

Dolderse Kroniek

Villa Chr. Pleines ca. 1910

3e jaargang nr. 1 - januari 2000

uitgave van de
Historische Vereniging Den Dolder

Historische Vereniging Den Dolder

Opgericht 9 april 1997.

3e jaargang nr. 1, januari 2000

Verschijnt in de maanden: januari, mei en september.

Bestuur

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

Secretaris: Mieke van der Ploeg Pleineslaan 61,
3734 EM Den Dolder
tel. 030-2288252

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

Redactie Mieke van der Ploeg (zie boven)

Harm Sok (zie boven)

Jan van Dijk, Van der Griendtlaan 22
3769 BM Soesterberg
tel. 0346-352229

Nico W.J. Speelman, de Woudhorne 128,
9101 NR Dokkum.
tel. 0519-221399

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.

Bij deze wenst het bestuur, de redactie en alle medewerkers van de Historische Vereniging Den Dolder, de lezeressen en lezers van de Dolderse Kroniek, een voorspoedig en gelukkig nieuwjaar. Zoals u ziet is de Dolderse Kroniek millenniumbestendig. In dit nieuwe millennium beginnen we met de derde jaargang van de Dolderse Kroniek.

In het eerste nummer vindt u het laatste deel over het station Den Dolder van Nico Speelman. In dit artikel treft u een paar vrij unieke foto's aan en een gevoelige brief van meester Lasterie aan zijn familie, over het spoorwegongeval van zijn dochtertje Willemijntje.

Verder wordt de treinverbinding met Soest en Baarn besproken en een tramverbinding naar de vliegheide Soesterberg.

Aan een bijzondere dienstregeling kunt u zien dat aan het eind der veertiger jaren ook vreemde treinen ons dorp passeerden.

Nico zal over het station Den Dolder nog een deel toevoegen, maar of dat in het eerstvolgende nummer verschijnt, is nog niet bekend.

Het tweede artikel is van Mieke van der Ploeg over het wel en wee van Christoph Pleines. Zij laat u zien dat Christoph Pleines met hard werken in zeer korte tijd, een gigantische fabriek uit de grond heeft gestampt en waarom hij zijn zeepfabriek toen verplaatste naar Den Dolder. Ook verteld zij wanneer Pleines uit Den Dolder is vertrokken, waarheen en waarom. En dan natuurlijk niet vergeten de contacten die er ontstaan zijn met de huidige familie Pleines in Duitsland. Daar zijn de nodige achtergrondgegevens over Christoph vandaan gekomen. Als Dolderaren mogen we best trots zijn, dat hij hier is neergestreken. Als hij dat niet had gedaan, dan zag deze omgeving er beslist heel anders uit.

We kregen de beschikking over het notulenboek van de Dolderse Middenstandsvereniging, dat begint met de oprichtersvergadering in 1936. Rob Haars brengt u in dit nummer het eerste deel van een serie artikelen, over het wel en wee van de Dolderse Middenstandsvereniging en hoe men getracht heeft de inwoners zoveel mogelijk in eigen dorp te laten kopen.

De redactie.

Het station Den Dolder (3)

De vorige keer sloten we af met de beschrijving van het raccordement voor de zeepfabriek "De Duijf", zoals dat groeide aan de stopplaats Den Dolder. Inmiddels is de stopplaats gepromoveerd en heet deze vanaf 1905: halte. De halte wordt in 1906 nog weer belangrijker als in dat jaar de bouw begint van de W.A.Hoeve. Want ook daarvoor moet veel bouw materiaal worden aangevoerd. Zelfs een eigen spooraansluiting voor de W.A.Hoeve komt er, in 1914 wordt deze getekend, in 1918 aangelegd. Het gaat overigens niet alleen om bouw materiaal, ook hier is brandstofaanvoer nodig. En dus wordt er steenkool op deze aansluiting gelost die door patiënten van de W.A. met kipkarretjes over een smalspoor verder wordt getransporteerd. Voor de inkomsten van de NCS is natuurlijk ook van belang dat de aanwezigheid van de W.A. veel reizigersverkeer met zich meebrengt: personeel en bezoekers. Auto's waren er immers in die tijd nog maar weinige.

Een ander restant uit die tijd is heden nog zichtbaar, dat is de zand afgraving die pal naast de halte was gelegen. In dat grote gat ligt nu De Delta.

NEDERLANDSCHE SPOORWEGEN

Bepaalde Dienstregeling geldende van 15 Augustus 1945 af.

291 Utrecht—Amersfoort—Hattermerbroek (Zwolle).												
den Haag S.S. 1 24A	V	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rotterdam Maas	V	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1401	1405	1409	1413	1417	1419	1423	1425	1427	1431	—
Utrecht C.S.	V	78 30	77 20	76 00	75 00	74 25	73 00	72 30	71 12	70 30	69 30	—
Bilthoven	V	8 44	7 38	6 14	5 14	4 30	3 14	2 44	1 24	1 44	1 44	—
den Dolder	V	8 50	—	9 20	11 20	—	13 20	15 50	—	17 50	19 50	—
Soersdijk	V	8 57	—	9 27	11 27	—	13 27	15 57	—	17 57	19 57	—
Amersfoort	A	7 06	—	7 36	11 36	—	13 36	16 06	—	18 06	20 06	—
Amsterdam C.S. 1 34A	V	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hilversum	V	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Amersfoort	V	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nijkerk	V	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Putten	V	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ermenlo-Veldwijk	V	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Henderwijk	V	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hulshorst	V	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nunspeet	V	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Legerplaats Oldebroek	V	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wierp	V	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hattermerbroek	A	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Dienstregeling wordt nader bekend gemaakt.

Hierboven kwam al aan de orde dat Den Dolder bijna nog een tweede railaansluiting had gehad, namelijk die ontworpen tramlijn naar Driebergen. Dat ging dan wel niet door, maar toch is er nog zo'n tweede aansluiting geweest. In 1911 werd gelegd een 80 cm smalspoor- tramlijn van het station naar de "vliegheide". Het was een vliegveld aansluiting met een speciaal doel, namelijk een voor reizigers gemakkelijke verbinding te maken naar de grote vliegfeesten die in dat jaar georganiseerd werden.

Maatschappij voor Luchtvaart. Directeur J. F. VERWEY.	Prijs:
Geldig voor een enkelen Rit Station N C S. Dolderscheweg naar Vliegveld Soesterberg of omgekeerd.	25 ct E 0958

Tramkaartje Den Dolder- Soesterberg

De NCS-treinen reden volgens een speciale dienstregeling, vanwege een gemakkelijke aansluiting op de tram, en de lijn was zeer succesvol. Prettig voor de heren Verwey

(Directeur der Maatschappij voor Luchtvaart) en Lugard die de concessie voor deze lijn hadden. Maar helaas liep de belangstelling snel terug en het daaropvolgende jaar ging de zaak failliet. De NCS kocht de motorwagen en de drie rijtuigen.

In 1912 wordt opnieuw zichtbaar het grote belang van deze halte, want vanaf dat jaar is er de officiële aanduiding: station. Overigens toen nog: den Dolder. Pas op 20 mei 1951 ging het station in NS-taal heten: Den Dolder, dus met twee hoofdletters.

Een officieel station, daar hoort een officieel gebouw bij. En hoewel er in 1891 al eens een bestek was getekend voor een goed gebouw, kwam toch pas in 1914 een echt stationsgebouw op het middenperron tot stand. Het was gebouwd in de toen zogeheten "nieuwe stijl" en voor die tijd is opvallend het vele glas dat in de gevels is verwerkt. Het is een station van de NCSM, en dat kunnen we nog altijd zien. Vroeger in de wachtkamer, maar nu in de ruimte van de loketist(e). Daar immers bevindt zich de mooie schouw en daarboven is te zien het monogram van de NCS. Bij de bouw van dit nieuwe station verdween ook het oude seinhuis, dat zich bevond op de plaats waar nu de fietskluizen staan.

In de geschiedenis van de Hazenboschschool zijn we de naam Lasterie tegengekomen als die van het tweede schoolhoofd (1911-1932). We komen

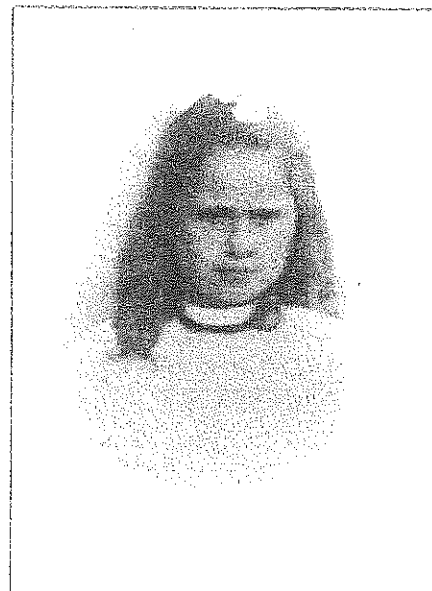
hem nu weer tegen, maar dan in verdrietig verband. Op 14 april 1913 namelijk werd zijn dochtertje Willemijntje bij het station Den Dolder door een trein gegrepen en gedood. Ze speelde langs de lijn en werd "door eigen

Met schrikkend hart moeten wij U
berichten dat een zware slag ons getroffen
heeft. Onze lieveling, onze Willy, is plotseling
van ons weggenomen. Spelend heeft de dood
haar verrast, spelend aan 't station heeft
het reusmonster ons arme kind in één ogen-
blik overpleet en ons in den diepten rouw
gedanfeld.
Ige begrijpt alleen vreesdijk een lastland
Ik kan er niet meer over schrijven.
Vrijdag av. kopen we haar bij 't grafwaarts
te dragen en verzoeken u vriendelijk daarbij
tegenwoordig te willen zijn.
Mijn diepbedroefd.
W. Lasterie
M. Lasterie-Venman
in Kinderen.
Den Dolder.
14 maart 1913.

Brief van Meester Lasterie aan familieleden.

onvoorzichtigheid" (aldus de officiële spoorweguitspraak) gedood. We weten niet of zij het eerste slachtoffer bij het station Den Dolder is geweest, maar helaas was zij zeker niet het laatste.

Hoewel het station Den Dolder dus een druk station was geworden (de industrie, de W.A.Hoeve, de aftakking naar Baarn), zoals ook De Bilt druk was vanwege de aftakking naar Zeist, bleef het toch niet bergopwaarts



Willy Lasterie.

gaan. In de jaren 1920-24 was er een aanmerkelijke daling van vracht en passagiers, onder meer veroorzaakt door exportproblemen die De Duif kreeg in en na de eerste wereldoorlog. Maar om een idee te krijgen: het ging toch altijd nog om zo'n kleine 50.000 vertrekkende en evenzovele aankomende passagiers per jaar.

Een andere zakenman zag overigens zeker nog brood in het feit dat de woningbouw in de omgeving (grote villa's) nog steeds groeide: de heer P. Schoonhoven vestigde in 1938 een brandstoffenhandel aan het spoor, bij de laad- en losplaats. In nummer 3 van de Kroniek vertelde de heer Van Leeuwen nog over de

reparatie aan diens Chevrolet.

Het drukke treinverkeer maakte overigens een inhaalspoor noodzakelijk, en dat werd in 1922 aangelegd tussen Bilthoven en Den Dolder. Ook nu nog heeft dat spoor een zeer nuttige functie (zolang het traject nog niet 4-sporig is!).

In de oorlogsjaren loopt het treinverkeer natuurlijk sterk terug, zelfs zijn er periodes waarin er alleen Duits oorlogsverkeer is.

Op de oost-west as is natuurlijk voor de Duitsers de lijn (West-Nederland)-Utrecht-Amersfoort-(Oost-Nederland-Duitsland) van heel veel belang.

Maar daar komt nog bij dat de lijn liep langs het ook voor de Duitsers zeer belangrijke vliegveld Soesterberg. Voor de gewone passagiers had dat tot gevolg strikte orders om tussen Utrecht en Amersfoort de ramen gesloten te houden en niets naar buiten te werpen (een peukje zou een sabotagedaad kunnen zijn: bosbrand bij de benzineopslagplaatsen!). Herhaalde malen zijn bombardementen uitgevoerd, niet alleen op het vliegveld zelf, maar ook op de naastliggende spoorverbindingen.

Na de oorlog kwam al spoedig op deze belangrijke verbinding in ons spoorweginet weer reizigersverkeer op gang, zij het aanvankelijk nog in beperkte

mate en in treinen met oude en beschadigde rijtuigen. Internationaal verkeer was er al heel vroeg geweest op deze route, dat werd al eerder vermeld. Maar wat bijvoorbeeld ook te zien was, dat waren de treinen met de emblemen van het Britse leger, die in 1949 langs Den Dolder reden met militairen, op weg naar of komend van Hoek van Holland.

Hoek van Holland ! Deze naam was in het Russisch te lezen op de wagons uit Moskou die deel uitmaakten van de zogeheten boottreinen, samen met wagons uit Duitsland (Berlin Stadtbahn) en Polen (Warszawa).

№ поезда	Прибытие	Отправление	Км	Маршрут следования	Прибытие	Отправление	№ поезда
Московское время летнее							
15	—	20.11	0	Москва Белор. вок.	14.59	—	16
	1.43	1.51	419	Смоленск	9.27	9.35	
	5.41	5.51	750	Минск	5.35	5.45	
240	9.20	11.30	1100	Брест	23.58	2.05	
Восточноевропейское время							
1244	9.48	9.55	1107	Тересполь	21.10	21.28	241
	12.19	12.40	1317	Варшава Входя	18.14	18.38	
	12.47	12.55	1317	Варшава Центр.	18.00	18.07	
	16.48	16.50	1623	Познань Староленка	13.53	13.56	
	18.56	20.56	1779	Жепин	8.55	11.47	
	21.09	21.14	1791	Куновице	8.37	8.42	
	21.26	22.00	1802	Франкфурт-на-Одере	7.53	8.24	
	23.13	23.44	1889	Берлин Главный	6.16	6.55	
	2.44	2.49	2069	Мариенборн	3.00	3.14	
	2.57	3.08	2078	Хельмштедт	2.37	2.50	
	4.10	4.19	2175	Ганновер	1.14	1.36	
	6.40	7.21	2378	Бад Бентхейм	22.50	23.18	
	7.44	7.47	2408	Хенгело	22.28	22.31	
	9.28	9.37	2540	Утрехт	20.56	21.05	
	10.24	10.26	2596	Роттердам Западный	20.14	20.16	
т/х	10.45	12.00	2624	Хук-ван-Холланд	19.00	19.57	1245
	17.45	18.45	2817	Гарвич	10.45	11.30	т/х
	20.00	—	2928	Лондон Ливерпуль Стрит	—	9.35*	

Van onderaf ziet u de stations; Londen, Liverpool street, Harwich, Hoek van Holland, Rotterdam, Utrecht en Hengelo.

En zo passeerde de wijde wereld ons plaatsje Den Dolder. Zouden die (Russische) passagiers wel eens naar buiten gekeken hebben en gedacht hebben: wat zou ik hier, in Den Dolder, graag eens uitstappen? Een drukke lijn dus, hier langs Den Dolder. Een paar getallen kunnen dat illustreren. In 1955 stopten hier op dit station 63 x per dag treinen van of naar Utrecht, en 35 x van of naar Amersfoort. Dagelijks hield hier 123 keer een trein halt. In de huidige dienstregeling is dat minder vaak het geval! En ook nog op een andere manier is de "vooruitgang" zichtbaar: in 1965 ging de losplaats voor wagonladingen dicht en later is ook het goederenspoor naast de twee hoofdsporen verdwenen, daar is nu het parkeerterrein. In 1970 was er voor het eerst de dreiging van de sluiting van het traject naar Baarn. Dat ging van de baan, maar steeds weer wordt deze lijn als "onrendabel" genoemd. Bij wet van 17 november 1933 werd de lijn naar Baarn door de NS genaast, en per 1 januari 1934 was dat een feit. Zal diezelfde NS nog eens ingrijpen, maar dan voorgoed? Overigens, voor wie weten wil, wanneer was dat ook alweer?, de AHOB's, de automatische halve overwegbomen kwamen op 21 oktober 1962.



Station Den Dolder omstreeks 1960.

Vanuit Den Dolder kijken we ook nog even verder, in de richting van Amersfoort. In 1860 heeft de NCS aan de gemeente Soest doen weten dat nu spoedig gestart zal worden met de spoorweg van Utrecht naar Zwolle en dat er ook gemeentegrond nodig zal zijn om bij Soesterberg een station te bouwen. Dat gebeurt zonder problemen en in 1863 wordt het station geopend. Aanvankelijk is het nog een simpel gebouw, later (1909/10) wordt het vergroot tot zoals het er nu nog uitziet. De eerste naam van het station is Soest.

In een eerder stadium was er ook hier een aansluiting aan een zanderij (met een eigen spooraansluiting), maar echt drukker wordt het goederenverkeer via dit station als de Utrechtse Waterleidingmaatschappij in de zandduinen een pompstation bouwt.

Voor de bouw daarvan en later ook voor bijvoorbeeld de steenkool voor de machines wordt een aansluitende spoorverbinding gemaakt. Nog weer later zijn er uitgebreide plannen voor aansluitingen naar nog in te richten zand-rijen en industrieterreinen. Die zijn er echter nooit gekomen.

Vanwege de lijn naar Baarn moest de naam van het station (begonnen als Soest) gewijzigd worden en het werd toen Soesterberg.

Maar ook dat zou niet blijvend zijn, in 1921 wordt de naam Soestduinen. Iets later dan in Den Dolder, namelijk in 1970, wordt ook hier het goederenverkeer beëindigd. Eerder, in 1962, was het al een halte zonder personeel geworden. En in 1998 viel het doek definitief: op 23 mei van dat jaar konden er voor het laatst passagiers in- en uitstappen.

Dit station heeft echter nog een andere betekenis gehad die voor Den Dolder zeker interessant is. Daarvandaan wordt namelijk in de jaren 1918/19 een verbinding gemaakt naar het vliegveld. Een verbinding die heel belangrijk zal worden, met name in de oorlogsjaren. Er wordt materiaal voor allerlei bouwwerken langs aangevoerd en niet in de laatste plaats ook brandstof en munitie.

In de oorlog zelf is er aan spoorverbindingen ijverig verder gebouwd. De lijn werd bijvoorbeeld doorgetrokken (de Amersfoortseweg kruisend) naar het kamp van Zeist. Op de basis zelf werd smalspoor aangelegd (met een verbinding naar de Leusderheide) en van het hoofdspoor kwam een vertakking naar de hangars, meer in de richting van Den Dolder.

Aardig is het te weten dat ook de Koninklijke trein enkele malen langs deze verbinding op het vliegveld is gekomen. Bijvoorbeeld in 1967 (koning en

koningin van Nepal waren hier op bezoek) en in 1970 (de president van Ivoorkust). Voor hoog bezoek was het natuurlijk gemakkelijk dat ze zo van het vliegtuig in de trein konden overstappen !

Maar ook deze verbinding is verleden tijd, in 1970 werd de lijn opgeheven. Iets er van is echter nog te zien. Wie namelijk met de fiets langs de spoorbaan in de richting van Amersfoort fietst, bemerkt in dat pad een kleine S-bocht, niet zover voor het station Soestduinen. Daar is nog het oude tracé te vinden, vanaf het hoofdspoor, als het ware door de omheining van het vliegveld heen en verder een stukje zichtbaar tussen de begroeiing op het vliegveld.

Het station in Den Dolder, een station om zorgvuldig te koesteren. Dat vond ook de Monumentenraad, want in 1974 werd naast andere bijzondere N.S.-stations ook dat van Den Dolder op de monumentenlijst geplaatst. Het bijzondere, zo werd geoordeeld, was de eenheid van de (voor die tijd) vernieuwende bouwstijl, de situatie als eilandstation (de gebouwen liggen "op een eiland" tussen de sporen) en de rij kastanjabomen op het perron. Nu weten we dat gebouwen kwetsbaar zijn, maar bomen zijn dat zeker, en we mogen wensen dat die genoemde eenheid nog lang iets blijft om van te genieten !

Nico W.J. Spielman

Bij het schrijven van de artikelen over de spoorwegen en het station Den Dolder is met name gebruik gemaakt van de volgende boeken:

1. A.J. Veenendaal jr.: De ijzeren weg in een land vol water. Uitgegeven door De Bataafsche Leeuw, 1998, ISBN 90.6707.461.6
2. G.A. Russer: Tram en trein tussen Eem en Rijn, deel 3, Noord- Oost Utrecht. Uitgegeven door Canaletto/Repro-Holland b.v., 1997, ISBN 90.6469.725.6
3. N.J. van Wijck Jurriaanse: De Nederlandsche Centraal Spoorwegmaatschappij. Uitgegeven door Wijt, Rotterdam, 1973, ISBN 90.6007.527.7

Met dank aan de familie Lasterie in Den Dolder voor het beschikbaar stellen van de overlijdensbrief van Willy Lasterie.

En veel dank aan Dr. de Groot in Zeist voor het lenen en mogen gebruiken van de foto van Willy Lasterie.

Leven en werken van Christoph Pleines (2)

In het vorige nummer lezen we dat Christoph Pleines zijn zeep bij particulieren aan de deur verkocht. Als deze klanten naderhand bij de winkel deze nieuwe wonderzeep wilden kopen, vroegen de winkeliers er de grossiers om, en zo begon het balletje te rollen.

Christoph moet wel bijzonder hard gewerkt hebben, want hij deed dus alles alleen. Een topweek betekende 1000 (duizend) pakjes zeep maken, verpakken en afleveren.

In september 1892 werd de accijns op zeep (per pakje 2,5 cent) bij wet afgeschaft. Pleines verlaagde zijn prijs zodat de vraag naar zijn product sterk steeg. Sinds kort had Christoph "een jongetje" in dienst dat hem "naar krachten en jaren" bijstond, maar er was meer personeel nodig, en ruimte om de verschillende stappen in het fabricageproces gescheiden uit te voeren.

In het voorjaar van 1893 vertrok het bedrijfje naar een grotere behuizing buiten de Bloemendaalse Poort, aan de straatweg naar Hoogland en langs de spoorlijnen naar Zwolle en Apeldoorn. Het plafond was maar 2.20 m. hoog, maar er waren wel 3 ruimtes: een kokerij, een drogerij/malerij en een inpakkerij. Met een woning erboven.

Christoph nam 2 mannen in dienst voor de fabricage, en 2 jongens voor het maken en vullen van de poederhulzen. Door het land heen stelde hij agenten aan als vertegenwoordigers.

Eind 1895 was de weekproductie gestegen tot 14.000 pakjes, bij een personeelsbestand van 11 man.

Maar de marktvraag was groter. Nu bouwde Pleines zelf een fabriek, op grond aan de Korte Bergstraat.

Op 02-01-1896 wordt de nieuwe fabriek in bedrijf gesteld, en het gezin Pleines komt in een kapitale villa ernaast te wonen. Later dat jaar, op 24-11-1896, wordt hier de derde en laatste zoon Ernst Jacob Gerhard geboren. Het bedrijf biedt voor het eerst emplot aan een administratief medewerker. Begin 1897 is de personeelsomvang gestegen tot 26 mannen en 8 vrouwen. Dat jaar worden alle ketels van stoomleidingen voorzien. De zeep krijgt voor het eerst een internationale onderscheiding in Brussel.

Het bedrijf blijft groeien, en Christoph wil ook stukzeep gaan maken. Dat vergt echter een apart fabricageproces, dus koopt hij naast de fabriek een flink stuk land om daar een nieuwe productielijn te bouwen. Amersfoort

geeft geen toestemming, wegens gevaar voor de gezondheid van de omwonenden. Christoph laat dan al zijn personeel (inmiddels gegroeid naar 43 mannen en 20 vrouwen) geneeskundig onderzoeken, en ze mankeren niks. Hoger beroep wordt aldus gewonnen in 1899, en nog voor de eeuwwisseling komt de fabricage van de "Triomfzeep" op gang.

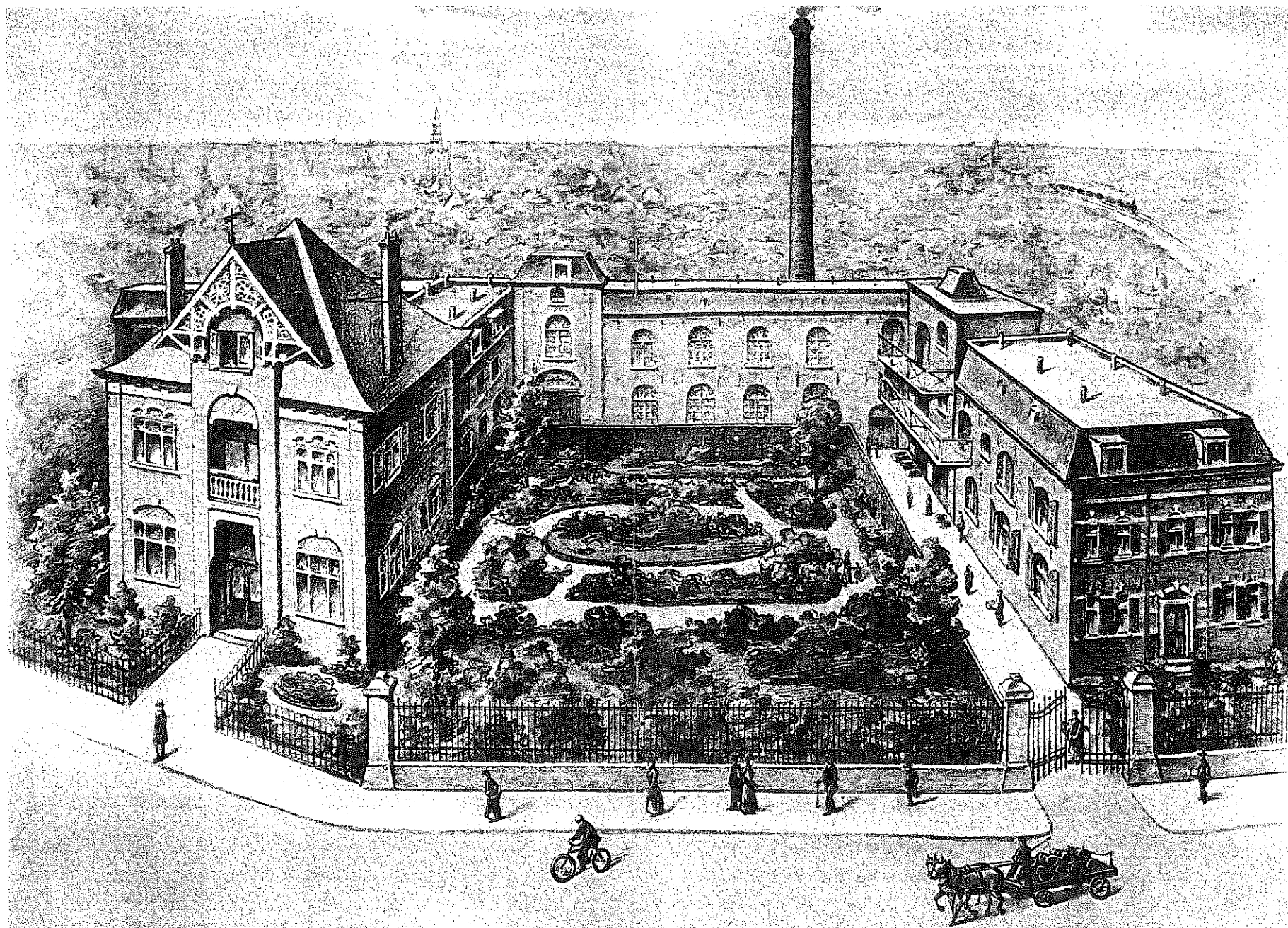
Elk jaar zijn er belangrijke internationale prijzen, en de onderneming blijft groeien, zowel in omzetten als in personeelsbestand en in oppervlakte van de gebouwen. Eind 1901 bouwt Christoph aan de achterzijde van de fabriek bijv. nog een grote wagenloods met bijbehorende paardenstallen, maar die kunnen net niet meer in gebruik genomen worden.

(Weer even een zijsporing: Christoph moet erg van paarden en transport met paarden hebben gehouden. Later, als hij gemeenteraadslid is in Zeist, houdt hij bijv. een vurig pleidooi voor het aanhouden van de paarden die de vuilnis ophalen; hij vindt het maar niks als er vrachtwagens voor gebruikt gaan worden. Maar ja, de vooruitgang meneer... dit pleidooi mocht niet baten)

Inmiddels wilde Christoph volwaardig Nederlander worden, en bij wet d.d. 28 mei 1901 werden hij en zijn gezinsleden genaturaliseerd.

In januari 1902 is Christoph voor zaken in het buitenland, als in de nacht van 16 op 17 januari vrijwel de hele fabriek door brand in de as wordt gelegd. Adelheids broer Gerhard is als bedrijfsleider tijdig ter plekke, om letterlijk de druk van de stoomketel te halen en daarmee een forse explosie te voorkomen. (Hij krijgt hier later de eremedaille in de Orde van Oranje Nassau voor.) Daar sta je dan als ondernemer, weliswaar met een verzekering, maar lang niet alle schade werd gedekt. De nieuwe gebouwen en ook enkele nieuwe machines bijv. waren nog niet toegevoegd aan de polis. En erger nog: de resultaten van 13 jaar hard werken ineens helemaal weg... Bij het voormalige "Sasje" van Amersfoort wordt in allerijl een noodfabriek gebouwd, zodat de productie al na 11 dagen (!) weer op gang is en de eerste producten weer worden afgeleverd.

Het woonhuis, het kantoor en de grote ondergrondse oliekelders zijn gespaard gebleven, dus wil Christoph bij voorkeur opnieuw op de bestaande fundamenteën bouwen. Amersfoort ligt weer dwars, en hij kan zich de tijd voor een beroepsprocedure niet veroorloven. Ook nu blijkt weer hoeveel voortvarendheid, ondernemingszin en doorzettingsvermogen Christoph heeft.



De zeepfabiek van Christoph Pleines aan de Korte Bergstraat in Amersfoort. (2-1-1896 — 16-1-1902)

Al in maart 1902, 2 maanden na de brand, koopt hij van de Amsterdamse bankier Boissevain een groot stuk land langs de spoorlijn Amersfoort Utrecht, om hier een nieuwe fabriek te bouwen. Vanwege de Dolderscheweg was hier nl. een "Stopplaats" (geen station) hetgeen mogelijkheden bood voor aan- en afvoer van producten, net als de Dolderscheweg zelf. En onder de hei ligt prima grondwater dat essentieel is voor de fabricage. Hij koopt het hele stuk ten noorden van de spoorlijn en ten westen van de Dolderscheweg, met als noordgrens het terrein van de huidige lagere school "De Kameleon" en dat van de naastgelegen woning. De westelijke grens ligt ter hoogte van de bosrand tussen huidige Willem Arntzlaan en Pleineslaan. Omdat hier echt helemaal niets is, moet hij min of meer een kleine kolonie stichten voor zich en zijn medewerkers.

Nu is de cirkel dus rond: hij doet hier hetzelfde als zijn voorouders bijna 2 eeuwen eerder op de Gocher Heide! Wel met een belangrijk en gunstig verschil: Christoph heeft inmiddels voldoende middelen om alles snel, efficiënt en goed tot stand te brengen. Hier hoeft niemand een winter in een hol op de hei door te brengen, of in Zeist gaan lopen bedelen.

In april begint de bouw van (vrijwel gelijktijdig) de fabriek, een kantoor, 6 blokjes van elk 2 arbeiderswoningen (nog te zien aan de Pleineslaan, t/m de snackbar), 4 opzichterswoningen (nog aanwezig langs de Dolderseweg) een boerderij en een forse villa voor het eigen gezin.

Al op 26-10-1902 is de fabriek in bedrijf.

Steeds als ik al deze data tot me door laat dringen valt het me op hoe snel destijds allerlei grootste werken werden gerealiseerd. Zonder de technische hulpmiddelen van nu (hoogwerkers, hijskranen, prefab-elementen etc.) maar met heel veel handkracht.

De eerste tijd worden de kinderen op kosten van Pleines met de trein naar Soesterberg naar school gestuurd. Kerkdiensten kunnen in een zaaltje boven het kantoor worden gehouden. Landbouwproducten zijn al gauw van de boerderij te betrekken, maar daarnaast is er de eerste tijd een winkeltje achter het woonhuis van Pleines (ook al vanwege de benodigde kruidenierswaren). Overigens beschrijft Pleines in het genoemde gedenkboek met duidelijk genoegen de moderne machines die op de boerderij worden gebruikt voor zaaien, maaien, dorsen en de zuivelbereiding. Toen we dit aan de Pleinesen in het huidige Goch/Pfalzdorf vertelden, konden ze melden dat dat helemaal past bij de verhalen van hun vaders en grootvaders over "Der Stuffel": altijd geïnteresseerd in nieuwe en handige snufjes.

Zo meent Pleines voor alles gezorgd te hebben, zoals hij zijn medewerkers had toegezegd toen hij ze vroeg om mee te komen naar deze eerst nog zo woeste en lege uithoek.

Maar niet lang na de start van de fabriek overlijdt er een kind van één van de arbeiders. Dat wordt begraven in Zeist, omdat er dichterbij niets is. De begraafplaats is anderhalf uur lopen ver.

Dat brengt Christoph er toe om in 1904 een stuk heide af te zetten en te beplanten met bomen, en dit in te richten als begraafplaats. Het is te vinden aan de huidige Pleineslaan.

Al snel moet er een eerste dode ter aarde worden besteld: de echtgenote van een arbeider. En op 20-10-1906 overlijdt zijn eigen oudste zoon Wilhelm Christoph, pas 16 jaar oud... voor zover wij weten wegens ziekte. Hij wordt begraven op het deel van het Stille Hofje dat Christoph voor de eigen familie had gereserveerd. Zou het de bedoeling zijn geweest dat deze zoon de firma later ging overnemen? We weten het niet. De tocht naar de begraafplaats verliep niet ongestoord. De Pleineslaan was destijds een naamloos zandpad. De kist werd vervoerd met paard en (platte) wagen. Ter hoogte van waar nu Hagoort is, zakte de wagen tot de assen weg in de modder. Het was herfst...

Iets eerder, in augustus 1906, werd de "School met den Bijbel" door Pleines geopend. Christoph had een bestuur samengesteld dat een eerste onderwijzer aanzocht, en aan de noordgrens van het land dat hij in bezit had bouwde hij een schoolgebouw van drie lokalen met daarnaast een onderwijzerswoning.

Het oude schoolgebouw is in de zestiger jaren verdwenen, maar de onderwijzerswoning staat er nog.

De fabriek ging onverdroten voort met prijzen in de wacht slepen en met uitbreiden. Er kwam fabricage van zachte zepen bij, er kwam een inrichting voor het splitsen van vetten en oliën, en één voor glycerineverdamping, één voor oliedistillatie, de productie van de stukzeep stijgt de pan uit, er komt een eigen drukkerij, etc.

Bijzonder trots is Christoph op het feit dat "De Duif" zich vanaf 1909 "De Koninklijke" mag noemen. In zijn gedenkboek wordt hij werkelijk lyrisch als hij zijn dank aan het koningshuis beschrijft.

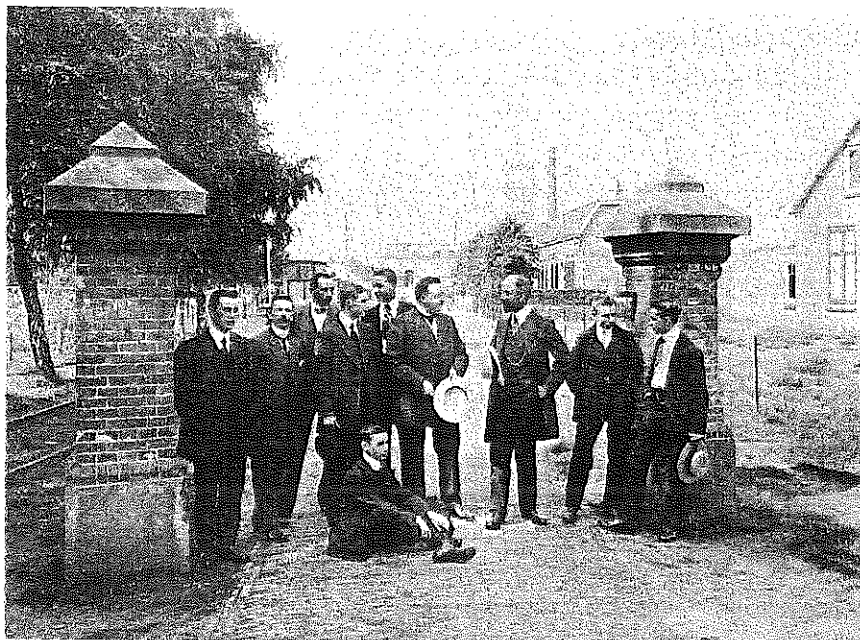
Datzelfde jaar vond Pleines dat de nederzetting eens een echte naam moest

krijgen. De aanduiding "Dolderscheweg" voor zowel halteplaats van de trein als ook van de kleine kolonie voldeed niet meer. Ook wilde hij een postkantoor in de nabijheid. De postbestelling vanuit Huis ter Heide voldeed niet voor de Zeepfabriek, die daarom dagelijks enkele malen in Amersfoort de post ging ophalen.

Daarom diende hij een door vrijwel alle bewoners ondertekend rekest in om dit gebied de naam "Duivenhorst" te geven, omdat zijn fabriek immers de voornaamste bron van bestaan vormde.

Dan wordt hij binnen de gemeente Zeist (waartoe het grondgebied van Den Dolder van oudsher behoort, al van eeuwen her) ook politiek/bestuurlijk actief. Vanaf 1911 zat hij in de gemeenteraad, voor de politieke groepering "Kiesvereniging Zeist" (van liberale signatuur).

In die hoedanigheid pleit hij weer voor de naam Duivenhorst. Burgemeester en Wethouders hadden inmiddels aan de hogere autoriteiten geadviseerd het dorp Den Dolder te noemen, naar de kleine buurtschap ter hoogte van (nu) Prins Hendriksoord en Ernst Sillemhoeve.



Christoph Pleines met zijn staf bij de ingang van de zeepfabriek.

Pleines vindt dat niks. Die naam geeft te veel associaties met Dolle of Dolhuis, zeker nu de Willem Arntzstichting sedert 1906 aan de oostkant van de Dolderscheweg is gevestigd. Kan het dorp dan geen Dennenhorst genoemd worden? Zijn pleidooien redden het niet, met een kleine meerderheid van stemmen neemt de gemeenteraad toch de naam Den Dolder aan. Sinds 1 mei 1912 heet de nederzetting officieel Den Dolder.

Inmiddels weten we uit onze Pfalzdorfer avonturen dat Christoph ook de gemeenschap waarin hij geboren en getogen was niet vergat. Of hij Pfalzdorf vaak heeft bezocht is niet na te gaan, maar in elk geval heeft hij er eind 1910/begin 1911 enige tijd doorgebracht. Zijn Pfalzdorfer familie behoorde sedert eind 80-er jaren van de vorige eeuw (en behoort deels nu nog) tot de Vrije Evangelische Gemeente, die slechts over een kleine gebedsruimte beschikte (een omgebouwde smederij). De steeds groeiende gemeente paste daar bij lange na niet meer in.

Twee van deze gemeenteleden, de heren Tervoren en Van der Loo uit Barmen reizen af naar Nederland om "hun goede vriend" Christophs hulp te vragen.

(Barmen was de plaats waaruit ook Georg Berns kwam, en waar de zeepfabriek stond waar Christophs arbeidzame leven begon, weet u nog?)

Christoph reist mee terug om de situatie in ogenschouw te nemen, en bespreekt met de gemeenteleden dat hij hen de gelden beschikbaar zal stellen voor de bouwbenodigdheden, op voorwaarde dat ze zo snel mogelijk een begroting maken en zelf binnen een gestelde termijn de bouwwerkzaamheden zullen beginnen en afronden. En zo wordt direct na Pasen 1911 begonnen met de afbraak van het oude lokaal met woonhuis, en wordt op dezelfde plek de bouw van een nieuw verenigingsgebouw met woonhuis op 1 oktober datzelfde jaar afgerond. De kosten ter hoogte van DM 20.000 worden geheel door Christoph gedragen. Dat moet in die tijd een fors bedrag zijn geweest.

(Weer even terzijde: op zaterdag 17 juli hebben uw redacteurs Harm Sok en ondergetekende met hun wederhelften het genoegen gesmaakt om o.a. dit gebouw te bezichtigen.

We waren diep onder de indruk. Het is jaren geleden verkocht aan de gemeente Goch, die er asielzoekers in huisvestte. Vijf jaar geleden werd het door een particulier gekocht, die het inmiddels geheel in de oorspronkelijke staat heeft teruggebracht. Er liggen prachtige oorspronkelijke plavuizen, de

marmeren vensterbanken en de originele boogramen bleken ongeschonden achter de betimmeringen te zijn gevonden, en het ligt hier vredig en eenzaam in de velden. De meebezoekende Pleinesen waren zelfs een beetje aangedaan. Tegenwoordig wordt de voormalige kerkzaal gebruikt voor schildercursussen en voor muziekopvoeringen.)

1912 is een veelbewogen jaar voor Christoph: op 10 januari sterft zijn vrouw Adelheid, 53 jaar oud. Zij wordt in het graf van hun oudste zoon bijgezet.

Op 5 september datzelfde jaar treedt Christoph in het huwelijk met Diedrika Sophia Schut. Zij is dan 39 jaar oud, en wordt per huwelijks- datum in het bevolkingsregister van Zeist ingeschreven, komend vanuit Leeuwarden. We hebben geen idee hoe zij elkaar hebben leren kennen. Zij zou geboren zijn in Rheden (in de buurt van Arnhem en Doesburg), maar de burgerlijke stand aldaar kan niets over haar melden. Er komen uit dit huwelijk geen kinderen meer.

Zoals gezegd krijgt het dorp in 1912 eindelijk de definitieve naam, en op 1 december wordt het door Christoph zo felbegeerde (hulp)postkantoor geopend, in een door hem zelf daarvoor gebouwd pand direct naast de toegangspoort van het bedrijf. Dat bevordert de snelheid van zakendoen natuurlijk aanzienlijk.

In 1914 wordt de onderneming nog eens flink door Pleines uitgebreid: een enorme vergroting van de oorspronkelijke fabriek en uitbreiding van het kantoor. Het hulppostkantoor gaat vanaf dat jaar ook telefonie en telegrafie verzorgen.

En tot groot genoegen van Christoph wordt dat jaar begonnen met de bouw van een echt station.

Op 29 oktober 1914 zal de viering van het 25-jarig bestaan van "De Duif" plaatsvinden. Pleines schrijft dit weer geheel eigenhandig, en het voorwoord is gedateerd juli 1914. In de tekst wordt zelfs al het feestlied gepubliceerd dat de schooljeugd zal aanheffen op die dag.

Maar uit het naschrift, gedateerd 16 oktober 1914, blijkt dat Christoph vanwege de uitgebroken Wereldoorlog de feestelijkheden als ongepast zijnde, heeft afgelast.

"Het feestkleed afleggen is plicht, nu zooveelen onzer medemenschen, nabij of ver van onze grenzen, den rouwmantel moeten omhangen.

Daarom zal 29 oktober voor ondergeteekende, voor de zijnen en voor degenen, die aan zijne zaak verbonden zijn, niet anders dan een dag van stil gedenken en dankbare herinnering worden."

Het gedenkboek brengt hij toch maar uit, onder andere om de gang van zaken in de eigen drukkerij niet te verstoren... dus een gezonde mengeling van sociale bewogenheid en zakeninstinct.

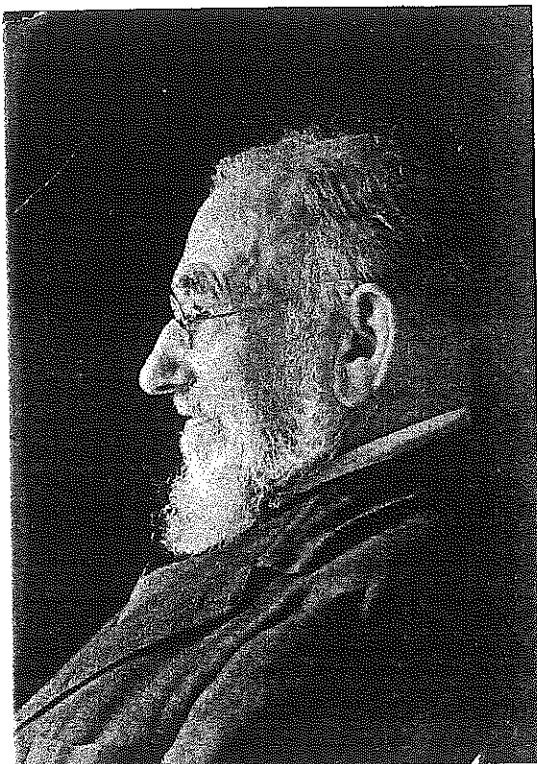
Over zijn wederwaardigheden in de (voor Nederland neutrale) oorlogsjaren 1914/1918 weten we niets. Wel weet ik inmiddels uit een familiekronek van een aanpalende Pleinestak in de buurt van Pfalzdorf hoeveel zoons er mee moesten vechten, en dat er heel wat niet of fors gehandicapt terugkeerden. Ongetwijfeld heeft Christopher zich bezorgd gemaakt over al zijn Duitse familieleden.

Kort na de oorlog verkoopt hij de fabriek aan de Unielever, evenals alle grond in het dorp die hij bezit, zijn woonhuis etc. Alleen Het Stille Hofje en een strook langs de noordrand van het dorp houdt hij in bezit. We weten niet waarom hij er mee ophield, vier jaar eerder in het gedenkboek wakte hij niet bepaald de indruk het werkend leven moe te zijn. Hij is in 1918 echter 61 jaar oud en vindt het wellicht toch welletjes.

Hij verhuist naar Baarn, naar een mooi groot huis aan de Oranjesprong. Juffrouw Overheem, (die tot op de dag van vandaag woont in het huis dat haar vader liet bouwen in 1912, waar hij een kruidenierszaak begon, en waar zij datzelfde jaar werd geboren) was destijds net schoolgaand als 6-jarige. Zij weet zich nog te herinneren dat Pleines de hele schoolbevolking (die nog niet zo omvangrijk was) op zijn kosten met de trein naar Baarn laat komen voor een bezoekje aan zijn nieuwe huis. Het was voor haar korte kinderbeentjes nog ver lopen vanaf het station, maar de zoete broodjes en limonade die ze er kregen vergoedden veel. Zij kan voorts melden dat hij een zwaar Duits accent had, en een grote baard. Dat laatste wisten we van de foto's, het eerste is een echt nieuwtje.

Christoph verlaat dit mooie huis al weer snel: in 1920 vertrekt hij naar Zwitserland. We weten inmiddels dat dit te maken had met een belastingkwestie.

In 1995 vierde de Pleineslaan haar 75-jarig bestaan (waaruit dus blijkt dat deze straat pas na het vertrek van Pleines naar hem vernoemd is), en gaf



Christoph Pleines.

daarbij een feestboekje uit.

Een achternicht van Christophs tweede vrouw Diederika Schut (die zoals u weet zelf geen kinderen kreeg) was bij het feest aanwezig. Deze Magdaleen van Hoogevest-Schut beschrijft dat zij hem helaas niet persoonlijk heeft leren kennen, omdat hij bij haar geboorte Nederland reeds had verlaten. "Zoals u bekend zal zijn vanwege een onrechtvaardige fiscale regeling, waarmede hij niet accoord kon gaan. Zo moest hij weg uit ons land en mocht er niet meer terugkeren."

Ik denk dat ze bedoelt dat hij dan bij de grens kans

liep aangehouden te worden wegens belastingontduiking, maar dat moeten we nog nader uitzoeken.

Waarschijnlijk moest Christoph veel belasting betalen over de winst van de verkoop van "De Duif". Een ondernemer die er mee ophoudt heeft zijn winsten immers niet meer nodig om te investeren in de zaak, en wordt meestal stevig aangeslagen door de fiscus. Op zich lijkt het niet verwonderlijk dat Christoph zich daar niet mee kon verenigen.

We hebben al op meerdere punten in dit verhaal gezien dat hij verre van krenterig was als het om de goede zaak ging, maar dan was hij wel zelf degene die besliste wat een goede zaak was. Zoiets liet hij nou juist niet aan de overheid over.

Maar goed, hij verhuisde dus met Diederika naar het belastingvriendelijke

Zwitserland. En weer later (we weten nog niet precies wanneer) naar het belastingparadijs Liechtenstein, waar hij uiteindelijk ook stierf.

Van daaruit heeft hij zich kort voor zijn dood nog druk gemaakt om de goede zaak van Den Dolder. Dat blijkt uit een correspondentie tussen hem (vanuit Haus Sophia in Schaan te Liechtenstein) en de juridische afdeling van Unielever in de maanden juli en augustus 1935, die zich in ons Verenigingsarchief bevindt. De dominee van de kerkgemeente in Huis ter Heide wenste in Den Dolder een Hervormde Kerk te bouwen, en was met Unielever in onderhandeling over aankoop van een stuk grond (waar nu de Maria Christinakerk staat). Pleines bepleit dat het stuk grond voor de kerk groter moet zijn, want de bijbehorende kosterswoning verdient immers ook een tuintje. Hij wil er wel een naastliggend stuk dat nog zijn eigendom is aan toevoegen, op voorwaarde dat Unielever een voldoende groot stuk ter verkoop aanbiedt. De correspondentie die we hebben lijkt niet compleet, dus hoe het precies is afgelopen weten we (nog) niet.

Deze brieven zijn, net als het gedenkboek, in prachtig verzorgd en foutloos Nederlands gesteld. Wat zou ik graag weten of hij zelf zo perfect het Nederlands beheerste, of dat Diederika daar in den vreemde zijn corrector was nu hij niet meer over kantoorpersoneel beschikte!

Een volgende keer zullen we u graag diepgaander verslag doen van onze belevenissen in Pfalzdorf en omgeving, en over de schatten van mensen die we daar hebben ontmoet. We kunnen u nu vast medelen dat de uiterlijke trekken van Christoph Pleines bij meerdere van deze toch vrij ver verwijderde bloedverwanten duidelijk herkenbaar zijn.

En we gaan nog nader uitzoeken hoe het de directe nazaten van Christoph is vergaan; hun "kale" gegevens hebben we al, maar de levensechte verhalen eromheen nog niet. Laat staan dat we iets kunnen melden over bij hen al dan niet aanwezige gelijkenis op Christoph.

In het bovenstaande verhaal zitten ook nog gaten die nadere opvulling vergen. We houden u op de hoogte! En omgekeerd houden wij ons uiteraard als vanouds aanbevolen voor verbeteringen en/of aanvullingen.

Mieke van der Ploeg.

Uit de annalen van de Dolderse Middenstandsvereniging (1)

Op 13 oktober 1936 komen in Hardemans Lunchroom een twintigtal "zakenlieden" bijeen, die ter vergadering de "Middenstandsvereening Den Dolder" oprichten. Zeventien van hen melden zich terstond aan als lid en bepalen de hoogte van de contributie op f 6, 00 per jaar per lid. Met algemene goedkeuring worden de heren Hardeman, Vunderink en Lith, resp. als voorzitter, secretaris en penningmeester, als voorlopig bestuur gekozen.

Besloten wordt ook een "bericht" te laten plaatsen in de Provinciale Post te Zeist en het Utrechtsch Dagblad.

Twee weken later vindt al de volgende vergadering plaats. Het voorlopig bestuur wordt nu definitief en uitgebreid met twee algemene leden, de heren Veldhuizen en Pels. Het eigenlijke werk kan nu beginnen, want er is veel werk aan de winkel. Wat velen een doorn in het oog is, is wel het feit, dat
"bij plaatselijke feesten de versnaperingen en cadeaux grooten deels elders worden gekocht."

De vergadering eist dat actie moet worden ondernomen door besturen van verenigingen e.d. hierop te attenderen.

Wat heel goed uitpakt, is ook het idee om de Sinterklaas-inkopen persoonlijk door de goedheiligman te laten thuisbezorgen en het is nog voordelig ook: de vereniging betaalt! Steeds weer worden nieuwe initiatieven ont-plooid, zoals in maart 1937, de campagne:

"Koopt in Den Dolder."

Iedereen, die bij

*"onze leden voor 50 cts besteedt, ontvangt een bon.
Honderd bonnen geven recht op gratis deelname aan een vakantie-reisje naar Ouwehands Dierenpark te Rhenen. Het vacantiereisje zal op nader te bepalen datum geschieden."*

Wat budgettair-neutraal is, wist men toen ook al:

"Ieder lid heeft in zijn hand, de kosten verbonden aan deze campagne, terug te verdienen en zelfs nog meer, wat ook de bedoeling is. Door deze actie zal het publiek den indruk krijgen van de

Doldersche zakenlieden, dat ook zij reden van bestaan hebben."

Een en ander wil niet zeggen, dat men altijd zo op de kleintjes let.

Unaniem gaat de vergadering in op het schrijven:

"Van de sportver. "Odin" v.d. W.A.Hoeve, met het verzoek voor de op 22 Mei a.s. te houden afstandsmarsch, een beker, medaille of tak beschikbaar te willen stellen."

Het ene verzoek is uiteraard het andere niet. De "chef van het station" vraagt om het reisje naar het dierenpark "per spoor te doen geschieden." Maar toen;

"bleek dat het personeel der Spoorwegen weinig ter plaatse kocht, werd met algemene stemmen besloten de kinderen per particuliere bussen te vervoeren."

Naast de ernst is er ook vaak plaats voor de luim:

"Er werden 4 blikken sigaren verloot, ter opluistering van de vergadering, hetgeen met de noodige hilariteit en gemoedelijkheid geschiedde. De gelukkige winnaars waren de heeren Valken, Van Zoeren, Ter Burg en Staal, terwijl het blik van de heer Ter Burg opnieuw verloot werd, omdat hij niet rookt, en in het bezit kwam van de heer Overeem."

Was de heer Ter Burg zijn tijd vooruit, of was roken toen nog gezond? Het reisje evenwel blijft de gemoederen bezig houden:

"Bij de rondvraagwerd door verschillende leden bezwaar gemaakt, dat deze reclame te kostbaar is."

Wat dat betreft, blijkt ook de deelname aan het congres in Zwolle te "kostbaar". "De kas liet zulks niet toe."

Als de indruk wellicht wordt gewekt, dat het alleen maar om de centen gaat, dan is dat bepaald niet terecht. Dit moge blijken uit het volgende:

"Punt 6 van de agenda gaf een blijk van saamhorigheid, aangezien aan het verzoek van het bestuur om een zieke collega 6 weken lang te helpen aan een bediende en deze zijn loon onderling te betalen, spontaan gevolg werd gegeven, zodat het voor het betrokken lid, in de moeilijke weken van zijn ziekte, een ware verlichting was."

De vergadering in augustus, gehouden in Hotel Hiensch, wordt zeer druk bezocht, want deze

"lag in het teken der belangstelling van het reisje naar Ouwehands Dierenpark. Op de eerste plaats deelde het bestuur mede, dat er 51000 bonnen waren uitgegeven, voorwaar een succes, doch het

had nog groter kunnen zijn. Alzoo is er een bedrag ontvangen van 255 gld, waarvan aan drukkosten der bonnen, reclame, enz. ongeveer 60 gulden is uitgegeven, zodat er 195 gld in kas is. De deelname is volgens schatting ongeveer 100 kinderen, zoodat besloten werd van autobussen gebruik te maken en de heeren Rebergen en Griffioen werden verzocht prijsopgaven daarvan te willen doen. Bij de berekening van de kosten van het reisje was ook berekend ongeveer 900 broodjes. De heeren bakkers n.l. Stolp, Hiensch en Van Brummelen, welke op het besteede geld van het brood geen bonnen gaven, boden nu aan gezamenlijk gratis daar voor te zullen zorgen. Bovendien stelde de penningmeester, de heer Lith, 10 gld beschikbaar, terwijl de heeren Pater, Schoonhoven en Van de Wetering gratis bananen aanboden. Dit voorbeeld werkte aanstekelijk, want de heer Van Luyn bood een bedrag van 3 gld aan, ter tegemoetkoming in de kosten van het beleggen der broodjes. Tevens werd mededeling gedaan dat de heer Veldhuizen zijn auto gratis disponibel stelde voor de mede te nemen proviand, waarvoor het bestuur hem dan ook hartelijk dank zegde en zijn auto betitelde met de Manage (menage?) wagen."

Ook wordt besloten een commissie samen te stellen, die de activiteiten met betrekking tot het reisje zou controleren.

De heren Brinkhuis, Fama en Van Brummelen nemen in deze commissie plaats. Van de datum van het reisje wordt overigens geen melding gemaakt. Een voorstel om van het reisje een film te maken, betaald door de vereniging, vindt grote bijval.

Uit deze film blijkt overigens, dat het reisje "per spoor" heeft plaatsgevonden, dus niet "per particuliere bussen", zoals was besloten. In de notulen wordt ook hiervan geen melding gemaakt.

Op de vergadering van 26 oktober 1936 komt het reisje nog eenmaal ter sprake:

"Hierna volgde verslag van de commissie van het vacantiereisje. Deze was daar zeer kort mee en werd mede gedeeld, dat alles in orde was bevonden."

Rob Haars

- 24 -

Remia Den Dolder Sauzenstad



Remia
maakt dat het smaakt

De gezelligste tafel van Nederland