

Oud@Utrecht



Alba amicorum • Moesmannen • Uithoflijn



Colofon

Tijdschrift Oud-Utrecht 93e jaargang nummer 2, april 2020 / ISSN 1380-7137. Uitgave van de Historische Vereniging Oud-Utrecht, verschijnt zes keer per jaar.

Redactie Arjan den Boer (eindredactie), Lisette le Blanc, Elisabeth de Lig, Marion van Oudheusden, Joyce Pennings, Bettina van Santen, Kaj van Vliet.

Redactieadres redactie.tijdschrift@oud-utrecht.nl / Postbus 131, 3500 AC Utrecht.

Kopij maximale omvang 2.500 woorden (incl. noten/bronnen). Redactierichtlijnen: zie www.oud-utrecht.nl.

Publicatierechten van afbeeldingen zijn naar beste intentie geregeld. Wie meent dat zijn of haar rechten niet zijn gerespecteerd wordt verzocht contact op te nemen.

Ontwerp Jeroen Tirion BNO, Utrecht. **Druk** Drukkerij Roelofs BV, Enschede.

Verkooppunten losse nummers à € 4,50 (themanummers à € 7,50) via www.oud-utrecht.nl/webwinkel en bij Het Utrechts Archief (Hamburgerstraat 28), Centraal Museum (Agnietenstraat 3), Museum Catharijneconvent (Lange Nieuwstraat 38), Utrecht Toerisme (Domplein 9). Boekhandels: Broese (Stadhuisbrug 5), Bruna (Nachttegaalstraat 83 en Zevenwouden 220), Bruna Verdouw (Hoogzandveld 38, Nieuwegein).

Historische vereniging Oud-Utrecht is opgericht in 1923 en wil de kennis van en belangstelling voor Utrechtse geschiedenis, archeologie en monumenten stimuleren en waken over het behoud van het lokale en regionale erfgoed.

Voorzitter Dick de Jong. **Secretariaat** secretariaat@oud-utrecht.nl / Postbus 91, 3500 AB Utrecht.

Lidmaatschap Contributie € 37,50 per jaar (huisgenootlid € 17,50 / jongeren tot 26 en U-pashouders € 20 / bedrijven € 50).

Ledenadministratie Aanmelden of opzeggen (vóór 1 december) via ledenadministratie@oud-utrecht.nl / Zuiderstraat 18a, 3434 BH Nieuwegein. Bank: NL27 INGB 0000 575 520, Nieuwegein.

Website www.oud-utrecht.nl / redactie.website@oud-utrecht.nl.

Omslag

Bewakers van het Bewarings- en Verblijfkamp Rhijnauwen (later ook interneringskamp), een mannenkamp voor NSB'ers en andere collaborateurs dat van 1945 tot 1948 bestond aan de Weg naar Rhijnauwen.

PRIVÉCOLLECTIE FAM. SPIERENBURG.



Agenda



Historisch café

Rampjaar 1672-1673

Vrijdag 10 april 2020, 17.00 uur, Bartholomeusgasthuis, toegang vrij

Floortje Tuinstra van Het Utrechts Archief vertelt over de tentoonstelling die zij heeft samengesteld. Van juli 1672 tot november 1673 werd Utrecht bezet door de Fransen. Dagboekfragmenten, brieven en pamfletten laten zien hoe Utrechters deze rampspoed doorstonden. De stadsomroeper, een katholiek, een boer en kasteelvrouw Margaretha Turnor: allen beleefden zij het Rampjaar op hun eigen manier.



Lezing

Kamp Amersfoort

Woensdag 22 april 2020, 19.30 uur, Bartholomeusgasthuis, € 5,- (aanmelden: activiteiten@oud-utrecht.nl)

75 jaar na de bevrijding lijkt het vanzelfsprekend om in vrijheid te leven, maar hoe was dat tijdens de Tweede Wereldoorlog? Gids en vrijwilliger Edie Brouwer staat in deze lezing stil bij de meer dan 500 Utrechters die gevangen zaten in Kamp Amersfoort. Hij licht er vijf van hen uit: John Dons, Antonius Cornelis Theodorus van Rijn, Hieronymus Alphonsus Gerardus van Schaik en Aart van Triest.



Grote Excursie

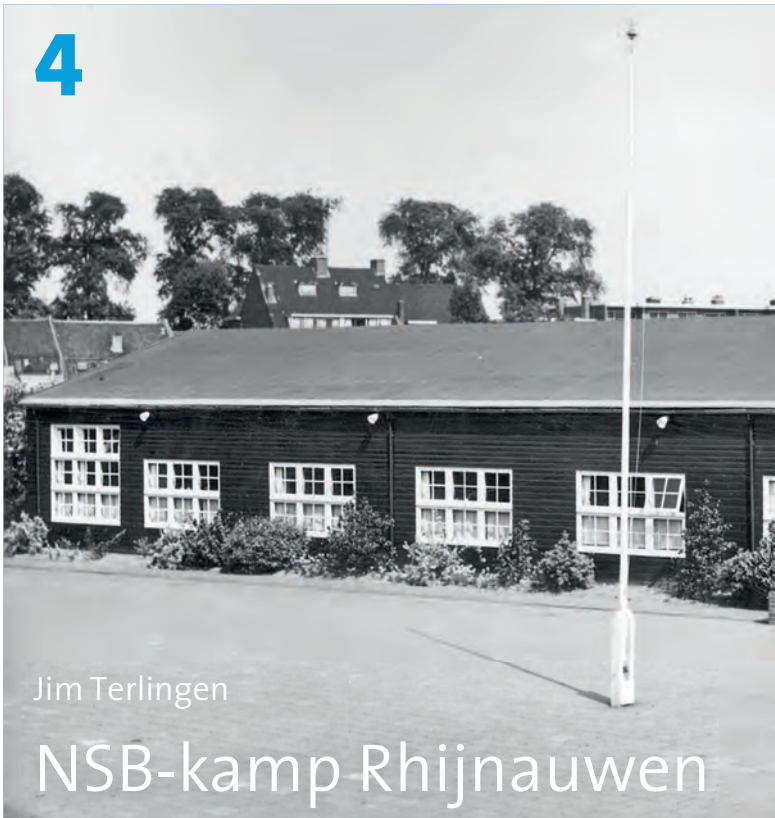
Vijfheerenlanden

zaterdag 23 mei 2020, 9.30-17.00 uur (aanmelding: zie nieuwsbrief mei)

De Grote Excursie voor leden van Oud-Utrecht voert dit jaar naar de nieuwe Utrechtse gemeente Vijfheerenlanden. Na ontvangst in Vianen bezoeken we de Grote Kerk en maken een rondwandeling door het oude stadscentrum. Vervolgens gaan we voor de lunch naar Fort Everdingen (Fortbrouwerij) en daarna naar Leerdam voor een stadswandeling en een bezoek aan het Hofje van Aerden. Afsluitend is er gelegenheid om een demonstratie glasblazen bij te wonen.

Voor meer informatie en activiteiten: www.oud-utrecht.nl

4



Jim Terlingen

NSB-kamp Rhijnauwen

10



Kees Smit

Eeuwige vriendschap:
alba amicorum

14



Felix Visser

Het geheim van
Moesmans Het gerucht (2)

16



Arjan den Boer

Moesman(nen) bij het Spoor

22



Frieda van der Heijden

Uithoflijn werd Uitstellijn

27 Signalementen



NSB-kamp Rhijnauwen (1945-1948)

Het is dit jaar 75 jaar geleden dat Nederland werd bevrijd. Voor NSB'ers en anderen die in de oorlog de kant van de bezetter kozen, was 1945 het begin van een interneringsperiode. Speciaal voor de mannen onder hen werd net buiten Utrecht een kamp gebouwd. Over Kamp Rhijnauwen was tot nu toe zeer weinig bekend. Het ging er nogal chaotisch aan toe, zo blijkt.

Jim Terlingen is journalist en heeft een bijzondere interesse voor de Tweede Wereldoorlog in Utrecht.

Direct na de bevrijding worden in de stad Utrecht, net als in het hele land, Nederlanders opgepakt die zich in de oorlog aan de zijde van de Duitsers schaarden. 'Politiek verdachte personen' heten ze officieel, in de volksmond zijn ze 'fout'. Deze aanhoudingen worden verricht door de Binnenlandse Strijdkrachten, maar ook door buurtbewoners. Soms worden de arrestanten in een optocht door de Utrechtse straten gevoerd, waarbij wordt gejoeld en gezongen.

Opgepakte collaborateurs komen de eerste dagen op zeven plekken in de stad vast te zitten: de gevangenen aan het Wolvenplein en de Gansstraat, Fort de Bilt (net voorbij de Berenkuil), concertgebouw Tivoli aan de Kruisstraat, de Hojerkazerne op de hoek Croeselaan-Graadt van Roggenweg, Hotel

Pomona (Domhotel) op de hoek Westersstraat-Catharijnesingel en Fort Blauwkapel in Maartensdijk. Als snel ontstaat het idee om een aparte ruimte voor vrouwen in te richten. Dat wordt 'Kamp Plompetorengracht', een wat grootse omschrijving voor de panden Plompetorengracht 8 en 8bis.

Bewarings- en Verblijfkamp

Op 30 mei 1945 maakt het Militair Gezag (MG) bekend dat van de 3.000 mensen die in en rond Utrecht in aanmerking komen voor arrestatie, er nu 1.500 zijn opgepakt. Aangezien de locaties met gevangenen nu al zo goed als vol zitten, besluit het MG om net buiten de stad, op een stuk land vlak voor Fort Rhijnauwen, een groot kamp te bouwen. Dit gebied hoort op dat moment bij gemeente De Bilt, maar de gemeente Utrecht is de eigenaar van het perceel.¹ Deze zegt met onmiddellijke ingang het contract op met de pachter, boer Aart Floor, waarna de bouw kan beginnen.

In september 1945 staan op tweehonderd meter afstand van het fort, dat in de oorlog door de Duitsers gebruikt is als munitie-opslagplaats en fusilladeplaats, de eerste houten barakken van Bewarings- en Verblijfkamp Rhijnauwen. De functie van 'verblijfskamp', een plek waar mensen worden onder-

gebracht van wie de veiligheid of die van de Staat in het geding is, wordt echter nauwelijks benut. Voor de volledigheid: 'bewaring' betreft personen die in afwachting zijn van hun proces. In september 1945 wordt in allerijl personeel aangenomen en nog dezelfde maand worden 842 mannen van Fort de Bilt overgebracht naar Kamp Rhijnauwen. Zij zijn de eerste bewoners. Kamp Rhijnauwen wordt een mannenkamp en Fort de Bilt is vanaf dat moment een vrouwenkamp. Er zijn geen afbeeldingen bekend van het kampleven. Uit de eerste periode van het kamp bestaat wel een tekening van enkele barakken, gemaakt door K. Braak. 'NSB kamp, bij 't Vogelenbos, Rhijnauwen - Utrecht 28 Oct. 1945', schrijft hij erbij. Het Vogelenbos, ook het Hoge Bos genoemd, ligt tussen het kamp en het oostelijk daarvan gelegen fort. In mei 1946 laat de technische dienst van het Directoraat-Generaal voor Bijzondere Rechtspleging (DGBR) van het Ministerie van Justitie, dat sinds het begin van dat jaar verantwoordelijk is voor de kampen, een plattegrond maken. Daarop is te zien dat het kamp omheind is met prikkeldraad en dat er bewakingstorens staan op de vier hoeken van het achterste deel, waar de gevangenen zich bevinden. Er zijn in dat gedeelte 22 barakken, allen met nummers. In het voorste deel staan 13 gebouwen voor het personeel, die worden aangeduid met de letters A t/m M. Het aangelegde riool loost op rondom gelegen sloten, die in verbinding staan met de Kromme Rijn.

De enige bekende foto van het kamp is gemaakt vanuit de lucht. Daarop is te zien dat het achterste deel in vergelijking met de plattegrond een stuk kleiner is geworden. Vermoedelijk dateert de foto daarom van eind 1947, of zelfs uit 1948, wanneer het kamp niet meer in functie is.

Kampleven

Het aantal gedetineerden in Rhijnauwen neemt de eerste maanden flink toe. De DGBR houdt maandelijks cijfers bij. In juni 1946 bereikt Kamp Rhijnauwen zijn maximum van 1.447 politiek delinquenten. Daarna daalt dit aantal langzaam maar gestaag. In maart 1947 - het kamp heeft inmiddels ook de functie van interneringskamp gekregen, een plek waar veroordeelden vastzitten - zijn er 947 mannen (760 in bewaring en 187 geïnterneerden). Op 1 januari 1948, vlak voor de opheffing van het kamp, zijn er nog maar 366 (238 in bewaring en 128 geïnterneerden).

Het kamp herbergt een aantal bekende Utrechtse, zoals de NSB-burgemeester Cornelis van Ravenswaay en zijn wethouders. Ook belanden er veel 'foute' politieagenten, zoals de Utrechtse hoofdcommissaris Willem Franssen en vijf leden van de beruchte 'jodenploeg' van kamer 14 van het hoofdbureau: Jan Smorenburg, Nico de Jong, Wim Arendsen, Kees van Tricht en Jan-Gijsbert van Cleef. Ook de WA-man Harm Lammers, die in Utrecht menig straatgevecht heeft uitgelokt, zit in Rhijnauwen in afwachting van zijn berechting.

Elke barak heeft een 'barakhoofd', die verantwoordelijk is voor reinheid en orde. De mannen worden doordeweeks tewerkgesteld. Dat gebeurt zowel binnen als buiten het kamp. Bijna iedere boer uit de omgeving krijgt gedetineerden toegewezen als knecht voor het greppelgraven of bomensnoeien. Er zijn ook grotere 'werkobjecten' bij Fort Rhijnauwen, bij metaalwarenfabriek Meijer & Greeve op landgoed Boeschoten in De Bilt en bij autobedrijf Jongerius aan het Merwedekanaal.² 'Gevangenen mogen niet lachen, zingen en fluiten tijdens het werk en nooit ongevraagd het personeel aanspreken', luidt de richtlijn.



< Locatie van Kamp Rhijnauwen vanaf de Vossegatsedijk met op de achtergrond Utrecht Science Park (De Uithof). FOTO E. DRONKERT, FLICKR CC-BY

^ Arrestatie van een NSB'er op de Bemuurde Weerd Oostzijde, vermoedelijk wachtcommandant D.J. Donk van het concentratiekamp Amersfoort. FOTO G.J. LAUWERS. HET UTRECHTS ARCHIEF, COLLECTIE BEELDMATERIAAL

✓ Tekening K. Braak, 'NSB kamp, bij 't Vogelenbos, Rhijnauwen - Utrecht 28 Oct. 1945'. HET UTRECHTS ARCHIEF, COLLECTIE BEELDMATERIAAL





De etenswaren voor het kamp komen veelal van nabijgelegen boerderijen. Aardappelen en groenten komen van Van Oostrom en Floor levert eieren en melk. Bakker Do Schat is de broodleverancier. De richtlijnen voor de voeding voor gedetineerden zijn strikt: 'Bij normale arbeid heeft een gevangene recht op 1899 kilocalorieën aan voeding.' Ter ontspanning zijn er bijeenkomsten, met lezingen, muziekuitvoeringen en theaterstukken. De dagelijkse leiding ligt in handen van een kampcommandant. Hij wordt bijgestaan door een adjunct-commandant,

die in het kamp overnacht. Op 1 januari 1947 zijn specifiek voor Rhijnauwen 280 mensen in functie. Dat zijn binnen- en buitenbewakers, koks, verplegers, chauffeurs, telefonisten, administrateurs, secretaresses, magazijnmeesters, werkmeesters, een opzichter, een schrijver, een kamparts, een aalmoezenaar, een predikant en een sociaal verzorger.

Chaos

Uit krantenartikelen en archiefstukken komt het beeld naar voren van een zeer chaotisch kamp. Er zijn veel incidenten

en ook organisatorisch is er met regelmaat rumoer. In januari 1946 beschuldigt adjunct-commandant Dirk Salverda, die net een tijd waarnemend commandant is geweest, zijn opvolger Nicolaas Wetter van fout gedrag in de oorlog. Wetter, die in deze periode bij de Utrechtse luchtschermingsdienst werkte, wordt daarop ontslagen. Daarna wordt Salverda door anderen onder vuur genomen; hij wordt er van beticht in zijn waarnemingsperiode snel loonsverhogingen te hebben geregeld. Ook hij moet weg. Wetter, inmiddels vrijgepleit van de beschuldigingen, keert enkele maanden later terug, maar ruikt kort daarna toch weer het veld omdat sommigen vinden dat 'de gedetineerden onder zijn leiding de baas zijn'.

Op 4 april 1946 schrijft inspecteur Snoeck Henkemans van het DGBR: 'De chaos der laatste maanden blijkt onder andere uit de volgende feiten die mij werden medegedeeld. 1. Het aantal ontvluchtelingen is zeer toegenomen. 2. De verhouding tussen de verschillende hoofden van dienst is uitermate onaangenaam; met spreekt van een kamp met tien commandanten. 3. Ongeveer tien dagen geleden weigerden de gedetineerden het bewaringspersoneel in het kamp toe te laten en konden zij alleen met behulp van de gezagstroepen met stenguns weer hun eigen terrein betreden.'

In de tweeënhalf jaar dat het kamp heeft bestaan, zijn er maar liefst acht verschillende kampcommandanten, de tijdelijke waarnemers meegeteld. En ook onder

BEWARINGS EN INTERNEERINGSKAMP RHIJNAUWEN.	
Lezingen, concerten, cursussen, kerkdiensten, in de periode van 1 Maart tot 15 Maart 1947	
CONCERTEN.	
7 en 12 Maart.	uitvoering van trio in de ziekenzaal.
15 Maart	concert van het kamporkest.
3, 5, 7 en 6 Maart.	uitvoeringen in de woonbarakken door gebrek aan brandstoffen.
FILM.	
14 Maart.	filmvoorstelling uitgaande van het DGBR.
CURSUSSEN.	
Stenografie.	wekelijks op Maandag, Woensdag, Donderdag en Vrijdag.
Schaken.	wekelijks op Zaterdag.
Nwe Spelling.	dagelijks.
Spansch.	dagelijks.
Kleermakerij.	dagelijks.
GEESTELIJKE VERZORGING.	
Dagelijks, R.K. en Prot.kerkdiensten.	
's Zondags B-Mis, Conferentie en Prot kerkdiensten.	Cathechesatie.

Incidenten

April 1946 Vlak voor de uitvoering van de doodstraf van Anton Mussert, op 7 mei, laat de kamp-commandant enkele gedetineerden een bezoek brengen aan de NSB-leider in de Scheveningse gevangenis. Hij krijgt daarvoor een reprimande van de directeur-generaal.

Mei 1946 Een rapport van een Tweede Kamercommissie die misstanden in de kampen onderzoekt, maakt melding van een nachtelijke strafexpeditie in Kamp Rhijnauwen die als collectieve straf is opgelegd. De overtreding was het opstoken van een houten krib. Als gevolg van deze straf is een gedetineerde overleden. Het zou echter 'om een hartpatiënt gaan'. Verder laat volgens het verslag de capaciteit van de medische voorzieningen in Rhijnauwen 'te wensen over'.

Juni 1946 Tijdens het begeleiden van gedetineerden op een werkobject wordt een bewaker door een collega per ongeluk in zijn been geschoten. Een stengun zou 'ontijdig zijn afgegaan'. De schutter krijgt geen straf.

Juli 1946 Het negenjarige jongetje Peter Goes uit Bunnik wordt per ongeluk doodgeschoten als bewakers een vluchtende gedetineerde proberen te raken. Gedetineerden zijn achter de Bunnikse kerk grond aan het egaliseren voor de aanleg van een voetbalveld. De vluchter wordt alsnog gepakt. De twee bewakers worden enkele dagen later ontslagen.

December 1946 In een inspectierapport staat een getuigenis van een vrouw die haar man in het kamp heeft bezocht. Bij het verlaten van het kamp wordt ze door een buitenbewaker aangehouden. 'Het is niet zozeer om de controle, maar het is meer om weer een adresje te hebben', zegt hij. De rapporteur schrijft: 'Uit velerlei geruchten in de stad Utrecht blijkt dat op deze wijze meer ongewenste relaties gemaakt worden tussen leden van de binnen- en buitenbewaking en vrouwen van gedetineerden.'

Februari 1947 SS'er Leeuwis, die in juli 1946 uit het kamp is gevlucht, wordt 'na een wilde achtervolging' opgepakt in een woning in de Nachtegaalstraat.

Maart 1947 De gemeente Utrecht maakt bekend dat het nabijgelegen buitenzwembad Kromme Rijn dit seizoen dicht blijft vanwege verontreiniging 'door het vuile waswater, het vuil uit de latrines en meer onreinigheden van het kampterrein'. Direct gaan er stemmen op om het kamp zo snel mogelijk te sluiten. De lage waterstand in de Kromme Rijn werkt echter in het voordeel van het zwembad. Op 2 juni, een maand na de oorspronkelijke datum, gaat het bad alsnog open. Het rijk vergoedt de gemeente bijna 3.000 gulden voor de gederfde inkomsten.

Maart 1947 SS'er Pagie ontsnapt uit het kamp. Twee weken later wordt hij in zijn woning in de Van Lodensteinstraat in Zuilen weer opgepakt.

Mei 1947 De hoofdverpleger wordt op de ziekenafdeling 'vrijwel geheel ontkleed' aangetroffen 'in de onmiddellijke nabijheid' van een gedetineerde verpleger. Besloten wordt dat 'een grondig onderzoek in dergelijke zaken meer deining veroorzaakt dan voor de rust in het kamp noodzakelijk is'.

Juni 1947 Rumor in de krantenkolommen als kampcommandant Beuker bemiddeld blijkt te hebben bij klussen voor de gedetineerde Charles Quéré. Deze architect, tijdens de bezettingsjaren NSB-wethouder in Utrecht, heeft een tekentafel in het kamp. Hij is ook degene die een jaar eerder de plattegrond heeft gemaakt. Als in juni 1947 blijkt dat Quéré een tiende van zijn honorarium mag houden, reppen zijn collega's in de stad van broodroof. Een maand later komt aan deze situatie een eind als Quéré wordt veroordeeld tot zeven jaar detentie en naar een gevangenis gaat.

Juni 1947 Firma Jan Jongerius blijkt tegen de officiële regels in het kamp te voorzien van brood, melk en sigaretten. Dat doen zij om de 300 gedetineerden positief te stemmen die dagelijks bij de autofabrikant werken. Het bedrijf heeft een grote order van het leger gekregen en een extra stimulans voor de werkers kan geen kwaad, redeneert men. Tegen 25 medewerkers van Jongerius wordt proces-verbaal opgemaakt. Ze blijken de producten op de zwarte markt te kopen.

Juli 1947 WA-man Harm Lammers wordt op zijn tewerkstellingsobject in Elst doodgeschoten. Een andere gedetineerde raakt gewond. Over het verhaal erachter bestaan twee versies. Volgens de ene probeerde Lammers te vluchten, volgens de andere kregen gedetineerden ruzie en vuurde een bewaker 'een waarschuwingsschot dat ketste'.

Oktober 1947 Na het feestelijke afscheid in barak 3 van het barakhoofd, de Duitse gedetineerde Daub, circuleren geruchten. De 110 bewoners van de barak zouden onder andere alcohol hebben gedronken. De inspectie concludeert echter: 'Dit verhaal is in hoofdzaak terug te brengen tot een teveel aan fantasie en een tekort aan waarheidsliefde'.

November 1947 Sicherheitsdienst-chef Helmut Pröbsting weet te ontsnappen. De Duitser, die in de oorlog kantoor hield op Maliebaan 39, is vanwege een verhoor door de Utrechtse Politieke Recherche tijdelijk naar Kamp Rhijnauwen verplaatst. Daar knijpt hij er tussenuit. Pas anderhalf jaar later wordt hij in een Amsterdamse woning opgepakt.³

het personeel is er een groot verloop. Het archief van Kamp Rhijnauwen kent 606 personeelsdossiers.

Veel bewakers hebben nauwelijks ervaring met de bewaking en begeleiding van gevangenen. Zonder noemenswaardige opleiding krijgen velen een wapen in handen gedrukt. Dat levert kritiek op van inspecteurs van het DGBR: 'Het is langen tijd zoo geweest dat de begeleidende bewakingsmanschappen op zeer kwistige wijze tijdens de bewaking van de werkobjecten met hun vuurwapen omgingen. Het schieten op vogels en visschen werd door hen als de meest gewone zaak aangemerkt. In verband met een en ander gelooven wij dat het speciaal voor dit kamp aanbeveling verdient om zoo veel mogelijk personeel van buiten Utrecht aan te trekken, omdat de meeste bewakers de gedetineerden van kinds af aan kennen, waardoor spoedig een familiere omgang met hen ontstaat.'

Er zijn vaak incidenten en regelmatig ontsnaptingen. Deze komen in het eerste naoorlogse jaar echter nauwelijks naar buiten. De krantenredacties, waarin veel verzetssensen een plek hebben gekregen, zijn niet geïnteresseerd in wat er in de kampen gebeurt. De samenleving is, kortweg gezegd, op dat moment met andere dingen bezig.

Barakken

Al in het najaar van 1947 - het einde van het kamp lijkt aanstaande - benadert de gemeente Utrecht het Rijk met het verzoek of zij barakken mag kopen als deze vrijkomen. De gemeente kan ze voor verschillende doeleinden goed gebruiken, schrijft KVP-wethouder H.A. Bekker. Pas een half jaar nadat op 15 januari 1948 de laatste politieke delinquenten zijn overgebracht naar andere plekken en het kamp officieel wordt opgeheven, zegt de barakkencommissie van DGBR toe dat de gemeente Utrecht er vijf mag kopen. Voor de barakken met nummers K, 8, 9, 10 en 11 vraagt zij 25.000 gulden, mits ze voor 1 oktober van het terrein zijn afgevoerd. Een laat verzoek om dit aantal te verhogen naar zeven wordt niet gehonoreerd, omdat ze dan allemaal al vergeven zijn aan andere bedrijven en instellingen (ook Douwe Egberts is een van de kopers). Drie barakken worden in Utrecht ingezet als noodschool, één als noodgarage voor de politie achter hoofdbureau Paardenveld en één als tijdelijke politieschool op het terrein van de groenten- en vruchtenveiling achter de Croeselaan. In deze laatste, 56 meter lang en 16 meter breed, komen leslokalen en een gymnastiekzaal. Na het vertrek van de politieschool in 1960 wordt de ruimte onder andere gebruikt als noodgebouw door de ULO aan de Vondellaan. Na een jaar leegstand wordt de voormalige Rhijnauwen-barak in 1978 definitief afgebroken.



- < De enige bekende foto met personeelsleden van Kamp Rhijnauwen kwam in 2019 boven water. Links vooraan buitenbewaker Eef Spierenburg. [PRIVÉCOLLECTIE FAM. SPIERENBURG](#)
- ✓ Rhijnauwen-barak als Politie Opleidingsschool aan de Van Zijstweg in 1957. [HET UTRECHTS ARCHIEF, COLLECTIE BEELDMATERIAAL](#)

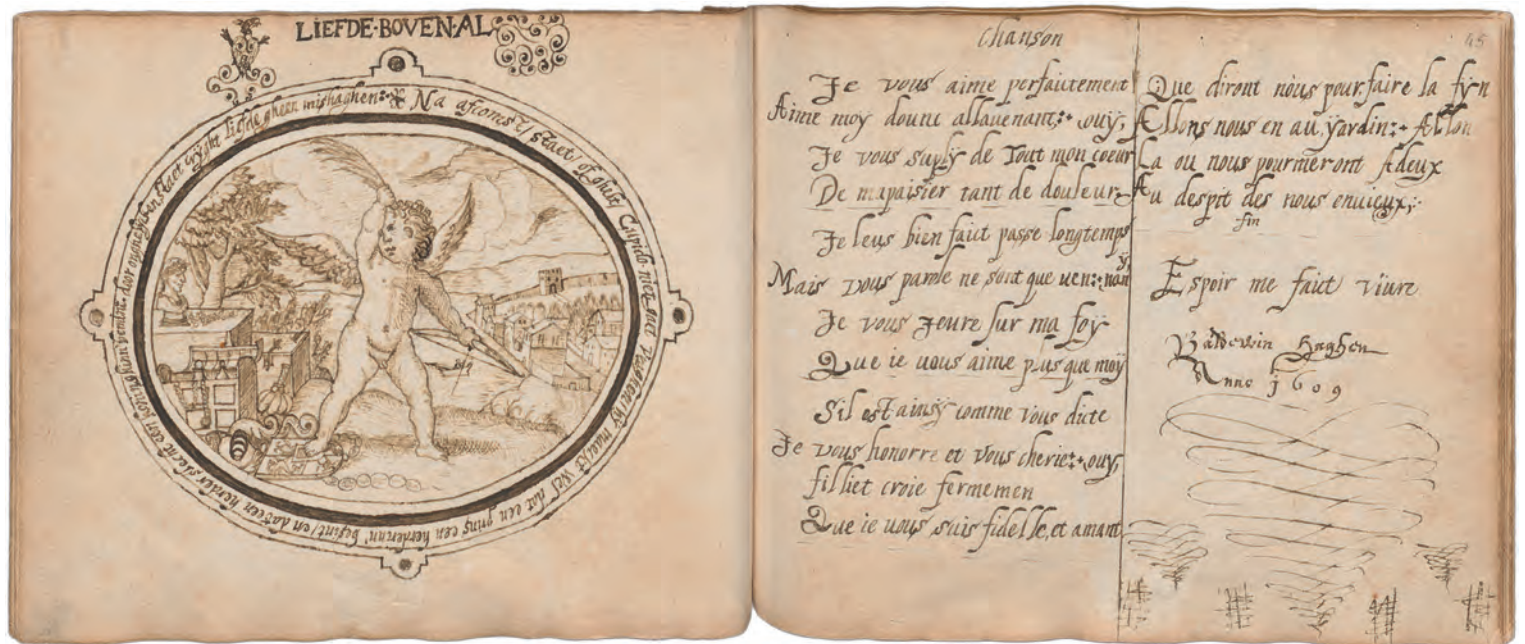
Bronnen

- Nationaal Archief, archief 2.09.08 Directoraat-Generaal voor Bijzondere Rechtspleging, inv.nr. 1532 en 2343.
- Nationaal Archief, archief 2.13.25 Militair Gezag, inv.nr. 3969.
- HUA, archief 1202 Commissaris der Koningin in de Provincie Utrecht 1920-1954, inv.nr. 65.
- HUA, archief 1007-3 Gemeentebestuur van Utrecht 1813-1969 deel 3, inv.nr. 21420.
- A.D. Belinfante, *In plaats van bijtjesdag: de geschiedenis van de bijzondere rechtspleging na de Tweede Wereldoorlog* (Assen 1978).
- Ad van Liempt, *Aan de Maliebaan. De kerk, het verzet, de NSB en de SS op een strekkende kilometer* (Amsterdam 2015).
- Ad van Liempt, *Na de bevrijding, De loodzware jaren 1945-1950* (Amsterdam 2014).
- Jan van Miert e.a., *Een gewone stad in een bijzondere tijd. Utrecht 1940-1945* (Utrecht 1995).
- Bettina van Santen, *'t Komt in orde. Het ware verhaal achter Villa Jongerius* (Utrecht 2013).
- R.E. Taselaar, 'Verblijfs- en bewaringskampen in Nederland na de Tweede Wereldoorlog', *De Postzak* no. 210 (juli 2011).
- Jan Durk Tuinier en Geu Visser, *Fort De Bilt, NSB-vrouwenkamp 1945-1946*, Stichting Vredeseducatie Utrecht (Utrecht 2004).

Noten

- 1 Dit gebied wordt in 1954 bij een gemeentelijke herindeling bij de gemeente Utrecht getrokken. De weg die erlangs ligt, is de Vossegatsedijk.
- 2 Opvallend genoeg is één van de twee broers die in de laatste oorlogsjaren de leiding hebben over autobedrijf Jongerius zelf geïnterneerd in Kamp Rhijnauwen. Het gaat om Michiel Jongerius, die in oktober 1947 samen met zijn broer Co door het Bijzonder Gerechtshof in Amsterdam veroordeeld wordt omdat hun bedrijf 'aanzienlijk heeft bijgedragen aan 's-vijands oorlogsvoering'.
- 3 Van Liempt heeft de ontsnapping van Pröbsting gemist als hij op p. 210 van *Aan de Maliebaan* schrijft dat deze 'na vijf (!) jaar voorarrest' in 1950 niet wordt vervolgd.





Eeuwige vriendschap

Zes plus één Utrechtse alba amicorum

Sinds kort zijn de oudste alba amicorum die in Utrecht bewaard worden, gedigitaliseerd en online te bekijken. Het zijn zeven vriendenboeken van rond 1600 uit Het Utrechts Archief en de Universiteitsbibliotheek. Zes van deze alba werden door studenten meegenomen op hun reizen van de ene universiteit naar de andere. Het zevende album was van een adellijke dame, Anna van Boetzelaer. Als vrouwenalbum vormt het een categorie apart.

Kees Smit werkt als vrijwilliger bij Het Utrechts Archief en de Universiteitsbibliotheek Utrecht aan de ontsluiting van de handschriften van Buchelius, die ook twee alba heeft nagelaten.

Het was gebruikelijk dat studenten aan vrienden en kennissen - maar ook aan hoogleraren en bekende personen - vroegen om hun naam in het vriendenboek te schrijven, met vermelding van plaats en datum. Meestal bleef het daar niet bij: in een paar woorden werd eeuwige vriendschap beloofd, of roemde men de medestudent om diens geleerdheid of deugdzaamheid. Professoren gaven en passanten bleef van hun eigen eruditie door er een bijbelspreuk in het Hebreeuws, een literair citaat in het Grieks of een wijze raad in het Latijn bij te schrijven. Sommige medestudenten deden hier niet voor onder.

Het begon altijd met een blanco boek, de letterlijke betekenis van de benaming 'album'. Zo'n boek was fraai uitgevoerd, meestal in oblong formaat, en stevig gebonden in leer of perkament. Het moest namelijk een paar jaar lang overal mee naartoe genomen worden. Op het omslag stond in blinddruk de naam van de eigenaar. Theologiestudent Jacobus Montanus volstond bijvoorbeeld

met zijn initialen, terwijl Anna van Boetzelaer haar complete naam voorop zette. Op de eerste bladzijde schreef de eigenaar soms een 'eigendomsinscriptie'. Zo beginnen poëziealbums ook tegenwoordig nog: 'Dit boekje is van mij, zolang ik hoop te leven...'

Standenmaatschappij

De inscripties staan nooit in chronologische volgorde. Bij het doorbladeren zien we een weerspiegeling van de standenmaatschappij. In principe staan de Nassaus helemaal voorin, gevolgd door andere adellijke personen, liefst met een familiewapen, maar zonder citaten of motto's. Pas daarna komen hoogleraren en dan studenten en familieleden. Toch staan adel en professoren soms ook wel tussen de tientallen studenten. Er zijn alba die bijna helemaal gevuld zijn, terwijl andere meer lege dan beschreven bladzijden tellen. Anna van Boetzelaer had met 205 stuks verreweg de meeste inscripties, rechtenstudent Willem Schade had er 128 en de jonge theoloog Carel



Martens 97. Maar zelfs daarmee waren hun alba lang niet vol. Het album van Schade is opnieuw ingebonden en bijgesneden, zodat op verschillende bladzijden een stukje van de tekst verloren is gegaan, wat vooral bij namen of dateringen problemen geeft. Bij het inbinden kan ook de volgorde veranderd zijn.

Hoe een album precies tot stand kwam is niet bekend. Soms zal een inscriptie in enkele minuten tijd zijn aangebracht, in aanwezigheid van de eigenaar. Er zijn genoeg voorbeelden van meerdere bijdragen die op één dag geschreven zijn en er toch zeer verzorgd uitzien. De inscribenten waren doorgaans academici die heel vaardig waren met de pen. Het lijkt erop dat sommigen een standaardtekst hadden klaarliggen die snel kon worden overgeschreven. Andere bijdrages moeten veel meer tijd hebben gevegd. Er werden soms hele gedichten in een album geschreven, wapens getekend of fraaie aquarellen geschilderd. In zulke gevallen is het duidelijk dat het album mee naar huis werd genomen. Wellicht bestonden er in universiteitssteden ook ateliers die gespecialiseerd waren in het schilderen van familiewapens, een uiterst nauwkeurig werk.

Rond 1600 was het album vooral een studentenzaak. Het werd meegenomen van de ene naar de andere universiteit. Die reisbewegingen zijn in de alba goed te volgen omdat de bijdragen meestal gedateerd werden met de plaatsnaam erbij. De studios wisselden vaak van Franeker naar Leiden, doorgaans tijdens de zomervakantie. Een enkeling bleef zijn album na zijn studietijd gebruiken en schafte soms nog een tweede of derde vriendenboek aan. In zulke latere alba kom je prachtige tekeningen of aquarellen van bevriende kunstenaars tegen, bijvoorbeeld in dat van Carel Martens.

Orléans en Genève

Bijna afgestudeerden trokken naar het buitenland, tot Zwitserland en Italië aan toe. Andersom kwamen er studenten uit Scandinavië, Duitsland en Engeland naar ons land. En omdat alle studenten met elkaar in het Latijn konden converseren, vinden we heel wat buitenlanders in Nederlandse alba. Een bezoek aan Heidelberg of Genève was het ideaal van een toekomstige predikant. Voor rechtenstudenten was een promotie in Orléans een pluspunt op het curriculum. In de alba van theologen is veel Hebreeuws te vinden; in die van juristen staan familiewapens van medestudenten, maar werd niet met bijbelkennis gepronkt. Tussen de zeven Utrechtse alba ontbreekt een album van een medicijnenstudent.

Drie van de zes hier genoemde studenten namen hun album mee naar het buitenland. Twee van hen, Schade en Stickius, studeerden rechten en reisden langs verschillende universiteiten, onder meer in Engeland. Montanus deed theologie en bezocht Genève. Ook studenten

die niet verder dan Leiden en Franeker kwamen, maakten daar volop kennis met buitenlandse studenten.

Willem Schade van Westrum (1584-1651), afkomstig uit een Utrechtse patriciërsfamilie, ging vermoedelijk als achttienjarige in Leiden rechten studeren, en ontving daar zijn eerste 35 inscripties. Aanvankelijk van studenten, daarna van beroemde hoogleraren zoals Joseph Scaliger en Daniel Heinsius en de Haagse advocaat Hugo Grotius. In 1604 ging hij op reis. In Parijs had hij contact met adellijke studenten die hun familiewapen in zijn album lieten afbeelden. Zijn doel was Orléans, waar hij een groot aantal medestudenten in zijn boek liet schrijven. Willem studeerde daar anderhalf jaar, met uitstapjes naar andere universiteitssteden, waar hij ook inscripties verzamelde. In 1606 eindigde zijn grote reis in Londen. Hij werd later lid van de vroedschap van Utrecht en kreeg een hoge functie in Den Haag.



Christophorus Stickius (circa 1575-1651) kwam uit Deventer en studeerde rechten in Franeker en Leiden. Hij reisde naar Marburg, Genève en tenslotte naar Engeland. Hij verzamelde slechts twintig albuminscripties, waarvan er één in 1878 in vertaling en facsimile werd opgenomen in een monografie over Marnix van Sint-Aldegonde. Diens albumbijdrage werd destijds als een grote vondst beschouwd.

Antwerpenaar Jacobus Montanus (1574-?) studeerde theologie in Franeker en Leiden. In 1598 ging hij te voet op reis naar Genève met een groepje van twaalf studenten uit verschillende landen. Deze reis is beschreven in een brief aan Everard Booth (over wie later meer). Ook Joannes Lydius (1578-1643) studeerde theologie in Franeker en Leiden. Van zijn album bleven dertien losse blaadjes bewaard. Het meest interessant is een lang Latijns gedicht van de historicus Petrus Scriverius.



Predikantenalbum

Everard Booth (1577-1610) was acht jaar predikant in zijn geboortestad Utrecht. Hij was de vader van de latere burgemeester Cornelis Booth, die er als eerste bibliothecaris van de universiteit ongetwijfeld voor heeft gezorgd dat het privé-archief van zijn vader bewaard bleef. In dat archief is een vijftigtal Latijnse brieven te vinden die medestudenten, hoogleraren en collega-predikanten aan hem schreven. Dit brievenarchief vormt een welhaast unieke aanvulling op Booths album.¹

Booth studeerde in Franeker en Leiden en bouwde daar zijn netwerk op. Er is lang gedacht dat hij in 1599-1600 een studiereis naar Zwitserland maakte, want in zijn album zijn zes bijdragen van calvinistische theologen geplakt.² Deze waren echter niet persoonlijk aan hem gericht. Uit brieven en andere documenten blijkt dat hij in die jaren in Leiden bleef. Misschien kreeg hij de blaadjes via een vriend? Andersom zijn er uit zijn album bladen gescheurd die nu in de Universiteitsbibliotheek Amsterdam en in de Koninklijke Bibliotheek in Den Haag worden bewaard. Zijn album werd in 1905 aangekocht door de KB, maar kwam in 1909 door ruiling naar Utrecht.

In de handschriftencatalogus van de Universiteitsbibliotheek Utrecht van 1909 werd een bijdrage van Marnix van Sint-Aldegonde over het hoofd gezien, waardoor juist deze belangrijke inscriptie in Booths album onopgemerkt bleef. In Franeker kreeg Booth een lang Latijns gedicht van de zestienjarige Daniël Heinsius, een rechtenstudent die al

† 'Liefde bovenal' en een Frans chanson, Baldwin Haghen, 1611.

HUA, ALBUM ANNA VAN BOETZELAER, FOL. 44V EN 45R (SCAN 72)

< Blad met familiewapen en spreuk 'Wat Schade versocht'.

HUA, ALBUM WILLEM SCHADE (SCAN 8)

† Omslag van het album van Christophorus Stickius.

UB, ALBUM CHRISTOPHORUS STICKIUS (SCAN 1)

† Openingsblad met naam en familiewapen Anna van Boetzelaa.

HUA, ALBUM ANNA VAN BOETZELAER, FOL. 2V (SCAN 5)



- ▲ Lycurgus met twee honden door Gellius Nicolaus.

UB, ALBUM EVERARD BOOTH, FOL. 147R (SCAN 299)

- ▼ Martens' zwager Anthonie van Hilten schrijft in het Spaans, met verzen in vier talen.

HUA, ALBUM CAREL MARTENS, FOL. 14V EN 15R (SCAN 17)

- ▼ Havengezicht door Adam Willaerts, 1634.

HUA, ALBUM CAREL MARTENS, FOL. 136R (SCAN 156)

- > Aquarel van een ruiter te paard. HUA, ALBUM ANNA VAN BOETZELAER,

FOL. 40V EN 41R (SCAN 66)

snel een beroemde dichter werd. Er is één extravagante bijdrage bij van iemand die citaten uit maar liefst negen talen opnam: Syrisch, Hebreeuws, Grieks, Latijn, Spaans, Italiaans, Nederlands, Engels, Frans. Gellius Nicolaus, een Friese rechtenstudent, maakte een aardige ingekleurde pentekening van de Spartaanse heerser Lycurgus met zijn twee honden.

Jonge synodebezoeker

Carel Martens (1602-1649) begon vermoedelijk als zeventienjarige met een studie theologie in Leiden. In april en mei 1619 was hij namelijk in Dordrecht bij de afron- ding van de Nationale Synode. Hij maakte deel uit van 'de schare theologiestuden- ten die vanaf de publieke gaanderijen de openbare vergaderingen aandachtig volgde', zoals Thomassen in 1990 schreef.³ Om hieraan herinneringen vast te leggen had hij, net als veel anderen, een album bij zich. Thomassen telde achttien synode- alba, elf van afgevaardigden uit verschil- lende landen en zeven van bezoekers. Carel Martens verzamelde in Dordrecht 47 inscripties, maar er waren zelfs albums met het dubbele aantal.

Tijdens de Synode in Dordrecht maakte

Martens kennis met Hendrik Alting uit Heidelberg, die vier jaar later naar Leiden kwam op verzoek van de Winterkoning Frederik V van de Palts, die in ballingschap in Holland verbleef. Alting werd pedagoog van Frederiks zoon, die als elfjarige in Leiden ging 'studeren'. Carel Martens werd wel- licht via Alting huisleraar van Frederik junior. In 1625 schreven de pupil en zijn twee jon- gere broers hun naam in zijn album, net als hun vader 'Frideric'.⁴ In het gevolg van de Winterkoning was Amalia van Solms naar Den Haag gekomen. Zij trouwde met prins Frederik Hendrik en schreef ook haar naam in Martens' album. Eerder had prins Maurits dat al gedaan, samen met zijn devies 'Je maintiendrai'.

Opmerkelijk zijn verder de inscripties van de nog maar zeventienjarige Anna Maria van Schurman, die toen al beroemd was als geleerde vrouw en dichteres, en van Con- stantijn Huygens, met een spitsvondige regel in het Italiaans: 'Assai sà chi non sà si tacer sà'.⁵ Martens werd later griffier van de Staten van Utrecht en trouwde met Petro- nella van Vorst. Zij was een nicht van de Utrechtse geschiedkundige Arnoldus Buche- lius, die met wapen en al in het album staat (zijn enige bekende albuminscriptie).



De kunsthistoricus Briels besteedde in 1987 aandacht aan de verzamelaar Martens, die al in 1629 zijn eerste schilderij kocht en later nog tenminste vijftien stuks. Zijn album bevat een tekening van Cornelis van Poe- lenburgh met een zonnig Italiaans land- schap, een havengezicht van Adam Willaerts uit 1634 en nog drie ingeplakte tekeningen. De eerste is een schets van 'een Rechtszit- ting', maar mogelijk stelt die een student met twee professoren voor, de tweede een man met polsstok. De derde, vermoedelijk van Adam Willaerts, wordt niet vermeld door Briels.⁶ Samen met de Synode-inscripties, de vorstelijke namen en de bijdrages van Anna Maria van Schurman en Buchelius, maken deze tekeningen Martens' album tot een uit- zonderlijk interessant exemplaar.



Bruisend vrouwenalbum

Anna van Boetzelaer (1584-1650) bracht haar jeugd door op kasteel Toutenburg bij Vollenhove. Zij trouwde in 1612 met de veel jongere Godert van Reede van Amerongen (1593-1641). Ze gingen op Huis Amerongen wonen en zouden vijf kinderen krijgen. Vanaf 1607 hield Anna een vriendenboek bij, waarin veel bezoekers iets tekenden of noteerden (vaak niet meer dan 'God met ons' of 'J'honnore la vertu'). Soms kwam er hoog bezoek langs, zoals in 1611 Filips Willem, de prins van Oranje, halfbroer van Maurits. De aan de Oranjes gelieerde hoge adel volgde in het album, en daarna pas tientallen Van Reedes, Boetzelaers en andere familieleden.

Bijzonder zijn de inscripties van de vijf kinderen van Anna en Godert, sommigen zo jong dat ze nog nauwelijks konden schrijven. Het is kenmerkend voor een vrouwenalbum dat er naast mannen ook vrouwen en zelfs kinderen in voorkomen. In de gewone alba van studenten staan geen vrouwen, op die ene geleerde maagd na. Typisch voor een vrouwenalbum is ook dat er vaak meerdere namen op één pagina staan, soms wel vijftien, en vijf of zes namen was geen uitzondering. Zo'n album bruist van leven. Het album van Anna bevatte ook een soort 'kennismakingsadvertenties'. Antonius van Aylva gaf aan te willen trouwen met de jonge weduwe Lucia van Eyssingha.⁷ Maar uit onderzoek is gebleken dat haar vader dit huwelijk verbood. Zij trouwden dus beiden met een ander, en Antonius zou kort na zijn huwelijk worden vermoord. Wolter Spaen, een jonge officier, schreef een versje dat aangaf dat hij een vrouw zocht. Dat werd in 1611 Agnes Schimmelpenninck. Zij had vier jaar eerder haar naam al in het album geschreven, waar Wolter later de zijne onder schreef. In het album stonden ook verschillende officieren, drosten en gouverneurs die - toen zij nog niet gehuwd was - misschien wel een oogje op Anna hadden.

Op een pagina uit 1611 staan de namen van Anna en haar toekomstige echtgenoot Godert, samen met die van zijn mogelijke 'rivaal' Boldewijn Sloet.⁸ Het lijkt wel of deze probeerde nog indruk te maken met een *chanson* en een *chanson nouvelle*. Hij was landrentmeester van Vollenhove en kan ook gewoon een goede vriend geweest zijn. Er staan overigens verschillende Franse liederen en gedichten in het album. De meeste indruk maken twee knappe aquarellen. De eerste verbeeldt een ruiter op een steigerend paard, de andere een lansdrager. Onder de tweede staat de

naam van Johan Ger. van Heermalen, die zijn wapen ernaast heeft laten afbeelden, maar verder onbekend is. De aquarellen lijken eerder van een kunstenaar dan van een amateur, zoals soms wordt aangenomen. Tenslotte plaatste Anna van Boetzelaer in 1621 zelf een gedicht. Zo'n eigen bijdrage is vrij zeldzaam. Negen jaar na haar kennelijk niet erg gelukkige huwelijk schreef ze somber: 't is hier al niet dan druck en lijden'.

Directe weblinks naar de gedigitaliseerde alba via www.oud-utrecht.nl.

Literatuur

- Philips Marnix van St. Aldegonde, *Godsdienstige en kerkelijke geschriften* (Den Haag 1878), pp. 240-241.
- J.G.C.A. Briels, 'Het liber amicorum van mr. Carel Martens (1602-1649)', *Nederlands Kunsthistorisch Jaarboek* 38 (1987), pp. 53-61.
- J.A. Gruys, *Theodori Canteri epistolae: brieven (1570-1614) van Dirck Canter* (Amsterdam 1997).
- Sophie Reinders, *De mug en de kaars: vriendenboekjes van adellijke vrouwen, 1575-1640* (Nijmegen 2017).
- Kees Thomassen (red.), *Alba amicorum, Vijf eeuwen vriendschap op papier gezet: Het album amicorum en het poëziealbum in de Nederlanden* (Maarssen/Den Haag 1990).

Vindplaatsen

- HUA, archief 1001 huis Amerongen, inv.nr. 2657 Album amicorum van Anna van Boetzelaer.
- HUA, archief 1002, familie Martens van Sevenhoven, inv.nr. 40 Album amicorum van Carel Martens.
- HUA, archief 750 familie Grothe, inv.nr. 1488 Album amicorum van Willem Schade van Westrum.
- UB Utrecht, Hs. 1685 (5 L 41), Album amicorum Christophorus Stickius.
- UB Utrecht, Hs. 8 L 17, Album amicorum Jacobus Montanus.
- UB Utrecht, Hs. 1171 (7 B 16), Collection of loose sheets from an autograph album of Joannes Lydius.
- UB Utrecht, Hs. 1686 (8 L 12), Album amicorum Everard Booth.

Noten

- 1 De brieven aan Booth zijn te vinden op de website van HUA (archief 759 Familie Booth, inv.nr. 2).
- 2 Sinds Gruys (1997), p. 249.
- 3 'Alba aangelegd tijdens de Synode van Dordrecht', Thomassen (1990) p. 146.
- 4 Briels (1987) besteedde in zijn artikel over dit album geen enkele aandacht aan het gezelschap rond Frederik V.
- 5 Als je iets niet weet, weet je genoeg als je weet te zwijgen.
- 6 Deze tekeningen staan in album Carel Martens fol. 132r (scan 154), 136r (156), 138r (159), 138v (160), en 139r (160).
- 7 Album Anna van Boetzelaer, fol. 41r (scan 66).
- 8 Album Anna van Boetzelaer, fol. 80r (scan 123).

Het geheim van Het gerucht (2)

De vraag die menig kunsthistoricus bezighield - is *Het gerucht* van Joop Moesman nu magisch realisme of surrealisme? - werd door de kunstenaar zelf korzellig afgedaan met de strijkstoksmoes: het was gewoon een juffrouw op zoek naar een strijkstok. En waarom dit intrigerende werk anders plaatsen dan André Breton had gedaan met het verheffen van Moesman tot 'de enige surrealist van de Lage Landen'? Toch valt over deze kwestie nog wel iets nieuws te zeggen.¹

Felix Visser is stiefzoon van Joop Moesman, die 13 jaar lang gehuwd was met zijn moeder, de kunstenares Erika Visser. Hij is voorzitter van Stichting Muzum, organisator van MoesMánia2020.

Tijdens een causerie in het Centraal Museum, gehouden op 16 februari jongstleden ter gelegenheid van de tentoonstelling *De tranen van Eros*, bleek dat er nog een andere prangende vraag over *Het gerucht* leefde. Deze was niet zozeer stilistisch van aard, maar veel prozaïscher: van wie zijn de billen?

Daags na de opening van het Moesman Atelier in de Schoutenstraat, bij welke gelegenheid burgemeester Jan van Zanen *Het gerucht* (weliswaar in replica) in ere herstelde, nadat een van zijn voorgangers het in 1947 uit het Centraal Museum had laten verwijderen, vond de verhuizing van kinderboeken plaats van de oude naar de nieuwe bibliotheek. Honderden kleuters vormden een emmertjesketen en de stemming zat er goed in. De door hun ouders begeleide kinderen passeerden onderweg naar de Neude de etalage van het Moesman Atelier, waarin de fietsende dame goed belicht was opgesteld. Zij staken hun enthousiasme niet onder stoelen of banken, onder het uitroepen van het hartverwarmende 'billuuuh!'. Hoe dan ook moeten nieuwsgierigen naar de identiteit van de zonovergoten rondebillenpartij niet langer in onzekerheid worden gehouden. Nee, ze zijn niet van Erika Visser, Moesmans tweede vrouw

en de moeder van schrijver dezes, want het dwingende dictum der chronologie sluit dit uit. Het schilderij werd gemaakt tussen 1937 en 1941; Moesman en Erika Visser leerden elkaar pas kennen in 1946. Met zekerheid is vast te stellen dat de billen niet zijn bijgewerkt. Ze zijn ook niet van Moesmans eerste vrouw Bella Bomer, maar van een ingehuurd beroepsmodel van wie alleen de initialen O.R. bekend zijn.²

Hineininterpretieren

In zekere zin had Moesman geluk met het door Breton uitgereikte keurmerk, ook al laten veel van zijn schilderijen geen ruimte voor enige twijfel aan zijn surrealistische inslag. Toch zijn enkele werken van Moesmans hand minder surreëel dan ze op het eerste gezicht lijken. Moesman zocht titels voor zijn werken die niet of nauwelijks in verband gebracht konden worden met het beeld. Vaak en soms ongevraagd wordt hij daarbij geholpen door naasten, vrienden en collega's.

Een duidelijk voorbeeld is het werk *Alleen voor kinderen* uit 1953. Ondergetekende was er op zeer jonge leeftijd bij toen, tijdens een zondagse wandeling van Hollandsche Rading naar Lage Vuursche, een kleine uit-





< Sjabloon voor de fietsster, houtskool op karton.

COLLECTIE REMKE MOESMAN

< Erika Visser bij 'Het gerucht', circa 1950.

FOTO NICO JESSE, COLLECTIE FELIX VISSER

✓ Joop Moesman, 'Alleen voor kinderen', 1953.

COLLECTIE MUSEUM ARNHEM

✓ Schets van het wiebelvarken, 1953.

COLLECTIE REMKE MOESMAN



spanning langs de oude weg van Utrecht naar Hilversum werd aangedaan om onze dorst te lessen. In het voortuintje van het etablissement stond een wiebelvarken. Moesman had er enorme schik om en legde het onmiddellijk vast in zijn notitieschriftje dat overal mee naartoe ging; het documentje bestaat nog. *Alleen voor kinderen* is zo'n schilderij waarvan je je kunt afvragen of het nu surrealisme is of gewoon een afbeelding van een vervallen pleisterplaats. Het vraagt om behendig 'hineininterpretieren' om nog iets aan mogelijke symboliek uit de afgebroken boomstronk te persen. Het enige vervreemdende element dat dan nog overblijft is de titel, die grappig genoeg op het varken was aangegeven als waarschuwing aan volwassenen om er vooral niet op te gaan wiebelen, omdat het nu eenmaal kinderspeeltuig was. Een ander voorbeeld is *Avonduur* (1962), een schilderij dat surreëel zou kunnen zijn als het niet een geparafraseerd beeldverslag was van een avond waarop een crisis plaatsvond in de huiselijke kring. Deze eindigde in een handgemeen tussen vader en stiefzoon, terwijl moeder - voorzien van borsten zoals die slechts in Moesmans dromen bestonden - de andere kant op keek.

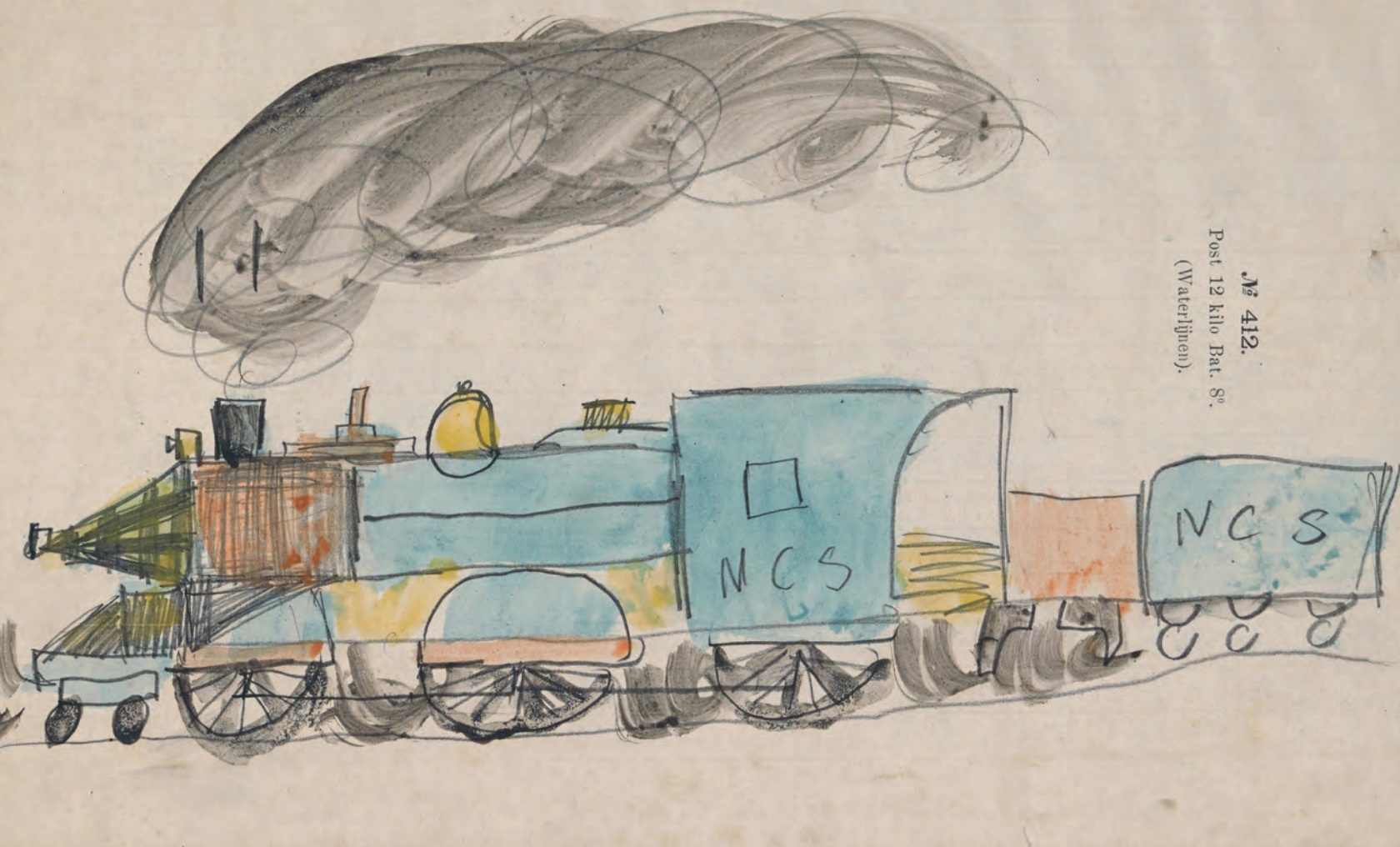
Fietswiel

Het gerucht, tenslotte, is minstens zo moeilijk te plaatsen, maar misschien beter te begrijpen als we goed naar de fietswielen kijken. Dan zien we namelijk meticuleus geschilderde spaken. Dat zou natuurlijk alleen maar mogelijk zijn bij de gratie van een fotocamera met een korte sluitertijd. Hoewel Moesman blij was met de fotografie van zijn vader, had hij er zelf niets mee. De fiets staat stil en dat kan niet, zoveel wist Moesman wel van het fenomeen 'fietsen', *al kon hij het zelf niet*. Vele pogingen om hem te leren fietsen, geflankeerd en gestut door sterke mensen ter linker- en rechterzijde, aangemoedigd met kreten als: 'sturen Joop, trappen! nee niet stoppen met sturen, goedzo! nee pas op, pas op! niet opgeven!', eindigden in valpartijen en kluwens ledematen. Fietsen kan niet! Voor Moesman en de door Breton ingefluisterde kijkers is *Het gerucht* dus wel degelijk een surreëel schilderij; voor hen die kunnen fietsen een fotografisch moment in het decor van een slapend stadsgezicht met licht à la De Chirico. Zelfs het etiket 'magisch realisme' moet met enige terughoudendheid worden gebruikt. Dat ook Breton niet kon fietsen is een voor de hand liggende, maar niet te verifiëren veronderstelling.



Noten

- 1 'Het geheim van Het gerucht (1)' verscheen in Tijdschrift Oud-Utrecht februari 2020.
- 2 John Steen, *Moesman: monografie/catalogus van schilderijen en objecten* (Zwolle 1998) p. 41.



N^o 412.
Post 12 kilo Bat. 8°
(Waterlijnen).

Moesman(nen) bij het Spoor

De surrealistische schilder Joop Moesman (1909-1988) werkte van 1925 tot 1968 bij de Nederlandse Spoorwegen om in zijn onderhoud te voorzien. Hij liet zich meermaals geringschattend uit over zijn werk als tekenaar-lithograaf bij 'het Spoor'. Toch heeft hij een aantal interessante dingen gedaan voor de NS. Joop was overigens niet de enige Moesman bij de spoorwegen; zijn neef Frans bekleedde er dezelfde functie op een andere afdeling.

'Ik ben geen spoorwegambtenaar die voor zijn plezier schildert, maar een schilder die voor zijn verdriet aan het spoor is', zei Joop Moesman in 1966 provocerend in het persoonsblad *De Koppeling*. Maar ook: 'Als ik niet hier zat en in de reclame of zo, zou ik misschien niet kunnen schilderen. Het is een wisselwerking: ik heb rust nodig om schilderen te kunnen maken en die rust heeft het werk hier me wel gegeven.'

Zijn vaste baan ondersteunde zijn artistieke werk op twee manieren: het gaf structuur en hij was financieel niet afhankelijk van verkoop, zodat hij kon schilderen wat hij wilde. Dat deed hij buiten werktijd, vooral tijdens de anderhalf uur durende lunchpauzes: 'Ik heb eigenlijk mijn hele leven tussen

de middag geleefd'. Het kostte hem een kwartier om heen en weer te lopen van het spoorweghoofdgebouw aan het Moreelsepark naar zijn huis aan de Neude en later de Oudegracht. Als hij snel at hield hij ruim een uur over om te schilderen.

Zijn werk bestond uit het tekenen - op lithostenen - van dienstregelingsgrafieken voor intern gebruik. 'Wij tekenden grafieken met stations, haltes en emplacementen en de daarvoor geldende dienstregelingen', blikte Moesman in 1984 terug. 'Als ik zeg dat het van groot belang is dat zowel nationaal als internationaal alle aansluitingen kloppen, geeft dat iets weer van de accuratesse waarmee aan die grafieken gewerkt wordt.' Eerder had hij kunsthandelaar Jan Juffermans al

Arjan den Boer is publicist over onder andere spoorweggeschiedenis en eindredacteur van dit blad.

verteld: 'Miljoenen cijfertjes tekenen, ellenlange dienstregelingen, grafieken... Kwam je met een leuk ideeetje aanzetten dan was het honend: we hebben hier geen behoefte aan kunstenaars!' Toch hield Moesman het 43 jaar vol bij de NS en maakte zijn werkgever soms gebruik van zijn artistieke talenten.

Loopjongen

Dat de jonge Joop niet alleen tekentalent had maar ook interesse voor treinen, bleek al uit zijn kindertekeningen van stoomlocomotieven van de SS en NCS (voorlopers van de NS). Na de lagere school haalde hij op de HBS een 1 voor Duits en een 10 voor 'handtekenen'. Beter paste hij op de grafische school, terwijl hij ook tekenlessen volgde bij Kunstliefde en avondlessen bij het Museum van Kunstnijverheid.

Vader Johan Moesman had een kleine drukkerij aan de Neude maar zag daarin geen brood voor zijn zoon, die daar bovendien geen tijd zou overhouden voor zijn artistieke aspiraties. Hij regelde daarom dat Joop - nog voor hij de grafische school had afgerond - aan de slag kon bij de spoorwegen, die bekend stonden als een goede werkgever. Joop kreeg de baan op voorspraak van een tekendocent bij Kunstliefde, Jean Henri Makkink, die met pensioen ging als tekenaar-lithograaf bij de NS. Het was gebruikelijk dat bij een vacature iedereen op de afdeling een positie doorschoof, en zo kon Joop onderaan beginnen. Op 16-jarige leeftijd werd hij 'loopjongen voor onbepaalde tijd' bij de afdeling Vervoer 3.

Al in 1928 werd Joop bevorderd tot tekenaar-lithograaf, een relatief snelle promotie waarvoor hij wel eerst een LO-akte tekenen had moeten halen. Hiervoor kreeg hij privéles van Joost de Raad, tekenleraar aan de gemeentelijke HBS. Diens lessen in perspectieftekenen zouden ook van pas komen in Joops vrije werk.

Familieid

Kort voor zijn dood schreef Moesman in een brief: 'Toen ik in de jaren 20 bij 't spoor kwam was daar al een oom die reeds verteld had dat ik niet goed gaar was'. Dit familieid waarschuwde zijn chef dat Jopie het er niet lang zou uithouden. Zover bekend werkte er echter geen oom bij de spoorwegen, maar wel een bijna 25 jaar oudere neef. Hoogstwaarschijnlijk was dit de persoon die Joop met oom aanduidde.

Franciscus Arnoldus Moesman (1886-1949) - meestal kortweg F. Moesman genoemd - was een volle neef van Joop. Hun vaders, Cornelis Johannes en Johannes Anthonius Moesman, waren broers. Het leeftijdsverschil en Joops uitspraak over zijn 'oom' maken het onwaarschijnlijk dat zij veel persoonlijk contact hadden. Franciscus staat wel op enkele familiefoto's van en met Joops vader.

F. Moesman trouwde in 1910 in Utrecht met Lucia Vernooij; het echtpaar zou kinderloos blijven. Eind 1911 werd hij benoemd tot

'teekenaar' op het centraal bureau van de Staatsspoorwegen. Daarnaast was hij actief als fotograaf. In 1926 won hij de vierde prijs bij een fotowedstrijd, georganiseerd door de Vereniging Oud-Utrecht en de Utrechtsche Amateur-Fotografen-Vereeniging. Of hij een amateur was valt echter te betwisten. Sinds 1917 fotografeerde hij veel voor de Jaarbeurs; zo legde hij de bouw van het vaste jaarbeursgebouw op het Vredenburg vast. Deze foto's werden gepubliceerd in vakblad *De Ingenieur*, weekblad *Het Leven* en *Elsevier's Geïllustreerd Maandschrift*. Daarnaast maakte F. Moesman tuin- en landschapsfoto's voor bladen als *Onze Tuinen*, *Buiten* en *Het Landhuis*. Voor dat laatste blad schreef hij ook, bijvoorbeeld in 1933 'Met Kerstmis naar buiten' over een tram- en treinreis langs buitenplaatsen vanuit Utrecht.

Voor zijn vaste werkgever, ondertussen onderdeel van de Nederlandsche Spoorwegen, begon F. Moesman ook te fotograferen, hoewel zijn eigenlijke functie bij de afdeling Publiciteit tekenaar-lithograaf was. In 1933 droeg hij bij aan een 'lichtbeeldenstrook over het bedrijf der Nederlandsche Spoorwegen', een educatieve diaserie voor scholen. Deze bevatte volgens het blad *Spoor- en Tramwegen* 'een groot aantal speciaal voor dit doel door den bekwamen fotograaf Moesman te Eindhoven, Utrecht, Maarn, Amersfoort, Naarden-Bussum en Amsterdam CS genomen opnamen'.

In 1934 maakte de NS veel reclame voor nieuwe gestroomlijnde dieseltreinen. Behalve een getekend affiche in kleur verscheen een foto-affiche met variabele tekst. 'De NS-fotograaf, de heer Moesman, nam [hiervoor] een scherpe foto van een Dieseltrein nabij Wolfheze. Jammer is, dat de seinpaal voor een andere richting dan voor dezen Dieseltrein geldt, doch erkent dient dat deze het beeld opfleurt', aldus het eer-

NEDERLANDSCHE SPOORWEGEN
DIESEL-ELECTRISCHE TREINEN



VERKEER MET DOORN VIA DRIEBERGEN ELK UUR

Op en van de Dieseltreinen te Driebergen bestaat DIRECTE AANSLUITING per B.S.M.-tram NAAR EN VAN DOORN

DAGRETOURS TREIN EN TRAM

van Amsterdam W.P.	2e kl. f 2.50	3e kl. f 1.80
van Utrecht C.S.	2e kl. f 0.75	3e kl. f 0.55

Bovendien dagretours Amsterdam W.P. — Driebergen 2e kl. f 2.50 3e kl. f 1.80

< Jeugdtekening van Joop Moesman met NCS-locomotief, circa 1916. **COLLECTIE CENTRAAL MUSEUM**

^ NS-affiche dieselelektrische treinen, foto F. Moesman, 1934. **COLLECTIE SPOORWEGMUSEUM**

✓ Reclame-auto van de NS, beschilderd door F. Moesman, 1933. **HET UTRECHTS ARCHIEF, COLLECTIE BEELDMATERIAAL**



- > NS-foto vanaf de voetgangersbrug Vleutenseweg, circa 1930.
HET UTRECHTS ARCHIEF, COLLECTIE BEELDMATERIAAL
- > Portret van G.F.H. Giesberger door J.H. Moesman, 1943.
COLLECTIE SPOORWEGMUSEUM
- Δ Joop Moesman tekenend in de la onder zijn werktafel bij de NS. UIT: JOHN STEEN, 'MOESMAN' (ZWOLLE 1998)



dergenoemde spoorblad. Moesman werd dus als bedrijfsfotograaf beschouwd. Hij fotografeerde regelmatig nieuw materieel, zoals in 1937 de 'Potvis': stoomlocomotief 3804 met experimentele stroomlijnbe-kleding. Zijn foto's verraden vakmanschap maar weinig creativiteit. Ook aan tekenwerk kwam F. Moesman nog toe. Zo beschilderde hij 'met vaardige hand' de grote linnen doeken aan een NS-auto-mobiel voor een reclame-optocht door de Utrechtse straten tijdens de Jaarbeurs van 1933. Hij gebruikte maar liefst 40 liter verf voor deze aanprijzing van tariefsverlagingen. Bij het 40-jarig jubileum van een afdelings-chef tekende hij in 1938 een oorkonde. Tijdens de eerste bezettingsjaren verscheen de Spoorwegserie, een viertal informatieve boekjes over het seinwezen, spoorweg-materieel, de totstandkoming van dienst-regelingen en de NS als 'miljoenenbedrijf'. De brochures werden eigentijds geillus-treerd met fotocollages en infographics. Deze verzamelwaardige boekjes zijn later wel toegeschreven aan Joop Moesman op basis van de aanduiding *Foto's NS/Moesman*. De fotograaf was echter F. Moesman. De omslagen kwamen waarschijnlijk van Sam van Vleuten; wie de verdere opmaak verzorgde is onbekend. Franciscus Moesman, inmiddels chef-lithograaf, over-leed kort voor zijn pensionering in 1949 in Bilthoven, waar hij sinds 1926 woonde.

Giesberger

Joop Moesman had ondertussen een portret gemaakt van zijn baas, Gustav Giesberger (1885-1958), chef van het Dienstregelingen-bureau. Het is een van zijn weinige schilde-rijen die niet surrealistisch zijn en het enige dat refereert aan het spoor. Hij maakte het op aandringen van collega's, die bij een doek van een ander NS-kopstuk vonden dat Joop dat veel beter kon. Ze kenden zijn schilderijen, of in elk geval *Les mariages* (1933) dat jarenlang in hun werkkamer hing. Hij moest 'Gies' maar eens portretteren, die erg geliefd was bij het personeel. Ook Moesman mocht hem graag. Het schilderij is gedateerd 1943, maar de kunstenaar begon er al in 1939 of 1940 aan. Giesberger poseerde - in werktijd - enkele malen bij Joop thuis, waarbij ook foto's werden genomen. De geportretteerde kreeg het resultaat pas aangeboden op zijn 60e verjaardag in 1945. Het ingezamelde geld ging op aan de lijst; de schilder kreeg slechts een glas cognac. Moesman had Giesberger afgebeeld met in zijn rechterhand de door hem ontwikkelde eerste 'starre' dienstre-geling, ingaande 15 mei 1938. Daarin reden alle treinen voor het eerst met een vaste regel-maat, bijvoorbeeld elk uur. Als achtergrond dienden de sporen aan de noordkant van Utrecht CS, met linksachter de Inktpot (HGB III) nog zichtbaar. Moesman heeft later aangegeven dat het een gezicht

is vanaf 'het seinhuis van ir. Sybold van Rave-steyn'. Hij zou een speciaal toegangspasje hebben gekregen om daar in te kunnen. Dit verhaal past goed bij de symboliek van Giesberger 'als een soort opperseinhuis-wachter', maar blijkt onjuist. Het schilderij is vrij letterlijk gebaseerd op een foto, geno-men vanaf de ijzeren voetgangersbrug over de sporen bij de Vleutenseweg. Deze brug werd in 1937 afgebroken, het bedoelde sein-huis in 1938 gebouwd. Op het schilderij en de foto zijn het oude buurt- en centraal sta-tion nog herkenbaar, in 1939 vervangen door het nieuwe station van Van Ravesteyn. De gebruikte NS-foto (onlangs geïdentificeerd door Niels Bokhove) is van een onbekende fotograaf; het is niet ondenkbaar dat het F. Moesman is geweest.

Tijdens de oorlog was Giesberger de belang-rijkste contactpersoon voor de Duitse bezet-ter, waarbij hij volgens Moesman dubbelspel speelde maar 'beslist niet fout' was. In 1946 werd Giesberger algemeen directeur. Moes-man benadrukte later dat hij hem niet als directeur maar als Chef Dienstregeling heeft geportretteerd. Het schilderij ging na Gies-bergers dood naar het Spoorwegmuseum, samen met diens onafscheidelijke ronde bril.

Menukaarten

Moesman was gefascineerd door kalligra-fie en typografie en verdiepte zich in de geschiedenis daarvan. Net als zijn vader



dat veelvuldig had gedaan tekende en kalligrafeerde hij menukaarten, uitnodigingen, diploma's, advertenties en ander gelegenheidsdrukwerk. Joops faam op dat gebied was groot en veel Utrechtse instellingen wisten hem te vinden. Dit werk deed hij deels op rustige momenten 'in de la' onder zijn tekentafel bij de spoorwegen. Als er iemand binnenkwam kon deze snel worden dichtgeschoven, al zullen zijn nevenwerkzaamheden een publiek geheim zijn geweest. Overigens maakte hij ook scabreuze tekeningen in werktijd, getuige bewaarde exemplaren op NS-papier. In 1947 en 1948 ontwierp Moesman de wekelijks wisselende menu's van de stationsrestaurant van Utrecht Centraal. De illustraties haakten aan bij de actualiteit, zoals de inhuldiging van koningin Juliana. Voor de NS

zelf maakte Moesman - net als eerder zijn vader - menukaarten bij jubilea en afscheidsdiners, met toepasselijke cartooneske tekeningen. Zo werd W.R. Blankert in 1953 bij zijn vertrek als chef van de Dienst Exploitatie afgebeeld als een Boeddha bovenop een stapel treinkaartjes. Twee jaar later tekende Joop scheidend chef van de Dienst Vervoer ir. W.J. Berdenis van Berlekom met een proefmodel van de Trans Europ Express.

Trans Europ Express

Weinig bekend is dat Joop Moesman ook logo's heeft ontworpen, waarvan sommige decennialang door heel Europa te zien waren. In 1956 vroeg NS-president-directeur F.Q. den Hollander hem bij te dragen aan een internationaal prestigeproject: de Trans Europ Express (TEE). Dit was een netwerk van

snelle en luxe dagtreinen tussen Europese steden als concurrent voor het vliegtuig. Moesman ontwierp het TEE-logo. In de loop van 1956 en 1957 tekende hij diverse varianten, eerst symbolisch (met een vogel en een gevleugeld wiel), later meer grafisch. Deze minimalisering was wellicht op aandringen van de Zwitserse spoorwegen, die samenwerkingspartner waren. Toch is de uiteindelijke versie herkenbaar van Moesman vanwege de gebogen lijnen en cursieven. De wijnrode kleurstelling van de TEE werd waarschijnlijk ook door hem gekozen. Deze kenmerkende kleur en het herkenbare logo op treinen en affiches droegen zeker bij aan het succes van de TEE. Moesman maakte ook beeldmerken voor de TEEM (TEE-Marchandises) en LIM (Livret-indicateur International Marchandises), internationale samenwerkingsverbanden waarvan Den Hollander eveneens voortrekker was.

NS-huisstijl

In maart 1966 kreeg Joop Moesman opdracht om nieuw NS-briefpapier te ontwerpen, 'zonodig met een nieuw vignet' (het toenmalige logo dateerde uit 1946). Tot zijn genoegen, want: 'Gedurende de jaren dat ik bij NS in dienst ben heb ik moeten toezien hoe van een duidelijk visueel beeld, huisstijl of consequent doorgevoerde vormgeving geen sprake was'. Hij inventariseerde de bestaande situatie en vond 'twaalf verschillende uiteenlopende lettersoorten'. Dit leidde tot een adviesrapport over de NS-typografie.

Eind jaren 50 had de NS de letter 'Johnson' ingevoerd, ontworpen voor de London Underground door Edward Johnston. De onjuiste spelling (zonder t) stond volgens Moesman symbool voor de gebrekkige toepassing. De Johns(t)on werd slechts op stationsborden gebruikt, want er bestond



- ▲ Moesmans TEE-logo op Duits dieseltreinstel VT 11.5 uit 1957. DB MUSEUM KOBLENZ, FOTO ARJAN DEN BOER
- ▲ Ontwerp voor NS-logo door Joop Moesman, 1966. COLLECTIE SPOORWEGMUSEUM
- < Menukaart met Trans Europ Express als 'hondenkop', 1955. COLLECTIE SPOORWEGMUSEUM
- > Afscheidsmenu F.F. de Bruyn als directeur Spoorwegmuseum, 1961. COLLECTIE SPOORWEGMUSEUM

geen drukletter van. Moesman adviseerde daarom het verwante lettertype Gill Sans te kiezen, wel beschikbaar als drukletter en al toegepast in spoorboekjes. Hij betoonde zich tegenstander van het 'natekenen' van letters, waarbij onnauwkeurigheden optraden, en bepleitte daarom de aanschaf van een 'photolettering machine' van Monotype. Voor het briefpapier ontwierp Moesman een vignet met een grote letter N en een kleinere S, gecombineerd met twee pijlen. Het geheel leek op een geabstraheerd gevleugeld wiel, het aloude spoorwegsymbol. Hij liet varianten van het briefpapier proefdrukken in verschillende kleuren voor de diverse afdelingen; zo zou de raad van commissarissen een bronskleurig briefhoofd krijgen. De NS besloot in mei 1966 een integrale huisstijl te laten ontwikkelen voor treinen, stations, drukwerk etcetera. Er gingen vijf offerte-aanvragen uit: naar drie individuele ontwerpers in Utrecht en twee grote bureaus elders. Naast Joop Moesman - op zijn thuisadres - ontvingen Gerard Douwe en Jac. Gorter deze brief, evenals Tel Design in Den Haag en Total Design in Amsterdam. Ze stonden in de brief vermeld en waren dus van elkaar op de hoogte. De aanvraag zal Moesman verbaasd hebben omdat hij het nieuwe briefpapier en letterrapport net had ingeleverd. Zijn antwoordbrief was echter zakelijk-positief van toon. Hij schreef dat briefpapier en rapport doorontwikkeld konden worden tot huisstijl, maar besepte waarschijnlijk dat hij weinig kans maakte: 'Ik beschik niet over medewerkers... Ook heb ik nooit eerder een werk van deze omvang voltooid en in verband met mijn dienstbetrekking bij NS is het moeilijk iets te zeggen over tijd en honorarium'. De opdracht ging naar het grote en hypermoderne ontwerp bureau Tel Design. Gert Dumbar was daar verantwoordelijk voor de gedurfde gele kleur en het lettertype Univers, net als het nieuwe beeldmerk (geïnspireerd op British Rail). Dumbar's

NS-logo is nog altijd in gebruik; het is zeer de vraag of Moesmans vignet even tijdloos was gebleken. Zijn TEE-logo deed echter dienst tot de opheffing van de Trans Europ Express in 1995.

Spoorwegmuseum

In 1968 maakte Moesman gebruik van de vervroegde pensioenregeling van de NS. Zo kon hij weer gaan schilderen, want de invoering van de vijfdaagse werkweek had een einde gemaakt aan de lange lunchpauzes. 'Schilderen is geen figuurzagen, dat je kunt uitstellen tot zaterdag', zei hij daarover. Een jaar eerder was hij al verhuisd van het 'rampzalig oord' Utrecht naar Tull en 't Waal.

Moesmans vertrek betekende geen volledige breuk met het Spoor: hij bleef betrokken bij het Spoorwegmuseum. Eerder had hij al menukaarten gemaakt voor het afscheid van museumdirecteur Henri Asselberghs en diens opvolger. Hij had een goede band met Marie-Anne Asselberghs, dochter van de oud-directeur die vanaf 1961 zelf deze functie vervulde. In 1971 verzorgde Moesman de vormgeving van haar boekje *Met de groeten van Trijn*. Hij was toen al enkele jaren bezig met het opbouwen van de postcollectie van het museum (spoorgerelateerde post- en vrachzegels). Moesman was net als zijn vader filatelist.

In 1975 maakte hij een globale inventarisatie van de postzegelverzameling, in een omslag met uitbundig gekalligrafeerde letters: 'Verslag van de Honorair Conservator voor de Postcollectie'. Op zijn initiatief verscheen het boek *Spoor en Post in Nederland* waarvan hij delen schreef en de basisvormgeving verzorgde. Asselberghs meldde in haar voorwoord dat Moesman zich 'door drukke werkzaamheden [heeft] moeten terugtrekken vóór het boek klaar was'. Naar verluid was de werkelijke reden een ruzie, want zoals zijn 'oom' in 1925 al had aangegeven: Moesman kon een lastpak zijn.

MoesMánia2020

Veel van de afgebeelde ontwerpen zijn momenteel te zien in een speciale Moesman-vitrine in het Spoorwegmuseum. De grote tentoonstelling 'De tranen van Eros: Moesman, surrealisme en de seksen' in het Centraal Museum duurt nog tot 24 mei 2020.

Bronnen

- A.M. Benders e.a., *Spoor en post in Nederland* (Utrecht 1979).
- Jean Brüll en Piet Sommer, 'Moesman en het portret van Giesberger, zijn chef', *Het Gerucht: voor de donateurs van de Moesman Stichting* 1986-4 pp. 33-40.
- Daniel Häni, *Trans Europ Express: Plakatkunst/Poster art/Art de l'affiche* (Visp 2017) pp. 42-43.
- Jan Juffermans, *Magisch Utrecht: beeldende kunst in de domstad in de 20e eeuw* (Utrecht 2010) pp. 78-83.
- Hans Renders, 'Het vriendelijke uniform van de surrealist: J.H. Moesman als grafiektekenaar bij Vv 3', *Het Oog in 't Zeil* 6-5 (juni 1989) pp. 43-47.
- John Steen, met bijdragen van F. Keers, *Moesman: monografie/catalogus van schilderijen en objecten* (Zwolle 1998).
- 'J.H. Moesman: de enige echte surrealist van Nederland', *De Koppeling*, 25 februari 1966 p. 5.
- *Spoor- en Tramwegen* 6-8 (11 april 1933), 6-26 (19 december 1933) en 7-11 (22 mei 1934).
- *Utrechtsch Nieuwsblad* 4 juni 1926 p. 2, 21 februari 1938 p. 10 en 15 december 1949 p. 8.
- Correspondentie, rapport en ontwerpen NS-huisstijl, 1966, collectie Spoorwegmuseum.

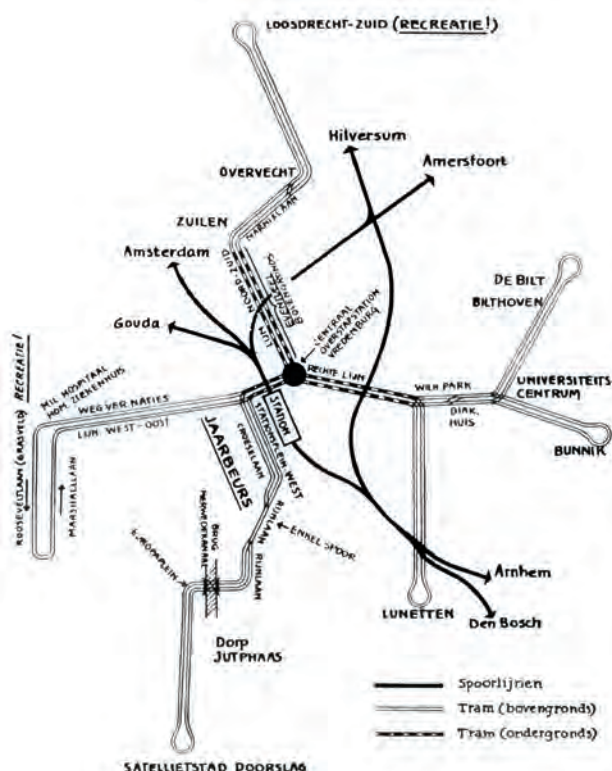




Uithoflijn werd Uitstelliijn

Frieda van der Heijden is musicoloog en mediëvist en auteur van de 'Hotspot-monitor gemeente Utrecht 2013-2017'.

De Uithoflijn is niet alleen een van de duurste tramlijnen ter wereld geworden, maar heeft ook een aanloop gekend van een halve eeuw. Al vanaf het ontstaan van het universiteitscomplex aan de rand van de stad was er een tekort aan openbaar vervoer. Later stond buslijn 12 bekend als de 'sardientjesbus'. Waarom heeft de sneltram dan toch zo lang op zich laten wachten?



Zaterdag 14 december 2019 was een heugelijke dag: de nieuwe tramlijn 22, beter bekend als de Uithoflijn, werd feestelijk geopend. Het was toen ruim 50 jaar geleden dat er voor het eerst gesproken werd over de aanleg van een tramlijn naar De Uithof (het tegenwoordige Utrecht Science Park). In een rapport voor de universiteit uit maart 1968 noemde het Adviesbureau voor Verkeersordening Goudappel & Coffeng een sneltram als een van de opties voor beter vervoer naar De Uithof en schetste daarvoor ook een tracé. Enkele jaren eerder had tramliedhebber A.D.H. Boes al een plan gemaakt voor een uitgebreid sneltramnetwerk rond Utrecht, inclusief De Uithof.

Begin jaren 50 van de vorige eeuw maakte de Universiteit Utrecht, vanwege ruimte-tekort in de Utrechtse binnenstad, plannen voor een nieuw universiteitscentrum in de Johannapolder. De bouw begon in 1961. Hoewel veel studenten en personeelsleden vanaf die tijd dagelijks naar De Uithof moesten, reed er nog geen bus. Het eerste openbaar vervoer kwam in 1966 tot stand – op kosten van de universiteit: een pendelbus die universiteitsmedewerkers 's ochtends van het Centraal Station naar De Uithof bracht en aan het einde van de middag

weer terug. Pas in 1969 werd de eerste volwaardige busdienst geïntroduceerd, lijn 12. Deze reed toen twee keer per uur. Het universiteitscomplex bleef groeien en ondanks extra inzet van lijn 12 tijdens de spits, het doortrekken van lijn 14 naar De Uithof en de toevoeging van nieuwe buslijnen kon het vervoersbedrijf GEVU (later GVVU) de toenemende aantallen passagiers nauwelijks aan. Een tramlijn zou vele voordelen bieden. In één tramstel pasten vier keer het aantal reizigers van een bus, dus niet alleen de reistijd zou worden verkort maar ook de capaciteit zou sterk toenemen. Een tram door het stadshart zou bovendien het centrum beter bereikbaar maken.

Het Nee van '78

Bij onderzoek naar de technische mogelijkheden voor een railverbinding tussen Utrecht Centraal en De Uithof werden tien mogelijke routes overwogen. Een rapport uit 1970 wees uit dat van deze routes een lijn via Lunetten de voorkeur zou hebben. Hoewel een tracé via de Maliebaan vervoerskundig gezien voordeliger was, zou de Lunettenlijn zo'n tien jaar eerder tot stand kunnen komen en bovendien vele malen goedkoper uitpakken; de kosten voor het Lunettentracé werden op 25 mil-



50 jaar plannen voor een sneltram

joen gulden geraamd, tegenover 80 miljoen voor het Maliebaan tracé. In 1975 werd een motie aangenomen die uitsprak dat de al geplande sneltram uit Nieuwegein en IJsselstein 'een goede aanzet [zou] zijn voor een doortrekking naar de Uithof en Zeist'.

Niet iedereen was blij met een tramlijn door de stad. Veel winkeliers en binnenstadbewoners vreesden voor (geluids-) overlast, een afname van de verkeersveiligheid en slechtere bereikbaarheid van hun panden. Bovendien was in veel straten nauwelijks plek voor een tram en waren sommige bruggen niet berekend op het gewicht daarvan. Enige tijd werd er daarom gesproken over een ondergrondse tramverbinding, maar al snel trok men de conclusie dat dat veel te duur zou worden.

De omstreden plannen voor de bovengrondse tram door de binnenstad naar De Uithof werden door Burgemeester en Wethouders in 1978 afgewezen. Overwegingen waren onder meer de esthetische schade die de tramlijn de historische binnenstad zou berokkenen en de negatieve gevolgen voor het andere verkeer, zoals bussen, fietsers en voetgangers. Bovendien: 'de behoefte is vervoerskundig gezien niet groot genoeg', zo was te lezen in *De Volkskrant*.

De conclusies waren gebaseerd op onderzoeken van vijf werkgroepen die zich respectievelijk richtten op de vervoerskundige, verkeerskundige, stedenbouwkundige, economische en technische aspecten van de beoogde tram. Hieruit bleek dat een route 'om de zuid' de meeste voordelen zou hebben; alleen vanuit economisch oogpunt scoorde het binnenstadstracé beter. Hoewel velen blij waren met de afwijzing van de tram door de binnenstad, werd het besluit ook betreurd - zowel door particulieren als bijvoorbeeld de NS, de Provincie Utrecht

en de gemeente Nieuwegein. De sneltramlijn Nieuwegein-Utrecht werd in 1983 in gebruik genomen; concrete plannen voor een doortrekking naar De Uithof en Zeist waren er toen al niet meer.

Mobiliteitsscenario

In de jaren 80 groeide de vervoersbehoefte sterk. In gesprekken over mogelijke oplossingen van het bereikbaarheidsprobleem dook het woord 'tramverbinding' weer regelmatig

▲ Halte Heidelberglaan, december 2019. FOTO: STEFAN VERKERK / PROJECTORGANISATIE UITHOFLIJN

< Plan van A.D.H. Boes voor een sneltramnetwerk rond Utrecht, 1965. UIT: VAN DER KUIJLEN, 'VAN STOOMTRAM TOT SNELTRAM' (BUREN 1987)

✓ Provinciaal ambtenaar bij een kaart met het gewenste sneltramtracé Nieuwegein-Zeist, 1976. FOTO: PROVINCIE UTRECHT. HET UTRECHTS ARCHIEF, COLLECTIE BEELDMATERIAAL



op. Voor- en tegenstanders lieten van zich horen. Een woordvoerder van de Vereniging Reizigers Openbaar Vervoer schreef in 1985: 'Railvervoer naar de Uithof is zeker het overwegen waard: De Utrechtse stadsbussen zijn zo afgeladen vol in het spitsuur dat je je kunt afvragen of dat nog openbaar vervoer te noemen is'. Maar ook de bezwaren tegen de sneltram die in de jaren 70 al veelvuldig waren uitgesproken, klonken weer. In 1988 stelde minister Neelie Smit-Kroes van Verkeer en Waterstaat het zogenoemde Mobiliteitsscenario op met mogelijke oplossingen voor bereikbaarheidsproblemen in de Randstad, waarmee serieuze plannen voor een tramlijn naar De Uithof prompt weer op tafel lagen. Verschillende alternatieven werden opnieuw onderzocht: de in 1978 afgewezen tramlijn door de binnenstad, de nooit echt serieus overwogen ondergrondse variant en de voor de binnenstad veel minder ingrijpende route 'om de zuid' langs de spoorlijn. In rapporten werd geconcludeerd dat een bovengrondse tramlijn door de binnenstad wat betreft de vervoerswaarde de beste oplossing zou vormen, als die gecombineerd zou worden met een drastische beperking van het autoverkeer in het centrum. Voor de gemeente was het de meest logische route: '[d]e weg van west naar oost dwars door de binnenstad is voor het openbaar vervoer nu ook reeds een hoofdas. Daarvan wilden B en W niet afwijken', zo stond te lezen in *De Volkskrant*. Bovendien zou het zuidelijke tracé volgens B en W te weinig passagiers trekken, technisch complex zijn en 'het stedschoon zou erdoor worden aangetast'.

Toen in 1989 ook het academisch ziekenhuis naar De Uithof verhuisde, stemden zowel B en W als de Provincie Utrecht in met plannen voor het doortrekken van de sneltramlijn vanuit Nieuwegein door het Utrechtse stadshart richting Zeist. Doordat de beoogde tram lage vloeren zou krijgen, hoefden de perrons niet hoog te worden. Eén monumentaal pand zou moeten worden gesloopt omdat de tram de bocht anders niet zou kunnen maken. B en W concludeerden dat 'de ingreep in de stad in het algemeen niet zo groot' zou zijn. Het was de bedoeling dat uiteindelijk een groot tramnetwerk aangelegd zou worden met behalve de bestaande lijn naar Nieuwegein en het binnenstadstracé naar De Uithof ook verbindingen met Vleuten en Zuilen.

In het Mobiliteitsscenario van minister Smit-Kroes was 125 miljoen gulden van het Rijk gereserveerd voor de verbinding. De tramlijn moest in 1995 operationeel zijn. Gemakkelijk zou het niet worden. 'Er zullen nog heel wat problemen moeten [worden] overwonnen, voordat een patiënt vanaf Utrecht CS met de tram naar de specialist in het AZU kan', zo schreef de *De Volkskrant* op 7 januari 1989. Dat het nog ruim dertig jaar zou duren voor de tram daadwerkelijk De Uithof zou bereiken, had deze correspondent toen niet kunnen bevroeden.

Nu de plannen concreter waren en de tram er echt leek te gaan komen, laaide de discussie weer op. Vooral in de spits konden de bussen de vervoersvraag niet aan en 'wanneer blauw wolkende bussen in colonne het centrum doordreun[d]en' veroorzaakten ze de nodige luchtvervuiling. Bovendien hoort een echte





stad gewoon een tram te hebben, zo klonk het onder de voorstanders. Tegenstanders vonden 'het gele gevaarte' – destijds ook vaak 'het monster' genoemd – niet passen bij een stad als Utrecht. Zij vreesden nog altijd voor aantasting van het aanzicht van de binnenstad en waren bang voor hinder voor het overige verkeer, juist op de toch al drukke route tussen Utrecht Centraal en De Uithof. Sceptici voorzagen bovendien dat de tramlijn erg veel geld zou gaan kosten. De 125 miljoen gulden van het Rijk zou lang niet genoeg zijn, zo berekenden zij; er werd gevreesd dat de 50 miljoen extra die waarschijnlijk nodig was, ten koste zou gaan van gemeentelijke investeringen in de rest van het openbaar vervoer. Ook hadden veel mensen weinig vertrouwen in het probleemoplossend vermogen van de tram. In Nieuwegein werd deze immers ook niet volop gebruikt. 'Ik werk in Nieuwegein en ga altijd met de fiets', liet een binnenstadbewoner in 1989 weten. Actiecomité 'Geen sneltram door de binnenstad' tekende officieel bezwaar aan tegen de plannen en adviseerde in plaats van de tram een gelede bus in te zetten.

Ondergronds of 'om de zuid'

Uit een enquête uit 1989 bleek dat ruim een kwart van de Utrechtse bevolking graag een tram door de Utrechtse binnenstad wilde, dat 34 procent de route 'om de zuid' prefereerde en dat zo'n 40 procent liever een directe busverbinding had dan een tram. Zoals vaker bij grote projecten liepen de plannen vertraging op. Al in september 1989 werd bekend dat het eerste geld voor de aanleg van de nieuwe lijn pas in 1994 beschikbaar kon worden gesteld. Het zou dus niet lukken om de tram zoals gepland in 1995 operationeel te hebben. Al snel werd duidelijk dat de 125 miljoen gulden inderdaad onvoldoende was: er was geen rekening gehouden met bijkomende kosten

'zoals vervanging van riolen langs de route, het verleggen van kabels en leidingen en het vergoeden van schade die huiseigenaren en bedrijven oplopen'. De kritiek op de plannen groeide op alle fronten, maar tegelijk groeide ook de noodzaak om het vervoersprobleem op te lossen. In 1990 werd de knoop doorgehakt: die tramlijn moest er komen. Voor- en nadelen van bovengrondse en ondergrondse tracés werden afgewogen. Volgens de Utrechtse wethouder voor verkeer en vervoer Wim van Willigenburg was het Rijk 'niet ongenegen flink geld uit te trekken voor een tunnel' en zouden de kosten kunnen worden gedekt. Een half jaar later waren de geschatte bedragen opgelopen. Een ondergrondse tram zou 850 miljoen gulden kunnen kosten en was 'tien keer duurder dan een bovengrondse oplossing'. In april 1991 werd bekendgemaakt dat een ondergrondse lijn ruim een miljard zou gaan kosten. Hoewel het Rijk bereid was 600 miljoen bij te dragen, kon de gemeente de ondergrondse tram niet betalen: het risico voor Utrecht kon tot wel 100 miljoen oplopen, 'nog afgezien van de imponderabele risico's als het Rijk t.z.t. zou zeggen dat ze eigenlijk alles anders wil'. Het GvU en andere busbedrijven stelden voor een ondergrondse buslijn aan te leggen: dit kon wel uit de 600 miljoen gulden worden betaald die het Rijk wilde bijdragen. Met dit idee werd niets gedaan. Na enkele jaren met menige discussie over mogelijke kosten, waarin partijen pleitten voor een tramlijn 'om de zuid', een ondergrondse buslijn, de inzet van gelede of dubbelgelede bussen of het ondanks alle bezwaren toch laten rijden van een tram door de historische binnenstad, liet wethouder Bart Schouten van verkeer en vervoer in juni 1993 weten dat een bovengrondse tramlijn zou worden aangelegd en dat deze operationeel moest zijn in 1998. Een maand later stemde de gemeenteraad met de plannen in.

- ▼ Protestaffiche 'Sneltram grijpt Utrecht', 1977. INTERNATIONAAL INSTITUUT VOOR SOCIALE GESCHIEDENIS
- ▲ Protestaffiche 'Geen sneltram door de binnenstad', 1994. INTERNATIONAAL INSTITUUT VOOR SOCIALE GESCHIEDENIS
- ⌒ Tekening van de beoogde tram op het Janskerkhof, 1990. HET UTRECHTS ARCHIEF, ARCHIEF GEMEENTELIJK VERVOERBEDRIJF UTRECHT
- ⚡ Bijlagen hoofdrapport ondergronds tracé binnenstad, 1991. HET UTRECHTS ARCHIEF, ARCHIEF GEMEENTELIJK VERVOERBEDRIJF UTRECHT





U-OV-directeur Gerrit Spijksma, wethouder Lot van Hooijdonk en gedeputeerde Dennis Straat bij eerste proefrit, februari 2019.

FOTO: PROJECTORGANISATIE UITHOFLIJN

Echter, op 13 oktober 1994 lieten B en W weten toch af te zien van de plannen voor een sneltram en in plaats daarvan een nieuwe vrije busbaan door het centrum aan te leggen. Vergaderstukken van de GVV lieten namelijk zien dat het weliswaar mogelijk leek een volledig sneltramnetwerk aan te leggen voor 610 miljoen euro, maar dat voor noodzakelijke verbeteringen aan het busnet ook nog eens 300 miljoen nodig was. In juni 1995 rapporteerde *De Volkskrant* dat Utrecht 'het rijk een subsidie van bijna tweehonderd miljoen gulden [zou gaan] vragen voor de aanleg van een vrije busbaan door de binnenstad naar universiteitscomplex De Uithof.' Deze kwam bekend te staan als HOV-baan (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) en zou in 2001 worden opgeleverd. Ook werden dubbelgelede bussen ingevoerd op lijn 12.

Tram 22 komt eraan!

Hoewel de HOV-baan en de dubbelgelede bussen de vervoersbehoefte in de eerste jaren redelijk konden vervullen, werd het traject wederom drukker en drukker. Bus 12 zou uitgroeien tot de dagelijks 45.000 passagiers vervoerende 'sardientjesbus', de drukste buslijn van Nederland. De roep om een sneltramverbinding met De Uithof bleef terugkeren. In 2007 werd besloten de route 'om de zuid' opnieuw te onderzoeken. Het jaar daarop werd een eerste concreet ontwerp gemaakt voor een trambaan op dit tracé. Het leggen van de 'onderbouw', het talud, begon in 2011. De officiële bouwstart van de Uithoflijn was op 4 juni 2016. Er werd 321 miljoen euro voor uitgetrokken, al snel uitgebreid tot 423,5 miljoen. De aanleg van de lijn verliep echter niet zonder slag of stoot. Diverse malen liepen de spanningen binnen de Stuurgroep Uithoflijn, bestaande uit de gemeente, de provincie en het bouwbedrijf BAM dusdanig hoog op, dat het project stil dreigde komen te liggen. Binnen de Stuurgroep was slechts overeenstemming over

één punt: zo min mogelijk negatieve informatie moest de media bereiken, zeker over de sterk oplopende kosten. De organisatorische strubbelingen, onvoorziene problemen met het veiligheidssysteem, onverwachts slappe grond in het stationsgebied en mogelijke trillingen op De Uithof zorgden voor vertraging. 'Uithoflijn wordt Uitstellijslijn', zo stond te lezen op een website gericht op Utrechtse studenten. Alle problemen, de vertraging en het langer in bedrijf moeten houden van buslijn 12 leidden tot verder oplopende kosten. In januari 2018 werd bekendgemaakt dat 84 miljoen euro extra nodig was, kosten die konden worden gedeeld door de gemeente en de provincie. Slechts enkele maanden later kwam naar buiten dat het 'noodgevalletje' van de Provinciale Staten, waarin 13,7 miljoen euro zat, eveneens moest

worden aangesproken. Uiteindelijk werd de Uithoflijn met 64.375 euro per meter een van de duurste tramlijnen ter wereld. De tot wel 41 meter lange tramstellen met extra brede deuren en 'meer ruimte om te staan dan om te zitten' zijn helemaal berekend op de drukke lijn 22: er kunnen 325 reizigers in één tramstel. Toch is sneltram, vooral in de ochtendspits, soms bijna net zo druk als de 'sardientjesbus' was. Ook wordt de lijn nog geplaagd door kinderziekten: er vallen gemiddeld vijf trams per dag uit. Sinds maart rijdt er twaalf keer per uur een tram van Utrecht Centraal naar Utrecht Science Park en terug; dit aantal zal nog oplopen tot zestien trams per uur. Inmiddels heeft de miljoenste reiziger al gebruikgemaakt van de Uithoflijn, die dagelijks zo'n 22.000 reizigers vervoert.

Bronnen

- HUA archief 1007-3 Gemeentebestuur van Utrecht 1813-1969 deel 3, inv.nr. 17915.
- HUA archief 1111-2 Verzameling losse aanwinsten, inv.nr. 125.
- HUA archief 1313 Gemeentelijk Vervoerbedrijf Utrecht, inv.nrs. 717, 720 en 721.
- HUA archief 1338 Gemeentebestuur van Utrecht 1970-1989, inv.nr. 17848.
- *De Uithof in Vogelvlucht* (brochure, Utrecht 1971).
- Frieda van der Heijden, Kaj van Vliet (red.), 'Aanleg Uithoflijn van start', *Hotspot-monitor gemeente Utrecht 2013-2017* (16 november 2018) pp. 74-76.
- W.J.F. van der Kuylen, *Van Stoomtram tot Sneltram: De geschiedenis van tram- en bargediensten tussen Utrecht-Jutphaas-Vreeswijk-IJsselstein* (Buren 1987) p. 88.
- Maurice van Lieshout: 'Dromen van een snelle, comfortabele verbinding: Openbaar vervoer naar De Uithof', *Oud-Utrecht* vol. 84-2 (april 2011) pp. 57-60.
- *Algemeen Dagblad* 27 april 2018, 16 januari 2020 en 27 februari 2020.
- *Algemeen Handelsblad* 7 januari 1969.
- *Nederlands Dagblad* 12 januari 1978 en 12 oktober 1990.
- *NRC Handelsblad* 7 mei 1985, 17 januari 1989, 10 juni 1989, 25 januari 1990 en 24 februari 2018.
- *Het Parool* 20 april 1991.
- *Trouw* 14 oktober 1988, 23 oktober 1991, 2 juli 1993, 14 oktober 1994 en 31 juli 1989.
- *Utrechts Nieuwsblad* 12 januari 1978 en 7 maart 1978.
- *De Volkskrant* 12 januari 1978, 7 januari 1989, 25 mei 1989, 12 juni 1989, 2 maart 1990, 3 maart 1990, 23 oktober 1991, 11 juni 1993, 3 juni 1995 en 14 december 2019.
- *De Waarheid* 19 september 1989.
- 'Feestelijke start spoorbouw Uithoflijn', www.baminfra.nl, 7 juni 2016.
- 'Provincie Utrecht: 59 miljoen euro extra voor Uithoflijn', www.verkeerskunde.nl, 14 februari 2018.
- 'Uithoflijn wordt uitstellijslijn', vidius.nl, 26 februari 2018.



De Neude als hart van de stad

Het Neude-boek, uitgegeven ter gelegenheid van de opening van de bibliotheek in het voormalige hoofdstadpostkantoor, telt liefst 74 hoofdstukken van ieder twee pagina's. De korte teksten en de vele fraaie en informatieve illustraties maken het een ideaal boek om in kleine porties tot je te nemen. Dat kan best kriskras, want het boek volgt verschillende elkaar kruisende routes. De chronologische vormt de hoofdweg: van de drassige plek langs de vroegere loop van de Vecht (vóór 1100) en de eerste vermelding (1347) tot het horeca-, evenementen- en bibliotheekplein van nu. Een tweede route leidt langs bijzondere gebeurtenissen op het plein: van riddertoernooien, terechtstellingen, politieke ongeregelheden en manifestaties tot markten, kermissen, maskades, terrascultuur en festivals. Een derde lijn is die van de panden en hun bewoners langs het plein met drie hoofdstukjes over 'de beroemdste Neudenaar', Johannes Anthonius Moesman (1859-1937), drukker, lithograaf, fotograaf en verzamelaar (en vader van schilder Joop Moesman - zie hieronder). Korte zijroutes vormen hoofdstukken over verkeer, over bouwsels en objecten op het plein (van waterpomp tot poffertjeskraam) en over diverse 'curieuze zaken'. Het Post- en Telegrafiekantoor, monumentale schepping van architect Joseph Crouwel, krijgt liefst veertien hoofdstukjes toebedeeld plus achterin nog vier, wat obligate over de nieuwe bieb.

Arjan den Boer e.a., *Neude - Hart van Utrecht*. Zwolle, WBOOKS, 2020. ISBN 978 94 625 8362 5. 160 blz., € 22,50. **De uitgever stelt 5 gratis exemplaren beschikbaar voor de lezers van Oud-Utrecht via www.wbooks.com/oud-utrecht.**



Moesmans surrealistisch universum

Tot 24 mei is in het Centraal Museum de tentoonstelling De tranen van Eros. Moesman, surrealisme en de seksen te zien. Het bijbehorende boek is geen catalogus van die expositie, maar sluit daar wel nauw op aan. In beide staan de manieren waarop sekse en seksualiteit in het surrealisme verbeeld worden centraal.

In het werk van de Utrechtse schilder Joop Moesman (1909-1988) - 'Nederlands enige officieel erkende surrealist' - vormt het vrouwelijk naakt, veelal gefragmenteerd, op de rug gezien en gedepersonaliseerd, een repeterend thema. In zijn naoorlogse schilderijen voegde Moesman daaraan nog een sadomasochistische laag toe waarmee hij ruimte gaf aan zijn seksuele fantasieën en zijn levenslange fascinatie voor het werk van Markies de Sade. Die preoccupaties sluiten aan bij het surrealisme elders in Europa, ook al maakte Moesman - een enkele expositie daargelaten - geen deel uit van een internationale kunstenaarskring waarin volop over het wezen van deze kunststroming geschreven en gedebatteerd werd.

Boek en expositie willen niet alleen een overzicht bieden van Moesmans oeuvre en zijn plaats binnen het internationale surrealisme, ze willen ook het gangbare beeld corrigeren dat vrouwen daarin alleen figureren als muze of seksueel object. Een groot deel van de tentoonstelling en een kwart van

het boek is daarom gewijd aan het werk van vrouwelijke surrealistische kunstenaars. Die drievoudige doelstelling gaat soms ten koste van diepgang en samenhang al vullen boek en expositie elkaar aardig aan.

Tessel Baudain e.a., *Moesman. Surrealisme en de seksen*. Zwolle, WBOOKS, 2020. ISBN 978 94 625 8370 2. 144 blz., € 24,95.

Historische Atlas Amersfoort

In 2005 verscheen de Historische Atlas Utrecht, een van de eerste delen in een inmiddels ruim 20 afleveringen tellende imposante en mooi verzorgde boekenreeks. Als tweede stad in onze provincie heeft nu ook Amersfoort zijn Historische Atlas. Die volgt het stramien van alle delen: aan de hand van kaarten en andere illustraties laten zien hoe een stad of regio zich vanaf het begin tot nu toe ruimtelijk ontwikkeld heeft.

Ook voor Amersfoort geldt dat er voor de oudste geschiedenis geen of geen betrouwbare stadsplattegronden beschikbaar zijn. Het boek opent daarom met een nieuwe, op historisch onderzoek gebaseerde kaart die laat zien dat Amersfoort gesticht is op een strategische kruising van land- en waterwegen in het centrum van een gebied met grote landschappelijke en hoogteverschillen. Net als voor vele andere steden vormt de in 1558 in opdracht van Filips II door Jacob van Deventer getekende plattegrond de eerste betrouwbare weergave van bebouwing en straten- en waterlopen.

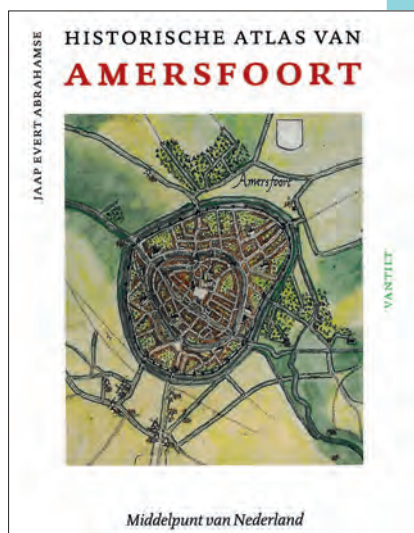
De oude binnenstad zou eeuwenlang weinig van omvang en aanzien veranderen. Anders was dat voor de omgeving waarin nieuwe waterwegen (ter vervanging van de dichtslibbende Eem), tabaksplantages en buitenplaatsen verschenen en in de 17e eeuw de eerste snelweg van ons land werd aangelegd. De 20e eeuw leverde met zijn grote stadsuitbreidingen weer veel werk op voor landmeters en kaartenmakers. De oude binnenstad verloor aanvankelijk zijn centrale ligging binnen de stadsgrenzen, maar heeft die laatste decennia in volle glorie, met een vernieuwd stations- en Eemhavengebied, heroverd.

Jaap Evert Abrahamse, *Historische Atlas van Amersfoort*. Middelpunt van Nederland. Nijmegen, Uitgeverij Vantilt, 2019. 978 95 6004 447 2. 80 blz., € 29,50.

Forten Vechtplassengebied

In de fraaie serie boekjes over de Hollandse Waterlinie, die inmiddels 25 delen omvat, verscheen een aflevering over de geschiedenis van enkele forten in het Vechtplassengebied: de drie kleine, vrijwel identieke redoutes (kleine forten) Kijkuit, Spion en Tienhoven, Vesting en Fort Nieuwersluis en Fort Maarsseveen. Nieuwersluis was eerder onderdeel van de Oude Hollandse Waterlinie en speelde in 1672-1673 een belangrijke rol in de verdediging tegen de oprukkende Fransen. Het fort is nu in gebruik als kantoor- en horecavoorziening terwijl de kazerne is omgebouwd tot vrouwengevangenis.

Douwe Koen, *Het Vechtplassengebied*. Amsterdam, Uitgeverij Stokerkade, 2019. 96 blz., € 10,50. *Hollandse Waterlinie Erfgoedreeks*.



Projectontwikkeling
Bemiddeling
Verhuur
Bouw

LISMAN
EN **LISMAN**
BOUW & VASTGOED



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



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