

Honderdvijftig jaar Utrecht-Zwolle.

Op 20 augustus 2013 is het honderdvijftig jaar geleden dat De Bilt een halte kreeg aan de spoorlijn Utrecht-Zwolle. Het gevolg van deze halte was het ontstaan van de geheel nieuwe kern, die later de naam Bilthoven zou krijgen. In dit artikel gaan Fred en Loes Meijer in op het ontstaan van de stationsbebouwing.

Besluit tot de aanleg van een spoorlijn

De *Nederlandsche Centraal Spoorweg Maatschappij* (N.C.S.) werd 2 februari 1860 opgericht. Het doel was het aanleggen en exploiteren van een spoorlijn vanuit Utrecht naar Zwolle. Voordat er begonnen kon worden moest er eerst onderhandeld worden met de diverse grondeigenaren. De gemeente De Bilt benoemde voor haar grondgebied een commissie, bestaande uit de raadsleden Jhr. Hendrik

van den Bosch en de heer S. Dorresteyn, welke belast is met de belangen dier gemeente bij aanleg van de spoorbaan voor zo verre deze door het gebied lopen zal. Deze belangen raken voornamelijk de wegen en water-voorziening.



Jonkheer Hendrik van den Bosch

Jhr. Van den Bosch, wonend op Jagtlust en groot-grondbezitter, investeerde in aandelen N.C.S. Aanvankelijk was er geen halte gepland bij De Bilt. Omdat de eerste inleg van de aandelenemissie niet voldoende was, investeerde Jhr. Van den Bosch daarop f 20.000 extra en schonk een stuk grond voor de bouw van een halte. Voorwaarde was dat er twee treinen per dag heen en terug bij deze halte zouden stoppen. In 1861 verkreeg de N.C.S. de concessie en kon de aanleg beginnen.

Ontstaan van het station

Tijdens de aanleg van de spoorlijn werden er in De Bilt op het stuk grond van Jhr. Van den Bosch aan de zuidkant van de spoorlijn twee arbeiderswoningen gebouwd. In deze woningen woonden spoorwerkers van de N.C.S. en aan de noordkant van de lijn werd een plek gereserveerd voor de bouw van een haltegebouw. De N.C.S. had een standaardontwerp voor de gebouwen voor de kleine haltes, maar of er werkelijk zo'n standaardgebouwtje is gebouwd is twijfelachtig. De blauwdruk van het station uit 1901 laat op die plaats een afwijkende fundering zien. Op 7 augustus 1863 verleende de gemeente De Bilt de N.C.S. *tijdelijke vrijdom van de grondbelasting voor gebouwen van den Centraal Spoorweg Maatschappij.*

Aanleg van de spoorlijn

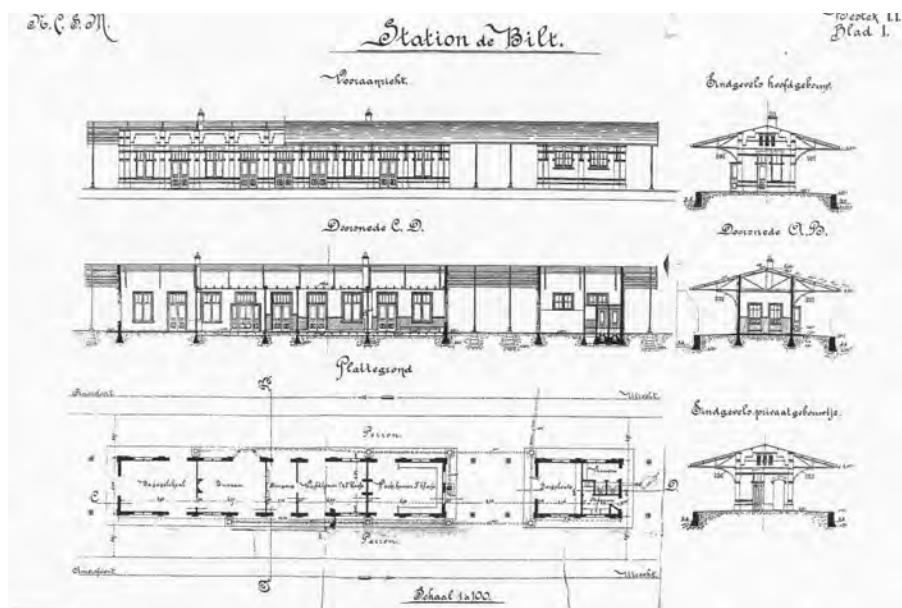
De hoofdaannemer van de bouw van de spoorlijn was de Société Vitali, Picard et Cie. uit Parijs. Deze legde in eerste instantie een enkelsporige lijn aan. Op het verzoek van de N.C.S. aan het gemeentebestuur om deel te nemen aan de festiviteiten bij de opening van de spoorlijn antwoordt het gemeentebestuur: *dat zij bezwaar aanvoeren tegen de denkbeelden tot de feestelijke viering van de inwijding van de Centraalspoorweg bij te dragen, gelegen*

in den verren afstand van de gemeente tot aan de lijn.

Op 20 augustus 1863 vindt de feestelijke opening van de spoorlijn plaats. De lijn zal meer dan veertig jaar in dezelfde toestand blijven bestaan. In 1885 wordt de N.C.S. overgenomen door de *Nederlandsche Rhijnspoorweg Spoorwegmaatschappij* (N.R.S.), maar de N.C.S. blijft onder haar eigen naam de exploitatie voortzetten. In 1890 kwam de lijn in handen van de Staats Spoorwegen (S.S.) en ook deze keer bleef de exploitatie in handen van de N.C.S. In 1892 vindt de verdubbeling van de spoorlijn Utrecht-Amersfoort plaats. Het station ligt dan nog niet tussen de twee lijnen. Dat gebeurt pas bij de vernieuwing van station in 1901. Vijf jaar later, in 1897, werd ter bevordering van de veiligheid het blokstelsel ingevoerd. Bij een blokstelsel wordt de spoorlijn ingedeeld in blokken. Elk blok heeft een eigen blokpost. De blokwachter geeft de trein het sein dat het blok vrij is, zodat deze veilig het blok kan binnenrijden.

Bebouwing bij het station

Het station lag op een half uur lopen van het dorp De Bilt. In 1899 startte de Maatschappij tot Exploitatie van Bouwterreinen bij het station De Bilt met het project villapark Vogelenzang. Tegelijkertijd besluit mr. J.E. Ameshoff,



Bouwtekening van eilandstation. Archief Fred Meijer.

sinds 1891 secretaris bij de N.C.S., tot het bouwen van de villa Ensah aan de oostkant van wat nu de Soestdijkseweg Noord is. In 1900 werd hij de directeur van de *Nederlandsche Buurtpoorweg Maatschappij* (N.B.M.). De N.B.M. is een dochtermaatschappij van de N.C.S. In deze hoedanigheid heeft hij een grote invloed gehad op de bouw van het nieuwe eilandstationsgebouw en de stationschefwoning.

Eilandstation met breed perron

Het oost-west gerichte station is een typisch voorbeeld van een eilandstation.

Voor het verwezenlijken van dit plan moest er een heel nieuw sporenontwerp gemaakt worden.

Spoor 1 Amersfoort Utrecht aan de noordzijde van het perron moest wijder om het station gaan lopen. En er moesten nieuwe wissels gelegd worden. Het perron van het eilandstation werd zo'n 15 meter breed en ongeveer 150 meter lang met een zadeldakoverkapping. De houten overkapping wordt ondersteund door een constructie van ijeren kolommen, vakwerksport en doorgaande liggers. Een gedeelte

van de ondersteuningconstructie is dichtgemetseld met schoon metselwerk, voorzien van speklagen en hanenkammen boven de ramen en vormt zo de opslag-, wacht-, loket- en toiletruimte. Het stationsgebouw werd op 30 januari 1901 voltooid.

Aan de oostkant van de overweg werd tussen de sporen een huisje geplaatst voor de wissel- en overwegwachter. Deze wachter moest steeds naar buiten om de wissels en slagbomen te bedienen.

In 1913 werd de perronoverkapping in



Ter gelegenheid van de her-elektrificatie van het baanvak Utrecht-Amersfoort. Foto genomen bij station Bilthoven. Foto 1946. Archief Fred Meijer.

westelijke richting uitgebreid.

En in 1957 is onder de sporen door aan de westkant van de Soestdijkseweg een voetgangerstunnel aangelegd. Het station is in 1963 verbouwd. Het kreeg moderne ramen en het werd van een

stuclaag voorzien. In 1997 volgde er nog een verbouwing. De kaartverkoop verdwijnt hierbij uit het station en er vestigt zich een gemakswinkel 'Wizzl' in het stationsgebouw.

Goederenemplacement

Bij de aanvraag voor het sporenplan (1900) werd ook een begin gemaakt met aanleggen van 2 rangeersporen. Op het westelijke stuk van het rangeerspoor werd aan het einde standaard een rangeerlocomotief geplaatst. In de loop der jaren groeide dit uit met meerdere sporen. Vooral door de komst van de groothandel Jean Heybroek, de Coöperatieve Landbouwvereniging (Boerenbond), de vestiging van houthandel Van der Ham, Bilthovense Metaal Industrie (B.M.I.), Van Westrhenen bouwmaterialen en kolenhandelaren. Het emplacement is in 1985 opgebroken. Op dit moment is men op deze plaats bezig met de aanleg van de tunnel onder spoor.

De stationschefwoning

In 1899 werd in opdracht van de N.C.S. een woning voor de stationschef aan de noordzijde van het station gebouwd. In 2012 is deze woning gesloopt en opgeslagen, met de bedoeling hem te herbouwen in het Spoorwegmuseum te Utrecht. (Zie ook De Biltse Grift van maart 2013).

Spoorlijn De Bilt-Zeist

Mr J.E. Ameshoff diende in 1899 een concessieaanvraag in bij de Gedeputeerde Staten van Utrecht voor een spoorlijn van Zeist naar De Bilt, aansluitend op de lijn richting Utrecht-Zwolle. De concessie werd eerst geweigerd, maar op aandringen van de gemeente Zeist alsnog toegekend. De concessie werd verleend aan de N.B.M, en de dienst werd uitgevoerd met materieel van de N.C.S.

Op 29 augustus 1901 werd deze lijn geopend. Aanvankelijk eveneens aangelegd als enkelsporige lijn, werd hij in 1912 verdubbeld. Door toedoen van de Duitse bezetter werd de passagiersdienst in 1941 gestaakt en overgenomen door een busdienst. Na de bevrijding bleef er tot 1972 een goederentrein naar Zeist rijden. Na opheffing van de goederendienst is de spoorlijn afgebroken en is er een fietspad naar Huis ter Heide over het tracé aangelegd.

Hulppostkantoor De Bilt Station

Voor het afhandelen van het post- en telegraafverkeer werd in 1906 een hulppostkantoor gebouwd. De N.C.S. had de panden Soestdijkseweg (later Emmaplein) 95, 97 en 99 in eigendom. De nrs. 97 en 99 werden gesloopt en nummer 95 werd de woning van de brievengaarder. Aan de noordzijde werd



het hulppostkantoor aangebouwd. Mr. Ameshoff had zelf ook belang bij het hulppostkantoor. Zijn post, met name de aangetekende stukken, zou hij nu eerder ontvangen. De Bilt-Station kreeg een eigen poststempel. Op 2 januari 1918 verdween de naam "De Bilt-Station" en werd veranderd in "Bilthoven". In 1919 werd er een postkantoor gebouwd aan de Lijsterlaan (nu Julianalaan).

Seinhuis

Het seinhuis is in 1908 gebouwd op dezelfde plaats waar het gebouwtje van de wissel- en overwegwachter stond. Tevens werd erdoor de N.C.S. een verzoek ingediend om afsluitbomen te mogen plaatsen. Bij het nieuwe seinhuis stonden alle bedieningspanelen binnen. Het seinhuis was voorzien van een klok en een brandweerbel.

In 1919 werd de exploitatie van de spoorlijn overgenomen door de *Staats Spoorwegen* (S.S.). Ook al het personeel kwam daarmee in dienst van de S.S. De *Nederlandse Spoorwegen* (N.S.) namen de exploitatie van alle lijnen in



Seinhuiswachters v.l.n.r. H. van Roosmalen (ass. stationschef), K. Suk, G.v.d.Pol, B.Abrahmsen en J. van 't Prinsenhof. Foto 1948 archief Fred Meijer.

Nederland over in 1938.

In 1958 is het puntdak van het seinhuis verwijderd, hiervoor kwam een plat dak in de plaats. Ook werd het seinhuis naar achteren vergroot. Het seinhuis is in 1963 gesloopt, omdat er automatische overwegbomen en lichtseinen kwamen, die met railcontacten bediend werden en de seinwachter overbodig maakten.

De modernisering van het seinstelsel op het traject Utrecht-Amersfoort kreeg op 21 oktober 1962 haar beslag, het (C)entraal (V)erkeers (L)eiding-systeem werd ingevoerd. Dit stelsel houdt in dat de bediening van de langs deze spoorlijn staande daglichtseinen en de daarin gelegen wissels thans alle vanuit een centraal punt t.w. Amersfoort plaats vindt. Ook de invoering van automatische overwegbomen (AHOB) maakte de seinhuiswachter overbodig.

Personeelsbezetting

Waren het in het begin van de lijn maar enkele mensen die hun brood verdienden aan de spoorlijn, in de jaren vijftig van de vorige eeuw was dit wel anders. Er werkten toen: één stationschef, één stationschefassistent, zes seinhuiswachters, zeven kaartverkopers, drie rangeerders, twee controleurs, vier medewerkers stukgoed van *Van Gend en Loos*, één ingenieur 'weg en werken', twee arbeiders en één loopjongen.

Toekomst van het station

De komende jaren zal de omgeving van het station ingrijpend veranderen. Er komt een tunnel voor wegverkeer en een aparte tunnel voor fietsers en voetgangers. Veel gebouwen van rond 1900 zijn gesloopt waaronder de stationschefwoning.

Bronnen:

Russer, G.A., Tram & Trein, tussen Eem en Rijn deel 2 en 3, Canaletto / Repro-Holland, Alphen a/d Rijn, 1997.

100 Jaar Spoorwegen in Nederland – Uitgave ter gelegenheid van het eeuwfeest der Nederlandse Spoorwegen september 1939

Veenendaal, Guus, Spoorwegen in Nederland, Boom, Amsterdam, 2008.

G.A.B. De Bilt

Bosman, Ferry, De eeuw van de N.B.M. Centraal Nederland, 1993.

Goede, A.P. de en M.H. van Dort, Postkantoor in een Biltse Herbergh, Het Postmerk, De Bilt, 1993.