

Geboren in een Zutphense spoorwagon

Ton Wessels

Tijdens en direct na de Tweede Wereldoorlog was er in Zutphen een groot tekort aan woningen. Inwoners, die kamers over hadden, werden verplicht inwoning toe te staan. Op 19 december 1947 schreef burgemeester Jhr. Mr. C.C. de Jonge een brief naar de Nederlandse Spoorwegen waarin hij vroeg naar de mogelijkheid om afgedankte personenwagons te kopen, om daar een aantal woning-zoekenden in onder te brengen. In 1948 werd door de gemeente voor mijn familie een spoorwagon aangeschaft. Zutphen kocht er in totaal vier, waarvan er twee werden bestemd voor uitbreiding van woongelegenheid, de andere twee voor inrichting van een café met tijdelijke woonvoorziening op de nieuwe veemarkt.

In 1945 kwamen mijn ouders in Zutphen wonen. Mijn vader werd conciërge aan de Rijks Landbouwwinterschool, toen gevestigd in het voormalige Dominicanenklooster.¹ Mijn ouders moesten inwonen en toilet, keuken en wasgelegenheid delen met de hoofdbezoekers. In 1947 werd mijn oudste broer geboren. Toen hadden zij nog steeds geen zelfstandige woonruimte. Het gedwongen samenleven verliep niet altijd prettig, vandaar dat mijn ouders eind 1947 terug verhuisden naar Wageningen en mijn vader elke dag op en neer reisde naar Zutphen. Ingenieur Manschot, directeur van de Rijks Landbouwwinterschool, en de burgemeester - voorzitter van het schoolbestuur - zochten daarom naar een noodoplossing. Die werd geboden door de Nederlandse Spoorwegen, die meldde in 1948 dat er vier spoorwagons te koop waren maar dat spoed geboden was aangezien er veel belangstelling voor was.² Op de B&W vergadering van 17 maart 1948 meldde wethouder van Veen dat hij twee oude wagons wilde laten plaatsen op de Houtwal, de huidige parkeerplaats achter het politiebureau, om te dienen als café en woning voor de caféhouder.³ De aanschafkosten werden geschat op fl. 800,- per stuk, de ombouw op circa 7500 gulden. In de raadsvergadering van 3 mei

1948 werd het voorstel van B&W besproken en men besloot tot aankoop van vier rijtuigbakken (spoorjargon voor personenwagons) van de N.V. Nederlandse Spoorwegen.

Een stelletje oud roest!

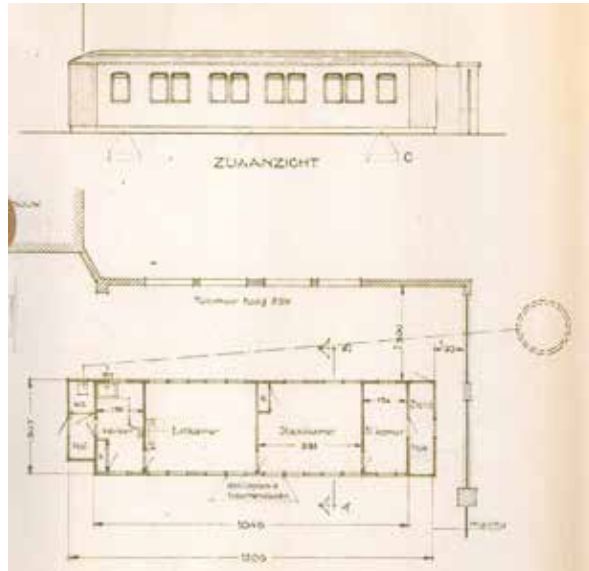
Uit de notulen van de raadsvergadering van 3 mei bleek niet iedereen enthousiast over het voorstel van B&W. Raadslid de heer Post zei dat hem bij de kennisneming der stukken twee dingen hadden getroffen.⁴ In de eerste plaats vond hij bij de stukken een rapport van de Directeur van Gemeentewerken van 22 maart jl. waarin deze de bedoelde wagons ongeschikt achtte voor het gebruik als woning. Echter, in een ander stuk van de stedenbouwkundige Ir. Kuiper, werden de wagonwoningen in het bijzonder geschikt geacht voor de betere huurklasse. Spreker Post stond hier voor een raadsel en ging zelf de rijtuigbakken bekijken. Hem is daarbij gebleken, dat de Directeur van Gemeentewerken zich niet te kras had uitgedrukt: "Het is een stelletje oud roest! B&W spreken in hun voordracht van 'niet meer in gebruik zijnde personenrijtuigen', zij hadden er beter aan gedaan te spreken van afgekeurde personenrijtuigen. Indien de Nederlandse spoorwegen bij het ontoereikende wagenpark kans zouden hebben gezien deze

wagons nog in bruikbare staat te brengen, dan zouden ze dat zeker hebben gedaan. Hoe hoog zullen de kosten zijn om van deze rijtuigbakken enigszins behoorlijke woningen te maken?” Spreker kon zich er mee verenigen, dat twee er van werden gebruikt voor het inrichten van een noodcafé op de veemarkt, maar had grote bezwaren tegen de inrichting als woning, dat zou een stap achteruit betekenen.

De burgemeester dacht dat de mogelijkheden hiervoor toch groter waren dan de heer Post meende, hoewel hij toegaf dat de hierdoor verkregen woongelegenheden niet ideaal was. Het college vond echter dat iedere manier tot leniging van de woningnood moest worden aangegrepen. De voorzitter liet de tekening van een tot woning in te richten wagon circuleren. Daaruit bleek dat bij een wagonlengte van 12 m en een breedte van 2.90 m, twee slaapkamers, een woonkamer en een keukentje konden worden aangebracht.

Voor hen, die er geen bezwaar tegen hadden, was nu een mogelijkheid ontstaan tot het verkrijgen van een behoorlijke woongelegenheden. De voorzitter zou niet graag spreken van een ‘betere klasse’. Wethouder Scherpenhuizen vond, evenals de voorzitter, deze oplossing voor de vermeerdering van de woongelegenheden niet ideaal maar hij meende dat “wij in de moeilijkheden waarmee wij te kampen hebben, realiteitszin moeten tonen.” De woningbouw stagneerde door tekort aan bouwvallers en gebrek aan materialen. Daarom moeten wij “elk middel, dat enige verbetering kan brengen, aangrijpen.” De voorzitter gaf in overweging de proef te nemen.

De heer Post zei nog, dat het hem was opgevallen, dat een krediet werd gevraagd, terwijl de wagons al waren gekocht. De voorzitter antwoordde, dat dit niet was gedaan uit gebrek aan waardering voor de raad, doch B&W werden door de Nederlandse Spoorwegen eenvoudig voor de keus gesteld, direct aan-



Zijzijkant en plattegrond. (Regionaal Archief Zutphen)

vaardden of er afstand van doen. Zij hadden toen gemeend het eerste te moeten kiezen. Het voorstel werd hierna zonder hoofdelijke stemming aangenomen.

De koop gaat door!

In de verkoopovereenkomst werd gemeld dat de Nederlandse Spoorwegen aan de gemeente Zutphen de rijtuigbakken had verkocht voor de volgende prijzen: de C1 1090 voor fl. 500,-, de B1 1029 voor fl. 575,- en de PD 1034 voor fl. 425,-, alle drie afkomstig uit Rotterdam. De BC 1027 afkomstig uit Veenendaal werd voor fl. 400,- verkocht. Deze prijzen waren inclusief de levering van de stel- en bufferbalken.⁵ Al het overige materiaal, zoals het onderstel met wielen, bleef eigendom van N.S. De levering was franco station Zutphen en de kosten van het afnemen der bakken en het vervoer naar het terrein kwamen voor rekening van de gemeente.

Voor het verbouwen van de spoorwagon tot woning op het schoolplein werd een kostenberekening gemaakt. Op het eerste blad stond dat men de twee tussenstijlen los moest

nemen en scharnierend gemaakt moesten worden. De raamstijlen van twee naast elkaar staande ramen moesten opklapbaar gemaakt worden, anders konden de meubels niet naar binnen. De deuren waren te smal.

In december 1948 vond de aanbesteding plaats om drie voormalige spoorwagens tot noodwoningen in te richten. Perceel I (wagon Landbouwwinterschool) totaal fl. 3971,-, perceel II (Bronkhorststraat) kostte fl. 4500,- en perceel III (Veemarkt) fl. 4895,-. De prijs lag bij perceel I lager omdat bij perceel II en III een schuurtje met kelder gebouwd werd. Mijn ouders kregen een stuk van de kelder onder de Landbouwschool in gebruik. Vandaar dat de huur van dit perceel vijf gulden per week bedroeg en voor II en III zes gulden. De inrichting gebeurde door de firma Terwel, het loodgieterswerk door van der Horst en het schilderwerk door de firma Tabor en Boesveld.

Trage voortgang

Het duurde lang voordat onze noodwoning gereed was voor bewoning. Manschot, schreef

op 14 mei 1948 een pittige brief aan de burgemeester waarin hij zijn ongenoegen over de trage voortgang uitsprak: “Al drie jaar hebben wij bij de gemeente en bij het huisvestingsbureau gelopen om een redelijke woning voor de conciërge en zijn gezin en worden nu afgescheept met een afgedankte spoorwagon.”

Verschillende keren werd een besluit tot verbouwing uitgesteld. Uiteindelijk werd onze spoorwagon geplaatst op 8 juni 1948. Gedeputeerde Staten had geen bezwaar tegen de aanschaf, maar wel tegen de hoge inrichtingskosten van ongeveer fl. 5000,- per woning.

Klein maar knus

Op de foto is te zien dat de spoorwagon een balkon aan de voor- en achterkant had. Bij de verbouwing is een halletje en toilet gebouwd op het balkon aan de voorkant. Als je door liep kwam je in de keuken, met groene kastjes, dan in de woonkamer en daarachter lagen twee kleine slaapkamers en een bergkamer. Deze was gebouwd op het achter-



8 Juni 1948. 'Onze' spoorwagon is gearriveerd. De wagon werd door de Nederlandse spoorwegen afgeleverd op het station te Zutphen en vervolgens door de firma van der Scheur uit Apeldoorn afgeleverd op het schoolplein aan de Rosmolensteeg, de huidige kloostertuin. (Foto D. Moedrik, Nationaal Archief, collectie Anefo)



Links: Mijn moeder bij de ingang van de spoorwagon in 1952. Op de achtergrond is de toren van de Sint Janskerk te zien. Vanuit de spoorwagon hadden we uitzicht op de Rozengracht en de Overwelving. Hiervoor waren in de muur naast de spoorwagon ter hoogte van de ramen uitsparingen gemaakt. Rechts: Mijn moeder en ik aan het ramen wassen. (Foto's L. Wessels, collectie auteur)

balkon en werd later mijn slaapkamer. Mijn ouders en broer woonden er vanaf 19 april 1949. In 1950 ben ik geboren en met ons vier hebben we er tot 10 mei 1953 gewoond. Hoewel de wagon knus en gezellig was, was het te klein voor een gezin met twee kinderen. Bovendien was de isolatie gering waardoor het zomers binnen erg warm werd en 's winters de kachel flink opgestookt moest worden. Ook was de wagon van binnen snel vochtig. In 1953 verhuisden we naar een nieuwe woning aan de Talmastraat.

Een roemloos einde

Onze woonwagon kreeg nog een kortstondige nieuwe bestemming. De familie Leempoel had een winkel met woonhuis aan de Nieuwstad. Dit pand moest worden afgebroken en de familie heeft van juli 1956 tot september 1957 in de spoorwagon gewoond. In 1957 is de noodwoning verkocht aan J. Habbé uit Zutphen, eigenaar van een slopersbedrijf. Hij sloopte de wagon om plaats te maken voor de bouw van een archiefdepot voor het Stedelijk Museum. De Landbouwschool betrok in 1958 een nieuw pand aan de Wilhelminalaan nr.1.

De andere drie wagons

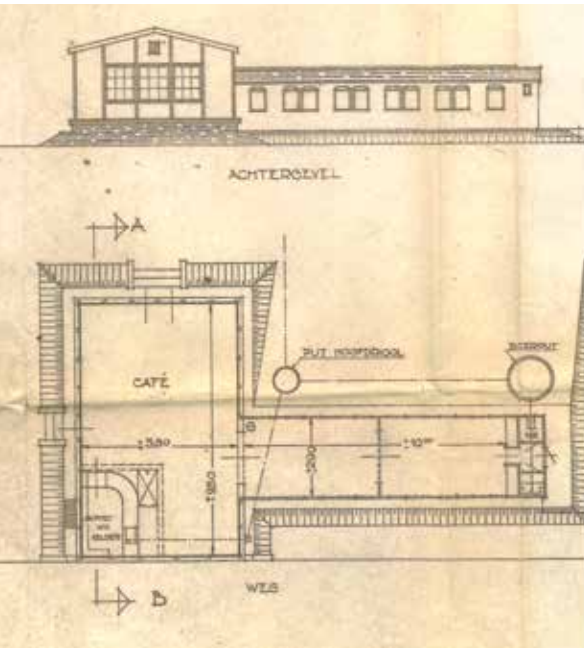
De tweede wagon werd eveneens een noodwoning en werd geplaatst in de Bronkhorst-

straat bij de Van der Capellenlaan. De familie W.P. Philippo woonde hier van 6 mei 1949 tot juni 1953. De wagon – die plaats moest maken voor de bouw van eengezinswoningen – werd toen verkocht voor fl. 2000,- aan de familie Dröge uit Soesterberg en op 1 juli 1953 per vrachtwagen afgevoerd.

De twee andere wagons kwamen ter sprake bij de raadsvergadering over een nieuw veemarkterrein in april 1948. Het oude terrein was gelegen aan de Dreef op het industrieterrein. De nieuwe veemarkt werd gepland bij de Houtwal. Men vond dat er ook een café bij moest komen. Aanvankelijk werd gedacht aan een café met bovenwoning, dit werd echter te duur gevonden. Toen kwam het plan om van twee spoorwagons één café te maken. Op het geplande nieuwe veemarkterrein stond een loods van mandenmakerij Landeweerd. Deze loods kwam te koop en Landeweerd kon verhuizen naar de Laarstraat. Indien men de loods van Landeweerd samenvoegde met een wagon, bleef er een wagon beschikbaar als woning voor de beheerder van het café. De loods werd aangekocht voor fl. 3000,-. Aan de raad werd voorgesteld akkoord te gaan met het verstrekken van een krediet van fl. 8900,- voor de inrichting van het nood-café. En zo geschiedde...

Café De Houtwal

Eén spoorwagon met loods werd verbouwd tot café De Houtwal en de andere werd een woning voor de caféhouder. De verbouw werd via inschrijving gegund aan aannemer J. Uenk te Vorden. Er waren meerdere kandidaten die het café wilden beheren maar na



een selectie viel de keus op R.H. van Striep uit Zutphen. Van Striep pachtte ook de fietsenstalling op het toenmalige veemarkterrein.

Jarenlang was het café een ontmoetingspunt bij veel festiviteiten, de motor- en autoclub Zutphen (MACZ) begonnen er hun ritten (tot 1964) en de Bescherming Burgerbevolking (BB) hield er oefeningen. Tijdens de grote oefening van 27 april 1960 was het café commandopost.

Door minder aanvoer van vee verloor de veemarkt aan belang. In 1953 besloot de gemeenteraad dat de veemarkt per 1 januari 1954 moest ophouden te bestaan. Op 15 december 1963, werd café de Houtwal gesloten en uitbater van Striep, die het café vanaf de opening op 7 april 1949 had gerund, zette zijn werk voort in café De Pelmolten aan de Burgemeester Dijkmeesterweg. De firma Habbé nam wederom het sloperswerk op zich en zo kwam er een einde aan het hergebruik van de vier spoorwagons in Zutphen. ●

Plattegrond van café de Houtwal te Zutphen, (Regionaal Archief Zutphen)

Noten

- 1 Daarna van 1958 tot eind maart 2016 Stedelijk Museum.
- 2 In Nederland zijn op meerdere plaatsen rijtuigbakken geplaatst en verbouwd tot noodwoning, onder andere in Hilversum, Crailoo en Bosch en Duin.
- 3 Regionaal Archief Zutphen (hierna RAZ), inventaris van het archief van de gemeente Zutphen (1920-1980) toegangsnr. 0003 inv.nr. 28, vergadering gemeenteraad van 17 maart 1948.
- 4 RAZ, Inventaris van het archief van de gemeente Zutphen (1920-1980) toegangsnr. 0003 inv.nr. 28, gemeenteraadsvergadering 3 mei 1948, agendapunt 12.
- 5 Stelbalken zijn nodig voor het stellen van de opbouw. Bufferbalken zijn dwarse eindbalken

waar de stootbuffers aan bevestigd zijn. De krachten die op de buffers plaatsvinden worden door de bufferbalken verdeeld over het chassis.

Bronnen

- RAZ. Notulen vergadering gemeenteraad van 17 maart 1948. Inventaris van het archief van de gemeente Zutphen (1920-1980) nummer-toegang 0003 inventarisnummer 28 Notulen van B&W vergaderingen 1947-1949.
- J. Kreijenbroek, *'De Zutphense veemarkt (III) - De periode 1927-1954'*, Zutphen; tijdschrift over de historie van Zutphen e.o. 1985, jrg. 4, p. 18-27.
- RAZ, dossier 0003-423, Rijtuigbakken 1948-1956.
- RAZ, dossier Café De Houtwal, Docu 375, 2339-340.