

# ***HET BILTSCHME MEERTJE*** ***een levensgeschiedenis***

Hans de Groot

Woest jaagt de vroege voorjaarsstorm over de uitlopers van De Zwarte Heuvels. Het rulle zand op de flanken van de stuifduinen is een gretige prooi van de wind, die flarden fijne korrels voortjaagt over de heide. Groepjes bij elkaar schuilende lage dennen buigen kreunend mee op het natuurgeweld. De laagstaande zon, die de zandhellingen doet oplichten tegen de bruine heidevlakte, verliest de strijd om het zwerk van de donkere wolkenmassa, die dreigend komt opbollen vanuit het oosten.

Behalve het gieren van de storm en het kreunen van de bomen is er geen geluid te horen. Of toch wel? Heel vaag waaien menselijke stemgeluiden mee op de felle windvlagen over het uitgestorven gebied. Het zijn Franse stemgeluiden. Ver weg in het langzaam grijzer en grijzer wordende landschap ploetert een groep zwaar beladen mannen, hangend tegen de rukwinden in, door het rulle zand.



## **Aanleiding tot het ontstaan**

Het is voorjaar 1860. De firma Delletrez Père & Cie uit Parijs heeft van de juist opgerichte Nederlandsche Centraal Spoorwegmaatschappij opdracht gekregen om te beginnen met de voorbereidende werkzaamheden voor de aanleg van een spoorlijn tussen Utrecht en Zwolle. Daar was inmiddels het een en ander aan vooraf gegaan. Het verkrijgen van een concessie voor een dergelijk project is geen sinecure gebleken.

Al in 1856 is bij 'de Koning' een concessie aangevraagd voor de aanleg van deze spoorlijn. Dit resulteert in 1858 in een voorlopige en uiteindelijk in juli 1859 in een definitieve concessie. Het is wel interessant enkele passages uit deze concessie over te nemen, omdat die direct verband houden met het ontstaan van *Het Biltse Meertje*.

In afdeling 1 van de concessie, getiteld 'Van de aan te leggen weg' vinden wij onder artikel 6 de tekst: 'De hellingen zullen in het algemeen hoogstens 5 streep per el bedragen'.

Dit maximum mag alleen worden overschreden voor de helling van de brug over de IJssel. Voor die helling wordt maximaal 9 streep per el toegelaten. Spoorwijdte 1,44 à 1,45 el tussen de spoorstaven. De aardenbaan bestemd voor dubbel spoor moet een totale breedte hebben van 8 el. Tussen de sporen 2 el breed. [El = Nederlandse el = 1 meter. Streep = 1 millimeter].

Onder artikel 20 vinden wij nog een interessante tekst: 'Bij aldien men in de ontgraving voor

den aanleg van den spoorweg en van zijne aanhorigheden enig voorwerp vindt, belangrijk voor kunst, oudheid en penningkunde of natuurlijke geschiedenis, wordt dit tegen schadeloosstelling aan de Staat afgestaan'. Nu de initiatiefnemers de concessie in handen hebben, kan in februari 1860 de Nederlandsche Centraal Spoorwegmaatschappij (NCS) definitief worden opgericht. Eind juli/begin augustus van dat jaar vindt een aandelenemissie plaats ter hoogte van het voor die tijd respectabele bedrag van vijf miljoen gulden.

In Frankrijk beschikte men, volgens de NCS, al over een dusdanige ervaring met de aanleg van spoorlijnen, dat de firma Delletrez Père & Cie uit Parijs de opdracht kreeg te beginnen met de voorbereidende werkzaamheden. Helaas bleek de reputatie van deze firma niet gestoeld te zijn op de vereiste brede ervaring, zodat de NCS gedwongen werd het contract te verbreken. Een nieuwe Franse aannemer, de firma Vitali, Picard & Cie, eveneens afkomstig uit Parijs, kreeg nu de opdracht tot aanleg van de spoorlijn en de aanschaf van het benodigde rollend materieel. Op 15 juli 1861 begonnen de werkzaamheden. In het contract met Vitali, Picard & Cie was o.a. het budget vastgelegd voor de aankoop van de benodigde gronden. Deze firma bleek meer met dit bijtje gehakt te hebben.

Men begon eerst met de aanleg van die delen van het spoorwegtraject, waar men de grond zeer goedkoop in handen kon krijgen. De aankoop van duurdere gronden stelde men rustig uit tot er een gunstiger prijs kon worden bedongen. De inmiddels aangelegde trajecten konden daarna gemakkelijk met elkaar verbonden worden, vond men. Op deze manier verdiende Vitali, Picard & Cie een fikse extra duit aan de grondaankopen en had de NCS bij de voordelige grondtransacties het nakijken.

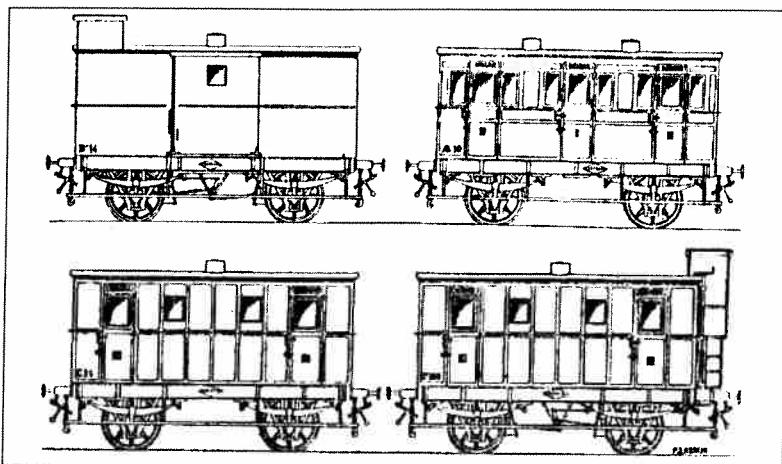
In onze gemeente was de grond, waarover de spoorlijn zou gaan lopen, eigendom van de grootgrondbezitters jhr. H. van den Bosch en mevrouw Van Boetzelaer-Both Hendriksen. Enkele kleinere percelen dennenbos en heide waren in handen van jhr. J.C.W. Fabricius en mr. F.N.M. van Eijk van Zuilichem. Met name jhr. Van den Bosch, in die tijd eigenaar en bewoner van Jagtlust, was als aandeelhouder van de NCS zeer betrokken bij de aanleg van de nieuwe spoorlijn. Alhoewel in de plannen van de NCS tussen Utrecht en Amersfoort slechts één halteplaats voorkwam, genaamd 'De Bildt-Soestdijk', was het jhr. Van den Bosch er veel aan gelegen om ook een halteplaats te krijgen op de kruising tussen de toekomstige spoorlijn en de Prinsenlaan (later Soestdijkseweg).

Hij bleek zelfs bereid zijn aandelenpakket te verhogen tot f 20.000,-, de grond voor de bouw en de inrichting van een station gratis ter beschikking te stellen en een schadeloosstelling van f 2000,- te betalen voor de verplichting van de NCS om eenmaal 's morgens en eenmaal 's avonds in beide richtingen een trein in 'De Bildt' te laten stoppen. Zonder dit aanbod van deze jonkheer en de acceptatie daarvan door de NCS was Bilthoven, zoals wij dat nu kennen, mogelijk helemaal niet ontstaan. Een vergelijkbare situatie leidde in dezelfde tijd tot een extra halteplaats tussen Amersfoort en Zwolle. Hieruit is in de loop der tijd het dorp Hulshorst ontstaan.

### **De aanleg**

Op 15 juli 1861 werd begonnen met de aanleg van de spoorbaan, waarop voorlopig maar één spoor zou worden gelegd. Ik zal mij in dit verhaal beperken tot het traject tussen het huidige station Bilthoven en Den Dolder. Zoals ik al vertelde stond de concessie van 1859 een maximale helling toe van vijf streep per el spoorbaan toe. Nu steeg het landschap tussen de huidige stations Bilthoven en Den Dolder maar liefst vijf meter. Wanneer u vanaf het station Bilthoven over de spoorbaan kijkt in de richting Den Dolder kunt u de stijging zelf constateren. Men moest dus zorgen voor een dusdanig gelijkmatig oplopende spoorbaan in de richting van het huidige station Den Dolder, dat de maximaal toegestane helling niet werd overschreden. De hiervoor benodigde gronden konden uiteraard niet willekeurig worden opgegraven uit de omringende zand- en heidevelden, die niet in bezit van de NCS waren.

De geschiedenis vertelt, dat er tussen 1861 en 1863 sprake is van een hulpspoor voor de aannemer. Dit hulpspoor fungeerde in 1863 tevens als zandwinningsspoor naar de zanderij, genaamd 'Biltsche Meertje KM 9-10', waaruit een belangrijk deel van het voor de aanleg van de aardenbaan benodigde zand werd gewonnen. Dit is de eerste vermelding van de naam van het onderwerp van dit verhaal. Op 20 augustus 1863 werd het enkelsporige traject Utrecht-Hatterem in gebruik genomen. Vier keer per dag tufte er een locomotief met daarachter de hierbij afgebeelde wagons door het maagdelijk landschap van stuifduinen en heidevelden en langs *Het Biltsche Meertje*.



### De uitbreiding

De over deze lijn vervoerde passagiers betaalden in de eerste klasse maximaal 6 cent, in de tweede klasse 4 cent en in de derde klasse 2 cent 'voor den doorloopen afstand van een Nederlandsche mijl van 1000 el'.

Voor een enkele reis van Utrecht naar het Biltse Station betaalden de reizigers in de eerste klasse 54 cent, in de tweede klasse 36 cent en in de derde klasse 18 cent.

Vorstelijke bedragen voor die tijd ! Daar kwam de NCS ook achter. In 1867 werden de tarieven voor de eerste klasse met 10% verlaagd. De 'krijgslieden' waren beter uit. Beneden de rang van officier betaalden ze niet meer dan de helft van het tarief 'voor hunzelf en hun bagaadje'.

*Het Biltse Meertje* kreeg echter nog geen rust. In 1868 breidde de NCS de zandwinningplaats zelfs nog uit. Hoe lang dit is voortgezet vermeldt de geschiedenis niet. Wel is bekend dat omstreeks 1903 het naar *Het Biltse Meertje* lopende zandspoor alleen nog in gebruik was voor het slopen van spoorwegrijtuigen. In de loop van de jaren was het treinverkeer al zodanig toegenomen, dat de NCS in 1898 besloot tot aanleg van een tweede spoor.

In 1912 trok de, inmiddels door de Staats Spoorwegen (SS) overgenomen, NCS definitief de handen van *Het Biltse Meertje* af en verkocht de zanderij aan een particuliere aannemer. Vermoedelijk is het zandspoortje omstreeks die tijd definitief opgebroken. De nieuwe eigenaar begon opnieuw lustig in het terrein te graven en allengs verscheen er naast het meertje een tweede zandgat, dat door het grondwaterpeil eveneens veranderde in een meertje. Op bijgaande foto ziet u de nieuwe plas met op de achtergrond *Het Biltse Meertje*.



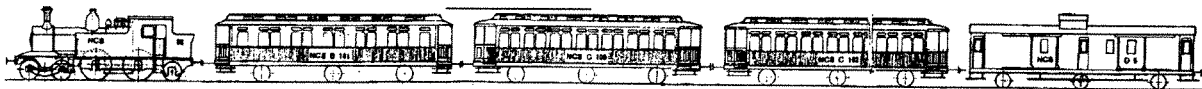
### Een andere bestemming

In het eerste decennium van deze eeuw werd *Het Biltsche Meertje* ontdekt als een heerlijke koele bestemming voor een dagje uit op warme zomerdagen. Deze verkoelende bestemming was inmiddels ook voor Utrechters goed bereikbaar. In 1902 stopten er namelijk per dag maar liefst 52 treinen in beide richtingen bij het Bilthovense station, toen nog station 'De Bilt-Noord' geheten. Maar een echt verkoelende bestemming was het meertje niet altijd. Dat blijkt wel uit de op de omslag afgedrukte foto. Het waterpeil fluctueerde namelijk met de grondwaterstand en die was niet bijster stabiel in dit gebied. Bovendien zorgden de voor- en najaarsstormen ervoor dat de uitgraving weer voor een belangrijk deel werd gevuld met stuifzand uit de omgeving.

### Verdere bebouwing

Begin van deze eeuw raakte de ongereptheid van *Het Biltsche Meertje* allengs aardig aangetast. In 1911 werd gestart met de aanleg van het villapark Drakesteyn in het gebied begrensd door de spoorlijn Utrecht-Amersfoort, de Soestdijkseweg en de lijn globaal lopende vanaf de Klaphekweg, langs de Ten Katelaan en de Beetslaan naar de Soestdijkseweg.

In de prospectus van dit villapark werd *Het Biltsche Meertje* genoemd als een van de aantrekkelijkheden. Een paar jaar later, in 1918, werd het villapark Oosterpark in ontwikkeling genomen in de omgeving van De Zwarte Heuvels. Het omvatte het gebied rond de huidige Bachlaan. Rond deze tijd zag *Het Biltsche Meertje* met een vaste regelmaat de hieronder afgebeelde lokaalrein langs tuffen.



Heel langzaam sloop tussen 1915 en 1924 de bebouwing van de huidige Bilderdijklaan vanaf de Soestdijkseweg dichterbij en in 1925 werd op Bilderdijklaan 120 het eerste huis gebouwd, dat aan de achterkant uitkeek over *Het Biltsche Meertje*. De huizen Bilderdijklaan 116 en 118, die in 1928 en 1929 verrezen, vonden in hun achtertuin delen van het kleine meertje. In diezelfde tijd drong ook aan de overkant van de spoorlijn de bebouwing van de Julianalaan gestadig op in dezelfde richting. In de vergadering van de gemeenteraad van 28 augustus 1924 werden de straatnamen Gregoriuslaan, Diepenbrocklaan en Palestrinalaan voor een drietal nieuw aan te leggen wegen in dit gebied goedgekeurd. *Het Biltsche Meertje* raakte steeds meer ingesloten door bebouwing, zeker toen in 1925/26 de St.-Theresia van Lisieux-school, de Kerk van Onze Lieve Vrouwe van Altijddurende Bijstand en de pastorie werden gebouwd. Overigens bleef het gebied tussen de Bilderdijklaan en de pastorietaan aan de Gregoriuslaan tot eind veertiger jaren zanderig, onbestraat en onbebouwd.

De ingebruikname van de nieuwe kerk en de school leidde tot gesprekken tussen de gemeente en nu de Nederlandsche Spoorwegen (NS) over een beveiligde overweg naast *Het Biltsche Meertje*. Voor die tijd bestond er wel een provisorische overgang, die iets oostelijker lag. De nieuwe overweg zou aan beide zijden worden afgesloten met klaphekken, die men naar buiten kon opentrekken en die vanzelf weer dichtvielen. Ofschoon er al in 1930 plannen werden gemaakt om deze situatie door een minder gevaarlijke oplossing te vervangen, hebben die hekken ruim 30 jaar hun klappen over *Het Biltsche Meertje* laten klinken.

Vanaf 1935 werd er tussen de NS en de gemeente intensief overleg gepleegd. Men besprak plannen voor een overbrugging, voor knipperlichten en voor tunnels in alle mogelijke maten en uitvoeringen. In 1937/38 was er zelfs sprake van aankoop van *Het Biltsche Meertje* door de gemeente ten behoeve van de aanleg van een tunnel. Alhoewel in gemeenteraadsvergaderingen in die tijd veel over 'het tunnelplan' is gesproken, ben ik er helaas niet in geslaagd dit plan boven tafel te krijgen.

Waarschijnlijk was er in die tijd al sprake van de aanleg van een tunnel voor alle verkeer. Op de ontwerpkaarten voor de villaparken Drakesteyn en Oosterpark staat namelijk steeds een laan aangegeven, die vanaf de Bilderdijklaan langs het meertje naar de spoorbaan toeloopt. Vermoedelijk is de groeiende oorlogsdreiging er de oorzaak van geweest, dat dit plan de ijskast in gingen en *Het Biltsche Meertje* nog niet in haar bestaan bedreigd werd.



In 1923/24 bleek een groepje omwonenden anders naar *Het Biltsche Meertje* te zijn gaan kijken dan als een voor iedereen toegankelijke recreatieplas. Eigenlijk een prachtige plas om als ijsbaan te gaan gebruiken !! En potentiële schaatsers waren er genoeg in de inmiddels aardig bevolkte omgeving. Deze ideeën leidden op 30 september 1924 tot de oprichting van de 'IJsclub Het Biltsche Meertje'. Op bijgaande foto ziet u rechts het eerste clubhuis en in het water staan de masten voor de verlichting van de ijsbaan. Over de geschiedenis van deze ijsclub, gedurende de tijd dat deze gebruik maakte van dit meertje, wil ik u in een van de volgende nummers van dit blad graag nog wat meer vertellen.

De jaren verleden en Bilthoven-Noord raakte steeds meer bebouwd. Steeds meer huizen, steeds meer gezinnen en steeds meer kinderen die onderwijs nodig hadden. De enige openbare lagere school in dit deel van Bilthoven, de Van Dijkschool, raakte voller en voller en kon de toestroom van leerlingen nauwelijks meer aan. Dit werd een dusdanig groot probleem voor de gemeente, dat er nauwelijks een andere conclusie mogelijk was dan het bouwen van een tweede openbare school, maar nu ten oosten van de Soestdijkseweg. Het oog viel op het terrein van *Het Biltse Meertje* (niet meer 'Biltsche' als gevolg van nieuwe spellingsregels). Al jaren waren er problemen met de volslagen onvoorspelbaarheid van de grondwaterstand, waarvan de 'beschaatsbaarheid' van het meertje primair afhing. En wat is een ijsclub zonder een betrouwbare ijsbaan? Desondanks kostte het veel tijd en overleg tussen de gemeente en de IJsclub voor men in 1966 tot overeenstemming kwam. *Het Biltse Meertje* zou verkocht worden aan de gemeente en de IJsclub kreeg de beschikking over een nieuwe ijsbaan aan de Soestdijkseweg nabij de Groenekanseweg.

#### Het meertje gedempt

En daar lag ons oude *Biltse Meertje*. Ongebruikt, omheining versleten, weer voor iedereen vrij toegankelijk en wachtend op haar einde. En dat kwam onherroepelijk. In 1966 had de Stichting, die de 'Kleuterhof St.Janneke' aan de Ten Katelaan beheerde, plannen klaar voor de bouw van een nieuwe kleuterschool op het terrein liggende tussen de pastorietaan van de Onze Lieve Vrouwekerk en *Het Biltse Meertje*. Helaas lag daar nog een van de weinig overgebleven zandduinen in dit gebied. De gemeente was echter zeer coulant. Zij zou voor de afgraving van het duin zorgen mits men de vrije beschikking zou krijgen over het afgegraven zand. Begin 1967 begon de afgraving en het hele afgegraven duin verdween in het water. Maar het meertje was halstarrig en vocht voor haar bestaan. Het hele duin bleek niet voldoende om het meertje te dempen. Daar was in totaal maar liefst 34.000 m<sup>3</sup> zand voor nodig. Maar een paar maanden later werd het lot van *Het Biltse Meertje* definitief bezegeld. Bij de afgravingen tijdens de bouw van de wijk Centrum-2 was er erg veel zand overgebleven en de aannemer Lisman & Lisman wilde dat wel graag kwijt. Op 8 juni 1967 zette het grondtransportbedrijf Hendrikse uit Soest de eindfase in van de liquidering van het 105 jaar oude *Biltse Meertje*.

En nu de tragiek. De leerlingentoeestroom naar de Van Dijkschool had zich inmiddels gestabiliseerd. De plannen voor een nieuwe openbare school op het terrein van *Het Biltse Meertje* leken niet meer nodig en verdwenen in de ijskast. En daar liggen ze nog. En wat rest ons van *Het Biltse Meertje*? Een zanderig veldje met wat boompjes. Maar gelukkig niet zonder nut voor onze dorpsgemeenschap. Waar tot in de jaren zestig schaatsers 's winters hun baantjes draaiden, zijn nu in de zomer leerlingen van de Theresiaschool bezig met hun buitensporten.

#### Bronnen:

- Archief Historische Kring d'Oude School betreffende Wegen.
- *De Biltse Grift*, nummer 9, december 1994.
- Gemeentearchief De Bilt: Dossiers Bouwaanvragen, arch.1.733.21.
- Gemeentearchief De Bilt: Plaatselijke Geschiedenis, arch.1.853.
- Mr D.A.E. Immink, *De Nederlandsche Centraal Spoorweg Maatschappij van 1863-1913*, Utrecht 1913.
- G.A.Russer, *Tram en trein tussen Eem en Rijn*, deel 3, Alphen aan de Rijn 1998.
- N.J. van Wijck Jurriaanse, *De Nederlandsche Centraal Spoorwegmaatschappij*. Deel 2 van de serie Spoorwegen in Nederland, Rotterdam 1973.
- Foto's: Archieven J.v.d.Heijden, F.Meyer en Historische Kring d'Oude School.

## ***BEDRIJVEN IN DE BILT IIIa: INVENTUM, negentig jaar oud***

Frans Nas

Het 90-jarig bestaan van het bedrijf in 1998 werd door de directie van Inventum B.V. niet gezien als een echt jubileum. Daarvoor wordt gewacht tot het jaar 2008. Alleen voor het personeel is deze gebeurtenis niet geheel onopgemerkt voorbijgegaan. Dit officieuze jubileum is echter wel een belangrijke drijfveer om extra aandacht te besteden aan de stichter van dit bedrijf en de allereerste jaren van de fabriek. De naam INVENTUM dateert van 1915. Daarvoor droeg de N.V. Fabriek van Instrumenten en Elektrische Apparaten de namen ONVO en INVENTA.

#### **Alexander Vosmaer.**

Wie was Alexander Vosmaer, de ingenieur die zich in 1902 in De Bilt-Station, het huidige Bilthoven, vestigde en aan de Soestdijkseweg een klein bedrijfje begon te exploiteren? Hij hield zich in die jaren bezig met de zuivering van drinkwater door middel van ozonapparatuur. Er was tot voor kort weinig bekend over de grondlegger van het bedrijf Inventum, dat al negentig jaar lang zo'n prominente plaats inneemt in Bilthoven. De ontdekking van het Archief van de Familie Vosmaer, 17e-20e eeuw, in het Algemeen Rijksarchief in Den Haag heeft daarin enige verandering gebracht. Naast de meer feitelijke gegevens over Alexanders levensloop bevat dit familiearchief ook enkele informele nieuwtjes over de familie Vosmaer, in het bijzonder over de periode waarin Alexander Vosmaer in Bilthoven woont. Die informatie hebben wij te danken aan Alexanders moeder, mevrouw de weduwe G. Vosmaer-Clant. Zij vestigt zich op 16 juni 1902, twee weken na haar zoon, ook in Bilthoven. Door bemiddeling van een andere

zoon, Gualterus C.J. Vosmaer, huurt zij van de Naamlooze Vennootschap 'Villapark Station De Bilt' een villa aan de Soestdijkseweg, staande en gelegen te De Bilt aan de Baarnse Straatweg. Het betreft hier de huidige villa *Dennenoord* aan de Soestdijkseweg 264. Zij schrijft in de jaren 1902-1909 vanuit Bilthoven veel brieven aan haar zonen Gualterus en Willem.

Deze brieven zijn bewaard gebleven en bevatten interessante details over het familieleven van de Vosmaers in Bilthoven.

#### **Uit het familiearchief.**

Alexander Vosmaer, geboren 2 maart 1868 te 's-Gravenhage, was de jongste zoon van de bekende letterkundige en kunsthistoricus mr.Carel Vosmaer (1826-1888). Na de H.B.S. in zijn geboorteplaats doorlopen te hebben, studeerde hij aan de Technische Hogeschool in Delft. Op de aankondiging van zijn eerste huwelijk, rond 1890, wordt vermeld: 'chemisch en electrisch ingenieur'. Later, in 1910, vinden wij de titel 'werktuigkundig en electrotechnisch ingenieur' achter