

1943-1944

## Per bus van Harmelen naar Utrecht in 1943 / 1944

(VIA VELDUIZEN EN OUDENRIJN)

Mijn ouders hadden besloten, dat de schrijver van dit artikel vanaf september 1943 de Gregoriusschool in Utrecht zou gaan bezoeken. De opzet was, dat ik als 9-jarige met mijn beide oudere broers met de bus zou meegaan. Zij bezochten immers reeds deze school.



Een Opel van de Rijnstreek, de 466, staat in 1943 op de binnenplaats van de ATO aan de Moreelselaan, voorzien van een houtgasgenerator.

### HOE WAS HET BUSVERVOER TOEN?

Dit had te maken met het mislukte Duitse zomeroffensief bij Koersk in Rusland in juni 1943, waarbij nazi-Duitsland enorme verliezen te incasseren kreeg. Benzine en olie werden nu een schaarse brandstof. Vergunninghouders, die nog mochten rijden, kregen vanaf 1 augustus 1943 geen brandstof meer. Er zat niets anders op de talrijke benzine- en dieselmotoren om te bouwen voor het gebruik van een andere brandstof. Bij veel bussen werd dit een houtgasgenerator.

Zo ook bij de bus van mij, Rapiditas, gevestigd te Bodegraven, die op het traject van Harmelen-De Meern-Utrecht reed. De naam zou later in het najaar van 1943 veranderen in "De Rijnstreek". De bus had 30 zitplaatsen. De generator was gemonteerd op een 2-wielige aanhanger. Het starten was een hele klus en onderweg moest er nog wel eens gestopt en gepookt worden, om de houtblokjes een betere verbranding te geven, hetgeen de trekkracht van de bus verhoogde. Dit alles stonk een uur in de wind en was zeer milieuvriendelijk.

Het was ook een attractie om het uitstekende luchtpijpje met klomp of schoen dicht te drukken, waardoor de motor bij gebrek aan lucht afsliep. Dit had een boze chauffeur tot gevolg. Bij het instappen werd het abonnement, dat bij de stamkaart behoorde, met een kniptang bewerkt voor de desbetreffende rit.

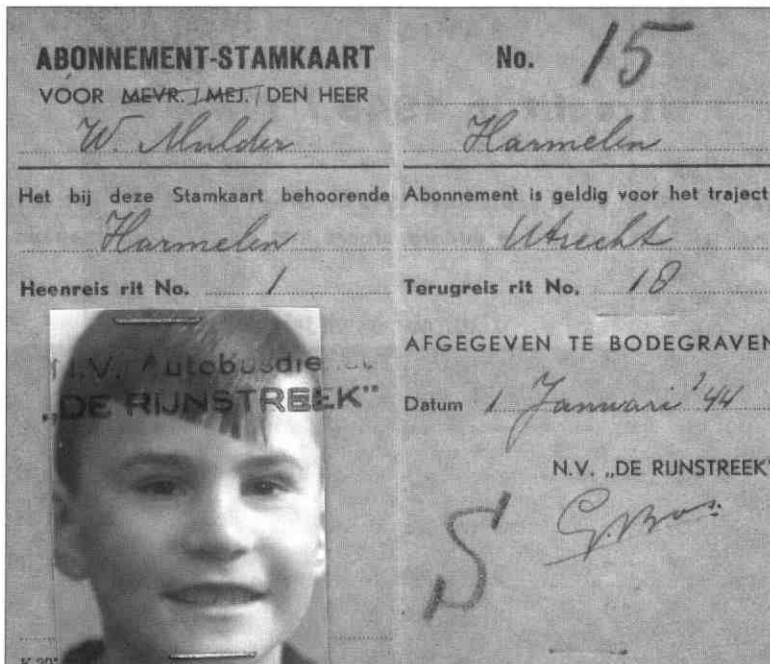
### WAT WAS ER ONDERWEG TE ZIEN, WAT NU IS VERDWENEN?

Meteen bij de start in Harmelen vielen het watervlot en de stenen onderbouw van de molen van Van Eck op. Het vlot voorzag in de behoefte om zijn graanpakhuis aan de Rijksstraatweg zijde te kunnen bereiken. De bovenbouw van de molen was reeds begin jaren dertig gesloopt. Door de bouw van de Molenbrug en café het Scheepje in 1960/61 werd het in stand houden van het vlot, dat bij de buitengebruikstelling zo goed als verrot was, overbodig.

Even verder bij boerderij Mariënberg begon de prachtige boomgroep van wel tegen de dertig meter hoge oude eiken. Waren deze bomen toen reeds 150 jaar oud? Dit alles werd gerooid in het voorjaar van 1950.

### NOODWATERGEMAAL

In het najaar van 1943 werd begonnen met de bouw van een noodwatergemaal in een houten schuur, die was gelegen recht tegen-



Stamkaart van 1-1-1944 van W. Mulder

over de huidige voetgangersbrug aan de Heldam naast de boerderij Mariahoeve op de voormalige gemeentegrens Harmelen/ Veldhuizen. Het hoofdgemaal de Adriaan van polder Bijleveld werd i.v.m. inundaties buiten gebruik gesteld. Dit alles stond in verband met het feit, dat de Duitse bezetter bang was voor luchtlandingen in het poldergebied. Er werden parallel aan de Rijksstraatweg nooddijken aangelegd. Een smalle strook hierlangs moest bemaald kunnen worden.

#### WILDWEST

De boerderij Mariahoeve, toen bewoond door de familie Versteeg, en het noodwatergemaal zouden op zaterdag 10 maart 1945 de plek worden van een wild-westgebeuren. De machinist, Wim Konijnenburg, van het watergemaal, aangesloten bij de verzetsgroep Harmelen, hield zich, doordat hij zijn vader assistentie verleende, veelvuldig bij het gemaal op. Door verraad deed een SD-overval-commando onder leiding van officier Otto Kempin een inval. De familie Versteeg werd gesommeerd tegen de muur te gaan staan en werd onder schot gehouden. Wim Konijnenburg vluchtte het land op. Er was echter geen dekkingmogelijkheid. Er werd meteen op hem geschoten. De kogels floten hem om de oren en hij moest zich daardoor gewonnen geven. Bij zijn aan-



De Bomengroep langs Rijksstraatweg in Harmelen.

houding gaf hij zich, volgens zijn (valse) persoonsbewijs, uit voor ene Johannes Vink. Bij latere verhoren in de gevangenis Wolvenplein in Utrecht kwam zijn ware identiteit aan het licht en werd hij mishandeld. Op 17 maart 1945 werd hij overgebracht naar de Weteringschansgevangenis in Amsterdam. Hij werd op 6 mei 1945 vrijgelaten. Hij overleed in april 1995. Officier Kempin werd in april 1951 uit gevangenschap in de Weteringschans ontslagen.

#### CAFÉ HELDAM

Even na de boerderij Mariahoeve kwamen we langs café Heldam met 2 bruggen en het sluiscomplex. Door reorganisatie van het waterbeheer was de sluis overbodig geworden. Het café stond te dicht langs de straatweg. Alles werd, zoals zoveel fraais, afgebroken in 1960/61. In Harmelen, bij de Molenbrug, werd de exploitatie van het café voortgezet onder de naam Het Scheepje.

#### WEGBESCHILDERINGEN

Het traject tussen de Heldam en de voormalige molen Veldhuizen van Oude Wansink had het verzet gebruikt om met oranje verf de weg op diverse plekken te beschilderen met galgen en hakenkruizen. De kwaliteit van de verf bleek niet al te best, zodat door de regen een en ander snel werd uitgewist. Beter was het gesteld met de cijfers 1914-1918, die met witte verf waren aangebracht op korte afstand van de voormalige molen. Deze jaartallen moesten de bezetter er aan helpen herinneren dat zij de 1e Wereld Oorlog verloren hadden. Deze cijfers waren nog zeer lang op het klinker wegdek te zien, totdat de asfalt-laag het beeld, midden jaren 60, aan het oog onttrok.

#### VAN BUSHALTE KORENMOLEN NAAR DE MEERNBRUG

Bij de bushalte de Korenmolen stapte de molenaar Oude Wansink in. Hij was sedert 1919 bezitter van de Korenmolen Veldhuizen, die in 1932 een mechanische aandrijving had gekregen i.p.v. windkracht. Hij had nu een baan bij de voedselvoorziening. Er waren al plannen voor restauratie van de molen, maar die moesten door de oorlogsomstandigheden worden uitgesteld. Op weg naar halte de Meernbrug werden drie boerderijen gepasseerd met veel boogaardland. Alles werd gesloopt en gerooid i.v.m. uitbreiding van De Meern in de jaren '60.

Bij de Meernbrug passeerden we de Sparwinkel met woonhuizen. De doorgang van de Meerndijk op de Rijksstraatweg was



Het kruispunt Rijksstraatweg / Meerndijk / Meernbrug in de Meern.

zeer nauw. Vervolgens waren daar café Huigen op de hoek en de oude Meernbrug.

Hier liep de bus vaak vol. In dat geval mocht ik van de heer Oude Wansink op z'n knie plaatsnemen.

**VAN MEERNBRUG NAAR VERKEERSPLEIN HOOGGELEGEN**

Eerst kwamen we langs de onbebouwde vlakte vóór de R.K.Kerk en vervolgens langs het gemeentehuis van de gemeente Oudenrijn (tot 1-1-1954).

In het najaar van 1943 werd ook begonnen met bunkerbouw en de aanleg van een tankgracht op last van de bezetter tussen boerderij Molenstein (± 200m. voor het Strijkviertel) en het daaraan grenzende dubbele woonhuis. Deze betonnen gevaartes aan beide kanten van de weg van ± 2 meter hoog en lang. Deze moesten de straat afsluiten bij gevechten. Het werd een smalle passage waar de bus slechts langzaam doorheen kon rijden. Deze bunkers werden ook gebouwd op de Zandweg naast het terrein van de fam. Tonen en op de Groenedijk.

Even later passeerden wij het poortgebouw "Tjepmastate" met veel boomgaardland er omheen. Bij de aanleg van het industrieterrein werd het zonder problemen gesloopt. Ook de prachtige Gooische brug met



De sluis aan de Stadsdam.

dubbele bogen moest het loodje leggen. Bij halte Stadsdam stapten regelmatig twee jongedames in, gekleed in het uniform van de Nazi-Jeugdstorm. Dan werd het eensklaps muisstil in de bus. De halte van het café Stadsdam-sluiscomplex was zeer idyllisch gelegen. Helaas is alles gesloopt in 1951. Op weg naar verkeersplein Hooggelegen kwamen we langs de prachtige houten villa "Rhijnvliet". Tijdens leegstand brandde deze villa af in 1964. Werd het aangestoken?

**VAN HOOGGELEGEN NAAR HET BUSSTATION.**

Na de, toen smalle, kanaalbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal (vervangen in 1974 door de bredere Galecopperbrug, die op pontons naar de huidige plek werden vervoerd) kwamen we langs Rusthuis De Wartburg, dat toen rechts van ons lag, want direct na de kanaalbrug boog de weg af richting Leidseweg. Aan de linkerhand lag daar toen een kersenboomgaard.

Net vóór hotel Den Hommel lag een smalspoorrails over de weg, die van de kanaalkant, langs een vijverpartij leidde naar de in de oorlog aangelegde bunker in de tuin van het toenmalige Homeopatische Ziekenhuis. Meteen achter hotel Den Hommel lag destijds de Wethouder Diemontlaan, vernoemd naar een wethouder van de voormalige gemeente Oudenrijn. Tegenwoordig heet die weg de Willem Pijperlaan. Even verderop lag daar Garage Jan Jongerius. Hier stonden in de oorlog altijd talrijke Duitse auto's, die daar ter reparatie aangeboden werden. We kwamen langs de cartonage fabriek van de familie Miedema. Even verder was daar de smalle draaibrug, tegenover "De Munt". Deze brug kon slechts stapvoets gepasseerd worden als er twee auto's of bussen elkaar tegemoet kwamen. Het was toen tevens de grens tussen de gemeenten Vleuten, Oudenrijn en Utrecht. Daarna was het op de oude Leidscheweg rammelen en hobbelen over de daar aanwezige "kinderhoofdjes".

We stopten bij de ook gesloopte, fraaie, oude Van Seijpesteijn-kazerne op de kop van de huidige Croeselaan. Door de Leidseveertunnel (tegenwoordig de tramtunnel) en de toenmalige rotonde Smakkelaarsveld langs Jamin bereikten we de Catharijnesingel om rechtsaf slaande door de Stationsstraat te rijden om dan langs de schuilkelder op het Stationsplein de standplaats vlak naast de KABO-bussen (Kockengense Autobus Onderneming) en dus bij het eindpunt aan te komen.

DS 10-142 Fax 030 6775083