

*opdrachten. Tijdens de mobilisatie werd het aantal orders verviervoudigd, zodat we plotseling de vraag nog nauwelijks aankonden. We werkten uiteindelijk met drie ploegen, vierentwintig uur per dag.'*

Voor en tijdens de tweede wereldoorlog werden vele Duitse bedrijven ingeschakeld in de oorlogsindustrie. Als gevolg daarvan moesten zij ten slotte de vervaardiging van hun oorspronkelijke produkten overlaten aan bedrijven in de bezette gebieden. Voor het Olland-bedrijf betekende dit, dat in 1942 in opdracht van een Duitse fabrikant de produktie van snelwegers weer kon worden opgepakt

De gevolgen van Dolle Dinsdag (5 september 1944) meldde Radio Oranje dat Britse troepen Breda hadden bereikt, waarna een geruchtenmachine op gang kwam die leidde tot enorme paniek onder de Duitser bezetter en sympathisanten en tot ijdele hoop onder de bevolking) bleven ook voor het Olland-bedrijf niet uit. Geen gas, geen water, geen elektriciteit, geen telefoon, waardoor de produktie volledig moest worden stilgelegd. De volgende maand bereikte de heer Olland het verzoek om in het magazijn van zijn bedrijf een gaarkeuken voor drieduizend monden op te nemen.

De heer Olland: *'Dat magazijn was een soort overkapte ruimte achter het kantoor. Een gaarkeuken op die plaats zou wel eens gevaarlijk kunnen zijn. We hadden er namelijk, onder een berg van kisten, een auto*

*met gasaanhanger verstoppt. Maar goed, toch maar ingestemd. Uiteindelijk konden we die auto nog een paar keer gebruiken om over de IJssel extra voedsel voor de gaarkeuken te halen.'*

Na de bevrijding in 1945 kwam de snelweger opnieuw in produktie. Tot 1958 was dit produkt de belangrijkste pijler van het bedrijf.

De heer Olland: *'Eind 1957 pikten we een idee uit de Verenigde Staten op: de koffieautomaat. Samen met een ingenieur uit Delft ben ik begonnen met de ontwikkeling van een eigen apparaat. Stap voor stap is dat gelukt. Eerst maakten we twee koffieautomaten. Ze kostten tussen de vijf- en zesduizend gulden per stuk. Eén ervan verkocht ik ergens in Brabant. Vervolgens maakten we er nog eens vijf, daarna twintig en al spoedig werd de koffieautomaat ons belangrijkste produkt. Nu, in 1992, produceert Olland eigenlijk alleen nog koffieautomaten.'*

De laatste jaren volgde de heer Olland het bedrijf nog van een afstand. Zijn zoon is hem opgevolgd nadat Frederik W. per 1 januari 1973 de zaak verliet.

De heer Olland: *'Uiteraard let ik op de hoogtepunten, zoals het 125-jarig bestaan in 1978, waarbij het bedrijf het predikaat 'Koninklijk' verkreeg. En natuurlijk de verhuizing naar Nieuwegein in 1980. Er zijn nu zo'n 140 personeelsleden, da's wel wat meer dan toen we naar De Bilt kwamen.'*

## De Dorpsstraat en het verkeer in de vorige eeuw

Tjitse Langerveld

Vandaag de dag gaan we 'even' naar Utrecht of naar Zeist. En dat dankzij de auto of de trein. Toch was het nog maar honderd jaar geleden dat De Bilt een goed bereikbare plaats werd.

Tot in het begin van de vorige eeuw bestond het verkeer in de Dorpsstraat van De Bilt hoofdzakelijk uit boerenwagens en karren en, vooral in de zomer, rijtuig en koetsen van de villa- en buitenplaatsbewoners.

In die tijd was er nog geen sprake van een regelmatig tijdschema voor diligences en postwagens van en naar Utrecht. Wel reed er in het begin van de vorige eeuw vanuit Utrecht tweemaal per week een postkar door de Dorpsstraat, die via Zeist en Driebergen naar Nijmegen ging. De postkar vervoerde staats- en zakenpost, dus geen poststukken of brieven voor particulieren.

Deze postritten hadden een aansluiting op ritten naar Arnhem en Duitsland. Met vele wegen in ons land



Een postkar, zoals die in het midden van de vorige eeuw werd gebruikt.

was het in die tijd nog slecht gesteld en je verbaast je erover hoe men in droge zomers en natte winters een enigszins normale dienst kon onderhouden.

Volgens een door de gemeente De Bilt in 1815 gedane opgave aan het departement van Oorlog waren enkele wegen in De Bilt soms moeilijk begaanbaar:

*'Door dit gerecht loopt:*

1. eene weg van Utrecht komende en bestraat zijnde tusschen weilanden door tot aan de buitenplaats Vollenhoven, alwaar zij zich in tweeën verdeelt, waarvan een arm die mede bestraat is, tusschen heidevelden naar Amersfoort gaat, terwijl de tweede arm een zandweg en in het zomersaizoen zeer zwaar zijnde naar het dorp Zeyst en verder gaat, lopende dan eens tusschen heidevelden en bosschen en dan eens tusschen bouwlanden door;

2. loopt er eene weg in kleigrond bestaande Zuidwaarts, voorbij de buitenplaats Oostbroek naar het dorp Bunnik, zijnde deze weg in het wintersaizoen moeyelijk te passeeren, loopende deze weg tusschen wei en bouwlanden door.

3. loopt er verder eene weg in zandgrond bestaande Noordoostwaards, voorbij de buitenplaats Jachtlust naar Soestdijk, zijnde deze weg in het zomersaizoen zwaar om te gaan, loopende tusschen wei, bouw en heilanden door.

4. eindelijk loopt er eene weg in zandgrond bestaande naar Blaauwcapel tusschen wei en bouwlanden; deze weg is wegens deszelfs lage ligging in het herfstsaizoen bij veel water moeyelijk te begaan, doch is thands door eene kade zeer verhoogd en zal daardoor in het vervolg gemakkelijker te begaan zijn.

De gemiddelde breedte der 4 opgemelde wegen is doorgaans 20 voeten en dus zoodanig dat er 2 rijtuigen elkander gevoeglijk kunnen passeeren.'

We zien dus dat, wilde een regelmatig diligencieverkeer toekomst hebben, er aan sommige wegen, vooral die naar Zeist en verder, en ook naar Soestdijk, heel wat te verbeteren viel. In de volgende tien jaren is dat ook gebeurd, want in 1838 worden de diensten op schema uitgevoerd.

Door zijn centrale ligging was Utrecht het middelpunt van een groot aantal diligence- en postwagendiensten met aansluitingen in vele plaatsen en was het van hieruit mogelijk post door een groot deel van Europa te verzorgen.

Uit het volgende staatje blijkt op welke uren de verschillende diensten De Bilt aandeden.

Werkdagen:

7.30 u. Utrecht-Amersfoort	diligence
9.30 u. Utrecht-Rhenen-Arnhem	postwagen
11.00 u. Utrecht-Rhenen-Arnhem	diligence
11.30 u. Utrecht-Amersfoort	diligence

11.30 u. Utrecht-De Bilt	bodedienst
12.00 u. Utrecht-Rhenen-Arnhem	diligence
13.00 u. Utrecht-Rhenen-Arnhem	diligence
14.30 u. Utrecht-De Bilt	vrachtwagen
16.30 u. Utrecht-Amersfoort	diligence
22.00 u. Utrecht-Amersfoort	diligence
23.00 u. Utrecht-Woudenberg-Nijmegen	diligence

Op de volgende dagen van de week kwamen (vracht)wagens en een postwagen (op zaterdag om 14.00 uur naar Scherpenzeel) door de Dorpsstraat:

	ma.	di.	wo.	do.	vr.	za.
6.30 u. Utrecht-Amersfoort	x		x		x	
11.00 u. Utrecht-Wageningen						x
14.00 u. Utrecht-Amerongen			x		x	
14.00 u. Utrecht-Scherpenzeel						x
15.00 u. Utrecht-Doom						x
16.00 u. Utrecht-Amersfoort	x	x	x	x		x

Wanneer men bedenkt dat al die voertuigen ook weer terug moesten naar Utrecht, kan men uitrekenen dat er minstens twintig wagens per dag door de Dorpsstraat ratelden. Voor de bewoners van de Dorpsstraat zal dat een welkome afwisseling geweest zijn. Meestal kondigden de koetsiers zich met hoorngeschal aan en het laat zich begrijpen dat menig gordijntje opzij werd geschoven om even te kijken wie er nu weer zo'n 'verre reis' naar Amersfoort of Arnhem ondernam.

**De regels en de controle.**

Voor de ondernemers van diligences en postwagens waren de voorschriften vrij streng. Iedereen die personen en vracht wilde gaan vervoeren moest een vergunning aanvragen. Alle rijtuigen waarin zitplaatsen verhuurd konden worden vielen hieronder. Voor het vervoer van vracht gold eenzelfde regel. Iedereen die goederen aanbood voor de diverse plaatsen of die meewilde kon dat een dag van tevoren opgeven.

Om een vergunning te kunnen krijgen moest, volgens een besluit van 24 november 1829 (*Staatsblad* nr. 73), de aanvrager de volgende gegevens invullen:

- ▶ Naam en voornaam van de ondernemer of firma die de verantwoordelijkheid droeg en eventueel aansprakelijk gesteld kon worden.
- ▶ De woonplaats van de ondernemer of het domicilie van de firma.
- ▶ Een nauwkeurige opgave van de te volgen route(s).
- ▶ Het soort rijtuig dat men wilde gebruiken.
- ▶ Het aantal zitplaatsen per rijtuig.
- ▶ Het aantal paarden.

- ▶ De plaatsen waar men onderweg de paarden zou verwisselen.
- ▶ De uren van vertrek en aankomst, zowel op de tussenstations als op de eindpunten.
- ▶ De tarieven voor personen en vracht.
- ▶ De hoogte van het bedrag en de wijze waarop de ondernemers bereid waren borg te staan.

De afstanden van plaats tot plaats werden niet in kilometers maar in uren gaans aangegeven. Vanuit De Bilt naar Utrecht was drie kwartier, naar Zeist een uur en van De Bilt naar Amersfoort was drie uur. De reis naar Bunnik vergde een uur, naar Soestdijk twee uur en naar Blaauwcapel slechts een half uur. Al deze tijden waren gebaseerd op stapvoets rijden.

De ondernemers moesten zorgen voor goede rijtuigen en paardetuigen. Voordat een vergunning werd afgegeven werden deze in het bijzijn van een commissaris van politie door twee deskundigen gekeurd. Bij de keuring werd gelet op de afstand tussen de voor- en achterwielen. Volgens de voorschriften moest de afstand tussen de achterwielen een el en 62 duimen\* zijn. Bij de voorwielen mocht de afstand niet minder dan een el en 59 duimen bedragen. Op zandwegen met een smaller spoor mocht daarvan afgeweken worden. Vanaf de grond gerekend mocht de hoogte van diligences en postwagens (met de bagage bovenop mee) niet meer dan drie ellen zijn. Voor een rijtuig met negen zitplaatsen liepen twee paarden, bij vijftien zitplaatsen drie. Deze drie paarden liepen dan naast elkaar en niet, zoals men zou denken, één voorop en twee daarachter. Als er meer dan twaalf

personen meereisden en daar ook nog vracht bijkwam, werden er vier paarden gebruikt en twee koetsiers, waarvan er een op de bok zat en de ander op een van de twee voorste paarden.

Dan was er ook nog een conducteur, die toezicht moest houden op de stipte uitvoering van de dienst. Hij was tevens belast met de zorg voor reizigers en vracht. Hij zat bij de koetsier op de bok en was te herkennen aan een metalen plaat op zijn borst die de naam van de ondernemer droeg. Indien nodig blies hij op de koperen hoorn. De minimumleeftijd voor zijn baan was 23 jaar, terwijl een koetsier al met 21 jaar mocht rijden. Had het rijtuig minder dan zes zitplaatsen, dan werden de functies van koetsier en conducteur in één persoon verenigd. Het was ook voorschrift dat deskundigen in het bijzijn van de reizigers de rijtuigen en paardetuigen regelmatig controleerden. Dat die controle nog wel eens te wensen overliet bleek uit klachten van reizigers: zij klaagden vaak dat de deuren tochtten, de raampjes kapot waren en de banken vuil en versleten waren, wat het zitten natuurlijk niet direct veraangenaamde. Vooral na lange trajecten kwam men niet zo fit uit de altijd hobbende koets als men erin gegaan was.

Natuurlijk was het verboden dronken op de bok te zitten. Mocht de koetsier toch enigszins aangeschoten zijn, dan was het de plicht van de conducteur hem te laten vervangen. Gebeurde dit onderweg, dan moest de conducteur bij de eerstvolgende wisselplaats voor een andere koetsier of diligence zorgen.

Het gewicht van de rijtuigen was ook aan voorschriften gebonden. De openbare diligences, post- en



De diligence, getrokken door 3 paarden, met vracht op het dak.

vrachtwagens mochten, afhankelijk van de wielbreedte, inclusief reizigers en personeel op de bok de volgende gewichten niet overschrijden:

wielbreedte	8 duimen	2600 pond
„	11 duimen	3500 pond
„	14 duimen	4000 pond.

Doordat de rijtuigen vaak zwaar beladen waren, was het voor de paarden een hele klus om bijvoorbeeld op de route naar Arnhem de wagen bij Rhenen tegen de Grebbeberg op te trekken. Was het voor de paarden te zwaar en moesten ze tijdens de beklimming even stilstaan, dan had de koetsier de beschikking over twee sterke stokken met ijzeren punten, die hij om achteruitrijden te voorkomen tegen de achterwand van het rijtuig plaatste.

Was men eenmaal boven, dan moest de koetsier opletten dat het tijdens de afdaling niet te hard ging. Met remblokken kon hij de achterwielen in geval van nood blokkeren. Als het in de winter glad was, moesten de hoeven van de paarden met zg. ijsnagels worden beslagen; de plaatselijke gemeentebesturen moesten ervoor zorgen dat bruggen met zand of as werden bestrooid.

Als het tijdschema het toeliet kon men tussen de wisselplaatsen in- en uitstappen. Verder diende men zich in het rijtuig netjes te gedragen en geen overlast te bezorgen aan medepassagiers. Men mocht geen bagage meenemen die hinderlijk was voor andere reizigers, geen hond of kat bij zich in het rijtuig hebben en het was verboden te roken.

Natuurlijk waren er ondernemingen die het niet zo nauw namen met de regels. Uit het bovenstaande is al gebleken dat een postwagen met accommodatie voor zes personen met drie paarden moest worden bespannen. Dit voorschrift wilde men bijvoorbeeld wel eens ontduiken door met twee paarden te rijden. Dat gaf bij controle altijd onenigheid met de inspecteurs, die na herhaalde waarschuwingen proces verbaal opmaakten.

De reden dat men met zo weinig mogelijk paarden wilde rijden was gelegen in het feit dat men voor ieder paard tolgeld moest betalen: globaal was men voor twee paarden 10 cent verschuldigd, voor drie 15 cent en voor vier paarden was men 20 cent kwijt; en daar er bijvoorbeeld langs de route Utrecht-Arnhem wel tien tollenvaren waren, betekende een paard minder in die tijd een behoorlijke besparing op de exploitatiekosten.

### De Bilt uit zijn isolement

Op 12 maart 1845 werd aan Paul Dieges concessie



Het huis van Paul Dieges aan de Biltstraat, tegenover de Kapelstraat.

verleend om een postwagendienst tussen Utrecht, De Bilt en Zeist te beginnen.

In een Utrechtse krant liet hij weten dat hij vanaf 16 mei om 8.00 uur 's morgens en om 18.00 uur 's avonds vanaf zijn huis op de Biltstraat (buiten de Wittevrouwenpoort) zou vertrekken. Vanuit Zeist vertrok hij om 11.30 en 19.30 uur, zo gaf hij aansluiting op de trein van Utrecht naar Amsterdam.

Hij onderhield ook een postwagendienst op Amersfoort; vertrek omstreeks 8.00 uur vanaf zijn huis en 17.30 uur uit Amersfoort, met aansluiting op de trein naar Amsterdam en de trekschuit naar Leiden. Hij reed alleen in de zomer.

In 1863 breidde hij zijn dienst naar De Bilt en Zeist uit tot vijf ritten per dag, nl. om 7.00, 9.00, 11.30, 14.00 en 18.30 uur. Een rit van Utrecht naar Zeist kostte 35 cent, een dagretour 60 cent. Wilde men vanuit De Bilt

naar Utrecht of Zeist, dan betaalde men een kwartje, voor een retour 45 cent.

Paul Dieges was ook bereid om voor de buitenplaatsen op de route boodschappen mee te nemen.

In het begin had hij het druk en moest er af en toe een reservewagen ingezet worden.

In 1864 kreeg hij echter concurrentie van de firma Van Wijk uit Zeist. Van Wijk had een grotere diligence, met plaats voor negen personen. Ook hij gaf met zijn ritten aansluiting op de in 1843 aangelegde treinverbinding Utrecht-Amsterdam. In 1845 volgde het traject Utrecht-Arnhem en in 1863 Utrecht-Amersfoort-Hatten. De firma Van Wijk gaf bovendien iets meer service dan Paul Dieges: bij koud weer lag er zijn rijtuiggen hooi op de vloer, zodat de reizigers hun voeten warm hielden.

Paul Dieges heeft het nog tot 1879 uitgehouden. In dat jaar werd de paardetram van Utrecht naar Zeist in gebruik genomen en kon hij de concurrentie niet langer volhouden. Begrijpelijk overigens, want het publiek zat liever in een over de vlakke rails rijdend voertuig dan in de hobbelende wagens van Dieges en Van Wijk. Ook Van Wijk zag wel in dat hij niet tegen deze mededinger

op kon en werd koetsier op de paardetram. Paul Dieges werd huurkoetsier. Wachtend op een vrachtje stond hij met zijn rijtuig bij het station in Utrecht. Het ging echter bergafwaarts met hem; de drank was nog het enige middel om hem te doen vergeten dat hij eens diligence-eigenaar was geweest; op 13 juni 1894 overleed Paul Dieges en kwam er een einde aan zijn armoedige en trieste bestaan. Ook landelijk gezien was het tegen het eind van de vorige eeuw voor diligences en postwagens een aflopende zaak. Door de toename van spoor- en tramlijnen konden steeds meer plaatsen sneller bereikt worden. In het begin van deze eeuw werden de wagens alleen nog gebruikt voor het vervoer naar plaatsen die te ver van deze lijnen aflagen.

\* 1 el = 68,8 cm; 1 duim = 2,57 cm.

Literatuur:

*Staatsblad* 24-11-1829 no. 73;

*Utrechtse Volks-Almanak* 1839;

*De Utrechtse Gemeenten in 1815*, 1972;

Dr. A. van Hulzen *Utrecht en het verkeer 1850-1910*, 1987.

(illustraties verzorgd door de auteur)



Het 'wagentje van Dieges' passeert de Nederlands Hervormde Kerk aan de Dorpsstraat.