

Terugblik Gewestdag Oost-Nederland 2024 op zaterdag 13 april 2024, Deel II

Welkom in Keistad Amersfoort: 'BestCityofEurope2023'



Sjoerd Hekking aan het woord over het industrieel erfgoed. In zijn betoog van op die dag kwam dit verhaal over de Wagenwerkplaats ook aan bod. Daarna sprak hij over de Isselt en dat ziet u na de Wagenwerkplaats terug. Wat hij vertelde toen we op het terrein van de Wagenwerkplaats rondwandelden, dat blijft in ons geheugen.

Een geval van gedwongen migratie in 1904

Haarlemse spoormannen naar de Wagenwerkplaats Amersfoort

Gansch het raderwerk staat stil, als uw machtige arm dat wil

1903 staat bekend als het jaar van de grote spoorwegstakingen. De arbeiders gingen in verzet en politiek Nederland wankelde. Bij de tweede staking ging het vooral om het recht van de arbeiders om te mogen staken. Politiek Den Haag was erop voorbereid en in allerijl werd een nieuwe wet afgekondigd die het staken verbood. Wie niet onmiddellijk aan het werk ging werd op staande voet ontslagen. In het jaar daarop is de onderhoudswerkplaats van goederenwagons van Haarlem naar Amersfoort verplaatst. Het verhaal gaat, dat de ontslagen

spoorarbeiders weer aan de slag mochten in Amersfoort. Binnen enkele weken tijd zijn er toen honderden Haarlemmers per trein naar Amersfoort overgebracht.

De Wagenwerkplaats

Ten noordwesten van het Station Amersfoort bevindt zich het uitgestrekte spooremlacement. Als je met het spoor vanuit Utrecht of Amsterdam naar Amersfoort reist, zie je links in de verte voorbij de opstelsporen, de gebouwen van de Wagenwerkplaats. De Soesterkwartierder die in de trein zit weet dat daarachter zijn woonwijk ligt. De huizen zie je eigenlijk niet. Alleen het spitse torentje van de St. Henricuskerk steekt parmantig boven de loodsen uit. . Het Soesterkwartier en het spoor horen bij elkaar. Niet voor niets wordt deze wijk, die stukje bij beetje in de loop der jaren is ontstaan in het begin nog "Spoorwijk" genoemd. De kiem was al gelegd in 1863 met de eerste aansluiting van Amersfoort op het spoorwegnet van Nederland. Maar het heeft daarna nog een kleine veertig jaar geduurd voordat de woningbouw daar echt op gang gekomen is. 1) De vestiging van de Wagenwerkplaats in 1904 heeft daar een belangrijke rol bij gespeeld. Uit het adressenboek van Amersfoort uit 1909 is op te maken dat misschien wel het merendeel van de gezinshoofden die zich gevestigd hebben in de eerste straten van het Soesterkwartier bestaat uit mensen die bij het spoor werkzaam zijn. Het zijn dan niet alleen de machinisten die vlak bij het station wilden wonen, maar ook stokers, remmers en rangeerders en wat dies meer zij en natuurlijk ook al die mensen die hun brood verdienen met het onderhoud van het spoorwegmaterieel. Er waren trouwens in die tijd verschillende werkgevers. Je kon gaan werken bij de NCS, die toen haar hoofdkantoor in Utrecht had of bij het Staatsspoor, of bij de HSM ook wel HIJSM genoemd. 2) Met name de oprichting van de Wagenwerkplaats van de HIJSM heeft een belangrijke rol gespeeld bij de groei en de bloei van het Soesterkwartier. Deze grote onderhoudswerkplaats van goederenwagons is geopend op 1 maart 1904.3) Het blijkt dat de eerste spoormannen die in het voorjaar van 1904 bij de Wagenwerkplaats zijn gaan werken inderdaad uit Haarlem komen. Zie bijvoorbeeld de bijlage met een selectie uit de lijst van nieuw ingekomenen Amersfoort. Ongetwijfeld maakten ook voormalige stakers deel uit van de nieuwkomers, die – zoals het verhaal gaat – na verloop van tijd weer in genade aangenomen zijn. Het is niet bekend hoeveel. Volgens de overlevering hebben de Haarlemmers de verhuizing naar hun nieuwe woonplaats beleefd als een verbanning naar "strafkamp Amersfoort", aldus Pieter Graaff.

Pieter Graaff

Spoorman Pieter Graaff was timmerman van beroep en werkte als wagenmaker op de Werkplaats Haarlem. Hij verhuisde op 28 maart 1904 met vrouw en kind naar Amersfoort. Op die zelfde dag arriveerden ook de wagenmaker Jan Lentelink, de smid Leendert Riem Vis en nog meer collega's met vrouwen, kinderen en heel hun hebben en houden met de trein vanuit Haarlem op het Amersfoortse station. Pieter Graaff ging volgens het "register van ingekomenen" wonen in de Nagtegaalstraat, Jan Lentelink in de Stellingwerfstraat en Leendert Riem Vis in de Withoosstraat nr. 4. Later heeft Pieter Graaff op 92 jarige leeftijd zijn herinneringen aan die eerste tijd opgeschreven voor het blad De Schakel, het personeelsblad van de Wagenwerkplaats. Een citaat uit dat geschrift. "In 1904 kwam de Wagenwerkplaats gereed en werd plm. 200 man van de Centrale Werkplaats daarheen overgeplaatst. Dat was op 4 maart. Een extra trein zorgde voor het overbrengen van de gezinnen en hun huisraad. Tevoren kreeg dat personeel een dag vrijaf en vrij vervoer om een woning te zoeken. Er was toen geen woningnood en dus slaagden allen, de meesten in het Soesterkwartier of het Leusderkwartier." Volgens een andere bron werd er in 1904 gestart met "65 man afkomstig van de CWH (Centrale Werkplaats Haarlem) aangevuld met enige stakers van 1903 van elders." De laatste opgave zal wel een momentopname zijn, terwijl de

schatting van Pieter Graaff betrekking heeft op het gehele jaar 1904. Hoeveel Haarlemmers er in feite gearriveerd zijn is precies na te gaan in het al eerder genoemde register. Pieter Graaff deelt verder nog mee dat later behalve de al eerder genoemde 200 man er ook nog 100 oud-stakers zijn bijgekomen ,” hoofdzakelijk machinepersoneel , die ingedeeld werden bij de bankwerkers”.

Wie waren de stakers

Uit zijn aantekeningen is op te maken dat Pieter Graaff zelf niet meegedaan heeft aan de algemene staking. Binnen enkele jaren na de opening van de Wagenwerkplaats werd Pieter gekozen tot vertegenwoordiger van het personeel en in de jaren '20 was hij gemeenteraadslid in Amersfoort voor de Anti-Revolutionaire Partij. Over de staking merkt Pieter in zijn geschrift op: “Die tweede staking was dus duidelijk een politiek staking geworden. Op druk bezochte vergaderingen, vooral in Amsterdam werd heftig gediscussieerd over al of niet voortzetting van de staking want alle stakers die zich op een vastgesteld uur zich niet meldden voor hervatting van hun werk werden als ontslagen beschouwd. Velen meldden zich weer, doch ook velen verzuimden die gelegenheid waardoor ze als ontslagen werden beschouwd.” Een andere Haarlemmer uit die tijd: Leendert Riem Vis staakte wel. Hij staakte in de morgen maar ging uit vrees voor ontslag diezelfde middag toch maar weer aan het werk. De mededeling komt van zijn dochter, mw M.H. van Dungen-Riem Vis (geb. 1918), die nog in leven is. Op de vraag in hoeverre haar vader zich bezig hield met de politiek vertelt zij dat hoewel haar vader de politiek wel volgde, hij beslist niet actief was geweest. Zijn steevastste uitdrukking was: “Als je de politiek begrijpt dan ben je nog gemener dan de politiek zelf”. Met andere woorden, Leendert had zijn lesje wel geleerd! 4)

Na afloop van de grote spoorwegstaking is er binnen de verschillende diensten van de Spoorwegen een officiële overlegorgaan tussen directie en personeel tot de stand gebracht: de zogenaamde Groepsvertegenwoordiging. Pieter Graaff bericht dat de eerste vertegenwoordiging bestond uit drie oudstakers “waar de schrik nog inzat”. In 1907 was er weer een verkiezing van drie nieuwe groepsvertegenwoordigers op de Wagenwerkplaats. Dit keer werden gekozen: de schilder Peperzak en de wagenmakers Graaff en Broekhuizen. Pieter schrijft: “Dit waren geen oudstakers en mitsdien wat minder bevreesd”.

Een nieuw huis in Amersfoort

De opmerking van Pieter Graaff dat er geen woningnood in Amersfoort was, is – ondanks deze invasie van nieuwe inwoners – waarschijnlijk wel terecht. Daarbij zouden we kunnen bedenken dat de lat voor een ideale woning indertijd lager werd gelegd dan nu. Sommige oudere huizen waren geschikt genoeg voor de gezinnen met de laagste inkomens. Dat moeten huisjes zijn geweest met een huur van een gulden of iets meer per week en waar de mistroostigheid van af druipt. 5) Arbeiderswoningen als blokkendozen met een kamertje, een keukentje en een slaapzolder, met een gangetje, dat bij de jaarlijkse grote schoonmaak (net als bij de keuken) met zwarte vernis tot borsthoogte werd zwart geverfd, zwart als het bij-de-grondse-leven-zelve van de werknemers uit die tijd.” . Het zijn rijtjeswoningen met 1 pomp en 1 toilet voor alle burens zoals bijvoorbeeld (voorheen) de Twaalf apostelen aan de Soesterweg. In 1904 waren er ook wel “burgerwoningen” beschikbaar in de eerste straten van het Soesterkwartier maar de huren van deze nieuw gebouwde huizen waren hoger en liepen op tot f. 2.50 en f.3.25 per week Dit kan een belangrijke reden zijn waarom er zoveel huizen leeg stonden in die tijd. . Intussen bouwde men (gelukkig) wel door in Amersfoort. In 1894 was in Amersfoort de Vereniging tot het bouwen en verbeteren van woningen opgericht. De eerste 26 woningen van deze vereniging zijn gebouwd aan de Wolfertssteeg, de latere Eemstraat nabij de Puntenburgerlaan. Deze huizen kwamen in 1903 klaar. Uit het jaarverslag van 1903 blijkt dat het niet zo eenvoudig was om al die 26 woningen verhuurd te krijgen.

Maar, wordt er dan hoopvol opgemerkt: “Het aantal verhuurde woningen bleef gestadig toenemen, waartoe ook bijdroeg de omstandigheid dat 1 Maart een groot aantal gezinnen van werklieden der H.Y.S.M. van Haarlem en elders hierheen verplaatst werden. Het aantal verhuurde woningen bedroeg zelfs in April 18.” De Haarlemmers hadden ondertussen bedacht dat zij best wel hun eigen huizen zelf zouden konden regelen. Precies 1 jaar later namen zij het besluit om de woningbouwvereniging “Eigen Haard” op te richten. Het resultaat was nieuwbouw van 55 woningen hoek Appelweg-Westerstraat, even zijde. De vereniging was zo ingericht dat de woningen uiteindelijk in eigendom zou komen van de leden. De nieuwe huizen konden in de loop van 1906 worden betrokken. Pieter Graaff deelt hierover mee dat de huur van een woning f.2.60 per week bedroeg plus 50 cent extra voor de aflossing. De benodigde 155.000 gulden voor de koop van de grond en de bouw werd geleend tegen 3 procent van de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij te Amsterdam.
6)

De werkomstandigheden op de Wagenwerkplaats

De Wagenwerkplaats is in 2000 gesloten. In 2007 is het complex aangewezen als Rijksmonument. Daarmee wordt ook de cultuurhistorische erfgoedwaarde van de Wagenwerkplaats benadrukt. De behoefte om de sociale geschiedenis vast te leggen groeit met de dag. De herinneringen aan De Werkplaats zijn niet mis. Er mocht dan dan wel veel onderlinge (lots)verbodenheid zijn, maar de werkomstandigheden waren zwaar. Het was “vast werk en vaste armoede”. Wat ook doorklinkt in hedendaagse gesprekken met oudwerknemers is de grote verantwoordelijkheid die de spoormannen voor het bedrijf hebben gevoeld. Het was immers werken aan de veiligheid van het spoor, maar tegelijkertijd legde de nodige arbeidsintensiviteit van het werk en de moordende concurrentie een zware druk op het gehele bedrijf. Dat werd gevoeld van hoog tot laag. De sluiting in 2000 werd dan ook door de laatste spoormensen als een nederlaag ervaren. Die teleurstelling is bijna niet in woorden uit te drukken. De vraag dringt zich dan ook op hoe de werkomstandigheden in die allereerste jaren van het bedrijf zijn geweest. Pieter Graaff neemt hierover geen blad voor de mond. “In de werkplaats zelf was niet voldoende ruimte voor de te herstellen wagens, zoodat de meeste mensen buiten moesten werken aan kleinere herstellingen. Er waren geen vloeren, zowel binnen als buiten was de grond van een laag sintels voorzien met al de narigheid van dien (stof enz.). Er waren ook geen vervoermiddelen voor materialen en gereedschappen zodat dit alles over het uitgebreide terrein door de mensen zelf gedragen moest worden. Al het werk werd uitgevoerd tegen geschatte tariefprijzen, ongeacht of men binnen werkte of buiten. In het laatste geval was dit dus ook een nadeel.”

In de daarop volgende regels wordt uitvoerig beschreven dat in de jaren die er op volgden geleidelijk aan verbeteringen tot stand zijn gebracht, maar dat de onderlinge spanningen toch nog wel stevig konden oplopen in die tijd. Pieter besluit zijn relaas (in 1972!) met wijze woorden: “Het voorgaande moge bijdragen tot het besef dat de zogenaamde welvaart van dezen tijd duur gekocht is en er voor hen die de “kastanjes uit het vuur haalden” weinig of geen kans was op bevordering. Voor de oude garde is het evenwel aangenaam de resultaten van hun opofferingen nog te zien en er ook dankbaar van te profiteren.” 7)

Noten

1) Voordat met nieuwbouw de aanzet werd gegeven tot de bouw van de Spoorwijk, stonden er rond 1900 in deze regio behalve dan vlak bij de spoorwegovergang slechts wat boerderijen en arbeiderswoningen. Bovendien was er al enige bebouwing langs de Puntenburgerlaan, en de “steeg” die naar de Eem leidde. Op die hoogte zijn er (vanaf 1882) op het land het “Sasje” burgerhuizen gebouwd. Op het Sasje stonden rond 1900 welgeteld 69 huizen. Bedenk daarbij, dat de gasfabriek op de voormalige buitenplaats “de Hooiberg” toen nog moest worden gebouwd.

- 2) NCS: de Nederlandsche Centraal Spoorwegmaatschappij ; HIJSM: de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij.
- 3) De Wagenwerkplaats Amersfoort werd op 1 april 1936 aangewezen tot Centrale Werkplaats van de Nederlandse Spoorwegen.
- 4) De binnen de NGV-Amersfoort welbekende Leny Nebbeling-Riem Vis is een kleindochter van Leendert.
- 5) Aldus een verslag over de toestand van de woningen, enkele jaren later.
- 6) Informatie over de vereniging "Eigen Haard" is te vinden in het Notarieel Archief Archief Eemland, 83-AT051k011 akte 2081 dd. 19-04-1905 en idem akte 2136 dd. 20-05-1905. In 1911 was er een statutenwijziging. Het aardige is dat de namen en handtekeningen van de eerste voorzitter N. Bouwman en de 51 eerstvolgende leden met opgave van de beroepen in de eerste akten zijn vermeld. Door ze te vergelijken met de bewoners van de Westerstraat oneven nummers die genoemd zijn in de adressenlijst van Amersfoort 1909 is te bewijzen dat zij allen op de Wagenwerkplaats hebben gewerkt.
- 7) Meer over de Wagenwerkplaats is te vinden in de uitgave "Sporen rond de lange Jan". G.A. Russer, uitgave BDU 2008, ISBN 9789087880200

NB. In het komend najaar zijn er een aantal TVuitzendingen bij de AVRO in het kader van de Monumentenwedstrijd van de BankGiro Loterij. In de uitzending van 16 oktober, om 19.30 uur Nederland 2 wordt aandacht besteed aan de Wagenwerkplaats. (De uitzendtijd kan nog gewijzigd worden.) De Veerensmederij uit 1908, dingt dan mee naar de hoofdprijs van 1 miljoen. Dat geld is hard nodig voor de restauratie.
Zie: www.wagenwerkplaats.nl

ISSELT - Bedrijventerrein

Bewerking door Sjoerd Hekking (SIESTA) tbv Gewestdag Oost Nederland, april 2024.
Zie: