

Dolderse Kroniek



Villa Chr. Pleines ca. 1910

2e jaargang nr. 3 - september 1999
uitgave van de
Historische Vereniging Den Dolder

Historische Vereniging Den Dolder

Opgericht 9 april 1997.

2e jaargang nr. 3, september 1999

Verschijnt in de maanden: januari, mei en september.

Bestuur

Voorzitter: Bodes de Vries, Willem Coxlaan 12,
3734 BV Den Dolder.
tel. 030-2283082

Secretaris: Tijdelijk waargenomen door:
Voorzitter/penningmeester

Penningmeester: Harm Sok, Hezer Enghweg 63,
3734 GN Den Dolder
tel. 030-2287515

Redactie Mieke van der Ploeg Pleineslaan 61,
3734 EM Den Dolder
tel. 030-2288252
Nico W.J. Speelman, Eekhoornlaan 14,
3734 GX Den Dolder
tel. 030-2294124
Jan van Dijk, Van der Griendtlaan 22
3769 BM Soesterberg
tel. 0346-352229
Harm Sok (zie boven)

Tekstvoorstellen en reacties naar de redactie.

Alle rechten voorbehouden.

Overname uit deze uitgave is alleen toegestaan na schriftelijke toestemming van het bestuur van de Historische Vereniging Den Dolder.

De contributie bedraagt f 30.-- per jaar.

Betaling is mogelijk: Kontant bij de penningmeester;
of op postrekening 7739816 t.n.v. **Historische Vereniging Den Dolder**;

ISSN: 1389-0026

Redactioneel.

In dit nummer treft u maar twee artikelen aan, maar het zijn wel lange artikelen geworden vooral het tweede. Het eerste artikel is het vervolg over de Nederlandsche Centraal-Spoorweg-Maatschappij van Nico Speelman met een goede tip over het spoorwegmuseum in Utrecht. Hij schrijft in het artikel dat de aanleg van het spoor niet zonder hindernissen is uitgevoerd.

Er is een unieke foto in opgenomen van "de halte aan de Dolderscheweg" Deze foto was al van een slechte kwaliteit maar we wilden hem u niet onthouden omdat hij vrij uniek is. Voor zover wij weten is deze vroeger niet verschenen op ansichtkaart zoals zoveel andere afbeeldingen van ons dorp. Eigenlijk hopen we dat één van de lezers ons aan een betere foto kan helpen, die we dan mogen kopiëren voor ons archief. Ook andere foto's betreffende de spoorwegen zouden we graag van u willen lenen. U krijgt ze natuurlijk zo spoedig mogelijk van ons terug.

Het tweede artikel is van Mieke van de Ploeg over de familie Pleines. Op een enthousiaste manier laat zij u mee genieten van de zoektocht die zij heeft ondernomen in het verre en het nabije verleden van de familie Pleines. Het is eigenlijk een serie artikelen geworden die het verleden aan het heden rijgt met stambomen er tussen en aangevuld met fotomateriaal. In de volgende Kroniek vindt u het vervolg van dit artikel en krijgt u de Dolderse geschiedenis van de familie Pleines voorgeschoteld.

Zoals u kunt lezen komt de familie Pleines uit een agrarische streek. Uit het dorp dat Pfalzdorf wordt genoemd. Er is nog geen verband gevonden met de boeren die zich hier in de omgeving, op het Soester Hoogt nabij Soestduinen, hebben gevestigd. Mogelijk kunnen we dat later nog eens aantonen. De boerderijen die op het landgoed De Paltz in Soestduinen gebouwd zijn lijken enigzins op de huizen die staan in Pfalzdorf op de Gocher Heide.

De redactie.

Het station Den Dolder (2)

In de korte geschiedenis van de spoorwegen in het vorige nummer lezen we dus dat vanaf 1863 vanaf Utrecht per trein naar Amersfoort (en verder) kan worden gereisd. Dat betekent echter niet dat er toen ook meteen een station kwam in Den Dolder. Ondermeer de heer G.A. Russer heeft in zijn boek "Tram en trein tussen Eem en Rijn", deel 3, prachtig beschreven hoe dat is gegaan.

Door de Minister van Binnenlandsche Zaken is op 23 oktober besloten om op basis van het Koninklijk Besluit nr. 2 van 15 september om alleen stations te plaatsen te Utrecht, aan de Prinsenlaan (nu station Bilthoven), te Soest aan de straatweg van Soest naar Soesterberg, en te Amersfoort. Op 17 november 1862 vindt behandeling van de bezwaarschriften plaats. We weten dat de gemeenten Soest en De Bildt geen bezwaarschriften hebben ingediend. Van de gemeente Zeist is niets bekend, maar er waren wel bezwaarschriften van particulieren, vooral grootgrondbezitters.
A. Walraven Fischer te Zeijst verlangt dat er een station zal worden gemaakt aan den grindweg van het huis Ter Heide naar Den Dolder.

De Heer Mr. P.H. de la Court, Mr. J.J.D. Nepveu, F.L. Rutgers, P.G. Callenfels en W. van der Goes "allen wonende te Zeijst hebben bezwaar tegen de rigting van den spoorweg in zooverre daarvoor de bewoners van Zeijst en het huis ter Heide verstoken zullen worden van de middelen van communicatie welke thans bestaan, en dat wanneer de tegenwoordige rigting gevolgd wordt een station worde gemaakt aan de grindweg van het huis ter Heide naar den Dolder"

Maar de NCS laat in 1862 weten zo'n station "niet strikt noodzakelijk" te achten. Redenen waren ongetwijfeld het feit dat het om een nog dun bevolkte streek ging én het feit dat de NCS onvoldoende geld had. Men vond ook dat de stations De Bildt en Soest (het latere Soestduinen) voldoende dichtbij waren.

Wél komt er een bewaakte overweg en dan komen we een bekende naam tegen: Andreas Fox, die al tolgaarder was (de grindweg was in het bezit van de gemeente Zeist) en pal naast de overweg woonde, werd bij de

opening van de spoorweg ook baanwachter. Hij moest steeds de rails controleren na het passeren van een trein en zijn vrouw bediende vaak de overwegbomen. Er is dan al spoedig sprake van de "stopplaats Dolderscheweg".

Door de Waterstaat der Provincie Utrecht is bepaald dat maandelijks gerapporteerd moet worden omtrent de vorderingen met de bouw van de spoorlijn van Utrecht naar Zwolle. De rapporteringen werden gedaan in de Franse taal.

In het 1e rapport, daterende van 12 oktober 1861, wordt vermeld dat men met de werkzaamheden is begonnen in de plaatsen Utrecht, Maartensdijk en de Bildt.

Een maand later wordt begonnen in Amersfoort en Soest. Het rapport vermeldt verder het volgende:

"De totale lengte van den spoorweg van Utrecht tot Amersfoort, 21 kilometer zijnde, zoo blijkt dat de aardewerken onderhanden of voltooid zijn over meer dan de helft van deze afstand en dat de onteigening zijn gedaan over ongeveer driekwart van deze afstand."

Maandelijks worden keurig de vorderingen gemeld. In juni 1862 wordt begonnen in Hoogland richting Zwolle. Op 30 september vangt men aan in de gemeente Zeijst.

De grote problemen zaten in de kunstwerken (de brug over de Vecht en de brug over het Zwarte Water die liep vanaf de hoofddijkse wetering en aansloot op de gracht om het "fort Blauwe Kapel") Deze bruggen moesten draaibaar zijn in verband met het drukke verkeer van pramen van het achterland Maartensdijk voor bevoorrading van de stad Utrecht met hout, turf, graan, groenten en fruit. In één van de rapporten staat:

" De constructie voor de ijzeren draaibruggen zelve wordt voortgezet in de fabriek van Heere Cail en Cie te Parijs"

Het rapport van 12 maart 1863 vermeldt dat de draaibrug over de Vecht wordt gesteld en;

" Het ijzeren gedeelte kan door één man in beweging worden gebracht"

Dat met de bouw van de spoorweg niet altijd op de juiste wijze is gewerkt blijkt uit de volgende brief. Hoewel het wel getuigt van openheid is het vreemd dat eventuele missers direct in de staatcourant worden afgedrukt. In die brief van 30 april 1863, gericht aan de Hoofdingenieur van den Waterstaat, staat het volgende:

“ In de Eerste kamer de Staten Generaal is nader de aandacht der Regering gevestigd op de geruchten die er loopen ten aanzien van de onvoldoende wijze, waarop de werken aan de Centraal Spoorweg zouden worden aangelegd. Schoon het mij niet bekend is welke grond er voor die geruchten zijn, heb ik toegezegd dat eene anquette omtrent de werken van den aanleg van de weg in hun ganschen omvang ingesteld, en het verslag, aan mijn Departement uit te brengen, in de Staatscourant geplaatst zou worden. Ik heb de eer UwEd. met die enquette te belasten. Ik verzoek u eene nauwkeurige opneming te verrigten van alle werken tusschen Utrecht en Zwolle tot heden zijn uitgevoerd en mij van uwe bevinding rapport te doen, welk rapport daarna zal worden openbaar gemaakt.

De minister van Binnenlandse zaken

Namens de Minister

De secretaris Generaal C. Litt

We naderen de zomer van 1863. De Centrale Spoorweg is nagenoeg voltooid. Een brief van Binnenlandse Zaken aan de Hoofdingenieur van de Waterstaat in Utrecht vermeldt het volgende:

“Volgens mededeling van het bestuur van den Centrale Spoorweg kan de opening van dien weg ter voldoening aan Art. 72 der concessie, op de 4en Julij plaatshebben. Die opening wordt door mij aan UwEg in vereeniging met den voorzitter van den Raad van Toezigt op den Spoorweg diensten opgedragen.

Ik heb de eer UwEg te verzoeken op den gemelden dag met den heer Bordes tot de opening over te gaan en mij van uwe bevinding verslag te doen.”

Het Ministerie van Binnenlandse Zaken

Namens de Minister enz.

De opening vond op 4 juli plaats. Een speciale trein die s'morgens vroeg

uit Rotterdam kwam arriveerde in Utrecht. Daarachter werd een geheel open wagen gekoppeld voor de genodigden.

Reden: *“teneinde den geheelen weg goed te kunnen overzien”*

Deze trein vertrok om kwart over negen uit Utrecht en reed het gehele traject tot aan Zwolle.

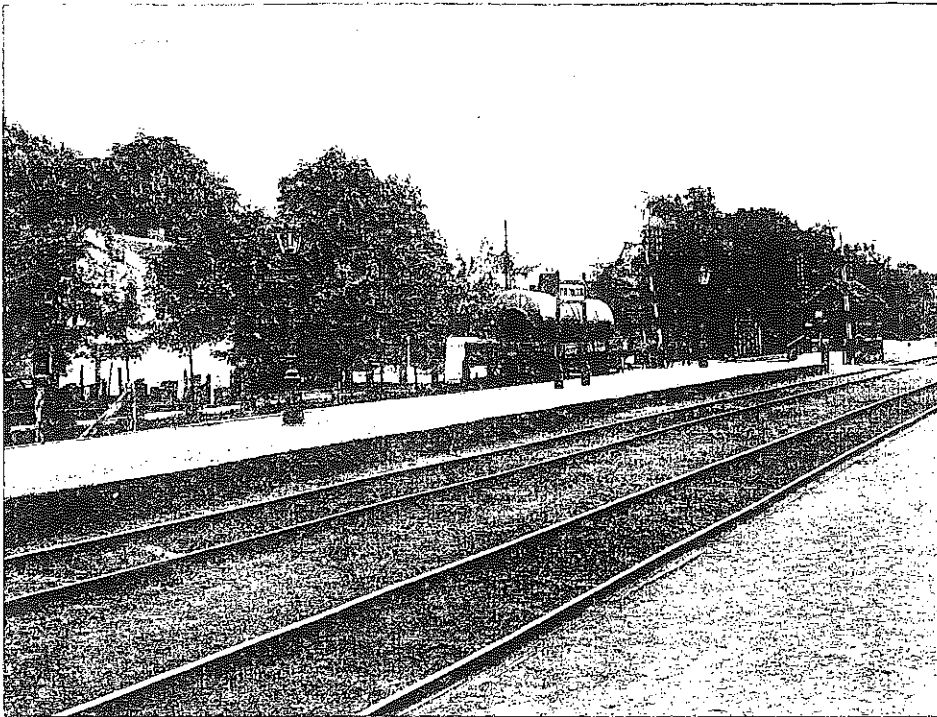
In 1868 is aan de orde de aankoop van 2 duinen tussen De Bilt en Dolderscheweg voor zandwinning voor de spooraanleg, een zanderij die weer is gesloten in 1903. In 1886 wordt aangelegd een aftakkend spoor (aan de oostelijke kant, richting Amersfoort) voor de afvoer van hout naar de Limburgse mijnen. Dit is eigenlijk het begin van wat later het emplacement Den Dolder zou worden.



Spoorwegovergang Dolderscheweg ±1918

Even heeft het er naar uitgezien dat Den Dolder nog een tweede railaansluiting zou krijgen. Want in 1889 vraagt de heer A.A. van Heurn uit Den Haag een concessie (zeg maar: een vergunning) aan voor het aanleggen van een tramlijn van de stopplaats Dolderscheweg naar het NRS-station in Driebergen. Daar zou je dan kunnen overstappen op de tramlijn van de OSM naar Arnhem. Maar Zeist zou dan mee moeten betalen! De gemeente weigerde dit echter, ook in dit geval met als

voornaamste argument dat de streek (Den Dolder dus) dun bevolkt was en er dus te weinig reizigers zouden zijn.



Halte Dolderscheweg ±1910

In de loop van de jaren blijkt dat de lijn tussen Amersfoort en Utrecht steeds drukker wordt en zo komt er in 1892 dubbelspoor. Drie jaar later wordt dan de stopplaats voorzien van een perron (niet meer dan een aarden wal!).

Het is een stopplaats op verzoek. Personen die met de trein mee wilden stonden op deze stopplaats en de trein stopte. Als er geen personen stonden reed de trein door. Personen die op deze stopplaats wilden uitstappen moesten voor het instappen de Conducteur "verwittigen".

Het is 1894 als Den Dolder nog weer op een andere manier in beeld komt: de heer A.J.Krieger vraagt een concessie aan voor een lijn naar Baarn. Maar dan is nog sprake van een aansluiting bij wat later het station Soestduinen zou worden. Daar komt echter bezwaar tegen en het resultaat

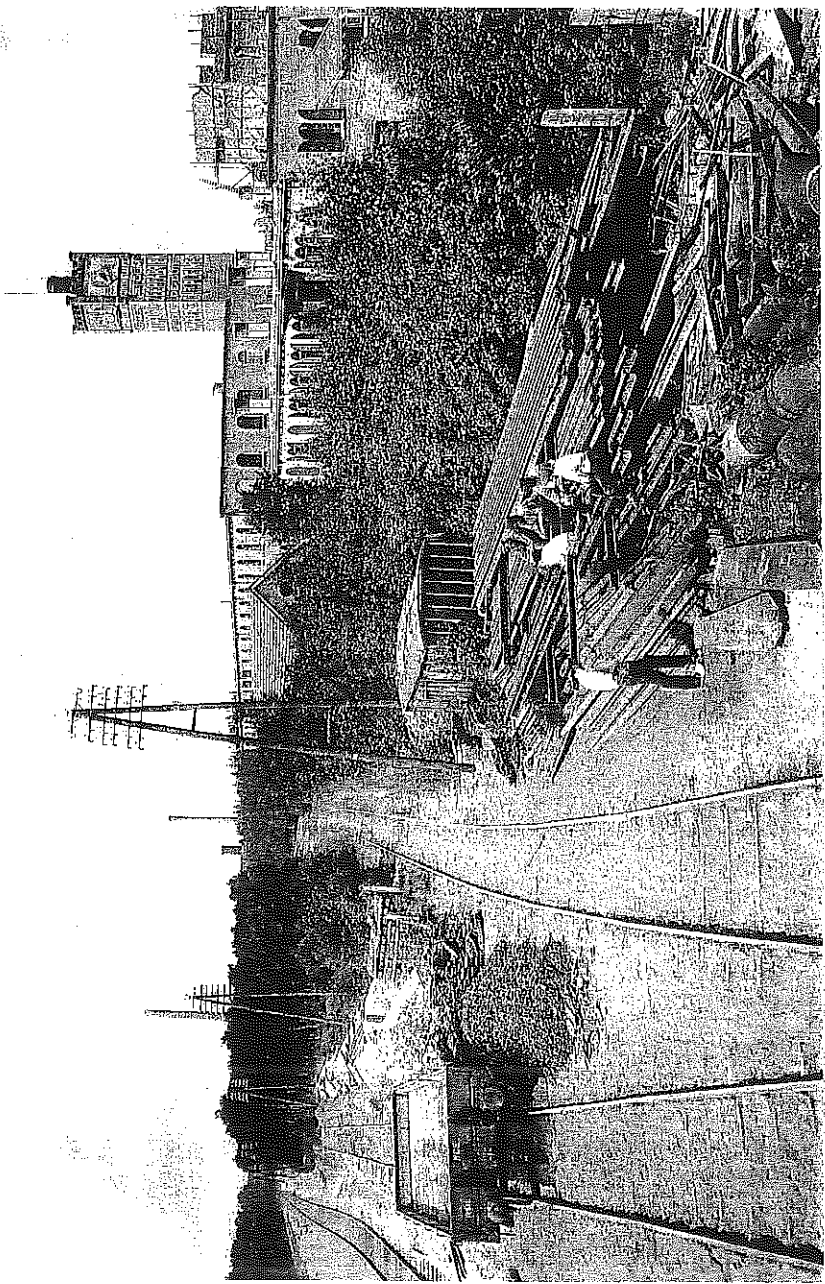
is dat in de concessie (die komt op 30 april 1896) de aftakking komt waar hij nu nog ligt: even voorbij het station Den Dolder in oostelijke richting. Bij de stopplaats komt nu ook een los- en laadplaats, tevens in verband met de bouw van de lijn naar Baarn. Voor de lijn is opgericht de Utrechtse Locaalspoorwegmaatschappij, maar de exploitatie zal gebeuren door de NCS. Op 27 juni 1898 wordt de lijn in gebruik genomen.

In het bestek van dit artikel past niet een beschrijving van de stations aan de Baarnse lijn, maar bij het eindpunt staan we toch nog even stil. Het mooie stationsgebouw (eerst aangeduid als Baarn NCS, vanaf 1923 Baarn Buurtstation) werd gebouwd in 1897/98 door de architect J.F. Klinkhamer. Het werd een uitgebreid complex met onder meer een locomotievenloods, dienstwoning, goederenloods enz.

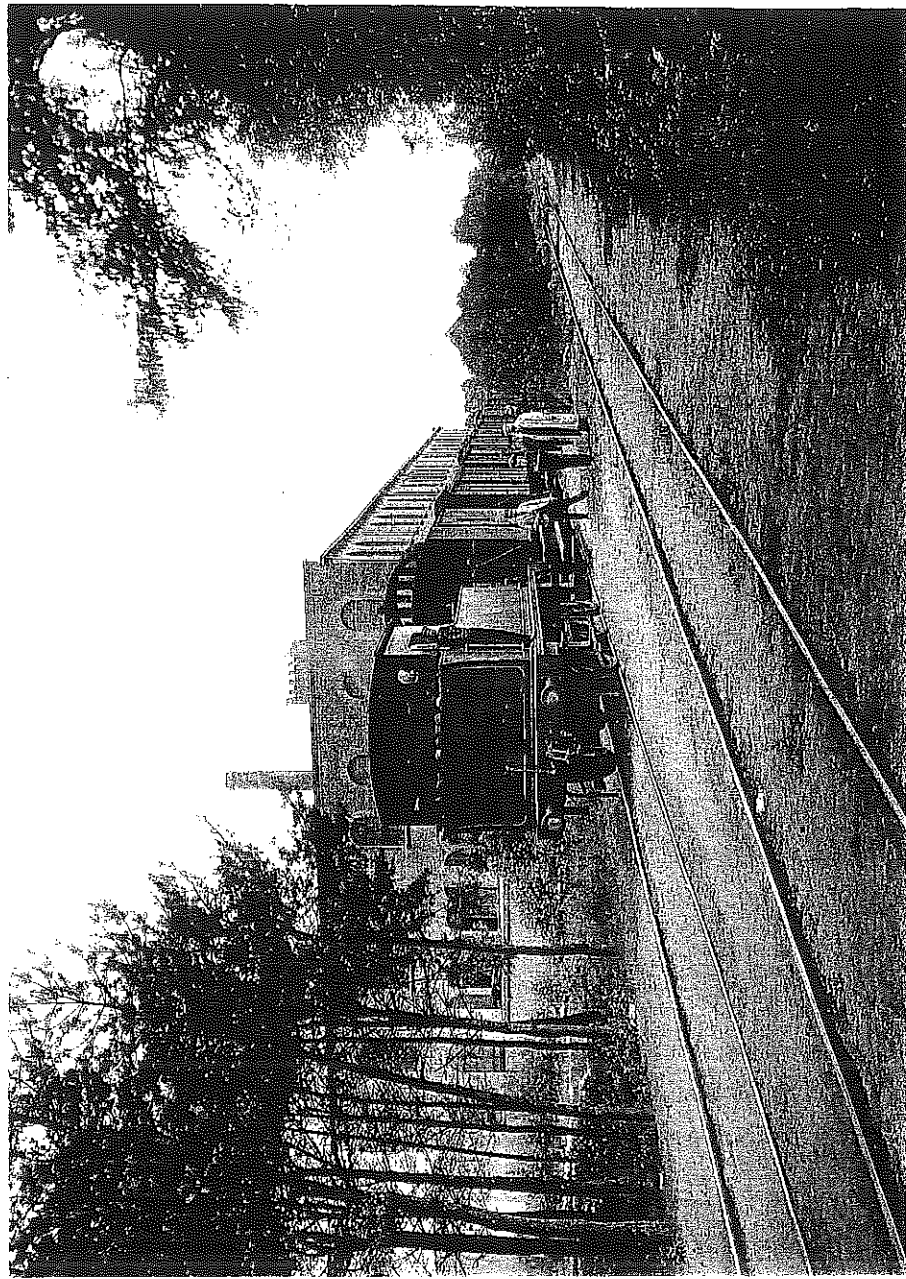
Het hoofdgebouw betaamt nog vrijwel in geheel originele vorm en is zeker het bezichtigen waard. Onder de perronluifel lijkt het alsof nog elk moment treinen kunnen arriveren. Het gebouw wordt nu gebruikt als eetcafé onder de naam "De Generaal" (genoemd naar de laan waaraan het gelegen is). Overigens werd pas in 1939 een aansluiting gemaakt tussen deze NCS-lijn en de HSM-lijn Amersfoort - Hilversum. Een mooi stationsgebouw, ook vaak gebruikt door leden van het Koninklijk Huis. Bij zo'n lijn passen mooie rijtuigen en het is leuk dat er één bewaard is gebleven. In het spoorwegmuseum (Maliëbaan, Utrecht) is dat prachtige rijtuig - mooi van buiten, mooi van binnen - te bewonderen. Zeer aan te bevelen!

Intussentijd is de stopplaats al heel wat geworden: aan de westzijde zijn 2 wachterswoningen gebouwd, nodig ook voor de wissels naar Baarn. Verder komt er huisvesting voor de wisselwachter, mensen voor de zandafgraving en anderen. De reizigers worden echter nog karig bediend: voor hen is er een wachtgebouwtje dat bestaat uit de bak van een wagon met 2 banken. Maar er was bescherming tegen het weer, en dat is meer dan men nu kan zeggen als het loket en de wachttruimte dicht zijn!

Echt grote ontwikkelingen komen er als de zeepfabriek "De Duif" wordt gebouwd. (De geschiedenis van De Duif komt apart in de Kroniek aan de orde). In 1902 wordt er voor de fabriek een apart zijspoor gebouwd dat natuurlijk ook voor de aanvoer van bouwmaterialen zeer nuttig is. Op 20 oktober 1902 is dan de officiële start van de fabriek en al spoedig blijkt dit



Het raccordement voor de zeepfabriek "De Duif" van Christoph Pleines.



Een deel van het raccordement voor de zeepfabriek met op het eind de losplaats.

ZELFDEN DAG TERUG?

Dan een EENDAAGSCHE RETOURKAART — ZEER GOEDKOOP

Heen- en terugreis mogen beide op alle stations onderweg onderbroken worden, behalve op de tramwegen

Kinderen van 4 t/m 9 jaar HALVE PRIJS

29 Terug

Vervolg. 29 ZWOLLE—AMERSFOORT		UTRECHT, ROTTERDAM EN DEN HAAG														
		AMSTERDAM														
Leeuwarden 15 . . . V	12 47	—	—	—	—	13 32	—	14 47	—	—	—	15 47	—	—	16 47	—
Oronlingen 15 . . .	12 16	—	—	—	—	13 32	—	15 14	—	—	—	16 00	—	—	17 00	—
	EM	1416	120	—	—	1418	122	—	—	—	—	1420	126	—	—	126
	2,3	1,2,3	1,2,3	—	—	1,2,3	1,2,3	—	—	—	—	1,2,3	1,2,3	—	—	1,2,3
Zwolle V	12 24	—	—	—	—	14 32	15 00	—	—	—	—	16 32	17 26	—	—	16 25
Westp.	—	—	—	—	—	14 43	—	—	—	—	—	16 43	—	—	—	—
Legerpl. Oldebroek . . .	—	—	—	—	—	14 53	—	—	—	—	—	16 53	—	—	—	—
Nunspeet	—	—	—	—	—	15 03	15 24	—	—	—	—	17 03	—	—	—	—
Hulshorst	—	—	—	—	—	15 11	—	—	—	—	—	17 11	—	—	—	—
Handerwijk	—	—	—	—	—	15 19	15 37	—	—	—	—	17 19	—	—	—	—
Ermelo/Veldwijk	—	—	—	—	—	15 26	—	—	—	—	—	17 26	—	—	—	—
Patten	—	—	—	—	—	15 32	—	—	—	—	—	17 32	—	—	—	—
Nijkerk	—	—	—	—	—	15 41	—	—	—	—	—	17 41	—	—	—	—
Amersfoort A	13 02	—	—	—	—	15 52	16 03	—	—	—	—	17 52	18 10	—	—	19 10
	EM	1416	120	—	—	322	1410	124	3822	—	—	326	1420	1172	128	3826
	2,3	1,2,3	1,2,3	—	—	1,2,3	1,2,3	2,3	2,3	—	—	1,2,3	1,2,3	1,2,3	1,2,3	2,3
Amersfoort V	13 04	—	—	—	—	16 13	16 23	17 06	17 23	—	—	18 14	18 23	18 37	19 14	19 23
Soestdallen	—	—	—	—	—	16 30	—	—	—	—	—	18 30	—	—	—	19 30
den Dolder	—	—	—	—	—	16 36	—	—	—	—	—	18 36	—	—	—	19 36
Bilthoven	—	—	—	—	—	16 41	—	—	—	—	—	18 41	—	—	—	19 41
Utrecht C.S. A	13 18	—	—	—	—	16 31	16 50	17 19	17 50	—	—	18 31	18 50	19 31	19 50	—
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16

Terug 29—Heen 31

31 UTRECHT—BAARN. Alle treinen alidén 2e en 3e klasse.

Tar. KM	Utrecht C.S.	3703	3705	3707	3709	3711	3713	3715	3717	3719	3721	3723	3725	3727	3729	3731	3733	3735	3737	3739
0	Utrecht C.S.	7 10	7 19	8 10	9 10	10 11	10 12	10 13	10 14	10 15	10 16	10 17	10 18	10 19	10 20	10 21	10 22	10 23	10 24	10 25
0	Utrecht Buurtst.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9	Groenekan Oost.	6 23	7 23	8 23	9 23	10 23	11 23	12 23	13 00	13 23	14 23	15 23	16 23	17 23	18 23	19 23	20 23	21 23	22 23	23 23
12	den Dolder	6 22	7 25	8 25	9 25	10 25	11 25	12 25	13 05	13 25	14 25	15 25	16 25	17 25	18 25	19 25	20 25	21 25	22 25	23 25
—	Nieuwe weg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
19	Soest	6 38	7 38	8 38	9 38	10 38	11 38	12 38	13 18	13 38	14 38	15 38	16 38	17 38	18 38	19 38	20 38	21 38	22 38	23 38
20	Soestdijk	6 41	7 41	8 41	9 41	10 41	11 41	12 41	13 21	13 41	14 41	15 41	16 41	17 41	18 41	19 41	20 41	21 41	22 41	23 41
23	Baarn Bourstation	6 43	7 45	8 45	9 45	10 45	11 45	12 45	13 25	13 45	14 45	15 45	16 45	17 45	18 45	19 45	20 45	21 45	22 45	23 45

Uit de "Reisgids der Nederlandsche Spoorwegen" van mei 1931 voor de NCS een profijtelijk gegeven. De productie groeit zó hard dat zo'n 3500 wagons per jaar behandeld moeten worden. Dat ene zijspoor is daarvoor onvoldoende en dus wordt het raccordement (zo heet een spooransluiting voor een fabriek) steeds verder uitgebreid. Natuurlijk gaat het niet alleen om afvoer van producten, er is ook aanvoer van grondstoffen nodig en steenkool om de machines te laten draaien. Maar in de jaren 20 en 30 gaat toch de groei stagneren van dat railtransport door toenemend gebruik van vrachtauto's. Het raccordement voor Pleines wordt dan ook in ± 1937 afgebroken.

Nico N.W. Spielman

Pfälzer am Niederrhein: de voorouders en de geboorteplaats van Christoph Pleines.

We vermeldden in een eerdere Kroniek al dat Christoph Pleines in 1857 werd geboren in het dorpje Pfalzdorf in Duitsland. Dat ligt in het gebied achter Nijmegen en Kleef, en sedert 1969 behoort het bestuurlijk bij de plaats Goch.

Joachim Koepf is in Goch de stadsarchivaris, en hij heeft ons van allerlei nuttige informatie en documenten voorzien, als ook van enkele namen en adressen van personen met de achternaam Pleines die nu nog in Pfalzdorf en Goch wonen.

Ook zond hij ons meerdere edities van de jaarlijkse uitgaven van de "Pfälzer am Niederrhein", de historische vereniging die zich bezighoudt met de geschiedenis van de kolonisten die sedert 1741 de Gocher Heide bewonen.

Dankzij onze correspondentie met leden van de familie Pleines, met de genoemde stadsarchivaris, enkele bezoeken aan Goch en Pfalzdorf en de bestudering van de geschriften van deze Duitse zustervereniging, kunnen we u nu beduidend meer vertellen over de achtergrond van Christoph Pleines. De meeste lezers weten wel dat Den Dolder is ontstaan op de destijds kale heide langs de spoorlijn en langs de Dolderscheweg, als kleine kolonie van Christoph Pleines. Toen zijn zeepfabriek in Amersfoort afbrandde in 1902 (waarover later meer), kocht hij land en vestigde zich hier met zijn fabriekspersoneel. Dat was het feitelijke begin van het echte dorp Den Dolder. En weet u wat zo verrassend en aardig is?

Zijn voorouders hebben als kolonisten een vergelijkbare heidevlakte in Duitsland ontgonnen! Hoe kwam dat allemaal zo?

In 1741 besloot een groep mensen uit de Duitse Hunsrück om naar het Amerikaanse Pennsylvania te emigreren. Destijds behoorde de Hunsrück politiek/bestuurlijk gezien tot de Pfalz, reden waarom deze mensen tot op de dag van vandaag worden aangeduid als "Pfälzer". In de Hunsrück hadden ze te veel last van oorlogshandelingen, economisch slechte omstandigheden en van vervolging wegens hun geloof. Duitsland was destijds nog lang geen aparte staat, het bestond uit een verzameling van vorsten- en hertogdommen die regelmatig met elkaar streden om gebiedsuitbreiding.



Pfalzdorf, Motzfeldstrasse (Geboortehuis van Christoph Pleines)

Dat soort schermutselingen zijn weinig bevorderlijk voor een ongestoorde economische groei, en vooral "de gewone man" had er last van. De groep om wie het hier gaat beleed bovendien religieus een protestantse variant, hetgeen in de katholieke Pfalz voor problemen kon zorgen. In Pennsylvania verwachtten ze zowel economische voorspoed als godsdienstvrijheid te vinden.

Om naar Pennsylvania te komen werd begonnen met een reis over de Rijn, in 3 gehuurde Rijnaken. Eindbestemming: Rotterdam. Begin mei 1741 vertrok de groep uit Bacharach met schipper Braun. Dat betekende een forse aanslag op de bescheiden financiële middelen.

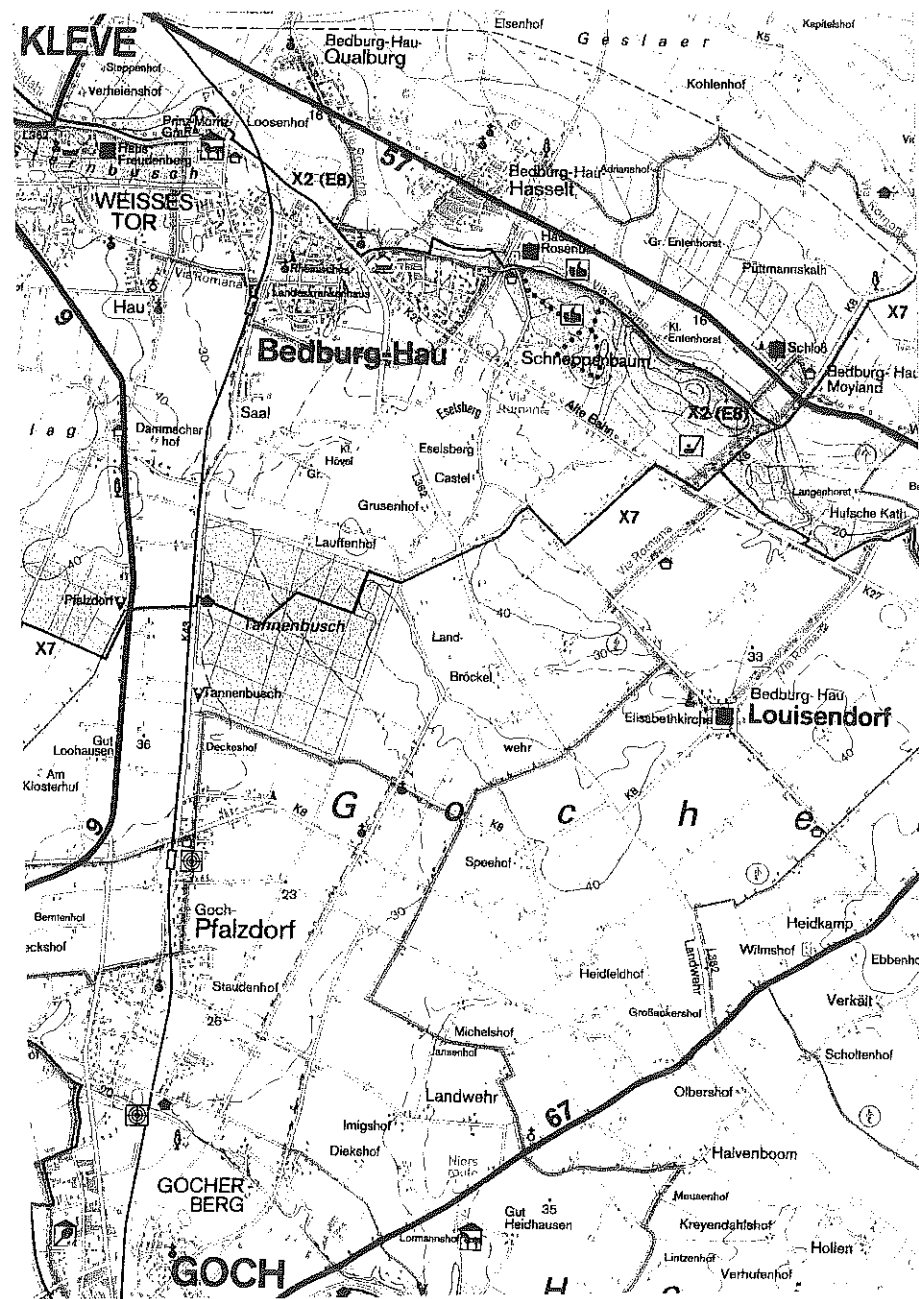
Destijds liep de Rijn wat anders dan nu, ook de landsgrens lag anders, dus de toenmalige grensplaats was niet Lobith maar de vesting Schenkenschanz. Daar werd de groep door de voorlopers van de Nederlandse douane tegengehouden. Er was een zee-oorlog gaande tussen Engeland en Spanje, en de Engelse schepen die normaal gesproken de overtocht naar Amerika voor emigranten verzorgden konden er eigenlijk niet door. Rotterdam werd dan ook overspoeld met gestrande emigranten, waarop Nederland de grens met het toenmalige Pruisen sloot. Alleen wie met een daar in Schenkenschanz aanwezige Engelse kapitein overeenstemming bereikte over een (dure, want riskante) overtocht naar Amerika, mocht door. De groep uit Bacharach was niet bemiddeld genoeg om dat voor elkaar te krijgen, en behoorde dus bij degenen die niet verder kwamen.

De groep uit Hunsrück wilde op de Rijnaken het moment afwachten dat de grens weer opening, maar de schippers eisten meer betaling. Toen die niet mogelijk bleek, werden de emigranten op 27 juni 1741 aan land gezet.

Wat nu te doen? De emigrantenellende was van Rotterdam naar hier verschoven, en de autoriteiten in dit Pruisische gebied vroegen de diverse steden, waaronder Goch, of het mogelijk was deze mensen onder te brengen en te huisvesten.

Goch was in het bezit van de Gocher Heide, naast hun eigenlijke grondgebied. De randen waren in cultuur gebracht, rond 1630 was er een dennenbos op aangelegd (dat er tot op de dag van vandaag nog is!), in 1650 was er een stuk van verkocht aan een paar burgers en kooplui uit Nijmegen, maar voor de rest lag het er ongerept en ongebruikt bij.

Na inspectie van dit landstuk door enkele emigranten, overlegde een delegatie van hen in augustus 1741 met de raadsheren van Goch over koloni-



satie en een pachtcontract voor 19 families.

De eerste jaren zouden vrij van pacht zijn, maar men had geen geld om bouw materiaal en gereedschap aan te schaffen. Een verzoek om bouw materiaal werd door de autoriteiten afgewezen. De eerste winter vonden sommige families (betaald) onderdak bij Gocher families, anderen overwinterden noodgedwongen in zelf gegraven hollen op de hei. Zo verbleven er 9 families met in totaal 55 personen in die hollen, en bijna allen werden ziek door de vochtige omstandigheden... waarop de Gocher burgerij hen wel levensmiddelen kwam brengen.

In het voorjaar waren de in totaal nog slechts 15 overgebleven families juist vol goede moed begonnen om uit niets iets op te bouwen, toen de gezinshoofden op 2 maart 1742 op het stadhuis werden ontboden. Goch meende dat de kolonisten nooit op eigen kracht de heide zouden kunnen ontginnen en er een zelfstandig bestaan opbouwen. Daarom werd hen dringend aangeraden weer op weg te gaan naar Pennsylvania. Maar de kolonisten hadden nu helemaal geen middelen meer om een overtocht naar Amerika te betalen, en legden hutje bij mutje om op de hei iets tot stand te brengen. In de loop van de zomer werden de eerste huizen gebouwd, maar lang niet iedereen kon er onderdak in vinden. Gedurende de tweede winter trokken daarom meerdere families naar Goch zelf, waar ze door noodgedwongen te gaan bedelen voor overlast zorgden. Dat leidde tot de opdracht aan de hele groep om de heide binnen 6 weken te ontruimen...

De kolonisten voerden aan dat ze al meer dan 8 Hollandse morgens eigenhandig hadden geroid en gespit, meerdere huizen hadden gebouwd, en dat het slechts een kwestie van tijd was voordat hun werkkracht en vlijt voldoende gewassen en dus inkomsten zouden opleveren. De autoriteiten van Goch bleven onvermurwbaar.

De kolonisten vaardigden toen 2 jonge mannen af, die zich te voet naar Berlijn begaven om in een smeekbede aan de koning zelf om clementie te vragen. Die tocht duurde tot na afloop van het gestelde ultimatum van 6 weken, maar de autoriteiten wilden daar nog wel op wachten.

En jawel, van Koning Friedrich II werd begin mei 1742 de opdracht ontvangen, dat de autoriteiten van Goch de kolonisten hulp en bijstand moesten verlenen bij het vruchtbaar maken van de heide, omdat ze immers op termijn van diezelfde kolonisten pacht zou gaan ontvangen.

En zo is het daar dus begonnen! Toch was de begintijd onbeschrijfelijk zwaar. In 1744 waren van de oorspronkelijk 19 families er 11 alweer weg,

een aantal zelfs terug naar Bacharach. Maar eind 1748 waren er inmiddels 12 tot 15 nieuwe families uit de Pfalz bijgekomen. Dit waren geen lieden die om godsdienstige of economische redenen verdreven waren, maar mede actief aangeworven als kolonisten door nieuw beleid van de genoemde koning Friedrich, die meer land ontgonnen en in cultuur gebracht wilde zien. Armlastige gestrande emigranten (in 1744 bijv. werd er een vrij grote groep aan land gezet in Emmerich) kregen geen toestemming meer om zich te vestigen.

De voorouders van Christoph Pleines behoren niet tot het allereerste pioniersclubje, maar tot de gestage stroom van wat later aansluitende families uit de Pfalz. Elders in dit nummer treft u de stamboom aan die ik heb samengesteld uit alle aangereikte bronnen, zelfs van vòòr de aankomst in Pfalzdorf.

Overigens begrijpt u inmiddels waarom het op de Gocher Heide ontstane dorp Pfalzdorf is genoemd.

Op 25-07-1764 kwam de toen 46-jarige weduwe van Johann Jacob Pleines, Anna Elisabeth, met haar 5 nog levende kinderen aan op de Gocher heide; ze was toen al elf jaar weduwe. (3 van de oorspronkelijk 8 kinderen stierven jong, in hun geboorteplaats Biebern; het laatste kind werd enkele weken voor de dood van vader Johann Jacob geboren.) Wellicht was de juist afgelopen 7-jarige oorlog mede oorzaak voor haar vertrek uit Biebern.

Twee maanden na aankomst op de Gocher Heide, op 20-09-1764, kreeg ze een stuk land toegewezen.

In 1766 was hun huis gebouwd en ingeschreven in het register van de stad Goch.

In de stamboom ziet u hoe de familie groeide, en in welke lijn deze tot "onze" Christoph leidt.

Kort na de komst van deze (in mijn voorstelling dappere) weduwe vonden de bewoners van de Gocher Heide het gebied blijkbaar al te "vol", want er trokken vanaf 1769 mensen weg om zich elders te vestigen...

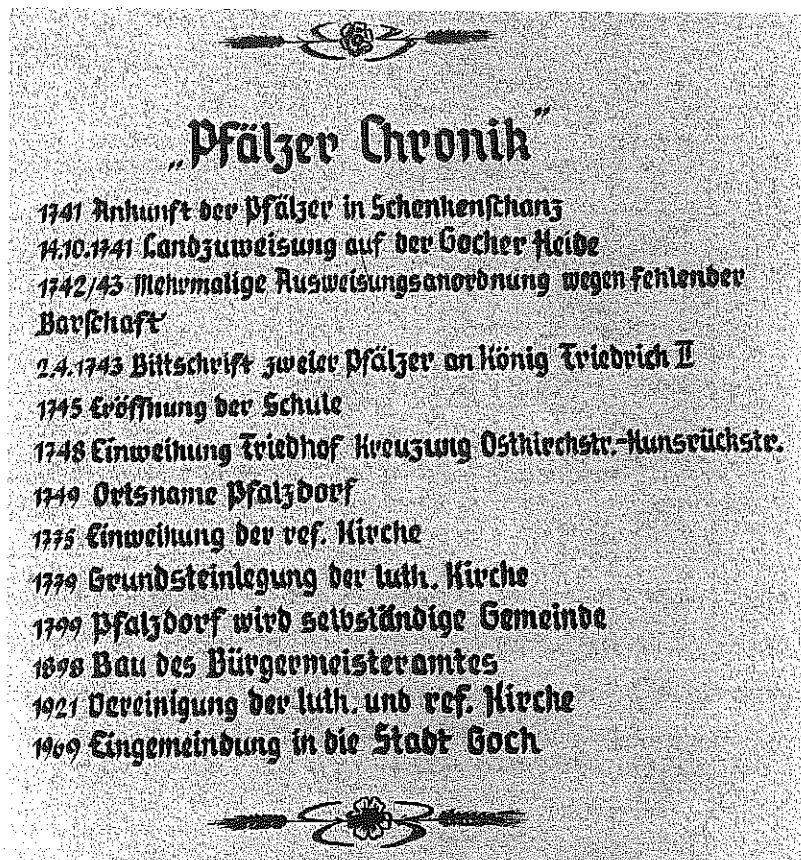
O.a. naar Ost-Friesland (naast Groningen), waar later ook een Pfalzdorf werd gesticht. Maar ook naar dichterbij Pfalzdorf, zoals naar de Bönninghard; dat is een soortgelijke heidevlakte zo'n 30 km. zuidelijk in de buurt van Geldern, waar een plaatsje Issum ontstond. En daar komt later de vrouw van Christoph weer vandaan! Maar zover zijn we nog niet.

Op de Gocher Heide zelf ontstonden naast Pfalzdorf nog Louisendorf en

Neulouisenburg, vanwege de bevolkingsaanwas door zowel eigen nazaten als door later komende emigranten. U ziet in de stamboom hoe kinderrijk de meeste gezinnen waren!

In 1799 werd Pfalzdorf een zelfstandige gemeente. Sedert 1969 is het weer bestuurlijk onder Goch komen te vallen, en is de geschiedenis daarmee terug bij af.

Nu is het tijd om Pfalzdorf enigszins voor u te beschrijven. In tegenstelling tot Den Dolder, is het absoluut geen compact dorp met een kern van huizen en winkels.



Muurschildering van de Pfälzer Chroniek

Aan alles is te zien dat de Gocher Heide in cultuur is gebracht voor agrarische doeleinden: grote hofsteden, ver uit elkaar gelegen, met forse landerijen er om heen. Er loopt een spoorlijntje door het gebied, met een (inmiddels niet meer gebruikt) stationnetje Pfalzdorf. Dat is een snoeperig gebouwtje, dat nu in gebruik is als klein museum voor de streekgeschiedenis. Openingstijd: elke eerste donderdag van de maand welgeteld twee uren. Of op afspraak. Is de vrijetijdsbesteding van een makelaar.

Op de blinde zijmuur van dit voormalige stationnetje heeft een lokale kunstenaar in een wandschildering de bovenbeschreven geschiedenis uitgebeeld, en er de belangrijkste data van de "Pfälzer Chronik" naast geschreven.

Bij dit stationnetje staan wel wat huizen en een kindercrèche (ook met historische wandschildering), maar van een dorpscentrum kun je niet spreken.

Elders is een groepering van gebouwen rond de katholieke kerk. En een heel eind verderop is weer een soort centrum rond de Evangelische kerk. Hier is ook de plek waar van oudsher de evangelische school stond, die onze Christoph heeft bezocht. Nu is de meest recente bebouwing inmiddels geen school meer maar een dorps huis. Ook dit is verrijkt met een wandschildering van de lokale kunstenaar, en de tekst bestaat hier uit een lofdicht op Pfalzdorf, geschreven door ene Valentin Pleines, die van 1866 tot 1926 leefde. Wel degelijk familie!

Even verderop is de Evangelische begraafplaats, en daar zijn erg veel Pleines te vinden.

Dichter bij Goch heeft Pfalzdorf een grotere bebouwingsdichtheid, maar dat is allemaal na-oorlogs. (In de laatste oorlog is overigens 80% van de bebouwing van Goch en Pfalzdorf verwoest geraakt; van de genoemde katholieke kerk is bijv. alleen nog de toren er in oorspronkelijke staat.)

De eertijds nutteloze heide is omgetoverd in zichtbaar vruchtbare akkers. Er wordt nu veel maïs verbouwd, we zagen aardappelvelden, en diverse graanachtige gewassen. Geen weilanden met koeien, geen industrie, geen kantoren. Hollandse varkenshouders pachten er inmiddels ook land en verspreiden er hun onwelriekende bedrijfsgeuren...

Precies in het geografische midden van Pfalzdorf is de plek waar het geboortehuis van Christoph Pleines stond (zie foto op het middenblad, dat is het bedoelde huis). Het was een forse timmermanswerkplaats in de tijd van zijn vader.

Er staan nu een stuk of drie andere huizen op dit adres Motzfeldstrasse 151/hoek Rehmanstrasse.



Muurschildering met een gedicht van Valentin Pleines

Stamboom Pleines

Overzicht van de voorouders van Christoph Pleines van vóór de komst op de Gocher heide.

Jacob Pleines (1612-ca. 1672, beroep onbekend) huwde in 1647 in Simmern met: Gertrud Hauterbach of Hottenbacher (ca. 1624-1699) uit Holzbach. Zij kregen 2 zonen en 1 dochter. De oudste zoon was Johann Peter. (1649/ca. 1680, beroep onbekend). Hij huwde in 1672 Anna Maria Margaretha, en kreeg met haar 3 zonen. (Zij werd vroeg weduwe, huwde toen met Johann Peters jongere broer Nicolaus, tolgaarder en waard van beroep, en kreeg met hem nog 8 zonen.).

De oudste zoon van Johann Peter, Johann Jacob genoemd, eigenlijk door Nicolaus opgevoed, voert ons verder naar de nazaten in Pfalzdorf.

Johann Jacob Pleines (1674/1721) huwde in 1699 Eyda Catharina Imig. Zij kregen behalve 3 dochters ook een tweeling: Johann Christoph en Johann Jacob *19-3-1704.

De lijn gaat verder via Johann Jacob, de helft van de tweeling.

Johann Jacob Pleines(*19-3-1704/+05-08-1753) huwde in 1734 Anna Elisabeth Hammen, met wie hij 8 kinderen kreeg: eerst 3 meisjes, daarna 5 jongens. De oudste zoon werd ook weer Johann Jacob genoemd (*22-07-1742). Het laatste kind werd enkele weken voor de dood van vader Johann Jacob geboren. Drie kinderen overleden op zeer jonge leeftijd. Vader Johann Jacob overleed op 05-08-1753 te Biebern.

Overzicht van de directe voorouders van Christonh Pleines, vanaf vestiging op de Gocher heide.

Op 25-07-1764 kwam de toen 46-jarige weduwe, Anna Elisabeth Pleines-Hammen, met haar 5 nog levende kinderen aan op de Gocher heide; ze was toen al elf jaar weduwe.

Johann Jacob Peines (* 22-07-1742 Biebern/+ 04-04-1799 Pfalzdorf) zoon van de weduwe, was van beroep boer op de Gocher heide. Hij huwde in 1776 Maria Elisabeth Kuntz, en ze kregen 5 kinderen. Na haar dood huwde hij in 1789 Maria Gertraud Kappert.

Uit dit tweede huwelijk werden nog een dochter en 3 zoons geboren. Via de middelste van deze laatste 3 zonen, Philipp Heinrich, loopt onze lijn verder.

Philipp Heinrich Pleines (* 09-04-1794 Pfalzdorf/+ ?) huwt in 1821 eerst Anna Maria Unkrig, en na haar dood huwt de 58 jarige Philipp Heinrich in 1852 Wilhelmina Kapp. Dit is de moeder van onze Christoph Pleines.

Christoph Pleines (* 27-05-1857 Pfalzdorf/+ 1936 Schaan (Liechtenstein))

Hij krijgt nog 1 jongere broer in 1859. Vader Pleines is dan al 65 jaar geworden.

Hoeveel halfbroers en -zusters er uit het eerste huwelijk zijn is mij niet bekend, wel dat er uit dat huwelijk nog nazaten in Pfalzdorf en Louisendorf moeten zijn.

De stamboom met nazaten van Christoph Pleines zelf houdt u nog van ons tegoed.

Leven en werken van Christoph Pleines: overzicht van onze nog verre van volledige kennis hieromtrent.

Christoph was dus zoon van een timmerman, uit het tweede huwelijk van zijn vader. Enkele van de Pleinesen die wij nu hebben leren kennen herinneren zich levendig dat hun vaders en grootvader nog vaak spraken over "Der Stuffel Pleines" (spreek uit: Sjtöefel). Hij schijnt van jongs af aan aardigheid te hebben gehad in het in elkaar knutselen van handige hulpmiddelen (gereedschapjes e.d.). Daarom verbaast het hen niet echt dat hij hier allerlei nieuwe fabricagemethoden heeft ontwikkeld, dat zat er immers al jong in. Hoe lang hij er naar school is geweest weten we niet precies, daar wordt nog verder naar gespeurd. Wel is duidelijk dat hij op enig moment is gaan werken in een zeepfabriek in Wuppertal, in plaats van bij vader op de timmermanswerkplaats. Het chemisch-technische aspect van zeepmaken trok hem blijkbaar meer.

In Wuppertal moet hij het proces van zeepfabricage uit die tijd goed hebben leren kennen.

Christoph had maar één broer, de 2 jaar jongere Johann Jacob. U ziet dat met name deze broer een zeer veel voorkomende naam binnen de Pleines-familie heeft gekregen.

Ik vermeld deze broer hier, omdat van elk van hen een kleinkind later samen huwden.

Christoph's jongste zoon (Ernst Jacob) kreeg 6 kinderen, waaronder een dochter Ursula.

Johann Jacob's jongste kind was dochter Else. Zij huwde ene Fritz Reich. Hun oudste zoon, (dr.) Karl Helmut Reich, trouwde in 1958 met Ursula, in Geneve.

Terug naar Christoph zelf, want met dit zijstapje lopen we ver vooruit op de gebeurtenissen.

In 1888 (hij was toen 31 jaar oud) vetrok Christoph naar Nederland, samen met ene Georg Berns.

Deze man was in Issum geboren, in 1864, en destijds dus 24 jaar oud. Ten tijde van hun gezamenlijke vertrek woonde Berns in Barmen, dat een deelgemeente is van de stad Wuppertal. We denken dat de mannen elkaar ofwel van het werk in de zeepfabriek kenden, ofwel via Adelheid Prang, die niet veel later met Christoph in het huwelijk trad en die ook uit Issum kwam. (Issum ligt zoals eerder vermeld zo'n 30 km. van Pfalzdorf vandaan, en er woonden ook allerlei familieleden Pleines.)

Op 17-10-1888 schrijven Georg Berns en Christoph Pleines zich tegelijk als inwoners in de stad Amersfoort in, en komen in de kost bij de familie Philipus Karsbergen aan de Arnhemseweg in Amersfoort.

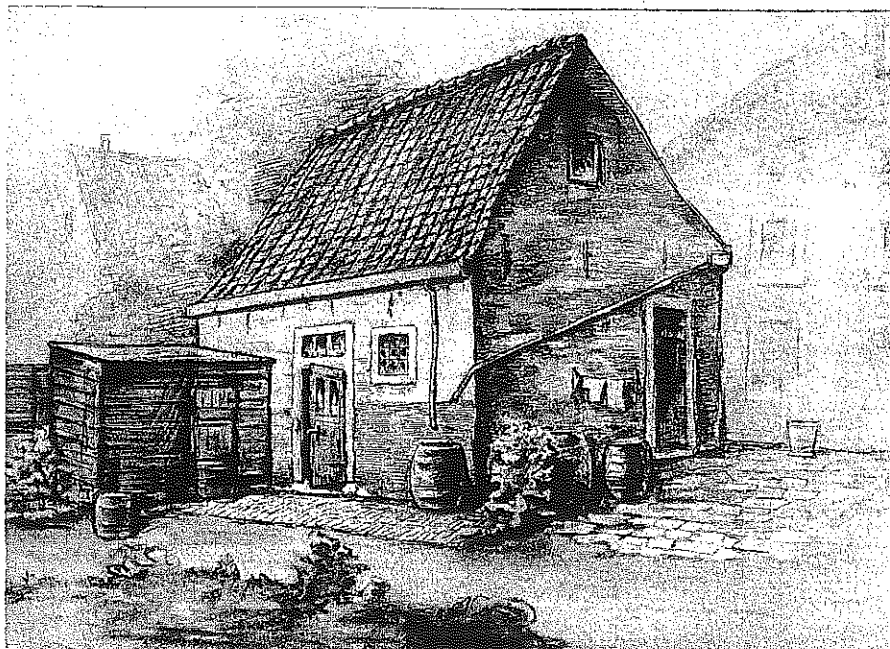
Georg Berns geeft als beroep op: fabrikant. We vermoeden dan ook dat de mannen aanvankelijk van plan waren gezamenlijk een zeepfabriek op te zetten, waarbij Christoph de ambachtelijke kennis had en Georg wellicht de financiën kon leveren. Als dat plan heeft bestaan zal het een vroege dood zijn gestorven, want de naam Berns speelt geen enkele rol meer als de zeepproductie in 1889 begint.

(Hij trouwde al snel een meisje uit de straat van zijn kosthuis, en zij kreeg 10 kinderen.)

In 1914 heeft Pleines zelf, om zijn 25-jarig bestaan als zeepfabrikant luster bij te zetten, een gedenkboek geschreven. Dit bloemrijk geschreven werk leert ons veel over zowel de zeepfabricage als ook de groei van de onderneming.

Over zichzelf zwijgt hij echter in alle talen, dus die gegevens hebben we uit allerlei hoeken bij elkaar gezocht.

In 1889 huwt hij eerst Adelheida Prang, in haar woonplaats Issum, zoals het hoort. Zij komt mee naar Amersfoort.



Het huisje aan de Grootte Koppel

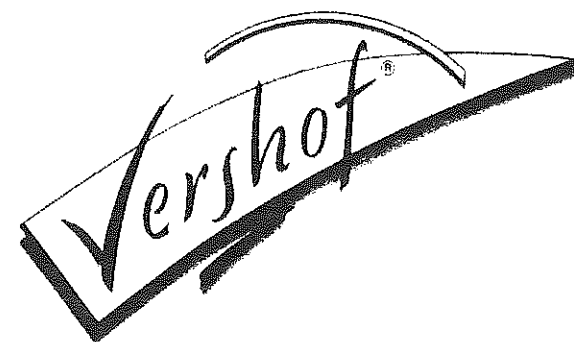
Daar begint Christoph in een pandje aan de Grootte Koppel, vlak binnen de Koppelpoort, eigenhandig zeep te zieden, te drogen, te verpakken en te verkopen. Hij beschrijft het als een klein huisje met slechts 1 ruimte van 5,5 bij 6,5 meter, met een zoldertje er boven. We weten het niet zeker, maar ik neem aan dat het woonadres elders was. Als het jonge echtpaar op dat zoldertje heeft gebivakkeerd, dan zijn hier ook de eerste 2 zoons geboren. Dat is dan wel heel krap en benauwd geweest.

Wilhelm Christoph werd 1 juni 1890 geboren, en Johan Christoph op 30 december 1891.

Christoph produceert "Zeeppoeder en Vetloogmeel". Hij beschrijft zijn product als veel beter oplosbaar in water, zodat er geen vlekken kwamen in kleding door een onzorgvuldige spreiding van het product, en zodat textiel ook niet door zwaar schrobben en boenen gemaltraitieerd hoefde te worden. Het was lastig om dit nieuwe product ingang te doen vinden, de grossiers en winkeliers wilden er aanvankelijk niet aan. Dus verkocht hij bijv. zijn zeep in Amsterdam bij particulieren aan de deur.

Wordt vervolgd.

Mieke van der Ploeg



DEN DOLDER

Dolderseweg 93a * Den Dolder

Groente en Fruit
Hamelink
Tel. 030-2250720

Brood en Banketbakkerij
Bos
Tel. 030-2294329

Keurslagerij
Kos
Tel. 030-2283401

