



DE ONTWIKKELING VAN DE SPOORWEGEN IN EN ROND AMERSFOORT EEN OVERZICHT VANAF 1863

In 2014 is deze presentatie opgezet als een PowerPoint Presentatie door Jan H. Lodewijks voor Gilde Amersfoort.

De titel was toen:

De ontwikkeling van de spoorwegen in en rond Amersfoort van 1863 tot 2014.

Deze presentatie is in 2023 door de auteur omgezet naar een PDF-bestand om te kunnen worden opgenomen op de website van de OVF.

Waar nodig is de inhoud uit 2014 aangepast, te beginnen met de titel.

De presentatie is een chronologisch overzicht vanaf 1863, van de totstandkoming (en ook de opheffing) van de verschillende spoorlijnen en stations in Amersfoort en de directe omgeving. De nadruk ligt op de tweede helft van de 19e eeuw, omdat de spoorlijnen hier toen werden aangelegd.

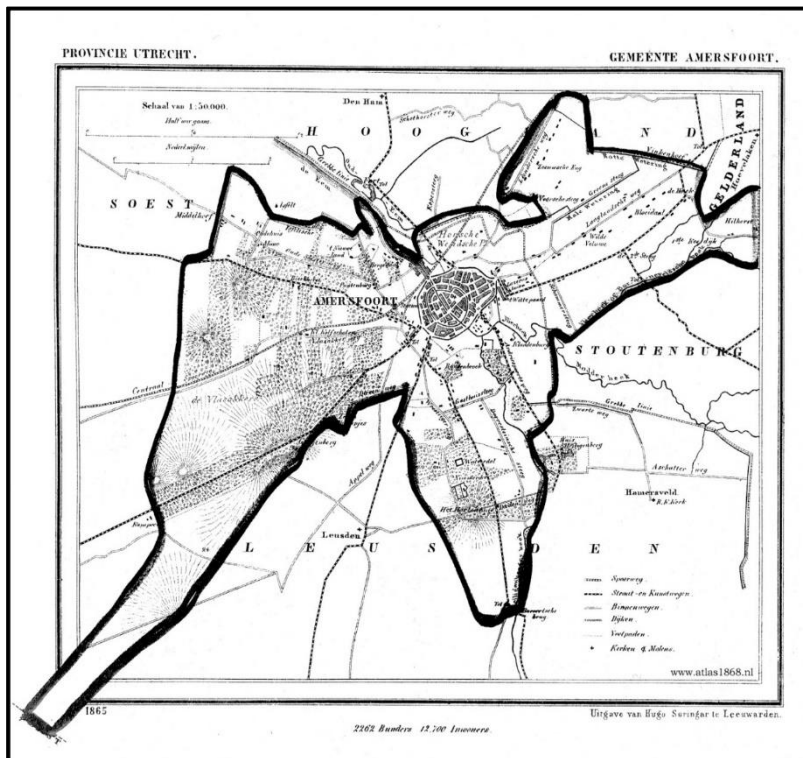
Een van de onderzoeksvragen bij de opzet van mijn doctoraalscriptie in 1987¹ was, of je kon spreken van industrialisatie in Amersfoort door de aanleg van spoorwegen.

Het antwoord op deze vraag, de werkgelegenheid en de economische ontwikkeling, komen aan de orde. Evenals het grondgebied, de bevolkingsgroei en de invloed van de ligging van de spoorlijnen en de stations op de stedelijke structuur van Amersfoort.

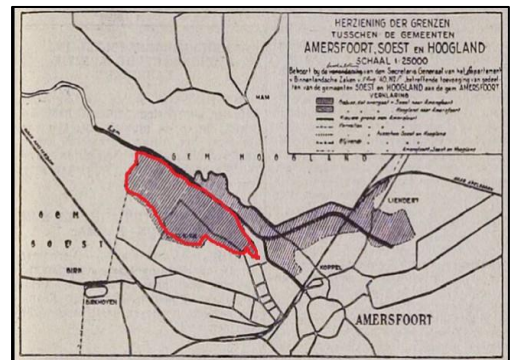
PM

Op de OVF-website www.tijdbalk-amersfoort.nl staat bij het onderwerp `Spoor, tram en stadsbus`, onder `algemene informatie`, een verwijzing naar deze presentatie.

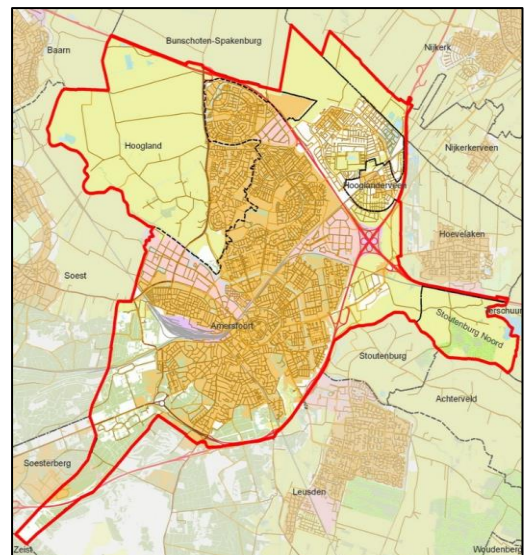
¹ Verkeer, vervoer, verandering? Ontsluiting van Amersfoort 1820-1890; de scriptie is o.a. aanwezig in Archief Eemland, het Utrechts Archief, bibliotheek RUU en in de bibliotheek van Gilde Amersfoort.



1865



Uitbreidingen 1940



2023

Voor de beeldbepaling van Amersfoort vanaf de 19e eeuw, eerst iets over het grondgebied en zijn uitbreiding.

Het linker plaatje toont de gemeentegrenzen in 1865, hetzelfde grondgebied als voor de Franse tijd van de zgn. vrijheid van Amersfoort. Het gekleurde kaartje laat de huidige gemeentegrens zien.

De westzijde

De lange punt grond op de Soesterheide, grenzend aan Zeist, is in 1557 door de stad Amersfoort van Filips II gekocht; aan de westzijde zijn geen aanpassingen geweest in de loop der tijd.

De noordzijde

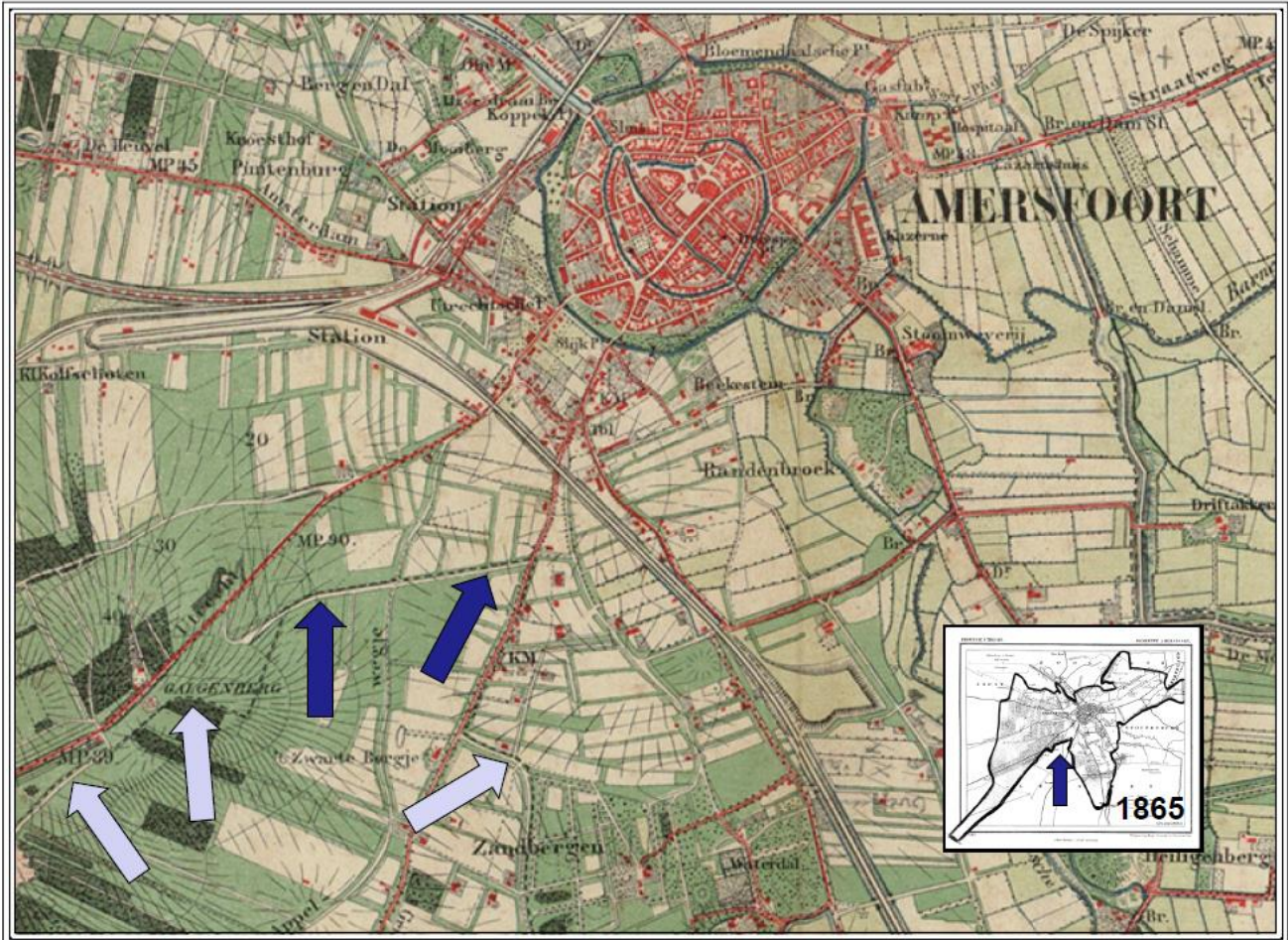
In 1940 staat de gemeente Soest na jaren van overleg het gebied De Isselt af, i.v.m. de wens in Amersfoort tot uitbreiding van het industrieterrein. Hier het rood omkaderde gebied onder de Eem.

Ook in 1940, en om dezelfde reden, wordt een deel van de gemeente Hoogland bij Amersfoort gevoegd (een stuk Liendert, en bij de Grote Koppel, vanaf de Spyker tot de Oude Eem; op het kaartje 1940, het andere grijze gebied boven de Eem en rond het Valleikanaal).

In 1973 volgt de uitbreiding met het hele grondgebied van Hoogland, door veel Hooglanders annexatie genoemd [over annexatie gesproken: in 1857 ging de gemeente Duist (bestaande uit De Haar, Zevenhuizen en Duist) op in de gemeente Hoogland, maar dit terzijde].

De oostzijde

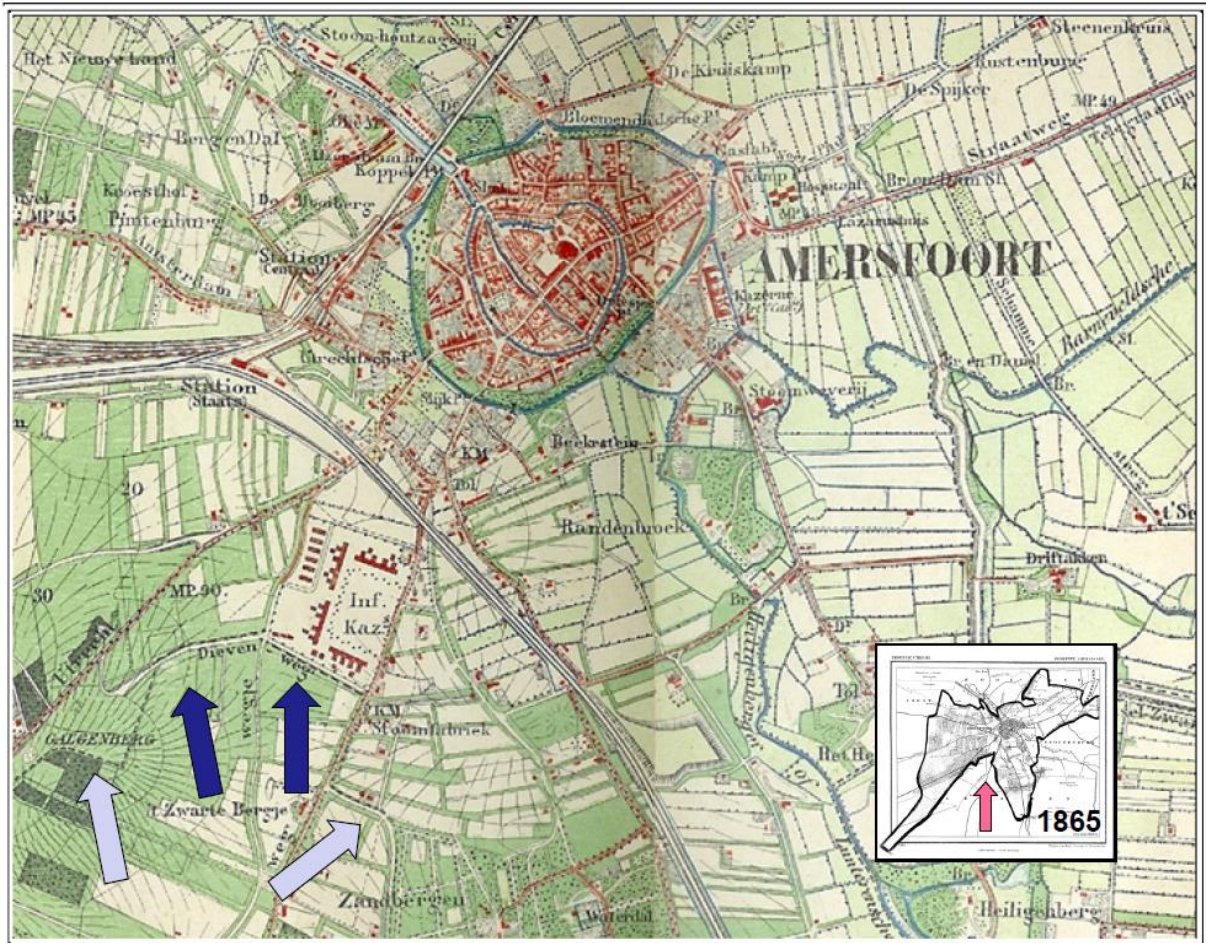
In de jaren 1960 werden grenscorrecties uitgevoerd met de gemeenten Stoutenburg, Leusden en met Hoevelaken, mede n.a.v. de ligging van het verkeersplein Hoevelaken en de opheffing in 1969 van de gemeente Stoutenburg.



1890

Aan de zuidkant van de gemeente vond in 1894 de eerste grenscorrectie plaats met Leusden, namelijk na gereedkomen van de bouw van de Juliana van Stolberg kazerne.

Met pijlen is de grens aangegeven en in donker paars de grensweg de Dievenweg.



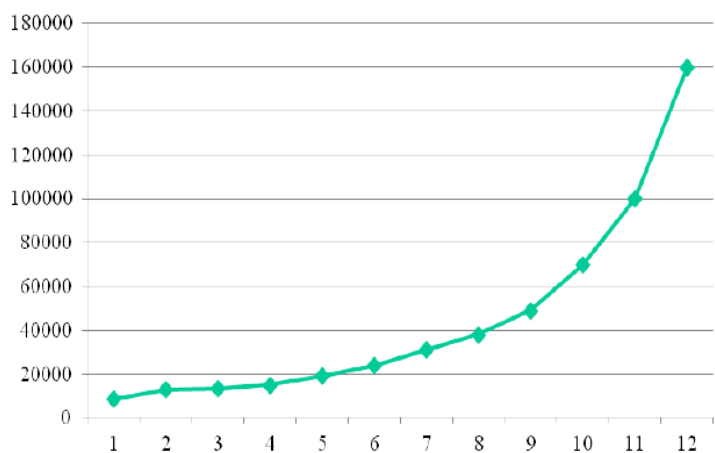
1897

Op deze kaart is de infanteriekazerne Juliana van Stolberg ingetekend. De Dievenweg liep toen via het latere Vondelplein en de huidige Van Campenstraat naar de Leusderweg; zie de donkere pijlen.

Een grote uitbreiding aan de zuidkant kwam in 1916.

In goed overleg met Leusden werd de zuidhelling van de Berg bij Amersfoort gevoegd. Dit is de opvulling van de punt in het zuiden op de kaart uit 1865, grofweg tot de Laan 1914 en de Dodeweg.

JAAR-NUMMER	JAAR	INWONERS	buiten de grachten
1	1800	8.600	
2	1863	13.000	
3	1880	13.500	19%
4	1890	15.000	
5	1899	19.000	28%
6	1910	24.000	
7	1920	31.000	
8	1930	38.000	
9	1940	49.000	
10	1960	70.000	
11	1990	100.000	
12	2023	160.000	



Amersfoort (1800-2023); grafisch

Horizontaal: jaarnummer

Verticaal: inwoners

Amersfoort (1800-2023); aantal inwoners afgerond

Stad	Inwonertal				groei 1899- 1930 abs.	groei 1899- 1930 %	rel.groei 1899- 1930 (Afrt=100)
	1899	1909	1920	1930			
Den Bosch	30.517	34.928	38.346	42.203	11.686	38,3	38
Zwolle	30.560	34.055	35.743	40.496	9.936	32,5	32
Deventer	26.212	27.787	32.248	36.221	10.009	38,2	37
Amersfoort	19.089	23.620	31.130	38.549	19.460	102	100
Hengelo	14.968	20.073	26.303	34.338	19.370	129	127
Gouda	22.085	24.574	25.483	29.163	7.078	32	31
Almelo	17.312	20.852	24.558	32.422	15.110	87,3	86
Alkmaar	18.275	21.084	23.839	28.305	10.030	54,9	54
Nederland	5.104.137	5.858.175	6.865.267	7.935.565	2.831.428	55,5	54

Groei van vergelijkbare steden en Nederland (1899-1930)

Hier de demografische cijfers.

In de tabel linksboven zijn in geel de cijfers van de 19e eeuw, groen=20e eeuw en paars=21e eeuw.

Amersfoort had in 1800 ongeveer 8600 inwoners.

Het aantal groeide aanvankelijk zeer langzaam in de 19e eeuw.

De meeste inwoners woonden binnen de grachtengordel. Het duurde lang voordat het aantal daarbuiten toenam.

In 1880 woonde 19% van de bevolking buiten de grachtengordel; dit waren boeren in het buitengebied en bewoners van de dunne lintbebouwing aan de uitvalswegen. Maar in 1899 woonde al 28% van de bevolking buiten de stadsgracht.

In een groene lijn, in de grafiek rechtsboven, zijn deze cijfers grafisch weergegeven (de jaarnummers 1 t/m 12 op de horizontale as).

De lijn loopt nagenoeg horizontaal in de periode 1800-1890 en daarna steiler.

De bevolkingsgroei van Amersfoort was gering en bleef in de 19e eeuw ook ver achter bij de landelijke cijfers. Sterke groei kwam pas vanaf het laatste decennium van de 19e eeuw. En die groei was sterker dan van Nederland als geheel en ook sterker dan die in steden met een vergelijkbaar aantal inwoners (zie tabel met de groei van vergelijkbare steden).

Om de bevolkingsgroei in die steden te kunnen vergelijken over een periode van 30 jaren, zijn de relatieve cijfers in de blauwe kolom gezet.

De groei van Amersfoort is daar op 100 % gesteld; bijna twee maal zoveel als in Nederland (54). En meer dan 3x zoveel als in Zwolle (32) bij voorbeeld.

Hengelo met 127 % punten, groeide dus sneller dan Amersfoort.

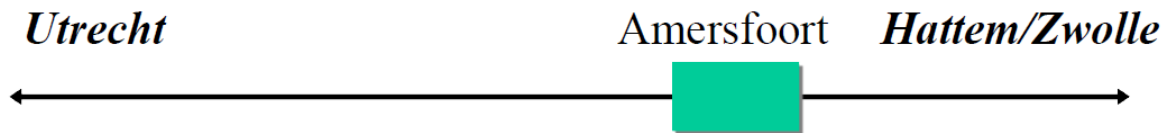
Welgestelde nieuwkomers kwamen eind 19e eeuw naar de stad, o.a. uit Nederlands-Indië en gepensioneerden. Er was overloop van het Gooi. Het zgn. `buitenwonen` i.h.b. op de Berg, gecombineerd met goed spoorvervoer, was m.n. bij die mensen in trek.

Een aantal kazernes en een militair hospitaal werden eind 19e eeuw gebouwd voor een groeiend garnizoen. De komst van nieuwe inwoners, het toenemend aantal militairen en de groei van de werkgelegenheid, i.h.b. van de nijverheid, het verkeerswezen (zoals dat toen werd genoemd; *komt hierna aan de orde*) en de handel, zorgden dat het aantal inwoners toenam.

Er was, zoals overal, ook natuurlijke aanwas van de bevolking ten gevolge van een dalend sterftcijfer, o.a. door betere hygiëne. Er vertrokken ook inwoners, maar het saldo was sterk positief.

Vanaf de jaren 1920 werd een grote stadsuitbreiding gerealiseerd.

De ontwikkeling van de werkgelegenheid in de verschillende bedrijfstakken komt hierna.



1863

De ontwikkeling van de spoorwegen.

In 1863 reed, na de aanleg van de spoorlijn Utrecht-Hattem, de eerste stoomtrein in Amersfoort.

In de komende dia's wordt dit basisschema verder uitgebreid, met midden onderaan een jaartal ter oriëntatie.

Eerst iets over de spoorwegaanleg in Nederland.

De eerste spoorlijn Amsterdam-Halfweg-Haarlem werd geopend in 1839; gevolgd door Leiden, Den Haag, Rotterdam (de zgn. oude lijn).

Ons land kende een late aanleg.

Wat waren daarvan de oorzaken?

- Er bestond een goed net van vaarwegen in Nederland en drassige grond en veel waterkruisingen maakten de aanleg van spoorwegen duur.
- Slechte exploitatieresultaten van de spoormaatschappijen nodigden ook niet uit tot investeren.
- Verder was er een grote staatsschuld na het aftreden van koning Willem I in 1840, en er speelde een slepende discussie over wie legt spoorlijnen aan en wie exploiteert daarop. In 1860 werd deze discussie bij wet beslecht door het 3e kabinet Van Hall.
- De uitkomst was: aanleg van staatswege en exploitatie door particulieren. Daarvoor was de aanleg en exploitatie een private zaak.

Het doel van spoorwegaanleg was in het bijzonder gericht op de verbinding van de zeehavens Amsterdam, Rotterdam, maar ook Kampen, met het Duitse achterland, i.h.b. Pruisen.

(denk aan de opening van de Nieuwe Waterweg in 1872 en het Noordzeekanaal in 1876; *hierover later meer*).

Een secundair doel was het openleggen van Nederland.

Specifieke lokale belangen speelden nauwelijks een rol bij de aanleg van de grote landelijke lijnen. De spoorwegaanleg was vooral een nationale zaak.

Dan nu de aanleg van de enkelsporige lijn van de Nederlandsche Centraal Spoorwegmaatschappij (de NCS) van Utrecht naar Hattem, of eigenlijk Hattemerbroek, in 1863.

WAT WAS DE ROL VAN AMERSFOORT MET BETREKKING TOT DEZE AANLEG?

In de gemeenteraad werd voor het eerst in 1845 over spoorwegaanleg langs Amersfoort gesproken. De behandeling in de raad gebeurde niet op eigen initiatief, maar naar aanleiding van een brief van de gemeente Harderwijk.

Deze gemeente zocht daarin steun bij Amersfoort om de geprojecteerde spoorlijn van Kampen, Zwolle via Deventer en Zutphen naar Arnhem, over de Veluwe gelegd te krijgen.

Ondanks een `bedeesde` houding van de gemeenteraad, werd naar aanleiding van de brief, een commissie van twee raadsleden afgevaardigd voor overleg in de zomer van 1846 in Harderwijk.

Dit overleg met de gemeenten Zwolle, Harderwijk en de Kamer van Koophandel (KvK), leidde uiteindelijk in 1852 tot de opstelling van een adres aan Koning Willem III, ter ondersteuning van een concessieaanvraag voor een lijn Zwolle-Amersfoort-Utrecht.

Daarna bleef de raad gedurende de gehele jaren 1850 wel actief.

Harderwijk had blijkbaar de Amersfoortse bestuurders wakker gemaakt.

Een "spoorcommissie" werd gevormd en B en W werd verzocht om zich tot de minister te wenden, om de Amersfoortse belangen te ondersteunen.

De KvK en de Amersfoortsche Courant waren steeds pleitbezorgers voor aanleg langs Amersfoort.

Een definitieve concessie werd in 1857 door vier particulieren aangevraagd en in 1859 werden de voorwaarden opgesteld voor aanleg en exploitatie door de NCS van de lijn Zwolle-Amersfoort-Utrecht.

ANDERE RELEVANTE SPOORWEGEANLEG VOOR DE STAD

Amsterdam-Utrecht-Arnhem was al eerder aangelegd (door de Nederlandsche Rijn Spoorwegmaatschappij de NRS, van 1842-1845; en in 1856 doorgetrokken naar de Duitse grens). Die aanleg had gevolgen voor de stad, maar de aanleg en de gevolgen werden nauwelijks opgemerkt.

Twee vervoersaspecten uit mijn onderzoek van destijds: er kwam minder wagenvervoer uit het oosten, omdat goederen vanuit Arnhem op de trein naar het westen konden worden vervoerd.

En verder, de start van een diligenciedienst van Amersfoort naar het station Maarsbergen, aansluitend op de dienstregeling van de NRS.

Bij de genoemde eerste aandacht in 1845 voor spoorwegaanleg in de gemeenteraad, werd geen verband gelegd met deze lijn naar Arnhem. Er werd bestuurlijk niet op geanticipeerd. De spoorverbinding Arnhem-Zutphen-Deventer-Zwolle (die de gemeente Harderwijk over de Veluwe wilde) werd in 1865 en 1866 geopend.

IN 1861 WERD GESTART MET DE AANLEG VAN DE LIJN UTRECHT-AMERSFOORT-ZWOLLE

Schepen met rails en dwarsliggers werden aangevoerd per schip over de Eem.

De bouw gaf aan vele handen werk, in een arme stad met grote werkloosheid in het midden van de 19e eeuw. De jaren 1840 tot 1850 werden de `zwarte jaren` genoemd.

In Amersfoort waren toen meer mensen die van de bedeling leefden, dan gemiddeld in Nederland.

ER BESTOND DISCUSSIE OVER DE LIGGING VAN HET STATION

De directie van de NCS wilde een station aan de Eem.

De gemeente wilde het station `niet verder dan 300 ellen van een der toegangen van de stad` (300 el = 207 m).

In 1863 ging de gemeente akkoord met het voorstel van de NCS: 320 ellen (=221 m) van een hoofdingang van de stad.

Het werd 360 m hemelsbreed tot de Utrechtsepoort (dat is nu begin Utrechtsestraat).

De gemeente betaalde 2500 gulden per jaar aan de NCS voor het station, gedurende 20 jaar (bron: Amersfoortsche Courant 4/2/1897).

Het stationsgebouw aan het Smallepad, in het vervolg met groen aangegeven, kwam gereed in de zomer van 1864 (*deze ligging komt later weer aan de orde*).

DE AANLEG WAS IN 1863 TOT HATTEMERBROEK, in 1864 vervolgd naar Zwolle.

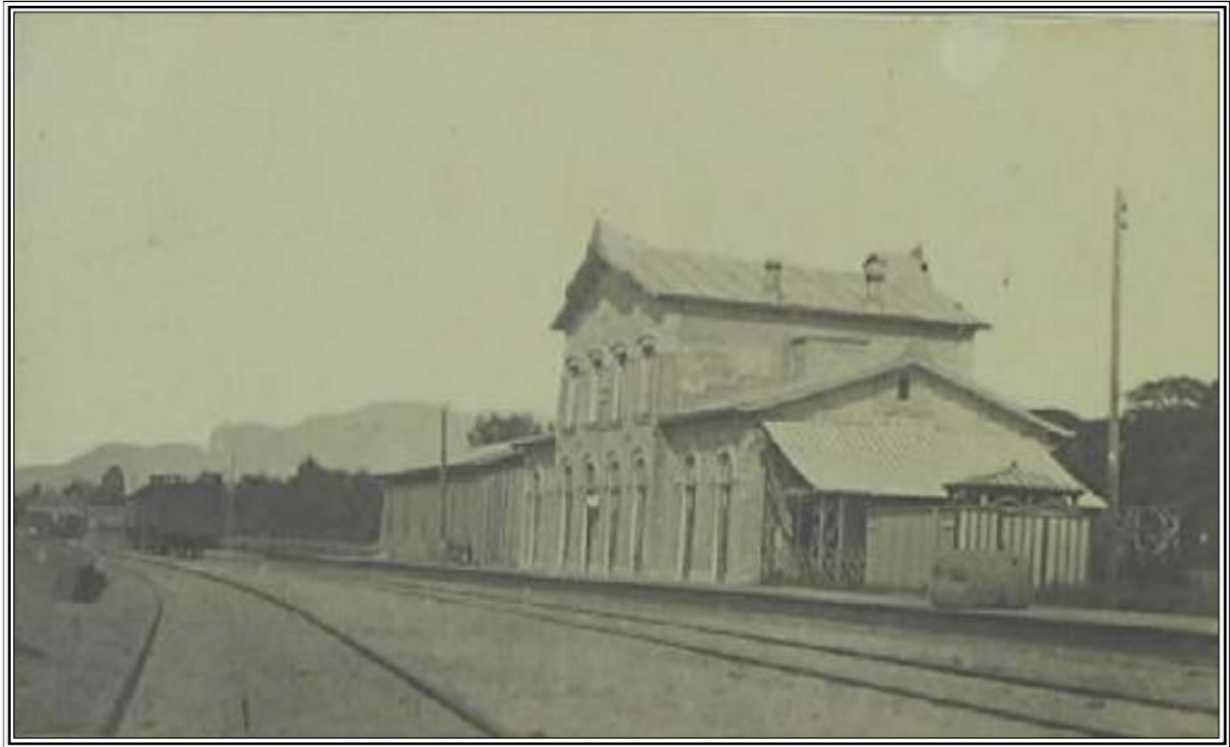
De spoorbrug bij Zwolle over de IJssel werd haaks op de stroomdraad van de rivier aangelegd i.v.m. mogelijke ijsgang, en kwam gereed in 1864.

De verdere aanleg naar het noorden was: in 1865: Zwolle-Kampen, 1867: Zwolle-Meppel, 1868: Meppel-Heerenveen/Leeuwarden, en 1870: Meppel-Groningen.



1864 resp. vòr 1875

Het station aan het Smallepad, hier gefotografeerd van de stadszijde, was een zgn. Waterstaatstation (type NCS klasse 1), zoals er ook Waterstaatkerken waren. De architect was de Utrechtenaar Nicolaas Johannes Kamperdijk (1815-1887).




1864 resp. vòòr 1875

Het station is hier gefotografeerd van de spoorzijde.

Van 1864 tot 1875 behield het stationsgebouw deze vorm; *komt verderop weer aan de orde.*

VOLKSFEST,
TE GEVEN VAN WEGE DE
GEMEENTE AMERSFOORT,
TER GELEGENHEID DER
OPENING VOOR HET PUBLIEK VERKEER
VAN DEN
CENTRAAL-SPOORWEG;



*te houden, op Donderdag 20 Augustus, des namiddags te
3 ure, op het KALFSVELD.*

PROGRAMMA.

<p>N^o. 1. Mastklimmen, door personen boven de 20 jaren.</p> <p>1e prijs. Een zilveren Tabaksdoos. 2e * Een zilveren Horologie. 3e * Een Ham.</p> <p>N^o. 2. Boegsprietloopen, door personen boven de 16 jaren.</p> <p>1e prijs. Een zilveren Horologieketting. 2e * Een Zij Spek. 3e * Een zilveren Cigarenpijpe.</p> <p>N^o. 3. Springen naar den prijs, door jongens van 13 tot 16 jaren.</p> <p>1e prijs. Een zilveren Lucifersdoosje. 2e * Een fraaije Cigarenkoker. 3e * Een mooie Pet.</p> <p>N^o. 4. Steken naar de tobbe, door jongens boven de 16 jaren.</p> <p>1e prijs. Eene Big. 2e * Een Cigarenkoker, met zilver gemonteerd. 3e * Een kistje van 250 fijne Cigaren.</p>	<p>N^o. 5. In de mand loopen, door personen boven de 16 jaren.</p> <p>1e prijs. Een zilveren Horologie. 2e * 2½ el Laken voor Broek en Vest, met f 1.50. 3e * Twee groote Worsten.</p> <p>N^o. 6. Brood happen, door jongens boven de 14 jaren.</p> <p>1e prijs. Een groote Koek. 2e * Dito dito dito.</p> <p>N^o. 7. In den zak loopen, door meisjes boven de 14 en beneden de 18 jaren.</p> <p>1e prijs. Een paar gouden Oorbellen. 2e * Een gouden Speld. 3e * Een zilveren Knipje.</p> <p>N^o. 8. Ezelswedren.</p> <p>1e prijs. Een Ezelstuig met Hoofdstel. 2e * Eene Zweep met zilveren Knop.</p>
--	---

Zij, die ter mededinging naar deze prijzen zijn ingeschreven, dienen des middags ten 12 ure op den Hof tegenwoordig te zijn, van waar zij, voorafgegaan door de muzijk zich naar het Kalfsveld zullen begeven. Die aan de Ezelswedrennen deelnemen, worden met hunne ezels niet voor 4 ure op het terrein toegelaten.

Voor de toeschouwers, die een **entréekaartje hebben à 10 cents** (ten voordeele der Algemeene Armen) en verkrijgbaar aan het Bureau nabij het *Kalfsveld*, zal de toegang zijn aan de *Utrechtsche Barrière*; terwijl voor het publiek, dat zich van geene **entréekaartjes** voorziet, de toegang is geopend aan de zijde der *Kleine Koppelpoort* langs *Bethlehem* en *Soester Straatweg*.

AMERSFOORT, 17 Augustus 1863.

DE FEESTCOMMISSIE.

1863

De eerste proefrit met een stoomtrein op de nieuwe lijn was in juli 1863.

Bij de start van de dienst op 20 augustus werd door de gemeente een groot volksfeest gegeven, met acht soorten spellen, met prijzen voor de winnaars. Van mastklimmen, broodhappen tot ezelsrennen.

Hier de advertentie daarvoor in de Amersfoortsche Courant van twee dagen eerder.

Het feest werd gehouden op het Kalfsveld (ook exercitieveld genoemd). Dit is nu de omgeving van de Van Persijnstraat.

Christiaan Oostendorps kocht in 1881 dat gebied en bouwde daar huizen voor de betere stand.

Dit was de eerste grote uitbreiding buiten de grachtengordel. De naam werd Christiaanspark.

NEDERLANDSCHE CENTRAAL-SPOORWEG-MAATSCHAPPIJ.

De RAAD VAN ADMINISTRATIE brengt mits deze ter kennis van het Algemeen, dat de Dienst tusschen **UTRECHT** en **HATTEM** (Zwolle) op den 20 dezer wordt opengesteld tot vervoer van **REIZIGERS, BAGAGE, BESTELGOEDEREN, ARTIKELN VAN WAARDE**, enz. enz.

Dat de Treinen zullen aansluiten, zoowel bij vertrek als bij aankomst, met die van den *Nederlandschen Rhijn-Spoorweg* te Utrecht.

Dat in het verkeer tusschen **HATTEM** en **ZWOLLE** voorloopig en in dat op alle **Hoofdstations** door **Omnibusdiensten** wordt voorzien.

Dat van en naar de Stations **AMERSFOORT, NIJKERK, HARDERWIJK, HATTEM, AMSTERDAM, ROTTERDAM, GOUDA, WOERDEN, ZEIST-DRIEBERGEN, ARNHEM** en **EMMERIK** Plaatskaartjes voor Reizigers 1e en 2e klasse worden uitgegeven en tevens eene directe **Expeditie van Bagage, Bestelgoederen** en **Artikelen van waarde** plaats heeft.

UREN VAN VERTREK:

	's morg.	's morg.	's avonds.		's morg.	's morg.	's avonds.
UTRECHT.	8.32	1.50	8.00	HATTEM	5.50	9.55	6.05
BILT.	8.49	2.07	8.17	OLDEBROEK	6.07	10.12	6.23
SOEST.	9.02	2.20	8.33	ELBURG-EPE.	6.16	10.21	6.33
AMERSFOORT	9.17	2.35	8.48	NUNSPEET	6.33	10.40	6.53
NIJKERK	9.38	2.53	9.08	HULSHORST	6.44	10.51	7.05
PUTTEN.	9.52	3.11	9.22	HARDERWIJK	6.59	11.06	7.21
HARDERWIJK	10.11	3.30	9.41	PUTTEN.	7.16	11.22	7.38
HULSHORST	10.22	3.41	9.52	NIJKERK	7.32	11.39	7.54
NUNSPEET	10.37	3.54	10.05	AMERSFOORT	7.53	12.00	8.15
ELBURG-EPE.	10.54	4.13	10.23	SOEST.	8.05	12.13	8.31
OLDEBROEK	11.01	4.20	10.30	BILT.	8.17	12.25	8.42
HATTEM. Aankomst. .	11.20	4.40	10.48	UTRECHT. Aankomst. .	8.36	12.44	9.00

AMSTERDAM,
den 15den Augustus 1863.

De Raad van Administratie,
E. W. CRAMERUS, *President.*
DAVID J. C. VAN LENNEP, *Secret.*

1863

In dezelfde krant van 18 augustus werd de dienstregeling ingaande donderdag 20 augustus 1863 aangekondigd.

Er reden drie treinen per dag in beide richtingen.

De reistijd van Utrecht naar Hattem(erbroek) was bijna drie uur.

Utrecht-Amersfoort duurde 45 minuten.

NEDERLANDSCHE CENTRAAL-SPOORWEG.

Gewijzigde **WINTERDIENST** van den 5 November 1863.

OPENING VAN DE DIENST

voor het vervoer van Koopmansgoederen, Vee, Paarden en Rijtuigen,
VAN EN NAAR DE STATIONS

**Utrecht, Soest, Amersfoort, Nijkerk, Putten, Harderwijk, Hulshorst,
Nunspeet, Elburg-Epe en Hattem.**

Van **UTRECHT** naar **HATTEM**.

Van **HATTEM** naar **UTRECHT**.

Stations.	TREINEN N ^o .			PRIJS.			Stations.	TREINEN N ^o .			PRIJS.		
	1. morg.	3. nam.	5. nam.	1e kl.	2e kl.	3e kl.		2. morg.	4. morg.	6. nam.	1e kl.	2e kl.	3e kl.
UTRECHT.....	8.55	1.45	8.05	70.00	70.00	70.00	HATTEM.....	5.10	10.05	4.23	70.00	70.00	70.00
BILT.....	9.11	2.02	8.22	0.50	0.35	0.20	OLDEBROEK..	5.27	10.21	4.39	0.57	0.40	0.25
SOEST.....	9.23	2.15	8.34	0.90	0.60	0.40	ELBURG-EPE..	5.35	10.30	4.48	0.75	0.50	0.30
AMERSFOORT.	9.36	2.30	8.48	1.25	0.85	0.55	NUNSPHEET... 5.52	10.49	5.03	1.25	0.85	0.55	
NIJKERK.....	9.54	2.49	9.06	1.80	1.25	0.80	HULSHORST..	6.03	10.59	5.14	1.55	1.10	0.70
PUTTEN.....	10.07	3.02	9.19	2.20	1.60	1.00	HARDERWIJK.	6.18	11.14	5.29	1.90	1.35	0.85
HARDERWIJK.	10.25	3.20	9.37	2.70	1.95	1.20	PUTTEN.....	6.34	11.29	5.44	2.40	1.70	1.05
HULSHORST..	10.36	3.31	9.43	3.05	2.20	1.33	NIJKERK.....	6.50	11.42	5.59	2.85	2.00	1.25
NUNSPHEET... 10.51	3.43	10.00	3.40	2.40	1.50	AMERSFOORT.	7.11	12.01	6.19	3.40	2.40	1.50	
ELBURG-EPE.. 11.03	4.00	10.17	3.85	2.80	1.75	SOEST.....	7.24	12.13	6.31	3.70	2.65	1.65	
OLDEBROEK.. 11.15	4.07	door	4.05	2.90	1.80	BILT.....	7.36	12.25	6.43	4.10	2.95	1.85	
HATTEM aank.. 11.33	4.26	10.41	4.60	3.30	2.05	UTRECHT aank.	7.65	12.44	7.02	4.60	3.30	2.05	

Tusschen **Zwolle** en **Hattem** en op alle Hoofd-
Stations van den **CENTRAAL-SPOORWEG**
zijn **Omnibus-Diensten** ten gerieve
van het Publiek ingerigt.

Te **Utrecht** corresponderen de Treinen van den
CENTRAAL-SPOORWEG met die van den
NEDERLANDSCHEN RYJN-SPOORWEG
enz. enz.

NB. Van en naar de Stations **AMERSFOORT, NIJKERK, HARDERWIJK, HATTEM, AMSTERDAM, ROTTERDAM, GOUDA, WOERDEN, ZEIST-DRIEBERGEN, ARNHEM** en **EMMERIK**, (voor zoo veel dit laatste Station betreft uitsluitend voor Reizigers en Bagage), heeft een direct verkeer plaats voor Reizigers 1^{ste} en 2^{de} klasse, Bagage, Bestelgoederen, Artikelen van Waarde, Koopmansgoederen, Vee, Paarden en Rijtuigen.

Rijtuigen, Paarden en Vee moeten één uur voor den vertrektijd op de Stations zijn aangebragt. De Belanghebbenden moeten in tijds aan de Hoofd-Stations van de Verzendingen kennis geven, willen zij van het vervoer verzekerd zijn; op de Tusschen-Stations zal deze kennisgeving 24 uren te voren moeten geschieden.

De Verzending naar het Buitenland zal geen plaats kunnen hebben zoo de vereischte documenten niet worden overgelegd.

De Voorwaarden en Tarieven zijn te bekomen aan het Kantoor van de Administratie te Amsterdam, aan het Kantoor van de Exploitatie te Utrecht en aan de Stations van dezen Spoorweg, alwaar ook, op franco aanvraag, de Groote Aanplakbiljetten tegen 10 Cents en de kleine Biljetten tegen 2 Cents per stuk verkrijgbaar zijn gesteld.

AMSTERDAM, 50 October 1863.

DE RAAD VAN ADMINISTRATIE.

1863

Hier de winterdienstregeling van de NCS ingaande 5 november 1863, met de tarieven.

De prijs van een enkele reis Utrecht-Hattem was:

1e klas 4,60 gulden

2e klas 3,30 gulden

3e klas 2,05 gulden

Een enkele reis Amersfoort-Utrecht kostte voor de drie klassen: 1 gulden 85, 85 en 55 cent.

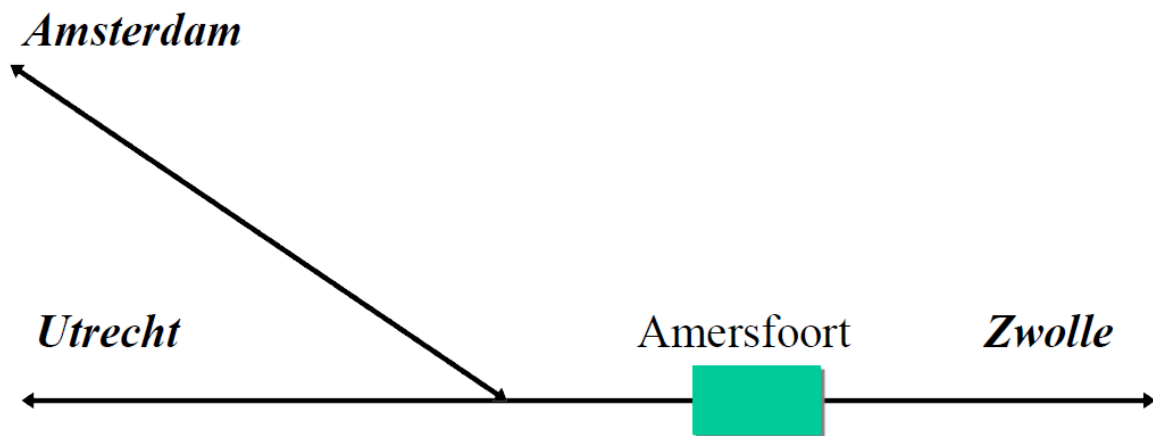
Een gemiddeld arbeidersweekloon was in die tijd ongeveer 5 gulden.

Dus de prijs van een enkeltje Amersfoort-Utrecht 3e klas was toen ruim 10% van het gemiddeld weekloon van een arbeider.



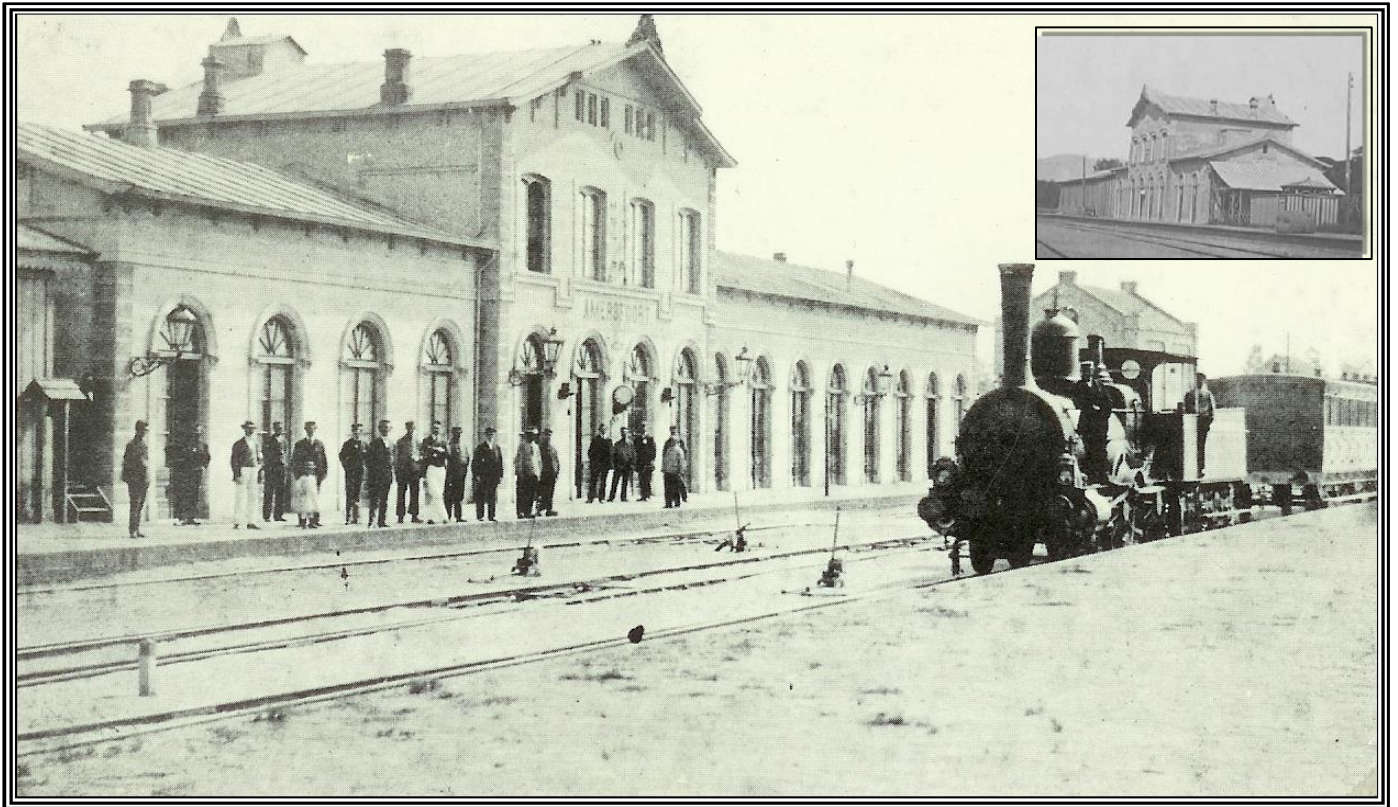
1930

Wel ver buiten Amersfoort gelegen, maar toch een mooi plaatje uit 1930 van de halte Hattemerbroek (categorie NCS 3e klasse). Ook gebouwd door Kamperdijk.
De kijkrichting is naar Amersfoort.



1874

In 1874 werd Amsterdam-Amersfoort als enkel spoor aangelegd voor de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij (afgekort: HIJSM of ook wel HSM). Deze maatschappij kreeg het medegebruik van het NCS-station aan het Smallepad.



1874 / 1875

Door dat gezamenlijk gebruik moesten de twee zijvleugels worden uitgebreid.

Hier het vergrote stationsgebouw.

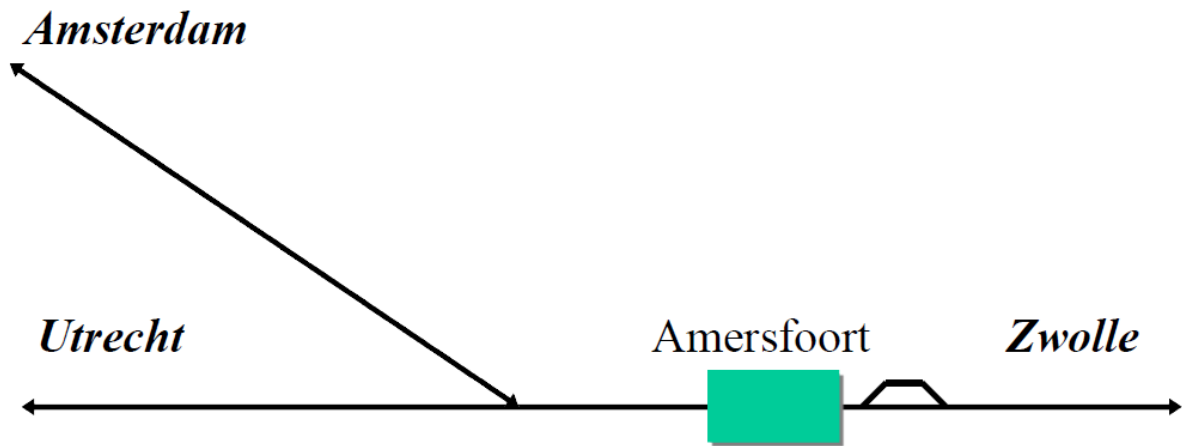
Nu vier boogramen links en acht ramen rechts.

Rechtsboven de afbeelding uit 1864 van een eerdere dia.



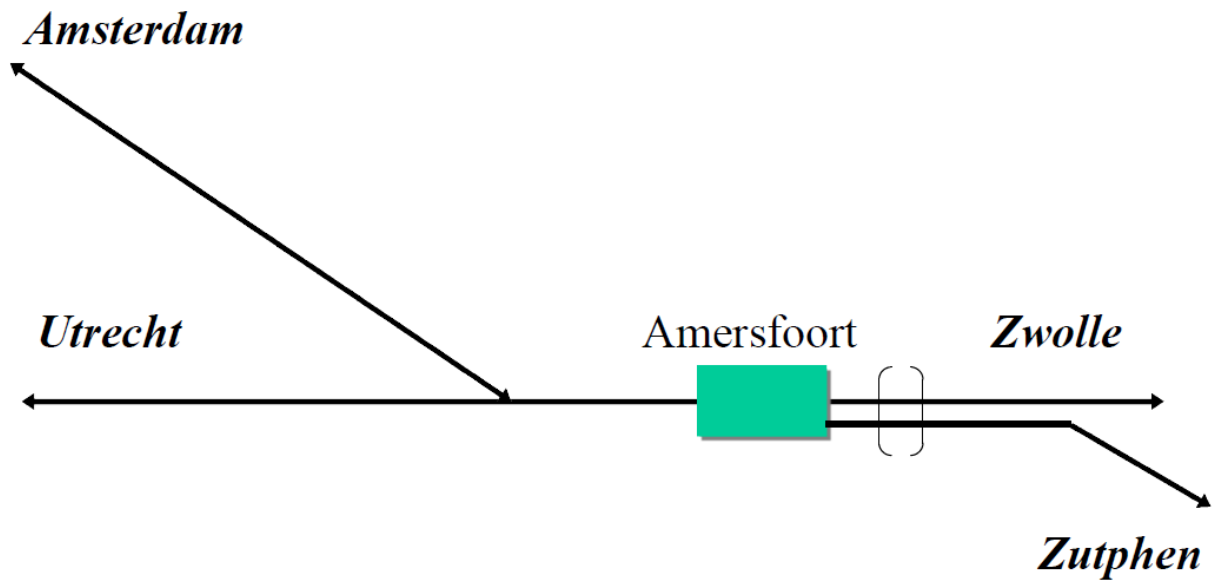
± 1865

In 1863 was de spoorbrug over de Eem als enkelsporige rolbrug aangelegd.
Hier een foto uit ongeveer 1865.



1874

In 1874 werd de beweegbare brug over de Eem omgebouwd tot een vaste dubbelsporige brug. Dit vooruitlopend op de aanleg van een geprojecteerde HSM-lijn naar Zutphen in 1876.



1876

Al voor het gereedkomen van de NCS lijn naar Hattem, werd in de gemeenteraad aandacht gevraagd voor die geprojecteerde lijn naar Zutphen.

In 1862 werd, weer op uitnodiging van een andere gemeente, nu Barneveld, samen met de raad een adres aan koning Willem III gezonden betreffende de inrichting van deze spoorlijn. Ook de KvK heeft zich bij de minister beijverd voor deze lijn.

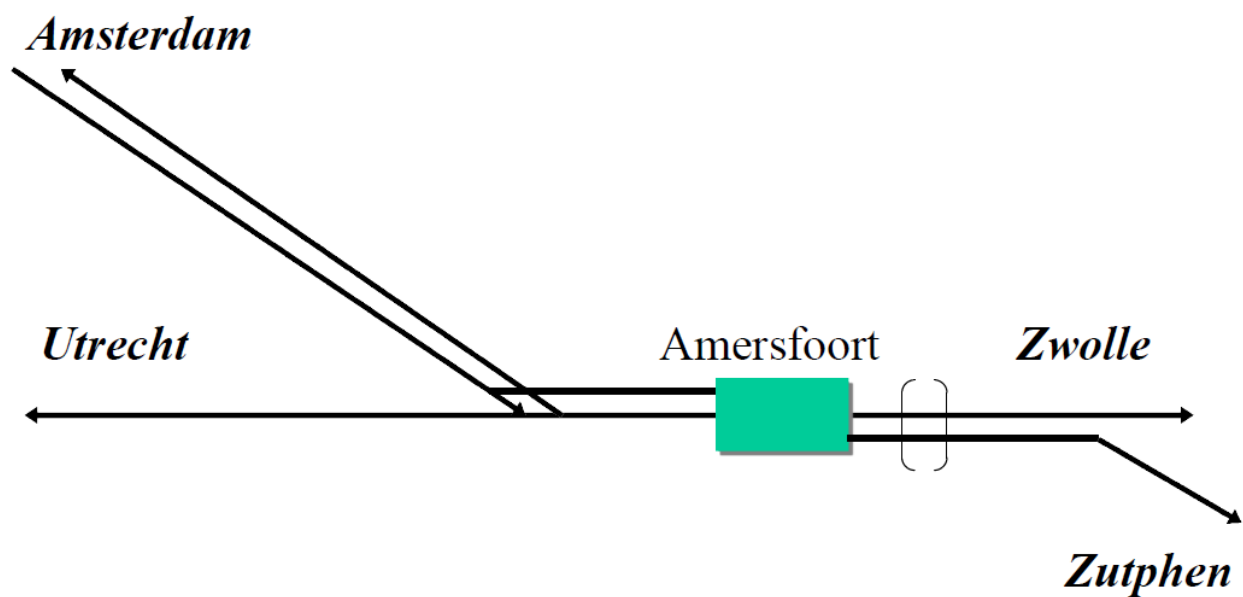
In 1870 werd aan de HSM concessie tot exploitatie gegeven.

En in 1876 werd enkelspoor aangelegd van Amersfoort naar Apeldoorn en via Klarenbeek naar Zutphen. Deze lijn werd in 1878 doorgetrokken van Zutphen tot Winterswijk, en in 1880 richting Bocholt. Vanwege de richting werd deze lijn het Oosterspoor genoemd. Met de dubbele haken wordt in het vervolg de vaste Eembrug aangegeven.

Wat betreft de relatie spoorlijnen/zeehavens, even in herinnering geroepen de opening van het Noordzeekanaal voor de scheepvaart in 1876.

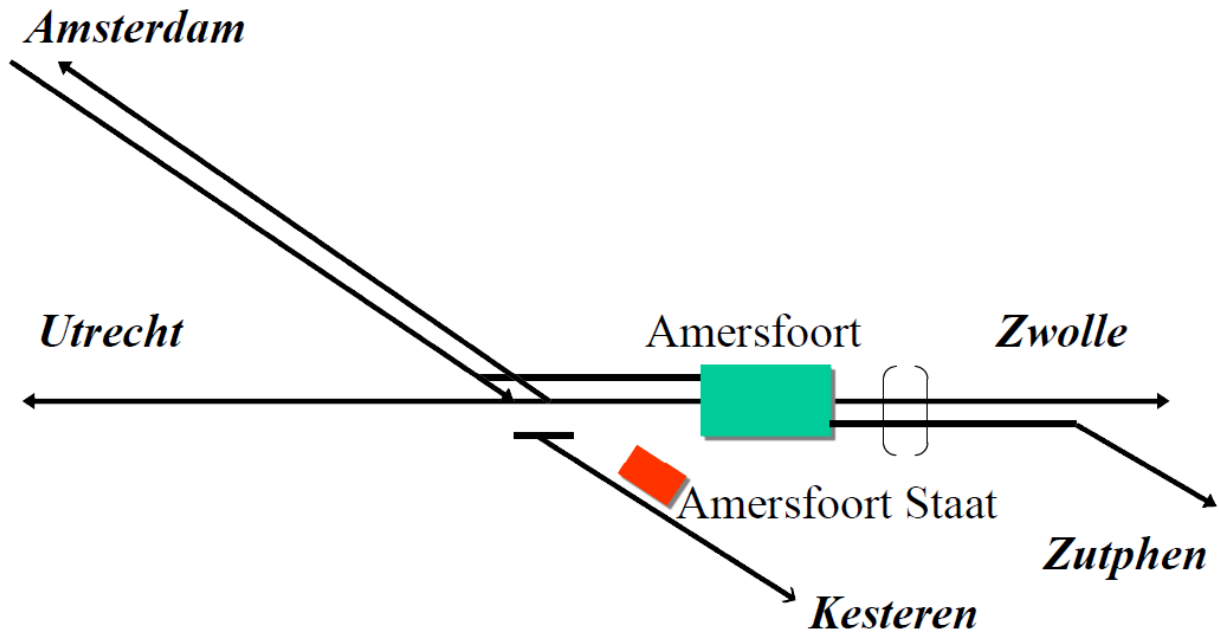
Vanaf 1876 ontstond een concurrerende route naar Duitsland, naast de al bestaande lijn van de NRS van Amsterdam via Utrecht naar Arnhem.

Amersfoort werd een belangrijk spoorwegknooppunt.



1877

Het spoorvervoer nam toe, daarom werd de HSM-lijn Amsterdam-Amersfoort dubbelspoor gemaakt. Daardoor was het kruisen van elkaar tegemoetkomende treinen op stations onderweg niet meer, of in ieder geval minder nodig; wachttijden onderweg werden daardoor vermeden, of bekort.



1886

In 1886 werd de enkelsporige lijn Amersfoort-Woudenberg-Kesteren aangelegd.

Aanvankelijk als kopspoor, d.w.z. met een eindstation, zonder doorverbinding naar de NCS-lijn of naar Amsterdam.

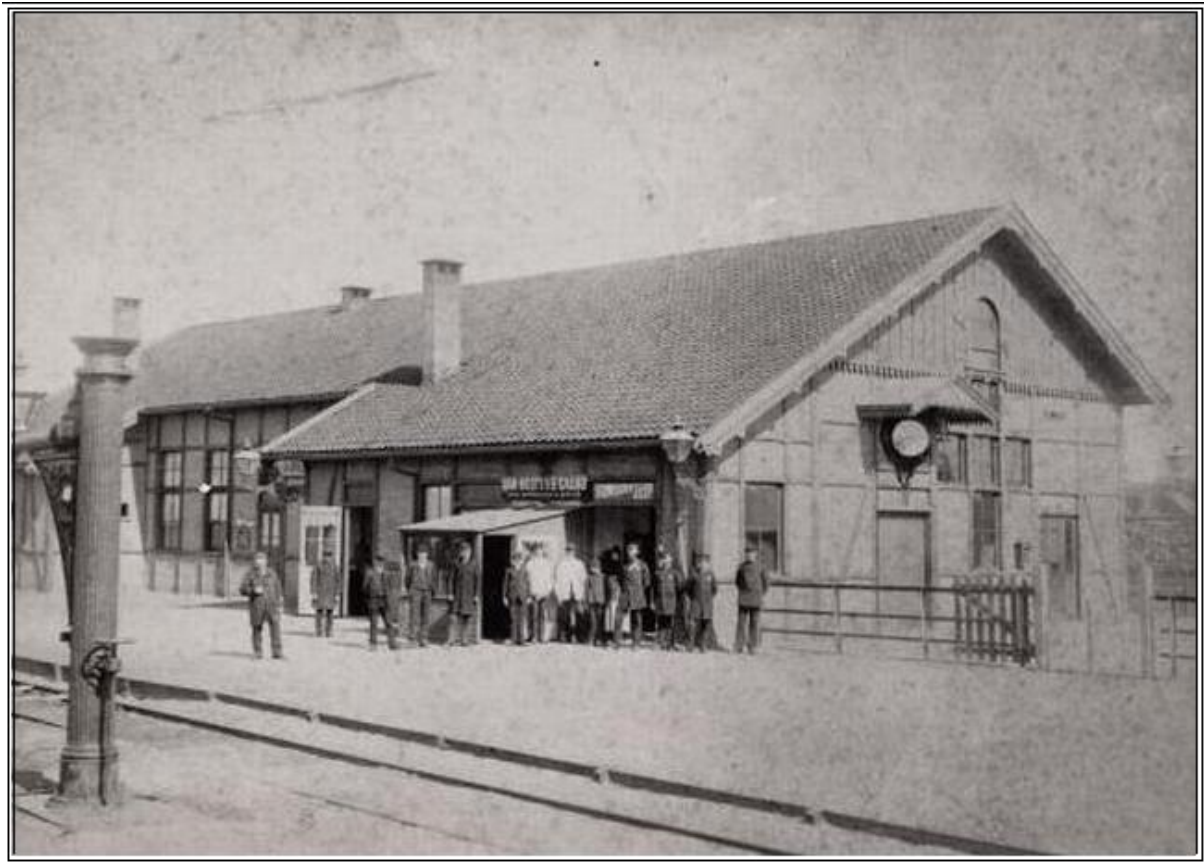
Er bestond namelijk een hevige discussie over de gunning van de exploitatie van deze lijn. Of aan de SS (voluit, de Maatschappij tot Exploitatie van Staats Spoorwegen), die reed op de lijn Geldermalsen-Kesteren-Elst, of aan de HSM.

Bij Koninklijk Besluit, buiten de 2e Kamer om, werd de exploitatie in 1886 aan de HSM gegund.

Het stationsgebouwtje van Amersfoort Staat (in vervolg met rood aangegeven) lag aan de Toegangsweg, later Spoorstraat genoemd.

Een ontwerpvoorwaarde voor deze lijn was, dat zij binnen de Grebbelinie (d.w.z. ten westen ervan) zou worden aangelegd.

Ook dit tweede station lag ver buiten de stad (*over deze voorwaarde en de ligging, hierna*).



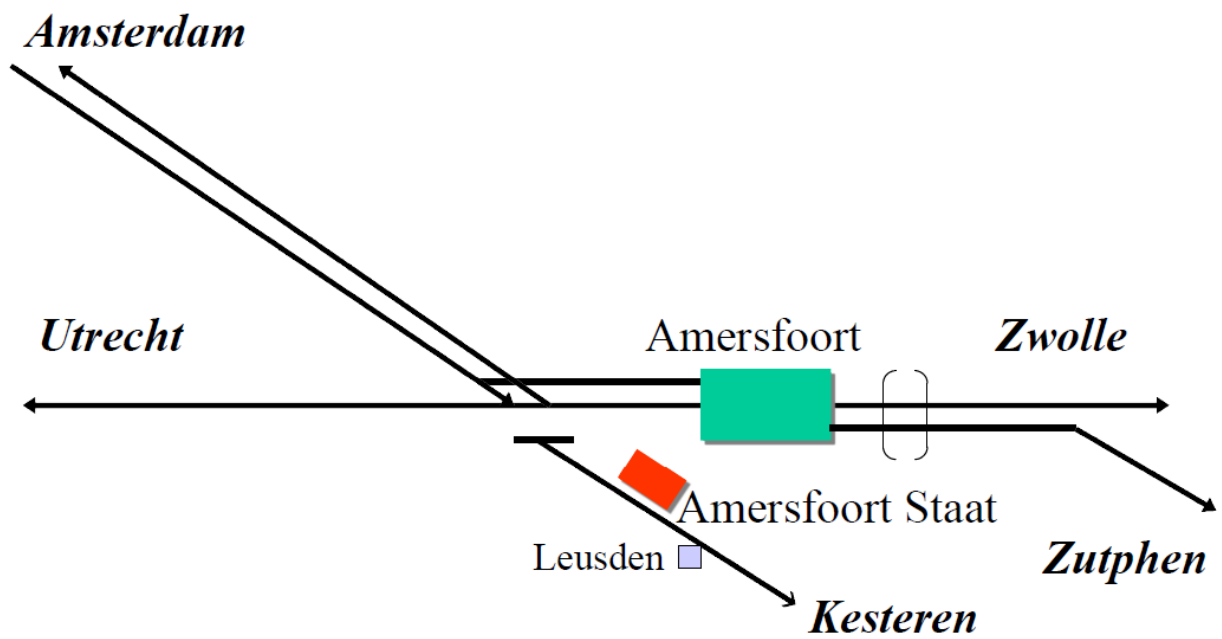
ca. **1890**

Hier een foto rond 1890 van het HSM-station Amersfoort Staat aan de Toegangsweg. Het gebouw was zeer voorlopig, in afwachting van het besluit over welke maatschappij de lijn naar Kesteren zou gaan exploiteren. Dat werd dus de HSM.



ca. 1890

Een groepsfoto van het HSM-personeel voor het station Amersfoort Staat.



1886

In 1886 werd aan de lijn naar Kesteren ook de halte Leusden gebouwd; eigenlijk een wachtpost.

Waar lag deze halte? Zie volgende dia.



In de gele cirkel is de locatie aangegeven, dit is nu de Hamersveldseweg.

Ter oriëntatie:

Ten zuiden van de bruine cirkel ligt partycentrum de MOF. Onderaan de kaart ligt Woudenberg.

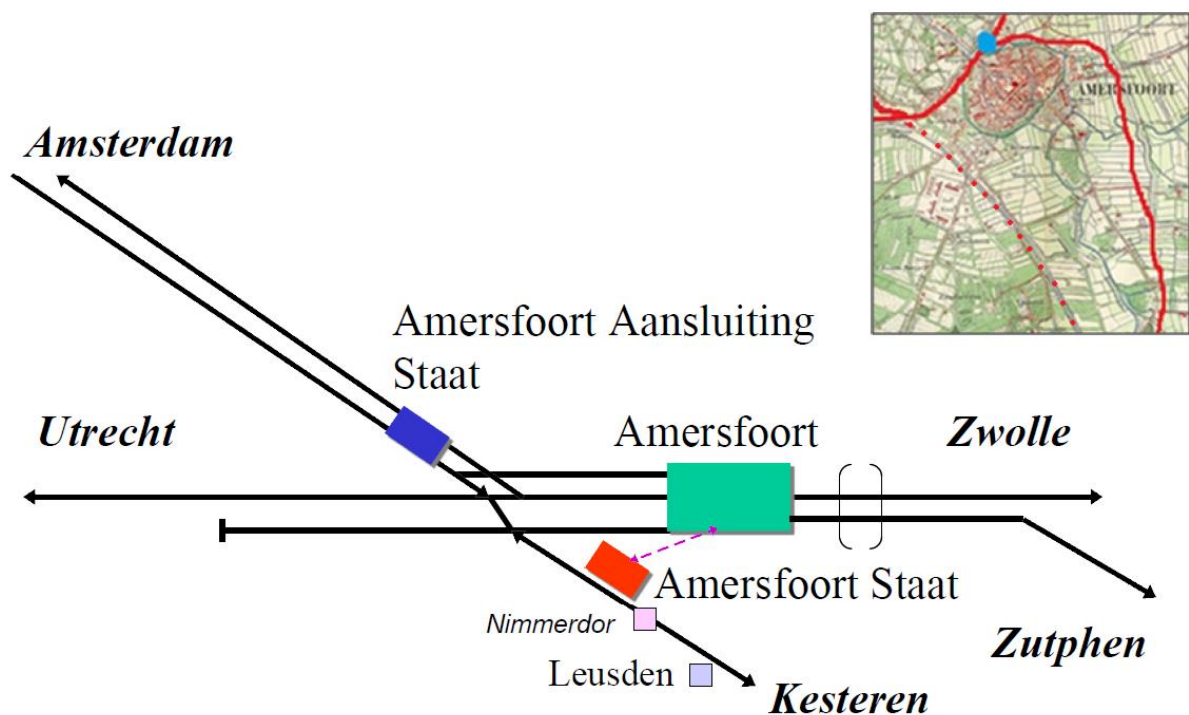


1886-1926

De voormalige halte Leusden, als woning aan de Hamersveldseweg.

Op de zwart-wit foto de halte Leusden, met de familie van de baanwachtster, rond 1900 waarschijnlijk.

De halte is gesloten in 1926.



1889

In 1889 werd het HSM-station Amersfoort Aansluiting Staat aangelegd (hier en in het vervolg met blauw aangegeven) en werd een doorverbinding gemaakt met de HSM-lijn naar Kesteren.

Deze doorverbinding en de aanleg van het `blauwe` eilandoverstapperron (zonder toegang tot de weg), maakten de exploitatie voor de HSM efficiënter.

Er ontstond een rechtstreekse verbinding Amsterdam-Kesteren-Nijmegen naar Duitsland. Een gratis omnibusje van een lokale hoteleigenaar en stalhouder, getrokken door een paard, verzorgde van 1889 tot 1902, voor overstappende reizigers de verbinding tussen de stations aan de Toegangsweg en het Smallepad. Zie de paarse stippelpijl.

Het eilandperron bracht gemak voor m.n. de overstappende HSM-reiziger (b.v. van Baarn naar Leusden of van Leusden naar Apeldoorn kon nu worden gereisd zonder gebruik van het omnibusje). Reizigers uit de richting Kesteren naar de NCS-lijn en omgekeerd, konden gebruik maken van het busje.

Interessant om te vermelden is, dat op 3 juli 1889 een tijdelijke halte Nimmerdor, met seininrichting werd aangelegd. Slechts voor één dag, t.b.v. een Chr. Nat. Zendingsfeest op het gelijknamige landgoed. In 1894 werd deze tijdelijke halte nog eens aangelegd. Nu voor de Nationale Velddag van het Leger des Heils (de afdeling Amersfoort van het Leger des Heils werd in dat jaar opgericht).

Even wat langer stilstaan bij de spoorontwikkelingen tot en met dit jaar 1889, vanwege de invloed op de stadsontwikkeling.

Drie ontwikkelingen van spoorinfrastructuur zijn tot dan toe **bepalend** geweest voor de verdere inrichting van de ruimtelijke structuur van dit deel van de stad:

- het begon met de afspraak over de bouwlocatie van het NCS-station aan het Smallepad in 1863,
- daarna het kopstation Amersfoort Staat aan de Toegangsweg en de ligging binnen de Grebbelinie van de lijn naar Kesteren in 1886, en tot slot
- in 1889 deze doorverbinding en de aanleg van Amersfoort Aansluiting Staat

WAAROM BEPALEND ?

De drie stationslocaties lagen ver buiten de stad.

En door een nieuwe lijn resp. aftakking naar Kesteren, samen met een station, te positioneren voor, d.w.z. ten westen van het station Smallepad, ontstond voor overstappende reizigers van de ene op de andere maatschappij, een zgn.

hoekomaansluiting (hiervoor zojuist twee voorbeelden; vandaar dat omnibusje).

De ligging van Aansluiting Staat (het blauwe station) is het gevolg van de bouw van de lijn naar Kesteren binnen de Grebbelinie.

Maar indien was aangelegd **en** binnen de linie, **en** om het noordoosten van de stad (zie kaartje rechtsboven met de rode spoorlijnen) dan had station Smallepad het overstapstation kunnen worden.

Bij voorbeeld een route vanaf de Eem, via de huidige Schimmelpenninckstraat, Kruiskamp, Heiligenbergerweg en dan naar Woudenberg.

De plannen voor de lijn naar Kesteren bestonden natuurlijk al lang voor 1886.

In 1877 was deze gedachte van een lijn om het noordoosten geopperd in een brief van de stadsarchitect Willem Hendrik Kam aan B en W.

Maar hij zwakte zijn idee af door te zeggen dat het geen aanbeveling verdiende, omdat de gemeente zich meer zou uitbreiden naar de Amersfoortse Berg (*Archief Eemland*

0002.01/13 brief 12/12/1877). Hij doelde denk ik op het Kalfsveld, op Nederberg en op de grond tussen de stadsgracht en de Bisschopsweg.

Ook de NCS had deze route in 1877 al eens bepleit (*secundaire bron: Russer, 'Amersfoort-Kesteren', blz. 15 en idee ook bij 'Amersfoort', blz. 33*).

En ...verder filosoferend op de *noordoostboog*,

als het station Smallepad bij de Eem was aangelegd (zie lichtblauwe stip op de inzet), zoals de NCS rond 1860 wilde, dan had één station qua toegankelijkheid en bereikbaarheid 'logischer' t.o.v. de stad gelegen.

Dit is echter *iffy-history*, van het Engelse **if**, want met **als** beschrijf je geen geschiedenis. Er is besloten zoals er is besloten, en ik ken alle overwegingen niet.

Het bestaan van gescheiden spoorwegmaatschappijen speelde een rol en het nationale belang stond voorop.

Maar e.e.a. had wel ruimtelijke gevolgen voor de stad. Eind 19e eeuw bestonden er dus maar liefst drie stations.

De stad werd daardoor gedwongen zich te richten op deze excentrisch gelegen stations, i.p.v. dat één centraal gelegen station zich richtte op de stad.

Het Soesterkwartier, toen Spoorwijk genoemd, ontwikkelde zich al en kwam geïsoleerd van de stad en de stations te liggen, zeker na sluiting van het station Smallepad in 1904 (*hierover later*).

Het Kalfsveld, het gebied Nederberg en de Berg, waar architect Kam in 1877 denk ik op doelde, lagen relatief dicht bij de stations.

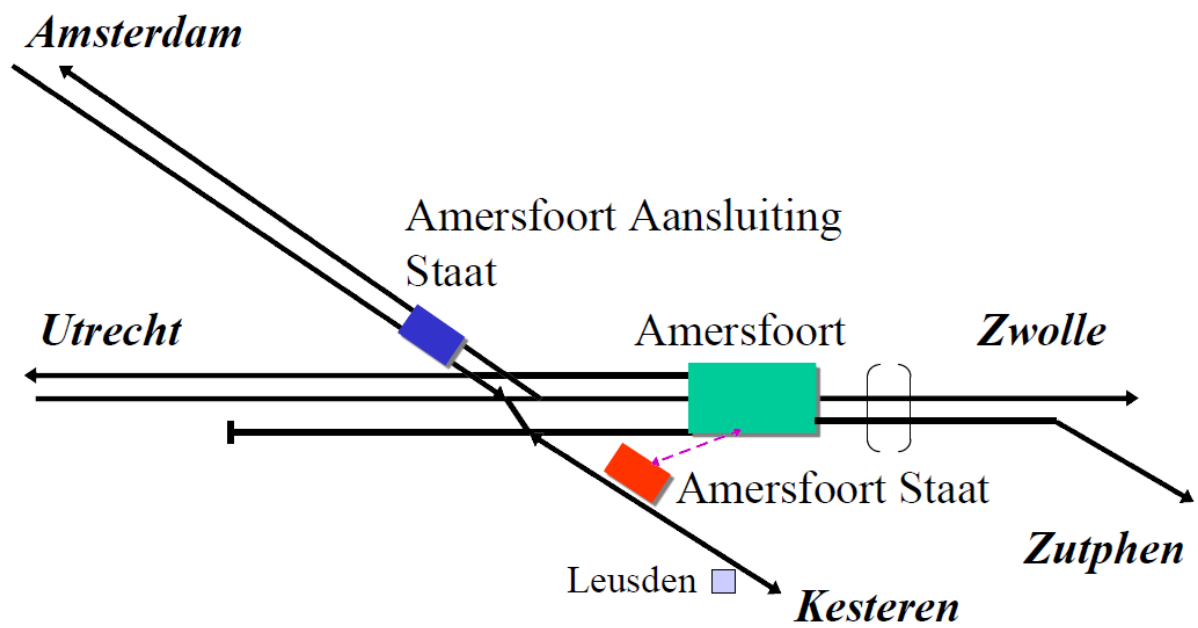
Twee zaken worden duidelijk:

- het belang van goederenvervoer over lange afstand woog zwaarder dan dat van reizigers,
- en de behartiging van de Amersfoortse belangen door B en W had geen noemenswaardig effect.

Zoals eerder gezegd, spoorwegaanleg was vooral een nationale aangelegenheid.

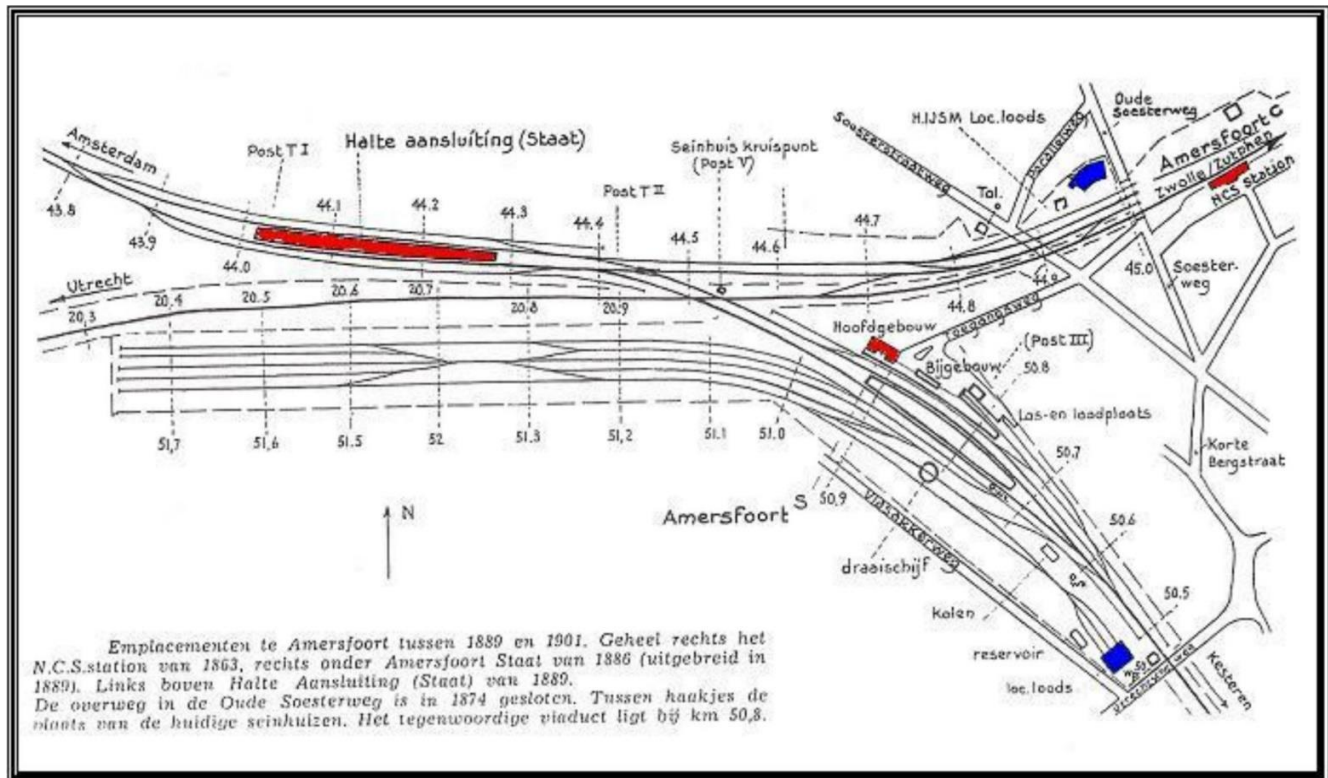
Verder wilde de HSM een zo kort mogelijke verbinding van Amsterdam via Amersfoort naar Duitsland, als concurrent van de NRS die via Arnhem naar Duitsland reed.

De HSM was een machtige speler in de besluitvorming over spoorwegaanleg en exploitatie. Dit onderwerp komt hierna terug met een vierde structuurbepalende ontwikkeling.



1892

In 1892 werd het baanvak naar Utrecht dubbelspoor en deze lijn werd vanaf die tijd mede gebruikt door de HSM.



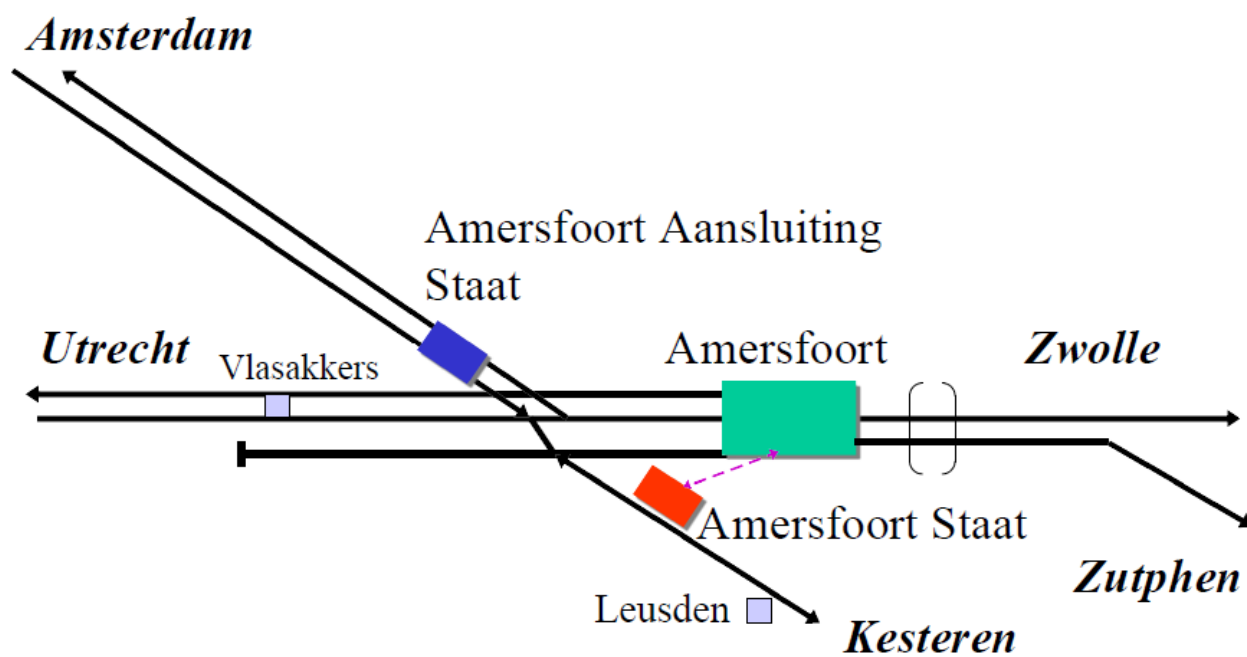
1889-1901

Dit is een schematisch overzicht van de emplacements rond 1900, met in rood de drie stations en in blauw zijn de herstelwerkplaatsen en locomotiefloodsen van de HSM aangegeven.

De NCS had een werkplaats in Utrecht.

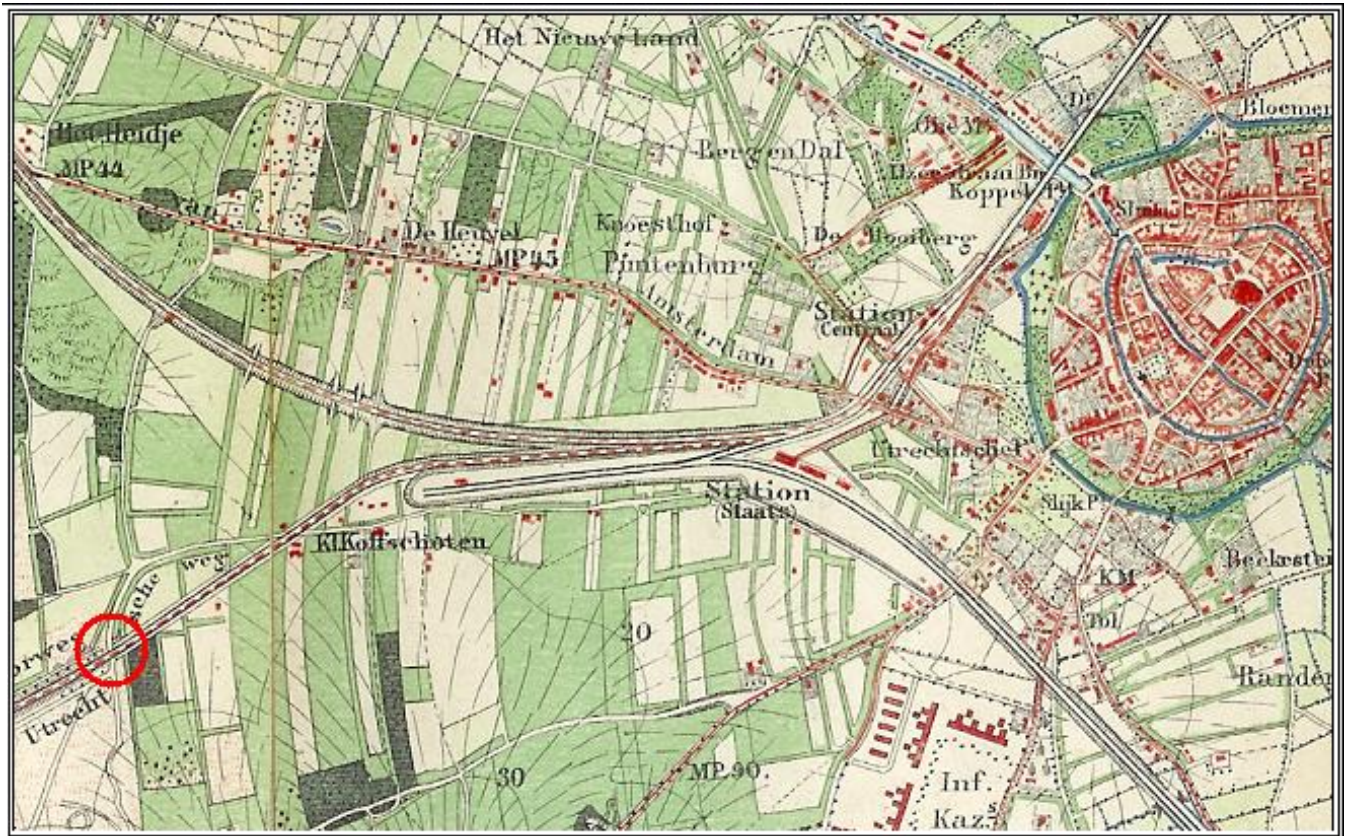
Het zwaartepunt van de emplacements lag toen aan de zuidzijde, waar nu kantoorgebouwen staan.

De uitgegraven grond is destijds gebracht naar de Snoekheuvel of ook de Schietbaan of later Het Stort genoemd.



1895

In 1895 is de halte Amersfoort Vlasakkers aangelegd, nadat in 1888 was gestart met de aanleg en bebouwing van het Bergkwartier.



Om een idee te krijgen van de afstand van de halte Amersfoort Vlasakkers tot de stad, hier een kaart uit die tijd.

Linksonder de locatie van de halte rood omcirkeld.

AMERSFOORT				
1887-1890				
zie voor toelichtingen op http://www.neha.nl/struve/				
Nijverheidsgroep	Plaats	Adres	Bedrijfsnaam	Werkliede
1	4	5	6	24
Kleding en reiniging	Amersfoort	*	Otto, W.	5
Verlichting, olie, vernis	Amersfoort	Kamppoort 66	Berkhof, C.J. en F.D. van der	10
Kleding en reiniging	Amersfoort	Kortegracht 55	Kerkhoff, Wed. J.L.	11
Leder, wasdoek, enz.	Amersfoort	Kampstraat 46	Duinen, S.J. van	11
Bewerking metalen	Amersfoort	Kampstraat 93	Wolbers, G.	12
Textielnijverheid	Amersfoort	Muurhuizen 519	Leer, Firma B. van	12
Chemische industrie	Amersfoort	Buiten de Kleine Koppel	Lange en Co., Piet	13
Kleding en reiniging	Amersfoort	Utrechtschestraat 3	Woudenberg, W. van	13
Kleding en reiniging	Amersfoort		Kroes, H.	14
Kleding en reiniging	Amersfoort	Kleine Nachtegaalsteeg	Loo, Wed. J.H. van	14
Voedings- en genotmiddelen	Amersfoort	Langestraat 43	Dorssen, G. van	14
Voedings- en genotmiddelen	Amersfoort		Schouten en Zn., Firma R.	15
Textielnijverheid	Amersfoort	Buitenkepoort 91	Garjeanne en Co.	16
Voedings- en genotmiddelen	Amersfoort	*	Amersfoortsche Beijersbierbrouwerij, NV	21
Verlichting, olie, vernis	Amersfoort	Kleine Koppelpoort	Verloop en Co., Firma H.W.	22
Voedings- en genotmiddelen	Amersfoort	Smallepad 34a	Meursing, W.H.	27
Textielnijverheid	Amersfoort	Koningstraat 35	Hamers en Van Beek	42
Textielnijverheid	Amersfoort	Columbusweg 51	Visser, Firma Geb.	55

1887-1890

We hebben tot nu toe al veel spoorinfrastructuur gezien.

Hier enige achtergrond over spoorwegaanleg, industrialisatie en economische ontwikkeling.

Spoorwegaanleg wordt vaak snel (soms te snel) in relatie gebracht met industrialisatie; *'het spoor kwam [in Amersfoort] en fabrieksschoorstenen gingen roken'*, zoals ik eens las.

Op de site van SIESTA (in 2014 en in 2023) staat zelfs: *In Amersfoort kwam de industriële revolutie pas laat op gang, zo rond 1860.*

Nauwkeurigheid is geboden bij gebruik van deze begrippen.

Eerst, wat is **de** industriële revolutie?

Dat was het unieke, historische proces van omschakeling van een ambachtelijke productie naar massale, grootschalige fabrieksmatige productie, ingezet vanaf 1750 in Engeland.

Van een dergelijke massaliteit was in Nederland geen sprake.

Verder wat is industrialisatie?

Er moet sprake zijn van:

- grootschalige aanvoer van grondstoffen
- veel loonarbeiders in dienst en
- op grote schaal gebruik van stoommachines (zowel in aantal als de pk's);
- er moet dus sprake zijn van grootschalige mechanisatie van de productie, in een fabrieksproces.

Nederland industrialiseerde laat, algemeen wordt gesteld: vanaf 1860

(*vandaar de tekst van SIESTA misschien*).

Nederland was een handels- en landbouwland, met de nadruk op wind- en watermolens en niet op stoomkracht (steenkool was overigens ook duur).

Wel was er vroege industrialisatie in de zuidelijke Nederlanden (België vormde van 1815 tot 1830 één koninkrijk met Nederland).

Stimulering daartoe in het zuiden, vooral door koning Willem I (en er was daar ruim steenkool aanwezig).

Verder is voor industrialisatie, naast beschikbaarheid van transportmogelijkheden, brandstof, kapitaal, grond en (goedkope) arbeiders, ook ondernemersmentaliteit nodig (*hierover later*).

In Amersfoort was grootschaligheid **niet** aan de orde.

Kleinschalige nijverheid was hier de maat.

In Amersfoort waren eind 19e eeuw weinig stoommachines, en met een geringe hoeveelheid pk's.

In 1866 één machine met 12 pk en in 1891 14 met totaal 260 pk.

Zij werden vooral gebruikt in de kleding- en reinigingsindustrie, textielindustrie en voedings- en genotmiddelenindustrie.

In de chemische industrie kwam de eerste stoommachine in 1886, met 22 pk. In 1901 was er in totaal 432 pk en in 1930 bijna 5000 pk in de stad.

Zie hier de bedrijven in Amersfoort met vijf of meer werklieden, uit de bedrijvenenquête van 1887-1890. Geen indrukwekkende getallen.

In Veenendaal b.v. waren in die tijd drie textielfabrieken met samen ruim 1100 arbeiders, resp. 90, 253 en 774 arbeiders, en samen vier stoommachines totaal 321 pk;

En in Utrecht stonden toentertijd drie machinefabrieken met samen ruim 500 man.

In Gouda: twee kaarsenfabrieken met samen bijna 1000 arbeiders, met 38 stoommachines, 143 pk.

Waar was de nijverheid/industrie/bedrijvigheid gevestigd in Amersfoort?

Voor 1914: in de stad en enige concentratie aan de Lageweg

vanaf 1914: met name op het industrieterrein in ontwikkeling aan de kop van het Soesterkwartier,

en in **1940** kwam de hiervoor genoemde uitbreiding van het grondgebied t.b.v. het industrieterrein De Isselt.

In Amersfoort was geen industrialisatie in genoemde definitie, maar ontwikkeling en groei van industriële bedrijvigheid.

Nieuwe bedrijven vestigden zich hier vooral vanwege de goedkope arbeidskrachten, goedkope grond (de gemeente maakte daar zelfs reclame voor) en de centrale ligging in het land. En ... de komst van de meeste industriële bedrijven, vaak vanuit het westen van het land, vond plaats vanaf het tweede decennium van de 20e eeuw, dus ruim na de spoorwegaanleg, en de bedrijven waren niet per sé spoorgebonden.

Landelijk gezien was deze nijverheid van een bescheiden schaalgrootte; gemiddeld een paar honderd man per bedrijf in 1940.

Verder was hier, evenals in heel Nederland, ook sprake van economische ontwikkeling.

Dat is een veranderingsproces in de samenleving dat leidt tot een structurele toename van goederen en diensten (per hoofd van de bevolking).

In dat veranderingsproces speelt niet alleen de overgang van ambachtelijke naar industriële productie een rol, maar ook de vooruitgang en efficiëntie op ander gebied, zoals verbeterde transportverbindingen, waaronder de telegrafie, gebruik van stoomkracht i.p.v. wind-, mens- of dierkracht, de bestrating van wegen, de betere hygiëne en gezondheid, beter onderwijs, betere productiemethoden (o.a. door uitvindingen) en toenemend gebruik van kunstmest etc.

De 19e eeuw was in die zien `booming`.

DE MATE VAN INDUSTRIALISATIE VAN EEN AANTAL VERGELIJKBARE STEDEN GEMETEN NAAR HET AANWEZIGE AANTAL EN HET VERMOGEN VAN (STOOM)MACHINES (in 1899)

STAD	INWONERS IN 1899	TOTAAL MACHINES	TOTAAL PK'S	GEM. PER 1000 INWONERS	GEM. PK'S PER 1000 INWONERS	PK-INDEX (Almelo=100)
Den Bosch	30517	30	172	1	5,6	16
Amersfoort	19089	10	111	0,5	5,8	17
Zwolle	30560	36	466	1,2	15,2	43
Gouda	22085	43	349	1,9	15,8	45
Deventer	26212	38	508	1,4	19,4	55
Alkmaar	18275	21	361	1,1	19,8	56
Hengelo	14968	18	459	1,2	30,7	87
Almelo *)	17312	39	607	2,3	35,1	100

*) Almelo, Almelo Stad en Ambt Almelo opgeteld (in 1914 een gemeente)

Ter illustratie hier de mate van industrialisatie op basis van aantal (stoom)machines in vergelijkbare steden wat inwonertal betreft in 1899.

Amersfoort staat met Den Bosch onderaan de *industrialisatieladder* zeg maar.

**BEROEPSBEVOLKING VAN AMERSFOORT
VERDELING PER BEDRIJFSTAK, 1899-1930**

BEDRIJFSTAK	1899		1909		1920		1930	
	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%
NIJVERHEID	2.627	37,3	3.412	39,7	4.718	40,98	6.106	41,9
LANDBOUW EN VISSERIJ	538	7,6	442	5,1	422	3,7	394	2,7
HANDEL	889	12,6	1.139	13,2	1.563	13,6	2.011	13,8
VERKEER 1)	562	8,0	817	9,5	1.195	10,4	1.595	10,9
ONDERWIJS	145	2,1	322	3,7	508	4,4	728	5,0
OVERHEID 2)	950	13,5	845	9,8	940	8,2	1.010	6,9
HUISELIJKE DIENSTEN	921	13,1	1.009	11,7	1.256	10,9	1.512	10,4
LOSSE ARBEIDERS	171	2,4	179	2,1	215	1,9	252	1,7
OVERIG 3)	247	3,5	441	5,1	696	6,0	973	6,7
TOTAAL BEROEPSBEVOLKING	7.050	100	8.606	100	11.513	100	14.581	100
INWONERTAL	19.089		23.620		31.130		38.549	

1) vervoer, post, telefonie, telegrafie, marktwezen, begrafeniswezen, tapperij en logement- en koffiehuishouderij

2) in dienst bij gemeente, provincie, waterschap, rechtswezen, en beroepsmilitairen

3) bank- en verzekeringswezen, vrije beroepen, verpleging en kerkgenootschappen

Hoe was de werkgelegenheid in Amersfoort verdeeld over de bedrijfstakken?

Ter oriëntatie hier een tabel voor vier jaren.

In de groene kolommen staan de absolute aantallen werkers per jaar per bedrijfstak en daarnaast in percentages.

In de rode voetnoten ter verduidelijking de sectoren aangegeven in de betreffende bedrijfstak.

Amersfoort was een nijverheids- en handelsstadje.

In 1930 werkte ruim 55% van de beroepsbevolking in de nijverheid en handel.

Vanaf de 2e helft van de 20e eeuw zou Amersfoort zich ontwikkelen tot 'dienstenstad'.

	1880	1882	1884
STATIONSCHEF	1	1	1
ONDERSTATIONSCHEF	1	1	1
STATIONSKLERK 1E KLAS (GOEDEREN)	1	1	1
STATIONSKLERK 2E KLAS (REIZIGERS)	1	-	-
STATIONSKLERK 3E KLAS (G <u>en</u> R)	5	8	10
ASPIRANT KLERK	2	2	-
LADINGMEESTER	1	1	1
PORTIER	1	1	1
BESTELLER	1	1	1
WISSELWACHTER	6	9	12
RANGEERDER	2	2	2
ARBEIDER	7	8	9
NACHTWAKER	1	1	1

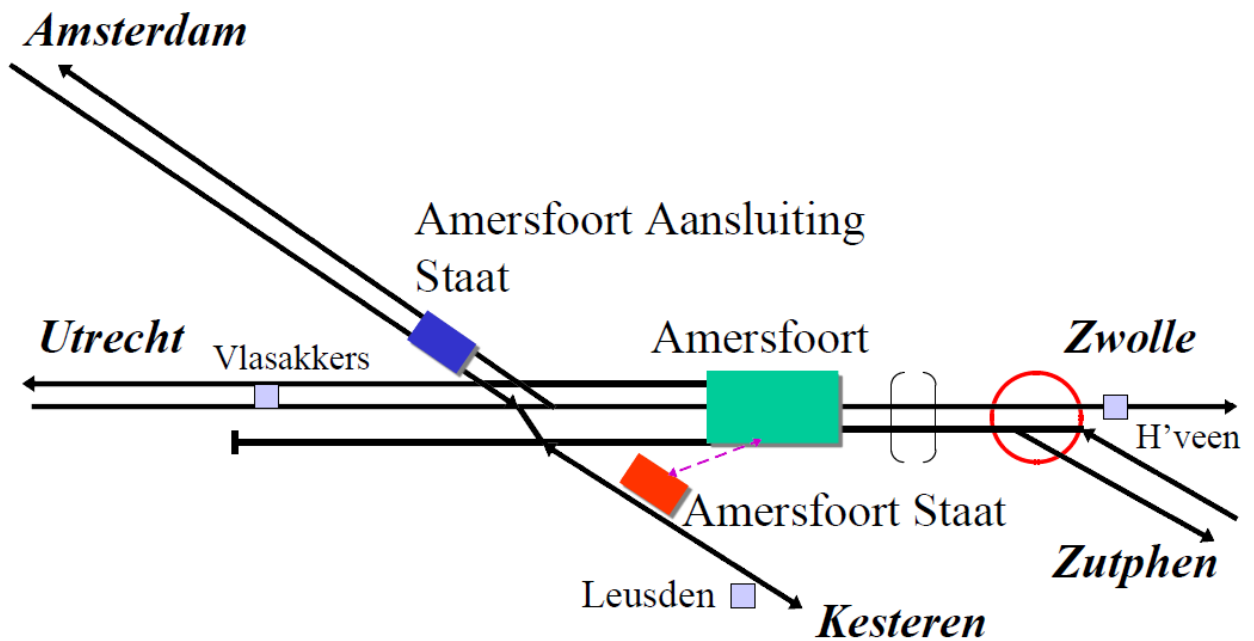
-TOTAAL	30	36	40

Hier de snelle ontwikkeling van de werkgelegenheid bij de spoorwegen in de beginjaren 1880; ruim 30% personeelsgroei in vier jaar tijd.

Er zijn geen gedetailleerde cijfers over meerdere jaren in de 19e eeuw.

Hierna volgen nog enkele cijfers over de 20e eeuw.

Het spoor zou uitgroeien tot de grootste werkgever in de stad.



1898

We gaan weer verder met de spoorinfrastructuur.

In 1898 en 1899 werd het baanvak naar Apeldoorn in fasen verdubbeld.

Pas in 1902, bij de verdubbeling van de lijn naar Zwolle, kwam er een verbindingsswissel, bij wat toen zou gaan heten, Amersfoort Aansluiting (dit is het punt waar de lijn naar Zutphen en die naar Zwolle bij elkaar zouden gaan komen; zie de rode cirkel, *hierover later*).

De NCS en HSM hadden daar in 1898 nog gescheiden sporen.

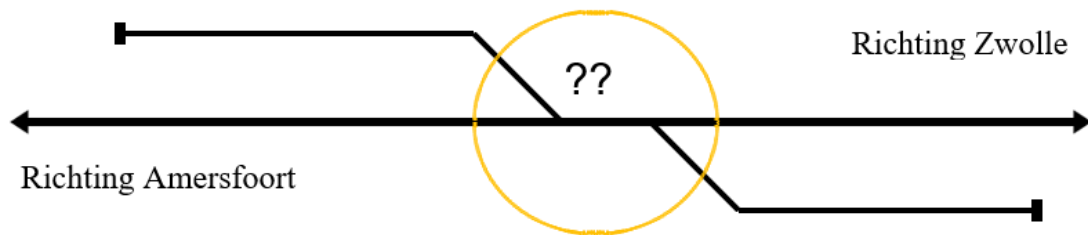
In 1898 werd ook het station Hooglander-Veen geopend (vanaf 1902 Hooglanderveen genoemd).

Mogelijk aardig voor de Hooglanders om te horen dat dit een station was en geen halte of stopplaats.

Waarom?

Volgens interne regelgeving van de maatschappijen, kon je op een halte of stopplaats alleen aankomen en vertrekken.

Op een station (zoals Amersfoort) werd via wissels gerangeerd en kon van richting worden veranderd. Nu heet alles een station.



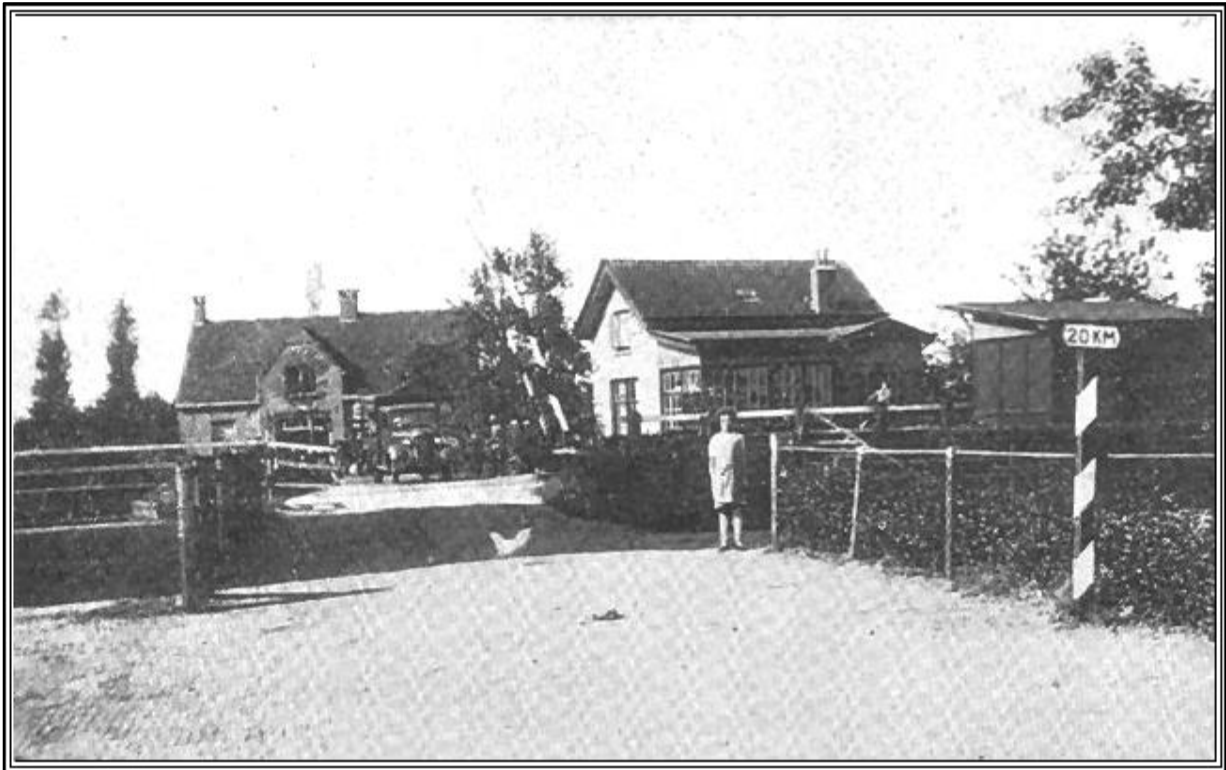
‘Station’ Hooglanderveen; 1898

Hier een schets van de vermoedelijke lay-out van Hooglanderveen, met twee kopsporen.

Een voorbeeld voor gebruik van deze sporen:

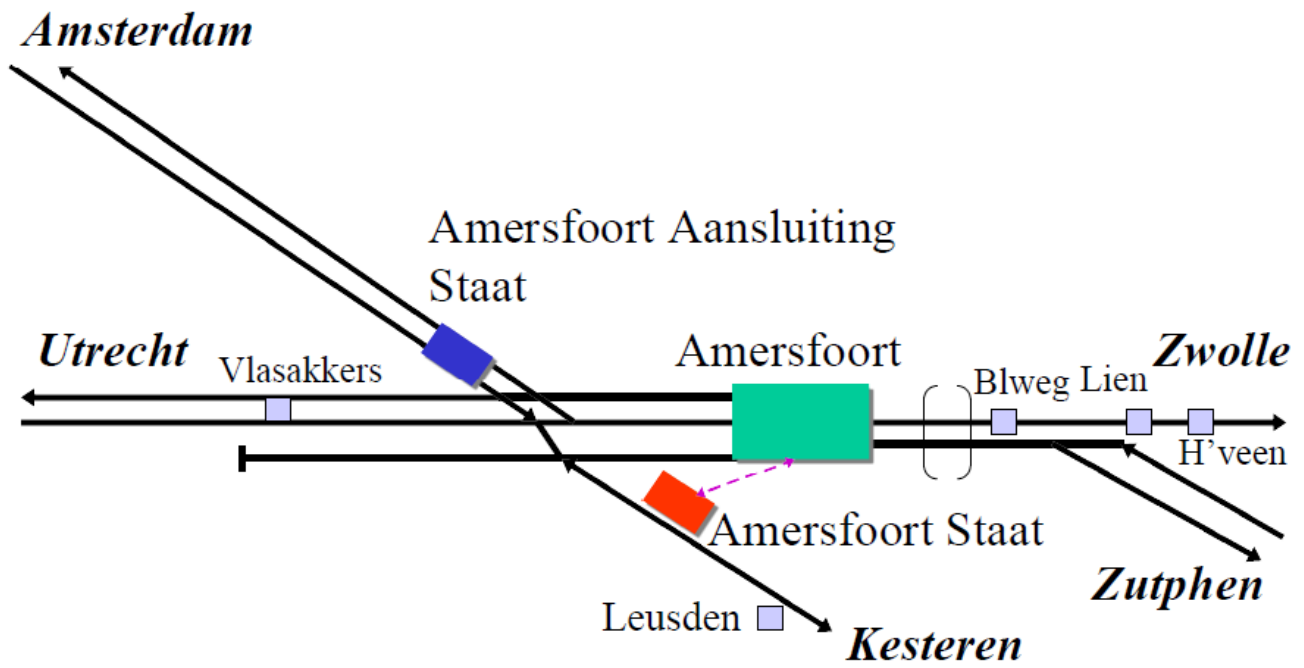
uit Amersfoort komend kon een trein op het kopspoor rechtsonder gaan staan, en dan kon een andere trein voorbij rijden. En na terugzetten van de eerste trein kon die zijn reis vervolgen naar Zwolle.

Zeer waarschijnlijk deden deze sporen dienst als wachtsporen t.b.v. van Amersfoort, misschien toch met twee volledige inhaal- of wachtsporen i.p.v. kopsporen. Dit is niet precies bekend.



1920

Station Hooglanderveen lag dicht bij de locatie van het huidig station Vathorst (sinds 2006).

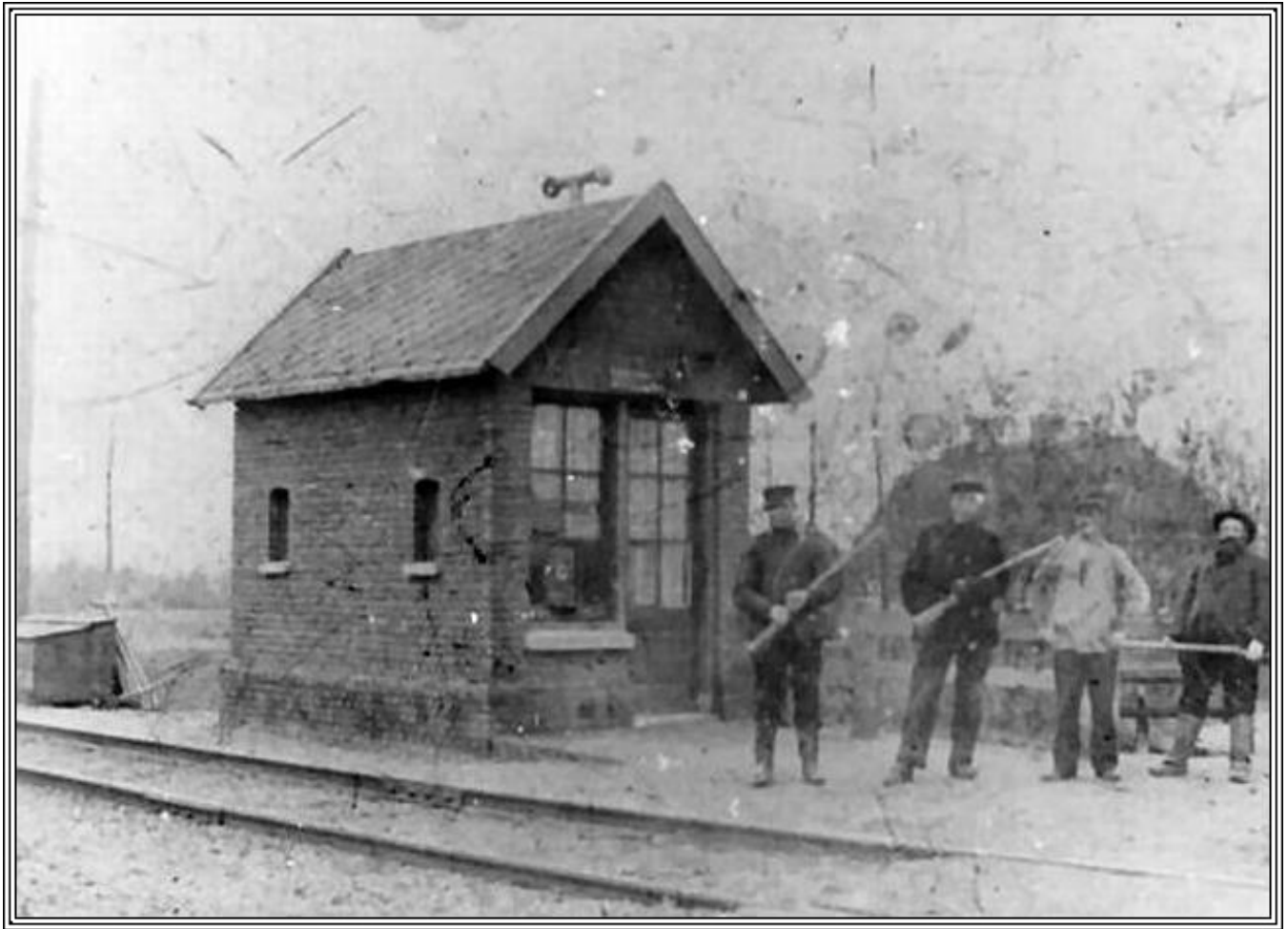


1901

Hier de situatie in 1901.

In dat jaar werden de halten Bloemendalseweg en Liendert (ook genoemd wachtpost 25) geopend.

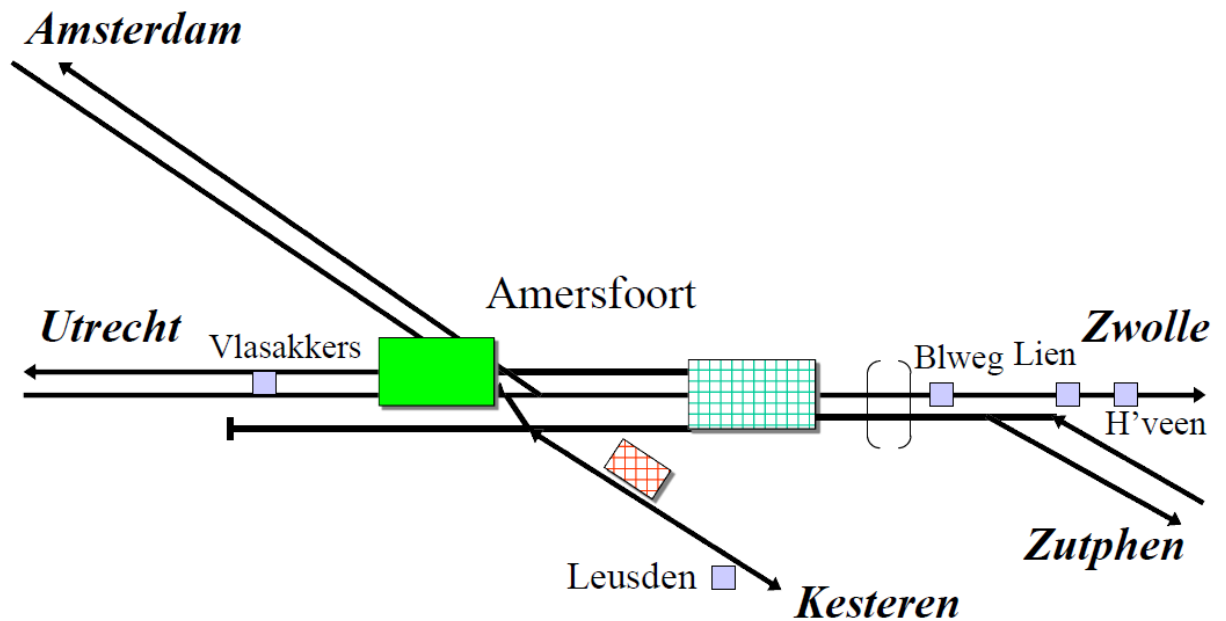
Helaas is geen foto van de halte Bloemendalseweg bekend.



? Halte Liendert, wachtpost 25 (1901-1926)

Deze foto is mogelijk van wachtpost 25, halte Liendert.

Deze foto is overgenomen van de website *Stationsweb*. Maar het is niet zeker of deze informatie klopt. De mannen met geweren zijn vermoedelijk jagers. De tweede man van rechts lijkt een spoorman.



1902

In 1902 werd het nieuwe, gecombineerde NCS/HSM station, ter vervanging van de drie andere, geopend (in het vervolg lichtgroen aangegeven).

De architect was Dirk Antonie Nicolaas Margadant. Hij leefde van 1840 tot 1915.

Hiervoor werd bij 1889 gesproken over drie structuurbepalende ontwikkelingen voor de stad tot dan toe. In het bijzonder de ontwerpvoorwaarde voor de lijn naar Kesteren binnen de Grebbelinie en de aanleg van die lijn ten westen van de stad.

De bouw van dit nieuwe station was de vierde structuurbepalende ontwikkeling.

De aanleg van het bij 1889 genoemde HSM-overstapperron Amersfoort Aansluiting Staat, was de opmaat tot de bouw van dit station van Margadant.

De overstapmogelijkheden werden beter, maar dit station kwam nog verder van de stad te liggen.

De gemeente en de KvK waren al in 1897 zeer gekant tegen de plannen voor deze locatie, vanwege de afstand tot de stad, de toegankelijkheid, de hoogteverschillen, zowel op weg naar het station als in het stationsgebouw met zijn trappen en de ongunstige ligging van laad- en lossproen (zie Amersfoortsche Courant 4/2/1897 p.1).

200 burgers stuurden in dat jaar een adres aan de gemeenteraad tegen de komst van dit nieuwe station (Amersfoortsche Courant 27/1/1897; brief d.d. 19/1/1897 in Archief Eemland 0002.01/457).

De KvK wilde het station aan het Smallepad behouden en daar vier sporen aanleggen en de halte Amersfoort Staat aan de lijn naar Kesteren opheffen.

Verder wilde de KvK een boog aanleggen tussen het station Smallepad en de lijn naar Kesteren (zeg maar de verbinding van het hiervoor genoemde omnibusje).

De kamer verwachtte er echter weinig van, omdat de HSM zijn treinen rechtstreeks door zou willen laten rijden (Archief Eemland 0002.01/13 brief d.d. 7/12/1893), zonder het zgn. kopmaken aan het Smallepad.

De plannenmakers van de HSM voor het nieuwe station, wilden in Amersfoort ook uitbreiding van rangeermogelijkheden voor het sterk groeiende goederenvervoer van en naar Amsterdam. Station Amersfoort zou Amsterdam moeten ontlasten.

In een secundaire bron heb ik gelezen dat de plannenmakers als `lekkermakertje` de komst van een werkplaats voor goederenwagens aan de gemeente in het vooruitzicht hadden gesteld.

De KvK had in 1871 ook al eens voor een werkplaats gepleit. En omdat de Soesterweg in hun plannen moest worden verlegd, was ook de bouw van een voetgangersbrug naar het Soesterkwartier daarin voorzien.

[Bron: artikel Gerard de Graaf, zie hiervoor www.tijdbalk-amersfoort.nl bij Overzicht auteurs); telefonische navraag in het verleden bij De Graaf over zijn bron: `Staat in de notulen Raad van Toezicht voor de Spoorwegen, in Nationaal Archief in Den Haag`. Ik heb de notulen echter niet kunnen vinden in Den Haag].

Als compromis werd het stationsgebouw zo ver mogelijk naar het oosten gelegd. Daardoor ontstonden wel lange loopafstanden naar de treinen op de perrons (*hierover later*).

Het college van B en W was op 9 januari 1897 morrend akkoord gegaan met de plannen (*bron: De Graaf*). Het nationale belang had dus weer zwaarder gewogen dan het lokale belang.

De ruimtelijke structuur voor de toekomst van de stationsomgeving lag daarmee voor lange tijd vast. Het Soesterkwartier kwam nog meer geïsoleerd te liggen.

De stations aan het Smallepad en de Toegangsweg werden geleidelijk gesloten.
In het gebouw aan het Smallepad kwamen in 1904 kantoren en werkplaatsen van de NCS
en de HSM. Het gebouw is nu een rijksmonument.

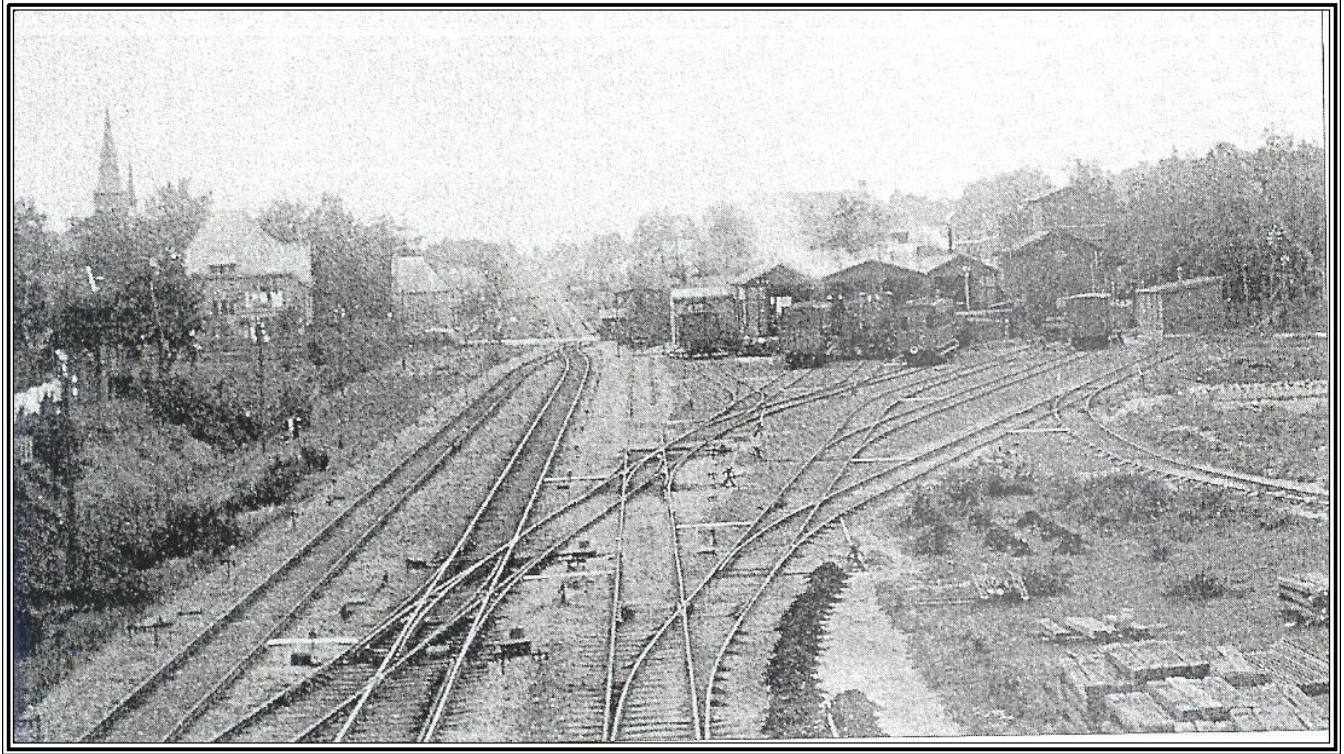
Station Amersfoort Staat aan de lijn naar Kesteren werd in 1901 gesloten en vervolgens
gesloopt.

Nu volgen een paar foto's.

Hier de lijn naar Kesteren, kijkend in de richting van Leusden, met rechts een depot en
locomotiefwerkplaats van de HSM.



± 1920



± 1920

Hier een uitvergroting. Rechts (maar niet zichtbaar) de Vlasakkerweg, later Berkenweg genoemd, en linksboven de RK-begraafplaats aan de Utrechtseweg; de kapel die u hier ziet, is in 1973 gesloopt.

Op de plek van de werkplaats, kwam later de Peugeot garage van Bovee en nu staat er een appartementencomplex.

Wat altijd opvalt, is het enorme ruimtebeslag voor spoorinfrastructuur.



± 1920

Ook hier weer. Deze foto geeft een blik op het emplacement Smallepad, de lijn naar Kesteren rechts en de lijn naar het noorden/oosten links. Rechts de OLV toren en links van het midden de Phoenix bierbrouwerij (witte gebouw) en daar voor de loopbrug naar de Soesterweg.



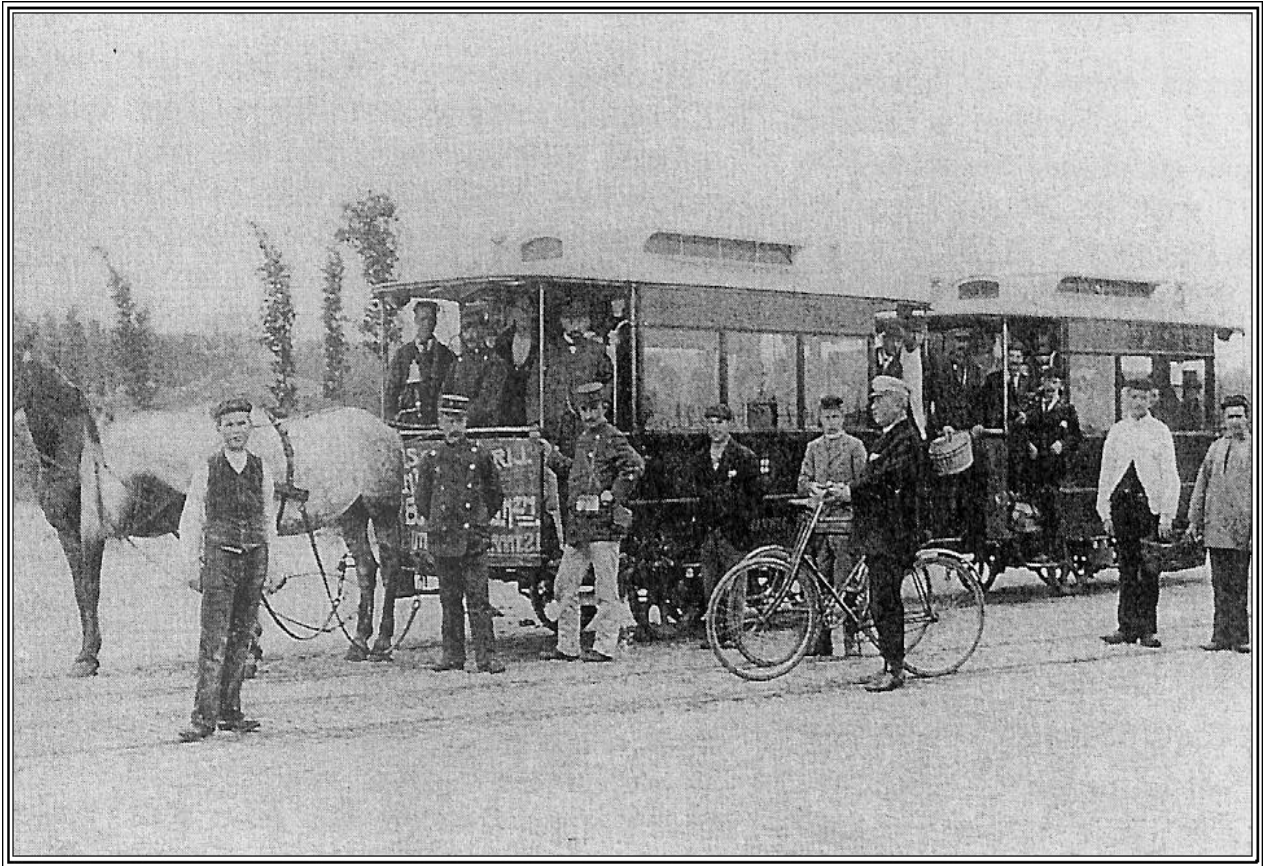
± 1938

Een fraaie foto van deze loopbrug tussen Smallepad en Soesterweg.
Deze is aangelegd in 1902 i.v.m. de lange sluitingstijd van de overwegbomen in de
spoorwegovergang van de Soesterweg. De brug is gesloopt in 1960.
Rechts de rozentuin aan de toenmalige Parallelweg.



'Margadant'

Hier het Margadant-station in alle glorie gefotografeerd.

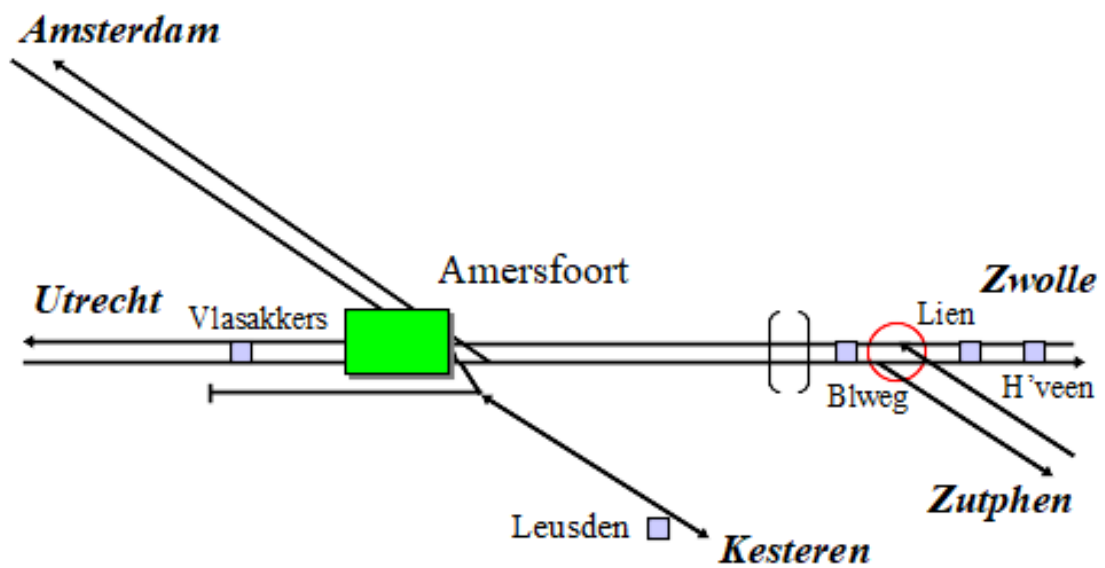


ca. **1901**

Van 1901 tot 1917 reed een paardentram op rails van de Kamp naar het nieuwe Margadantstation.

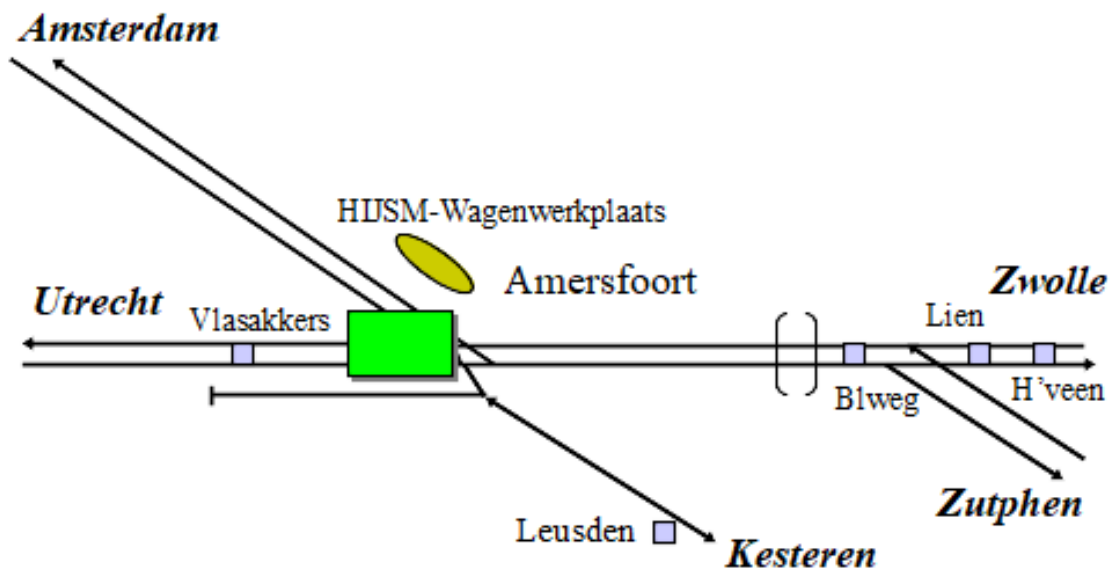
De spotnaam van de tram was: 101= 1 man op de bok, 0 passagiers en 1 conducteur achterop.

In 1917 is de tram dan ook failliet gegaan.



1902

Tussen 1902 en 1904 werd de lijn naar Zwolle gefaseerde dubbelsporig gemaakt. Toen werd, zoals eerder gezegd, ook een wisselverbinding aangebracht bij Amersfoort Aansluiting (zie de rode cirkel). Daardoor konden treinen van en naar Zutphen daar vrij van elkaar rijden.



1904

Op 1 maart 1904 werd een nieuwe wagenwerkplaats van de HSM geopend (hier met de olijfgleurige ellips aangegeven).

De architect was Margadant, dezelfde als van het stationsgebouw in 1902.

In de werkplaats werd gestart met 172 personeelsleden; een deel van hen was eerst ontslagen in de werkplaats van de HSM in Haarlem, vanwege deelname aan de spoorwegstaking in 1903.

Zij werden daarna weer aangenomen in wat zij noemden het "strafkamp" Amersfoort.

Soms hoor je dat de wagenwerkplaats Haarlem was verplaatst naar Amersfoort, dat is onjuist; de HSM had behoefte aan een tweede werkplaats naast Haarlem. De komst van deze werkplaats met vakarbeiders naar Amersfoort, gaf een impuls aan de lokale economie en betekende ook groei van de bevolking.

Onderdeel	Werknemers in jaar:			
	1904	1909	1925	1950
Werkplaats	180	199	250	630
HIJSM	?	216	-	-
NCS	?	33	-	-
Spoor (overig NS)	-	-	800	>800

HET 'SPOOR' WERD DE GROOTSTE WERKGEVER IN AMERSFOORT

Garnizoen Amersfoort		Beroeps	Dienstplichtig
vòòr 1829	233	x	x
1839	598	x	x
1841-1848	450	x	x
1850-1876	300-380	x	x
1877-1882	ca. 200	x	x
1889	480	x	?
1890	1650	500	1150
1891	1654	x	x
1899	836	x	?
1909	2650	800	1850
1930	3000	<700	± 2300
1947	289	x	?
1971	1245	195	1050

HET GARNIZOEN, DE TWEDE WERKGEVER

Nu volgen meer cijfers over de grootste werkgevers in de stad, het spoor en het garnizoen.

Te beginnen met het spoor:

de cijfers voor het jaar 1909 zijn gesplitst voor de twee maatschappijen NCS en HSM, daarna als totaal bij de vervoerder en de werkplaats. Voor het jaar 1904 heb ik geen cijfers. Na 1950 werkten bij het spoor vele honderden werknemers. Hoeveel op dit moment (2024), weet ik niet.

Dan het garnizoen:

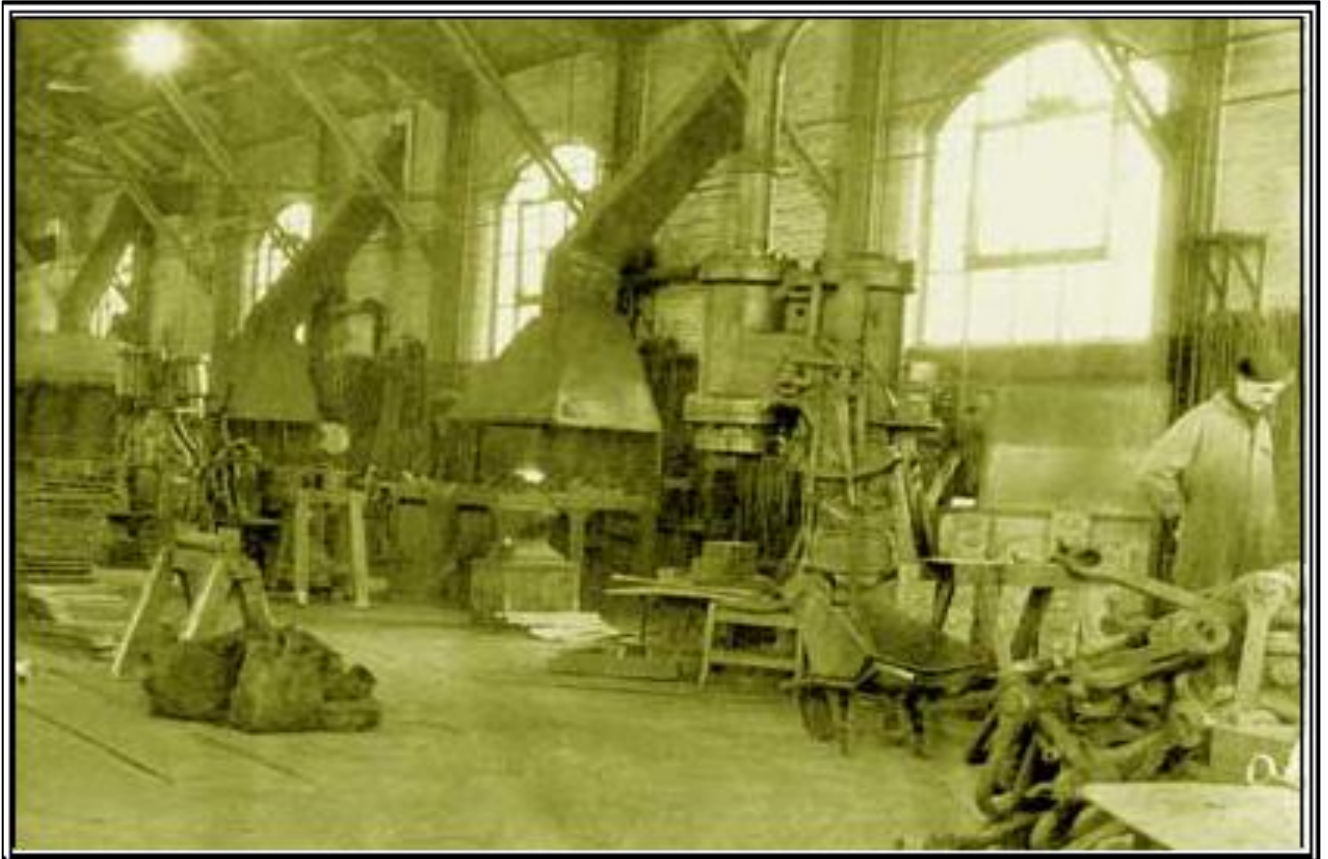
Hier het aantal militairen in de periode 1829 tot 1971.

Het zijn grote aantallen, honderden, m.n. vanaf 1890.

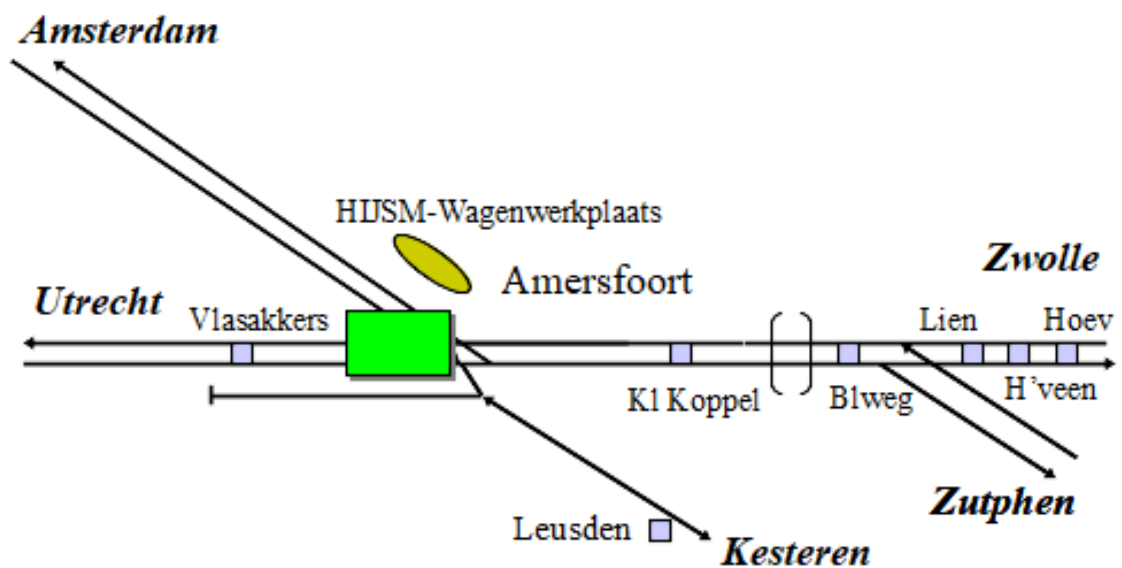
Waar een kruisje staat is de verdeling tussen beroeps en dienstplichtig militair niet bekend.

Dienstplichtige militairen werden niet als Amersfoortse burgers ingeschreven.

De meeste militairen van hogere rangen waren burgers van Amersfoort, een deel van hen woonde op de kazernes (vaak met de rang van adjudant).



Een impressie van de smederij in de wagenwerkplaats.

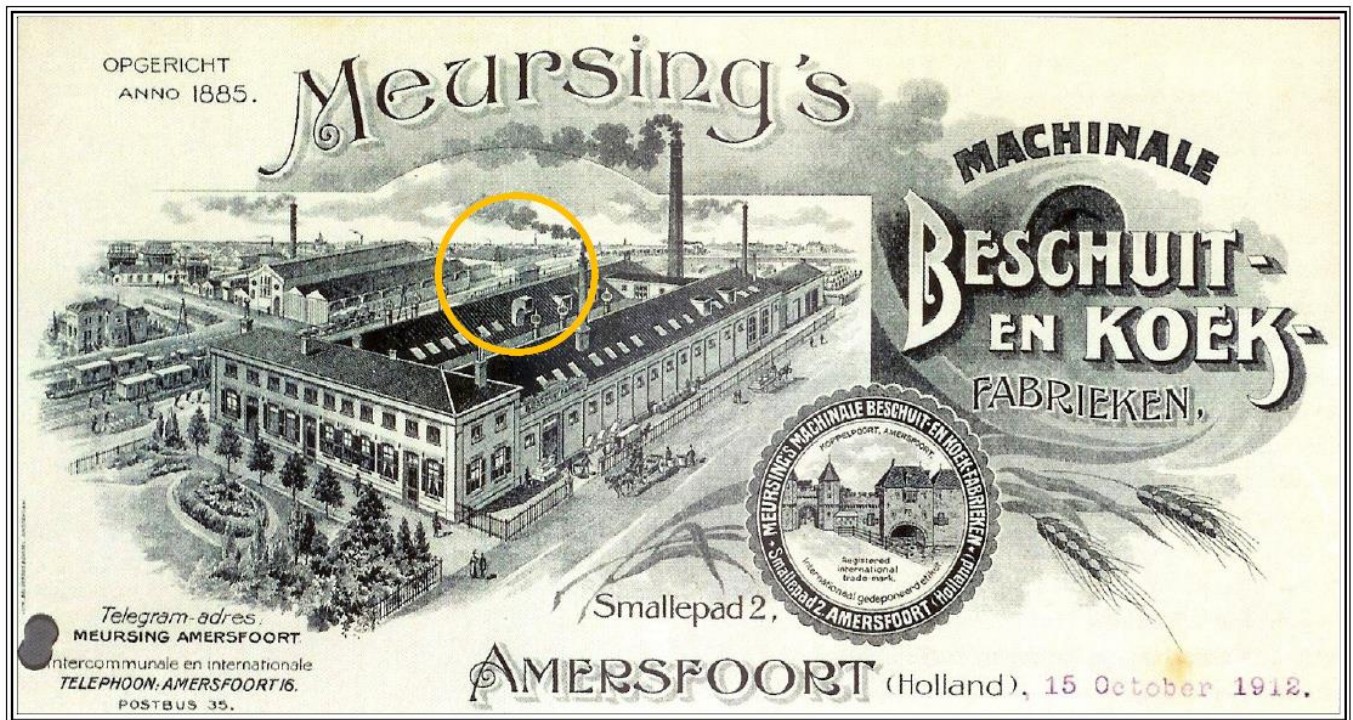


1905

Hier het sporenschema voor het jaar 1905, met het historisch maximale aantal stations en halten in Amersfoort en directe omgeving.

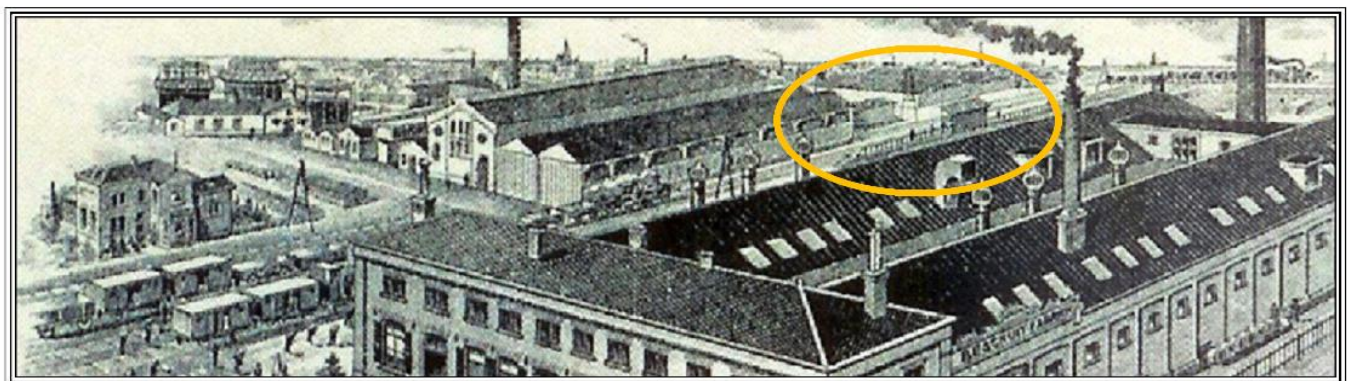
De halten Kleine Koppel en Hoevelaken werden in dat jaar geopend.

De halte Bloemendalseweg werd toen gesloten.



Er is geen foto bekend van de halte Kleine Koppel.

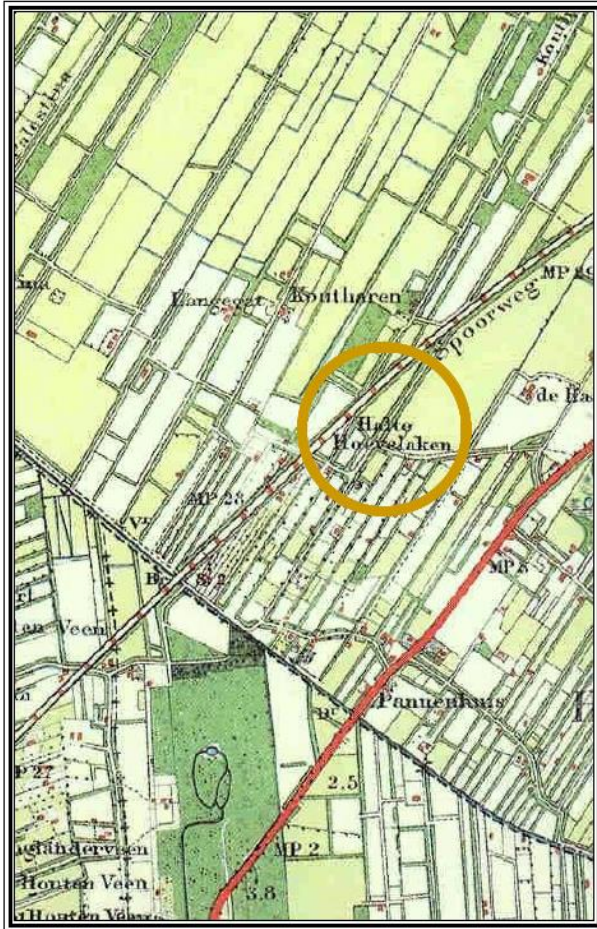
Hier een briefhoofd van de koekfabriek Meursing rond 1900 met daarop de halte ingetekend (binnen de gele cirkel).



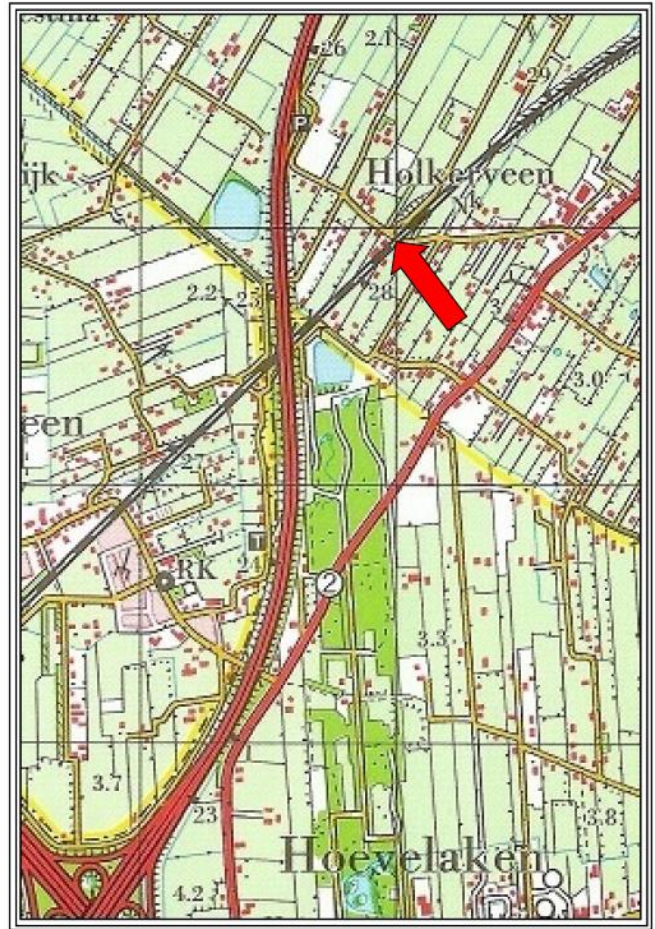
1905-1938

Hier een uitvergroting van een deel van het briefhoofd.

In de gele ellips de abri met hek van de halte Kleine Koppel. De halte is gesloten in 1938.



1905-1938



Kaart heden

Dan de locatie van de halte Hoevelaken op het grondgebied van Nijkerk, in de gele cirkel op het kaartje links. Dit is nu bij Holkerveen. De halte is gesloten in 1938.

De rode weg is de provinciale weg van Amersfoort naar Nijkerk.

Het kaartje rechts geeft de huidige situatie. De A28 loopt ten westen van het landgoed Huis Hoevelaken (groene rechthoek onder), steekt daar de spoorbaan over en vervolgt ten noorden van Holkerveen.

Een affiche met de treinverbinding Amsterdam-Amersfoort-Hengelo-Salzbergen-Berlijn.

HOLLANDSCHE SPOORWEG

**DE SNELSTE
VERBINDINGEN
MET**



BERLIJN

LOOPEN OVER **AMERSFOORT-SALZBERGEN**
DOORGAANDE RIJTUIGEN

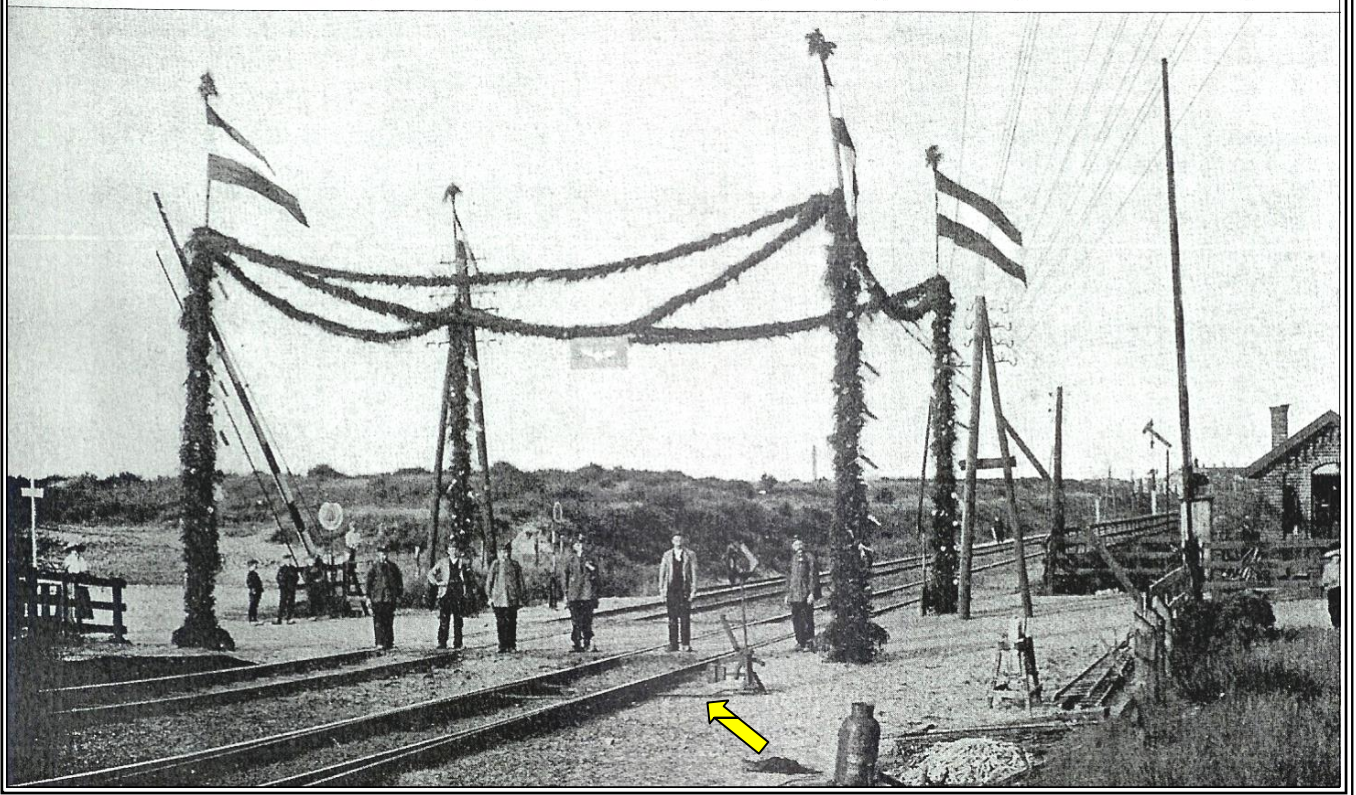
1^E-2^E KLASSE MET SLAAPRIJTUIGEN (SCHEVENINGEN KURHAUS
IN HET BADSEIZOEN) DEN HAAG-BERLIJN OVER AMSTERDAM

1^E-2^E KLASSE MET RESTAURATIE RIJTUIGEN
ROTTERDAM-BERLIJN OVER UTRECHT

ZIE DE DIENSTREGELING

LITH. J. H. DE BUSSY, AMSTERDAM.

Ook de halteplaats Vlasakkers werd bij het NCS-jubileum in 1913 van de nodige versieringen voorzien. (foto coll. G.J. Hoekstra)



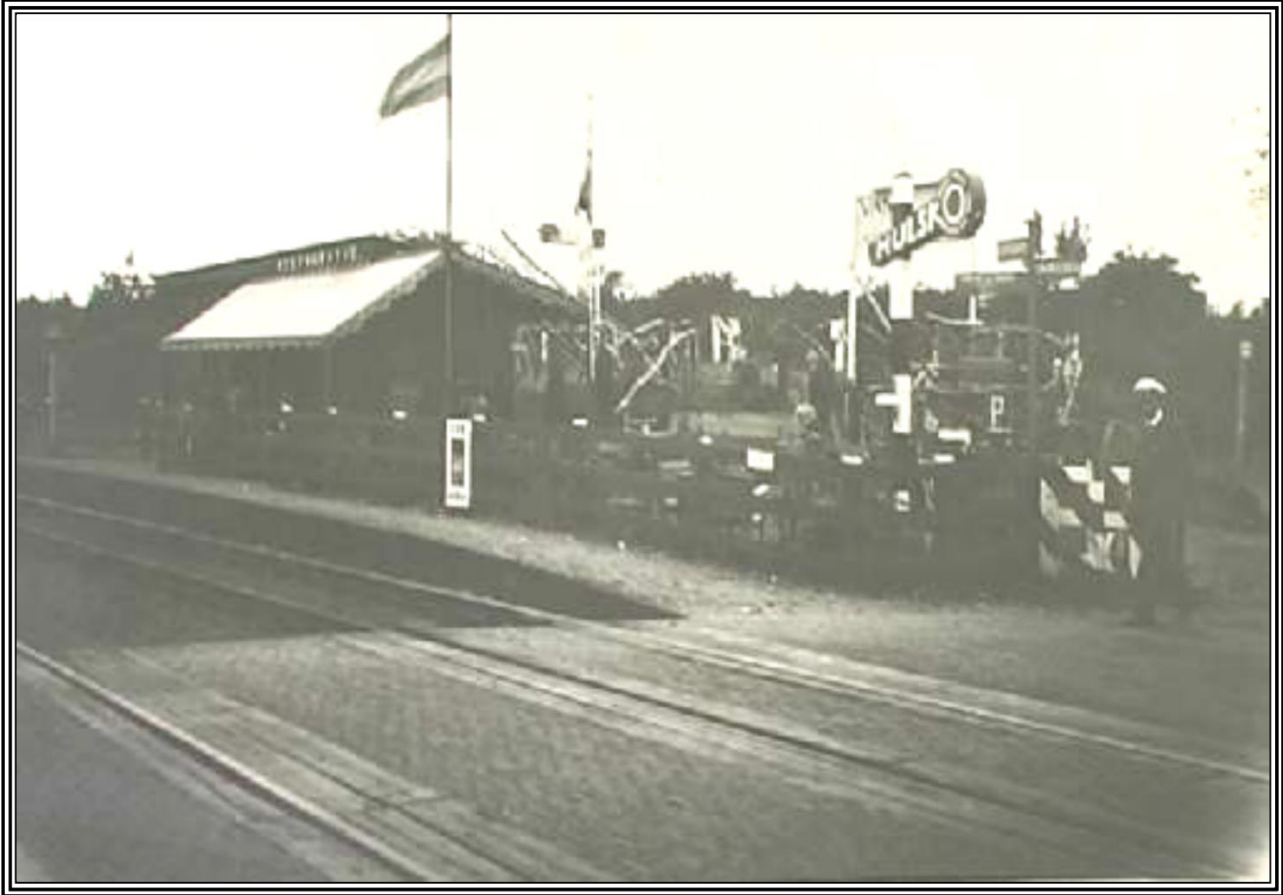
1913

Een foto uit 1913 van de halte Amersfoort Vlasakkers t.g.v. 50 jarig jubileum van de NCS: 1863-1913.

In 1919 is de NCS overgenomen door de SS.

De kijkrichting is naar het station Amersfoort, met op de achtergrond het gebied de Bokkeduinen.

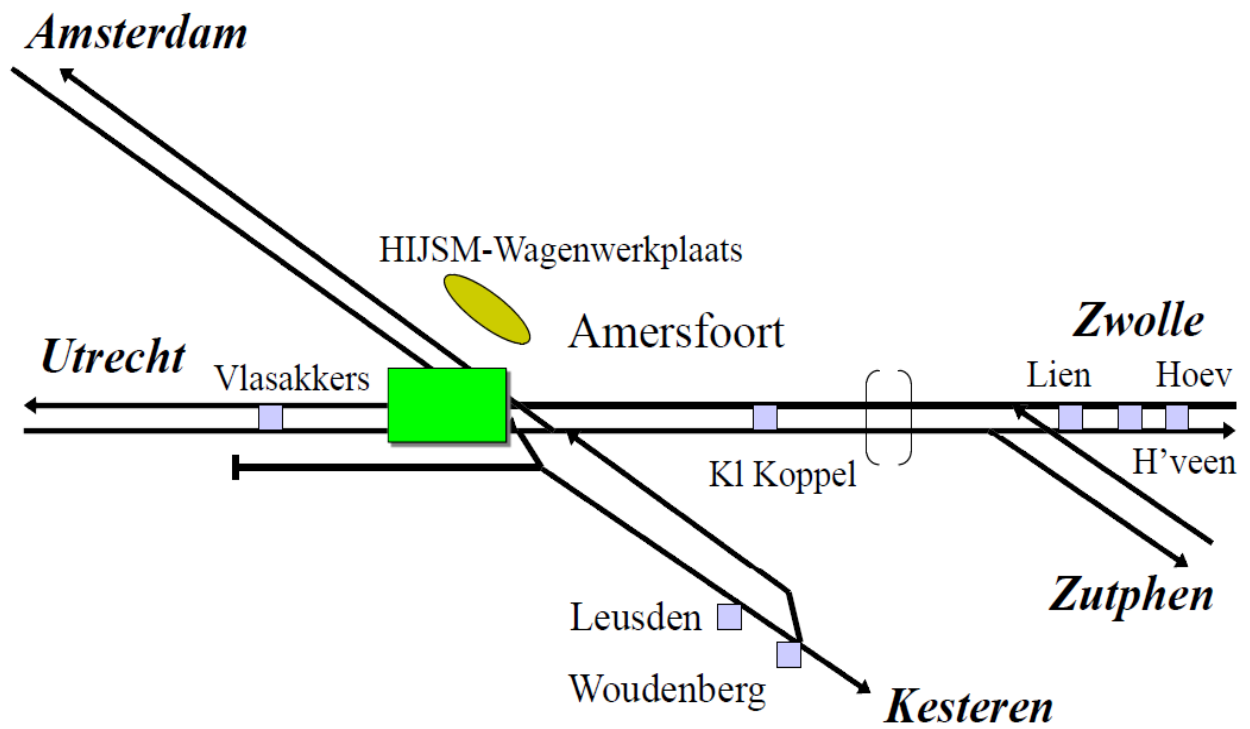
Onder op de foto zie je een aftakkend wissel (bij de gele pijl). Dit is aangelegd t.b.v. de hout opslagplaats op de locatie waar in 1938 de Prins Bernhard kazerne zou komen.



na **1924**

De uitspanning Klein Heidelberg naast het perronnetje van de halte Amersfoort Vlasakkers, aan de noordzijde.

De reclamezuil HULSKO slaat op koffie van de firma Hülsenbeck, opgericht in 1924 (de branderij was gevestigd in de Nieuwstraat; later overgenomen door DORLAS koffie en thee, in de jaren 30 gevestigd in de Nijverheidsstraat).



1922

Dit is de situatie in 1922.

In verband met toenemend vervoer werd het spoor tot Woudenberg toen verdubbeld.



Een mooi affiche van Willy Sluiter als reclame voor de spoorverbinding: Amsterdam-Amersfoort-Kesteren-Nijmegen-Keulen.

KLEEF, NIJMEGEN en ARNHEM—AMSTERDAM en ROTTERDAM via KESTEREN.

55		859 215		217		871		827		877		829		227		897		881		893		291		891		D88		895		
Treinnummer	Klasse	1-3	1-3	1-3	1-3	1-3	1-3	1-3	1-3	1-3	1-3	1-3	1-3	1-3	1-3	1-3	1-3	1-3	1-3	1-3	1-3	1-3	1-3	1-3	1-3	1-3	1-3	1-3		
99 Keulen . . . V					7.05				10.10					2.23					3.17		4.54					*7.21		8.11		
Kleef (Stat.) . . V		6.06			9.23		9.30		1.08					4.41		4.49		6.45		7.08		7.33				9.16		10.32		
Thiergarten . . .																4.53		6.50				7.38						10.36		
Donsbruggen . . .		6.19					9.40		1.16							4.57		6.54				7.43						10.40		
Nütterden		6.18					9.46		1.22							5.03		6.59				7.49						10.46		
Cranenburg		6.26					9.54		1.30							4.55		5.11		7.23		7.57						10.53		
Groesbeek (dou. { A		6.55					9.23		12.59							4.40		6.52				7.26						10.32		
Nijmegen (d.) A		8.15		7.45			9.35		11.19							4.52		5.04		7.05		7.38						10.32		
Nijmegen (d.) A		6.30		8.00			9.50		11.24		1.27					3.24		4.34		5.07		5.19		7.20		6.53		7.53	9.01	10.47
Treinnummer	Klasse	806	859	215	810	170	217	871	814	265	877	188	176	227	820	162	291	824	61											
(Nijmegen) V		6.09	6.38	8.06	8.36	9.28	9.40	10.30	11.34	1.35	1.48	2.24	4.47	4.54	5.15	6.01	7.10	7.18	8.26	9.16	9.26									
Lent		6.13														6.01														
Ressen-Benmel .		6.20			8.44				11.43		1.56					6.08						8.34								
Vork		6.24	5.15	8.48	9.37	9.49		10.30	11.47	1.45	2.00	2.34	4.57	5.03	6.12							8.38		9.25	9.35					
(Arnhem) V		6.05	7.46	8.32	9.18			9.59	11.32	1.24		2.10	4.35		6.14							8.11		8.58						
Oosterb. Laag .		6.11	7.52					10.05		1.30			4.41		6.50							8.17		9.04						
(Elst)		6.22	8.01	9.45	9.33			0.16	11.47	1.40		2.24	4.51		6.01							8.28		9.14						
Vork		6.26	8.05	8.39	9.37			0.20	11.51	1.44		2.28	4.55		6.05							8.32		9.18						
Vork		6.29	8.17	8.51	9.38	9.51		10.31	11.53	1.49		2.05	2.36	4.59	5.05							8.14		9.27	9.36					
Valburg		6.35		8.57					11.59		2.10				6.20							8.46								
Zotten-Andelst .		6.42		9.04				10.42	12.06		2.16	2.46			6.27							8.54								
Hemmen-Doilew .		6.48		9.10					12.12		2.21				6.33							8.59								
Opheusden		S		S							S				S							S								
Kesteren		6.58	7.06	8.33	9.19	9.55	10.07	10.53	12.19	2.06	2.33	2.56	5.15	5.23	6.12							9.10		9.42						
Treinnummer	Klasse	859													820/245						231							925		
Kesteren		7.11	8.35			10.08	10.57		2.09	2.36			5.24		6.14							9.20		9.44						
Rhenen		7.18	8.42				11.04		2.09	2.43			5.31		6.55							9.28								
Voenendaal		7.29	8.51				1.14		2.09	2.53			5.40		7.05							9.38								
de Haar		S							2.09	3.07			5.40		7.17															
Woudenb.-Scherp .		7.44					1.26		2.09	3.07			5.57		7.17							9.50								
Leusden		S							2.38	3.20			5.57		7.17															
Amersfoort		7.57	9.08			10.35	1.37		2.38	3.20			5.57		7.17							10.00		10.10						
Kolomcijfer.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	

1913

In deze dienstregeling van 1913 kun je de reisduur van Keulen naar Amersfoort vinden. Deze was 3 uur 30 minuten met sneltrein nr. 217 (hier met rood omrand).

[Opm: de tijden Kleef vertrek 9.23 en Nijmegen aan 9.10 zijn n.m.m. verwisseld]



Baanwachtershuisje nabij Lockhorsterweg. Bron: Historische Kring Leusden.

1933



Op de foto links, een trein op het dubbelsporige baanvak naar Woudenberg. Deze is gemaakt bij het baanwachtershuisje en de brug over de Lunterschebeek bij het landgoed Lockhorst. De locatie wordt op de volgende dia getoond. De trein komt uit Amersfoort (*bron jaartal: eerder genoemde boekje van Russer*).

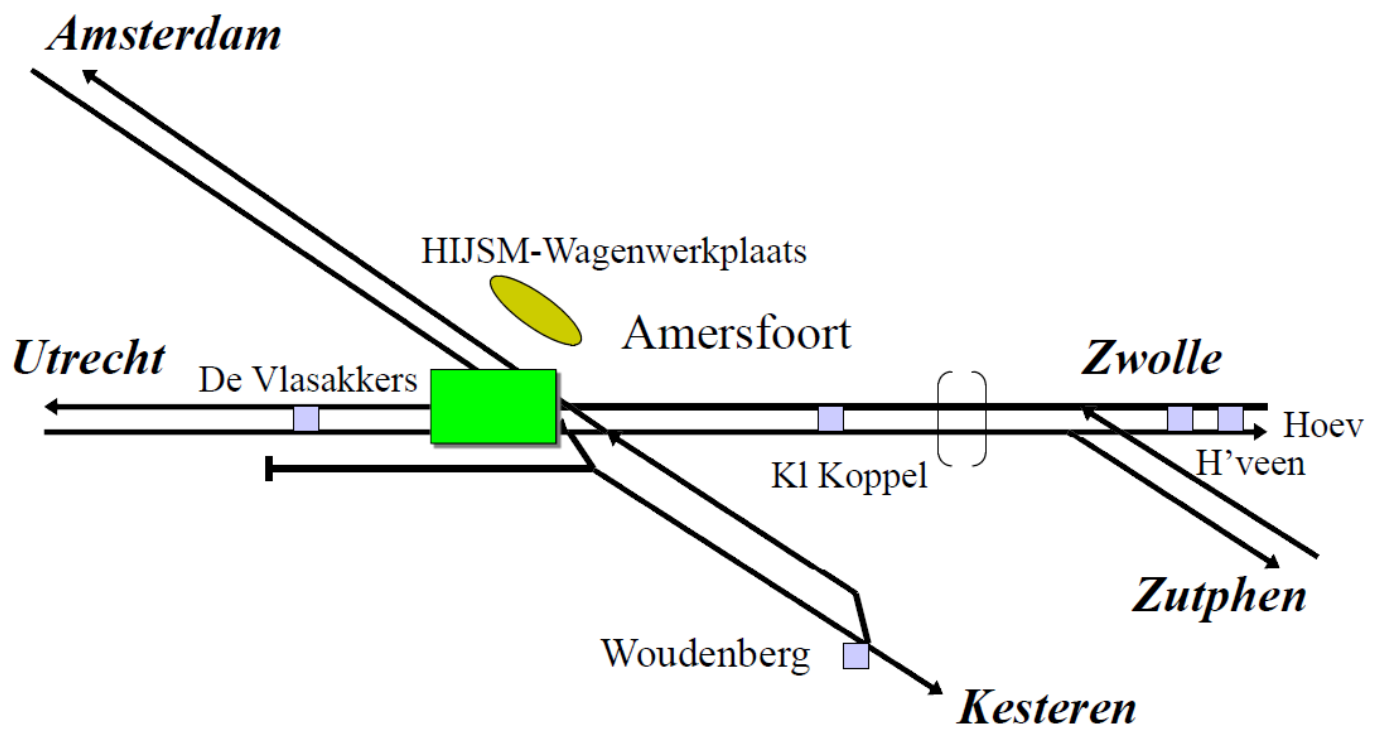
De inzetfoto rechtsonder toont de laatste wagen van een goederentrein die rijdt naar Leusden, langs het Lockhorsterbos links.

Duidelijk is te zien dat het baanlichaam geschikt is geweest voor dubbelspoor.



1897

Hier binnen de rode cirkel de locatie van het baanwachershuisje en het viaduct over de Luntersche Beek. Rechts het landgoed Lockhorst (vroeger een ridderhofstad genoemd), rechtsboven de Heiligenberg en links het landgoed Nimmerdor.



1926

In 1926 werden de halten Liendert (wachtpost 25) en Leusden gesloten en werd dit de situatie.



ca. 1926

Op deze KLM-luchtfoto zie je weer het grote ruimtebeslag.

Linksboven de spoorlijn naar Utrecht en de trambaan naar Zeist.

Van 1914-1949 reed een tram van het tramstation aan de BW-laan via de Daam Fockemalaan naar Zeist. Gestart werd als benzine-elektrische tram (de wagens werden BENZO's genoemd) en in 1924 werd deze tram elektrisch.

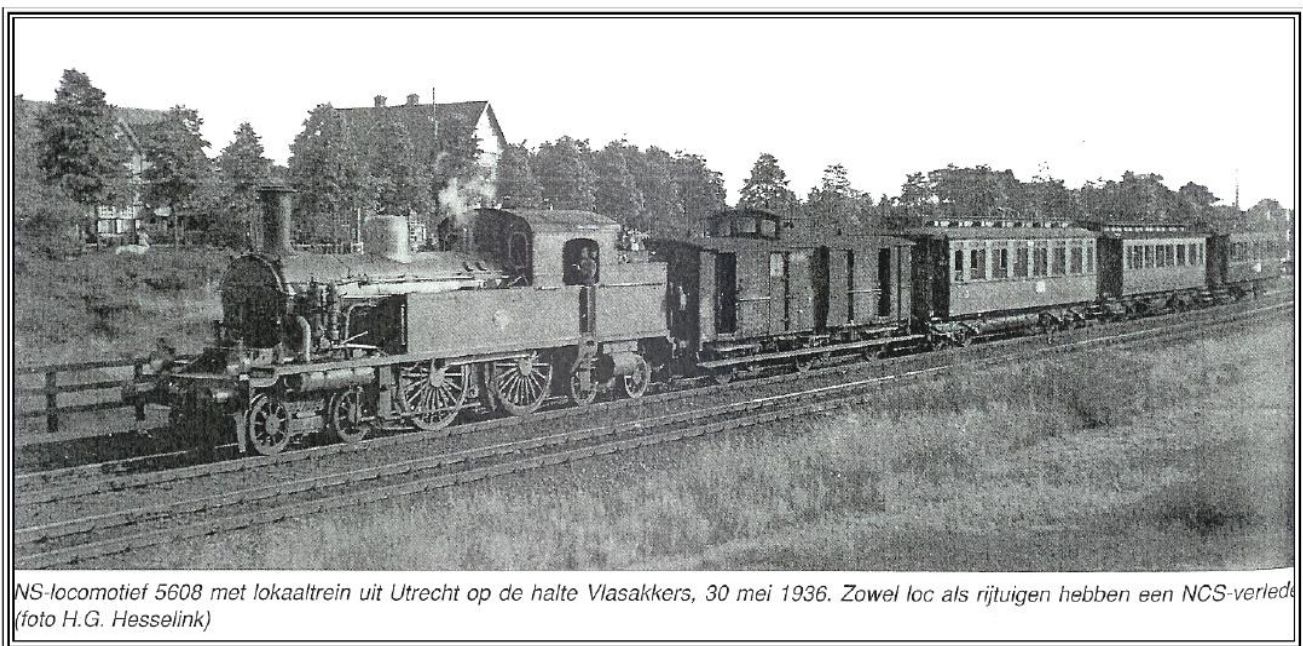
Rechtsonder zijn de loopbrug en de rozentuin weer zichtbaar. Rechtsboven de werkplaats, de rangeersporen en de lijn naar Amsterdam, linksonder de lijn naar Kesteren.

Na de vestiging van bedrijven aan de kop van het Soesterkwartier vanaf 1914, werd in 1923 gestart met de aanleg van een industriespoor van het hoofdstation via de Nijverheidsweg daar naartoe.

Uiteindelijk liep dit spoor door naar de Eemhaven in De Isselt.

De bedrijven die werden bediend waren o.a. POLAK Frutal Works (100 wagens per jaar; geen groot aantal), het gemeentelijk abattoir, de importeur van wasmachines VAN DER MEIDEN en autodealer PON.

Eind jaren 1990 is deze stamlijn of ook raccordement genoemd, opgeheven.



1936

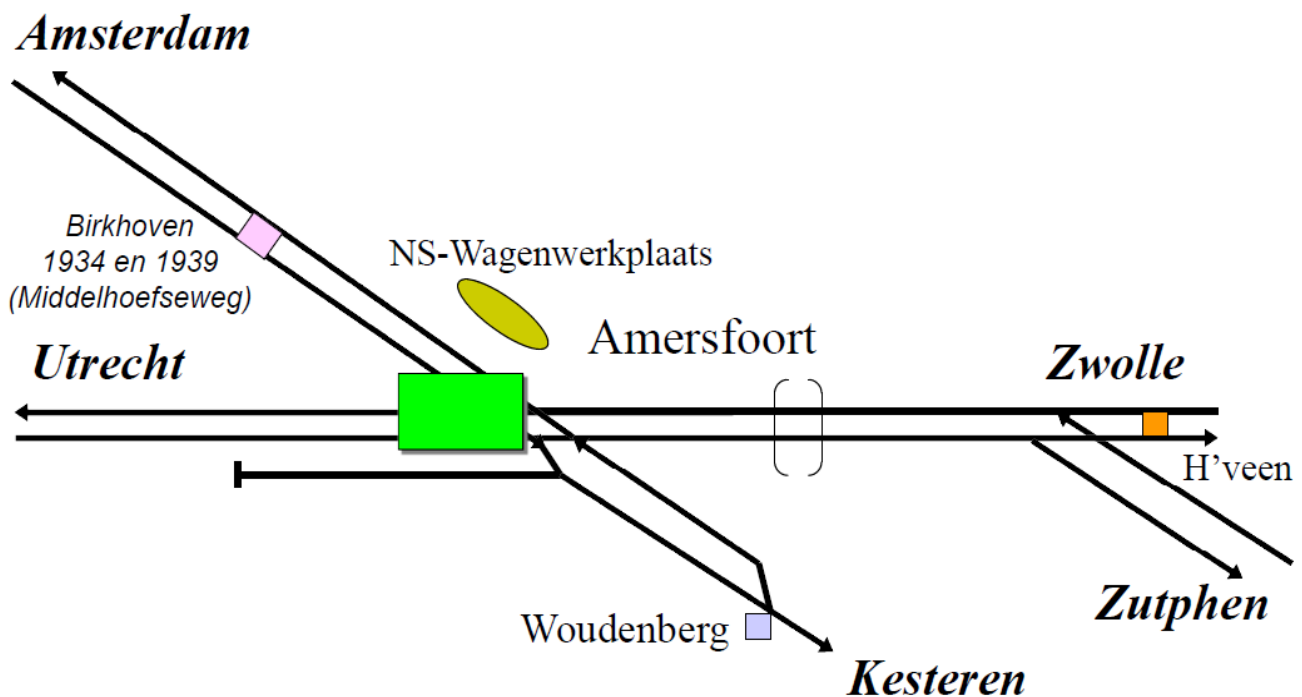
Deze trein is in 1936 gefotografeerd op de halte De Vlasakkers.

Let op de combinatie goederenwagen en drie rijtuigen.

Hij staat in de richting van station Amersfoort.

Het huis met de witte punt is de voormalige Ford-garage aan de BW-laan, bij de overweg.

Dit pand is een aantal jaren geleden (voor 2014) afgebroken en er zijn op die plaats een aantal nieuwe woningen gerealiseerd.



1938

In de periode 1860-1890 werden de kleinere spoorwegmaatschappijen geleidelijk aan overgenomen door de grote twee, de HSM en de SS. Deze tijd werd ook wel de periode 'van concurrentie naar concentratie' genoemd. Uiteindelijk leidde dat tot één organisatie. Sinds 1917 was er al een samenwerking tussen deze twee maatschappijen, ook wel de FUSIE genoemd.

In 1937 werd de N.V. Nederlandsche Spoorwegen bij wet opgericht, onder liquidatie van de HSM en de SS. Een sanering van kleine halten volgde.

In 1938 werden de halten De Vlasakkers, Kleine Koppel en Hoewelaken gesloten.

Hooglanderveen ging voor reizigers dicht, maar bleef voor goederenvervoer open.

De lage perrons bij De Vlasakkers werden tot in de jaren 1960 af en toe nog gebruikt als tijdelijke halte "Dierenpark".

In de jaren 1930 werd de renbaan Birkhoven gebruikt voor zomerfeesten van de VARA en landdagen van vakbonden. Vele honderden deelnemers kwamen per trein aan op de halte De Vlasakkers.

In 1934 en 1939 was er ook een tijdelijke halte Birkhoven, aan de Middelhoefseweg, ingericht voor deze feestgangers (linksboven). De treinen reden na aankomst dan leeg door naar Hilversum en kwamen later op de dag terug voor de instappers.

Tot nu toe was spoorvervoer het rijden met stoomlocomotieven, maar de tijden veranderden.

Hier worden per baanvak de jaren aangegeven met de overgang van stoomtractie op elektrische tractie.

Elektrificatie van de baanvakken:

1942 Amersfoort-Utrecht

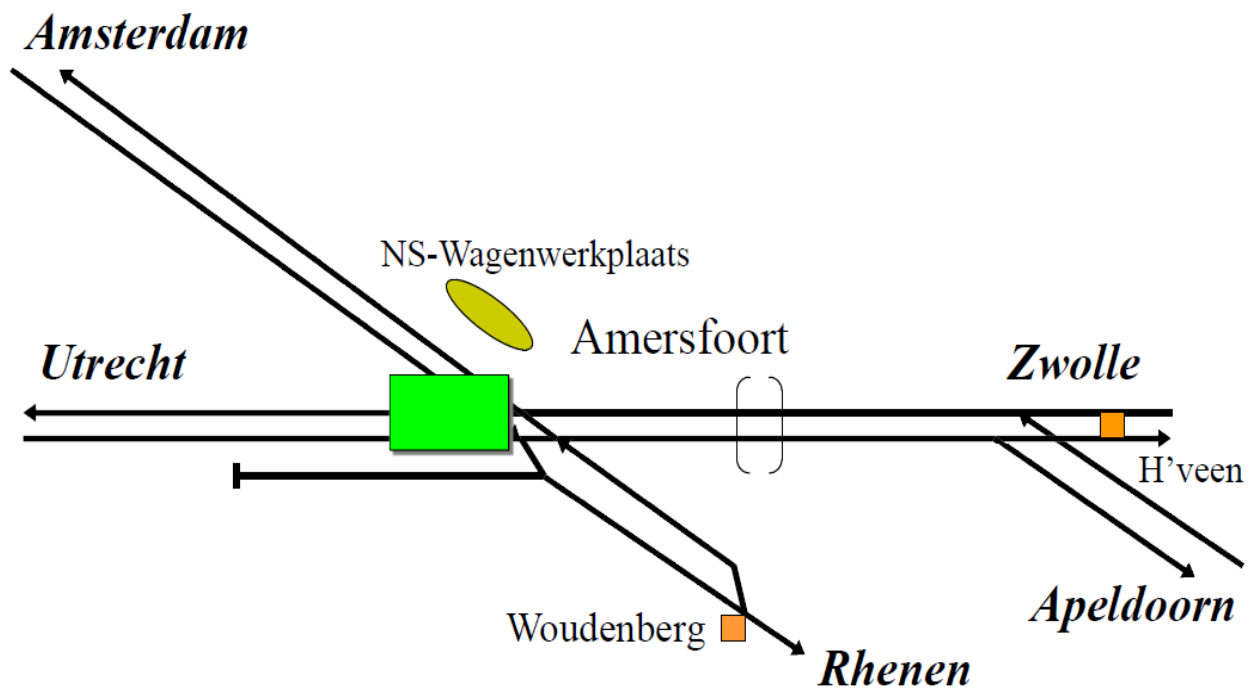
1946 Amersfoort-Amsterdam

1951 Amersfoort-Apeldoorn en Amersfoort-Ede Wageningen

1952 Amersfoort-Zwolle

1956 Stoomtractiedepot aan de westzijde, zeg maar de garage voor stoomlocomotieven, werd opgeheven (was in dienst sinds 1900).

Amersfoort-Rhenen werd niet geëlektrificeerd



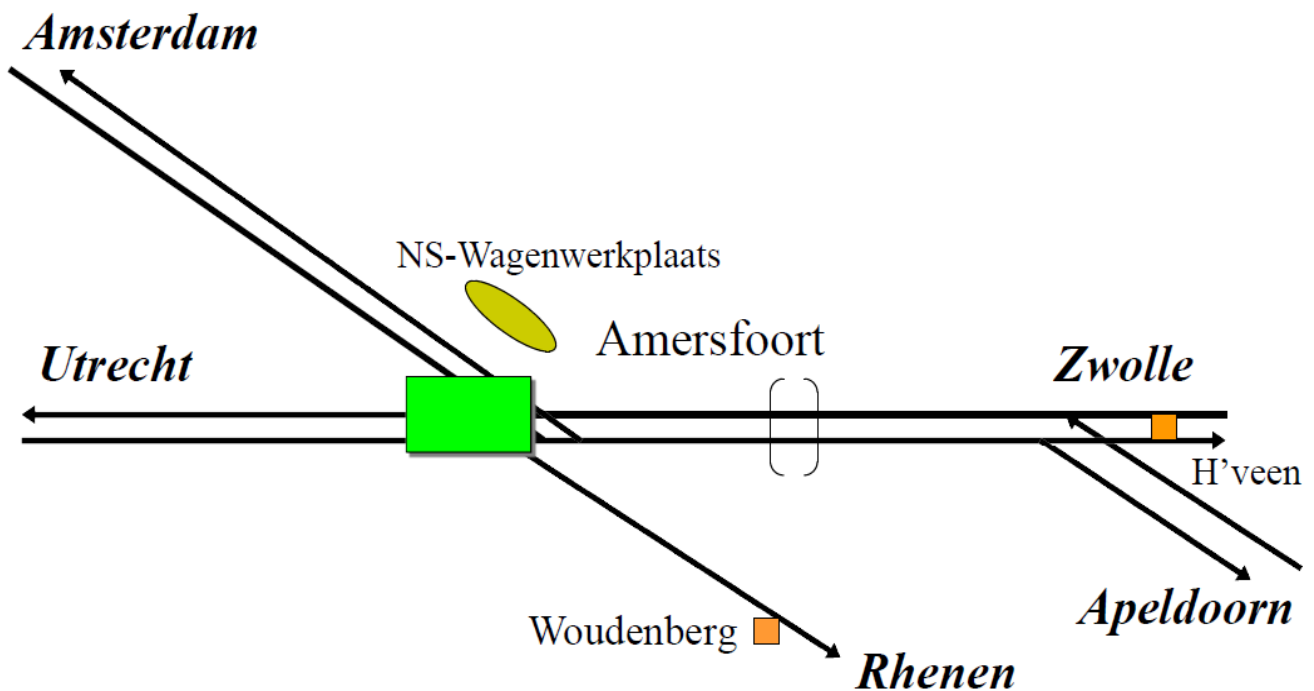
1944

Na de spoorwegstaking in september 1944 kwam een einde aan het reizigersvervoer naar Rhenen.

De brug over de Rijn was in 1940, bij het begin van de oorlog, vernield door de Genie en daarna hersteld, maar werd in september 1944 definitief onklaar gemaakt door de Royal Air Force.

De spoorwegstaking werd afgeroepen om het Duitse troepentransport te verhinderen. Zij viel samen met het begin van operatie Market Garden, het geallieerde offensief in die maand. De Nederlandse regering in Londen riep deze staking af door een oproep van Radio Oranje op 17 september 1944. 30.000 spoor mensen legden het werk neer.

Een klein, maar voor naamgenoten (in 2014 bij Gilde Amersfoort) wel aardig detail in dit verband is, dat het codebericht vanuit Londen luidde: *"De kinderen van Versteeg moeten onder de wol"*.



na **1944**

De goederenlijn tussen Leusden en Rhenen werd geleidelijk buiten exploitatie gesteld en de lijn tot Woudenberg werd weer enkel spoor gemaakt.

Vanaf **1944** was er alleen goederenvervoer, maar in **1972** kwam een einde aan de bediening van de stations Veenendaal en Rhenen.

In **1988** werd het goederenvervoer van en naar station Woudenberg beëindigd.

Sinds **1966** is er vervoer naar Leusden t.b.v. autodealer PON, wagons met nieuwe auto's en auto-onderdelen worden daar naartoe gebracht.

Dit brengt ons bij het vijfde structuurbepalend element in de stadsontwikkeling.

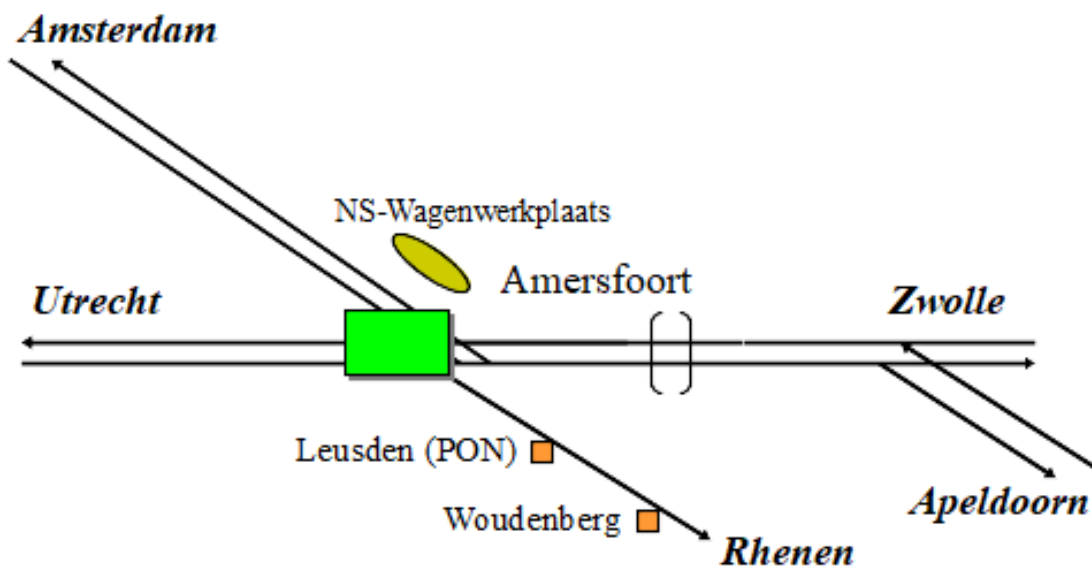
Dat is de uitkomst van de besluitvorming over een nieuwe locatie voor PON in de jaren 60.

PON vertrok van de Nijverheidsweg en andere Amersfoortse locaties naar een stuk aangekochte grond in Leusden. Daardoor kon de spoorlijn naar Leusden niet buiten gebruik worden gesteld.

Een terrein voor PON in Amersfoort, op De Isselt bijvoorbeeld, was misschien ruimtelijk onmogelijk of te duur voor PON. Mogelijk speelde het gering aantal arbeidsplaatsen per m² bedrijfsterrain een rol. Maar als PON in Amersfoort was gebleven, dan had een discussie

over wat doen we met het baanlichaam naar Woudenberg, b.v. aanleg van een `Kersenbaan`, al na sluiting van het station Woudenberg in 1988 kunnen worden gevoerd. Maar dat is ook *iffy-history*.

Maar Amersfoort zal evenwel tot in lengte van jaren goederentreinen door de stad moeten accepteren, rijdend over of stilstaand op gelijkvloerse kruisingen.

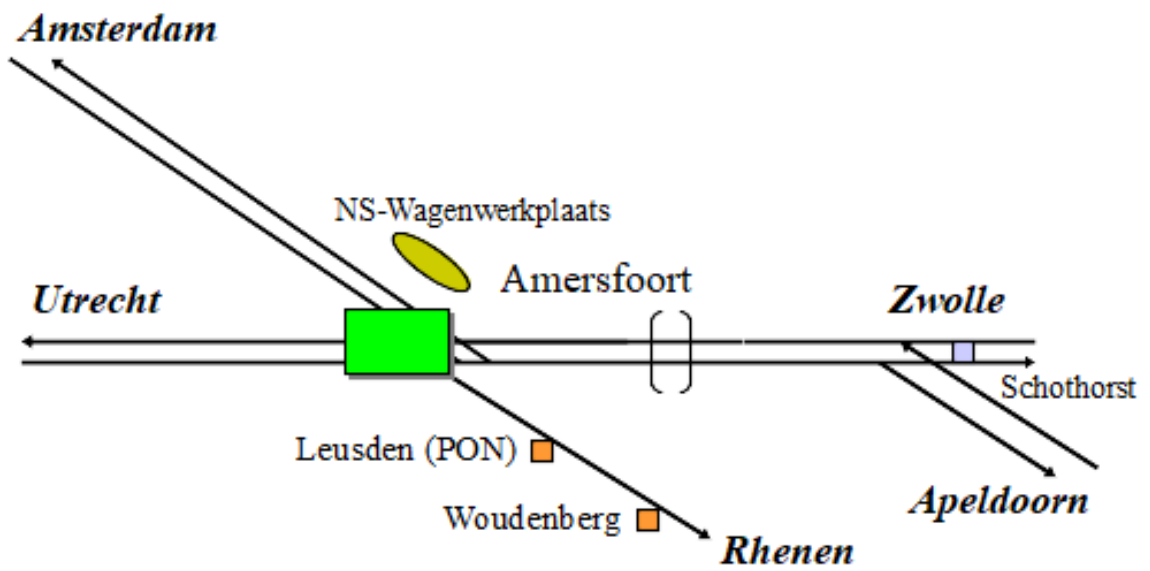


1970

De laad- en losplaats voor goederen in Hooglanderveen werd in 1970 gesloten, en dan is er nog maar één losplaats naast het station Amersfoort in de directe omgeving, dat is PON in Leusden.

(zoals eerder gezegd werden Veenendaal en Rhenen in 1972 en Woudenberg in 1988 voor het goederenvervoer gesloten).

Het goederenvervoer over de weg had het spoorvervoer verdrongen.



31-5-1970

Op 31 mei 1987 werd het voorstadstation Amersfoort Schothorst geopend.



1992

Hier een foto van station Schothorst in 1992.

De stad en het aantal spoorreizigers groeide.

De afstand tot het hoofdstation nam toe, daarom werden voorstadstations aangelegd.

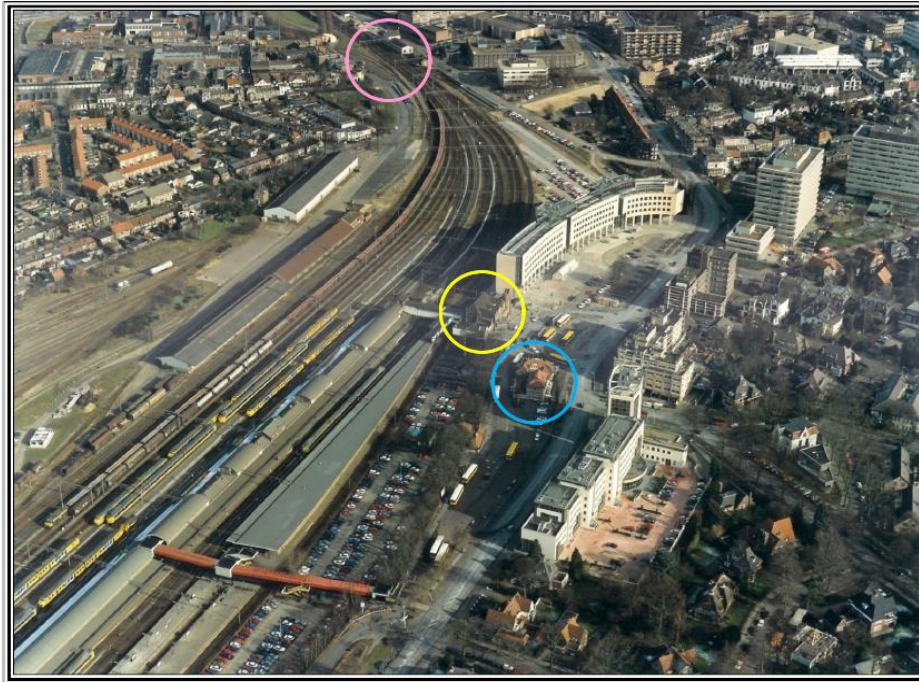
PROJECT RAIL 21

de belangrijkste aanpassingen:

- aanleg derde eilandperron op station Amersfoort
- aanleg nieuw opstel terrein voor materieel in de Bokkeduinen
- vier sporen Amersfoort - Amersfoort Aansluiting (waren twee)
- een vrije kruising (`fly-over`) bij Amersfoort Aansluiting
- overwegen vervangen door tunnels; er resteren (anno 2023) twee overwegen, de Soesterweg en de BW-laan
- station Amersfoort Schothorst uitgebreid naar drie sporen.

In 2009/2013 is gewerkt aan een `dive-under` (onderdoorgang) van de lijn uit Amsterdam, onder de lijn van/naar Utrecht.

Tussen 1992 en 1997 vond in het land een grootschalige aanpassing van de railinfrastructuur plaats, ook in Amersfoort. Hier de belangrijkste aanpassingen. De genoemde `dive-under` was ooit onderdeel van Rail 21, maar er was daarvoor destijds geen geld meer. Een foto van de `dive-under` en een uitleg komen zo dadelijk. Eind jaren 1990 is nog een opstel terrein voor defensiematerieel aangelegd bij de Bernhardkazerne.



1992

(foto Aeroview / Dick Sellenraad)

Hier een luchtopname uit 1992 van de stationsomgeving, nog voor de sloop van het Margadant-station (in de gele cirkel) en het restaurant De Oude Tram (in de blauwe cirkel). De bouw van de kantorenrij rechts van Margadant is al gereed.

Maar de Stationsstraat heeft nog de oude bebouwing.

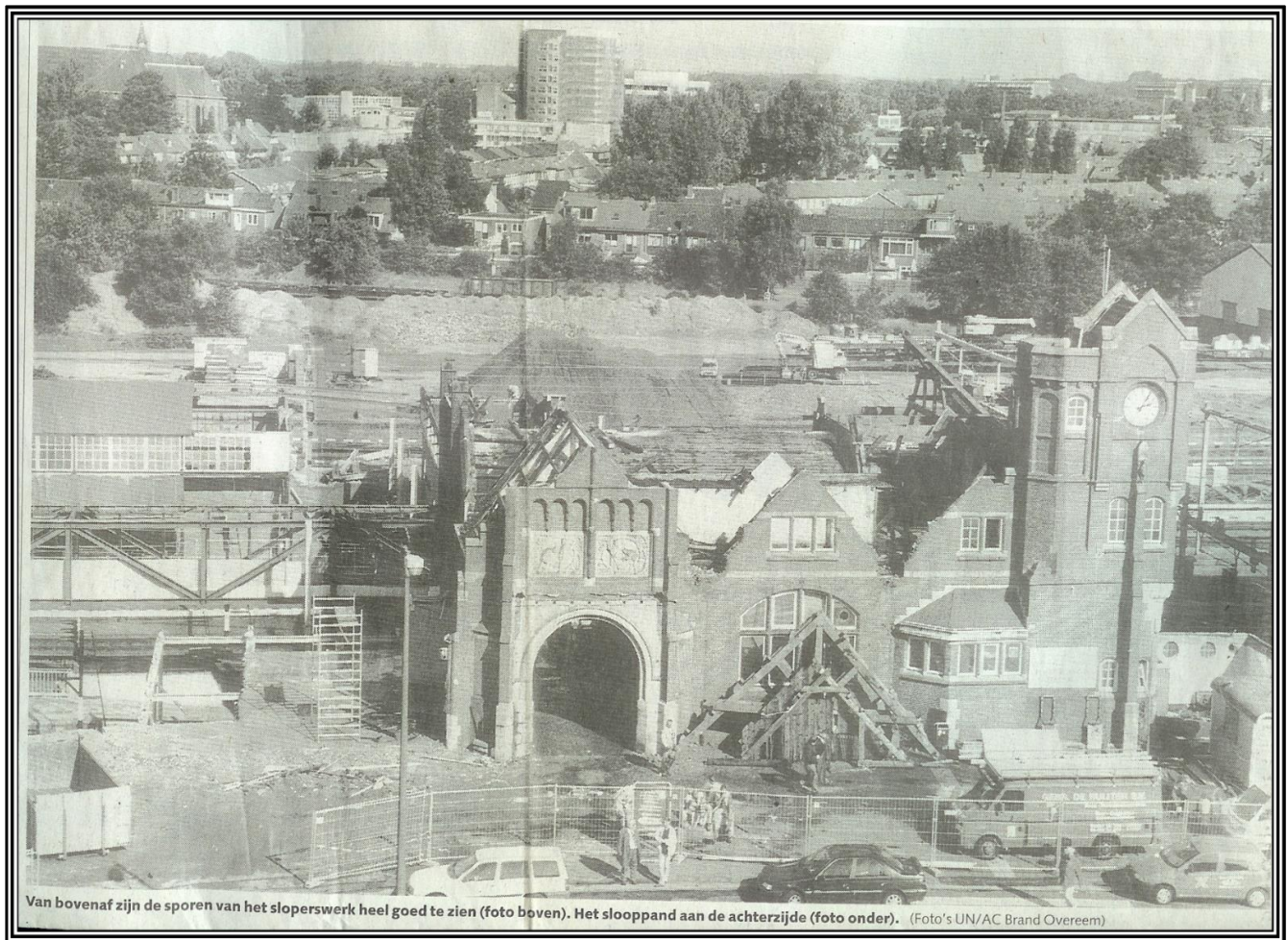
Bovenaan (in de roze cirkel), het stationsgebouw aan het Smallepad. Onder de rode loopbrug uit 1974; aangelegd om de (bij 1902 genoemde) loopafstanden naar de perrons te verkorten.

Er is veel gezegd en geschreven over de ruimtelijke samenhang van de bebouwing rond het stationsgebied, over het Stationsplein, de verkeerslay-out aldaar en over de geringe gerichtheid op en toegang tot het oude stadscentrum.

Uit de lucht kun je de *toegeknepen* situatie van het stationsplein zien.

Sinds 6 juli 2013 wijzen metalen driehoekjes in de straat met Sofietje erop, de weg van het station naar het centrum. Zowel vanuit de uitgang zuid- als noordzijde. Blijkbaar is het centrum moeilijk te vinden. Opmerkelijk is wel dat de Sofietjes aan de zuidzijde leiden naar het oude stadscentrum en aan de noordzijde uitkomen bij het Eemplein.

Maar deze presentatie geeft inzicht in de spoorhistorische achtergrond, waarom het station ligt waar het ligt.



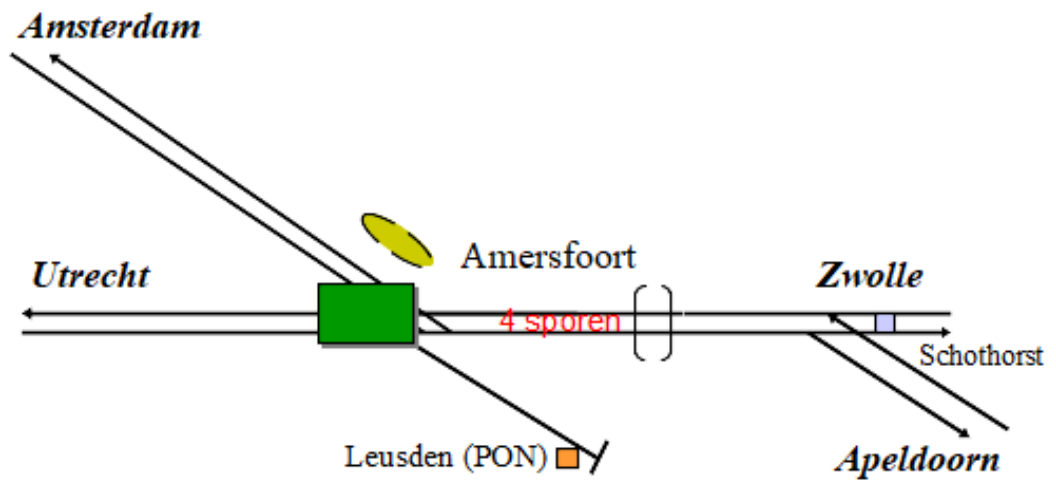
1995

Een foto uit de Amersfoortse Courant met daarop de sloop van het Margadant stationsgebouw in 1995.

Daarna begon de bouw van een nieuw station van architect Van Belkum.

Het kwam gereed in 1997.

De perrons zijn iets verlengd naar het oosten om de loopafstanden te bekorten.



2000

De NS-wagenwerkplaats werd in 2000 gesloten.

Hier verder niet getekend, maar ten oosten van het station liggen vier sporen sinds Rail 21.



ca. 2000

De wagenwerkplaats is in 2007 door de minister van OCW op de rijksmonumentenlijst geplaatst.

Vooraf onder invloed van de daadkracht van SIESTA (i.h.b. van Joke Sickmann) is het gebouw behouden gebleven en heeft meerdere functies gekregen.



2004

Dit is de hoofdingang of ingang zuidzijde.

In 2004 werd een ingang aan de noordzijde gerealiseerd. Daarmee kwam het Soesterkwartier uit zijn eerdergenoemde spoorisolement.

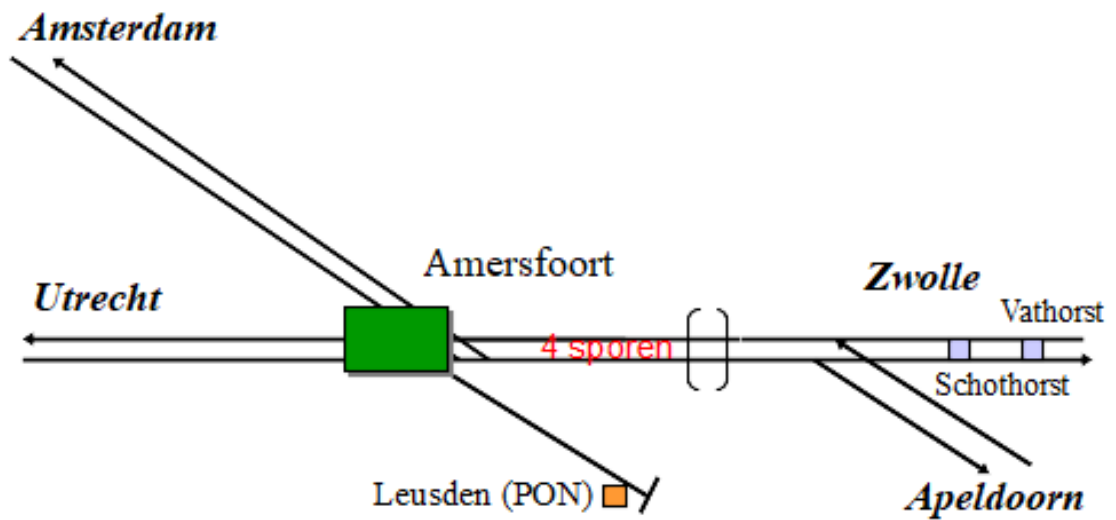
Sinds die tijd wordt gesproken van zuid- of hoofdingang en noordingang.

En beter is niet van voor- en achteringang te spreken.



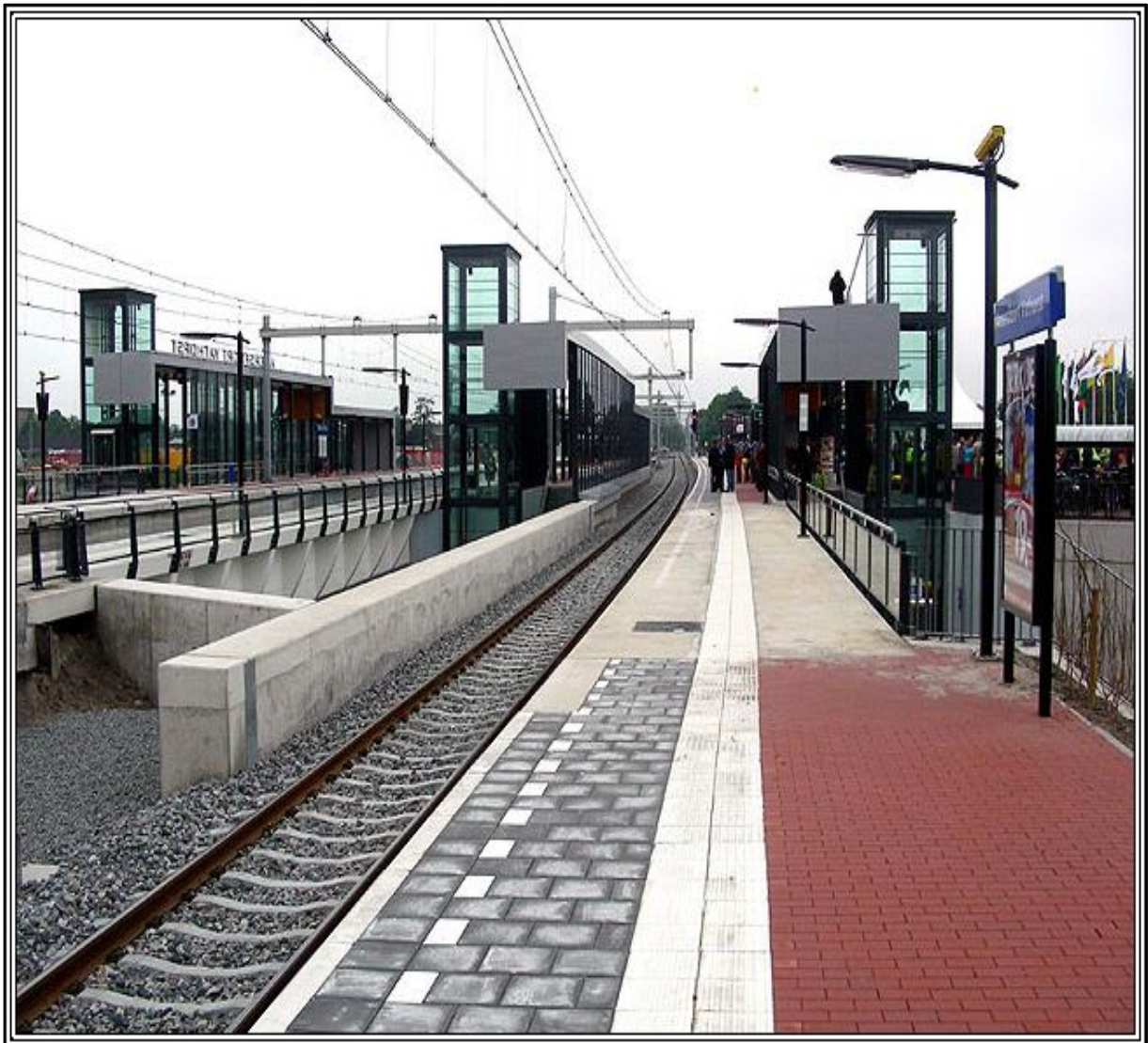
2004

De ingang noordzijde gefotografeerd in 2004.



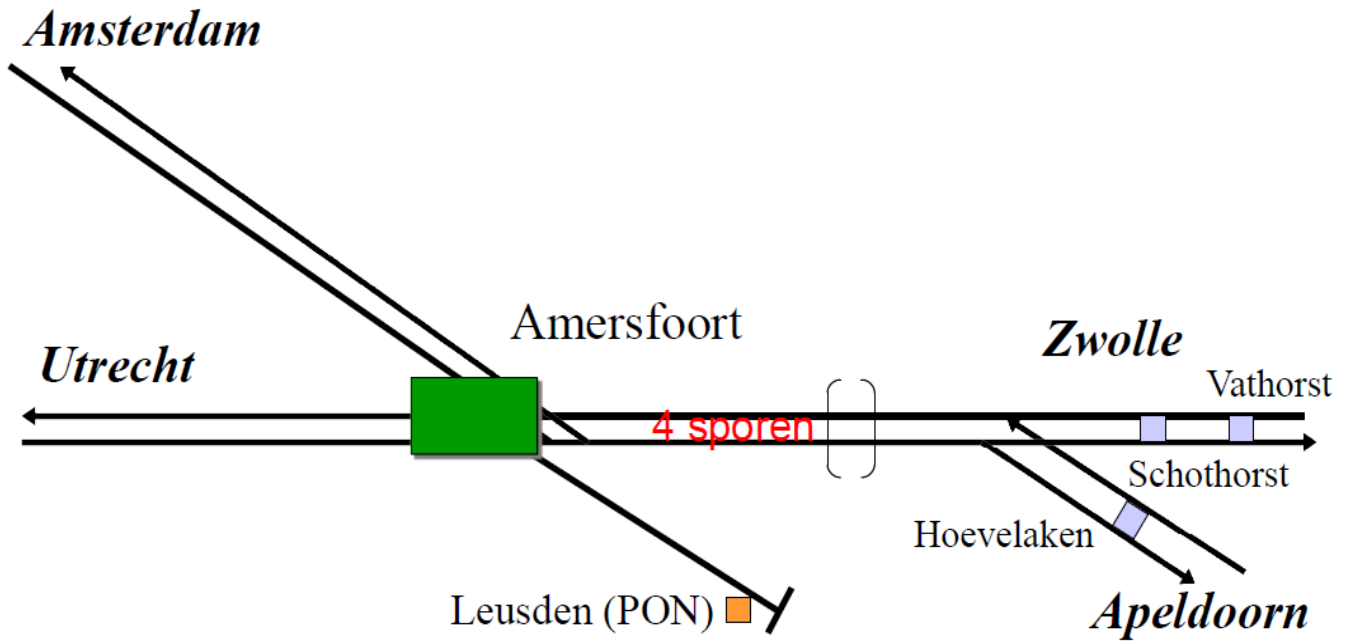
27-5-2006

Op 27 mei 2006 is het voorstadstation Amersfoort Vathorst geopend met bediening aan de lijn naar Zwolle (ook zijn er kerende treinen van Amsterdam naar Vathorst v.v.). Het station ligt ongeveer op de plaats van het vroegere station Hooglanderveen.



2006

Een foto van station Vathorst in 2006.



9-12-2012

Op 9 december 2012 werd het station Hoevelaken aan de lijn naar Apeldoorn geopend. De treinen stoppen in de dienstregeling Amersfoort-Barneveld-Ede v.v. van de Valleilijn van de vervoerder Connexxion. De halte Hoevelaken van 1905-1938, lag aan de lijn naar Zwolle (bij Holkerveen).



2012

Een foto van station Hoevelaken.

Het station ligt overigens deels op het grondgebied van Amersfoort.



2009-2013

Deze foto is genomen tijdens de bouw van de genoemde dive-under (D).

Je kijkt van de Bokkeduinen naar het station.

Linksonder de lijn van/naar Amsterdam (zie rode A)

In het midden: de sporen van en naar het opstelterrein Bokkeduinen (zie B)

Rechtsonder de lijn van en naar Utrecht (zie U)

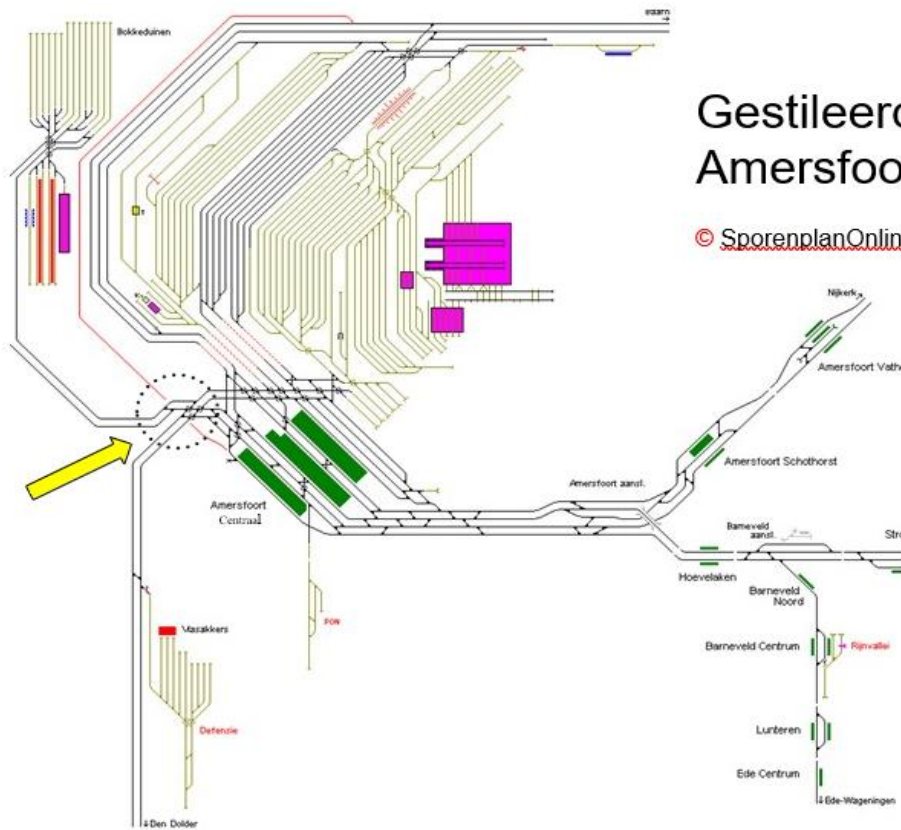
De witte bak (D) in het midden is de dive-under, of onderdoorgang. Treinen uit Amsterdam komen via de dive-under aan op het 1e perron, kruisingvrij van treinen van/naar Utrecht (en ook van het rangeren naar en van de Bokkeduinen).

De lengte van de dive-under is 650 meter, 210 meter is overdekt. Hij is gereed gekomen in oktober 2013 en officieel in dienst sinds 15 december 2013.



16-12-2019

Station Amersfoort heet vanaf 16 december 2019, station Amersfoort Centraal.



Gestileerde spoorlay-out van Amersfoort

© SporenplanOnline

2023

Hier een schematisch overzicht van de huidige situatie (2023), inclusief de `dive-under` (zie gele pijl bij de rode lijn).

Ook schematisch een indrukwekkend ruimtebeslag (in Amersfoort).

De bouw van de `dive-under` is tot nu toe het laatste `wapenfeit` in de ontwikkeling van de spoorwegen in en rond Amersfoort.

De overweg in de BW-laan en de overweg in de Soesterweg zijn nog gelijkvloers (en enkele overwegen in de niet geëlektrificeerde goederenlijn naar PON in Leusden).

Mijn conclusies en slotopmerkingen:

- De aanleg van 1863-1886 heeft aan vele (vaak werkloze) handen werk gegeven
- en heeft een bijdrage geleverd aan de economische ontwikkeling van Amersfoort.
- De aanleg van de spoorlijnen is van invloed geweest op de ruimtelijke structuur van de stad. Het nationale belang bij de aanleg prevaleerde daarbij boven het Amersfoortse belang.
- De keuzen van de stationslocaties in de 19e eeuw en de ontwerpvoorwaarde voor de lijn naar Kesteren (binnen de Grebbelinie), zijn zeer structuurbepalend geweest voor de ruimtelijke ontwikkeling daarna van m.n. de huidige omgeving van het hoofdstation.
- Er is een beperkte directe relatie tussen spoorwegaanleg en industriële ontwikkeling; industrialisatie, in de genoemde definitie, is in Amersfoort uitgebleven.
- De spoorwegwerkplaats in 1904 gaf een impuls aan de lokale economie; de sector spoorwegen (werkplaats en vervoerbedrijf) groeide uit tot de grootste werkgever in de stad.
- De meeste industriële ontwikkeling in Amersfoort dateert van het begin van de 20e eeuw, lang nadat de spoorlijnen waren aangelegd. Bedrijven waren niet per sé spoorgebonden.
- Voor grootschalige industrieontwikkeling is behalve veel arbeidskracht, kapitaal en (goedkope) grond, ook ondernemersmentaliteit nodig. In mijn doctoraalscriptie heb ik (alle ontwikkelingen overziend) het destijds zo gezegd:

.... de afwezigheid van ondernemersmentaliteit, zowel bij de politieke als de economische elite in de stad, maakte dat Amersfoort zich niet zou industrialiseren. De achteruitgang van de oude nijverheid, de textiel, is niet (zoals de tijdgenoten hoopten) door de komst van het spoor tot staan gebracht. De ontwikkeling van de werkgelegenheid, van een nijverheids- en handelskarakter naar een verzorgende werkgelegenheid, was los van de spoorwegen al in gang. De stad lag aan het eind van de 19e eeuw weliswaar met uitgestrekte armen in de regio (spoor, weg en water), maar de kansen die deze transportmogelijkheden boden tot industrialisatie zijn vanuit Amersfoort en door anderen niet gegrepen. Dit in tegenstelling tot b.v. Twente.

- Na de spoorwegaanleg werd Amersfoort belangrijk als garnizoensstad. Een groot aantal kazernes werd gebouwd, vanwege de centrale ligging en de goede bereikbaarheid (m.n. door het spoor), goedkope grond en nabijheid van oefenterreinen. De militaire aanwezigheid heeft sterk bijgedragen aan de economische ontwikkeling van de stad.



Op de ondergrond van deze dia staat een sterk verstedelijkte regio na meer dan 150 jaar. De vraag is of dat een basis zal zijn voor uitbreiding van het spoorweganet? Er is geschreven over reactivering en doortrekking van de lijn naar Leusden voor reizigersvervoer, frequentieverhoging van de Veluwelijn Utrecht-Zwolle, een lijn van Amersfoort naar Zeewolde of Almere, een nieuwe halte Liendert (of Amersfoort Oost/De Hoef) of Dierenpark, een halte Koppel (of Eemplein) is in beeld geweest. Verder is een overkluizing van het emplacement van Amersfoort Centraal, t.b.v. woningbouw en als `verbinding` tussen de wijken De Berg en Soesterkwartier, als idee een keer gelanceerd.

We wachten de verdere ontwikkelingen maar af.