze straat is vernoemd naar kapelaan Gerard de Roos (1927-1994).

Lit:

Wilhelm Seggewiß, Bocholter Straßen erzählen Geschichte, in: UNSER BOCHOLT Jg. 40 (1989), H. 3, p. 57.

Gerhard Schmalstieg, Straßennamen in Bocholt nach nur hier bekannten Personen, in: UNSER BOCHOLT Jg. 55 (2004) H. 4, p. 53-72.

Bron: Gerhard Schmalstieg, Waar komt de naam van de "Schwarzstraße" vandaan?

## — De Ümstegge

Deze naam verwijst naar de huidige Blücherstraße.

Bedoelde "Ümstegge" een omleiding (officieel verboden, maar nog steeds veel

gebruikt) om de "Barrier" in de Münsterstraße te vermijden en zo de daar verschuldigde tol te besparen? Misschien hadden ze geleerd van soortgelijke omleidingen bij andere stadspoorten.

De hele wereld schijnt zich geërgerd te hebben aan het feit dat deze straat maar aan één kant omzoomd was met huizen. De grappenmaker bedacht hier al snel een kritisch woord voor: "No bake denn Pannekoken mor van eene Siede". En nadat het eerste huis aan de andere kant van de straat was gebouwd, pochte men trots "No bake se denn Pannekoken van beide Sieden".

Lit:

Werner Schneider, In drei Stunden nach England, Rom und Jericho, in: UNSER BOCHOLT, vol. 9 (1958) p. 3, pp. 8-15.

## Dechant-Kruse-Straße

Deze straat werd genoemd ter nagedachtenis aan Josef Kruse (1877-1945), pastoor en deken van de St. Georg parochie.

Lit:

Wilhelm Seggawiß, Bocholter Straßen erzählen Geschichte, in: UNSER BOCHOLT Jg. 38 (1987), H. 4, p. 57.

Gerhard Schmalstieg, Straßennamen in Bocholt nach nur hier bekannten Personen, in: UNSER BOCHOLT Jg. 55 (2004) H. 4, p. 53-72.

Bron: Gerhard Schmalstieg, Waar komt de naam van de "Schwartzstraße" vandaan?





## Neem contact met ons op



**Oliver Brenn**

**Kultur und Archiv**

**Kultur und Bildung**



[Stuur e-mail](#)



[+49 2871 953-2174](#)

**Over de stadsencyclopedie**

**Stadt Bocholt - Der Bürgermeister**

Kaiser-Wilhelm-Straße 52-58, 46395 Bocholt

[www.bocholt.de](http://www.bocholt.de)

Instagram: @stadt.bocholt | Facebook: fb.com/stadt.bocholt



De stadsencyclopedie werd in 2003 door een werkgroep onder leiding van de toenmalige stadsarchivaris Dr. Hans-Detlef Oppel gelanceerd en aan het publiek gepresenteerd.

Interessante artikelen en bijdragen werden verzameld uit verschillende publicaties, waaronder het lokale tijdschrift "Unser Bocholt" van Bocholt, dat nog steeds regelmatig wordt uitgegeven door de Verein für Heimatpflege.



© Bruno Wansing