

'Baerne'

Tijdschrift van de Historische Kring "Baerne"



Redaktie : H. Bronkhorst
E.J. Heun-ten Holt
J. Kruidenier

Typewerk : T. Biemans.

Redaktie-adres : E.J. Heun-ten Holt, Bilderdijk-
laan 19, 3743 HR Baarn, tel.
02154 - 18757.

De Historische Kring "Baerne" stelt zich ten doel het bestuderen van en belangstelling kweken voor geschiedenis in het algemeen en van Baarn in het bijzonder. Zij tracht dit doel te bereiken door middel van het organiseren van lezingen, excursies, tentoonstellingen en het uitgeven van een eigen tijdschrift.

Naast deze algemene activiteiten bestaat de mogelijkheid toe te treden tot de volgende werkgroepen:

1. Wergroep Archeologie

Inlichtingen: J.W.A.A. van der Laan, De Schoener 12,
3742 HD Baarn. Tel. 02154 - 11656.

2. Wergroep Archiefonderzoek

Inlichtingen: H.M.M. van Vugt, De Sav. Lohmanlaan 5,
3741 TW Baarn. Tel. 02154 - 15766.

3. Wergroep Interviews en Reportages

Inlichtingen: J.M. v.d. Brink-van Wijkvliet, Prof.
Meijerslaan 10, 3741 XH Baarn. Tel. 02154 -
20161.

4. Wergroep Oudheidkamer

Inlichtingen: W. v.d. Hoek-Baas, Burg. Penstraat 4,
3741 AH Baarn. Tel. 02154 - 21470.

I N H O U D

1. De Poort van het Paradijs
2. Aan Prins Hendrik heeft Baarn zijn station te danken

VAN DE REDAKTIE

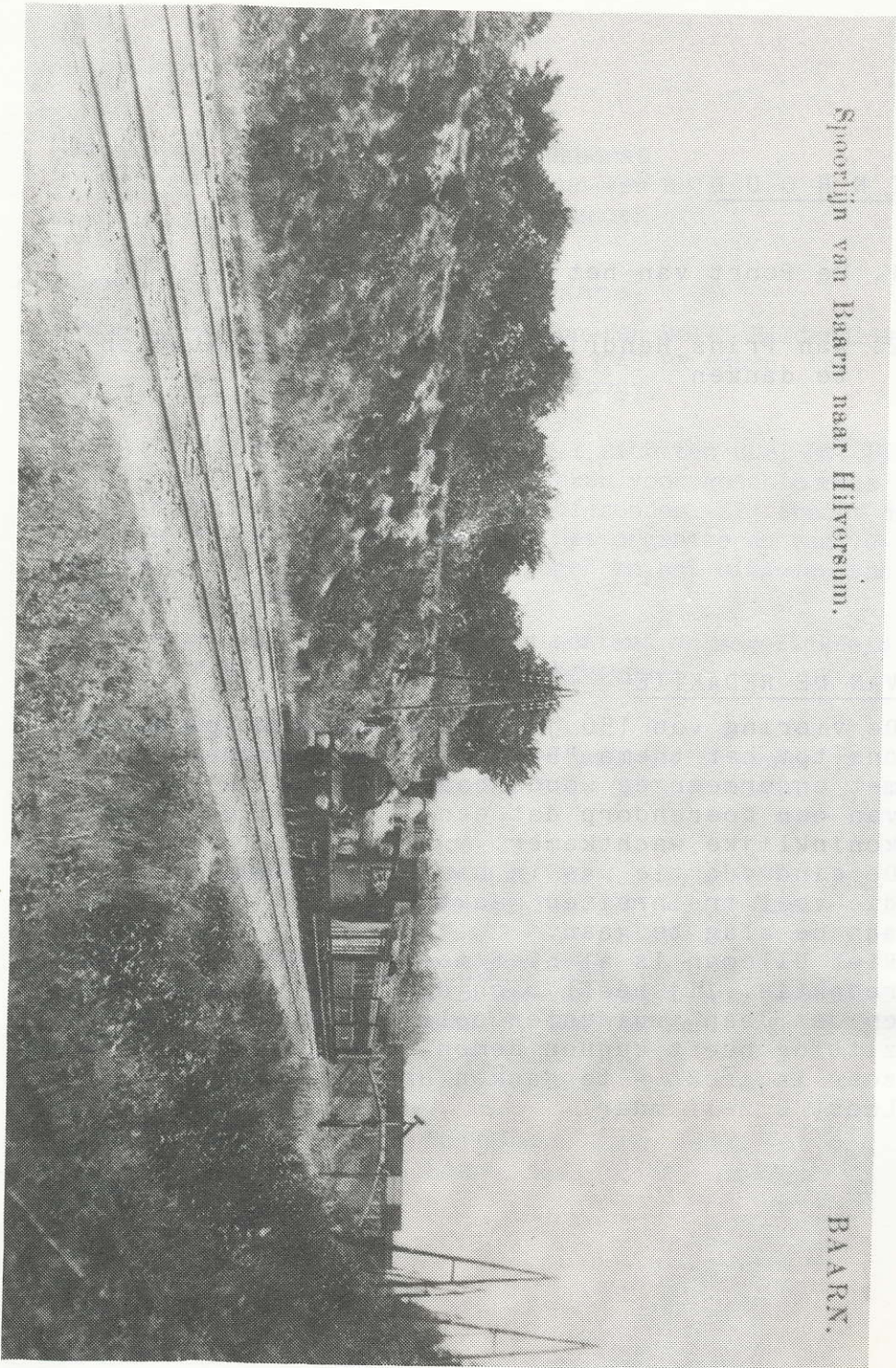
De viering van 150 jaar spoorwegen inspireerde ons tot het thema "Baarn aan de spoorweg", met ondermeer de wonderbaarlijke geschiedenis van een boerendorp dat een station kreeg met een koninklijke wachtkamer.

De eindredactie was in handen van Hans Bronkhorst, die veel treinreizen maakte om goed gedocumenteerd aan de slag te gaan.

Riet Uileman is al niet meer weg te denken uit de redactie. Zij heeft zich daar bij neergelegd en dat Jaap Kruidenier ooit in onze redactie zitting heeft kunnen nemen, hebben wij - weliswaar zeer indirekt - te danken aan het Ravijn. Leest u zelf maar.

Spoorlijn van Baarn naar Hilversum.

BAARN.



DE POORT VAN HET PARADIJS.

Juli 1941 en toch gingen wij met vakantie alsof er geen oorlog bestond.

Ik ging op een stoel staan en inspecteerde nog eenmaal het door mijn vader gemaakte terrarium, met hagedissen die ik tijdens onze vorige zomervakantie op de Veluwe had gevangen. Met welbehagen snoof ik de geur op van rotte bladeren en door mij aangeplante pollen hei en jonge lijsterbessen; een geur, die mij elke dag weer herinnerde aan warme zomerdagen. De fietsen en hutkoffer met bagage voor drie weken, waren reeds eerder per spoor vervoerd. Mijn vader droeg een uitschuifbare rieten koffer met een riem er om, die het voordeel had, dat de hoeveelheid bagage zeer variabel was, waardoor het voorwerp leek op reusachtige hamburger uit de huidige STER-reclame. Met zijn vrije hand hield hij mijn oudste zusje vast, die door het enorme gewicht van de koffer nogal eens van positie moest veranderen. Ik hielp mijn moeder met het voortduwen van de wandelwagen met mijn jongste zusje er in, waarin ik zelf tot voor kort van het uitzicht had mogen genieten.

Het was een eind lopen van de Watergraafsmeer naar het Muiderpoortstation, maar tenslotte bereikten we het moderne gebouw van staal, glas en Nieuwe Zakelijkheid. Als een wintertuin zonder planten stak het schril af tegen de grauwe huizen uit de negentiende eeuwse volkswijk van Amsterdam-Oost.

In de kraakheldere, kathedrale hal kocht mijn vader de kaartjes bij loketbeambten, die in glazen hokjes zaten opgesloten, als vissen in een aquarium.

Via glazen deuren kwamen we in een lange tunnel, waarvan de glimmende tegels slechts sporadisch waren versierd met kleurige ingelijste reclameplaten.

"Op goede zeep staat Dobbelman."

Een inmens hoge trap leidde naar een langgerekt peron met een betrekkelijk lage overkapping.

In spanning wachtten we nu op de trein naar Amersfoort, die elk moment kon komen.

Er waren op dit vroege uur nog weinig passagiers.
Wie ging er ook met vakantie?

Een aantal in zwarte uniformen geklede mannen met glimmende laarzen, die door mijn vader binnensmonds "N.S.B.-tuig" genoemd werden en op dezelfde trein wachtten, vormden samen met een opvallende affiche van de Arbeidsdienst de enige bewijzen van oorlog en bezetting. En toch, maar hoe kon ik dat toen weten, zouden binnen een half jaar van ditzelfde perron treinen vertrekken vol gezinnen als het onze met een heel ander reisdoel: de dood.

Blazend en hijgend denderde de stoomtrein het station binnen. Grote stoomwolken vulden het perron, waar we stonden. Angstig klemde ik mij vast aan mijn moeders arm en keek gefascineerd naar de bewegende drijfstang van het stalen monster.

"Niet te dicht bij de rails komen," zei mijn moeder. Het was een overbodige opmerking, die ik later ook vaak tegen mijn eigen kinderen zou maken. Mijn vader wenkte nu een man met een wit jasje aan, die ons hielp onze bagage naar binnen te dragen. In het achterste gedeelte van de trein, waar zich de derde klas bevond, hadden we een hele coupé voor ons zelf. Gladde, gelakte, houten banken en afsluitbare schuifdeuren gaven mij het veilige idee van een huiskamer.

"Hè, hè, zuchtte mijn moeder en plofte neer op de harde bank. "We treffen het", schamperde mijn vader, "Mussert houdt vandaag zijn Landdag in Lunteren. Ik hoop niet, dat we ze hier op visite krijgen," en hij stak daarna zijn hoofd door het geopende raam om te kijken.

"Gelukkig reizen ze allemaal 1-ste of 2-de klas", mompelde hij. Een man met een rode pet stak een rond voorwerp omhoog, dat spiegelei genoemd werd en daarna kwam de trein langzaam schokkend in beweging.

De stad verdween en er verschenen groene weilanden, doorsneden met sloten als langs een liniaal getrokken. Na een korte tijd bereikten we Weesp. Op het perron van het piepkleine "stationnetje 's morgens in de vroegte", een liedje waarvan ik de tekst net had geleerd, stapte een enkele agrariër in met een mand kippen.

Vervolgens kwam er een weiland met koeien, die tussen betonnen bunkers graasden en veel water. Water en riet, waar onze trein dwars doorheen reed, zodat er talloze vogels krijsend opvlogen. Mijn vader noemde hun namen, die hij allemaal kende, omdat hij ze vroeger geleerd had van "een meneer, die Thijsse heette." Station Bussum herinnerde ik mij nog van een vorige keer. Met zijn donkere bakstenen, zijn brede overkapping en gekleurde tegels boven de 1-ste, 2-de en 3-de klas wachtkamer maakte, het grote indruk op me. Het leek op een geheimzinnige paddestoel waaronder waarschijnlijk de eerste boskabouters woonden. Straks zouden ze te voorschijn komen om in de omliggende bossen hun werk te verrichten. De trein werd hier bestormd door grote groepen Mussert-aanhangers, zodat we het ergste vreesden. Plotseling werden de schuifdeuren geopend en een dikke W.A.-man stapte naar binnen. Hij groette ons vriendelijk met enigszins geaffecteerde Gooise stem. Uit een zwarte aktentas haalde hij een krant, die Volk en Vaderland heette en ging recht tegenover me zitten, waardoor ik hem goed kon observeren. Hij had zijn hoge zwarte pet afgezet, waardoor zijn kale hoofd zichtbaar werd, waarmee hij me af en toe niet onvriendelijk toeknikte. Een zwarte riem liep kruislings over zijn borst en omspande tevens de plooiën van zijn dikke buik. Mijn vader noemde hem later "een vermoedelijk kleine kruidenier, die had gekozen tussen Mussert en Moskou." Station Hilversum maakte geen indruk, al stopten we er geruime tijd, zodat mijn vader zelfs gelegenheid had om op het perron een praatje te maken met de stationschef.

Toen kwamen de bossen. Dicht stonden de boomstammen bij elkaar, waartussen het licht in zuilen naar beneden viel. Als vijfjarig stadskind kwam ik ogen te kort en keek van links naar rechts om maar niets te moeten missen. De W.A.-man haalde nu een bruin papieren puntzakje met zuurtjes uit de borstzak van zijn krappe tenue en hield het mijn oudste zusje voor.

"Kom eens gauw kijken", riep mijn moeder om ons af

te leiden. We vergaten het snoepgoed en renden naar het raam. Aan beide kanten van de trein verhief zich een stijle helling met een oerwoud van groen.

"Net Zwitserland", zei mijn moeder.

"Borneo", zei mijn vader, hoewel ik zeker wist, dat hij daar nooit geweest was. Met stomme verbazing keek ik naar buiten. Het was het eerste en mooiste ravijn, dat ik ooit gezien had. Mijn vader zette het bovenraam open door aan een paar vreemde riemen te trekken. Het emaille bordje met "Verboden iets uit de ramen te steken" schoof omhoog en ik snoof opnieuw met welbehagen de geur op van rotte bladeren, hei en kamperfoelie. Ik kreeg visioenen van smaragdhagedissen, die erop wachtten om door mij gevangen te worden.

Langzaam reden we station Baarn binnen.

Het licht begroette ons met een brede bundel, schuinvallend vanonder de kap. We waren zojuist de poort van het paradijs gepasseerd.

De vakantie was begonnen!

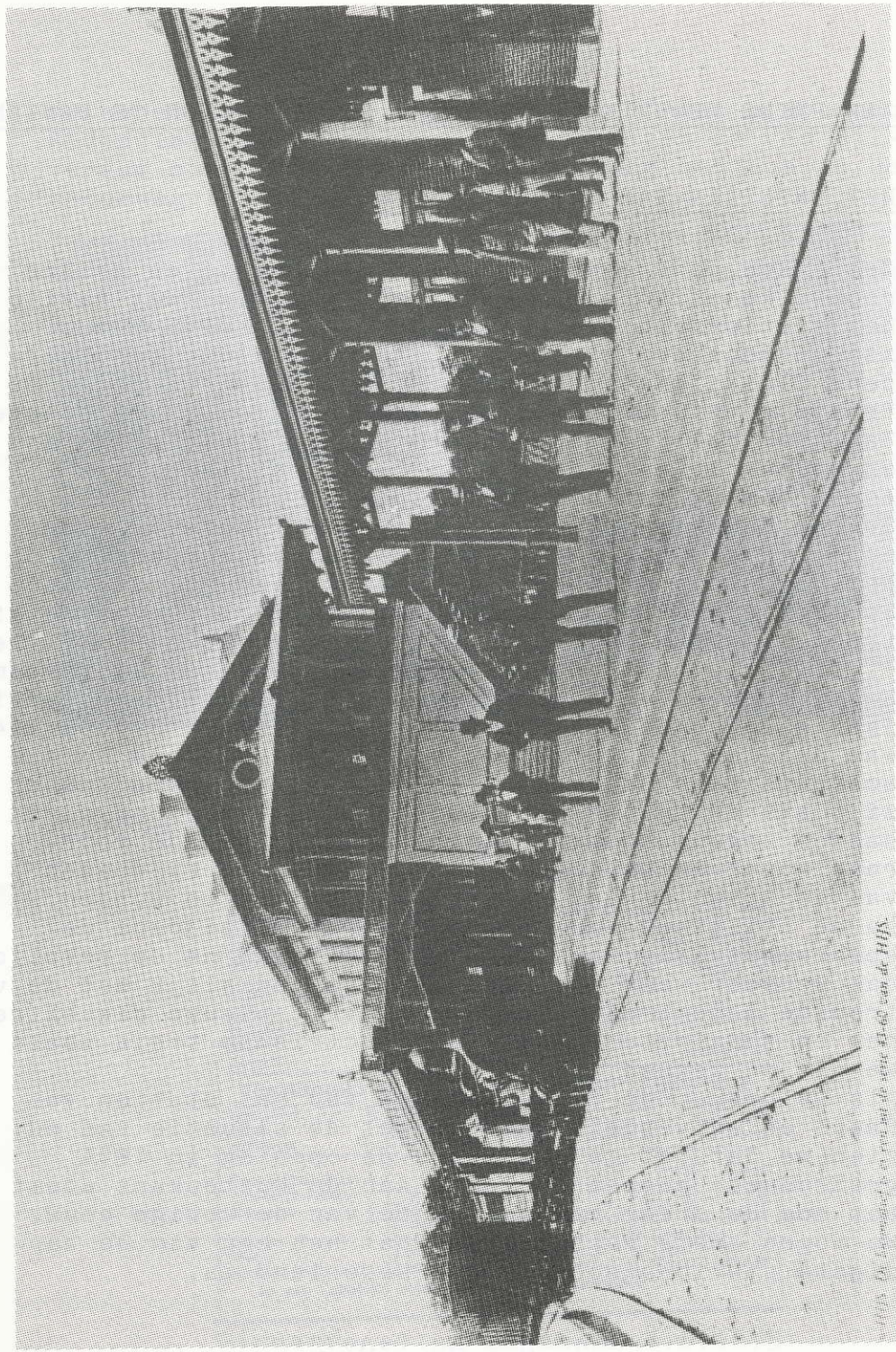
J. Kruidenier.

0-0-0-0

INGEZONDEN VRAAG

Stichting Museum Flehite wil graag inlichtingen van de lezers van "Baerne" over de stoombootdienst: "STOOMBOOT STAD AMERSFOORT".

Gaarne uw reactie opsturen naar mevrouw E.J. Heun
Bilderdijklaan 19 3743 HR Baarn.



1905 De locomotief is er niet met de serie 43-60 van de R.I.J.S.

Aankomst van de trein uit Hilversum op het station Baarn

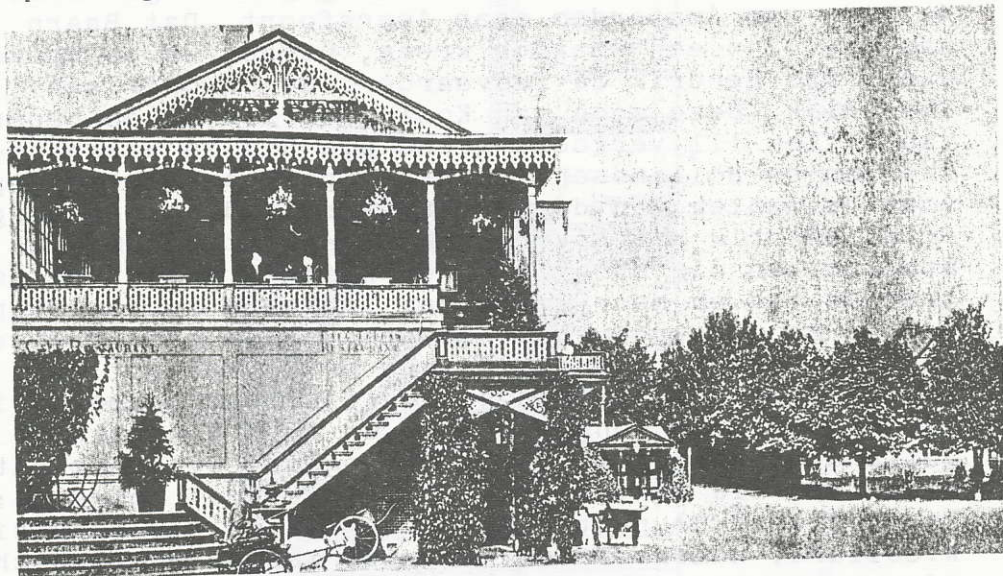
AAN PRINS HENDRIK HEEFT BAARN ZIJN STATION TE DANKEN.HET ONTSTAAN VAN DE OOSTERSPOORWEG.

Getrokken door een locomotief die zwarte en grijze rookwolken uitbraakte kwam de trein door het ravijn het station van Baarn binnenstomen. Terwijl het stalen monster het station naderde, klonk een snerpend fluitsignaal. De mensen op het perron zagen de fraaie ritmische beweging van de stalen zuigerstangen. Dan kwam de trein knarsend en piepend tot stilstand en de portieren gingen open om de reizigers uit Amsterdam te laten uitstappen.

Oudere Baarnaars herinneren zich dat tafereel nog, en in de zomer van dit jaar hebben velen van ons op het Utrechtse stationsemlacement weer van die oude locomotieven kunnen genieten. Het tijdperk van de stoomtreinen ligt al weer tientallen jaren achter ons. De elektrische trein heeft op het traject van Amsterdam naar Baarn en verder naar Amersfoort al drieënveertig jaar geleden de stoomtrein verdrongen. Op 3 juni 1946 was de electrificatie van deze lijn voltooid en die modernisering had nog jaren eerder ingevoerd kunnen zijn als de Duitse bezetters die ontwikkeling niet hadden tegengehouden. Zij hadden in 1942 de voorraad koper in beslag genomen waarvan de rijdraden van de bovenleiding gemaakt hadden moeten worden. Na de stilstand van het treinverkeer, tijdens de spoorwegstaking van 1944 en 1945, kwam na de Bevrijding dat vervoer weer snel op gang: aanvankelijk met de vertrouwde stoomtreinen en met de vrij nieuwe dieseltreinen en tenslotte dus met de elektrische trein zoals we die nu kennen.

Als we naar oude foto's kijken van het station van Baarn en we vergelijken die met de situatie van nu, zien we dat het gebouw sinds de opening in 1874 grotendeels gespaard bleef. Aan de buitenkant ademt het nog de sfeer van het einde van de vorige eeuw. We mogen trots vaststellen, dat het een van de aardigste stationsgebouwen van Nederland is,

vriendelijk gelegen tegenover een fraai plantsoen. Bovendien is het altijd een genoegen om van Hilversum naar Baarn met de trein door het bos en het spoorweggravin te rijden.



Baarn zijgevel.

Station 1874.

OOSTERSPOORWEG.										
Van Amsterdam naar Utrecht en naar Amersfoort.										
Amsterd. (Oosterdok) V.	6.50	8. 5	8.80	10.15	12.20	2.55	4.35	5.—	6.52	9.80
Weesp	7.12	door	door	10.38	12.43	door	4.58	door	7.15	9.53
Naarden—Bussum	7.26	door	door	10.53	12.58	door	5.13	door	7.80	door
Hilversum A.	7.85	8.40	9. 5	11. 2	1. 7	3.30	5.22	5.35	7.89	10.19
„ V.	7.40	8.43		11. 5	1.10	3.34	5.25		7.42	10.15
Utrecht (Moliebaan) A.	8.—	9.—		11.25	1.30	3.51	5.45		7.59	10.35
„ V.	8. 6	9. 5			1.48	3.56			8. 4	
Hilversum V.			9.10	11.10	1.13	3.40	5.38	7.47	10.17	
Baarn A.			9.21	11.24	1.24	4.—	5.49	8.—	10.30	
Amersfoort A.			9.35	11.38	1.38	4.15	6. 8	8.15	10.45	
Van Utrecht en van Amersfoort naar Amsterdam.										
Amersfoort V.	7.80		9.35	11.10		3.—	4.45		7.80	9.10
Baarn A.	7.46		9.51	11.26		3.18	5. 7		8.48	9.28
Hilversum A.	7.55		10.—	11.35		3.27	5.22		8.57	9.37
Staatsp. (Moliebaan) A.		8.44			12.55	3.13		7.99		9.16
Utrecht (Moliebaan) V.	7.35	8.48	9.35		1.—	3.17	5.10	7.45		9.25
Hilversum A.	7.57	9. 5	9.58		1.17	3.37	5.27	8. 2		9.42
„ V.	8. 2	9.10	10. 3	11.40	1.21	3.42	5.31	8. 6	9. 2	9.47
Naarden—Bussum	8.14	door	10.14	door	door	3.64	door	door	9.14	9.50
Weesp	8.29	door	10.29	door	door	4. 9	door	door	9.29	10.14
Amsterd. (Oosterdok) A.	8.50	9.46	10.50	12.15	1.56	4.30	6. 6	8.41	9.50	10.85

De met * gemerkte treinen stoppen ook te Maartensdijk.

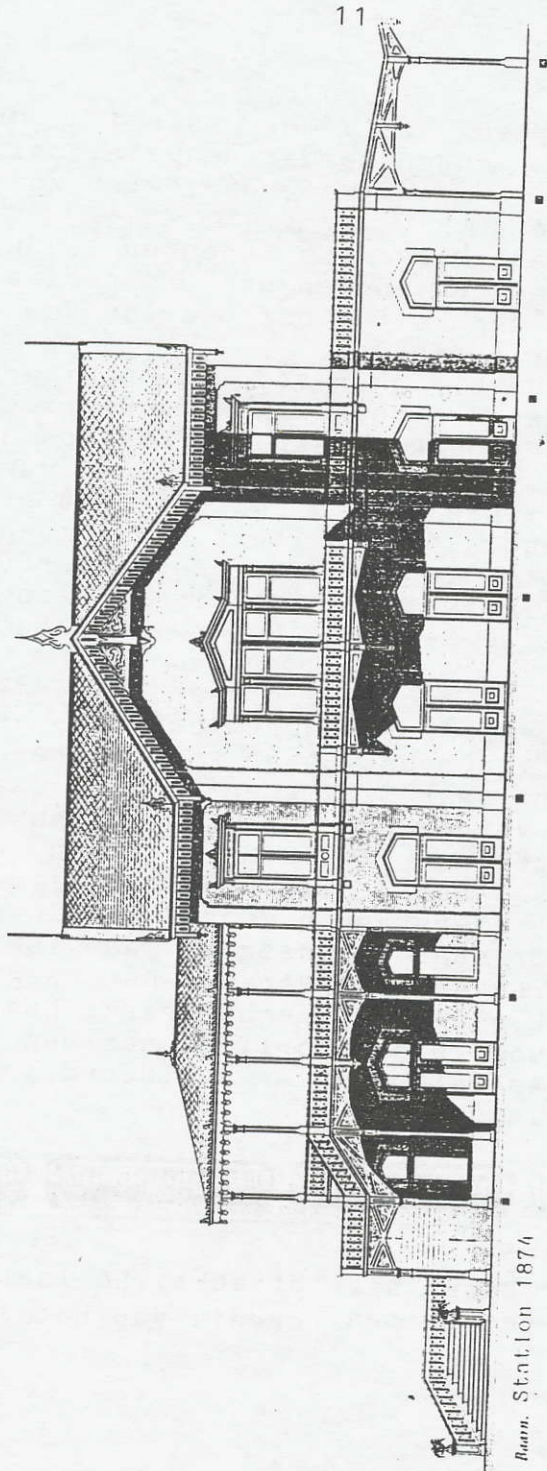
Dienstregeling ingaande 1.6.1875

Prins Hendrik

Ons Baarns station bestaat sinds 10 juni 1874. In dat jaar was de Oosterspoorweg gereed gekomen: de lijn van Amsterdam naar Amersfoort. Dat Baarn aan die lijn een station kreeg, hebben we te danken aan Prins Hendrik de Zeevaarder, de bewoner van Soestdijk. Deze zoon van Koning Willem II en broer van Willem III, verkocht grond die hij in Baarn bezat aan de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij voor de aanleg van de Oosterspoorweg door ons dorp. Prins Hendrik had tevoren bedongen dat Baarn een station aan die spoorlijn zou krijgen en dat de meeste treinen van en naar Amsterdam in Baarn zouden stoppen. Dat is zo gebeurd, en er stopten zelfs meer treinen in Baarn dan in Naarden-Bussum en in Weesp. In dat station kwam een koninklijke wachtkamer, die later vaak door koningin Emma en door koningin Juliana is gebruikt en die er nog is. Over het ontstaan van die koninklijke wachtkamer het volgende: In 1872 werd de rentmeester van het Paleis Soestdijk, W. Collard, namens Prins Hendrik, met de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij overeengekomen: De spoorwegmaatschappij verplicht zich " eene afzonderlijke wachtkamer met kleine toiletkamer voor het Vorstelijk Huis te doen maken en in het ameublement te voorzien". De H.IJ.S.M. had aan de prins aanvankelijk een aftakking beloofd van de Oosterspoorweg naar Soestdijk. Via de Pekinglaan in Baarn zou dat lijntje afbuigen naar de oude oprijlaan van het paleis. Maar koning Willem III was woedend toen hij van dat plan hoorde. Hij vond het ongehoord dat men zijn broer een speciale spoorlijn aanbood, terwijl hij zelf nog geen aftakking naar Het Loo had. (Die is er overigens later wel gekomen). De aftakking naar Paleis Soestdijk ging dus niet door.

Met de omnibus

Maar nu wil ik eerst iets vertellen over het openbaar vervoer van Baarn vóór de komst van de Oosterspoorweg in 1874. Vóór 1874 moesten de Baarnse mensen die naar Amster-



Baan. Station 1874

Uit Drs H. Romers: De Spoorwegarchitectuur in Nederland
1841-1938

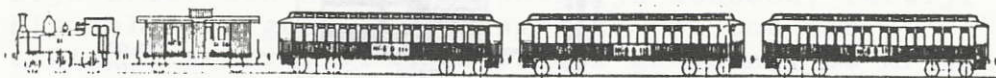
dam wilden om zes uur 's morgens bij de Oranjeboom zijn. Dan konden ze met de gele omnibus, via Eemnes en Laren, naar Amsterdam, waar ze vier uur later aankwamen.

Men kon ook naar Hilversum lopen en vandaar met de trekschuit gaan. Bovendien was er speciaal voor het vrachtvervoer een boottienst over de Eem en via de Zuiderzee naar Amsterdam.

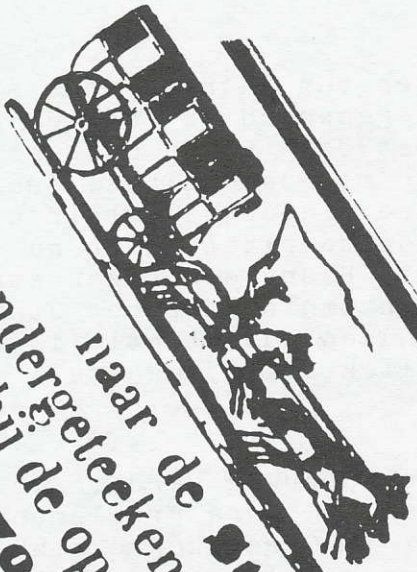
Vanaf 1863, dus elf jaar voor de opening van de Oosterspoorweg, konden de bewoners van ons dorp die een treinreis wilden maken naar het station Soest-Baarn, dat later Soesterberg werd genoemd en vervolgens Soestduinen, zoals het nu nog heet. Dat station, dat werd gebouwd door de architect N.J.Kamperdijk, lag aan de spoorlijn van Utrecht naar Amersfoort en verder naar Zwolle. Die lijn was in 1863 aangelegd door de Nederlandsche Centraal Spoorweg Maatschappij, de N.C.S.

Als men vóór 1874 per trein naar Amsterdam wilde, moest men dus in Soest-Baarn instappen en in Utrecht overstappen. Van Soest-Baarn kon men rechtstreeks, via Amersfoort, naar Zwolle en vandaar naar Leeuwarden en dan verder naar Groningen. Een spoorwegkaart van Nederland van 1868 laat zien, dat wie per trein van Soest-Baarn naar Den Haag wilde reizen in Utrecht moest overstappen voor de trein naar Rotterdam, om vandaar naar Den Haag te gaan. (Er bestond nog geen rechtstreekse lijn Utrecht-Den Haag.)

Van Utrecht kon men wel rechtstreeks naar Arnhem, maar er was nog geen spoorlijn naar Den Bosch, terwijl ook de lijn Amersfoort naar Apeldoorn nog moest worden aangelegd.



De trein van Baarn naar Utrecht. De laatste wagon staat nu op het buiten terrein van het Spoorwegmuseum.



OMNIBUS

van BAARN en SOEST

naar de Station SOEST.
 naar de ondergeteekende vervittigt het geëerde pu-
 blik, dat bij de opening van den Oosterspoorweg
 deze dienst wordt gestaakt den 10. Juni.
 H. VELAARS.

Advertentie in de Gooi- en Eemlander

Hoe kwamen de mensen van Baarn op het station Soest-Baarn, het tegenwoordige Soestduinen? Van de Brink van het dorp Baarn naar het station Soest-Baarn kon men met de omnibus, een paardentram, die werd geëxploiteerd door de hotelhouder H. Velaars. (Zijn hotel stond op de plaats waar nu de Hema is). Toen op 10 juni 1874 Baarn een eigen station kreeg, staakte Velaars zijn omnibus op het station Soest-Baarn, zoals hij in een advertentie in de Gooi-en Eemlander aan het publiek bekend maakte.

De Oosterspoorweg

Aan de nieuwe Oosterspoorweg werd in 1873 al hard gewerkt. Maar er waren wel eens problemen. Zo was er op maandag 17 februari 1873 een korte staking waarover de Gooi-en Eemlander verslag deed: "Maandag hebben de werklieden aan de voor de Oosterspoorweg in aanbouw zijnde spoorwegbrug over de zoogenaamde Praamgracht vermeerdering van loon geëischt, welke echter door den aannemer bepaald geweigerd is. De werklieden uit Baarn en Soest waren genegen met het werk voort te gaan, doch men zegt, dat eenige confraters uit Amersfoort hen door bedreigingen daarvan hebben afgehouden." In december 1873 meldt de krant, dat tussen werklieden aan het station van Baarn een twist was ontstaan, waarbij iemand zo ernstig gewond werd dat hij, onder toezicht van de politie, per rijtuig naar het stadsziekenhuis van Utrecht moest worden gebracht. De dader werd later te Amersfoort aangehouden en gevangen gezet.

Aan de spoorweg in Baarn werd door 145 "polderjongens" gewerkt. Er stonden negen bouwketen aan de Pekinglaan en zeven aan de Eemnesserweg.

De Gooi-en Eemlander vertelt in 1874 hoe de wandelaar veilig de spoorbaan kon kruisen: "Aan een der wegen die door de spoorbaan wordt doorsneden is door den aannemer een soort grot of loopgraaf onder de spoorbaan aangelegd, die door sierlijke bewerking uitmunt. Men vervolgt daar dus den weg, door onder de spoorbaan zonder 't minste gevaar door te lopen; zelfs kan men op de daar aangebrachte banken rustig den

trein boven zich heen zien snellen".

Begin juni 1874, in de dagen voorafgaande aan de officiële opening van de Oosterspoorweg, werden een aantal proefritten gemaakt. In de derde klasse mochten liefhebbers gratis mee naar Amsterdam en terug. Van dat aanbod werd druk gebruik gemaakt en de wagons zaten vol. "Zoo bezorgd waren echter sommigen geweest, toen de trein hen in Amsterdam had gebracht, dat de spoor bij het terugkeeren hun ontsnappen zou, dat zij niet uit den wagon gingen en geduldig bleven zitten tot de terugreis". (Gooi-en Eemlander 6 juni 1874).

Op 10 juni 1874 werd het traject Hilversum-Amersfoort van de Oosterspoorweg in gebruik genomen. De Baarnse geschiedschrijver Pluim vertelt daarover: "Op deze 10e Juni zit heel Baarn langs het nieuwe spoorweg-ravijn geschaard om het verschrikkelijke monster dat "spoor-trein" heet, te zien voorbijrazen. 't Was ook verschrikkelijk-wat een snelheid! "'t Is duivels-werk riepen velen, daer kriegen ze me nooit in". Maar die 't hardst schreeuwden, hebben er het eerst een ritje in gedaan".

De Baarnse treinreizigers kwamen in Amsterdam aan op het station Oosterdok, op het Oostelijk Eiland. (Het Centraal Station zou pas in 1889 gereed komen). Dat Oosterdokstation werd overigens al in december 1879 door brand verwoest, en tijdelijk kwam de trein uit Baarn toen aan op het Westerdokstation.

Nieuwe toekomst

Het station aan de Oosterspoorweg gaf Baarn een nieuwe toekomst. Van een eenvoudig boerengehucht werd het een bloeiend villadorp. Het jaar 1874 is een historisch moment in onze dorpsgeschiedenis. Pluim schrijft over die ontwikkeling sinds 1874:

"Van nu af verandert gaandeweg het Baarnsch toneel. Het schijnt of heel Amsterdam zich wil werpen op dit bekoorlijke plekje met zijn statige bosschen, vol van de aroma der ruischende dennen. Om het kleinste optrekje wordt als het ware gevochten en wie in deze

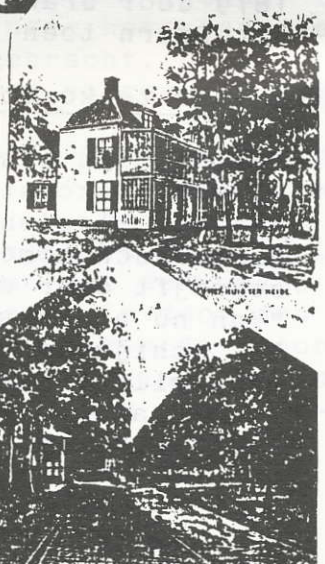
UITSTAPJES PER NEDERLANDSCHE CENTRAAL SPOORWEG-MAATSCHAPPIJ



GOEDKOOPE
REISGELEGENHEID
PER
BUURTTREIN
EN TRAM

NAAR
DE PRACHTIGE

Omstreken
VAN
UTRECHT



tijd een of andere huizinge bouwt, 't zij groot of klein, villa of winkelhuis, kan er goud mee verdienen". Prins Hendrik de Zeevaarder, die al grond voor de Oosterspoorweg had afgestaan liet in Baarn vervolgens buitenplaatsen op zijn grond bouwen. Zo ontstond Hoog-Baarn.

Het was overigens beslist niet zo, dat de Oosterspoorweg vooral was aangelegd om dorpjes als Baarn, Hilversum en Bussum tot ontwikkeling te brengen. Het voornaamste doel was, om te komen tot een treinverbinding van Amsterdam als havenstad, met het Ruhrgebied door de aanvoer van steenkool. Die aansluiting met Duistland via de Oosterspoorweg kwam al spoedig tot stand.

In 1876 werd de lijn van Amsterdam naar Amersfoort doorgetrokken naar Zutphen, en twee jaar later naar Winterswijk. Nog eens twee jaar later, dus in 1880, was er een aansluiting op het Duitse spoorwegnet. Daarmee was het doel bereikt. (Tegen het einde van de vorige eeuw kon men zonder overstappen van Baarn naar Berlijn reizen.)

Over de financiering van de Oosterspoorweg kan het volgende worden gezegd. Het geld werd verkregen door een lening van 11 miljoen gulden. tegen het hoge percentage van 5%. (In die tijd was 2 tot 3% gebruikelijk).

De treinen tussen Baarn en Amersfoort reden de eerste drie jaar op enkel spoor. Op 15 mei 1877 werd een tweede spoor in gebruik genomen.

De spoorstaven voor de Oosterspoorweg werden geleverd door de Duitse staalfabriek Actien Gesellschaft Union in Dortmund en door de Engelse staalfabriek Darlington Iron Company. In Weesp werd een fabriek gebouwd voor de houten leggers.

Dagelijks zes treinen

Hoe frequent was de treinverbinding met Amsterdam in die eerste jaren?

In de zomerdienst van 1874 liepen er iedere dag zes treinen van Baarn naar Hilversum: drie 's morgens en drie 's middags en 's avonds. De eerste trein naar Hilversum ging om 8.26 uur, dus veel te laat voor

arbeiders, die hun werkdag veel eerder moesten beginnen. In Hilversum moest men overstappen voor de trein naar Amsterdam, die uit Utrecht kwam. Tussen Hilversum en Amsterdam waren maar twee stations: Naarden-Bussum en Weesp. De rit van Baarn naar Amsterdam, inclusief de overstaptijd in Hilversum van drie tot acht minuten, duurde ongeveer een uur als de trein op alle stations stopte en ongeveer vijftig minuten als de trein bij Naarden-Bussum en Weesp doorreed dus alsof het een soort sneltrein was.

Op het ogenblik doet de trein van Baarn naar Amsterdam er negenendertig over, en er zijn nu zeven stations tussen Baarn en Amsterdam C.S.; inplaats van drie in 1874.

In 1874 kostte een retour Baarn-Amsterdam in de eerste klasse f.2.25, in de tweede klasse f1.80 en in de derde f1.20. Een retourbiljetje was twee dagen geldig. In het hele jaar 1875 reisden er 37229 mensen van Baarn naar Amsterdam en evenveel omgekeerd. Dus ruim honderd per dag.

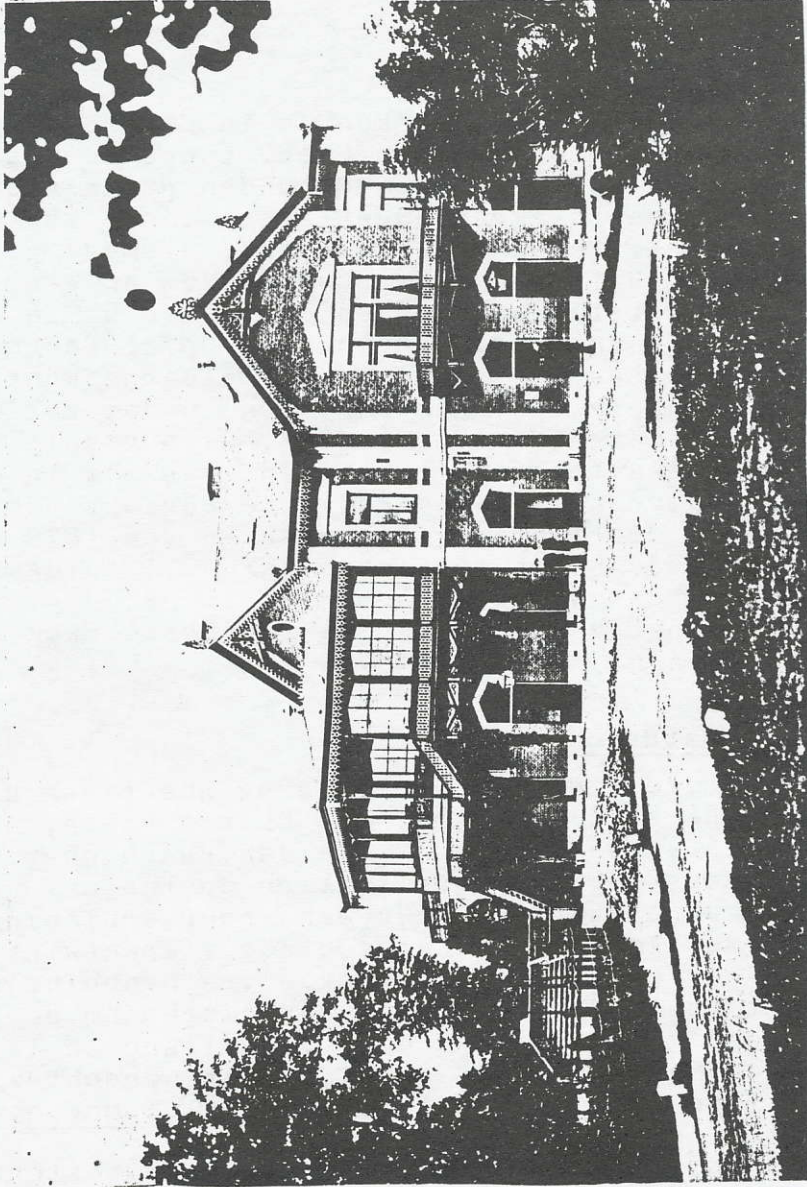
In 1883, negen jaar na de opening van de Oosterspoorweg, waren er dagelijks al elf verbindingen Baarn-Amsterdam.

In een Gids voor Baarn en omstreken van 1907 wordt gemeld, dat er dagelijks 22 treinen naar Amsterdam gaan, en van Amsterdam 23 treinen. Dan is er dus al een heel frequente verbinding. En het gaat vlug ook. "Veertig minuten sporens". Bijna even vlug als nu. Hoe zagen de treinen er uit?

De eerste treinen die op de Oosterspoorweg reden, werden getrokken door locomotieven die gemaakt waren in de Borsigfabriek in Berlijn. De wagons van die treinen bevatten twee coupé's eerste klasse van acht personen, drie coupé's tweede klasse van tien personen en tenslotte zes coupé's derde klasse van tien personen.

Vroeger zat men in de eerste klas op fluwelen rode kussens, in de tweede klasse op fluwelen groene kussens en in de derde klasse op houten banken.

Ik herinner mij uit mijn kinderjaren, lang voor de oorlog, hoe ik diep onder de indruk was, toen ik op het station een meneer die lid van de Eerste Kamer



Baarn station 1890

was, zag instappen in de eerste klasse. Als je dát nog eens kon bereiken.....

Telegraferen uit Baarn

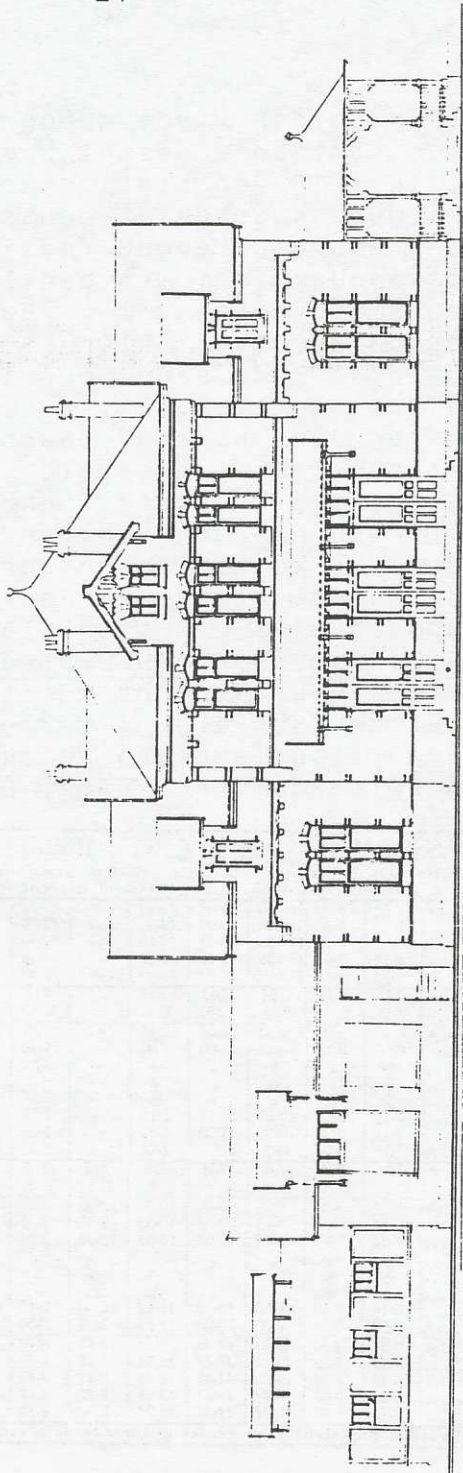
Op het station van Baarn kon je in de trein stappen, maar je kon er ook telegraferen. Langs de Oosterspoorlijn stonden op geregelde afstanden palen voor de draden van de telegraaf. Over acht lijnen kon men van Baarn naar Amsterdam telegraferen, alsmede naar Amersfoort, Hilversum, Naarden-Bussum en Weesp. Via de Rijkstelegraaf konden ook telegrammen naar andere plaatsen worden verzonden. Op 21 februari 1875 werd op het Baarnse station een telegraafkantoor voor het publiek opengesteld. Nog in dat zelfde jaar, dus tot en met 31 december 1875, werd vanuit Baarn 2153 keer een telegram verzonden, terwijl in die zelfde periode 1918 telegrafische berichten binnenkwamen. In die laatste tien maanden van 1875 ontving of verstuurd Baarn dus in totaal 4071 telegrafische berichten, dat wil zeggen bijna elf per dag. Tot zover het verhaal over de Oosterspoorweg en het station Baarn.

Het Buurtstation

Gedurende meer dan een halve eeuw heeft Baarn nog een tweede station gehad: het buurtstation, nu het Café-Eethuys De Generaal. Wie van Baarn naar Utrecht wilde, moest op het buurtstation opstappen.

Had het dorp Baarn in 1874 een spoorverbinding gekregen met Amsterdam, het zou nog vierentwintig jaar duren voor er een rechtstreekse treinverbinding met Utrecht kwam. Werd de lijn naar Amsterdam, de Oosterspoorweg, geëxploiteerd door de Höllandsch IJzeren Spoorweg Maatschappij, de lijn naar Utrecht was in handen van de Nederlandsche Centraal Spoorweg Maatschappij, de N.C.S.

Een gedeelte van de lijn Utrecht-Baarn bestond al sinds 1863, als deel van de lijn Utrecht-Amersfoort. Er kwam een nieuw lijntje naar Baarn, vanaf de plaats



die nu Den Dolder wordt genoemd. Aan dat lijntje kwamen de stations Soestdijk en Soest. Den Dolder zou pas in 1914 een station krijgen. In Baarn werd door de Utrechtse Locaal Spoorweg Maatschappij, een dochteronderneming van de N.C.S., een stationsgebouw gezet, met een locomotiefloods en een bergplaats voor steenkolen. Het gebouw werd ontworpen door de architect Klinkhamer, en de bouw werd uitgevoerd door de aannemersfirma Gebroeders Terlingen voor de som van f.58.920. De lijn van Utrecht naar Baarn werd op 27 juni 1898 voor het publiek opengesteld. Uit een dienstregeling van 1902 blijkt, dat er toen dagelijks vijftien treinen van Baarn naar Utrecht reden. Een enkele reis Baarn-Utrecht kostte in de derde klasse 17½ cent en in de tweede klasse 25 cent. De forensen reisden met couponboekjes van tien plaatsbewijzen. In de Gids van Baarn en Omstreken van 1907 lezen we, dat de reis naar Utrecht "dertig minuten sporens" was. (Net zo lang als nu in 1989). De Gids zegt: "Door deze lijn is Baarn gemakkelijk en snel verbonden met Rotterdam, Den Haag, Den Bosch enz."

26 ^B Amsterdam C.S. of W.P.—Den Haag S.S., Rotterdam Maas, Utrecht—Baarn (en terug).															
De voor de stations geplaatste getallen verwijzen naar de desbetreffende tabellen.															
Voor den volledige dienst tusschen Utrecht en Doldersche weg zie No. 26D.															
N.C.S.		Treinnummer	701	733	705	707	709	713	715	717	719	721	725	727	729
		Klasse	2.3.	2.3.	2.3.	2.3.	2.3.	2.3.	2.3.	2.3.	2.3.	2.3.	2.3.	2.3.	2.3.
12 Amsterdam C.S.	V	4-30	8-00	D 8-30	9-32	11-00	—	12-27	1-37	2-56	4-10	4-30	6-15	—	8-20
12 Amsterdam W.P.		6-10	8-15	D 9-10	10-07	12-00	—	12-30	2-12	3-10	4-25	4-35	6-05	—	8-35
11 Den Haag S.S.		—	7-37	D 8-35	9-11	11-25	—	12-00	1-30	2-40	4-00	—	5-30	—	7-51
11 Rotterdam M.		4-12	7-55	D 8-39	9-47	11-31	—	12-00	1-38	2-45	4-03	—	6-04	—	7-53
11 Gouda		5-24	8-13	D 9-07	10-11	12-00	—	12-32	2-15	3-13	4-32	—	6-28	—	8-28
Utrecht C.S.		V	6-40	9-00	9-58	10-55	12-45	—	1-37	3-10	4-05	5-10	6-10	7-10	8-23
De Bilt			6-57	9-11	10-13	11-08	1-02	—	1-48	3-27	4-22	5-21	6-23	7-27	8-34
† Doldersche Weg			◆	◆	◆	◆	◆	—	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
† De Paltz			◆	◆	◆	◆	◆	—	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
† Nieuwe Weg			◆	◆	◆	◆	◆	—	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
Soest			7-11	9-22	10-27	11-17	1-16	—	1-59	3-40	4-38	5-32	6-34	7-41	8-50
Soestdijk			7-11	9-25	10-30	11-20	1-10	—	2-02	3-43	4-39	5-35	6-37	7-44	8-53
Baarn		A	7-19	9-30	10-35	11-25	1-24	—	2-07	3-48	4-44	5-40	6-42	7-49	8-58
N.C.S.		Treinnummer	702	734	706	708	710	714	716	718	722	724	726	728 A	730
		Klasse	2.3.	2.3.	2.3.	2.3.	2.3.	2.3.	2.3.	2.3.	2.3.	2.3.	2.3.	2.3.	2.3.
Baarn	V	6-35	7-32	8-35	9-50	10-50	12-30	—	3-00	4-11	4-54	5-48	7-18	8-00	8-10
Soestdijk		6-00	7-37	8-40	9-55	10-55	12-35	—	3-05	4-16	4-59	5-53	7-20	8-05	8-15
Soest		6-04	7-41	8-44	9-59	10-59	12-39	—	3-09	4-20	5-03	5-57	7-23	—	8-19
† Nieuwe Weg			◆	◆	◆	◆	◆	—	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
† De Paltz			◆	◆	◆	◆	◆	—	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
† Doldersche Weg			◆	◆	◆	◆	◆	—	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
De Bilt			6-18	7-55	8-55	10-10	11-12	—	2-40	3-21	4-31	5-14	6-11	7-36	8-33
Utrecht C.S.		A	6-29	8-11	9-06	10-20	11-24	—	2-50	3-34	4-41	5-28	6-27	7-45	8-49
11 Gouda	A	7-24	9-06	9-52	11-13	12-11	2-13	—	4-46	5-29	6-14	7-24	8-22	—	9-29
11 Rotterdam M.		9-06	9-29	10-16	11-39	12-34	2-36	—	4-43	5-24	6-46	6-38	7-27	8-52	10-11
11 Den Haag S.S.		9-19	9-34	10-26	11-49	12-45	2-45	—	4-15	5-37	6-57	6-49	7-37	8-53	10-21
12 Amsterdam W.P.		8-01	9-07	9-49	11-21	12-13	2-17	—	3-43	4-43	6-23	6-11	7-13	8-37	9-55
12 Amsterdam C.S.		8-19	8-23	10-04	11-35	12-24	2-32	—	4-02	4-59	6-37	6-25	7-29	8-47	10-22

A Trein 728A loopt op tweeden Pinksterdag en verder gedurende de maanden Juli en Augustus alleen des Zondags.

De trein van Baarn naar Utrecht was samengesteld uit een stoomlocomotief met daarachter een goederenwagon en vervolgens drie personenwagons. De rijtuigen waren mooi ingericht, vooral die van de tweede klasse. In de tweede klasse hadden de banken omkeerbare kussens: de kant van bruin leer voor de zomertijd, de kant van groen pluche was voor de wintermaanden. De banken waren voorzien van houtsnijwerk en de plafonds waren beschilderd met gestyleerde kraanvogels, vissen en bloemen. De bagagenetten waren uit touw gevlochten. Hier en daar waren de initialen van de maatschappij aangebracht: de letters N.C.S. Voor en achter had het rijtuig een balkon met hekjes van mooi smeedwerk. Vooral 's zomers vonden veel reizigers het heerlijk om op het balkon te blijven staan, om van het wisselende landschap te genieten. Zo'n wagon heb ik tot mijn blijde verrassing aangetroffen op het buitenterrein van het Utrechtse Spoorwegmuseum. Je mag er niet doorheen lopen, maar je kunt wel door de ramen kijken. Het is een prachtig luxueus spoorwegrijtuig. Het werd in 1902 in de Utrechtse werkplaats van de N.C.S. gebouwd, onder het nummer D.119.

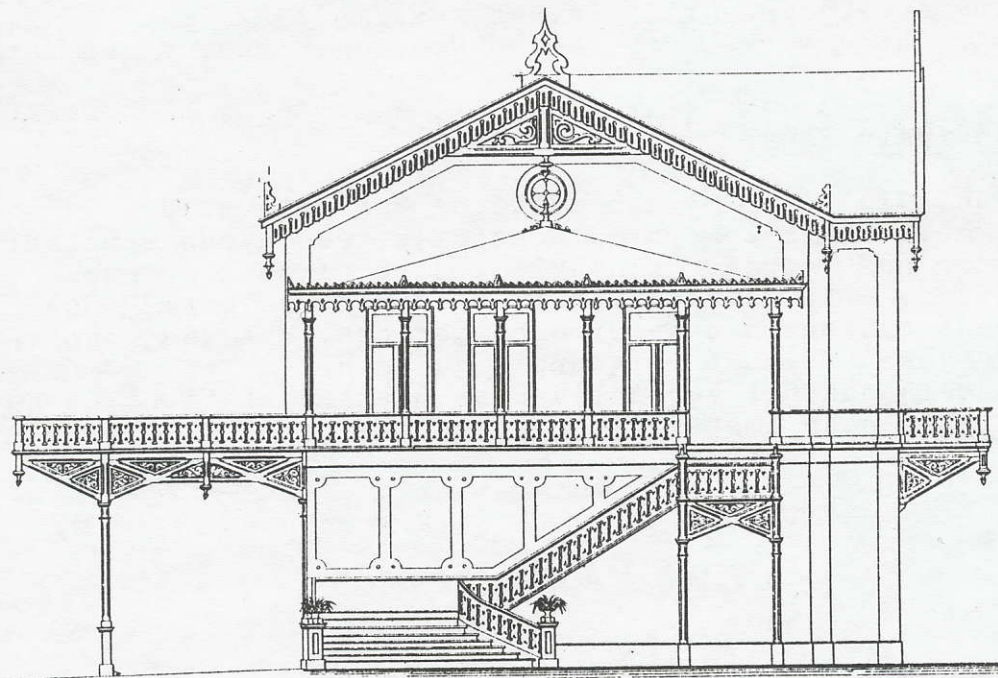
Koningin Emma.

Van 1910 tot 1934 gebruikte de koningin-moeder, Emma, die 's zomers op Soestdijk woonde een speciaal voor haar gebouwd Koninklijk Salonrijtuig, genummerd N.C.S. A 1. In dat rijtuig heb ik na de oorlog nog eens van Baarn naar Utrecht gereden. Het was toen in de gewone dienst in gebruik genomen. Dat is dan het verhaal van de Baarnse stations en de lijnen naar Amsterdam en Utrecht.

H. Bronkhorst.

Bronvermelding

- G.A.Hoekveld: Baarn. Baarn, 1964.
- G.F. van Reewijk: Majesteit, uw trein staat gereed. Deventer, 1980.
- De Gooi-en Eemlander, juni 1874
- De Locomotief. Jaargangen 1894-1898.
- N.J. van Wijck Jurriaanse: De Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij. Rotterdam, 1975.
- Van Zoys tot Soest. Tijdschrift van de Historische Vereniging Soest. de Jaargang, nummer 2. De Spoorwegen door W.H.A.Klein.
- T.Pluim: Uit de geschiedenis van Baarn. Baarn-Soest, 1975.
- Met dank aan de medewerkers van het Archief van de Nederlandse Spoorwegen in Utrecht.
- Drs. H.Romers: De spoorwegarchitectuur in Nederland. 1841-1938.



Uit Drs. H.Romers: De spoorwegarchitectuur in Nederland
1841-1938

Dagelijks Bestuur van de Historische Kring "Baerne"

Voorzitter : F. Zorn
Secretaris : F. Muts-Snel
Penningmeester : E. v.d. Steeg

Secretariaat : F. Muts-Snel, Gaslaan 41, 3741 WJ
Baarn. Tel. 02154 - 17526.

Ledenadministratie : N. Kuyt-Smit, Van Wassenaerlaan
16, 3742 AH Baarn.

De lidmaatschapskosten van de H.K. "Baerne" bedragen:

f 35,-- per jaar per gezin

f 25,-- per jaar voor een individueel lid

f 12,50 per jaar voor een jeugdlid (14 t/m 18 jaar)

Postadres van de H.K. "Baerne" : Postbus 326
3740 AH Baarn

Bankrekeningnummer : 30.47.28.292

Postbanknummer : 4192133

"Baerne" verschijnt viermaal per jaar.

Losse nummers à f 3,-- verkrijgbaar bij N. Kuyt-Smit,
Van Wassenaerlaan 16, 3742 AH Baarn.

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of
openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, micro-
film of op welke wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke
toestemming van de redactie.