

'Baerne'

Tijdschrift van de Historische Kring "Baerne"



14e jaargang nr. 3 - september 1990

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. 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, Vollenhovenschans 19,
1324 HS Almere. Tel. 03440-44421.

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.

INHOUD.

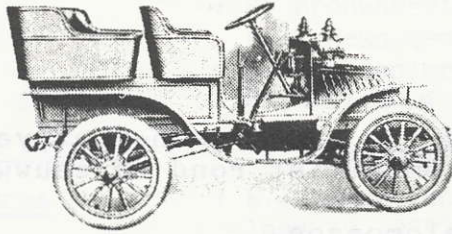
1. Het vervolg van historische belevenissen van een automobilist rond de eeuwwisseling
2. De villa Salomonson
3. Verkeersproblemen anno 1919
4. Wat anderen doen.

VAN DE REDACTIE

Dit nummer van Baerne staat in het teken van het verkeer. Met het tweede deel van het automobielerhaal van de heer Dekker en herinneringen aan rijlessen aan het begin van deze eeuw door mevrouw Beeke

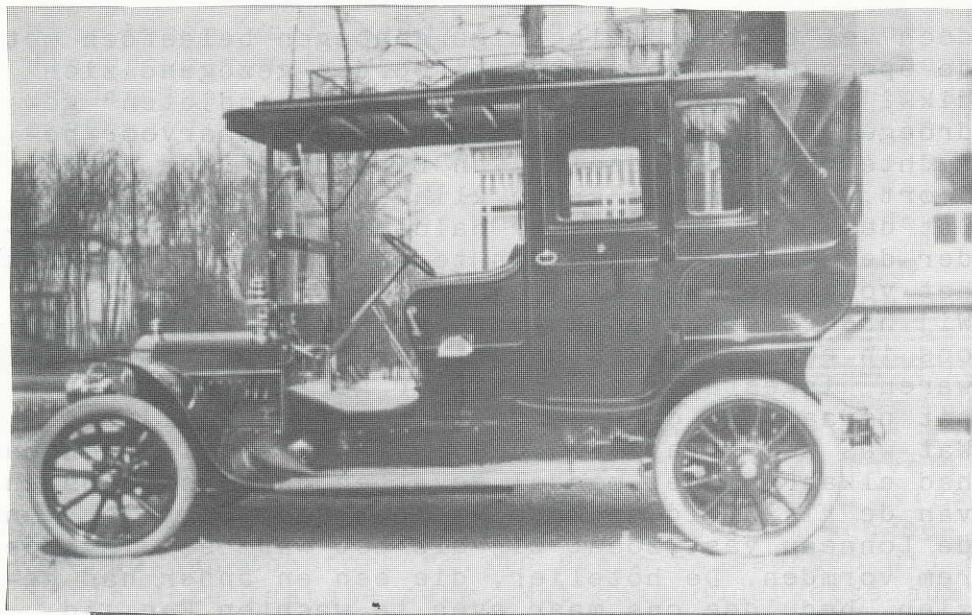
Het trieste relaas van een Baarnse villa die onopgemerkt afgebroken werd, wordt verteld door Michiel Kruidenier.

o-o-o-o

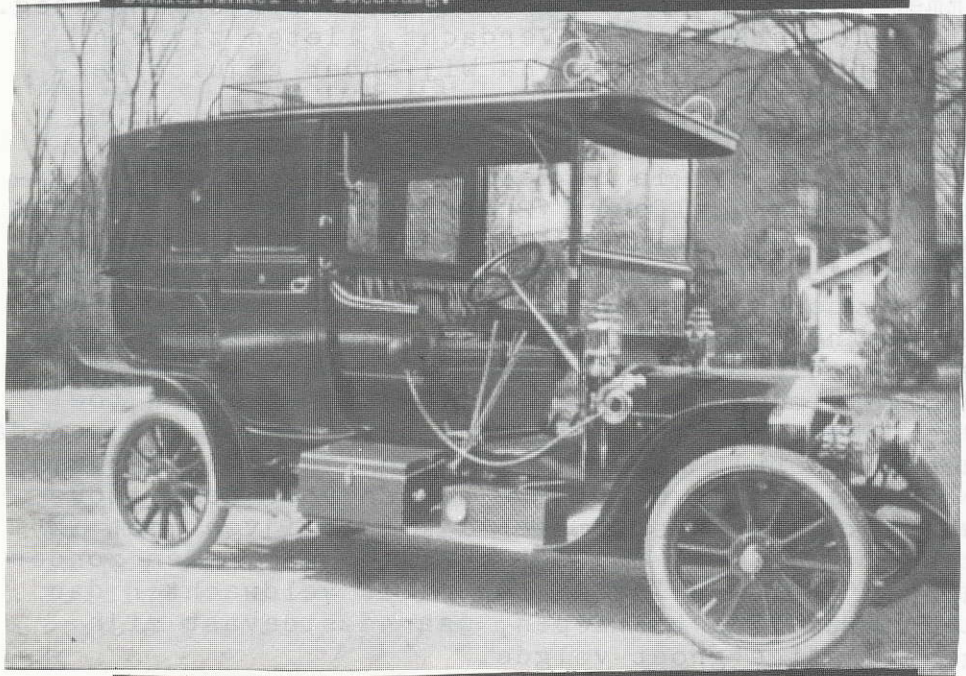


Het vervolg van historische belevenissen van een automobilist rond de eeuwwisseling.

Ten huize van de familie Wolff woonden twee heren Wolff, van wie de ene een auto bezat en de ander een rijpaard. Zonder het respect dat wij voor de heren Wolff hadden te verkleinen, spraken mijn zuster en ik als kinderen altijd van "de paarden-", of de auto-wolff, "om aan te duiden wie wij bedoelden, wanneer wij een van beiden hadden gezien. De heer Wolff reed zijn open "Brasier" in donkergrijze grondverf. Het geheel had uiterlijk geen aantrekkelijk aanzien. Mocht men echter een blik werpen onder de motorkap, dan blonk alles je tegen. Zo ook de vele reserve-onderdelen, zoals in- en uitlaatkleppen met veren, bougies, enz., keurig netjes gerangschikt in een gereedschapskist op de treeplank. Eveneens was de heer Wolff toen nog één van de weinigen die zonder voorruit reden, waardoor een zware pels het lichaam diende te beschermen, alsmede een kap over het hoofd en de stofbril voor de ogen, die wij als kinderen betitelden met de "uilenbril". Wanneer men zo uitgedost was met pels en uilenbril, het hoofd bedekt met kap of pet die met de klep naar achteren werd gedragen opdat de wind er niet mee vandoor kon gaan, maakte het geheel een fantastische indruk, waarvoor de goegemeente al spoedig de minder vleierende naam van "autobandiet" had uitgevonden. Vandaar, dat wij ouderen onszelf nog dikwijls voorstellen als "Ik ben eveneens een autobandiet". Dat velen die zich geen auto konden permitteren,



De 10/18 H.P. 4 cylinder Opel 1909, met een carrosserie van
Donderwinkel te Doesburg.



De 4 cylinder Opel die mijn vader na de Clément aanschafte.
Evenals boven, alleen nu vanaf de stuurzijde gezien.

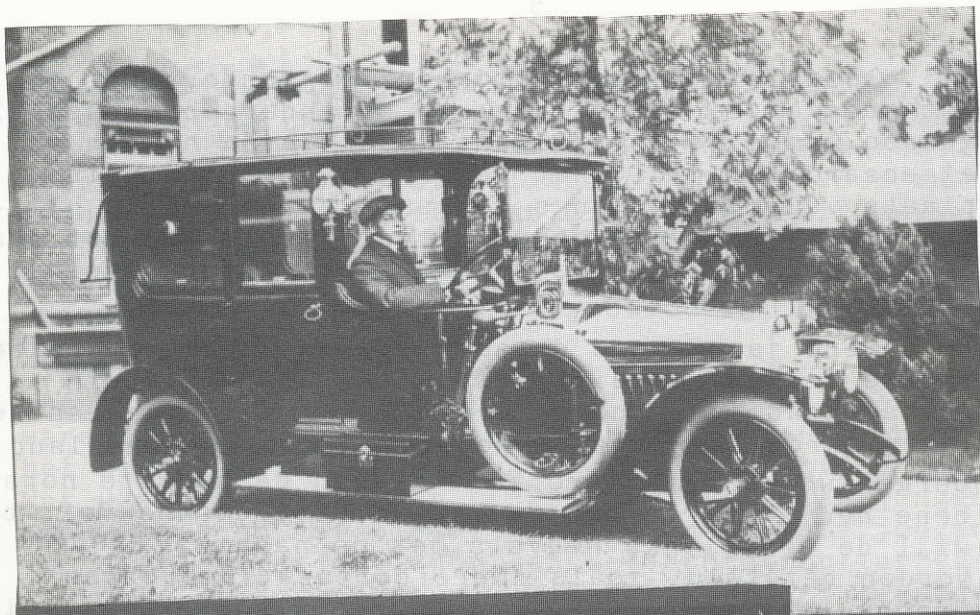
doch wel het twijfelachtige genoeg beleefden met de opwaaiende stofwolken te worden gezegend zich dikwijls vijandig jegens deze "autobandieten" gedroegen, kwam b.v. tot uiting op het daarvoor beruchte oude weggedeelte van Birkhoven naar Amersfoort, waar men ons grote klinkerstenen nawierp. Dat de jeugd ook vroeger baldadig was, doch op minder desastreuze wijze dan tegenwoordig, blijkt uit het volgende voorval.

Wij hadden een bezoek gebracht aan Harderwijk en ons in een Hotel-Restaurant wat verpoosd. Allen waren ingestapt, de chauffeur gaf gas en lichtte het pedaal op, doch de wagen bleef waar hij stond. Wat was het geval? Een bende van circa tien jongens had elkaar om het middel gevat en de eerste jongen van de rij hield de knop van het achterpontier van de tonneau vast, zodat zij als het ware een levende rem vormden. De hôtehier, die een en ander had gezien, beduidde ons maar even te wachten. Een lid van het personeel ging snel naar boven en goot een emmer water vanaf het balkon op de kwajongens leeg. Hierop volsterkt niet verdacht, lieten zij van schrik meteen los. Waarna wij onder gejuich wegreden.

In die tijd was in de meeste dorpen een snelheidslimiet, soms zelfs op 12 KM. vastgesteld. In Soest bedroeg deze limiet 18 KM. Daar mijn oom arts was in Soest, reden wij menigmaal naar een ver afgelegen woonplaats van een patient. Wanneer wij dan de snelheidslimiet overschreden en de enige veldwachter die Soest rijk was ontmoetten, stak hij dreigend zijn vinger op. Wij riepen hem dan toe: "De dokter zit er in!", zodat hij moest begrijpen dat met spoed hulp geboden was. Dan tikte hij aan zijn pet, als bewijs begrip te hebben voor de uitzonderlijke situatie. Om eerlijk te blijven moet ik toegeven dat wij ook wel eens te snel reden zonder aanwezigheid van de dokter en de veldwachter dan toch hetzelfde toeriepen, waarna steevast zijn goedgunstige groet volgde.

Gij, lezer, weet waarschijnlijk bij ondervinding, dat vroeger de kippen van een of andere boer veelal gewoon langs de weg liepen. Deze dieren hebben de eigenaardigheid bij het naderen van een auto in plaats van rustig langs de kant van de weg te blijven, juist vlak voor de auto over te steken, met als gevolg dat er wel eens een het leven liet onder de wielen.

In latere jaren werd de auto steeds meer voor buitenlandse reizen gebruikt, waar men, zoals b.v. in Zwitserland, over hoge bergen reed. Weinigen van de tegenwoordige generatie weten, dat ook in ons land bergen worden aangetroffen waarvan de hoogste nota bene heuvel wordt genoemd, n.l. de Hettenheuvel, terwijl de werkelijke heuvels met de naam van bergen worden betiteld, zoals Amersfoortse-, Amerongse-, Grebbe- en Soesterberg. In Baarn passeerden wij dikwijls deze laatste berg. Met onze ouderwetse auto zorgden wij er altijd voor vooral met zo hoog mogelijke snelheid de langzaam stijgende weg van die Soesterberg te berijden. Bij het naderen van de top waren we steeds genoodzaakt terug te schakelen en we wisten langzamerhand waar dit punt van de weg zich bevond. We beschouwden het als een soort sport op de hoogste versnelling liefst verder te komen dan het punt waar wij de vorige maal dienden terug te schakelen. Een en ander was afhankelijk van de weersgesteldheid, tegenwind, besneeuwde wegen en dergelijke omstandigheden. Ook deed het weer zijn invloed gelden op de prestatie van de motor. De Amersfoortse zijde van deze Soesterberg was betrekkelijk steil, dus van de weg Amersfoort -Utrecht komend moesten we zelfs op de eerste versnelling terug schakelen om de top te bereiken. Op een dag, nadat nauwelijks een begin was gemaakt met de bestijging, gaf de motor het op zonder aanwijsbare reden. Bij onderzoek bleek het niveau van de benzine in het reservoir niet hoog genoeg te zijn om de leiding naar de motor te kunnen voorzien van voldoende brandstof; doordat de wagen iets achterover



De 25 H.P. 4 cylinder Opel. (boring 84 - slag 118).
september 1913.



Met de Opel 1913, de wagen die mijn vader na de Opel 1909
aanschafte, naar de Belvédère bij Apeldoorn op 2 augustus 1913.

helde. Met vereende krachten hebben wij toen ons voertuig omgedraaid, waarna we in zijn zgn. "achteruit" de berg met een hoeraatje overwonnen. Dergelijke situaties doen zich tegenwoordig niet meer voor door de aanwezige elektrische benzinepompjes.

In het begin van deze eeuw reed de koninklijke familie in de omstreken van Baarn, in hoofdzaak Koningin Emma, nog menigmaal in een rijtuig. Wanneer men dit rijtuig wilde inhalen en bescheiden signaal gaf opdat de paarden niet zouden schrikken, bleef men zó lang het rijtuig op afstand volgen, tot de koetsier met zijn zweep aangaf te kunnen passeren, waarbij natuurlijk netjes werd gevlagd door het afnemen van de petten. Koningin Emma had zelf de beschikking over een Itala, terwijl Prins Hendrik in een grote Renault reed, later gevolgd door een Hispano.

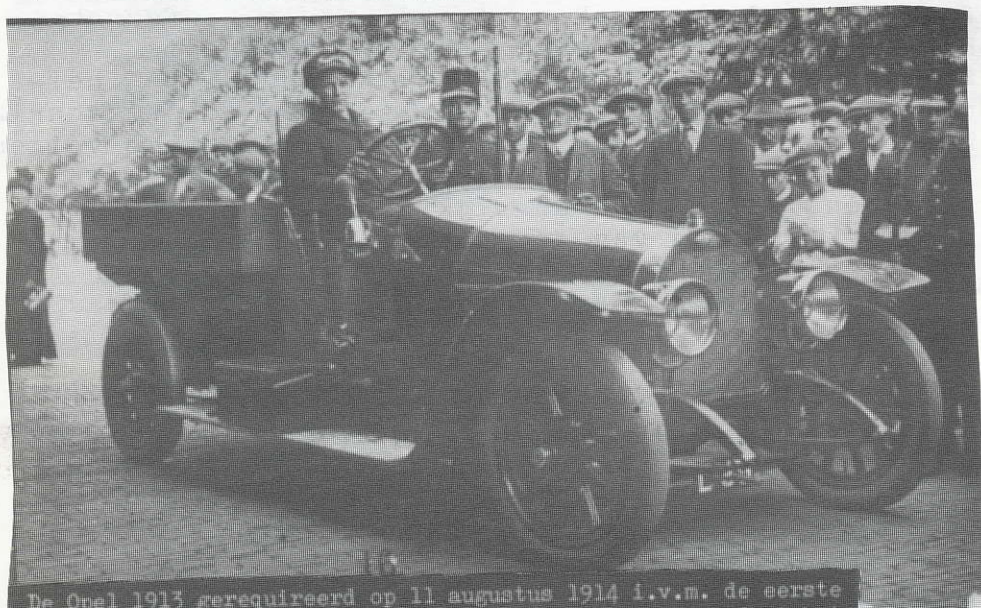


Het embleem van de A.N.W.B.
De heren der schepping bedekten het hoofd met de autopet, aan de voorzijde versierd met bovenstaand insigne.



Het embleem van de N.A.C.
Dit insigne werd door de heren voor op hun autopet gedragen. Deze autopet werd ook wel achterstevoren gedragen.

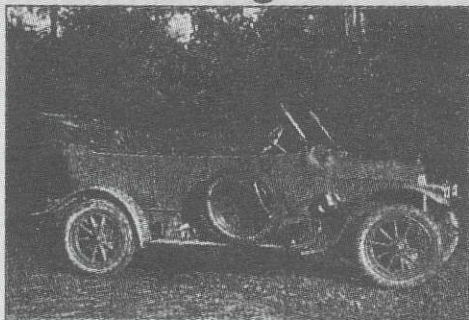
In augustus 1913 schafte mijn vader zich een nieuwe Opel aan. Begin augustus 1914 brak de oorlog uit tussen Frankrijk en Duitsland. Daar de Duitsers zich n'en déplaïs het bestaan van het koninkrijk België gewoon langs onze grens België binnen vielen, werd ons leger onmiddellijk gemobiliseerd. Dit hield in, dat zeer vele auto's werden gerequireerd, dus van particulieren gevorderd.



De Opel 1913 gerequireerd op 11 augustus 1914 i.v.m. de eerste wereldoorlog. Nadat de carrosserie was verwijderd, werd op het chassis een laadbak gebouwd.

Op 11 augustus 1914, de dag waarop ik me om elf uur 's morgens in Utrecht moest melden om 's Konings Rok aan te trekken, zoals dat heette, werd eveneens afgekondigd dat die zelfde dag om tien uur 's morgens auto's op de Brink in Baarn moesten worden aangemeld. Dit kon ik nog juist zelf doen. Een reeds zeer lang gevestigde rijtuigmaker, de Firma van Leersum, verwijderde de carrosserie en maakte op het chassis een laadbak met zitplaats voor de chauffeur. De wagen had ongeveer 3000 km. gelopen, was dus praktisch nieuw en de lezer begrijpt wel dat we deze

vordering verre van plezierig vonden.



A. VAN LEERSUM & Zn.

Fabriek van Rijtuigen en
Carosserieën voor Automobielen

Baarn, 8 September 1914

BRINKSTRAAT.

REKENING

voor

den Heer G. H. G. van der Horst

Deventer

aan A. VAN LEERSUM & Zn.

		Zegel	f	o	o	s
<i>1914</i>						
<i>Aug</i>	<i>11</i>	<i>Carosserie met behoeven los gemaakt en van het chassis genomen. Een nood zitting voor chauffeur op het chassis gemaakt met de noodigen beuken. Carosserie te huij gebracht</i>				<i>13,50</i>
						<i>13,55</i>

G. H. G. van der Horst
Deventer
aan A. van Leersum & Zn.
1914

De rekening voor het ombouwen van de Opel.

In december 1914 waren de gerequireerde auto's in Roosendaal gestationeerd en ik was in Oudenbosch gelegerd. Op 3 december schreef ik vanuit die plaats aan mijn ouders: "Intussen heb ik op de weg van Wouw naar Roosendaal verscheidene van deze auto's voorbij zien komen, behalve onze Opel.

Zij zagen er alle uitstekend onderhouden uit, gevolg van het feit dat iedere wagen zijn eigen chauffeur hield. Het waren o.m. de Spijker van de heer Laan (prachtig), de Delehaye van de heer Janssen, (magnifiek), de Clement Bayard (vier cylinder) van de heer Gouda, die werkelijk mooi geruisloos liep. Dan de Mercedes van de heer Wolters, U weet wel, het chassis van die grijze limousine, de Dion Bouton van de heer Musschenbroek, en nog vele andere. De eerste drie genoemde hadden de eigen carrosserie behouden en waren waarschijnlijk bestemd voor vervoer van officieren".

Na de wapenstilstand in 1918 kregen we hem terug. Intussen was er een behoorlijke vergoeding voor betaald. Tot 1923 hebben we er nog mee gereden en bleek ons, dat de wagen in diensttijd goed was onderhouden. Eveneens was het bewijs gelverd dat de kwaliteit van Opel zeer goed was, daar na 1918 geen ingrijpende reparaties nodig waren geweest.



De 6 cylinder Buick 1923 die na inruil van de Opel 1913 werd aangeschaft. Een wagen die nog vrij hoor was, vandaar de naam:

In 1923 werd de Opel ingeruild voor de kleinste zes-cylinder Buick (met kopkleppen) waarvan het rijtuigwerk nog vrij hoog was, zodat hij werd betiteld met de "hoedendoos". Toch was deze kleine zes-cylinder een openbaring van soepelheid, waarmee men ondanks zijn drie versnellingen praktisch op de prise direct kon wegrijden, hoewel we dit nimmer deden. Eveneens was de automatische starter voor ons iets nieuws. Zelfs in 1923 waren er nog geen snelwegen en moest men zich tevreden stellen met de ouderwetse klinkerwegen. Of het nu kwam door de carrosserie waardoor deze wagen minder stabiel op de weg lag, weet ik niet, doch op een dag op de Soestdijkerstraatweg rijdend, richting Paleis Soestdijk, wilde ik eens zien welke snelheid kon worden bereikt. Ik verzocht mijn vader die naast mij was gezeten, op de snelheidsmeter te kijken, waarmede dit type was uitgerust; echter bleek deze wagen met zijn direct stuur zó onvast op de weg te liggen, dat mijn vader niet durfde kijken en ik zelf door de spijlen van het stuurrad even op de meter moest zien. De wijzer wees + 105 KM. aan, waarna snel gas teruggenomen diende te worden om de neiging tot shimmiën te voorkomen. Na zeer veel genoeg van dit type te hebben gehad heeft mijn vader in 1930 de auto afgeschaft, waarmede een periode werd afgesloten die voor mij onvergetelijk blijft. Ondanks alle onvolmaaktheden die aan de ouderwetse auto kleefden, is iedere tocht, hoe klein ook, een feest geweest. Wellicht herinneren velen onder U zich nog het genot, dat niet door woorden kan worden weergegeven, 's avonds op de met bomen omzoomde buitenwegen te rijden, wanneer de grote helder licht uitstralende carbidlantaarns de weg verlichtten. Men waande zich dan in een tempel, daar er geen lantaarns langs de weg stonden en van tegenliggers nauwelijks sprake was.

De Firma Frohn te Baarn had behalve het agentschap voor de verkoop van goede rijwielen, zoals Fongers, Coventry en Beeston Humber, de vertegenwoordiging voor verschillende automobielenmerken, waaraan tevens een reparatie-afdeling was verbonden. Te vroeg he-

laas nam het leven van de heer Frohn door een noodlottig ongeval een einde, met als gevolg dat de heer Messing een nieuwe zaak oprichtte, n.l. A.J.Messing's Autohandel. Ik vermeld zulks omdat menig Baarns autorijder zeer veel aan deze onderneming te danken heeft in verband met de vlotte en uitstekende service door de directeur en zijn medewerkers gedurende tal van jaren verleend.

1954 was aangevangen en mijn vader reeds jaren tevoren overleden. Op aandringen van een collega ging ik er toe over zijn Fiat 1400 over te nemen. In 1930 menend in de toekomst geen auto meer te rijden had ik er van afgezien mijn rijbewijs te verlengen, zodat het nodig werd rijexamen af te leggen, hoewel ik sedert 1910 achter het stuur had gezeten, op 1 april 1912 als achttienjarige mijn eerste rijbewijs in ontvangst had genomen, gevolgd door nog vijf exemplaren, waarvan de laatste intussen was verlopen.

Het eerste examen strandde glorieus op de theorie van de verkeersregels, hoewel ik wat de praktijk betreft de examinerator met een zeker mate van branie had gevraagd hem achteruit van Hilversum naar Baarn te rijden zonder een schrammetje, waarop hij helaas niet is ingegaan. Met innerlijk genoeg denk ik nog aan de situatie ontstaan in een smal straatje in Hilversum, waar een grote vrachtwagen mij tegemoet kwam en op de linkerhelft moest komen om een obstakel op zijn rechterhelft te kunnen passeren. Hij kwam dus recht op mij af en degene die mij dit examen afnam, keek vol verwachting wat ik zou doen. Natuurlijk had ik reeds afgeremd en stond stil. Om de vrachtwagen te laten passeren diende ik echter achterwaarts te gaan. Onbemerkt had ik hem reeds in de achteruit gezet, doch wachtte met oplichten van de pedaal tot mijn tegenligger bijna het spatbord raakte. Daarna ging alles gesmeerd, doch mijn medepassagier had wel in de piepzak gezeten. Het tweede examen voor theorie werd afgenomen door een

examinator die keurig sprak met een aardappel in de keel. hij stelde in verband met een voorbeeld o.m. de volgende vraag: "Wanneer U bij de eerstvolgende zijweg linksaf wilt slaan en een wielrijder rijdt op het rijwielpad aan de linkerkant van de weg gelijk met U op, wat doet U dan?"

Alvorens te antwoorden stelde ik de vraag of aan de rechterzijde van deze weg geen rijwielpad was. Na zijn reaktie: "Natuurlijk wel!", antwoordde ik ogenblikkelijk: "Dan kunt U deze vraag niet stellen."

Was hij sportief geweest dan had hij dit antwoord gewaardeerd. Mijn lot was echter ten tweede male bezegeld. Bij informatie naar de derde examinator of die misschien ook een aardappel in de keel had werd mij beloofd, dat die er een hele voetbal in had. De vooruitzichten waren dus minder gunstig. Tijdens het examen hield hij hele verhalen over een reis die hij van plan was te maken en moest ik hem bij splitsing van wegen op't allerlaatste moment interrumperen of ik links dan wel rechts moest afslaan. Een en ander diende natuurlijk om vast te stellen of de kandidaat snel genoeg kon reageren.

Het mondelinge slotverhoor geschiedde aan een tafeltje in een café, waar mijn eerste examinator toevallig was gezeten aan een tafel in mijn nabijheid. Op een gegeven ogenblik hoorde ik hem fluisteren dat het nu wel genoeg was, waarna ik sedert 1954 door mijn aanwezigheid achter het stuurwiel het gevaar op de weg weer heb helpen vergroten.

Sedert 1906 tot twee jaar geleden bezocht ik alle automobiel-tentoonstellingen. De eerste werd gehouden in het Paleis voor Volksvlijt te Amsterdam, waar ik mijn ogen heb uitgekeken naar de blinkende tentoonstellings-chassis. Het interieur vond ik een feestelijker aanblik bieden dan het tegenwoordige R.A.I.-gebouw. Nog een opmerking over het Paleis voor Volksvlijt, hoewel niets te maken hebbend met het autoleven, doch waard gememoreerd te worden.

In 1915 verzeild geraakt in de Brabantse dreven als militair, vertelde een boerin mij, toen zij vernam dat ik werkzaam was geweest in Amsterdam, dat haar zoon Vic eenmaal in zijn leven de grote stad Amsterdam

had bezocht. Hij had daar "een glazen palast gezien, zo schoon zulle!" "Oh",zei ik, "Ubedoelt het Paleis voor Volksvlijt", waarop zij repliceerde in haar Brabants dialect: "Nient, nient, ge kundet nie ge-leuven zo'n schoon glazen palast zulle!" Ik kon haar niet ervan overtuigen dit meerdere malen te hebben gezien.

Als jongen had ik toen al een voorkeur voor sommige merken en herinner mij, hoewel de bekende merken alle mijn aandacht hadden, zoals: Panhard, Dion-Bouton, Peugeot, Renault, Delaunay-Belleville, Delage, Delahaye, twee merken die mijn speciale bewondering hadden, t.w. het Franse Farman-chassis en het Engelse Lanchester. Dit laatste was het duurste Engelse merk in die dagen. omstreeks 1904 liepen er in de gemeente Baarn slechts weinig auto's. De meest bekende merken waren een 1 cylinder bruin gelakte, 2 persoons Dion-Bouton van de heer Ch.Paine Stricker, die er altijd uitzag om door een ringetje te halen. en waarvan de motor als een naaimachine liep, zoals dit werd genoemd. vervolgens de lichtgele 2 cylinder Peugeot tonneau-model met kettingoverbrenging van Dr.F.P.A.Mijsken, waarmee hij zijn patienten bezocht. Het was een vreemde vertoning een arts te zien, even tevoren nog met subtiele instrumenten als koortstermometer en stethoscoop manipulerend, die zijn motor diende aan te slingeren alvorens te kunnen wegrijden. Degene, van ons kinderen, die niet ziek was en uit het raam keek om de dokter te zien vertrekken, riep dan uit wanneer de motor eindelijk aansloeg: "Ja hoor, hij doet 't!" Een tweede wagen met kettingoverbrenging was een zware Charron van de heer Honert. Het geluid dat deze wagen produceerde wist ik met gesloten ogen thuis te brengen. Dan waren er nog de zeer sportieve, vuurrode Sizaire et Naudin van de heer Toe Laar, de open Brasier van de heer Wolff, een grote Renault landaulette van de heer Ebeling, een zware, grijze Mercedes limousine van de heer Wolters, een F.N. van de Burgemeester d'Aulnis de Bourouil

en last but not least een grote, open Delahaye, de bijzonder mooie lila getinte landaulette Rolls Royce van de heer August Janssen, de zgn. Silver Gost 1907, die volgens het Grote Autoboek van Ralph Stein nog te zien is in de Londense Showroom van Rolls Royce.

En dan moet mij nog van het hart dat in de beginperiode van de automobielen, de fabrikanten de motoren zo geruisloos mogelijk trachtten te maken. Dat iedereen hiervoor waardering had getuigde steeds de enthousiaste uitspraak wanneer een motor werd aangeslagen en inderdaad weinig geruis maakte: "Wat loopt hij mooi geruisloos!" Thans echter worden speciaal knalpotten geproduceerd, die het geluid dat de uitlaat maakt accentueren. In de uitlaatpijpen van de bromfietsen slaat de jeugd gaten, zodat het geknetter dermate toeneemt dat horen en zien je vergaat. Had de vorige generatie een verkeerd inzicht door te geloven dat "lawaaï" verspreide kracht is en dat "stilte" geconcentreerde kracht? Wanneer men zou aanvoeren: "U bent niet sportief", dan antwoord ik met de vraag: "Welke sport die individueel beoefent wordt gaat gepaard met lawaaï?"

Ik heb getracht hiermede onze ervaringen, n.l., die van mijn vader en die van mijzelf, weer te geven voor wat betreft de omgang en het rijden met de automobielen.

Ieder die met de gedachten speelt eveneens zijn belevenissen uit vervlogen tijd aan het papier toe te vertrouwen, zou ik willen adviseren niet te lang te wachten, daar het terugdenken door uitstel hoe langer hoe moeilijker wordt.

En nu: "Der Mohr hat seine Schuldigkeit getan, der Mohr kann gehen!"

H. P. W. Dekkers.

o-o-o-o

DE VILLA SALOMONSON

Dr. H.W.Salomonson, scheikundige te Amsterdam, liet in 1910 een landhuis bouwen aan de Beaufortlaan te Baarn.

Het ontwerp (zie afb.1) was van de architect H.P.Berlage en dateerde uit Maart van datzelfde jaar. Ondanks haar beroemde architect is dit landhuis tot op de dag van vandaag onbekend gebleven. Dit heeft een aantal redenen. Ten eerste is de naam Salomonson bij slechts zeer weinig Baarnaars bekend. Dit komt omdat de familie Salomonson slechts een half jaar in Baarn heeft gewoond (namelijk van 21 april 1911 tot half oktober). Een tweede reden is dat het huis er al niet meer staat. Het werd in de zomer van 1972 onopgemerkt afgebroken.

Er is over dit landhuis dan ook maar weinig gepubliceerd. Op 15 maart 1913 verscheen er een publicatie in het Bouwkundig Weekblad deel XXXIII, 11e jaargang, pagina 125-128. Deze publicatie is hiernaast afgedrukt.

✻ LANDHUIS TE BAARN. ✻



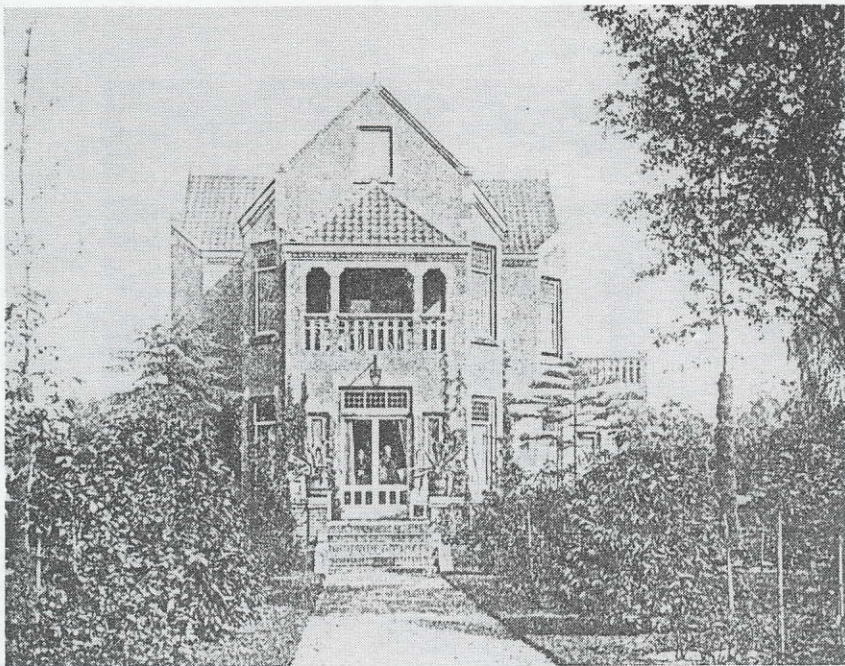
et huis, waarvan afbeeldingen hierbij gaan, is opgetrokken in handvormsteen van de firma Bastert aan de Vecht; voor de tandlijst onder de goot zijn deze steenen groen verglaasd.

Vestibule, hal en eetkamer zijn gemetseld in roode en gele verblendsteen van de firma v. d. Loo.

De plafonds in deze vertrekken, behalve de vestibule die overwelfd is, zijn van hout, binten met tuschenplafonds. De overige vertrekken hebben gepleisterde wanden en plafonds.

Het breede terras waarop de hal, de woon-, eet- en kinderkamer uitkomen, heeft een vloer van in patroon gelegde gele en roode straatklinkertjes. Het huis is met roode pannen gedekt. De tuin is in verband met het huis architectonisch aangelegd door den Heer Otto Schulz, tuinarchitect te de Bildt. H. P. BERLAGE Nz.

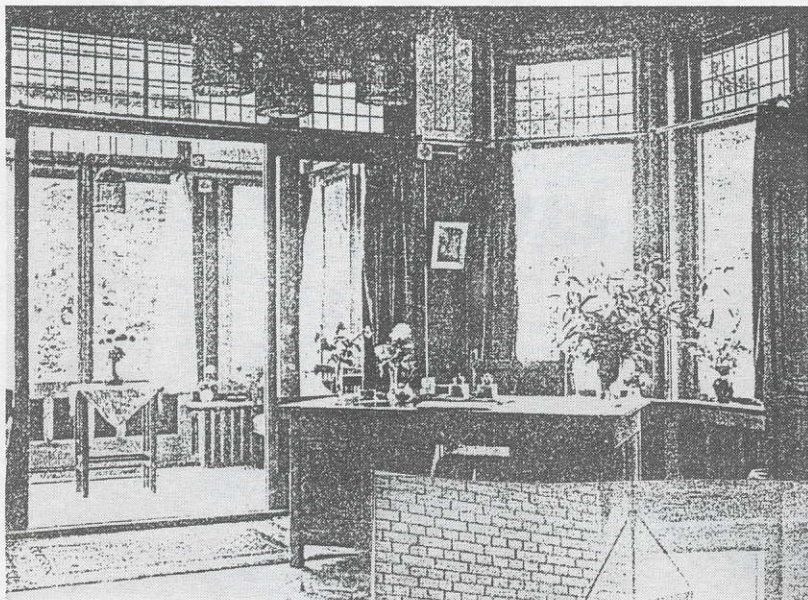
Uit: Berlage
Bouwkundig
Weekblad
XXXIII, 11
(Amsterdam,
15 maart 1913), p.125.



Zuid-west gevel. Afb. 2.a.

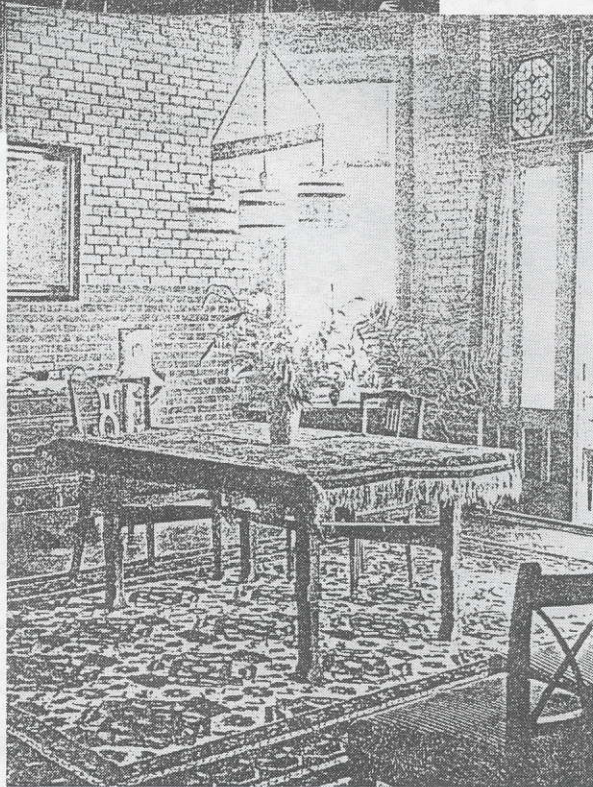


Gevel aan de Beaufortlaan. Afb. 2.b.



Interieur Woonkamer.

Afb. 3.a.



Interieur Eetkamer. Afb. 3.b.

Verder verscheen er op 1 maart 1980 een stukje over het landhuis in Flehite, 12e jaargang nummer 1, geschreven door G.Brouwer.

Het landhuis wordt ook nog genoemd in het boek Hendrik Petrus Berlage. Het Complete Werk door S.Polano (Alphen aan de Rijn 1988)

Hoe zag het landhuis eruit?

Exterieur: (zie afb. 2.a en 2.b.)

Het huis was opgetrokken uit handvormsteen. Onder de goot bevond zich een groen verglaasde rand. De hal, woon-, eet- en (kinder)kamer kwamen uit op een breed terras, dat in een patroon was gelegd van rode en gele straatklinkertjes. Op het dak lagen rode pannen. Ook waren er twee balkons. Het ene balkon grensde aan de logeerkamer (aan de achterzijde van het huis), het andere, overdekte balkon grensde aan de grootste slaapkamer en lag direct boven de veranda.

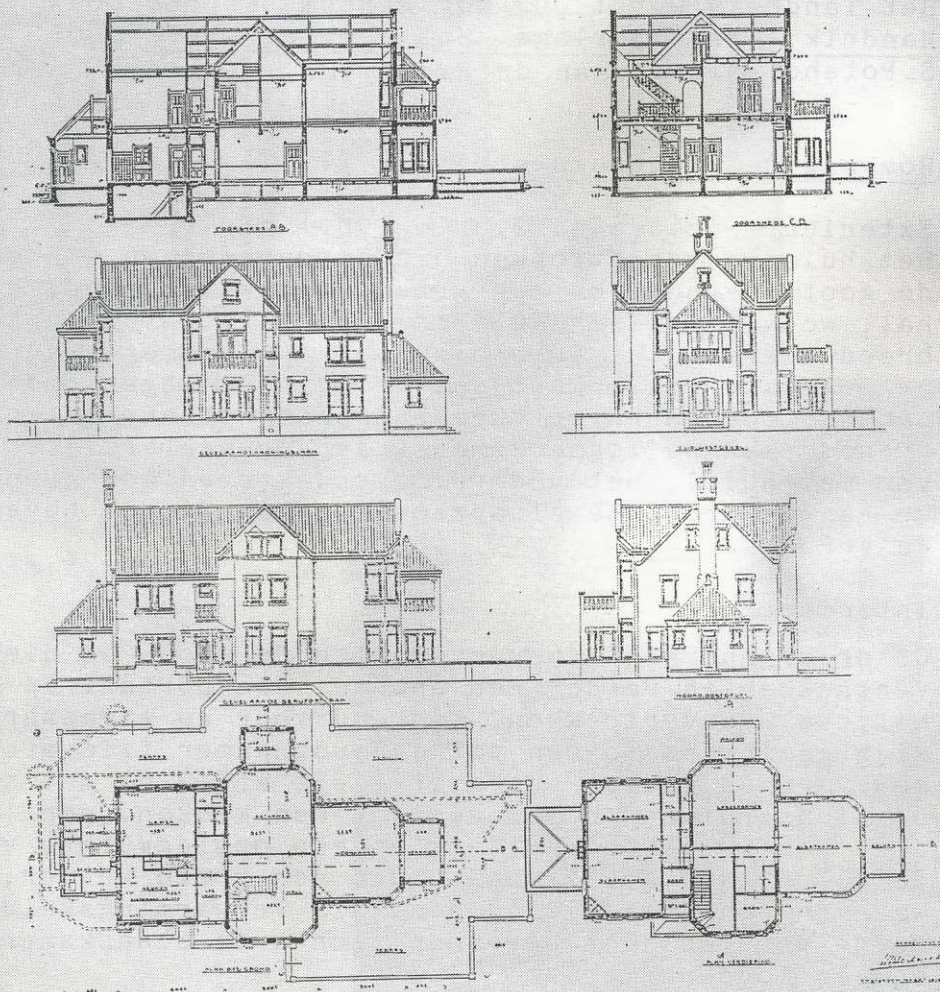
Interieur:

Op de begane grond bevonden zich de woon- en dienstvertrekken en verder een entree, een portaal en een hal. De woonvertrekken, bestemd voor de eigenaar en zijn gezin, bestonden uit een woonkamer (zie afb.3.a) met veranda en een eetkamer (zie afb.3.b) met serre. De dienstruimten bestonden uit een keuken, een (kinder) kamer, een bergplaats en een opslagruimte voor de kolen. Ook bevatte het huis een grote kelder, waarvan een deel dienst deed als verwarmingskelder. Op de verdiepingen bevonden zich drie slaapkamers en een logeerkamer.

De opdrachtgever; Dr.H.W.Salomonson

Wie was eigenlijk Dr.Salomonson?

Dr. Hendrik Willem Salomonson werd geboren in Semarang (Java) op 27 september 1865.



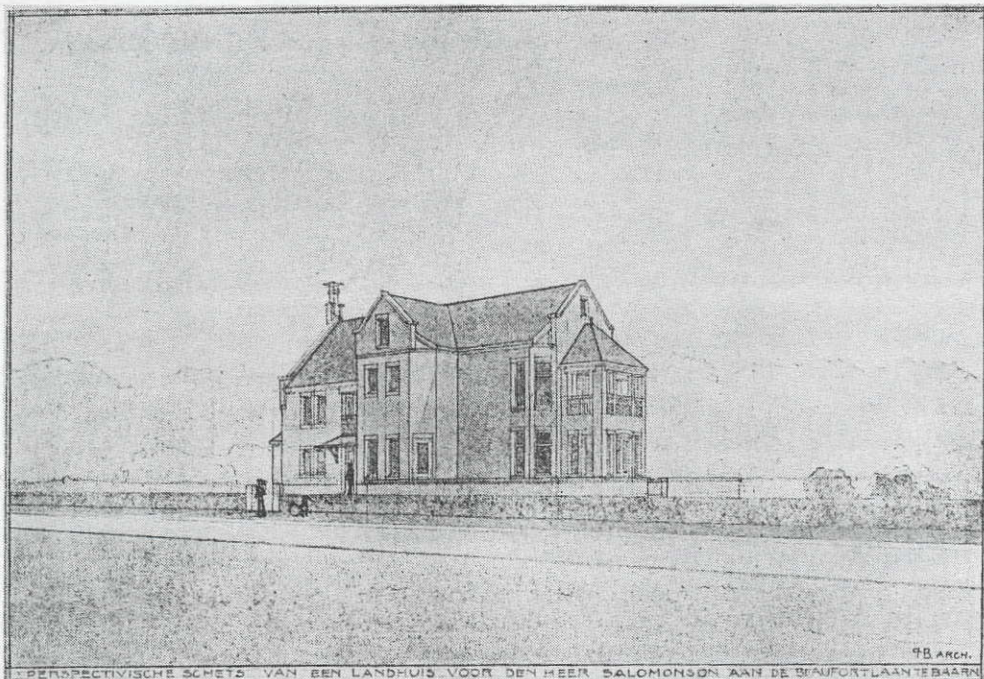
huis van den Heer Dr. H. W. SALOMONSON te Baarn. Plattegronden, gevels en doorsneden, Schaal 1 op 300.
Afb. 1.

Arch. H. P. BERLAGE N.

Hij ging in Amsterdam naar de H.B.S. en studeerde in Hannover, Berlijn, Wenen en op het Yorksire College in Leeds. In 1887 promoveerde hij in Genève. Hij werd een tijdje directeur van de Eerste Plantenboterfabriek te Amsterdam en richtte een scheikundig laboratorium op. Ook legde hij de basis voor de firma Wijnhoff, Van Gulpen en Larsen. Deze firma nam in internationale handel in chemicaliën een voorname plaats in. In 1930 vertrok Dr. Salomonson naar Antibes, aan de Côte d'Azur.

Michiel Kruidenier.

o-o-o-o



VERKEERSPROBLEMEN ANNO 1919

Toen mijn moeder die in het Diaconessenziekenhuis in Utrecht een operatie had ondergaan, weer naar huis mocht, wilde haar oom, Jan Hartog, die een stalhouderij bij zijn boerderij op de Heemstralaan had, beslist niet dat zij per trein naar huis ging. Hij wilde haar zelf met het rijtuig gaan halen en ik mocht mee. Zo'n rit op de bok bij mooi zomers weer was natuurlijk een feest. Het paard had er een aardig gangetje in en al gauw waren we het paleis gepasseerd en kwamen op de smalle weg langs de Praamgracht en daar zagen we in de verte een tegenligger aankomen en wel een auto. Het paard was niet te bewegen om daar voorbij te lopen en bleef stokstijf staan en oom Jan was verplicht om van de bok af te komen en het vast te houden tot de auto voorbij was.

Ik kan me niet herinneren of de problemen zich herhaald hebben of dat het beest er aan gewend raakte. In ieder geval hebben we Utrecht bereikt en zijn later weer met mijn moeder thuis gekomen.

Als iemand nu in 1990 zegt: "Ik ga rijles nemen". Dan betekent het dat er na kortere of langere tijd weer iemand een papiertje krijgt om op z'n eentje een auto te mogen besturen en een vrouw achter het stuur is al tientallen jaren heel gewoon. Maar zo omstreeks 1920 was het zelfs niet gewoon dat alle vrouwen konden fietsen. De dames tussen de 30 en 40 jaar oud waren lang niet allemaal de kunst meester en gingen daar verandering in brengen, zo ook mijn moeder en een vriendin. Er werd dus allereerst een fiets gekocht en om al vast een beetje te wennen om op zo'n ding te zitten, werd dat eerst in huis in de gang (die lang en smal was) geprobeerd. Toen de juiste hoogte van het zadel was geregeld werd een kennis gecharterd om de nodige lessen te geven. Dat gebeurde niet in het dorp maar het tweetal wandelde naar de Koningslaan tegenover het paleis. Daar was

nl. geen verkeer van rijtuigen of ander gevaar. De lessen hadden al gauw succes en mijn moeder en haar vriendin vatten het plan op om een tochtje naar Hilversum te maken. De weg daarheen was toen nog heel rustig.

Moeder had wijze raadgevingen gekregen hoe men zich in het verkeer moest gedragen: komt er iets aan, dan moet je daar niet naar kijken. want anders bestaat de kans dat je er naar toe stuurt. Dit werd dicht onder Hilversum in praktijk gebracht. want er kwam een paard-en-wagen aan. Niet naar kijken dus en het stuur ging automatisch ook de andere kant op.

Helaas, het ging regelrecht op een lantaarnpaal aan en dat betekende het einde van de fietssport en zo keerde mijn moeder weer terug tot urenlange wandelingen. De fiets werd verkocht, daar kon ik dus niet op oefenen. Daar ik helaas niet in het gelukkige bezit was van broertjes en zusjes en er niemand was die mij het fietsen leerde, werd besloten dat ik fietslessen zou krijgen van iemand van de fietsenhandelaar/verhuurder Hoonhout.

Dat gebeurde kennelijk meer. want ik herinner me dat ik een heel brede leren gordel om kreeg waar een, naar ik meen, koperen handvat aan. zat. zodat de "rij-instructeur" je stevig vast kon houden. Er werden een paar blokken op de trappers bevestigd, want ik was een klein ding. Na een paar lessen ging er een ander met me mee, richting paleis, die draafde er naast en hield losjes de fiets vast en liet me op een gegeven moment los rijden waarna ik er van door ging, richting huis. Einde rijles! Geslaagd!!

J.H.A.Beeke.

WAT ANDEREN DOEN.

Is leuk om te horen.

Is leuk om over te schrijven.

Is leuk om in ons Baerne te publiceren.

Copy voor het decembernummer kan ingeleverd worden tot 20-11-1990

bij: T.Biemans

Sophialaan 13.

3743 CT.Baarn

HERFST

Wist u dat sommige mensen DAHLIA'S haten!

Dahlia's- zeggen ze- kondigen het einde van de zomer aan. Dat is ook zo maar al die kleuren!!!!

Wist u dat paddestoelen vruchten zijn.

Zij zijn de vruchten van een een ondergrondse "plant" die in cirkelvormige draden groeit.

Daarom staan paddestoelen vaak in kringen:

Heksenkringen!!!

Wist u dat u de oranjegroene melkzwam, de bruine ringboleet, het eekhoorntjesbrood, de grote parasolzwam, de knolparasolzwam en nog vele anderen kunt eten.

Paddestoelen zijn lekker om te braden, te stoven of om soep van te maken. Met een uitje hmm!!!!

Maar: verzamel ze nooit zonder alle kenmerken met goede afbeeldingen en beschrijvingen te checken!

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 schrifte-
lijke toestemming van de redactie.