

tuin en een deel van de kassen kwamen ter beschikking van de in 1917 benoemde hoogleraar in de plantenziektenkunde, prof. dr. Johanna Westerdijk die, ook in 1920, de beschikking gekregen had over de in de onmiddellijke nabijheid van het Cantonspark gelegen villa Java, waarin zij haar laboratorium vestigde.

In de loop der jaren werd het park ook het doel van excursies van vakmensen en liefhebbers. De collecties levende planten breidden zich steeds meer uit door ruil met wel driehonderd botanische tuinen over de hele wereld. Sinds 1949, na het emeritaat van prof. Pulle, trad de utrechtse hoogleraar prof. dr. J. Lanjouw op als directeur. Onder zijn leiding werd de tuin aanmerkelijk verfraaid o.a. door aanleg van een heidetuin en een rotstuint.

SCHIPPERS EN SPOORWEGEN, 1837

De ene z'n dood is de andere z'n brood, of zoals Van Dale het deftiger zegt: des enen dood is des anderen brood. Het spreekwoord heeft voor de zoveelste maal zijn juistheid bewezen in de jaren dat de spoorwegen in opkomst waren en de ouderwetse vervoermiddelen het af moesten leggen, zoals in onze dagen — zonder dat er dood of brood aan te pas komt — de spoorwegen zelf de concurrentie van het gemotoriseerde vervoer ondervinden.

De schippers van de schietschuiten o.a. zagen in de vorige eeuw de aanleg van een nieuwigheid als de spoorwegen met bezorgdheid tegemoet, wel begrijpend dat in de nabije toekomst niemand meer zich zelf of zijn goederen aan de langzame transportmiddelen zou toevertrouwen als snellere daarvoor beschikbaar zouden komen. In Utrecht waren het speciaal de schietschuiters op Amsterdam, die door de dreigende aanleg van de spoorweg Amsterdam-Utrecht-Arnhem het kind van de rekening dreigden te worden.

Als de spoorwegen in het Gemeente-archief voor het eerst vermeld worden (notulen van B. en W. van 4 september 1837) is het juist in verband met een request van de gezamenlijke utrechtse schietschuiters op Amsterdam. Zij gaven o.a. te kennen „dat de lang gevreesde daarstelling van IJzeren Spoorwegen thans tot die rijpheid schijnt gekomen te zijn, dat men spoedig met derzelver daarstelling zal aanvangen...”, waardoor aan hun bedrijf een zeer gevoelige slag zal worden toegebracht.

B. en W. geven de juistheid der klachten toe en richten zich op 4 september tot de koning met het verzoek de schippers te willen schadeloos stellen voor het te lijden verlies.

Het schrijven van B. en W. begint: „De daarstelling van IJzere Spoorwegen van den grootsten invloed moetende zijn op de bestaande veeren, valt het ligt te beseffen, dat het denkbeeld, dat het lang verwachte plan tot zoodanige daarstelling tusschen Amsterdam

en Arnhem, zal verwezenlijkt worden, veel kommer ver^orzaakt aan de deelhebbers in die veeren."

En verder: „Wij stemmen met hen (de schippers) in, dat... eenmaal een aanvang gemaakt zijnde met het aanlegge^l van Spoorwegen, *het te voorzien is, dat spoedig in alle rigtinge^l zal worden voortgewerkt*, waardoor het van ouds bestaande schiet^schuitenveer geheel zal vervallen."

Het was dus wel meer dan een publiek geheim, dat er plannen tot aanleg van een spoorweg naar Utrecht waren en dat deze al dicht bij de uitvoering stonden. Toch hadden er, voor zo^over de gemeentelijke gegevens strekken, slechts voorlopige besprek^lingen plaats gehad tussen de burgemeester (Van Asch van Wijck) en de heer Goudriaan, inspecteur van de Waterstaat. In dezelfde vergadering van 4 september 1837 bracht de burgemeester de zaak vo^or het eerst ter tafel, door mede te delen „een met den heer Gou^ldriaan, inspecteur van den Waterstaat gehouden gesprek over de rigting, te geven aan den ijzeren spoorweg over de Leidsche Vaar^t langs den Flora boomgaard in de rigting naar de brug van Jeremie^e mitsgaders de bestemming van den evengemelden Boomgaard tot een etablissement voor personen en goederen."

De notulen vervolgen: „Heeft deze vergadering het wenschelijke daarvan voor deze stad inziende, den heer Burgemeester voornoemd verzocht het gevoelen deswege aan den gezegden ambt^ehaar (Goudriaan) mede te deelen."

De burgemeester meldde daarop (4 september) aan de inspecteur, dat hij met de wethouders gesproken heeft „over de rigting welke UEdG. mij heeft aangewezen, dat aan den spoorweg zou^de worden gegeven... Deze rigting is geoordeeld geen merkelyk be^waar op te leveren; wat betreft de bestemming van den Flora-boomgaard tot het etablissement voor personen en goederen, is het toe^egeschenen, dat dit terrein voor de stad van eene groote waarde zij^de, zoowel met betrekking van den grond, als en vooral van het boom^tgewas... , zoodat ingeval het etablissement daar zou^de komen, er met de stad schikkingen dienaangaande zou^de te maken zijn, welke ook in verband zouden staan met de plannen van uitbreiding der stad, waartoe juist dat terrein volgens daarvan gemaakte tekening door den heer architect Zocher vervaardigd, bestemd was, zoodat het in alle gevallen zeer zou^de verlangd worden, dat de op te rigteⁿ etablissementen eenigszins in verband worden gebragt met de voormelde tekening. Het zal dus noodig zijn, dat over het punt van de plaatsing van dit Etablissement, en van de daaraan te geven uiterlijke vorm, met de Directie tot daarstelling des Spoorwegs onderhandelingen worden geopend, ook ten aanzien der schadeloosstelling voor het af te staan terrein, waartoe de Stedelijke Regering zich zal bevlijtigen, zoo veel mogelijk het algemeen belang met dat der Stad overeen te brengen."

Dat is alles. Daarna duurt het tot 19 juli 1838 voor de spoorwegen

weer bij B. en W. ter sprake komen (K.B. tot definitieve afbakening van de spoorweg).

In de raad komen de spoorwegen eerst ter sprake op 9 januari 1839, bij welke gelegenheid deze vergadering de voordracht van B. en W. aannam, om de in te nemen stadsgronden in der minne af te staan tegen getaxeerde prijzen.

v. C

BOEKAANKONDIGING

C. A. van Kalveen, *Onderwijs te Amersfoort 1806-1860*. Uitg. Flehite Amersfoort 1964.

Hoewel de school toch een instelling is waarmee iedereen te maken heeft (gehad) valt het telkens weer op hoe weinig er over de locale onderwijsgeschiedenis gepubliceerd werd. Het onderwerp is interessant genoeg en er moet veel materiaal te vinden zijn.

Mogelijk zit in dat laatste de moeilijkheid; gaat men eenmaal op zoek dan ligt een overvloed van gegevens voorhanden maar om er zicht op te krijgen moet men vrij grondig georiënteerd zijn in de onderwijssituatie van vroeger en deze verschilde soms van plaats tot plaats. Dit in tegenstelling met b.v. de kerkelijke geschiedenis, die overal in het land — als gevolg van een vaste organisatie — in hoofdzaken overeenkomt. Een dergelijk houvast verschaft de schoolhistorie niet. Maar er komt tekening in wanneer tijdens het franse bewind de schoolwet — Van den Ende wordt afgekondigd (1806). Deze is door de heer Van Kalveen als uitgangspunt genomen voor zijn geschiedschrijving van het onderwijs te Amersfoort in de eerste helft der 19e eeuw. In 1857 is onder minister Van der Bruggen — zelf in hart en nieren geïnteresseerd bij het onderwijs — een nieuwe schoolwet tot stand gekomen. Daarom heeft de schrijver zijn studie afgesloten bij het nieuwe tijdperk in de schoolgeschiedenis dat na het jaar ging aanbreken.

Het boek verschaft ruimschoots informatie over de soorten scholen en instituten te Amersfoort in de eerste helft van de vorige eeuw, de leerstof en de personen die het onderwijs gaven. Maar het geeft veel méér. Want als de schrijver aantoont dat er na 1850 een verandering ten goede te bespeuren viel, krijgen wij een boeiend stukje economische geschiedenis van Amersfoort te horen. Daaruit blijkt dat de heer Van Kalveen zich niet beperkt heeft tot de feitelijke situatie van het onderwijs, maar dat hij naar de samenhang gezocht heeft. Daardoor is hij telkens bij machte te verklaren waarom de scholen zo weinig te betekenen hadden en hoe het kwam dat er later aanmerkelijke verbeteringen te zien waren. Een waardevol boek over Amersfoort in de eerste helft van de 19e eeuw.

de J.