

## 150 JAAR MET DE TREIN

# Op het spoor!

**Op 20 augustus 1863 reed de eerste trein voor station Smallepad; reden voor een compleet volksfeest. Het spoor werd daarna van wezenlijke betekenis voor de groei van Amersfoort: rond 1930 was het zelfs de grootste werkgever. Het 150-jarig jubileum is aanleiding voor een grote tentoonstelling in Museum Flehite.**

door GERARD RAVEN

De eerste trein die Amersfoort aandeed was van de Nederlandsche Centraal-Spoorweg-Maatschappij, type NCS 4. Ook de stations waren van een standaardontwerp van N.J. Kamperdijk; Amersfoort en Nijkerk kregen het grootste type, NCS 1e klasse. Station Smallepad is niet meer als zodanig in gebruik, maar het staat er nog steeds en is nu rijksmonument.

## ROOK EN ROET

De trein bood veel mensen nieuwe mogelijkheden. Per koets of schip was het reizen heel wat langzamer gegaan. Toch moesten vooral de betere standen nog erg aan de trein wennen, want de 1e klasse bood aanvankelijk weinig comfort. Vandaar dat sjieke modehuizen in grote steden in advertenties beloofden het treinkaartje te vergoeden als iemand een jurk kocht. Dit tot groot verdriet van de Amersfoortse winkeliers.

Reizen was pas echt vervelend in de open 3e klasse, waar de rookwolken en het roet van de loc vrij spel hadden. Deze was bedoeld voor arbeiders, maar die moesten er zeker tot eind 19e eeuw voor sparen. Ze hadden bovendien alleen op zondag vrij en veel protestanten hadden



Boven: Personeel voor station Smallepad, circa 1910 (*Spoorwegmuseum*).

bezwaren tegen reizen op die dag. Het aantal reizigers dat uit Amersfoort vertrok groeide niettemin snel: in 1863 waren het er 14.812, in 1890 184.365.

Rechts en onder: Station Smallepad, 1874 (*Archief Eemland*).



## FABRIEKEN

Tot teleurstelling van de Amersfoorters groeide het goederenvervoer veel minder snel. Dit vormde eind 19e eeuw maar 30% van de omzet. In 1873 werd aan het Smallepad een bierfabriek gebouwd (de latere Phoenix) die zelfs een eigen spoorlijntje kreeg. Zo konden flessen voor Indië rechtstreeks naar de boot in Amsterdam vervoerd worden. In 1879 werkten al dertig man op het station, tien jaar later 130. In 1885 kwam er ook een stoombroodfabriek van Meursing aan het Smallepad en rond 1900 de sigarenfabriek van Houbaer (later Soplá).





## MEER LIJNEN

Door de centrale ligging van Amersfoort kwamen hier snel meer lijnen. Een grote stap was de nieuwe spoorlijn van 1874, die via Hilversum naar Amsterdam ging. De *Operatrein*, zo noemden rijkelui hem graag. De lijn werd aangelegd door de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij (HIJSM). Dat jaar kreeg de brug die langs de

Boven: Kaart uit 1888 met de drie stations in Amersfoort:

- 1 = Smallepad;
- 2 = Staat;
- 3 = Aansluiting.

lijn genoemd). Daarvoor kwam er ook een kopstation Amersfoort Staat, dat vervolgens werd verbonden met de lijnen naar het westen. Hier kwam het overstapstation Aansluiting, dat uiteindelijk is vervangen door één

## KAN AMERSFOORT ZONDER SPOOR?

### De mening van Arriën Kruyt



Amersfoort is pas gaan groeien en bloeien toen het in de 19e eeuw ontsloten werd door het spoor. Anno 2013 is het spoor voor Amersfoort belangrijker dan ooit. De Facebookgeneratie is minder in auto's geïnteresseerd dan de ouders. De jongeren willen continu online zijn en dat kan niet in de auto. De groei van Nederland zit in de Randstad en daarmee is Amersfoort goed verbonden per trein. In heel Nederland stagneert de kantoren- en woningmarkt, maar niet rondom de stations. Dat zien we ook in Amersfoort: Vathorst stagneert, maar de woningen ten Noorden van het station worden goed verkocht. Het terrein van de voormalige Wagenwerkplaats wordt straks helemaal *the place to be*. Trein voor de deur: perfect!

**Arriën Kruyt is voorzitter van reizigersvereniging ROVER en geeft 27 augustus een lezing ( zie p. 24)**

Koppelpoort liep dubbel spoor en acht jaar later was de hele route naar de hoofdstad dubbel.

Intussen werd het spoor in 1876 doorgetrokken naar Zutphen en tien jaar later kwam er een lijn naar Kesteren, de verbinding met Nijmegen en Keulen (later *Kersen-*

Rechts: Uit het reclameboekje (zie p. 6), circa 1914 (*Archief Eemland*).



Onder: Paardentram, circa 1910 (*Archief Eemland*).

centraal station, het bekende gebouw van architect D.A.N. Margadant. Het heeft van 1902 tot 1995 dienst gedaan en werd vervangen door het huidige pand met kantorencomplex van J.A. van Belkum (1997; pas zes jaar later kwam de ingang aan de noordzijde).



## MET DE TRAM

In 1876 reed voor het eerst een paardentram van de Kamp naar station Smallepad. Dertien jaar later ging hij ook door naar Staat en vanaf 1902 naar het centrale station. Maar er waren te weinig klanten en zo moest men in 1917 stoppen. Intussen was er wel een lijn van het station naar Zeist (1914-1949). Vanaf 1920 kwamen er buslijnen naar centrum en omgeving.



Boven: Wagenwerkplaats, circa 1935 (NVBS).

In de periode 1886-1905 werd ook een groot aantal haltes voor personen en goederen geopend: Vlasackers, Hooglanderveen, Liendert, Bloemendalseweg, Kleine Koppel, Hoewelaken en Leusden; door bezuinigingen in de jaren 1926-1938 zijn ze allemaal weer verdwenen.

## FEESTEN EN FORENSEN

Een nieuw verschijnsel waren vanaf 1860 de *toogdagen*, manifestaties waarvoor mensen uit het hele land bijeenkwamen. Baron van Boetelaar van Oosterhout stelde in 1889 zijn landgoed Nimmerdor beschikbaar voor het 26e

### KAN AMERSFOORT ZONDER SPOOR? De mening van Jan Lodewijks



In algemene zin niet. Deze dienststad zou in menig opzicht schade lijden. De 45.000 reizigers die nu per dag op de Amersfoortse stations in- en uitstappen (waaronder forensen die hier wonen o.a. vanwege de goede treinverbindingen), zouden een alternatief zoeken of de stad mijden. Evenals organisaties die hier hun domicilie hebben.

Voor goederen is Amersfoort al jaren meer een doorvoer- dan een aankomst- of vertrekstation. Ook is er een opstel terrein voor materieel. Het antwoord op de vraag zou hier mogelijk bevestigend kunnen zijn, echter vervoerders, Defensie en aannemers zouden alleen onder zware condities zonder dit spoor(emplacment) kunnen.

Bijzonder is het vervoer per trein van nieuwe personenauto's en materieel naar autodealer Pon in Leusden. De stad zou zonder kunnen, maar Pon en Leusden niet.

Jan H. Lodewijks is oud-medewerker van de NS (zie ook 'Belangrijkste literatuur')

### BELANGRIJKSTE LITERATUUR

■ Jan Lodewijks, *Verkeer, vervoer ... verandering?*

*Ontsluiting van Amersfoort 1820-1890* (scriptie Amersfoort 1987, aanwezig in Archief Eemland)

■ G.A. Russer, *Sporen rond de Lange Jan. De geschiedenis van station Amersfoort en halte De Vlasackers* (Barneveld 2007)

■ *Dit is het Soesterkwartier, van verleden tot heden* [Amersfoort 2004]

■ Marie-Anne Asselberghs, *Daar komt de trein* (Amsterdam 1981)

■ Guus Veenendaal, *Spoorwegen in Nederland van 1834 tot nu* ('t Harde 2008)

■ A.J. Veenendaal e.a., *Bronnen op het spoor. Gids voor onderzoek naar de geschiedenis van de spoorwegen in Nederland* (Utrecht 2000)

Christelijk Nationaal Zendingsfeest. Voor één dag reden treinen naar een tijdelijke halte, compleet met twee seinpalen en een telegraafstoel. Vijf jaar later werd hier de Nationale Velddag van het Leger des Heils gehouden (voor latere bijeenkomsten zie p. 15).

Geleidelijk werd het normaler om de trein te nemen naar het werk. Mensen gingen bijvoorbeeld in het Bergkwartier (zie p. 6) en Baarn wonen. Ook kinderen gingen per spoor naar de middelbare school.

## GROOTSTE WERKGEVER

Intussen werd het spoor steeds belangrijker voor de Amersfoortse economie. Na een landelijke spoorwegstaking in 1903 werden veel arbeiders van de wagenwerkplaatsen ontslagen. Zij kregen echter een herkansing: in Amersfoort werd een nieuwe reparatieloods met tien sporen geopend,

### KAN AMERSFOORT ZONDER SPOOR? De mening van Erwin Voorhaar



Als er iets is dat de historie ons heeft geleerd: wees voorzichtig met de afbraak van openbaarvervoervoorzieningen. Verliesgevende lijnen moesten maar weg, zonder veel alternatief te bieden. En over vervuiling en milieu dacht

men niet na. Ook hier kwam het berouw na de zonde. Privatisering heeft ervoor gezorgd dat kleinere maatschappijen de economisch minder rendabele lijnen konden gaan exploiteren. Ook in Amersfoort is dit inmiddels het geval: treinen van Connexion hebben de verbinding naar Barneveld en Ede opgewaardeerd. De bestaande verbindingen verbeterden eveneens hun diensten. En zo ontstond een netwerk dat best krap in elkaar zit en niet altijd even goed bestand is tegen onverwachte gebeurtenissen, maar dat toch een hele duidelijke service biedt. Tenminste voor mensen die milieubewust denken, het spoor vanuit historisch of technisch oogpunt interessant vinden of gewoon willen reizen zonder de drukte van files en het vinden van parkeerplaatsen.

Erwin Voorhaar is conservator NVBS Railverzamelingen Amersfoort

ontworpen door Margadant. Zo reisden het volgende jaar bijna tweehonderd arbeiders uit Haarlem en hun gezinnen per trein hierheen. Dit bezorgde de stad de bijnaam *Strafkamp Amersfoort*. Later werden er nog meer mensen overgeplaatst. In totaal ging het om ongeveer duizend personen. Zij werden gehuisvest in barakken in de *Spoorwijk* (later Soesterkwartier). Pas rond 1915 zijn de arbeiderswoningen gebouwd. Het Wijkmuseum Soesterkwartier is bijvoorbeeld gevestigd in het huis van een spoor-

wegarbeider (voor tentoonstelling zie p. 24).

Zo werden de Spoorwegen de grootste werkgever van Amersfoort: in 1930 waren er 450 mensen in dienst bij de Wagenwerkplaats en 800 bij het station, samen 9% van de beroepsbevolking. Sinds 1917-1937 waren de spoorbedrijven overigens gefuseerd.

## KNOOPPUNT AMERSFOORT

Eerder was de landmacht de grootste werkgever geweest. Vanuit het hele land reisden en reizen soldaten naar de kazernes. Vooral voor dienstplichtigen was de trein een uitkomst, omdat zij in het weekeinde naar huis konden. Ook 19.000 Belgische vluchtelingen kwamen in 1914 per spoor naar Amersfoort. De evacuatie van een half miljoen burgers uit de Grebbelinie in mei 1940 ging met de trein en ook de Duitse bezetter liet de gevangenen van Kamp Amersfoort en de Joden zo vervoeren. Juist omdat Amersfoort zo centraal lag probeerden de Geallieerden met bommenwerpers het emplacement te vernietigen (zie p. 8).

## OPENINGEN EN SLUITINGEN

Vrij snel na de bevrijding zijn de spoorlijnen hersteld en kon de wederopbouw beginnen. De verwoeste spoorbrug over de Eem werd herbouwd, die over de Rijn niet. Daardoor was de Kersenlijn alleen nog een goederenspoor tot Rhenen, later tot Leusden.



Omslagfoto: De zware stoomloc 3925 op station Amersfoort, circa 1947 (foto: Theo Wisman/collectie Archief Eemland).

Gerard Raven is projectleider van de tentoonstelling en conservator van Museum Flehite.

Een grote stap was de aanleg van tunnels in de Stadsring (1958) en voor fietsers (Brouwerstunnel). Tot dan moesten Soesterkwartierders op de fiets eindeloos wachten voor de ene na de andere trein (zie p. 15). Daarom sjoewden zij hun rijwiel vaak over de luchtbrug (1902, zie p. 14), waar voetgangers een mooi uitzicht hadden... als er tenminste geen stoomtrein onder door reed. Kinderen vonden het juist leuk om in de rookwolken te staan. De overgangen bij de Grote Koppel en de Hooglandseweg zijn pas rond 1995 vervangen door tunnels.

De Wagenwerkplaats groeide eerst verder uit. De NS concentreerde zelfs alle onderhoud in Amersfoort. Daardoor liep het aantal medewerkers hier op tot 750 rond 1960. Maar daarna verloor men teveel opdrachten aan het wegvervoer. Met ingang van 2001 is de werkplaats gesloten, maar inmiddels is het unieke complex tot rijksmonument verklaard en herbested. Enkele jaren geleden is ook de passage van treinen met chloor gestopt. Er was veel verzet tegen, vooral toen een ongeluk in 2002 met een sisser afliep.

De bevolking van Amersfoort groeide intussen enorm, net als het toerisme en de groep studenten. Door al het forensenverkeer waren weer nieuwe stations nodig: in 1987 opende Schothorst en in 2006 Vathorst. Plannen voor 'herstel' van halte Koppel zijn afgeketst, maar vorig jaar opende station Hoevelaken, nog net op Amersfoorts grondgebied.

# WAT IS ER TE ZIEN?

De tentoonstelling is gemaakt voor een breed publiek, maar de liefhebber komt ook aan zijn trekken. Gewapend met het speciale spoorboekje kan men op stap. Men hoort geknars van treinwielen op wissels, ijzer op ijzer in de Wagenwerkplaats, zoemende miniatuurspoorbanen. Al vanaf de receptie ziet de bezoeker de zaal met reizigers en koffers. Dan volgt een grote wachtkamer rond 1935. Aan de wand hangen modellen van goederenwagens, waaronder natuurlijk de nieuwe nagemaakte bierwagon van Phoenix. Verderop kan men zelf in de cabine van een *Hondekop* gaan zitten en het spoor naar Barneveld volgen. Er staan veel modellen van stoomlocs en er zijn spoorspelletjes. Verzamelaars zullen vooral kijken naar de zeldzame nummerschilden. In een aparte zaal draait een nieuwe film over het spoor tijdens de Duitse bezetting. Een zolderzaal is ingericht als Wagenwerkplaats, waar kind in een andere nieuwe film vertelt over het werk



Dido Geluk maakte de maquette van 1863 voor de tentoonstelling.

van zijn vader. Een werkbank nodigt bijna uit om zelf aan de slag te gaan. Kinderen kunnen dat ook echt doen met spoorbanen van Märklin in Depot Junior. Ideaal om met gasten of (klein)kinderen heen te gaan. Er is ook een nevenprogramma gemaakt. Zo zijn er een spoorcursus en een spoorlezing (zie

p. 24). De Hogeschool voor Ouderen geeft bijvoorbeeld een speciale spoorcursus, die wordt afgesloten met een rondleiding. Verder komen er een stoomdag, workshops voor modelbouwers en veel kinderactiviteiten. In de week van 26 augustus is er elke dag iets te doen. Meer details op [www.museumflehte.nl](http://www.museumflehte.nl).

Meer details op [www.museumflehte.nl](http://www.museumflehte.nl).