

Open Monumentendag 2007: Treinen door Maarn en Maarsbergen

Bij deze Open Monumentendag verscheen een begeleidend boekwerk met veel cultuurhistorische informatie over Maarn Maarsbergen en de Spoorwegen bevat, speciaal ook over het ontstaan van de Zanderij en het Tuindorp.

Omslag:



Titelpagina:

Geschiedenis en ontwikkeling van Maarn en Maarsbergen tijdens
en na de aanleg van de Rhijnspoorweg in 1838

TREINEN DOOR MAARN EN MAARSBERGEN

Nicole van der Schaaf
en
Henk van den Beld

Cultuurhistorische Commissie Maarn-Maarsbergen

Schutblad:



Op het omslag:

Ter 'lering en vermaak' ontwikkelde de Rhijnspoorweg een bordspel. Behalve stations op het traject Amsterdam- Utrecht-Emmerich zijn op het bord spoorwegfunctionarissen te zien, plus diverse locomotieven en treinen. De bedoeling was dat men spelenderwijs iets kon leren over het spoor.

Verschenen bij de Open Monumentendag, 8 september 2007

Vormgeving: Kunst+Viegwerk Maarn

Druk: Vandenberg, Maarn

@ Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de Cultuurhistorische Commissie van de Vereniging Maarn-Maarsbergen Natuurlijk.

INHOUDSOPGAVE

Woord vooraf

Routekaart

Van Zandgat naar Zanderij

De komst van de spoorlijn

- Maarn-Maarsbergen omstreeks 1840
- Samenstelling bevolking Maarn-Maarsbergen
- Wegen en paden
- Landbouw en veeteelt

Het plan voor de Rhijnspoorweg

- Burgerprotesten
- Aanleg spoorlijn Maarn-Maarsbergen 1838-1845
- Aardewerkers
- Oude stations
- Maarn werd ook halteplaats

De betekenis van de spoorlijn voor Maarn en Maarsbergen

- Goederentransport en personenvervoer
- De streekfunctie van de trein voor de tabakstelers

De ontwikkeling van Maarn

- Spoorwegen bouwen een straat
- De bouw van het tuindorp in Maarn
- De tuinstad, een idealistisch idee
- Tuindorp, keuze of toeval?
- Tuindorp Maarn, anno 2007
- Tuindorp Geldermalsen en Haren als voorbeeld
- Maarn Noord van start
- Wandelen door tuindorp
- Crisisjaren

Bijzondere gebeurtenissen rondom de trein

Station Maarsbergen als hulppostkantoor

- Belangrijke rol voor station Maarsbergen in de Tweede Wereldoorlog
- Ontwikkelingen van 1945 tot 1981

De zandafgraving, een aardkundig monument

- 150.000 jaar geleden

Publicaties van de Cultuurhistorische Commissie

Sponsors

Literatuur

Websites

Fotoverantwoording

Woord vooraf

Het thema voor de Open Monumentendag 2007 'Treinen door Maarn en Maarsbergen' heeft alles te maken met de aanleg en het gebruik van de spoorlijn Utrecht - Arnhem. Is het een monument? Neen. Maar het heeft wel een zodanige invloed gehad op de ontwikkeling van Maarn en Maarsbergen, dat er voldoende aanleiding is om er in dit verband aandacht aan te besteden. In het termijnplan van de Cultuurhistorische Commissie is het thema als volgt geformuleerd. 'In de brede zin des woords is cultuurhistorie alles wat met de geschiedenis van onze cultuur te maken heeft. De mens heeft door de eeuwen heen geleefd en ingegrepen in zijn natuurlijke omgeving'. Passend binnen dit thema en binnen het landelijke thema voor de Open Monumentendagen 'Moderne Monumenten 1900 - 1965' kunnen de lezer van dit boekje en de bezoeker van de Open Monumentendag op 8 september 2007 kennis nemen van de vele aspecten die verband houden met de aanleg van de spoorlijn.

De tentoonstelling van per trein vervoerde poststukken, van oude prentbriefkaarten en modeltreinen uit de gehele periode van 1845 tot heden biedt de bezoeker de gelegenheid een wandeling te maken door de tijd. En in letterlijke zin kan men wandelen naar het oude station van Maarn dat voor deze gelegenheid is opengesteld en waar op gezette tijden een eenakter wordt opgevoerd.

Ook kan men wandelen naar de Zanderij, een cultuurhistorisch monument op zichzelf, waarbij de ingreep door de mens overduidelijk naar voren komt.

De Zanderij is tevens een aardkundig monument, met daarbinnen een verzameling zwerfstenen van zowel Scandinavische als Duitse herkomst. Deze verzameling geeft een beeld van de opstuwung van de Utrechtse Heuvelrug in lang vervlogen tijden.

De gemeente Utrechtse Heuvelrug en de Cultuurhistorische Commissie nodigen u uit een dag aan dit tijdsbeeld uit het verleden te besteden en ervan te genieten ook met uw kinderen, die mee kunnen rijden met het treintje, dat op het Burgemeester Everwijn Langeplein rondrijdt.

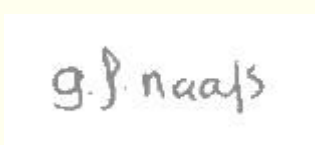
En wanneer u nog even rondloopt door Tuindorp dan valt u direct de enorme ruimte op rondom de woningen. Ruimte bestemd voor de moestuin, voor kippen en ander kleinvee, zodat de bewoners destijds voor een groot deel in eigen levensonderhoud konden voorzien.

Als commissie zijn wij dankbaar voor de geldelijke steun van de gemeente Utrechtse Heuvelrug en van plaatselijke en landelijke sponsors. Zonder hun bijdragen zou het niet mogelijk zijn geweest dit boekje uit te geven en de dag te organiseren. Allen, vrijwilligers en eigenaren die hun panden hebben opengesteld, zijn wij dankbaar voor hun medewerking en hun enthousiasme.

Wij wensen iedereen een fijne dag toe.

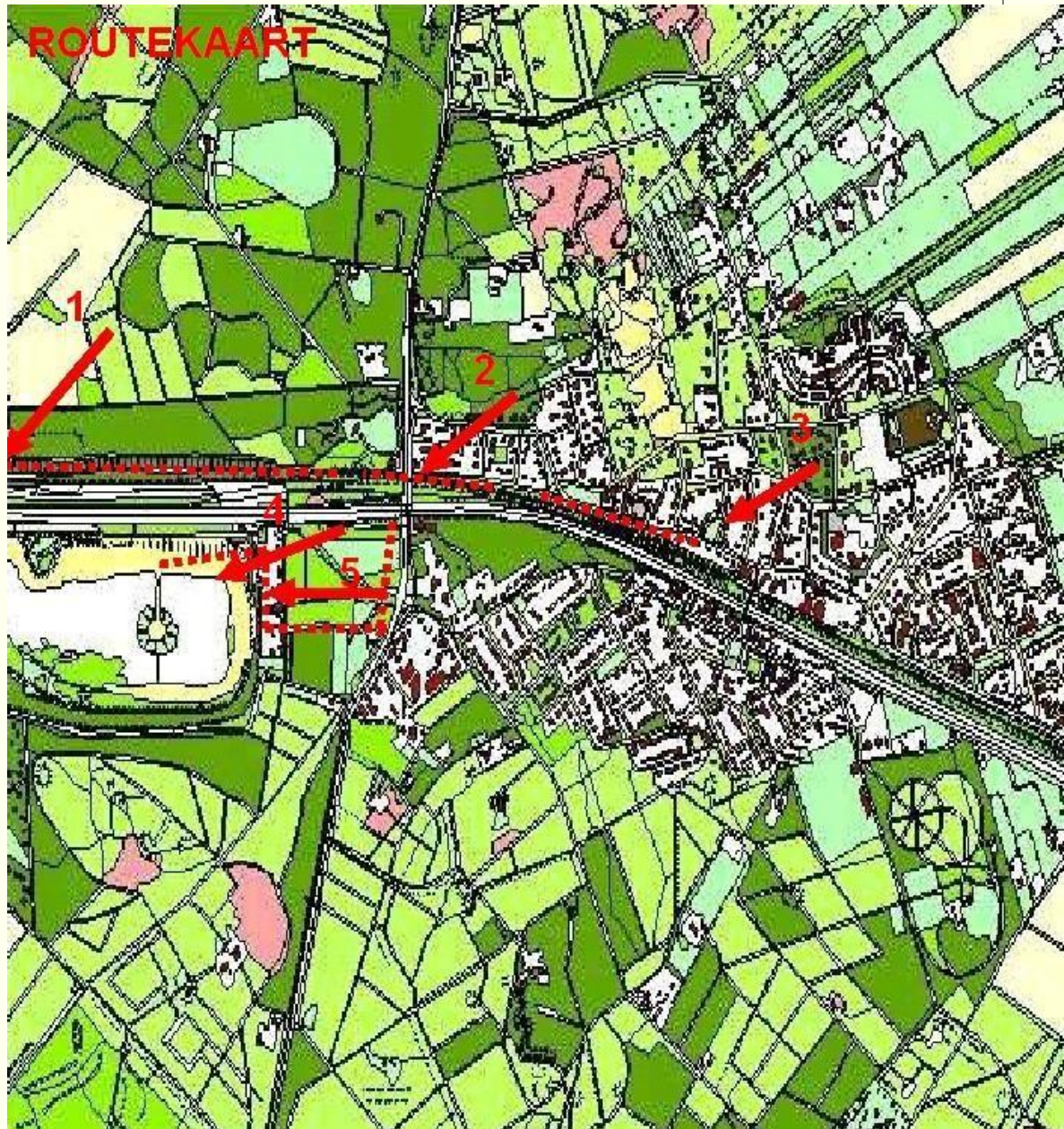


Henk van den Beld
Voorzitter Cultuurhistorische Commissie
vereniging Maarn-Maarsbergen Natuurlijk



G. F. Naafs
Burgemeester
Gemeente Utrechtse Heuvelrug

Routekaart:



1. Station Maarn, Stationsweg 1-3
2. De Ark, Amersfoortseweg 48 (naast StTheresekerk)
3. Tuindorp Maarn, centrale punt: Burg. Everwijn Langeplein. Open huizen: Schoollaan 10 en Schoollaan 34
4. Steneneiland Zanderij, ingang: Bergweg
5. Bergweg

VAN ZANDGAT NAAR ZANDERIJ



Luchtfoto van de Zanderij in 1929.

Zanderij, zo noemt men de plaats waar het allemaal begon. De zandwinning en de spoorwegactiviteit, die de expansie van het gehucht Maarn tot gevolg had. Het mooie natuurgebied met het kunstmatige meer dat er nu ligt heeft een bewogen geschiedenis, die een aanvang nam aan het eind van de jaren dertig van de negentiende eeuw. Daar begint het verhaal van dit boekje, dat gaat over de komst van de trein naar Maarn en Maarsbergen. Maar het gaat ook over de bouw van een tuindorp, over het transport van de post en vooral over de generaties werknemers die dag-in-dag-uit het zware werk verrichtten in de zandafgraving, die destijds in de volksmond 'zandgat' werd genoemd.

DE KOMST VAN DE SPOORLIJN



Kaart uit 1891. Landgoed Maarsbergen temidden van de kale heidevlakten.

Maarn-Maarsbergen omstreeks 1840

Door welk landschap en welke bebouwing zou de aan te leggen Rhijnspoorlijn gaan lopen? Om deze vraag te beantwoorden en een beeld te schetsen van het wel en wee in het Maarn van omstreeks 1840, moet een klein stukje geschiedenis van Maarn en Maarsbergen in dit boekje opgenomen worden.

De gemeente Maarn was op dat moment al een zelfstandige gemeente, bestaande uit de heerlijkheid Maarsbergen en het gehucht Maarn. Dit gehucht was samengesteld uit de buurten de Maarnse Eng en De Haar; tijdens de aanleg van de spoorlijn ontstond in de Venen de buurt Klein Amsterdam. De gemeente ligt binnen de provincie Utrecht in Eemland, samen met onder andere Leusden en Woudenberg, twee en een half uur gaans ten zuiden van Amersfoort. De gemeente Maarn viel onder het kanton Rhenen en werd aan de zuidzijde begrensd door de Heerlijkheid Zuilenstein, Leersum en Doorn.

Samenstelling van de bevolking van Maarn-Maarsbergen

Schattingen gebaseerd op een kohier van het huisgeld in Eemland geven aan dat er in het begin van de zestiende eeuw in Maarn en Maarsbergen niet meer dan 200 mensen woonden. Een eeuw later, in 1632, bleek bij een volkstelling dat dit aantal was teruggelopen tot 70 inwoners in Maarn en 94 inwoners in Maarsbergen. In 1806 telde de totale gemeente 249 inwoners. Maarn-Maarsbergen was en bleef tot ver in de negentiende eeuw een agrarische gemeenschap met veel keuterboertjes, die het moesten doen met zeer arme grond.



Kaart van Justus van Broeckhuijsen uit 1716. De hofsteden in Maarsbergen hadden zich vooral gevestigd op de hoge dekzandruggen. De heidevelden en de driest- en moerasgronden waren gemeenschappelijk bezit waar in overleg gebruik van gemaakt kon worden.

Echter na de aanleg van de spoorlijn in 1846 telde de hele gemeente Maarn 68 huizen bewoond door 78 gezinnen, totaal 440 inwoners, van wie er 260 in Maarsbergen woonden en 180 in Maarn. Conclusie: de groei van de gemeente was ingezet. Er werd geen schoolonderwijs gegeven binnen Maarn en Maarsbergen. Hiervoor was men aangewezen op Woudenberg of Doorn. De grote ontginningen waren halverwege de negentiende eeuw achter de rug. Zowel in Maarn als in Maarsbergen waren grote delen land al verkaveld.

In Maarsbergen was nog 50% van het gebied onverdeelde grond; pas in 1886 werd de gemeenschappelijke heidegrond verdeeld. Om de woeste grond voor landbouw en veeteelt te gebruiken moest de afwatering verbeterd worden. De eerste serieuze poging hiertoe stamt uit de twaalfde eeuw met het graven van de Heygraeff vanaf het Leersumseveld langs de huidige kern van Maarsbergen aan de onderzijde van de stuwwallen van de Utrechtse Heuvelrug, ten oosten van de Dwarsweg naar Woudenberg. Om de noordoosthoek van Maarsbergen, liggend in de Gelderse Vallei, te ontwateren, werd een sloot gegraven, die liep vanaf de hoeve Ringelpoel naar de Hinderdijk en die uitmondde in de Heygraeff. Verder waren er natuurlijk veel individueel gegraven sloten om het water af te voeren.

In de zeventiende eeuw werd een betere afwatering verkregen door het graven van de Schoonebeekse Grift, waarover de turf kon worden afgevoerd vanuit de Gelderse Vallei naar de Eem en de toenmalige Zuiderzee. Bij de ontginning van de Venen in het Maarnse deel van de gemeente is de oude Maarnse Beek ontstaan, die uitmondt in de Heygraeff. Rond 1840 bestond een groot deel van de lage woeste grond nog uit moeras, natte veengrond, vennen en plassen.



Klein Amsterdam, barakkenkamp voor de aardewerkers bij de aanleg van de spoorlijn. Kaart uit 1847.

Wegen en paden

In de wegeninfrastructuur van heden kunnen wij de oude wegen- en padenstructuur van omstreeks 1840 terugvinden. Wegen als de Valkenengsesteeg, de Heerenweg en de Maatsteeg zijn opgegaan in de Woudenbergseweg ofwel de provinciale weg N226. De provinciale weg van Doorn via Maarn naar Amersfoort liep in de nabijheid van de eng van Maarn. De Wijkerweg was de verbinding met Wijk bij Duurstede via Broekhuizen. Tussen Maarsbergen en Maarn liepen in het zuidelijke deel van de gemeente de Buurtsteeg en de vroegere Valkenengseweg ofwel de huidige Maarnse Grindweg, en in het noordelijke deel de Koesteeg, nu Ted Visserweg en Meentsteeg. Andere oude wegen zijn de Rottegatsteeg, de Griftdijk, de Haarweg, de Utrechtseweg en de Kooyweg. Al deze wegen zijn terug te vinden in de huidige wegenstructuur. Het waren onverharde zandwegen die in regenperioden onbegaanbaar waren. In 1830 werd de situatie enigszins verbeterd, toen mr. J. A. du Bois, toenmalig eigenaar van kasteel Maarsbergen, toestemming kreeg om een weg aan te leggen vanaf het kasteel naar de Donderberg in Leersum. Deze onverharde laan kreeg de naam Valkenengsesteeg, naar de boerderij Groot Valkeneng, die aan deze weg stond. Tegelijkertijd werd in Maarn de weg Doorn-Maarn-Quatrebras-Amersfoort als zandweg aangelegd. Dat is nu de N 227.



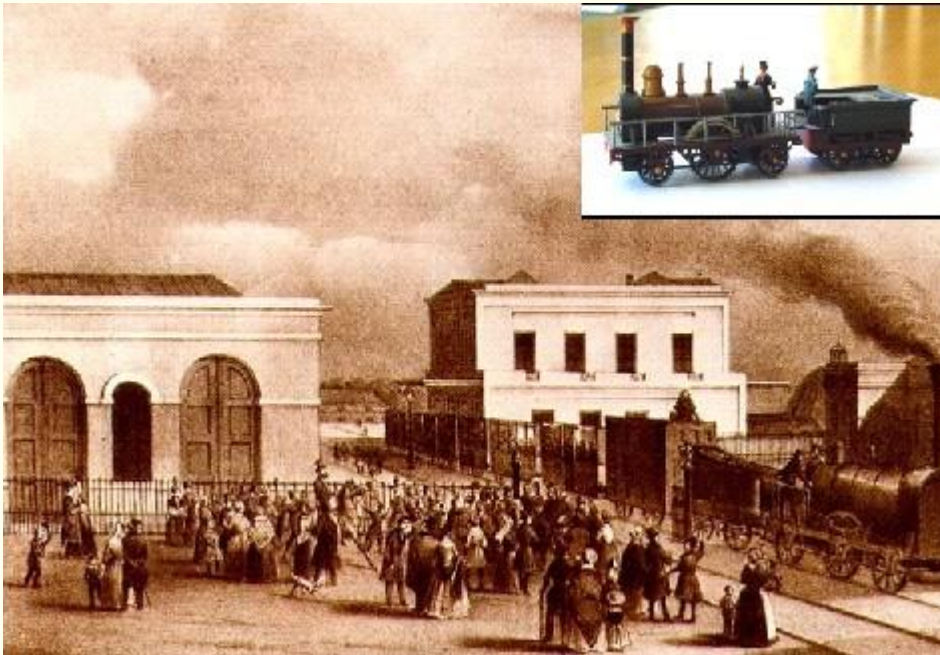
Klein Amsterdam, barakkenkamp voor de aardewerkers bij de aanleg van de spoorlijn. Kaart uit 1847.

Landbouw en veeteelt

De voornaamste middelen van bestaan in de gemeente waren landbouw en veeteelt. De landbouw bestond voornamelijk uit het verbouwen van rogge, boekweit en haver, en rondom de (keuter-)boerderijen werden aardappels en groenten verbouwd voor eigen gebruik. De veeteelt bestond voornamelijk uit het houden van schapen en wat koeien op de arme gronden in de gemeente. Schapen leverden naast melk en wol ook mest en die was onontbeerlijk op de onvruchtbare grond. Van de schapenmelk werd boter gemaakt, maar geen kaas. Daarvoor was de melk van de schapen niet geschikt en het drinkwater te ijzerhoudend. Iedere familie voorzag in zijn eigen levensonderhoud.

Winkels waren er niet, geen bakker en geen slager, en marskramers kwamen langs om zaken als garen en band aan de man te brengen. In 1826 vestigde de eerste roggebroodslijter uit Woudenberg zich in Maarsbergen. Binnen deze context werd omstreeks 1840 op landelijk niveau een plan ontwikkeld om een spoorlijn te ontwerpen van Amsterdam via Utrecht naar Arnhem, dwars door de Gemeente Maarn.

HET PLAN VOOR DE RHIJNSPOORWEG



*Station van de Rijnspoorweg in Arnhem tijdens de openingsrit op 14 mei 1845.
(afb. Atlas van Stolk) Inzet: model van de stoomlocomotief die op het traject
reed in 1845.*

De eerste spoorlijn ter wereld werd op 27 september 1825 in Engeland in gebruik genomen op het traject Stockton - Darlington. Op deze lijn werd voor het eerst gebruik gemaakt van de stoomlocomotief van George en Robert Stephenson. De eerste spoorwegverbinding in ons land lag tussen Amsterdam en Haarlem en werd in 1839 in gebruik genomen.

Nederland liep achter met het vervoer over rails: in Groot Brittannië lag in 1840 al ca. 1800 km spoorlijn, in Duitsland, België en Frankrijk ca. 300 km per land. In Nederland kwam de behoefte aan railvervoer maar zeer langzaam op gang en het transport per trekschuit, zeilschip en postkoets had nog lang niet afgedaan. Goedkoop vervoer had prioriteit boven snel vervoer. De onderhoudstoestand van de wegen was weliswaar slecht, maar vervoer over water ging heel goed. Hierin zag men wel perspectief, met als toekomstvisie door stoom aangedreven schepen.



W. A. Bake (1783-1843)

Het was de luitenant-kolonel der Artillerie W. A. Bake, die in 1830 met een eerste ontwerp kwam voor een spoorwegverbinding tussen Amsterdam en Keulen. Zijn initiatief kwam echter te vroeg. Er was geen draagvlak voor zijn plan en er waren geen binnenlandse investeerders te vinden. Vier jaar later moest hij zijn pogingen om

de spoorlijn van de grond te krijgen staken en werd zijn rol overgenomen door de heer W. C. Brade, een voormalig kapitein-ingenieur bij het Wapen der Genie. Hij is de man geweest achter de plannen voor de aanleg van de spoorlijn Amsterdam-Haarlem. Opvallend is dat Koning Willem I, regerend van 1815 tot 1840, van aanvankelijk tegenstander veranderde in vurig voorstander van de aanleg van railverbindingen. In februari 1838 werd door de koning een wetsontwerp ingediend ter financiering van de aanleg van een spoorlijn van Amsterdam naar de Rijn, in eerste instantie naar Arnhem en met een vervolg naar Keulen. De volksvertegenwoordiging verwierp dit voorstel met 46 tegen 2 stemmen. De koning legde zich niet bij deze uitslag neer en ging zelf op zoek naar mogelijkheden om de spoorlijn te financieren. Op 30 april 1838 werd een prospectus voor een staatslening uitgeschreven voor een bedrag van negen miljoen gulden, waarbij de obligaties in een later stadium konden worden omgeuild in aandelen. De uitgifte van de staatsobligaties slaagde en de ontwerpplannen konden verder worden uitgewerkt. Met de aanleg werd begonnen en op 28 december 1843 werd het gedeelte Amsterdam-Utrecht in gebruik genomen.

Opmerkelijk is dat de vereniging 'Het Nederlands Economisch Archief' in een studie uit 1983 tot de conclusie komt dat Nederland niet te laat was, maar op het juiste tijdstip met de aanleg van spoorverbindingen is begonnen.

Dit in tegenstelling tot diegenen die Nederland een 'Jan Saliegeest' toedichtten en de overheid een te late aanleg van de spoorlijn verweten. Vermeldenswaard is ook dat het nog tot 30 juli 1855 zou duren voordat de spoorlijn tussen Rotterdam en Utrecht zou worden gerealiseerd. Op 15 februari 1856 werd de lijn Utrecht - Arnhem ver-bonden met het spoorlijnnennet in Duitsland.

Burger protesten

Aanvankelijk was het de bedoeling de spoorlijn Utrecht-Arnhem langs een tracé te leiden via Zeist, Driebergen, Doorn en Rhenen en vervolgens langs de zuidelijke Veluwezoom verder naar Arnhem. Heftige protesten van de bewoners langs deze route tegen een vurig monster dat zich razendsnel verplaatste door hun achtertuin deden de bestuurders anders besluiten. Ook een plan om de spoorlijn bij Maarsbergen te laten afbuigen naar Rhenen en Wageningen haalde het niet, omdat het toenmalige Ministerie van Oorlog een aantasting van de defensielinie bij Rhenen niet verantwoord vond.

Recht-toe-recht-aan van Utrecht naar Arnhem met een halteplaats in Maarsbergen werd uiteindelijk de keuze. Eén van de bijkomen de argumenten hiervoor was dat onteigenen van grond een moeizame aangelegenheid bleek te zijn. In de gemeente Maarn hebben zich op dit punt weinig problemen voorgedaan. Wel wist de kasteelheer van Maarsbergen, Mr. Du Bois, zijn zin door te drijven om het station van Maarsbergen niet aan de Wijkerweg te situeren, maar aan de Heeresteeg, de hoofdas naar het kasteel Maarsbergen. Dit lijnrecht tegen de wensen van de burgemeester in. Een belangrijke voorwaarde voor overeenstemming over de aanleg van de spoorlijn was ook dat de waterhuishouding van de Ambachtsheerlijkheid Maarsbergen niet mocht worden verstoord.

De aanleg van de spoorlijn Maarn-Maarsbergen tussen 1838 en 1845

Voor het tracé is een zo recht mogelijke lijn aangehouden tussen Utrecht en Arnhem. Binnen de gemeente Maarn zijn echter twee bogen in de spoorlijn opgenomen. De achtergrond van deze keuze is waarschijnlijk het feit, dat men komende van Driebergen de kortste ingraving bij Maarn wilde maken op de plaats waar zich in de Utrechtse Heuvelrug een laagte bevond. Door daar de ingraving te plannen is het uitvoeren van grondwerk zo beperkt mogelijk gehouden.



Stoomlocomotief.

Een belangrijke eis voor de spoorwegen was, dat de langs-helling c.q. het stijgingspercentage niet te groot mocht zijn, zodat de trein het hoogteverschil goed kon overbruggen. In eerste instantie werd een enkelspoor aangelegd met een spoorwijdte van één meter negentig, het zogenaamde 'breedspoor'. Toen de lijn in 1856 doorgetrokken werd naar het Duitse Emmerich en Keulen, werd de spoorlijn gereconstrueerd tot tweesporig met een spoorwijdte van 1435 millimeter, het 'smalspoor'. Dit was toentertijd een eis van onze Pruisische bureu. Op 20 oktober 1856 kon de lijn Arnhem-Oberhausen worden geopend.

De kolk bij het station Maarsbergen is speciaal gegraven om als watertappunt te dienen voor de stoomlocomotieven. Doordat het gebied zeer drassig was en er zich in de ondergrond ondoordringbare oerlagen bevonden, was het vasthouden van het water geen probleem. Blijkens een akte uit 1886 was de afwatering van het gebied in Maarsbergen ten zuiden van de spoorlijn wél een probleem. Deze akte meldt drie duikers: één duiker staande met de rug naar het kasteel Maarsbergen voor de spoorbomen op de Woudenbergseweg, links van de overgang, en twee in de buurt van de Koudelaan, voor de waterafvoer van het gebied rond de keuterboerderij Koedam.

Functie	Jaarloon	Daggeld	Uurloon
Ingenieur-directeur	4.000,00		
Ingenieur	1.800,00		
Opzichter	780,00		
Klerk	500,00		
Arbeider		0,85	
Stationschef	1.000,00		
Vuurwerker			0,18
Timmerman			0,12
Sjouwer			0,09
Jongen			0,05
Machinist		2,50	
Eerste stoker		1,50	
Conducteur		1,50	

Maximum bezoldigingen, daggelden en uurlonen van werknemers van de Rijnspoorweg (in guldens). (Bron: H.J. van Braambeek, Van Lichten en Schiften)

Aardewerkers

Driehonderd grondwerkers, de zogenaamde 'aardewerkers', voerden het werk geheel met de hand uit. Wel maakte de aannemer, J. van der Made, gebruik van wagens op ijzeren hulpsporen, iets dat helemaal nieuw was in die tijd. De 'aardewerkers' waren voor een groot gedeelte gerekruteerd uit de omgeving van Amsterdam. Ze werden in Maarn ondergebracht als pensioengasten bij inwoners van Maarn of in plaggenhutten en houten keten, ten zuiden van de spoorlijn. Later werd dit wijkje ook wel 'Klein Amsterdam' genoemd.



Arbeiders poseren op een zandtrein in de Zanderij in 1935.

Het was barre armoede voor de grondwerkers; op verschillende plaatsen braken stakingen uit. Vermoedelijk eiste men loonsverbetering. De putbaas/uitvoerder weigerde bij stakingen de lonen uit te betalen, wat door de gravers niet werd geaccepteerd. Een tiental militairen werd ingezet om de rellen te bedwingen en een aantal stakers kwam terecht in het gevang te Ede.

Op 1 september 1845 werden de exploitatie en het beheer van de spoorlijn overgedragen aan de NRS, de Nederlandsche Rijnspoorwegmaatschappij. Maarsbergen kreeg een officiële halteplaats met een station. Vijfenvertig jaar later ging de NRS over in handen van de Staatsspoorwegen (SS).

Oude stations

In 1843 kwam de bouw van het station in Maarsbergen gereed. Tot 1900 heeft het gebouw als zodanig dienst gedaan; daarna werd het vervangen. In het boek *'Spoorwegarchitectuur in Nederland 1841-1938'* wordt het station in Maarsbergen als volgt beschreven. *'... Het gebouw bezat een omgaande kroonlijst met bepleisterde gevels. De hoeken van het gebouw gaven de indruk, dat het uit blokken zou zijn opgebouwd. Het gehele muurwerk bestond echter uit baksteen, deels opgebouwd in blokken. Het dak werd met fraaie blauwe pannen afgedekt. Bij het station behoorden twee vrijstaande gebouwtjes, aan elke zijde één.'*

Nederlandsche RIJN-SPOORWEG.

UREN VAN VERTREK
VOOR DE
WINTERDIENST
Beginnende den 18 October 1845.
Van AMSTERDAM naar UTRECHT en ARNHEM.

Van AMSTERDAM		Naar UTRECHT		Van UTRECHT		Naar ARNHEM		Van ARNHEM		Naar AMSTERDAM	
Vertrek	Arrival	Vertrek	Arrival	Vertrek	Arrival	Vertrek	Arrival	Vertrek	Arrival	Vertrek	Arrival
9 1/2	10 1/2	11	12	12 1/2	13 1/2	14	15	15 1/2	16 1/2	17	18
11	12	12 1/2	13 1/2	14	15	15 1/2	16 1/2	17	18	18 1/2	19 1/2
13	14	14 1/2	15 1/2	16	17	17 1/2	18 1/2	19	20	20 1/2	21 1/2
15	16	16 1/2	17 1/2	18	19	19 1/2	20 1/2	21	22	22 1/2	23 1/2
17	18	18 1/2	19 1/2	20	21	21 1/2	22 1/2	23	24	24 1/2	25 1/2
19	20	20 1/2	21 1/2	22	23	23 1/2	24 1/2	25	26	26 1/2	27 1/2
21	22	22 1/2	23 1/2	24	25	25 1/2	26 1/2	27	28	28 1/2	29 1/2
23	24	24 1/2	25 1/2	26	27	27 1/2	28 1/2	29	30	30 1/2	31 1/2
25	26	26 1/2	27 1/2	28	29	29 1/2	30 1/2	31	32	32 1/2	33 1/2
27	28	28 1/2	29 1/2	30	31	31 1/2	32 1/2	33	34	34 1/2	35 1/2
29	30	30 1/2	31 1/2	32	33	33 1/2	34 1/2	35	36	36 1/2	37 1/2
31	32	32 1/2	33 1/2	34	35	35 1/2	36 1/2	37	38	38 1/2	39 1/2
33	34	34 1/2	35 1/2	36	37	37 1/2	38 1/2	39	40	40 1/2	41 1/2
35	36	36 1/2	37 1/2	38	39	39 1/2	40 1/2	41	42	42 1/2	43 1/2
37	38	38 1/2	39 1/2	40	41	41 1/2	42 1/2	43	44	44 1/2	45 1/2
39	40	40 1/2	41 1/2	42	43	43 1/2	44 1/2	45	46	46 1/2	47 1/2
41	42	42 1/2	43 1/2	44	45	45 1/2	46 1/2	47	48	48 1/2	49 1/2
43	44	44 1/2	45 1/2	46	47	47 1/2	48 1/2	49	50	50 1/2	51 1/2
45	46	46 1/2	47 1/2	48	49	49 1/2	50 1/2	51	52	52 1/2	53 1/2
47	48	48 1/2	49 1/2	50	51	51 1/2	52 1/2	53	54	54 1/2	55 1/2
49	50	50 1/2	51 1/2	52	53	53 1/2	54 1/2	55	56	56 1/2	57 1/2
51	52	52 1/2	53 1/2	54	55	55 1/2	56 1/2	57	58	58 1/2	59 1/2
53	54	54 1/2	55 1/2	56	57	57 1/2	58 1/2	59	60	60 1/2	61 1/2
55	56	56 1/2	57 1/2	58	59	59 1/2	60 1/2	61	62	62 1/2	63 1/2
57	58	58 1/2	59 1/2	60	61	61 1/2	62 1/2	63	64	64 1/2	65 1/2
59	60	60 1/2	61 1/2	62	63	63 1/2	64 1/2	65	66	66 1/2	67 1/2
61	62	62 1/2	63 1/2	64	65	65 1/2	66 1/2	67	68	68 1/2	69 1/2
63	64	64 1/2	65 1/2	66	67	67 1/2	68 1/2	69	70	70 1/2	71 1/2
65	66	66 1/2	67 1/2	68	69	69 1/2	70 1/2	71	72	72 1/2	73 1/2
67	68	68 1/2	69 1/2	70	71	71 1/2	72 1/2	73	74	74 1/2	75 1/2
69	70	70 1/2	71 1/2	72	73	73 1/2	74 1/2	75	76	76 1/2	77 1/2
71	72	72 1/2	73 1/2	74	75	75 1/2	76 1/2	77	78	78 1/2	79 1/2
73	74	74 1/2	75 1/2	76	77	77 1/2	78 1/2	79	80	80 1/2	81 1/2
75	76	76 1/2	77 1/2	78	79	79 1/2	80 1/2	81	82	82 1/2	83 1/2
77	78	78 1/2	79 1/2	80	81	81 1/2	82 1/2	83	84	84 1/2	85 1/2
79	80	80 1/2	81 1/2	82	83	83 1/2	84 1/2	85	86	86 1/2	87 1/2
81	82	82 1/2	83 1/2	84	85	85 1/2	86 1/2	87	88	88 1/2	89 1/2
83	84	84 1/2	85 1/2	86	87	87 1/2	88 1/2	89	90	90 1/2	91 1/2
85	86	86 1/2	87 1/2	88	89	89 1/2	90 1/2	91	92	92 1/2	93 1/2
87	88	88 1/2	89 1/2	90	91	91 1/2	92 1/2	93	94	94 1/2	95 1/2
89	90	90 1/2	91 1/2	92	93	93 1/2	94 1/2	95	96	96 1/2	97 1/2
91	92	92 1/2	93 1/2	94	95	95 1/2	96 1/2	97	98	98 1/2	99 1/2
93	94	94 1/2	95 1/2	96	97	97 1/2	98 1/2	99	100	100 1/2	101 1/2
95	96	96 1/2	97 1/2	98	99	99 1/2	100 1/2	101	102	102 1/2	103 1/2
97	98	98 1/2	99 1/2	100	101	101 1/2	102 1/2	103	104	104 1/2	105 1/2
99	100	100 1/2	101 1/2	102	103	103 1/2	104 1/2	105	106	106 1/2	107 1/2
101	102	102 1/2	103 1/2	104	105	105 1/2	106 1/2	107	108	108 1/2	109 1/2
103	104	104 1/2	105 1/2	106	107	107 1/2	108 1/2	109	110	110 1/2	111 1/2
105	106	106 1/2	107 1/2	108	109	109 1/2	110 1/2	111	112	112 1/2	113 1/2
107	108	108 1/2	109 1/2	110	111	111 1/2	112 1/2	113	114	114 1/2	115 1/2
109	110	110 1/2	111 1/2	112	113	113 1/2	114 1/2	115	116	116 1/2	117 1/2
111	112	112 1/2	113 1/2	114	115	115 1/2	116 1/2	117	118	118 1/2	119 1/2
113	114	114 1/2	115 1/2	116	117	117 1/2	118 1/2	119	120	120 1/2	121 1/2
115	116	116 1/2	117 1/2	118	119	119 1/2	120 1/2	121	122	122 1/2	123 1/2
117	118	118 1/2	119 1/2	120	121	121 1/2	122 1/2	123	124	124 1/2	125 1/2
119	120	120 1/2	121 1/2	122	123	123 1/2	124 1/2	125	126	126 1/2	127 1/2
121	122	122 1/2	123 1/2	124	125	125 1/2	126 1/2	127	128	128 1/2	129 1/2
123	124	124 1/2	125 1/2	126	127	127 1/2	128 1/2	129	130	130 1/2	131 1/2
125	126	126 1/2	127 1/2	128	129	129 1/2	130 1/2	131	132	132 1/2	133 1/2
127	128	128 1/2	129 1/2	130	131	131 1/2	132 1/2	133	134	134 1/2	135 1/2
129	130	130 1/2	131 1/2	132	133	133 1/2	134 1/2	135	136	136 1/2	137 1/2
131	132	132 1/2	133 1/2	134	135	135 1/2	136 1/2	137	138	138 1/2	139 1/2
133	134	134 1/2	135 1/2	136	137	137 1/2	138 1/2	139	140	140 1/2	141 1/2
135	136	136 1/2	137 1/2	138	139	139 1/2	140 1/2	141	142	142 1/2	143 1/2
137	138	138 1/2	139 1/2	140	141	141 1/2	142 1/2	143	144	144 1/2	145 1/2
139	140	140 1/2	141 1/2	142	143	143 1/2	144 1/2	145	146	146 1/2	147 1/2
141	142	142 1/2	143 1/2	144	145	145 1/2	146 1/2	147	148	148 1/2	149 1/2
143	144	144 1/2	145 1/2	146	147	147 1/2	148 1/2	149	150	150 1/2	151 1/2
145	146	146 1/2	147 1/2	148	149	149 1/2	150 1/2	151	152	152 1/2	153 1/2
147	148	148 1/2	149 1/2	150	151	151 1/2	152 1/2	153	154	154 1/2	155 1/2
149	150	150 1/2	151 1/2	152	153	153 1/2	154 1/2	155	156	156 1/2	157 1/2
151	152	152 1/2	153 1/2	154	155	155 1/2	156 1/2	157	158	158 1/2	159 1/2
153	154	154 1/2	155 1/2	156	157	157 1/2	158 1/2	159	160	160 1/2	161 1/2
155	156	156 1/2	157 1/2	158	159	159 1/2	160 1/2	161	162	162 1/2	163 1/2
157	158	158 1/2	159 1/2	160	161	161 1/2	162 1/2	163	164	164 1/2	165 1/2
159	160	160 1/2	161 1/2	162	163	163 1/2	164 1/2	165	166	166 1/2	167 1/2
161	162	162 1/2	163 1/2	164	165	165 1/2	166 1/2	167	168	168 1/2	169 1/2
163	164	164 1/2	165 1/2	166	167	167 1/2	168 1/2	169	170	170 1/2	171 1/2
165	166	166 1/2	167 1/2	168	169	169 1/2	170 1/2	171	172	172 1/2	173 1/2
167	168	168 1/2	169 1/2	170	171	171 1/2	172 1/2	173	174	174 1/2	175 1/2
169	170	170 1/2	171 1/2	172	173	173 1/2	174 1/2	175	176	176 1/2	177 1/2
171	172	172 1/2	173 1/2	174	175	175 1/2	176 1/2	177	178	178 1/2	179 1/2
173	174	174 1/2	175 1/2	176	177	177 1/2	178 1/2	179	180	180 1/2	181 1/2
175	176	176 1/2	177 1/2	178	179	179 1/2	180 1/2	181	182	182 1/2	183 1/2
177	178	178 1/2	179 1/2	180	181	181 1/2	182 1/2	183	184	184 1/2	185 1/2
179	180	180 1/2	181 1/2	182	183	183 1/2	184 1/2	185	186	186 1/2	187 1/2
181	182	182 1/2	183 1/2	184	185	185 1/2	186 1/2	187	188	188 1/2	189 1/2
183	184	184 1/2	185 1/2	186	187	187 1/2	188 1/2	189	190	190 1/2	191 1/2
185	186	186 1/2	187 1/2	188	189	189 1/2	190 1/2	191	192	192 1/2	193 1/2
187	188	188 1/2	189 1/2	190	191	191 1/2	192 1/2	193	194	194 1/2	195 1/2
189	190	190 1/2	191 1/2	192	193	19					



Zandgraver' Van der Haar in 1985. Het huisje van Van der Haar staat hoog boven de afgraving met een tuin die direct aan de afgraving grenst. 'Hier' zegt de voormalige ploegbaas van de Spoorwegen, wij- zend met zijn stok naar de krater beneden, 'hier heb ik toch 35 jaar gewerkt, maar ik kom er nooit meer'.

Citaat uit een interview in het Utrechts Nieuwsblad, 1985

Maarn werd ook halteplaats

Maarn moest nog tot 1875 wachten op een halteplaats. Twintig jaar later, in 1895, werd de halteplaats daar uitgebreid met aan weerszijden van de baan een klein haltegebouwtje. Er werd alleen op aanvraag gestopt. Als noot bij de dienstregeling van 15 oktober 1845 staat '*...Alle treinen zullen te Maarn nabij de herberg de Plattenberg tot het op- en afladen van reizigers stil houden, wanneer daartoe bij de Chef-Conducteur het vereischte verzoek door de belanghebbenden is gedaan*'. Het heeft tot 1910 geduurd voordat Maarn een echt station kreeg. Het gebouw omvatte een hal met daarin de loketten en twee wachtkamers: één voor de eerste en tweede klasse reizigers en één voor derde klasse reizigers. Nog steeds is op de kopgevels op rood-gele tegeltableaus de tekst 'MAARN' te lezen. Het station is niet meer als zodanig in gebruik; het heeft momenteel een andere bestemming, maar men kan het wel bezoeken. De 'chefswoning' ernaast is nog steeds bewoond. Tot het begin van de twintigste eeuw was de spoorlijn voor het Maarnse gedeelte van de gemeente van weinig belang. Om de spoorlijn te kruisen waren op diverse plaatsen, bijvoorbeeld bij de Venen en bij Tuindorp, houten trappen gebouwd.

BETEKENIS VAN DE SPOORLIJN VOOR MAARN EN MAARSBERGEN



Ooit behoorde de 'Grote Bloemheuvel' tot het bezit van Kasteel Maarsbergen. Er werd volop handel gedreven, pachten werden er afgerekend en er was een waag voor het vaststellen van het gewicht van het aangevoerde vee. Later speelde het een rol als 'stationskoffiehuys' en er werd ook logies aangeboden. Gedurende een lange periode werd het geëxploiteerd door de familie Van Laar, waarvan de vrouw des huizes is afgebeeld op deze prentbriefkaart. Uitbater Sander van Laar was een graag geziene gastheer.

De komst van de spoorlijn is tot het begin van de twintigste eeuw voor Maarsbergen veel belangrijker geweest dan voor Maarn. De spoorlijn betekende ook concurrentie voor de bestaan de diligencediensten tussen Arnhem, Utrecht en Amersfoort. De meeste diligencediensten in de regio werden opgeheven, maar er kwamen dankzij de spoorlijn en bestratingsprojecten ook weer nieuwe diensten bij. Bijvoorbeeld de diligencelijns tussen Maarsbergen, Leersum en Amersfoort. Dat was ook nodig, aangezien Amersfoort pas in 1886 een spoorwegstation kreeg. De combinatie van trein en postkoets/diligence en later ook de stoom- en elektrische tram hebben in deze regio lang gefunctioneerd. In de loop van de tijd ging het vervoer per trein echter een steeds belangrijker plaats innemen. Het station Maarsbergen was vooral van belang als vervoers- en postknooppunt. Op 31 mei 1853 werd Maarsbergen een officieel hulppostkantoor, gevestigd in de boerderij annex stationscafé de 'Grote Bloemheuvel' ofwel 'Het wapen van Maarsbergen'.

Behalve het eerste postknooppunt had Maarsbergen nog een primeur: de eerste openbare verlichting. In overleg met de Rijnspoorweg werd in 1886 de eerste straatlantaarn geplaatst op het stationsplein.

Goederentransport en personenvervoer

Een industriële ontwikkeling heeft zich na de komst van de trein in Maarsbergen niet voorgedaan. Wel was in de tweede helft van de negentiende eeuw het station Maarsbergen het centrale punt voor het vervoer van tabak van de telers naar de groothandel.

Tabak werd in die tijd veel geteeld in de streek tussen Amersfoort en Rhenen, en uit nabijgelegen plaatsen als Nijkerk, Leusden, Woudenberg, Amerongen en Eist werd de tabak voor vervoer aangeleverd in Maarsbergen. Hoewel de tabaksteelt in Amerongen en Eist tot omstreeks 1960 werd uitgeoefend, was het vervoer van tabak al rond 1900

sterk afgenomen. Wat toenam was de aanvoer van steenkool, stukkolen, kachelkolen, gas-cokes, bruinkool, briketten, veevoer en kunstmest. Maar ook kaas en vee en later ook veel stuthout bestemd voor de kolenmijnen.

De streekfunctie van de trein voor de tabakstelers



Het verzamelen van tabak voor het transport.

De tabaksoogsten werden veelal opgekocht door de firma Frowein te Arnhem. Plaatselijke agenten bezochten de planters en rapporteerden hun bevindingen met betrekking tot de kwantiteit en de kwaliteit schriftelijk aan de heren Frowein. Hun brieven verzonden ze veelal samen met een monster tabak, buiten de officiële post om, rechtstreeks per trein. Er was een boderoute van Rhenen en Amerongen naar de stations in Veenendaal en Maarsbergen. Ook de post van Woudenberg en zelfs van Nijkerk werd met de bode aan het station te Maarsbergen afgeleverd. In de treinen reden speciaal ingerichte rijtuigen mee die dienst deden als 'rijdende postkantoren'. Daartoe werden door aan de Nederlandsche Rijnspoorwegmaatschappij, die de lijn Amsterdam-Utrecht-Arnhem-Emmerich beheerde, speciale datumstempels uitgereikt. Aan de postkantoren werden bovendien stempels verstrekt waarin de naam vermeld stond van de (hulp)postkantoren die langs deze spoorlijn lagen. In het begin van februari 1857 werd onder andere het haltestempel 'Maarsbergen' uitgereikt. Aangezien de dienstregeling al zes treinen vermeldt, moeten er dus zes van deze stempels van iedere halte zijn aangemaakt. Op veel brieven die vanuit de tabakswereld naar de firma Frowein in Arnhem werden gestuurd, komen deze stempels voor. Het spreekt welhaast vanzelf dat ook andere post van deze stempels werd voorzien. Nu zijn deze poststukken een gewild verzamelobject geworden evenals alle andere stukken met stempels, tekst en zegels die op de tentoonstelling tijdens de Open Monumentendag op 8 september te zien zijn.



Twee poststukken die aangeven dat de trein als vervoermiddel voor zowel personen als goederen belangrijk was. De tekst op de briefkaart luidt: 'Gel. Vrienden. D.V. hoop ik dinsdag a.s. het feest bij te wonen, doch ik kan niet eerder komen dan trein 3,... uur te Maarsbergen, als 't begin om 5 uur is, kon ik voor dien tijd niet meer naar mijn Ouders gaan, zou ik dan dien tijd bij jullie mogen doorbrengen?...'. Het rechter poststuk betreft een levering van goederen aan Valkenheide. Duidelijk is het driesterrenstempel 'Maarsbergen' te zien. (Collectie Max Lerk)



Foto onder: halte Maarsbergen met spoorovergang omstreeks 1928. Inzet: halte Maarsbergen in 1959.

Het personenvervoer per trein was in de beginjaren nog van ondergeschikt belang. Nadat het kasteel Maarsbergen in het jaar 1882 in bezit was gekomen van de familie Godin de Beaufort, maakte jonkheer Karel Antoni Godin de Beaufort, de toenmalige

minister van financiën, voor zijn reizen naar Den Haag veelvuldig gebruik van de trein. Hij werd met de koets naar de Kleine Bloemheuvel gebracht en liep vandaar verder naar het station. Het is meerdere malen voorgekomen, dat de trein doorreed terwijl de minister stond te wachten. In dat geval echter was het altijd mogelijk de trein te laten stoppen door met vlaggen te zwaaien of te schreeuwen. De trein reed dan knerpend en hijgend achteruit, pikte de jonkheer op en vervolgde zijn weg.

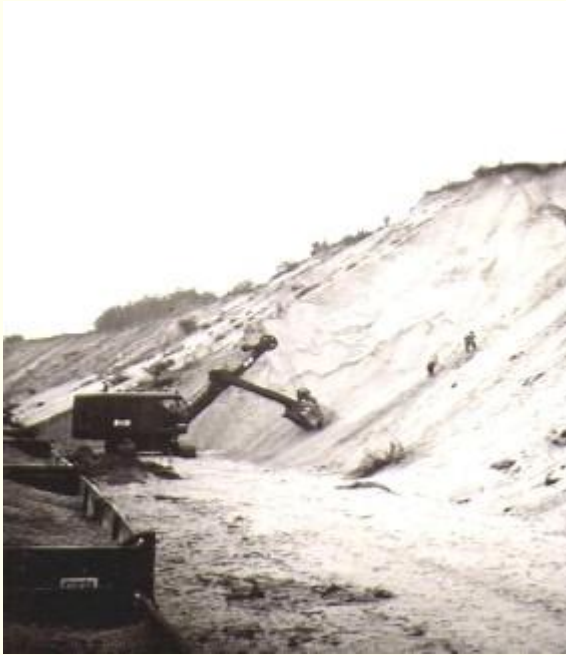
per wagon.		D. VAN DER WEGE
Stukkolen 90 ct.	Kachelkolen 65 ct.	
G. W. R. OVERDIJKINK. Station MAARSBERGEN.		
Gaz-Coaks 50 ct.	Bruinkool-Bri- quettes 80 ct.	
91		(CONDUCTEUR)

Kolenhandel.

De komst van het station in Maarsbergen had tot gevolg dat het oude kooikershuis, de Kleine Bloemheuvel, (schuin tegenover de Grote Bloemheuvel) langzaam maar zeker veranderde in een herberg en logement annex pleisterplaats voor postkoetsen (nu motel Maarsbergen).

De functie van de Grote Bloemheuvel als waag, gerechts-kamer, veilinghuis en inning der belastingen werd uitgebreid tot stations koffiehuis en hulppostkantoor. In 1863 kwam er ook een openbare lagere school in Maarsbergen en een woning voor de meester. In 1884 werd de Nederlands Hervormde Kerk in gebruik genomen. Aan het begin van de twintigste eeuw leidde de bedrijvigheid tot de komst van de middenstand: een kruidenier, een bakker, een slager, een melkboer, een kapper en een fietsenmaker vestigden zich in het dorp. Volgens een advertentie in oktober 1889 begon de Maarsbergse stationschef Overdijkink in dat jaar met een kolenhandel. In die tijd was een dergelijke combinatie van bedrijfsuitoefening niet ongebruikelijk en kolen waren nu eenmaal altijd nodig.

DE ONTWIKKELING VAN MAARN



*Met een P&H-graafmachine op rupsbanden was het mogelijk het zand mechanisch af te graven.
Foto uit 1956.*

De geschiedenis van Maarn hangt nauw samen met de groei van de zandafgraving, waarvan de officiële start plaatsvond in 1865. De eerste nevensporen voor de spoorlijn zijn in dat jaar aangelegd en tien jaar later, in 1875, is de bedrijvigheid inmiddels uitgegroeid tot een groot zandwinbedrijf. De geschiedschrijving meldt dat er in het jaar 1890 al zestig mensen in de zandafgraving aan het werk waren.



Maarn, goederentrein omstreeks 1920.



Maarn, zandtrein omstreeks 1953.



Maarn, rangeeremplacement tussen 1910 en 1920.

Cijfers uit de jaren dertig van de vorige eeuw, de crisisjaren, maken melding van dertig zandgravers die per dag drie treinwagons moesten laden voor vijftig gulden per week. Dat komt neer op ongeveer 36 kubieke meter zand per graver per dag. Het zand werd vanaf de helling naar beneden geschoven en kwam naast de wagons terecht. Van daar kon het met de 'zweetlepel' (de schop) worden opgescheppt in de wagons.

Het zand werd gebruikt ten behoeve van aanleg en onderhoud van spoorlijnen. Vooral voor het traject Woerden-Gouda is veel zand uit Maarn gebruikt. Rond 1940 begon men het zand op mechanische wijze af te graven; dit betekende werkloosheid voor een groot deel van de gravers. Steden zoals Utrecht, Amersfoort en Arnhem kregen steeds meer behoefte aan grote rangeerterreinen. Het vrijkomen van een grote vlakte aan afgegraven grond maakte het mogelijk in Maarn een groot rangeeremplacement aan te leggen. Op die manier konden de steden ontlast worden van rangeerbewegingen. In 1901 was het zover. In de zandafgraving werd 16,5 km spoorbaan aangelegd met 44 wissels, 9 driewegwissels en 3 hele en 3 halve Engelse wissels. Er verzezen drie grote seinhuizen met bloktoestellen, telefoons en wekkertoestellen, en voor de verlichting werden maar liefst 28 hoge booglampen geplaatst. Een tijdelijk elektriciteitsstation met twee grote dynamo's leverde de benodigde stroom voor het emplacement en voor de watervoorziening werd een groot reservoir gebouwd. Tenslotte werd uit Utrecht een draaischijf voor locomotieven naar Maarn getransporteerd om het geheel compleet te maken. In 1917 nam men een rangeerheuvel in gebruik, zodat het rangeerproces sneller zou kunnen verlopen. In 1919 werd de oude draaischijf vervangen door een grote draaischijf met een diameter van 18 meter, afkomstig uit Roosendaal.



Maarn, de Bergweg. In 1903 startten de Spoorwegen de bouw van deze straat met 18 dienstwoningen bestemd voor het personeel dat de woningen kreeg toegewezen volgens de toen geldende rangen en standen.

Spoorwegen bouwen een straat

In 1903 startten de Spoorwegen met de bouw van achttien dienstwoningen aan de Bergweg bestemd voor het spoorwegpersoneel dat de woningen kreeg toegewezen volgens de toen geldende rangen en standen. Een vrijstaand huis voor de stationschef, de onder-stationschef en de stationsassistenten, en twee-onder-één-kapwoningen voor de ladingmeesters, de ploegbaas, de wegwerkers en de voorlieden. Na 1945 zijn de meeste huizen aan de Bergweg door de Spoorwegen aan particulieren verkocht. De kopers veranderden en verbouwden met als gevolg dat veel typische kenmerken van de oorspronkelijke bouw verloren gingen.



Tuindorp kort na de bouw omstreeks 1925.



Tuindorp in 2007.

Zo is onlangs het laatste huis aan de noordkant van de Bergweg, nummer 39, zomaar verdwenen ... en wat verscheen er op die plaats? Een witgepleisterd villaatje dat alleen al door het pleisterwerk totaal uit de toon valt. In het SPOU-boekje van Maarn (het boekje waarin alle (pre) monumenten beschreven staan, staat nummer 39 met dubbele ster aangeprezen als beeldbepalend pand. Het was een sober pandje; anderhalve bouwlaag en een overstekend dak over de voordeur en, heel klassiek, twee ramen onder en één boven. Op den duur waren de 18 woningen aan de Bergweg natuurlijk niet voldoende. De Spoorwegen en de Gemeente ontwikkelden daarom een plan voor de bouw van meer woningen. Uit dat idee is de wijk Tuindorp geboren, die in 1925 gereed kwam



Tuindorp Maarn. Naast de verschillende typen woningen werden ook enkele middenstandswoningen/winkels gerealiseerd.

De bouw van het tuindorp in Maarn

De bouw van het tuindorp in Maarn, waar in 1923 mee begonnen werd, is een prachtig voorbeeld van sociale woningbouw in Nederland. De bouw is tot stand gekomen dankzij een uniek samenwerkingsproces van enerzijds de gemeente Maarn, en anderzijds de Spoorwegen.

In 1902 was de woningwet in werking getreden. Deze wet legt o.a. het winstbeogend particulier initiatief op het gebied van de woningvoorziening aan banden en stimuleert woningbouw door verenigingen en gemeenten. De komst van de wet was een grote vooruitgang en maakte een eind aan de schrijnende woonomstandigheden van velen.

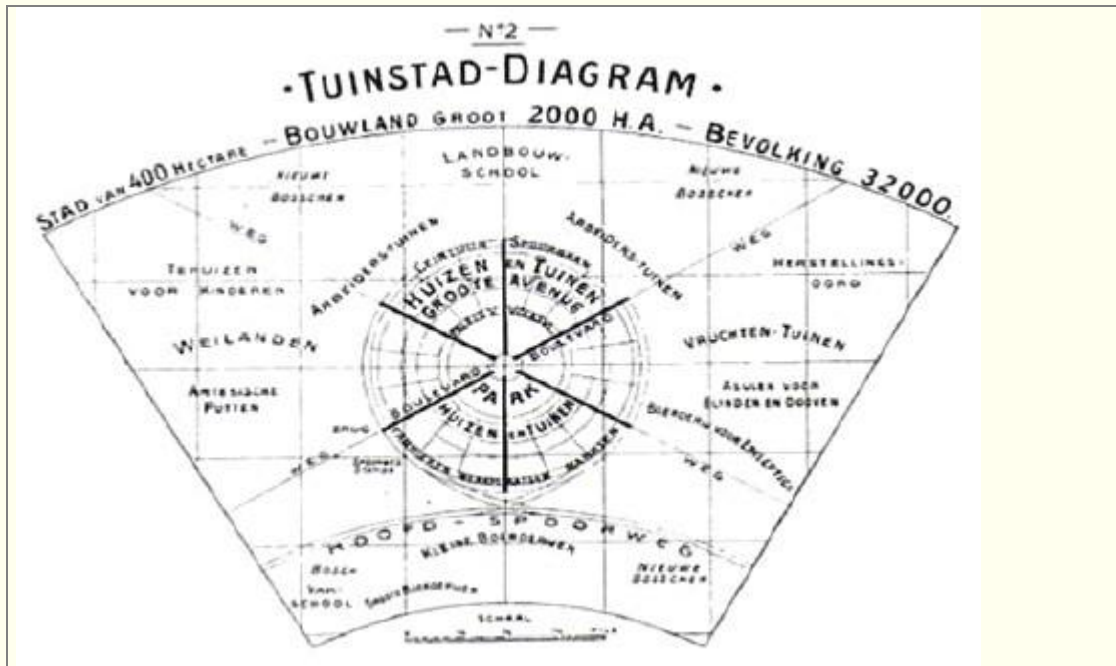
Beide partijen bundelden hun belangen in een woningbouwvereniging en creëerden met grote zorg en inzet vijftenzeventig woningen, een school en drie winkels voor de spoorwegmedewerkers die werkten op het rangeerterrein of in de zandaf-graving. Het initiatief voor de bouw is onder meer genomen door mr. dr. J. H. Jonckers Nieboer, toenmalig hoofdamtenaar bij de Spoorwegen. Samenwerking tussen de partijen - Spoorwegen, woningbouwcoöperatie en gemeente - was nodig voor het verkrijgen van financiële ondersteuning door het Rijk. Met het bouwen van een tuindorp hadden de Spoorwegen al ervaring opgedaan in o.a. Haren bij Groningen. Daar was enkele jaren voordat de bouw in Maarn van start ging, een tuindorp aangelegd met drie typen woningen voor het spoorwegpersoneel van het rangeerterrein tussen Haren en Onnen. Net als in Maarn had ook het Harense tuindorp een lagere school, enkele middenstands-woningen met een winkel, en vormde de Tuindorppweg de toegang tot de wijk. Belangrijkste doel van de oprichting van het tuindorp was natuurlijk het creëren van woonruimte voor de medewerkers. Maarn was toentertijd maar een heel klein dorp dat geen mogelijkheden had de werknemers van de Spoorwegen te huisvesten. De spoorweg-medewerkers kwamen meestal uit het westen van het land en kenden weinig luxe voor wat betreft hun huisvesting. Maar door te kiezen voor het 'tuindorp-idee' kregen de spoorwegmedewerkers wel een voor toenmalige begrippen grote, degelijke woning met een forse tuin van circa 600 vierkante meter.



'... Ik moet naar een kleinere woning omzien want mijn gezin wordt te groot'. De arbeidersgezinnen waren groot en de inkomsten maar heel gering aan het eind van de 19e eeuw. Particuliere verhuurders deden voor de komst van de woningwet, in 1902, goede zaken met de verhuur van krotten en kelders. Vooral in de grote steden heersten ernstige wantoestanden en waren de grote arbeidersgezinnen slecht gehuisvest. De woningwet maakte daar langzaam maar zeker een eind aan. Een belangrijk aantal 'aardewerkers' en spoorwegwerkers was afkomstig uit de grote steden. De relatief grote huizen in het Tuindorp Maarn, maar ook de dienstwoningen aan de Bergweg, moeten voor hen een geweldige verbetering zijn geweest. Foto's: Amsterdamse kelderwoning. Hier woonde een schoenmakersgezin.

De tuinstad, een idealistisch idee

Het was 1898 toen de Engelse journalist Ebenezer Howard (1850-1928) zijn eerste boek schreef: 'A Peaceful Path to Real Reform'. Vier jaar later, in 1902, werd het werk herdrukt onder de titel 'Garden Cities of Tomorrow' (Tuinsteden van morgen), een boek dat grote gevolgen zou hebben voor de ontwikkeling van de stedenbouw. Howard introduceerde met zijn 'tuinstad' een nieuw, revolutionair idee dat ook in Nederland lange tijd als hoeksteen van de moderne stedenbouw gold. Door het hele land verrezen tuinsteden en -dorpen waarin de basisidee van Howard werd gevolgd. Toch zijn er eigenlijk in heel Europa maar twee echte tuinsteden gebouwd, die helemaal het plan van Howard volgen: Letchworth (1903, nu een voorstad van Londen) en Welwyn (1919).



Het tuinstad-diagram van Howard: evenwicht tussen natuur en voorzieningen van de grote stad.



Ebenezer Howard (1850-1928)

De tuinstad zoals die eruit moest zien volgens Howard, combineerde de comfortabele voorzieningen van een stad met het gezonde leven op het platteland. Howard's idee was geen volmaakt stedenbouwkundig concept, maar meer een model, dat uiteindelijk tot een betere sociaal-economische ontwikkeling van de arbeidersbevolking moest leiden. Het basisplan voor de tuinstad was concentrisch: in het centrum bevond zich een brink met daaromheen twee grote ringen, een met de openbare voorzieningen en een met woningbouw. Daaromheen een groene gordel die industrie en verkeer afschermt van de woonfuncties. Als het tuindorp het maximale aantal inwoners bereikte, werd in de nabijheid een satellietstad aangelegd. Uit een samenvoeging van vele tuinsteden zou op deze wijze een complete stad ontstaan, die volgens Howard niet meer dan 32.000 inwoners zou moeten hebben.



Tuinstad New Earswick (Engeland).

De tuin stadgedachte was een droom van de idealist Howard, een droom die tevens de verzoening zou gaan betekenen van kapitaal en arbeid, van werkgevers en werknemers. Howard rekende op de welwillendheid van de grote werkgevers en streefde naar verbetering van de vaak erbarmelijke omstandigheden waaronder de fabrieksarbeiders gehuisvest waren. Howard's droom is voor een belangrijk deel werkelijkheid geworden. De tuinstad moest ook gezondheid en verbroedering brengen en daarmee een eind maken aan de onlusten die vaak in de krottenwijken heersten.

In Europa, met name in Howard's thuisland Engeland, maar ook in Duitsland en in Frankrijk is de tuinstadgedachte rond 1918 opgepakt door belangrijke architecten. Le Corbusier bijvoorbeeld, een van de belangrijkste Franse stedenbouwers, pakte het groots aan en verschaftte de tuinstad de functie van 'sociale regelaar'. Een model dat ook politieke aspiraties had en vrijwel onmogelijk uitvoerbaar was. Maar soms moet een idee verder reiken dan de praktische mogelijkheden; grote kunstenaars denken vaak op deze wijze en zijn al heel blij als maar een deel van hun plannen uitgevoerd wordt. Zo ook Le Corbusier, die zijn model voor een tuinstad een heel vooruitstrevende vorm gaf.



'De hedendaagse Stad' uit 1922 van Le Corbusier. Opgebouwd uit een totaal geïndustrialiseerd bouwsysteem. In het midden net zakencentrum en het station en een vliegveld op een platform. Daaronder autowegen en parkeergarages en zelfs een metro. Langs de rand van de stad staan de woonwijken, de 'cités-jardins', met veel openbaar groen, grote tuinen en perfect gebouwde woningen. De totale opbouw is geometrisch want, zo schreef Le Corbusier in 1925 in zijn 'Urbanisme': nauwkeurigheid, evenwichtigheid en de strakke lijnen van de bouw stimuleren het gevoel voor schoonheid en goede smaak. Le Corbusier was zijn tijd ver vooruit en in Nederland heeft een aantal architecten zijn 'nieuwe zakelijkheid' in combinatie met die van Howard verwerkt in tuinstadprojecten die wij nu koesteren als nationale monumenten. Naast het bouwen volgens de toen 'moderne' principes van de 'nieuwe zakelijkheid' werden er door tal van fabrieken en grote bedrijven in Nederland tuinsteden gebouwd met meer traditionele huizen. Zo ook in Maarn waar de relatief kleine tuinstad in feite een dorp-in-een-dorp vormt.

Tuindorp, keuze of toeval?

De bedoeling was, dat J. Pothoven, gemeentearchitect van Maarn, de woningen zou ontwerpen en men wilde aanvankelijk de woningen gewoon in een rij langs een weg bouwen. Niets van de 'tuindorpgedachte' dus. De eerste schets van architect Pothoven bevatte een dergelijk simpel plan voor vrijstaande woningen. Maar het was te duur; er was onder andere te veel grond bij de woningen gepland en de Spoorwegen vonden de kavelprijs per woning daarom te hoog. Bovendien kwamen de woningen boven het stichtingsbedrag dat de overheid stelde ter verkrijging van de rijksbijdrage.

Voor een tweede plan zijn volgens de archiefstukken *'de woningen, in afwijking van het eerste plan, meer geconcentreerd ontworpen'*. Rondom een ruim, centraal gelegen plein zouden drie woningtypen gebouwd worden: type A, twee-onder-één-kapwoningen bestemd voor de middenklasse, bijvoorbeeld voor de machinisten. Type B, als type A maar met meer luxe, bestemd voor beampten, en type C, de eenvoudigste woning, werd gebouwd in blokjes van twee, drie of vier en was bedoeld voor het baanpersoneel. De aanvankelijke huurprijzen liepen uiteen van fl. 5,05 tot fl. 7,21 per week.

Voor dit schetsontwerp wordt plotseling de term 'tuindorp' gebruikt, maar het is in het geheel niet duidelijk of men de tuindorpgedachte van Howard als uitgangspunt heeft genomen. In ieder geval zal Pothoven bekend zijn geweest met de publicaties van Howard die in die tijd, rond de jaren twintig van de vorige eeuw, erg populair waren. Voor een grondprijs van 0,50 cent per vierkante meter kochten de Spoorwegen de grond. De afspraak was dat er gemiddeld per woning zeshonderd vierkante meter beschikbaar was. In het bebouwingsplan werd tevens een openbare school opgenomen die met de benodigde rijkssteun gefinancierd kon worden. Helaas is de Tuindorpschool in 1989 afgebroken.

Tuindorp Maarn, anno 2007





Tuindorp Geldermalsen en Haren als voorbeeld

De Spoorwegen en de gemeente Maarn waren het eens geworden over dit tweede plan, maar het Rijk, de derde belanghebbende in de bouwplannen, kwam met de melding dat er '... belangrijk gesnoeid zal moeten worden'. Er moesten meer blokken gebouwd worden en de vrijstaande huizen moesten helemaal komen te vervallen. In het derde en tevens definitieve ontwerp zijn alleen blokjes van twee, drie of vier woningen, een school en drie winkelwoningen opgenomen.



Tuindorp Geldermalsen anno 2007, een voorbeeld voor Tuindorp Maarn.

Architect van het Harense tuindorp was Ph. J. Hamers (1917-1935) geweest. In Maarn werden de architecten J. en H. A. Pothoven ingeschakeld. Maar het waren niet zozeer de beide architecten en ook niet de gemeente Maarn die de tuindorpgedachte daadwerkelijk vorm gaven. Veeleer waren het de Spoorwegen, die voortbouwden op een geslaagd tuindorpproject in Haren en ook in Geldermalsen. Daar was namelijk enkele jaren eerder óók een tuindorp verzezen. Of de Spoorwegen bij de bouw de ideeën van Howard direct gevolgd hebben is en blijft een vraag. Het lijkt erop dat de Spoorwegen rond 1920 een eigen Hollands tuindorp-idee ontwikkeld hadden, dat toegepast werd zonder al te zeer het gedachtengoed van Howard verder te volgen. In ieder geval zijn de Hollandse tuindorpen uit die tijd veel kleinschaliger van opzet.



Foto boven: Maarn, rangeeremplacement omstreeks 1900-1910. Onder: omstreeks 1930.



Maarn Noord van start

In juni 1923 was de aanbesteding een feit en kreeg aannemersbedrijf Kloosterboer uit Broek op Langedijk de opdracht de woningen te bouwen. De bouwmaterialen werden aangevoerd via een hulpspoor dat inderhaast geschikt was gemaakt voor transport van omvangrijke goederen. Het transportlijntje was verzorgd door de Spoorwegen alsook een nieuwe overweg die een korte verbinding vormde tussen de bestaande kern van Maarn en de noordkant van het dorp waar het tuindorp gebouwd ging worden. Het bestuur van de woningbouwvereniging had de Spoorwegen tevens verzocht de woningen te voorzien van elektrisch licht en water. Vanaf het rangeerterrein werd een aftakking aangelegd voor de elektriciteit en de aannemer sloeg op het bouwterrein vijf putten voor de watervoorziening. De bouwkosten waren meegevallen. Daardoor was er voldoende geld beschikbaar voor een verantwoorde tuinaanleg waarvoor tuinarchitect J. Sluiter aangetrokken werd. Pothoven bleef er wel bij betrokken: zijn verantwoordelijkheid betrof de erfafscheidingen en de tuinpaden. De afscheidingen aan het centrale middenplein bestaan uit lage muurtjes; in de overige delen van het project komen ligusterhagen als afscheiding. Binnen zijn beplantingsplan ontwierp Sluiter voor het centrale middenpleintje een rhododendronpark.



Ter ere van de vele 'aardegravers' die het grondwerk aan de spoorlijn hebben verricht en de 'zandgravers', die de zandafgraving tot stand hebben gebracht, is in januari 1987 het beeld de 'Spoorwegwerker' onthuld. Het bronzen beeld is ontworpen door de Maarnse kunstenares mevrouw Frank Mager-Boddens Hosang. De sculptuur verbeeldt een spoorwegwerker met de zogenaamde 'zweetlepel' in de hand en staat op het Burgemeester Everwijn Langeplein, midden in het karakteristieke Tuindorp.

Wandelen door Tuindorp

Tuindorp ligt tussen de Ted Visserweg en de toegang tot het dorp vanaf de N 227: de Tuin-dorpweg. De wandeling start bij het bushuisje op het Burgemeester Everwijn Langeplein. Men staat dan midden op het centrale plein dat werd aangelegd met de bouw van het Tuindorp in 1923. Tientallen jaren geleden werd het tuinontwerp drastisch gewijzigd in een simpel grasveld met wat bomen en heesters en een paar bankjes.

Architect Pothoven had de huizen aan het plein voorzien van lage muurtjes als erfafscheiding; voor de overige delen van het tuindorp had hij gekozen voor ligusterhagen waarvan in totaal 1700 meter geplaatst werd. In het huidige Tuindorp vindt men zo hier en daar nog een stukje ervan terug. Een aantal woningen is inmiddels gerenoveerd, uitgebouwd en aangepast aan de huidige woonwensen. Een enkele woning heeft nog de originele indeling, zoals het huis aan de Schoollaan nummer 10, dat op de Open Monumentendag opengesteld zal zijn.





Schoollaan 10, de eenvoudigste uitvoering van de verschillende typen huizen in Tuindorp Maarn. Er is vrijwel niets aan de woning verbouwd of opgeknapt waardoor veel originele details en kleuren behouden zijn. Veel huizen in Tuindorp zijn gerenoveerd en uitgebouwd om aan de huidige woonwensen te voldoen.

Crisisjaren

Begin jaren dertig werd ons land getroffen door een ernstige economische crisis. Als gevolg daarvan waren in 1934 alle rangeeractiviteiten en aanverwante werkzaamheden in de zandafgraving verleden tijd. Deze situatie leidde ook tot grote leegstand van de woningen in Tuindorp. Om dit enigszins te beperken ging de woningbouwvereniging over tot een verlaging van de huren. De economische crisis was niet de enige oorzaak van het verdwijnen van het rangeeremplacement in Maarn. Een competentiestrijd tussen het Staatsspoor (SS) en de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij (HIJSM) over de aanleg en het gebruik van een groot rangeerterrein in Amersfoort speelde hierbij ook een belangrijke rol.

BIJZONDERE GEBEURTENISSEN RONDOM DE TREIN



Het station van Maarn in 1910.

De aanleg van de spoorlijn door Maarn en Maarsbergen is op zichzelf geen spectaculair gegeven. Toch is de spoorlijn mede bepalend geweest voor de ontwikkeling van de gemeente. De lijn heeft beide dorpen in tweeën gedeeld en bepaalde daarmee de ruimtelijke inrichting van de gemeente. Station Maarsbergen heeft een belangrijke rol gespeeld als verkeers- en postvervoerknooppunt. In Maarn zijn de activiteiten in de zandafgraving en het rangeeremplacement van groot belang geweest voor de werkgelegenheid en de groei van het inwonertal van Maarn. Na 1910, toen Maarn een station kreeg, maakten steeds meer inwoners in later tijd ook forenzen, dagjesmensen en bezitters van zomerhuizen met genoeg gebruik van de trein.



Maarn 1937: een elektrisch treinstel naast een hoofdseinpaal.

De treinen werden vanaf 1845 tot 1935 uitsluitend getrokken door stoomlocomotieven. Het was een hele gebeurtenis toen in 1935 de eerste dieseltrein over het traject Maarn-Maarsbergen reed. De heer Bob Laporte Sr. kan zich nog herinneren dat de leerlingen van de openbare lagere school in Maarsbergen, getooid met vlaggetjes, naar de spoorlijn liepen en daar voor de gesloten spoorbomen hebben staan zwaaien terwijl de gestroomlijnde trein voorbij raasde. In 1937 is men begonnen met de elektrificatie van de lijn. Toch heeft het nog tot 1958 geduurd voordat de laatste stoom locomotief vaarwel gezegd kon worden.



Koningin-moeder Emma arriveert voor de opening van Valkenheide, 1912.

Een enkele keer heeft de spoorlijn de gemeente Maarn in het nieuws gebracht. Bijvoorbeeld in 1865, toen het eerste Christelijk Nationale Zendingsfeest werd gehouden op het landgoed Maarsbergen. Duizenden mensen kwamen per trein aan op station Maarsbergen om verder te voet naar het landgoed te lopen. Dit festijn heeft zich jaren herhaald.

In 1912 kwam Maarsbergen in het nieuws, toen koningin-moeder Emma daar met de trein arriveerde voor de opening van het nieuw gebouwde opvoedingssgesticht voor jongens, de Stichting Valkenheide.



Model van de Keizerlijke trein waarmee Wilhelm II in Maarn arriveerde. Vooraan de keizer en zijn echtgenote Augusta Victoria. (Collectie Hans Hanenbergh).

De meest spectaculaire gebeurtenissen rondom de trein speelden zich evenwel af in de periode van 1918 tot 1922. Aan het einde van de Eerste Wereldoorlog werd Duitsland een republiek en werd keizer Wilhelm II verdreven uit zijn vaderland. In de nacht van 10 op 11 november 1918 kwam de keizer in Eysden (L) als banneling ons land binnen en vroeg hier politiek asiel. In overleg met de toenmalige eigenaren, de familie Bentinck, heeft de Nederlandse regering kasteel Amerongen als tijdelijke opvang aangewezen. De ex-keizer kwam aan op het station van Maarn, de plaats die op dat moment wereldnieuws werd. Ruim een maand later, op 23 december kwam ook zijn echtgenote, keizerin Augusta Victoria op het station aan. In het jaar daarop arriveerden maar liefst 59 wagons met meubilair en ander huisraad, bestemd voor Huis Doorn, dat inmiddels door Wilhelm was gekocht als permanent verblijf in Nederland.

Keizerin Augusta Victoria overleed in 1921. Met een speciale keizerlijke hof trein, bestaande uit drie rijtuigen en een lijkswagen, werd haar stoffelijk overschot van Maarn naar Potsdam bij Berlijn overgebracht.



Brief uit Velp bestemd voor Baarn. Dit poststuk werd afgehandeld door het Rode Kruis in Rheden. Het afdelingsstempel is in rood afgedrukt. De frankering bestaat uit een knipsel uit een postwaardestuk. Het knipsel is ongeldig gemaakt met net drie-sterrenstempel Maarsbergen d.d. 6 november 1944.

Voor zover is na te gaan was dit hulppostkantoor gevestigd in het café de Grote Bloemheuvel, later het Stationskoffiehuis; de heer A. Blaauwendraat zou de eerste brievenaarder van Maarsbergen geweest zijn. Door de totstandkoming van de spoorwegverbinding Amsterdam-Arnhem op 16 mei 1845 en de exploitatie ervan per 1 september 1845 door de Nederlandsche Rhijnspoorweg-maatschappij, kreeg Maarsbergen een belangrijke streekfunctie in de postverzending. Immers, veel post werd sindsdien per trein vervoerd.

Pas in 1918 kreeg Maarn een eigen postkantoor; tot die tijd viel het dorp onder het werkkerrein van Maarsbergen. En 'Maarsbergen' kreeg nóg meer post te verwerken met de komst van het opvoedingsgesticht Valkenheide in 1909. Bovendien zorgden ook het groeiende aantal toeristen, en het feit dat Maarsbergen vóór de Tweede Wereldoorlog deel uitmaakte van de verdedigingslinie, voor grotere drukte op het hulppostkantoor. Gedurende de Tweede Wereldoorlog werd de postverzorging grotendeels overgenomen door het Rode Kruis. Na ontvangst van de post werd deze van een rood stempel voorzien en naar een postkantoor gebracht voor verdere verzending per trein. Ook het station en het postkantoor Maarsbergen hebben hierin een belangrijke rol vervuld.



Links een locomotief met kogelgaten. Maarn-Maarsbergen, 1944; rechts een elektrische trein bij Maarn.

Belangrijke rol voor station Maarsbergen in de Tweede Wereldoorlog

De crisis van de jaren dertig had in economisch en sociaal opzicht diepe sporen nagelaten. De opkomst van de autobus was inmiddels een feit en in 1937 werd besloten dat er tal van treinstations en haltes gesloten moesten worden. Van de 860 stations/haltes werden er 300 gesloten, waaronder die in Maarsbergen en Maarn. Ze werden gesloten voor reizigersverkeer, maar het goederenvervoer bleef intact. Het station van Maarsbergen speelde echter nog een belangrijke rol tussen augustus 1939 en mei 1940 bij de aan- en afvoer van manschappen en materieel voor de verdediging van de Grebbelinie. Na de inval van de Duitsers in mei 1940 werden onder druk van de omstandigheden de stations in juni van dat jaar heropend.



'Panzerzug'. De Duitsers beschikten over verschillende van deze treinen. De gepantserde locomotief bevindt zich in het midden van de trein; met het kleine pijpje.

Toen op 10 mei 1940 de Duitsers Nederland binnengevallen waren, lukte het hun niet per trein achter de verdedigingslijnes te komen. Alle treintransporten bij de bruggen werden tegengehouden, behalve die bij de brug bij Gennep, zodat een aanval in de rug de soldaten op de Grebbelinie bespaard bleef. De Grebbelinie moest op 10 mei 1940 worden ontruimd, dat wil zeggen dat de inwoners van Woudenberg, Scherpenzeel en Renswoude hun huis en goed moesten verlaten. Inwoners van de eerste twee gemeenten werden met de trein uit Woudenberg geëvacueerd naar Noord Holland. De inwoners van Renswoude hadden met de trein uit Veenendaal-De Klomp moeten vertrekken. Maar doordat het bruggetje ten westen van De Klomp te vroeg opgeblazen was, konden ze het station in Veenendaal niet meer bereiken en moesten ze de trein nemen vanaf station Maarsbergen. Zij kwamen daar in de nacht van 10 op 11 mei te voet en met allerlei wagens en karren aan, om ten slotte om drie uur 's nachts in een verduisterde trein vanaf Maarsbergen te vertrekken. Een 50-tal evacués bleef achter. Zij moesten naar Maarn lopen van waaruit zij totaal ontredderd vervoerd werden naar de eindbestemming, St. Pancras in Noord Holland.



Vorbereidingen voor het vervoer van man en paard tijdens de mobilisatie in augustus 1939. Het reizigersvervoer werd stilgelegd om de militaire transporten onbelemmerd te kunnen uitvoeren.

Na de capitulatie van ons land mochten de evacués weer terug naar Renswoude. Deze gang was nog triester dan de heenweg. In Maarsbergen was geen enkele opvang, men moest zelf maar zien hoe men thuis kwam en wat er van huis en have was overgebleven.

Gedurende de oorlogsjaren verliep het treinverkeer redelijk rustig. De Duitsers probeerden met grote volharding zich een plaats te veroveren binnen de leiding van de Nederlandse Spoorwegen. Dit lukte maar gedeeltelijk. De Nederlandse directie bleef tot aan de spoorwegstaking van 17 september 1944 in Nederlandse handen. Op station Maarsbergen was al vanaf juli 1940 geen stationschef meer, alleen nog maar drie 'Angestellten'. Vanaf 20 juni 1941 was er vanaf dit station alleen nog goederenvervoer mogelijk.

Kort voor D-day, op 6 juni 1944, toen de geallieerden in Normandië landden, werd trein nr. 541 op weg van Utrecht naar Arnhem nabij de Koude-laan te Maarsbergen beschoten. Er vielen vijf doden en twintig gewonden. De Duitsers wilden de trein laten doorrijden naar Arnhem, waarbij de verzorging van de doden en gewonden in de trein zou plaatsvinden. De bekende dorpsarts van Maarn, dokter Van Kekem, geassisteerd door de Woudenbergse arts Zweers, wist te bewerkstelligen, dat de trein terugreed naar Utrecht. De verbandmiddelen van de EHBO-kist in Maarsbergen waren natuurlijk niet toereikend en in Driebergen trachtte dokter Van Kekem de voorzitter van het Rode Kruis, dr. Beelaerts van Blokland, in te schakelen. Die beschikte immers over personeel, materieel en verbandmiddelen! Het duurde de Duitsers allemaal te lang. Zij reden zonder artsen door naar Utrecht, waar ambulances klaar stonden om de doden en gewonden, zowel burgers als leden van de Wehr-macht, naar de ziekenhuizen te vervoeren.

Het spoor was in feite alleen nog in gebruik voor militaire doeleinden. Burgers uit de naaste omgeving werden gedwongen wacht te lopen langs de spoorlijn onder commando van de bezetters. De gebouwen in de omgeving, zoals pastorie en kerk, raakten beschadigd door kogel- en granaatinslagen. Veel treinen waren voorzien van zogenaamde 'FLAK-wagens' met afweergeschut ofwel de 'Fliegerabwehrkanonen'.

Tijdens de mobilisatie waren de los-en laadplaatsen in Maarn tot zeventig meter verlengd om de militaire treinen te kunnen laden en lossen. Er was tevens een reservedepot gevestigd voor de Rode Kruistreinen die overal in het land zouden kunnen worden ingezet. Enkele dagen na de rampzalige beschieting in Maarsbergen

vond een beschieting van een trein in Maarn plaats, met als gevolg een onbekend aantal doden. Goederentreinen werden beschoten, maar ook treinen met oorlogsmaterieel en met vaten benzine en olie die geparkeerd stonden op de zijsporen. Gelukkig ontstonden er nooit ernstige ontploffingen.

Na de oorlog is aan de spoorzijde van het oude station een plaquette aangebracht ter nagedachtenis aan Cornelis P. A. Fray. De heer Fray was de eerste haltechef in Maarn; hij is in Duitsland om het leven gekomen.

De grote duikers onder de spoorlijn, die waren aangebracht om een goede waterhuishouding te waarborgen, zijn in het laatste jaar voor de bevrijding vaak als schuilkelder gebruikt tegen de beschietingen en bombardementen.



Na bewezen diensten ... Vijf stoomlocomotieven achter elkaar, wachtend op de sloop. Hiermee verdween ook het beroep van de stoomloc-machinist. Samen met de stoker moest hij de ketel op stoom houden. Dat was zwaar en ongezond werk.



*Het rangeerterrein bij Maarn nog volop in bedrijf aan het begin van de vorige eeuw.
Foto omstreeks 1918-1919.*

Ontwikkelingen van 1945 tot 1981

Na de oorlog kwam het herstel van de spoorlijn langzaam op gang. Binnen drie maanden na de bevrijding was er weer beperkt treinverkeer mogelijk. Eind augustus 1945 reden er vier treinen per etmaal en van oktober 1945 tot oktober 1946 zes treinen. In 1948 is de twee-uurs-stopdienst weer in ere hersteld. In 1969 werd een één-uurs dienstregeling ingesteld. Het aantal reizigers nam vooral in Maarsbergen echter maar amper toe. Wegens het negatieve rendement moest het station in 1972 wederom, maar nu voorgoed, gesloten worden.

Maarn kreeg in datzelfde jaar een nieuw station midden in het dorp bij de tunnel Raadhuislaan. Met de sluiting van station Maarsbergen kwam tevens een eind aan de relatie van het dorp met het spoor. De posthistorie van Maarsbergen zelf is afgesloten met de sluiting en de opheffing van het hulppostkantoor in 1979.

DE ZANDAFGRAVING, EEN AARDKUNDIG MONUMENT



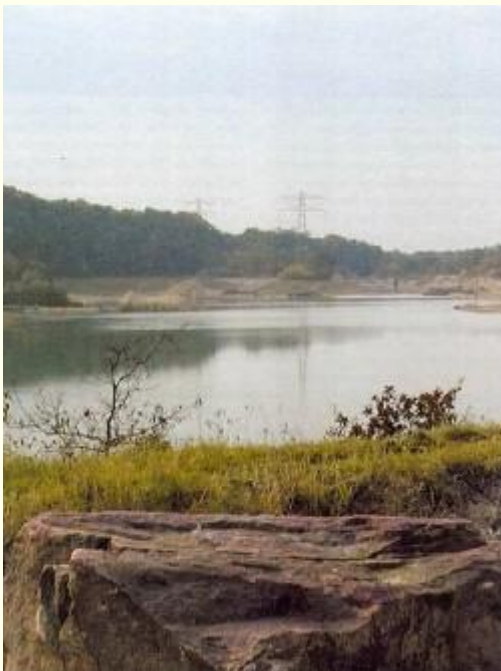
Geologenexcursie naar het stenenveld van Maarn, 1904. Prof. Arthur Wichmann (1851-1927, met baard) was de eerste hoogleraar geologie.

Sedert 2004 is de Zanderij een officieel aardkundig monument. Deze monumenten zijn min of meer een noviteit binnen de monumentenwet. Het idee om aardkundige monumenten te benoemen en dus te gaan beschermen, ontstond in 1994. In dat jaar moesten projecten worden gekozen in het kader van het Europees Natuurbeschermingsjaar 1995. De provincie Utrecht telt inmiddels zeven officiële aardkundige monumenten.



Op het steneneiland.

Binnen de provincie is nog een aantal plaatsen aangewezen als aardkundig monument. Ze staan beschreven in het boek van Wim Hoogendoorn (zie literatuurlijst) evenals de criteria waaraan zo'n aardkundig monument moet voldoen. Tot 1941 werd het zand met de hand afgegraven en tijdens dat graven kwam men een enorme hoeveelheid stenen tegen. Dat was lastig, zeker toen men in 1901 begon met de aanleg van het rangeerterrein. De enorme steenmassa verplaatsen leek geen optie en uiteindelijk stortte men over de stenen een dikke laag zand waarop een groot aantal sporen werd aangelegd. Toen in 1994 het rangeerterrein 'ontmanteld' werd, kwam het keienveld weer tevoorschijn en het had niet veel gescheeld of alle stenen waren verdwenen uit de zanderij. Verkocht, gestolen of zomaar naar een andere bestemming 'gegaan'. In Maarn en omgeving vindt men daarom ook op veel locaties prachtige zwerfkeien van zeer groot formaat. Maar die stenen waren ook een leidraad bij het onderzoek naar de ontstaansgeschiedenis van het gebied. Het was dus van groot belang dat de collectie keien op de locatie bijeen bleef. Om dit te bewerkstelligen en 'verdwijning' van de stenen te voorkomen richtte W. F. de Beaufort, toentertijd wonende op de Maarnse buitenplaats 't Stort, als eerste in zijn achtertuin een geologisch park in met stenen uit de zandafgraving.



Gezicht op het steneneiland.

Wetenschappers en plaatselijke pioniers als Gerard Gongrijp, Jaap Zandstra en Maarten van Vliet hebben zich vervolgens, in samenwerking met de vereniging Maarn-Maarsbergen Natuurlijk, enorm ingezet om de stenen te behouden en te determineren. Daarna wist Wim Hoogendoorn, de geestelijke vader van de aardkundige monumenten in Nederland en toentertijd medewerker van de Provincie Utrecht, de stenencollectie in te passen in het bestaande aardkundig beleid. Daarmee was het behoud van de keiencollectie 'keihard' verzekerd en heeft Maarn nu een spectaculair aardkundig monument: het Zwerfsteneneiland in de Zanderij.

De Maarnse kunstenaar Peter Enter ontwierp voor de formatie van de stenen een Kompas-roos die op een (schier)eilandje kwam te liggen. De stenen werden gedetermineerd en gesorteerd en vervolgens soort bij soort ingepast in het ontwerp. Globaal is men tot de volgende indeling van de stenen gekomen: stollingsgesteenten, afzettingsgesteenten, omzettingsgesteenten en stenen van zuidelijke herkomst. In de Zanderij liggen als toegang tot het Zwerfsteneneiland ook nog restanten van de twee draaischijven van het oude rangeerterrein. Samen met het tot vleermuizenverblijfplaats omgebouwde transformatorhuisje behoren deze objecten tot ons 'industriële erfgoed'.



Het Steneneiland in de Zanderij. Voor de toegang tot de dam die naar de compositie van de stenen leidt, zijn restanten gebruikt van de oude draaischijf van het rangeerterrein. Op de foto ernaast zijn de rondingen van de betonnen draaischijf herkenbaar, nu en vroeger.

'Nieuwe natuur'

De 'nieuwe natuur' in de Zanderij komt aardig op gang. Het gebied is zeer rijk aan libellensoorten, waaronder enkele zeldzame. Waargenomen zijn onder andere het lantaarntje, zwerfende heidelibel, oeverlibel, azuurwaterjuffer, grote roodoogjuffer, vuurjuffer, smaragllibel, watersnuffel, viervlek, plasrombout, grote keizerlibel en glassnijder.

Bekend waren al kleine roodoog, platbuik, bruinrode heidelibel, bloedrode heidelibel, variabele waterjuffer, vuurlibel en kanaaljuffer.

Opmerkelijke broedvogels rond de plas zijn appelvink, bonte vliegenvanger, veldleeuwerik en kruisbek. Daarnaast zijn de soorten sperwer, buizerd en grote bonte specht waargenomen. Op en in het water broeden knobbelzwaan, fuut, meerkoet, wilde eend, kuif-eend én kleine plevier. Van de overige diergroepen zijn nu ree, konijn, vos, eekhoorn, gewone pad, groene kikker, bruine kikker, en ringslang en hazelworm uit de directe omgeving bekend. Ook komen er tal van bijzondere plantensoorten voor.

150.000 jaar geleden

Ons verre verleden is voor het gemak ingedeeld in perioden die men vervolgens een naam gaf. Zo noemen we bijvoorbeeld de voorlaatste ijstijd, die ongeveer 150.000 jaar geleden plaatsvond, het 'Riss' of 'Saalien'. Eigenlijk weten wetenschappers niet zo veel van die tijd, maar wat we wel weten is dat er in die periode vanuit de noordelijke streken die we nu aanduiden als Scandinavië, een grote uitbreiding tot stand kwam van het landijs. Onlangs is vast komen te staan dat op de bodem van het Kanaal tussen Engeland en Frankrijk een vallei ligt van een prehistorische superrivier die destijds naar het zuidwesten stroomde. Door een doorbraak van een natuurlijke dam, ongeveer ter hoogte van Calais, overstroomde zo ongeveer heel Nederland en ook de huidige Noordzee met zoet water. In de ijstijden lag het niveau van de zee tot wel 120 meter lager dan nu omdat veel water opgeslagen lag in de enorme ijskappen. Aan de hand van de sporen die gevonden zijn in het Kanaal en op de bodem van de Noordzee dateert men deze vloedgolf tussen 450.000 en 200.000 jaar geleden. Een tweede vloedgolf vond ongeveer 150.000 jaar geleden plaats, rondom de voorlaatste ijstijd. Dat was ook de tijd dat de enorme hoge wal van ijs, modder en stenen ons land binnen stroomde en onder andere de Utrechtse Heuvelrug ontstaan is. In feite is het een stuwwal die ontstaan is als gevolg van de enorme natuurkrachten die vrijkwamen tijdens het oprukken van het landijs.

De massa's zwerfkeien, die meegevoerd werden met het landijs, zijn de stille getuigen van een natuurverschijnsel dat heel lang geleden plaatsvond. Kenmerken van de verschillende soorten zwerfkeien zijn te lezen op de borden bij de verschillende groepen. Wie er meer van wil weten kan ook een rondleiding over het Zwerfsteneneiland meemaken.



Appelvink.

Nu, na ruim anderhalve eeuw zandwinning en spoorwegwerken, zijn op 1 maart 2002 alle industriële activiteiten gestopt. De zandafgraving leverde wellicht de belangrijkste bijdrage aan de groei van het huidige Maarn. Rond 1900 was de zanderij zelfs de belangrijkste werkgever in de wijde omgeving. Dankzij de bedrijvigheid in de zanderij kwamen er scholen, winkels en kerken en werd onder andere Tuindorp' gebouwd. Nadat alle werkzaamheden gestopt waren is een natuurinrichtingsplan gemaakt; het gebied is heel sober beplant en voorlopig afgesloten voor publiek om de ontwikkeling van nieuwe natuur een handje te helpen. Inmiddels oogt de Zanderij al helemaal groen en hebben tal van wilde inheemse diersoorten er een thuis of een pleisterplaats gevonden. Het is de bedoeling dat het gebied op den duur opengesteld wordt voor extensieve recreatie.

PUBLICATIES VAN DE CULTUURHISTORISCHE COMMISSIE

- 'Treinen door Maarn-Maarsbergen' is het vijfde boekje in de reeks over de cultuurhistorie van Maarn en Maarsbergen.
- De andere delen zijn:
- 1999. De historische Buitenplaats Maarsbergen, Monumentaal groen in de gemeente Maarn.
- 2001. De Marke, Mandron / Manderen, De geschiedenis van de agrarische ontginningen aan de voet van de Utrechtse Heuvelrug.
- 2003. Boerenbouw op Herengoed, Monumenten van het agrarisch bedrijf in Maarsbergen.
- 2005. Geloven in Monumenten, Religieus erfgoed en buitenplaatsen in Maarn en Maarsbergen.

Belangrijke bijdragen aan dit deel van de reeks verleenden:

Leden van de Cultuurhistorische Commissie Maarn-Maarsbergen / Max Lerk / Hans Hanenbergh / Bert Boer / Johan C. den Toom / Jos Rademakers / H.J. van Zwol / Nederlands Architectuur Instituut.

De correctie van de tekst was in handen van Agaath Pescher-ter Meer.

SPONSORS

Sponsors die het verschijnen van dit deel mogelijk maakten:

Gemeente Utrechtse Heuvelrug / Woningbouwvereniging Maarn - Maarsbergen / Vereniging Maarn-Maarsbergen Natuurlijk / Middenstand Maarn-Maarsbergen / Fortis Foundation / Drukkerij Vanden- Berg, Maarn / Kunst+Vliegwerk, Maarn.

LITERATUUR

- Bakker, A.F. 1968. 800 jaar geschiedenis van Maarsbergen met gedeelten van Maarn-Woudenberg-Leersum.
- Braambeek, H.J. van. 1936. Van Lichten en Schiften, gedenkboek van de Nederlandsche vereniging van spoor- en tramwegpersoneel
- Briedé, J.P. 1981. Historie en Natuur van Maarn-Maarsbergen.
- Briedé, J.P. 1993. Maarn-Maarsbergen in de loop der eeuwen.
- Demoed, E.J. 1974. In een lieflijk landschap,
- Erfgoedhuis. 2006. Nostalgische fietstocht door Driebergen-Rijsenburg, Maarn en Doorn.
- Fanelli, Giovanni. 1978. Moderne architectuur in Nederland.
- Frampton, Kenneth. 1985. Modern Architecture, a critical history.
- Hanenbergh, H. en Boer A. 2002. Maarn Zienderogen.
- Hoogendoorn, W. 2006. Zwerfsteneneiland Maarn en andere aardkundige monumenten.
- Jonckers Nieboer, mr.dr. J.H. 1938. Geschiedenis der Spoorwegen 1832-1938.
- Lägers, H. en Veenland-Heineman K. 2003. Maarn, Geschiedenis en Architectuur, monumenten-inventarisatie provincie Utrecht.

- Korthals Altes, Harm Jan. 1993. Tuindorpen in Nederland, 100 jaar na Ebenezer Howard, Tuindorp Maarn.
- Nederlands Economisch-Historisch Archief, 1983. Economisch- en sociaal-historisch jaarboek, 46ste deel.
- Russer, G.A. 1992. Tram en Trein tussen Eem en Rijn, deel 1, Zuid Oost Utrecht.
- Schreijnders, Rudi e.a. 1990. De Droom van Howard, Verleden en toekomst van de tuindorpen.
- Vliet, M. van. 2000. De Stenen van Maarn, Duizend-en-één schatten uit de zandafgraving.
- Waerdt, W van de. 1996. Caarte van de Ambachts Heerlikheid en Landerije van Meersbergen Ao 1716.
- Wonen-TA/BK. 1979. Tijdschrift voor huisvesting en omgeving Nr. 4/5 februari 1979

WEBSITES

- www.mmnatuurlijk.nl
- www.projectenbankcultuurhistorie.nl
- www.aardkundigewaarden.nl
- www.spoorwegmuseum.nl

VERANTWOORDING VOOR HET GEBRUIK VAN HET FOTOMATERIAAL

De zwart-wit afbeeldingen zijn grotendeels afkomstig uit particuliere archieven, prentbriefkaarten verzamelingen en het streekarchief in Wijk bij Duurstede. Afbeelding pagina 13, Atlas van Stolk en Collectie Hans Hanenbergh / pagina 22, Tabaksmuseum Amerongen / pagina 23, Collectie Max Lerk / pagina 27 (klein), archief Kunst+Vliegwerk / pagina 28 (onder) Bert Boer / pagina 29, Woningdienst Amsterdam / pagina 34, archief Kunst+Vliegwerk / pagina 35, idem / pagina 37, idem / pagina 38, idem / pagina 41, Collectie Hans Hanenbergh / pagina 43 (boven), Collectie Max Lerk / pagina 49 (boven), BOHO- team, Stichting Vrienden van het Zwerfsteneneiland / pagina 51, archief Kunst+Vliegwerk.