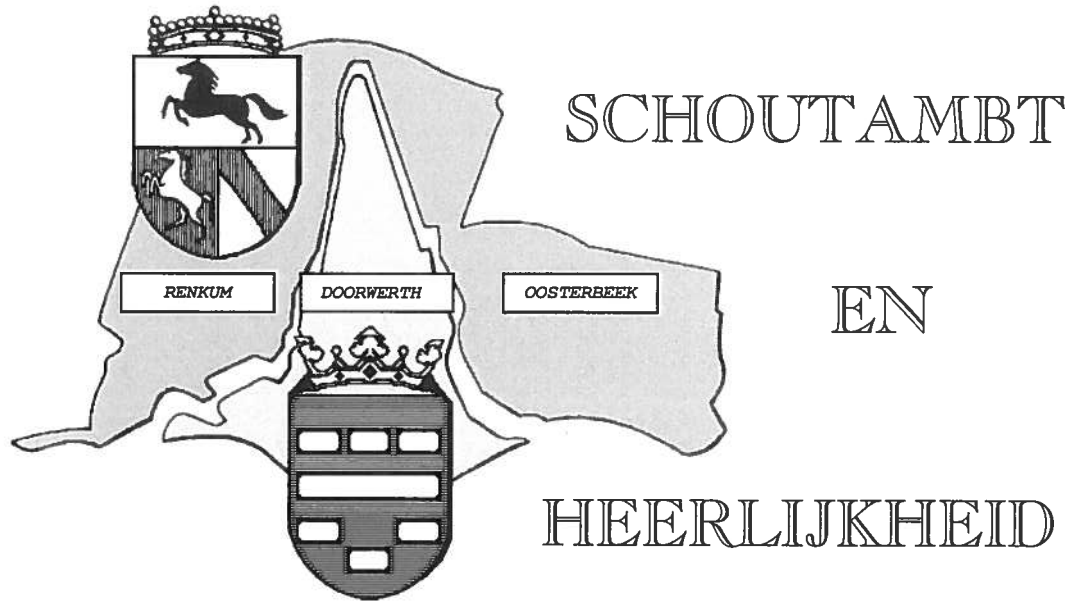


JAARGANG 19, NUMMER 1, APRIL 2005



UITGAVE VAN DE STICHTING VOOR HEEMKUNDE IN DE GEMEENTE RENKUM

De kosten van de opleiding voor zes meisjes worden door de directrice zelf bekostigd. Die voor de overige leerlingen kunnen door een "ieder die in een kind belang stelt, Tegen een wekelijkse toelage van f 3,=," aan deze inrichting worden toevertrouwd. Helaas heeft dit nog geen resultaat (twee jaar na de oprichting van deze school) geboekt; het is zoals de schrijver zegt: "de philanthropie is wel eens radder met de tong dan met de beurs".

Hoewel de stichtster niet wanhoopt, blijkt uit de laatste zinnen van dit werkje dat de toekomst niet rooskleurig is. Kneppelhout eindigt met: "De vraag blijft, of Rozenhage niet in eene maatschappelijke behoefte voorziet, of het niet het zijne tracht bij te dragen ter verbetering en bekwaming van den dienstbodenstand en of het van degenen, die de bedoelingen der stichting uit dit opstel eenigszins hebben leeren kennen, bij voorkomende gelegenheid niet eenige aanmoediging verdient."

Het stukje is ondertekend met: "Leiden, 15 Februarij 1861."

Zou deze opleiding op Rozenhage een spoedige dood hebben ondergaan? Dat is een vraag waarop, zo hoop ik, toch nog een antwoord kan worden gevonden. Mogelijk dat door dit artikel dankzij lezers deze vraag door een onderzoek kan worden opgelost.

VAN RHIJNSPOORKEET TOT STATION WOLFHEZE(N)

door Ulbe Anema

Zoals veel Nederlanders wel weten van de geschiedenisles, wordt in september van het jaar 1839 tussen Amsterdam en Haarlem de allereerste spoorlijn in Nederland geopend en in exploitatie genomen door de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij (HIJSM). Vrij snel daarna begint ook een andere onderneming, de Nederlandsche Rhijnspoorweg-Maatschappij, met de aanleg van de lijn van Amsterdam naar Utrecht, waardoor deze stad in 1843 al haar eerste spoorverbinding krijgt. Hierna wordt hard gewerkt aan het doortrekken van de lijn tot aan Arnhem, een fiks karwei in die tijd waarbij o.a. sterke polderjongens worden ingezet. Op 14 mei 1845 wordt plechtig de gehele Rhijnspoorweg geopend, van de hoofdstad Amsterdam tot het 'Gelders Haagje', zoals Arnhem wel heet(te).

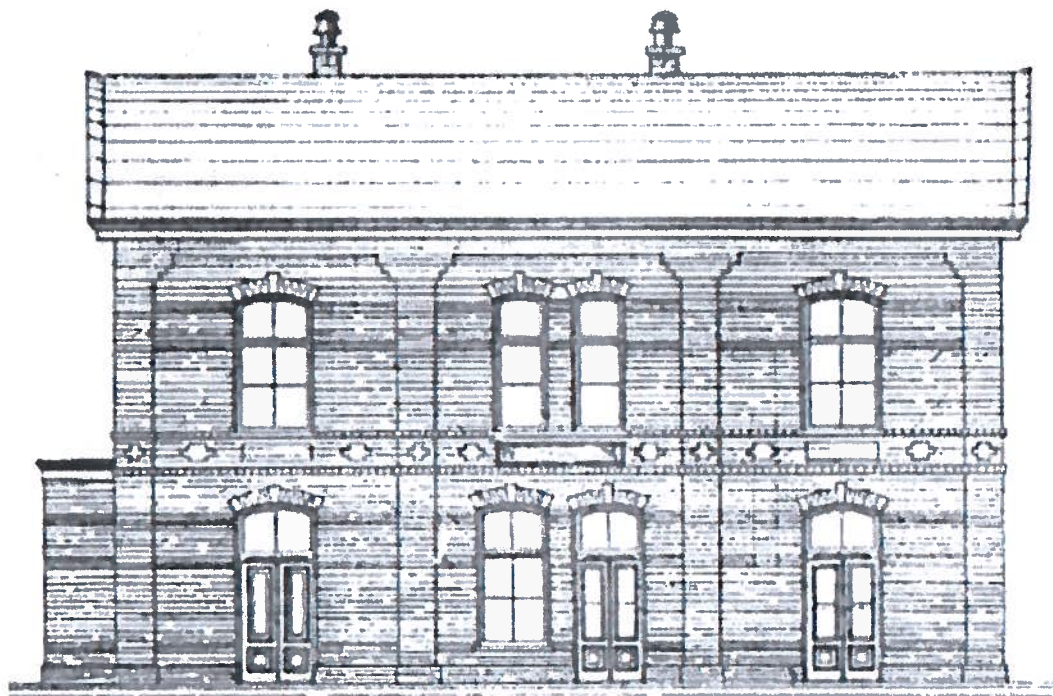
Baron van Brakell, de kasteelheer van Doorwerth, had een groot deel van de grond in Wolfheze (toen nog Wolfhezen geheten) in zijn bezit. Als hij in 1843 voor de aanleg van de spoorbaan aan de Rhijnspoorweg-Maatschappij stroken grond van zijn gebied verkoopt, stelt hij één belangrijke voorwaarde: 'in Wolfhezen moet een halte met wachter komen'. Vanaf de opening van de 'Rhijnspoorweg' is er dus een spoorhalte, en al 160 jaar kan men daar derhalve in- en uitstappen.

In Wolfhezen wordt in de beginperiode alleen gestopt wanneer de reizigers de 'Chef-Conducteur' daarom verzoeken, en voor de passagiers die er willen instappen, wordt door de wachter een sein gehesen zodat de machinist van de trein weet dat hij daar moet stoppen.

In het begin rijden in de zomerdienstregeling vier treinen per dag in beide richtingen, en in de winterdienstregeling wordt dit aantal teruggebracht tot drie; dat ritme heeft jarenlang bestaan. De reis Amsterdam - Wolfhezen duurt dan twee uur en 35 minuten, en over Wolfhezen - Arnhem doet de trein een kwartier. Een enkele reis Wolfhezen - Amsterdam kost f. 2,20 voor een plaats in de 3de klasse, f. 3,50 in de 2de klasse, en f. 4,30 in de chique 1ste klasse.

Baron van Brakell laat al snel de weg aanleggen en bestraten die deze halte verbindt met de Utrechtseweg (de huidige Wolfhezerweg). Aan het begin daarvan (bij de Utrechtseweg) wordt een tol geïnstalleerd om wat te kunnen verdienen aan het gebruik van de weg.

Een 'Rhijnspoorkeet', een overgebleven bouwkeet van de bouw van de spoorlijn, deed vanaf 1845 ongetwijfeld eerst dienst als haltegebouw en woning van de wachter. Het eerste echte stenen stationsgebouw/spoorweghuisje is waarschijnlijk rond 1870 gebouwd. Dit gebouwtje zag er precies zo uit als de nog steeds bestaande spoorwegwoning aan de Bilderberglaan tussen Wolfheze en Oosterbeek (het 'huisje van Hellenkate'). Dit is een zogenaamde 10%-woning, omdat de bewoner van zijn salaris 10% aan de spoorwegen (zijn werkgever) moest afstaan voor de bewoning.



Station Wolfhezen zoals het er uitzag van 1900 tot 1913. Tussen 1890 en 1900 worden een vijftal kleine stations in deze stijl in Nederland gebouwd. Wolfheze is de laatste in deze serie: een hoog, rechthoekig gebouw in een eenvoudige uitvoering. De uitbouw links is de retirade = het openbaar toilet. (Tekening uit 'De Spoorwegarchitectuur in Nederland 1841-1938' van drs. H. Romers - 1981).



Deze prentbriefkaart is van rond 1921, en geeft een goed beeld van hoe het er in die tijd uitzag. De dubbele wachterswoning verderop, richting Oosterbeek, is in 1915 gebouwd. Een van de spoorlui op deze kaart is de ploegbaas Jan Sukkel, die tevens de kinderen van het dorp met de tondeuse kaal knipte/schoor. (Ansichtkaart collectie Ulbe G. Anema).

De Halte Wolfhezen was voor de wijde omgeving erg belangrijk voor de aan- en afvoer van mensen én materiaal. Vermoedelijk al vanaf het begin heeft voor de goederen een zijspoor met laad- en losgelegenheden bestaan. Deze losplaats is ook voor Oosterbeek belangrijk want dit dorp krijgt pas in 1878 een halte (Oosterbeek-Hoog), en deze had het grote nadeel dat hij in een steil uitgegraven dal ligt, en alle materialen omhoog moesten worden gebracht. Dat is dan ook vast de reden geweest waarom in 1900 de Staatsspoorwegen (die de lijn had overgenomen) een echt station in Wolfhezen bouwen. Dit gebeurt iets ten oosten van het reeds bestaande haltegebouw aan de spoorlijn bij KM 84 (dit geeft aan dat Wolfheze 84 km vanaf Amsterdam ligt). Aan de andere kant van het oude haltegebouw (aan de overzijde van de Wolfhezerweg) wordt tegelijkertijd een dienstwoning gebouwd (de latere woning van de familie Breukers).

Als in 1907 het Psychiatrisch Ziekenhuis wordt gebouwd en in 1912 het Blindentehuis wordt het station nóg belangrijker, eerst voor de aanvoer van (bouw)materialen en later ook voor bezoekers, personeel, bewoners en brandstof voor de beide grote instellingen. De hoge heren van het Ziekenhuis reisden echter altijd 1ste klas, en wilden ook een eigen wachtkamer 1ste/2de klas in het station hebben. In 1913 wordt deze wens ingewilligd, en wordt een stuk aan het station gebouwd (het hele gedeelte onder het balkon), waardoor het stationsgebouw vergroot wordt tot zijn huidige vorm. Hiervoor moest echter het oude haltegebouw het veld ruimen.

De spoorwegovergang tussen het station en de dienstwoning (Breukers) kon hierdoor wel wat worden verbreed. Ook komt er een bergplaats aan de oostzijde van het station.

Een echt station met een stationschef of haltechef en stationspersoneel dat de seinen bedient, is het gebouw in Wolfheze tot het jaar 1972. Gelukkig wordt daarna het karakteristieke stationsgebouw gespaard voor de slopershamer, en in 1973 start het echtpaar Van Doorne in het pand een goed lopende en gezellige stationswinkel. In 2002 deden zij deze zaak over aan Sabatino Tufano en zijn vriendin, die het niet lang volhielden. Vorig jaar heeft Hans Bennink de exploitatie overgenomen. Laten we hopen en er ook voor strijden (!) dat dit oudste gebouw van het dorp nog lang hier zal blijven bestaan, en niet ten prooi valt aan een verbreding van de spoorbaan of iets dergelijks.

Naschrift van de redactie

Inmiddels is de procedure gestart om te komen tot plaatsing van het voormalige stationsgebouw te Wolfheze op de gemeentelijke monumentenlijst. Dit artikel verscheen eerder in de serie 'De Duizendjarige Den vertelt' in de Wolfskreet van mei 2003. Wolfskreet is het kwartaalblad voor Wolfheze sinds februari van dat jaar, en is een uitgave van de Vereniging Dorpsbelang Wolfheze.



FOTO'S ONAFHANKELIJKHEIDS FEESTEN 1913

door Cees Gerritsen

Een bekend verschijnsel dat elke amateur historicus herkent, is het feit dat de ene vraag de andere uitlokt, en dat je vaak met meer vragen blijft zitten dan dat er opgelost worden. Soms echter gebeurt ook het omgekeerde. In dit geval begon dit onderzoek met de vraag van mijn moeder aan 'de stamboomonderzoeker van de familie' of ik wist van wie de handtekening was van de Gerritsen op de achterzijde van een foto uit 1913.

Afbeelding: Erepoort, gebouwd in 1913 ter herinnering aan de onafhankelijkheidsfeesten, locatie onbekend. (Foto collectie Stichting voor Heemkunde).