



## Bodediensten

De boderijsers waren vroeger de onmisbare schakel tussen dorpen en steden. Zij vervoerden allerlei goederen, vooral voor winkeliers maar ook voor particulieren. Honderden wagens reden heen en weer. Culemborg telde in het verleden veel bodediensten, waaronder Pothuizen, Saltzherr, De Hartog, Van Dijk, Verbrugh, Van Gend en Loos, Rederij op de Lek en slepersbedrijf Van Vuuren.

Cees Pothuizen begon in 1892 een bodedienst op Utrecht. In de eerste jaren vervoerde hij de pakjes met een handkar. In 1900 schafte hij een paard en wagen aan. De zaken gingen goed en in 1921 kocht hij zijn eerste vrachtwagen, een T-Ford. Na de



Tweede Wereldoorlog werd ook een bodedienst op Amsterdam geopend. Daarnaast verzorgde Pothuizen het vervoer van de meubels van de vele meubelfabrieken die Culemborg rijk was.

Wouter den Hartog had een bodedienst op Amsterdam, maar was daarnaast de vaste vervoeder voor Gispén en later ook voor Blikman en Sartorius. Verbrugh was in feite een zand- en grindhandel, maar vervoerde

ook goederen door het hele land. Van Gend & Loos was een dochteronderneming van de Nederlandse Spoorwegen. In Culemborg stond op het stationemplacement een grote goederenloods met aan de ene kant de gesloten goederenwagens en aan de andere kant een laadperron voor de sleperswagen getrokken door een Belgische knol. In de jaren zestig werd die vervangen door een vrachtwagen.

Het kantoor van Van Gend en Loos in Culemborg was gevestigd in de Kattenstraat. Daar moesten ook de goederen worden gebracht of gehaald. Nadat de Rederij op de Lek in 1948 haar bootdienst Rotterdam-Culemborg had opgeheven, werd het vervoer van goederen met vrachtwagens voortgezet. Dirk de Beus, de laatste kapitein van de Kuilenburgse boot, werd vrachtwagenchauffeur bij de Rederij. In een interview in de Culemborgse Courant van 5 februari 1965 zei hij daar het volgende over:

*'Toen de bootdienst werd opgeheven, ben ik auto gaan rijden. Ik heb mijn rijbewijs hier in Culemborg gehaald. Ik moest proefrijden bij de heer Den Houter. Dat kwam niet zo krek als tegenwoordig. Er waren bijna geen auto's. We hebben vaak genoeg van Vianen naar Culemborg gereden, dat we drie auto's*

*tegen kwamen. Toen ik mijn rijbewijs had, kreeg ik van de Rederij een grote wagen van een ton of negen. Het was een verlengde vrachtwagen. Zo eentje waar je bijna geen straat mee in kon komen.'*

Een ander bodebedrijf was dat van Gerrit van Dijk. Hij was in dienst geweest van Van Gend en Loos en moest met paard en wagen pakjes vervoeren. Dat werk lag hem wel, maar het knecht-zijn niet. Een jaar of acht hield hij het vol. Toen kwam de slechte tijd en volgde ontslag. Maar Gerrit wilde vooruit in de wereld, huurde een paard en wagen en begon voor zichzelf een dienst op het station, als concurrent van het grote Van Gend en Loos. Het viel niet mee om er tussen te komen, maar de mensen gunden het hem. Hij werd de vaste vervoerder van de goederen die met de boot aankwamen. Af en toe deed hij er een verhuizinkje bij. Zo heeft hij vierendertig jaar gewerkt.

Eén van zijn twee zonen haalde zijn rijbewijs en



ze kochten een vrachtwagen.

Deze Gerrit bouwde het bedrijf verder uit. In die tijd kon je de gesloten vrachtwagens van de firma Van Dijk uit Culemborg overal in het land tegenkomen. Het bedrijf is later overgenomen door expeditiebedrijf Jan Krediet.

Tom Saltzherr werkte in zijn jonge jaren als klerk op een notaris kantoor. Met steun van zijn schoonvader, A.J. Kuilenburg, werd een transportbedrijf gestart. In de beginjaren werd met één vrachtwagen een lijndienst op Utrecht gereden. Deze auto werd in de oorlog door de Duitsers in beslag genomen. Het transportbedrijf van de familie Saltzherr-Kuilenburg was gevestigd in de Achterstraat, in het pand waar garage was - naast een eigen werkplaats en kantoor - ook een meubelopslag.

Tom Saltzherr en zijn zoon Hans kochten vaak een chassis en lieten dan de opbouw van de houten laadbakken door Cucarwa aan de Parallelweg maken (daar waar nu de Gamma zit). Daarna werd de ruwbouw eigenhandig van binnen bekleed met houten planken en de buitenkant keurig gelakt en beschilderd met grote letters: SALTZHERRKUILENBURG

N.V. CULEMBORG.

Als zo'n vrachtwagen in de Achterstraat



achteruit de garage in moest rijden, gaf dat vaak een grote verkeersopstopping, vooral als net het veer aan de Culemborgse kant was gelost. Tom Saltzherr stelde zijn vrachtwagens ook beschikbaar voor het vervoeren van de muziekinstrumenten van de Koninklijke Harmonie Pieter Aafjes wanneer buiten de stad werd opgetreden. Zo trad de Koninklijke Harmonie in 1966 op bij de interland van het Nederlands elftal tegen Noorwegen. Saltzherr werd hiervoor zelfs tot erelid van Pieter Aafjes onderscheiden.

Omdat zijn zoon Hans 1967 was overleden moest Tom Saltzherr het bedrijf in 1971 opheffen, wegens gebrek aan een opvolger. Vanaf 1971 moest Culemborg het doen zonder de mooie opvallende wagens van transportbedrijf Saltzherr-Kuilenburg. Het complete pakket van vrachtwagens en contracten werd over gedaan aan Jan Krediet.

*Bron: De familie Saltzherr.*

*De Witte Raaf, Genootschap A.W.K. Voet van Oudheusden, Hoofdstuk 26 en 36.*