

VAN DE REDACTIE

De omvang van *Baerne* is weer teruggekeerd naar normale proporties. In dit jubileumjaar van de Historische Kring zijn twee extra dikke edities van het tijdschrift verschenen. In het voorjaar over de geschiedenis van de Historische Kring zelf en in het najaar over twee Kringleden die hun sporen ruimschoots hebben verdiend: Hans Bronkhorst en Jaap Kruidenier.

Nu dus weer een 'gewone' *Baerne*. Met een aantal artikelen van hoge kwaliteit. In de eerste plaats het tweede deel van de memoires van Willy Oosterbroek-Zoeten. Zij vertelt Arie Twigt over haar periode als dienstmeisje op het landgoed 't Benthuys'.

Willemijn Booy-de Jongh heeft de geschiedenis van hotel Zeiler vastgelegd, dat ooit op het Stationsplein stond. Het resultaat van haar onderzoeksinspanningen leest u in deze *Baerne*.

Annemieke Geerts is in de geschiedenis gedoken van Villa Euxina aan de Prins Bernardlaan. Het is een lastige zoektocht geworden. Vooral omdat er over het ontstaan van de villa zo weinig bekend is.

Jaap Groeneveld is van kinds af aan geïnteresseerd geweest in Hessenwegen. Over dit onderwerp heeft hij de laatste jaren enkele lezenswaardige artikelen geschreven. Ook voor *Baerne* is hij in de pen geklommen. In de buurt van Baarn ligt immers ook een boeiende geschiedenis van Hessenwegen.

In *Baerne* 2-2009 drukten wij een afbeelding af van een onbekende gevelsteen. Dankzij de reacties van een flink aantal lezers, heeft deze gevelsteen kleur bekend en beslist geen geheimen meer. Een samenvatting van de reacties kunt u hier lezen.

Wij wensen u veel leesplezier.

De redactie

INHOUD

Het dagelijks leven op landgoed 't Benthuys' (deel II): 2

De geschiedenis van hotel Zeiler (I): 8

een zoektocht naar de historie van villa Euxina: 13

Hessenwegen: romantische bespiegelingen aan duigen: 23

Onbekende gevelsteen bekend kleur: 33

Voorzijde omslag: Villa Amalia aan het Stationsplein.

HET DAGELIJKS LEVEN OP LANDGOED "T BENTHUY'S' (DEEL II)

Willy Oosterbroek-Zoeten heeft van 1957 tot 1966 als dienstmeisje voor barones Van Heerdt-Kolff gewerkt. Over het leven op de buitenplaats "t Benthuy's' heeft zij uitgebreid gesproken met Arie Twigt. In *Baerne 2-2009* verscheen het eerste deel van haar memoires. Hieronder volgt het tweede deel.

door: Arie Twigt



Het begin van de dag

In de eetkamer stond een grote tafel. Als de familie compleet was, kon men er nog heel ruim aan zitten. Hier zat de barones om negen uur aan het ontbijt. Om half tien klopte de tuinbaas aan de deur om

mevrouw te vragen welke groente uit de tuin ze die dag wilde eten.

Na dit ritueel vertrok de barones naar de bibliotheek. Hier was mevrouw, als ze thuis was, vaak te vinden. Het was voor haar een werkkamer; ze had er een groot bu-

reau. Het was er heerlijk licht en ook lekker warm, want de ochtendzon scheen erin. We moesten de bibliotheek wel eens een schoonmaakbeurt geven. Een keer gebeurde het dat het AOW-geld van mevrouw op het bureau lag. Mevrouw Van de Flier, de werkster, bracht het geld bij mevrouw in de eetkamer. 'Och, dat geld van de AOW is het spaargeld van de kleinkinderen,' zei ze. Geen leuke opmerking voor ons met ons bescheiden loon.

De barones spaarde postzegels en was daar erg druk mee. Ze schreef ook boekjes over bepaalde postzegels, onder meer over bloemen, vlinders en dieren. Die liet ze drukken. In het onderhuis stonden vrachten van die boekjes. Ze kreeg veel post, bijvoorbeeld van kinderen, die wel zo'n boekje wilden hebben. Die kregen ze, meen ik, zelfs gratis.

In het verlengde van de eetkamer lag de serre. Die stond vol planten. Twee lange vensterbanken stonden vol met orchideeën, allemaal dezelfde soort. Ze bloeiden van januari tot maart of april. Heel mooi. Er stond een klein kasje op een tafeltje. Daarin werden cactussen gekweekt. Dan was er nog een heel grote varen, die iedere ochtend rijkelijk besproeid werd, zodat het water aan alle kanten naar beneden liep in een grote bak, die er onder stond. Op de verwarming stonden grote bakken met water en er werd zelfs water op de verwarming gegooid om de luchtvochtigheid te vergroten. Het zeil (linoleum) bij de verwarming ging er helemaal bol van staan.

In de kelder stonden allemaal clivia's. Zodra er een in knop stond, werd die naar boven gebracht en mocht hij in de serre staan. Na



De barones te paard

de bloei ging hij weer terug naar de kelder.

De leveranciers

Terwijl de barones nog aan het ontbijt zat, stond bakker Roskamp al voor de deur van de bijkeuken. Wij waren zijn eerste klant. Was hij er al vóór negen uur, dan moest hij wachten, als de politie in de buurt was, want bakkers mochten toen vóór die tijd nog niet uitventen.

Na Roskamp van de Eemnesserweg heeft bakker Schrijvers uit de Gaslaan nog een poosje brood bezorgd. Altena uit de Heemstralaan bezorgde levensmiddelen.

Eens vroeg mevrouw Altena of ik geen zin had om bij haar te komen werken, dan kreeg ik ook meer loon. Toen mevrouw Van Heerdt hierover hoorde, was ze erg

boos. Mevrouw Altena zou bijna haar klandizie verliezen, maar ondertussen kreeg ik wel loonopslag.

Voor gebak kwam de firma Vonk uit de Laanstraat aan de deur. De melkboer kwam uit de Nachtegaallaan. Als er een behanger of stoffeerder nodig was, werd Smit uit de Laanstraat gevraagd.

De vuile was werd in de linnenkamer, die zich in de kelder bevond, in een grote mand met deksel gedaan. Eens in de veertien dagen werd die op vrijdag opgehaald. De tuinbaas droeg de mand de keldertrap op en zette hem buiten. De kelderdeur zat onder de voordeur. In de week erop werd het schone linnengoed weer thuisbezorgd. Mevrouw Van Heerdt ging altijd zelf over het linnengoed. Ze deelde de lakens en de rest van het linnengoed uit. Ik had altijd een hekel om naar het onderhuis te gaan. Als je net op de trap was, sprong de ver-

warming aan. Die maakte heel veel herrie. Dat vond ik maar eng.

Het werk van de tuinbaas

Nadat tuinbaas Van de Flier de door mevrouw gewenste groente in de keuken had afgeleverd, ging hij vaak weer aan het werk in de grote groenten-, bloemen- en fruittuin.

Er werd volop groente verbouwd; sla, andijvie, wortelen, speciebonen en schorseneren. Wat ze aan dat laatste vonden, begrijp ik nu nog niet. Van die rare wortelstokken waren het, maar het scheen een delicatessete zijn.

Als de barones de tuin in ging en er waren kraaien, dan begon ze heel hard te krijsen, zodat de kraaien snel vertrokken. Voor haar schelle stem had ik evenveel ontzag als de kraaien, maar later, toen ik er wat langer werkte, had ik er minder moeite mee.

Er was een heel diepe put, met daarin een



Tuinbaas Van de Flier



De barones in de serre

pomp, waardoor er water op de tuin beschikbaar was. Mijn man heeft die pomp in de jaren zeventig nog eens gerepareerd.

In de broeibakken werden bloemen gekweekt: violen, afrikanen, lobelia's en ageratum. In de volle grond stonden anjelieren, chrysanten, dahlia's en lathyrus. Deze laatste stonden altijd in bloei op de verjaardag van mevrouw Van de Flier op 16 juni. Er was ook nog een kas, waarin tomaten gekweekt werden.

Naast het pad, dat naar de stal ging, stond een scheidingsmuur. Daartegen groeiden perzikbomen. Er waren nog meer vruchtbomen, die met zorg behandeld werden, als ze in bloei stonden en er nachtvorst dreigde. De tuinbaas stond dan om vier uur in de ochtend op om te roken. Dit werd gedaan door een vuur te maken en het daarna te laten smeulen, zodat er rook-

ontwikkeling kwam, die de bloesem tegen de vorst beschermde.

Wintervoorraad

Er was natuurlijk veel te veel groente en fruit voor de barones alleen. De tuinbaas verpakte een deel in doosjes. Die werden opgehaald door bode Roest uit Soest of Kok uit de Burgemeester Penstraat en bezorgd bij haar zoon, baron François in Utrecht. De rest werd bij ons in de keuken bezorgd, waar wij alles gingen schoonmaken, waarna mevrouw Van de Flier het weckte. De wortels lieten we schoonkrabben bij Woudenberg in de Leestraat, waar ik op de fiets met een zak vol heen ging. Dat vond ik best leuk, even eruit.

Appelmoes wekken was ook een heel werk: appels schillen, klokhuis eruit en rotte plekken wegsnijden. Het had toch een mooie kant: ik hoefde dan geen ander huishoudelijk werk te doen. In de voorraadkelder



Personeel op de buitenplaats

waren grote kasten met spijltjesdeuren ervoor. Daar werd de weck in gezet.

Er werden ook kippen gehouden. De eieren, die 's zomers teveel waren, werden in een inmaakton gelegd met waterglas eroverheen. Die konden in de winter gebruikt worden, als er geen verse eieren waren, om te bakken en door het gehakt. Je kon ze alleen niet meer koken. Het overige personeel kreeg soms ook eieren, maar ik niet. Mevrouw zei: 'Jij komt van Eemnes, daar hebben ze genoeg.' Om dezelfde reden kreeg ik ook nooit appels.

Die appels gingen trouwens naar de appelenkelder. Op de onderste meter van de wanden ervan waren antieke tegeltjes aangebracht, heel mooi. Op de rekken die daar stonden, werden appels en peren gelegd, uit eigen tuin en kisten vol uit Noord-Brabant, waar mevrouw landerijen had, die ze verpachtte. Alles moest regelmatig nagekeken worden en de rotte eruit gehaald.

Herfstgenoegens

In de herfst bracht Gradus Hilhorst uit Eemnes een haas bij de villa. Hij pachtte land en mocht daarop jagen, maar moest wel zorgen voor een dode haas. Die werd op de vloer van de kelder gelegd, totdat de maden eruit begonnen te lopen. Dan werd de haas schoon gemaakt en gebraden. Wat een lekkernij, eet smakelijk!

De baronnes reed veel paard, in amazonezit en altijd met haar pikeur, de heer Straayer. In de winter deed ze mee aan slijpjachten, die vaak op landgoed Den Treek gehouden werden. Verder reed ze veel door de Baarnse bossen. Vanuit de stal gingen ze over het achterpad en de Heemstralaan het bos in.



Willy aan het fornuis samen met mevrouw Van de Flier

De herenkamer

De herenkamer was het mooiste vertrek van de villa, maar pas na de Tweede Wereldoorlog. De Duitsers hadden in de oorlog de villa gevorderd. Dat had gevolgen voor de familie Van de Flier. Die moest elders gaan inwonen, terwijl de baron, zijn vrouw en twee zonen in het tuinmanshuis trokken. Boven bevonden zich twee slaapkamers, dus voor de familie Van Heerdt wel erg krap. Toen de familie na de oorlog 't Benthuy's weer betrok, heeft de baron de fraaie betimmering in de herenkamer laten aanbrengen. Er achter bevonden zich kasten. Op een losse kast stonden grote bakken met water, zodat het hout niet te droog werd.

De kamer had een open haard met erboven een mooie spiegel. In 1998 en 1999

ben ik nog in de villa geweest om er te helpen. Baron Cees van Heerdt hield toen een ontvangstdag in de herenkamer. Ik hielp met bedienen. Vroeger vond ik dat eng en probeerde ik het zoveel mogelijk op mevrouw Van de Flier af te schuiven, maar in 1998 was het geen probleem meer.

De familie verkocht 't Benthuy's in 2005. Daarna ging het bergafwaarts. Lekkage beschadigde onder andere de fraaie herenkamer. Het is te hopen dat het landhuis in oude glorie hersteld en weer bewoond gaat worden. □

Bronnen:

Geschiedenis van het geslacht van Heerdt door A.C. baron van Heerdt, Assen 1957



De keuken

DE GESCHIEDENIS VAN HOTEL ZEILER (I)

Het grote, nu lichtgekleurde gebouw recht tegenover het station in Baarn, waar lange tijd de N.C.R.V. in zat, werd in 1886 als hotel Zeiler gebouwd. Dit eens zo vermaarde hotel heeft tot 1956, dus zeventig jaar, bestaan. In 1889 werd dit toen nieuwe hotel beschreven als: 'Ingericht geheel naar de eischen des tijds. Zoo heeft men de talrijke kamers met electriche schellen voorzien evenals de groote zalen, die veel voor het geven van partijen gebruikt worden. Het trotsche gebouw, dat met de grootste hotels kan wedijveren, maakt reeds aanstonds op ieder vreemdeling, die juist uit den trein gestapt is, een aangenamen indruk. De eigenaar heeft een genommeerden naam als kok. Een groote tuin biedt gelegenheid tot rusten te over, evenals het terras aan de voorzijde.'¹ Er is intussen heel wat veranderd. Hier volgt de geschiedenis van hotel Zeiler, maar eerst die van de oprichter, Christiaan Fredrich Zeiler, geboren op 8 oktober 1842 te Amsterdam, en van zijn voorouders².

door: Willemijn Booy-de Jongh

Mattheus Zeiler, de grootvader

De grootvader van deze Christiaan Fredrich Zeiler, Mattheus Zeiler, was linnenwever in het stadje Isny in het Allgäu, een streek die

net in Duitsland ligt aan de noordoostzijde van het Bodensee. Het was al gedurende lange tijd een centrum van vlasbouw; de boeren verbouwden er zelfs al vlas sinds

de Middeleeuwen. Men sprak van het blauwe Allgäu naar de vlasbloemen, die in het voorjaar het land bedekten. De wevers, die van het vlas linnen weefden, woonden er in de dorpen en de steden; de weverij was huisindustrie, er waren geen fabrieken. Maar het is een lange weg om van vlas linnen te maken: trekken, bra-



Hotel Zeiler in volle glorie (coll. F. Booy)



Het gebouw nu als kantoorgebouw (2009, foto auteur)

ken, repelen – alles handwerk.

Daarnaast was er het katoen, dat in warme landen groeit en daardoor in Europa niet zo bekend was. Maar in het laatst van de achttiende eeuw werden er in Engeland drie grote uitvindingen gedaan: de stoommachine, de katoenspinmachine en de katoenweefmachine, waardoor het katoen goedkoop gefabriceerd kon worden en het met succes tegen het linnen op kon nemen. In Engeland ontstond, met Manchester als middelpunt, een grootscheepse katoenindustrie, die zich ook naar het vasteland uitbreidde, in ons land naar Twente, met als initiatiefnemers koning Willem I en de Engelse industrieel Thomas Ainsworth.

Tegen deze concurrentie konden de vlasbouw en de linnenweverij niet op, waardoor ook het Allgäu zwaar werd getroffen. Er bestaat zelfs een roman, getiteld *Honger in het Allgäu*. Na moeilijke jaren gelukte het

de boeren om van vlas op andere producten over te gaan. Maar de wevers konden zich niet omscholen, waardoor er een massale emigratie op gang kwam. Onder meer naar Nederland.

Naar Nederland

Zo stuurde Mattheus Zeiler zijn twee zoons, onder wie Andreas, naar een familielid in Amsterdam, dat al eerder was geëmigreerd, en daar werden ze opgeleid tot meubelmaker. Maar als handwerkers kregen zij op hun beurt weer te maken met de

concurrentie van het fabrieksmatig vervaardigde meubilair, dat misschien niet beter, maar wel goedkoper was. Mogelijk is dat de reden dat zij hun kinderen ook weer een ander vak lieten kiezen. Zo liet Andreas Zeiler zijn oudste zoon opleiden tot kok. Deze zoon, Christiaan Fredrich Zeiler, opende een restaurant in de Wolvenstraat in Amsterdam met als uithangbord: 'table d'hote 6¼ heures', gecombineerd met uitzending van diners voor bruiloften en partijen. Onder zijn klanten waren veel welgestelde beursmensen. Maar toen na 10 juni 1874 de spoorlijn naar Amersfoort was geopend, verhuisden deze klanten de een na de ander naar het Gooi en Eemland, vooral naar Baarn. Kok-cuisinier Christiaan Fredrich Zeiler reisde die klanten achterna en vestigde zich in 1880 in Baarn, met zijn vrouw Berendina Philipina Sara van Fulpen, en hun drie kinderen: dochter Emilie (1876), zoon Johan Carel Andreas (1877) en zoon Christiaan Frederich, junior (1879). In Baarn werden nog vijf kinderen geboren:



Het echtpaar Zeiler (archief H.K.B.)

zoon Eduard (1880), dochter Berendina Philippina Sara (1882), zoon Hendrik Willem (1884), en de dochters Henriëtte Johanna (1886) en Emma Henriëtte (1887)³.

Villa Dalhof

Op 15 mei 1880 opende C.F. Zeiler, als 'Cuisinier-Pâtissier', zijn 'restaurant' voor zijn eerste zomerseizoen in villa Dalhof, op Dalweg F.212, dat later nummer 18 werd. Vanaf 1883 stelde Zeiler er ook appartementen (ook buiten het seizoen) beschikbaar. Het huis moet gestaan hebben links van de verfwinkel van Schmidt-Koelewijn, Dalweg 16 en is rond 1925 afgebroken^{3,4}.

Onze bekende geschiedschrijver T. Pluim schreef daarna in de krant:

'Deze zaak in villa Dalhof floreerde zo, dat vader Zeiler naar een grotere gelegenheid uitzag en dan liever wat dichterbij het station. En zo kocht hij villa Amalia aan het stationsplein, met het voornemen daar een groot hotel te bouwen. Op 10 oktober 1884 verzocht de heer Zeiler aan B. en W. om zijn restaurant met vergunning aan de Dalweg, naar villa Amalia over te brengen.

Hoewel feitelijk het vastgestelde getal vergunningen reeds overschreden was, stond B. en W. het verzoek toch toe daar zij in overweging namen, dat de lieflijke omgeving zijner villa werkelijk velen zal strekken tot een verblijf in Baarn uit te lokken'. Dat was juist gezien, want de villa kreeg dan ook terstond een grote toeloop.'

Villa Amalia

De nieuwe spoorlijn Amsterdam-Amersfoort liep door het domein van Soestdijk, dat een groot deel van het huidige Baarn bevatte en dat toen in het bezit was van prins Hendrik, broer van koning Willem III. Hij had deze gronden bij de dood van zijn moeder Anna Paulowna in 1865 geërfd.

Navelestrubbelingen tussen de Hollandsche IJzeren Spoorweg-maatschappij (HIJSM) en de prins werd de grond voor de spoorlijn onteigend, (dus niet door de prins geschonken, zoals nogal eens geschreven is). Baarn kreeg zijn station, de prins zijn koninklijke wachtkamer, maar de HIJSM draaide voor de niet onaanzienlijke kosten op.

Prins Hendrik liet daarna, zelfs nog vóór de spoorlijn een feit was, in 1873 tegenover het station het Amaliaplantsoen aanleggen, genoemd naar zijn in 1872 overleden gemalin Amalia van Saksen-Weimar.

In het gebied dat hieraan grensde, en dat de naam Amaliapark kreeg, werd daarna vanaf 1874 grond van dat domein Soestdijk door hem in erfpacht uitgegeven aan particulieren voor het plaatsen van villa's. Zo werd villa Amalia als eerste huis in het Amaliapark, aan de noordoostkant van het Amaliaplantsoen gebouwd.

De grond hiervoor, bijna 54 are 'hakbosch',



Villa Dalhof (foto www.hetgroenegraf.nl)

kwam eerst in erfpacht aan de bouwkundige Dirk Limper (die op villa Zandbergen woonde, naast het telefoonhuisje). Deze bouwde de villa in 1880 voor Petrus A. Riebel uit Amsterdam. Nadat prins Hendrik in 1879 gestorven was, kwam de grond in handen van zijn broer koning Willem III en het huis ging over naar Teixeira de Mattos uit Baarn. Zeiler kocht de villa daarna in 1884 van de weduwe van Teixeira de Mattos. De erfpacht was er inmiddels vanaf⁵.

Vergroting van het hotel

In 1885 werd door de heer Zeiler de opdracht gegeven tot het bouwen van een groter hotel. Deze bouw gebeurde op een merkwaardige wijze: villa Amalia zelf werd niet vergroot, maar vóór dit huis werd een tweede pand gebouwd, dat qua vorm zo ongeveer

gelijk was aan de villa, maar wel twee keer zo breed. Tussen beide panden kwam een verbindingsstuk. Dit nieuwe gedeelte werd gebouwd naar plannen van architect A.J. van der Stok (zie plattegrond).

De eens zo prachtige villa Amalia is nu totaal verdwenen. Op die plek staat nu, dus achter voormalig hotel Zeiler, slechts een kubusvormig bouwsel tegen het verbindingsstuk aan.

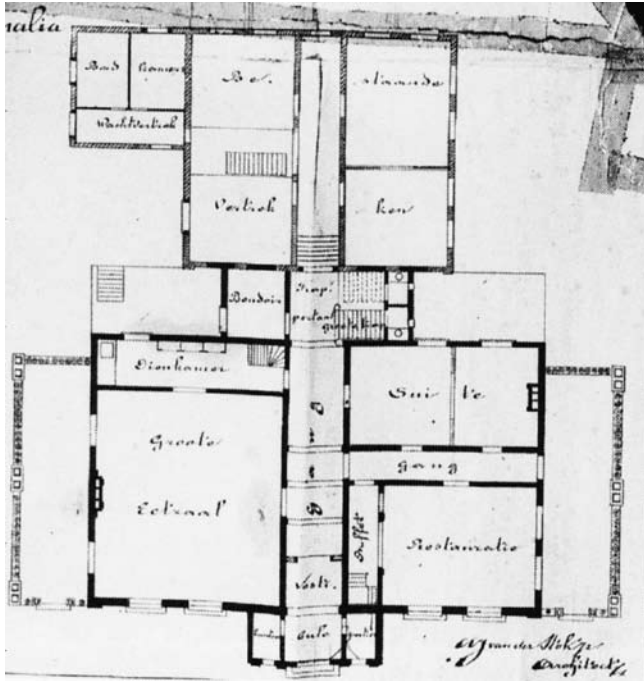
De opening van het nieuwe hotel was in 1886. De eerste steen werd gelegd door Hendrik Willem Zeiler, de jongste zoon van de eigenaar, toen 2½ jaar oud. De plaquette die dat vermeldt, is nu in het bezit van de heer G. Zeiler te Zaanstad.

Hotel Zeiler kreeg al spoedig een internationale reputatie. En de kok uit de Wolvenstraat in Amsterdam, kleinzoon van een straatarme wever, was een vermaard hotelhouder geworden.

Hoe het met het hotel verder ging, wordt



Villa Amalia (foto coll. H.K.B.)



Plattegrondje van beide panden (Gemeente
Archief Baarn)

verteld in deel II, in een volgende aflevering
van *Baerne*.

Met dank aan mevr. E. Zeiler (Baarn), de
heren H.M.M. van Vugt (Soest) en G. Zeiler
(Zaanstad) □

Noten:

- (1) *Geïllustreerde Gids en Adresboek voor Baarn en Omstreken* van 1889 (Archief Hist. Kr. Baerne).
- (2) Hiervoor is geput uit *De geschiedenis van hotel Nassau-Bergen*, mei 1996; een verslag van Frits Zeiler, kleinzoon van de oprichter, over hotel Nassau-Bergen te Bergen aan zee, een hotel dat

later ook in de familie kwam.

(3) Bevolkingsregister van Baarn (Archief Eemland in Amersfoort).

(4) Het telefoonboek van 1915 (archief H.K.B.) geeft aan dat op villa Dalhof dr. Greidanus, geneesheer, woonde. Het bevolkingsregister geeft dan achtereenvolgens als adres van dr. Greidanus: Dalweg F.212, F 193 en daarna nummer 18. De ligging van het huis valt ook af te lezen van een kadasterkaart uit 1893 uit het boek van H.M.M. Van Vugt over villa Veltheim (archief H.K.B.).

(5) Een kopie van de akte van ont-eigening door de kantonrechter in Bussum en gegevens uit het kada-ster van Utrecht verzameld door de heer H.M.M. van Vugt (archief H.M.M. van Vugt).



Het hotel in eerste vorm (foto archief H.K.B.)

EEN ZOEKTOCHT NAAR DE HISTORIE VAN VILLA EUXINA

Een kerk, een school, een koffiehandel, een artsenpraktijk en een kantoor. Zelden zal een Baarnse villa zulke verschillende functies hebben gehad als Villa Euxina, ofwel Villa Gastvrijheid, aan de Prins Bernhardlaan 2 in Baarn.

door: Annemieke Geerts



In 2007 kocht René Kuijten Villa Euxina en herstelde het gemeentemonument in oude luister. De familie schakelde daarvoor architectenbureau Groensteijn in. Dit ging uiteraard op zoek naar de originele bouwtekeningen van het huis. Maar die waren nergens te vinden. Ook niet in het Baarns gemeentearchief. Wel kwamen latere tekeningen boven tafel in verband

met verbouwingen in 1910, in 1919 en in 1964. Hier volgt de geschiedenis van een huis waarvan het ontstaan in nevelen gehuld is.

Schietbaan

Volgens het boek *Baarn, geschiedenis en architectuur* is de vakwerkvilla gebouwd tussen 1885 en 1890 en heeft deze een

opvallende classicistische detaillering. Deze was destijds erg in de mode bij vil-labouwers. Helaas is niet bekend wie de architect was. De villa is gelegen in het Prins Hendrikpark, dat omstreeks 1873 werd aangelegd door de tuinarchitect H. Copijn.

Voor die tijd behoorde dit stuk grond tot het kroondomein van prins Hendrik, die precies op dit stuk een schietbaan had. De schietbaan werd omstreeks 1870 aangelegd vanwege het uitbreken van de Frans-Duitse oorlog. Nederland bereidde zich voor op een eventuele mobilisatie. Om de weerbaarheid van ons land te vergroten besloot de overheid om overal weerbaarheidskorpsen op te richten, die zich in het schieten moesten bekwamen. Prins Hendrik besloot daarop om in Baarn, geheel op eigen kosten, zo'n weerbaarheidskorps op te richten. De schietbaan werd aangelegd tussen de Van Heutzslaan en de huidige Bruglaan.

Bouwgrond

Dwars over het terrein liep de Oosterspoorlijn. Voor de veiligheid had men langs de schietbaan van graszoden en takkenbossen een hoge kogelvangende wal opgeworpen. Elke week hield het korps oefeningen. Mochten die om een of andere reden niet doorgaan, dan gaf men dat aan door een rode vlag op de dorpstoren te plaatsen. Na de plotselinge dood van de prins in 1879 raakte de schietbaan langzaam in verval.

Rond dezelfde tijd kwamen, door de aanleg van het spoor, steeds meer welgestelden uit Amsterdam naar Baarn. De vraag

naar bouwgrond steeg daardoor enorm. Een eerste lichter rijken bouwde haar villa's in het gebied tussen het station en het centrum. Maar toen dat vol raakte, ontstond er behoefte aan nieuwe bouwgrond en daarvoor was het oude schietterrein van de prins ideaal. Het lag in de bossen, een beetje verder weg van de drukte in het centrum, maar nog steeds dicht bij het station. Ideaal voor de rustzoekende welgestelden van toen.

Baarnse Bouwterrein Maatschappij

Nu wilde het toeval dat koning Willem III, die onder andere de grond van het schietterrein geërfd had van zijn kinderloze broer Hendrik, de grond graag kwijt wilde. Prins Hendrik had zich namelijk, zoals zijn bijnaam 'De Zeevaarder' al aangeeft, altijd erg in de scheepvaart geïnteresseerd. Zo had hij zich borg gesteld voor een lening van de Maatschappij Zeeland, die de stoomdienst van Vlissingen naar Engeland verzorgde. De erfgenamen waren verplicht die borg over te nemen of de lening af te lossen. De koning koos voor het laatste. Om aan geld te komen verkocht hij veel grond van het domein Soestdijk, waaronder de oude schietbaan. Hij riep daarvoor de Baarnse Bouwterrein Maatschappij (BBM) in het leven. Deze begon in 1882 met de verkoop van de grond van het huidige Amaliapark en later van het Prins Hendrikpark. Over het ontstaan van de BBM schreef de lijfarts van Prins Hendrik, Sijtze Greidanus², het volgende: '...nu werd er een overeenkomst gemaakt met de Banque de Paris et des Pays-Bas, welke die verplichting overnam,

waartegen de Koning afstand deed van een groot deel van het domein Soestdijk. Op die wijze kwamen de gronden om en in Baarn, benevens Ewijkshoeve, Prins Hendrikoord, Rusthoek en veel terrein in Baarn in handen der genoemde Bank, welke die bezittingen weer overdroeg aan de Baarnse Bouwterrein Maatschappij. Vele terreinen om de villa's, welke in erfpacht waren gegeven werden nu tegen de gekapitaliseerde rente afgekocht en langzamerhand zijn al die gronden vervreemd en heeft de Maatschappij daarmee geen slechte zaken gedaan.'

Speculanten

De eerste bewoners van Villa Euxina vinden we dus onder de groep rijken die een stuk grond kochten in het pas aangelegde Prins Hendrikpark. Maar het is moeilijk te achterhalen wie zij waren en wanneer zij begonnen te bouwen. Ten eerste ligt het jaartal van de bouw niet vast. Een architect is niet bekend en de percelen grond werden door de BBM vaak weer doorverkocht aan handelaren, die met de grond speculeerden. Het is dus goed mogelijk dat de kavel niet rechtstreeks van de BBM is gekocht. Een kadastrale kaart uit die tijd zou uitkomst bieden. Daarop zou te vinden zijn, wat het oorspronkelijke kadastrale nummer van het perceel is. Het huidige kadastrale nummer komt namelijk totaal niet overeen met de uitgegeven kadastrale nummers van dit gebied destijds. Door opsplitsing of samenvoeging van percelen verandert het kadastraal nummer. En dat is hier waarschijnlijk ook gebeurd, want als we de verschillende plat-

tegronden uit die tijd bekijken, zien we dat de hoek Prins Bernhardlaan en Prinses Beatrixlaan, destijds heetten ze overigens respectievelijk West-Einde en Zuiderlaan, verlegd zijn. Vermoedelijk is dit gebeurd in verband met de bouw van het sanatorium (het latere Badhotel), vlak achter Villa Euxina. Helaas heb ik tot nu toe geen kadastrale kaart uit de periode 1880-1900 kunnen achterhalen.

Briefje met namen

Navraag bij oude bewoners³ levert gelukkig wel een briefje op met de namen van eerdere bewoners. Zo zou een van de eerste bewoners de familie Jansen Eijken-Sluijter zijn. Dit was een welgestelde Amsterdamse familie die tot 1909 de Surinaamse koffieplantage Geijersvliet in bezit had⁴. Ook wordt de naam Van Heusen genoemd⁵. Dit is een familie die rijk werd in de textielbranche en later verhuisde naar villa Rusthoek. Het bedrijf Van Heusen Corp. bestaat overigens nog steeds en is inmiddels een wereldconcern gevestigd in New York. Uit het telefoonboek van Baarn uit 1915 kunnen we opmaken dat in dat jaar de weduwe W. Rebel het huis bewoonde. Vermoedelijk was haar man Willem Rebel, een Amsterdamse effectenmakelaar. Maar wie de eerste bewoner was, is niet bekend. Pas vanaf de tijd vlak voor de oorlog is duidelijk wie Villa Euxina hebben bewoond.

De Tweede Wereldoorlog

Voor en tijdens de Tweede Wereldoorlog woonde ingenieur Abraham Hubers in het huis. De familie Hubers kwam uit

Amersfoort en was daar eigenaar van een tabakshandel, die jarenlang een fabriek had op de Krommegracht, naast het geboortehuis van Piet Mondriaan ⁶. Vader Hubers is medeoprichter van de eerste Christelijke Nationale School in 1869, waar vader Mondriaan onderwijzer was. Broer Cornelis leidde voor de oorlog de zaak en woonde op De Dennenhof in Baarn. Deze villa uit 1909 liet hij ontwerpen door de beroemde Hilversumse architect J.W. Hanrath. Op 27 december 1943 werd de villa gevorderd door de Duitsers. Kort daarop, in 1944, overleed Abraham Hubers. Zijn enige dochter kreeg na de oorlog het huis terug, samen met een huurvergoeding van

de Duitse Wehrmacht van f1204,26⁷.

Volgens mondelinge overleveringen heeft er vlak na de oorlog een tijdje een Oud-Katholieke of een Vrij-Katholieke kerk in de villa gezeten. Maar daarover valt tot nu toe niets terug te vinden.

Huize Bernège

In 1947 veranderde de naam van Villa Euxina in Huize Bernège⁸. Op 1 maart van dat jaar opende mejuffrouw Van der Schalk er een klein meisjesinternaat. Negen meisjes konden er opgeleid worden in de 'leer van de praktische huishouding'. Zij dienden volgens een advertentie uit die tijd wel uit 'den beschaafden stand uit Protestantse kringen' te komen. Verder



Smit • Deelen
de Baarnse
notarissen
• Ligthart •

Eemnesserweg 12, postbus 97, 3740 AB Baarn
Telefoon: (035) 541 33 21, telefax (035) 541 81 53
E-mail: info@debaarnsenotarissen.nl



VEERKAMP
Bed & Linnen

LAANSTRAAT 91 3743 BD
BAARN 035 5413521
WWW.VEERKAMPBAARN.NL

Uw oude of nieuwe huis meesterlijk geschilderd?

SCHILDERSBEDRIJF



u.d. Horst

CANTONLAAN 1 - 3742 CH BAARN
TEL. (035) 542 28 93 - FAX (035) 543 02 58

Voor Baarn en omstreken van oudsher bekend

**Uw vloer
op maat bij**

MAAT parket

MAAT parket v.o.f.
Zandvoortweg 153
3741 BC Baarn
Telefoon 035 602 36 54
Fax 035 602 38 06



APOTHEEK JULIUS

Sinds 1886



M.A. Smulders - de Jong apotheker

UW GENEESMIDDEL ONZE ZORG

Laanstraat 26, 3743 BG Baarn

Telefoon (035) 5412432

Fax (035) 5421021

E-mail apotheekjulius@ezorg.nl

www.apotheekjulius.nl

ERICA

LINGERIE & BADMODE

Voor deskundig advies

Voor grote maten

Nachtgoed en Dusters

Reuma ondergoed

Uw maat met de juiste cup A t/m H

Voor kleine maten

Voor hele grote maten

Badpakken en Bikini's

Heren ondergoed

En wij proberen het bijna onmogelijke mogelijk te maken

Laanstraat 71a, 3743 BC Baarn, Tel. 035 642 00 73



juwelier
van doorm

Brinkstraat 14 - 16 3741 AN Baarn
Tel.: 035 - 5413107 Fax. 035 - 5418963
☆ Al vier generaties lang liefde voor 't vak



**EEN KUNSTWERK AAN DE MUUR
vanaf € 15.00 p.mnd.**

NU: litho's, zeefdrukken etc. met 30 - 50 % korting
en dan ook nog gebruik maken van de kunstitleen

kom naar onze galerie of kijk eens op www.galieriedezoeteinval.nl

Galerie De Zoete Inval

Pr. Marielaan 21 Baarn. 035-5412781

open: wo. t/m vr. 9.30-12.00 en 14.00-17.30 uur, zaterdag 10.00-16.00 uur

meldt de reclamefolder van het internaat dat een huisvrouw anno 1947 voorbereid moet zijn op het runnen van een huishouden zonder personeel. Zij zal zelf de handen uit de mouwen moeten steken en dus werd er les gegeven in huishoudelijke vakken als koken, wassen en strijken. Maar 'om den man tot een hem waardige levensgezellin te worden en haar plaats als zelfstandig individu in de maatschappij bewust te worden' leerden de meisjes tevens huiselijke bijeenkomsten als muziekavonden, lezingen en bridgedrives te organiseren. Ook conversatie in vreemde talen en sport stonden op de agenda. De cursus duurde vijf maanden en kostte 300 gulden per maand.

Mejuffrouw van der Schalk had de opleiding overigens niet zelf bedacht. Zij liet zich inspireren door de Franse filosofe Paulette Bernège⁹, vandaar de naam Huize Bernège. In 1925 richtte Bernège in Frankrijk de Liga van de Huishoudelijke Organisatie op, die een moderne aanpak van de huishouding propageerde. Zij schreef het boek *Orde en methode in de gezinshuishouding* en opende in 1930 in Parijs de eerste Hogere Huishoudschool, waar leerkrachten lessen konden volgen over organisatie, methodeleer en psychologie van het huishouden. In datzelfde jaar kwam zij naar ons land om een lezing te houden. Tientallen meisjes verbleven van 1947 tot 1956 op het internaat van Mej. Van der Schalk. In 1956 stopte zij, om onbekende redenen, met de opleiding en verkocht ze de villa aan een oud-huisarts uit Baarn.

Zijn vrouw voerde er vervolgens een ho-

meopatische praktijk¹⁰. Zij handhaafden de naam Huize Bernège.

Koffiehandel

In 1974 komt het huis in handen van de familie Rinzema¹¹. Deze begint er koffiehandel Robucaf. De helft van de benedenverdieping wordt in beslag genomen door kantooruimtes en grote koffiebranders. In 1988 stopt de familie Rinzema met de koffiehandel en verhuist zij naar de Molenweg in Baarn.

Vanaf 1988 woont de Amsterdamse familie Bleijerveld in de villa¹². Zij brengt de oorspronkelijke naam Villa Euxina weer terug op de gevel. Omdat de familie lange tijd in het buitenland verblijft, verhuuren zij het huis vaak. Als ze in Nederland zijn, verblijven ze zelf in het koetshuis. Zij vatten zelfs het idee op om het perceel te laten splitsen en de helft te verkopen. Maar dat krijgen zij er bij de gemeente niet doorheen. Daarop besluit de familie het huis te koop te zetten. In 2007 wordt het gekocht door de Baarnse familie Kuijten, die een behoorlijk uitgeleefd huis aantreft. Zij schakelt architectenbureau Groenesteijn uit Baarn in voor een groot-scheepse renovatie van het pand. Deze brengt de oorspronkelijke afmetingen en alle uitbreidingen in kaart. Zo werden er in 1910 twee veranda's en een uitbouw aangebracht. Een jaar later werd een veranda dichtgemaakt en de achterkant uitgebouwd. In 1919 komen er weer twee veranda's aan de westkant bij. In 1964 gevolgd door een uitbouw aan de oostzijde en het dichtzetten van de veranda's. In 2007 zijn de uitbouwsels aan de ach-

terkant, waaronder een oud toilet en een veranda, samengevoegd tot één uitbouw en is het huis volledig gerenoveerd. □

7, 8 Archief Historische Kring Baerne
9 Wetenschapsjournalist Lizet Kruyff
10, 11, 12 Familie Rinzema en familie Kuijten

Noten:

- 1 Zie oude militaire kaarten op de website www.watwaswaaar.nl en het boek *Uit de geschiedenis van Baarn* van meester T. Pluim.
- 2 Sytse Greidanus, *Herinneringen als hofarts*.
- 3 Familie Rinzema
- 4 Uit het Nationaal Archief
- 5 www.vanheusen.com
- 6 Stichting Nederlandse Tabakshistorie (SNT)

OPROEP

Om een volledig beeld te krijgen van de historie van Villa Euxina, wil ik eenieder die hier meer over weet, vragen een reactie naar de redactie van *Baerne* te sturen. Ook een kadastrale kaart uit de periode 1890-1900 is zeer welkom.

CANON TUSSEN VECHT & EEM

De Stichting Tussen Vecht en Eem, uitgever van het boek *Historische Canon tussen Vecht & Eem*, stelt de leden van de bij haar aangesloten historische organisaties in de gelegenheid om het boek tegen de gereduceerde prijs van € 8,50 (uniforme winkelprijs € 9,50) aan te schaffen.

In de canon (144 pagina's) komen in 23 zogenaamde vensters van elk zo'n vijf pagina's de belangrijkste aspecten van de geschiedenis van het Gooi, de Vechtstreek en Eemland bewesten de Eem aan bod. De canon begint met de Geologische basis van zo'n miljoen jaar terug en eindigt met de regio als Nederlands centrum voor beeld en geluid. Daartussen komen onderwerpen ter sprake zoals De Neanderthalers van rond 120.000 jaar geleden, De Kerstening van ons gebied onder de Franken, De geschiedenis van de Erfgooiers natuurlijk, De opkomst van de steden, met name Muiden, Weesp en Naarden, Grensconflicten tussen Holland en Utrecht, Humanisten & reformatoren, Kunstenaarsdorpen tussen Vecht en Eem en De regio als communicatieknooppunt in de Tweede Wereldoorlog. Bij elk venster is vermeld welke plekken die te maken hebben met het onderwerp bezocht kunnen worden.

Geïnteresseerde leden kunnen de *Historische Canon tussen Vecht & Eem* tegen de gereduceerde prijs van € 8,50 kopen in de Oudheidkamer.

HOE DE AANLEG VAN EEN STRAATWEG EEN HESSENWEG VEROORZAAKTE

ROMANTISCHE BESPIEGELINGEN IN DUIGEN

Hessenwegen hebben me van kinds af aan geboeid, met dank aan mijn schoolmeester uit de derde en vierde klas elders in het land. Het boek over Eemland van Sybren de Hoogi intrigeerde me vele jaren later met de verwijzing naar een mogelijk tweeduizend jaar oude handelsweg achter paleis Soestdijk. Een zoektocht naar oude wegen resulteerde in mijn bijdrage in in het tijdschrift van de Historische Kring Eemnes en *Tussen Vecht en Eem*, die inmiddels te beschouwen is als niet meer dan een verkenning.ⁱⁱ Het onderzoeken en in kaart brengen van oude wegen resulteerde in de TVE Werkgroep Oude Wegen. Recent onderzoek naar de aanleg van de straatweg van Naarden naar Amersfoortⁱⁱⁱ gaf een bijzondere wending aan de niet helemaal bevredigend geëindigde speurtocht in 2000 naar de Hessenweg door onze omgeving.

door: Jaap Groeneveld



Afb. 1: Een model uit omstreeks 1925 van een bespannen zogenaamde 'Messeplanwagen', die zo niet overeenkomstig, dan toch zeer sterke gelijkenis vertoont met de Hessenwagens, zoals die ook in Nederland kwamen (foto Stadtgeschichtliches Museum Leipzig).

Wat was nu zo bijzonder aan de *Hessenwegen* en *Hessenkarren*? In weerwil van, maar vooral door onbekendheid met de waarschuwingen van Fockema Andrea, hebben diverse auteurs – ikzelf inclusief – relatief groot historisch belang gehecht aan

de zogenaamde Hessenwegen. Het komt vermoedelijk door de aparte wegen die dan ook als zodanig worden aangeduid, de overlevering van de omvang van de wagens en de voerlieden met hun vreemde taal en kleding (afb. 1). Een aantal jaren geleden is een verhelderend boek verschenen dat de geschiedenis van het *Hessische vervoerswezen* beschrijft, waaruit hierna eerst een korte samenvatting van de achtergrond volgt.^{iv} Het boek noemt summier het verkeer tussen Amersfoort en Amsterdam, maar een Hessenweg als zodanig komt niet aan bod. Hier is dus nog een leemte te vullen.

Het Hessische vervoerswezen

Er was vanouds in en rond Frammersbach in Hessen (Duitsland) een concentratie van *Hessische voerlieden*. Aan hun rol van 'internationaal wegtransporteur' ligt een

interessante voorgeschiedenis ten grondslag. In de zuidoosthoek van het graafschap Hessen, de bosrijke *Spessart*, werden door de Hessische adel jaarlijks grote jachtpartijen georganiseerd. Mannen van vijftien jaar en ouder waren in dat gebied verplicht zich beschikbaar te houden voor herendiensten tijdens deze partijen. Daaronder hoorde ook het vervoer met wagens en karren, onder andere voor het transporteren van alles wat bij de jacht nodig was, maar ook van de jachtbuit naar de hoven. Hierdoor ontstond een zekere expertise op dit gebied van vervoer en een vertrouwensrelatie met de opdrachtgevers.

Gaandeweg ontstond een beroepsgroep die zich verenigde in het *Frammersbacher vervoersgilde*. Dit gilde vestigde een reputatie in vakmanschap en betrouwbaarheid, cruciaal voor het durven overlaten van kostbare waren aan anderen. Deze voerlieden kregen van keizer Frederik I Barbarossa (1152-1189) het ongebruikelijke recht om een zwaard te dragen om zich daarmee de struikrovers van het lijf te houden. Nadat in de 15e eeuw het handelsvervoer tussen de genoemde omgeving van Hessen en Antwerpen op gang kwam, werden zij ingehuurd door kooplieden en handelshuizen om waren van en naar deze belangrijke haven te vervoeren. Daarna werden ze ook betrokken bij vervoer in andere relaties, ver het binnenland in of naar havens in Noord-Duitsland. Hierdoor waren ze de vrachtrijders van Europa geworden. Nederlanders speelden daarin nog geen rol, want die waren thuis op het water.

Na het verval van Antwerpen als handelshaven tijdens de Opstand en de daarmee samenhangende opkomst van Amsterdam kwamen de Hessen ook deze kant op, vooral na de vrede van Münster in 1648. Een groot deel van de lading werd vanaf bepaalde havens, zoals Kampen en Zwolle, verscheept naar Amsterdam of andere havens. Ook Amersfoort en Utrecht waren zulke punten in het verkeer naar de Nederlanden en Amsterdam in het bijzonder. Een gedeelte van de voerlieden reed vooral in de winter door naar Amsterdam. Gewoonlijk laadden de Hessische voerlieden die via Amersfoort op Amsterdam vervoerden, in Amersfoort hun waren over op schepen. De voerlieden gaven er volgens Pieko de voorkeur aan om de paarden van de lange reis weer op krachten te laten komen in Amersfoort om dan zelf de reis naar Amsterdam te aanvaarden om nieuwe lading voor de terugreis te contracteren. Ze trokken in het algemeen uit veiligheidsoverwegingen gezamenlijk op in konvoien.

De Frammersbachers bouwden een grote reputatie op met dit vervoer. Naderhand werden in het algemeen de grote Duitse wagens *Hessenkarren* of *Hessenwagens* en het verkeer ervan algemeen *Passagie der Hessencarren* genoemd, ook als het ging om bijvoorbeeld handelaren met Keulse potten en dergelijke. Aan het einde van de 18e eeuw was dit vervoer al op zijn retour, met een definitief einde rond het midden van de 19e eeuw, toen de spoorwegen deze rol overnamen. In 1859 werden nog wel eens Hessenwagens in Arnhem gezien.^v In 1876 zouden de laatste zijn ge-

signaleerd.^{vi}

Historische hoofdwegen

Aan het eind van de 16e eeuw werd door de hoge rechten die de stad Deventer hief op de doorvoer van goederen, veel vracht verscheept in Emden in plaats van Amsterdam. Met het verdrijven van de Spanjaarden uit het land werden de gevaren om naar Amsterdam over land te vervoeren minder. 74 Amsterdamse kooplieden zonden een rekest aan het stadsbestuur van Deventer om hen te steunen bij de Staten-Generaal in het verlagen van de tarieven, zodat deze aantrekkelijk werden. Op 6 juli 1598 antwoordde de Deventer buitengewoon afgevaardigde Otto Roecks daarop.

Hieruit zijn verschillende waardevolle details nagelaten, onder andere dat er twee reisroutes van Hessenkarren vanaf Amersfoort naar Amsterdam waren. De ene ging over Zeldert, denkkelijk vanaf de Koppelpoort, via Eembrugge, Baarn, Eemnes Buiten, Huizen, Naarden en Diemen naar Amsterdam. Deze route is ook op de kaart van Hornovius uit 1599 (afb. 2) als de meest noordelijke terug te vinden. Daarnaast geeft hij aan de route over Soest en Bussum naar Naarden, die ook op die kaart is te zien, waarschijnlijk de weg met de naam Lapers met een zuidelijke slinger over de Vuursche. Dat neemt niet weg dat naar omstandigheden de Hessenkarren ook andere wegen kunnen hebben bereden.

In de loop van de eeuwen zijn er verschillende routes als *heerwegen*,^{vii} belangrijke



Afb. 2: De kaart van Hornovius uit 1599, waarop verschillende hoofdroutes zijn te herkennen (coll. Topgrafische Atlas, Archief Eemland).

interlokale wegen, van belang geweest tussen Amersfoort en Naarden dan wel Amsterdam. Belangrijke routebepalende punten in de verbinding waren de Utrechtse poort te Amersfoort, de brug over de Praamgracht in wat vanouds de Soestdijk was en de Turfpoort (voor ca. 1685) dan wel de Utrechtse Poort (na ca. 1685) van Naarden. In de 16e eeuw vormden de venen tevens een belemmering, zodat de kortste oversteken tussen de hoogtelijnen van 5 m NAP op de heuvels in de praktijk ook routebepalend waren. De Soestdijk vormde ook zo'n verbinding door het veen tussen de heuvels van Baarn en Soest en zou later de naam geven aan de buurtschap die zowel in de gerechten van Soest als Baarn lag.

Tussen Amersfoort en de brug over de Praamgracht lagen een paar routes. Uit vergelijking van kaarten uit eind 16e eeuw

en daarna wordt sterk de indruk gewekt dat de huidige Peter van de Breemerweg langs Isselt de belangrijkste route was in vergelijking met de huidige Birkstraat. De eerste werd op een kaart van Bernhard de Roij uit 1692 *Die Soester Wegh* genoemd en hij is op jongere kaarten te herkennen aan de typische knik in de weg. Steeds worden wel twee routes langs of door het dorp aangegeven: duidelijk de weg over de Eng en een parallel traject, waarvan niet goed uit te maken is welke wordt bedoeld: de Brinklanen of de voormalige straatweg (o.a. Steenhoffstraat). Over het Kerkpad lijkt niet aannemelijk.

Wegen door Baarn

In de 16e eeuw en nog na 1600 heeft de hoofdweg over de Vuursche de zuidwestzijde van de heuvel gevolgd, wat de slinger op de kaarten uit die tijd verklaart (afb. 2).^{viii} Later stak de *Heere Wech* (o.a. F. de Wit 1685, afb. 3) door naar de *Goyer Schans* bij het huidige restaurant Groot Kievitsdal. Deze weg liep ongeveer vanaf de hoek van het hek van paleis Soestdijk schuin door de heide – nu bos – tot de tegenwoordige kruising Zevenlindenweg en Domlaan met de Hilversumse Straatweg. Vandaar ging hij ongeveer langs deze straatweg met een slinger vlak voor het Zouthuisje langs om vervolgens hetzij via de Oude Amersfoortseweg naar Hilversum of over de heide langs het Laarder Wasmeer en via Bussum (*Heere wech* volgens kaart

van Colom) naar Naarden te gaan. Deze weg is na de verbouwing van de vesting Naarden en het sluiten van de Turfpoort omstreeks 1685 in verval geraakt, waarna de postroute zich verlegde over het Sint Janskerkhof en het Bluk om uit te komen bij de herberg bij Groeneveld, nu restaurant Greenfield te Baarn.

Hornhiovius gaf vanouds al een alternatieve route op, die langs Drakenburg doorstak en via het Sint Janskerkhof, vermoedelijk een met de *Zandheuvelweg* te vergelijken route. Pas met de aanleg van de *Grote Allee* (Amsterdamse Straatweg)



Afb. 3: Fragment van de kaart 'Comitatus Hollandiae et Domini Ultraiectini Tabula Anno 1681, Amstelodami' door F. de Wit, noorden rechts (coll. Het Koninklijk Nederlands Aardrijkskundig Genootschap; bewerking door auteur).

in het verlengde van de Soestdijk in 1765 door de Oranje-Nassaus was er voor het eerst sprake van een fatsoenlijke rechtstreekse verbinding tussen Soestdijk en het logement bij Groeneveld. Daarvoor was de gangbare route bekend als de *Weg door 't Groenewoud* (voorloper van de Domlaan bij Buitenzorg), die wel op 17e-eeuwse kaarten is te herkennen en aansluit bij de eerder genoemde kruising met de *Hilversumse Straatweg*. Vanaf de oostkant van de Eem was er aansluiting op dit netwerk van wegen via de brug over de Eem en door de kern van Baarn.

Wegen door Eemnes

Volgens de kaarten van rond 1600 (afb. 2) liep er een route via Eemnes en Laren. Opvallend is dat zij de hele dijk door Eemnes als hoofdweg markeren om uit te komen op de *Gooise Weg* naar Huizen. Uit documenten, zoals notariële akten met betrekking tot grondverkoop in Eemnes, blijkt dat de *neerweg* over de Wakkerendijk en Meentweg in de 17e eeuw ook *heerweg* werd genoemd, wat staat voor een belangrijke interlokale weg.^{ix} Er was vandaar een aantal doorsteken door het Baarnsche Veen en vanaf de *Wakkerendijk*. Hornhovius (afb. 2) en anderen tonen alleen de *Mijns Clemens Steeg* (Biersteeg op afb. 3, nu nog restant als Heidelaan), *Meene of Minne Steeg* (Laarderweg) en langs de noordkant de *Gooise Weg* (*De Huyser Wech* op afb. 3, ten westen van de Wakkerendijk), die ook door Hessische voerlui gebruikt kunnen zijn. Er was in 18e eeuw ook een alternatieve postroute door Laren (Smeekweg) en verder over

een nu verdwenen weg over de buitenplaats Eemlust te Eemnes, de *Rijweg of Crommelin Steeg* volgens een kaart van P. Ketelaar uit 1760.

Problemen met Hessenkarren

Al ver voor de aanleg van straatwegen veroorzaakten Hessenkarren, die uitzonderlijk groot waren en een veel breder spoor hadden in vergelijking met de wagens in de noordelijke Nederlanden, een probleem. Ze werden soms met vijf sterke paarden getrokken. De spoorbreedte was een belangrijk element van de oude zandwegen. Een wagen rijdt gemakkelijker wanneer hij in hetzelfde spoor kan rijden, dat een harde, aangereden ondergrond heeft en waar met minder weerstand nauwelijks zand verplaatst hoeft te worden. Het voorkomt ook het zijdelings scheef staan van de wagen, wat wielbreuk kan veroorzaken. Tijdens de Republiek is – niet in de laatste plaats in verband met de oorlogvoering – rond 1600 de spoorbreedte gestandaardiseerd op het Hollandse spoor van 4 Rijnlandse voet en 1 duim (ca. 129 cm). Dit was aanzienlijk minder dan het zogenaamde Brabantse of Duitse spoor van 5 Rijnlandse voet (ca. 159 cm) en nog veel minder dan de spoorbreedte van de Hessenkarren van ca. 175 cm.

Hessenwagens reden de bestaande zandwegen kapot. De middeleeuwse *Steenweg* door De Bilt vernielden ze bovendien ook, waarom ze al in 1670 daarvan verbannen werden. Vanwege verschillende maatregelen om ze van de wegen met smal spoor te verbannen, zochten de Hessische voerlui hun weg door de wildernis. In oos-

telijk Nederland waren soms brede stroken heide helemaal omgeploegd door de wielen en de paardenhoeven. De grondeigenaren konden dit niet waarderen en wezen daarom bepaalde gebaande wegen aan waar ze wel mochten rijden, de *Hessenwegen*. Daarom vindt men vooral op de zandgronden van oostelijk Utrecht, Gelderland en Overijssel verscheidene oude zand(wegen) met die naam. Uit het Gooi en Eemland zijn zulke problemen niet bekend tot de aanleg van de straatweg van Naarden naar Amersfoort in 1816.

Verbannen van de straatwegen

Op 17 november 1812 was er door de prefect te Amsterdam al een verbod uitgevaardigd dat Hessenwagens van de straatwegen moest weren. De reden was dat de *smalle vellingen* en de uitstekende nagelkoppen, die de ijzeren banden op hun plek hielden, het wegdek beschadigden. Op harde kasseien, zoals die veelal in het buitenland gebruikt werden, waren de wagens geen probleem. Voor straatklinkers waren de wielen desastreuus. Kasseien werden dan ook hier te lande gebruikt om op korte delen van de wegen of kruisingen Hessenkarren toe te kunnen laten. Op 27 november 1812 gaf de onderprefect van het arrondissement Amsterdam per circulaire eigenaren van buitenlandse wagens de tijd tot 1 januari 1814 om hun wagens definitief te voorzien van brede velgen. Met het realiseren van de verharding van de verbinding Utrecht-Amsterdam rond 1812, trok deze weg des te meer als een gemakkelijke route om met min-

der moeite, dus sneller Amsterdam te bereiken. Volgens het verbod zouden de Hessenkarren over Maartensdijk, de Tolakker, 's-Graveland (vermoedelijk de oude heerweg op Utrecht achter 's-Graveland langs) en Weesp moeten nemen.

Het besluit uit de Franse tijd was nooit ingetrokken. In februari 1814 werd door de Commissaris-Generaal van het Departement Zuiderzee geconstateerd, dat het gebruik van de straatwegen door de Hessenkarren, vooral 's avonds en 's nachts, opnieuw insloep. De eigenaren van de tollens kregen de opdracht de bomen voor hen gesloten te houden. De Ingenieur van de Waterstaat C. de Beer stelde aan baron van Tuyll van Serooskerken voor om de Landstorm in te schakelen bij het weren van de wagens, omdat deze toch al surveilleerde in verband met het tegengaan van de 'veepest onder Hoornbeesten'. Een plakkaat werd verspreid onder alle burgemeesters langs de route. Dit speelde zich allemaal af vóór de aanleg van de straatweg Naarden-Amersfoort, maar het probleem zou niet zonder invloed op die aanleg zijn.

Problemen in Soest

In het archief van de Commissie van de Straatweg van Naarden op Amersfoort blijkt uit een brief van 1816 dat 's winters de Hessenwagens van Amersfoort via Soest, de beide Eemnessen en Laren de *publique landweg* naar Amsterdam pleegden te volgen. Lage waterstand, vorst en/of ijsgang zal hiermee hebben samenhangen. Het ging om de zogenaamde

Doodenweg te Soest.

Er werd in de goedkeuring voor de aanleg van deze straatweg verboden dat de Hessenkarren over de straatweg zouden rijden. De route over de *Molenweg* in Soest moest door verbreding voor hen geschikt worden gemaakt. Daarover was nog niet het laatste woord gezegd, zoals blijkt uit een brief van 20 augustus 1816 van de ijverige Soester burgemeester. Hij stelt dat de commissie niet veel haast maakt met het regelen van de passage van de Hessenwagens, waarvoor blijkbaar twee routes nog in overweging zijn, die over de dorpsbrinken en de weg over Veenhuizen. De ingelanden die op de dorpsbrinken de heulen (overdekte goten door de weg) voor de afvoer van water moesten onderhouden, maakten bezwaar tegen het geschikt maken van deze route voor de zware voertuigen, vooral tijdens de winter en bij dooiweer.

Verder constateert de burgemeester dat de route over Veenhuizen door zeer moeilijk terrein gaat en een bouwvallige brug over de Praamgracht moet passeren, die *zeker al bij den eersten overtocht van zodanig voertuig, al was die slechts met ¼ aan de gewoone vracht geladen zal instorten*. Hij brengt naar voren dat maatregelen voor de passage van de Hessenwagens door Soest een commercieel belang dienen, waarvan de last niet op de gemeente mag drukken. Hij herinnert eraan dat de wagens vanaf de Soester kerk een stukje straatweg mogen passeren en via de *eerste holle weg* (Kolonieweg^{xi}) langs de *Molenweg* over de Eng, via de *Soestdijkerweg*, *lings of regts van de Zoestdijker straatweg* voorbij

het Paleis over Hilversum moeten gaan. De stukken straatweg die ze aan zouden doen, moesten voorzien zijn van *grote keistenen*.

De ontknoping

De heren commissarissen zullen er ook mee geworsteld hebben. De weg over de dorpsbrinken achter de boerderijen langs was al ongeschikt geacht voor de straatweg, laat staan dat deze dan geschikt zou kunnen zijn voor de Hessenkarren. Het toelaten van deze wagens op stukken met kasseien bestrate weg nodigde verder uit om de straatweg maar te vervolgen. Zij zullen de Hessenwagens zo ver mogelijk uit de buurt hebben willen houden en hebben dan ook wijselijk gekozen voor de route over Veenhuizen.

Daar lag echter een wrakke brug. De ingelanden van de Pijnenburger Grift maakten bezwaar tegen het over deze brug en vermoedelijk ook over de aansluitende weg – *Vrouwensteeg* – laten rijden van de Hessenwagens. Daarentegen lieten de commissarissen op 18 november 1816 een paar bejaarde mannen, Jan Kok, grondeigenaar te Baarn, 88 jaar, Teunis Roodhart, landbouwer te Soestdijk onder Baarn, 76 jaar, en Jan Overeem, landbouwer op de Vuursche, 65 jaar, zich bereid verklaren om onder ede te getuigen dat zij altijd die weg gekend hebben als een publieke weg, die ook eerder de *Postweg van Loosdrecht op Amersfoort* is geweest. Zij zouden de weg zelf ook meermalen hebben bereden en dat ook anderen hebben zien doen. In de documenten van de commissie lag ook een extract uit transporten van Pijnenburg,

waarin de Vrouwensteeg werd genoemd met onderlijning dat deze *gemeene weg is en moet blijven*.

In december 1816 wees de Watergraaf van het college van de Pijnenburger Grift, jhr. Bosch van Drakestein, die overigens geen aandeelhouder was van de straatweg, erop dat de brug alleen bedoeld was voor de ingelanden en bovendien niet berekend was op zware wagens. Hij raadde aan een nieuwe brug te bouwen en overleg te plegen. De schouwbrief van 1738 voor de Pijnenburger Grift verbood de aanleg van bruggen en beschoeiingen zonder toestemming van de Watergraaf en Heemraden. Bij een schouw in vermoedelijk 1816 of 1817 bleek dat er ineens een tweede brug naast de oude lag. Mr. H.A. Laan, de penningmeester van de Commissie van de straatweg, was weliswaar in overleg geweest met de Watergraaf, die gezind was geweest om de *belangen van de commissie te favoriseren*, maar dit hield nog niet in dat er toestemming was gegeven om de brug te bouwen. De Watergraaf nodigde vriendelijk uit om ten spoedigste de zaak in der minne te schikken.

In elk geval is duidelijk dat de speciale weg voor de Hessenkarren door Soest pas van 1816 dateert en daar gelopen heeft over oudere wegen. De straatweg was per 1 augustus van dat jaar in gebruik genomen. Omdat de wagens in de dorpskern van Soest moesten oversteken, is er geen andere conclusie mogelijk dan dat ze over Isselt, via de *Oude Soesterweg*, c.q. *Zwarte Weg* (Peter van den Bremerweg), de *Neerweg* (Ferdinand Huycklaan), *Eerste Holle Weg* (*Kolonieweg*) de dorpskern passeerden en



Afb. 4: Compostiekaart van de eerste kadastrale kaarten van De Vuursche (coll. Het Utrechts Archief) geprojecteerd over een hedendaagse topografische kaart (Het Kadaster – Topografische Dienst, Emmen). H markeert de route die de Hessenwagens zullen hebben gereden over de Vuursche, hetzij via Hilversum naar Weesp (1), hetzij via Naarden langs de oude Heerweg over de heide tussen Laren en Hilversum (2).

dan via de *Molenweg*, het pad reden waar nu de *Schrikslaan* en de *Beckeringsstraat* liggen. Ik sluit niet uit dat de Hessenwagens eventueel langs Soestduinen zijn gereden als de *Zwarte Weg* in slechte staat was.

Hessenweg over de Vuursche

Pluim^{xii} en vermoedelijk in navolging ook Farwerck^{xiii} verwijzen naar de *Hessenweg* over de Vuursche, als ze de locatie van een paar grafheuvels willen aanduiden, die dan niet anders begrepen kan worden als de

Stulpse Laan/Berkenlaan, die inderdaad tussen twee grafheuvels doorloopt en een hoek maakt met de Hoge Vuurscheweg. In het genoemde extract van de transporten van Pijnenburg wordt aan de *Pijnenburgsche Berke Steeg of Laan* gerefereerd, die overigens op de kadastrale kaart uit 1832 vanuit het zuiden maar kwam tot aan de huidige Zevenlindenlaan. Deze kaart laat in De Vuursche sectie A twee niet al te bochtige wegen of karrensporen zien, die elkaar kruisen en blijkbaar belangrijk genoeg waren om op te nemen en die hier van belang zijn (afb. 4). Sectie B, 3e blad, toont ook een nog steeds aanwezig bochtig spoor over de Stulpse Heide, dat de schakel vormt tussen *Vrouwensteeg/Hessenweg* achter het paleis en het korte oost-west lopende stuk Zevenlindenlaan. Deze kadastrale kaarten zijn een belangrijke schakel tussen hedendaagse en oude kaarten bij het kunnen verklaren van oude wegen uit de tijd, voordat de rechte lanen werden aangelegd.

De voorloper van de huidige Berkenlaan liep ten oosten ervan en kwam precies uit op de plek waar nu restaurant Groot Kievitsdal staat. Het pad bestaat nog steeds, behalve het laatste stuk op het terrein van het restaurant. Vanuit de *Pijnenburger Weg* (zuidelijk deel Stulpse Laan) kon dit spoor worden gevolgd, dat uitkwam ten oosten van Kievitsdal, waarna de oude heidewegen naar Naarden opgepikt konden worden, zoals de eerder genoemde *Heerweg*. Het spoor ten oosten van de Berkenlaan moet dé of een van de oude verbindingen in dat gebied zijn die reeds in de 17e eeuw bekend waren, met namen als *Het harde*

van Laeperswech (ca.1539), dezelfde weg die op de kaart van Sinck (1619) met een boog uitkomt bij Veenhuizen, maar ook als deel van de weg op de kaarten van 1580 tot 1616, die met een zuidelijke boog om de Vuursche gaan (afb. 1) die ik in een eerdere publicatie heb gelokaliseerd.^{xiv}

Via de route van de Oude Amersfoortseweg konden de Hessenkarren anno 1816 in principe ook dichterbij Hilversum naar het noorden hebben gereden om over Weesp te gaan, zoals al in 1812 was aangeraden. Van Naarden over Muiden zou pas in 1840 de straatweg naar Amsterdam worden aangelegd, maar het blijft vooralsnog de vraag of de Hessenwagens welkom waren op de zandweg naast de trekvaart, die eigendom was van de commissie van de trekvaart of in Muiden met zijn nauwe straten en de toenmalige smalle tolbrug.

Conclusie

Dat de Hessenweg achter paleis Soestdijk van recente datum is, 1816, is genoegzaam aangetoond. Dat een voorloper van deze weg een oude algemene route van minder belang was, staat ook vast. Hij wordt al op kaarten over de Gooise grenskwesties uit ca. 1539 (Domisz en/of Van Schaick) en 1619 (Lucas Jansz Sinck) opgegeven als respectievelijke '*Wech duer die Veen huijs*' en '*Die wech na Veen huisen*', zij het vertekend weergegeven. Deze oude route is blijkbaar in de loop van de 17e en 18e eeuw in verval geraakt ten voordele van de meer rechtstreekse *Heerweg over de Soestdijk*, die al stamt uit de 14e eeuw ten tijde van de bouw van het bisschoppelijk kasteel Huis ter Eem. Men kan echter

vóór 1816 deze weg niet bestempelen als *Hessenweg*, welke term alleen bedoeld is voor de aparte wegen voor die bijzonder zware wagens.

Dat de Stulpse Laan en de Berkenlaan met hun voorgangers door de Hessenkarren zijn gebruikt, mag ook wel als vaststaand worden aangenomen. Het in één adem noemen van 'Hessenweg' en 'oeroud' (veel meer dan 200 jaar) in verband met Gooi- en Eemland is echter onverstandig en het leidt tot verwarring. De suggestie van Sybren de Hoog dat het mogelijk om 'een 2000 jaar oude handelsweg' gaat, is al te kras en is vermoedelijk ingegeven door romantische voorstellingen. Refereren aan een algemene oude *heerweg*, die zeker 500 jaar oud is, gaat daarentegen wel, met het voorbehoud dat de route zich in de loop van de eeuwen verlegd kan hebben.

Tot slot en meest belangrijk: Het zijn op de zandige heuvelrug niet in de eerste plaats de rechte lanen die oeroud zijn, maar vaak de resterende vervallen bochtige paden. □

Noten

ⁱ Sybren de Hoog, *Eemland – beschrijving van een weerbarstige landstreek*, Baarn 1978, p. 29.

ⁱⁱ Jaap Groeneveld, 'Hoofdwegen in en rond Eemnes door de eeuwen heen', in: *Historische Kring Eemnes*, 23 (2001), p. 141-155. Ook in *Tussen Vecht en Eem*, 19 (2001), p. 188-198.

ⁱⁱⁱ J. Groeneveld, 'De aanleg van de straatweg Naarden-Amersfoort – Hoe in sneltreinvaart een weg werd gepland en aangelegd', in: *Tussen Vecht en Eem*, 27 (2009) nr. 4.

^{iv} L.A.J. Pieko, *De passagie der Hessenkarren – Over Hessen en Hessenwegen*, Lochem 1993.

^v Pieko, p. 127.

^{vi} W. van de Pas, 'Hessenwegen' in: *Maandblad van 'Oud-Utrecht'*, 1950, p. 61-63.

^{vii} Utrechts Placaatboek, plakkaat 'op het schouwen van Heere wegen' uit 1537: 'Dat men Heerwegen in desen Placate verstaan sal te zyn, die wegen, daar die koopman, of vreemde man te wagen van die een Stad tot d'ander, of van dat een groot Dorp tot het ander vaart.'

^{viii} Jaap Groeneveld, 'Grensrelicten en oude wegen op De Vuursche – De kaart van Lucas Jz. Sinck uit 1619', in: *Tussen Vecht en Eem*, 23 (2005), p. 26-38.

^{ix} O.a. (a) Ordonantie m.b.t. onderhoud van de 'heerweg' (= lage weg) over de huidige Wakkerendijk, d.d. 20 april 1637 (AE-727-116); (b) Verkoop van grond langs de Wakkerendijk (AE, Hoog Gerecht Baarn). De *neerweg* was de weg die op het niveau liep van de huidige weg. Op de plek van het fietspad lag de *hoge weg*, de kop op de dijk, de eigenlijke zeeverende dijk, die omstreeks 1937 is afgegraven en die niet een echte weg was. Er is geen sprake van verschrijvingen, want de tekens voor *h* en *n* waren zeer verschillend. Het was ook volgens kaarten een belangrijke weg, een *heerweg*.

^x Dorpsbestuur Hilversum (Streekarchief Gooi en Vechtstreek, B60-117), Stukken betreffende (...) wegen: Circulaire, Objet: Routes et Ponts, Introduction des roues à larges jantes.

^{xi} Opgave Historische Vereniging Soest.

^{xii} T. PLuim, *Uit de geschiedenis van Baarn*, Baarn 1932, herdruk Baarn-Soest / Schiedam 1975, p.16.

^{xiii} F.E. Farwerck, 'Archeologische overblijfselen in de omgeving van Hilversum', in: *Westerheem* 3, 1954, p. 18-21.

^{xiv} J. Groeneveld, 'Grensrelicten en oude wegen op De Vuursche – De kaart van Lucas Jz. Sinck uit 1619', in: *Tussen Vecht en Eem*, 23 (2005), p. 26-38.

ONBEKENDE GEVELSTEEN BEKENT KLEUR

In het juninummer meldde de Oudheidkamer dat zij in het bezit was gekomen van een gevelsteen waarop de naam van Jacob Juliaan Antonie Herman staat afgebeeld. De vraag was of iemand meer wist te vertellen over de herkomst en/of de tekst op deze steen. Op deze oproep is massaal gereageerd. Hieronder volgt een samenvatting van de reacties.



De afgebeelde gevelsteen werd gelegd door ds. Jacob Juliaan Antonie Herman (1861-1930), zoon van ds. Ferdinand Jacob Herman en Johanna Christina Adriana Alers. Ds. F.J. Herman was afkomstig uit Delfshaven en werd op 27 augustus 1865 bevestigd als predikant van de Nederlandse Hervormde Kerk te Baarn. Hij bleef dat tot zijn emeritaat in 1889. Van de zes kinderen van dit echtpaar werden de jongste drie in Baarn geboren. Jacob Juliaan Antonie was het oudste kind.

De gevelsteen werd geplaatst rechts naast de deur van de pastorie aan de Brink, die in 1866 werd gebouwd en de oude pastorie verving. Een eerste vermelding van een reparatie aan die oude pastorie dateert uit 1757. Toen werden de ramen en de zolder vervangen. Hoewel dit oude pand in

november 1855 nog gerestaureerd werd voor f 1377, besloten de kerkvoogden op 12 januari 1866 de pastorie te slopen en een nieuwe te bouwen die wat verder van de Brink af en een kwartslag gedraaid werd met de achterkant naar de kerk. De kosten werden begroot op f 10.000, waarvan f 4.000 werden verkregen door vrijwillige bijdragen en f 6.000 door een lening ad 3%. Die vrijwillige bijdrage was niet mis, als je het aantal leden van dat moment in ogenschouw neemt. Dat waren er toen ongeveer 1850.

Jacob Juliaan Antonie Herman werd op 14 mei 1861 in Delfshaven geboren en aldaar op 16 juni door zijn vader gedoopt (zie: 'Het geslacht Herman', in: *De Nederlandsche Leeuw 1958*, kol. 540-553, ald. 546-547). Hij heeft dus inderdaad als vijfjarige jongen de gevelsteen gelegd. En niet als zesjarige zoals T. Pluim in zijn *Uit de geschiedenis van Baarn* op pag. 95 beweert. Op 23 september 1879 werd Jacob Juliaan Antonie Herman ingeschreven als student in de theologie aan de rijksuniversiteit te Utrecht. Hij werd in 1891 – een langdurig lijden aan het ene oog, waarvan hij later het licht moest missen belemmerde en vertraagde zijn studie – als kandidaat tot de evangeliebediening door het Provinciaal Kerkbestuur



Hier bevindt zich de gevelsteen

van Zuid-Holland toegelaten. Na als predikant actief te zijn geweest in Everdingen (1892-1894), Hummelo (1894-1901) en Oldenzaal (1901-1930) overleed hij op 10 februari 1930 in het Algemeen Ziekenhuis in Hengelo. Hij is begraven op de Nieuwe Protestantse Begraafplaats in Oldenzaal. Daar werd een christelijke school naar hem vernoemd. Tegenwoordig is in het oude schoolgebouw aan het Plechelmusplein de plaatselijke VV gevestigd.

Herman trouwde op 21 januari 1892 met de in Baarn geboren Giertje Cornelia Voorthuijsen die op 31 maart 1929 overleed. Het huwelijk bleef kinderloos.

Op de oude begraafplaats bevinden zich nog twee stenen die herinneren aan de familie Herman. Johanna Christina Adriana Herman (1869-1910) en haar echtge-

noot Henri George Jaques Eschauzier (1848-1931) liggen er begraven. Johanna Christina Adriana was een zus van Jacob Juliaan Antonie Herman. Eveneens liggen er ds. Daniel Ferdinand Jacob Herman (1869-1910) en diens echtgenote Margaretha Fehrmann (1874-1926). Hij was een broer van Jacob Juliaan Antonie Herman.

In 1968 werd de pastorie gesloopt om plaats te maken voor een parkeerterrein. Barend van Kouterik heeft jarenlang de administratie van de kerk verzorgd. Tijdens de sloop heeft hij deze gevelsteen 'gered' en bewaard. Hiermee is het raadsel van de gevelsteen opgelost. (CdZ) □

Met dank aan: Ton van den Oudenalder, voorzitter kerkenraad wijkgemeente Pauluskerk, Janny Breunesse (Onclin, scriba kerkenraad wijkgemeente Pauluskerk), Robbert-Jan van der Maal, Barbara Kramer en Joke Veldhuijsen, Eric van der Ent, Gerrie Overweel

Teken nu in!

Facsimile uitgave Gids voor Baarn

In de bibliotheek van de Historische Kring bevindt zich de *Geillustreerde Gids en Adresboek voor Baarn en Omstreken bevattende vele Aanwijzingen, die den Vreemdeling van nut kunnen zijn*. Deze is in 1889 uitgegeven en uit het voorwoord blijkt dat deze uitgave de eerste gids van Baarn is. Hij bevat informatieve teksten, plattegrondjes, foto's en advertenties van de plaatselijke middenstand. Ook vinden we er een historisch overzicht van Baarn, allerlei gemeentelijke gegevens, een lijst van plaatselijke verenigingen en de namen, adressen en beroepen van alle bijna 5000 ingezetenen en van de welgestelden die hier de zomermaanden doorbrachten, onder wie bekende Nederlanders van toen. Vele nu nog bekende Baarnse villa's, plekjes en familienamen passeren de revue.



Het bestuur van de Historische Kring heeft besloten deze unieke gids in facsimile opnieuw uit te geven. U kunt bij voorintekening een of meerdere exemplaren bestellen. **Uw naam wordt dan in het boekje afgedrukt onder de Lijst van intekenaren. Vult u dan wel uw beroep in!** Bij intekening vóór 15 januari a.s. kost het boekje 8,95 euro. Daarna 10 euro. U moet daartoe dit formulier vóór genoemde datum opgestuurd hebben aan Historische Kring Baerne, Postbus 326, 3740 AH Baarn en betaald hebben op rekening nummer 4192133 t.n.v. Historische Kring Baerne te Baarn onder vermelding van Gids 1889.

In *Baerne 2-2008* heeft Frits Booy een uitgebreid artikel geschreven over de oudste gids van Baarn.

Het boek kan te zijner tijd in de Oudheidkamer worden afgehaald.

Naam :
Adres :
Woonplaats :
Beroep :
Telefoon:
Tekent in voor: ... exemplaren Gids voor Baarn 1889
Handtekening :

Historische Kring Baerne

Postbus 326
3740 AH Baarn
tel. (035) 5430377
e-mail:
info@HistorischeKringBaerne.nl
Internet:
www.HistorischeKringBaerne.nl

Ereleden

J.M. v.d. Brink-van Wijkvliet
G. Brouwer
P.H. Kuijt-Smit
H.H.M. van Vught

Voorzitter

T. Stein
Uytenbosch 22
3743 JD Baarn
tel. (035) 5420725

Algemeen Secretaris

J. Veldhuysen-Hogenaar
Pr.Hendriklaan 30
3743 KB Baarn
tel. (035) 5430479

Penningmeester

D. van Wessel
Callenburglaan 4
3742 MV Baarn
tel. (035) 5413481

Overige bestuursleden

A.F.N. Mascini
tel. (035) 5426102
P.H. Feitz
tel. (035) 5414794

Werkgroep Oudheidkamer

E.M.M.A. Kuizinga-Claessens
Uytenbosch 37
3743 JD Baarn
tel. (035) 5420372

Werkgroep Oude Begraafplaats

M.M.D. Karsemeijer
Corn. Dopperlaan 12
3741 GJ Baarn
tel. (035) 5417922

Werkgroep Archeologie

J.W.A.A. van der Laan
De Schoener 12
3742 HD Baarn
tel. (035) 5411656

Werkgroep Baerne

A. Twigt
Stationsweg 51
3743 EM Baarn
tel. (035) 5415314

Ledenadministratie

H.J. Kroon
Drakenburgerweg 27
3741 GK Baarn
tel. (035) 5413001

Redactie Baerne

F.J. Booy
A. Twigt
C.L. de Zwart

Bezoekadres en bezoektijden Oudheidkamer

Hoofdstraat 1 Baarn.
Ingang via de bibliotheek, lift naar jeugdbibliotheek. Op woensdagen van 14.00 tot 16.00 uur en op zaterdag van 11.00 tot 13.00 uur. Voor informatie of een afspraak kunt u tijdens openingsuren bellen met (035) 5430377 of een e-mail sturen:
info@HistorischeKringBaerne.nl

Contributie

Per adres: minimaal € 16,- per jaar
Historische Kring Baerne mag zich sinds 1 januari 2008 van de Belastingdienst tooien met het predicaat ANBI, dat staat voor Algemeen Nut Beogende Instelling.

Verzendkosten buiten Baerne en binnen Nederland: € 7,50

Bij betaling van de contributie a.u.b. uw bijdrage in de verzendkosten overmaken. ING: 41.92.133
Losse verkoop *Baerne*: € 3,50
Verkrijgbaar bij:
Boekhandel Den Boer, Laanstraat 69, Baarn en de VVV/ANWB, Brinkstraat 12, Baarn

E-mail redactie: redactiebaerne@euronet.nl

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

Het tijdschrift *Baerne* komt mede tot stand door BakkerBaarn.

Activiteiten 2010

8 januari: Nieuwjaarsreceptie in de Oudheidkamer (16.00 uur – 18.00 uur)
28 januari: Lezing over een carrière bij de KLM door de heer J.D. van Wijngaarden
18 maart : Algemene Ledenvergadering

Diapresentaties

Baarnse plekjes. 9 februari (14.30 uur), 18 februari en 23 februari (20.00 uur).
Verzorgd door de heren H.v. Dijk en J. Volland. *Kaarten verkrijgbaar in de Oudheidkamer*