

# 'Baerne'

Tijdschrift van de Historische Kring "Baerne"

---



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

Typewerk en lay-out : 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. Werkgroep Archeologie  
Inlichtingen: J.W.A.A. van der Laan, De Schoener 12,  
3742 HD Baarn. Tel. 02154 - 11656.
2. Werkgroep Archiefonderzoek  
Inlichtingen: H.M.M. van Vugt, Vollenhovenschans 19,  
1324 HS Almere. Tel. 03440-44421.
3. Werkgroep Interviews en Reportages  
Inlichtingen: J.M. v.d. Brink-van Wijkvliet, Prof.  
Meijerslaan 10, 3741 XH Baarn. Tel. 02154 -  
20161.
4. Werkgroep Oudheidkamer  
Inlichtingen: W. v.d. Hoek-Baas, Burg. Penstraat 4,  
3741 AH Baarn. Tel. 02154 - 21470.



INHOUD

1. Onze voorzitter
2. Open dagen een groot succes
3. Baarn 1940-1945
4. Uit het dagboek van mevrouw J.H.A.Beeke
5. Historische belevenissen van een automobilist  
rond de eeuwwisseling

VAN DE REDACTIE

In deze zomeruitgave treden twee gastschrijvers voor het voetlicht.

Mevrouw J.A.H. Beeke voert de lezer terug naar de dagen vlak voor de bevrijding. De moeite die men toen moest doen om het broodnodige te bemachtigen en de angst voor de bezetter zijn voelbaar.

De heer H.P.W.Dekkers gaat verder terug in de tijd. Zijn herinneringen zijn luchtiger maar niet stofvrij.

Ook vindt u in dit nummer een verslag van de open dagen van 9 en 10 maart jongstleden.

De uiterste datum waarop copy ingeleverd kan worden voor het septembernummer is - 20 juli 1990  
voor het decembernummer - 24 oktober 1990



Mr. C.C.M. Collard.

In de Algemene Ledenvergadering van de Historische Kring Baerne op 13 maart 1990 is Mr. C.C.M. Collard bij acclamatie tot voorzitter gekozen. De Heer Collard was in 1974 oprichter en eerste voorzitter van de Kring.



## OPEN DAGEN EEN GROOT SUCCES

Op 9 en 10 maart hield de Oudheidkamer van de Historische Kring Baerne "Open Huis". Ruim 500 Baarnaars maakten van de gelegenheid gebruik met de Kring kennis te maken, of reeds bestaande contacten te bestendigen. De oragnisatoren hadden zich veel moeite getroost "elck wat wilsch" te bieden. Zo waren er fotoboeken en ansichtkaarten over oud en minder oud Baarn. Tevens waren er drie bescheiden overzichtstentoonstellingen ingericht, die een indruk gaven van de Lage Vuursche, honderd jaar Nederlandse vorstinnen (Emma, Wilhelmina, Juliana en Beatrix), waarbij vooral het verschil in uiterlijk vertoon opvallend was. "Van statiekleed tot windjack". Een hele wand was ingericht met foto's, prenten, tekeningen, schilderijen over de meest bekende straatweg, die dit jaar 250 jaar bestaat. (Een onderwerp om in dit blad nog eens apart aandacht aan te besteden.) De koffie ging er in als koek en de bezoekers lieten zich graag nóg meer over Baarn vertellen. Groot was de verrassing als men bekenden of zichzelf terugzag op oude schoolfoto's en dorpsgezichten

### 250-ste lid

Behalve veel publiciteit en bekendheid, hebben de open dagen de Kring ook nieuwe leden gebracht. Zoals het echtpaar Hijkoop, dat ingeschreven werd als het 250-ste lid. Aan deze mijlpaal heeft het Bestuur van de Kring op passende wijze aandacht besteed: Enkele dagen na hun inschrijving ontvingen de hr en Mw Hijkoop een delegatie van de Historische Kring bij hen thuis en kregen zij door de voorzitter, Mr. C.C.M. Collard, een prachtig boeket bloemen aangeboden.

Terugkijkend op de open dagen, waren, bezoekers, Bestuur en organisatoren het er over eens:

"De open dagen waren een groot succes!"



Tentoonstelling 1940-1945



250-ste lid

foto: Huub de Jonge



BAARN 1940 - 1945

Evacuatie van de Baarnse bevolking, rijen mensen voor de centrale keuken, noodkacheltjes, distributie, winterhulp, lege winketalages, vernieling en oorlogsgeweld, maar ook de uitbundige vreugde over de bevrijding door de Engelsen en Canadezen, een Baarnse burgemeester die hoog op de schouders werd gehesen..... het was allemaal te zien op de overzichtstentoonstelling "Baarn 1940-1945" die de Historische Kring Baerne had georganiseerd in de Orangerie van Kasteel Groeneveld gedurende de eerste week van de afgelopen mei-maand. Mede door de waardevolle inbreng van particuliere verzamelaars, bood de tentoonstelling een zeer realistische aanblik. Vele bezoekers hielden even hun adem in toen ze oog in oog kwamen te staan met een "echte" Duitse Feldwebel. Het duurde een fractie van een seconde eer men beseftte dat het slechts een etalagepop was. In een perfect nagebootst bosachtig actie-terrein stonden nog meer militairen, ook Nederlandse, opgesteld. Veel indruk maakte Trees met haar Canadees samen in een militaire jeep. De opzet van de tentoonstelling, een beeld te geven van het dagelijks leven in Baarn tijdens de Duitse bezetting, mag zeker geslaagd worden beschouwd, dankzij de combinatie van schriftelijk materiaal in de vorm van authentieke affiches, aanplakbiljetten en verordeningen enerzijds en veel kijk-materiaal zoals foto's, prenten en voorwerpen anderzijds.

Het bestuur van de Historische Kring Baerne stelt er prijs op een ieder, die op welke wijze dan ook, een bijdrage heeft geleverd aan het tot stand komen van de tentoonstelling, hartelijk te bedanken.

De tentoonstelling Baarn 1940-1945 werd geopend door Mr. J. P. Miedema en heeft circa 2000 bezoekers getrokken.

R. Uileman

UIT HET DAGBOEK VAN J.H.A.BEEKE.

20 april 1945. Er komt een beetje spanning in de toestand hier in het dorp. Vanmiddag kwam er een grote bonnenlijst uit, waarop direct verkocht mocht worden met het oog op de toestand en daar we ook eindelijk voor de tweede maal via het Rode Kruis brood kregen (het zesde pakket maar het andere heeft Baarn niet gekregen) was het bij de kruidenierswinkels een drukte van belang. Ieder sleept zoveel mogelijk in huis want verwacht mag worden, dat we eerstdaags niet meer naar buiten kunnen. De gealliëerden zitten heel dicht bij, naar verluidt al in Amersfoort. Er kan dus binnen korte tijd veel gebeuren. We moeten er in ieder geval op voorbereid zijn. Het wemelt hier van de Duitsers die mitrailleurs-nesten maken. Ze doen niets anders dan fietsen vorderen en paarden en koeien. Trouwens niets is meer veilig, ze kunnen alles gebruiken, zelfs de driewieler van tante Drien is niet veilig op straat, daar slopen ze zonodig de onderdelen af. Zelf doe ik alles lopend en ik heb dan ook geen benen meer om op te staan. Op één dag ben ik 's morgens naar Eemnes gegaan om groente te halen, dat kostte vier uur van alleen maar lopen en wachten, 's middags naar de Eemdijk om melk te halen. Het resultaat van die dag, een bos rabarber, een liter karnemelk en drie suikerbietjes. De dag daarop ruim twee uur gewacht in een winkel voor een halve liter melk. De rest van de dag ben ik in huis bezig, alles kost enorm veel tijd daar je je zo moet behelpen met alle mogelijke dingen, water, brandstof, licht en niet te vergeten het eten zelf. Laat ik maar hopen dat we de langste tijd zo gehad hebben. 't Is trouwens ook wel gedeeltelijk door de ziekte van tante Cor. Op zichzelf heb ik van de zieke geen enkele last, maar al dat malen en zeven van de pap elke dag houdt vreselijk op, in normale tijd koop je bloem en je bent in een wip klaar. Enfin niet klagen en proberen ook dit te leren.



21 april. Toen ik tegen zes uur voor tante Cor melk ging halen werd me onderweg gezegd dat we na zes uur niet meer de straat op mochten, dus maakte ik maar rechtsonkeerd, want nu het de Duitsers hier in de buurt menens gaat worden is het 't beste niet met ze in botsing te komen. Het was vandaag een echte roezaamoezige dag. De kruideniers verkochten al om zes uur vanochtend. Ik stond er dan ook om die tijd op de stoep van Simon de Wit die het dichtst bij huis is. In een wip stond er een dichte lange rij achter me. Iedereen was even vroeg op, want de meeste mensen zijn wel wakker geschrokken van het geschut dat om vijf uur vuurde. Ik lag te schudden in bed. Het moet beslist ergens in het dorp staan.

22 april. De zondagmiddag-dienst moest vervroegd worden. Dominee Kievit hield een uurdienst (dat zal voor het eerst geweest zijn). Het was dopen maar dat ging met het oog op de beperkte tijd heel kaal, geen formulier voorlezen (alleen de vragen) geen toespraak tot de ouders. Bovendien werd nog een officiële mededeling van de Duitsers gebracht betreffende het verbod om na zes uur 's avonds en tot zes uur 's ochtends buiten te zijn. De hele avond werd zeer veel op vliegtuigen geschoten uit verschillende richtingen.

23 april. Het schieten duurde de hele nacht door, een zwaar stuk geschut staat in de tuin van Buitenzorg bij de Amsterdamse straatweg en er staan ook stukken geschut op 't Hoogt. Overigens is het ijsig stil wat oorlogsnieuws betreft. Ik heb geen flauw idee waar ze nu mee bezig zijn. De meeste soldaten zijn weer uit het dorp. Men beweert dat ze naar het front zijn. Op de Sophialaan zijn gisteren huiszoekingen gedaan, naar wapens, maar ik geloof dat het niet serieus was, vermoedelijk hadden de soldaten zin in iets eetbaars of ze waren uit op een verzetje. Men zegt, als de Duitsers zich mochten terugtrekken, dat dan de watertoren (een prachtige uitkijkpost tot Amsterdam toe) zal worden opgeblazen. Het klinkt aannemelijk. Je loopt er over te denken waar je het beste snel naar toe kunt gaan en

wat je mee moet nemen als het in huis te gevaarlijk wordt.....

27 april. Nu eerst kom ik er toe om aantekening te houden van hetgeen ons woensdag de 25ste overkwam. 's Middags ging ik met Annie v. Dijk op de voedselvoorziening uit, speciaal melk, waarvoor we naar Eemnes gingen. We waren te vroeg want er was nog niet gemolken. Daarom gingen we zolang aan de dijk zitten om nog te proberen wat melk te bemachtigen zodra de boeren weer van het land terugkwamen. We slaagden er tenslotte in om nog een halve liter te kopen. Zeer op het nippertje met het oog op het feit dat de Baarnaars niet na zessen de straat op mochten. Het was prachtig helder weer en we genoten van het uitzicht over de Eempolders die helaas erg drassig zijn vanwege de inundatie door de Duitsers. In de verte hoorden we schieten. Bij de Heemstralaan is de weg sinds enige tijd versperd, daar zijn op manshoogte de prachtige dikke beuken bij de hoek van de Amsterdamse straatweg omgezaagd en hebben een dam opgeworpen. Helemaal naar Eemnes lopen vind ik nu toch wel een beetje eng worden, want als er iets gebeurt zit je achter de versperring. 's Avonds zouden moeder en ik het fornuis onderhanden nemen. Het wilde niet trekken. Juist waren we vol ijver begonnen toen er een fluitend geluid over kwam, dat herhaalde zich snel achter elkaar en telkens was de slag daarop korter. Het drong eerst niet tot me door dat het granaten waren en dat ze nu voor ons gevaar op leverden want in de loop van de dag waren er al eerder granaten door de lucht gesuisd. Ineens drong het tot me door dat dit heel erg was en ik drong er bij moeder en tante Cor op aan zich aan te kleden. Moeder slaagde er niet zo vlug in, tante Cor zag de ernst van het gevaar helemaal niet in en zij treuzelde geweldig. Ik griste boven de mantels uit de kasten, sleepte de koffers naar beneden en stuurde tante Drien vast vooruit naar de schuilkelder bij Lambalgen want bij van Wijk, waar we eigenlijk heen zouden gaan kreeg ik geen gehoor. Ondertussen nam het granaatvuur zo in hevigheid toe dat wij drieën niet meer naar buiten



konden en ik maande moeder en tante dringend aan zo laag mogelijk op de knieën te gaan liggen. We lagen in het gangetje met als bescherming emaille etenspannen op het hoofd, ik herinnerde mij bijtijds het advies dat ons in de mobilisatietijd op de E.H.B.O.cursus gegeven was om bij beschietingen e.d. een emaille pan op het hoofd te doen, dat heeft ons waarschijnlijk voor verwondingen behoed.

Het gierde om ons heen en telkens hoorden we het ergens inslaan en we dachten niet anders of het zou ons ook overkomen. Op een gegeven ogenblik hoorden we in de onmiddellijke nabijheid een geweldige klap en glas en scherven vlogen om ons heen. Toen ik me omdraaide zag ik dat onze ruit er uit was en er hing een dichte stofwolk boven het huis van van Wijk. Toen die optrok kon ik dwars door het huis kijken. We konden alleen maar bidden om behouden te worden in dit grote gevaar. Toen het even luwde zijn ook wij naar de schuilkelder bij Lambalgen gegaan. De schuilkelder van stoffeerder Lambalgen lag achter zijn winkel aan de Nieuw Baarnstraat 39.

We zagen nog dat nagenoeg alle ruiten bij van Dam en ons stuk waren en er veel dakpannen van het dak waren. Nadat we in de kelder waren kwam Tiny Gielen hulp halen voor haar zwaar gewonde moeder en kort daarna werd zij op een brancard binnengedragen. De dragers durfden niet rechtstreeks naar het ziekenhuis te gaan, het was nog veel te gevaarlijk. Mevrouw Gielen leed vreselijk en gilte en kreunde heel erg. Toen het licht in de kelder opgestoken was zagen we haar vertrokken gezicht. Het was vreselijk om aan te zien en te horen, zij stierf een half uur later zonder dat haar man of kinderen er bij waren in het ziekenhuis. Naderhand hoorden we dat er nog vier of vijf mensen gedood waren. Er zijn bij deze eerste aanval zeer veel huizen zwaar beschadigd. Vaders sterfdag zal ons heugen. We hebben nu de schrik beet en durven niet anders dan gekleed naar bed te gaan. De 26ste begon het schieten van het Duitse geschut weer net als de avond te voren en we waren bang dat van de andere zijde

daar op net zo snel gereageerd zou worden en we gingen daarom naar de schuilkelder, ditmaal naar de Veldhuizen's schuin tegenover ons, dat is veel dichterbij en we kunnen er onze koffers en wat spullen laten staan maar hij is helaas niet van beton. Gelukkig bleef het rustig en na een poosje zijn we weer naar huis gegaan. Het goot en ik kwam juist bijtijds op de slaapkamer van mijn moeder, want daar vielen de eerste druppels al op het bed en in minder dan geen tijd lekte het overal aan alle kanten. Zo snel mogelijk heb ik de bedden boel van onze ledikanten gehaald en nu slapen we alle vier in de huiskamer. Dat is ook weer wat dichterbij de buitendeur wanneer er gevaar dreigt.

28 april. Aan alles is te merken dat we er benard voor zitten. Wat de voedselvoorziening betreft; in het dorp zelf is praktisch niets, bijna geen groente en melk nog minder. De boeren aan de Eemdijk moeten geëvacueerd worden. Het ziet er angstwekkend uit. Brood komt er niet. Hoe het er voorstaat in de provincie wat de gevechten betreft, daar hoor je zo weinig van. Ik zit heel erg over mijn vrienden in. Er wordt gesproken over gevechten aan de Grebbelinie en dat is toch richting Veenendaal.... Men mompelt dat er hier in Holland wapenstilstand is. Zou het werkelijk zo zijn?

30 april. 't Was toch wel een feit van die wapenstilstand maar volgens zeggen loopt die morgen af. Men hoopt evenwel en verwacht, dat Duitsland zal capituleren en dan is het vechten hier ook uit. Maar het beste is niet al te optimistisch te zijn wat de vrede betreft, hoe dikwijls zijn we al niet teleurgesteld. Gisteren zei Ds.K. nog dat er geruchten gaan die niet waar blijken te zijn.... Wat voor verwachting kun je koesteren? Van de zijde van mensen helemaal niets, dat is in die oorlogsdagen wel duidelijk gebleken. met ingang van heden is het verboden op straat te zijn behalve van 8- tot 10 uur en van 16- tot 18 uur. Zodoende kan men er niet meer op uit naar Eemnes voor melk en groente.

3 mei. De laatste dagen zijn er overdag zware bom-



menwerpers zeer laag over de huizen gekomen. Deze Engelse vliegtuigen hebben voedselpaketten bij zich die ze boven Noord-en Zuid Holland en Utrecht uitwerpen. Hoewel het spertijd was rende toch iedereen de straat op toen ze overkwamen. De pakketten, die deze toestellen boven Crailo lieten vallen waren bestemd voor Hilversum. De geruchten over de toestand in Duitsland houden in, dat het daar op een eind loopt. Berlijn is nagenoeg in Russische handen. De Führer ligt op sterven en zijn opvolger wil wel capituleren voor Engeland en Amerika maar niet voor Rusland. Ze vechten door. Hoe lang nog?? Hier in het land is het nog wapenstilstand naar men zegt in verband met de aanvoer van voedsel uit de lucht. Ik hoop maar dat ze de wapens helemaal niet meer opnemen. De spertijd is voor ons dorp vandaag weer "normaal" van 8 uur 's avonds tot 6 uur 's ochtends. Gelukkig, want het was eenvoudig geen doen om klaar te komen. Niet dat er zoveel te halen is in de winkels, maar voor die paar boodschappen die je nog kunt doen sta je uren in de rij. 's Morgens is mijn eerste gang naar de boerderij om melk voor tante Cor te halen. Dan ben ik wel verplicht om daarna het dorp in te gaan om te zien of er soms nieuwe bonnen uit gekomen zijn en dan meteen proberen daar iets op te kopen. Dat vergt dan meestal een paar uur staan in een meters lange rij. 's Middags weer melkhalen op de ziekenbon dat vergt nog weer minstens een uur, dikwijls zonder dat er melk voorradig is. Maar er zal wel eens een eind aan komen. Die hoop geef ik niet op anders zou ik van vermoeidheid moedeloos kunnen worden. Moeder raakt oververmoeid, dat is aan alles te merken vooral aan de prikkelbaarheid waar ik trouwens zelf ook lang niet vrij van ben.....

4 mei . Terwijl ik dit zat te schrijven hoorde ik heel in de verte VRIJ roepen ('t was al tegen half tien dus niemand mocht op straat zijn). Ik luisterde scherp en hoorde het weer maar dacht meteen: 't is verbeelding je wilt dat woord graag horen en denkt nu, dat die kreet het woord "Vrij" is.

Maar even daarna hoorde ik mensen de straat op rennen. Ik kon het niet langer uithouden en ging poolshoogte nemen. Niemand wist evenwel het ware. Na een poosje kwamen er een paar moffen met het geweer in de aanslag. Ze schreeuwden over de weg: van der strasze weg! en schoten meteen, zodat iedereen naar huis vloog. Nu gaan we naar bed en weten we nog niets. Zou het weer een loos gerucht zijn? Onzekerheid!!

5 mei. 't Is toch werkelijk waar! Vanmorgen om zeven uur heb ik een getikte proclamatie, waarschijnlijk van de "ondergrondse" op de winkelruiten gelezen waarin bekend gemaakt werd, dat om 8 uur N.W. Duitsland, Denemarken en Nederland capituleren. Van uitbundig vreugdebetoon is hier geen sprake. Iedereen is even blij vanzelfsprekend en men feliciteert elkaar... de Duitsers zijn nog niet weg en ze hebben nog wapens. Men weet nog steeds niet waar men aan toe is. Volgens zeggen wil de Ortskommandant zich niet gewonnen geven en zitten de soldaten in de stellingen aan de Eem. Er wordt dus geen vlag uitgestoken want men weet nooit wat fanatiekelingen onder de Duitsers nog een ellende kunnen ontketenen. Ik voel me zo rusteloos als iets en gluur bij het minste geluid door de spleet in het karton waarmee we onze kapotte ruiten hebben dichtgemaakt. We kunnen het in huis niet uithouden en ik ben bijna de hele dag op straat geweest maar niet veel wijzer geworden, alleen hoorde ik, dat de koningin en de Prinses in Breda zitten.... Af en toe hoor ik nog schieten en de Duitsers hebben de brutaliteit om nog fietsen af te pakken. Ja ze hebben nog wapens waartegen we nog niets kunnen uitrichten.

6 mei Zondag. We zijn echt vrij, de vlag staat nog niet op het gemeentehuis, wat het sein zal wezen voor het hele dorp dat de bevrijding een voldongen feit is. Vanmiddag evenwel was het zeer druk in 't dorp, iedereen was met oranje getooid want de berichten in de illegale blaadjes luiden zeer gunstig: morgen zullen ook hier de Duitsers definitief alle wapens afgeven d.w.z. lichte wapens mogen ze houden.



7 mei VRIJ!!!!!! Ik kan het me nog niet realiseren. Ik was al vroeg op want er moest soep en brood van het Rode Kruis gehaald worden. Dat betekende dus een poos in de rij staan en ik wilde graag klaar zijn als 't eventueel vandaag vreugde zou worden..... En ja, even nadat we de soep op hadden, wel vreemd voor ontbijt maar het was nog zo heerlijk warm dat het toch heel best smaakte, hoorden we plotseling roepen dat de vlaggen uitgestoken mochten worden. Bij gebrek aan een vlaggestok heb ik vlug onze vlag uit het raam gedrapeerd, wel jammer dat die zo niet wapperen kon, maar beter zo dan helemaal niets. Van dat moment af ben ik voortdurend met Annie van Dijk op straat geweest. 't Was zeer gezellig in het dorp en de straten waren vol vlaggen. De winkeliers hadden hun etalages mooi versierd al hadden ze geen artikelen, die ze konden verkopen. Hier en daar werd vanochtend al een Tommy gesignaleerd en toen we vanmiddag weer het dorp ingingen om naar de rede van de weer voorlopig in ere herstelde burgemeester te luisteren, zagen we meer Engelse soldaten. 's Ochtends al was de burgemeester de ambtsketting weer omgehangen. de afgezette N.S.B. burgemeester had de brutaliteit gehad zijn vlag uit te steken zoals nog een paar partijgenoten, die zeker dachten ongestraft plotseling van koers te kunnen veranderen, maar dat zat ze niet glad, ze werden gedwongen om die vlag weer in te halen. De burgemeester hield een toespraak tot het spoorwegpersoneel, dat zoveel moed had betoond om te staken in september '44 wat een geweldige klap had betekend voor de Duitsers. Daarna werd in het Oranjepark inspectie gehouden van de Baarnse afdeling van de Binnenlandse Strijdkrachten. "De Ondergrondse" had toch schitterend werk verricht, en iedere Nederlander met mij, zou deze lui uit het diepst van zijn hart dankbaar moeten zijn. In de loop van de dag werden moffenmeiden en NSB-sters kaal geschoren en aan het publiek getoond. Ik vond het wel een akelig iets, maar toch verdienden deze landverraadsters niet anders.

Het weer, dat de laatste tijd ijsig koud was, is plotseling omgeslagen. Er scheen een Oranje-zonnetje en het was zacht buiten. 's Ochtends was er al een goede voorbode er vloog een vogeltje tegen de ruiten, terwijl ik mijn haar stond te kammen. Het pikte telkens tegen het raam waardoor mijn aandacht getrokken werd, het beestje had een prachtig oranje borstje. Ook bij tante Cor kwam het tegen het raam tikken, er zaten mugjes. Maar in ieder geval heeft dit vogeltje als voorbode een hele sleep oranje achter zich gehad. Toch liep er door mijn vreugde een zwarte streep. Het blaadje van deze middag gaf namelijk een verontrustend bericht over Veenendaal, daar zat de Hollandse SS nog en zij had zich ingegraven..... Deze eerste dag van de VRIJHEID is om 8 mei. Tweede dag van de vrijheid. 't Wil nog steeds niet tot ons doordringen maar de gezellige drukte en de opgewekte gezichten bewijzen dat het waar is. Ik had een grote zin om zo gauw mogelijk naar Veenendaal te gaan maar momenteel mocht niemand het dorp in of uit, waarschijnlijk omdat er geen NSB-ers zouden ontsnappen. Dus moest ik wel wachten. Jammer want het zou heerlijk zijn om weer te kunnen fietsen.....

J.H.A.Beeke.

o-o-o-o

#### MEDEDELINGEN

In Baerne, 14e jaargang nr 1, maart 1990 zijn per abuis de pagina's 19 en 20 omgewisseld.

Register 13e jaargang van Baerne, is te verkrijgen bij Mw Muts-Snel, Gaslaan 41, 3741 WJ Baarn, of op maandagochtend-avond in de Oudheidkamer.

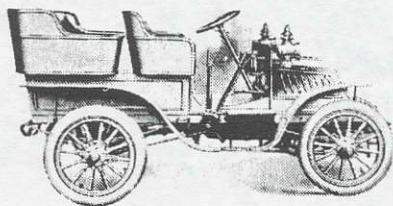


Onlangs hadden we een ontmoeting met de 95-jarige Hr.H.W.Dekkers uit Zeist. De Hr. Dekkers kwam in 1897 in Baarn wonen, waar zijn vader een huis liet bouwen op de hoek van de Cantonlaan en de Faas Eliaslaan, thans Cantonlaan 10. Hij bewoonde dit huis van 1903-1970 en weet derhalve veel over het vroegere Baarn te verhalen. In 1904 beschikte de vader van de Hr.Dekkers reeds over een eigen auto en hij behoorde zodoende tot één van de eerste autobezitters in Baarn. De herinneringen aan dit beginnende autotijdperk heeft zijn zoon in 1979 geboekstaafd op verzoek van de Pionier-Automobielen Club uit Utrecht. De redactie maakte een resumé van dit boekje, waarbij al te technische gegevens werden weggelaten. Wij danken de Hr.Dekkers voor zijn toestemming tot publicatie, waardoor veel lezers van Baerne van zijn verhaal kunnen genieten.

## HISTORISCHE BELEVENISSEN VAN EEN AUTOMOBILIST ROND DE EEUWWISSELING.

door: H. P. W. Dekkers.

Herinneringen van iemand, die het begin van de automobiel heeft meegemaakt.



Het was 1903. het jaar der spoorwegstaking in Nederland. Mijn vader, die zich dagelijks per trein van Baarn naar Amsterdam begaf, vertelde dat gedurende de eerste dagen van de staking militairen met geladen geweer het vervoer zo goed mogelijk gaande hielden, door de toenmalige stoommachine te



Onze eerste automobiel, welke mijn vader in 1904 aanschafte:  
een 2 cylinder 10/12 HP. Clément Bayard 1904. [redacted]  
De ketting boven het achterwiel diende als spijkervanger.



besturen.

Als kinderen leken ons dit machtige belevenissen en keken vol bewondering naar vader, die zulke gevaren durfde trotseren.

Nu dient even te worden vermeld dat het verdienen van het dagelijks brood op de Effectenbeurs, waar mijn vader werkzaam was, niet zo eenvoudig is als meestal wordt gedacht. De concurrentie is dermate fel, dat bij gebrek aan een plaatsvervanger spoedig de nadelige gevolgen worden ondervonden, zelfs al na een afwezigheid van slechts enkele dagen.

Een oplossing voor het vervoer van Baarn naar Amsterdam en terug werd echter spoedig gevonden. In Soest woonde iemand die toen reeds een automobiel verhuurde. Met twee medebewoners uit Baarn werd deze automobiel gecharterd.

Gezien de tol in de vesting Naarden, de smalle straten met veel onoverzichtelijke bochten en de obstakels die de Gooise Stoomtram veroorzaakte, duurde de reis naar Amsterdam vijf kwartier tot anderhalf uur. Vaders collega's waren verbaasd dat hij ondanks de spoorwegstaking toch ter beurze verscheen en dan nog wel in een automobiel.

Hij werd dan ook prompt met een ovatie begroet. Meteen werd een speelgoed-auto'tje voor hem gekocht en zoals op de Beurs pleegt te geschieden werd de volgende dag bij zijn aankomst een grote kring om hem heen gevormd, waarin men het auto'tje liet cirkelen, onder luid geroep van: "Poeh, Poeh", in verband met het in die tijd gebruikelijke hoorn-geschal.

Op de terugreis naar Baarn verloor één der inzittenden van de auto zijn hoed, die in de Merwede verdween. In een open auto moest men zijn hoed steeds vasthouden, zodat veelal van een speciale autopet gebruik werd gemaakt. Hoevele malen deze reis naar Amsterdam heeft plaats gehad herinner ik mij niet, doch ik meen dat de spoorwegstaking niet lang heeft geduurd.

Kort daarna kwam onze rijwielhandelaar te Baarn, die tevens in automobielen ging handelen, voorrijden en verzocht ons, mijn ouders, zuster en mijzelf, de sensatie te ondergaan van het rijden in een uit zichzelf bewegend voertuig. Via Eemnes bereikten wij

## MINISTERIE VAN WATERSTAAT, HANDEL EN NIJVERHEID.

No. 121

A F D E E L I N G  
W A T E R S T A A T.

Gronovage, 17 September 1904

Betreffende motorrytuig.

1 Bylage.

Men getieve bij het antwoord nauwkeurig  
het onderwerp, de dactylooming, het  
nummer en de afdeling van dit schrijven  
te vermelden.

Hierby is gevoegd myne beschikking van heden N<sup>o</sup> 121, in zake  
Uw verzoek om vergunning tot het beryden van de wegen, onder beheer  
van het Ryk, met een motorrytuig.

Ik vestig er bepaaldelyk Uwe aandacht op dat die vergunning is  
verleend tot wederopzegging en onder een *tien* tal voorwaarden waar-  
van de strekking is om te voorkomen, dat het gewoon verkeer door het  
gebruik van motorrytuigen gevaar of overlast ondervinde, zonder dat  
dat gebruik meer dan met het oog op de belangen van dat verkeer  
noodzakelyk is, belemmerd worde. Zy zullen met de meeste stiptheid  
behooren te worden nagsleefd. Overal derhalve waar mogelykerwyze  
voor het gewone verkeer gevaar of hinder ontstaan kan zal met de  
grootste behoedzaamheid met het rytuig zyn te ryden, en de bestuur-  
der zal daarvan ten allen tyde volkomen meester moeten zyn.

Mochten ten aanzien van het ryden klachten inkomen, dan zou  
voorloopige intrekking der vergunning daarvan het gevolg zyn en by  
gegrondbevinding de intrekking onvermydelyk worden gehandhaafd.

DE MINISTER VAN WATERSTAAT, HANDEL EN NIJVERHEID,  
Voor den Minister,  
DE SECRETARIS-GENERAAL,

A a n

*C. J. De Koeijer*  
den Heer C. J. De Koeijer  
Cantoulaan  
te Baarn



Laren en aangekomen bij de scherpe bocht die de weg maakte bij Hamdorff, diende plotseling krachtig geremd te worden daar een man, zwaaiend met een rode vlag, de komst van de Gooise Stoomtram aankondigde. Een man, lopend en zwaaiend met een rode vlag, gevolgd door een puffende stoomlocomotief met gillend gefluit schrik aanjagend en ons auto'tje naderend, waarvan de motor hevig zijn best deed, het lawaai daarbij nog vergrotend, de trambaan zo spoedig mogelijk te verlaten. Degene die de auto bestuurde was het volkomen met mijn vader eens, dat het maar goed was op deze wijze bij zo'n gevaarlijke bocht te waar- schuwen, ten einde grote ongelukken te voorkomen. Veilig thuis gekomen werd nog dagenlang gesproken over deze gebeurtenis en het rijden in een auto, in dit geval een kleine één cylinder Dion-Bouton, tonneau-model.

Intussen was het 1904 geworden. in het voorjaar verscheen de vertegenwoordiger van de Clement-Bayard, de heer Frohn te Baarn, met een twee-cylinder 10/12 H.P. tonneau-model van dit merk en werden wij (weer) uitgenodigd voor een proefrit. daar de capaciteit van deze motor tweemaal zo groot was als van de één cylinder Dion bemerkten wij al spoedig het verschil, vooral in snelheid, n.l., van ongeveer 40 km tot wel 50 km. Op onze vraag aan mijn moeder wie dit vehikel toebehoorde, antwoordde zij glimlachend: "Je vader!" Ik kon mij toen nog niet volledig realiseren wat het gevolg hiervan wel was. Intuïtief voelde ik echter aan dat het bezit van een auto in die tijd je verhief boven de grote massa, die zich doorgaans per pedes apostolorum (te voet) voortbewoog.

Als men in het begin van deze eeuw tot aankoop van een auto overging, werd een chassis geleverd met de wielen waarop de banden waren gemonteerd en waarbij de motor en overbrengings-organen vanzelfsprekend startklaar waren. Een rijtuigmaker zorgde voor het

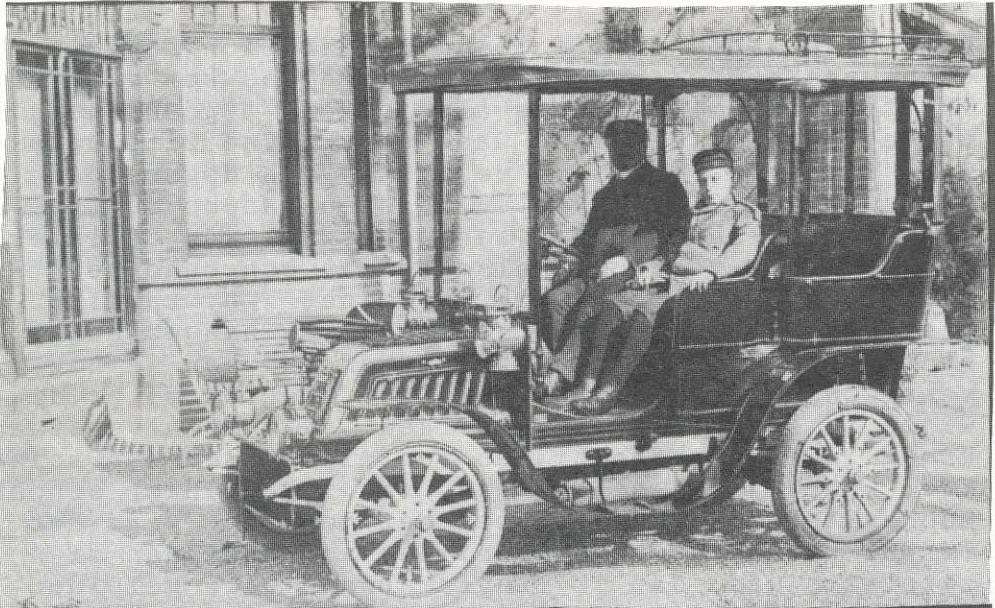
aanbrengen van de carrosserie, doch bij dit tonneau-model was het een bijzonderheid, dat het een complete auto was, zij het dan zonder voorruit en met slechts twee petroleumlantaarns. In die tijd geschiedde de overbrenging in hoofdzaak per kettingen, hetgeen meer solide werd geacht omdat de achteras daarbij niet onderbroken was. Dit type Clément werd echter geleverd met cardan-overbrenging. Bij ons wagentje was daarbij een trekstang onder het cardan aangebracht ter ondersteuning van het geheel.

Nog herinner ik mij dat wij op een keer bij Nijkerk deze trekstang verloren, hetgeen gepaard ging met een enorm gerinkel op de klinkerstraatweg. De vering was niet bepaald volmaakt. Schokbrekers waren toen nog lang niet uitgevonden, zodat wanneer we met een snelheid van + 40 KM. over een weg met kuilen reden, ieder zich goed diende vast te houden, niet alleen om zijn waardige houding te handhaven, maar vooral om te voorkomen dat men uit de wagen geslingerd werd. Op zulke ogenblikken gebeurde het dikwijls dat mijn moeder vanuit de tonneau de noodkreet slaakte: "Cor, Cor, niet zo hard"!



De Clément Bayard voor onze garage te Baarn met de schrijver als 10-jarige op de treeplank.





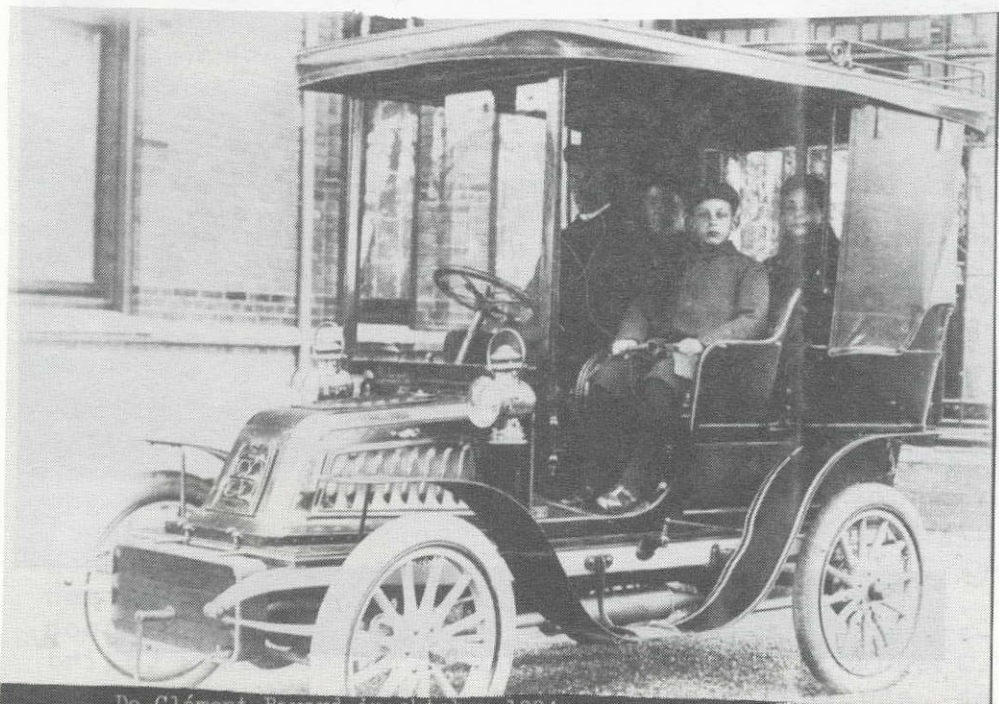
De eerste coverband. Een nieuw loopvlak om de gladde achterband, een z.g. antisliphoes, werd met haken in de velg vastgezet. Op de foto om het linkerachterwiel goed zichtbaar.

In het begin van deze eeuw bestonden er slechts klinker- en grindwegen, waarvan de staat van onderhoud zeer veel te wensen overliet. De hoofdwegen waren beklinterd en de secundaire wegen waren alle grindwegen. De paarden waren gewend in het midden te lopen, met daarnaast het wagenspoor waarvan zoveel mogelijk door de auto gebruik werd gemaakt. Hoewel deze wegen naar de zijkant afliepen opdat het regenwater kon wegstromen, was het resultaat in de winter toch vrij modderig en in de zomer behoorlijk stoffig, zodat de inzittenden van een auto een zgn. stofjas en meestal een dito bril droegen. De heren der scheppingen bedekten het hoofd met de autopet, aan de voorzijde versierd met het embleem van de ANWB. De dames droegen een hoed met brede rand, onder de kin vastgeknoopt met een grote sjaal.

Daar mijn vader altijd iemand naast zich had die eventueel banden- en andere reparaties kon verrichten, was mijn plaats als jongen, tijdens het warme jaargetijde, daar waar een kleine zitplaats werd uitgespaard tussen de voeten van degene die naast hem zat. Mijn voeten rustten dan op de treeplank en ik had houvast aan een spijl van de later aangebrachte voorruit, alsmede aan een handgreep van een grote vetpot, die tegen het zgn. tablier (tegenwoordig dashboard genaamd) was aangebracht en diende om af en toe het cardan van een weinig vers consistent-vet te voorzien. Daar de motor dikwijls te turbulent was om elkaar te kunnen verstaan, kreeg ik op gezette tijden van mijn vader een seintje, waarbij hij met de neus van zijn linker schoen aanraakte om te waarschuwen dat het tijd werd het cardan weer eens te smeren. Het voordeel van mijn zitplaats was, dat ik langzamerhand alle geluiden van de motor leerde definiëren. Ook kon ik langs het spatbord het voorwiel over de vele oneffenheden van de weg zien denderen en heb mij menigmaal afgevraagd hoe lang dit alles wel goed zou gaan. Eens geschiedde het naar ik meen op een na jaarsdag, dat de motor het ergens in Nederland vertikte. De chauffeur ontdekte dat zich ijs had afgezet op de zuigbuis naar de carburator, zodat het mengsel niet in staat was voor ontsteking te zorgen. Waarschijnlijk heb ik toen als jongen van tien jaar om de wagen heen gelopen, terwijl de chauffeur het nodige scheen te verrichten. Op een gegeven moment riep hij mij met de nodige woorden: "En nu jij, ik heb niet meer!" Daar wij op een eenzame weg stonden, zonder boeren in de buurt, had hij door gemis aan warm water om de zuigbuis te ontdooien, zich beholpen op de wijze zoals een hond doet, wanneer hij één van zijn ledematen optilt. De chauffeur inviteerde mij in navolging van hem hetzelfde te doen en ik herinner mij dit blozend te hebben verricht. Enfin, het euvel was verholpen en de motor liep weer alsof er niets was gebeurd.



Doch nu weer terug naar de Clément. Komend van Laren en gearriveerd aan de overweg bij het station Hilversum, wenkte de overwegwachter snel op te schieten om nog juist de rails te kunnen passeren vóór de in aantocht zijnde trein. Bij dit station ligt een groot aantal rails naast elkaar, zodat mijn vader midden op de overweg van de eerste naar de tweede versnelling wilde overschakelen hetgeen echter niet lukte, zodat we midden op de overweg stil stonden. Intussen bleek dat uit Amsterdam een trein op komst was; wij zagen het gevaarte tenminste in de verte naderen. De overwegwachter zag het dreigende gevaar en snelde met een rode vlag de trein tegemoet, terwijl mijn vader vergeefse pogingen aanwendde om "hem" in de versnelling te krijgen. Met vereende krachten van de chauffeur gelukte dit op het laatste ogenblik, zodat wij ons van het spoorweg-emplacement konden verwijderen.



De Clément Bayard in oktober 1904.  
(nogmaals, boven de linkerachterband zijn de z.g. spijkervangers goed zichtbaar).

Toen wij omkeken zagen wij de trein plechtstatig achter ons langs passeren. De machinist had nog tijdig vaart kunnen minderen.

Zoals ik reeds opmerkte waren de afslaghamertjes het tere punt van de motor en zo geschiedde het een keer, dat wij mijn grootvader, die in Hilversum woonde, na zijn bezoek te onzent van Baarn naar huis brachten. Nu dient ge te weten dat mijn grootvader in 1906 achtentachtig oud was. Op een vraag van een zijner kennissen of hij op zijn leeftijd nog in een auto durfde rijden, sprak hij bijna plechtig: "Waar mijn zoon in durft, daar durf ik ook in"! Die bewuste dag met hem naar Hilversum rijdend, geviel het dat tussen de Hooge Vuursche en wat vroeger het Zouthuisje werd genoemd de motor het begaf. Onze chauffeur dook onder de motorkap, doch scheen er niet direct raad op te weten, zodat mijn vader



Hôtel de Grebbe met de Grebbeberg omstreeks 1900.  
Deze heuvels gaven ons met de Clément Bayard nog wel eens  
moeilijkheden bij het bestijgen ervan.



naar de Hooge Vuursche terugliep om een rijtuigje te charteren. Intussen zag ik wel dat de chauffeur pogingen aanwendde om de motor tot rede te brengen, hetgeen echter niet lukte. Mijn grootvader, achterin de tonneau gezeten, scheen zich nogal op te winden, tenminste te oordelen naar zijn gelaatskleur. Ten slotte klopte hij dan ook op het raam en beduidde mij hem over een en ander in te lichten. Daar hij doof was en slechts via een ouderwetse hoorn te benaderen, hetgeen ik nog al een experiment vond, nam ik toch moedig de hoorn op om hem het nodige uit te leggen. Zijn reactie gewerd mij letterlijk in de volgende woorden: "Zo'n ongeluk heeft je vader nu toch nog nooit gehad"! Ik was niet bespraakt genoeg hem ervan te overtuigen, dat dit niets met een ongeluk te maken had. Misschien heb ik als jongen wel zeer oneerbiedig gedacht als er een ongeluk was gebeurd wij wel anders gepiept zouden hebben. Gelukkig waren verdere gedachten overbodig, daar mijn vader juist arriveerde met een tentwagentje, voortbewogen door één paardekracht.

Merkwaardigerwijs was dit de Clément blijkbaar de eer te na, want vrijwel op hetzelfde ogenblik sloeg de motor aan en konden wij onze tocht vervolgen alsof er niets was gebeurd, nadat mijn vader het rijtuig na vergoeding van kosten had teruggezonden. Naderhand vernamen wij dat de chauffeur een van de doorgeslagen afslaghamertjes door een spijker provisorisch had vervangen, daar wij ditmaal geen reserve bij ons hadden.

Toen ik een jaar of twaalf was geworden brak de tijd aan, dat mijn vader kleine afstanden zonder chauffeur ging rijden. Daarom vroeg ik de chauffeur waarop moest worden gelet bij weigering van de motor. Kortweg zeide hij: "Bij plotseling stoppen van de motor is er altijd iets"los" met de ontsteking. Bij inhouden en langzaam teruglopen van de motor zoek je het bij de carburatie. Ook moet je eraan denken, dat de hoofdkraan van de benzine-toevoer wel eens dichttrilt, waardoor de benzine-aanvoer dan stagneert." Ik knoopte dit goed in het oor en zo gebeurde de

eerste maal, 's avonds terugkomend van een bezoek aan familie te Soest, dat voorbij de Palēisstallen in het pikkedonker de motor na enige inhoudingen stopte. Gelukkig had ik het lumineuze idee dat het natuurlijk de benzinekraan moest zijn, doch zei dit niet tegen mijn vader, die er niets van begreep en zich afvroeg hoe we nu wel thuis konden komen. Vlug sprong ik uit de auto, ten overvloede een sleutel medenemend, opende de motorkap en tastte in het duister naar de benzinekraan die inderdaad was dicht getrild, opende deze en gaf er nog een tik met de sleutel op om het geval een gewichtiger tintje te geven. Ogenblikkelijk, d.w.z. na een weinig vlotteren, sloeg de motor weer aan en was ik niet weinig trots dit toch maar te hebbem gepresteerd.

Wij beschouwden onze automobiël niet uitsluitend als een machine, doch enigszins als een vriend die ons een dienst bewees. Wij spraken dan ook altijd van "de wagen" en "hij" heeft het goed gedaan! Hoewel wij ons beperkten tot tochtjes in eigen land, dus geen grote afstanden werden afgelegd, zeide mijn vader menigmaal wanneer wij onze garage weer binnen reden en de motor was afgezet zodat men zich verstaanbaar kon maken: "Der Mohr hat seine Schuldigkeit wieder getan"! Het kwam ook wel eens voor als we met te veel vaart onze stal inreden, zodat vlug gas moest worden teruggenomen en bijgeremd, we dan het contact verbraken, het reeds aangezogen gasmengsel door de knalpot ontsnapte en daar in contact gekomen met de gloeiende uitlaatbuis met een daverende knal ontplofte. Snel moesten we ons dan realiseren wat er plaats vond om niet uitbundig te schrikken.

Na te hebben geattendeerd op de vele tollēn in ons land, schiet mij nog te binnen de tol halverwege Soest en Soesterberg, een eind vóór de spoorbaan Utrecht - Amersfoort. Bij het naderen van deze tol kwam steevast, vóór de tolbaas arriveerde, de grote keeshond naar de auto. Venijnig blaffend klonk zijn schor geluid ons in de oren als: "Hebbe, hebbe, hebbe"!



De weg naar Soest was in die tijd een smalle klinkerweg met weinig verkeer. Waarschijnlijk uit voorzorg om eventuele reparaties snel te kunnen uitvoeren, lagen er langs de weg op verschillende plaatsen grote klinkerhopen. Het is ons enige malen overkomen, wanneer we met onze betrekkelijk langzaam lopende wagen niet snel genoeg op zij gingen, aviateur Koolhoven ons inhaalde met zijn grote, open auto en ons bij zo'n klinkerhoop passeerde, waarbij zijn wagen met twee wielen over de steenhoop denderde. Dat was in 1910, toen de aviateurs Wijnmalen en Koolhoven op Soesterberg oefenden.

Nog even uw aandacht voor de tol. We hadden de Clément nog niet lang en de heer Frohn, de vertegenwoordiger, ging zelf mee om mijn vader te instrueren bij de besturing. Op een zaterdag reden wij bij Maarsbergen, komend van Maarn. Men passeert dan aan de linkerhand een tol, die naar ik meen aan de weg naar Woudenberg stond. In plaats van die weg in te draaien reed de heer Frohn rechtuit het hek van kasteel Maarsbergen in, vlak voor het huis, waarna wij via de uitrit de weg naar Woudenberg bereikten. Aan de straatweg gekomen achterom kijkend, zagen we de tolbaas, die had bemerkt wat was geschied, met gebalde vuist voor zijn tolboom staan. Door over particulier bezit te rijden hadden we de tol omzeild. Aan deze kwajongensstreek hebben we nog menigmaal met plezier teruggedacht. Destijds telden we onder onze kennissen twee heren, enthousiaste automobilisten, die beiden een auto bezaten. Deze twee heren waren zeer bevriend met elkaar en de een nodigde de ander dikwijls uit hem in zijn automobiel te vergezellen. Ware vriendschap, zo U weet, bestaat uit het feit dat men, naast de vele goede, ook de minder gunstige eigenschappen van elkander met een glimlach aanvaardt. Deze filosofische opmerking om het volgende aanvaardbaar te maken. De heer W. was dermate gefortuneerd, dat hij zich zelfs het bezit van meerdere wagens kon permitteren. Nu had genoemde heer waarschijnlijk enig Schots bloed in de aderen, als U begrijpt wat ik bedoel.

Eens was de heer S. de vorige dag uitgenodigd met de heer W. mede te rijden. Op die tocht werden behoorlijk veel tollën gepasseerd, waarbij de man achter het stuur steevast vroeg: "Eef, betaal jij effe"? Natuurlijk voldeed de heer S. gaarne aan dit verzoek, doch naderhand vertelde hij ons schaterlachend dat hij nooit een cent had teruggezien.

Onze grootste tocht op één dag met de Clément is ongeveer 200 KM. geweest van Baarn naar Kleef en terug. Op de thuisreis in Doorn aangekomen bleek de benzinetank leeg te zijn. De benzine in het benzineresservoir onder de voorzitting kon slechts gepeild worden met een peilstok, zodat het mogelijk was het ogenblik te bepalen waarop de benzine moest worden aangevuld. We stonden stil, schuin tegenover het bekende hotel Pabst, dat thans zijn deuren heeft gesloten. Op die dag was de vertegenwoordiger van onze auto, de heer Frohn, zo vriendelijk geweest mede te rijden om hulp te verlenen bij eventueel weigeren van de motor. Daar de heer Frohn de mogelijkheden kende aan benzine te komen, vooral in de provincie Utrecht, herinnerde hij zich het adres van een particulier in de Dorpsstraat te Doorn, die benzine in huis had. Wij dachten er niet aan dat er mensen zijn die op zondag niet willen verkopen, noch geld ontvangen en zo iemand was juist deze man. Het heeft veel overreding gekost hem ervan te overtuigen dat hij ons toch zo niet kon laten staan. Het eind van het liedje was dat hij enige liters benzine gaf, waarvoor de heer Frohn het verschuldigde bedrag op de schoorsteen deponeerde. Hiermee haalden wij het tot Prins Hendrikoord, het buiten van de heer Adolph Boissevain, waar door de chauffeur wederom benzine werd verschaft waarmede wij onze tocht konden beëindigen. Als bijzonderheid moge worden vermeld, dat de heer Boissevain in die tijd zeven auto's bezat. Daar hij op zijn buiten veel gasten ontving met wie doorgaans een rijtoer werd gemaakt, kon een keus worden gedaan tussen gesloten en open wagens.

wordt vervolgd.



Dagelijks Bestuur van de Historische Kring "Baerne"

Voorzitter : Mr. C.C.M. Collard  
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.