

Tijdschrift voor geschiedenis van stad en provincie Utrecht • 90^e jaargang • oktober 2017 • losse verkoop € 3,00

Oud Utrecht 5

hart voor historie en cultureel erfgoed in de provincie Utrecht

Vanuit Utrecht dwars door Europa

Ons Buiten, siertuinders sinds 1929

De eerste Utrechtse wielersbaan



Museum
Catharijne
Convent

Luther

22 september 2017
t/m 28 januari 2018



een advertentie
is nooit voldoende

jeroen tirion, grafisch ontwerp - info@jeroentirion.nl

Sinds 1933
dienstbaar aan
de Utrechtse
samenleving

Dag en nacht
bereikbaar voor
directe hulp na
overlijden
(030) 262 2244

PCB
UITVAARTZORG

Meer informatie:
www.pcbuitvaartzorg.nl

PCB UTRECHT
PCB BILTHOVEN
PCB NIEUWEGEIN
PCB VIANEN



Donaudreef 25
3561 EL Utrecht
Telefoon
[030] 262 2244

BGNU



VAN ZOELLEN
AANNEMERSBEDRIJF

Uw aannemer:

- flexibele organisatie
- uitstekende prijs/kwaliteit verhouding
- tevreden klanten bepalen ons succes
- wij doen wat we zeggen
- grote betrokkenheid bij klant en project
- wij maken bouwen voor de opdrachtgever tot een feest

Meer weten? Bezoek onze website www.vanzoelen.nl

aannemersbedrijf van Zoelen bv
Nevadadreef 58, Utrecht
tel 030 - 263 11 11

Inhoud

152

Arjen den Boer

Utrecht als geboorteplaats van de Trans Europ Express

158

Wim Sonneveld

Jaap Eden op de Oudwijker Eng

165

Signalement

166

Bart Ibelings

Amersfoort, bierstad van Het Sticht

Boekbespreking

168

Hans Lägers

Ons Buiten, de historie van een
Utrechtse tuindersvereniging

174

Paul Krijnen

Een Luthers dorpje in de Strosteeg

175

Agenda



Dwars door Europa

Een voorspoedige, succesvolle start van een internationale hogesnelheidslijn: zestig jaar geleden was het gewoon mogelijk en het begon allemaal in Utrecht. De Trans Europ Express werd niet alleen in Utrecht ten doop gehouden, ze was in meerdere opzichten een Utrechts product.



Utrechts eerste wielervedstrijden

De eerste Utrechtse wielervedstrijden vonden eind 19e eeuw plaats op het Vreeburg. In 1895 opende de eerste Utrechtse wielervedbaan op de Oudwijker Eng. Al na een paar jaar later verkocht eigenaar Franciscus Moerkoert de grond aan de gemeente voor stadsuitbreiding.



Tuinieren voor het volk

Wie werkt in de tuin, heeft geen tijd voor de kroeg. Dat was een van de motieven van de Volksbond tegen Drankmisbruik om in 1913 een tuindersvereniging op te richten. Ontevreden leden splitsten zich in 1929 af en begonnen Ons Buiten waarvan de siertuinen nu een gewaardeerde groenvoorziening vormen in de wijk Voordorp.

□ OMSLAG: TEE-AFFICHE DOOR JAN RODRIGO, 1957; COLLECTIE ARJAN DEN BOER



Utrecht als geboorteplaats van de Trans Europ Express

Zestig jaar geleden ging de Trans Europ Express van start, een netwerk van snelle en luxe dagtreinen tussen 70 Europese steden. De TEE had Utrechtse wortels. Het idee was in NS-Hoofdadministratiegebouw III (de latere 'Inktpot') geboren, TEE-treinstellen werden bij Werkspoor gebouwd en zowel het logo als de eerste affiches zijn ontworpen door Utrechtse kunstenaars.

Geestelijk vader van de Trans Europ Express was ir. F.Q. den Hollander (1893-1982), de actieve en geliefde president-directeur van de Nederlandse Spoorwegen. Afgestudeerd in Delft als werktuigbouwkundig ingenieur, werkte hij al sinds 1916 bij de spoorwegen, vanaf 1947 als hoogste baas. Den Hollander zette zich met hart en ziel in voor Europese samenwerking binnen de Internationale Spoorwegunie

(UIC). Zo was hij voorzitter van het in Utrecht gevestigde Office de Recherches et d'Essais (ORE) van de UIC, dat vooral werkte aan standaardisatie van goederenwagons.

Concurreren met het vliegtuig

Voor het internationale personenverkeer bedacht Den Hollander de 'Europa Expresse', snelle dieselelektrische

treinen die niet aan de grens hoefden stoppen om van locomotief te wisselen of voor douanecontroles. Binnen een dagreis zouden zo de economische centra met elkaar verbonden worden, vooral met het oog op zakenreizigers die anders het vliegtuig namen. In december 1953 legde Den Hollander zijn idee voor aan het leidinggevende Bureau des Affaires Communes (BAC) van de UIC, waarvan hij een van de zes leden was. Het viel in goede aarde. Een half jaar later nam de UIC op haar spoorwegcongres in Bern het plan aan.

Medio 1954 presenteerde Den Hollander het concept in Parijs aan vertegenwoordigers van de Europese verkeersministeries. Er was enthousiasme voor de snelle verbindingen, maar niet voor de oprichting van een centrale organisatie met eigen materieel, zoals Den Hollander wilde. In november 1954 vond in Utrecht een grote startbijeenkomst plaats met afgevaardigden van zeven spoorwegmaatschappijen (Nederland, België, Luxemburg, Frankrijk, Duitsland, Zwitserland en Italië). Hier werden de uitgangspunten vastgesteld en de Trans Europ Express-commissie opgericht onder voorzitterschap van Den Hollander en gevestigd in Utrecht. Het was een samenwerkingsorgaan in plaats van een zelfstandige entiteit.

Elk van de deelnemende spoorwegmaatschappijen zou eigen TEE-treinstellen ontwikkelen, maar wel volgens gemeenschappelijke normen en met één huisstijl. Gekozen werd voor dieselelektrische treinstellen in plaats van getrokken rijtuigen met locomotieven, zodat de verschillende (elektrische) systemen geen obstakel vormden. Elk treinstel zou maximaal 120 zitplaatsen krijgen, uitsluitend eerste klasse. De topsnelheid moest 140 km/uur bedragen en de te overbruggen afstanden maximaal 1.000 kilometer. Begin 1955 werden de afspraken gespecificeerd op technische conferenties in Utrecht en Bern, waarna de uitvoering kon beginnen.

In de pers sprak Den Hollander enthousiast over de ontwikkeling van de Trans Europ Express. 'Wie met de President over deze zaken spreekt, ziet als het ware deze treinen al lopen. Er komen tekeningen op tafel van het aan te schaffen materieel; er is een man met een rustige stem en met ogen die net even 'dat' zien', zo schreef *Het Parool* in september 1955. 'Ir. Den Hollander verheelt niet,



TEE-treinstel bij Werkspoor Utrecht, 1957.

□ COLLECTIE NICO SPILT

dat het tempo hem iets tegenvalt. Hij had wis en zeker gedacht, dat reeds in mei 1956 de T.E.E. in Europa zou lopen. Dat wordt nu een jaar later.'

Motorwagens van Werkspoor

Al in een pril stadium werd er nagedacht over een treinstel voor de nieuwe internationale dienst. Met het oog op de verbinding Amsterdam-Parijs wilde de NS hierbij graag samenwerken met de Franse Spoorwegen (SNCF). De motorwagens zouden gebouwd worden door het Franse Alsthom, de tussenrijtuigen door het Nederlandse Werkspoor. In 1953 presenteerde Werkspoor het eerste ontwerp: een donkerblauw treinstel met een hoekige neus. Een uitklapbaar 'Apenboek' (genoemd naar een kinderboek) maakte het mogelijk het treinstel in verschillende samenstellingen te bekijken. Er werden ook ontwerptekeningen voor het luxe interieur gemaakt door twee Amsterdamse interieurontwerpsters, Ineke Boks en Elsebeth van Blerkom.

Uiteindelijk liep de samenwerking met de Fransen op niets uit. Deze kwam wel van de grond met de Zwitserse Spoorwegen (SBB) - er was immers ook een verbinding Amsterdam-Zürich voorzien. Afgesproken werd de motorwagens bij Werkspoor in Utrecht te bouwen, en de rijtuigen bij het Schweizerische Industrie Gesellschaft (SIG) in Neuhausen. Een model uit ongeveer 1955, bewaard in het Spoorwegmuseum, laat zien dat het TEE-treinstel oorspronkelijk de voorkant zou krijgen van de 'Hondekop', het Nederlandse elektrische sneltreinstel Mat '54 dat in dezelfde jaren bij Werkspoor werd gebouwd. Men was ook nog niet helemaal uit de naam: er stond 'Trex' op de zijkant, net als het uiteindelijk 'TEE' een afkorting van Trans Europ(a) Express(e). Het model had al de wijnrode TEE-kleur, maar in combinatie met zilver, terwijl uiteindelijk voor crème werd gekozen.



Overdracht TEE-treinset bij Werkspoor Utrecht, 1957.

□ WERKSPoor COURANT / MUSEUM VAN ZUILEN

Elsebeth van Bierkom

Den Hollander wilde graag een afwijkend uiterlijk - dus geen Hondekop - en daarom vroeg Werkspoor-directeur ir. M.H. Damme Jr. interieurontwerpster Elsebeth van Blerkom (1919-2009) mee te denken over de neus van het treinset. Om hoongelach van Werkspoor-ingenieurs te voorkomen verdiepte zij zich in de aerodynamica. Ze liet het model op eigen initiatief testen in de windtunnel van het Nationaal Luchtvaart Laboratorium. Het resultaat was een soort eivorm van enkelgekromde vlakken. Dit ontwerp was niet alleen relatief eenvoudig te construeren, maar ook krachtig en onderscheidend. Damme was direct enthousiast; de ingenieurs lieten zich overtuigen door het rapport van het Luchtvaartlaboratorium. Wel waren er bijstellingen en verfijningen nodig.

Met een groot houten model van de kop gingen Werkspoor-vertegenwoordigers per trein naar Zwitserland, waarin de Duitse douane nog aanleiding zag het holle model te controleren op smokkelwaar. De SBB-directie reageerde instemmend, en dus kon het ontwerp in productie worden genomen. De RAM TEE I, in Nederland DE 4 genoemd, werd samengesteld uit een motorwagen, twee tussenrijtuigen voor 114 passagiers en een stuurstandrijtuig. Elk treinset kreeg twee Werkspoor-dieselmotoren van 1.000 pk en een elektrische installatie van het Zwitserse B.B.C. Interieurontwerpers Boks en Van Blerkom gaven ook nu hun adviezen, maar aangezien de rijtuigen bij SIG werden gebouwd hadden Zwitserse interieurarchitecten het laatste woord. Ter afwisseling kreeg elk rijtuig een eigen kleurstelling en materiaalkeuze. Op de vloeren kwam tapijt. De opdracht voor de bouw van vijf treinsetten werd in november 1955 verstrekt en diende vóór de zomerdienstregeling van 1957 afgerond te zijn, want dan zou het TEE-

netwerk van start gaan. Er moest daarom veel worden overgewerkt, eerst op het teken- en constructiebureau van Werkspoor en daarna in de fabriek. De motivatie was echter groot: de werknemers zagen de TEE als hun paradepaardje. De TEE-stellen kostten ook ongeveer het driedubbele van een regulier treinset.

Nadat de tussenrijtuigen uit Zwitserland arriveerden en bij Werkspoor gekoppeld waren, vonden in maart 1957 testritten plaats met het eerste treinset. Op het traject Assen-Hoogeveen werd een topsnelheid van 168 km/uur gehaald en in de Belgische Ardennen werden de hellingen succesvol beproefd.

Europese samenwerking

Op 4 mei 1957 verzamelden vertegenwoordigers van de Nederlandse en Zwitserse spoorwegen zich bij Werkspoor. 'Behangen met de vlaggen van Zwitserland en Nederland kwam de trein de koppelloods van de fabriek te Utrecht uitrijden, waarmee de symbolische overdracht geschiedde. De heer van Zwet constateerde bij de overdracht dat op de



Promotiefoto Werkspoor, 1957.

□ COLLECTIE SPOORWEGMUSEUM

vierde mei 1957 “de schoonste trein ooit door fabrikanten vervaardigd” aan de opdrachtgeefsters werd overgedragen’, schreef de *Werkspoor Courant*.

Op 23 mei kon de pers het TEE-treinstel uitproberen tijdens een rit van Utrecht via Rotterdam naar Amsterdam. Het *Polygoon-journaal* deed ook verslag: ‘Dit is het laatste nieuws op het gebied van snel railvervoer’, aldus Philip Bloemendal. F.Q. den Hollander, voor wie in vier jaar een visioen werkelijkheid was geworden, hield een toespraak door de geluidsinstallatie van de trein: ‘Ik beschouw dit als een symbool van een gelukkige samenwerking tussen de spoorwegmaatschappijen van West-Europa. Alleen door zich hecht aaneen te sluiten kan Europa sterk naar buiten optreden.’ Uit deze woorden blijkt dat de tijdgeest vol was van Europese samenwerking, niet alleen op spoorweggebied. In maart 1957 was het Verdrag van Rome getekend ter oprichting van de Europese Economische Gemeenschap (EEG).

De journalisten waren onder de indruk van de ‘harmonische kleurencombinaties’ en het comfort: ‘Door toepassing van geluidwerende materialen is er geen storend lawaai, de air-conditioning zorgt voor een aangename temperatuur, de ligging is zeer stabiel en de indirecte verlichting schept een prettige sfeer.’ De verslaggever van het *Utrechtsch Nieuwsblad* had speciale aandacht voor de keuken ‘die iedere huisvrouw zó zou willen hebben’. Hij schreef verder: ‘Nieuw voor de spoorwegen is de frituurpan, waar 20 liter olie in kan. Trots is de chefkok ook op zijn grill-apparaat. “In drie minuten bak ik een biefstuk,” vertelt hij.’

Vanaf zondag 2 juni 1957 reden de nieuwe treinstellen als *TEE Étoile du Nord* in vijf uur van Amsterdam naar Parijs en als *TEE Edelweiss* in tien uur van Amsterdam naar Zürich. De TEE-reizigers betaalden een toeslag van 25 procent op hun eerste klas-kaartje. Voor een retour Amsterdam-Zürich kwam dit op bijna f175,-, slechts enkele guldens minder dan een vliegticket (en in huidige geldwaarde € 550).

Logo van Moesman

Terwijl men bij Werkspoor hard werkte om de treinstellen op tijd af te krijgen, werd elders in Utrecht gesleuteld aan een andere belangrijke component van de Trans Europ Express. Het TEE-beeldmerk, dat groot voorop de treinen



ir. F.Q. den Hollander tijdens de TEE-persrit, 1957

□ COLLECTIE NATIONAAL ARCHIEF

kwam en in alle reclame-uitingen gebruikt werd, droeg door zijn grote herkenbaarheid en ‘snelle’ uitstraling zeker bij aan het succes van het TEE-concept. Tijdens de research voor het boek *Trans Europ Express: Plakatkunst - Poster art - Art de l’affiche* (2017) in de SBB-archieven bleek dat het logo is ontworpen door de Utrechtse surrealistische schilder Moesman, een tot nou toe vrijwel onbekend feit.

Als zoon van een drukker en fotograaf aan de Neude had Joop Moesman (1909-1988) de Grafische School bezocht en tekenlessen gevolgd. Om in zijn onderhoud te voorzien werkte hij van 1925 tot 1968 op de grafische afdeling van de NS. De eigenzinnige Moesman sprak zelf schamper over zijn baan bij de spoorwegen, maar naast ‘de kleine lettertjes van de spoorboekjes’ verzorgde hij in 1940 bijvoorbeeld de zogenaamde *Spoorwegserie* van informatieve NS-brochures met infographics, die later enige vermaardheid verwierven bij liefhebbers van grafisch ontwerp.

Moesman maakte op verzoek van Den Hollander tussen 23 oktober 1956 en 22 januari 1957 verschillende varianten van het TEE-logo. Het ontwerp evolueerde van organisch en symbolisch (vogels, gevleugeld wiel) naar relatief kaal en strak. Het is waarschijnlijk dat de versobering niet van Moesman zelf kwam, maar bijvoorbeeld plaatsvond op aandringen van de Zwitserse spoorwegen (de ontwerpvarianten zijn namelijk onlangs teruggevonden in het SBB-archief). Maar ook in de uiteindelijke versie gebruikte Moesman, net als bij de door hem ontworpen lettertypes, gebogen lijnen en cursieven die geïnspireerd waren op de kalligrafie.

Utrechtse affiches

Tijdens de eerste jaren van de Trans Europ Express werd het promotiemateriaal - affiches, brochures en advertenties - verzorgd door de in Nederland gevestigde TEE-com-



missie, en feitelijk door de propaganda-afdeling van de NS. Affiches van Utrechtse ontwerpers kwamen zodoende op stations door heel Europa te hangen. Na 1960 zouden de deelnemende spoorwegmaatschappijen hun eigen TEE-reclames gaan verzorgen, zodat ze beter konden inspelen op lokale voorkeuren of specifieke verbindingen konden uitlichten.

Het eerste affiche voor de Trans Europ Express werd in 1957 gemaakt door de Utrechter Jan Rodrigo (1921-2013). Hij had onder andere de Academie Artibus bezocht en privéles gekregen van Willem van Leusden. Rodrigo schilderde en tekende vooral stadsgezichten, landschappen en reisimpressies. Ook was hij actief als 'sneltekenaar' bij evenementen. Vanaf de late jaren vijftig werkte hij als reclame-tenaar bij de afdeling Propaganda van de Nederlandse Spoorwegen. Zijn TEE-affiche, dat in meerdere talen werd uitgebracht, toonde een trein in vogelvlucht met kleurrijke vlaggen op het dak. Rodrigo wist daarmee de snelheid en het internationale karakter van de TEE goed te vatten. De scherpe neus van het Nederlands-Zwitserse treinstel kwam echter niet goed uit de verf, waardoor het meer op de Nederlandse 'Hondekop' leek. Misschien had hij zich nog wel op het achterhaalde TREX-ontwerp gebaseerd.

Varianten TEE-beeldmerk door Joop Moesman, 1956-1957.

□ UIT: H&N 2017

Een jaar later maakte NS-collega De Haan een nieuw affiche dat wat betreft letters, kleuren en lijnen voortbouwde op Rodrigo's ontwerp, maar het TEE-treinstel veel nauwkeuriger weergaf. Jan de Haan (1917-1975) was van 1946 tot eind jaren zestig als reclametekenaar in dienst bij de NS en een van de beeldbepalende figuren bij de afdeling Propaganda. De Haan was opgeleid aan de Rotterdamse kunst-academie en de Vrije Academie in Utrecht. Hij maakte ook vrij werk: aquarellandschappen en olieverfportretten. Zijn affiches waren dan ook vooral figuratief.



TEE-affiche door Jan Rodrigo, 1957.

□ COLLECTIE ARJAN DEN BOER



TEE-affiche door Jan de Haan, 1960.

□ COLLECTIE ARJAN DEN BOER

De Haan ontwierp in 1960 opnieuw een TEE-affiche, waarop nu niet alleen het Nederlands-Zwitserse treinstel te zien was, maar ook de dieseltreinstellen die de Franse en Duitse spoorwegen voor de Trans Europ Express hadden laten bouwen. Onderaan stond bijvoorbeeld het silhouet van de kenmerkende ronde neus van het Duitse VT 11.5-treinstel, dat als *TEE Rhein-Main* (Amsterdam-Frankfurt) ook in Utrecht stopte. In de donkerblauwe achtergrond beeldde De Haan de beoogde 'mondaine' passagiers van de Trans Europ Express af: een dame met lipstick en een heer met hoed. De tekst op het affiche gaf aan dat het TEE-netwerk inmiddels tachtig steden verbond, terwijl dat er op het allereerste affiche nog tien minder waren.

Einde

In december 1958 nam ir. Den Hollander na 43 jaar afscheid van de spoorwegen, maar niet erg definitief. Hij werd commissaris bij de NS en bleef ook in internationaal verband actief bij het ORE. In zijn afscheidsrede memoëerde hij zijn paradepaardje, de Trans Europ Express, en kondigde een nieuwtje aan: de TEE zou 'binnen niet al te lange tijd' elektrisch gaan rijden. Bij de start was gekozen voor dieseltractie vanwege de verschillende netspanningen binnen Europa, maar daarvoor was een technische oplossing in zicht.

In 1964 ging de *TEE Étoile du Nord* over op losse rijtuigen, getrokken door een Franse elektrische locomotief die meerdere stroomsystemen aankon. Tien jaar later werd voor de *TEE Edelweiss* een Zwitsers elektrisch treinstel ingezet. De overschakeling op elektrische tractie betekende een relatief vroeg einde voor de in Utrecht gebouwde dieseltreinstellen. Ze werden in 1976 verkocht aan een Canadese spoorwegmaatschappij.

Nadat ze in de jaren negentig waren afgedankt, haalde een groep spoorwegliefhebbers enkele rijtuigen terug naar Europa, waaronder twee stuurstandrijtuigen met de kenmerkende kop. De motorwagens waren in Canada al gesloopt. De Stichting Trans Europ Express Nederland heeft tot doel om de treinstellen op te knappen, maar vooralsnog staan ze in slechte staat geparkeerd nabij Amsterdam Centraal, goed zichtbaar vanuit de trein uit Utrecht.

Het TEE-netwerk bereikte rond 1975 z'n grootste omvang met 130 verbonden steden. Een paar jaar later begon de neergang. Vanaf 1979 werden binnenlandse TEE's omgezet in Intercity's met twee klassen. In 1987 werden de meeste internationale TEE's vervangen door EuroCity-treinen. Het vliegverkeer nam toe en werd goedkoper, terwijl de TEE in verhouding te duur was. Treinen met een keuze tussen twee klassen sloegen beter aan. Tegelijkertijd kwamen de hogesnelheidstreinen op, zoals de Franse TGV en de Duitse ICE. Deze waren in veel opzichten schatplichtig aan de TEE en daarmee aan het idee van Den Hollander.

Bronnen

Boer, Arjan den, 'TEE-design' in: *RETOURS spoorweghistorie, vormgeving en fotografie*, www.retours.eu, juni 2017

Häni, Daniel, *Trans Europ Express: Plakatkunst - Poster art - Art de l'affiche* (Visp 2017).

Papazian, André, *Faszination TEE* (Stuttgart 2011).

Scharenburg, Wim van, *Werkspoor Utrecht-Zuilen - Deel 1 Trams & Treinen* (Utrecht 2007).

Veenendaal, Guus, *Spoorwegen in Nederland van 1834 tot nu* (Amsterdam 2005).

Vieveen, Heleen en Henk Sijsling, *Treindesign. De ontwikkeling van spoorwegmaterieel in Nederland* (Amsterdam 1989).

Geraadpleegde kranten: *Het Parool* 24-09-1955, *Leeuwarder courant* 24-04-1957, *De Tijd* 24-05-1957 en 30-12-1958, *Utrechtsch Nieuwsblad* 24-5-1957.



Coureurs en juryleden op de Utrechtse wielersbaan.

□ FOTO, UIT HOGENKAMP, EEN HALVE EEUW WIELERSPORT | HET
UTRECHTS ARCHIEF, COLLECTIE BEELDMATERIAAL

Jaap Eden op de Oudwijker Eng

Op 23 mei 1895 staat de grootste Nederlandse sportman van de 19e eeuw, Jaap Eden, in Utrecht aan de start van de openingswedstrijd van de wielersbaan op het Sportterrein in Oost bij de Ridderschapsvaart. De Nederlandse wielertop is aanwezig, maar er staat zoals zo vaak geen maat op Jaap. Hij wint de race over 1 mijl en is de eerste winnaar op de nieuwe baan. Hoe Utrecht aan zijn wielersbaan kwam en waarom die al na een paar jaar weer verdween.

Als op 1 juli 1883 in het etablissement Buitenlust aan de Maliebaan de Nederlandsche Vélocipède Bond wordt opgericht, die een jaar later zijn naam wijzigt in Algemene Nederlandsche Wielrijders Bond, met zijn eigen bondsblad *De Kampioen*, bestaat er nog niet zoiets als wielersport, maar het valt uitdrukkelijk binnen de doelstellingen van de nieuwe bond om die te propageren. De matige staat van de Nederlandse wegen doet de wens ontstaan van een eigen bonds-wedstrijd baan. Het aanpassen van de paardenbaan op de Bussumse hei voor wielervedstrijden blijkt te kostbaar, hetzelfde geldt voor het plan om in 1884 wedstrijden te houden op het Vreeburg. Toch komt van uitstel geen afstel, een jaar later is het Vreeburg wel degelijk het toneel van zo'n evenement.

'Malle toneeltjes' op het Vreeburg

De ANWB heeft vanaf april 1885 al wielervedstrijden georganiseerd op de Wassenaarschweg in Den Haag en op het Vrijthof in Maastricht en op de speciaal aangelegde bondswielerbaan in Nijmegen, als Utrecht in het najaar alsnog meedoet. De vijfde verjaardag van prinses Wilhelmina op 31 augustus is een 'volksfeestdag' van de Vereeniging tot Veredeling van Volksvermaken, met als onderdeel wielervedstrijden op het Vreeburg, georganiseerd door de Utrechtsche Vélocipède club, de eerste Utrechtse wielervereniging. De hele stad is versierd, de toeschouwers staan samengedron-

gen op het plein, en met de wielerbaan is het passen en meten: 'Het is onmogelijk gebleken de baan, die door verbrijzeling van het kiezelzand gemakkelijk te berijden is, langer dan 250 meter te maken.'¹ De jonge Pim Kiderlen uit Delfshaven, de eerste Nederlandse wielercrack die naarstig begonnen is overwinningen aaneen te rijgen, wint meerdere races, en Charley Bingham, de Utrechtse Engelsman en mede-oprichter van de bond, wordt de eerste Kampioen van de Provincie Utrecht, op de 'hoge bi', het vervaarlijke rijwiel met ultrahoog voorwiel waarop, wanneer eenmaal op gang, wordt rondgeraced alsof het niets is. Als er een jaar later op 30 augustus bij de 'Prinsessefeesten' weer wedstrijden zijn op het Vreeburg, is het provinciaal kampioenschap voor Eduard Adriaan Koch, een 17-jarige lokale student geneeskunde. Hij zal een paar jaar aardig meedraaien in het nationale wielercircuit en kan doorgaan voor de eerste Utrechtse wielrenner. De vorm van de baan zorgt deze keer voor een vrolijke noot: een voetbrug 'moet het genot der toeschouwers niet weinig hebben verhoogd: de rijders waren namelijk genoodzaakt te bukken om er heelhuids onder door te komen, wat vooral in een nummer van veertien deelnemers op hoge bicycles tot malle toneeltjes aanleiding gaf'.² Zo wordt één ding al snel duidelijk: hardrijden op een geïmproviseerde baan op dit stadsplein is niet de beste manier om wielervedstrijden te houden. Aan het eind van



Charley Bingham, mede-oprichter van de ANWB.

□ FOTO W.S. BRADSHAW & SONS | COLLECTIE ANWB

de dag was 'het tracé één hobbel-de-bobbel van vastgelopen klei'. Na 1886 wordt het Vreeburg dan ook niet meer gebruikt. En zonder baan, en vrijwel zonder wielrenners, wordt Utrecht vooralsnog geen echte wielersstad.

Plannen die sneuvelen

In 1888 verwerft de gemeente Utrecht aan de oostelijke stadsrand zowel de grond van het Hoogeland van de familie Ram als het Oudwijkerveld van Baron van Boetzelaar van Oosterhout. Niet lang hierna gaat een voorbereidingscommissie aan het werk onder leiding van mr. A.J. Labouchère, voorzitter van de Studenten Vélocipède Club van het Utrechtsch Studenten Corps, om te zien of de grond ook kan worden benut voor de aanleg van een sportterrein. Deze commissie komt in 1892 met het voorstel voor een sportcomplex van zo'n 28.000 m² op het Oudwijkerveld: 'De wielerbaan zou 500 M. en de renbaan

PROGRAMMA.

MAANDAG 30 Augustus 1886.

Ten 1,30 uur: Begin der Wedstrijden.

Programma der wedstrijden.

No. 1. **Openingswedstrijd voor Nieuwelingen (voor tweewielers).** Open voor alle rijders, die nog geen prijs behaalden. Afstand 1500 meter (6 ronden).

I. prijs: Kunstvoorwerp, ter waarde van f 20.—
II. " idem idem - 10.—
Inleggeld f 0.25.

No. II. **Internationale wedstrijd voor driewielers, met voorgift.** Afstand 2000 meter (8 ronden).

I. prijs: Voorwerp ter waarde van f 40.—
II. " " " " " 20.—
III. " " " " " 10.—
Inleggeld f 0.25.

No. III. **Groote Internationale Wedstrijd voor tweewielers.** Afstand 5000 meter (20 ronden).

I. prijs: Voorwerp ter waarde van f 100.—
II. " " " " " 40.—
III. " " " " " 15.—
Inleggeld f 1.—.

No. IV. **Wedstrijd voor drie- of meerwielers voor 2 personen.** Afstand 2000 meter (8 ronden).

I. prijs: 2 gouden medailles.
II. " 2 zilveren medailles.
III. " 2 bronzen medailles.
Inleggeld f 0.25.

No. V. **Internationale wedstrijd in het langzaam rijden (tweewielers).** Afstand 50 meter.

I. prijs: Verguld zilveren medaille.
II. " Zilveren medaille.
III. " Bronzen id.
Inleggeld f 0.25.

No. VI. **Wedstrijd voor tweewielers om het meesterschap** van Distrikt n^o. VII van het Algemeen Nederlandsch Wielrijdersbond. Open alleen voor wielrijders woonachtig in de Provincie Utrecht en voor wielers zwaarder dan 15 kg. Afstand 2000 meter (8 ronden).

I. Prijs: Meesterschaps gouden medaille.
II. " Kunstvoorwerp ter waarde van f 20.—
III. " " " " " 10.—
Inleggeld f 1.—.

Programma wielervedstrijden op het Vreeburg tijdens de 'Prinsessefeesten' 30 augustus 1886.

□ DE KAMPIOEN JULI 1886 | COLLECTIE ANWB

Wielervedstrijden te Utrecht op 30 Augustus 1886.

Dit inschrijvingsbiljet, behoorlijk ingevuld, vóór 23 Augustus, 's avonds 8 uur, met het bedrag der Inleggelden of Kwitantie van den postwissel in te zenden aan den Heer W. E. BOSCH, Runnebaan, Utrecht, onder vermelding op het enveloppe „WIELERWEDSTRIJDEN.“

Geene inschrijvingen kunnen na 23 AUGUSTUS worden aangenomen.

N A A M	WOONPLAATS	F A B R I E K S N A A M	Hoogte van het Rijwiel (bij rijwiel met kettingen hier tevens op te geven de „geared“ hoogte).	Gewicht van het Rijwiel.	KLEUREN
VAN DEN	EN	VAN HET			VAN DEN
MEDEDINGER.	C L U B.	R I J W I E L.			MEDEDINGER.

* Naam, Adres, Club, Woonplaats en Kleuren van den tweeden mededinger hier op te geven.

In Nederland woonachtige mededingers moeten lid zijn van het A. N. W. B.
Op deze wedstrijden is het Wedstrijdreglement van het A. N. W. B. van toepassing.
De Inleggelden dienen als rouwgeld.
In geen geval zal het aantal prijzen meer zijn dan het aantal mededingers min een.
De Jury behoudt zich voor, indien er bij den afrit voor alle mededingers in één rij geen plaats is, eenige mededingers 3 à 5 meters achter de andere te plaatsen.
Na het betr. nummer worden de wielers der overwinnaars gewogen. De wielers mogen niet op kunstmatige wijze zwaarder gemaakt worden.
De mededingers in no. VI moeten metterwoon in de provincie Utrecht gevestigd zijn. Verblijf in de provincie gedurende den zomer alleen kwalificeert niet voor dit nummer.

Inschrijfformulier wielervedstrijden Utrecht 30 augustus 1886.

□ DE KAMPIOEN JULI 1886 | COLLECTIE ANWB

600 M. lang kunnen worden, terwijl het middenterrein wordt ingenomen door lawntennis-, voetbal- en cricketvelden. De renbaan is met lagere oppervlakte aangegeven dan de wielersbaan, zoodat de eerste, die om de laatste heen is geprojecteerd, onder water kan worden gezet en als ijsbaan gebruikt.³ Maar in november 1892 ketst het plan af in de gemeenteraad: de aan de gemeente gevraagde investering gaat te ver en druist bovendien in tegen het met Van Boetzelaer bij de aankoop overeengekomen 'bestemmingsplan' van het Oudwijkerveld als volkswandelpark - dat inderdaad in 1888 als het Wilhelminapark zal worden geopend.

Toch verdwijnt het plan van Labouchère *cum suis* niet in de prullenbak. Het wordt opgepikt door een particuliere onderneming die het als basis gebruikt voor een nieuwe variant: uitbreiding met een wielersbaan van een al bestaand tenniscomplex oostelijk van de Ridderschapsvaart aan de Biltse Straatweg. In maart 1894 begint een bijdrage in *De Kampioen* met een hartgrondig 'God-dank, eindelijk!': er zal begonnen worden met de bouw, met een verwachte opening al op 1 juni. Maar dat is te vroeg gejuicht. De militairen liggen dwars vanuit Fort De Bildt, onderdeel van de Hollandse Waterlinie: wijzend op de Kringenwet van 1853 verbiedt het Departement van Oorlog een wielersbaan op die plek, want hij zal met zijn opgehoogde bochten precies in het schootsveld liggen van hun fort.

Een baan op de Oudwijker Eng

De 'projectontwikkelaar' bezig in Utrecht-Oost is Franciscus Johannes Moerkoert, een succesvolle specialist in sierstucwerk en tuinversiering. Hij woont vanaf 1881 in een zelfontworpen villa aan de Oudwijkerlaan, die ook dient als showroom, met rotspartijen en tufstenen creaties. Hij is al sinds 1887 in overleg met de gemeente over de ontwikkeling van het gebied als hij in 1895 van de familie Vermeulen het stuk grond koopt tussen het Oudwijkerveld en de Ridderschapsvaart dat bekend staat als de Oudwijker

Eng. Het is een agrarisch gebied, met veeteelt en boomgaarden, dat loopt tot aan de Minstroom en dat in het weekend ook populair is bij wandelaars uit de stad. Moerkoert heeft een partner in de Utrechts-Duitse zakenman Wilhelm Willé, maar als die overlijdt neemt zijn weduwe Adriana Rudolph diens aandeel over. De twee partners, eerst alleen nog maar 'een particuliere onderneming' van 'een paar Utrechtsche ingezetenen', zaten al achter de gestrande plannen van het sportterrein aan de Biltse Straatweg.⁴ Ze raken met naam en toenaam bekend door toedoen van het *Algemeen Handelsblad* dat hen vermeldt als "de beide heeren F. J. Moerkoert en R. Wille", als zij in oktober 1894 hun Plan B presenteren in de vitrines van de rijwielzaak van J.J. Goettsch aan de Viestraat.⁵ De Oudwijker Eng meet ruim 8 hectare, dat is bijna drie keer zo groot als in het plan-Labouchère voor een sportterrein werd voorzien, en die ruimte wordt volledige benut. Er komt een grote wielervedstrijd op 500 meter lang, 7 meter breed, in de bochten 2,5 meter hoog, aangelegd met gewapend beton 'volgens het systeem-Monier' zoals 'voor de

beste wielervedstrijden in het buitenland gebruikelijk' is. In het middenveld komen tennisvelden. Verder is er ruimte beschikbaar voor concours hippiques, cricket, voetbal en 's winters schaatsen, en aan de zuidzijde, tegen de Minstroom, komen zwembaden apart voor dames en heren. In mei 1895, een maandje later dan gepland, komt het complex inderdaad beschikbaar. De verwachtingen zijn hoog gespannen.

De opening, mei 1895

De inwijding van de Utrechtse wielervedbaan staat op de agenda voor 19 mei 1895, maar de weersverwachting is dermate slecht dat de wedstrijden worden uitgesteld. Als het weer op de dag zelf wel blijkt mee te vallen, houden een paar aanwezige rijders voor een handvol publiek wat wedstrijdjes, maar de officiële opening volgt op Hemelvaartsdag, 23 mei. De *fine fleur* van het Nederlandse wielervedren komt erop af. Jaap Eden, tweevoudig wereldkampioen allround schaatsen en wereldkampioen baanwielervedren en dan 21 jaar, wint de openingsrace over 1 mijl. Maar daar laat hij het niet bij: later op de dag zegeviert hij ook



Jaap Eden op de wielervedbaan in het Willemspark Amsterdam, 1896.

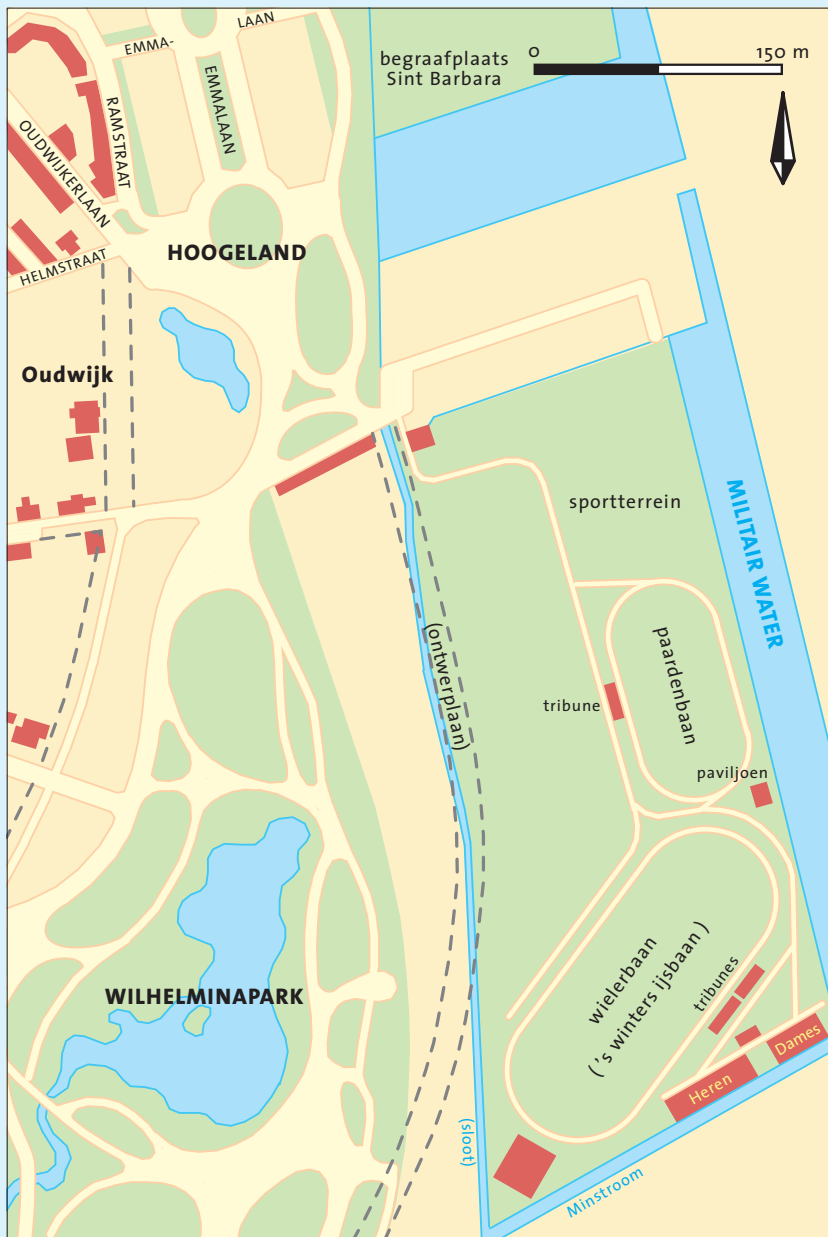
□ FOTO GERBRAND HOFFMAN | COLLECTIE STADSARCHIEF AMSTERDAM



Utrecht-Oost met rechts midden het Oudwijker Veld, in het noorden begrensd door de Ridder-schapsvaart en in het oosten door Minstroom de Oudwijker Eng. De plattegrond was in 1888 bij-lage bij een brochure over een prijsvraag voor de bebouwing van Het Hogeland en de aanleg van een openbaar park (het latere Wilhelminapark).

□ PRENT FA. L.E. BOSCH EN ZOON | HET UTRECHTS ARCHIEF, COLLECTIE BEELDMATERIAAL

nog eens in een race over dezelfde afstand om het Sportterreinschild, en aan het eind van de dag in een langeafstandswedstrijd over 25 kilometer om het Kampioenschap van het Sportterrein. Er wordt inmiddels geraced op *safeties* of 'veiligheids-wielers', de moderne fiets met twee even grote, kleinere wielen en een ketting-aangedreven achterwiel. Hij is vooral veilig, voor racers zowel als dagelijkse gebruikers, omdat de voeten veel dicht bij de grond komen en zo valpartijen kunnen worden vermeden. Zo'n 1200 toeschouwers op de volgepakte tribunes genieten. De volgende wedstrijden vinden plaats op 30 juni, met opnieuw een sterk rennersveld. Deze keer is de opkomende Limburgse langeafstandsspecialist Matthieu Cordang meervoudig winnaar. De 24-jarige Pieter Gerrit van Appel en de 22-jarige Johannes Pieter Smit, allebei lid van de in 1893 opgerichte



Het sportcomplex ten oosten van het Wilhelminapark naar een plattegrond van Utrecht uit 1896.

© BERT STAMKOT, CARTOGRAFISCH BUREAU MAP AMSTERDAM

vereniging De Utrechtsche Wieler Sociëteit, die de baan vaak benut, zijn de beste lokale renners. Directeur Moerkoert houdt van experimenten. Op 21 juli organiseert hij als *great attraction* 'een wedstrijd te paard, tusschen Miss Annie Wilson en den Belgischen velocipedist Bruintjes, over 2000 Meter. (De Alg. Ned. Wielrijdersbond had den leden verboden aan dezen wedstrijd deel te nemen, op straf van intrekking van hun rijbewijs). Miss Wilson reed op een haar geheel vreemd paard op een heerenzadel, gekleed in een Mexicaansch costuum, zooals

de leden van den troep van Kolonel Cody (Buffalo Bill) gewoonlijk droegen. De wielrijder kreeg een voorgift. Miss Wilson zette haar paard in galop, doch vermocht in het eerst den wielrijder niet op zijde komen. Wellicht ware haar dit ten slotte toch gelukt, toen het paard zoo diep in den drassigen bodem zonk dat het stortte, zijn berijder in zijn val medeslepende. Gelukkig had dit ongeval voor Miss Wilson geen nadeelige gevolgen, doch de wedstrijd werd natuurlijk gestaakt.⁶ Een week later geven de twee als goedmakertje op de baan een foto-

sessie en op 11 augustus in Maastricht rijden ze voluit, met Miss Wilson als winnares.

Eervol voor Moerkoert en zijn baan zijn de 'Bondsfeesten' op 10-11 augustus, een jaarlijks groot meerdaags toernooi van de A.N.W.B., geldend als de Nederlandse kampioenschappen. Ze zijn de vier voorgaande jaren steeds op de fraaie bondsbaan in Arnhem gehouden, de opvolger van de al gauw tekort schietende Nijmeegse baan en de thuisbaan van Jaap Eden. Utrecht snoept de kampioenschappen nu af van die concurrentie. Jaap Eden is er natuurlijk weer bij, hij haalt de drie belangrijkste nummers binnen: de 3 mijl om het gesponsorde Eagle Sport Chocolate Shield en tweemaal de binnen het bondstoernooi traditionele wedstrijden om het Kampioenschap van het Vasteland, over 1 mijl en over 10 kilometer. De dames van de Utrechtsche Dames Safety-club, opgericht op 1 februari 1893 als een van de eerste dameswielclubs van het land, sponsort een wedstrijd over 1 kilometer met als hoofdprijs een 'eeresjerp', gewonnen door het 18-jarige Amsterdamse talent Paul Langeveld, die er ongetwijfeld bij geglunderd zal hebben.

De lokale rijders komen er te midden van dit geweld niet aan te pas, maar zij kunnen zich uitleven als laat in het seizoen, op 29 september, het Kampioenschap van de Utrechtsche Wieler Sociëteit wordt verreden: P.G. van Appel wint.

Het hoge niveau van de wedstrijden in het eerste jaar van het Utrechtsche Sportterrein kan een jaar later niet helemaal gehandhaafd worden. De bondsfeesten worden toegewezen aan een nieuwe baan in Tilburg en Jaap Eden is naar wielervalhalla Frankrijk vertrokken. Toch betekent dit niet dat wat er wordt geboden, helemaal geen belang heeft, integendeel.

Professionals en dames

26 maart 1896 is een belangrijke datum in de vroege geschiedenis van de Nederlandse wielersport: op een bondsvergadering in Utrecht wordt na een jarenlange discussie het professionalisme toegela-

ten. Nederland is het laatste land in wielrennend Europa waar deze stap wordt gezet. Het betekent dat rijders hun prijzen voortaan niet alleen maar in natura (medailles, gebruiks- of kunstvoorwerpen) zullen ontvangen, maar dat degenen die zich als prof laten registreren, bij het behalen van ereplaatsen ook een geldsom mogen ontvangen.

Utrecht gebruikt de nieuwe programmaruimte om bij de eerste seizoenswedstrijden op 26 april meteen profs in de baan te brengen. Paul Langeveld uit Amsterdam, die zich blijkbaar thuis voelt in Utrecht, wordt zo de winnaar van de allereerste Nederlandse race voor professionals, over 5 kilometer; Utrechter Van Appel wordt tweede, ze verdienen respectievelijk f25,- en f20,-. Een 10 kilometer voor lokale profrijders met gangmakers op tandems en triplets in de baan wint J.P. Smit voor de Utrechtse fietsenhandelaar, en daarmee prof per definitie, A.G. Immink. In de loop van het jaar worden op de verschillende Nederlandse banen nog meer soortgelijke programmaonderdelen aangeboden, maar Utrecht had de primeur.

En dat is nog niet alles. Op 30 augustus heeft wielervereniging 'Het Stalen Ros' uit Rotterdam de wielersbaan van het Sportterrein afgehuurd voor clubwedstrijden. De meeste deelnemers rijden onder schuilnamen, zo hebben de eerste vier van de 15 kilometer namen als Erasmus, Hans, Bepie en Dikkie. In de krant wordt met nadruk op een niet-alledaags onderdeel gewezen: aan de wedstrijden 'is o.a. een nummer verbonden voor paren (1500 meter van meet). De eerste baan wordt gereden door de dames-leden, waarna de heren-leden het verder voor hun dame overnemen. De dame, wier cavalier het eerst den eindstreep passeert, wint. De prijzen bestaan uit kunstvoorwerpen.' Er gebeurt vervolgens dit: 'Het was een eigenaardig gezicht de zes dames te zien starten en allen wisten zonder ongelukken hun baantje te rijden. De heren leden brachten het er echter ongelukkig af. Twee heren die achter elkander reden, werd de eerste door den volgende in het voorwiel gere-



Pieter Gerrit van Appel (links) en Johannes Pieter Smit, de eerste succesvolle Utrechtse professionals, op de Utrechtse wielersbaan.

□ FOTO'S UIT HOGENKAMP, EEN HALVE EEUW WIELERSPORT | HET UTRECHTS ARCHIEF, COLLECTIE BEELDMATERIAAL

den, met het gevolg, dat beiden vielen. Met eenige schrammen liep het ongeval af.' Mede door de schuilnamen is de uitslag van dit spektakel maar moeilijk interpreteerbaar, maar dat er minstens drie dames in de baan verschenen is zeker: '1500 M. parenwedstrijd: 1 mej. E. D. met Hugo Grotius, 2 mej. M. D. met G. Van Geffen, 3 mej. M. de R. met Willy.'⁷ De A.N.W.B. is zeker niet gekant tegen dames op het rijwiel, de bond propageert het zelfs en *De Kampioen* informeert graag over het nieuwste damesmodel rijwiel en over gezondheidsaspecten. Maar wedstrijdrijden, dat is onvrouwelijke krachtpatserij, zweten, felle competitie. In België, Engeland, Frankrijk en Amerika is men minder terughoudend, daar wordt wel degelijk door dames geraced en op 17 augustus 1896 worden in Oostende de eerste dames-wereldkampioenschappen gehouden. Een aantal deelnemers van daar houdt op 30 augustus, op dezelfde dag als de Utrechtse wedstrijden, onderlinge wedstrijden op de baan van Maastricht. Het *Algemeen Handelsblad* kondigt ze aan met: 'Dit zijn de eerste wedstrijden voor dames, die in ons land zullen plaats hebben. Laat ons hopen dat

het tevens de laatste zijn.' Het zijn vooral Franse rijdsters die de zeges weggapen. Dit doet voor de A.N.W.B. de deur dicht en de bond verbiedt dergelijke 'vertooningen' in Nederland; zelfs de 'Dames-Rubriek' van het bondsblad is het er van harte mee eens. Hierna is er tot aan de Tweede Wereldoorlog in Nederland geen serieuze sprake van dames-wielrennen, en ook nog wel enige tijd daarna niet.

Een aflopende zaak

Vanaf de opening is het Sportterrein het langverbeide thuisveld van de Utrechtse cricket- en voetbalclub Hercules, er wordt meerdere keren een groot concours hippique gehouden en in juni 1896 een groots 'Ridderhofspel' als onderdeel van de viering van het 260-jarig bestaan van de universiteit, allemaal mooi, nuttig en succesvol. Maar toch: eind 1896 verschijnt er een somber bericht: 'Met het sportterrein als zoodanig schijnt het gedaan te zijn. De eigenaars gaan het als bouwterreinen exploiteeren, en in de naaste toekomst zullen er ruime, luchtige straten verrijzen op de groote vlakke, welke in den beginne zooveel wielrijders herbergde, waar de tri-



In de winter werd op het binnenterrein van de wielersbaan een ijsbaan aangelegd.

□ HET UTRECHTS ARCHIEF, COLLECTIE BEELDMATERIAAL

bunes zoo gevuld waren bij de opgewekte wedstrijden.⁸ Erg rendabel zijn wielersbanen niet in Nederland, ze komen en gaan. En Moerkoert voert een plan uit dat veel lucratiever is dan wielerswedstrijden, dat hij bij de aankoop van het terrein al in gedachten moet hebben gehad: verkoop aan de gemeente voor stadsuitbreiding. Hij heeft uitstekend geanticipeerd en gespeculeerd en dient in 1897 een stratenplan in dat de gemeente goedkeurt. In afwachting van de werkzaamheden functioneert de wielersbaan nog met af en toe wedstrijden van niet erg groot belang en weinig publiek. Het Wilhelminalpark wordt geopend in 1898, vanaf 1900 begint huizenbouw op het Sportterrein, stapsgewijs van noord naar zuid, waardoor de wielersbaan het eerst verdwijnt ten gunste van de Johan Willem Frisostraat, de Frederik Hendrikstraat, de Stadhouderslaan en de Mauritsstraat. Als er een tijdelijk sportterrein wordt ingericht aan de overkant van de Minstroom, heeft dat voetbal- en cricketvelden en een paardenbaan, maar geen wielersbaan. Ook dat terrein verdwijnt bij de aanleg van het St. Anthoniusziekenhuis tussen 1908 en 1910. Utrecht moet wachten op het oude Galgenwaard, met een prachtige klassieke 400 meter betonnen wielersbaan, waar de topers menig robbertje uitvechten in sprint tot en met stayerswedstrijden achter zware motoren. Maar dat is pas vanaf 1936.

Noten

- 1 *Nieuws van den Dag* 1 september 1885.
- 2 Henri Meyer, later hoofdredacteur van *De Kampioen*, in het 'Feestnummer' van het blad in 1903, n.a.v. het 20-jarig bestaan van de A.N.W.B. geciteerd in Hogenkamp, *Halve Eeuw Wielersport*, 52.
- 3 *Het Nieuws van den Dag* 15 november 1892.
- 4 *Het Nieuws van den Dag* 29 maart 1894, *De Tijd* 30 maart 1894.
- 5 *Algemeen Handelsblad* 10 oktober 1894.
- 6 *Het Nieuws van den Dag* 23 juli 1895.
- 7 *Algemeen Handelsblad* 25 en 29 augustus 1896, *Rotterdamsch Nieuwsblad* 1 september 1896. Mogelijk gaat het om jongere zusters van Willem Deutschmann, Rotterdams graanhandelaar en eerste 'president' van het op 30 oktober 1894 opgerichte Het Stalen Ros; G. van Geffen is de 'captain' voor toertochten van de vereniging.
- 8 *Het Nieuws van den Dag* 4 september 1896.

Bronnen

- Dokkum, J.D.C. van, 'Het rijwiel en het wielrijden te Utrecht', *Maandblad Oud-Utrecht* 4 (1929) 89-91.
- Ebert, Anne-Katrin, *Radelnde Nationen. Die Geschichte des Fahrrads in Deutschland und den Niederlanden bis 1940* (Frankfurt am Main 1910).
- Fuchs, J.M. en W.J. Simons, *Voort, in 't zadel, kameraden. Honderd jaar fietsen in Nederland* (Amsterdam 1966).
- Hietink, Martine, 'Het Nederlandsch Sportterrein van F.J. Moerkoert. Stampende olifanten en dames die niet duiken', in: Marten Jan Bok e.a., *Een Eeuw Mauritsstraat 1900-1999* (Utrecht 1999); online op <http://www.mauritsstraatutrecht.nl>
- Hogenkamp, George J.H., *Een Halve Eeuw Wielersport* (Z.p. 1917).
- Nicolai, C.P.A. e.a. (samenst.), *Hercules 100 Jaar, feiten en gebeurtenissen van een 100-jarige, 1882-1982* (Baarn 1982).
- Nugteren, Bas, *De Zilveren Schaats. Een water, een wijk, een vereniging in Utrecht-Oost, 1879-1943* (Utrecht 2005).
- Zonneveld, Wim, 'De eerste Utrechtse wielrenner: Eduard Adriaan Koch (1869-1951)', www.sportgeschiedenis.nl, 1 juli 2015.
- Nederlandse kranten op www.delpher.nl.
- De Kampioen* op <https://books.google.nl/books/>

Wat leefden wij eenvoudig toen...

Jeugdhinneringen van Jan Sonneveld aan zijn broer Wim.



Tweemaal Wim Sonneveld

Aan de 100e geboortedag van Utrechter Wim Sonneveld is dit jaar veel aandacht besteed in de vorm van een mooie serie tv-documentaires, twee theaterprogramma's en twee nieuwe boeken.

Het meest Utrechts zijn de jeugdhinneringen van Wims broer Jan (1919) opgetekend door hun neef René. Ze verhalen van een redelijk onbezorgde jeugd in het gezin dat kruidenier Gerrit met hulp van zijn twee oudste dochters in de J.P. Coen-

straat bestiert nadat zijn vrouw al in 1922 overleden is. Jan en zijn tweelingbroer Jo trekken veel op met de twee jaar oudere Wim die in alles voortrekker is en als kind al blijkt geeft van artistieke en commerciële kwaliteiten. In een eenvoudige stijl vertelt Jan hoe Wim steeds avontuurlijke activiteiten bedenkt, soms tegen de zin van hun vader maar vaak met diens morele en financiële steun. Vanaf het moment dat Wim serieus werk gaat maken van zijn artistieke ambities treedt er tussen de broers een verwijdering op. Ook ruimtelijk, omdat Wim begin 1936 in Amsterdam op kamers gaat.

Het tweede boek bevat de briefwisseling tussen Sonneveld en zijn vriend Friso Wiegersma die hij in 1947 heeft leren kennen en met wie hij tot zijn dood een liefdesrelatie zou hebben. Groter contrast dan met de eenvoudige, bijna dorpse Utrechtse kinderjaren is niet denkbaar. Sonneveld en Wiegersma maken deel uit van de Nederlandse theaterwereld en slaan hun vleugels ook internationaal steeds verder uit. In de brieven die ze elkaar schrijven - Sonneveld vanuit onder andere Paramaribo, Curaçao, New York, Hollywood en diverse Europese steden, Wiegersma meestal vanuit Amsterdam - beschrijven ze met scherpe pen wat ze meemaken, becommentariëren ze van alles en nog wat en laten ze weten hoeveel ze van elkaar houden. De door Frank Jochemsens goed geannoteerde brieven zorgen met de vaak grappige tekeningen die Wiegersma aan zijn brieven toevoegde, de foto's en andere illustraties voor een bijzonder document van een vriendschap die in de jaren 50 bepaald niet vanzelfsprekend was.

Jan Sonneveld, Wat leefden wij eenvoudig toen... Jeugdhinneringen van Jan Sonneveld aan zijn broer Wim. [Amsterdam, La Bergère de Notre Dame, 2017]. ISBN 978 90 90 30421 2. 133 blz., € 14,95.

Wim Sonneveld en Friso Wiegersma, Niemand dan wij. Brieven en tekeningen bezorgd en ingeleid door Frank Jochemsens. Amsterdam, Nijgh & Van Ditma, 2017. ISBN 978 90 388 0425 5. 240 blz., € 24,99.

Wandelende dominee

De doopsgezinde predikant Jacobus Craandijk (1834-1912) is vooral bekend vanwege zijn achtdelige *Wandelingen door*

Nederland met pen en potlood (1875-1888). Drie wandelingen die hij maakte in Baarn en omgeving zijn nu voorzien van een inleiding, een korte biografie en reproducties van oude ansichtkaarten verzameld in wat het eerste deel van de *Glorieusserie van Craandijk* moet worden.

Met veel gevoel voor details beschrijft Craandijk wat er onderweg te zien is ('Hier en daar rijst de grond, met bruine bladeren en blinkende dennennaalden bezaaid; elders bedekt ruig en weelderig kreupelhout de bodem, ginds wassen sierlijke varens of breidt het zachte, groene mos als een fluwelen dekkleed zich uit'), wat er minder aantrekkelijk is (over kasteel Drakenstein: 'een wat stijf, streng regelmatig achtkant gebouw' met een 'wat zonderlinge vorm, waaraan het inwendige min of meer moest worden opgeoffend') en wat de geschiedenis is van de plaatsen, huizen en landgoederen in Baarn en wijde omgeving. Nog steeds de moeite van het lezen (en wandelen) waard.

Jacobus Craandijk, Glorieus Baarn en Lage Vuursche. Baarn, Uitgeverij Prominent, [2016]. ISBN 9 789492 395061. 166 blz., € 16,95.



Schuurman aan de Oudegracht

In 1926 opende Jaap Schuurman met zijn vriend Jan Wieringa een radiowinkel aan de Oudegracht die het begin vormde van een succesvolle onderneming met op het hoogtepunt zeven winkels en ruim 100 werknemers. 'Schuurman aan de Oudegracht' was voor veel Utrechters dé zaak waar je moest zijn voor de nieuwste elektrische apparaten en de beste service. In 2011 sloot de firma, inmiddels Expert Schuurman geheten en met



nog 13 medewerkers in dienst, na 83 jaar voorgoed de deuren. Zijn mooi verzorgde boek over de geschiedenis van het familiebedrijf opent Peter Sierksma met het verslag van een fietstocht langs 12 van de 15 voormalige Schuurmanvestigingen (winkels, kantoren, werkplaatsen en magazijnen) in gezelschap van de laatste directeur Bram Schuurman. In de rest van het boek plaatst hij de historie van het bedrijf binnen bredere sociaal-economische ontwikkelingen en beschrijft hij hoe Jaap Schuurman en zijn opvolgers probeerden in te spelen op veranderende consumentenwensen. Net als vele andere familie- en speciaalzaken konden ze echter uiteindelijk de concurrentie met prijsvechters en internetwinkels niet aan. Wat rest is nostalgie: naar de mooie winkels met toegewijd personeel en naar de apparaten die op aparte fotopagina's vereeuwigd zijn zoals de Pelikaan stofzuiger uit 1935 (f35,-) een Philips televisie uit 1949 (f795,-) en een Aiwa discman uit 1995 (f199,-).

Peter Sierksma, Schuurman van de Oudegracht. IJsselstein, Eikson bv, 2017. ISBN 978 90 9030385 7. 168 blz., € 26,45.



Amersfoort, bierstad van Het Sticht

In de middeleeuwen telde Amersfoort tientallen brouwerijen die, dankzij de nabijheid en de kwaliteit van de belangrijkste grondstoffen, goed en goedkoop bier produceerden. Leen Alberts' vuistdikke studie van de Amersfoortse brouwindustrie leverde een standaardwerk op dat het lokale niveau verre overstijgt.

Kuiperij Meester aan de Grote Sint Jansstraat 2, tussen 1920 en 1930. V.l.n.r.: Gerardus van Doornik, drie onbekenden, Johanna Meester (in de deuropening) en Dirk Meester. Van Doornik nam later de kuiperij over. In de 15e eeuw waren kuiperijen gevestigd in de Sint Jansstraat, de Hellestraat en op Bloemendal, in de 20e eeuw was dat nog zo.

□ COLLECTIE ARCHIEF EEMLAND

Het promotieonderzoek van Leen Alberts richtte zich op het belang en de conjunctuur van de brouwnijverheid in het laat middeleeuwse Amersfoort. Het is nogal verbijsterend in het voorwoord te lezen dat in het archief van Amersfoort geen documenten bewaard bleken die direct betrekking hadden op het onderwerp.

Alberts houdt zich dan ook al jaren bezig met de Amersfoortse brouwerijen. Dit boek is een bewerking van zijn Leidse dissertatie uit 2015, waarin hij voortbouwde op een bachelorscriptie uit 1995 over het grotere gebied van het Nedersticht. De auteur noemt het boek de afsluiting van een levenswerk.

Op de site van uitgeverij Verloren is ook nog een groot aantal bijlagen te downloaden in de vorm van 190

dicht bedrukte pagina's vol tabellen met namen en cijfers. Ruim de helft daarvan omvat een databank van Amersfoortse brouwers. In een eerder fors artikel (*Jaarboek voor Middeleeuwse geschiedenis* 2010) onderzocht Alberts de lastige materie van middeleeuwse maten en van het alcoholgehalte van het bier in het Sticht en Holland. Het gemiddeld alcoholpercentage van het bier halveerde in deze periode. Hoe rijker de koper, hoe zwaarder het bier. Een noodzakelijk vooronderzoek naar de middeleeuwse stadsrekeningen (*Jaarboek Flehite* 2000/1) en bijdragen aan de Amersfoortse stadsgeschiedenis *Bruit van d'Eem* uit 2009 gingen eveneens vooraf aan dit proefschrift. De auteur is bovendien betrokken bij het brouwen van bieren naar oude recepten.

Vierde brouwstad

Amersfoort wordt vaak als vierde middeleeuwse brouwstad genoemd, naast het grotere Hollandse trio Gouda, Haarlem en Delft. Vergelijkingen met Holland worden in deze comparatieve studie doorlopend gemaakt. Zelfs Vlaanderen en Noord-Duitsland betreft Alberts er soms bij. De Hollandse middeleeuwse brouwnijverheid is de afgelopen decennia met name door twee buitenlanders (R.J. Yntema en R.W. Unger) in detail onderzocht. Eerder gebeurde dat in druk alleen voor Haarlem (dat vanuit het rijkste bronnenmateriaal heeft) door J.C. van Loenen (1950). De mythe wil dat er in Amersfoort, net als in Gouda, ooit liefst 350 brouwers gelijktijdig hun bedrijf uitoefenden (in 1614 genoemd op een

kerkglas). Alberts kan dat hoge aantal niet goed verklaren. In Gouda bleken dat er maximaal 200 te zijn geweest, in Amersfoort hooguit 100, in de meeste perioden fors minder (het hoogste geschatte gemiddelde is 85, in de oudst bekende periode: de jaren 1375-1400). In Haarlem wordt in 1571 een aantal van 300 brouwers ooit genoemd, iets meer dan 100 zijn het er niet geweest. Net als het getal van 350 in Gouda (in 1554 aangehaald), worden de 300 Haarlemse brouwerijen vermeld in een verzoek om financiële tegemoetkoming door de landsoverheid vanwege de bestaande malaise. Het gaat dus om moeilijk te controleren cijfers die fors lijken aangedikt om effect te sorteren.

Hoeveel bier de brouwers precies produceerden, is moeilijk vast te stellen. Hoe aantrekkelijk het omrekenen naar hectoliters bier voor een vergelijking van productiecijfers uit deze steden ook is, het blijft problematisch. Alberts komt bijvoorbeeld tot heel andere cijfers dan de eerdergenoemde Unger. Hij betreft daarbij de onzekerheden betreffende de - door hem in extenso onderzochte - middeleeuwse maten. In een aantal Nederlandse cijfers (van Van Loenen en Van der Poest Clement voor respectievelijk Haarlem en Gouda, deels overgenomen door Unger en Yntema) zitten echter fouten door het niet bemerken van verandering van rekenmunt. Tel daarbij de afwijkende en veranderende lokale vaten en/of brouten en berekeningen eindigen makkelijk in drijfzand.

Hop, graan, water en turf

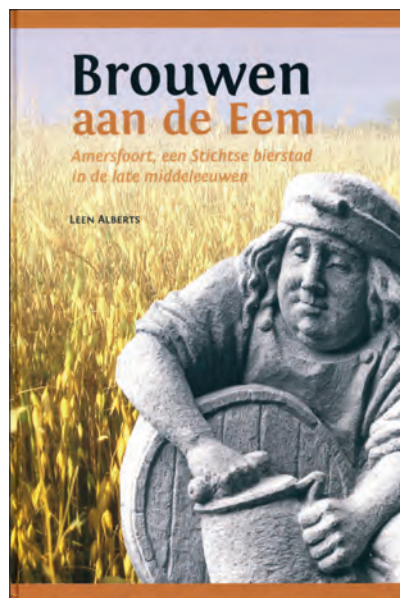
In detail verschaft Alberts informatie over de benodigde grondstoffen: hop en graan, schoon water en brandstof

in de vorm van turf. Die waren volgens hem dichtbij en ruimer voorhanden dan in Holland, waardoor er een kwalitatief beter en goedkoper bier werd gemaakt. De helft van de brouwers had een eigen hoptuin en eigen land waar een deel van het brouwgraan stond. Een op de tien had eigen turfland. Dat alles leidde echter alleen in de bloeiperiode in de tweede helft van de 14e eeuw tot belangrijke afzet in Holland. De opmerkelijke leveranties aan het hof van Jan van Blois in Schoonhoven (nabij Gouda!) werden overigens al door Hans Smit in 1971 (*Jaarboek Oud-Utrecht*) genoemd. Turf kwam uit Soest en Baarn en later uit de grotere Rhenense en Ginkelse venen in de Gelderse vallei. Alberts meent dat Amersfoort eind 16e eeuw mogelijk ook turf betrok via Blokzijl uit Overijssel. Dat was al eerder het geval: tolrekeningen uit de jaren 40 van de 16e eeuw laten zien dat de stad hier zelfs een hoofdrol had. Dat is opvallend want juist de biernijverheid werd beperkt door het feit dat Amersfoort niet direct aan voldoende groot water lag.

Een apart hoofdstuk is gewijd aan het voorname brouwersgilde van St. Joris dat pas in 1486 vermeld wordt. Dat hoofdstuk is ingebed in een beschouwing over de stadsgilden (broederschappen en beroepsgilden) in het algemeen en hun belang en plaats bij de processies. Twee forse slothoofdstukken behandelen de brouwers zelf: waar ze woonden, het (opvallend grote) aandeel van de vrouwen, hun familieverbanden en welstand en de vertegenwoordiging in het stadsbestuur. Dat ze ook na de bloeiperiode tot de rijken en de invloedrijke bestuurders behoorden,

Boekbespreking

Leen Alberts, *Brouwen aan de Eem. Amersfoort, een Stichtse bierstad in de late middeleeuwen*. Hilversum, Uitgeverij Verloren, 2016. ISBN 978 90 8704 540 1; 583 pagina's, €42,-.



wijkt niet af van vele andere steden.

Ondanks de gedetailleerdheid en omvang blijft de tekst leesbaar. De neiging zoveel mogelijk te kwantificeren leidt wel tot moeizamere passages. Alberts raadt zelf in het voorwoord aan het boek niet als één verhaal te lezen maar bij stukjes en beetjes. De conclusie van bijna 19 pagina's lijkt ook wat veel van het goede maar geeft wel een nuttige samenvatting van deze omvangrijke studie. Het boek is verzorgd uitgegeven: gebonden met leeslint en met ruim voldoende en ter zake doende illustraties. Een register van bier- en plaatsnamen (exclusief plaatsen die meer dan 50 keer voorkomen; dat zijn nu juist wel de meest belangrijke!) besluit het boek.

Zeker is dat hiermee het standaardwerk over de Amersfoortse brouwnijverheid in de middeleeuwen is verschenen. De inhoud overstijgt op vele vlakken het lokale belang.



Ons Buiten, de historie van een Utrechtse tuindersvereniging

In 1913 richtte de plaatselijke afdeling van de Volksbond tegen Drankmisbruik de eerste Utrechtse volkstuinvereniging op. Een afsplitsing van ontevreden leden leidde in 1929 tot Ons Buiten, dat zich zou ontwikkelen tot een bloeiende vereniging van siertuinders en anno 2017 onderdeel is van de openbare groenvoorziening in de wijk Voordorp.

Op maandag 10 juni 1929 verscheen in het *Utrechtsch Dagblad* het volgende bericht: 'Zaterdagmiddag heeft de officiële opening plaats gevonden van de volkstuinten van de Vereniging van Volkstuinders 'Ons Buiten'. Een stroomende regen daalde neer

toen de opening een aanvang zou nemen, maar, gelijk één der sprekers zeide, is dit te beschouwen als een weldaad voor het gewas. Inderdaad zal dit malsche regentje, dat Zaterdag op de aanwezigen neerstroomde, aan het gewas veel goed

gedaan hebben. Zoals bekend, liggen de tuinen van de leden dezer nieuwe vereniging achter den Ezelsdijk, welke loopt van den tol aan de Blauwkapelscheweg tot aan het fort de Bilt. Ondanks het slechte weer bestond er groote belangstelling voor de opening dezer tuinen.'

De uitvoerige berichtgeving over de oprichting van Ons Buiten in de Utrechtse pers was mede het gevolg van het feit dat de volkstuin in de jaren twintig van de vorige eeuw nog een vrij nieuw verschijnsel was. Toch is Ons Buiten niet de oudste volkstuinvereniging in Utrecht.

Het Nut en de Volksbond

De eerste aanzet tot het volkstuinwezen in de gemeente Utrecht werd gegeven door de Maatschappij tot Nut van 't Algemeen. De voornaamste doelstelling van deze ver-

Hans Lagers

Studeerde geschiedenis en prehistorie aan de RU Utrecht en werkte tot 2016 bij de afdeling Erfgoed van de gemeente Utrecht. Hij is lid van Ons Buiten, van welke vereniging hij nu het archief beheert.

eniging was de bevordering van het algemeen welzijn, in het bijzonder dat van de zogenoemde 'lagere' klassen. Een van de middelen waarmee de Maatschappij dit doel probeerde te bereiken, was de volkstuin. Want, zo redeneerde zij, door aan 'werklieden en daarmede gelijk te stellen personen' de mogelijkheid te bieden om tuingrond te huren, werd aan hen de gelegenheid geboden om het karige gezinsinkomen te verhogen door middel van het telen van aardappelen en groenten. Omstreeks 1906 vroeg de afdeling Utrecht van 'het Nut', zoals deze instelling doorgaans werd aangeduid, een subsidie aan bij het hoofdbestuur voor de aankoop van een stuk tuingrond. In samenwerking met de plaatselijke vereniging Armenzorg had deze afdeling al contact opgenomen met een boer die bereid was om grond, gelegen aan de Ezelsdijk, te verkopen. Deze plannen gingen echter uiteindelijk niet door: de militaire autoriteiten, beducht dat de aan te leggen tuinen een vrij schootsveld vanuit de nabij gelegen forten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie zouden belemmeren, weigerden hun medewerking te verlenen. Op grond van de zogenoemde Kringenwet was het destijds namelijk verboden om binnen een bepaalde afstand van een vestingwerk te bouwen of houtgewas te planten. Een volgende poging om te komen tot de aanleg van een volkstuintencomplex, werd gedaan door de Volksbond tegen Drankmisbruik. Zoals al uit de naam blijkt, had deze vereniging zich tot doel gesteld om het in die tijd zeer grote alcoholmisbruik te bestrijden. Daarbij was de volkstuin volgens de opvatting van de Volksbond een belangrijk hulpmiddel: wie een tuin moest onderhouden, had immers geen tijd meer om in de kroeg te zitten. In 1912 richtte de



Zaterdag had onder een stortregen de officiële opening plaats van de volkstuintjes „Ons Buiten” aan den Ezeldijk te Utrecht. We namen er deze foto, met in het midden den burgemeester van Maartensdijk.

Utrecht in Woord en Beeld 1929

□ COLLECTIE ARCHIEF TUINENPARK ONS BUITEN

afdeling Utrecht van de Volksbond zich tot het gemeentebestuur van Utrecht met het verzoek een stuk grond te mogen huren dat kort tevoren door de gemeente was aangekocht. Op deze grond, gelegen tussen de toenmalige Blauwkapelseweg (de huidige Prof. Jordanlaan) en het spoorlijntje naar de gemeentelijke gasfabriek, zouden vervolgens 'arbeiderstuinen' kunnen worden ingericht. Nog in datzelfde jaar stemde de gemeenteraad met dit verzoek in en zo

ontstond in 1913 het eerste Utrechtse volkstuintencomplex, toen nog gelegen op het grondgebied van de gemeente Maartensdijk. Opmerkelijk was wel dat de fractie van de Sociaal Democratische Arbeiderspartij (SDAP) in de gemeenteraad had tegengestemd, omdat die van mening was dat de arbeiders - in plaats van een substantiële verbetering van hun leefomstandigheden te verkrijgen - nu werden afgescheept met een tuintje dat zij ook nog in hun schaarse vrije tijd moesten bewerken.

Het terrein aan de Blauwkapelseweg had aanvankelijk een grootte van circa 2,5 hec-



De Ezelsdijk omstreeks 1910. Links is nog net het tolhuisje te zien, achter het tolhek begint de weg naar fort Blauwkapel. Op deze plaats ligt nu het Eykmanplein.

□ HET UTRECHTS ARCHIEF, COLLECTIE BEELDMATERIAAL



Een tuinhuisje op Ons Buiten in de jaren dertig, met op de achtergrond enkele houten huizen aan de Ezelsdijk

□ COLLECTIE ARCHIEF TUINENPARK ONS BUITEN

tare, maar in de daaropvolgende jaren werd het gestaag uitgebreid. In 1920 had de Volksbond al de beschikking over ruim 7 hectare, waarop ongeveer 650 tuinen van 100 vierkante meter waren uitgezet. Er werden voornamelijk aardappelen en groenten geteeld, met hier en daar wat bloemen. Na verloop van jaren verrezen er op de tuinen ook diverse provisorisch gebouwde houten huisjes.

Afscheiding uit onvrede

Tot 1928 bood de Utrechtse afdeling van de Volksbond tegen Drankmisbruik de enige mogelijkheid om in georganiseerd verband te tuinieren. Een aantal leden van de Volksbond, onder leiding van de heren J.F. Schoemaker en F.H. Bronkhorst, was echter in toenemende mate ontevreden over de gang van zaken binnen de vereniging. Een van de belangrijkste bezwaren betrof het in hun ogen onvoldoende toezicht van het bestuur, waardoor iedere tuinder maar kon doen wat hem het beste uitkwam, zodat het complex een rommelige en onverzorgde indruk maakte. Herhaalde verzoeken aan het bestuur om maatregelen te treffen, hadden geen effect, waarop de ontevreden leden uiteindelijk besloten zich van de Volksbond af te scheiden en een eigen vereniging op te richten. Op woensdag 12 september 1928 belegden twaalf huurders van de Volksbondtuinen een vergadering in café Laponder aan de Oudegracht. Daarin werd een voorlopig bestuur gekozen, met Schoemaker als voorzitter. Enkele weken later, op 25 oktober, vond de officiële oprichting van de vereniging plaats, die de voorlopige naam 'Vereniging van Volkstuinders' kreeg. Intussen was er ook al omgezien naar een eigen terrein voor de nieuwe vereniging.

Dit werd gevonden aan de Ezelsdijk, even ten oosten van de Blauwkapelseweg, waar van boer W. de Groot een strook weiland werd gepacht. In februari 1929 werd een begin gemaakt met de inrichting van het complex. Ondanks het feit dat de meeste huurders alleen de vrije zaterdagmiddag ter beschikking hadden (het was de leden namelijk niet toegestaan om op zondagen in de tuin te werken), was men al gauw zo ver gevorderd dat de eerste gewassen konden worden gepoot. In het midden van het terrein werd een hoofdpad aangelegd, waarvan de sintels gratis door de naburige gasfabriek aan de nog armlastige vereniging waren geleverd. Aan iedere kant van dit sintelpad werden 25 tuinen van 100 vierkante meter uitgezet. De nieuwe huurders waren verplicht om hun tuinen af te

scheiden met een ligusterhaag en eventuele huisjes moesten aan de achterkant van het perceel worden gebouwd. Die huisjes mochten bovendien niet groter zijn dan vier vierkante meter en ze moesten worden opgetrokken uit hout of riet, zodat zij - in geval van een mobilisatie - weer snel konden worden afgebroken. De tuinen lagen immers binnen de 'fortenkring'. Het had het bestuur dan ook heel wat overredingskracht gekost alvorens het Departement van Oorlog toestemming gaf voor het plaatsen van opstallen en het planten van bomen.

De officiële opening van het nieuwe complex, dat inmiddels de naam 'Ons Buiten' had gekregen, vond plaats op zaterdag 8 juni 1929. De talrijke aanwezigen, onder wie de Maartensdijkse burgemeester C.



Het bestuur van Ons Buiten poseert met het gemeentebestuur van Maartensdijk voor het clubhuis ter gelegenheid van het tienjarig bestaan van de vereniging. Derde van links M.J. de Marie, voorzitter van 1931 tot 1960, met aan zijn linkerhand burgemeester R. Tjalma.

□ COLLECTIE ARCHIEF TUINENPARK ONS BUITEN



Luchtfoto uit 1951 van een gedeelte van de gemeente Maartensdijk, met de terreinen van Ons Buiten (1), De Pioniers (2) en de Volksbond tegen Drankmisbruik (3)

□ HET UTRECHTS ARCHIEF, COLLECTIE BEELDMATERIAAL

van der Voort van Zijp - in wiens gemeente de tuinen waren gelegen - werden welkom geheten door de heer Bronkhorst, die Schoemaker in januari 1929 als voorzitter had opgevolgd. In zijn toespraak herinnerde Bronkhorst aan het geschil met de Volksbond en de talrijke moeilijkheden die de vereniging had ondervonden bij het verkrijgen van een geschikt stuk grond. Doordat het aantal aspirant-leden snel toenam, kon nog in diezelfde zomer aan de andere zijde van de toegangsweg naar de boerderij van De Groot een tweede strook grond worden gepacht, even groot als de eerste, waarop eveneens vijftig tuinen werden aangelegd.

Een belangrijke bepaling in het reglement van Ons Buiten luidde namelijk dat ieder perceel voor minstens de helft uit siertuin moest bestaan. Dit leidde onder de leden tot een groeiende interesse voor het kweken van bloemen en planten. Het bestuur moedigde deze activiteiten aan door het organiseren van tentoonstellingen en het houden van lezingen en cursussen voor leden en andere belangstellenden. Een verenigingsgebouw was daarvoor onmisbaar, en het bestuur besloot daarom in 1933 ter financiering hiervan aandelen van f5,- per stuk uit te geven, in die tijd van economische crisis een fors bedrag. Mede doordat

veel leden naderhand hun aandeel aan de vereniging schonken, kwam het benodigde bedrag in korte tijd bij elkaar, en zodoende kon in augustus 1934 de officiële opening van het nieuwe clubhuis plaatsvinden. Ons Buiten werd daarmee de eerste tuiniërsvereniging in Utrecht met een eigen verenigingsgebouw.

Deze siertuinverplichting had mede tot gevolg dat zogeheten nutstuinders - tuinders die voornamelijk belangstelling hadden voor het telen van groenten en aardappelen - geen lid werden van Ons Buiten. Maar ook leden die hun tuin niet

Het echtpaar De Ranitz wordt verwelkomd voor de officiële opening van het nieuwe complex van Ons Buiten op 8 juni 1963.

□ COLLECTIE ARCHIEF TUINENPARK ONS BUITEN

Nutstuinders en siertuinders

Omdat de leden van Ons Buiten meerdere tuinen mochten huren (maximaal drie), bleek een nieuwe uitbreiding van het complex noodzakelijk, zodat de vereniging in 1931 al circa 125 leden telde met samen 175 tuinen. In dat jaar werd M.J. de Marie voorzitter, die de vereniging ruim 28 jaar zou leiden. De Marie was een krachtig bestuurder en begenadigd spreker, maar zijn manier van leidinggeven werd door zijn medebestuurders nog al eens als autoritair ervaren. Maar de overredingskracht van De Marie kwam tijdens de vaak moeilijke onderhandelingen die hij namens de vereniging met het Departement van Oorlog voerde goed van pas, want voor iedere wijziging op het tuinencomplex was toestemming van de militaire autoriteiten vereist. Een van die wijzigingen betrof de bouw van een eigen clubhuis.





goed onderhielden, konden op grond van het strenge reglement zonder pardon uit de vereniging worden gezet. Een en ander leidde ertoe dat het ledenbestand van Ons Buiten in toenemende mate werd gevormd door kleine ambtenaren en middenstanders. Buitenstaanders noemden Ons Buiten daarom wel de ‘witte boordenclub’.

Gedwongen verhuizing

Tijdens de Tweede Wereldoorlog werden de tuinen van Ons Buiten in toenemende mate gebruikt ter aanvulling van het steeds schaarser wordende voedselpakket. Vooral aardappels en uien werden toen veel verbouwd, maar er waren ook tuinders die tabak gingen kweken als gevolg van het wegvallen van de import uit Nederlands-Indië. Om te voorkomen dat minder eerlijke lieden er met de oogst vandoor gingen, werd er vaak in de huisjes overnacht. Bij de bevrijding in mei 1945 bood het complex een troosteloze aanblik. In de, uitzonderlijk strenge, laatste oorlogswinter waren alle huisjes, schuttingen en dergelijke als brandhout in de kachels verdwenen. Tegen het einde van de oorlog, toen de geallieerden over de Veluwe in westelijke richting oprukten, had de Duitse bezetter bovendien dijken en gemalen rondom Utrecht vernield, waardoor het terrein van Ons Buiten onder water stond. Meteen na de bevrijding werd begonnen met het herstel van de tuinen, maar het zou door materiaalgebrek nog geruime tijd duren voordat dit geheel was voltooid. De jaren na de oorlog stonden in het teken van de wederopbouw en stadsuitbrei-

ding. Er moesten veel nieuwe woningen worden gebouwd en daarvoor was grond nodig. Het lag dus voor de hand dat de gemeente Utrecht voor de verwezenlijking van haar bouwplannen het oog richtte op de omliggende plattelandsgemeenten. Met de grenswijzigingen van 1954, waarmee haar grondgebied verdubbelde, verkreeg de stad ten slotte de broodnodige ruimte. Zo werd het zuidelijke deel van de gemeente Maartensdijk door Utrecht geannexeerd, waarna het gebied ten noorden van de Ezelsdijk werd bestemd voor woningbouw en wegeaanleg. Als gevolg hiervan moesten de complexen aan de Ezelsdijk - behalve Ons Buiten lagen daar de tuinen van de Volksbond tegen Drankmisbruik (in de volksmond ook wel aangeduid als de ‘drankmisbruikers’) en De Pioniers - worden opgeofferd. Als eerste verdween in 1955 het complex van de Volksbond, die een tijdelijk terrein aan de Mr. Tripkade kreeg toegewezen. In de loop van 1958 moesten ook Ons Buiten en De Pioniers hun terreinen aan de Ezelsdijk ontruimen ten behoeve van het uitbreidingsplan Tuindorp-Oost. Beide verenigingen kregen een vervangend complex toegewezen in de Voorveldsepolder ten oosten van de Oosterspoorbaan. Nadat Ons Buiten en De Pioniers hier in 1959 hun vaste plaats hadden gevonden, kregen zij in 1960 gezelschap van de Volksbond. Het terrein van deze laatste vereniging aan de Mr. Tripkade moest worden ontruimd in verband met het bouwrijp maken van gronden in Overvecht-Zuid. De tuinders van de Volksbond werden ondergebracht

op een terrein tussen de Oosterspoorbaan, de spoorweg Utrecht-Amersfoort en de tegenwoordige Eykmanlaan. Bij die gelegenheid werd de naam van deze vereniging gewijzigd in De Driehoek.

Standaard volkstuinhuisje

Het vertrek van de Ezelsdijk betekende voor Ons Buiten weinig minder dan een ramp. Dit bleek alleen al uit het feit dat van de ruim honderd leden er slechts 28 mee verhuisden naar het nieuwe terrein in de Voorveldsepolder. Vooral de oudere leden konden of wilden niet opnieuw beginnen, ondanks de vergoeding die de gemeente bood voor het verlies van hun tuin huisje, want bij de aanleg van het complex kwam heel wat kijken. Drassige weidegrond moest worden omgespit en bewerkt, beplanting moest worden aangebracht en huisjes moesten weer worden opgebouwd. Een nadeel was bovendien de geïsoleerde ligging van het nieuwe terrein, dat alleen was te bereiken via een smal en hobbelig pad langs de Oosterspoorbaan.

Ondanks deze problemen werd er hard gewerkt aan de totstandkoming van het tuinenpark. Vanaf het oude complex aan de Ezelsdijk werden in maart 1959 28 huisjes overgebracht naar het nieuwe terrein. Het betrof huisjes van diverse maten en modellen, waaronder zelfs een huisje dat was gemaakt van een halve spoorwagon. Dit allegaartje was het hoofd van de afdeling Plantsoenen van de gemeente Utrecht, de heer J.P. van Alff, echter een doorn in het oog. Hij bepaalde daarom dat de oude huisjes mochten blijven staan tot 1 april 1969, maar daarna moesten ze zijn vervangen door een nieuw standaardmodel volkstuin huisje. De gemeentelijke architect A. Salvatore ontwierp daartoe een hou-



Overzichtsfoto van Ons Buiten eind jaren 60, genomen vanaf een flatgebouw aan de Winklerlaan.

□ COLLECTIE ARCHIEF TUINENPARK ONS BUITEN

ten huisje dat in meerdere afmetingen kon worden gebouwd. Doordat het ontwerp zo eenvoudig mogelijk was gehouden, kon zo'n huisje door een handige tuinder zelf in elkaar worden gezet.

Na enkele jaren van noeste arbeid kon het nieuwe complex op 8 juni 1963 officieel worden geopend door de burgemeester van Utrecht, jhr. C.J.A. de Ranitz. Ondanks de oprukkende nieuwbouw in Tuindorp-Oost lag Ons Buiten in die tijd nog in een vrij landelijke omgeving. Aan de noordzijde van het complex was een gemeentelijk sportpark aangelegd, en aan de oostzijde reikten de weilanden voorbij het fort Voor-

dorp tot aan de bebouwing van De Bilt. Maar nadat in 1970 het nieuwe Veemarkt-complex in gebruik was genomen, enkele jaren later gevolgd door de openstelling van de snelweg A27 tussen Rijnsweerd en Hilversum, bleef er van de vroegere rust op Ons Buiten steeds minder over.

Openbare groenvoorziening

Midden jaren tachtig werd Ons Buiten opnieuw in haar voortbestaan bedreigd, toen de gemeente Utrecht haar voornemen bekendmaakte om in de Voorveldse-polder - ter plaatse van het sportpark en de beide volkstuincomplexen - de nieuwe

woonwijk Voordorp te realiseren. Het bestuur van Ons Buiten reageerde op deze onheilstijding met het voorstel om het complex in deze wijk te integreren als een openbare groenvoorziening, waardoor het nu ook toegankelijk werd voor het publiek. Dit voorstel werd uiteindelijk door het gemeentebestuur overgenomen, zodat Ons Buiten niet opnieuw hoefde te wijken voor de oprukkende woningbouw.

In de loop der jaren zijn de banden tussen het Tuinenpark Ons Buiten - zoals de vereniging sinds 2010 officieel heet - en de wijk Voordorp steeds nauwer aangehaald. Veel Voordorpers komen naar Ons Buiten voor een wandeling langs de siertuinen. Ook is er een dierenweide die vooral kinderen trekt. De percelen kweekveld die bestemd zijn voor het telen van groenten en bloemen, kunnen mede door belangstellenden uit de wijk worden gehuurd. Een ander gedeelte van het kweekveld wordt gebruikt voor schooltuintjes. Daarmee lijkt het voortbestaan van Ons Buiten voor de komende tijd gewaarborgd.



De drie volkstuincomplexen bij Voordorp in 1992. Linksonder De Pioniers, in het midden (bijna geheel omsloten door bebouwing) Ons Buiten en links daarvan De Driehoek. Rechtsonder het Veemarktterrein.

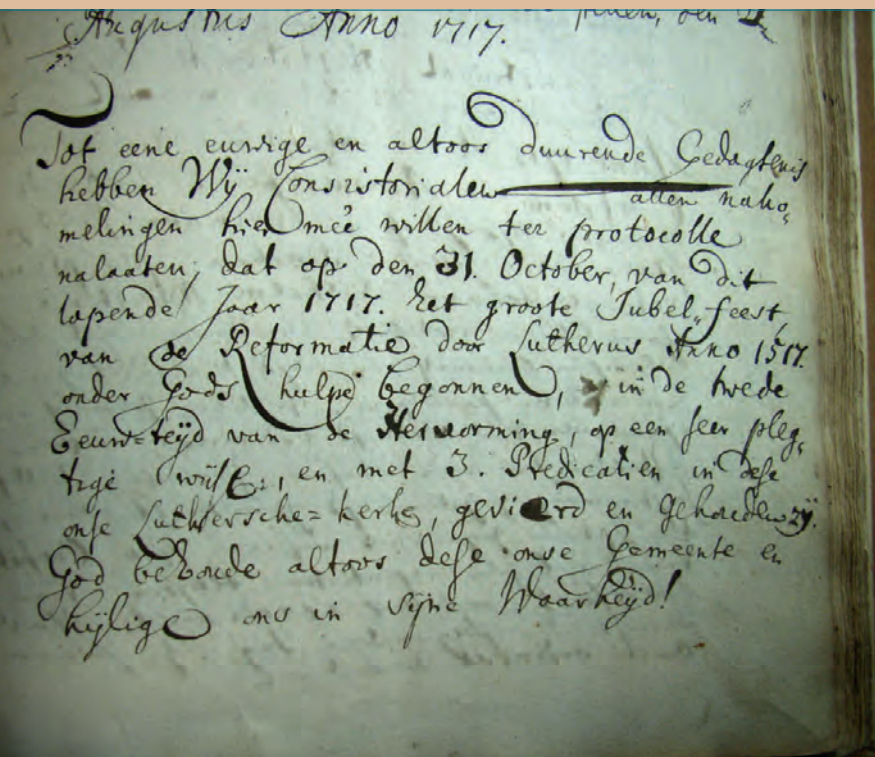
□ FOTODIENST GAU | HET UTRECHTS ARCHIEF, COLLECTIE BEELDMATERIAAL

Literatuur

A. Hobbelinek, H. van de Klippe en H. Lagers, m.m.v. A. Ankoné, N. Feenstra, V. Lansink en H. Stekelenburg, *Tijd van de tuin* (Utrecht 2016).

Door de tuin geleid. Uitgave van het bureau Sport en Openlucht recreatie van de gemeente Utrecht, in samenwerking met het bureau Voorlichting (Utrecht 1977).

Een Luthers dorpje in de Strosteeg



Proclamatie van 31 oktober 1717 in de notulen van de grote en kleine kerkeraadsvergaderingen van de Lutherse Kerk 1613-1827.

□ FOTO GEERT PROCEE | HET UTRECHTS ARCHIEF, ARCHIEF EVANGELISCH-LUTHERSE GEMEENTE UTRECHT

De stenen banderol die 200 jaar geleden werd aangebracht in de Strosteeg om te herdenken dat Maarten Luther in 1517 zijn stellingen wereldkundig maakte, is halverwege de 19e eeuw verdwenen. Eind deze maand wordt een replica aangebracht in wat eens het centrum van de Utrechtse Lutheranen was.¹

Op 31 oktober 1717 herdachten de Lutheranen in Utrecht onder leiding van hun voorgangers of 'leeraaren' Johan Albert Veltgen en Henricus Hollenhagen dat Maarten Luther 200 jaar eerder zijn stellingen op de deur van de slotkerk in Wittenberg spijkerde. Die dag werd in plechtigstatige bewoordingen in het notulenboek van de Lutherse gemeente opgetekend: 'Tot eene eeuwige en altoos duurende Gedagtenis hebben Wij Consistorialen [kerkenraad PK] allen nakomelingen hiermee willen te protocolle nalaaten, dat op de 31. October van dit lopende Jaar 1717. het groote Jubelfeest van de reformatie door Lutherus Anno 1517. onder Gods hulpe begonnen, in de tweede Eeuw-teijd van de Hervorming, op een zeer plegtige wijze, en met 3 Predicatie, in deze onze Luthersche=kerke, gevierd en gehouden zij. God behoude altoos deze onze Gemeente en hijlige ons in sijne Waarheid!'

Kennelijk wilden de Lutheranen het niet alleen bij drie preken en een proclamatie in het notulenboek laten, want op de gevel van hun kerk, toen nog in een onaanzienlijk pand in de Strosteeg gehuisvest, lieten zij een stenen banderol aanbrengen met de bewoordingen: Kalendis Oktob. XXXI A* CICI[C]CCXVII.

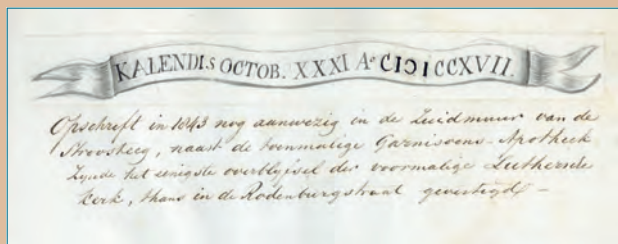
In 1840 zat de gevelsteen uit 1717 nog altijd in een muur in de Strosteeg. Nicolaas van der Monde maakte in dat jaar nog een tekeningetje van de banderol, die daarna zou verdwijnen. Het jaartal geeft hij niet volledig weer, want de tweede C (hierboven tussen haken gezet) ontbreekt. Maar aangezien zijn tekeningen van gevelstenen wel vaker onvolkomenheden bevatten, zal het origineel hoogstwaarschijnlijk wel het volledige jaartal bevat hebben.

Die datum 31 oktober 1717 (CIC = 1000 IC = 500) spreekt voor zich. 'Kalendis' laat zich lastiger vertalen dan je op het eerste gezicht zou denken, want het woord Kalendae - waarvan het een vervoeging is - betekent strikt genomen eerste dag van de maand. Maar 31 oktober is pertinent niet de eerste dag van de maand. Wellicht wordt Kalendis hier gebruikt in de zin van feestdag.

Centrum Lutherse gemeenschap

De Strosteeg was in de 17e en eerste helft van de 18e eeuw het centrum van de Lutherse gemeenschap in Utrecht. Vanaf 1624 bevond zich hier het kerkgebouw, dat na de nodige tegenwerking van het Calvinistische gemeentebestuur achter een onaanzienlijke gevel getolereerd werd. Aan de zijde van de Putsteeg, een steegje dat aan zuidelijke zijde parallel liep aan de Strosteeg, werd achter de kerk een schooltje gerealiseerd, waarnaast vanaf 1705 de voorzanger-schoolmeester Johan Stau en diens opvolgers woonden. In 1642 werd ten westen van de kerk in de Strosteeg huize de Rijnstroom gekocht, dat zou dienen als pastorie. In de Strosteeg en Putsteeg woonden in de loop der tijd diverse Lutherse families. Ook de Lutherse Barend Grolman, stamvader van de Nederlandse familie Grolman waaruit later enige kunstschilders voort zouden komen, vestigde zich in het begin van de 18e eeuw na zijn komst uit Duitsland bijvoorbeeld in de Putsteeg.

De Utrechtse Lutheranen keken al vanaf 1711 uit naar een mooiere kerk op een betere locatie. Dat werd nog urgen-



Circa 1840 maakte Nicolaas van der Monde deze tekening van een gevelsteen uit 1717, geplaatst in de Lutherse kerk in de Strosteeg bij de herdenking van 200 jaar reformatie.

□ HET UTRECHTS ARCHIEF, COLLECTIE TEKENINGEN EN PRENTEN

ter toen er in 1735 een stal ten oosten van de kerk werd gevestigd. Het lukte in 1743 om de voormalige Abraham Dolekapel in de Hamburgerstraat te bemachtigen en in 1745 kon na een grote verbouwing de nieuwe kerk worden ingewijd. De voormalige kerk in de Strosteeg werd in 1749 verkocht aan gemeentelid Albert van Broek en kreeg de functie van 'parserij en berijderij', een werkplaats voor het vervaardigen van stoffen als laken en linnen.

De herdenking van 500 jaar reformatie op 31 oktober 2017 is een goede aanleiding een replica van de steen in de Strosteeg te plaatsen en daarmee de aandacht te vestigen op het gegeven dat in dit kleine straatje, niet ver van het Oud-Katholieke kwartier rondom de Mariaplaats, lange tijd het centrum van de Lutheranen in Utrecht was.²

Noten

- 1 Geert Procee, die verschillende artikelen over de geschiedenis van de Lutheranen in Utrecht schreef, leverde veel gegevens voor dit artikel aan, waarvoor dank. Hij raadpleegde onder meer de klappers op transporten en plechten op het Utrechts Archief.
- 2 Op dinsdag 31 oktober 2017 zal om 5 uur een replica van de steen in de Strosteeg onthuld worden. De steen is gemaakt door beeldhouwer Ruud van de Vliet en gerealiseerd met bijdragen van de Stichting Luthers Diakonessenhuis Fonds, KfHeinstichting, UMF (legaat mevrouw Bakker), Mitros, Elise Mathildefonds en particuliere giften.

Agenda

Najaarsledenvergadering

Deze vindt plaats op *woensdag 22 november* 19.30 uur in de Regentenzaal van het Bartholomeus Gasthuis. Agenda en stukken worden meegestuurd met dit nummer.

Historisch Café

Tijdens het Historisch Café op *vrijdag 13 oktober* vertelt Maria de Bruijn, bestuurslid van het Utrechts Geveltekenfonds, over het werk van deze in 1977 opgerichte stichting. Om interesse te wekken voor geveltekens inventariseert en documenteert het fonds geveltekens in de provincie, publiceert daarover en stimuleert restauratie en herplaatsing van beschadigde c.q. verdwenen geveltekens.

Jeremias du Chemin vluchtte als Franse Hugenoot naar Nederland en begon aan de Vaartsche Rijn een populaire herberg. Een brug, een spoorweghalte en een straat kregen zijn naam. De brug is verhuisd naar het Máximapark en de halte keerde terug als station Vaartsche Rijn. Geschiedenis van de brug (en de verplaatsing), de halte en de buurt zijn vastgelegd in het boekje *Jeremie in Utrecht*. Auteur Kees Visser vertelt erover op *vrijdag 10 november*.

Het Historisch Café vindt plaats in de Smeezaal van het Bartholomeus Gasthuis in de Lange Smeestraat. Zaal open om 16.30 uur. De voordracht begint om 17.15 uur en duurt circa 45 minuten.

Excursie Bijzondere Collecties UB

Op *donderdag 26 oktober* verzorgt Max van Egmond, conservator kaarten, atlanten en gedrukte werken, een inleiding over en een presentatie van de Bijzondere Collecties in de Universiteitsbibliotheek. Zie voor verdere informatie de achterkant van dit nummer.

Lezing moord en doodslag

Anne Doedens, een van de auteurs van een boek over historische moorden, houdt op *woensdag 15 november* een lezing over enkele roemruchte zaken die verband houden met het gewest Utrecht.

Zie voor verdere informatie de achterkant van dit nummer.

Colofon

Tweemaandelijks tijdschrift - goe jaargang nr. 5 / oktober 2017 / ISSN 1380-7137

Deadline agenda nummer 6/2017: 1 november 2017

Een uitgave van de Vereniging Oud-Utrecht, vereniging tot beoefening en verspreiding van de kennis der geschiedenis alsmede het waken over het behoud van het cultureel erfgoed van stad en provincie Utrecht. **Losse nummers** prijs: €3,00. Verkrijgbaar bij Het Utrechts Archief Hamburgerstraat 28, Broese Stadhuisbrug 5, Bruna Nachtegaalstraat 83, Bruna Zevenwouden 220, Museum Catharijneconvent Lange Nieuwstraat 38, Readshop Oudegracht 427 en Utrecht Toerisme Domein 9.

Redactie Maurice van Lieshout (eindredactie), Lisette le Blanc, Elisabeth de Lig, Marion van Oudheusden, Joyce Pennings, Bettina van Santen, Kaj van Vliet **Redactieadres** Postbus 131, 3500 AC Utrecht / redactie.tijdschrift@oud-utrecht.nl **Bijdragen** Sturen aan de redactie, aanlevering via e-mail. Maximale omvang is 2.500 woorden inclusief noten en literatuur-opgave. Auteurs wordt gevraagd zich te houden aan de redactionele richtlijnen, verkrijgbaar via de redactie of in te zien op de website. Illustratiesuggesties zijn zeer welkom. **Ontwerp** Jeroen Tirion [BNO], Utrecht **Druk** Senefelder Misset

Vereniging Oud-Utrecht - Voorzitter Dick de Jong **Secretariaat** Postbus 91, 3500 AB Utrecht / tel: 0634 789 416 / secretariaat@oud-utrecht.nl **Penningmeester** Postbus 91, 3500 AB Utrecht **Ledenadministratie** NL27 INGB 0000 575 520, Zoetermeer. U kunt zich als nieuw lid opgeven door een bericht te sturen naar Oud-Utrecht, Leiwater 67, 2715 BB Zoetermeer of naar ledenadministratie@oud-utrecht.nl. Schriftelijk opzeggen van het lidmaatschap kan vóór 1 december op hetzelfde (e-mail)adres. **Contributie** €37,50 per jaar (huisgenootlidmaatschap €17,50 / jongeren tot 26 en U-pashouders €20,- / bedrijven €50,-).

Leden van wie het e-mailadres nog niet bekend is, wordt verzocht dit door te geven aan ledenadministratie@oud-utrecht.nl.

De activiteitencommissie organiseert dit najaar twee bijzondere programma's waarvoor u zich nu al kunt aanmelden.



Bijzondere Collecties

Universiteitsbibliotheek

De collecties bestaan uit vele omvangrijke verzamelingen handschriften, gedrukte boeken van vóór 1901, zeldzame en kostbare werken van latere datum en land- en zeekaarten.

Op donderdag 26 oktober verzorgt Max van Egmond, conservator kaarten, atlanten en gedrukte werken een programma over de Bijzondere Collecties. Na een inleiding zal hij een rondgang in de zaal met een tentoonstelling van een aantal oude documenten verzorgen, waaronder kaarten van Utrecht. Deelnemers dienen zich te melden op de Heidelberglaan 3.

De excursie begint om 14.30 uur. Er is plaats voor maximaal 25 deelnemers. Aanmelden bij Jaap van Laar: vanlaar123@casema.nl. De kosten bedragen € 5,- per persoon. Bij overinschrijving krijgt u daarvan bericht.

Lezing Historische Moorden

Onlangs verscheen *Moord en Doodslag, zestien verjaarde zaken* van Anne Doedens en Marijke van de Vrugt. Het gaat de auteurs niet om de gruwelijke details maar ze plaatsen de beschreven moorden in hun tijd en omgeving en kijken naar de gevolgen ervan.

In zijn lezing op woensdag 15 november zal Anne Doedens ook aandacht besteden aan enkele 'Utrechtse' historische moorden zoals die op Cunera (Rhenen, 7e eeuw), Bonifatius (8e eeuw), Berent Proeys (15e eeuw), de moordenaar Walraven van Brederode (1457), de Moord van Oudewater (1575), die op het Domplein (1883/4) en de RAF-aanslag in 1977.

Aanmelden voor deze lezing kan bij Joost Boomsma: joostboomsma@gmail.com.

Entree € 5,- per persoon, locatie Smeenzaal Bartholomeus Gasthuis, aanvang 19.30 uur.



Projectontwikkeling Bemiddeling Verhuur Bouw

LISMAN
EN **LISMAN**
BOUW & VASTGOED



Laan van Vollenhove 2925 Zeist • +31 (0) 30 69 5 66 44 • www.lismanenlisman.nl