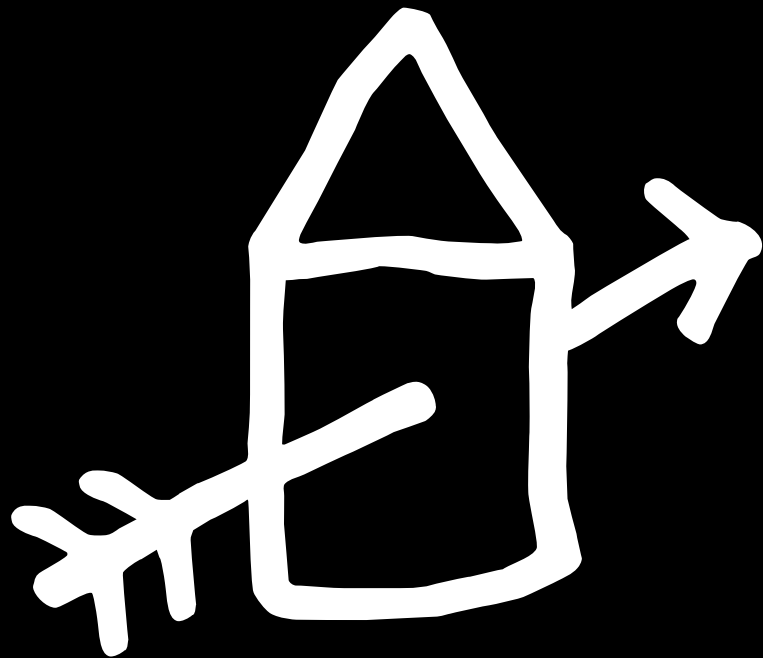


# Baerne



## In dit nummer o.a.:

- 🏠 De Netelenburg
- 🏠 Het Stichtse Lijntje
- 🏠 De Staat van Baarn



Hét ware huis



Van Berkum Makelaars

Van Berkum Makelaars bv | Makelaars in en taxateurs van onroerende zaken  
Nieuw Baarnstraat 93 Postbus 135 3740 AC Baarn | Lid NVM Wonen - BOG  
telefoon (035) 541 84 45 | info@vanberkummakelaars.nl

# Baerne

## VAN DE VOORZITTER

Ik weet niet hoe het u vergaat, maar het lijkt al weer een tijd geleden dat corona ons dagelijks bezig hield en ons verenigingsleven in ernstige mate verstoorde. Maar vanaf half maart zijn van Rijksweg nagenoeg alle beperkende maatregelen opgeheven en bruist het binnen onze vereniging weer volop van activiteiten.

Zo wordt de tentoonstelling 'Mijn naam is... Bijzondere Baarnse vrouwen' heel goed bezocht (en niet alleen door vrouwen!). Deze tentoonstelling loopt tot begin juli en intussen wordt alweer druk gewerkt aan een nieuwe expositie over buitenkunst in Baarn. Over de nadere invulling hiervan en de openingsdatum volgt te zijner tijd nader bericht in de *HKB-Nieuwsbrief*. Deze verschijnt regelmatig om zo het tijdgat op te vullen tussen het driemaandelijks verschijnen van de *Baerne*. Onze Nieuwsbrief is naast de HKB-website een goede aanvulling om geïnformeerd te blijven over het reilen en zeilen van onze vereniging. Mocht u de Nieuwsbrief nog niet ontvangen, geef dan uw e-mailadres door aan onze ledenadministratie (zie colofon laatste bladzijde van dit blad).

De lezingen zijn ook weer opgestart. Begin april hield historicus Sander Wassing een interessante lezing over de zestiende-eeuwse veldheer Maarten van Rossum en 25 mei had u de lezing van Frits Booy kunnen bijwonen over oorlogspropaganda. In het najaar staan er ook weer enkele lezingen op het programma. De eerste is gepland op 12 oktober en gaat over het rampjaar 1672. Over de andere lezingen volgt nog nader bericht.

Elders in dit blad kunt u lezen over de excursie naar museum-kasteel Sypsteyn. Deze vindt

plaats op zaterdag 17 september. Het belooft een interessante middag te worden.

De vrijwilligers van de Werkgroep Oude Begraafplaats zijn ook weer aan de slag. Iedere vrijdagmorgen zijn ze druk aan het werk met het onderhoud van deze unieke groene oase in ons dorp. Neemt u gerust eens een kijkje!

Tot slot wil ik stilstaan bij het vertrek van Henriëtte Beuk als eindredacteur van ons onvolprezen blad de *Baerne*. Op de Algemene Ledenvergadering van 29 maart hebben wij afscheid van haar genomen. Zij heeft sinds juli 2009 – dus ruim twaalf jaar – consciëntieus invulling gegeven aan haar taak! Het bestuur prijst zich gelukkig dat we per direct een opvolgster hebben kunnen vinden, Mariette van Oosterwijk Bruyn. We wensen haar veel succes bij deze voor onze vereniging zo belangrijke taak!

U allen hartelijk groetend,  
Jan Baerends



### INHOUD

Van de redactie	36
Netelenburch, Hofstede aan het Suarend	36
Het Stichtse lijntje	46
Correctie en aanvulling op 'Villa Java' in Baerne 2022-1	59
Voor u gelezen	62
Aanwinsten kwartaal 1-2022	63
Excursie Kasteel Sypsteyn	64
Colofon/agenda	66

Foto omslag:

Goederentrein op het Station Soest rond 1920

(Foto HVS)

## VAN DE REDACTIE

Dit nummer is het eerste waarvoor ik als eindredacteur verantwoordelijk ben. Het is voor u vast ook even wennen. De stijl zal wat veranderen, de onderwerpen die aan bod komen zullen mogelijk ook wat veranderen. Ondergrond, grondbezit, bouwhistorie, infrastructuur, sociaal-economische geschiedenis, ze zullen alle een plek krijgen. Het tijdschrift verschijnt op het oude medium, het papier, waar relevant zal worden gebruik gemaakt van nieuwe technische mogelijkheden. Zo wordt

voor het artikel 'De Staat van Baarn' verwezen naar het digitale bestand dat u kunt downloaden.

Ik hoop steeds een boeiend tijdschrift in elkaar te kunnen zetten waarvoor ik reken op inbreng van oude en nieuwe auteurs.



Mariette van Oosterwijk Bruyn  
redactie@historischekringbaerne.nl

## NETELENBURCH, HOFSTEDE AAN HET SUUREND

Aan het einde van het Zuidereind op nummer 35 staat de rietgedekte boerderij Netelenburch, vroeger ook Netelenburg of Netelenberg. Het ligt naast gemaal Zeldert aan een wiel van de Eem. Aan dit water staat tegenwoordig een vogelkijkscherm en begint een klompenpad, dat voert langs de Eem, door natuurgebied Wolkenberg en door het open polderlandschap van Eemland. Voor een boottochtje op de Eem zijn op de boerderij bootjes te huur. De verschillende bewoners van de boerderij hebben in vorige eeuwen echter ook hele andere tijden meegemaakt. Ontstaan van het landschap, ontginningsgeschiedenis en overstromingen komen aan bod en vullen het verhaal van de Netelenburg aan.

### Eemvallei

Tijdens de laatste ijstijd had de wind vrij spel in de bevroren Eemvallei en werden er dekzandduinen gevormd die in de warmere periode erna begroeid raakten. De doorbraak van de veendrempel tussen Vlieland en Terschelling in 1170 maakte dat het hele gebied langs het Almere, de latere Zuiderzee, vanaf dat

moment blootstond aan vele verwoestende stormvloed. De Eem mondde vanaf nu niet langer uit in een moeras maar in de Zuiderzee. Het waterpeil was lager geworden, maar de getijden zorgden voor afslag van het veen langs de kust. Vooral in de dertiende en veertiende eeuw veroorzaakten stormen grote beschadigingen.



Netelenburch in 2021, op de achtergrond de wederopbouwschuur uit 1940 (foto auteur)

Ook grote delen van Noord-Eemland stonden regelmatig onder water. Het zoute water van de Zuiderzee eiste regelmatig zijn tol. De rivierduintjes op de oostoever van de Eem raakten in de loop der tijd begroeid. De hoeven op deze duinen hadden in de twaalfde eeuw 'recht van uitslag', ook wel het 'recht van opstrek', gekregen. Bij de ontginning werd eerst een achterkade aangelegd, waarna het tussengelegen land werd ontwaterd. Vanaf de Eem werden daartoe weteringen gegraven, bijvoorbeeld de oost-west lopende Zeldertse

Wetering (nu Wijde Wetering). Haaks op de weteringen werden evenwijdig aan elkaar lopende sloten gegraven. Na het ontwateren tot aan de achterkade werd in het verlengde van de eerste kavel een nieuwe achterkade aangelegd, zodat de percelen steeds langer werden. Het verkavelingspatroon dat daardoor ontstond is duidelijk zichtbaar op topografische kaarten. Om zo weinig mogelijk hinder te hebben van het water werden de hoeven aan het Zuidereind dicht tegen de dijk aangebouwd, liefst op de zandkop. Zo werden op de





Ligging van Huis Ter Eem, Grimmestein, Wolkenberg en Netelenburg aan de Eem op de 'Kaarte van de Polders der Eemlandsche Leege Landen' (1666, 1757). (Gelders Archief, toegang 1913, nr 275-0008)

zandkoppen in het moeras langs de Eem bij Baarn boerderijen Wolkenberg, Grimmestein, Bloemberg en Netelenburg gebouwd.

Langs de Eem liep sinds 1674 een jaagpad voor de paarden die de schepen moesten trekken. Dit jaagpad liep destijds langs Netelenburg. Het jaagpad liep soms aan de ene en dan weer aan de andere kant van de Eem, zodat de trekpaarden moesten worden overgezet. Bewoners van Netelenburg die naar Baarn wilden waren tot in de twintigste eeuw aangewezen op de overzet over de Eem bij café Kuijter, het huidige Eemlust. Het overzetten

werd meestal gedaan met een roeibootje. De stad Amersfoort zorgde later voor een schouw, waarop twee paarden een plaats konden vinden. Om de vele bochten in de Eem goed te kunnen nemen stonden er rolpalen op de oever waar de lijn van de paarden langs werd geleid om te voorkomen dat het schip tegen de wal getrokken werd.

### Eigenaren en bewoners

In de tijd van ontginningen was de Netelenburg en het gebied eromheen eigendom van het klooster van Elten. In de late 14e en vroege 15e eeuw was het een gedeeld bezit van de Sint-Paulusabdij, Gaasbeek, de bisschop van Utrecht en IJsselstein. Na overstromingen werd de hulp ingeroepen van Eemlandse grondheren: Voor het behoud van Wolkenberg schonk de heer van IJsselstein als vergoeding een deel van Netelenburg. De vele overstromingen leidden ook tot het verlies van gronden. De Eemlandse grondheren werden daardoor vaak geconfronteerd met dure reparaties en drooglegging van de ondergelopen gronden.

Het meest actief in Baarn en omgeving was Jacob Nenninc, de werkelijke droogmaker. In 1389 blijkt Netelenburg als vrije eigendom deels in handen te zijn van Nenninc. Hij maakt afwisselend gebruik van de achternaam "Van der Eem" en "Van Voorbroek". "Dat erve to Voorbroec mitten steenhuze ende mit allen getymmer ende thoebehoere" zou gelegen hebben tussen de Bloemberg en de Wolkenberg. Jacob Nenninck was getrouwd met Belia Pijll. Hij was eerst schout en werd later, in 1408, zelfs burgemeester van Amersfoort. Nennick zou later door het Eltense stift zelfs worden beloofd met de vrije eigendom.

Een deel van Netelenburg werd in 1524 in leen gegeven door de heer van IJsselstein.

Tot in het midden van de 18de eeuw was een deel van het tegenwoordige Baarnse Bos een landbouwenclave die behoorde bij de hofstede Netelenburg. Deze Netelenburggronden zouden ongeveer naast de tegenwoordige intendantswoning gelegen moeten hebben. Mogelijk stond op deze hoger gelegen grond een schaapskooi. De schapen zorgden daarbij

voor het verzamelen van de mest. Rond 1770 werd deze landbouwgrond gebruikt bij het 'regulier maken' van landgoed De Eult. Op de natte gronden bij de Eem was geen akkerbouw mogelijk.

Aan het begin van de negentiende eeuw wordt jonkheer Isack Ernst de Pedersen (1780-1834) eigenaar van Netelenburg. Hij was gehuwd met Clazina Elisabeth Voormbergh. De Pedersen was steenkoper te Amsterdam en kerkmeeester van de Eilandskerk aldaar. Hij was



Kalkovens aan de Eem bij Netelenburg. Op de voorgrond Amersfoortse leden van het bekende Vischcollege. Een ervan in bootje aan oever van de Eem; vijf anderen op de wal bezig met vissen en/of vistuig. (foto: Museum Flehite)



Gezicht op de poort van Paleis Soestdijk "De Voorpoort tusschen de Stallinge, door de laan, op de Kalk-Ovens te Zien". G. Valck (Rijksmuseum)

eerste luitenant van de stedelijke schutterij en kapitein van de Amsterdamse Landstorm. Verder was hij regent van het leprozenhuis te Amsterdam en commissaris van het Muider, Naarder en Weesper Zandpad.

In 1824 werd Netelenburg verkocht aan Zilvester van den Hoek (1785-1860) en zijn vrouw Aaltje Hagen (1787-1866). Zilvester was een zoon van Willem Zelfze van den Hoek en Grietje Pieterse Veldhuijzen. Hij was muzikmeester, werkmeester en wethouder in Baarn. Toen Baarn in 1825 werd getroffen door een dijkdoorbraak was Zilvester van den Hoek helaas één van de getroffen: hij kwam voor op de lijst van inwoners die schade hadden geleden. In maart 1833 werd hij voorgedragen als officier van de Landstorm. Hij werd begraven op de begraafplaats aan de Berkenweg.

### Kalkbranderijen

Nabij Netelenburg stond tot 1852 een kalkoven aan de oever van de Eem, dat was vanwege

de noodzakelijke grootschalige aanvoer van schelpen een voor de hand liggende plaats. Een kalkoven (of 'kalkbranderij') was een oven in een kegelvormige toren waarin schelpkalk werd gefabriceerd. De gebrande kalk werd na het branden geblust in de lesschuur. De geproduceerde gebluste kalk was een grondstof voor mortel totdat de cementindustrie de productie van gebluste kalk overbodig maakte. In de tweede helft van de negentiende eeuw dienden de overgebleven oude kalkovens vaak als hokken voor het vee.

### Tragiek

Toen in 1860 Gijsbert Schothorst als oudste zoon zijn vader Sijmen opvolgde kreeg Netelenburg jonge bewoners. In het huwelijk van Gijsbert in 1849 met Aeltje Kerkhof werden geen kinderen geboren. Na het overlijden van Aeltje in 1852 trouwde Gijsbert met met Reijertje Butzelaar. Ze kregen vier kinderen: na stamhouder Sijmen junior, geboren in 1855, zagen Willem, Wouter en Gijsbertje het levenslicht. In 1858 kwam Gijsbert te overlijden en bleef Reijertje achter met vier kinderen. Weduwe Reijertje hertrouwde met Nicolaas Vennis en kreeg met hem een zoon. In 1859 overleed Reijertje. Sijmen junior nam in 1881 het bedrijf over van zijn stiefvader. Hij verkocht Netelenburg in 1883 aan Louis Reinier baron Taets van Amerongen, hofmaarschalk van prins Hendrik en woonachtig op Kasteel Groeneveld. In 1894 werd Netelenburg 'aan den straatweg van Eembrug naar Hoogland' bij een openbare verkoping in hotel Velaars eigendom van Peter van 't Klooster. De boerenhofstede werd toen beschreven als 'huizinge met achterhuis, voorzien van stalling voor paarden en 20 stuks hoornvee, groote schuur,

hooiberg, erve en tuin en diverse perceelen extra best goed toegemaakt wei- en hooiland, alles aaneen gelegen, te zamen groot 14 hectare, 97 aren en 40 centiaeren'.

### Watersnood in 1895

Peter van 't Klooster kreeg als nieuwe eigenaar van Neteleburg na een jaar te maken met 'netelige' omstandigheden. De Haagsche Courant berichtte in december 1885: "Iemand die dezer dagen het terrein der overstroming bij Amersfoort bezocht, deelt het volgende mede: "Tusschen "Netelenburg" en het stoomgemaal is de Grootte Slaagsche dijk over een lengte van 15 M. geheel weggeslagen, en in den kleinen Slaagschen dijk is eene opening van ± 60 á 70M. Bij eerstgenoemde doorbraak is in de binnendijs gelegen landen een gat geslagen van 40 en bij laatstgenoemde een gat van 30 voet diepte. De grootte van den omtrek is nog niet te bepalen.

Van de woning van den machinist van het stoomgemaal is geen steen meer te bespeuren. Was de dijk over eene lengte van 15 á 20 M. naar de zijde van den Baarnschen dijk mede bezweken, dan ware van de flinke boerenhofstede "Netelenburg" zeker ook geen steen blijven staan.

Men begrijpt, dat de bewoners er van uren in de grootste ongerustheid hebben doorgebracht. De stoomketel van het gemaal, die een 30 M. ver van dat gebouw werd weggeslingerd, kwam eerst in het 40 voet diepe gat terecht, werd daarna door het water weder omhoog en vervolgens in den polder geworpen. Men staat versteld over de kracht, die het water kan ontwikkelen.



Gemaal Zeldert in 2021 (foto auteur)

Maandag is met het herstel van de doorbraken aangevangen. De geheele polder lijkt nog eene zee. Wij zagen er een schip met grooten fokkezeil in varen. Velen die vroeger vóór de verhoging van den Slaagschen dijk waren, zijn nu van dat standpunt teruggekeerd, omdat zij die als de oorzaak beschouwen van de rampen, welke nu hebben plaatsgehad. Vóór de verhoging stroomde het water bij zekere hoogte over den Slaagschen dijk, dat er nu blijft voorstaan tot de verhoogde kruin is bereikt, en dezelfde meerdere massa schijnt met het overige zoo'n geweldigen drang tegen den dijk uit te oefenen, dat deze bezwijkt. Het water overstroomt nu toch den polder, en veroorzaakt groote onheilen en schade, namelijk het instorten van huizen en het wegslaan van landerijen, die in watergaten veranderen. (1 Rijnlandse Voet = 31,4 cm)

Het woonhuis van de machinist en een deel van het machinegebouw zijn weggeslagen. Een jaar later was er een nieuw gemaal gebouwd."

In 1916 zou heel Eemland nogmaals te maken krijgen met watersnood. Deze ramp zou leiden





Netelenburg in 1944 op een aquarel van Jaap Ypey

tot de Zuiderzeewet van 1918, dijkverzwaring, en uiteindelijk tot de aanleg van de Afsluitdijk en de Zuiderzeepolders.

### Boedelhuis 1926

Op donderdag 4 november 1926 werd een publieke verkoping gehouden door notaris Van Ditzhuizen in hotel De Pauw aan de Eemnesserweg te Baarn. Te koop werd aangeboden: *de complete inventaris van boerenhofstede Netelenburg. Dit vanwege beëindiging van het bedrijf door de bewoner J.H. Vermeulen. De inventaris bestaat dan uit: 20 kalfdragende koeien, 8 kalfdragende vaarzen, 9 graskalveren, 1 ½-jarige os, 2 paarden (1 aftands vos merrie, 1 4½-jarige vos merrie), 2 zeugen met biggen, 6 jonge zeugen, partij kippen en Ind. Loopeenden.*

*Utrechts wagentje, kaasbrik met kap, 2 boerenwagens met opzet, hondenkar, gierbak, grasmaaimachine, hooihark, hooischudder, kunstmeststrooier, ketting-eg, kunstmoeder, bascule, ladders, partij spoorbiels, betonheulen, straatpuin, mest, enz.*

*Divers kaas- en melkgereedschap als: karn, kaaspers met standaard, kaasvaten en kuipen,*

*roerhek en -mes, weistaren, temes, wringtobbe met stoel en deksel, kaasplanken, thermometer, melkbussen en emmers, jukken, paardentuigen, eenige meubilaire goederen en hetgeen verder te voorschijn zal worden gebracht. Daags vóór den verkoop uitgenumerd te bezichtigen. Koopen beneden f 10 contant, daarboven op dag tot 1 juni 1927 mits twee gegoede en bekende borgen worden gesteld.*

Kopers waren Jan Brouwer en zijn vrouw Bertha Hofslot.

### Tweede Wereldoorlog

Met de toegenomen oorlogsdreiging van eind 1939 moesten sommige bedrijven in de Grebbelinie verdwijnen omdat ze in het schootsveld lagen. De bewoners werden in mei 1940 met hun vee geëvacueerd waarna de boerderijen met de hele inboedel door het Nederlandse leger afgebroken werden of in brand werden gestoken. In de hele Grebbelinie ging het in totaal om een honderdtal boerderijen. Huize Netelenburg is tijdens de oorlog blijven staan, wel werd de schuur in 1939 door de Nederlandse soldaten in brand gestoken. In 1940 werd hij herbouwd, op de ingemetselde gevelsteen staat te lezen: 'Eerste steen gelegd door Bertha Maria van Hofslot 1-10-1940'.

In 1951 werd het in verval geraakte huis Netelenburg gerenoveerd door Dorus van den Hengel, de nieuwe eigenaar. Netelenburg lag zo kort op de straat die langs de dijk liep, dat de hooiwagens de boerderij raakten en de gevel beschadigden. Daarom werd in de vijftiger jaren de gevel 75 cm teruggezet. Ook vanwege plaatsgebrek staan de traditionele lindebomen die als windvang voor de hooischelf



Gedenksteen in de wederopbouwschuur: Eerste steen gelegd door Bertha Maria van Hofslot 1-10-1940.

dienden naast de voorgevel van de boerderij en niet er voor. Het huis bleek nogal onnauwkeurig te zijn gebouwd: bij de voorgevel is het liefst twee meter breder dan bij de achtergevel en de linker zijgevel is een meter korter dan de rechter zijgevel. In de achtergevel bevindt zich nog een stukje van de oorspronkelijke muur. Nadat de zijgevels en de funderingen waren vervangen werd ook het interieur aangepakt. Voordat de ruilverkaveling had plaatsgevonden, in 1951, lag het land van Netelenburg versnipperd over elf verschillende plekken, daarna bleven twee percelen over met een totale oppervlakte van 12 hectare.



### Bronnenlijst:

<http://www.kasteleninutrecht.eu/Voorbroek.htm>  
C.J.C. Broer; *Ontginningen in Eemland in de Middeleeuwen*. In: Maandblad Oud-Utrecht, vol 65 (1992), nr 2, p. 20-31.

(2) *Monumenten Inventarisatie Project Gemeente Baarn*. Ir. W. van der Hamsvoord, Drs. J.C. van 't Hof, Drs. M. Kooiman, Drs. M. Laman. Provincie Utrecht, Dienst ruimte en groen (1991)  
Jos G.M. Hilhorst; *Het stift Elten en het huidige Baarn (deel 2-slot)* in 'Baerne', maart 2007  
Hans Kruiswijk - *De duiven kennen het koren niet meer. Feiten en verhalen uit het boerenleven van Soest en Baarn*. Soest (2002) ISBN 90-77112-02-2  
R. Raats; *Twee huizen aan de overkant*. In: R. Gruben en T. Hermans, e.a.; *Zij waren van groote en zware steenen*. Stichting Kastelenstudies Nederland, Wijk bij Duurstede (2017) p. 203-229.  
De Haagsche Courant, 21 december 1885  
<https://steen.insteengebeiteld.nl/zuidereind-35-de-steen-in-de-schuur-door-bertha-van-hofslot/> A.C. (Ton) van den Oudenalder *Zuidereind 35 – Baarn*  
In: In steen gebeiteld



### Juwelier van Doorm

Brinkstraat 14-16 Baarn Tel: 035-5413107

Maurice Lacroix  
Bruno Söhnle  
Seiko  
Pulsar  
Breil  
Danish Design  
Tommy Hilfiger  
Zinzi  
Rosa di Luca

SCHILDERSBEDRIJF



*u.d.Horst*

NACHTEGAALLAAN 43 - 3741 WT BAARN



ZANDVOORTWEG 1A  
3741 BA BAARN  
TELEFOON: 035 541 2063



#### Welkom bij Eethuys-Cafe "De Generaal"

Eethuys-Cafe "De Generaal" is gesitueerd in het stijlvolle monumentale pand uit 1870 dat in haar oorspronkelijke functie jarenlang dienst heeft gedaan als station Baarn, inclusief wachtkamer voor de Koninklijke familie. Het restaurant grenst aan het populaire wandel- en fietsgebied het Baarnsche Bos en is gemakkelijk bereikbaar met de trein of de auto (parkeren gratis).

#### Dagelijks geopend

Eethuys-Cafe "De Generaal" is dagelijks geopend vanaf 10:00 uur. De keuken is vanaf 12:00 uur geopend, waarna het ook mogelijk is om uit de zeer gevarieerde menukaart te bestellen.

#### Groot terras

Het restaurant beschikt over twee ruime zalen en een groot terras. In de zomer is het mogelijk, zolang het weer het toelaat, om buiten te dineren. Reserveren is niet noodzakelijk maar wordt echter wel aangeraden.

*Wij staan u gaarne telefonisch te woord voor verdere vragen of reserveringen Eethuys-Cafe "De Generaal", Lt. Generaal van Heutszlaan 5, 3743 JL Baarn - Tel: (035) 5421784.*



## HET STICHTSE LIJNTJE

René Janson



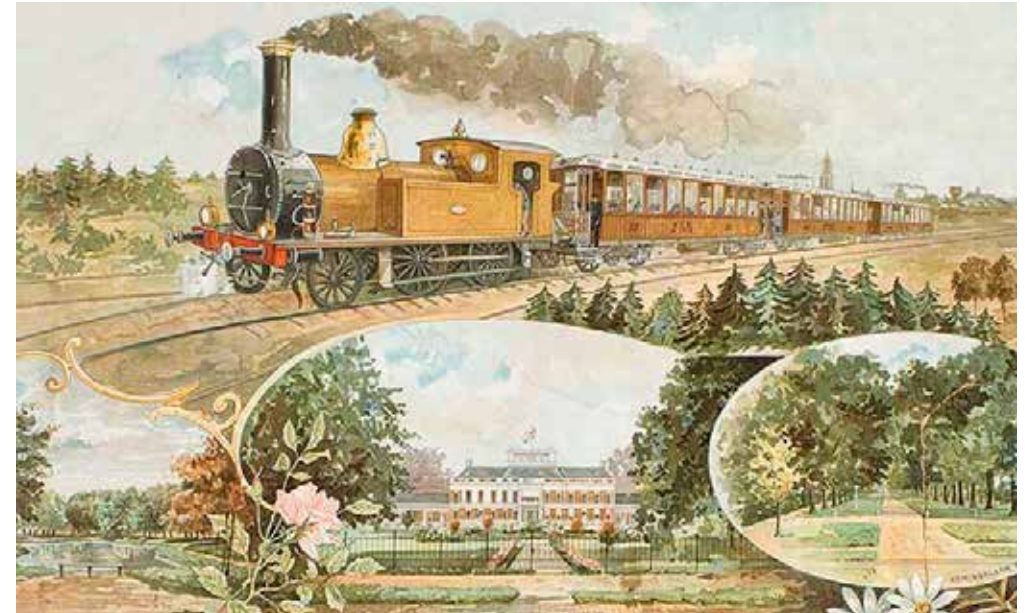
Spoorlijn Den Dolder-Baarn (Wikipedia, met ingetekend de stations)

In het spoorwegnet ontbrak voor Soest en Soestdijk aan het eind van de 19e eeuw een goede aansluiting. Daarom nam ir. A.J. Krieger, 'projectontwikkelaar' van spoorlijnen uit Gouda, het initiatief en vroeg een concessie aan om een spoorlijn aan te leggen van Baarn over Soest naar de lijn Amersfoort - Utrecht. Op 30 april 1896 werd die definitieve concessie verleend onder voorwaarden van de gemeente Soest. Het tracé was niet onomstreden: aanvankelijk was het ontworpen aan de andere zijde van het dorp Soest met een halte aan De Bunt en met een aftakking naar Paleis Soestdijk, maar de koninklijke familie liet weten meer geporteerd te zijn voor aansluiting in Baarn. Verder waren bezwaarschriften ingediend door onder andere gemeentesecretaris H.H. Jonkergouw, majoor der Infanterie A.G. Willems en J.G. Batenburg, vooraanstaande inwoners van Soest. De aansluiting aan de spoorlijn Amersfoort - Utrecht werd uitein-

delijk ten oosten van de halte Dolderscheweg vastgesteld. In 1896 werd door Krieger de Utrechtsche Locaalspoorweg-Maatschappij (ULS) opgericht. Op 21 mei 1898 sloten de ULS en de NCS (Nederlandse Centraal Spoorwegmaatschappij) een contract, waarbij eigenaar ULS de concessie en het baanbeheer behield en de NCS de dagelijkse exploitatie op zich nam. Daarmee maakte de NCS kennis met de papieren spoorwegmaatschappij, die de betreffende spoorlijn voor geldelijk gewin door een andere spoorwegmaatschappij liet exploiteren. De treinen zouden gaan rijden op een nieuw aan te leggen enkel spoor tussen Den Dolder en Baarn. Het spoor werd na sta-



Affiche, reclame en dienstregeling.



Reclame voor de Stichtse lijn (Wikipedia)

tion het station aan de Dolderscheweg (gezien vanaf Utrecht) afgetakt van de spoorlijn naar Amersfoort over heidevelden en zandgronden. Vervolgens gingen de werkzaamheden door met afgravingen van de helling van de Soester Engh richting Soestdijk, vandaar met een scherpe bocht noordwaarts richting het dorp Baarn en na weer een scherpe bocht westwaarts, parallel aan het bestaande Oosterspoor van de lijn Baarn - Amersfoort. Tussen Utrecht en Baarn konden de passagiers op twaalf stations in- en uitstappen. In Utrecht waren vier haltes: Utrecht Buurtstation, Amsterdamsestraatweg, Vechtbrug en Blauwkapel. Daarnaast werden de volgende haltes en stations aangelegd: Groenekansdijk, de Bilt (Bilthoven), Dolderscheweg (Den Dolder), De Paltz, Nieuwe Weg (Soest Zuid), Soest,

Soestdijk en Baarn (NCS) Buurtstation. Bij Soest werd nogal wat zand afgegraven om de spoordijk tussen Soestdijk en Baarn op te hogen. Dat de ULS niet vlot van betalen was, bleek uit een brief, die onderaannemer Van den Berg uit Amersfoort stuurde, waarbij hij aandrong op "afdoening van de grindrekening. Hopende, dat U spoedig mijn rekening van bijwerk zult voldoen, daar ik verlegen ben" eindigde het briefje.

Na voltooiing van de werkzaamheden werd de lijn op 21 juni 1898 feestelijk in gebruik genomen. Vanuit Utrecht reed in een eigen salonrijtuig het gezelschap bestaande uit de Raad van Toezicht op de Spoorwegen en NCS-beambten naar halte Dolderscheweg om vanaf dit punt de nieuwe lijn op te rijden.



### Materieel

De NCS had vanaf de opening van de spoorlijn de beschikking over de locserie 1 - 12, later omgenummerd in 31 - 39. Bij een verbouwing werd een stoomleiding voor de verwarming van de rijtuigen aangebracht. Een stoombel sierde de kap van de tenderlocs. Toen in de jaren 1914 – 1918, de Eerste Wereldoorlog, de locs een halve eeuw oud geworden waren, waren er plannen voor nieuwe locomotieven, maar de oorlogsjaren en de eerste stappen die in 1916 leidden tot een fusie van de verschillende spoorwegmaatschappijen, hebben de plannen in de kiem gesmoord. De nu als 7200-en genummerde locomotieven bleven voorlopig hun diensten op de lokaallijnen rijden, soms afgewisseld door locs van de serie 81-89. De kleur van de NCS-locomotieven was aanvankelijk groen, vanaf 1901 werd de gele kleur ingevoerd. De locs 41 - 50 of 81 - 89 droegen overigens aanvankelijk geen nummers op de schoorsteen, die kregen zij pas in 1915.

In 1919 werden die nummers weer verwijderd, omdat het materieel toen werd ingepast in de nummering van de Staatsspoorwegen (SS). Onder andere voor de Stichtse lijn werden lokaalspoorrijtuigen in dienst gesteld met gasverlichting. Daarvoor was in het depot Baarn een eigen gaswagen opgesteld die aan een leiding in de grond gekoppeld was om via een pijp en gasvulslang de reservoirs van de rijtuigen te kunnen bijvullen. Geen lokaalspoorwegmaatschappij kende zulke luxe rijtuigen als bij de NCS, de rijtuigen kenden 2e en 3e klasse, vooral het interieur was bijzonder fraai. De rijtuigen 111 - 127 waren zeer mooi afgewerkt.

De salonrijtuigen leken met hun luxe fauteuils



NCS-rijtuig, nu ingezet in de trein van Hoorn naar Medemblik (foto SHM)

oprijdende woonkamers. De banken met omkeerbare kussens (aan één zijde pluche, aan de andere kant imitatieleer) waren gevuld met paardenhaar of zeegras. Beide bekledingen waren gecapitonéerd met noppen, ruitvormig aangebracht. 's Zomers zaten de reizigers op het leer, 's winters op het pluche. De rugleuningen waren altijd met pluche bekleed. De banken waren uitgevoerd in fraai houtwerk, de zijvleugels en armleuningen bijzonder mooi gesneden. Het plafond was beschilderd met gestileerde kraanvogels, vissen of bloemen. De messing stangen tussen dak en banken en de gaslampen gaven het interieur een deftig voorkomen. De bagagenetten voor de koffers en tassen, gevlochten van touw, droegen hier ook aan bij. In de vloer tussen de banken bevonden zich koperen voetverwarmingsplaten, die ook het NCS-embleem hadden en er lag een loper met het NCS-embleem. Boven de ramen waren smalle, donkerbruine, langwerpige ruitjes aangebracht, eveneens met de NCS-letters. Op de schotjes tussen deze ruitjes in de lichtkap bevond zich een schijf met openingen, die voor luchtverversing op de torpedo-ventilator aan de buitenkant was aangesloten. Deze schijf kon worden geopend en gesloten om zo

de ventilatie te regelen. Aan de buitenkant van de rijtuigen waren de letters NCS, het rijtuignummer en de klasse-aanduiding uitgevoerd in gele schaduwletters en -cijfers, bij sommige rijtuigen in messing. Het koninklijk rijtuig, de NCS A 1, was in de NCS-werkplaats te Utrecht gebouwd, werd aanvankelijk in algemene dienst ingezet, en na 1910 speciaal ten behoeve van H.M. Koningin Moeder Emma en haar gevolg. Overigens waren de meeste rijtuigen door de NCS zelf gebouwd in de werkplaats te Utrecht. De A 1 werd gestald in een speciale loods bij station De Bilt.

In de derde klasse zaten de reizigers met 5 personen naast elkaar. Dat gaf bij de eindschotten vlakbij de toegangsdeur een nogal benauwde situatie. Daarom werden al na korte tijd tegen het eindschot twee banken voor twee personen geplaatst, met de balkondeur in het midden. Staanplaatsen waren er alleen op de balkons, met strenge veiligheidsvoorschriften voor het publiek: de balkonhekjes moesten tijdens de rit gesloten blijven. Ook was het reizigers verboden gebruik te maken van de bruggetjes om van het ene naar het andere rijtuig te lopen. Sommige rijtuigen hadden grote balkons voor wel 20 personen, andere kenden ruimte voor slechts 12 personen.

### Hoe verliep het verder met het lijntje?

Met haar bijnaam "Het Stichtse lijntje" kreeg de spoorlijn door haar geschiktheid voor forensenvervoer grote invloed op de ontwikkeling van Bilthoven, Den Dolder, Soest en Baarn. De groei van de dorpen begon aan het begin van de twintigste eeuw. Het was ook een lijn voor dagjesmensen, die gebruik maakten van 'de Biltse Duinen-express' voor een stranddag naar het 'Biltse meertje' ten noorden

van Bilthoven. Daar lagen twee meertjes, ontstaan na afgravingen van zand waarmee het spooratod was aangelegd.

Voor het groeiend aantal treinen, onder andere door de aanleg van de Utrechtse lokaallijnen van de NCS naar Zeist, Amersfoort en Soest/Baarn, werd in 1904 in Utrecht een speciaal buurtstation gebouwd vlak bij het hoofdstation, ook naar een ontwerp van architect Klinkhamer. Dat was dringend nodig, omdat de treinen van de NCS bij binnenkomst en vertrek



De stad uit met het Stichtse lijntje. Ruim een eeuw spoor tussen Utrecht en Baarn. Tentoonstelling samengesteld door Victor Lansink. Het Utrechts Archief, 17 februari – 24 mei 2010.

vanuit Utrecht ernstig gehinderd werd door die van de Staatsspoorwegen.

Dan breekt de Eerste Wereldoorlog uit. Nederland was "neutraal", maar ondervond wel de gevolgen van onder meer kolenschaarste. Een grote advertentie meldde, dat met ingang van maandag 27 november 1916 bij alle maatschappijen treinen moesten uitvallen, voor het Stichtse lijntje wel 8 per dag! Aankondigingsbiljetten op de stations en stroobiljetten moesten de reizigers hiervan op de hoogte stellen. Bij strenge koude zal de verwarming beperkt moeten blijven tot een deel

van de rijtuigen, waarschuwden de spoorwegen.

Op 1 januari 1934 werd de ULS en daarmee ook het Stichtse Lijntje overgenomen door de Staatsspoorwegen (SS). Door de uitbreiding van het Utrechtse hoofdstation in 1936 kon het buurtstation een jaar later worden gesloten en kwamen de zogenoemde buurtsporen daarvoor in de plaats. In 1939 werd in Baarn een verbindingbaan tussen de lijnen van de voormalige ULS en de Oosterspoorlijn aangelegd. De treinen van en naar Utrecht bleven vooralsnog gebruikmaken van het buurtstation.



Ook in Baarn waren ze blij met de elektrische trein, blijktens het tableau op dit station. Hierop staat de datum vermeld waarop de elektrische dienst van de H.I.J.S.M. van start ging: maandag 3 juni 1946. (Tegeltableau in de hal van het station Baarn.)

Dan staat de Tweede Wereldoorlog op het punt van uitbreken. De aanwezigheid van de basis Soesterberg en de Grebbelinie waren redenen om een plan voor evacuatie van de bevolking van Soest op te stellen. De burgemeester, mr. Loek des Tombe, wilde die met de trein laten plaatsvinden: de opzet was om telkens 1000 personen per trein naar de Kop van Noord-Holland over te brengen. Soest werd daartoe verdeeld in 10 wijken van 1000 inwoners. De Duitse inval op 10 mei zette het hele vluchtplan in werking. Autobusonderneming Tensen stelde al haar bussen ter beschikking voor vervoer naar Baarn. De eerste trein vertrok om 22.50 uur naar Venhuizen. Na capitulatie op 15 mei 1940 kwamen velen weer terug naar Soest, waarvan 4000 burgers per trein.

De Duitsers namen het gezag van de spoorwegen over. Op 22 mei 1941 werd op last van de bezetter tijdelijk het treinverkeer stopgezet tot 2 juni. In de oorlogsjaren kreeg het baanvak Utrecht - Den Dolder steeds meer met beschietingen te maken, ook vanwege het naastliggende vliegveld. Op 15 augustus vielen er bommen op de spoorlijn tussen Den Dolder en Soestduinen, waarbij twee NS-ers de dood vonden. Na de oorlog hernam het treinverkeer met horten en stoten de dienst. In 1948 werd ook de spoorlijn Den Dolder - Baarn geëlektrificeerd. Tegelijkertijd werd de verbindingbaan naar het Oosterspoorstation voor het reguliere verkeer in gebruik genomen en reden de treinen van de Stichtse Lijn door naar het eerste perron van dat station. De stoomtreinen verdwenen en de "blokkendozen" of "stofzuigers" namen de dienst over. In 1970 dreigt sluiting van het Stichtse lijntje als onderdeel van een plan om 15 trajecten van



Baarn, tussen 1946 en 1957. Blokkendoosmaterieel als stoptrein Amersfoort-Amsterdam. Aan kop motorrijtuig mCD9107, tegenwoordig onderdeel van het museumtreinstel. (Foto A.G. van Agtmaal. Prentbriefkaart uit de collectie van Adriaan Pothuizen.)

het NS-net op te heffen in het kader van grote bezuinigingen, maar gelukkig waait die storm over. Het buurtspoorstation bleef tot 1972 in gebruik voor het goederenvervoer, daarna werden de sporen opgebroken en werd het stationsgebouw verbouwd tot restaurant. In diezelfde periode werd ook de beveiliging gemoderniseerd en werden de goederensporen bij station Soest opgebroken.

Omdat treinen van de Stichtse lijn in Baarn vanaf 1948 doorreden naar het spoor langs het stationsgebouw, spoor 1, moest de Oosterspoorweg worden gekruist. Door toename van het treinverkeer op alle spoorlijnen werd deze situatie in toenemende mate een knelpunt. Aanvankelijk was de NS van plan de dienst vanuit Den Dolder in Soestdijk te laten eindigen, de spoorlijn zou blijven liggen voor eventueel gebruik bij omleidingen. Gemeentebesturen van Baarn en Soest tekenden hiertegen protest aan: omdat inwoners van Baarn werkten in Utrecht en omdat inwoners van Soest werkten bij de omroep in



Hilversum. Om het probleem op te lossen is in 2007 en 2008 in Baarn een spoor en een perron aangelegd aan de westzijde van het huidige station. Vanaf december 2008 zitten de treinen van en naar Utrecht de treinen op de spoorlijn tussen Hilversum en Amersfoort el-

kaar, na 60 jaar, niet langer in de weg. De verbindingsbaan is wel gebleven, zodat treinen zo nodig vanaf de Stichtse lijn de Oosterspoorlijn kunnen oprijden. Spoor 1 langs het stationsgebouw is een kopspoor geworden dat alleen van en naar Hilversum bereikbaar is.

## De stations langs het Stichtse Lijntje

De stations langs de lijn, van De Paltz tot en met Baarn en ook het Buurtstation in Utrecht, werden ontworpen door architect Jacob Frederik Klinkhamer. Hij was de zoon van Hendrik Abraham Klinkhamer (1810-1872), hoofdopzichter bij de bouw van het Rijksmuseum en tevens makelaar in tabak, getrouwd met

Theresia Smaale (1817-1871). Na vijf jaar HBS, die Jacob op 3 augustus 1873 afsloot, studeerde hij eerst een jaar chemische technologie aan de Polytechnische School te Dresden, Duitsland. Terug in Nederland studeerde hij vanaf september 1874 aan de Polytechnische school te Delft onder Eugen Gugel. Hier behaalde hij het B-examen op 27 juni 1876 en het C-examen als architect op 4 juli 1878. Na afronding van zijn studie werkte Klinkhamer van 1878 tot 1881 aan de Polytechnische school als assistent van Gugel. In 1881 was hij enige tijd in dienst als Kapitein bij de Genie te Amersfoort, waar hij onder andere belast werd met sloop van het "Hoogerhuis", het voormalig buitenverblijf van architect Jacob van Campen. Een jaar later begon Klinkhamer als zelfstandig architect te Amsterdam. Naast woonhuizen en villa's was hij ook bezig met utiliteitsbouw. Dat leverde hem in 1897 de opdracht op voor de bouw van de stations Baarn NCS, Soestdijk, Soest en Utrecht Buurtstation.

### Baarn station HIJSM

Vijf en twintig jaar eerder, voordat het dorp een tweede station kreeg, was men bezig met de aanleg van de spoorlijn Amsterdam-Amersfoort-Zutphen, waarbij Baarn ook een station verwierf. Het station kreeg door de on-



Baarn Buurtspoorstation NCS, nu Eethuys De Generaal (Foto rond 1900)

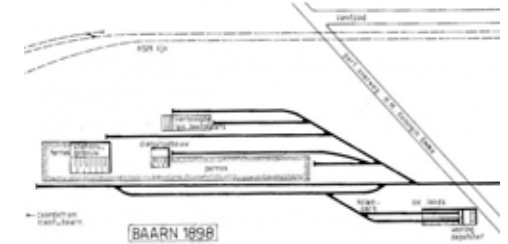
middelijke nabijheid van Paleis Soestdijk een koninklijke wachtkamer, welke nog steeds bestaat en onlangs geheel is gerestaureerd.

De afstand met het latere buurtstation was 3 minuten lopen. Er ontstonden twee stations, omdat beide maatschappijen destijds elkaars concurrenten waren.

### Baarn NCS / buurtspoorstation (km 10,5)

In 1896 werd het bestek voor de grond- en kunstwerken aanbesteed. Het ontwerp omvatte het stationsgebouw met perronkap, een locomotievenloods voor twee sporen en een kolenbergplaats.

Aan de Pekinglaan werd een wachterswoning neergezet. G. Sukkel uit Soest probeerde een vergunning voor de bouw van zo'n woning in Soest te verkrijgen, maar de aannemer van de stations had alles al uitbesteed aan onderaannemers. Destijds kreeg dit station ruimtes voor het kaartjesloket, drie klassen wachtkamers, een woonhuis voor de stationschef en een retirede- ofwel privaatgebouw. Tevens ook een koninklijke wachtkamer voor koningin Emma en haar gevolg. Het gebouw werd ge-

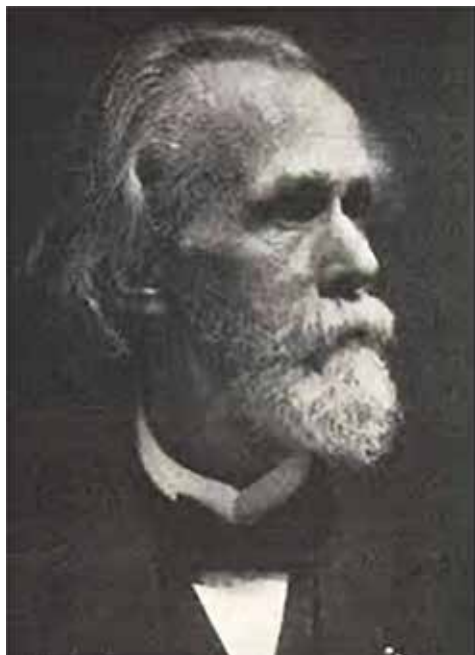


Emplacement bij station Baarn Buurtspoor

opend op 27 juni 1898. De naam veranderde in de loop der tijd van Baarn NCS in Baarn buurtspoorstation. In 1948 is het station gesloten na aansluiting van de buurtspoorlijn op de Oosterspoorlijn. Bij het voormalige buurtstation staat nog steeds het oorspronkelijke privaatgebouw en een langgerekte goederenloods met laadperron. Van Gend & Loos maakte als dochteronderneming van de NS nog lang gebruik van de gebouwen voor haar pakketvervoer. Het Buurtstation in Baarn is goed herkenbaar bewaard gebleven als een compleet ensemble en is nu een rijksmonument. Heden ten dage is er een restaurant in gevestigd. Van het stationsgebouw heeft Huib Maaskant een model gemaakt, tot in de kleinste details uitgewerkt en geplaatst op zijn modelbaan in zijn huis aan St. Annahof 3 te Soest.

### Station Soestdijk (km 7,5)

Het gebouw met goederenloods werd geopend op 27 juni 1898 met een monumentale buitenlufel en een koninklijke wachtkamer. Op deze lijn kon dus koninklijk gereisd worden. Daarvoor had de NCS twee koninklijke salonrijtuigen beschikbaar. Omdat Koningin Moeder Emma op Paleis Soestdijk woonde, maakte zij er vaak gebruik van. In 1915 meldde de Raad van Toezicht op de Spoorwegdiensten, dat



Jacob Frederik Klinkhamer (1854-1929) (Wikipedia)





Station Soestdijk.

het hoofdgebouw verbouwd werd om ruimte te maken voor een tweede wachtkamer: de haltechef verhuisde daarom naar een andere woning nabij de halte. De gebouwtjes van dit station zijn aan de buitenkant in dezelfde staat gebleven. Binnen is het gebouw veranderd (met behoud van bepaalde stijlelementen) tot eetcafé. Dit werd op 1 april 2012 geopend als DLC café. De koninklijke wachtkamer is nu gelagkamer. Ook dit gebouw is een rijksmonument.



Stationschef J. van Dijk op Station Soestdijk (foto HVS 20 april 1967. Fotograaf L.H. Hofland)

### Station Soest (km 6,1)

Aanvankelijk werd de naam Soest toegekend aan een station aan de lijn Utrecht Amersfoort, zo'n 3 km vanaf de dorpskern van Soest. (Op een topografische kaart uit 1872 stond het station zelfs vermeld als Soest-Baarn). Een belangrijke rol speelde de heer Walraven Fischler van de Ewijkshoeve, grootgrondbezitter. Hij wilde zijn gronden om niet afstaan, als de ULS een halte ter plekke zou toestaan met een trein, die een keer 's morgens en een keer 's avonds zou stoppen. De onderhandelingen ketsten af, omdat de gemeente Soest gronden ter beschikking stelde en zo een station verkreeg aan de Lijn Utrecht - Amersfoort.

In 1897 werd het stationsgebouw aan de Stichtse lijn gebouwd, het werd geopend op 27 juni 1898. Het gebouw heeft invloeden van de chaletstijl. De gevels zijn verlevendigd met gele verblendsteen in de ontlastingsbogen, in de banden en in het fries. Op verdiepingshoogte: negen hoekblokken en uitkragende waterlijsten. Een uitgemetselde plint, met een afdeling aan de bovenzijde van bruin verglaasde steen. Op de hoeken hardsteen, klimmend langs de topgevels. Ook dit gebouw is een gemeentelijk monument.

Vanouds kunnen treinen elkaar hier passeren. Het emplacement heeft vroeger zogenoemde lossporen gekend tegenover het stationsgebouw. De Fa. van Dijssel had er zijn uitgebreide kolenpark, de OBIM ontving er tankwagons. Aan de zijkant lagen twee sporen, bedoeld voor de coöperatie "De Maalderij". Een stoomlocomotief was dan de hele dag bezig om de wagons stuk voor stuk tegen deze afrit te rangeren.



De sporen bij Station Soest

Een enkele keer waren er zelfs wel eens twee locs aan het werk met de goederendiensten. Omdat intussen ook de gewone reizigersdienst moest doorgaan, was het er op zulke dagen een spoorse drukte van belang.

Op 28 mei 1968 meldde de Soester Courant, dat degradatie tot halte een feit was en dat het station gesloten werd door stationsbeambte J. van Dijk. De afhandeling van goederen moest nu op station Soestdijk plaatsvinden, de lossporen werden opgebroken. Het stationsgebouw is onttrokken aan de dienstverlening voor reizigers, het is nu eigendom van archi-



Station Soest nog met armseinen en bediende overwegbomen. (foto HVS)

tect Gommers Hij heeft het gebouw van de sloop gered en in de oorspronkelijk staat teruggebracht. Binnen is alles veranderd ten behoeve van kantoorruimte en voor permanente bewoning door het gezin. Naast het stationsgebouw staat nog steeds de loods met schuifdeuren, waar voorheen Van Gend en Loos de pakketten opsloeg. In de grote openingen zijn nu ramen geplaatst.

### Station Soest Zuid km 5,2 / Halte Nieuwe Weg km 5,4

Bij de opening van de spoorlijn was de halte Nieuwe Weg opgenomen, 200 meter ten noorden van het huidige station Soest Zuid. Het station kreeg een eenvoudig haltegebouw.

Vanuit dit station moesten vele overwegen bewaakt worden zoals die van de Ossendamweg, de Dalweg, de Rembrandtlaan en natuurlijk die van de Nieuwe Weg zelf. Dat het niet altijd goed ging, ondanks het weinige verkeer, blijkt wel uit het feit, dat de auto van de heer S. Wouters, hoofd van de christelijke school te Hees, gepakt werd door een goederentrein. Mevr. Wouters was op slag dood, andere inzittenden werden ernstig verwond. Overigens stond deze heer bekend als roekeloze rijder, die wedstrijdjes hield met de treinen: wie is er het eerst bij de overweg!

In 1963 werd het huidige station Soest Zuid in gebruik genomen met als stationsgebouw het standaardtype Vierlingsbeek, een ontwerp van Dr. Ir. W.B. Kloos.

Nadat het leegstaande gebouw voor een deel als wachtruimte voor buspersoneel in gebruik is geweest, heeft het als snackbar dienst gedaan. Al geruime tijd is er voor het gebouw geen emplot meer.



Soest, Station-Zuid

### Halteplaats De Paltz (km 2,4)

De Paltz was een halte aan de spoorlijn Den Dolder-Baarn met een eenvoudig grindperronetje. De stopplaats werd op 27 juni 1898 geopend en op 15 mei 1933 gesloten.

De aanleg van de halte was een initiatief van jonkheer L. Rutgers van Rozenburg, destijds eigenaar van landgoed De Paltz, ter compensatie van afgestane gronden. Vanwege zijn werkzaamheden in Amsterdam zou het hem zeer welgevallig zijn, als er elke (werk)dag 3 tot 4 treinen zouden stoppen. De oplossing van de ULS was: een facultatieve stopplaats, de reiskosten te voldoen aan de conducteur. Rutgers van Rozenburg liet van de halte naar zijn landgoed een weg aanleggen, het huidige Berkenlaantje in Soest. Deze jonkheer liet zich ook graag bedienen door een Baarnse bakker. Deze nam eens per week de trein van 16.21 uur naar de Paltz, aan zijn arm een grote tenen mand met hengsel, eroverheen een witte doek en in de mand een broodtang en twee kade-tjes. Hij lichtte dan op station Baarn NCS de conducteur in, dat hij bij de Paltz wilde uitstappen. Deze gaf dat door aan de machinist op de stoomlok, omdat de halte facultatief was. Na 17 minuten kwam de bakker bij de stopplaats

aan, waarna hij nog een half uur moest wandelen naar het landhuis van de jonkheer midden in het bos. Met de broodtang nam hij de twee broodjes uit de mand en ontving daarvoor de somma van 10 cents. Vervolgens werd de terugtocht aanvaard. In de winter was het een ander verhaal. Er reden dan minder treinen, zodat hij pas een trein kon aanhouden om 19.51 uur. In het pikkedonker stak hij op het perron ter waarschuwing van de machinist een krant in brand, maar helaas, de krant was vaak al opgebrand voordat de machinist of stoker zijn aanwezigheid konden opmerken. De trein reed dus het duistere perron voorbij, zodat de bakker de spoorlijn naar Soest moest aflopen en uiteindelijk pas om 22.30 thuis aankwam.

### In welke treinen reden we?

In de loop van de 124 jaar, dat het Stichtse lijntje wordt geëxploiteerd, hebben veel typen treinen het traject Baarn - Den Dolder - Utrecht gereden. Het begon, zoals al vermeld, met de NCS, die luxe rijtuigen op de baan bracht. Daarna volgden de elektrische treinstellen uit 1924, in rijkwaliteit een terugval. Het waren Spartaans zittende wagens met lawaaiige motoren (stofzuigers bijgenaamd), maar we waren wel van de stoom af, waar bewoners naast de spoorbaan blij om waren. Vervolgens reden de stroomlijntreinen. Deze waren in comfort een heel stuk beter, met elektrische verwarming en verlichting, leren bekleding op de stoelen, bagagerekken erboven en doorloopmogelijkheid naar het volgende treinstel.

In de jaren 50 kwamen de zogenoemde hondekopstellen op de baan. Deze treinstellen, door Werkspoor te Utrecht gebouwd, waren zwaar van gewicht, robuust van uiterlijk met



Stroomlijnstel komt aan bij Station Soestdijk (foto HVS)

hun ronde neus (vandaar de bijnaam) en hadden een hoog rijcomfort. Reden deze treinen aanvankelijk nog in het donkergroen, al gauw kwam de algehele "vergeling" van alle treinstellen.

Hierna trad een verandering in bij de NS met spoorslag 70. Treinen moeten sneller kunnen rijden en optrekken, de frequentie en het reizigerscomfort moeten omhoog.

Hoewel de treinen qua uiterlijk wat lijken op de hondekopstellen, zijn deze treinen anders. Het zijn de eerste treinen, die snel kunnen optrekken. Wel zijn deze nog steeds voorzien van remblokken op de wielen, hetgeen bij het naderen van de stations goed te horen is, zeker in de zomer als de raampjes openstaan. Deze

stellen hebben tot hun laatste levensdagen op het Stichtse lijntje gereden, zelfs met het logo van de Vechtdallijnen, van de spoorlijn Emmen-Zwolle, erop!

De Sprinters deden hun intrede: ruime rijtuigen waarbij sociale controle mogelijk is, meerdere deuren per rijtuig, stations-aanduidingen in de trein met aankomsttijden en zelfsluitende deuren en een geluidsignaal daarbij. Het remmen gebeurt nu met schijfremmen, hetgeen aanzienlijk scheelt in de geproduceerde herrie.

Als tussenstap, ontstaan door krapte in beschikbaar materieel, werd de dubbeldekker ingezet. Op ons lijntje krijgen we de oudste se-



Aankomst van Koningin Wilhelmina en Koningin-Moeder Emma per trein op het perron van het N.C.S.-station Soestdijk. (Wikimedia Commons HUA-165066)

rie getrokken / geduwd door een locomotief. Dit materieel geeft vooral bij station Soestdijk veel overlast door het piepen en knarsen in de bochten en de lawaaiige ventilatoren van de locomotief. Een smeerinstallatie bij station Soestdijk levert onvoldoende resultaat op. Na een actie door Soester bewoners en de bemoeienis van burgemeester Rob Metz worden ze uit de dienst gehaald en komende de oude sprinters weer terug tot de sloop hen wacht. Tegenwoordig rijden de SLT's (Sprinter Light Train). Treinstellen, die een doorontwikkeling zijn van de oude sprinters, ze behoren tot de nieuwste generatie van de NS. Nieuw voor de passagiers is de airco, waardoor er geen raampjes meer open kunnen. In de vertrouwde

halfuursdienst rijden ze dagelijks van zes uur 's-ochtends tot half een 's-nachts hun ritjes heen en neer.

#### De Soester paardentram

Hoewel dit tramlijntje niet tot het Stichtse lijntje behoorde, wijd ik toch enige regels aan deze paardentram. In 1895 werd de tramlijn van Soest via Soestdijk naar het station in Baarn geopend. Na vijf jaar werd de exploitatie overgedaan aan de NCS. Men verwachtte, dat de paardentramlijn zou kunnen dienen als aanvoerlijn naar het station in Soest en Baarn. Omdat het aantal reizigers achterbleef bij de verwachting, deed de NCS in 1918 de exploitatie over aan de gemeente Soest, die de lijn ver-

der exploiteerde. In 1922 werd nog een proef gedaan met motortractie, maar ook dat heeft de lijn niet kunnen redden. In mei 1924 werd de lijn gesloten.



#### Bronnen:

USINE, Utrechtse Stichting voor Industrieel Erfgoed  
Wikipedia  
Digitaal archief Soester Courant  
G.A. Russer; Tram en trein tussen Eem en Rijn. dl.3; Alphen aan den Rijn (1993)  
Hans Kraal, Station Soest. In: Van Zoys tot Soest, (1985) 6e jrg. nr 3  
Op de Rails archief NVBS  
N.J. van Wijck Jurriaanse: De Nederlandse Centraal Spoorwegmaatschappij; uitgave Wyt Rotterdam (1973)  
Digitaal archief HVS (Historische Vereniging Soest/ Soesterberg) te Soest  
Digitale verzameling SNR (Stichting NVBS-Railverzamelingen) te Amersfoort  
<https://www.klassiekebeveiliging.com/seinhuizen-Soest.htm>

Baerne

## CORRECTIE EN AANVULLING OP 'VILLA JAVA' IN BAERNE 2022-1

**Van de heer prof. B. Schippers, de laatste hoogleraar directeur van het instituut ontving de redactie onderstaande correcties en aanvullingen op het artikel 'Villa Java' in 'Baerne 2022-1'. Met vriendelijke dank aan de heer Schippers.**

De foto op p. 13 is genomen in 1923 of in 1925, de foto op p. 14 is uit 1993. De juiste naam van het instituut is 'Willie Commelin Scholten' instituut, veelal afgekort met 'W.C.S.'

Het laboratorium verhuisde niet naar Wageningen. Het omvatte twee onderzoeksgroepen, de groep die onderzoek verricht naar de fysiologie van ziekten werd opgenomen in de faculteit Biologie van de Universiteit van Amsterdam. De groep die onderzoek verricht naar de ecologie van ziekteverwekkers werd opgenomen in de Faculteit Biologie van de Universiteit van Utrecht. Beide groepen functioneren daar nog tot op heden.







## APOTHEEK JULIUS

Sinds 1886



M.A. Smulders-de Jong, apotheker

## UW GENEESMIDDEL ONZE ZORG

Laanstraat 36, 3743 BG Baarn

Telefoon (035) 5412432

Fax (035) 5421021

apotheek.julius@ezorg.nl

www.apotheekjulius.nl



Eemnesserweg 12 3741 GA Baarn

telefoon 035 5413321

www.debaarnsenotarissen.nl

email : info@debaarnsenotarissen.nl

### AL 35 JAAR STERK IN:

- TAPIJT
- LAMINAAT
- GORDIJNEN
- VITRAGE
- RAAMDECORATIE
- MEUBELSTOFFERING
- BEDDEN
- BOXSPRINGS
- DEKBEDDEN EN KUSSENS
- BEDTEXTIEL

VAKKUNDIG,  
ERVARING, SERVICE EN  
EEN DESKUNDIG  
ADVIES

### DE WOON- EN SLAAPSPECIALIST VAN BAARN E.O.



# jan buis

NIEUWSTRAAT 24-27, 3743 BK BAARN

WONEN: TEL. 035-5412600

SLAPEN: TEL. 035-5413076

## PLEZIERIG LEVEN, ZORGELOOS WONEN



Welkom bij Huize Brandsen. Een sfeervol woonzorghuis en zorghotel midden in het gezellige en groene Baarn. Hier geniet u van professionele levensloopbestendige zorg, ruime appartementen en een levendige sfeer. Een zorgindicatie is niet noodzakelijk, geheel zelfstandig wonen is eveneens mogelijk.

*Zo wordt verzorgd wonen zorgeloos leven.*

DANKZIJ ONS ZORGHOTEL  
KUNT U EVEN 'PROEFWONEN'

HUIZE • BRANDSEN  
verzorgd wonen

Koningsweg 2, 3743 EV Baarn 035 541 3055 info@huizebrandsen.nl www.huizebrandsen.nl

## VOOR U GELEZEN: HET EERSTE DEEL VAN DE OMGEVINGSVISIE VAN DE GEMEENTE 'DE STAAT VAN BAARN'

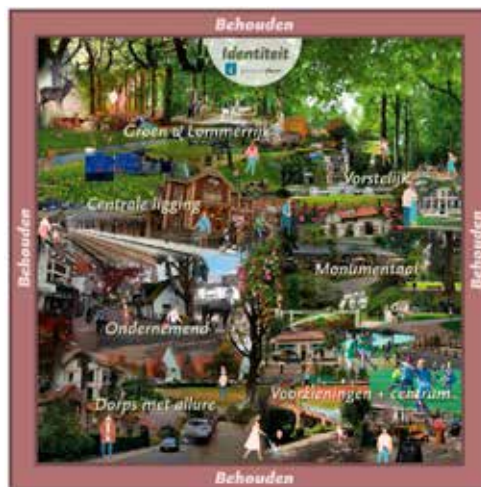
### Het goede behouden en het nieuwe omarmen.

Op 1 januari 2023 treedt de Omgevingswet in werking. De Omgevingswet staat voor een goede balans tussen het benutten en beschermen van de fysieke leefomgeving. Ook biedt de Omgevingswet gemeenten de mogelijkheid om met overzichtelijkere regels de leefomgeving meer in samenhang in te richten.

In de nieuwe Omgevingswet moet iedere gemeente een omgevingsvisie opstellen: een integrale langetermijnvisie op de fysieke leefomgeving van het grondgebied. In Baarn is gekozen om de route naar die omgevingsvisie in tweeën te delen, het eindresultaat van het eerste deel is 'De Staat van Baarn'. Dit document is 23 februari 2022 vastgesteld in de vergadering van de gemeenteraad.

De Staat van Baarn is opgebouwd in vier stappen: Wat hebben we? Welke opgaven hebben we? Wat is onze identiteit en welke dilemma's herkennen we: tot welke keuzes en prioriteiten leidt dat? Met als eindresultaat een mooie brochure met vele verduidelijkende kaarten en foto's.

De lezers van 'Baerne' zullen zich vooral in hoofdstuk 3, 'Bestaande waarden' herkennen. Hier wordt in 30 pagina's samengevat hoe Baarn zich in de loop van de eeuwen heeft ontwikkeld tot de gemeente die het op dit moment is. In hoofdstuk 4 wordt de identiteit omschreven aan de hand van negen begrippen waarin ook weer de historie doorklinkt. Hoofdstuk 5 gaat in op de positionering van Baarn in de omgeving,



hoofdstuk 6 benoemt trends en ontwikkelingen waar rekening mee moet worden gehouden bij opstellen van de omgevingsvisie. Die 'opgaven' zien we terug in hoofdstuk 7. De conclusie, 'het goede behouden en het nieuwe omarmen', is te vinden in hoofdstuk 8 met de uitdagingen die dat met zich meebrengt voor de op te stellen omgevingsvisie.

Er is een lezenswaardig document beschikbaar gekomen waar verleden, heden en wensen voor de toekomst samenkomen.



Mariette van Oosterwijk Bruyn

'De Staat van Baarn' is te vinden via <https://tinyurl.com/DeStaatVanBaarn>

## AANWINSTEN EERSTE KWARTAAL 2022

De collectie van de Oudheidkamer is in het afgelopen kwartaal verrijkt met 25 voorwerpen en 14 boeken die de historie van Baarn, Baarnse bedrijven of het koninklijk huis betreffen. Wij danken de gulle gevers hartelijk!

Op de foto ziet u, in willekeurige volgorde: de boeken "Utrechtse buitenplaatsen. Lusthoven van adel, geestelijkheid en burgers", door Lenneke Berkhout en René W.Chr. Dassing (2021); "Liber Amicorum voor Wim Hazeu" (2001); "De Nederlandse Centraal Spoorwegmaatschappij, deel 2" door N.J. van Wijck Jurriaanse (1973); en de volgende voorwerpen: Tinnen bord met opschrift "Herdenking-50ste Geboortjaar H.M. Koningin Wilhelmina 1880 - 1930"; Slabje met opdruk "I love Baarn", uit maaltijdbox gevuld door diverse winkels opgehaald bij De Generaal tijdens Corona, maart 2021; Groene aardewerken asbak met tekst "Baarn"; Bruin kruikje "De Schout van Baarn / Baarnsche Naaldbitter"; Houten flessenhouder in de vorm van een huisje met opdruk "Nijland woonmakelaars"; Schilderij Twee kinderen, hek en kerk, gemaakt in oorlogstijd (1942) door Adriana de Lange, Van Wassenaerlaan 7; Maquette van boerderij "De Verroeste Schaar", Laanstraatsteeg; Vaandel "Mannenkor Zang en Vriendschap Baarn", opgericht in 1925.





## EXCURSIE KASTEEL-MUSEUM SYPESTEYN

17 september 2022 (13:00 uur tot 17:00 uur)

Zaterdag 17 september 2022 organiseert de Historische Kring Baerne een middagexcursie naar Kasteel-Museum Sypesteyn in Loosdrecht.

Jonkheer Henri van Sypesteyn bouwde aan het begin van de vorige eeuw een kasteel op de fundamenteën, waar hij dacht dat zijn stamslot had gestaan. In dit kasteel bracht hij zijn verzamelingen onder, waaronder interieurs uit vier eeuwen, een prachtige collectie porselein uit Azië en Nederland, een middeleeuwse wapenkamer, een Gotische kamer en de 17e-eeuwse Lage zaal. Daarnaast legde de jonkheer een prachtige parktuin aan bij het kasteel. Hij plantte hier tal van uitheemse bomen en struiken aan, die nu behoren tot de oudste van het land. In het park zijn meer dan dertig bijzondere boomsoorten te vinden, waaronder de katsoeraboom, de treurhoningboom, de geelhoutboom, de bitternoot en de gele pavia.

### Programma

13.00 uur	Vertrek met luxe touringcar vanaf station Baarn
13.30 uur	Aankomst bij Kasteel-Museum Sypesteyn
13.35 uur	Lezing over de geschiedenis van de tuin van Sypesteyn door mevrouw Lucia Albers (kunsthistorica en expert op het gebied van historische parken)
14.25 uur	Koffie of thee
15.00 uur	Een rondleiding, waarbij u kunt kiezen uit A of B: A: door de tuin van Sypesteyn onder leiding van mevrouw Lucia Albers B: door het kasteel onder leiding van een gids
16.00 uur	Afsluiting met een drankje en een hapje
16.30 uur	Terugreis naar Baarn

### Kosten

€ 40,00 per persoon (alles inbegrepen). Verzoek: *neem uw Museumjaarkaart mee!* De bespaarde toegangsprijs van het museum komt ten goede aan de Historische Kring Baerne.

### Aanmelding

Inschrijving is mogelijk *tot 7 september 2022* door het aanmeldformulier op de website van de Historische Kring Baerne in te vullen. Beschikt u niet over internet dan kunt het inschrijfformulier aanvragen door te bellen naar 035-5422854. De deelnameprijs moet eveneens voor genoemde datum betaald zijn.

### Let op

Het kasteel is niet toegankelijk voor mensen in een rolstoel en voor mensen die slecht ter been zijn: er zijn veel trappen en er is geen lift.





## COLOFON

Baerne is een kwartaaluitgave van de Historische Kring Baerne.  
Opplage: 850 ex.  
Vormgeving en druk:  
De Bunschoter, Bunschoten.

## Redactie

Marjo Stam  
Mariette van Oosterwijk Bruyn  
E redactie@historischekringbaerne.nl

## Historische Kring Baerne

(Opgericht in 1974)  
Postadres: Postbus 326,  
3740AH Baarn  
E info@historischekringbaerne.nl  
I www.historischekringbaerne.nl

## Bezoekadres:

Oudheidkamer, Hoofdstraat 1A,  
3741AC Baarn.  
T (035) 54 303 77.  
E oudheidkamer@historischekringbaerne.nl

## Openingstijden:

wo 14:00-16:00 uur, za 11:00-13:00 uur en op afspraak. Ingang via Bibliotheek, souterrain (lift aanwezig).

## Ledenadministratie:

Dhr. H.J. Kroon T (035) 54 130 01  
E ledenadministratie@historischekringbaerne.nl

## Lidmaatschap:

Per jaar en per adres € 20,00.  
Rekeningnummer NL18 INGB  
0004 1921 33 ten name van de Historische Kring Baerne te Baarn.  
Leden ontvangen gratis het kwartaalblad Baerne en hebben gratis toegang tot de lezingen. (Buiten Baarn wordt een bijdrage van €15,00 voor de verzendkosten gevraagd, te voldoen tegelijk met de jaarlijkse contributie.)

## Verkoopadressen Baerne:

Oudheidkamer, Hoofdstraat 1A,  
Baarn (tijdens openingsuren);  
Bruna, Laanstraat 22, Baarn.  
Verkoopprijs: €4,00.

## Dagelijks bestuur:

Dhr. J. Baerends (voorzitter)  
T (035) 54 228 54

Mw. M. Olthof (secretaris)  
T (035) 54 306 65

Dhr. J.M.M. Boers (penningmeester)  
T (035) 125 45

## Algemeen bestuur:

Mw. A. van Egdom  
(werkgroep Communicatie)  
M 06 2535 3423

Dhr. T.J. Hofstra  
(werkgroep Oude begraafplaats)  
T (035) 53 115 15

Mw. Th. Kruidenier-Brands  
T (035) 54 178 60

Mw. E.M.M.A. Kuizinga-Claassens  
(werkgroep Oudheidkamer)  
T (035) 54 203 72

Dhr. J.W.A.A. van der Laan  
(werkgroep Archeologie;  
werkgroep genealogie)  
T (035) 54 116 56

Mw. M.E.H. van Oosterwijk Bruyn  
(redactie Baerne)  
M 06 2126 4043

## Erelid

Mw. P.H. Kuijt-Smit



De Historische Kring Baerne is aangemerkt als culturele ANBI (Algemeen Nut Beoogende Instelling). Giften aan een culturele ANBI kunt u voor 125% aftrekken

van de inkomsten- of vennootschapsbelasting. Een erkende ANBI betaalt geen successierechten of schenkingsrechten, uw schenkingen of legaten komen dus volledig ten goede aan de instelling.

## AGENDA

(Zie [www.historischekringbaerne.nl](http://www.historischekringbaerne.nl) voor de actuele agenda.)

Indien er sprake is van maatregelen in verband met covid wordt de agenda mogelijk aangepast. Zie dan de website voor bijgewerkte informatie.

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm, of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de redactie. De redactie heeft er naar gestreefd de rechten met betrekking tot de illustraties volgens de wettelijke bepalingen te regelen. Degenen die desondanks menen rechten te kunnen doen gelden, kunnen zich tot de redactie wenden.

# Inruilactie

Korting €1.-  
bij inleveren  
lege  
cartridge\*



**Alles om te printen vind je bij Bruna**

Bruna heeft een ruim assortiment huiskamer en merk cartridges.

\*Lever uw oude cartridge in en krijg €1.- korting op een nieuwe.

Bruna  
Laanstraat 32  
3743 BG Baarn  
[www.bruna.nl](http://www.bruna.nl)

blij met **bruna**



**RUG** CENTRUM  
BAARN  
specialisten in beweging

**FYSIOTHERAPIE**  
**CHIROPRACTIE**  
**OEFENTHERAPIE**  
**MANUELE THERAPIE**  
**PODOTHERAPIE**  
**REVALIDATIE**  
**ECHOGRAFIE**  
**SHOCKWAVE**



U bent van harte welkom  
in ons moderne centrum,  
met een vriendelijk en  
professioneel team.

**Plus-  
praktijk**

Plataanlaan 5 3741 WE Baarn tel: 5411346 [www.rugcentrumbaarn.nl](http://www.rugcentrumbaarn.nl)

Dit lid van de Historische  
Kring Baerne is op deze  
manier uitgenodigd voor  
een persoonlijke rondlei-  
ding (op afspraak)  
bij Rugcentrum Baarn,  
inclusief koffie.