

Dolderse Kroniek

63



Villa Chr. Pleines ca. 1910

6e jaargang nr. 1 – januari 2003

uitgave van de
Historische Vereniging Den Dolder

Historische Vereniging Den Dolder

Opgericht 9 april 1997.

6e jaargang nr. 1, januari 2003

Verschijnt in de maanden: januari, mei en september.

Bestuur

- Voorzitter: Bodes de Vries, Willem Coxlaan 12,
3734 BW 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
- Bestuurslid: Ria Efdée, Eekhoornlaan 33,
3734 GW Den Dolder
tel: 030-2283855
- Bestuurslid: Albert van Silfhout, Joh. van Duurenlaan 20,
3734 VD Den Dolder
tel: 030-2293522

Redactie

Mieke van der Ploeg
Ria Efdée
Harm Sok
Albert van Silfhout

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 13.60 Euro per jaar.

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

De homepage op internet van de vereniging is:

<http://www.geocities.com/albvs/dendolder>

ISSN: 1389-0026

Redactioneel

Het eerste nummer van het 6e jaargang van de Dolderse Kroniek ligt voor u. Het is voorzien van een andere omslag. Het papier dat we hiervoor gebruikten was niet meer leverbaar. Ook de advertentie van de REMIA is vernieuwd en is wat moderner geworden.

We beginnen dit nummer met het vervolgverhaal over "*Eene school met den Bijbel.*" Helaas zijn daar deze keer geen foto's bijgeplaatst, om de eenvoudige reden dat we deze niet hebben. Over de foto's die we in het vorige nummer bij dit verhaal hebben laten afdrukken kregen we enig commentaar. De foto van de heer Lastrie was te vroeg in het verhaal. Het was een foto van na 1911 en het verhaal behandelde de periode tot 1909. De foto op de middenpagina klopte helemaal niet met het verhaal. Onder de foto stond het jaartal 1929 gemeld. Het blijkt een foto te zijn van 1939 of zelfs nog later. Het juiste jaartal wordt ons nog gemeld. Ook krijgen we alle namen van de kinderen op deze foto nog. De kwaliteit van deze foto was helaas ook niet goed. We hopen dat we nog eens een betere te kunnen overnemen. Als u in bezit bent van foto's over deze school, d.w.z. klasfoto's of foto's van het gebouw of schoolplein, zou u ons dan deze alstublieft willen lenen voor een paar weken? We kunnen er dan een goede afdruk van maken. U krijgt de foto's binnen drie weken terug. Als de foto's in een album zitten hoeven ze er niet uit gehaald worden. U kunt ons dan het complete album lenen. Als u dat liever niet doet, kunnen we ook bij u thuis er een foto van maken. Ook zou u nog even in het fotoalbum kunnen kijken van uw ouders of grootouders. Geef ons alstublieft een telefoontje. U doet ons en de gehele Historische Vereniging Den Dolder er een enorm plezier mee.

Het volgende verhaal in deze kroniek gaat over een tram die eens in Den Dolder heeft gereden. Deze tram reed vanaf het station naar het vliegveld Soesterberg.

We besluiten deze kroniek met een vervolg over het "*Stille Hofje.*" De "*N.V. Koninklijk Zeepfabriek De Duif*" gaat het "*Stille Hofje*" overdragen aan de stichting "*De Nederlands Hervormde Kerk te Den Dolder.*" De familie Pleines en de gemeente Zeist spelen daar ook een rol bij.

Eene school met den Bijbel (4)

Op de vergadering van 30 juni 1910 "zijn de Heer Schuitemaker en Mej. van Amstel mede aanwezig."

In overleg worden de lesuren in de nuttige handwerken vastgesteld:

"Maandagmiddag 5e en 6e klasse 3/4 uur
Donderdagmiddag 3e en 4e klasse 3/4 uur
Vrijdagmiddag 1e en 2e klasse 3/4 uur
en Zaterdagmorgen 3e en 4e klasse van 8 1/2 tot 9 1/2 uur
„ „ 5e en 6e klasse van 8 1/2 tot 10 1/2 uur.

Mej. van Amstel die mede aanwezig is zegt voor het handwerkonderwijs eenige hulpmiddelen noodig te hebben. Zij (!) wordt verzocht een lijstje op te maken en dat aan den Voorzitter af te geven.

Om de 4 weken is Mej. van Amstel van plan naar Heemstede te gaan en wordt haar toegestaan dan 's Maandags een poosje later op school te komen, opdat zij des Zondags niet behoeft te reizen."

Het verslag van het schooljaar 1909 - 1910 vermeldt dat "het aantal schoolgaande kinderen klom van 61 tot 67. Vanaf de oprichting eene vooruitgang van 23 kinderen."

Ook nu weer komt handwerken ter sprake.

"In overleg met haar (Mejuffrouw van Amstel) en het H. d. S. stelde het bestuur een andere regeling vast voor de N.H. terwijl ook eenige hulpmiddelen voor dat onderwijs werden aangeschaft. En gezien den lust en ijver waarmede de nieuwe juffrouw haar taak heeft aangevat, mag worden verwacht dat de ouders een volgend jaar over de vorderingen van hunne kinderen in dat vak meer tevreden zullen zijn."

De vermelding, "dat de Heer Kuit in deze maand de Hoofdakte behaalde", doet vermoeden dat de heer Kuit eerdaags de kuierlatten neemt.

"Op verzoek van den Voorzitter leest de Heer Schuitemaker (in de algemeene vergadering op 5 september) Jes. 55 waarna de Voorzitter voor gaat in gebed. Hierna brengt de penningmeester verslag uit, waaruit blijkt dat de uitgaven hebben bedragen f 3006.99

terwijl de inkomsten hebben bedragen f 1868.775
zoodat er een bedrag van f 1138.215 door den Heer Pleines is bijgepast.

Alsnu is aan de orde de verkiezing van 2 bestuursleden. Het bestuur verwijdt zich eenige oogenblikken om een dubbeltal op te maken. Bij terugkomst worden als zoodanig genoemd de aftredenden en de Heeren van Veen en Veldhuizen. Hierna wordt tot stemming overgegaan en worden de aftredenden herbenoemd, de Heer van Drie met 11, de Heer Schouten met 16 van de 17 stemmen, terwijl de Heeren van Veen en Veldhuizen ieder 3 stemmen op zich vereenigen en een stem blanco wordt uitgebracht. Op de vraag van den Voorzitter verklaren genoemde Heeren de herbenoeming te aanvaarden.....

Met een enkel woord wordt nog besproken het voornemen van de Heer Schuitemaker om een bibliotheek op te richten waartegen echter nogal bezwaren blijken te zijn. De Voorzitter raadt aan om zich bij een bestaande bibliotheek aan te sluiten of zich te abonneren op eenige tijdschriften en couranten.

De Heer Schouten bespreekt de mogelijkheid van het oprichten van een naai en breischool. De heer Pleines meent evenwel dat die hier geen levensvatbaarheid zou bezitten, hetgeen echter niet wordt beaamd. Nog lang en breed wordt hier over gesproken, zonder echter tot eenig resultaat te komen."

Het zit de heer Pleines kennelijk toch niet lekker, want nog geen week later wordt er een extra vergadering belegd:

"Het doel van deze vergadering, door den Voorzitter bijeengeroepen, is hoofdzakelijk nadere bespreking van het plan tot oprichting van een naai en breischool. Tot de oprichting wordt besloten. In overleg met Mej. van Amstel die ter vergadering wordt geroepen, wordt vastgesteld dat de lessen tweemaal per week gegeven zullen worden, direct na schooltijd des Dinsdags en Donderdags gedurende een uur. Dit enkel voor de kinderen van de 5e en 6e klasse. Indien er kinderen zijn die reeds van school af zijn en ook de lessen willen bijwonen dan kunnen die voorlopig op dezelfde uren komen. Blijken er echter meerdere van deze laatsten te zijn dan zullen die een afzonderlijke klasse vormen en eens per week van 6 tot 8 uur les krijgen. Voor ieder kind zal een bedrag van 10 cts per

week moeten worden betaald. Blijkt dit echter voor enkelen bezwaarlijk te zijn, dan kunnen zij zich tot het Bestuur wenden om ontheffing. Voorts moeten de kinderen zelve de noodige goederen mede brengen. Mej. van Amstel heeft echter vrijheid om voor een bedrag van f 10.- a f 15.- goederen te koopen voor die kinderen van welke zij meent dat de ouders het moeilijk of niet zelve kunnen betalen. Het salaris van de onderwijzeres wordt vastgesteld op 75 cts per lesuur.

De Heer Schouten deelt mede dat de Heer Boissevain heeft toegezegd een jaarlijkse bijdrage te geven tot een bedrag van hoogstens f 50.- per jaar, welke toezegging dankbaar wordt aanvaard. Op voorstel van de Heer Pleines zullen de dubbeltjes die betaald worden door kinderen die reeds van school af zijn, voor de onderwijzeres zijn, zoolang ze geen afzonderlijke klasse vormen."

Dat de Heer Kuit, na het behalen van de hoofdakke, zou vertrekken, was te verwachten, maar daar blijft het niet bij. Zowel op 9 als op 10 november vindt er een bestuursvergadering plaats.

"De Heeren Schuitmaker en Kuit hebben hun ontslag aangevraagd, wegens benoeming elders, beide aanvragen zijn in October ingekomen, zoodat het ontslag op 1 Februari 1911 kan ingaan. De secretaris heeft direct na het ontvangen van de ontslagaanvraag van den Heer Kuit eene oproeping in "Onze Vacatures" doen plaats en de daarop volgende week een oproeping voor hoofd. Hierop zijn ingekomen voor Hoofd 65 sollicitatie-brieven en voor onderwijzer 17. Deze brieven worden voorgelezen en geschift. Voor Hoofd wordt een 11 tal opgemaakt, bestaande uit de volgende Heeren:

*K.D. v/d Kooy te Winsum, Hoofd
A. Lasterie te Marken, "
M. Nauta te Hilversum, 1e Onderwijzer.....*

Voor onderwijzer wordt een 4 tal opgemaakt van de volgende Heeren:

*G.J. de Heus te Zeist
Adr. Plomp Jr. te Utrecht.....*

Besloten wordt dat de Heeren Pleines en Schouten, morgen Vrijdag naar Purmerend en Marken zullen gaan om de hoofden aldaar te bezoeken."

Er volgen drukke weken voor het bestuur, althans voor de heren die de sollicitatiebezoeken afleggen.

Op 19 november 1910 "doen de Heeren Pleines en Schouten verslag van hunne bevinding te Purmerend en Marken op 11 November en van hun bezoek te Zeist, Utrecht en Hilversum op 18 November. Voorts hebben de Heeren Pleines en Schuitmaker, de Heer Schouten was verhinderd, vanaf 14 tot en met 16 November verschillende sollicitanten bezocht in Groningen en in Friesland, terwijl zij ook op 17 Nov. op pad zijn geweest. Zij doen hiervan verslag en het resultaat is dat de volgende tallen worden opgemaakt en vastgesteld:

*Voor Hoofd: K.L. Pluister, Giesendam
M. Nauta, Hilversum
A. Lasterie, Marken*

*En voor Onderwijzer: G.J. de Heus, Zeist
Adr. Plomp Jr. Utrecht*

Deze Heeren worden verzocht alhier te komen proefles geven."

Op 22 november "leest de Heer Schouten voor de aantekeningen die hij gemaakt heeft bij de proeflessen van de Heeren Plomp en de Heus, waaruit blijkt dat zij beiden goed zijn, maar het moeilijk is een keuze te doen. De Heer Prang die ook beide proeflessen bijwoonde is van hetzelfde gevoelen, terwijl de Heer Schuitmaker den Heer de Heus prefereert. De secretaris stelt voor om met de beslissing tot morgen te wachten, als wanneer het voornemen is een keuze voor hoofd te doen, en wel om de volgende reden. De heer Plomp, die acte schoonschrijven heeft, schrijft veel mooier dan de Heer de Heus, terwijl ook de heeren Nauta en Lasterie, reflectanten voor hoofd, minder mooi schrijven. Mocht nu een van deze Heeren tot hoofd benoemd worden, dan zou het om de acte schoonschrijven gewenscht zijn den Heer Plomp tot onderwijzer te benoemen. De Heer Pluister, 3e reflectant voor hoofd, schrijft zelf bijzonder mooi, zoodat bij hem bovengenoemde reden niet bestaat en dan de Heer de Heus voor benoeming in aanmerking zou komen. Dit voorstel wordt aangenomen."

Zoals de secretaris voorstelde, wordt er de volgende dag inderdaad verder vergaderd.

"Na bespreking van het voor en tegen van de Heeren die proefles gaven, wordt tot stemming overgegeaan en en wordt met 4 van de 5 stemmen de Heer Lasterie verkozen verklaard, terwijl 1 stem op den Heer Pluister

wordt uitgebracht. Alsnu komen de Heeren onderwijzers aan de beurt en blijkt uit een briefkaart dat de Heer de Heus nog niet zo slecht schrijft. Na eenige bespreking wordt tot stemming overgegaan en wordt de Heer G.J. de Heus te Zeist met 3 van de 5 stemmen gekozen, terwijl 2 stemmen op den Heer Plomp uitgebracht. Besloten wordt den Heer Lasterie te seinen als volgt:

Gij zijt benoemd mits 11 Februari in functie.

Draadantwoord Pleines Amersfoort

Den Heer de Heus zal hetzelfde per brief worden medegedeeld, welken brief hem morgenochtend zal worden bezorgd."

De vergadering op 26 november 1910 is de laatste, overigens de zesde al, met betrekking tot de sollicitaties.

"De Heer Pleines deelt mede dat de Heer de Heus bij hem is geweest en kon verzekeren dat hij reeds 1 Februari in functie zou kunnen treden.

Uit een ingekomen schrijven van de Heus blijkt dat zijn in functietreden afhangt van een zieke onderwijzeres aan zijn tegenwoordige school.

Komt deze 1 Februari terug dan kan ook hij met dien datum hier komen, is dat niet het geval dan komt hij 1 Maart a.s. Goed gekeurd.

Van den Heer Lasterie is ingekomen een telegram, inhoudende dat hij de benoeming aanneemt en 1 Februari kan komen.

Den secretaris leest voor een brief van den Heer Kuit waarin hij vraagt zijn ontslag 1 Januari reeds te doen ingaan. Om bijzondere redenen, het belang van het Christelijk onderwijs te Oud-Leusen rakende, wordt besloten hem zijn verzoek toe te staan.

De Heer Pleines deelt mede dat de Heer Schuitmaker hem gevraagd heeft om de laatste week van Januari vrij van school te hebben, teneinde zijn vrouw met verhuizen te helpen. Hij wilde dan de Kerstvakantie naar die week verleggen."

Wat opvalt, is niet zozeer dat de kerstvakantie wordt verschoven, alswel de reden:

"Teneinde zijn vrouw met verhuizen te helpen."

Werd dat toentertijd als een typische taak voor de huisvrouw gezien?

Rob Haars

Eens reed er een tram in Den Dolder

Alle inwoners van Den Dolder weten dat er door ons dorp een trein rijdt. Elke dag horen we deze rijden, of worden we er 's morgens wakker van en dagelijks staan we vaak meerdere keren voor de spoorbomen te wachten. Weinig mensen weten echter dat er vroeger in Den Dolder ook een tram heeft gereden en dat deze aardig aansloot op de dienstregeling van de "Nederlandsche Centraal Spoorwegmaatschappij." Waar en wanneer deze tram heeft gereden, gaan we u nu vertellen. Maar eerst iets over de voorgeschiedenis.

In het begin van de twintigste eeuw stond de luchtvaart nog in de kinderschoenen. In Frankrijk en ook in Duitsland, had men deze techniek al aardig onder de knie. In Nederland waren ook enige personen met de vliegerij bezig. Zij gaven af en toe vliegdemostraties op diverse terreinen in Brabant en op het strand van Scheveningen. Deze demonstraties trokken altijd een enorm aantal belangstellenden.

Het waren de heren Verwey en Lugard van een automobielfirma uit 's-Gravenhage die voor de "aviatiek" (de techniek van de vliegerij) grote belangstelling hadden. Vooral Jacob Frederik Verwey had grootse plannen om in het centrum van het land, dicht bij de grote steden, de vliegerij aan het publiek te laten zien. Hij wilde laten zien dat de vliegsport een veilige bezigheid was. Zo wilde hij het vertrouwen van het grote publiek winnen. Zij pachtten in 1910 van de gemeente Soest, nabij Soesterberg, een terrein heide van 300 ha om daar een vliegveld aan te leggen. In zeer korte tijd werd een deel van het terrein vlak gemaakt voor start- en landingsbanen voor kleine vliegtuigen. Ook werden er een aantal loodsen gebouwd die als hangars dienst konden doen. In een van de hangars werkte ook de bekende luchtvaartpionier Frits Koolhoven. Hij was in dienst van Verwey en Lugard, maar bouwde daar zijn eigen vliegtuig dat hij later "Heidevogel" noemde. Er werd ook les gegeven in de techniek van het vliegen. Gelijktijd met de hangars werd er ook een restaurant gebouwd met een groot terras voor bezoekers. Vanaf het terras kon men het gehele vliegveld overzien en alle verrichtingen van "aviateurs" (vliegers) op de grond en in de lucht volgen. De onderneming groeide steeds verder. Op 17 maart 1911 werd de onderneming omgezet in een naamloze vennootschap met de naam "Maatschappij voor Luchtvaart" (ML). Ook bekende personen zoals vlieger Henri Wijnmalen en generaal J.B. van Heutsz voegden zich bij het bedrijf.

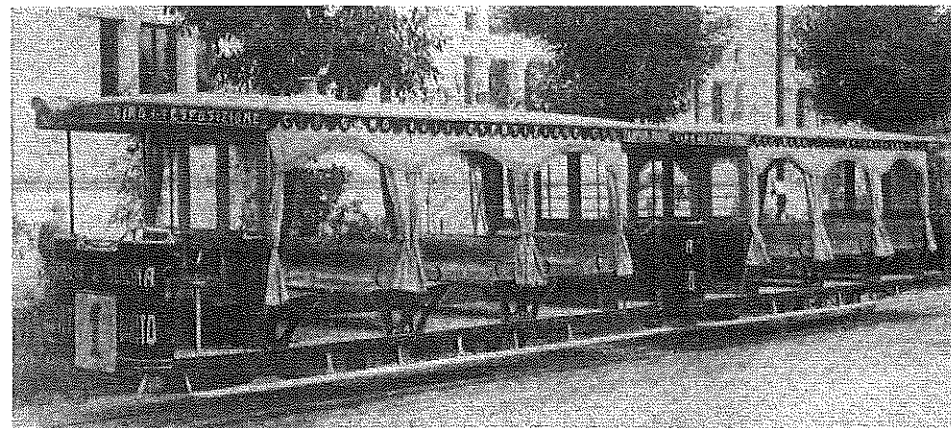


De heer Jacob Frederik Verwey

Met had echter één groot probleem. Bezoekers, daar ging het om; deze zouden het geld binnenbrengen. Men moest als bezoeker entree betalen. Op werkdagen 50 cent en op zondag 1 gulden.

Het gehele terrein werd als een kamp ingericht. Bezoekers konden alleen via een paar ingangen het terrein betreden. Hoe kreeg men de bezoekers naar het vliegveld van Soesterberg? In die tijd was bij het grote publiek het autobezit nog ver te zoeken. De toeschouwers waren dus aangewezen op het openbaar vervoer. De dichtstbijzijnde stations van de "Nederlandsche Centraal Spoorwegmaatschappij" waren het station Soesterberg, zoals men toen het station Soestduinen noemde, en de halte Dolderscheweg het huidige station Den Dolder. Om van één van deze stations bij de demonstraties op het vliegveld te kunnen komen, moest men een flink eind lopen. De organisatoren begrepen wel dat het grote publiek dat niet

bepaald aantrekkelijk zou vinden. Men zocht naar een oplossing die men op zeer korte tijd kon realiseren, want na enige weken, in de maand mei, wilde de heer Verwey het vliegseizoen openen. De heer Verwey was als FIAT-importeur meerdere keren in Italië geweest. Hij had daar in 1906 tijdens de *Esposizione Internazionale* in Milaan kleine open motortrams zien rijden, geschikt voor personenvervoer. Het waren rijtuigen voorzien van een Fiat vrachtautomotor met een vermogen van 17 Pk die op het voorbalkon waren geplaatst. Met een vier-versnellingsbak en kettingen werden de assen aangedreven. De treintjes bestonden uit twee wagons. In de voorste konden maar 32 personen worden vervoerd omdat daar ook

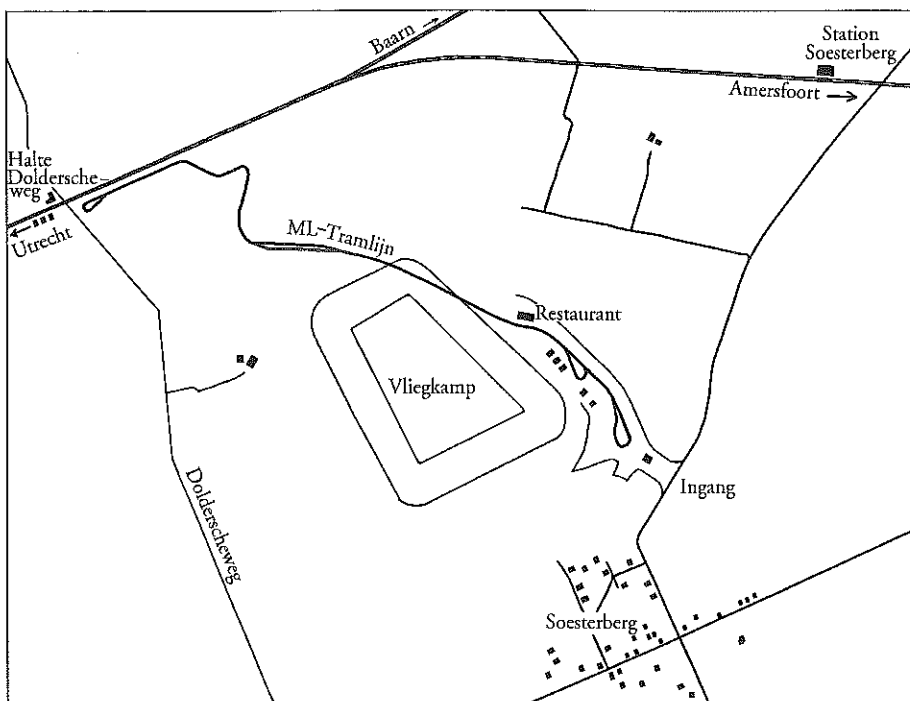


De FIAT tramstellen in Milaan

de motor was geplaatst en in het achterste deel konden 40 passagiers plaatsnemen. In Milaan bleken deze trams zeer goed te voldoen. Verwey verwachtte dat dit soort trams ook wel zouden voldoen voor een tramlijntje van en naar het vliegveld. Hij wist ook dat na deze tentoonstelling een aantal van de treinstellen in opslag waren geplaatst. Het was inmiddels april geworden; dus haast was geboden. Verwey reed snel naar Milaan en kocht een paar van deze trams en liet ze vervoeren naar Soesterberg. Nu moest er nog een tramlijn worden aangelegd. De kortste en eenvoudigste route vanaf het vliegveld naar een station of halte van de "Nederlandsche Centraal Spoorwegmaatschappij" bleek te zijn: de halte Dolderscheweg en niet het station Soesterberg (Soestduinen). Er werd een traject uitgezet vanaf een punt nabij de ingang van het vliegveld, langs de hangars, werkplaatsen en het restaurant naar de halte Dolderscheweg. Hier werd een klein perronnetje aangelegd evenwijdig

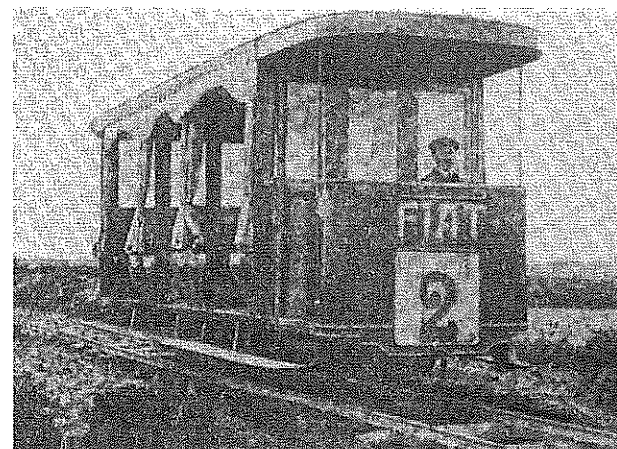
aan de spoorlijn dat eindigde ongeveer aan de achterzijde van het huidige Café Restaurant "De Egelantier."

De ingang van het vliegekamp lag toen aan de weg die liep van het dorp Soesterberg over de berg naar Soestduinen. Halverwege het dorp en de berg lag aan de linker zijde de ingang. De lengte van het traject, dat werd uitgezet, bedroeg ongeveer 3,5 km. Eerst moest bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat nog een concessie worden aangevraagd om deze lijn te mogen aanleggen. De "Nederlandsche Centraal Spoorwegmaatschappij" had inmiddels de financiering van dit project op zich



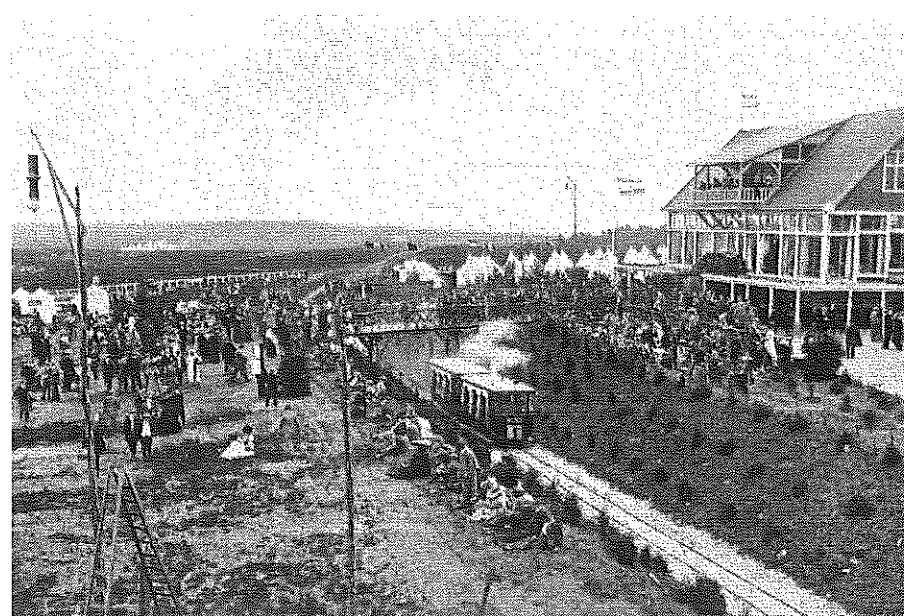
De route van halte Dolderscheweg naar het vliegekamp

genomen onder voorwaarde dat de lijn vóór 15 mei in gebruik moest kunnen worden genomen. Na toestemming werd in snel tempo met de bouw van de lijn begonnen. Op grenenhouten dwarsliggers werd een lichte baan aangelegd met een spoorbreedte van 80 cm. Twee dagen voor de "dead line", dus op 13 mei 1911, werd de tramlijn feestelijk geopend. Bij deze gelegenheid werd met een motorrijtuig en 3 wagons het traject van 3,5 km in 7 minuten afgelegd. Het publiek kwam de daarop volgen-

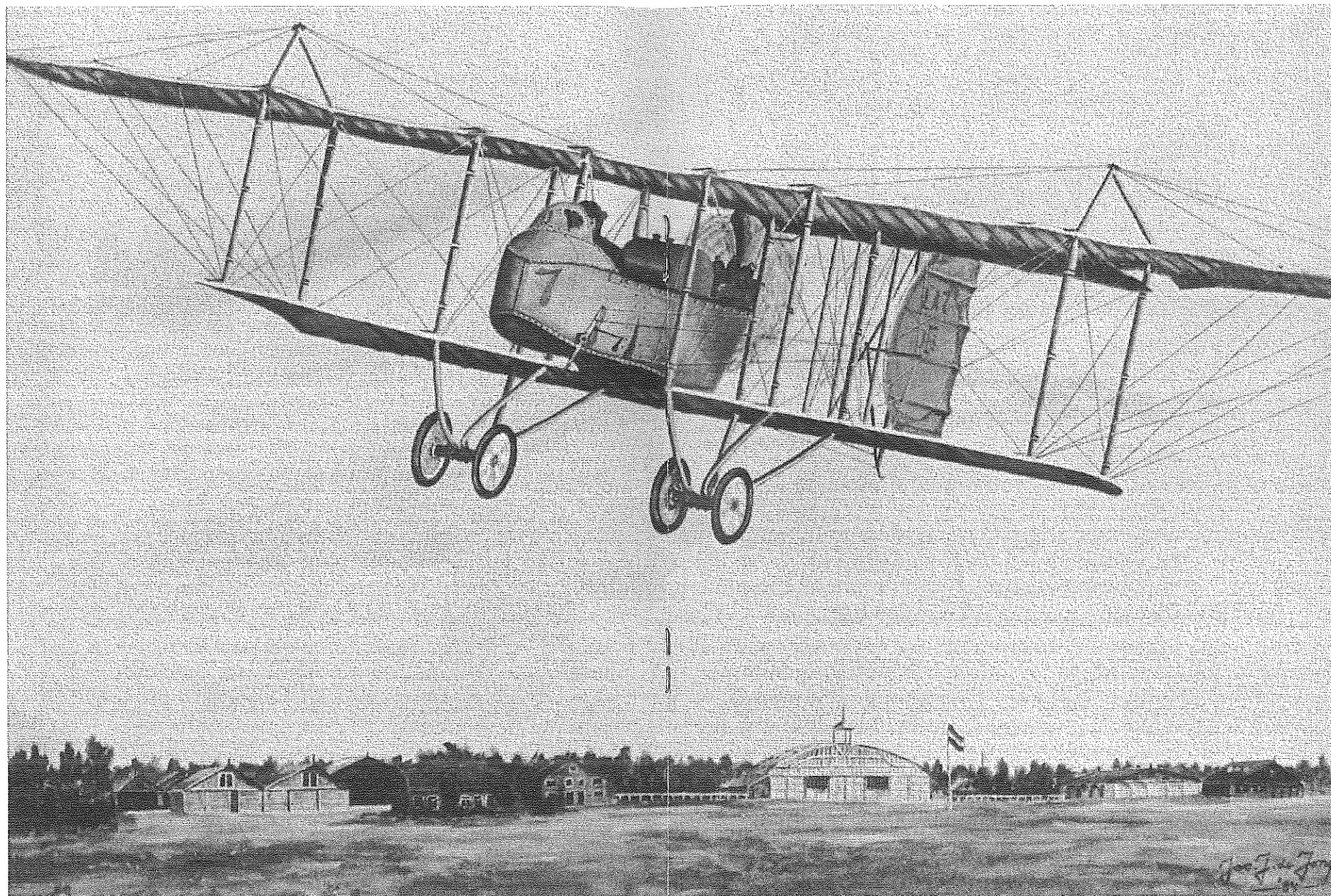


Een motorrijtuig op weg naar de vlieghei.

de dagen in grote stromen naar het vliegekamp om de kapriolen van de vliegers in de lucht te kunnen aanschouwen. Deze kunststukjes in de lucht werden alleen lokaal uitgevoerd dus in de directe nabijheid van de start- en landingsbaan. De organisatoren in de vliegwereld wilden bewijzen dat de vliegsport een veilige bezigheid was en dat men ook wel langere afstanden kon afleggen. Dus schreef men voor 18 juni 1911 een



De tram bij het restaurant op het vliegekamp.



Een Farman boven de vliegheide van Soesterberg. Een tekening van Jac. J. de Jong

Vliegkamp SOESTERBERG.

EUROPEESCHE RONDVLUCHT

Officieel Bulletin.

Etape SOESTERBERG — OIJLZE-RIJEN — BRUSSEL.

Zaterdagavond, 24 Juni 1911.

De Sportcommissie heeft beslist dat op grond van de ongunstige weersgesteldheid de Start voor de etape Soesterberg-Brussel heden Zaterdag NIET plaats vindt.

De vergunning tot vertrek zal morgen ZONDAG den geheelen dag worden gegeven.

De Sportcommissie zal daartoe morgen (ZONDAGOGHTEND) vier uur aanwezig zijn en dan beslissen op welk uur het sein tot vertrek zal worden gegeven.

Aangezien de mogelijkheid bestaat dat in het belang der Aviateurs het uur van vertrek vroeg wordt gesteld,

raden wij het publiek aan, morgen Zondag tijdig aanwezig te zijn.

Wij brengen in herinnering dat te Luik des morgens vanaf 6 uur vergunning tot vertrek was gegeven en dat des avonds om ruim 6 uur nog Aviateurs vertrokken zijn, die te Soesterberg tusschen 8 en 9 uur landden.

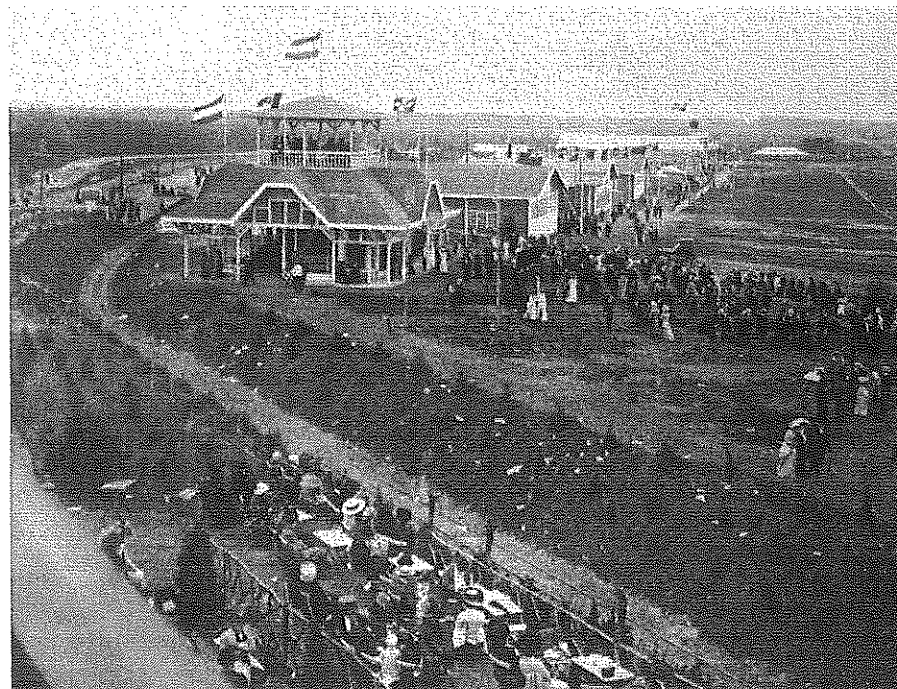
Wijnmalen arriveerde 's avonds 9 uur

Het uitvoerend Comité.

De Motortram van den Dolderscheeweg rijdt vanaf de eerste trein.

Een affische van 24 juni 1911 over uitstel van vertrek van Soesterberg.

rondvlucht uit. In totaal gingen in Vincennes 68 vliegers van start om het volgende parcours te vliegen: Parijs - Luik - Soesterberg - Brussel - Londen en weer terug naar Parijs. Er waren op het vliegveld Soesterberg tenminste 21000 toeschouwers aanwezig, toen de vliegers op 22 juni op dit vliegveld aankwamen. Het aantal deelnemers was inmiddels



De luchtverkeersleiding met op de achtergrond hangars

flink verminderd door pech elders of door ongelukken. De vliegsport bleek dus niet echt zó veilig te zijn. Toch was deze rondvlucht een topdag voor Soesterberg en de tramlijn. Het was de bedoeling dat de vliegers met hun vliegtuigen op zaterdag 24 juni weer zouden vertrekken, maar het weer was te slecht om op te stijgen. Het vertrek werd daarom uitgesteld naar de volgende dag. Na deze dag nam de toestroom van het publiek echter danig af en daalde tot een dieptepunt. Op Soesterberg was nog wel een flinke bedrijvigheid in de werkplaatsen met het bouwen van verschillen vliegtuigen. Ook de belangstelling voor het volgen van vlieglessen was groot. Maar het grote publiek had geen belangstelling meer voor het vliegen op het vliegveld Soesterberg. Dat betekende dan ook dat de tram naar Den Dolder weinig meer te vervoeren had. Alleen het

Maatschappij voor Luchtvaart

Directeur: J. F. VERWEY.

VLEGKAMP SOESTERBERG

Vanaf Donderdag 14 September dagelijks bij gunstig weder Proef- en Oefenvluchten.

ZONDAG 17 SEPTEMBER

VLEGDEMONSTRATIES

waaraan deelnemen VAN MEEL, HILGERS e. a.

Voor toegang van invitis zie mededeelingen in de Sport- en Dagbladspr.

TOEGANGSPRIJS op werkdagen f 0.50
 „ Zondag 17 September eerste rang . . . 1.—
 Tweede rang „ 0.50

Op werkdagen bevinden zich aan het station Doldersche Weg der N. C. S. motortrams naar het Vliegekamp in aansluiting op de treinen vertrekkende:

Uit UTRECHT ten 7.39 v.m., 10.13 v.m., 3.25 n.m. 4.20 n.m.
 Uit BAARN ten 7.57 v.m. en 3.20 n.m.
 Uit AMERSFOORT ten 3.44 n.m.

Op Zondag 17 September aansluiting naar het Vliegekamp van Doldersche Weg per motortram op alle treinen van af 11 uur v.m.

Gedrukt ter Electricische Rijk-, Kunst- en Handelsdrukkerij C. GELEINS, Wijkbergenstraat 11, ROTTERDAM.
 Kunstboekpapier De I Saite van GERHARD LOEBER, Amsterdam, Groningen, Hamburg, Londen.

Eén van de laatste affisches uit het jaar 1911.

Maatschappij voor Luchtvaart. Directeur: J. F. VERWEY.	Prijs: 25 ct
Geldig voor één enkelen Rit Station N. C. S. Dolderscheweg <small>NAAR</small> Vliegekamp Soesterberg of omgekeerd.	€ 0568

Een tramkaartje voor één enkele rit.

personeel dat op het vliegveld werkzaam was, werd nog vervoerd voor aanvang en einde van de werkzaamheden. Ook reed de tram een enkele keer naar het station Den Dolder als er vliegtuigonderdelen moesten worden opgehaald. Door Verwey werd nog getracht de zaak te redden. Hij organiseerde een groots opgezette reclame-campagne in de belangrijkste kranten, maar dat waren wel de laatststuiptrekkingen. Ook dit hielp niet, het grote publiek bleef weg. Op 29 januari 1912 werd de "Maatschappij voor Luchtvaart" failliet verklaard. De baan en de trams kwamen in handen van de "Nederlandsche Centraal Spoorwegmaatschappij." Zij hadden immers dit materiaal voor de aanleg ook bekostigd. De baan werd korte tijd daarna opgebroken. Het rijdend materieel werd naar een emplacement in Zeist vervoerd waar het jaren in weer en wind bleef staan, ongebruikt. Pas na vijf jaar werd het materieel, twee motorrijtuigen en drie rijtuigen, gekocht door de "Apeldoornse Tramweg Maatschappij." Zo is er in Den Dolder maar een heel korte tijd een tramlijn geweest.

Harm Sok

Bronnen:

- a. Koninklijke Luchtmacht Sectie Luchtmachthistorie
- b. Op de rails, maandblad van de Nederlandse Spoorwegen
- c. "Vlucht door de tijd" van A.P. de Jong uitgegeven in opdracht van de Koninklijke Luchtmacht
- d. "Soesterberg van toen tot nu" van Dik Top en Wim Top.

De begraafplaats "Het Stille Hofje" in Den Dolder (2)

In het vorige nummer hebben we kunnen lezen dat de zeepfabrikant Christoph Pleines in 1903, een jaar nadat hij zijn fabriek in Den Dolder had gevestigd, al stappen ondernam om in de nieuwe buurtschap een begraafplaats aan te leggen. Niet alleen buurtschapbewoners, maar ook de oudste zoon en de eerste vrouw van Pleines vonden hier hun laatste rustplaats. Er werd een beeld geschetst van hoe de begraafplaats was ingedeeld en eruit zag. We eindigden met de opmerking dat er weinig oude grafmonumenten staan.

In deze aflevering zullen we nog even ingaan op de materialen van de grafmonumenten en kunnen we lezen hoe Pleines vanuit Liechtenstein toch nauw betrokken bleef met de door hem aangelegde begraafplaats in Den Dolder. Maar ook van de pogingen van voor de Tweede Wereldoorlog om van deze bijzondere begraafplaats een algemene begraafplaats te maken en hoe een stichting in 1944 eigenaresse ervan werd. Deze aflevering eindigt ongeveer rond 1950. De geschiedenis van de begraafplaats nadien wordt in een derde aflevering verteld.

Aangezien de meeste bewoners van Den Dolder niet rijk waren, zullen zij eerder gekozen hebben voor houten gedenkborden en kruisen dan voor bijvoorbeeld hardstenen of marmeren zerken of stèles. Door de weersinvloeden hebben de stenen grafmonumenten veel geleden of zijn daardoor misschien zelfs verloren gegaan. Zeker als de beschadigingen niet worden hersteld.

De hoge bomen die hun schaduw op de begraafplaats wierpen, werden tijdens de Tweede Wereldoorlog door de Duitsers gekapt in verband met de nabijheid van het vliegveld Soesterberg.

Zorg van Pleines om "zijn" begraafplaats

In een brief van 10 september 1935 schreef Pleines vanuit Schaan in Liechtenstein aan het gemeentebestuur van Zeist dat hij vernomen had dat op de begraafplaats in Den Dolder niet meer begraven mocht worden, terwijl hij haar juist voor de bewoners van Den Dolder had aangelegd. Volgens hem zou het onderhoud van de begraafplaats worden verwaarloosd. Hij vroeg het gemeentebestuur de begraafplaats als een algemene protestantse begraafplaats over te nemen van de N.V. Unilever. Voordat het gemeentebestuur hem kon antwoorden, overleed Pleines op 15 januari 1936. De afwikkeling van deze door hem aangekaarte kwestie



Enige graven op de begraafplaats "Het Stille Hofje"

heeft hij niet meer mee mogen maken. Ondanks dat hij in Den Dolder een familiegraf had gesticht, werd hij er niet begraven. De klacht over het slechte onderhoud was onterecht. De N.V. Unilever had juist wel iemand met het onderhoud ervan belast. In 1936 rapporteerde een politieagent dat de begraafplaats goed onderhouden werd, voorzien was van een nieuwe afrastering en afgesloten was met een ijzeren hek met een hangslot. De afrastering was nog in 1935 door de toenmalige beheerder, Petrus Windhouwer, aangebracht. Zijn voorganger was ene Van der Craats. Windhouwer had voorheen op de zeepfabriek gewerkt en nadat het bedrijf in 1931 van Den Dolder naar Rotterdam werd verplaatst, werd hij belast met het toezicht op onder andere de begraafplaats. Het gemeentebestuur kon niet op de wens van Pleines ingaan. De gemeente kon alleen een algemene begraafplaats exploiteren, waarop de doden van elke godsdienstige richting kan worden begraven. Het gemeentebestuur onderkende ook niet de behoefte aan een algemene begraafplaats in Den Dolder. Het gemiddelde aantal doden per jaar bedroeg slechts twee. De weduwe van Pleines antwoordde:

“uit Den Dolder bereiken ons telkens berichten, hoezeer men het daar betreurt, dat de UNILEVER N.V. sinds 1932 het begraven aan Den Dolder verboden heeft, omdat het overbrengen der lijken naar Zeist met beduidende kosten gepaard gaat en de gelegenheid om de graven nog eens te bezoeken zooveel bezwaarlijker maakt.”

Eventueel wilde zij wel toestemming geven om van de particuliere begraafplaats een algemene begraafplaats te maken. Het college van burgemeester en wethouders wees haar voorstel echter af.

Een algemene begraafplaats voor Den Dolder

In een rekest van juni 1937 verzochten meer dan honderd inwoners van Den Dolder aan de gemeenteraad de begraafplaats van de N.V. Unilever in eigendom over te nemen. Volgens het rekest zou Unilever de begraafplaats kosteloos aan de gemeente willen overdragen. Men voerde een achttal argumenten op waarom in Den Dolder weer begraven moest kunnen worden. De Vereniging “*De Dolder vooruit*” had ook verschillende wensen ten aanzien van de ontwikkeling van de buurtschap. Deze waren vervat in een brief van 13 juni 1938. Op de eerste plaats verzocht men om niet meer over een buurtschap te spreken maar over het dorp Den Dolder. Een andere wens betrof aanleg, toegangsweg, beplanting en

bediening van de begraafplaats. Het raadslid J.H. Scheps (1900-1993) uit Den Dolder stelde bij de behandeling van de begroting voor 1939 vragen over de Dolderse begraafplaats. De N.V. Unilever, correcter is te spreken over Lever Brothers & Unilever N.V., liet op 21 november 1939 de directeur van Gemeentewerken van Zeist desgewenst weten dat de rekwestranten abusieus waren. Unilever was wel bereid de haar toebehorende begraafplaats (sectie A, nummer 2039) kosteloos af te staan en ter uitbreiding van de begraafplaats ook het daarachter liggende dennenbos (sectie A, nummer 1626). De grootte van het perceel dat kadastraal als kerkhof bekend stond en dat haar eigendom was, had een oppervlakte van 1122 m² en het bosperceel was 1570 m² groot. Indien de gemeente over meer grond wilde beschikken voor uitbreiding van de begraafplaats, was men bereid tot verkoop. De directeur van Gemeentewerken adviseerde het college van burgemeester en wethouders op 15 januari 1940 en stuurde twee tekeningen als bijlagen mee. Volgens plan A van dit advies zou het gedeelte waar begraven zou mogen worden minstens een oppervlakte moeten krijgen van 5600 m² en afgesloten worden met een hek. Verder moest een nieuwe toegangsweg met een breedte van zes meter met een toegangshek aan de Pleineslaan, een plantsoen, parkeer-ruimte voor auto's en stalling van fietsen en een woning voor de doodgraver en een wachtlokaal voor de begraafplaats moeten worden aangelegd c.q. gebouwd. Om de uitbreiding te realiseren zou circa 6950 m² moeten worden aangekocht. De kosten van dit plan, waarbij een volwaardige begraafplaats werd aangelegd, werden geraamd op 29.175 gulden. Volgens plan B zou alleen de oppervlakte van de bestaande begraafplaats met het daarachter liggende dennenbos worden uitgebreid en een nieuwe toegangsweg worden aangelegd. In dit plan kwam de ingang op het nieuwe gedeelte te liggen. De directeur van Gemeentewerken achtte de uitbreiding die bij uitvoering van dit plan was echter onvoldoende. In beide plannen werd de nieuwe toegangsweg een 75 meter in westelijke richting verlegd. Het aantal inwoners van het deel van de gemeente Zeist ten noorden van de Amersfoortseweg werd geschat op 2500. De directeur van Gemeentewerken concludeerde in zijn advies:

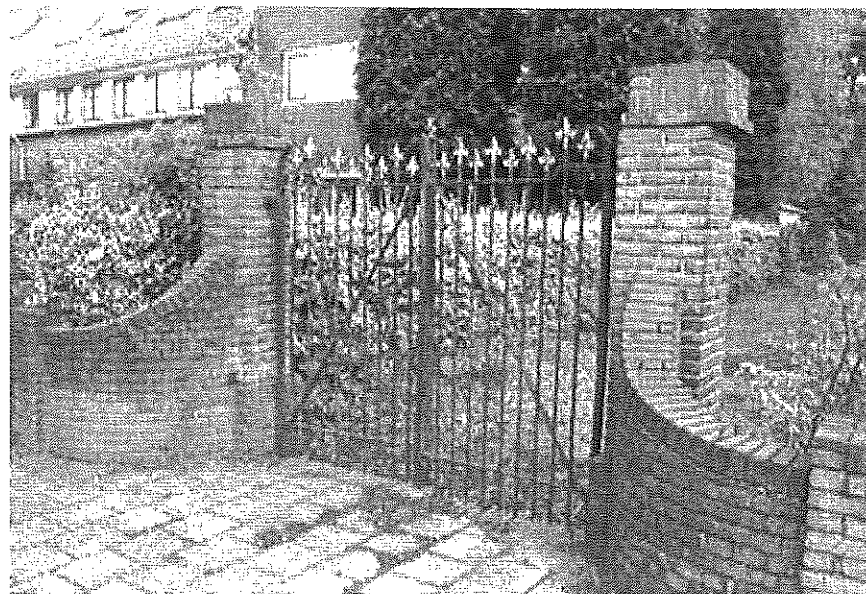
“Het bovenstaande overwegende komt te meer de vraag naar voren of het inrichten van een dergelijke begraafplaats in het algemeen belang, van technisch standpunt gewettigd is. Er is, ook in ons land, een streven merkbaar naar centralisatie van begraafplaatsen. Men acht deze centralisatie door de verbeterde transportmiddelen mogelijk en uit meer dan

één overweging gewenscht. Met dit streven echter is het onderhavige ontwerp in strijd. Niettegenstaande blijkens meergenoemd adres, een honderdtal ingezetenen van Den Dolder een begraafplaats aldaar gewenscht oordeelt, dient bovendien m.i. ernstig te worden overwogen of de bewoners van Den Dolder, zoal thans, ook op den duur inderdaad aan een dergelijke begraafplaats de voorkeur zullen blijven geven boven die aan den Woudenbergschestraatweg, of aan een elders in de gemeente meer centraal gelegen begraafplaats. Van psychologisch standpunt lijkt mij zulks betwifelbaar. Een ruime, in het bosch gelegen, fraai aangelegde en goed ingerichte begraafplaats zal voor menigeen het bezwaar van een wat grooteren afstand componseeren.”

De afstand van Den Dolder tot de begraafplaats aan de Woudebergseweg bedraagt ongeveer 8 km. Hij adviseerde niet tot de stichting van een begraafplaats in Den Dolder over te gaan. Het college van burgemeester en wethouders legde die brief voor aan de commissie Openbare Werken. De commissie was daarentegen in haar advies van 7 november 1940 wel van mening dat er in Den Dolder behoefte aan een algemene begraafplaats was. De commissie vond de particuliere begraafplaats van Pleines, die zo vlak bij de gemeentegrens lag, daarvoor niet geschikt en adviseerde om voor de drie buurtschappen Den Dolder, Bosch en Duin en Huis ter Heide een centraal gelegen terrein te zoeken. Woningbureau Metelerkamp uit Zeist bood op 2 juli 1940 de buitenplaats “Fulnaho”, gelegen tussen de Dolderseweg en de Vossenlaan, voor dat doel te koop aan. Naar de mening van de directeur van Gemeentewerken was dat grondstuk niet geschikt en hij wenste daarover dan ook niet in onderhandeling te treden.

Stichting “De Nederlandsch Hervormde Kerk te Den Dolder” koopt de begraafplaats

Kadastraal werden enkele percelen grond van de N.V. “Zeepfabrieken de Duif, voorheen Chr. Pleines”, waaronder de begraafplaats en het meerdere malen genoemde dennenbos, samengevoegd tot één perceel en werd in het kadaster vermeld als sectie A, nummer 2551, ter grootte van 4785 m². Pleines en na zijn dood zijn erfgenamen bleven mede-eigenaar van 203 m² (voorheen kadastraal bekend sectie A, nummer 240). Op 5 december 1944 verkocht de naamloze vennootschap “N.V. Koninklijke Zeepfabrieken De Duif, voorheen Chr. Pleines” de begraafplaats en het daarbij behorende terrein aan de stichting “De Nederlandsch Hervormde



Het toegangshek van de begraafplaats.

Kerk te Den Dolder', met uitzondering van het perceel van 203 m² dat eigendom was van de familie Pleines. Voor de bestaande begraafplaats moest het symbolische bedrag van één gulden worden betaald en voor het aangrenzende terrein 915,75 gulden.

In de akte werd een achttal voorwaarden opgenomen. Zo werd bepaald:

“(4) De koopster verbindt zich om het gekochte voor haar rekening volgens plaatselijk gebruik af te rasteren en rond het geheele kerkhof een dubbele rij boomen, welke ook in den winter groen blijven, te planten en te onderhouden.

(5) Het terrein moet gebruikt worden als kerkhof of als terrein daarvoor gereserveerd blijven. Alle wettelijke voorschriften betreffende kerkhoven en begraafplaatsen, rustende op het bestaande kerkhof, benevens de verplichtingen ten opzichte van het familiegraf Pleines en het onderhoud der overige graven, zijn van heden af voor rekening en ten laste van de koper. Voor het bijzetten van familieleden in reeds bestaande familiegraven zullen geen grafrechten mogen worden berekenend. Op het kerkhof zullen menschen van elke gezindte mogen worden begraven.”

De stichting “De Nederlands Hervormde Kerk te Den Dolder”, de nieu-

we eigenaresse, verzocht het gemeentebestuur op 29 november 1945 zijn medewerking te geven tot het verkrijgen en onderhouden van een doelmatige en passende inrichting en aanleg van de begraafplaats aan de Pleineslaan. Het gemeentebestuur besloot op 8 juni 1946:

“Na overlegging exploitatierekening bereid aanvraag om subsidie in overweging te nemen.”

In zijn advies van 26 februari 1946 stond de directeur van Gemeentewerken positief tegenover de plannen tot restauratie en inrichting van de verwaarloosde begraafplaats aan de Pleineslaan. Evenals in 1940 schreef hij ook nu dat centralisatie van begraafplaatsen zoveel mogelijk moest worden nagestreefd, maar de zelfstandige ontwikkeling van Den Dolder maakte de behoefte aan eigen publieke diensten en voorzieningen wel groter. Het door de Gemeentewerken ontworpen plan tot uitbreiding en inrichting van de begraafplaats hield de aanleg van 228 huur- en eigen graven, 9 familiegraven en 27 kindergraven in. Er zouden minstens 792 lijken kunnen worden begraven. Verder was een lijkenhuisje met bergplaats en een voor het publiek afsluitbaren, verharde toegangsweg met een plein en plantsoen gepland. De begraafplaats zou volgens dat plan worden omgeven met een twee meter hoog hek van betonnen palen met spandraden en gaas, waartegen aan de binnenkant een haag van coniferen geplant zou worden. De afrastering van het voorterrein vanaf de Pleineslaan tot aan de begraafplaats werd op één meter gesteld. Het bestaande toegangshek zou worden verplaatst. Volgens dit plan werd de toegang aan de Pleineslaan afgesloten met een vier meter breed monumentaal ingangshek. Het ontwerp toont een smeedijzeren afsluitbaar hek, bestaande uit twee draaibare delen, geplaatst tussen twee bakstenen pijlers. Op de pijlers zijn twee doodssymbolen ingetekend. Op de linker pijler staat een zandloper en op de rechter een (eiken?)tak met bladeren. Bij uitvoering van dat plan zou twintig jaar aan de behoefte van de buurtchap worden voldaan. De kosten werden geraamd op 16.776 gulden. Volgens de exploitatierekening zou het jaarlijks nadelige exploitatiesaldo tussen de 650 gulden en 950 gulden liggen. De directeur van Gemeentewerken stelde aan de wethouder van de Bedrijven voor een gemeentelijke subsidie van vijfhonderd gulden per jaar te verlenen. Het advies werd door het college van burgemeester en wethouders niet opgevolgd.

R.P.M. Rhoen



**Remia Den Dolder:
Sauzenhart van
Nederland.**

