

KRONIEK



THEMANUMMER

Op het spoor!

150 jaar met de trein

BERGKWARTIER



WANDELROUTE



VERZAMELEN



TWEEDE WERELDOORLOG



NVBS-ARCHIEVEN



150 JAAR MET DE TREIN

Op het spoor!

Op 20 augustus 1863 reed de eerste trein voor station Smallepad; reden voor een compleet volksfeest. Het spoor werd daarna van wezenlijke betekenis voor de groei van Amersfoort: rond 1930 was het zelfs de grootste werkgever. Het 150-jarig jubileum is aanleiding voor een grote tentoonstelling in Museum Flehite.

door GERARD RAVEN

De eerste trein die Amersfoort aandeed was van de Nederlandsche Centraal-Spoorweg-Maatschappij, type NCS 4. Ook de stations waren van een standaardontwerp van N.J. Kamperdijk; Amersfoort en Nijkerk kregen het grootste type, NCS 1e klasse. Station Smallepad is niet meer als zodanig in gebruik, maar het staat er nog steeds en is nu rijksmonument.

ROOK EN ROET

De trein bood veel mensen nieuwe mogelijkheden. Per koets of schip was het reizen heel wat langzamer gegaan. Toch moesten vooral de betere standen nog erg aan de trein wennen, want de 1e klasse bood aanvankelijk weinig comfort. Vandaar dat sjieke modehuizen in grote steden in advertenties beloofden het treinkaartje te vergoeden als iemand een jurk kocht. Dit tot groot verdriet van de Amersfoortse winkeliers.

Reizen was pas echt vervelend in de open 3e klasse, waar de rookwolken en het roet van de loc vrij spel hadden. Deze was bedoeld voor arbeiders, maar die moesten er zeker tot eind 19e eeuw voor sparen. Ze hadden bovendien alleen op zondag vrij en veel protestanten hadden



Boven: Personeel voor station Smallepad, circa 1910 (*Spoorwegmuseum*).

bezwaren tegen reizen op die dag. Het aantal reizigers dat uit Amersfoort vertrok groeide niettemin snel: in 1863 waren het er 14.812, in 1890 184.365.

Rechts en onder: Station Smallepad, 1874 (*Archief Eemland*).



FABRIEKEN

Tot teleurstelling van de Amersfoorters groeide het goederenvervoer veel minder snel. Dit vormde eind 19e eeuw maar 30% van de omzet. In 1873 werd aan het Smallepad een bierfabriek gebouwd (de latere Phoenix) die zelfs een eigen spoorlijntje kreeg. Zo konden flessen voor Indië rechtstreeks naar de boot in Amsterdam vervoerd worden. In 1879 werkten al dertig man op het station, tien jaar later 130. In 1885 kwam er ook een stoombroodfabriek van Meursing aan het Smallepad en rond 1900 de sigarenfabriek van Houbaer (later Sopla).



MEER LIJNEN

Door de centrale ligging van Amersfoort kwamen hier snel meer lijnen. Een grote stap was de nieuwe spoorlijn van 1874, die via Hilversum naar Amsterdam ging. De *Operatrein*, zo noemden rijkelui hem graag. De lijn werd aangelegd door de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij (HIJSM). Dat jaar kreeg de brug die langs de

Boven: Kaart uit 1888 met de drie stations in Amersfoort:

- 1 = Smallepad;
- 2 = Staat;
- 3 = Aansluiting.

lijn genoemd). Daarvoor kwam er ook een kopstation Amersfoort Staat, dat vervolgens werd verbonden met de lijnen naar het westen. Hier kwam het overstapstation Aansluiting, dat uiteindelijk is vervangen door één

KAN AMERSFOORT ZONDER SPOOR?

De mening van Arriën Kruyt



Amersfoort is pas gaan groeien en bloeien toen het in de 19e eeuw ontsloten werd door het spoor. Anno 2013 is het spoor voor Amersfoort belangrijker dan ooit. De Facebookgeneratie is minder in auto's geïnteresseerd dan de ouders. De jongeren willen continu online zijn en dat kan niet in de auto. De groei van Nederland zit in de Randstad en daarmee is Amersfoort goed verbonden per trein. In heel Nederland stagneert de kantoren- en woningmarkt, maar niet rondom de stations. Dat zien we ook in Amersfoort: Vathorst stagneert, maar de woningen ten Noorden van het station worden goed verkocht. Het terrein van de voormalige Wagenwerkplaats wordt straks helemaal *the place to be*. Trein voor de deur: perfect!

Arriën Kruyt is voorzitter van reizigersvereniging ROVER en geeft 27 augustus een lezing (zie p. 24)

Koppelpoort liep dubbel spoor en acht jaar later was de hele route naar de hoofdstad dubbel.

Intussen werd het spoor in 1876 doorgetrokken naar Zutphen en tien jaar later kwam er een lijn naar Kesteren, de verbinding met Nijmegen en Keulen (later *Kersen-*

Rechts: Uit het reclameboekje (zie p. 6), circa 1914 (*Archief Eemland*).



Onder: Paardentram, circa 1910 (*Archief Eemland*).

centraal station, het bekende gebouw van architect D.A.N. Margadant. Het heeft van 1902 tot 1995 dienst gedaan en werd vervangen door het huidige pand met kantorencomplex van J.A. van Belkum (1997; pas zes jaar later kwam de ingang aan de noordzijde).



MET DE TRAM

In 1876 reed voor het eerst een paardentram van de Kamp naar station Smallepad. Dertien jaar later ging hij ook door naar Staat en vanaf 1902 naar het centraal station. Maar er waren te weinig klanten en zo moest men in 1917 stoppen. Intussen was er wel een lijn van het station naar Zeist (1914-1949). Vanaf 1920 kwamen er buslijnen naar centrum en omgeving.



Boven: Wagenwerkplaats, circa 1935 (NVBS).

In de periode 1886-1905 werd ook een groot aantal haltes voor personen en goederen geopend: Vlasackers, Hooglanderveen, Liendert, Bloemendalseweg, Kleine Koppel, Hoewelaken en Leusden; door bezuinigingen in de jaren 1926-1938 zijn ze allemaal weer verdwenen.

FEESTEN EN FORENSEN

Een nieuw verschijnsel waren vanaf 1860 de *toogdagen*, manifestaties waarvoor mensen uit het hele land bijeenkwamen. Baron van Boetelaar van Oosterhout stelde in 1889 zijn landgoed Nimmerdor beschikbaar voor het 26e

KAN AMERSFOORT ZONDER SPOOR? De mening van Jan Lodewijks



In algemene zin niet. Deze dienststad zou in menig opzicht schade lijden. De 45.000 reizigers die nu per dag op de Amersfoortse stations in- en uitstappen (waaronder forensen die hier wonen o.a. vanwege de goede treinverbindingen), zouden een alternatief zoeken of de stad mijden. Evenals organisaties die hier hun domicilie hebben.

Voor goederen is Amersfoort al jaren meer een doorvoer- dan een aankomst- of vertrekstation. Ook is er een opstelrein voor materieel. Het antwoord op de vraag zou hier mogelijk bevestigend kunnen zijn, echter vervoerders, Defensie en aannemers zouden alleen onder zware condities zonder dit spoor(emplacment) kunnen.

Bijzonder is het vervoer per trein van nieuwe personenauto's en materieel naar autodealer Pon in Leusden. De stad zou zonder kunnen, maar Pon en Leusden niet.

Jan H. Lodewijks is oud-medewerker van de NS (zie ook 'Belangrijkste literatuur')

BELANGRIJKSTE LITERATUUR

■ Jan Lodewijks, *Verkeer, vervoer ... verandering?*

Ontsluiting van Amersfoort 1820-1890 (scriptie Amersfoort 1987, aanwezig in Archief Eemland)

■ G.A. Russer, *Sporen rond de Lange Jan. De geschiedenis van station Amersfoort en halte De Vlasackers* (Barneveld 2007)

■ *Dit is het Soesterkwartier, van verleden tot heden* [Amersfoort 2004]

■ Marie-Anne Asselberghs, *Daar komt de trein* (Amsterdam 1981)

■ Guus Veenendaal, *Spoorwegen in Nederland van 1834 tot nu* ('t Harde 2008)

■ A.J. Veenendaal e.a., *Bronnen op het spoor. Gids voor onderzoek naar de geschiedenis van de spoorwegen in Nederland* (Utrecht 2000)

Christelijk Nationaal Zendingsfeest. Voor één dag reden treinen naar een tijdelijke halte, compleet met twee seinpalen en een telegraafstoel. Vijf jaar later werd hier de Nationale Velddag van het Leger des Heils gehouden (voor latere bijeenkomsten zie p. 15).

Geleidelijk werd het normaler om de trein te nemen naar het werk. Mensen gingen bijvoorbeeld in het Bergkwartier (zie p. 6) en Baarn wonen. Ook kinderen gingen per spoor naar de middelbare school.

GROOTSTE WERKGEVER

Intussen werd het spoor steeds belangrijker voor de Amersfoortse economie. Na een landelijke spoorwegstaking in 1903 werden veel arbeiders van de wagenwerkplaatsen ontslagen. Zij kregen echter een herkansing: in Amersfoort werd een nieuwe reparatieloods met tien sporen geopend,

KAN AMERSFOORT ZONDER SPOOR? De mening van Erwin Voorhaar



Als er iets is dat de historie ons heeft geleerd: wees voorzichtig met de afbraak van openbaarvervoervoorzieningen. Verliesgevende lijnen moesten maar weg, zonder veel alternatief te bieden. En over vervuiling en milieu dacht

men niet na. Ook hier kwam het berouw na de zonde. Privatisering heeft ervoor gezorgd dat kleinere maatschappijen de economisch minder rendabele lijnen konden gaan exploiteren. Ook in Amersfoort is dit inmiddels het geval: treinen van Connexion hebben de verbinding naar Barneveld en Ede opgewaardeerd. De bestaande verbindingen verbeterden eveneens hun diensten. En zo ontstond een netwerk dat best krap in elkaar zit en niet altijd even goed bestand is tegen onverwachte gebeurtenissen, maar dat toch een hele duidelijke service biedt. Tenminste voor mensen die milieubewust denken, het spoor vanuit historisch of technisch oogpunt interessant vinden of gewoon willen reizen zonder de drukte van files en het vinden van parkeerplaatsen.

Erwin Voorhaar is conservator NVBS Railverzamelingen Amersfoort

ontworpen door Margadant. Zo reisden het volgende jaar bijna tweehonderd arbeiders uit Haarlem en hun gezinnen per trein hierheen. Dit bezorgde de stad de bijnaam *Strafkamp Amersfoort*. Later werden er nog meer mensen overgeplaatst. In totaal ging het om ongeveer duizend personen. Zij werden gehuisvest in barakken in de *Spoorwijk* (later Soesterkwartier). Pas rond 1915 zijn de arbeiderswoningen gebouwd. Het Wijkmuseum Soesterkwartier is bijvoorbeeld gevestigd in het huis van een spoor-

wegarbeider (voor tentoonstelling zie p. 24).

Zo werden de Spoorwegen de grootste werkgever van Amersfoort: in 1930 waren er 450 mensen in dienst bij de Wagenwerkplaats en 800 bij het station, samen 9% van de beroepsbevolking. Sinds 1917-1937 waren de spoorbedrijven overigens gefuseerd.

KNOOPPUNT AMERSFOORT

Eerder was de landmacht de grootste werkgever geweest. Vanuit het hele land reisden en reizen soldaten naar de kazernes. Vooral voor dienstplichtigen was de trein een uitkomst, omdat zij in het weekeinde naar huis konden. Ook 19.000 Belgische vluchtelingen kwamen in 1914 per spoor naar Amersfoort. De evacuatie van een half miljoen burgers uit de Grebbelinie in mei 1940 ging met de trein en ook de Duitse bezetter liet de gevangenen van Kamp Amersfoort en de Joden zo vervoeren. Juist omdat Amersfoort zo centraal lag probeerden de Geallieerden met bommenwerpers het emplacement te vernietigen (zie p. 8).

OPENINGEN EN SLUITINGEN

Vrij snel na de bevrijding zijn de spoorlijnen hersteld en kon de wederopbouw beginnen. De verwoeste spoorbrug over de Eem werd herbouwd, die over de Rijn niet. Daardoor was de Kersenlijn alleen nog een goederenspoor tot Rhenen, later tot Leusden.



Omslagfoto: De zware stoomloc 3925 op station Amersfoort, circa 1947 (foto: Theo Wisman/collectie Archief Eemland).

Gerard Raven is projectleider van de tentoonstelling en conservator van Museum Flehite.

Een grote stap was de aanleg van tunnels in de Stadsring (1958) en voor fietsers (Brouwerstunnel). Tot dan moesten Soesterkwartierders op de fiets eindeloos wachten voor de ene na de andere trein (zie p. 15). Daarom sjoewden zij hun rijwiel vaak over de luchtbrug (1902, zie p. 14), waar voetgangers een mooi uitzicht hadden... als er tenminste geen stoomtrein onder door reed. Kinderen vonden het juist leuk om in de rookwolken te staan. De overgangen bij de Grote Koppel en de Hooglandseweg zijn pas rond 1995 vervangen door tunnels.

De Wagenwerkplaats groeide eerst verder uit. De NS concentreerde zelfs alle onderhoud in Amersfoort. Daardoor liep het aantal medewerkers hier op tot 750 rond 1960. Maar daarna verloor men teveel opdrachten aan het wegvervoer. Met ingang van 2001 is de werkplaats gesloten, maar inmiddels is het unieke complex tot rijksmonument verklaard en herbested. Enkele jaren geleden is ook de passage van treinen met chloor gestopt. Er was veel verzet tegen, vooral toen een ongeluk in 2002 met een sisser afliep.

De bevolking van Amersfoort groeide intussen enorm, net als het toerisme en de groep studenten. Door al het forensenverkeer waren weer nieuwe stations nodig: in 1987 opende Schothorst en in 2006 Vathorst. Plannen voor 'herstel' van halte Koppel zijn afgeketst, maar vorig jaar opende station Hoevelaken, nog net op Amersfoorts grondgebied.

WAT IS ER TE ZIEN?

De tentoonstelling is gemaakt voor een breed publiek, maar de liefhebber komt ook aan zijn trekken. Gewapend met het speciale spoorboekje kan men op stap. Men hoort geknars van treinwielen op wissels, ijzer op ijzer in de Wagenwerkplaats, zoemende miniatuurspoorbanen. Al vanaf de receptie ziet de bezoeker de zaal met reizigers en koffers. Dan volgt een grote wachtkamer rond 1935. Aan de wand hangen modellen van goederenwagens, waaronder natuurlijk de nieuwe nagemaakte bierwagon van Phoenix. Verderop kan men zelf in de cabine van een *Hondekop* gaan zitten en het spoor naar Barneveld volgen. Er staan veel modellen van stoomlocs en er zijn spoorspelletjes. Verzamelaars zullen vooral kijken naar de zeldzame nummerschilden. In een aparte zaal draait een nieuwe film over het spoor tijdens de Duitse bezetting. Een zolderzaal is ingericht als Wagenwerkplaats, waar kind in een andere nieuwe film vertelt over het werk



Dido Geluk maakte de maquette van 1863 voor de tentoonstelling.

van zijn vader. Een werkbank nodigt bijna uit om zelf aan de slag te gaan. Kinderen kunnen dat ook echt doen met spoorbanen van Märklin in Depot Junior. Ideaal om met gasten of (klein)kinderen heen te gaan. Er is ook een nevenprogramma gemaakt. Zo zijn er een spoorcursus en een spoorlezing (zie

p. 24). De Hogeschool voor Ouderen geeft bijvoorbeeld een speciale spoorcursus, die wordt afgesloten met een rondleiding. Verder komen er een stoomdag, workshops voor modelbouwers en veel kinderactiviteiten. In de week van 26 augustus is er elke dag iets te doen. Meer details op www.museumflehte.nl.

Meer details op www.museumflehte.nl.

HET ONTSTAAN VAN HET BERGKWARTIER

Nieuw station ~ nieuwe wijk

**De bouw van een station in 1901 leidde tot de aanleg van het Bergkwartier.
De eerste wijk in Amersfoort die op de tekentafel werd ontworpen.**



door **MAX CRAMER**

De komst van de spoorlijnen in Amersfoort (in 1863 uit Utrecht en 1874 uit Amsterdam) had voor het aanzien van de stad in het begin nauwelijks gevolgen. Er kwamen moderne fabrieken direct langs het spoor in de richting van de Eem, de spoorwegen zelf bouwden op het emplacement grote loodsen en voorzieningen voor het onderhoud van wagons en aan de overkant van het spoor verrees de arbeiderswijk het Soesterkwartier. Er waren maar liefst drie stations (zie p. 3). Pas nadat deze in 1902 waren vervangen door één nieuw gebouw aan het Stationsplein zou het ruimtelijke beeld van de stad sterk veranderen. Voor het eerst werd planmatig een geheel nieuwe wijk aangelegd, het Bergkwartier.

Het initiatief voor deze villawijk was afkomstig van de *NV Amersfoort, Maatschappij tot exploitatie van onroerende*

De gebogen lanen van het villapark hadden een landschappelijk karakter. Op de stroken gras langs de lanen waren bomen geplant. Hier de Prinses Marielaan in 1915 (Archief Eemland).

*goederen, ook wel Nieuw Amersfoort genoemd. Deze maatschappij was eigenaar van de gronden in de directe omgeving van de plek waar het nieuwe station zou verrijzen. Het bestuur zag mogelijkheden om mensen van buiten Amersfoort naar de stad te trekken. De fraaie, landelijke omgeving en nieuwe, goed verzorgde woonhuizen voor de gegoede stand werden als 'lokmiddelen' ingezet. In de brochure *Amersfoort als woonplaats, in het hartje van ons land*, in 1899 uitgegeven door de plaatselijke makelaar P.H. van Haselen, was een plattegrond van het nieuwe villapark opgenomen. In verschillende winkels in de stad was deze plattegrond ook te bewonderen.*

ENGELSE LANDSCHAPSSTIJL

Het villapark werd niet door architecten ontworpen, maar door tuinarchitecten van naam. Zij maakten graag gebruik van de Engelse landschapsstijl, om op een relatief

klein gebied een gevarieerd wegenpatroon aan te leggen. Hierbij maakten zij optimaal gebruik van de hoogteverschillen van de Amersfoortse Berg. Langs de wegen en landschappelijk aangelegde wandelpaden werden bomen geplant, vaak in stukken gras. Samen met de vrijstaande villa's en aanliggende tuinen ontstond op die manier één wijds villapark waar het groen overheerste.

AANGENAME LEEFOMGEVING

Het station werd voor de ontwikkeling van het gebied als uitgangspunt genomen. Het lijkt erop dat de tuinarchitect een passerpunt op de plek van het nieuwe station heeft gezet en vervolgens een halve cirkel heeft getrokken, waarbinnen het villapark zich moest vormen. Een toegangsweg, direct tegenover het station, moest de nieuwe wijk ontsluiten.

Dubbele woonhuizen, op relatief kleine afstand tot elkaar, kenmerkten de eerste bouwperiode, tussen 1901 en 1910. Voorwaarden in de koopcontracten, de zogeheten Bergservituten, zorgden ervoor dat de nieuwe bewoners zich verzekerd wisten van een aangename leefomgeving. Arbeiderswoningen, fabrieken, logementen en bordelen waren niet toegestaan. Vaak kwamen deze bewoners uit de grote stad, waar in die tijd vooral zomers sprake was van grote vervuiling en stankoverlast. Buiten wonen, in een landschappelijk fraaie omgeving, was dan ook bij de welgestelden een lang gekoesterde wens. De



Uitsnede uit het plan voor het Bergkwartier van de architecten Smits en Schulz uit 1900. De nieuwe wijk grenst direct aan het nieuwe station (*Museum Flehite*).

werden hier en daar torentjes aan de villa's toegevoegd, waarvandaan men, kijkend over een nog vrij kale Berg en jonge bomen langs de lanen, in de verte het IJsselmeer kon zien spiegelen.

MALARIAVRIJ

Vanaf 1910 werden de percelen ruimer en ontstond er ruimte voor grotere landhuizen. De gemeente, die de gronden van de NV Amersfoort had overgenomen, maakte steeds meer reclame voor deze nieuwe wijk. In 1915 verscheen een nieuwe editie van *Amersfoort als woonplaats*, waarin de speciaal in het leven geroepen Reclamecommissie de nieuwe, onder architectuur gebouwde villa's met trots presenteerde. Ook stond hierin een overzicht van de 'kwalitatief hoogwaardige' scholen en werd de aantrekkelijkheid van de historische stad er met verve in beschreven.

De boekjes *Amersfoort als woonplaats* kwamen op de nachtkastjes te liggen in de hutten van de boten die Indiëgangers naar Nederland brachten. Vandaar dat in het boekje deze potentiële Amersfoorters een 'malaria-vrije' omgeving werd beloofd. Andere advertenties gingen in op de centrale ligging in het land en de goedkope percelen voor industrie- en villabebouw.

Omstreeks 1930, toen steeds minder mensen over huishoudelijk personeel konden beschikken, werden de huizen kleiner van omvang. Maar ook in deze tijd verschenen er prachtige voorbeelden van moderne architectuur. Na 1945 werden de randen van het Bergkwartier op landschappelijk verantwoorde wijze bebouwd met flatwoningen. Deze ontwikkelingen zijn goed zichtbaar op de kaart *Ontstaan en ontwikkeling*, waarin per periode de bebouwing staat aangegeven.

Max Cramer is architectuurhistoricus, werkzaam bij de afdeling RO/ Monumentenzorg.



architecten speelden daarop in. De hoge huizen boden een 'modern' wooncomfort. Erkers, serres, balkons en zelfs loggia's op de verdieping zorgden ervoor dat de bewoners beschut van de buitenlucht en het fraaie uitzicht konden genieten. De met vakmanschap gedetailleerde daklijsten riepen bovendien associaties op met de landelijk gelegen chalets in Duitsland en Zwitserland. Zelfs

Op de kaart *Ontstaan en ontwikkeling* uit 2003 is de ontwikkelingsgeschiedenis van het Bergkwartier in beeld gebracht.

Bommen, sabotage en vergelding

Het spoor speelde tijdens de Tweede Wereldoorlog een belangrijke rol. Met de trein kon de Duitse bezetter manschappen en materieel vervoeren en buitgemaakte goederen naar huis brengen. Geen wonder dus dat het spoor doelwit was van sabotage en luchtaanvallen. Maar niet alleen goederen, ook gevangenen en joden werden per spoor afgevoerd.

door INGELIES VERMEULEN

In de meidagen van 1940 werd de Amersfoortse bevolking per spoor geëvacueerd. Tegelijk begonnen Nederlandse soldaten met de eerste vernielingen op strategische punten, om te voorkomen dat de Duitsers per spoor kon oprukken. Op station Amersfoort stelden zij drie seinhuizen met explosieven buiten werking, plus de draaischijf waarmee de locomotieven vanuit het depot op het juiste spoor worden gezet. Alle hoofdlijnen rond de stad werden versperd, door kolenwagens en salonrijtuigen op de rails te vernielen.



Boven: Een trein verlaat het station tijdens de bezetting (NVBS). Links: foto gemaakt vanuit een Britse bommenwerper (Archief Eemland).

op het spoor en op rijdende treinen. Hun doel was de Duitse infrastructuur lam te leggen, ter voorbereiding op een invasie van bezet Nederland. De geallieerde piloten vlogen eerst een paar keer over, zodat passagiers nog tijd hadden om uit te stappen en dekking te zoeken. Daarna namen ze de trein onder vuur. Twaalf Amersfoortse spoormannen kwamen om door luchtaanvallen op treinen.

In het najaar voerden de geallieerden driemaal een aanval uit op het station van Amersfoort. De eerste keer (17 september) raakten het stationsgebouw, een van de seinhuizen en de bovenleiding van de sporen 2 en 5 t/m 11 beschadigd. Twee bommen vielen bij de locomotievenloods: drie locs raakten beschadigd, drie wagons met aardappelen brandden uit en het luchtafweergeschut werd deels uitgeschakeld.

Het tweede bombardement (13 oktober) had als doel de V2-transporten naar Den Haag te stoppen, en daarmee de raketaanvallen op Antwerpen en Londen. Zeventien Mitchell B-25's van het 226e Squadron van de Royal Air Force lieten hun bommen vallen. Twaalf paar rails, een werkplaats en een aantal goederenwagons werden getroffen. Al vlogen de brokstukken tot ver in het Soesterkwartier en vielen er die middag acht doden, het succes voor het squadron was matig. De V2-transporten gingen gewoon door. De Wagenwerkplaats is nog ernstig beschadigd bij de derde aanval op 25 december.

LUCHTAANVALLEN

De Duitsers lieten het spoor snel repareren en in de eerste oorlogsjaren reed de trein zo normaal mogelijk. Dat werd moeilijker vanaf 1944, vooral na de massale staking waartoe de regering in Londen op 17 september opriep. De geallieerden begonnen bovendien met aanvallen

HET VERZET IN ACTIE

Vooral in de laatste oorlogsmaanden werd er veel sabotage gepleegd aan de spoorlijnen in en om Amersfoort. Een van de weinige nog gebruikte treinverbindingen van Nederland naar Duitsland liep via Amersfoort. Het verzet was er dus veel aan gelegen deze te saboteren. Menige spoorlijn vloog in de nachtelijke uren met een enorme knal de lucht in. De verzetsgroep van de Westerkerk deed dit bijvoorbeeld. Maar ook de groep van Rinus van der Spaa hield zich bezig met sabotagewerk, zoals het onklaar maken van locomotieven met kneedbommen. De groep hoorde bij de landelijke Raad van Verzet, die aan de Stationsstraat was opgericht.

Begin februari 1945 kreeg een Amersfoortse verzetsgroep opdracht het hoofdseinhuis op te blazen. De mannen die de taak op zich namen wisten dat ze een moeilijke opdracht moesten uitvoeren, want het emplacement werd zwaar bewaakt. Twee mannen vertrokken vanuit een huis aan de langs het spoor gelegen Barchman Wuytierslaan. Zij lieten zich langs de begroeide helling op het emplacement zakken. Via een afrastering en een brede, dichtgevroren sloot bereikten ze het eerste perron. Een van de mannen was door het ijs gezakt; zijn broek en laarzen dropen van het ijskoude water. Via het spoor duurde het drie kwartier voordat ze het seinhuis op het tweede perron bereikten. Ze plaatsten een lading springstof en trokken zich terug, maar de ontploffing bleef uit.

Ze gingen terug, maar ditmaal met een stengun voor extra bescherming. Eén man zorgde voor dekking, terwijl de ander een nieuwe lading springstof aanbracht en met een kort vuurkoord aanstak. Ditmaal renden ze weg zonder te kijken of ze gezien werden. Nu ontplofte het seinhuis wél en de elektrische apparatuur raakte zó beschadigd dat ze maandenlang niet bruikbaar was. Toen de mannen weer op de Barchman Wuytierslaan (bij nrs. 40-42, zie p. 15) kwamen, stonden er drie Duitsers met ge-



Vlaggen bij de bevrijding (NVBS).

weer in de aanslag te wachten. De eerste verzetsman stak zijn armen omhoog, maar de tweede schoot zijn stengun leeg. Twee Duitse soldaten waren op slag dood; de derde overleed later. De twee verzetsmannen doken onder. De commandant van de eenheid vernietigde allerlei belastend materiaal en verdween ook.

BLOEDBAD

Toen volgde de vergelding. Op 5 februari werden achttien jonge gevangenen uit Kamp Amersfoort doodgeschoten op de plek waar de drie Duitse soldaten overleden waren. Twee toevallige voorbijgangers ondergingen hetzelfde lot. De mannen werden uit de vrachtwagen de tuin in gejaagd, waarna de Duitsers in het wilde weg begonnen te schieten. De jongens tuimelden tegen elkaar aan en schreeuwden in doodsangst. Een kroop achter de kale struiken, een ander sprong in een schuttersputje. Maar een soldaat zag het en schoot hen alsnog dood. Al gauw lagen alle mannen op de grond. Voorbijgangers konden niets doen, zonder hun eigen leven in de waagschaal te leggen.

De Duitse soldaten lieten de lijken van de jongens een dag in de tuin liggen, met borden erbij waarop stond: *saboteurs en terroristen*. Dit was een van de grootste represailleacties die in Amersfoort is uitgevoerd. Een plaat op de woning, ontworpen door de stadsarchitect D. Zuiderhoek, herdenkt de gevallen.

BEVRIJD

Een paar maanden na het bloedbad werd Amersfoort bevrijd. Het Amersfoortse station was leeggeroofd en vervuild, maar nog wel intact. Op spoor 10 stond nog steeds de munitietrein die een jaar eerder ontplofte bij een luchtaanval van de Royal Air Force. Munitie lag verspreid over het emplacement. Ook de Wagenwerkplaats was volledig leeggeroofd en bood een desolate indruk. Zo goed en zo kwaad als het ging probeerden de mannen van de NS de boel op te ruimen en het treinverkeer weer op gang te krijgen. Een week later reed de eerste trein uit Utrecht het station binnen.



Het verwoeste station Amersfoort, februari 1945 (Archief Eemland).

Ingelies Vermeulen is medewerker van *Op het spoor!* en partner van *otte+vermeulen* kunstprojecten.

EEN BEZOEK AAN DE ARCHIEVEN VAN DE NVBS

Het geheim van station Amersfoort

Naast de ingang van het station zit een onopvallend deurtje. Als je wordt binnengelaten kom je met de trap of lift in de kelders onder het station. Hier bevindt zich het hoofdkwartier van de NVBS: Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en tramwegwezen. Terwijl de ene na de andere trein het station binnendert, leidt conservator Erwin Voorhaar me rond.

door INGELIES VERMEULEN

De NBVS is een vereniging voor spoorfanaten. Er zijn overal in het land afdelingen waar treinliefhebbers samenkomen om hun hobby met elkaar te delen. Onder station Amersfoort zit het hoofdkantoor. Hier vind je de archieven, de bibliotheek en de winkel. Op deze maandag werken vrijwilligers aan het archief. De vele schenkingen van foto's en treinkaartjes worden gecatalogiseerd. Enkele mannen zijn bezig aan hun eigen spoorproject, variërend van het naoorlogse Zwitserse materieel tot het buurttrammetje tussen Amersfoort en Zeist. Verdiept

in hun eigen onderwerp, kijken ze toch allemaal het raam uit wanneer de trein uit Apeldoorn binnenrijdt. Erwin Voorhaar geeft leiding aan het beschrijven en digitaliseren van het materiaal. 'Ik ben van plan meer de boer op te gaan met de bijzondere collectie van de NVBS. De



Boven: Evert van Laar, beheerder documentatie spoorwegen Nederland, bekijkt een dienstregeling van 1880 (foto: Erwin Voorhaar).

collectie is ook zeker het promoten waard. Dit is een van de grote bronnen op het gebied van de spoorgeschiedenis, met haar vele foto's van het Nederlandse spoor, materieeltekeningen, spoorkaarten en vervoersbewijzen van allerlei tijden en plaatsen.'

DE EERSTE JAREN

Hoe is de NVBS ontstaan? Rond 1925 raakte een aantal schooljongens uit Hilversum in de ban van de spoorwereld. Het was een spannende tijd voor treinfanaten. Door fusies bestond het locomotiefpark uit veel verschillende series en de netlengte had een maximum bereikt. De jongens ruilden foto's en bekeken samen de verschil-



lende treinseries. Onverwachts kwamen ze op station Amersfoort een ander groepje treingeïnteresseerden tegen; daarmee was de kiem voor de NVBS gelegd. Sinds de oprichting in 1931 verzamelen actieve leden spoor- en tramwegdocumentatie. Velen van hen schonken of legateerden later hun verzameling. Hierdoor kwam de vereniging geleidelijk in het bezit van een omvangrijke collectie. Op dit moment zijn er zestien deelverzamelingen, die elk beheerd wordt door een deskundige vrijwilliger.

SPOORVERZAMELINGEN

De collecties van de NS bevinden zich in Het Utrechts Archief en bij het Spoorwegmuseum. Maar ook de NVBS heeft een belangrijk spoorarchief. Erwin laat me zijn schatten zien: 'Dit is bijvoorbeeld de *Opgave van het tijdsverloop der verschillende ritten van Haarlem naar Amsterdam van den 1e juny tot en met den 15e july 1840*. Ook hebben we de *Locomotiefkronieken 1892-1921*, waarin de levensloop van alle HIJSM-locs uit die jaren beschreven staat. Kijk, het *Album van locomotieven en tenders* van de NCS, HIJSM en de NS. Heel bijzonder zijn ook deze *BVS*, de bedieningsvoorschriften van stations en baanvakken.'

De locomotievenloods te Amersfoort, circa 1935. Een voorbeeld uit de fotocollectie van de NVBS.

Ingelies Vermeulen is medewerker van *Op het spoor!* en partner van otte+vermeulen kunstprojecten.

PERSOONLIJKE PLAKBOEKEN

Boeken over het railvervoer verschenen pas op grote schaal vanaf de jaren zeventig. Voorheen was de gemiddelde spoorliefhebber aangewezen op ansichtkaarten. Dat zijn dikwijls fraaie stukken, gesierd met de trein of vooral het stationsgebouw; ze werden vanaf 1900 op grote schaal verstuurd. Iedere treineliefhebber begon een eigen plakboek vol krantenknipsels en ansichtkaarten. Veel van die plakboeken eindigden uiteindelijk in de collectie van de NVBS.

TENTOONSTELLING

Voor de voorbereidingen van de tentoonstelling *Op het spoor! 150 jaar met de trein* kregen Katjuscha Otte en ik van het onderzoeksteam veel medewerking van de vrijwilligers van de NVBS. Erwin ziet het als een manier om zijn collectie te promoten: 'Een samenwerkingsproject zoals dit past precies in mijn straatje.' In de afgelopen maanden hebben we heel wat uren 'onder de grond' doorgebracht. Geen vraag zo gek, of de spoo mannen en één spoorvrouw wisten er wel raad mee. Het heeft ons fotomateriaal, boeken en vooral veel verhalen opgeleverd. Die zijn allemaal in de tentoonstelling en in deze *Kroniek* verwerkt.

Het documentatiecentrum is open op iedere eerste en derde zaterdagmiddag en iedere derde donderdagavond. Er zijn excursies en jongerenactiviteiten. Leden ontvangen het maandblad *Op de Rails*. Een proefnummer is aan te vragen via www.nvbs.com.

WANDELROUTE DOOR AMERSFOORT

Een rondje spoorwegen

door LYDIA EDELKOORT

1. HET HUIDIGE STATION AMERSFOORT (1997)

Het huidige station Amersfoort is gebouwd naar ontwerp van J.A. van Belkum, met centraal de NS-ingang en aan weerszijden kantoorpanden. In 2003 is dit uitgebreid met een ingang aan de noordzijde/Mondriaanplein. Van het oude station zijn enkele (rechts afgebeelde) natuurstenen elementen te zien in de hal en de bebouwing op het tweede perron.

Alle foto's:
Archief Eemland.

was alleen bedoeld voor overstappen en had daarom ook geen uitgang. Vanaf 1889 reed er een gratis paarden-tram van hotel De Vergulde Zwaan tussen stations Smallepad en Staat, voor overstappers van/naar Utrecht en Zwolle.

4. OP HET VIADUCT OVER DE KERSENBAAN

Dit deel van Amersfoort ligt op een uitloper van de Utrechtse Heuvelrug. De grond bestaat uit zand dat hier in de voorlaatste ijstijd is afgezet. Voor de aanleg van de



2. STATION AMERSFOORT (1992-1995)

Tot 1902 waren er in Amersfoort twee andere stations van twee spoorwegmaatschappijen: Smallepad, Staat en de overstapleek Aansluiting (zie p. 3). Omdat deze situatie niet ideaal was, bouwde de regering een nieuw centraal station op de plek van Aansluiting. Daarop werd ook de spoorweg uit Utrecht aangesloten. Het was een asymmetrisch stationsgebouw met lage toren, naar ontwerp van Dirk Margadant (1849-1915, architect van de HIJSM). Nadeel van dit nieuwe station was dat het verder van de stad af lag dan Smallepad.

3. STATION AMERSFOORT AANSLUITING (1889-1902)

Om de reizigers tussen de lijnen van de verschillende spoorwegmaatschappijen HIJSM en NCS een overstap te bieden werd in 1889 het station Amersfoort Aansluiting geopend. Dit lag aan de Oosterspoorweg (HIJSM) uit de richting van Baarn, voor de splitsing naar de stations Amersfoort Smallepad en Amersfoort Staat. Het station

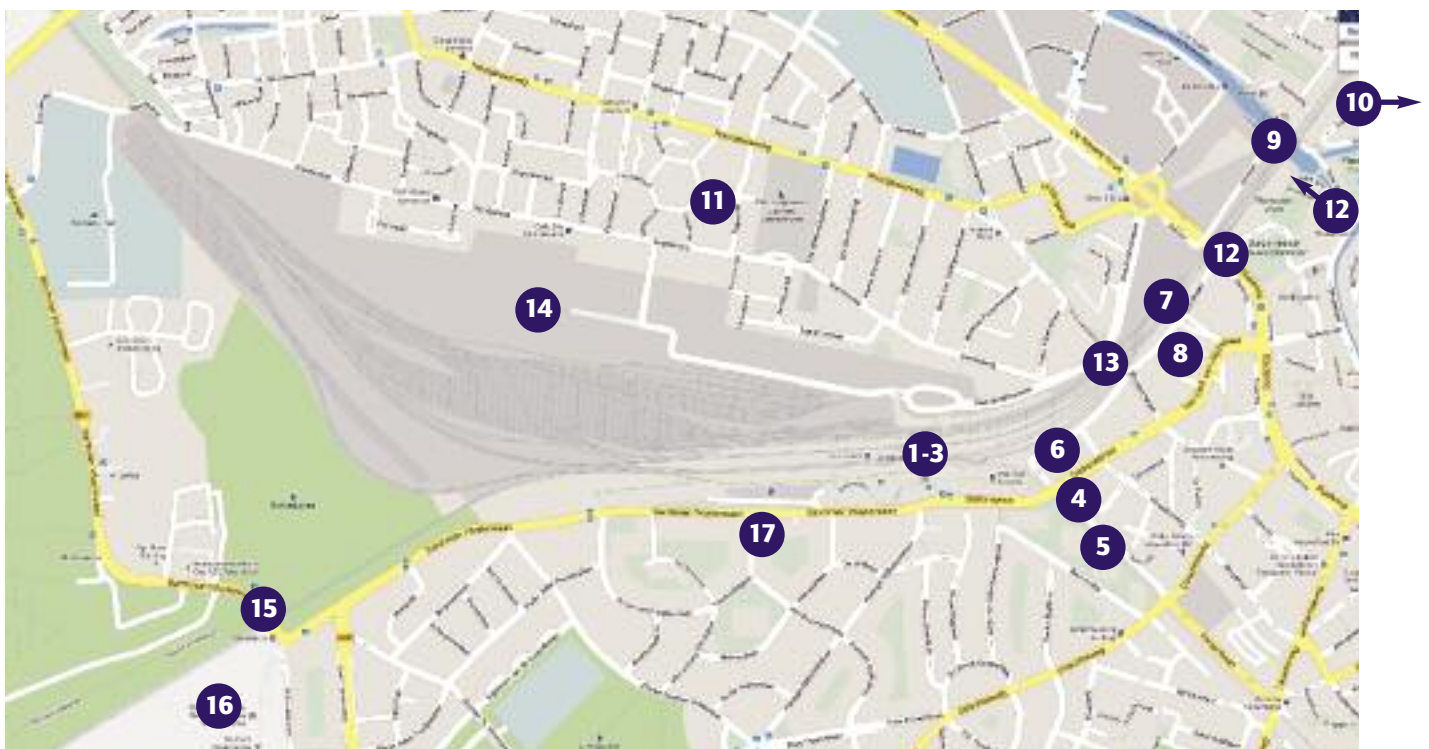
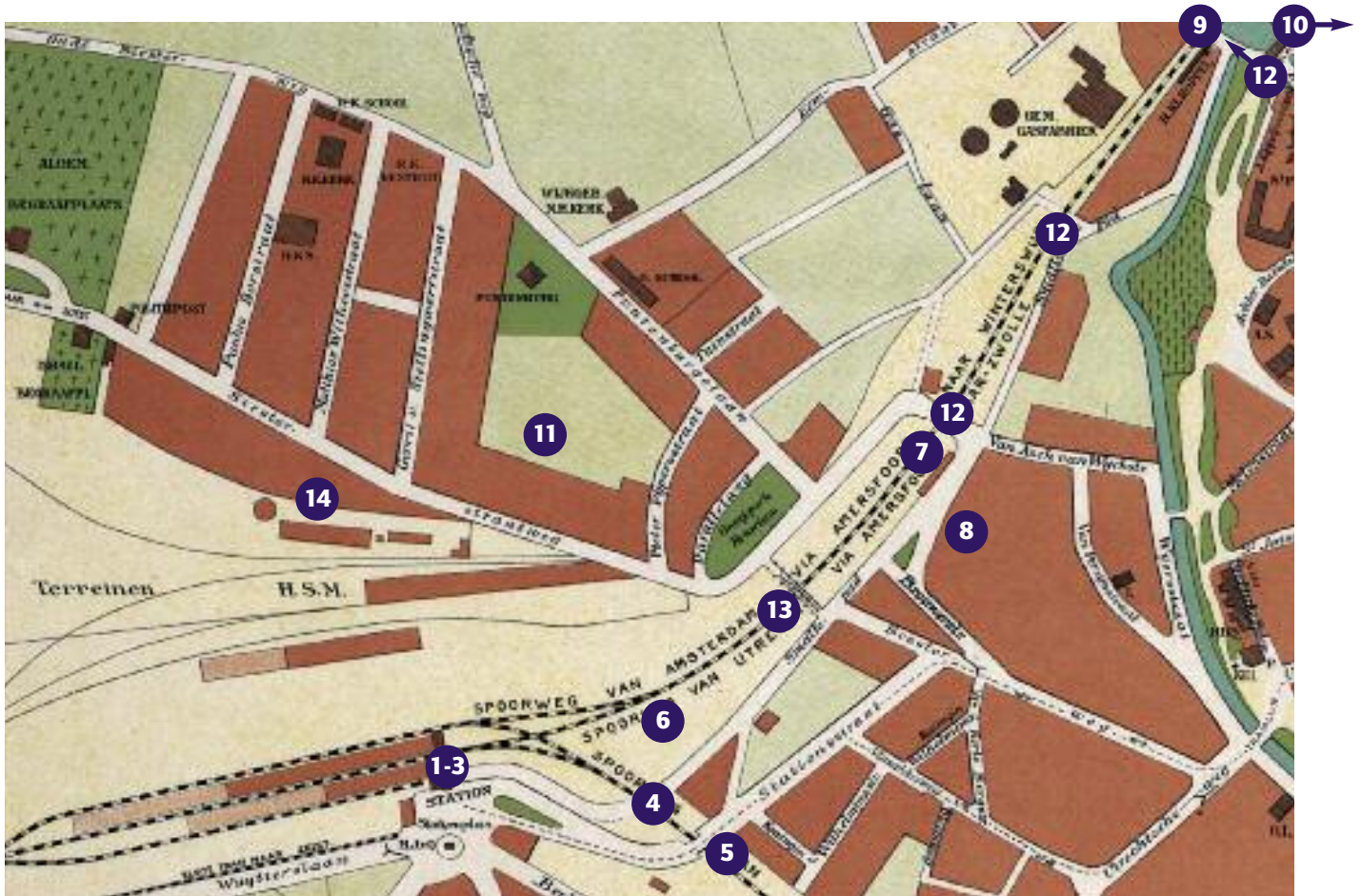


Kersenbaan naar Kesteren en van het emplacement van Station Amersfoort is veel zand weggegraven. Dat is gestort op wat toen het Stort werd genoemd en nu de Snoeckgensheuvel heet.

5. KERSENBAAN OF PONLIJN (1886)

Deze spoorlijn liep oorspronkelijk naar Kesteren, in de





Betuwe aan de overzijde van Rhenen. Daar sloot de lijn aan op de lijn Dordrecht-Elst en indirect naar Arnhem/Nijmegen. De spoorlijn wordt nu nog maar een enkele keer per dag gebruikt door goederentreinen, die nieuwe auto's naar importeur Pon in Leusden brengen. Verder dan Leusden is de spoorlijn niet meer aanwezig.

Boven: Stadsplattegrond circa 1914 (*Museum Flehite*).

6. STATION AMERSFOORT STAAT (HIJSM, 1886-1944)

Het station Amersfoort Staat lag aan de Toegangs-weg/Spoorstraat en was het kopstation aan de lijn naar Kesteren/Rhenen. In 1889, met de bouw van Amersfoort Aansluiting, werd deze spoorlijn verbonden met de



lijn richting Amsterdam. Het station werd gesloten op 17 september 1944, als gevolg van de de spoorwegstaking (zie p. 8).

7. STATION SMALLEPAD (NCS, 1863-1902)

In 1863 gebouwd in opdracht van de NCS, naar ontwerp van de architect Nicolaas Kamperdijk (1815-1887). In 1875 werd het gebouw aan weerszijden in dezelfde stijl vergroot, toen ook de HIJSM het gebouw ging gebruiken voor haar nieuwe Oosterspoorlijn van Amsterdam naar Zutphen. Het station bleef in gebruik tot de opening van het nieuwe gebouw aan het Stationsplein in 1902. Daarna heeft het achtereenvolgens dienst gedaan als locatie voor het seinwezen, werkplaats voor wissels en bovenleidingen en is thans kantoor (geen NS). Het pand is een rijksmonument.

8. BROUWERIJ PHOENIX (1873-1970)

In 1873 werd door Amsterdamse investeerders de Amers-

foortsche Beiersch-Bierbrouwerij opgericht. In 1894 kwam de fabriek, inmiddels Phoenix Brouwerij geheten, in handen van de familie Meursing, ook bekend van de Brood- en Koekjesfabriek. Het bier werd volgens een volledig nieuw proces vervaardigd en was vooral bestemd voor de export en de verkoop in winkels. De fabriek had een eigen aansluiting op het spoor voor de aanvoer van grondstoffen en de afvoer van het eindproduct.

9. SPOORBRUG KOPPELPOORT (1862-1945)

De brug is in 1862 aangelegd voor het spoor richting Zwolle. In april 1945 heeft de Duitse bezetter deze opgeblazen om het de optrekkende geallieerden moeilijk te maken. Al snel was de brug provisorisch gerepareerd.



Onder: De overweg bij Puntenburg, 1959/60.

10. SPOORDIJK ALS KEERKADE

Ten oosten van het Valleikanaal vormde de hoge spoorlijn naar Zwolle een keerkade in het inundatiesysteem van de Grebbelinie. De spoorbrug over het Valleikanaal was in 1940 zo uitgevoerd dat deze kon dienen als damsluis in het inundatiesysteem. De spoorlijn was in de mei-





dagen '40 versperd om een overval met een pantser trein tegen te gaan.

De Verensmederij, circa 1920.

11. SOESTERKWARTIER

Door de aanleg van de spoorlijnen naar Utrecht en Amsterdam ontstond er een geïsoleerd gebied, dat aanvankelijk de naam Spoorwijk kreeg. Hier woonden veel spoorarbeiders, die werkten op het grote spoorwegemplacement en in de Wagenwerkplaats. Hun huizen lagen voornamelijk aan de zuidzijde van de wijk, gebouwd door de socialistische woningbouwvereniging voor spoorwegarbeiders Goed Wonen en door de katholieke woningbouwvereniging Sint Bonifacius.

12. SPOOROVERGANGEN

De spoorwegen vormden voor het Soesterkwartier een barrière. De handbediende spoorwegovergangen van de Soesterweg, de Gaslaan en aan de Grote Koppel waren vaak lang dicht. Grote groepen voetgangers, fietsers en auto's stonden daar lang te wachten voor de gesloten spoorbomen. Het isolement van de wijk kwam ten einde toen in 1958 de tunnel in het verlengde van de Stadsring werd aangelegd. Later volgde voor fietsers de Brouwerstunnel, genoemd naar brouwerij Phoenix.

13. VOETGANGERSBRUG (1902-1958)

In 1902 werd boven de spoorlijnen een voetgangersluchtbrug aangelegd tussen het Smallepad en de Soesterweg. In het Soesterkwartier lag hier in die tijd het Rosarium. De rozen werden aangeboden door de Vereeniging ter Bevordering van de Rozenteelt *Nos Jungunt Rosae (Ons binden de rozen)*. De brug verdween na de aanleg van de genoemde tunnel.

Lydia Edelkoort doet Publiek & Presentatie van Museum Flehite.

14. WAGENWERKPLAATS (1904-2000)

In het begin van de twintigste eeuw besloot de HIJSM om de werkplaats voor het onderhoud van de goederenwagens van Haarlem naar Amersfoort te verplaatsen. Het Wagenbedrijf Amersfoort is in 1904 aangelegd naar ontwerp van Margadant. De meeste werklieden waren afkomstig uit Haarlem (zie p. 4). Men hield zich vooral bezig met het onderhouden, reviseren en ombouwen van goederenwagens. Geleidelijk aan werden de wagenwerkplaatsen te Tilburg (1926), Zwolle (1927) en Utrecht (1931) opgeheven, zodat de wagens alleen nog in Amersfoort terecht konden. In 1930 was 'het spoor' de grootste werkgever van Amersfoort. Uiteindelijk is de Wagenwerkplaats in 2000 gesloten. Een aantal panden is gesloopt, maar veel historische gebouwen zijn bewaard gebleven.

15. HALTE VLASAKKERS (1936-1939)

In 1936 werd het VARA-zomerfeest op de renbaan Birkhoven gehouden, ter gelegenheid van het tienjarig bestaan van de VARA. Voor de feestgangers stopten er extra treinen, niet alleen aan de halte De Vlasakkers, maar ook aan een tijdelijke stopplaats Birkhoven, aan de Middelhoefseweg. Ook in de zomer van 1939 werden Birkhoven en De Vlasakkers als halte gebruikt bij een Landdag van de Algemene Nederlandsche Metaalbewerkers Bond.

16. PRINS BERNHARDKAZERNE (1939)

De kazerne ligt langs de spoorlijn Utrecht-Amersfoort. Dat is bijzonder praktisch voor een cavaleriekazerne. Tanks en ander rijdend materieel kunnen rechtstreeks per spoor worden aan- en afgevoerd. De kazerne beschikt over een eigen spoorwegemplacement.



17. OORLOGSMONUMENT BARCHMAN WUYTIERSLAAN 40-42

Op 4 mei 1946 werd dit monument onthuld ter nagedachtenis aan een represaille tegen een aanslag op het hoofdseinhuis (zie p. 9). Er worden nog ieder jaar bloemen gelegd.

Van Margadant tot Edmondson

Anderhalve eeuw spoorwegen in Amersfoort betekent tevens anderhalve eeuw herinneringen daaraan. Die vertaalden zich in honderden prentbriefkaarten, maar ook vele andere memorabilia. Bij deze een kleine selectie uit wat bewaard is gebleven en zich in mijn collectie bevindt.

door JAN CAREL VAN DIJK

Om met oude ansichten te beginnen: de meeste tonen het Stationsplein, met als constante factor het in 1995 afgebroken stationsgebouw van Margadant. Die foto's bestrijken een eeuw van behoorlijke veranderingen aan de bebouwing en nieuwe activiteiten er omheen, maar ogen toch een beetje als 'meer van hetzelfde'. Interessanter vind ik dan ook plaatjes zoals hier afgebeeld. De in 1958 afgebroken luchtbrug (linksonder); het verdwenen complex aan de Berkenweg bij het begin van de voormalige lijn naar Kesteren, thans Ponlijn (rechtsonder) en de in 1938 opgeheven reguliere halte Vlasakkers (rechtterpagina boven). Bij de laatste foto is net Paviljoen Prinses Beatrix geopend, dat destijds direct aan het spoor lag, terwijl de overweg erg druk is vanwege een evenement op Birkhoven.

RECLAMECOMMISSIE

Als centraal knooppunt kreeg Amersfoort al snel meer aansluitingen op het Duitse spoorwegnet. De Reclamecommissie der Gemeente liet niet na daarover op allerlei manieren te communiceren. Ze deed dat ondermeer door middel van publicaties, Ansichtkaarten en zelfs sluitze-

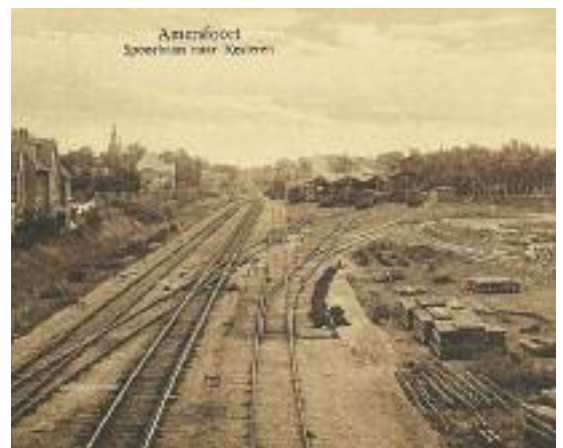


gels. Daarop is te zien dat de huidige Ponlijn het restant is van een route die via Nijmegen naar Keulen en Bazel leidde.

Internationale treinen via Amersfoort naar Duitsland lopen nu in hoofdzaak over Hengelo. Een tijd lang hadden die specifieke namen als InterRegio Amstelland, Eemslaan, Havelsee, IJsselmeer en Wesertal. Momenteel hebben de zeven dagelijkse treinen van en naar Berlijn alleen nog fantasieloze nummers, zoals IC141 en IC143.

TREINKAARTJES

Een bijna oneindig verzamelgebied vormen de zogeheten Edmondson-treinkaartjes, genoemd naar de uitvinder ervan. Deze stevige kartonnen vervoersbewijzen van circa 3 x 5,5 cm zijn tot 1982 in gebruik geweest. Door een grote centrale drukkerij in Utrecht werden ze lange tijd voor heel Nederland voorbedrukt, met onder andere bestemming en volgnummer als er minimaal één exemplaar





per maand van werd verkocht. In de laatste jaren hadden veel stations zelf machines waarmee die zo kenmerkende kaartjes ter plekke aangemaakt werden, maar wél met boekdruktechniek. Alleen al van Amersfoort zijn er een paar duizend verschillende uitgegeven. De basiskleur



was lichtbruin voor de 2e en 3e klasse en groen voor de 1e klasse. Een retourtje was in de regel herkenbaar aan een witte helft. Andere kleuren werden wel toegepast bij speciale ritten.

Met name de oudere vervoersbewijzen zijn nu zeldzaam, omdat die na gebruik ingeleverd moesten worden. De als eerste afgebeelde *omwegkaart* uit oorlogsjaar 1943 is dan ook één van de pronkstukken. Daarnaast een kinder-

kaartje uit 1981 voor de grote stoomtreinmanifestatie van de Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en tramwegwezen op de huidige Ponlijn. Dan een VIP-biljet van dezelfde lijn een jaar later, ter gelegenheid van een rit in het NS-directierijtuig De Kameel van en naar 'tijdelijk station' Zandbergenlaan; het echtpaar De Kwaadsteniet vierde toen het 25-jarig huwelijk. Verder een kaartje naar het Luxemburgse Ettelbrück en een exemplaar 1e klasse met bestemming Bremen in Duitsland. Ten slotte nog een perronkaartje uit 1950; vele jaren kostte zelfs het even wegbrengen en afhalen van familie of bekenden wat geld.



SPELDJES

Het geëmailleerde exemplaar met afbeelding van het oude hoofdstation is uitgegeven ter gelegenheid van de ingebruikneming van het huidige gebouwencomplex in 1997. Daar is toen een soortgelijke versie van aangeemaakt, maar het is leuk om te zien dat er ook nog weer een heel andere koperkleurige uitvoering bestaat. Die laatste is overigens heel wat schaarser!

Het aantal zaken dat op de een of andere manier honderdvijftig jaar treinen in Amersfoort weerspiegelt is eindeloos. Van bouwplaten tot spelletjes en van posters tot boeken. Met de vrij recente komst van stations als Schotthorst en Vathorst werd de lijst voor verzamelaars alleen maar indrukwekkender.

Jan Carel van Dijk is bestuurslid van de Oudheidkundige Vereniging Flehite.

In memoriam Bart van Steenberg

Bart van Steenberg is op 3 april j.l. overleden. Met hem hebben we een vriend en inspirator verloren. Het zal wennen zijn om zijn unieke persoonlijkheid (eruditie en humor) te moeten missen.

Een dag na zijn overlijden stond in *de Telegraaf* een grote foto van Van Wittels *Colosseum*; een schilderij dat zonder Barts inzet van de afgelopen jaren nooit in Museum Flehite te zien zou zijn geweest.

Bart heeft in de laatste weken van zijn leven nog hard gewerkt aan de tekst van zijn boek *Zoektocht naar Van Wittel*. Helaas heeft hij de uitgave van dat boek niet meer mogen beleven. Het zal nu postuum verschijnen.

ONNO MAURER - conservator Museum Flehite



Foto: Marco Hofsté

Pot van een Belgische vluchteling

In 1914 overstroomden liefst 19.000 Belgische soldaten en burgers Amersfoort, dat zelf maar 25.000 inwoners had. Zij ontvluchtten het oorlogsgeweld. Omdat Nederland neutraal was werden de militairen geïnterneerd in een apart kamp in Zeist. Om de tijd door te komen maakten zij allerlei souvenirs. Sommige militairen waren kunstenaar, zoals de beeldhouwer Edgard Coulon. Hij kreeg gelegenheid om aardewerk te bakken in de oven van een Amersfoortse collega. Op de rand van de bodem heeft hij vermeld: *Camp d'Internés Zeist 1918*.

Het museum kon de pot aankopen met steun van de Oudheidkundige Vereniging Flehite.



Willem van Hoorn

Albert Boersma schreef in *de Kroniek* van maart 2012 over het notarisportret van Willem van Hoorn door Thomas van Veenendaell. Inmiddels heeft hij steun gehad van een rechtshistoricus. Een nieuwe notaris had óók nog toestemming nodig van zijn voorgenomen plaats van vestiging. Dat Van



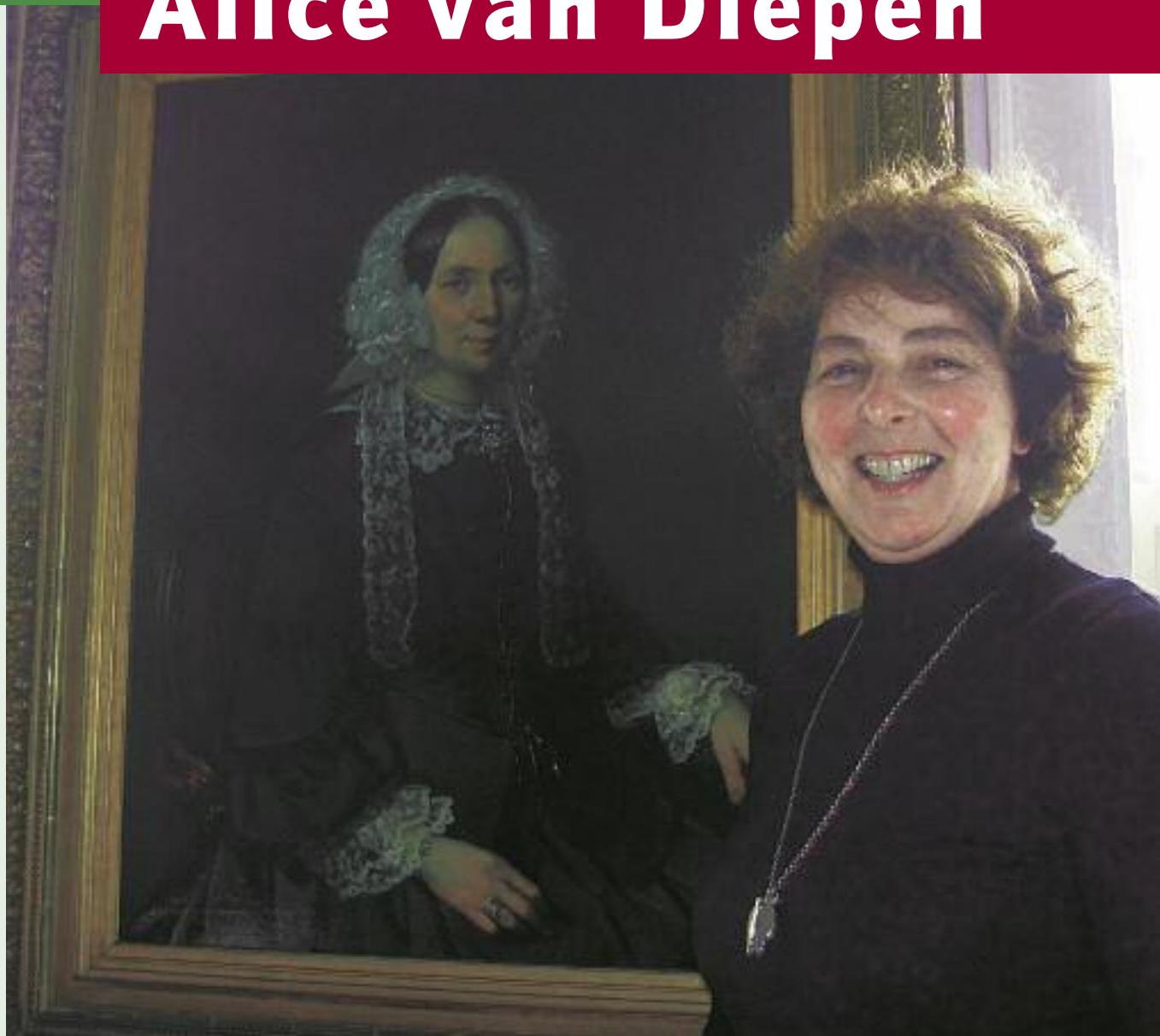
Hoorn ook daadwerkelijk de praktijk heeft uitgeoefend is niet waarschijnlijk. Zijn naam ontbreekt in het *Register der protocollen* van F.L. Hartong (Rotterdam 1916). Wat zijn weduwe ook in haar onnozelheid heeft misdaan, notariële akten heeft ze dus niet in de gracht kunnen gooien. En die ontbreken dan ook in de opsomming van het boze stadsbestuur. Als Van Hoorn al een thuiswerker was, dan blijkbaar eerder als stadssecretaris of mede-notaris dan als notaris. Maar wat deed die toch specifiek notariële loketkast dan op de achtergrond van het schilderij? Opdracht van de geportretteerde?

Amersfoorters in Warmenhuizen



In mei 1940 werd de bevolking van Amersfoort naar de kop van Noord-Holland geëvacueerd. Zo kwamen er ook Amersfoorters in Warmenhuizen terecht. F.C.J.M. Ongering ontdekte deze plaquette op het voormalige gemeentehuis aan de Stationsstraat.

Alice van Diepen



Na zes jaar een man op mijn werkkamer te hebben gehad, heb ik sinds een paar maanden een dame. Een sjeke dame, dat is in één oogopslag te zien. Mevrouw heeft een bijzonder kanten kapje, een kanten kraagje en de mouwen zijn met hetzelfde doorzichtige kant afgezet. Voor de gelegenheid draagt ze haar kostbaarste juwelen: oorbellen, een halssieraad, een armband en aan haar rechteringvinger liefst vijf ringen. Vanuit haar hals loopt een gouden kettinkje naar een horlogesieraad, dat aan haar jasje bevestigd zit. Het jasje is van zwarte stof, afgezet met zwart kant, en daaronder draagt ze een lange japon in dezelfde kleur met wijde rokken. Het is een frêle dame met een fijnbesneden gezicht. Zwart haar, vriendelijke ogen en licht ge-

stifte lippen. Haar huid is doorschijnend blank. Ze zit op een stoel van rode pluche en kijkt recht vooruit, naar ieder die haar wil bewonderen, zelfbewust maar niet hautain. De dame in kwestie heet **Hendrica de Wit**, geboren in 1800 en overleden in 1857. Zij is de echtgenote van Cornelis Kok, apotheker op de Hof (nu logement De Gaaper). De apotheek legde hen geen windeieren, want het echtpaar begon met het aankopen van kunst. (De verzameling werd door zoon Jan en kleinzoon Cornelis verder uitgebouwd en kwam in 1905 via een legaat in bezit van Museum Flehite.) In 1855 gaven de heer en mevrouw Kok opdracht aan de schilder **Johannes Antonius Canta** voor twee portretten. Was het de liefde voor kunst, stedelijk zelfbewustzijn of zaten er

andere motieven achter deze opdracht?

Ik realiseer me plotseling dat Henrica twee jaar na dit portret is komen te overlijden; dat maakt dat ik heel anders naar haar kijk. Uit dezelfde periode als het portret en afkomstig uit hun nalatenschap, dateert een glasplaat met daarop een afbeelding van Hof 39, winkel en woonhuis van de familie Kok. *Drogerijen en verfwaren* staat er op de gevel. Vanuit de beeldbank van Archief Eemland zoem ik in op de bovenverdieping, in de hoop een glimp van Henrica op te vangen. Dat was te mooi om waar te zijn.

Ik geef de pen door aan Annelies Krekel.

Alice van Diepen is directeur van Archief Eemland.

Beeldroman

Agnes Witte van Archief Eemland gaat met pensioen. Meer dan 21 jaar heeft zij het fotoarchief beheerd en eindeloos veel foto's ontsloten. Ditmaal haar eigen keuze. 'Jarenlang heb ik consciëntieus geprobeerd me aan de objectieve werkelijkheid te houden als ik foto's voor Archief Eemland beschreef. Maar eigenlijk weet ik wel beter. Er zijn even zovele werkelijkheden als mensen. Daarom geef ik voor één keer mijn visie.'



Een prentbriefkaart voor een Amersfoorts meisje: Tonia Lok. Haar vader was directeur van wasserij Niveus en ligt hier in een ziekenhuisbed in Amsterdam. Naast de foto is een berichtje geschreven over diens toestand. De kaart is getekend door P. v.d. Laan, Prinsengracht 684 te Amsterdam. 1903. *Kijk, dat is nog eens lief: het kleine meisje wordt gerustgesteld. Papa lacht naar haar.*



Plantsoen-Noord, ongeveer ter hoogte van de Sint-Agathastraat. Links de Bloemendalsebrug. Circa 1890. *Landelijke rust; je ruikt de koeienmest. De jongen heeft een stok in de hand om varkens mee te coachen. Hier woon ik.*



H.J.M. Valks, 16-3-1938. *Zicht- en bewegingslijnen die elkaar kruisen – dat maakt deze foto zo adembenemend. Elke dag ga ik over de Koppelpoort naar mijn werk.*



Het Observantenklooster vóór de restauratie van 1980-1982. Foto Elias Ruitenberg. *In mijn jeugd vierden bruidssluiers en klimop hoogtij. Daarmee kon je alles versieren en verhullen. Hier kwetterden de mussen en nestelden de merels. Aan de Grote Koppel weet ik nog zo'n plek: een kabaal dat dat tuig maakt! Ik houd het eigenlijk liever zo: we moeten niet alleen zichtlijnen creëren, maar ook wat geheimzinnigheid bewaren.*



De Onze-Lieve-Vrouwetoren in 1932, toen de restauratie net af was. *Op deze hoogte heerst stilte. Hier geen crisis. Hier slechts het kleinsteedse, dat wij de laatste decennia zo hartstochtelijk wilden ontgroeien.*



Martin Bakker (van een stalhouderij), opa Dirk van de Horst en opa Jan Knip aan het ploegen op een stuk land dat De Punt werd genoemd. Dit lag aan de Zwartesteeg en langs de spoorlijn naar Zwolle. Foto Brand Overeem, 1989. *Volgens mij gebeuren er in Amersfoort wonderlijke dingen. Nog steeds.*



Mijn uitzicht vanaf de bovenste verdieping van het Oude Stadhuis aan de Westsingel – rustpunt voor vele ambtenaren vóór mij. Vermoedelijk zijn er in Amersfoort nog veel meer van dit soort prachtige verborgen uitzichten. Foto Agnes Witte, 5-11-2001.



De spiegelende etalageruit van antiekwinkel Gerard van Ramselaar aan 't Havik 47. In de weerspiegeling zien we Muurhuizen 201, Prattenburg en 199, het Sluisje. Foto Elias Ruitenber, begin jaren zeventig. *Ik houd wel van wat verwarring. Kijk maar, er staat niet wat er staat.*

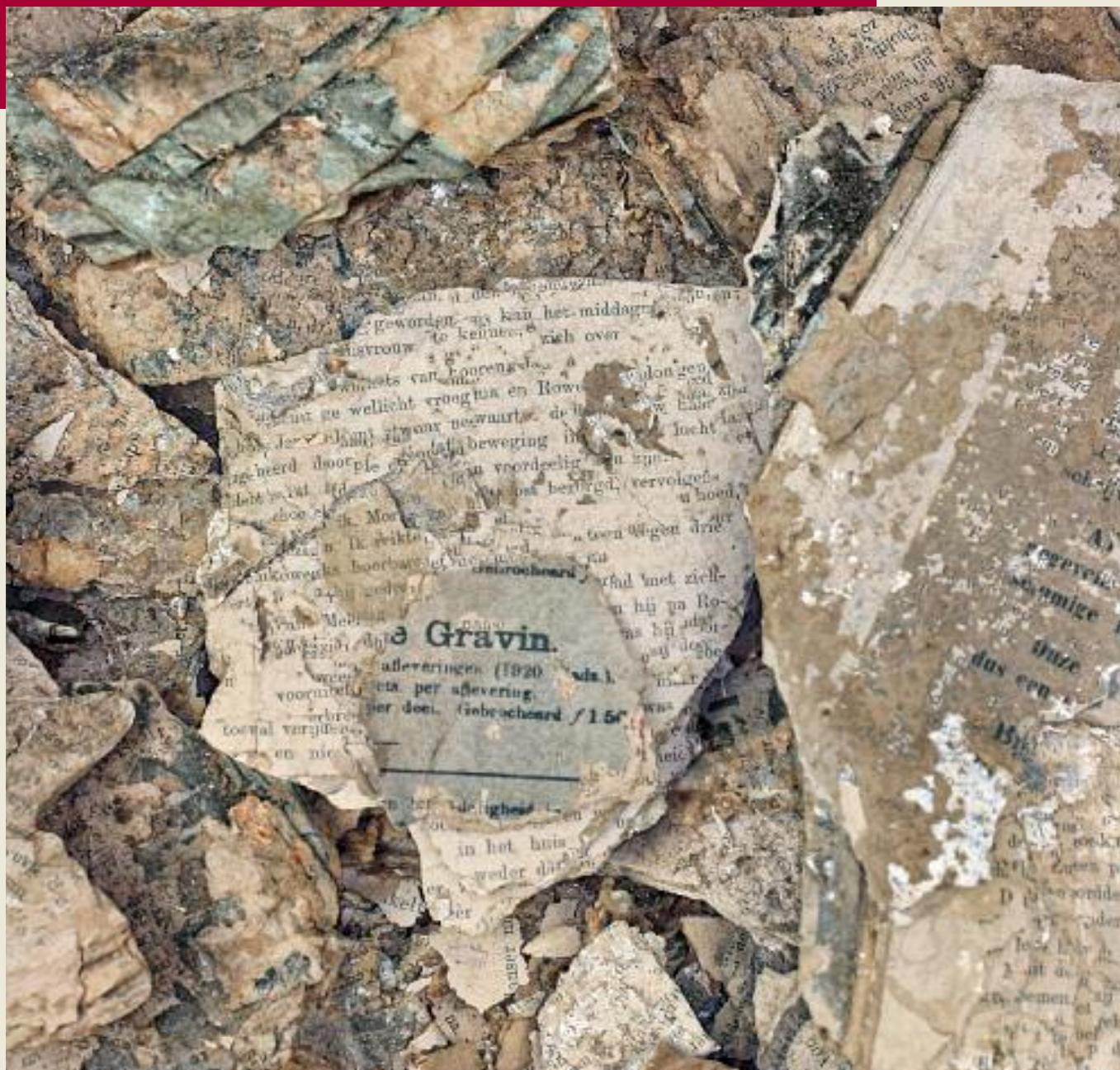


Televisie-opname van Amersfoortse deelnemers aan het *Stedenspel*, een televisieprogramma van de NCRV. 1981. In het midden op de voorgrond v.l.n.r. gemeentesecretaris W.L. Zielhuis, burgemeester Vermeer en presentatrice Judith Bos. Rechts achter de burgemeester staat G.A. de Boer, die in 1986 wethouder werd. 1981. *Iedereen ontregeld, op één na. Is dit geen mooie vertegenwoordiging van Amersfoort?*



Vreeland. D. Verwoerd sr., 1959. *Het onbekende tegemoet – dat wat je aankijkt.*

WAT IS DIT ?



door ANNE VAN DER GLAS

De stadsarcheologen vinden in de Amersfoortse bodem geregeld voorwerpen die vragen oproepen: Wat is het? Waar diende het voor? Hoe oud is het? Nader onderzoek geeft meestal antwoord op deze vragen. Maar soms geeft een vondst niet alle geheimen prijs.

Enkele maanden geleden was er een kleine opgraving in de Lieve-Vrouwestraat 48. In de kelder van het voormalige pandje vonden we een merkwaardige, natte, 'klont'. Waarschijnlijk was het papier; misschien een boek? Na droging bleek het inderdaad te gaan om de restanten van een boek. En bij nadere bestudering lijkt het een ingebonden tijdschrift te zijn; misschien een roman ver-

Foto: Harold van den Hauten

Anne van der Glas is vrijwilliger bij het Centrum voor Archeologie.

schenen in feuilleton?

Het boek telde minstens 307 bladzijden, was geïllustreerd, bevatte advertenties en verscheen rond 1920. De uitgever zou Wiersma (Prinsengracht) kunnen zijn. De restanten gaven iets van de inhoud prijs. De volgende namen van romanfiguren waren te ontcijferen: Gabriel, Hertha, Hanneke, Emma, Rowena, Robert, Kasimir van Anschutz, Longwood, Duncan, Lady Grace, Van Meeren, Jaromir, Eugene, Alice, Weisz en John.

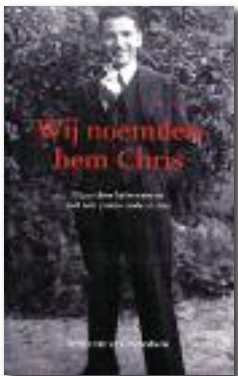
Bij wie gaat er nu een lamp(je) branden? Als u weet om welk boek het gaat, laat het ons weten. Uw reacties zijn welkom op archeologie@amersfoort.nl of telefonisch 033 463 7797. U kunt ook langskomen op Langegracht 11; woensdagmiddag is het Centrum voor Archeologie altijd open.



Renger de Bruin en David Onnekink, *De Vrede van Utrecht 1713*

(Hilversum: Verloren 2013), ISBN 978 90 8704 312 4, 96 pp., € 14,-

Het boek bij de tentoonstelling in het Centraal Museum (zie p. 24).



Bertus van de Grootveheen, *Wij noemden hem Chris: bijzondere belevenissen met een joodse onderduiker*

(Hoogland: eigen uitgave, 2013), 127 pp., € 10,- bij Bruna Hoogland

Hoogland ving tijdens de bezetting 600 onderduikers op en 1.300 evacués uit Arnhem, en dat op een bevolking van 4.000. In de periode 1942-1945 hadden de ouders van Bertus van de Grootveheen een joodse onderduiker uit Amsterdam in hun gezin opgenomen, die luisterde naar de naam Chris maar in werkelijkheid Eugène Manasse heette. De auteur schrijft over deze Chris, over andere gebeurtenissen die toen plaatsvonden in Hoogland-West en over het leven op de boerderij 't Hallo aan de Mgr. Van de Weteringstraat.

De dagboeken van Honoré Blijdenstijn

Honoré Blijdenstijn hield tijdens de Duitse bezetting een dagboek bij. Hij was in 1940

57 jaar en directeur van de Rijkskweekschool in Amersfoort. De aantekeningen vormen een mooi tijdsbeeld en geven af en toe onverbloemd meningen weer die ons nu zouden tegenstaan. Honoré's achterneef Roland Blijdenstijn stelde ze beschikbaar aan het Nationaal Monument Kamp Amersfoort. De teksten zijn uitgetikt door vrijwilligers en staan nu op www.blijdenstijn.nl.



Mom Wellenstein, *Nummers die een ziel hebben: persoonlijke ervaringen in Kamp Amersfoort, een concentratiekamp in Nederland*

(Amsterdam: Athenaeum – Polak & Van Gennep, 2013), ISBN 9789025370480, 207 pp., € 17,50

Edmund Peter 'Mom' Wellenstein kwam in maart 1942 op 22-jarige leeftijd terecht in Kamp Amersfoort. Hij was gevangen genomen omdat hij betrokken was bij het Delftse studentenverzet en zat zes maanden vast. Direct na zijn vrijlating schreef hij zijn ervaringen op, om zo correct mogelijk vast te kunnen leggen hoe het was in zo'n kamp te moeten leven. In het boek wordt ook nadrukkelijk aandacht besteed aan de Russische krijgsgevangenen die in Kamp Amersfoort zijn omgebracht.

Ad van Liempt, *De jacht op het verzet: het meedogenloze optreden van Sicherheitsdienst en Nederlandse politie tijdens de Tweede Wereldoorlog*

(Amsterdam: Balans, 2013), ISBN 978 460035975, 396 pp., € 19,95

Het boek is het resultaat van een onderzoek dat Ad van Liempt met vijf jonge historici deed in het Centraal Archief Bijzondere Rechtspleging in het Nationaal Archief. Het geeft een overzichtelijk beeld van de manier waarop de Sicherheitsdienst het verzet in Ne-

derland probeerde te onderdrukken, met hulp van speciale politie-eenheden en organisaties als de Landwacht.



Hans Keizer, *Van stopfles tot geldla*

(z.p.: eigen beheer 2013), 88 pp., € 10,- via hans-keizer@online.nl

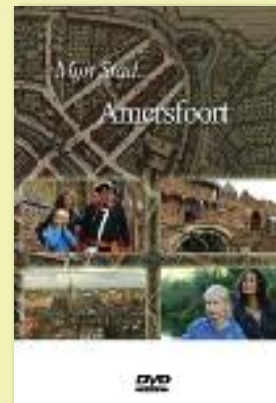
De vader van Hans Keizer was drogist aan Hamseweg 11 in Hoogland. Zijn herinneringen geven een treffend tijdsbeeld van het dorp gedurende de jaren 1945-1970.

Ron Jagers (red.), *Wolken boven Amersfoort / Clouds over Amersfoort*

(Amersfoort: Ron Jagers, 2013), 80 pp., € 5,50

Boekje met foto's van wolkenpartijen boven Amersfoort door diverse fotografen.

TILLY DU PUI & GERARD RAVEN



Mijn stad... Amersfoort

Er is een dvd gemaakt van de door TV Utrecht dit voorjaar uitgezonden vijfdelige serie, waarin de 12-jarige Heleen Lok haar woonplaats Amersfoort laat zien. Deze is voor € 6,95 te koop bij de VVV Amersfoort, Breestraat 1.

DAAGENDA

De activiteiten vinden plaats in Museum Flehite, tenzij anders vermeld; NGV in De Brug, Schuilburgerweg 2; VSA in Drieringsteeg 3. Tentoonstellingen zijn geordend op einddatum. NGV = *Nederlandse Genealogische Vereniging*, <http://amersfoortengv.nl>; OVF = *Oudheidkundige Vereniging Flehite*; VSA = *Stichting Vrienden van de Synagoge Amersfoort*.

Dinsdag 28 mei, 20-22 uur

OVF-lezing E.J. Vinkhuizen: *Amersfoort, de cavalerie en prins Bernhard*.

24 februari-2 juni

Tentoonstelling *Tijdloos eigentijds* over de invloed van oude meesters op moderne kunstenaars. Zie vorig nummer, p. 16.

Donderdag 13 juni, 17-19 uur

Historisch Café. Onderwerp en plaats op www.archiefemaal.nl onder agenda. Tevens aanmelden voor maandelijkse digitale uitnodiging.

Zaterdag 15 juni, 9.15-17 uur

OVF-excursie naar het Kijk- en Luistermuseum in Bennekom en naar Museum Het Valkhof en de Ottoonse kapel in Nijmegen.

Vrijdagen 12, 19 en 26 juli, 11-13 uur

HOVO-cursus *150 jaar spoor in Amersfoort*. Zie www.hovoutrecht.nl.

26 maart-1 augustus

Minitentoonstelling *De Vrede van Utrecht*. Zie vorig nummer, p. 10.

Dinsdag 27 augustus, 20-22 uur

Lezing Arriën Kruyt over 150 jaar spoor. En-

tree inclusief tentoonstelling en koffie € 15,-. MK en OVF € 7,50. Reserveren noodzakelijk: info@museumfleHITE.nl, 033 247 1100.

Donderdag 12 september, 17-19 uur

Historisch Café. Zie 13 juni. Spreker van Centrum voor Archeologie.

Zaterdag 21 september

Computermiddag NGV.

8 juni-21 september

Tentoonstelling *Spoor*

in Amersfoort in Wijkmuseum Soesterkwartier, tevens de woning van een spoorarbeider. Sint-Bonifaciusstraat 61, zaterdag 12-17 uur en op afspraak 033 462 8582. Zie ook de website: www.wijkmuseumsoesterkwartier.nl.



15 juni-22 september

Tentoonstelling *Op het spoor! 150 jaar met de trein*. Zie p. 5 en www.museumfleHITE.nl.

T/m 22 september

Tentoonstelling *In Vredesnaam. De Vrede van Utrecht 1713*. Centraal Museum, Utrecht. Zie vorig nummer, p. 10 en centraalmuseum.nl.

Dinsdag 24 september, 20-22 uur

OVF-lezing Jan Carel van Dijk: *75 Jaar tand-pastafabricage in Amersfoort*. Hiermee opent het thema *Amersfoort en bedrijvigheid*.

www.amersfoortopdekaart.nl

Zoek de historische afbeeldingen van elke plek in Amersfoort. Een combinatie van de collecties van o.a. Archief Eemland en Museum Flehite.

Open huis Centrum voor Archeologie

Iedere woensdagmiddag van 14.00-16.30 uur kunt u de werkplaats en expositieruimte bezoeken. Tevens spreekuur voor eigen vonden. Langegracht 11, toegang gratis.

Spreekuur familiegeschiedenis

Elke tweede donderdag in Archief Eemland, 14-16 uur.

KRONIEK

verschijnt viermaal per jaar. U kunt het blad thuis ontvangen door lid te worden van:

- Oudheidkundige Vereniging Flehite voor € 30,-, waarbij u ook het jaarboek Flehite ontvangt;
- Stichting Archeologie Amersfoort voor € 20,- per jaar, met optie jaarboek Flehite

Oudheidkundige Vereniging Flehite

Secretaris: Agnes Houët-Berenschot
Vondelplein 1 • 3818 BC Amersfoort
033 463 49 89
secretariaat@historisch-amersfoort.nl
www.historisch-amersfoort.nl

Museum Flehite

Postbus 699 • 3800 AR Amersfoort
033 247 11 00
info@museumfleHITE.nl
www.museumfleHITE.nl
Bezoekadres: Westsingel 50
Open: di-vr 11-17 uur, za-zo en tweede feestdagen 12-17 uur

Afdeling RO/Monumentenzorg Amersfoort

Postbus 4000 • 3800 EA Amersfoort
033 469 48 16
ma.cramer@amersfoort.nl
Bezoekadres: Stadhuisplein 1
Open: ma-vrij 9.00-17.00 uur
(graag op afspraak)

Archief Eemland

Postbus 4000 • 3800 AE Amersfoort
033 469 50 17
archiefeemland@amersfoort.nl
www.archiefeemland.nl
Bezoekadres: Stadhuisplein 7
Open: ma-do 9.00-17.00 uur

Stichting Archeologie Amersfoort (STAA) Archeologisch Centrum

Postbus 4000 • 3800 AE Amersfoort
033 463 77 97
fme.snieder@amersfoort.nl
www.amersfoort.nl/archeologie
Bezoekadres: Langegracht 11
Open: wo 14.00-16.30 uur en op afspraak

Redactie

Max Cramer • Tilly du Pui •
Gerard Raven • Francien Snieder •
Yvonne Tanke • Piek Theisens

Redactieadres

Gerard Raven, Museum Flehite
Breestraat 80 • 3811 BL Amersfoort
g.raven@museumfleHITE.nl
De redactie behoudt zich het recht voor om artikelen in te korten en/of te herschrijven, zo mogelijk in overleg met de auteur. Meninge(n) verwoord in de artikelen zijn niet noodzakelijk die van de redactie.

Uitgave van de *Kroniek* wordt mede mogelijk gemaakt door:



ISSN 1389-8442