

# Seijst

Uitgave van het Zeister Historisch Genootschap

2021-II

## DE ZEISTER TREIN

Juffrouw Annie en  
Kinderzorg



Reacties op 'Zeist in de  
(ballon)vaart der volkeren'

De wijzers van de  
dorpsklok





# Seijst

*Bulletin ter bevordering van de kennis  
van de geschiedenis van Zeist*

**ISSN 1383-2867**

Verschijnt 4x per jaar.

Jaargang 51 nummer 2. Juni 2021.

Drukwerk: Drukkerij Gregorius, Utrecht.

## **REDACTIECOMMISSIE**

H. Beudeker, D. van de Kamp, mw. Fl. de Vrijer en mw. M. Wagenaar, redacteuren en J.P. van 't Sant, hoofdredacteur.

## **VORMGEVING**

M. Slappendel

## **REDACTIEADRES**

Postadres: Postbus 342, 3700 AH Zeist

E-mail: [info@zhg.nl](mailto:info@zhg.nl)

## **BIJDRAGEN AUTEURS**

Informatie over het aanleveren van kopij:  
[www.zhg.nl](http://www.zhg.nl)

## **LEDENADMINISTRATIE**

Aanmeldingen van nieuwe donateurs en adreswijzigingen kunnen schriftelijk worden gemeld via Postbus 342, 3700 AH Zeist. Het kan ook via het e-mailadres: [info@zhg.nl](mailto:info@zhg.nl).

IBAN: NL95 INGB 0003 8403 83

## **WEBSITE**

[www.zhg.nl](http://www.zhg.nl)

## **De Zeister trein** 31

In 1901 kreeg Zeist een treinstation in het dorp, een kopstation voor de nieuwe verbinding Zeist – Bilthoven en van daar naar Utrecht. Deze treinverbinding is heel belangrijk geweest voor de ontplooiing van Zeist in het begin van de 20<sup>e</sup> eeuw: voor het forensisme en gerelateerde woningbouw, voor de industrie voor grondstofaanvoer en voor het toerisme.



## **Juffrouw Annie** 40

Juffrouw of juffer Annie de Beaufort woonde op Molenbosch. In de Tweede Wereldoorlog was ze actief bestuurslid van Kinderzorg. In brieven aan haar zus vertelt ze over haar werk voor die organisatie onder de moeilijke oorlogsomstandigheden.

## **Reacties op 'Zeist in de (ballon)vaart der volkeren'** 47

Een tweetal lezers vertellen over de relatie van hun grootvaders met de Zeister ballonvaart. Ze stuurden leuke foto's mee.



## **De wijzers van de dorpsklok** 50

In de collectie van het ZHG bevinden zich 2 setjes wijzers afkomstig van de klokken van de toren van de Oude Kerk. Dit artikel vertelt hierover.

# DE ZEISTER TREIN

De geschiedenis van het spoorvervoer tussen Utrecht,  
Bilthoven en Zeist



Het spoorwegempla-  
cement en de gasfa-  
briek van Zeist in 1914.

GEMEENTEARCHIEF ZEIST

## Kees Kort

Vanaf 1901 was er een rechtstreekse spoorver-  
binding tussen Zeist en Utrecht. Treinen reden in  
23 minuten van station Zeist, gelegen aan de Ver-  
lengde Slotlaan, via Huis ter Heide, Bosch en Duin  
en Bilthoven naar het Buurtstation in Utrecht. In  
1972 werd het treinverkeer beëindigd en werd het  
station in Zeist afgebroken en werden de rails ver-

wijderd. Alleen de Stationslaan, die uitkomt bij het  
busstation Zeist herinnert nog aan die periode.  
De treinverbinding heeft veel impact ge-  
had op de stedenbouwkundige en eco-  
nomische ontwikkeling van Zeist. Maar  
wat is die betekenis precies geweest?

## Het spoornet geëxploiteerd door de NCS.

COLLECTIE SPOORWEGMU-  
SEUM UTRECHT



### EEN STATION IN ZEIST

**H**et stond op een groot emplacement, waar ook een tramremise en later een busstation waren gevestigd. En direct daarnaast – aan de Steynlaan – lag de Zeister gasfabriek. De kolen die deze fabriek gebruikte werden per spoor aangevoerd. Om de kolen tot vlakbij de fabriek te kunnen brengen, liep vanaf het station een apart spoor naar de fabriek.

Vandaag de dag is er niets meer te zien van dat spoor- en tramverleden. Nadat in 1972 de laatste goederentrein op het station arriveerde is het emplacement ontruimd en is het station afgebroken. Er staan nu woningen en winkels en alleen de plaats van het busstation herinnert nog aan het complex dat zo'n driekwart eeuw het vervoersknooppunt én het economisch hart van Zeist was.

### DE TREIN ONTSLUIT HET PLATTELAND

In de tweede helft van de 19<sup>e</sup> eeuw vond een snelle ontwikkeling van het Nederlandse spoornet plaats. Nadat in 1839 de eerste trein

in Nederland tussen Amsterdam en Haarlem ging rijden, werden door verschillende spoorwegmaatschappijen in hoog tempo spoorlijnen door Nederland aangelegd. Een voorbeeld was de spoorlijn Amsterdam – Utrecht van de Nederlandse Rhijnspoorweg-Maatschappij, die in 1844 werd doorgetrokken naar Driebergen en een jaar later naar Arnhem. Doordat de lijn uit militaire overwegingen niet vlakbij de Grebbeberg mocht lopen werd het onmogelijk met deze spoorlijnverbinding onderweg de grotere plaatsen aan te doen. De lijn werd zo een kaarsrechte verbinding tussen Utrecht en Arnhem. De consequentie was dat er stations in een 'niemandslaan' ontstonden, zoals *Driebergen-Zeist*, *Veenendaal-De Klomp* en *Ede-Wageningen*. Aanvankelijk heette het station *Driebergen-Zeist* trouwens station *Driebergen*. In 1864 werd de naam veranderd in *Zeist-Driebergen*, in 1904 opnieuw in *Driebergen* en in 1948 kreeg het station de huidige naam *Driebergen-Zeist*.

Aan het einde van de 19<sup>e</sup> eeuw waren vrijwel alle grote steden via het spoornet met elkaar verbonden. In het midden van het land opereerde de Nederlandse Centraal-Spoorweg-Maatschappij (NCS). Dit spoorbedrijf was opgericht door enkele particulieren, die gesteund door Frans kapitaal de concessie verwierven voor de aanleg en exploitatie van de spoorlijn Utrecht – Amersfoort – Zwolle - Kampen. Deze lijn werd

rond 1865 in gebruik genomen. Een van de haltes aan deze lijn was De Bilt-Station (het latere station Bilt-hoven).

Tegen het einde van de 19<sup>e</sup> eeuw kwam de ontwikkeling van het spoornet in Nederland in een nieuwe fase. Er werden plannen gemaakt om niet alleen meer de grote steden per spoor te verbinden maar nu ook het platteland per trein te ontsluiten. Daarbij speelden de spoorwegen in op de opkomst van het forensisme in Nederland: mensen wilden als gevolg van de toegenomen welvaart vaker buiten de stad gaan wonen, terwijl ze wel in de stad bleven werken. Daarvoor werden zogenaamde lokaalspoorwegen aangelegd: lijnen die eenvoudiger in aanleg en goedkoper in exploitatie waren dan de hoofdspoorwegen en waarmee flexibeler kon worden ingespeeld op de behoeften van forensen. Deze nieuwe spoorlijnen maakten de ontwikkeling van het forensisme ook écht mogelijk; bus- en autoverkeer was er aan het begin van de 20<sup>e</sup> eeuw nog niet.

De NCS wist een concessie te verwerven voor de lokaalspoorlijn Den Dolder - Baarn. Deze werd in 1898 in gebruik genomen. De treinen reden vanaf Den Dolder door naar Utrecht over de hoofdspoorlijn van de NCS. Deze treinverbinding bestaat nog altijd.

### INTENSIEVE ONDERHAN- DELINGEN

In de loop van 1898 nam de NCS

het initiatief om een nieuwe treinverbinding tussen Bilthoven en Zeist te ontwikkelen. Ook deze lijn zou via het hoofdnet van de NCS een verbinding met Utrecht krijgen. Zeist was in die tijd een middelgrote plaats (8720 inwoners in 1900) met de potentie om zich tot een forensengemeente, met welgestelde ingezetenen, te ontwikkelen. Er waren in Zeist voldoende voorzieningen beschikbaar, er was ruimte én een fraaie natuur. Daarnaast waren er in de gemeente verschillende industrieën gevestigd die belang hadden bij het vervoer van grondstoffen per trein. Het ging dan vooral om bulkgoederen als kolen voor de Zeister gasfabriek, hout en ijzererts voor de bestekindustrie.

De gemeente Zeist, die eerder een station op de lijn Amsterdam - Arnhem was misgelopen, verwelkomde daarom het initiatief van de NCS.

In de loop van 1899 vroeg mr. J.E. Ameshoff, directeur van de NCS, bij H.M. koningin Emma (regentes van koningin Wilhelmina) een concessie aan voor de aanleg en exploitatie van een spoorlijn van De Bilt-Station naar Zeist. Vervolgens startte Ameshoff overleg met de gemeenten De Bilt en Zeist. Met de gemeente Zeist onderhandelde de NCS over de grond voor een te bouwen station in Zeist en de prijs van het transport van kolen voor de Zeister gasfabriek. Het gemeentebestuur van Zeist bleek zware eisen aan de komst van de spoorverbinding te stellen. Zo vroeg zij een hoge prijs voor de

grond waarop het station gebouwd zou worden. Daarnaast eiste zij dat de transportkosten voor het kolenvervoer dezelfde zouden zijn als die voor Bilthoven, terwijl daar de transportafstand duidelijk minder was. Tenslotte wilde het gemeentebestuur dat het spoor van station Zeist naar de gasfabriek door de NCS betaald zou worden. Ameshoff gaf aan dat hij deze voorwaarden 'zeer bezwarend' vond.

Na intensieve onderhandelingen, die in die tijd vooral gevoerd werden via uitgebreide briefwisselingen, wisten NCS en het gemeentebestuur uiteindelijk toch overeenstemming te bereiken. Nu was de weg vrij om de spoorlijn te gaan aanleggen.

Maar toen kwam de domper. De minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid, Cornelis Lely, liet per brief van 28 april 1899 weten dat

er geen concessie voor de lijn kon worden verleend. Dit omdat 'uit het oogpunt der landsdefensie zeer overwegende, niet door het stellen van bijzondere voorwaarden op te heffen bezwaren bestaan'. Die bezwaren betroffen het feit dat het spoortracé conflicteerde met een langs het geplande tracé gelegen schietbaan van Defensie.

Door lobbywerk van Ameshoff, daarin gesteund door de gemeenten, werd de minister er van overtuigd dat de belangen verbonden met de spoorlijn zwaarder wogen dan de schietbaan van Defensie. Begin 1900 werd de ministeriële goedkeuring voor de lijn alsnog verleend. Tegelijkertijd besloot de raad van commissarissen van de NCS tot oprichting van de Nederlandsche Buurtspoor-Maatschappij (NBM). De eerste taak van deze dochteronderneming was het aanleggen van de



**Station Zeist begin 20<sup>e</sup> eeuw.**

FOTOARCHIEF  
E. VAN TELLINGEN

## Spoorwegovergang bij de Bergweg.

FOTOARCHIEF

E. VAN TELLINGEN

spoorweg De Bilt - Zeist. De moedermaatschappij NCS zorgde voor het treinmaterieel.

Toen ging het snel: na een jaar van voorbereiding startte de aannemer in april 1901 de aanleg van de lijn. Al in eind augustus van 1901, dus vijf maanden later, kon de nieuwe spoorlijn en ook station Zeist worden geopend. Dat was een absoluut record.

Een groot voordeel bij de aanleg was dat het gehele traject van bijna 7 kilometer door onbebouwd gebied liep. Het gebied tussen De Bilt en Zeist was aan het begin van de 20<sup>e</sup> eeuw namelijk nog nauwelijks ontsloten. Het bestond uit uitgestrekte woeste gronden met heide, stuifzand en bossen. Daarbij kwam het spoor op een aarden baan te liggen. Het zand daarvoor kwam uit de Biltse Duinen; de NCS had hiervoor speciaal stukken grond aangekocht. De spoorlijn telde 18 overwegen. Slechts twee van die overwegen, de Amersfoortseweg en de Bergweg, beide in Zeist gelegen, waren bewaakte overwegen. De lijn was aanvankelijk enkelsporig maar werd in 1912 verdubbeld.

Ondertussen ontstonden er op Utrecht Centraal door de steeds grotere drukte van treinen capaciteitsproblemen. In 1904 werd daarom voor de lokale lijnen het Buurtstation geopend. Dit lag op 400 meter van het hoofdstation. Van hieruit vertrokken nu de treinen naar Zeist en naar Baarn. Bij de



verbouwing van Utrecht CS in 1937 vond een herstructurering van de sporen plaats. De buurtsporen werden doorgetrokken naar het hoofdstation (deze zijn op het station nog altijd terug te vinden als de huidige kopsoren 1 t/m 4). Daarmee werd het Buurtstation overbodig.

### SUCCESVOLLE BEGINJAREN

De reis Zeist - Utrecht duurde 23 minuten, wat voor die afstand ook naar de huidige begrippen nog steeds snel is. In de beginperiode vertrokken er uit Zeist 15 treinen naar Utrecht; in 1912 waren er dit er al 42. Elke dag reden er bovendien 4 treinen vanuit Zeist rechtstreeks naar Amsterdam. Alle treinen stopten in Bilthoven en Huis ter Heide. In 1903, dus 2 jaar na opening van de lijn werden er over de totale lijn Utrecht - Zeist meer dan 250.000 reizigers vervoerd. De NCS gebruik-

te voor de lokaallijnen luxe rijtuigen. Ze werden in de eigen werkplaats in Utrecht gebouwd. De rijtuigen waren bijzonder fraai afgewerkt. Voor de welgestelde forens was het daarmee een prachtige en comfortabele verbinding.

Ondertussen werd ook de tram steeds belangrijker voor het vervoeren van reizigers tussen Utrecht en Zeist. De Stichtse Tramway-Maatschappij exploiteerde een tramlijn die liep vanaf het Stationsplein in Utrecht via het Vredenburg, de Neude, de Voorstraat en de Biltstraat naar de Utrechtseweg naar De Bilt en Zeist. In Zeist eindigde de tram aanvankelijk bij Het Rond, in het centrum van Zeist.

Na de opening van de spoorlijn Utrecht - Bilthoven - Zeist bracht de NBM een bod uit op de Stichtse Tramway-Maatschappij ten einde '... eene doelloze concurrentie' te voor-



## Trams bij station Zeist.

COLLECTIE ZEISTER

HISTORISCH GENOOTSCHAP

komen. Het bod slaagde en een jaar later werd de tramlijn doorgetrokken naar het nieuwe station Zeist. Zo konden trein en tram optimaal op elkaar worden afgestemd.

De Stichtse Tramway-Maatschappij exploiteerde al vanaf 1879 een paardentramdienst tussen Utrecht en Zeist. Deze werd in 1909 vervangen door de elektrische tram met bovenleiding.

De concurrentie tussen trein en tram nam door deze modernisering wel toe; echter de vervoersvormen bedienden toch verschillende type klanten. Bij de tram ging het meer om het lokale vervoer, terwijl met

de trein veelal meestal de veelal rijkere forensen reisden die via Utrecht verder het land in reisden. Daarbij kwam dat het eerste kwart van de 20<sup>e</sup> eeuw een periode was van sterke reizigersgroei. Zowel trein als tram floreerde. De tramlijn ontwikkelde zich tot een van de drukste interlokale tramlijnen van Nederland. Er waren ook speciale trams voor goederenvervoer, van zand en graan tot pakketten.

Het tramnet breidde ook regionaal uit. Er kwam een tram vanuit Amersfoort die via Zeist doorreed naar Driebergen, Doorn en uitein-

delijk Arnhem. Ook kwam er een zijtak, waar vanuit Doorn naar Wijk bij Duurstede werd gereden. Deze lijnen werden geëxploiteerd door de Ooster Stoomtram-Maatschappij (OSM), ook een dochteronderneming van de NCS. Zeist werd daardoor een belangrijk knooppunt in het regionale openbaar vervoer.

## MET TREIN EN TRAM RECREËREN IN ZEIST

Eind 19<sup>e</sup> eeuw ontwikkelde Zeist zich tot landelijk bekend recreatieoord. Een gunstige ligging in het land en het aantrekkelijk natuurschoon waren de belangrijkste facto-

ren. Met de lokaalspoorlijn en elektrische tramlijnen werd Zeist voor steeds meer mensen goed bereikbaar. Op zomerse dagen kwamen er duizenden mensen naar Zeist, waardoor de NBM al haar materieel moest inzetten om hen te vervoeren. Op het stationsplein van Zeist werden dranghekken geplaatst om alle dagjesmensen die de Zeister natuur bezocht hadden weer geordend naar de trams en treinen te leiden.

Door het goede openbaar vervoer werd het ook mogelijk om in het begin van de 20<sup>e</sup> eeuw grote evene-

menten te organiseren. Het aantal bezoekers dat met een auto kon komen was in die tijd nog zeer beperkt. In 1909 werd in Zeist een grote tuinbouwtentoonstelling georganiseerd. Het was een evenement met landelijke uitstraling, dat het voor die tijd zeer grote aantal van 40.000 bezoekers trok. De NBM verstreekte voor het bezoek aan de tentoonstelling ook speciale treinkaartjes.

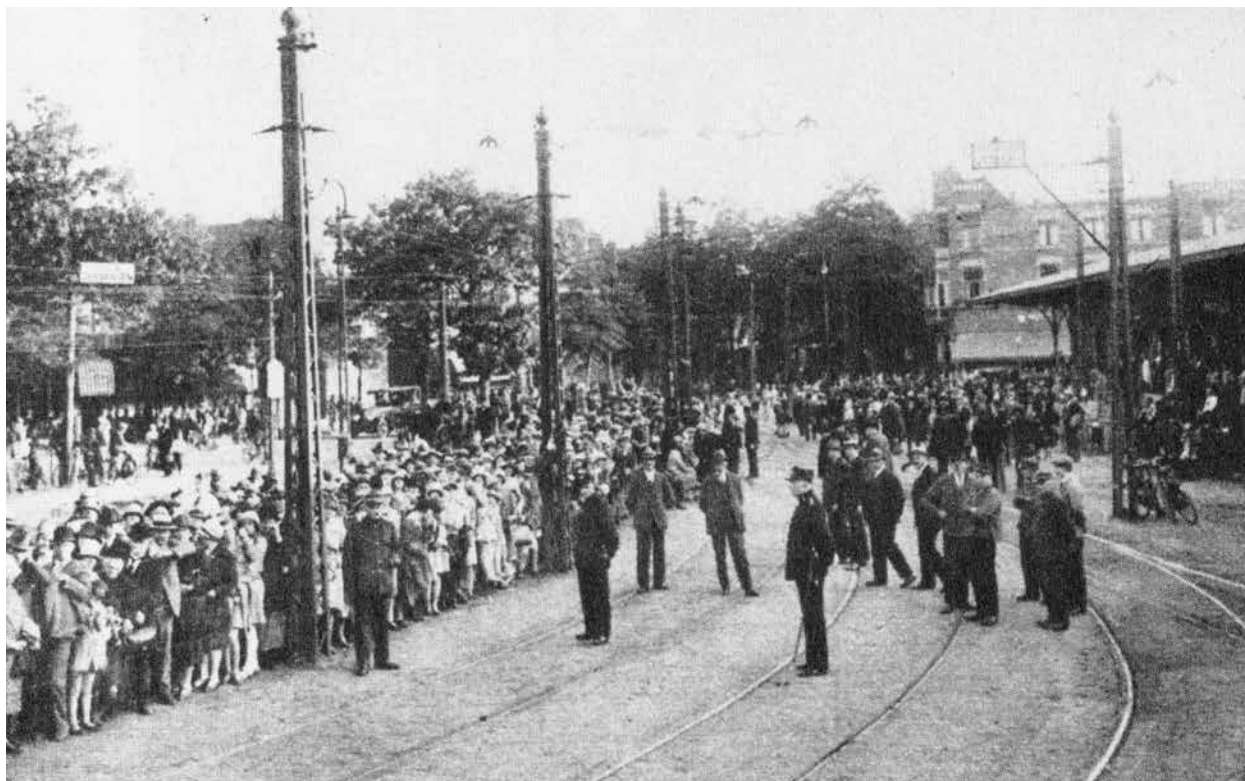
Er waren in die tijd meer grote evenementen, zoals de jaarlijks vliegfeesten op Soesterberg. Voor zowel de trein als de tram leverde dit extra reizigers op.

## **VERVOER VAN BULKGOEDEREN PER TREIN**

De trein was aan het begin van de 20<sup>e</sup> eeuw ook zeer geschikt om (bulk)goederen te vervoeren. Goederentreinen transporteerden over de spoorlijn naar Zeist vooral steenkool, ijzererts en hout. De kolen voor de gasfabriek werden dagelijks per trein aangevoerd; het was een belangrijke kurk waarop de exploitatie van de lijn dreef. Vlak langs de spoorlijn in Zeist-Noord vestigde zich de Gerofabriek. Via een eigen aftakking van het spoor werd hier ijzererts naar vervoerd. Ook ver-

### **Dagjesmensen bij station Zeist.**

COLLECTIE GEMEENTEAR-  
CHIEF ZEIST



voerde het spoorbedrijf sparrenhout uit de Biltse bossen, dat bestemd was voor de Belgische mijnen.

In Huis ter Heide lag bij het station een groot overslagterrein. Hier werden bouwmaterialen, kolen, ruw hout en autobanden opgeslagen. Direct bij de laad- en losplaats vestigden zich ook verschillende handelaren. In 1909 werd voor de overslag een apart spoor aangelegd. De losplaats is veel later, in 1961, zelfs nog uitgebreid.

Vanaf de overslagplaats liep bovendien een smalspoor naar Kamp Zeist. Dit militaire spoor heeft van 1906 tot 1927 dienst gedaan.

### **DE TREIN ALS AANJAGER VAN BOUWACTIVITEITEN**

Zowel in Bilthoven als Zeist en Bosch en Duin was de aanleg van de lokaalspoorlijn een belangrijke aanjager voor bouwactiviteiten. Voor Zeist was aan het einde van de 19<sup>e</sup> eeuw het Wilhelminapark, bij de Slotlaan gelegen, het belangrijkste bouwproject. De landschapsarchitect Copijn had hier een park in landschapsstijl ontworpen, waaromheen ook op ruime percelen villa's konden worden gebouwd. Toch wilde vóór 1900 de verkoop van bouwterreinen niet erg vlotten. De ontwikkeling kwam pas op gang toen in 1901 de trein naar Zeist kwam. Binnen 10 jaar was de hele wijk volgebouwd.

In Bosch en Duin was het de NBM die veel activiteiten ontplooidde om de bouw van huizen te stimuleren.



Meer inwoners betekenden immers meer spoor klanten. Zo verspreidde de spoorwegmaatschappij brochures om het buiten wonen te promoten. Zij was de belangrijkste aandeelhouder van de projectontwikkelaar NV Villapark Bosch en Duin.

Toen er de nodige huizen waren gebouwd werd in 1907 het stationnetje Bosch en Duin in gebruik genomen. In Bosch en Duin vestigden zich daarnaast verschillende vakantiekolonies voor kinderen, die in groepen met speciale treinen arriveerden.

### **DE TERUGGANG**

Het eerste kwart van de 20<sup>e</sup> eeuw was de bloeiperiode van de spoorlijn Bilthoven - Zeist. Daarna zette een langzaam dalende trend in. Vanaf de jaren twintig kreeg de trein concurrentie van het wegverkeer, in het bijzonder de autobus en de vracht-

auto. De NBM paste aanvankelijk de eerder met succes toegepaste strategie bij de tram toe door busmaatschappijen over te nemen. Maar tariefverlagingen van het busvervoer en de veel grotere flexibiliteit van deze vervoersvorm zorgden er voor dat er steeds minder reizigers met de trein reisden.

Ondertussen werd de NCS verplicht om in 1919 - in het kader van de integratie van het Nederlandse spoor-net - haar lijnen over te dragen aan de Staatsspoorwegen. Dit bedrijf concentreerde zich allereerst op het Nederlandse kernnet, de belangen verbonden met de lokaalspoorwegen kregen minder aandacht. Vanaf dat jaar kende de NCS alleen een papieren bestaan; in 1934 werd zij formeel geliquideerd. In 1938 werd met de oprichting van de N.V. Ne-

### **Goederentrein op de spoorlijn Bilthoven - Zeist.**

COLLECTIE

UTRECHTS ARCHIEF

**Station  
Bosch en Duin.**

FOTOARCHIEF  
EVERT VAN TELLINGEN



derlandse Spoorwegen (NS) de integratie van het spoorwegnet in Nederland voltooid.

Hierop volgde de periode van de Tweede Wereldoorlog. Begin 1941 zag de NS zich genoodzaakt het reizigersvervoer te staken vanwege brandstoftekort en een sterke daling van het aantal reizigers. In 1942 braken de Duitsers één van de sporen af van de lijn Utrecht – Zeist en voerden deze af naar Duitsland, zodat alleen enkelspoor overbleef. Na de oorlog besloot de NS het kwijnende reizigersvoer niet meer voort te zetten. Ook de tram legde het uiteindelijk af tegen de bus; de tramdienst Utrecht - Zeist werd in 1949 gestaakt.

Alleen het goederenvervoer op de spoorlijn Bilthoven - Zeist bleef nog bestaan. Vanaf de jaren vijftig reed er nog maar één trein, die vooral kolen en ijzererts vervoerde. Maar toen

ook eind jaren vijftig de gasfabriek haar productie beëindigde, viel de basis voor het goederenvervoer weg. Dit leidde er toe dat dertig jaar na beëindiging van het reizigersvervoer er op 26 mei 1972 ook een einde kwam aan het goederenvervoer op de lijn Bilthoven - Zeist.

### **DE TREIN VERDWIJNT UIT ZEIST**

Kort na sluiting van de lijn werd begonnen met de sloop van het station in Zeist. In 1978 werden ook de rails verwijderd. Op de vrijgekomen grond ontwikkelde de gemeente een groot woningbouwproject. Op een deel van de spoorbaan - van Huis ter Heide tot Bilthoven - werd een mooi fietspad door het bos aangelegd. Scholieren, forensen en recreanten maken hier nog steeds dankbaar gebruik van.

Verder is nagenoeg alles wat herin-

tert aan de oude spoorlijn tussen Bilthoven en Zeist verdwenen. Met het afbreken van 'Het Oude Spoor'-viaduct over de A28 in 2018 is de railinfrastructuur van de lijn Bilthoven - Zeist definitief verdwenen.

Het station Huis ter Heide is nu nog het enige overblijfsel van de oude spoorlijn. Dit stationsgebouw is inmiddels fraai gerestaureerd en gaat een nieuwe functie krijgen.

Terugkijkend over de bijna driekwart eeuw dat de treinverbinding tussen Bilthoven en Zeist heeft gefunctioneerd kunnen we vaststellen dat deze voor de Zeister gemeenschap veel voordelen heeft gebracht. Zeist kwam aan het begin van de 20<sup>e</sup> eeuw mede door de trein uit haar isolement en kon zich economisch ontwikkelen. Het forensenverkeer is de belangrijkste factor in het succes van de Zeister lijn geweest. Maar de trein was ook beslist belangrijk voor de Zeister industrie uit die tijd. Ook de woningbouw in Zeist kreeg een sterke impuls door de komst van de trein.

De trein zal niet meer in het centrum van Zeist terugkeren. Misschien wél de tram; na een 'tramloze' periode van zeventig jaar is zij met haar komst naar de Uithof Zeist al weer dicht genaderd. Maar naast de bus, die in tegenstelling met de tram tot in de haarvaten van de wijken kan komen, vormt nu ook de fiets een belangrijk alternatief.

Maar wie weet, wat er in deze 21<sup>e</sup> eeuw op openbaar vervoergebied in



**Station  
Huis ter Heide.**  
COLLECTIE ZEISTER  
HISTORISCH GENOOTSCHAP

Zeist nog staat te gebeuren!

*De geschiedenis van deze spoorlijn is ook verbeeld in de documentaire 'Bestemming: Station Zeist' van de Zeistenaars Pieter Veraart en Kees Kort. De documentaire is op dvd uitgebracht door Stichting Het Rozenhuis ([www.HetRozenhuis.nl](http://www.HetRozenhuis.nl)) en is verkrijgbaar bij het ZHG.*

### Bronnen

- \* Archief Zeister Historisch Genootschap
- \* Gemeentearchief Zeist

- \* Het Utrechts Archief
- \* Regionaal Historisch Centrum Vecht en Venen, Breukelen
- \* Bibliotheek Spoorwegmuseum, Utrecht

### Literatuur

- S. Eeftens, 'De spoorweg De Bilt-Zeist', in *Op de Rails* (2018), nr.12.
- JH. Heimel, *De Grootte Tuinbouwtentoonstelling 1909 op het Landgoed 'Schoonoord' te Zeist*, (Zeist 2019).
- J. van den Heuvel, 'Het Zeister Spoor', delen 1 en 2, in *De Biltse Grift: tijdschrift van Historische Kring d'Oude School*, 10 (2001), nr. 2, p. 22-32; nr. 3, p. 48-56
- A. Steenmeijer, *De Zeister Tram, de elektrische tram Utrecht-Zeist 1909-1949*, (Schoorl 1982).
- N.J. van Wijck Jurriaanse, *De Nederlandsche Centraal Spoorwegmaatschappij*, (Rotterdam 1973).

# Juffrouw Annie en Kinderzorg

**Juffrouw Annie bij de  
ingang van Molen-  
bosch (eind jaren 60  
vorige eeuw).**

COLLECTIE

J.G.F. VAN WAGENINGEN



## **Louise Eschauzier-van den Bosch**

Na de heldere uiteenzetting over het huis 't Molenbosch [Historisch Café 28 oktober 2019 door jvr. De Beaufort] voelde ik de behoefte de voor velen bekende bewoonster van dit huis, A.W.M. de Beaufort, juffer of juffrouw Annie (1880-1971), nader te belichten. Bij het schrijven van een boek over de oorlogservaringen van het gezin van haar oudere zusje, Loukie, mijn grootmoeder, kreeg ik heel wat brieven onder ogen die mijn tante Annie aan mijn moeder (A.W.M. van den Bosch-de Beaufort) - haar petekind - had geschreven. We weten dat zij zich altijd heeft ingezet voor de minder bedeelden maar in deze brieven vertelt ze over haar ervaringen en belevenissen als actief bestuurslid van de Stichting Kinderzorg. Graag had ik voor dit

artikel ook archiefstukken van deze Stichting erbij betrokken, maar indertijd schijnt een gefrustreerde administratrice deze vernietigd te hebben. Die ervaringen van haar, naast enkele andere, zou ik met u willen delen middels fragmenten uit bovengenoemde brieven, omdat die een goed beeld van haar vele bezigheden in die tijd geven. Het is toch ongelofelijk zoals zij op haar fiets de hele buurt afreed terwijl ze toch al zestig was. Kinderzorg had haar vergaderingen in Amersfoort en daar fietste ze naar toe. Ze bracht dan meteen een bezoekje aan haar zusje op Den Heiligenberg of later Den Treek of ze wipte even aan bij haar leeftijdgenoot en nichtje Annie op De Boom in Leusden.

**D**e eerste brief is van 9 november 1941, mijn ouders zijn dan verhuisd naar Leeuwarden. Daarvoor woonde zij enige maanden op Den Heiligenberg in Leusden bij mijn grootouders. Ik heb vooral die fragmenten uit de brieven genomen die voor het grootste deel te maken hebben met haar 'werk' voor Kinderzorg. In mei 1941 moest zij haar geliefde Molenbosch in Zeist verlaten, maar gelukkig vond ze daar in de Homeruslaan 26 vervangende woonruimte.

**9 november 1941:** '(...) a.s. donderdag 13 november zullen we [tante Miek, jonger zusje van haar, en zichzelf] heel graag bij je blijven 's nachts en hoop ik alleen maar dat jij je niet te druk zult maken voor ons, want dat zou ik echt naar vinden. Wij zullen boterhammen meebrengen voor 's avonds en ook een broodbon en wat boter, en, als het kan aardappelbons, maar Marie is al naar bed en ik weet niet of zij al alle bonnen gegeven heeft, maar dan krijg je er voor later, in ieder geval. Ik zal ook 2 lakens en een sloop meebrengen, want je krijgt zooveel logees en het is voor mij niets geen moeite. Dat moet je heus goed vinden 't zijn immers abnormale tijden en dan doet men wat het gemakkelijkst is [de reis ging per trein!]. Morgen gaat er een kachel van 't Molenbosch naar Den Heiligenberg voor de jongenskamer. Hendrik zal met het fietswagentje gaan.'

**18 november 1941** bedankt ze voor

Homeruslaan 26 Zeist.  
21 Juni 1944

Lieve beste Pannie!

Wat heb je mij bedorven met die prachtige zending kleertjes en luiers! Ik ben er dol ble mee en bedank er je heel hartelijk voor ook namens het babytje dat er in zal komen. Vandaag werd net beslist of een klein meef van 9 maanden hier in een opzien zou kon maar dat is mislukt, omdat de schoone moeder van de jonge vrouw er zoo op tegen had. Die woont bij hen in, geloof ik. 't Is jammer want ik zou juist zoo mooi de kleertjes voor haar hebben kunnen gebruik maak er zal er nog wel een kornent deuk v. Je hadt zoo 'n mooi pak gemaakt en dat me al je drukte, ik was er recht confuus van. Hoe gaat het met de kleuters? Ze zijn toch gelukkig door het vroete heen. Ik herinner mij oore benaauwde uren, maar wij waren grooter, Roekie en Riki zijn nog zoo klein! Van je spelgoed heb ik al veel weggegeven, want wij kregen juist

de gezellige logeerpartij en vertelt het laatste nieuws:

'(...) Ik denk er nog dagelijks aan. Vooral nu wij ons varkentje gisteren, plotseling, mochten slachten en wij weer een (helaas beperkt, want het diertje was maar klein en slank)

reeks van worsten en stukken spek in het vooruitzicht hebben. Vandaag bracht ik tante Luise [vrouw van haar broer Noud, de dominee] ook haar deel en aten wij de hersentjes van het diertje. Naar de hoeveelheid hiervan te oordelen moet ons

De brief van juffrouw Annie van 21 juni 1944.

COLLECTIE AUTEUR

**Molenbosch  
(jaartal onbekend).**

COLLECTIE AUTEUR

diertje niet zo heel erg slim geweest zijn, maar zij waren toch erg mak en tevreden met alles wat ze kregen. Hendrik [van Pijkeren] en Kees hebben de hunne ook meteen geslacht. De slager mocht het vleesch niet rooken bij hem. Vind je dat niet een gekke verordening? Gelukkig is er bij het stook- en bakhuis in de tuin bij de tuinmanswoning een schoorsteen met rookgelegenheid en daar worden nu de 4 hammen en de vier zijden spek in gehangen terwijl er zaagsel onder verbrand wordt, want dat geeft lichte rook schijnt het, zonder roet. Oom Noud heeft ll. zondag in Hoogland gepreekt. Ik ging met hem mee, al vroeg om 8.13 uit Zeist met de tram. De ballon auto [auto met gasgenerator; het gas (bij gebrek aan benzine in de oorlog) kon opgeslagen worden in een grote zak op het dak] bracht ons heel gemakkelijk naar de kerk en kregen wij eerst nog een kopje thee met koek op de pastorie. Het was een prettige tocht en een goede preek. Maandag moet oom Noud voor de radio optreden om 4 uur en reisde dus weer naar Hilversum. Gelukkig werd die tocht ook goed volbracht.'

**6 februari 1942:** '(...) Ik kreeg van Lili [C.M. de Beaufort, zusje van mijn moeder] een stapel wollen goed dat mevrouw Van Hogendorp en ik al in wollen hemdjes voor onze kinderen omwerkten, gedeeltelijk. Het is zo jammer dat men nooit precies de maat van de nieuwe kindertjes weet en dat zij zo ongeregeld komen: is men klaar voor een meisje van 3



jaar bv. dan komt er een broertje van 5, of er wordt een baby van onder 't jaar toegezegd, maar die wordt inmiddels door iemand anders overgenomen. Het is op die manier zo moeilijk om vooruit wat klaar te maken. Misschien moet ik de tweeling naar Berlikum brengen, maar dat hoor je bijtijds en dan zal ik vragen of ik een nachtje bij je mag logeren. Ik zal de textielpunten blauwe kaart van onze kleine kinderen opvragen en daarvoor luiers zien te krijgen bij Molkenboer [een bekende textiel-fabriek]. Als er genoeg punten zijn kan ik er misschien ook 12 sturen voor katoenen luiers, dan is er iets voorraad voor de drie babies. Het is voor de mensen die geen voorraad hebben kunnen maken wel vreselijk. Onze tweeling had maar 8 luiers samen. Gelukkig worden zij al iets zindelijk tenminste de moeders vangen het enige keren op in het potje. Als je bv. 4 paar klompen voor mij zou willen koopen zou ik het heer-

lijk vinden, het is voor 8, 9, 10 en 11 jaar, maar als zij niet voor 't eene kind passen, gebruiken wij ze voor een ander. Ik geloof dat het hoge model het beste is zonder leertje. Als je mij zegt hoeveel ze kosten stuur ik je het geld per giro en kan ik ze misschien meenemen als ik kom. Ik heb met die sneeuw nog wel van mijn klompen genoten om 't huis als ik de vogels ga voeren. Hendrik heeft de oude kaplaarzen van de koetsier met zijn lange broekspijpen erin, dat is ook een heerlijk schoeisel op het ogenblik.'

**22 februari 1942:** '(...) Nu is de laatste voorspelling dat wij over drie dagen voorgoed dooiweer krijgen, ik hoop het maar de sneeuw was prachtig en met overschoenen aan was hij wel te trotseren, maar wij beginnen hier in Zeist brandstoffennood te krijgen. Sommige pensions zijn geheel zonder en worden de gasten in de keuze gelaten te vertrekken of in



de koude te blijven, maar daar alle pensions vol zijn kan men nergens terecht. Hoe staat het met jullie gestook? Wij beginnen angstig te worden want het hout raakt op. Men steelt hier ontzettend veel boomen. In Austerlitz al ± 15 beuken uit mijn overgebleven boschje en zelfs op 't Molenbosch bij de Heideweg 5 grote dennen en een Amerikaanse eik, terwijl ik zelf, wegens kapverbod geen boom mag vellen. Wij breien maar truitjes en borstrokjes van de Kinderzorg wol. Er zullen nog een paar nieuwe kinderen komen en daar zullen wij ook nog wat voor moeten bewaren. Ik kreeg nog 12 luiers van Molkenboer, 60 cent per stuk dus niet duur.'

**3 juni 1942:** '(...) Gisteravond kreeg ik bericht dat wij onze tweelingetjes nu 9 juni a.s. dinsdag kunnen brengen. Wij zullen dan al om 8.20 uit Amersfoort moeten gaan en hopen dan om 11.46 in Leeuwarden aan

te komen. Zou je mij nu een groote dienst willen bewijzen n.l. om mij te laten weten waar en hoe laat er een gelegenheid is om naar Berlikum te reizen? Je sprak van een bus want ik geloof niet dat er een treintje is. Zou je dat eens kunnen onderzoeken? Ik vind het heerlijk als je ons aan het station komt helpen, want wij hebben nogal bagage. Mevrouw Duymaer van Twist blijft die nacht in Berlikum. Mijn huis in Katwijk heb ik ook moeten ontruimen en de weezen hebben een kleiner huis betrokken. Die gaan steeds kleiner wonen. Hier in Zeist moest het weeshuis ook ontruimd worden en zijn de weezen nu in het huis van Dr. Kortland Sr., dicht bij 't Molenbosch, dat leeg was.'

In **juli 1942** gaat tante Annie met de drie kinderen van haar broer naar Leeuwarden, ze hebben heerlijke dagen maar de terugreis loopt niet zo voorspoedig: '(...) De terugreis

had wel een paar bezwaren n.l. dat wij 2 ½ uur in Heerenveen moesten wachten, want de tram was al veel te laat zoodat de boot ook te laat ging, en wij in Amsterdam twee treinen misten, ook doordat het zoo'n gezeur was dat wij geen plaatsbewijzen konden toonen doordat die ons op de boot afgenomen waren. Wij kwamen tegen half elf thuis.'

**26 oktober 1943.** Op haar verjaardag krijgt ze o.a. bezoek van haar zusters: '(...) Ik had net bezoek van de tuinbaas gehad en een van de arbeiders, die een mooi bloemstuk en een snoezig klein vaasje met drie orchideeën van 't Molenbosch van de drie kinderen Van Burken meebrachten. Verder nog een hele bos mooie chrysanten en herfstasters waarvan ik er vandaag gauw wat ging brengen naar mevrouw De Kock, die evenals ik uit haar huis gezet werd en nu aan 't hek van Dijnselburg woont in de koetsierswooning. Van mijn zusjes Tinie en Irene kreeg ik twee vruchtbomen, stoofperen want die heb ik eigenlijk nog niet, d.w.z. niet meer. Gatha had een aardig cadeau bedacht. Zij had van de zomer aren gelezen op een veld en de tarwekorrels verzameld en gemalen en bracht zij mij een tarwebrood met een bosje aren er bovenop. Van Arna [nichte Van Hogendorp] kreeg ik twee kluwen wol waar ik een truitje van ga breien voor een meisje van 4 jaar dat half november gedoopt moet worden. Marie zal trachten de rest van het gordijn van tante Miek [haar pas overleden zusje] te verven

**De Heiligenberg,  
Leusden (jaren 50  
vorige eeuw).**

COLLECTIE AUTEUR

en dan maken wij er ook twee jasjes van voor twee kleine jongens en een meisjesmanteltje. Er zijn al drie broekjes uit een ander gordijn gekomen en een jurkje uit de voering van een tafelkleed. Marie breide een paar zwarte sokjes van wol voor mij van een zwarte japon van haarzelf, die na de was veel te lang geworden was.'

**4 december 1943:** '(...) In deze tijd sta ik nl. pas met licht op, gewoonlijk, omdat het zoo koud is in huis voor Hendrik de kachels aanmaakt en dat is om kwart voor 9. Ik ben nog lang niet klaar met de Sinterklaasboel en zelfs voor de kinderen van het Weeshuis kunnen mevrouw Van Hogendorp en ik de gevraagde dingen niet krijgen. Er zijn zulke grote jongens bij en die vragen een boek over Vaderlandsche Geschiedenis (mag niet meer uitgegeven worden) en een cigarettenaansteker (niet meer te krijgen), een vulpotlood (allang niet meer te krijgen), enz., enz. Nu krijgen ze maar wat wij krijgen kunnen.'

**12 januari 1944:** '(...) Nu moet ik weer voor mijn pleegkinderen gaan naaien, o.a. een matras verstellen en 2 gestikte dekens maken. Daarvoor zal ik de kapok gebruiken van mijn balcon kussens, die in de stal op 't Molenbosch waren maar waar de muizen gaten in beten en kapok uithaalden. Ik zal nu de lege hoezen maar hier bewaren en de kapok nu nuttig gebruiken. Vandaag moest ik een jongen opzoeken op Zand-

bergen, maar hoorde daar dat hij op 'Ingeborg' [beiden bij Amersfoort] was en fietste daar toen heen. Omdat het laat geworden was wilde ik afkorten door een fietspad door het bos te nemen, maar dat viel niet mee, ik moest een eind lopen en was bang nooit de heide te zullen bereiken. Gelukkig kwam ik bij Waterloo [zuid van Amersfoort, aan de weg naar Maarn] weer op bekend terrein, maar door al dat gedoe was ik pas om 5 voor 7 thuis.'

**22 mei 1944:** '(...) Maar ik ben zooveel uit voor en met mijn kinderen, die steeds kleeren nodig hebben. Marie en ik naaien zooveel mogelijk voor hen en mevrouw Van Hogendorp, die met haar nieuwe bril, na de operatie, weer veel beter kan zien met het zieke oog, helpt mij ook door lakens en onderspreien [onderleggers] te zoomen. Die beddenboel weet wat! Morgen moet ik weer een baby van twee maanden in Haarlem gaan halen, die door een moeder in het ziekenhuis achtergelaten werd. Ll. dinsdag haalde ik een meisje van bijna 4 uit Bussum. 't Is eerst altijd een groot verdriet als zij zoo met een wildvreemde mee moeten, maar meestal is de belangstelling voor de reis zoo groot dat zij dan weer gauw getroost zijn. In de tram van Utrecht naar Zeist sliep ze heerlijk op mijn schoot. 't Was wel weer even huilen toen ik haar wakker moest maken en zij had het zoo koud toen zij in de buitenlucht kwam, maar die kleine stakkerds zijn ook zoo dun gekleed en het goed is meestal te klein. Tot

overmaat van ramp ging het regenen en droeg ik haar maar een eindje voor de vluggere overkomst.'

**8 juni 1944:** '(...) Ik bedank Loukie (ik denk dat ik op mijn derde verjaardag teveel cadeaus had gekregen en dat mijn moeder die toen heeft door gestuurd) en jezelf voor al het speelgoed dat prachtig te pas kwam, want ik had net nieuwe kindertjes gehaald en die hadden natuurlijk niets. Ik heb ze de groene hond en 2 prentenboeken gegeven en aan drie andere kleine pleegzusjes ieder een boekje waar ze ook heel blij mee waren. De rest bewaar ik weer voor een volgende gelegenheid. Ik schrijf zoo slordig omdat ik een onrustig klein geitje van 9 dagen op schoot had. 't Is zoo koud voor zoo'n wurm buiten en als het los is springt het overal op en in. Ik fok de geitjes voor zieke menschen op, hoewel ik hoop dat wanneer deze geitjes melk geven, de oorlog toch al voorbij zal zijn. Er zal dan misschien toch niet zooveel melk te krijgen zijn en zal een melkfabriekje thuis toch gewaardeerd worden. Ik heb 2 kleine kinderen in Cothen geplaatst maar ik vrees er wel wat voor dat zij geen blijvertjes zullen zijn. Ze blijken niet zindelijk 's nachts te zijn.'

**21 juni 1944:** '(...) Wat heb je mij bedorven met die zending prachtige kleertjes en luiers! Ik ben er dolblij mee en bedank je er heel hartelijk voor ook namens het babytje dat er in zal komen. Vandaag werd net beslist of een klein meisje van 9

maanden hier in een gezin zou komen, maar dat is mislukt, omdat de schoonmoeder van de jonge vrouw er zoo op tegen had. Die woont bij hen in geloof ik. 't Is wel jammer want ik zou zoo mooi de kleertjes voor haar kunnen gebruiken, maar er zal er nog wel een komen denk ik. Van je speelgoed heb ik al veel weggeven, want wij kregen juist nieuwe kinderen, kleintjes en die zijn dolblij met een hond of een pop, omdat zij niets zelf meebrengen en de kinderlooze pleegouders ook niets van dien aard hebben. Zaterdag voor een week is er een klein ventje van 2 jaar ruim, Bennie, in Austerlitz door een vrachtwagen overreden. Hij was net een jaar bij de pleegouders en zij waren dol op hem, het was een erge slag voor hen en op de begrafenis kwamen de eigen ouders over, die aan het scheiden waren en niets dan kwaad van elkaar vertelden. Dat is dan ook zoo naar bij zoo'n gelegenheid. Mijn twee geiten groeien goed.

Hendrik heeft vandaag de giftige boom gekortwiekt, want allebei de geitjes hebben er al van gegeten en zijn er ziek van geweest. Zij breken zoo nu en dan los omdat het touw zoo slecht is. 29 Juni is het jaarfeest met jaarvergadering van Kinderzorg. Ik ben zoo blij dat ik weer rustig kan fietsen, want ik mocht een paar banden van Marie's [haar huishoudelijke hulp] fiets overnemen, die waren nog bijna niet gebruikt. Marie heeft nu mijn oude banden op haar voorwiel, want daar hebben zij niet zooveel te lijden en ik heb weer een veilig achterwiel. Ik heb het nog steeds erg druk met naaien want mijn veele kinderen raken allemaal door hun ondergoed en de jongens door hun broeken. Kousen spreken en denken wij maar niet meer over, sokken zijn meer stop dan sok en er zijn al veel bloote beenen bij.'

**29 juni 1944:** '(...) Vandaag kwamen er kuikentjes uit bij mijn kip.



't Is alles natuurlijk verboden waar, want ik mag geen kippen houden, maar ik geloof dat ik nu 10 kuikens rijk ben. De kip was erg mak maar zij is erg bang als de D[uitse] vliegmaschine's zoo rakelings boven het huis vliegen daardoor vertrapte ze waarschijnlijk een kuikentje dat ik gauw begraven heb in de tuin. Het is toch wel heerlijk dat wij nog een vrije tuin hebben. Ik denk weer aan mijn Zeister schoolkind dat 's avonds met haar broertje in het park ging om stiekem haar doode kanarievogeltje met hun kinderschopjes te begraven omdat zij geen stukje eigen grond hadden en het zoo naar vonden om hem met de aschboer mee te geven. Nu heb ik nog twee jonge geiten hier, de eene is voor een zieke jongen in Driebergen die melk moet hebben en die niet kan krijgen (het duurt echt nog wel 10 maanden voor de kleine geit melk kan geven!) en de andere is voor een Austerlitzer jongen, die ziek uit Duitsland waar hij moest gaan werken, terugkwam. Zijn moeder was zo blij dat ze hem weer terug had. Heel Austerlitz verheugde zich met haar, omdat de algemene opinie was dat hij dood zou zijn, omdat men niets meer van hem hoorde en ineens kwam hij aan met de bus maar hij was zoo slap op zijn beenen, die gezwollen waren, dat men de groenteboer, die daar net in de buurt reed, verzocht hem van de straat naar huis te brengen wat hij graag deed. Een paar mensen waren vooruit gehold om zijn moeder te waarschuwen. Je begrijpt wat een vreugde dat was!

**IJspret op de vijver van Molenbosch (eind jaren 30 vorige eeuw).**

COLLECTIE AUTEUR

**4 juli 1944:** '(...) Wat heb je me toch heerlijk geholpen met dat stevige touw voor mijn geiten! 't Is echt een vooroorlogs cadeau! Ze ruiken zo heerlijk naar teer en dat doet mij aan Katwijk denken. Ik was blij toen ik mijn jongetje veilig in Hummelo aan 't Weeshuis had afgegeven en dat ik zelf 's avonds weer veilig thuis was. 't Is een prachtige omgeving: bosch en weide en bouwgrond en alles staat zoo gezond en fris. Het weeshuis zelf [uit Den Haag] is in een prachtig oud kasteel ondergebracht. Echt vorstelijk met een brede oprijlaan tot aan een kolosale stoep waar twee groote bronzen leeuwen de wacht houden. Een hal, grooter nog dan die van Wulperhorst en geheel wit marmer met pilaren. De kamers zijn ook zoo mooi van verhouding, zoo hoog en echt zalen. Er kunnen heel wat bedjes staan en heel rijen kinderen tegelijk de trappen op. Het uitzicht van de breede bordessen en balcon is ook schitterend mooi. Het kasteel heet Enghuizen en is van de familie Van Heeckeren en nu van een dochter, die er niet woonde. Het was wel een heel geboemel met de stoomtrein en stoomtram en ik was van kwart voor 9 's ochtends tot kwart over 7 's avonds uit, maar het was toch een aardige tocht. Nu zitten wij hier allemaal in angst omdat er voor de Sicherheits Polizei 400 huizen gevorderd moeten worden.'

In de laatste brief uit de oorlogsperiode die ik heb van **3 februari 1945** wordt zij geplaagd door een

vreselijke ontsteking aan haar hand. Zij kan nauwelijks schrijven en ook niet fietsen. De gebeurtenissen om haar heen houden haar dan erg bezig. Veel buurtbewoners moeten uit hun huizen en ik krijg de indruk dat de Homeruslaan 26 een aardige opslagplaats aan het worden is. Haar hand schiet niet op. 't Molenbosch heeft telkens weer andere Duitse bewoners. Met een razzia in de buurt worden haar neefje Ferdje, haar tuinbaas, Hendrik en nog een van de arbeiders opgepakt. Het is een erg slechte dag want ook de twee varkentjes worden gestolen, gelukkig kwam er een terug. Ook krijgen ze weer hout van 't Molenbosch, hard nodig want gas en elektriciteit waren al afgesloten. Bij een petro-

leumlampje lezen ze elkaar voor, 's avonds. Om brandstof te sparen blijft het gezin van haar broer twee dagen in de week in bed. Er komen gelukkig weer mensen terug die met de razzia zijn opgepakt, maar Hendrik wordt nog vastgehouden. Iedereen kijkt uit naar het lengen van de dagen, maar er volgen moeilijke maanden. Op 7 mei 1945 fietst zij naar haar zusje op Den Treek, blij dat we bevrijd zijn. In Zeist luiden de klokken en zijn er overal Canadezen en er is die avond zelfs al een dankdienst! Tot haar verbazing is haar zusje nog niet bevrijd en lopen om Den Treek nog gewapende Duitsers. Zij kunnen uiteindelijk op 8 mei de vlag uithangen.

#### De bevrijding van Zeist (7 mei 1945).

GEMEENTE ARCHIEF





Luchtfoto van de Gemeentelijke Gasfabriek in Zeist (gebied midden rechts) met daarachter het NBM-treinstation en midden boven huize Bethanië (1921 à 1923). Het witte bolletje in het midden is een ballon die wordt klaargemaakt. Let op de stoom van de treinen op het station en het wasgoed aan de lijnen.

COLLECTIE ZHG

# Reacties op ‘Zeist in de (ballon)vaart der volkeren’.

Jan Peter van 't Sant

**Naar aanleiding van mijn artikel ‘Zeist in de (ballon)vaart der volkeren’ in *Seijst* 2021-I kreeg ik twee leuke reacties die ik u niet wil onthouden.**

**D**e eerste kwam van de heer H. Rauwerdink, die aangaf dat de luchtfoto van het stationsgebied en de gasfabriek op pagina 6 van het artikel in de collectie van het ZHG terecht was gekomen door zijn donatie. De foto kwam oorspronkelijk van zijn grootvader, G.-J. van Sonderen van de Minckelerslaan in Zeist. Grootvader was onderhoudstimmerman op het vliegekamp in Soesterberg. Hij had de foto daar gekregen, omdat zijn straat ook deels op de foto staat. De heer Rauwerdink wijst nog op

details van de foto. Op het station zijn de stoomwolken van twee locomotieven te zien.

Het leukste detail: de foto is genomen op een maandag. Zie de volle waslijnen rechtsonder op de foto. Daarmee is de datum van de vlucht van deze gefotografeerde ballon helaas nog niet te achterhalen. Uit de tabel van de bijlage op de website ([https://www.zhg.nl/images/Downloads/20190913\\_noten\\_bronnen\\_literatuur\\_bijlage\\_Zeist\\_in\\_de\\_ballonvaart\\_der\\_volkeren.pdf](https://www.zhg.nl/images/Downloads/20190913_noten_bronnen_literatuur_bijlage_Zeist_in_de_ballonvaart_der_volkeren.pdf)) blijkt geen van de vaarten met

een bekende datum op een maandag te zijn uitgevoerd. Blijven over de 5 vluchten met een onbekende datum in de periode 1921-1926, als de datering van de foto (‘1921 à 1923’) klopt.

De heer Rauwerdink stuurde nog een foto mee van zijn grootvader, zittend op de vleugel van een tweedekker.

Mevr. L. Copijn-Schukking reageerde met de volgende gegevens over haar grootvader, Willem Hen-

Seijst  
2021  
II-47

drik Schukking. Als 2<sup>e</sup> luitenant bij de Genie in Utrecht oefende hij op het Geniekamp bij Soesterberg. Hij had veel interesse in de nieuwe uitvinding: het vliegtuig. Hij correspondeerde daarover met de Amerikaanse gebroeders Wright, die in 1903 als eersten met een door een motor aangedreven vliegtuig vlogen. Met toestemming van zijn meerdere bouwde Schukking in 1908 een

glijvliegtuig, waarmee hij als eerste op 28 juli van de heuvel de Stompert bij Soesterberg afvloog. Daarmee werd hij de eerste vliegenier in Nederland met een toestel zwaarder dan lucht.

Schukking had ook andere vliegerervaring vertelde mev. Copijn-Schukking, namelijk met gasballons. Ze stuurde een fraaie foto mee waarop hij passagier is in de ballon

‘Rotterdam’, bij een ballonvaart op 13 oktober 1908 vanaf Utrecht. Hij had deze vlucht gewonnen door 5 loten te kopen van de 25 die kans gaven op de ballonvaart.

Op zijn 80<sup>e</sup> verjaardag 17 februari 1966 zong de familie voor Willem:

‘De wereld hij lokt en is vol  
romantiek,

Joho, joho, joho.

Wij bouwen nu mee aan de eeuw  
der techniek,

Joho, joho, joho

Was ’t eerst Wilbur Wright, die  
de lucht in ging

Ook Willems gevleugelde daad  
was niet gering

Een sprong in de wereld der  
aviatiek.’

Er is een straat in Soesterberg naar hem genoemd.

**Grootvader Rauwerdink, zittend op de vleugel, met een onbekende piloot/waarnemer op vliegveld Soesterberg.**

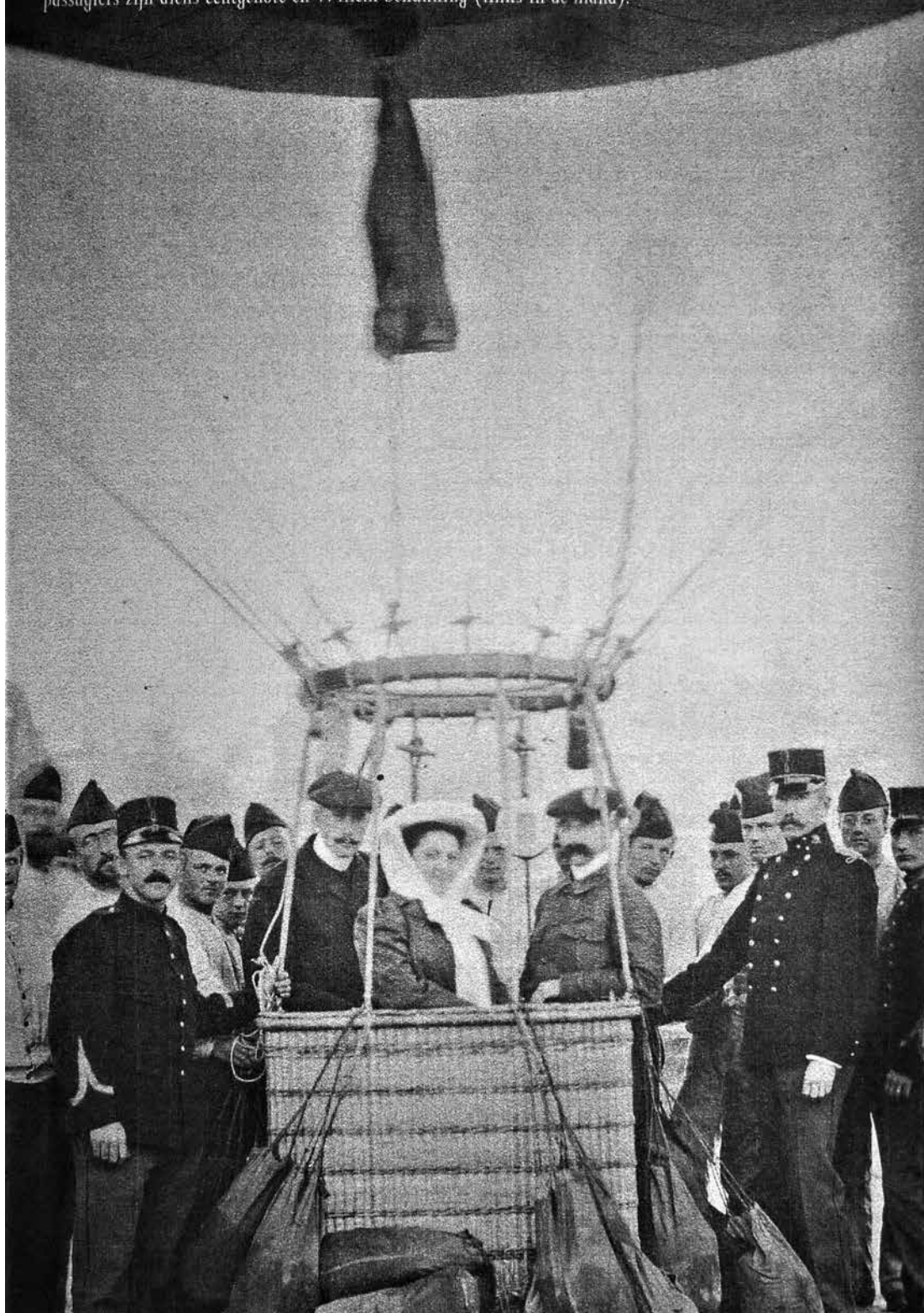
COLLECTIE H. RAUWERDINK



Opstijging van de ballon Rotterdam op 13 oktober 1908. Balloncommandant is Van de Steur, passagiers zijn diens echtgenote en Willem Schukking (links in de mand).

**Grootvader Schukking als passagier in de ballon 'Rotterdam', bij een ballonvaart op 13 oktober 1908 vanaf Utrecht. Schukking staat links in de mand met commandant Van de Steur rechts en diens echtgenote midden.**

BRON: W. ADRIAANSE, *WILLEM HENDRIK SCHUKKING, EEN SPRONG IN DE WERELD DER AVIATIEK* (BRED A 2008)



*Uit de collectie*

# DE WIJZERS VAN DE DORPSTOREN

Karen Veenland-Heineman

De toren van de Oude  
Kerk, ca. 1939.

FOTOCOLLECTIE ZHG



Seijst  
2021  
II-50



**Als het aan een raadslid had gelegen, had de toren van de Oude Kerk aan de 1<sup>e</sup> Dorpsstraat begin jaren 50 geen nieuw uurwerk gekregen. De reden? Praktisch iedereen was in het bezit van een horloge!**

In onze collectie bewaren we twee paar koperen wijzers, die afkomstig zijn van de kerk aan de 1<sup>e</sup> Dorpsstraat. In de gemeentelijke archiefstukken wordt deze toren aangeduid met gemeente-toren of dorpsstoren. De wijzers zijn aan de voorzijde goudkleurig geschilderd. De grote wijzer is 57 cm en de kleine wijzer 39,5 cm lang. Met hun in- en uitzwenkende belijning en krullen maken ze een sierlijke indruk. Eén paar is genummerd '2', het andere paar '3'.

De gemeente Zeist - sinds 1798 (de Bataafse Republiek in de Franse tijd) eigenaar van de kerktoren - liet in 1952 het oude mechanische uurwerk vervangen door een modern elektrisch aangedreven uurwerk.<sup>1</sup> Maar daarmee was de renovatie nog niet af. Er speelde nog iets, waarover vanaf najaar 1953 menigmaal is gediscussieerd in raadsvergaderingen. Bij enkele raadsleden leefde de wens

om de wijzerplaten van de dorpsstoren van verlichting te voorzien. Het College van B. en W. was fel tegen, omdat dit de verkeersveiligheid in gevaar zou brengen. In de notulen lezen we: *'Wij zijn nog steeds van oordeel, dat verlichting van de wijzerplaten van de dorpsstoren afleidend zal werken op autobestuurders. Dit geldt naar onze mening niet zo zeer in het algemeen, doch wel voor de dorpsstoren door zijn ligging aan een grote verkeersweg met veel snelverkeer. Komende van Utrecht is bovendien de situatie ter plaatsde zodanig, dat de Utrechtseweg door zijn grote breedte nabij de Montaubanstraat en de aldaar aanwezige bochten aanleiding geeft tot "zweven", terwijl de niet zichtbare ingang van de 1<sup>e</sup> Dorpsstraat de situatie nog gecompliceerder maakt. Een en ander vraagt de volle aandacht van de autobestuurders, waarom alle objecten, welke deze aandacht kunnen afleiden, dienen te worden vermeden. Bovendien is er voor belanghebbende enige honderden meters verder de verlichte wijzerplaat van het Raadhuis.'* Maar de mening van het College veranderde, misschien vanwege het argument dat er al zeven verlichtingsborden (lichtreclames) in de Dorpsstraat waren. Ook is het oordeel van de Commissaris van Politie ingewonnen. En zo werd uiteindelijk op de begroting van 1955 een post à f 3750,- gereserveerd voor het aanbrengen van verlichting voor de wijzerplaten. In datzelfde jaar leverde H. Addicks & Zoon, Fabriek van Torenuurwerken, Carillons en Raderwerken in

Amsterdam, *nieuwe wijzerwerken met verlichte wijzers*, lampjes en een transformator.

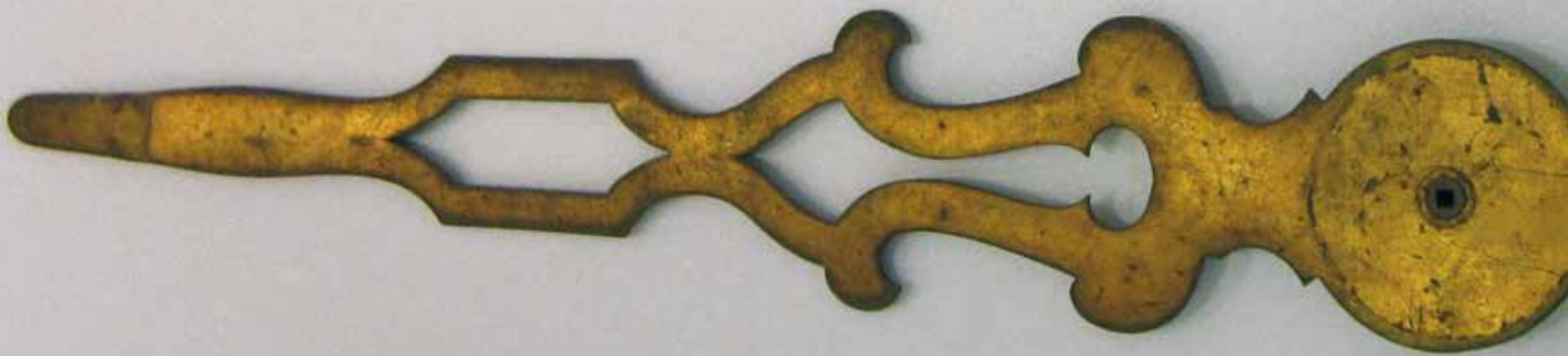
**Detail.**

Op 7 september 1955 telefoneerde de heer Becker, opzichter bij Gemeentewerken, met de secretaris van de Van de Pollstichting, de heer W. Grapendaal, met de vraag of de Van de Pollstichting de twee koperen wijzers van de klok van de gemeentetoren wilde hebben. Na ruggespraak met prof. dr. J. Ph. de Monté ver Loren, lid van de Raad van Beheer, liet de heer Grapendaal weten, dat de wijzers ten huize van De Monté ver Loren (Krullelaan 28) afgegeven konden worden. Sindsdien bewaren we deze wijzers in onze collectie. Waar het derde paar - waarschijnlijk genummerd 1 - is gebleven, is onbekend.<sup>2</sup>

Laten we hopen dat de verlichte wijzerplaten niet geleid hebben tot gevaarlijke verkeerssituaties!

## Noten

1. Geraadpleegde archieven: Gemeentearchief Zeist, toegang 1036 Gemeentebestuur Zeist, 1946-1975/1932-1996, inv.nr. 11205 en toegang 1044 Openbare Werken, dossier 2062; ZHG, Schenkingenadministratie: 7 september 1955.
2. De toren heeft drie wijzerplaten: aan de noord-, west- en zuidzijde.





De wijzers van de dorpstoren in de collectie van het ZHG.





## Van het Bestuur

Om iets van/over het bestuur te schrijven in deze, nog steeds Corona-tijd, valt niet mee.

Het jaar 2021 had vanaf september een jubileumjaar moeten worden, want dan bestaan we 70 jaar. Helaas kunnen we nog steeds geen gewone, laat staan speciale jubileumacties, uitvoeren. Nu is 70 jaar ook weer geen jaar om grote evenementen te organiseren en we denken erover om alles maar in te halen bij 75 jaar ZHG.

Onze meest directe lijn met U, onze donateur, is ons blad *Seijst* en gelukkig heeft dit bijna geen last van Corona gehad. U heeft *Seijst* 2021-II nu in handen en naar ik verwacht (en eigenlijk wel zeker weet) leest en bekijkt u het met interesse en plezier. *Seijst* bestaat dit jaar 50 jaar en daar besteden we in *Seijst* 2021-III de nodige aandacht aan.

Doordat er geen Historisch Cafés, geen openstellingen op de dinsdagmorgens, geen excursies, filmvoorstellingen en Van de Poll-lezing sinds maart 2020 zijn geweest zijn we minder 'in beeld' bij de niet-donateurs. Dit heeft tot gevolg dat naast de opzeggingen wegens overlijden en verhuizingen ons aantal donateurs nogal afneemt, er is bijna geen aanwas. We doen ook op U, onze donateurs, een beroep, kijkt U nog eens rond in uw kring of er

nieuwe donateurs te vinden zijn, zodat we ons werk nog jaren kunnen blijven doen.

Voor nu is belangrijk dat het goed met u gaat en dat hoop ik van harte. Vaccinaties zullen naar verwachting meer ruimte geven voor bezoek, terras, vakantie enz. En wanneer het weer kan en mag hoop ik dat we elkaar in het najaar ook weer kunnen ontmoeten bij een lezing of Historisch Café.

Zoals altijd kunnen vragen opmerkingen, suggesties via de e-mail gesteld worden: [info@ZHG.nl](mailto:info@ZHG.nl) of telefonisch 06 21 82 78 78

Namens het bestuur,

Flora de Vrijer, voorzitter

**Voorjaarsexcursie  
2018.**

FOTO FLORAN VAN POECKE

